

L'Héliport de Paris – Issy-les-moulineaux – Valérie André

Là où -presque- tout a commencé...

A l'issue de l'Exposition universelle de 1889, le conseil municipal de Paris avait décidé de conserver plusieurs grands édifices construits sur le Champ de Mars à cette occasion (1). Cependant, cet espace appartenait au ministère de la Guerre, que cela privait d'un espace d'entraînement pour les élèves-officiers de l'Armée de Terre. Un échange de terrains a donc été conclu. Un ensemble de parcelles maraîchères, qui couvrait 63 hectares dans la plaine de Vaugirard, a été acquis par la Ville de Paris, puis cédé au ministère de la Guerre. C'est ainsi que fut créé, en bordure du village d'Issy (2) et au pied de l'enceinte de Thiers, le « champ de manoeuvres d'Issy-les-moulineaux », lieu essentiel dans la naissance et l'évolution de l'aéronautique (3).

Ce sont évidemment les aérostats qui ont profité les premiers du champ de manoeuvres, bénéficiant d'un fournisseur de gaz, l'entreprise Hugon, en bordure Ouest. La première ascension aurait été celle du ballon à gaz *Uranus*, monté par quatre personnes, en juillet 1893. Il semble aussi que vers 1897 l'Etablissement Central d'Aérostation Militaire y a procédé à des essais de cerfs-volants d'observation. Un peu plus tard, les grands dirigeables militaires allaient trouver avec le Champ de manoeuvres un lieu d'escale bien situé et équipé.

Dès les premières années de son affectation, le champ de manoeuvres d'Issy a été très peu utilisé par l'armée. Le comblement des installations de drainage favorisant la stagnation des eaux, le terrain se transformait en borbier dès qu'il pleuvait... Ses grandes dimensions (900 mètres de long) ne tardèrent pas à susciter l'intérêt des passionnés qui essayaient de faire voler des avions ; il était idéalement situé pour les aviateurs parisiens, et nettement plus spacieux que le parc de Bagatelle. Le premier essai remonte au 26 mars 1905, quand le mécène et aviateur Ernest ARCHDEACON a lancé sa voiture sur le champ de manoeuvres pour tracter un planeur lesté à 60 kg, construit par Gabriel VOISIN. L'engin s'est élevé à une trentaine de mètres de hauteur avant de percuter le sol. L'année suivante, le roumain Trajan VUÏA y a réalisé plusieurs campagnes

d'essais de son avionnette durant la belle saison. Il a revendiqué plusieurs vols, dont 24 mètres parcourus à plus de deux mètres du sol le 19 août (4).

C'est donc ainsi que les premiers aviateurs ont commencé d'amener leurs appareils « au champ d'Issy ». Dès 1907, on pouvait y voir BLERIOT, DELAGRANGE, FARMAN, PISCHOFF, ou encore SANTOS-DUMONT. Des ateliers et de petits hangars sont apparus en bordure du terrain, comme celui des frères VOISIN, et le lieu est vite devenu un but de promenade. Le dimanche il n'était pas rare de voir plusieurs centaines de personnes se passionner pour ces fragiles engins pétaradants qui roulaient longtemps, longtemps, avant de s'élever quelques dizaines de secondes... Il faut dire que la situation du champ de manoeuvres avait aussi de quoi intéresser les journalistes parisiens, qui rendaient régulièrement compte des essais d'aéroplanes.

C'est à cette époque que le champ de manoeuvres d'Issy-les-moulineaux a été le lieu de toutes les premières. Les premiers avions de Louis Blériot y ont fait leurs essais, de même que la célèbre « Demoiselle » n°19 d'Alberto Santos-Dumont, et bien sûr les machines des frères Voisin. 1908 a été une année particulièrement riche : Le 13 janvier, Henry Farman parcourait à Issy le premier kilomètre autonome en aéronef, à bord d'un avion Voisin. Cet exploit fondateur entre tous, dans l'Histoire de l'aéronautique, lui a valu le *Prix d'aviation de l'Aéro-Club de France* (5). Le 28 mars Léon Delagrange, avec Henri Farman cramponné aux haubans de son appareil, y réalisa le premier emport d'un passager. La première affirmation majeure de la vocation aéronautique du lieu a été délivrée en avril, avec la création en zone Est du « Parc d'aviation » de l'Aéro-Club de France, sur un terrain loué auprès du ministère de la Guerre. 1908 a vu encore de nombreux essais d'aéronefs, dont celui de Ferdinand FERBER, et en septembre, le « lâcher » seule aux commandes de la première pilote, Thérèse PELTIER...

