
L' **A** ERO CLUB DE L' **E** URE



— Origines
— Création

1929
naissance

nom Aero-Club de l' Eure
né à Evreux
le 17 février 1929

issu de Société Civile d'Aviation d'Evreux,
alors dans sa dix-septième année.



1979
cinquantenaire

SOMMAIRE

ORIGINES | Comité d'Aviation d'EVREUX: Ed HEE/ Comte d'IDEVILLE
1912 | SOCIETE CIVILE D'AVIATION D'EVREUX
| Le Capitaine BELLENGER

1913 | Inauguration de la STATION BELLENGER: 9 juin
| Description des lieux/ carte/ vue générale
| Le Comité d'Aviation à l'honneur
| Alphonse POIRÉE à EVREUX

LES ANNEES 1911-1914; LA GUERRE; LES TERRAINS D'ATTERRISSAGE APRES LA GUERRE

CREATION | 1919/ 1925
1919-28 | 1925: Le Commandant PERALDA
| 1925/ 1928 : Henri GOUBERT

1928-29 | La JOURNEE DE PROPAGANDE AERONAUTIQUE du 3 OCTOBRE
| La CHAMBRE DE COMMERCE D'EVREUX
| LES FONDATEURS: Edmond HEE, Georges BERNARD, Henri
| GOUBERT

NAISSANCE: 17 FEVRIER 1929

| Premières réalisations: février-mai 1929
| Le premier Avion

CONSECRATION: 2 FETES MEMORABLES : 23 JUIN 1929/ 3 JUIN 1934

INAUGURATION
5ème ANNIVERSAIRE

1929-34 | "Clou" des Spectacles: VOLTIGE et CAGES A POULES
| PAUL LEMEE
| GEORGES LEROY et son MOTOPLANEUR (du modèle réduit
| à la construction
| amateurs)
| Reportage photographique de la Fête du 3 juin
| L'Humour de l'époque

PIECES OFFICIELLES, RAPPORTS, TEXTES

| Premiers Statuts de l'AERoclUB DE L'EURE
| Aménagement du Terrain et du Hangar (1929)
| Agrément du Gouvernement (1930)
| La flotte de l'AERoclUB (1931)
| "EVREUX - LE COUDRAY": "AERODROME PRIVE OUVERT A LA
| CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE"

LES ANIMATEURS

| Le Comité (1932)
| Paul LEMEE

(photo de couverture: la flotte de l'AERoclUB DE L'EURE devant le HANGAR BELLENGER; cliché CURE publié dans l'"AEROPHONE" de juillet 1933)

— DOCUMENTS RECUEILLIS AUPRES DE MM

Henri GOUBERT, co-Fondateur de l'AERoclub DE L'EURE en 1929,
Secrétaire-Général Archiviste,
Membre du Comité d'Honneur de l'Aeroclub de l'Eure

Claude LANNETTE, Directeur des ARCHIVES DEPARTEMENTALES de l'Eure,
Dépositaire du Recueil composé à partir de 1912 par
le Comte d'IDEVILLE, Fondateur de la SOCIETE CIVILE
D'AVIATION D'EVREUX en 1912

sans lesquels ce travail n'aurait pas été possible;
Le Président et les Membres de l'Aeroclub de l'Eure les prient d'ac-
cepter l'expression de leur vive gratitude,
et de MM

Claude LEMEE, qui a communiqué ses archives familiales,
AGEORGES (archives du Cinéma Victor Hugo; EVREUX),
Michel VICRE, Responsable de la Section Aeromodélisme de l'Aeroclub,
Marc JANNIN, de la Section Construction Amateurs à qui est due la
première idée de cet ouvrage,
Jean-Claude LEMAITRE,

avec la collaboration technique de M Jean-Marie GALATAUD;

— SOURCES: archives de l'Aeroclub (procès-verbaux d'Assemblées/ cor-
respondance/ pièces officielles/ plans/ cartes/ extraits de Presse
(ea collection des revues "l'Aérophone", bulletin de l'Aeroclub de
l'Eure, édité de 1932 à 1936 par l'imprimerie Hérissey, EVREUX),/
dessins, photos, gravure, cartes postales/ etc...)

— CHOIX, PRESENTATION, COMPOSITION: Andrée LAUREYS, Secrétaire-Adjoin-
te de l'Aeroclub,
— REPRODUCTION PHOTOGRAPHIQUE/ TIRAGE OFF SET: Roland LE BRUNO,
Vice-Président de l'Aeroclub,

— PREFACE: Raymond AUFFRAY, Ingénieur en chef de l'Aéronautique,

— INTRODUCTION: Robert LAFOSSE, Président de l'Aeroclub de l'Eure.

Cet ouvrage est réalisé entièrement par des Amateurs bénévoles, au
seul profit de l'AERoclub DE L'EURE.

Evreux, juin 1979.

L'Aviation et les Hommes.

Notre siècle aura été celui de l'Aviation.

L'essor de ceux et de celles qui voulaient voler aura atteint sa plénitude.

Leur courage, leur passion, leur continuité dans l'effort, auront permis des progrès ininterrompus dans la technique aéronautique.

Certes, c'est en octobre 1890, que C. Ader fit détacher du sol les roues de "l'Éole" mais c'est à l'aube de notre siècle que l'homme volera vraiment. Des noms resteront graves. Wilbur, Wright, Ferber, Santos-Dumont, Blériot-Tarmon, Voisin, Védrynes et autres. Phalange d'hommes audacieux, ils ont défriché le ciel.

A cette époque, la France était le premier foyer aéronautique du monde, brillant d'un éclat incontesté.

Evreux, sa région eurent leur part dans cette évolution.

Afin que nous sachiez quelle est la modeste part prise par l'Aéro-Club de l'Eure pendant cette période, le présent opuscule a été dressé.

C'est en 1912 que fut créé à Evreux, le Comité d'Aviation animé par le Comte de Hohenille et Ed. Héel. Il aida la place à la Société Civile d'Aviation. Un aérodrome fut installé, appelé "Evreux-Le Condray". Expérimenté par le Bellenger. La guerre interrompit cette entreprise.

C'est le 23 Juin 1929, c'est à dire il y a cinquante années que l'inauguration eut lieu.

Ce petit livre, orné de photos, vous racontera jusqu'en 1934 cette histoire. Il sera suivi d'un autre jusqu'à nos jours.

Réalisé par des bénévoles, édifié grâce aux remerciements précieux d'un ancien de cette association, H. Fouliert, j'espère qu'il vous intéressera.

Je remercie amicalement ceux qui ont permis cette publication, plus spécialement Mademoiselle Laureys et Monsieur Le Brun.

Trouver d'archives, me direz-vous; Peut-être, mais aussi riche d'enseignements et d'hommages à ceux qui ont permis de voir le ciel et la terre normande d'une certaine façon.

R. Lafoisse

R. Lafoisse.

Président de l'A.C. de l'Eure

UNE BELLE HISTOIRE A SUIVRE . . .

Il faut attendre la fin du 19^è Siècle pour que l'Aviation devienne une réalité...hasardeuse. Au début, on n'apprenait pas à se servir des machines volantes, et le fruit des imaginations fécondes aboutissait à des créations souvent bizarres. Chaque vol était une aventure et tous les pilotes des pilotes d'essais. Le Brevet de Pilote a été créé en 1911. Il exigeait l'exécution de deux circuits fermés d'au moins cinq kilomètres, une montée à cinquante mètres, et un atterrissage sans moteur. C'est aussi la même année que le Service des Mines commença à délivrer des Certificats de Navigabilité.

Au début du 20^è Siècle, alors que les manifestations sportives et les concours se multipliaient, que les constructeurs et les pilotes rivalisaient de prouesses, l'Aviation Française tenait la tête du mouvement aéronautique. A la veille de la Guerre 14-18, les moteurs n'étaient certes pas brillants, mais la vitesse maximale obtenue était déjà de 203 km/h et l'altitude de 6150 m. Avec la Guerre, une multitude d'avions de chasse, de combat, de corps d'armée, de bombardement et d'assaut furent développés par les belligérants, permettant aux performances de faire un grand bond en avant. La Paix revenue, c'est vers les voyages aériens que les efforts ont été tout naturellement orientés.

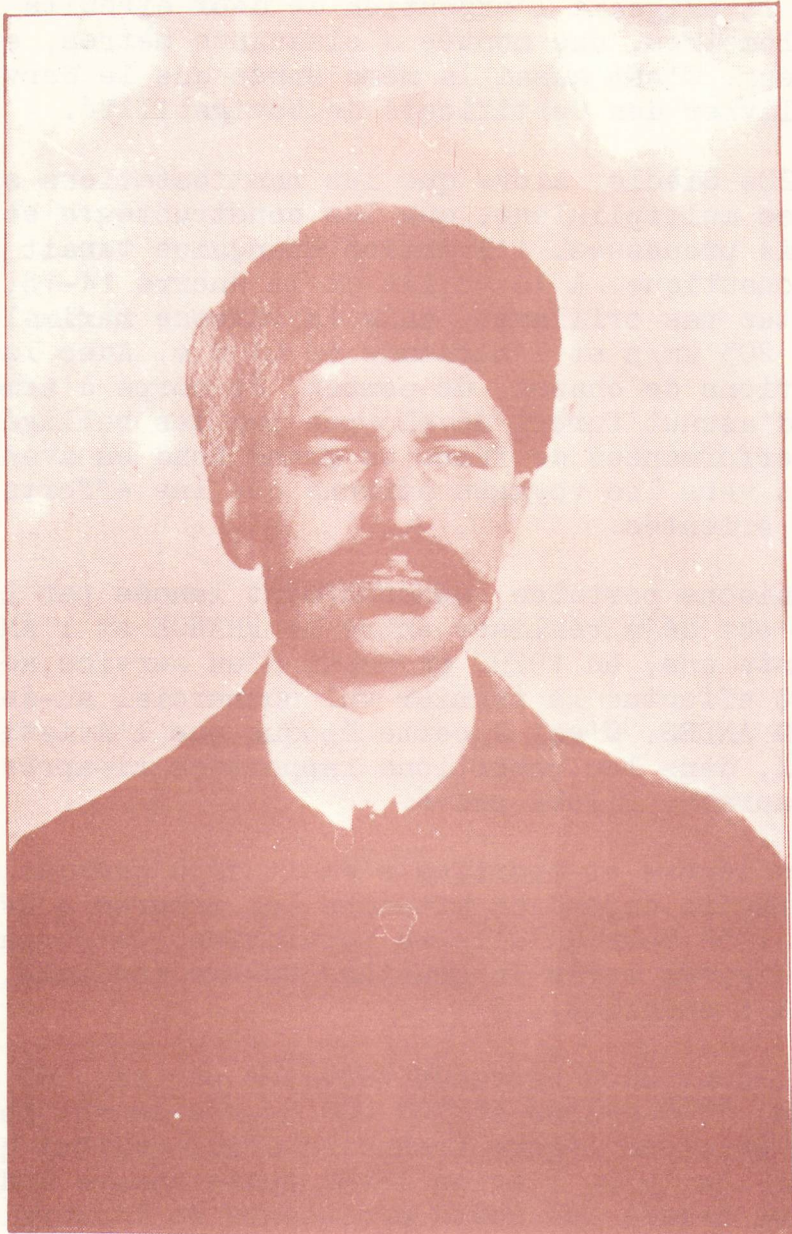
L'idée de liaisons postales, concrètement lancée par LATECOERE et DIDIER DAURAT est déjà réalisée entre la FRANCE et l'AMERIQUE DU SUD il y a cinquante ans, en 1929, au moyen d'un service aéronaval, lorsque MERMOZ effectue le premier vol commercial au-dessus de la CORDILIERE DES ANDES. C'est à cette époque que l'Aviation se développe à EVREUX, dans les conditions rapportées ci-après par notre amie Andrée Laureys, Pilote privé.

Si l'Aviation légère et sportive s'était déjà quelque peu manifestée dès 1922, il faudra cependant attendre les mesures gouvernementales françaises de 1936 pour qu'elle se popularise. On connaît son développement prodigieux après la deuxième Guerre mondiale, notamment aux ETATS-UNIS D'AMERIQUE...

41000 pilotes, dont 2500 nouveaux brevetés par an, 500 associations 330 aérodromes, 2700 avions et 700 000 heures de vol annuelles caractérisent l'Aviation légère française d'aujourd'hui qui, hélas ne progresse plus. En 1979, l'avion léger reste encore à démystifier. Sa promotion se heurte aux coûts croissants de l'énergie, aux contraintes abusives des administrations, et au mouvement écologiste qui n'a pas encore réussi à établir un juste classement des valeurs de notre temps.

Mais cela reste, malgré tout, une belle histoire, à suivre.

Raymond Auffray



J. Bellamy

1912

COMITE D'AVIATION D'EVREUX
SOCIETE CIVILE D'AVIATION D'EVREUX

Dans le climat d'avant-guerre des années 1912, l'Aviation naissante prit son essor dans le domaine militaire, mais ses possibilités civiles, commerciales et touristiques, furent en même temps mises à l'honneur par des hommes dont le dynamisme se trouva stimulé par les promesses que leur apportait le XX^{ème} Siècle. Beaucoup d'entre eux, épris de progrès, se réjouissaient de voir que les records aériens se succédaient à une cadence accélérée.

Ce fut particulièrement le cas à EVREUX où le triomphe d'un enfant du pays, le CAPITAINE BELLENGER, dans le raid PARIS-PAU des 1er et 2 février 1911 en "7 heures 15 de vol effectif", souleva l'enthousiasme. Un petit groupe de "fervents" se constitua autour du COMTE IDEVILLE et d' EDMOND HEE.

Ainsi naquit le COMITE D'AVIATION D'EVREUX, officiellement constitué le 28 mars 1912. Il allait bientôt faire place à la SOCIETE CIVILE D' AVIATION D'EVREUX, "Association déclarée à la Préfecture, au capital de 2500 F; Statuts établis par M^o COUSINOU, Notaire à EVREUX, le 23 décembre 1912".

Cette Association, par l'intermédiaire de la Chambre de Commerce d'EVREUX, est à l'origine de l' AERoclub DE L'EURE.

au dos: LE CAPITAINE BELLENGER,
photo prise en 1911.

ci-c/ EVREUX: LE COMITE D'AVIATION
article paru dans le "Courrier de l'Eure" du 28 mars 1912,
et recopié à la main une quinzaine d'années plus tard.

La création du COMITE D'AVIATION D'EVREUX n'était pas un fait isolé: elle apportait au niveau régional une réponse aux appels d'un COMITE NATIONAL DE PROPAGANDE AERONAUTIQUE, constitué sous les auspices de l'Autorité Supérieure, et dont le programme préconisait l'établissement de 53 Stations d'Atterrissage réparties sur l'ensemble du territoire français. Pour aider au financement des installations, il était prévu de faire appel à des souscriptions.

Le Comité d'EVREUX multiplia les démarches. Le CONSEIL GENERAL DE L'EURE et la MUNICIPALITE accordèrent l'un et l'autre une subvention de 1000 F; une souscription publique fut ouverte en Mairie. Le Comité National compléta les fonds. En mai 1913, "la Station d'EVREUX était la première achevée des 53 Stations prévues"... L'importance de cette réalisation fut soulignée par le Président du Comité National, le Sénateur-Aviateur REYMOND, dans le discours qu'il prononça lors de la Fête d'Inauguration, et dont la Presse locale, nationale, et même internationale se fit l'écho:

déclaration

du Sénateur REYMOND, publiée dans "Le Matin" du 9 juin 1913 (cf:infra/ on inaugure la Station...)

"dans trois mois, il n'y aura pas un point du triangle PARIS frontière où un aviateur se trouve à plus de 40 km d'un point d'atterrissage parfaitement organisé. Et de plus, les grandes lignes PARIS-MARSEILLE, PARIS-PAU, PARIS-NANTES, PARIS-La Manche seront déjà jalonnées".

traduction

parue le 23 août 1913, dans "The Scientific American" (New-York) sous le titre: "The new French military aerostations"

"in three months, it is stated that there will not be a single point in the triangle extending from PARIS to the East Frontier where an aviator will be more than 25 miles from a well organized landing Station... principal aerial routes between the large cities such as PARIS to MARSEILLE & to the Channel"...

texte du Rapport du Dr LERAT, Vice-Président du Comité d'Aviation d'Evreux, à la MUNICIPALITE:

.."la Ville d'EVREUX, Patrie d'origine de Georges BELLENGER qu'elle fêtait l'an dernier, ne saurait rester indifférente au grand mouvement qui se dessine en France en faveur de l'Aviation Militaire. La 5 ème Arme en train de naître va avoir besoin de terrains d'atterrissages et de hangars pour ses avions en manoeuvre. Je me suis rappelé...que lorsqu'il s'agit d'offrir un souvenir au Capitaine BELLENGER pour son raid mémorable PARIS-PAU, notre concitoyen exprima le désir que l'on substituât à l'hommage qu'on voulait lui décerner l'organisation d'un terrain d'atterrissages et d'un hangar, estimant que sa Ville natale constituait une étape normale de 100 km pour des aéroplanes faisant des voyages d'entraînement en partant des camps d'instruction des environs de PARIS"...

extrait de la Lettre adressée au CONSEIL GENERAL DE L'EURE, en avril 1912 (elle fut l'objet d'un Rapport favorable de M. FAUCHET)

.."le Comité d'Aviation de la région d'EVREUX a décidé de s'associer au grand mouvement national qui se manifeste actuellement en créant à EVREUX, à proximité du Terrain de Manoeuvres, une Station

d'arrêt permanente pour les aviateurs militaires et civils, avec terrain d'atterrissages, hangars d'abri, atelier de réparations, port de ravitaillement, etc; il a pensé entrer ici dans les vues des Autorités supérieures qui souhaitent que les initiatives particulières multiplient, sur tout le territoire de notre France, des stations d'atterrissage convenablement organisées, sortes de gîtes d'étapes des voies aériennes, qui jalonnent les randonnées futures de nos aviateurs.

Il nous a semblé qu' EVREUX était particulièrement bien situé pour devenir un de ces points de refuge, de ravitaillement et de stationnement les plus fréquentés: à distance convenable de PARIS et à moitié route entre la Capitale et la Mer, il est appelé à jouer un rôle important soit dans les vols d'essai, soit dans les circuits de tourisme aérien...

M le Préfet de l'EURE et M le Maire d'EVREUX qui ont accepté avec empressement la Présidence d'Honneur de notre Comité, ont donné leur entière approbation à ce programme et nous ont assuré que nous pouvions sans réserve compter sur leur appui...

Nous ajoutons enfin que nous voulons conduire aussi rapidement que possible les démarches et les formalités afin de pouvoir commencer sans retard la construction de hangars d'abri pour lesquels le Comité se prononcera dès que les plans et devis pourront lui être soumis..."

Le Président: d'IDEVILLE

GEORGES BELLENGER

Né à EVREUX, le 19 septembre 1878.

Octobre 1900: sous-lieutenant d'Artillerie à sa sortie de POLYTECHNIQUE.

1906: première ascension en ballon;
obtient son Brevet de Pilote de Ballon libre;
18 ascensions en deux ans; la plus spectaculaire le mène de SAINT-CLOUD en POMERANIE.

21 janvier 1910: entraînement comme Pilote d'Avion à l' "Etablissement Militaire de VINCENNES", nouvellement créé par la Direction de l'Artillerie au Ministère de la Guerre. Les trois premiers Brevets Militaires sont délivrés:

- n°1 au Lieutenant de ROSE
- n°2 au Lieutenant de MALHERBE
- n°3 au Capitaine BELLENGER.

