

PIERRE DAUCOURT

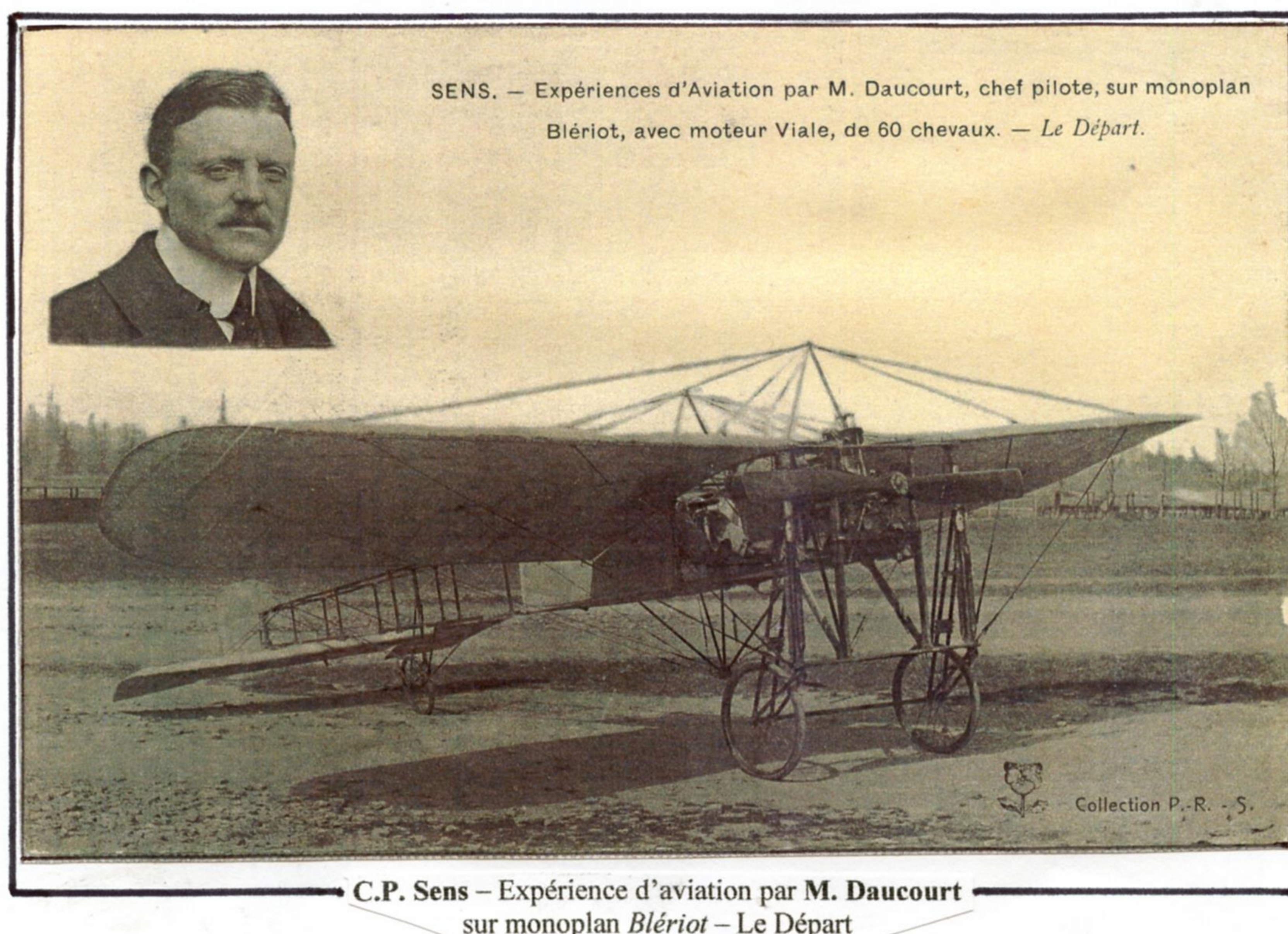
un merveilleux fou volant...

Né à Troyes en 1879, Pierre Daucourt vient à l'aviation en 1911 et quinze jours d'instruction et d'entraînement lui suffisent pour confirmer ses aptitudes.

C'est le premier pilote breveté (brevet n° 520 décerné le 15 juin 1911 par l'Aéro-club de France) à Pontlevoy (Loir-et-Cher) dénommé « aérodrome de Touraine ». Il a été formé par Fernand Morlat, un chef pilote, qui lui n'a jamais obtenu son brevet. Ce qui démontre que cette époque était fabuleuse.