C'est aussi à Issy, le 23 janvier 1909, qu'a eu lieu le premier vol du célèbre Blériot XI de la traversée de la Manche. Cette même année, deux immenses hangars destinés aux dirigeables ont été construits par ASTRA et par CLEMENT-BAYARD, en partie Ouest du Champ de manoeuvres. Un gazomètre avait été installé pour permettre le gonflage sous hangar ; plusieurs aérostats y ont été assemblés.

Les avions volaient plus longtemps, de mieux en mieux. A partir de 1910 est venu le temps des premières courses de fond, sur plusieurs centaines de kilomètres, comme la course Paris-Madrid, emportée par Jules VEDRINES, et le Circuit de l'Est. Les départs et arrivées déplaçaient des foules considérables. A cette époque de nouveaux avioneurs, qui commençaient de construire leurs appareils en série, sont arrivés à Issy : NIEUPORT, dont l'usine était implantée en bordure Sud-Ouest dès 1912 ⁽⁶⁾, un peu plus tard BATHIAT-SANCHEZ et CAUDRON, qui était installé principalement sur la zone Est du terrain... Le champ de manoeuvres était le lieu naturel pour l'expérimentation de leurs prototypes et la réception des appareils qui sortaient de leurs ateliers, majoritairement pour les besoins militaires. C'est aussi à Issy qu'Adolf ODKOLEK von UJEZD a conduit fin 1912 les essais de son invention, rien moins que le premier siège éjectable. Ensuite, il y a eu le premier avion équipé d'un canon, grâce à l'inventivité de Gabriel VOISIN... Et puis c'est aussi à Issy, en mars 1915, que Roland GARROS et Raymond SAULNIER ont présenté au général Joffre le premier dispositif de tir à travers l'hélice d'un avion. Ainsi le lieu des premiers décollages autonomes est-il aussi devenu en quelques années une « pépinière » d'inventions, un espace d'expérimentation... Rien moins que le premier aérodrome industriel. Ce qui, si l'on considère l'impact de l'industrie aéronautique dans le siècle qui s'en est suivi, constitue un fait exceptionnel. Le terrain était alors peuplé de Nieuport 11 « BB » -l'avion de la supériorité aérienne sur Verdun-, de Nieuport 17, de Voisin militaires, de différents types de Caudron... Cette vocation confortée par la première guerre mondiale, a perduré pendant plus de quatre décennies ⁽⁷⁾.

Après deux tentatives ratées de développement d'hélicoptères sur le terrain ⁽⁸⁾, c'est finalement Raul PATERAS-PESCARA qui fut le premier à y voler sous une voilure tournante. Les essais de son second appareil, l'hélicoptère 2R, ont été conduits dans le hangar du STAé, dès le début de 1922. C'est aussi à Issy-les-moulineaux que l'ingénieur italo-argentin a atteint le point d'orgue de ses travaux, à bord de son troisième appareil, le 2F. Le 18 avril 1924, il emportait le record du Monde de distance en ligne droite, avec 736 mètres ⁽⁹⁾.

Du point de vue administratif c'est le 3 avril 1925 ⁽¹⁰⁾, au terme de divers contentieux et actions en justice, que l'annexion de l'ensemble des terrains à la ville de Paris a été rendue définitive. Cependant le statut aéronautique du champ de manoeuvres n'a été fixé officiellement qu'en 1937 ⁽¹¹⁾, malgré la densité de son trafic. Ensuite, en 1946 « l'aérodrome d'Issy-les-moulineaux » a été placé sous la responsabilité d'un établissement public nouvellement créé, *l'Aéroport de Paris* ⁽¹²⁾.