1910-12: participation à de nombreux vols de reconnaissance, circuits, liaisons (dont VINCENNES-PAU en 4 étapes = 884 km en 7h 15 de vol effectif).

6 SEPTEMBRE 1914: LA BATAILLE DE LA MARNE EST ENGAGÉE A LA SUITE D'OBSERVATIONS AÉRIENNES SIGNALANT LE CHANGEMENT DE DIRECTION DE L'ARMÉE DE VON KLUCK; 10 septembre, VON MOLTKE abandonne le commandement de l'Armée allemande en disant à l'Empereur: "Sire, la guerre est perdue"; ceci, tout le monde le sait.

Ce que l'on sait moins, c'est le nom de l'observateur aéronaute qui fut à l'origine des faits: le CAPITAINE BELLENGER.

Ce que l'on sait moins encore, c'est que les renseignements recueillis par lui n'ayant pas été pris en considération à l'ÉTAT-MAJOR, il fit prévenir directement GALLIENI! Ce n'était pas réglementaire, et son avancement fut compromis...

Mobilisé aux deux guerres, 6 citations en 14-18, Officier de la Légion d'Honneur à titre Militaire en août 1918, membre de la Résistance en 1940, Military Cross.

Le Lieutenant-Colonel BELLENGER mourut dans sa centième année, le 22 décembre 1977.

ci-c/ extrait d'un article du Capitaine BELLENGER paru dans une brochure éditée le 1er février 1912, à l'occasion de la Coupe Michelin.

Pas plus que l'arme à feu n'a supprimé l'arme blanche, l'aviation ne supplantera les armes actuelles. Mais à côté d'elles, en union avec elles, son action se fera sentir de plus en plus puissante. Après avoir été un moyen important, mais secondaire, elle prendra sans doute peu à peu un rôle prépondérant. Ainsi, l'arquebuse, jadis auxiliaire de l'arme blanche, s'est transformée en fusil à tir rapide et est devenue, sous ce nom, l'arme décisive des combats, sans pourtant supprimer la baïonnette.

Lorsque son développement aura permis de constater la redoutable supériorité que l'aviation confère à celui qui l'emploie, probablement verrons-nous les partis adverses engager dans les airs de sanglants combats pour la suprématie aérienne. Actuellement, il n'est question encore que de reconnaissances. Et déjà ce domaine est vaste. Quiconque a voyagé en aéroplane par-dessus les campagnes a constaté avec quelle netteté sont perceptibles d'en haut les moindres détails, avec quelle facilité l'œil distingue le terrain et les troupes qui l'occupent.

Or, savoir ce que fait l'ennemi n'a-t-il pas toujours été le principal souci des généraux ?

« Si l'ost savoit ce que fait l'ost, l'ost batroit l'ost, »

disait Montluc. Or, cette chose : « savoir ce que fait l'ennemi » qu'on ne pouvait, depuis des milliers d'années, arriver à connaître, n'est plus qu'un jeu avec l'aviation.

D'un coup d'aile, l'éclaireur dépasse les avant-postes, va planer sur les colonnes de l'ennemi, compte ses régiments, ses batteries, ses escadrons, promène l'inquiétude jusque sur le quartier général de l'adversaire, puis revient rendre compte non plus d'un mouvement, d'une formation datant déjà de quelques jours, mais du mouvement qui s'opère, du dispositif qui se forme. Ainsi, nous pouvons déjouer les feintes, éviter les pièges, masser nos forces ou les étendre suivant les besoins, amener enfin au point voulu les forces voulues.



Le Capitaine Bellenger porté en triomphe par ses camarades de l'Ecole Bleriot après son raid Paris - Pau, le 2 Février 1911.

9 JUIN 1913

INAUGURATION DE LA "STATION BELLENGER"

Par suite d'une Convention "intervenue le 13 mars 1913 entre le Ministre de la Guerre et la SOCIETE CIVILE D'AVIATION D'EVREUX", le Hangar et ses dépendances, construits par la Société Civile, fut solennellement mis à la disposition de l'Autorité Militaire le 9 juin 1913, au cours d'une Grande Fête Inaugurale à laquelle assistèrent de nombreuses personnalités, entre autres: MM Armand BERNARD, Préfet de l'Eure, Abel LEFEVRE, député, et MONNIER, sénateur, le Docteur OURSEL, Maire d' EVREUX, le Sénateur de la Loire REYMOND, Président du Comité National, le Capitaine MARCONNET, inventeur des trains de cerfs-volants militaires, le Capitaine BELLENGER...

Au cours de la cérémonie, le nom de ce dernier fut donné à la Station.

Le Général CORVISART représentait le Ministre de la Guerre.

La Presse commenta l'événement avec éclat.

L'année suivante, en 1914, présentant la Coupe Michelin "destinée à favoriser le progrès de l'Aviation", le "Journal d'EVREUX" mentionnait: "...parmi les 16 villes fixées comme points d'atterrissage obligatoires...EVREUX...consécration flatteuse et tangible de l'importance du Hangar BELLENGER et du rôle qu'il est appelé à jouer dans le monde de l'Aviation..."

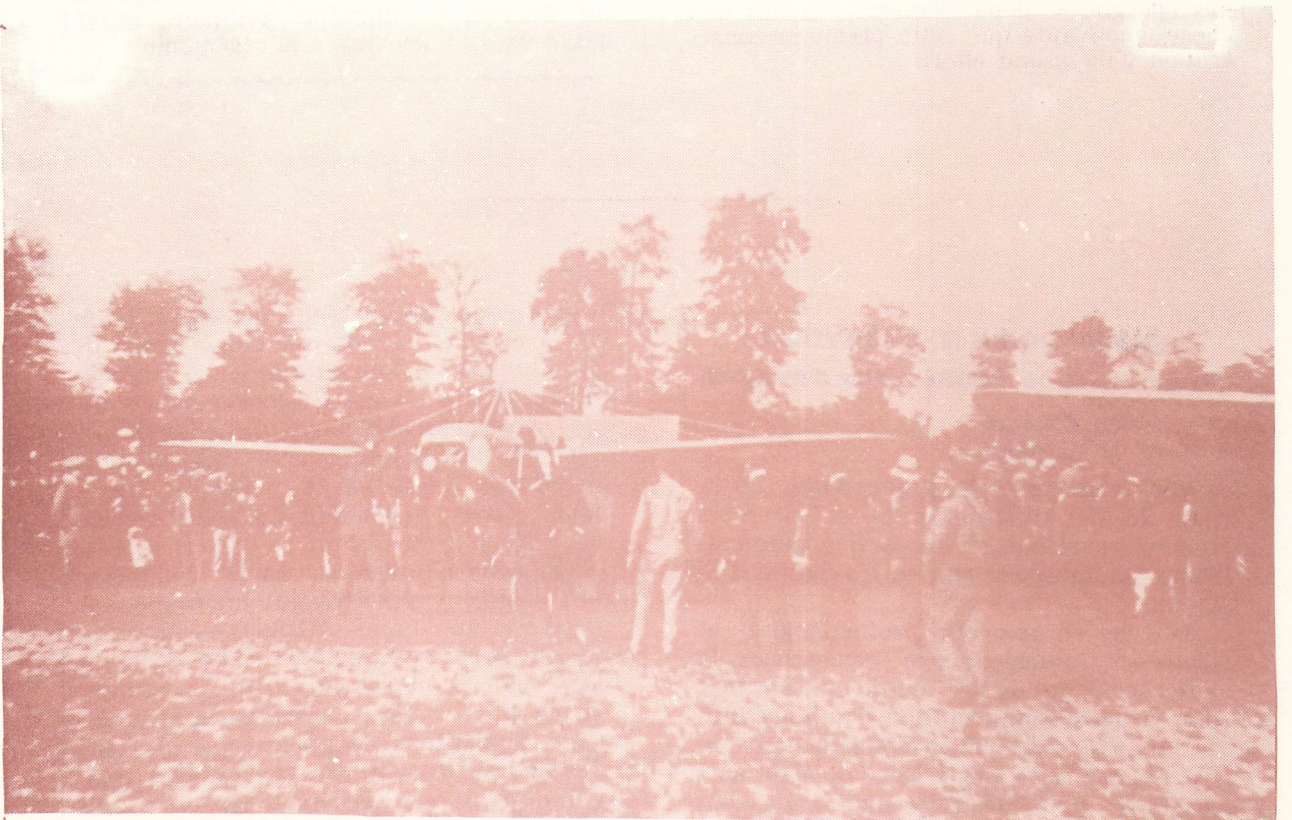
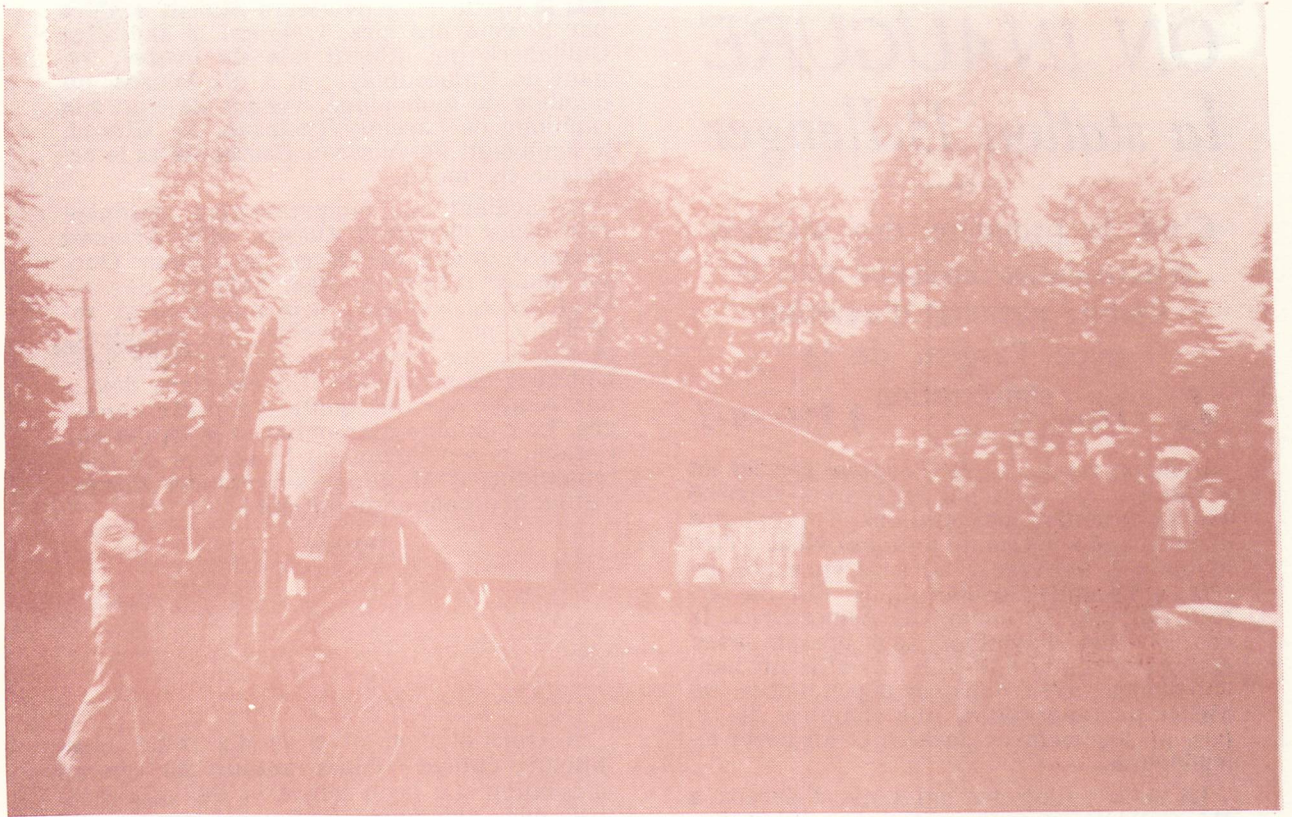
.

Le hangar existe toujours en 1979. Il est englobé dans les constructions militaires au sud de la RN 13. On l'aperçoit fort bien de la route; en tour de Piste, en avion, ses deux hautes fenêtres percées dans le pignon permettent de le reconnaître aisément. A l'intérieur, une plaque de marbre gravée, récemment retrouvée, perpétue le souvenir du Capitaine BELLENGER.

PAGES SUIVANTES: articles publiés dans

- " Le Matin " du 9 juin 1913 = On inaugure la Station Bellenger
- " La Dépêche" du 10 juin 1913 =Plus de 15000 personnes assistent à l'inauguration du terrain d'atterrissage pour avions.
- Discours du Comte d'IDEVILLE.

Ci-c/ 2 photos prises à la Fête d'Inauguration.



ON INAUGURE la station Bellenger

C'est la première des stations
d'aéroplanes installée par le
Comité national d'aviation
avec l'argent de la

Le *Matin* souscription 9 mai 1913

EVREUX, 9 juin. — De l'envoyé spécial du « Matin » — C'est par un temps superbe que la première des stations d'aéroplanes installées par le Comité national vient d'être inaugurée, à Evreux. Le type en a été arrêté après mûres délibérations. Sur un terrain attenant au champ de manœuvres, le comité local d'aviation, que préside avec activité le comte d'Ideville, a édifié un hangar modèle, avec, dans ses dépendances, un atelier de réparations, une chambre de repos, un logement de gardien et un poste téléphonique.

La souscription des habitants d'Evreux a été complétée par une subvention de la municipalité, et le Comité national a fait le reste avec les fonds de la souscription nationale. Aujourd'hui, il s'agissait de remettre la station à l'autorité militaire, représentée par le général Corvisart. Pour qui sait ce que de telles stations représentent de vies humaines épargnées dans l'avenir, c'était une chose émouvante que cette première consécration d'un grand effort.

DISCOURS DE M. D'IDEVILLE

Président de la Société civile d'aviation.

Mon général,
Mon colonel,

Vous êtes venus ici aujourd'hui de la part de M. le Ministre de la Guerre et comme représentant du service aéronautique, inaugurer la station d'aviation d'Evreux.

Je vous en remercie profondément et j'adresse également mes remerciements à tous ceux qui de près ou de loin ont pris part à notre manifestation d'aujourd'hui.

Mais avant de mettre officiellement notre hangar à la disposition de l'autorité militaire, nous désirons qu'il soit complet.

Il ne l'est pas encore, il lui manque un nom.

Pour donner plus de solennité à la fête, dès le matin cinq aviateurs étaient arrivés par la voie des airs. C'étaient le capitaine Guillabert, qui atterrit dès six heures, venant de Villacoublay ; et à dix heures, un quatuor de monoplans, venant de Buc, le capitaine de Larenty-Tholozan, M. Giraud, le lieutenant de vaisseau Delaborde et le sénateur Reymond.

Ils avaient mis cinquante-cinq minutes pour voler de Buc à Evreux. MM. Armand Bernard, préfet de l'Eure, le docteur Ourcel, maire d'Evreux, Abel Lefèvre, député, et Monnier, sénateur, et le comité local, représenté par MM. d'Ideville, son président et Gueat, son dévoué secrétaire, leur souhaitèrent la bienvenue. Un excellent déjeuner réunit environ quatre-vingt-dix convives. Le capitaine Marconnet et le lieutenant Péralda y représentaient le service de l'aéronautique, et M. Jacques Schneider l'Association générale aéronautique.

A trois heures, près de dix mille spectateurs étaient réunis autour du champ d'aviation. Le beau temps et les vols répétés des aviateurs mettaient dans cette foule joyeuse un enthousiasme débordant. M. d'Ideville fit remise de la station au général Corvisart, qui répondit avec une noble simplicité, tandis que tous se découvraient, aux accents de la *Marseillaise*. Le hangar a reçu le nom de « Bellenger » en l'honneur de l'héroïque capitaine aviateur, enfant d'Evreux, qui assistait à la cérémonie.

Si vous le voulez bien, messieurs, nous allons le baptiser devant vous. Nous allons lui donner le nom qui, ici, à la porte d'Evreux, lui revient de droit ; nous l'appellerons désormais hangar Bellenger. Il est prêt maintenant, nous vous demandons, mon colonel de le considérer désormais comme dépendant de votre service et de l'employer autant qu'il vous plaira. Nous nous efforcerons de le compléter des détails accessoires qui lui manquent encore et de donner satisfaction aux pilotes que vous nous enverrez. Ce n'est qu'un bien petit point sur la carte de France. Il n'a pas grandes prétentions stratégiques. Souhaitons néanmoins que du haut des airs, au courant des vols qui les amèneront dans nos parages, les yeux des aviateurs militaires ou touristes s'arrêtent sur ce petit point, roulent au milieu de nos verdure normandes et qu'ils descendent se poser près de lui.

Plus de 15.000 personnes assistent à l'inauguration du terrain d'atterrissage pour avions

Ce fut une belle journée

A l'occasion de l'inauguration officielle du poste d'atterrissage qui a eu lieu hier lundi, les Ebroïciens avaient déserté leur vieille cité toute pimpante en sa parure des grands jours de fête pour se rendre sur le terrain de manœuvres du 6^e dragons où a été édifié tout récemment un hangar destiné à abriter des avions militaires et civils.

ÉVREUX. — Station d'Aviation, Hangar Bellenger.



UN MAGNIFIQUE ABRI POUR AVIONS

Le bâtiment, de forme carrée mesure 20 mètres de côté. Il fut construit sur les plans de M. Delaboissière architecte départemental et coûta environ 35.000 fr. Cette somme fut fournie, pour la plus grande partie, par le Comité national d'aviation dont M. le Sénateur Reymond est président.