Le 18 mars 1911, l'annonce d'essais d'aéroplane à Sens fait l'effet d'une trainée de poudre. On peut lire dans le journal local : *« On ne peut que féliciter la Municipalité de Sens de son initiative, car rien n'est plus susceptible d'intéresser la population de notre région que le spectacle imposant et nouveau d'un aéroplane, allant et venant sur la ville, et y effectuant des expériences précises de direction »*.

Quelques temps plus tard, le nom de celui qui doit nous impressionner est enfin révélé : il s'appelle Pierre Daucourt, est chef-pilote à l'aérodrome d'Issy-les-Moulineaux, et va faire ses expériences à bord d'un monoplan *Blériot* à moteur *Viale* de 60 ch (5 cylindres en étoile). La démonstration prévue doit comprendre : le départ du sol, un vol de durée, un vol en altitude, une descente en vol plané et, si le temps le permet, le survol de la ville en contournant le campanile de la cathédrale ainsi que la flèche de l'Hôtel-de-Ville.



Le jour tant attendu arrive enfin ; ce 9 avril 1911 à 14 h, nous rejoignons notre correspondant qui va nous décrire cette première expérience dans l'Yonne. « Ici Sens, ici la caserne Gémeau, Mesdames et Messieurs bonsoir, je vous parle devant 4 à 5.000 personnes qui se pressent sur le champ de manœuvre, et sur les chemins alentour bien gardés par la gendarmerie. Le terrain n'est pas lourd, mais un vent désagréable souffle du côté de la tribune officielle. Mais j'aperçois M. Cornet, bonjour Monsieur le Maire. Oui, je vous disais, la foule s'impatiente car il est bientôt 16 h et notre sympathique aviateur... M. Darcourt n'a toujours pas pris l'air...

Mais oui, cette fois ça y est ; d'où je suis, je le vois se diriger vers son appareil Blériot, face au vent. Oui le moteur tourne ... l'émotion m'étrangle la gorge, Mesdames et Messieurs, il part... le grand oiseau parcourt devant nous la moitié du champ, il va s'élancer... il s'élance, la foule applaudit à tout rompre, c'est merveilleux... c'est fabuleux. Mais oui, c'est épouvantable... il vient de retomber, la foule a poussé un cri d'angoisse... d'où je suis, je ne vois plus rien, les gens courent dans tous les sens. On me dit que l'aviateur est blessé. Je vais être obligé de rendre l'antenne. Ici Sens, ici la caserne Gémeau où vient de se produire une chose épouvantable, à vous le studio... ».

Notre reporter n'en sachant pas plus, nous devons attendre le journal du soir pour obtenir quelques explications. En effet, à peine décollé, l'appareil a été plaqué par une rafale de vent sur un platane proche et déséquilibré, il s'est écrasé au sol ; « l'émotion était générale ; chacun était fortement impressionné par ce spectacle douloureux d'un homme vaillant, courageux, victime de son audace en luttant contre la nature et les éléments... la science comptera encore malheureusement beaucoup de victimes avant que l'air ne soit définitivement dompté ».

Les témoins les plus proches extirpent Pierre Darcourt des débris de son appareil. Il est un peu étourdi, mais n'est que légèrement blessé à la main gauche ; il reçoit les premiers soins à l'infirmerie de la caserne et regagne l'hôtel de Bourgogne où il a réservé sa chambre.



SENS. — Expériences d'Aviation par M. Darcourt, chef pilote, sur monoplan Blériot, avec moteur Viale, de 60 chevaux. — A peine enlevé, un coup de vent rejette l'appareil sur un arbre, c'est la chute.
Les débris.

C.P. Sens — Expérience d'aviation par M. Darcourt sur monoplan Blériot — Les Débris

Sur les lieux mêmes de l'accident, le maire a fait élever un grand tableau noir sur lequel est écrit : « *La population sénonaise est unanime à regretter le pénible accident survenu au courageux aviateur Monsieur Daucourt qui, heureusement, ne paraît pas blessé grièvement* ».

La valeur de 12.000 F du *Blériot*, complètement hors d'usage, ne sera pas compensée par la recette du spectacle (car les places étaient payantes). Notre malheureux pilote maudit le sort en jurant prendre sa revanche un jour ou l'autre. Dans l'attente des progrès de l'aviation, la ville ne peut que se réjouir de l'épisode du platane, car que serait-il advenu si l'accident s'était produit lors du survol de la Ville, en l'occurrence la cathédrale et l'Hôtel-de-Ville...