A la fin des années quarante, la SNCAN ⁽¹³⁾, qui avait repris les installations de Caudron-Renault, employait encore 1200 personnes à Issy, en particulier dans son bureau d'études et son atelier prototypes. C'est ainsi qu'a été développé sur place l'avion de transport Nord 2500 ⁽¹⁴⁾. Dans sa version de série N2501 *Noratlant*, cet appareil a été la « bonne à tout faire » du transport aérien tactique de l'Armée de l'Air, pendant plus de deux décennies. Sorti d'atelier en juin 1949, le premier prototype a été transféré pour ses essais à Melun-Villaroche. De même, c'est à Issy que la SNCAN a développé en 1951 le petit hélicoptère expérimental N1710. le terrain a d'ailleurs été le théâtre, dans l'après-guerre, de développements qui témoignent de la vitalité des conceptions françaises à cette époque. Ce fut le cas, entre autres, du démonstrateur rotor *Dorand* DH011 en 1953, et du Lepère-Pouit LP-10 en 1954.

Au début des années cinquante, suite au départ des industriels et à cause de l'exiguïté relative de la plate-forme, les mouvements d'avions sur l'aérodrome d'Issy-les moulineaux avaient beaucoup diminué. C'est à ce moment que les hélicoptères, dont l'utilisation commençait à se répandre, sont devenus des usagers fréquents. Dès 1950, la société *Fenwick-Aviation* y a installé ses activités de commercialisation des hélicoptères *Bell*. L'année suivante *Hélicop-Air*, première structure créée en France dès l'été de 1949 ⁽¹⁵⁾ pour commercialiser et exploiter des hélicoptères, y faisait construire un hangar. Connue pour avoir représenté les hélicoptères *Hiller*, cette société a fourni les premiers hélicoptères d'évacuation sanitaire lors du conflit en Indochine. Quant à son ancien hangar, qui a connu toute l'évolution historique de l'exploitation civile des hélicoptères en France, et il est toujours utilisé en 2023 ⁽¹⁶⁾. *Fenwick Hélicoptères* et *Hélicop-Air* sont à la source de l'emploi des hélicoptères dans les armées françaises ; tous les premiers pilotes militaires comme civils ont été formés dans leurs locaux.

De même, alors que le constructeur national Sud-Aviation commençait à affirmer son avance technologique sur la concurrence, les premières sociétés d'exploitation françaises, basées sur l'Aérodrome d'Issy-les moulineaux, ont amplement contribué au développement de l'exploitation des hélicoptères. Ainsi, presque un demi-siècle après avoir été un des lieux fondateurs de l'aéronautique mondiale, la plate-forme d'Issy-les- moulineaux a-t-elle acquis le même statut en ce qui concerne les voilures tournantes, en symbiose profonde entre les domaines d'utilisation civil et militaire, comme entre les industriels et les utilisateurs.

1957 est un millésime essentiel dans le continuum du terrain de Paris-Issy, puisque c'est cette année-là qu'est né officiellement L'Héliport de Paris. Une liaison régulière par hélicoptère avait été mise sur pied par la compagnie Sabena, avec le constructeur américain *Sikorsky*. Il s'agissait de relier Bruxelles aux plus grandes villes européennes dans le cadre de l'Exposition universelle de 1958. A cette occasion des installations spécifiques comportant des aires de circulation et une héligare ont été inaugurées le 3 mars en zone Nord de l'aérodrome, à l'extrémité d'une extension de l'avenue de la Porte de Sèvres. C'est aussi à cette époque que les premiers utilisateurs institutionnels d'hélicoptères sont arrivés sur l'Héliport. Le Commandement de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT) y a inauguré ses installations dès 1957. Elles ont été actives pendant une douzaine d'années. Quant au Service National de la Protection Civile (SNPC) ⁽¹⁷⁾, à la même époque il y a implanté officiellement sa base régionale d'hélicoptères et son atelier central, qui a quitté l'Héliport à l'orée des années 2000. Cependant, en 2024 la base de Paris du Groupement d'Hélicoptères de la Sécurité Civile, opérateur primordial des missions de secours et de sauvetage, est toujours opérationnelle sur l'Héliport.