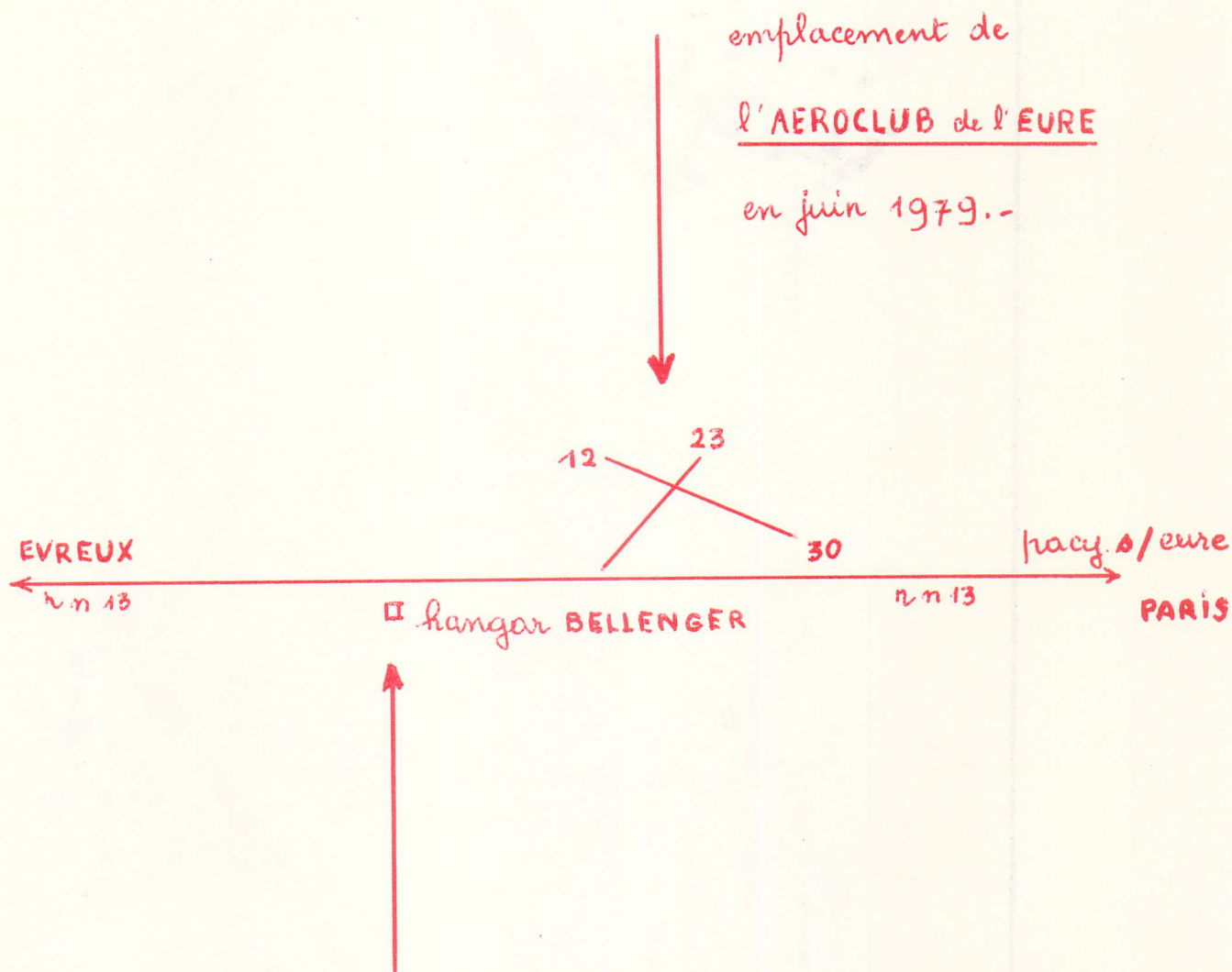
A côté du hangar proprement dit se trouve un appendice comprenant le logement du gardien, une chambre pour l'aviateur, un lavabo, des water-closets et un atelier de réparations.

DESCRIPTION DES LIEUX

*extrait d'un acte notarié de 1936 : à cette date,
aucun changement significatif ne s'est produit
depuis 1913.*

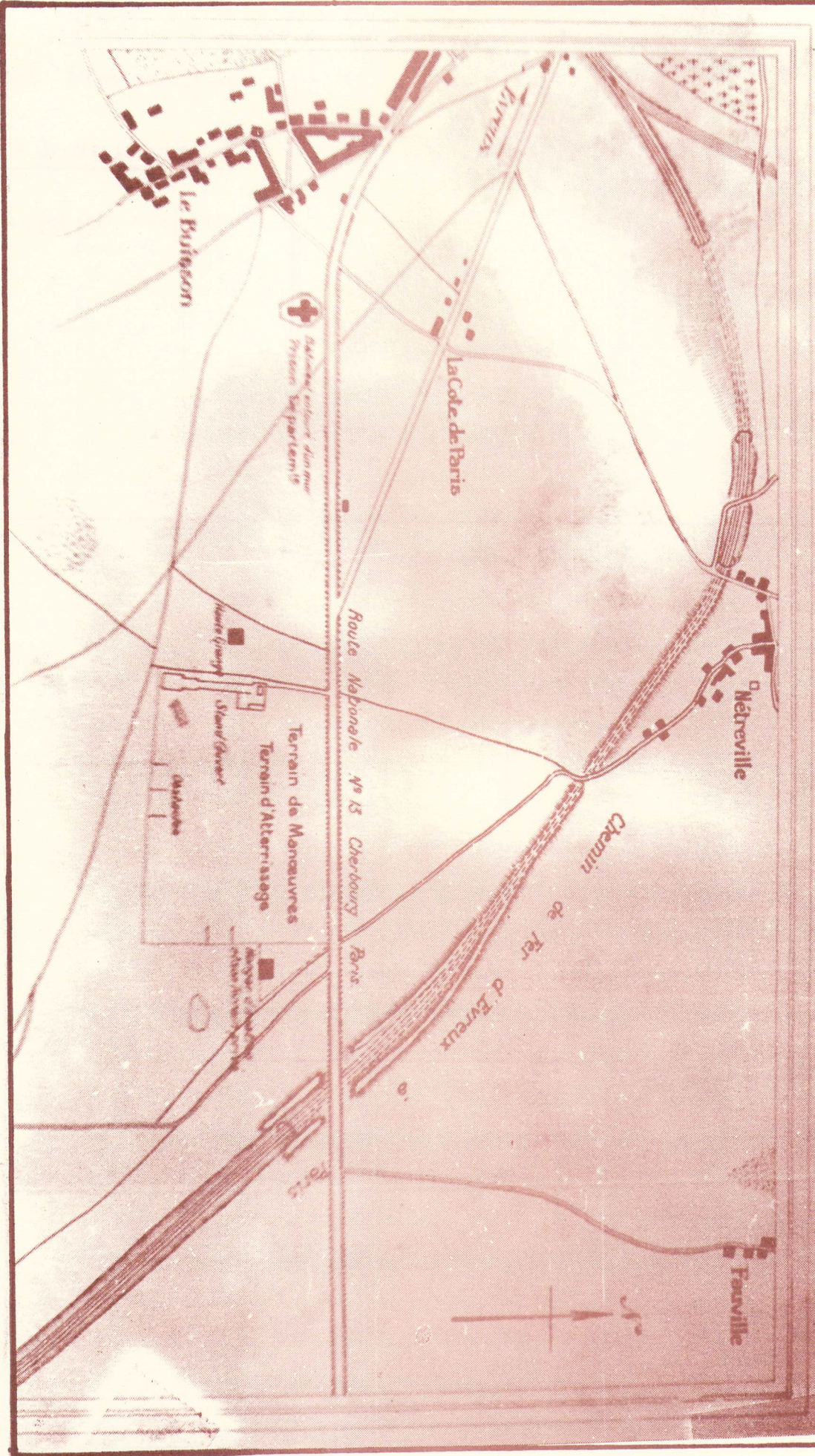
une parcelle de terrain sise commune du Vieil-Evreux, triage de la Rouge Mare, ladite parcelle d'une contenance de soixante ares, cadastrée section A.N°30bis P. de forme irrégulière, joignant au Nord la Route de Paris, à Cherbourg, au Sud, Monsieur Dubuc, à l'Ouest le Champ de Manoeuvres et à l'Est la limite semble être la ligne, sur laquelle se trouve édiflée une clôture, il en est de même au Sud, la clôture s'arrêtant toutefois à la hauteur du hangar, et n'allant que jusqu'à la borne formant limite avec le Champ de Manoeuvres, du Côté Ouest, la limite semble être une ligne idéale partant de la Borne précitée et se dirigeant perpendiculairement à l'axe de la route de Paris.

Sur cette parcelle de terrain est édiflé un hangar en maçonnerie bois et fer, dit hangar Bellenger, destiné au garage d'appareils d'aviation et une maison de gardien, le tout couvert en tuiles.



emplacement de la
STATION BELLENGER - 1913,
puis du 1^{er} AEROCUB DE L'EURE
de 1929 à la guerre 1939-45. -

CHAMP D'AVIATION ET LANGAR DELLENGER
et Champ de Manœuvres de la Garnison . —



CHAMP D'AVIATION ET HANGAR BELLENCER
ET CHAMP DE MANŒUVRES



LE COMITÉ D'AVIATION D'EVREUX A L'HONNEUR

L. Courcier Da f. Evreux 14 Janvier 1914
— *La médaille de l'aviation à M. d'Idenville.* — Le comité d'aviation d'Evreux vient d'être grandement honoré dans la personne de son très actif président, M. le comte d'Idenville, à qui a été décernée une médaille de vermeil, à la distribution annuelle des récompenses de l'Association générale aéronautique, présidée à la Sorbonne, samedi dernier, par M. Raymond Poincaré, président de la République.

L'honneur de cette distinction rejait en grande partie sur notre société locale d'aviation, qui a su mener assez rapidement les pourparlers et les opérations pour que, l'an dernier, le hangar Bellenger fût le premier construit et le premier inauguré des 53 hangars dont le Comité national avait entrepris la création avec l'aide des sociétés locales. C'est à ce titre, flatté pour l'amour-propre de notre ville, que le comité d'aviation d'Evreux mérite d'être associé, dans cette circonstance, au nom de son dévoué président,

La journée de dimanche dernier prouve que ledit comité est à même de pouvoir, de temps en temps, procurer aux Evreusiens et aux habitants des environs un spectacle intéressant à peu de frais.

D'ailleurs, d'après un des projets de concours pour l'année 1914, la Coupe Michelin sera disputée avec des points d'atterrissage et de contrôle déterminés à l'avance sur le parcours. Evreux est un de ces points, ce qui montre une fois de plus que le comité ne s'est pas trompé en estimant qu'une station d'aviation à Evreux rendrait des services.

NOEL 1913 A EVREUX
ALPHONSE POIREE

Les Aviateurs pouvaient désormais atterrir à EVREUX dans les meilleures conditions: ils étaient accueillis par le Gardien ROCHART, (*) père du futur Champion de Course à pied, et par le mécanicien SEUR.

A peine deux ans auparavant, le Caporal CHANTELOUP, "en service militaire au CROTOY", avait dû aller "aux Vaches" en se posant dans un champ à CAMBOLLE... Evénement historique, puisque c'était le premier atterrissage à EVREUX ! (plus tard, CHANTELOUP devait s'illustrer en se posant au bord du Volcan BROMO de JAVA, le 26.7.1922.

Le premier Pilote à profiter des avantages de la Station BELLENGER fut ALPHONSE POIREE.

Déjà célèbre dans la région comme organisateur de meetings, il fit désormais d'EVREUX son Port d'attache. Il fut le premier à y exécuter le "Bouclage de la Boucle (LOOPING THE LOOP) dans une séance de Voltige improvisée le Jour de NOEL 1913.

Ci-c/ extraits de Presse (copie manuscrite de 1934)

1°- Journal d'Evreux du 31.12.1913: "POIREE a bouclé la Boucle sur son Biplan à EVREUX"

2°- id: "Une Fête d'Aviation le 18 janvier" (**)

3°- Dépêche de Rouen du 4.1.14: "EVREUX; Fête d'Aviation"

Pages suivantes: COMPTE-RENDU DE L'EXHIBITION DU 8 FEVRIER 1914 (Journal d'Evreux des 30 janvier, 11 et 14 février) et Carte Postale de Propagande: BIPLAN FARMAN piloté par POIREE;

(*) ROCHART se tua quelque temps plus tard en brassant une hélice.

(**) La Fête dut être reportée au 8 février en raison des conditions météorologiques.

Fête d'Evreux du 21 x 1913

Poirée a toué la boude sur son biplan à Evreux.

Il recommencera le 18 janvier.

Pour une quinzaine de jours, en parlant de la fête d'aviation de Bolbec, à laquelle avait pris part l'aviateur Poirée, bien connu maintenant dans notre région, nous disions qu'il allait modifier son biplan et le transformer, en même temps que changer les réservoirs pour exécuter le looping the loop autrement dit le bouclage de la boude qui a rendu célèbre Figeac.

Poirée après avoir fait les modifications nécessaires à son appareil s'est livré seul, ces jours derniers, à des exercices d'acrobatie sur le champ d'aviation de la Madeline près Evreux.

Jeudi dernier, jour de Noël, dans l'après-midi, un public assez nombreux s'était rendu au champ d'aviation avec l'espoir d'assister à des vols de Poirée avec passagers.

Les spectateurs en ont eu, comme l'on dit, pour leur argent, car Poirée leur a fait une surprise sur laquelle bien peu comptaient.

Vers 3 h-1/2 comme le temps était favorable, il est monté à environ 600 mètres, puis il s'est laissé tomber littéralement comme une flèche exécutant ce qu'on appelle une descente en cheminée puis soudain on a vu l'appareil se retourner les roues tournées vers le ciel et exécuter le bouclage de la boude dans un style parfait. Ce fut un véritable moment impressionnant et bien des spectateurs eurent un frisson d'effroi.

Après avoir accompli cet exploit qui le classe parmi les aviateurs les plus habiles et les plus audacieux, Poirée redescendit en faisant des glissades sur les ailes et en se livrant à des acrobaties qui autrefois eussent fait dire qu'il voulait se suicider.

Fête d'Evreux du 21 x 1913.

Une fête d'aviation le 18 janvier

Il y a actuellement seulement 8 à 10 aviateurs dans le monde entier qui soient non pas capables de boucler la boude, mais qui aient des appareils permettant de se livrer à cet audacieux exploit qui se complique de chutes en cheminées, glissades sur les ailes, etc.

L'aviateur Poirée va certainement s'y voir peu troussé de brillants engagements en France et même à l'étranger.

La ville d'Evreux où il a été le premier à exécuter le looping the loop et où il a reçu le meilleur accueil, sera la 1^{re} ville où il fera une exhibition.

Dépêche de Rouen du 4 janvier 1914.

Evreux. Fête d'aviation. Nous avons une première fois communiqué à nos lecteurs, les prouesses aériennes de l'aviateur Poirée, qui a établi ses quartiers d'hiver à la station d'atterrissage de Bolbec.

Le 18 janvier prochain, sous le patronage de M. de Solville de Néel, l'aviateur Poirée effectuera le bouclage de la boude, d'abord seul, puis accompagné d'une passagère. Ce sera la première fois qu'une femme osera voyager la tête en bas dans les airs.

LA FÊTE D'AVIATION

L'aviateur Poirée bouclera la boucle

Dimanche 8 février, l'aviateur Poirée qui s'est fait connaître au Neubourg, Fleury-sur-Andelle, Etrépagny, Evreux et Louviers par de nombreuses exhibitions et de nombreux vols bouclera la boucle sur le champ de manœuvres de la Madeleine d'Evreux, à peu de distance de la route nationale de Paris à Caen.

On sait que depuis l'inauguration de la station Bellenger, Poirée abrite son appareil sous le hangar d'aviation. Pour remercier le comité d'Evreux de son hospitalité généreuse, il réserve aux habitants d'Evreux la primeur de ses évolutions acrobatiques :

Il exécutera dans l'après-midi quatre vols au cours desquels il exécuta sa voltige aérienne :

Vols renversés la tête en bas. — Renversements simultanés sur le côté.

Descente verticale en chute. — Descentes en feuille morte. — Virages sur l'aile au delà de la verticale. — Glissades sur les ailes — Looping-the-loop, véritable bouclage de la boucle.

Dans un cinquième vol, Poirée doit boucler la boucle avec passagère.

Nous donnons une petite notice biographique sur Poirée que de nombreux spectateurs vont applaudir dimanche.

Né à Bourges, en 1884, Poirée est donc âgé de 30 ans. Dès l'âge de 16 ans, il avait le goût des sports et il disputa de nombreuses courses de bicyclette jusqu'à son service militaire qu'il accomplit au 150^e d'infanterie à Saint-Mihiel. Il entra ensuite dans le commerce, mais l'aviation l'attirait.

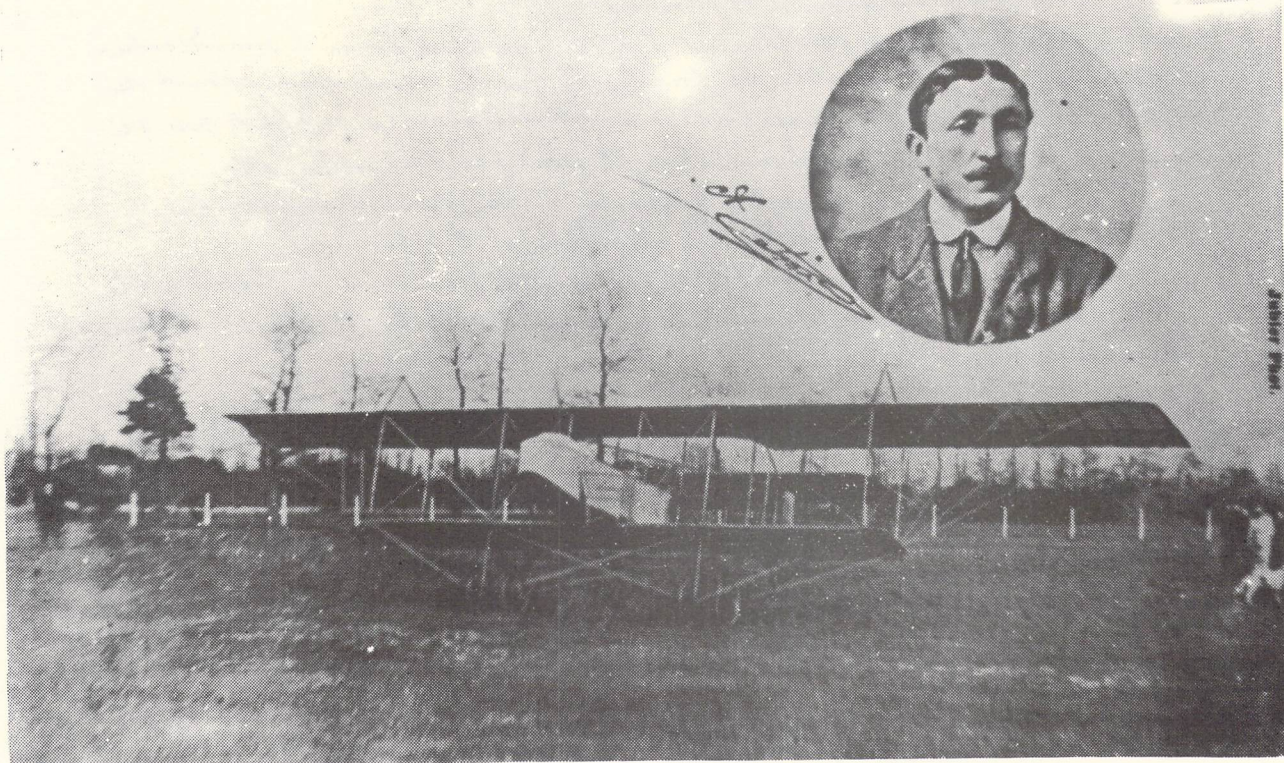
A 27 ans, il fit ses débuts dans l'aviation à Issy-les-Moulineaux et sur monoplan Blériot, il fit seul son apprentissage. Il eut la chance de ne pas casser de bois et après avoir passé son brevet de pilote en 1912, il fit des exhibitions, dans la Seine-Inférieure et dans l'Eure.

Par une belle journée de juillet son appareil qui avait plus de deux années d'existence, tomba comme un vieux pur sang épuisé, d'une hauteur de 100 m. Il ménagea son pilote qui l'avait conduit pendant si longtemps et Poirée s'en tira avec quelques égratignures.

En août 1913, Poirée commença à piloter le biplan Farman type militaire avec lequel il doit nous émerveiller dimanche par ses acrobaties.

Il fit une fructueuse tournée en Bretagne, où il doit d'ailleurs retourner cet été après avoir pris ses quartiers d'hiver au hangar Bellenger, d'où il repartira pour faire des exhibitions.

BIPLAN H. FARMAN - type militaire - moteur Gnome - piloté par l'AVIATEUR POIRÉE



POIRÉE A BOUCLÉ 1914

LA BOUCLE A EVREUX

L'aviateur Poirée a fait dimanche dernier ses débuts comme acrobate de l'air et boucleur de la boucle devant le grand public.