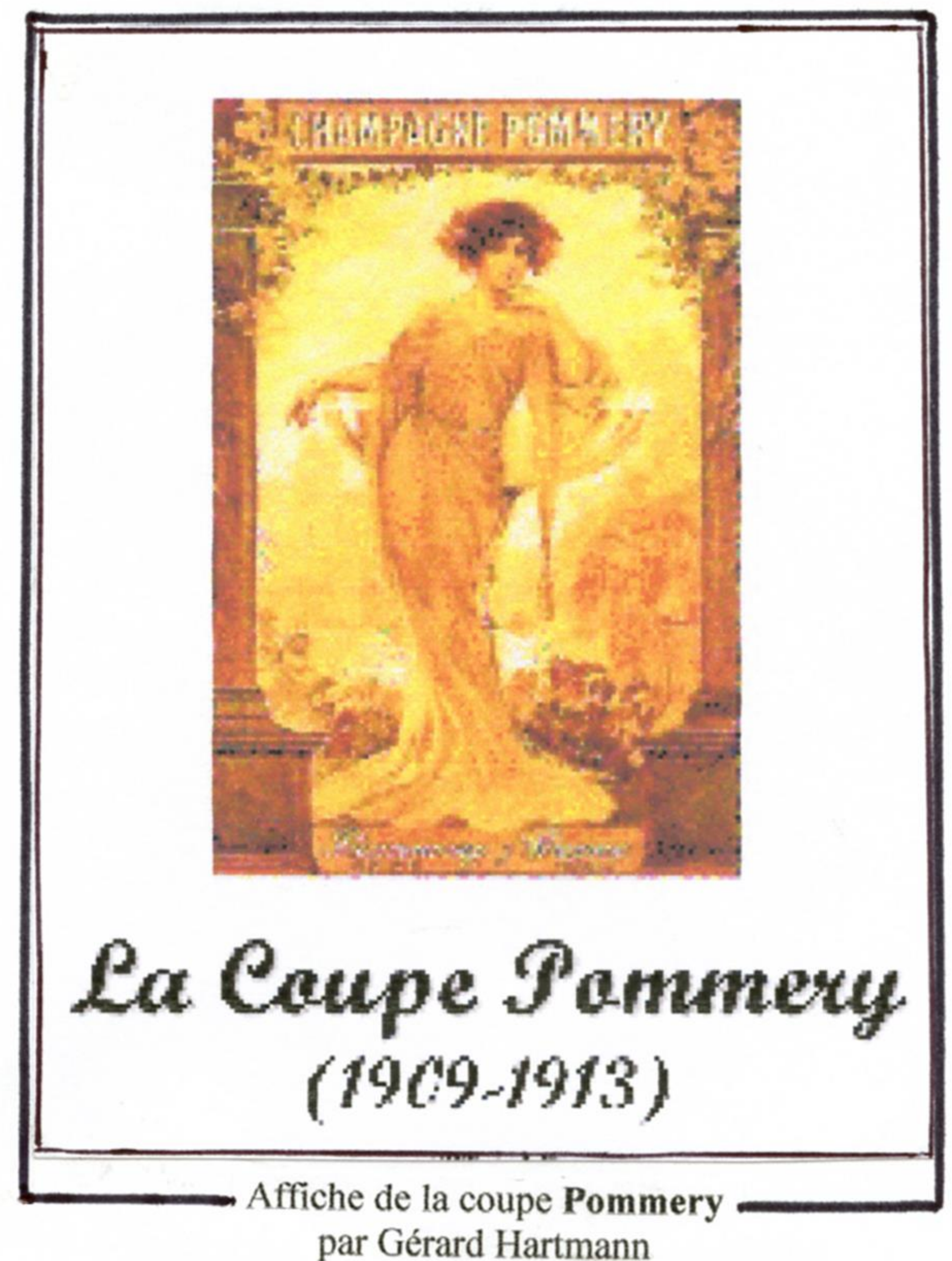
Le journal local nous donne la moralité de l'histoire en écrivant à ses lecteurs ; « *Les aviateurs hardis qui s'élancent ainsi dans l'espace, font preuve d'un véritable courage. Ce sont des caractères qui prouvent que la race française compte toujours des hommes d'énergie, de sang-froid et de résolution* ». Il nous fait également part quelques lignes plus bas de la seule victime de cette journée : « *Autre terrible accident – Monsieur Paulette, agriculteur à Saint-Clément, debout sur le parapet du pont du chemin de fer de l'Est, est tombé sur la voie d'une hauteur de 8 mètres en voulant observer le départ de l'avion. Il est décédé le lendemain sans avoir repris connaissance* ».

