



## Notre histoire

Dans ses *Chroniques* dont la première édition est parue en 1965, Joseph Grégoire relate l'histoire de l'aviation à Miramas et de son aérodrome, ancêtre de la base d'Istres. On trouve dans cet ouvrage les exploits des pionniers.

En 1908, lorsque les premiers rudiments d'un aérodrome prennent forme à l'ouest de la ligne de chemin de fer Miramas-Salon-Cavaillon (sur l'actuel Etamat), sceptiques et partisans se divisent. Les premiers doutent de l'avenir de l'aviation comme moyen de transport à la portée du public autant que pour son usage militaire. Les seconds font confiance au progrès, à la science et à la technique, ils encouragent les tentatives des pionniers. En cette année d'installation, une simple piste cylindrée longe le Mas de La Péronne sur laquelle œuvre l'ingénieur aviateur Émile Serrailier.

Il faudra attendre deux ans pour assister au baptême de son premier aéroplane construit dans les ateliers de l'aérodrome: il a lieu le 13 février 1910. Dès cette époque, d'autres constructeurs et pilotes français et étrangers s'installent à Miramas, un comité réunit directeur de journal, ingénieur, constructeur automobile, assureur, avocat. Sous son impulsion, le premier grand meeting d'aviation de la région est organisé les 27 et 28 mars, pour les fêtes de Pâques 1910. Le grand renfort de publicité attire 20 000 personnes, venues à bicyclettes, en voitures à chevaux et automobiles à essence. De nombreux trains supplémentaires (une réduction de 50 % est accordée sur les tarifs) déversent des flots de voyageurs. Mais hélas, le jour dit, les travaux ne sont pas achevés, et ce fut désastreux. Les exploits des aviateurs sont maigres, les essais pour prendre son envol demeurent sans succès, Seul Métrot



parvient à s'élever à 50 mètres de hauteur sous les applaudissements nourris d'une foule qui reconnaît cet exploit alors extraordinaire. Le lendemain, les 50 gendarmes du service d'ordre sont débordés par 50 000 visiteurs. La déception générée par les échecs des aviateurs pousse la foule à sauter les barrières et se diriger vers les hangars. À dater de ce jour, le public quotidien n'est admis qu'en petit nombre. Cette restriction lui permet d'apprécier de plus près le travail des mécaniciens.

L'aérodrome devient un centre d'entraînement. Daniel Kinet, classé parmi les As, bat le record du monde avec passager à 500 mètres d'altitude. Au printemps de 1914, M. Tarascon, glorieux aviateur sur *Blériot*, s'entraîne de longs mois à Miramas avant de rejoindre son unité pendant la première

guerre mondiale. Le terrible accident au-dessus du Mas de La Péronne et l'amputation d'une jambe ne l'empêchent pas, en 1916, de prendre part aux combats aériens. Sadi Lecoinge dit "Pivolo", Roland Garros et combien d'autres passent par l'aérodrome devenu centre-école de pilotage. En août 1914, la mobilisation générale oblige à la fermeture du site. Cependant l'autorité militaire reconnaît l'utilité de l'aviation dans la guerre: en 1915, l'aérodrome devient école militaire d'aviation, spécialisée dans les vols de nuit. Les pistes se multiplient dans la Crau si bien qu'à la fin des hostilités, l'état-major décide de créer une école au mas du Tübet, entre Istres et Entressen, et c'en est fini de la suprématie aéronautique de Miramas.