Après Chanteloup et Chevillard, il est le troisième aviateur français qui ait bouclé la boucle en biplan, il est le neuvième qui l'ait bouclée en France sans acception d'appareil.

Chevillard est venu faire de la voltige aérienne à Rouen les 3 et 4 janvier, mais son voyage peu en hiver pour son plaisir, aussi malgré l'annonce de trains spéciaux il n'y eut pas de nombreux curieux de l'Eure qui allèrent à Rouen ces deux jours-là.

L'exhibition de dimanche à Evreux avait donc tout l'attrait de la nouveauté la plus sensationnelle pour tout le département de l'Eure et pour presque toute la Normandie. Cependant les trains n'amenèrent pas une grande quantité de curieux. Il n'y eut pas besoin de trains spéciaux comme à Vernon le 25 août 1912, lorsque Garros et Audemars firent leurs évolutions, lorsque Garros notamment disparut dans les nuages pour redescendre en tirebouchonnant.

Et pourtant quelle énorme différence à 18 mois de distance dans les exercices de l'homme-oiseau, malgré la célébrité de Garros et d'Audemars entre l'exhibition du 25 août 1912 et celle du 8 février 1914. Quels énormes progrès dus au génie des inventeurs et à l'audace des pilotes.

Les débuts de Poirée s'annonçaient dimanche matin sous de fâcheuses auspices. Le baromètre qui avait descendu pendant la nuit restait à 760, c'est-à-dire au variable. Le ciel était nuageux, et le vent assez fort soufflait à la vitesse de quinze mètres environ par seconde. Bien que Poirée eût bouclé la boucle le lundi précédent par un vent presque aussi fort, allait-il réussir ? allait-il même oser ? Quant à cette passagère annoncée qui devait looper avec lui, il ne fallait pas y songer.

A trois heures précises, l'hélice ronfle et le biplan volant contre le vent, s'élève en sept ou huit secondes. On le voit décrire un grand cercle de plus d'un kilomètre de diamètre. Il dépasse la ligne d'arbres de la route nationale de Paris et monte à 500 mètres.

Après avoir ainsi tâté l'atmosphère pendant dix minutes, Poirée fait un glissement sur l'aile et les deux plans deviennent verticaux, puis un virage rapide le ramène à l'horizontale. Il s'abaisse à 300 mètres environ, pique en avant sur la pointe d'une aile dans le sens du vent comme s'il allait se précipiter sur les arbres de la route ; le biplan se retourne les roues en l'air l'espace de deux ou trois secondes, puis l'avant repique en avant pour décrire un demi-cercle qui le ramène à l'horizontale contre le vent. Ces deux demi-cercles en sens contraire lui ont fait décrire une S. A cause du vent, Poirée nous a dit ensuite qu'il avait précipité le mouvement. Il n'a donc pas navigué la tête en bas et les roues en l'air pendant un temps appréciable. Il s'est contenté d'une demi-culbuté.

Au deuxième vol, le biplan décolle à 3 h. 35 et monte encore à environ 500 mètres. Le vent s'est calmé, le soleil brille par intermittences et en décrivant son cercle, l'appareil passe devant le globe étincelant sur lequel il se détache en noir. Il semble auréolé de lumière et perdu dans le nimbe blanc des nuages.

L'appareil revenu au-dessus du champ bordé de spectateurs glisse sur une aile puis sur une autre et dépasse la verticale. Il s'abaisse peu à peu et un dernier glissement sur l'aile est décrit à 100 m. au-dessus du sol.

L'angoisse s'augmente par le fait qu'en prêtant l'oreille, le bruit du moteur ne se fait plus entendre pendant chaque ~~le~~ tournoiement. Cela tient à ce que l'essence n'arrive plus au moteur. Poirée a fait remplacer son réservoir de 110 litres par un réservoir de 28 litres qui lui permet de voler une heure, mais il n'a toujours que le tube d'arrivée ordinaire des moteurs de série, alors que Pégoud et Chevillard ont deux tubes à chaque extrémité du moteur pour l'arrivée de l'essence dans toutes les positions.

Le moteur s'est si bien ralenti pendant le dernier glissement sur l'aile à 100 m. de hauteur qu'en atterrissant immédiatement après il s'arrête complètement et pour que Poirée puisse décrire son cercle en roulant sur la piste, il faut que le mécanicien remette l'hélice en marche.

Le troisième et dernier vol est réservé au looping. Il est le plus court mais le plus impressionnant. Le vent s'est relevé, il souffle à 10 mètres à la seconde. Le biplan monte à 5 ou 600 mètres se cabre contre le vent se retourne et tombe verticalement la queue vers la terre, il décrit ensuite un cercle complet dans un très court rayon, peut-être quatre à cinq fois sa longueur, puis il se retrouve dans la position normale. Cela n'a duré que quelques secondes.



premier reportage cinématographique tourné à EVREUX:
photo extraite du film "ANDRE POIRÉE A EVREUX"
collection Ageorges (archives du cinéma Victor Hugo; EVREUX)

POIRÉE ET SA **P**ASSAGÈRE, MME **M**ARÉCHAL

Voici le texte de l'arrêté pris par le maire d'Evreux, M. Oursel, pour prévenir les accidents et assurer la sécurité du public.

Vu l'autorisation préfectorale accordée à M. Poirée aviateur, pour l'organisation d'une fête d'aviation à Evreux, le dimanche 8 février 1915, à la station aéronautique Bellenger ;

Vu la lettre qui nous a été adressée par M. Poirée le 2 février courant ;

Vu les articles 97 et 98 de la loi du 5 avril 1884 ;

Considérant qu'il importe de prescrire les mesures d'ordre nécessaires pour éviter les accidents qui pourraient survenir, au cours des évolutions de M. Poirée, du fait de la présence du public sur le champ d'aviation et sur les terrains avoisinants ;

Arrêtons :

La circulation du public sera interdite le dimanche 8 février 1914, de 1 heure à 3 heures de l'après-midi, sur le champ de manœuvre de la cavalerie et sur les terrains avoisinants dans une zone de trois cents mètres autour des limites du dit champ de manœuvre.

Les Passagers

Poirée nous avait assuré qu'il bouclerait la boucle avec une passagère ; cette intrépide passagère qui devait être la seconde femme du monde après l'anglaise miss Davies à décrire le grand cercle autour d'un pivot imaginaire, était Mme Maréchal, femme d'un vétérinaire d'Etrépnay. Toute jeune, svelte, elle n'était pas une surcharge dangereuse pour l'appareil. Elle avait fait l'année dernière deux voyages aériens avec Poirée, l'un en juin d'Etrépnay à Gisors et retour ; l'autre en novembre de Louviers à Evreux. Ce dernier voyage avait manqué de charme par suite du brouillard.

Dimanche dernier, il y avait un contre-temps plus sérieux : le vent. — Je ne pourrai pas boucler la boucle avec une passagère, dit Poirée au moment d'embarquer Mme Maréchal, mais vous allez voir ce que je peux faire tout de même. » Il attachait soigneusement sa passagère avec une longue courroie et il prit son vol pendant que Mme Maréchal faisait un geste... d'adieu à ses amis.

Ce ne fut pas la boucle, mais ce fut la demi-boucle, une amorce sérieuse du looping. Poirée décrivit une S en virant sur une aile, bien au-delà de la verticale. L'appareil, sans être complètement renversé, avait ses roues plus haut que les voyageurs aériens.

A sa descente de l'appareil, Mme Maréchal aussi calme que Poirée, fut ovationnée à son tour, portée en triomphe et il lui fallut signer d'innombrables cartes postales.

Le stationnement du public et des véhicules de toutes sortes sera, en outre, interdit, pendant le même temps, sur la route nationale n° 13 de Paris à Cherbourg, aux abords du champ d'aviation.

M. le Commissaire de Police et les agents de la force publique sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

L'Aviateur Poirée

montre aux gardiens de la paix
ce qu'est le « Looping »

L'aviateur Poirée qui a donné dimanche dernier à Evreux devant 8.000 spectateurs payants, l'intéressante exhibition dont nous avons rendu compte, était parti dans l'après-midi de lundi pour l'aérodrome de Buc, près Versailles.

Il a été victime d'une petite mésaventure assez drôle.

Dans l'après-midi, il atterrissait à Issy-les-Moulineaux, près Paris, après avoir fait un de ces impressionnants virages sur l'aile dont il a donné l'exemple à Evreux. Cette manœuvre hardie fut prise par des gardiens de la paix qui se trouvaient là pour un « looping ». Cet exercice d'acrobatie est défendu dans le département de la Seine aussi, les représentants de l'autorité allèrent trouver Poirée à la descente de son appareil et lui dressèrent procès-verbal.

Poirée se démena comme un beau diable et expliqua aux gardiens de la paix qu'il avait simplement fait un virage sur une aile et nullement le bouclage de la boucle.

« Ça ne prend pas avec nous, répondirent-ils, vous avez bouclé la boucle et vous aurez votre procès ! » — C'est bon ! répondit Poirée qui prit la chose en philosophe.

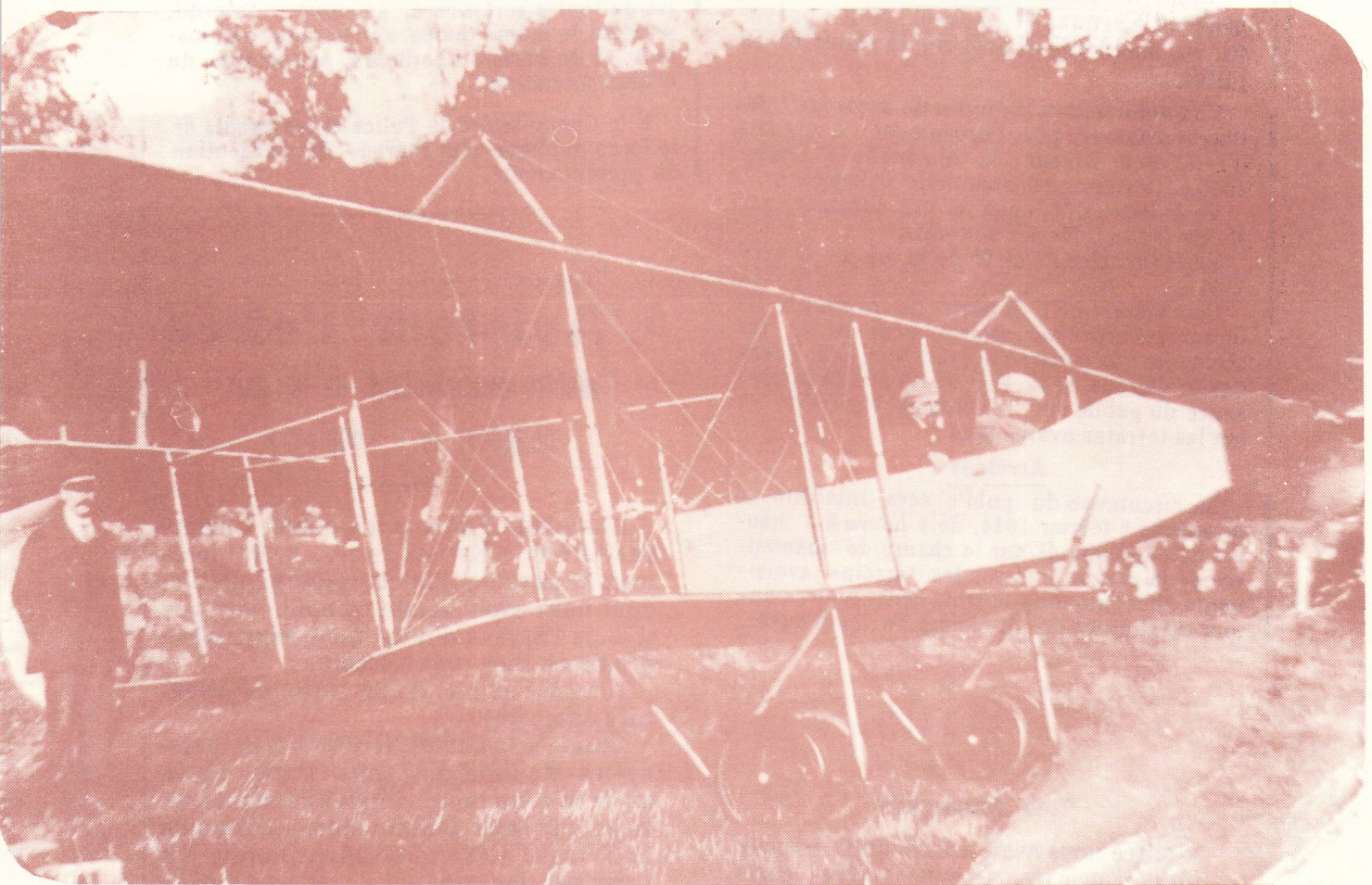
Il est têtue et il voulut avoir le dernier mot.

Puisqu'il avait une contravention pour avoir bouclé la boucle, sans l'avoir bouclée, il ne l'aurait pas pour rien.

En remontant dans son appareil vers 4 h. 15 pour se rendre à Buc, il dit aux agents : « Vous allez voir ce que c'est qu'un looping the loop et un virage sur l'aile ! »

Il prit son vol et gagnant de la hauteur il exécuta plusieurs virages sur l'aile et un « looping » parfaitement réussi, ensuite il fila sur Buc.

Les gardiens de la paix sauront maintenant ce que c'est qu'un looping.



CARTE POSTALE

Correspondance

Adresse

Chambrier Gautier

Je vous remercie de votre gentille
lettre j'espère en effet avoir le
plaisir d'écouter quelque
looping, etc etc ces jours.

Bonne nuit de main

[Signature]

Il est difficile d'énumérer tous les meetings qui eurent lieu dans la région entre 1911 et 1914, tant ils furent nombreux.

On peut citer, entre autres, ceux de:

- 1911, à LA BARRE-EN-OUCHE,
- 1912, à PONT-AUDEMER (février), LA MADELEINE DE NONANCOURT (mai), VERNON SAINT-MARCEL (25 août 1912), ce dernier avec la participation de GARROS, AUDEMARD (brevet n° 100), BARRIER (brevet n° 64), CHAMPEL (brevet n° 94) sur biplan,
- 1913, à ETREPAGNY (23/24 mars), "dans la propriété de Clotaire DELAMARE, au lieudit ST MARTIN", au NEUBOURG (13 ou 20 avril), sur Blériot 50 CV, dans "la prairie derrière les abattoirs", LA CROIX SAINT-LEUFROY (mai), FLEURY S/ ANDELLE, CONCHES, VERNEUIL, GOSORS (juin), ST GEORGES DE VIEVRE (juillet), BOIS-ARNOULT (août), PACY S/ EURE (septembre), LOUVIERS (novembre),
- 1914, à EVREUX (8 février; cf/supra), et BERNAY (avril). La Presse en donne de nombreux échos (Courrier de l'Eure, Réveil de Verneuil, Républicain de Vernon, Petit Journal, Journal de Rouen, Journal d'Evreux, le Vexin, etc...)

La plupart d'entre eux furent animés par POIREE, qui en avait prévu un à VERNON en avril 1914; mais l'Administration, qui commençait à devenir exigeante, n'ayant pas été prévenue dans le délai légal d'UN mois, la manifestation fut reportée au 15 août 1914... Une autre réunion aurait dû avoir lieu au PETIT-ANDELY le 9 août!...

Entre temps, POIREE était parti pour la Russie, d'où il avait l'intention de commencer son Tour du monde. C'est là que la Guerre le surprit. Engagé sur place comme Aviateur militaire avec l'accord du Gouvernement français, ses hauts faits lui valurent, outre 4 médailles du Tsar, la Croix de Guerre, la Médaille Militaire, et la Légion d'Honneur. Le "Journal d'Evreux" du 12.2.1916 mentionne son passage à EVREUX (sans dire quel fut son itinéraire!) Il regagna ensuite son poste en Russie. Emprisonné par les Soviets en 1917, il s'évada et rentra en France. Il finit tragiquement en s'écrasant près du BOURGET, lors du Meeting des Avions de Transport, le 14 novembre 1922. ("Miroir des Sports"). Il avait 40 ans.

← Ci-contre:

POIREE à LOUVIERS, devant le Château de St Hilaire (carte postale dédiée à Henri GOUBERT, alors adolescent, dont la vocation remonte à cette époque (cf/infra)

L'Aviateur s'apprête à donner le Baptême de l'Air à un Passager; plusieurs séances de ce genre eurent lieu à EVREUX avant 1914.

..." par un vent de plus de 30m/s, l'Aviateur POIREE, sur son nouvel appareil Henri FARMAN, a volé devant plus de 10000 personnes à LOUVIERS...a effectué quatre fois le voyage d'EVREUX à LOUVIERS avec Passagers"... (le Journal; 5.11.13)

1914 - 1918

Premier deuil pour l'Aviation à Evreux: la mort du "Sénateur-Aviateur REYMOND", tué à l'ennemi en octobre 1914, alors qu'il était en mission aérienne. Les Ebroïciens n'avaient pas oublié la part qu'il avait prise à la création de la Station Bellenger, ni sa présence le jour de l'Inauguration.

La STATION BELLENGER fut peu utilisée pendant la guerre. Le "Courrier de l'Eure" du 4 mai 1915 mentionne deux atterrissages (dont un de Maurice FARMAN) en vol d'essai. Une quinzaine de jours auparavant, la population avait été quelque peu émue par "l'apparition" d'un "aéroplane", au lendemain de l' "alerte qui avait été donnée par mesure de précaution contre les Zeppelins ou les Taubes ennemis"...

après la guerre

Sitôt la Paix revenue, le terrain d'EVREUX servit à nouveau d'escale aux "aéroplanes de passage". Il figure sur la CARTE DES TERRAINS d'ATTERRISSAGE reproduite dans la Revue l' "Aérophile" éditée à l'occasion du VI è SALON AERONAUTIQUE (19 décembre 1919/ 4 janvier 1920).

L'AÉROPHILE



N°
HORS
SERIE

PRIX
0 25

REVUE TECHNIQUE ET PRATIQUE DES LOCOMOTIONS AERIENNES

Redaction et Administration : 6, Rue François I^{er}, PARIS - Téléphone : Passy 66-21

VI^{ème} SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

19 DÉCEMBRE 1919 - 4 JANVIER 1920

1919 / 1925

La Presse Nationale et Locale n'a pas manqué de signaler les mouvements d'Avions à la Station BELLENGER de 1919 à 1925, entre autres:

-dimanche 2 février 1919: atterrissage du 1er Aerobus "GOLIATH", piloté par le Commandant BOSSOUTROT, et transportant 14 Passagers de VERSAILLES à LONDRES ("l'Excelsior" du 9.2.19).

-dimanche 4 octobre 1925: départ de la 2ème demi-étape du CONCOURS d'AVIONS DE TOURISME, organisé du 22 septembre au 5 octobre. Les Pilotes, venant de TOURS (179km) et repartant sur DOUAI (201km) furent accueillis et félicités par Georges CHAUVIN, député, le Dr OURSEL, Maire d'Evreux, Edmond HEE, représentant la Chambre de Commerce et la Société Civile d'Aviation, le Capitaine BELLENGER, etc... ("la Dépêche" du 9.10.25).

Parmi les Participants à l'épreuve: l'aviateur Maurice FINAT.