Heureusement, la carrière de notre pilote ne s'arrête pas après ces quelques déboires. Du 12 au 18 mai 1912, il participe à la semaine de l'aviation organisée sur le champ de manœuvre à Alger. Il vole sur *Blériot* et prend part à une course de vitesse, ainsi qu'un concours de lâcher de précision.



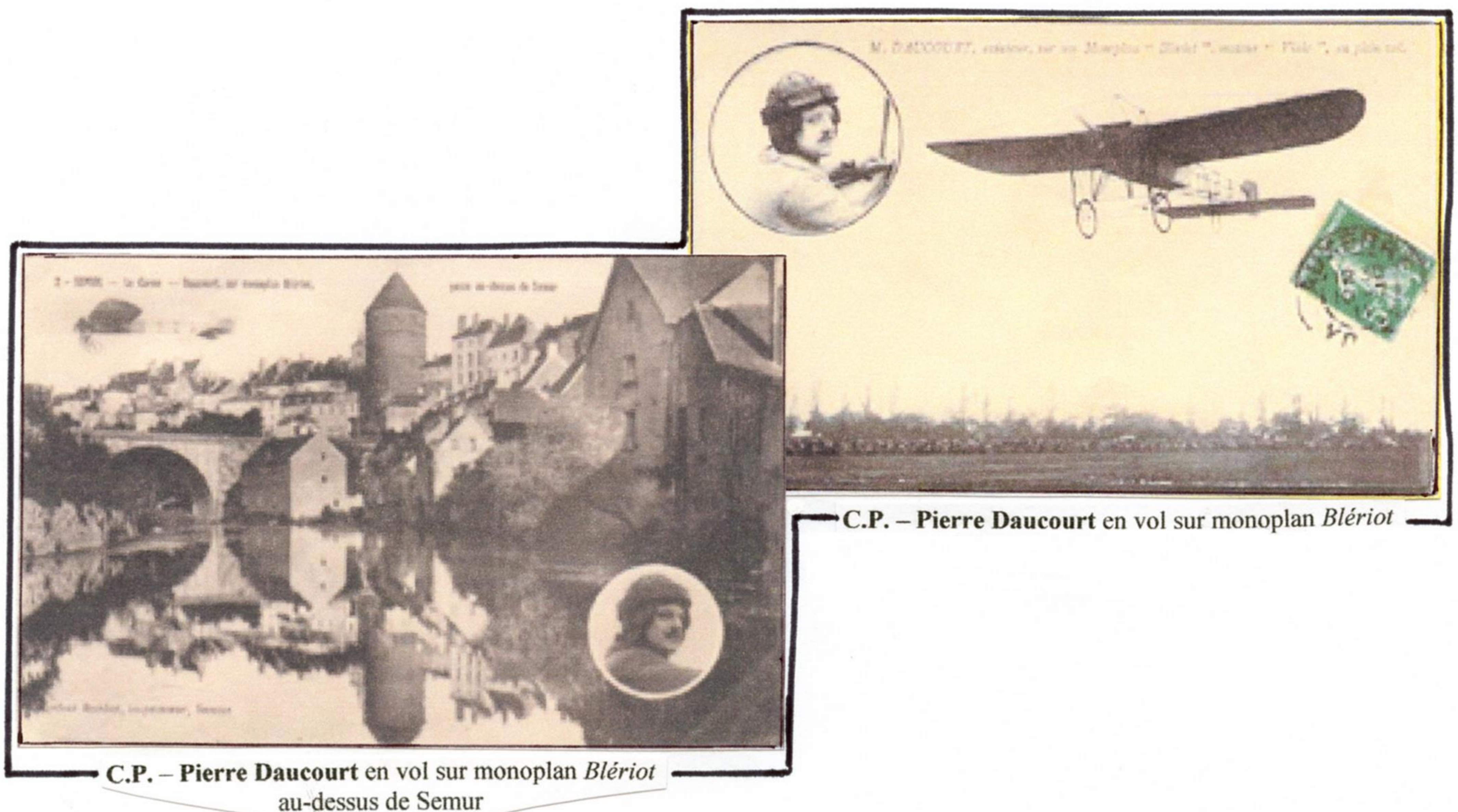
En juillet 1912, le constructeur Borel se l'attache comme chef-pilote. Il remporte le prix du Conseil général de la Seine. Borel lui confie la direction de l'école qu'il vient de fonder à Châteaufort, près de Duc. Darcourt va y former de nombreux élèves et dirigera également l'entraînement des pilotes militaires.