La période de 1960 à 1990 a été particulièrement active, riche de très nombreuses innovations de diverses natures. Parmi les principaux acteurs du développement de l'Héliport, il convient de citer les opérateurs *Hélicap*, *HéliFrance*, *Hélicfirst*, et surtout *Héli-Union*. Fondée en 1961 sur la plate-forme, cette société d'exploitation a concentré dès ses premières années une inventivité peu commune. Un grand nombre d'outils et de techniques toujours en usage en 2024 sont sortis de l'atelier d'Héli-Union. En ont bénéficié, les premières captations d'images télévisuelles et retransmissions de signaux radioélectriques, le développement du vol aux instruments sur hélicoptère, le déroulement de câbles sur de grandes longueurs, le levage de charge sans référence visuelle directe... Un véritable foisonnement, qui a conduit cet exploitant jusqu'aux premiers rangs européens.

Hélicap a pour sa part conduit à Paris-Issy, à partir de 1983, les premières expériences de structuration d'hélitransport médicalisé au profit des hôpitaux de Paris, Ses activités dans ce domaine s'étant développées, cette société a mis en place une importante base de soutien et d'entretien sur l'Héliport, encore active début 2024 sous les couleurs *SAF-Hélicap*. C'est aussi *SAF-Hélicap* qui a assuré l'avitaillement en carburant, jusqu'à la fin de 2023.

HéliFrance a été un des principaux opérateurs basés sur la plate-forme pendant les années quatre-vingt. Cette société spécialisée dans la formation et le



transport de passagers a développé des solutions originales, dont l'expérimentation d'une desserte des aéroports parisiens.

Parmi les autres exploitants, on peut citer *Hélicfirst*, issue de la société *THS* créée en 1999. Présente en 2024, cette société assure à partir de l'héliport des missions de transport de passagers et de travail aérien.

On notera encore que la plate-forme aéronautique sensible qu'est l'Héliport international de Paris – Issy-les-moulineaux, utilisée régulièrement par les plus hautes autorités françaises comme étrangères, bénéficie depuis 1966 d'une brigade de Gendarmerie des Transports Aériens, basée sur place. Ses missions consistent aussi à garantir le respect de la réglementation relative à la circulation des hélicoptères.

Dernier évènement en date, le 8 mars 2022, une cérémonie a marqué le baptême de l'héliport du nom de la première française pilote d'hélicoptère, Madame le Médecin Général – Inspecteur André, en sa présence. La plate-forme sera désormais appelée « Héliport de Paris – Issy-les-moulineaux – Valérie André ». Le nom de cette femme exceptionnelle, qui a montré la voie à ses consoeurs en de nombreux aspects, convient bien à ce lieu dont les sols ont été foulés par d'innombrables pionniers depuis douze décennies.

(1) Il s'agissait du Palais des machines, dont l'immense galerie couvrait presque cinq hectares (source, rapport n°146 du conseil municipal de Paris, 26 décembre 1889, consulté sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32747166k/>). La Tour Eiffel n'était pas concernée par cet échange ; elle était édifée sur un terrain d'environ sept hectares déjà cédé à la Ville de Paris en 1878, à l'issue de la précédente Exposition universelle (source, rapport n°81 du conseil municipal de Paris, 5 août 1879, consulté sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6317432q/>).

(2) le village des Moulineaux n'a rejoint Issy dans la même entité administrative qu'en 1893 (Archives d'Issy-les-moulineaux)

(3) par convention du 29 mars 1890 entre le ministre de la guerre et le préfet de la Seine (Archives de l'Aviation Civile)

(4) Source, L'Aérophile n°9 de septembre 1906. Consulté sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6551289j/>

(5) Ce prix de 50 000 F/Or avait été doté conjointement par Henry DEUTSCH DE LA MEURTHE, alors président de l'AéCF, et Ernest ARCHDEACON.