Entre ces deux dates, s'était développée, chez ceux qui avaient servi comme Pilotes pendant la Guerre, une nostalgie des vols de plus en plus ardente; à EVREUX comme un peu partout en France naissait l'idée de créer un AERoclub qui permettrait aux "fervents" de se retrouver. D'ailleurs, depuis 1921, aux quatre coins du Département de l'Eure, des réunions aéronautiques rassemblaient de 2000 à 5000 personnes venant applaudir des "vols acrobatiques, simulacres de combat aérien et de bombardement (sic), chasses aux ballonnets, descentes en parachute etc..."

EVREUX, les 23 juin 1923, 31 mai 1925, et 3 octobre 1925,

LOUVIERS, les 15 août 1921 et 8 juillet 1923,

PT AUDEMER, le 25 septembre 1921,

TILLIERES (le "km 104"), le 18 juin 1922 (les 104 au KM 104),

GISORS, le 9 août 1925,

PACY S/EURE, le 17 septembre 1922,

VERNON, le 27 mai 1923,

BRETEUIL, le 28 octobre 1923,

GAILLON, le 1er juin 1925,

COURBEPINE, le 12 juillet 1925,

RUGLES, le 28 juin 1925,

VERNEUIL, le 4 octobre 1925,

etc...

avaient connu de tels spectacles.

1925

LE COMMANDANT PERALDA

Malheureusement pour EVREUX, le meeting du 31 mai 1925, organisé par BENOIT et DRAVET, déçut les spectateurs. Le Public eut l'impression que l'opération commerciale l'emportait sur l'effort de propagande au sens noble du terme. Quatre ans plus tard, ce mauvais souvenir n'était pas encore effacé, puisqu'à l'occasion de la Fête Aérienne de juin, Michel ZAMACOIS, à STE BARBE près LOUVIERS, écrivit un article défavorable!

Dans ces conditions, la tentative faite en 1925 pour créer un Club d'Aviation à EVREUX fut vouée à l'échec. Le Commandant PERALDA, ancien Pilote de Guerre au passé glorieux prit la Présidence de l'Association naissante, mais il ne réussit pas à susciter des enthousiasmes actifs, et, au bout de quelques mois, ce fut la léthargie.

Alors intervint Henri GOUBERT...

1925 / 28

HENRI GOUBERT

La passion d'Henri GOUBERT pour tout ce qui touchait à l'Aéronautique remontait à l'enfance. Il avait dix ans à peine lorsque, gamin en culottes courtes, il organisa sa première manifestation sur la Place Communale d'EZY S/EURE, entraînant ses camarades à pousser de grands "VIVE LATHAM !" après avoir confectionné, "avec des feuilles de cahier dont le format s'est révélé idéal, des flèches pompeusement baptisées aéroplanes"...Le meeting de LOUVIERS de 1912 lui révéla POIREE dont il suivit avec enthousiasme les exploits ultérieurs à EVREUX.

En 1922, il sollicita et obtint le parrainage du Capitaine BELLENGER lorsqu'il voulut adhérer à l'AEROCUB DE FRANCE, "seul pouvoir sportif officiel pour l'Aéronautique en France."

"...privé, par les exigences de l'examen médical préalable, de la joie profonde qu'il aurait eue à piloter"(L.Cortès dans "l'Aérophone" de janvier 1935), il redoubla d'énergie pour promouvoir une cause qu'il faisait sienne.

Obstinément, il rechercha des appuis; Edmond HEE, co-fondateur de la SOCIETE CIVILE D'AVIATION de 1912, l'encourageait dans ses efforts qui aboutirent enfin, au terme de trois longues années, à l'organisation d'une grande JOURNEE DE PROPAGANDE AERONAUTIQUE, le 3 octobre 1928.

Ci c/ - lettre de parrainage à l'AEROCUB DE FRANCE du
CAPITAINE BELLENGER, 1922.

Paris, 9 Novembre 1922

Monsieur,

Il me fait l'honneur de vous retourner
ce jour votre demande d'admission
à l'Acad Club avec ma signature.
Je vous prie de m'excuser pour le
retard apporté à vous retourner
cette pièce, elle m'est arrivée au
moment où je de me nagais et
s'estant trouvée mise dans une caisse
qui vient seulement d'être déballée.

Veuillez agréer, Monsieur,
l'expression de ma considération
distinguée

J. Bellamy

LE 3 OCTOBRE 1928

Pour l'organisation de "sa" Journée, Henri GOUBERT avait rêvé d'obtenir la participation de COSTES et LEBRIX, qui ne purent se rendre libres. Il se mit alors en relation avec Maurice FINAT, "notoire Aviateur de Guerre", détenteur de plusieurs records de distance et de durée, en rappelant à ce dernier son passage à EVREUX le 5 octobre 1925. Une abondante correspondance fut échangée. La Municipalité d'Evreux, ainsi que la Chambre de Commerce acceptèrent de participer aux frais. Le Ministre de l'Air en personne, LAURENT-EYNAC, donna son appui au projet.

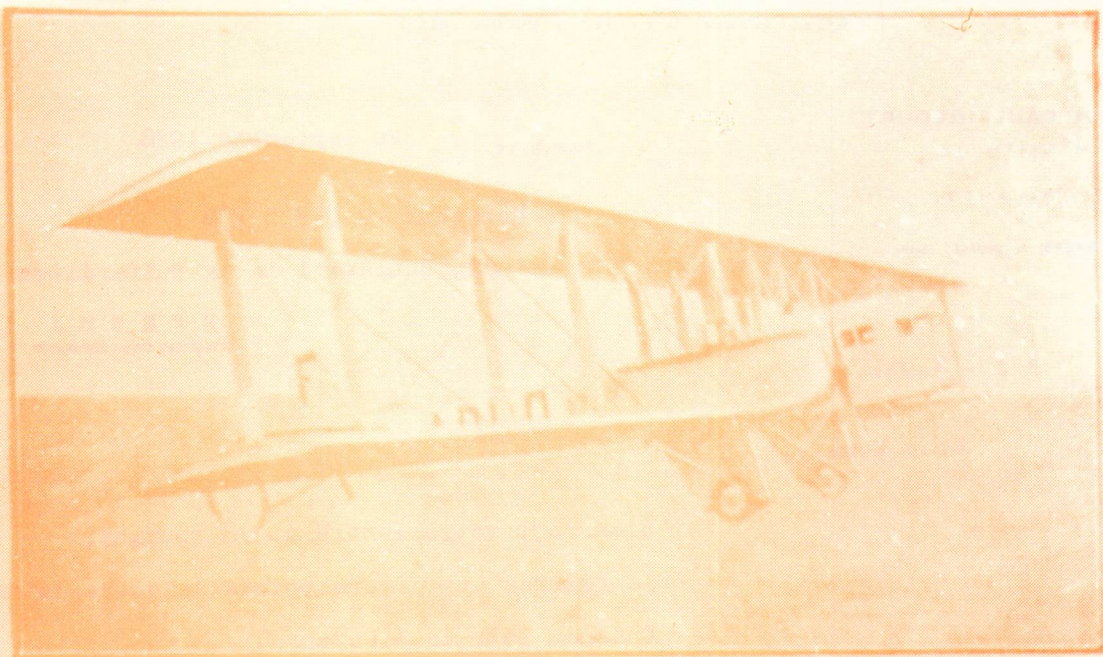
Au bout du compte, FINAT se fit remplacer par son principal collaborateur, Max KNIPPING, moins connu du Grand Public, mais qui comptait, lui aussi, quelques records à son actif. Il était convenu que le Pilote arriverait en Avion. Après le Vin d'Honneur, un RALLYE-PARACHUTE doté d'un prix ("une demi-douzaine de photos album, offertes par M. CURE, Photographe d'Art") devait marquer le début des festivités. L'après-midi devait être consacré à des Baptêmes de l'Air, en attendant la Conférence du soir au VICTOR HUGO PALACE.

Tous se passa comme prévu. La Presse de toute tendance donna la plus large publicité à la Journée. Henri GOUBERT put se réjouir légitimement du résultat obtenu, sans perdre de vue toutefois ce qu'il avait précisé dès le 6 juin : " dans ma pensée, cette manifestation est seulement un premier pas."

Ci-C/ Programme de la Conférence MAX KNIPPING du 3 octobre 1928 au VICTOR HUGO PALACE (remarquer l'illustration: le "GOLIATH"; cf/ le 2 février 1919 à Evreux)

Pages suivantes: Organisation de la Journée; lettres de

- Maurice FINAT, précisant le Règlement du RALLYE-PARACHUTE,
- LAURENT-EYNAC, Ministre de l'Air, en faveur de la manifestation,
- La MUNICIPALITE D'EVREUX, au sujet du Vin d'Honneur,
- M. LEMAIRE, Président de la Chambre de Commerce (subvention de 500 F)



Avion de transport Goliath, 2 moteurs Renault 300 CV, 12 places

VICTOR-HUGO PALACE

CONFÉRENCE

placée sous le patronage de M. le Ministre de l'Air, et sous la présidence de M. le Préfet de l'Eure, M. le Maire d'Evreux ; organisée par un Comité composé de la Municipalité, de la Chambre de Commerce, l'Union Commerciale, le Commandant d'Armes et la Direction du Cinéma.

L'AVIATION COMMERCIALE ET DE TOURISME SES POSSIBILITÉS A EVREUX

PAR

Max KNIPPING

Légion d'Honneur, Croix de Guerre,
Chef-pilote et adjoint au Directeur de la Société pour le Développement
de l'Aviation

3 OCTOBRE 1928

SOCIÉTÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AVIATION

(SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 455.000 FRANCS)

30, RUE CAULAINCOURT
PARIS

PARIS, LE

20 Septembre 1928

Monsieur G O U B E R T

22, Boulevard de la Buffardière

EVREUX

P/J - 3.931

Cher Monsieur,

Bien reçu votre lettre du 18 courant.

Je réponds aux divers points de votre lettre

Entendu pour le 3 Octobre.

Vous pouvez m'annoncer personnellement, je ferai l'impossible pour venir, mais je puis vous le garantir, toujours pour les mêmes raisons que je vous ai données jusqu'à présent, à savoir : mes diverses tentatives; il se pourrait donc que le 3 je sois en l'air lors de votre Réunion.

En ce cas, Mr KNIPPING me remplacerait, vous l'annonceriez au dernier moment.

Je n'ai pas d'avion à ailes repliables, je ne pense pas que la Maison Caudron puisse m'en prêter un, néanmoins je lui demanderai. A défaut, Mr Knipping ou moi arriverons sur un triplace de tourisme.

Je ne pense pas que votre Rallye parachute ait beaucoup de succès étant donné qu'il aura lieu un jour de semaine où tout le monde est occupé; toutefois, dans le cas où vous tiendriez à en faire un absolument, le principe est le suivant :

Vous réunissez les concurrents, qui ont le droit d'user d'un moyen quelconque de locomotion, sur une des places de la Ville.

A l'heure dite, un avion survole la place et laisse tomber un minuscule parachute que le vent emporte.

Les concurrents rassemblés s'élancent à sa poursuite, le premier qui l'atteint et le rapporte a droit à un Prix.

Vous êtes vraiment très aimable en m'invitant si gentiment à être votre hôte, mais il se pourrait que je profite de mon passage à Evreux pour donner des rendez-vous à certaines personnes des environs ce qui m'obligerait forcément à déjeuner avec elles.

Il n'y a aucune demande à faire pour l'arrivée de l'avion qui atterrira sur l'Aérodrome d'Evreux, terrain reconnu où les appareils peuvent se poser sans avertissement.

Veillez agréer, Cher Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Lauriet

CHAMBRE
DES DÉPUTÉS

Paris le 6 SEPTEMBRE 1928.

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre et par ce même courrier je la transmets à M. le Directeur Général de l'Aéronautique, en la recommandant à sa très bienveillante attention.

Dans l'espoir d'une décision favorable, veuillez croire, Cher Monsieur, à toute l'assurance de mes sentiments bien dévoués.

Yves Guyot



Evreux, le 22 Septembre 1928.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Municipalité accepte d'offrir un vin d'honneur le 3 Octobre à l'occasion de la manifestation de propagande aéronautique.

Vous voudrez bien m'indiquer d'urgence l'heure de la réception.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération, distinguée.

Le Maire,



Evreux, le 23 MAI 1928

CHAMBRE
DE COMMERCE
D'EVREUX

Le Président de la Chambre de Commerce

Objet :

d'Evreux

A Monsieur HENRI GOUBERT

22 Boulevard de la Buffardière
à EVREUX .

J'ai l'honneur de vous informer que la Chambre de Commerce a alloué une subvention de 500 francs à Monsieur Maurice FINAT , Aviateur pour l'organisation d'une démonstration d'aviation à Evreux .

Veillez agréer, Monsieur , l'assurance de ma considération distinguée .

Le Président ,

La Journée du 3 Octobre 1928

Journal d'Evreux ~ 6/10/28

Evreux. — Manifestation aéronautique.

— La manifestation aéronautique qui a eu lieu mercredi dernier au ciné Hugo a obtenu le succès espéré par les organisateurs.

L'aviateur Knipping, en raison du brouillard, avait dû partir assez tard de Paris et il n'atterrit à l'aérodrome Bellenger que vers onze heures trois quarts. Il avait mis 35 minutes à faire les 100 kil. de parcours.

Il fut reçu par M. Han, adjoint, remplaçant le maire d'Evreux. Parmi les personnalités présentes, remarqué les capitaines Soubeyran et Robert du 7^e chasseurs remplaçant le colonel en manœuvres, Hée, représentant la Chambre de Commerce, Oger, président de l'Union Commerciale, Joubert, secrétaire du comité, etc.,

M. Han lui souhaita la bienvenue et après avoir excusé le maire retenu par les obligations de la période électorale, il se félicita de l'agréable mission qui lui était dévolue d'apporter au nom de la municipalité au brillant aviateur qu'est Max Knipping, le salut de la ville d'Evreux. Il rappelle les titres éminents qui le signalent à l'attention de l'opinion publique car il a battu l'an dernier deux records du monde sur avions légers monoplaces.

Il s'est attaché à vulgariser l'aviation et par sa valeur et son talent, il est particulièrement qualifié pour exposer les avantages qui résulteraient pour notre région et notre cité de l'affectation de la station aéronautique d'Evreux au service des avions de commerce et de tourisme.

La municipalité est donc entièrement favorable à ce projet et le comité peut compter sur son concours.

On applaudit, puis un vin d'honneur est offert à l'aviateur qui vers midi 1.2 remonte dans son avion avec M. Oger pour survoler Evreux et lancer au dessus de la place du Grd Carrefour à 3 ou 400 m. de hauteur le petit parachute que le vent d'Est emporte vers la côte St-Michel. Il ne va pas très loin et s'abat à hauteur du magasin à fourrages dans un fourré. Neuf concurrents s'étaient inscrits pour se lancer à sa poursuite et ce fut M. Bernard, rue Vilaine, qui rapporta à M. Boullanger, café de l'Europe, le parachute gagnant ainsi le prix offert.

Le soir, plusieurs centaines de personnes assistaient à la conférence que M. Knipping devait faire au Ciné Hugo.

M. Han qui représentait le maire présenta le conférencier qui prit ensuite la parole.

Très simplement, dans un langage sobre et précis M. Knipping fit un très court mais saisissant historique de l'aviation.

Le matin pour venir à Evreux, il avait le choix entre le chemin de fer, l'auto et l'avion. Etant aviateur, il a choisi l'avion et en 35 minutes, il atterrissait devant le hangar Bellenger. Il oublie de dire qu'il y a peu d'aviateurs et que lui-même est un as. C'est du reste pour voir augmenter le nombre des aviateurs et pour démontrer que l'avion léger avec moteur de 30 à 40 C.V. est le moyen de locomotion de l'avenir qu'il est venu faire une conférence à Evreux. Le progrès va vite en aviation. Il y a 20 ans, quand Blériot traversa la Manche, c'était une admirable prouesse. Aujourd'hui on traverse l'Atlantique et on s'aperçoit qu'il n'y a pas besoin de moteur de 4 et 500 C.V. pour battre des records.

Avant la guerre les autos avaient des moteurs de 13, 20, 40, 100 chevaux. Maintenant on va plus vite avec des moteurs de 10 et 12 C.V. Il en sera ainsi en aviation. Finat a battu un record du monde en restant en l'air 24 h. 33' avec un appareil qui fit 2.400 kil. et avait un moteur de 50 C.V. Quand il descendit il lui restait pour 9 heures d'essence. Actuellement le transport par avions légers revient à 3 fr. du kilomètre, ce qui n'a rien d'exagéré et on a constaté que l'avion léger était un excellent planeur.

M. Knipping démontre que le vol en avion, dans des appareils éprouvés n'est pas dangereux et c'est un moyen de locomotion qui se développe de façon formidable, car de nouvelles lignes aériennes se créent tous les jours.

Il espère venir à Evreux l'année prochaine avec des camarades pour des démonstrations et pour donner le baptême de l'air à tous ceux qui le voudront.

En terminant, il fait observer qu'à Cherbourg va être installé un aéro-gare pour les passagers transatlantiques, Evreux est admirablement placé sur la ligne Cherbourg-Paris et un aéro-gare peut y être facilement édifié pour le plus grand profit de la ville et avec les progrès de l'aviation et les transformations que peut subir la forme des appareils devenus très faciles à manier, cet aéro-gare avant dix ans sera très fréquenté.

Beaucoup de jeunes gens assistaient à la conférence et buvaient littéralement les paroles du conférencier auquel ils font une ovation.

Un film très intéressant montrant le développement de l'aviation, tant en lignes nouvelles qu'en transport de passagers, transports postaux et de marchandises fut ensuite projeté sur l'écran. La deuxième partie fut consacrée à des projections de vues prises sur la ligne commerciale aérienne Latécoère France-Maroc-Algérie à laquelle Knipping a appartenu comme chef pilote.

LA CHAMBRE DE COMMERCE D'EVREUX

EDMOND HEE

Edmond HEE, garagiste à EVREUX, ancien co-fondateur de la SOCIETE CIVILE D'AVIATION en 1912, cumulait en 1928 le Sésrétariat de cette Association avec celui de la CHAMBRE DE COMMERCE D'EVREUX. Cette dernière était alors fortement influencée par les Circulaires Ministérielles invitant les Chambres de Commerce à prendre l'initiative de la création "d'Aeroclubs et de Ports Aériens" susceptibles de favoriser le développement économique régional et national. EVREUX était alors considéré comme l'escale idéale sur les "grands" trajets aériens: PARIS-LONDRES par exemple, mais on commençait en outre à penser aux possibilités d'encourager le tourisme aérien naissant; Maurice FARMAN utilisait déjà couramment la Station BELLENGER lorsqu'il venait le dimanche en avion dans la région. Plus précisément, on envisageait (l'idée était moderne pour l'époque), la création de lignes intérieures à la France: EVREUX pouvait espérer devenir un point-carrefour sur les trajets "CHERBOURG-PARIS, CALAIS (ou DIEPPE)-BORDEAUX", par exemple (cf/ procès-verbal de l'Assemblée Générale Constitutive de l'Aeroclub de l'Eure: 10 mars 1929).

La CHAMBRE DE COMMERCE envisageait donc de "prendre en charge la STATION BELLENGER", en se substituant à la SOCIETE CIVILE, dont le mandat venait précisément à expiration et qui, de ce fait, "était condamnée à prendre de l'extension ou à disparaître". Le principe de la cession avait été acquis d'autant plus facilement que la SOCIETE CIVILE ne disposait plus d'aucune ressource. Aux termes de ses Statuts, "établis par M^o COUSINOU, Notaire à EVREUX, le 23 décembre 1913...