Le 6 octobre 1912, il se lance dans la coupe Pommery. Celle-ci est décernée 2 fois par an, le 30 avril et le 31 octobre, avec pour but de parcourir le plus long trajet en ligne droite entre le lever et le coucher du soleil. Seuls sont autorisés les arrêts pour ravitaillement, mais le temps est décompté. Daucourt s'élance à 5 h 59 du matin de Valenciennes dans le Nord, sur un *Borel* avec moteur Gnome-Oméga de 50 ch, pour rejoindre Biarritz où il atterrit à 17 h 38, après des arrêts à Buc et à Poitiers. Il remporte la coupe en ayant parcouru une distance estimée de 852 km, établissant un nouveau record du monde. La coupe, œuvre d'art d'une valeur de 20.000 F, est accompagnée d'une prime de 15.000 F. ce qui n'est pas négligeable.



Le 16 avril 1913, Daucourt prend part à la 1^{re} édition de la coupe internationale Jacques Schneider (coupe d'aviation maritime). Il pilote un monoplan *Borel* avec moteur Gnome de 100 ch, mais il est éliminé lors des qualifications.

Le 25 mai 1913, sur *Borel-Gnome*, Daucourt effectue le premier test de livraison du journal « Le Matin » en faisant le parcours Paris-Marseille dans la journée.



Le 21 octobre 1913, Daucourt relève un nouveau défi. A bord d'un monoplan *Borel*, il se lance, avec son mécanicien J. Roux, dans un périple de 5.600 km séparant Paris du Caire, en passant par la Terre Sainte. Malgré un bon départ, le voyage se termine prématurément en Turquie suite à une violente tempête en traversant les monts Taurus. Ils sont sains et saufs, mais ne peuvent poursuivre plus loin. Ils seront cependant considérés comme les pionniers du premier vol reliant l'Europe à l'Asie.

Pendant la guerre 14-18, Daucourt se retrouve lieutenant et pilote en escadrille. Le 24 septembre 1916, accompagné du capitaine Robert de Beauchamp, sur des *Sopwith 1 A 2* modifiés, il effectue un raid sur les usines Krupp d'Essen en Allemagne. N'étant pas attendus, les 2 appareils ont largué chacun 6 bombes avant de rentrer sans dommage, soit la bagatelle de 700 km aller et retour.

Nous sommes loin des premières expériences icaunaises !!! Pourtant, seulement 5 années se sont écoulées.

Jacques Rodot et
Jacques Prudhomme

BIBLIOGRAPHIE :

Chronique de l'Aviation, Editions Chronique, Paris
INTERNET – Sites divers
Documents personnels

CLUB PHILATELIQUE SENOIS

A tous les membres du Club... et d'ailleurs,

Nous vous rappelons que vous avez à votre disposition en stock un certain nombre d'ouvrages et de brochures susceptibles de vous intéresser :



► Histoire philatélique, maximaphile et marcophile de la Bourgogne 20,- €
+ frais de port



► Les sous-marins
Hors série 5,- €
+ frais de port

► Madagascar (1920-1930) – Tome 3
Poste – Télégraphe – Téléphone
Timbres-poste – Histoire postale 32,- €
+ frais de port



N'hésitez pas à vous faire plaisir ou à faire un cadeau à vos amis !!!

Pour concrétiser vos commandes, merci de contacter :

Claude Milhyroux – Service Nouveautés
25, Bd Aristide Briand 89100 - Sens

Chaussat Electricité

Entreprise d'électricité générale

06.76.86.54.26

27, rue du Popelin
89100 SAINT CLEMENT
chaussat.jacques@gmail.com

• Artisan électricien

Réalisation d'ouvrage et dépannage.
Changement ou installation de tableau
Volet électrique
Installation de portail
Pose d'alarme

• Six ans d'expérience en multiservice.

Carrelage, faïence
Plomberie
Cloison
Papier, peinture