(6) En 1917 l'usine Nieuport d'Issy employait 3 600 personnes, et couvrait 4 500 m2. Source, Historim

(7) La SNCAN a été le dernier industriel en aéronautique à quitter la plate-forme au début des années cinquante.

(8) (source générale : *Hélicoptères, la genèse*, de Bernard Bombeau aux éditions Privat), Le premier, construit chez Nieuport, n'a jamais été terminé, Le second, œuvre de Trajan Vuïa, a seulement été essayé au sol.

(9) Record enregistré par la FAI sous le numéro 13094. A noter que Raul Pateras-Pescara a appliqué sur ses hélicoptères le premier dispositif de variation cyclique de pas, dont le principe est crucial dans le vol des hélicoptères.

(10) Suite à la Loi du 19 avril 1919 (JORF n°109 du 20 avril 1919) « *relative au déclassement de l'enceinte fortifiée de Paris, à l'acquisition de la zone militaire et au desserrement du casernement et portant approbation des conventions intervenues à cet effet entre l'Etat et la ville de Paris.* »

(11) Par une convention de 9 ans prolongeable, signée le 20 avril 1937 entre le ministre de la Guerre et le Département de l'Air, puis la remise officielle du terrain à l'Etablissement Métropolitain de la Navigation Aérienne, dès sa création en juillet.

(12) Décision qui sera entérinée par le décret 49-610 du 21 avril 1949

(13) La Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Nord (SNCAN), devenue ensuite Nord-Aviation, avait absorbé Caudron-Renault, nationalisée en 1946.

(14) Ref. Photo de 1949 par Robert-André Début, ingénieur auxiliaire à la SNCAN.

(15) Sur l'aérodrome dit « de Cormeilles en Vexin », en fait sur la commune de Boissy-l'Aillerie.

(16) Tous les Hiller de l'Armée de l'Air et de l'Armée de Terre ont fréquenté ce hangar pour leur entretien ou la formation des personnels chez Hélicop-Air. Au début des années soixante il a été le premier siège de la toute jeune *Héli-Union*, devenue une compagnie d'importance mondiale. Puis, après avoir abrité le développement d'un démonstrateur privé, l'*Hélicopjet*, il a été successivement utilisé par deux exploitants, *Hélicap*, puis *SAF-Hélicoptères*.

(17) Le SNPC s'est mué en 1975 en Direction de la Sécurité Civile au sein du Ministère de l'Intérieur.

Index des noms de personnes citées

Ernest Archdeacon	1863-1950. Avocat français, mécène de l'aéronautique.
Louis Blériot	1872-1936. Ingénieur français, pilote, constructeur d'avions.
Adolphe Clément	1852-1928. Technicien français, constructeur d'avions et d'aérostats.
Léon Delagrange	1873-1910. Artiste français, pilote.
Henry Deutsch de la Meurthe	1846-1919. Industriel français, président de l'AéCF, mécène.
Suzanne Deutsch de la Meurthe	1892- 1937. Mécène française, fille d'Henry Deutsch de la Meurthe
Henry Farman	1854-1958. Technicien français, pilote, constructeur d'avions.
Ferdinand Ferber	1862-1909. Ingénieur français, officier, pilote, constructeur d'avions.
Roland Garros	1888-1918. Pilote et pionnier français
Adolf Odokolek von Ujezd	1854-1917. Officier austro-hongrois, technicien.
Thérèse Peltier	1871-1926. Première pilote française.
Raul Pateras-Pescara	1890- 1966. Ingénieur italo-argentin, constructeur d'hélicoptères.
Alfred de Pischof	1882-1922. Ingénieur français, pilote, constructeur d'avions.
Alberto Santos-Dumont	1873-1932. Homme d'affaires brésilien, aéronaute, pilote.
Raymond Saulnier	1881-1964. Ingénieur et industriel français, pilote.
Jules Védrines	1881-1919. Mécanicien d'avion puis pilote français, député.
Gabriel Voisin	1882-1973. Technicien français, constructeur d'avions.
Trajan Vuïa	1872-1950. Ingénieur Roumain, pilote, constructeur d'avions.