MM LE LORGNE, COMTE D'IDEVILLE, EDMOND HEE agissant comme Membres du Conseil d'Administration et au nom et comme seuls liquidateurs,... la Société [fut] dissoute par anticipation, mais sous la condition suspensive de l'acceptation des clauses par la CHAMBRE DE COMMERCE D'EVREUX, représentée par M. LEMAIRE, Président"...

(délibération en date des 6 janvier et 19 novembre 1928).

Toujours selon les Statuts (art 15 et 18)

"...l'oeuvre donataire [devait] assurer la continuité de l'oeuvre entreprise; à défaut d'entretien, le hangar deviendrait propriété du Ministère de la Guerre..."

(Chambre de Commerce; 6 janvier 1929).

GEORGES BERNARD

Les pourparlers entre la SOCIETE CIVILE et la CHAMBRE DE COMMERCE D'EVREUX durèrent pendant toute l'année 1928. Parallèlement, l'entente HEE/ GOUBERT fournit à ce dernier les deux éléments indispensables pour la création et le maintien en activité d'une Association:

- 1° - l'assurance d'un appui financier solide fourni par la CHAMBRE DE COMMERCE,
- 2° - le choix d'un Président dynamique: ce fut GEORGES BERNARD.

Ce dernier, ancien Pilote de Guerre, était connu comme Sportif, pratiquant le rugby et l'escrime, Président du très actif ATHLETIC CLUB EBROICIEN. " Homme du monde parfait ", tout en gardant son franc-parler, aimant rendre service, très attaché à ses amis, c'était l'animateur-même.

C'est sur le conseil d'Edmond HEE qu'Henri GOUBERT pressentit Georges BERNARD pour qu'il prenne la tête du mouvement. L'accord se fit entre les trois hommes: la naissance de l'AEROCLUB DE L'EURE était proche.

OCTOBRE 1928 / FEVRIER 1929

Le succès de la JOURNEE PROPAGANDE du 3 octobre 1928 devait contribuer à lever les obstacles financiers qui retardaient la signature de l'Acte de Substitution de la CHAMBRE DE COMMERCE D'EVREUX à la SOCIETE CIVILE D'AVIATION D'EVREUX pour la prise en charge de la STATION BELLENGER. Une lettre d'Henri GOUBERT en date du 28 octobre 1928 est particulièrement significative en ce qui concerne les difficultés rencontrées: " l'enregistrement de la cession coûterait, paraît-il, plus de 20000 francs; aussi la Chambre de Commerce hésite-t-elle à faire une telle dépense avant toute possession..."

Néanmoins, les trois Fondateurs (on serait tenté de dire les Trois Mousquetaires !) avaient élaboré le texte d'un "PROJET DE CREATION D'UN AERoclUB DE L'EURE" destiné à tous " les Anciens de l'Aviation " qu'ils connaissaient. Pour le diffuser, ils n'attendaient que la signature de l'Acte: ce fut chose faite le 16 février 1929.

Ci-c/ le PROJET DE CREATION tel qu'il fut envoyé aux intéressés (noter l'absence de date).

PROJET DE CREATION D'UN AERO-CLUB DE L'EURE.

Evreux, le Février 1929

Monsieur,

Vous avez appartenu à l'aviation; vous en avez goûté les charmes et entrevu le brillant avenir.

Les nécessités de la vie vous ont repris par la suite, mais vous déplorez certainement que notre belle région soit restée inactive en ce qui concerne cette science si attrayante.

Nous avons pensé que cet état de choses ne doit plus durer et que vous seriez susceptible de vous joindre à nous pour mener à bien cette tâche.

Une campagne est actuellement menée par les Pouvoirs Publics, M. le Ministre de l'Air, en particulier, pour répandre dans toute la France, le "sens de l'air". Il est admis que l'aviation sera forte et utilisable chez nous, lorsque tous les organismes de toutes les régions de France l'auront suffisamment soutenue et auront prouvé l'efficacité de ses multiples applications.

Avec nous, vous penserez que le rôle de ceux qui ont connu l'aviation est de s'unir, de mettre en commun tous leurs moyens pour affirmer leur foi, pour convaincre leurs familles, leurs compatriotes.

Lorsque le but sera atteint, tous seront reconnaissants à ceux qui auront été les premiers à croire en son avenir.

Or, les journaux vous ont appris que la Chambre de Commerce d'Evreux, par la voix de son distingué Président, avait affirmé dernièrement son désir de suivre et d'aider l'aviation commerciale et de tourisme.

Nous croyons donc qu'il est nécessaire et urgent de créer un AERO - CLUB de L'EURE qui, tout en s'appuyant sur cette Campagne s'occupera de la propagande et de la partie sportive pour permettre à la Chambre de Commerce de se consacrer à la partie purement commerciale et financière de l'oeuvre.

Il ne nous est pas possible de développer nos buts et les moyens d'action envisagés dans un simple exposé. Aussi, nous avons décidé de réunir en une séance constitutive le 17 Février 1929, à 10 heures 30, dans une des salles de la Chambre de Commerce, tous ceux que notre initiative peut intéresser.

Nous nous permettons de compter sur votre présence et nous insistons vivement pour qu'il en soit ainsi. Mais, dans le cas où, pour des raisons primordiales, il vous serait impossible d'assister à cette première réunion, nous serions très heureux de recevoir avant sa date, votre adhésion de principe en même temps que vos suggestions et desiderata.

Dans cet espoir, nous vous prions d'accepter, Monsieur, l'assurance de nos sentiments distingués,

Membre Aero-Club de
France,

Courtier
Ancien pilote aviateur

Président du Tribunal
Trésorier de la
Chambre de Commerce,

ADRESSER LA CORRESPONDANCE : AERO-CLUB DE L'EURE (en formation)

à la CHAMBRE DE COMMERCE à EVREUX.

17 FEVRIER 1929

NAISSANCE DE L'AEROCLUB DE L'EURE

La convocation lancée par les trois Fondateurs "en vue de la constitution d'un AEROCLUB DE L'EURE" rassembla 18 pionniers dans une "salle de la CHAMBRE DE COMMERCE" le 17 février 1929. Six autres personnes avaient donné par écrit leur adhésion de principe.

Le Procès-Verbal de la Séance en détaille le déroulement:

- Discours de Georges BERNARD sur "les raisons qui militent en faveur de la création projetée"...
- ..."le Club sera surtout un lien de camaraderie assurant un appui efficace aux fervents"...
- mise au point des Statuts
- élection d'un Comité provisoire
- étude des moyens d'action envisagés ("aménagement du terrain / meetings / organisation de bibliothèque aérophile / conférences avec films ou projections fixes / visites d'usines, d'aéroports, du Salon de l'Aviation / cours de mécano et de radio")

Le 10 mars suivant, se tint l'ASSEMBLEE GENERALE CONSTITUTIVE. Elle réunit 51 Participants qui procédèrent à l'élection du Bureau ("Comité") définitif.

Une motion enthousiaste fut votée au Ministre pour lui exprimer la confiance des Membres, et l'assurer de leur "ferme décision de faciliter sa tâche (!) selon leurs moyens, en répandant le sens aéronautique dans le Département de l'Eure".

Le jour-même, les Statuts furent déposés à la Préfecture qui enregistra la Déclaration à la date du 15 mars, sous le n° 1504. L'insertion au JOURNAL OFFICIEL fut faite le 4 avril. L'AEROCLUB DE L'EURE était né.

Ci-c/ extrait du 1er registre des Délibérations de l'AEROCLUB DE L'EURE: commencement et fin du 1er Procès-Verbal des Assemblées Générales, avec la signature des 18 Présents à la réunion du 17.2.29.

Aéro-Club de l'Eure.

Procès Verbaux des Séances.

Le Dix Sept Février 1929 dans une des salles de la Chambre de Commerce, sur convocations lancées par M.M. G. Bernard et Edmond Clée, sont présents, en vue de la constitution d'un Aéro Club de l'Eure : M. Avenard, Maurice, G. Bernard, Boulay, M., Carré, Lucien, Courbe Fernand, Dumontier, Goubert, Hurel, Lancelle, Lecocq, André, Leguay, Georges, Lesaux, Marcel, Noyon, Portevin, Paul Roedel, Tiphagne, Toutain, Marcel, et Verdet.

ont donné, par lettre ou verbal, leur adhésion de principe : M.M. Frédéric Albert, Julien Rouches, Maurice Boutelet, Gabriel Faideau, Paul Lermoine, et Frédéric Clée.

Bureau provisoire: Président: M. G. Bernard: 17 voix. Vice Président: M. Boulay: 10 voix. Secrétaire: Goubert: 17 v. Membres: Courbe 17 v. Portevin. 8 v. -- M.M. Avenard, Lecocq et Noyon avaient obtenu chacun: 4 voix. La séance est levée à midi 15, après la désignation du Commandant Bellenger comme membre d'honneur. --

(Handwritten signatures and names)
 Avenard, Boulay, Carré, Clée, Courbe, Faideau, G. Bernard, Hurel, Lancelle, Leguay, Lesaux, Noyon, Portevin, Roedel, Tiphagne, Verdet, Goubert, Toutain, Dumontier.

- | | | | |
|----------|-----------|-----------|-----------|
| Avenard | G Bernard | M Boulay | Portevin |
| Tiphagne | Lancelle | Verdet L | Carré |
| Lesaux | Hurel | G Leguay | P Roedel |
| | | F Courbe | |
| | | Toutain | Noyon |
| | | H Goubert | Dumontier |

LES FONDATEURS DE L'AEROCUB DE L'EURE



georges bernard †

Président de l'AEROCUB DE L'EURE de 1929 à 1950,
puis Président d'Honneur.

(photo prise lors de la Fête du 5ème Anniversaire (3 juin 1934))

edmond hée †

élu par acclamations

Membre d'Honneur du Comité

lors de l'Assemblée Générale Constitutive

du 10 mars 1929 (photo prise le jour de

l'Inauguration: 23 juin 1929)



henri goubert

Secrétaire-Général-Archiviste depuis la fondation (17 février 1929)

Elu Membre d'Honneur par le Conseil d'Administration à l'unanimité

des votants (juin 1979)

photo parue dans "l'Aérophone" de
janvier 1935.



FEVRIER / MAI 1929

PREMIERES REALISATIONS

Semaine après semaine, le jeune Club s'organisa rapidement. Le Procès-Verbal de l'Assemblée du 14 avril 1929 précise que 5 réunions avaient eu lieu en un mois! "La Société ayant pour but de constituer un lien de camaraderie entre ses Membres, devait rappeler Georges BERNARD le 26 mai, il est indispensable que ceux-ci aient de nombreuses Assemblées jusqu'au moment où son activité se traduira par des manifestations diverses..."

La première de ces "manifestations" avait été organisée au cours de la séance du 10 mars: c'était un CONCOURS DE DESSINS en vue de la création d'un insigne "pour les Membres Actifs du Club". Le résultat battit tous les records de vitesse puisque, fin mai, non seulement le projet avait abouti, mais la réalisation était terminée. Les insignes, "en métal argenté et doré" étaient prêts; on pouvait "s'en munir moyennant le prix de Cinq Francs".

Ensuite vint la question des BAPTEMES DE L'AIR. Elle fut étudiée le 14 avril. On décida que les Membres Actifs et Fondateurs bénéficieraient de la Gratuité. On procéda au tirage au sort pour désigner "l'initiale du premier tour"; ce fut la lettre B qui sortit.

La séance fut interrompue par un coup de téléphone annonçant que MAURICE FARMAN venait de se poser sur le terrain d'EVREUX. Il en avait été de même lors des deux Assemblées précédentes!

"Coïncidence vraiment extraordinaire! Aussi la motion suivante est-elle votée spontanément: les Membres de l'AEROCUB DE L'EURE, réunis en Assemblée Générale, considérant que M. Maurice FARMAN prouve en même temps sa sympathie pour notre terrain, notre Ville, et sa foi dans l'Aviation de Tourisme, le nomment à l'unanimité des Présents et par acclamations PRESIDENT D'HONNEUR."

Les Baptêmes furent remis à l'ordre du Jour dans la Séance du 26 mai. Ils n'avaient pas encore commencé, "le Pilote qui devait les faire à des conditions avantageuses n'ayant pu venir jusqu'alors, et les Sociétés Commerciales exigeant des prix prohibitifs par rapport à la modicité de la Cotisation."

.../...

.../...

Il fallait donc trouver une autre solution...par exemple "acquérir du matériel d'occasion offrant suffisamment de garanties"... Le Club aurait ainsi UN AVION, son Premier Avion, bien à lui! En fait, l'affaire était déjà pratiquement conclue. Le Président BERNARD finança l'achat (ceci n'est pas consigné dans les procès-verbaux)... "Un appareil démonté...destiné à servir de rouleur" avait d'ailleurs déjà été acquis, pour une somme de 1750 f. Il était entreposé dans le Hangar en attendant de prendre du service.

Une GRANDE FETE INAUGURALE

se préparait fébrilement pour le 23 juin. Elle devait consacrer toute l'Oeuvre accomplie. L'arrivée tant attendue du premier Avion devait en être le prélude.

Les autres moyens d'action envisagés lors de l'Assemblée du 17 février connaissaient un début de réalisation:

Le premier GALA DES AILES, organisé à la hâte le 12 avril marquait le début d'une tradition qui allait bientôt faire la renommée de l'AEROCUB.

Chaque Membre Actif était abonné d'office à la Revue "AERATO", "hebdomadaire spécialisé

(annonce de la Fête dans "la Normandie") dans les Sports Mécaniques" qui mettait une demi-colonne "à la disposition du Club pour des Comptes-Rendus...Convocations...Réponses..."

Les EFFECTIFS, en progression constante, atteignaient fin mai le nombre de 160 Membres, dont 126 Actifs.

VILLE D'ÉVREUX
23 JUIN 1929

AÉRODROME BELLENGER

GRANDE FÊTE AÉRIENNE

ORGANISÉE PAR
L'UNION DES PILOTES CIVILS DE FRANCE
(Association reconnue d'utilité publique.)
ET
L'AÉRO-CLUB DE L'EURE
SOUS LE PATRONAGE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ÉVREUX

25 AVIONS **DES AS**

MM. Maurice FARMAN
Robert MORANE

DELMOTTE
POLLON, etc., etc...

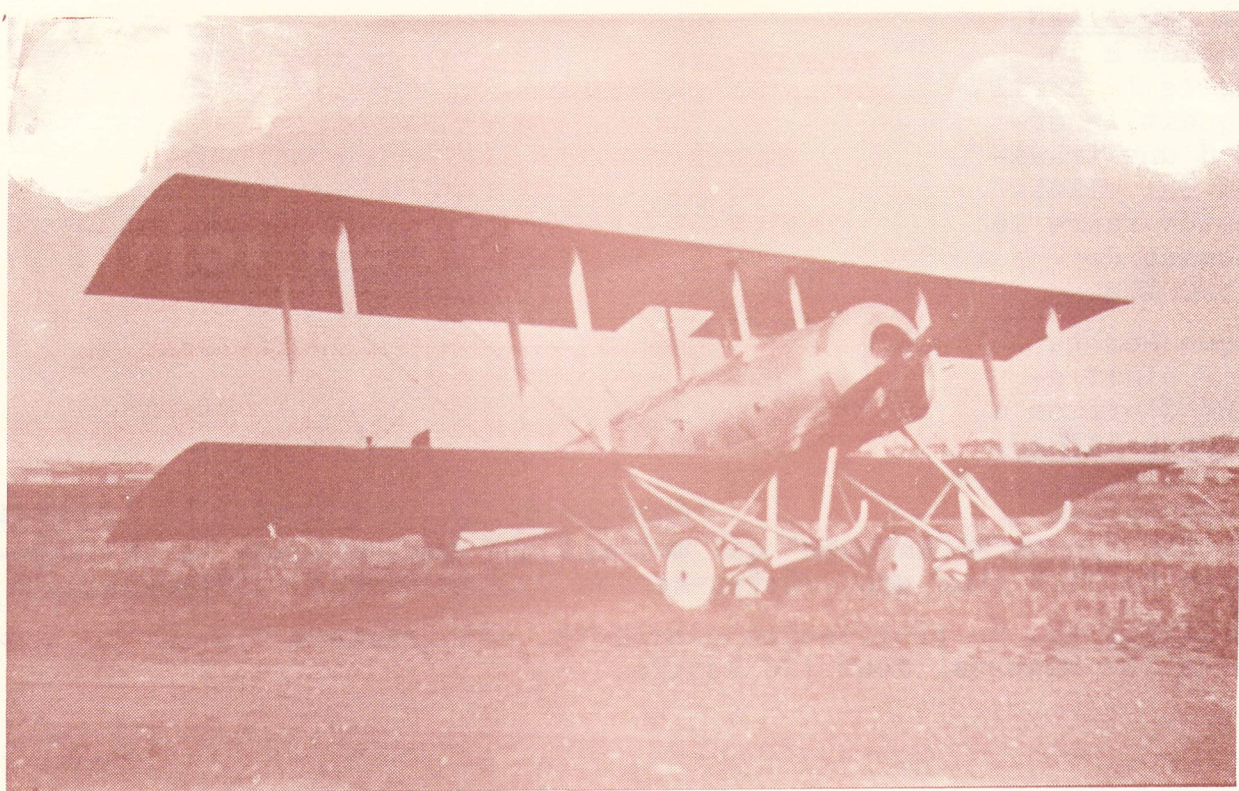
VOLS DE GROUPE — DESTRUCTION DE BALLONNETS
CONCOURS D'ATTERRISSAGE — TRAPÈZE SOUS AVION
DESCENTES EN PARACHUTE
HAUTE VOLTIGE AÉRIENNE PAR POLLON
AVION F-190 DE PARIS-SAIGON-PARIS
AVION DE L'AÉRO-CLUB DE L'EURE, etc., etc...

Prix des places : 3, 5, et 10 fr. Parcs Autos : 5 fr. Bicyclettes : 1 fr.
CONSULTER LES AFFICHES ET LES PROGRAMMES
(Voir page suivante les dispositions spéciales.)

hanriot hd 14



tel fut le 1er avion acheté par le club en 1929



.../...

- le dimanche matin enfin, arrivée à EVREUX à 11 h 50 après escale à ORLEANS.

La semaine suivante, l'avion avait " les honneurs du premier meeting aérien d'EVREUX par l'AEROCUB DE L'EURE, le 23 juin 1929. Pour avouer toute la vérité, il faut signaler que, dans leur enthousiasme, les Pilotes de l'AEROCUB, au cours de cette semaine mémorable, se livrèrent à " quelques petites acrobaties," décrivirent " quelques orbes " au-dessus du terrain, en transgressant quelque peu les règlements... Le tout faillit se terminer très mal, car l'avion fut cassé avant la Fête! Heureusement, les dégâts n'étant pas trop importants, la réparation put être terminée à temps.

L'appareil fut par la suite utilisé en école. Il accomplit, au cours de sa carrière, une performance qui émerveilla les témoins: " une fois au moins, par grand vent, il fit de la marche arrière." Il resta en service au Club jusqu'en 1932, date à laquelle le rapport financier mentionne sa vente pour une somme de 20000 francs. Un HANRIOT HD 32 le remplaça. Les documents d'archives ne permettent pas de préciser lequel des deux était immatriculé F.AIVI.

La " possibilité d'acheter une avionnette " avait été envisagée dès la création du Club, le 17 février, comme un idéal de réalisation difficile, contraire même à l'usage établi dans la plupart des Aeroclubs, ainsi que le soulignera Louis CORTES dans un article de "l'AEROPHONE" de décembre 1936.

L'AEROCUB DE L'EURE, propriétaire du HD 14, put donc légitimement s'enorgueillir d'avoir été l'un des premiers à contribuer au développement de l'Aviation "EN FAISANT VOLER".

Trois ans plus tard, en 1932, il disposait d'une flotte de 4 appareils.

in memoriam

Le Sergent-Pilote TURGIS se tua dans la catastrophe aérienne du 26 août 1930 à CHAVANNES, près de CHARTRES.

Concours de Dessin.

Art. 1^{er}. Il est ouvert aux élèves des écoles et aux jeunes gens de moins de seize ans, un concours de dessin qui sera doté par l'Aéro-Club de l'Eure de plus de 200 £ de prix.

Art. 2. Sujet du Concours: Création d'un insigne pour les membres actifs du Club.

Le dessin sera conçu de telle façon qu'il puisse servir à décorer un petit modèle d'insigne pour boutonnière et par simple agrandissement un modèle pour auto ou avion.

Art. 3. Toute liberté est laissée aux concurrents pour produire un dessin facilement exécutable dans les conditions prévues à l'article 2^o ci-dessus.

Les meilleures notes à valeur égale, seront attribuées à l'auteur des dessins se rapportant le mieux aux buts du Club.

Art. 4. Les concurrents devront remettre au plus tard le 12 avril prochain leurs envois adressés à l'Aéro-Club de l'Eure au siège de la Chambre de Commerce d'Evreux accompagné d'une enveloppe contenant les nom, prénoms, âge et adresse de chacun.

Art. 5. Il sera attribué au premier prix:

une somme de Cent francs (remplacée suivant désir par 2 baptêmes de l'air lors du meeting de Juin);

au 2^o prix: 50 francs (ou un baptême de l'air);

aux 3^o et 4^o prix: chacun un abonnement d'un an au journal: « Les Ailes »;

Six entrées aux différentes enceintes du meeting seront attribuées aux meilleurs envois classés à la suite.

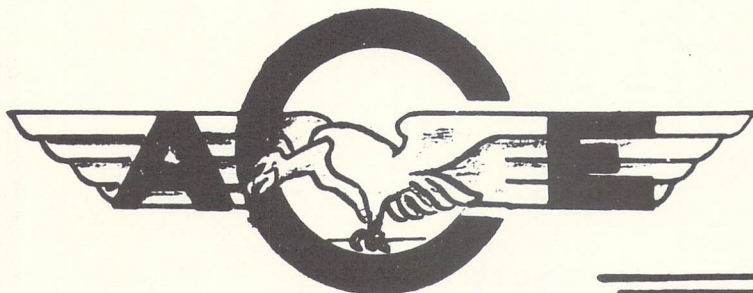
Art. 6. Le Comité de l'Aé.-C.-E. constituera le jury qui sera présidé par un professeur de dessin.

Evreux, le 20 Mars 1929.

Bernard.

Le Président,

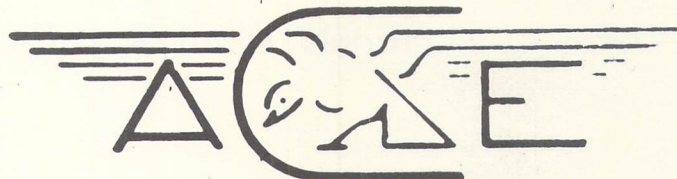
G. Bourgeois.



1929 projet
d'insigne d'après
le dessin classé
1^{er} au concours

1979

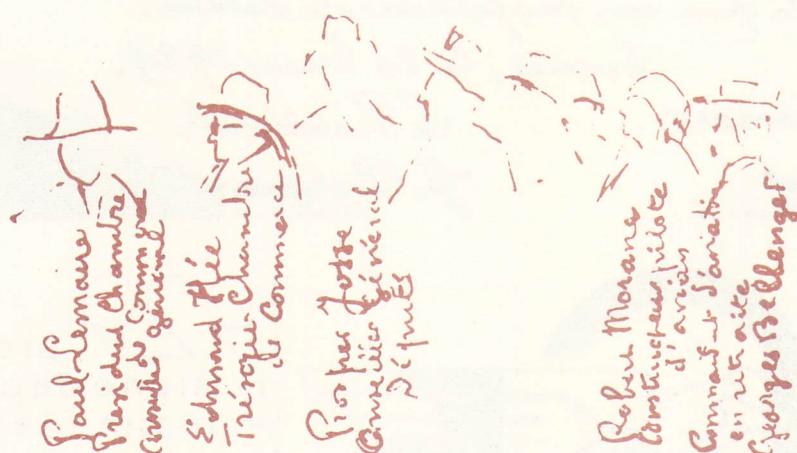
l'image de
marque
subsiste



23 juin 1929

Inauguration de

l'Aero Club de l'Eure



Paul Lemaire
Président Chambre
Commerciale
Général

Edmond Hée
Trésorier Chambre
de Commerce

Pierre Joffe
Conseiller Général
Député

Robert Morane
Constructeur pilote
d'avion
Connaiss. Aéronautique
en France
Georges Bellenger

croquis Henri Goubert — 1979

DEUX FETES MEMORABLES

23 JUIN 1929 / INAUGURATION

3 JUIN 1934 / 5ème ANNIVERSAIRE

Pour fêter son Inauguration, puis son 5ème Anniversaire, l'AEROC-CLUB de L'EURE organisa les "GRANDES FETES AERIENNES" des 23 juin 1929 et 3 juin 1934.

Toutes deux furent placées sous le patronage d'organismes puissants,

- l'UNION DES PILOTES CIVILS DE FRANCE, pour la première,
- le Journal " l'INTRANSIGEANT " pour la deuxième,

et furent annoncées avec éclat par voie de Presse. La seconde manifestation bénéficia bien entendu de moyens de Publicité en rapport avec la puissance de la Firme protectrice: affiche, banderoles posées quinze jours à l'avance à EVREUX, LISIEUX, MANTES, ROUEN, annonces bi-quotidiennes "par TSF à midi et le soir par le POSTE PARISIEN...milliers de tracts" jetés sur EVREUX et différentes Villes du Département. La Presse locale et régionale de toute tendance ne fut pas en reste; elle inséra "gracieusement les nombreux communiqués qui lui furent remis pendant les deux mois qui précédèrent la Fête."

Pour l'INAUGURATION, les Organisateurs ne disposèrent que d'un court délai de trois mois pendant lequel il fallut rénover le vieux Hangar BELLENGER.

Pour l'ANNIVERSAIRE, on posa tout autour du Terrain (500m de longueur sur 400m de largeur) des "clôtures nécessitant près de 2000 poteaux en bois sur lesquels étaient fixés 8400m de fils galvanisés...600m de treillage en bois..." De plus, "afin de conserver les diagonales d'atterrissage pouvant être utiles aux Pilotes," on isola certaines parties du Terrain au moyen de 700m de palissade tendus "à nouveau de 3km de fils." On scia "de nombreux mètres cubes de bois pour les barrières des routes, les poteaux indicateurs supportant les pancartes...un dur travail de terrassement fut entrepris pour la plantation des mâts supportant les écussons et oriflammes". On installa "plus de 1000 chaises...dans les enceintes officielles et réservées." Deux grandes Firmes automobiles mirent à la disposition de l'Aeroclub des tentes "devant lesquelles étaient disposés des parasols à la Deauville, formant un cadre charmant".

Tout ceci fut exécuté dans la semaine précédant les festivités! "La Fête terminée, en 48 heures, [il fallut] tout détruire et remettre la Piste en état, afin de rendre le Terrain de Manoeuvres aux Cavaliers du 7ème Régiment de Chasseurs."

Pages suivantes/ "L'Aérote" de juin 1929: Fête du 23 juin= "la Réception du Rallye Aérien de l'UPCF";
Vue Aérienne de la "Halte d'Aviation BELLENGER"rénovée.

Tous les usagers de la route Paris-Deauville connaissent la station d'Aviation Bellenger aux portes d'Evreux. Ce hangar, construit en 1912-1913 par souscription régionale, à l'époque de la grande période d'enthousiasme au cours de laquelle la générosité nationale répondit si puissamment aux appels adroitement lancés par tel Comité de Propagande d'alors, avait été inauguré le 9 juin 1913. Il appartenait jusqu'à l'année dernière à une Société civile locale, qui avait largement contribué à son édification et à son entretien. Bâti très solidement en briques, solidement charpenté, bien éclairé, contigu au Champ de Manœuvres d'Evreux, ce hangar surveillé par un gardien à demeure, abritait de temps à autre des avions de passage.

A la suite d'un accord intervenu entre la Chambre de Commerce d'Evreux et la Société Civile en question, ce hangar a été cédé à cette première Compagnie, dont la bienveillance et l'esprit moderne, favorisé d'ailleurs, peu après, croyons-nous, la création de l'Aéro-Club de l'Eure.

La Chambre de Commerce et l'Aé.C.E., étroitement unis, entreprirent alors une réfection complète de ce spacieux et robuste hangar, que beaucoup de villes, même beaucoup plus importantes, envient. A la place du bâtiment un peu sombre de jadis — ce n'est pas un reproche que nous faisons, mais une simple constatation — le touriste terrestre ou aérien voit maintenant un pimpant hangar blanc au fronton duquel le nom de « Halte d'Aviation Bellenger » rappelle tout à la fois les prétentions modestes de ses rénovateurs — ce n'est pas un aérodrome, mais un simple poste de secours semble être ce titre — et le nom d'un aviateur-construteur ébrouisien célèbre aux temps héroïques de l'aviation naissante. Si le sous-titre mentionne bien que c'est là une propriété de la Chambre de Commerce d'Evreux, une autre inscription indique également que l'Aé.C. Eure s'occupe tout particulièrement de son aménagement, de son amélioration et de son utilisation rationnelle. Sur les portes à glissières du hangar se détache, sur le fond blanc, en dimensions généreuses, l'insigne fort heureux du club aéronautique d'Evreux. Sur le toit, en lettres immenses, le nom Evreux permet aux

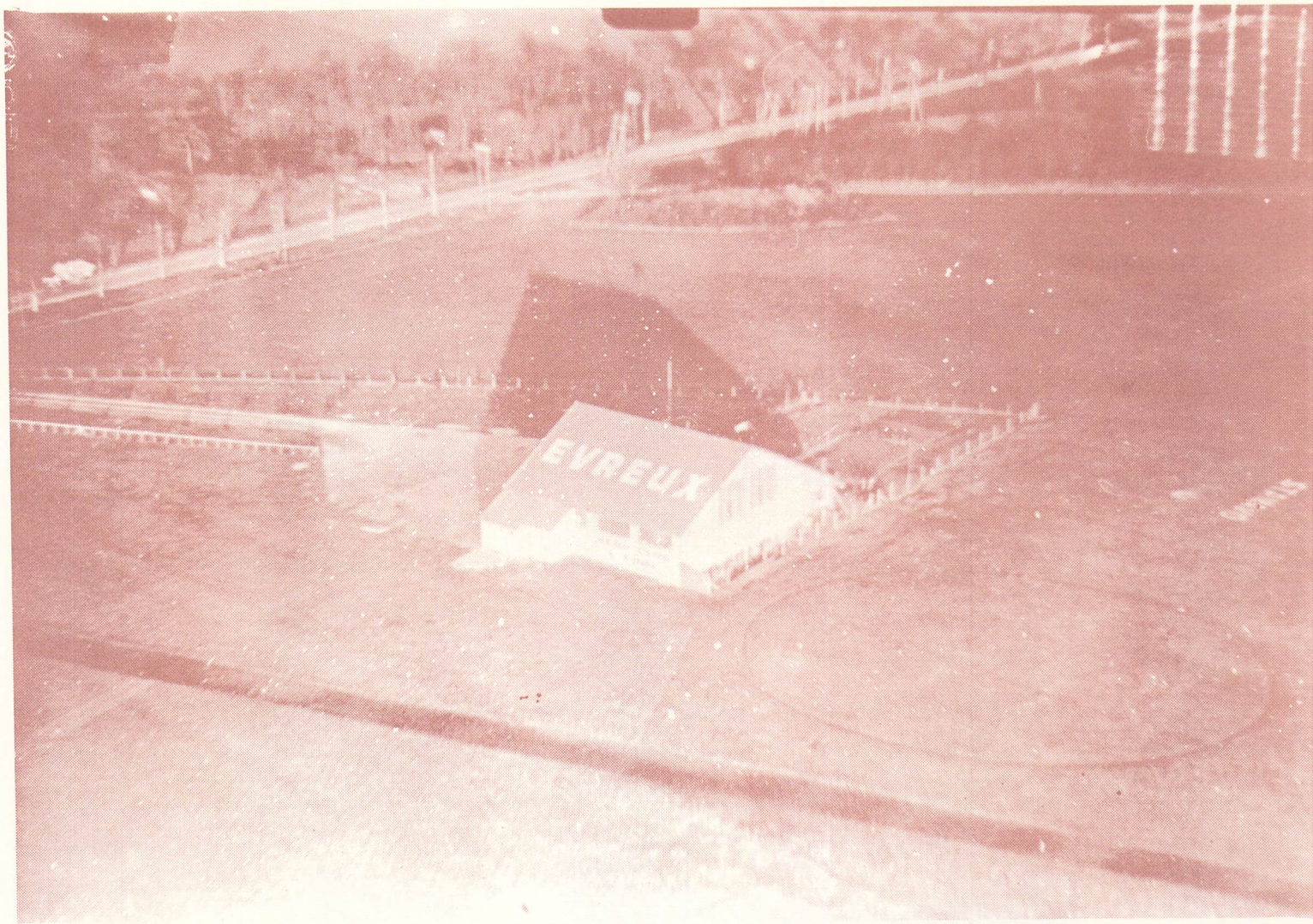
navigateurs aériens de se repérer aisément. Manche à atout,ophone, gardien, cave à essence, font de ce « halte d'aviation » un coin fort bien organisé, comme il en faudrait de nombreux en France si l'on veut hâter le développement de l'aviation de tourisme.

Voilà donc ce qu'en trois mots ont su réaliser, dans l'ombre, sans bruit, mais alertement les dirigeants de l'Aé.C.E. Retenons-en leur noms : MM. Bernard, Boulay, Goubert, Pefebvre, Courbe, Portevin, Schwoob et tous collaborateurs anonymes. Ils ont prouvé manière tangible ce que l'on peut réaliser en matière aviation privée, avec cette foi et ce cran, qui reculent davantage chaque jour les limites de l'impossible... Tous ont, dès à présent bien mérité de l'Aviation Française qu'ils aident et font connaître d'une manière intensive, en offrant un asile confortable aux pilotes de passage, et en faisant aimer la navigation aérienne par l'exemple à leurs concitoyens qui, au fond, ne demandent qu'à croire, à voir et... à utiliser !...

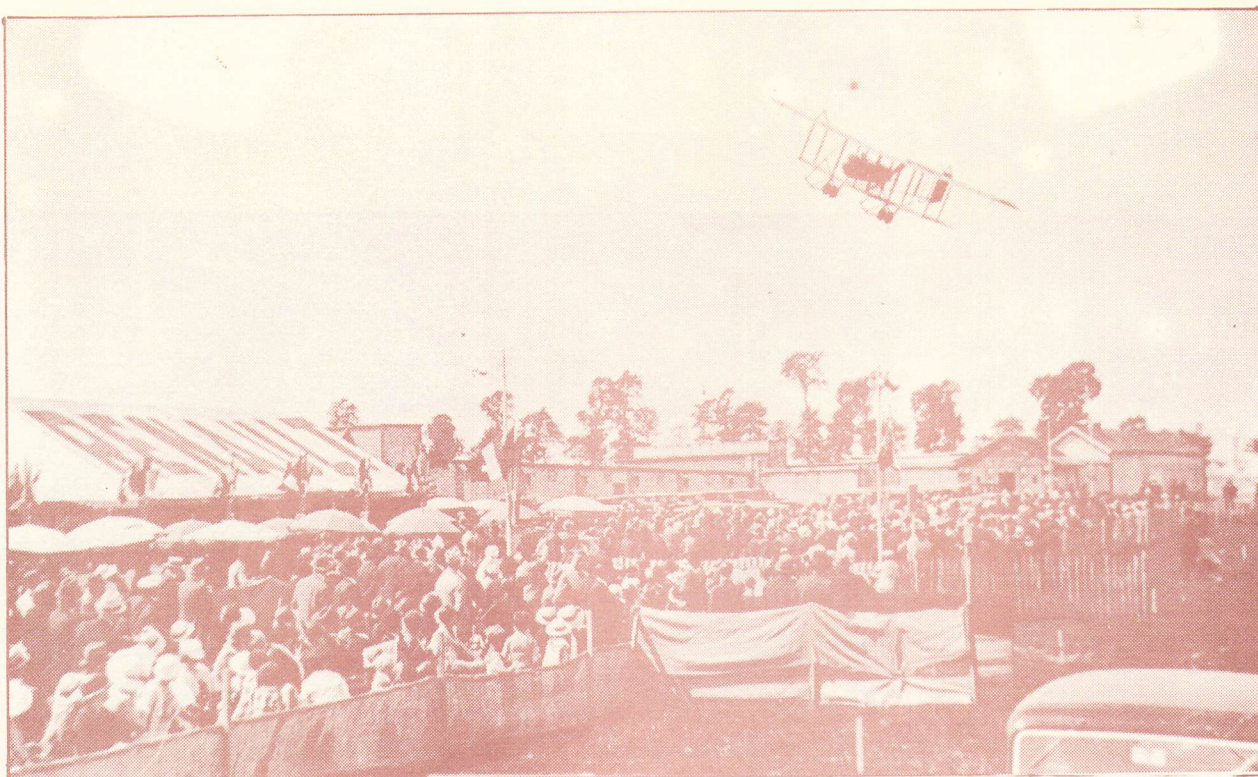
Et puisque l'Aéroauto est un peu comme l'un des porte-paroles de l'aviation et des aviateurs, de grand cœur, adressons un merci reconnaissant aux fondateurs et aux animateurs de l'Aé.C. de l'Eure. Ce n'est qu'avec des dirigeants de cette envergure, concevant leur tâche, un véritable sacerdoce, de cette manière, que naîtra et grandira partout dans nos provinces ce fameux « sens de l'air » national, dont on peut déjà enregistrer les effets bien-faisants dans d'autres pays, voisins de nos frontières, aussi préoccupés de leur expansion économique que de la défense de leur sol...

Pour mieux faire connaître et apprécier leurs installations, l'Aé.C.E. et la Chambre de Commerce d'Evreux avaient convié dimanche dernier l'Union des Pilotes Civils de France à diriger son Rallye aérien annuel vers la Halte d'Aviation Bellenger.

Malgré le mauvais temps et le plafond désespérément bas qui sévirent toute la journée, de nombreux appareils gagnèrent Evreux. Des Morane du Centre des pilotes de réserve d'Orly, un Farman 190 type immortalisé par le raid de Bailly-Reginensi, des appareils des Ecoles Blériot, un vieux Me-Fe « cage à poule » légendaire de MM. Auger père et fils, le Hanriot de Leon Molon, l'aimable président de l'Aé.C. du Havre, le Zizi-Potez du vice-président de ce même Club, une escadrille de touristes amis et élèves de Robert Morane montant des appareils de sa marque, Lemoigne et son fils Gourdon, Delmotte et son Caudron bleu et rouge, et d'autres, vinrent atterrir et évoluer sur le terrain d'Evreux. Une trentaine d'appareils y étaient réunis en l'air ou à terre dans le courant de l'après-midi, en dépit d'une pluie fine et maussade contrariant sensiblement la visibilité. Un nombreux public régional s'était pressé autour du Champ d'Aviation et prit un bien vif intérêt à suivre les évolutions des appareils : vols de groupe des escadrilles Morane, acrobaties classiques de Delmotte, Fantasia étourdissante et prolongée de Lemoigne, destruction de ballonnets, acrobaties d'ensemble, descentes en parachute, trapèze aérien par Romaneschi, etc... Des baptêmes de l'air furent donnés en quantités. En résumé, journée parfaite, remarquablement bien organisée, fort plaisante pour les participants et intensive démonstration des possibilités de l'avion, même par gros temps, devant un public pressé et enthousiaste.



meeting du 3 juin 1934



en vol: CAGE A POULES de LOUIS GAUBERT
au sol: les "parasols à la Deauville"

Paul LEMEE

et son
MORANE AS
(moteur
80 CV)
spéciale-
ment pré-
paré par
lui pour
le Vol
Inversé



"CLOU" DES SPECTACLES:

VOLTIGE ET CAGES A POULES

En 1929 comme en 1934, on assista aux évolutions de "CAGES A POULES" modèle 1914, pilotées par AUGER en 29, GAUBERT en 34. En 1929 comme en 1934, les spectateurs frémirent à la vue de ce qu'ils qualifiaient d' "audacieuses acrobaties aériennes": il s'agissait en fait d'excellentes démonstrations de VOLTIGE. Elles furent exécutées en 1929 par DETROYAT, et en 1934 par PAUL LEMEE, premier Chef-Pilote de l'AEROCUB DE L'EURE.

extraits du Compte-Rendu de la Fête de 1934:
(" l'Aerophone " ; juillet 34)

GAUBERT

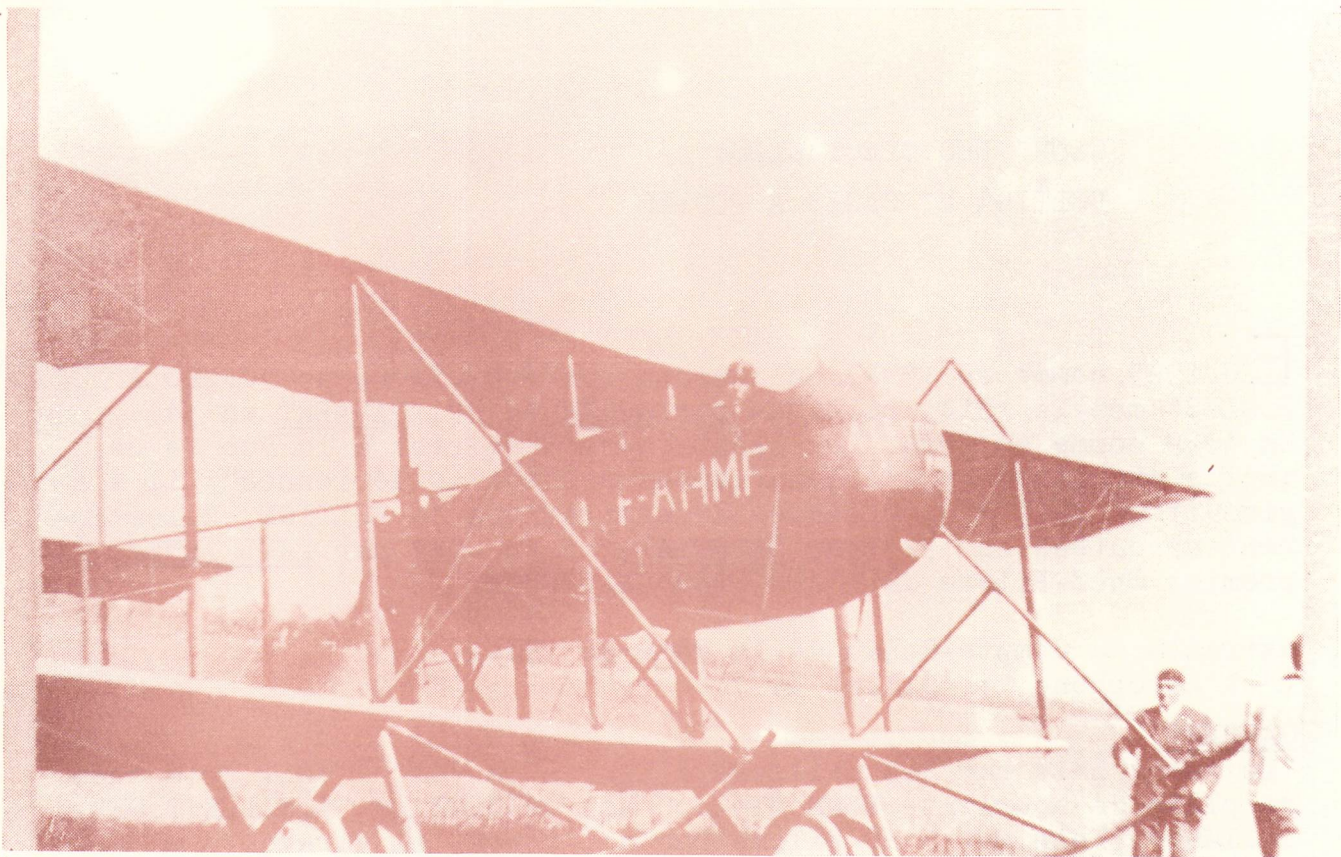
"Le teint hâlé par des milliers d'heures de vol, l'oeil gris nuage plein de souriante bonhomie...C'est GAUBERT la "VIEILLE TIGE"..
...lancé plein gaz à 85 kilomètres à l'heure, il virevolte à 30 mètres du sol, maniant avec souplesse cet antique oiseau de toile et de fil de fer, décollant sur place, virant presque à la verticale, atterrissant à 50 à l'heure, vivant contraste avec le prestigieux RAFALE qui le doublait à 300 à l'heure, montrant en un raccourci saisissant le progrès formidable accompli par les hommes!". (*f. courbe*)

PAUL LEMEE

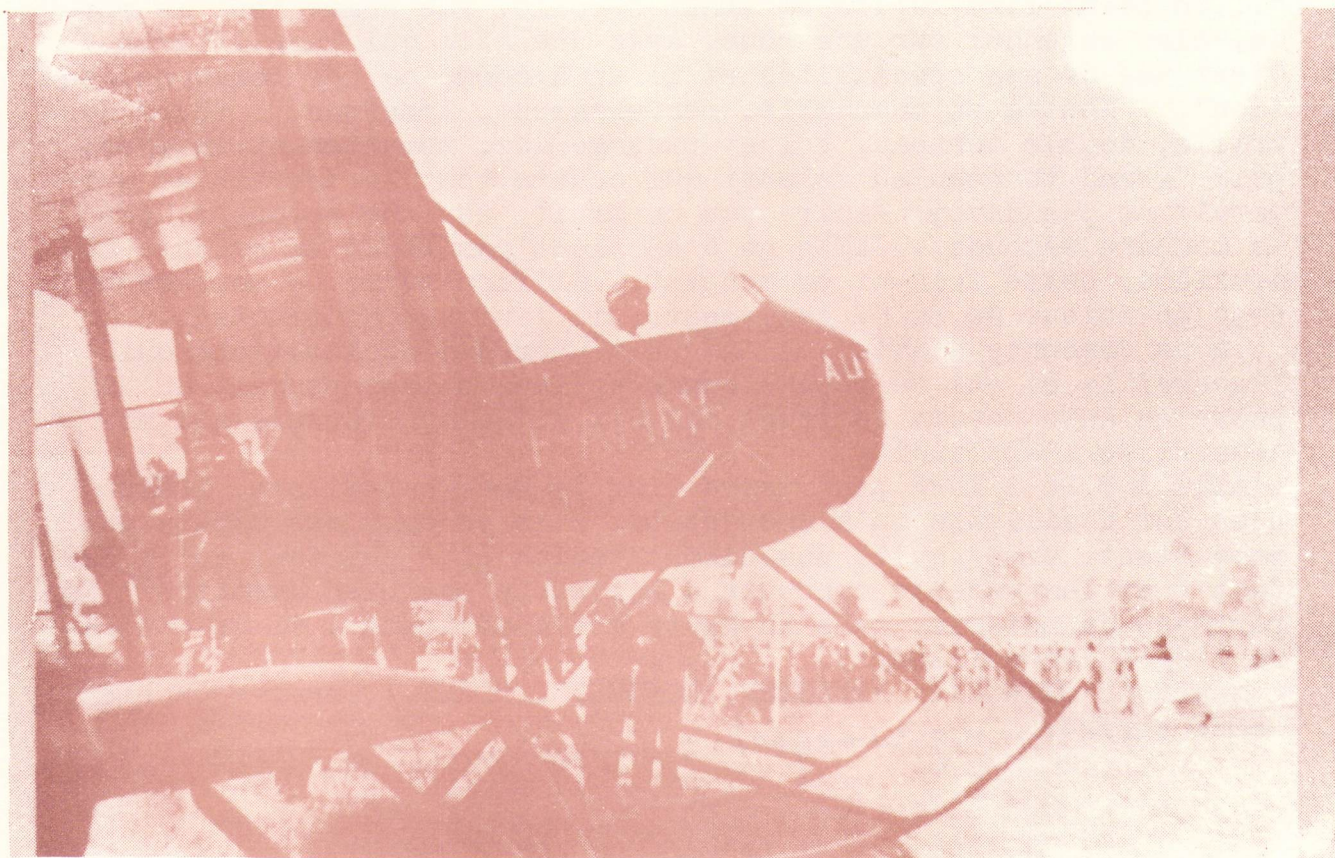
"...Un point fixe rapide et LEMEE décolle. Pas comme tout le monde, bien entendu: sur une roue, avec une aile qui rase l'herbe. C'est une de ses spécialités et il en a comme ça une bonne collection"... Montée en chandelle, renversement, Immelman, 3 tours de vrille, double tonneau, vol et passage dos, remontée en inversé; puis "grand tonneau au ralenti qui couvre tout le terrain et qui paraît ne pas devoir finir: pas un bruit, pas une secousse, pas la moindre saccade...LEMEE ne s'en tient pas là et en exécute un deuxième, cette fois-ci en montant...difficulté de ce mouvement, avec un moteur de 80 CV seulement...il finit en souplesse...
...A sa descente d'avion, c'est un tonnerre d'acclamations qui l'accueille et qui se répète comme un feu roulant pendant qu'il passe en auto devant le front des dix mille spectateurs qui ne cessent de l'applaudir.

L'AEROCUB DE L'EURE peut être fier de son Chef-Pilote. LEMEE n'en est d'ailleurs qu'à ses débuts, mais ce sont des débuts qui promettent; sitôt qu'il possédera l'avion plus puissant qu'il lui faut (et les récents concours d'acrobatie ont bien démontré l'importance du matériel dans la haute école aérienne) il se montrera l'égal des meilleurs.

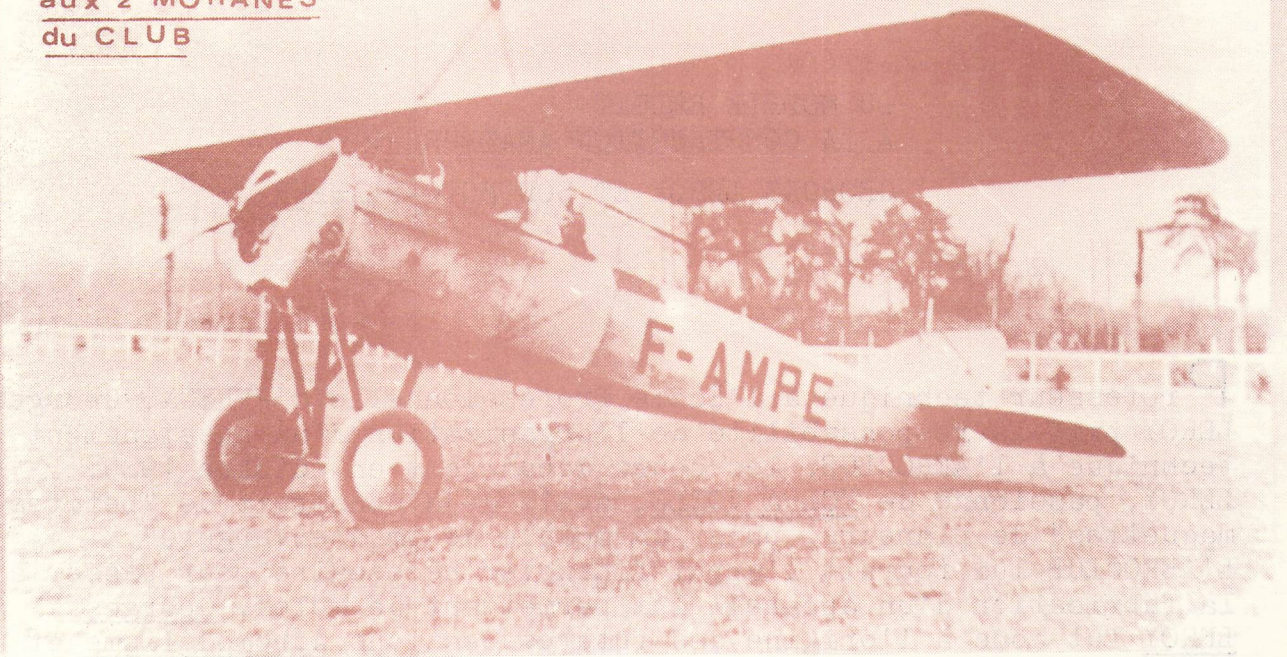
Attention! DETROYAT, FIESELER, ACHGELIS, DORET...Tenez-vous bien! LEMEE arrive..." (*g. romeyer*)



LOUIS GAUBERT : CAGE A POULES

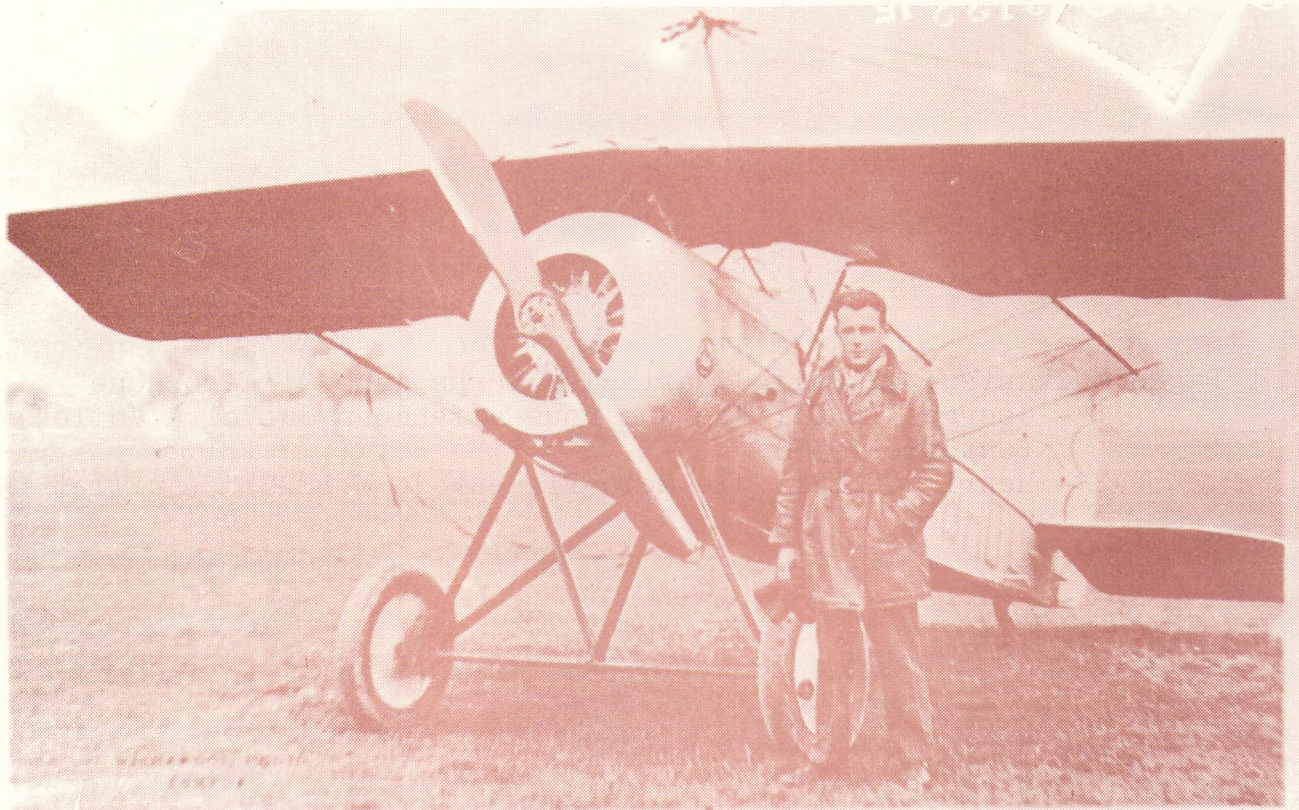


surnom amical, chargé de sens,
donné par LEMÉE
aux 2 MORANES
du CLUB



"I's lé fer..."

"I's lé dir..."



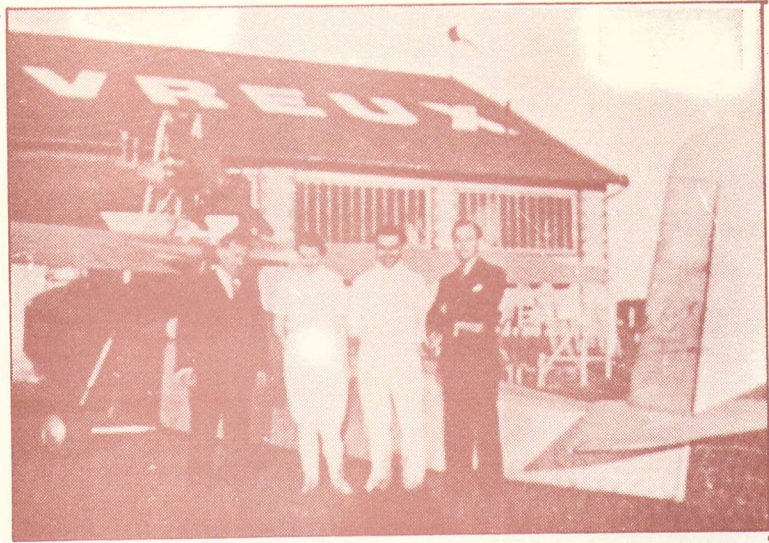
P. LEMÉE Club Pilote de l'Aéro-Club de l'Eure et son MORANE A. S.

DU MODELE REDUIT
A LA CONSTRUCTION AMATEURS :
GEORGES LEROY ET SON MOTO-PLANEUR

Professeur technique à l'Ecole Professionnelle d'EVREUX, Georges LEROY prit la responsabilité de l'organisation d'un enseignement technique à l'AEROCUB; les cours débutèrent en octobre 1929. LEROY, passionné de VOL A VOILE, avait déjà construit de "petites maquettes" de planeurs, puis "un modèle de 3m d'envergure". L'AEROCUB lui fournit l'appui financier nécessaire pour passer à la fabrication d'un appareil lui permettant de voler. Georges LEROY fut donc à l'origine des futures Sections Aéromodélisme et Construction Amateurs.

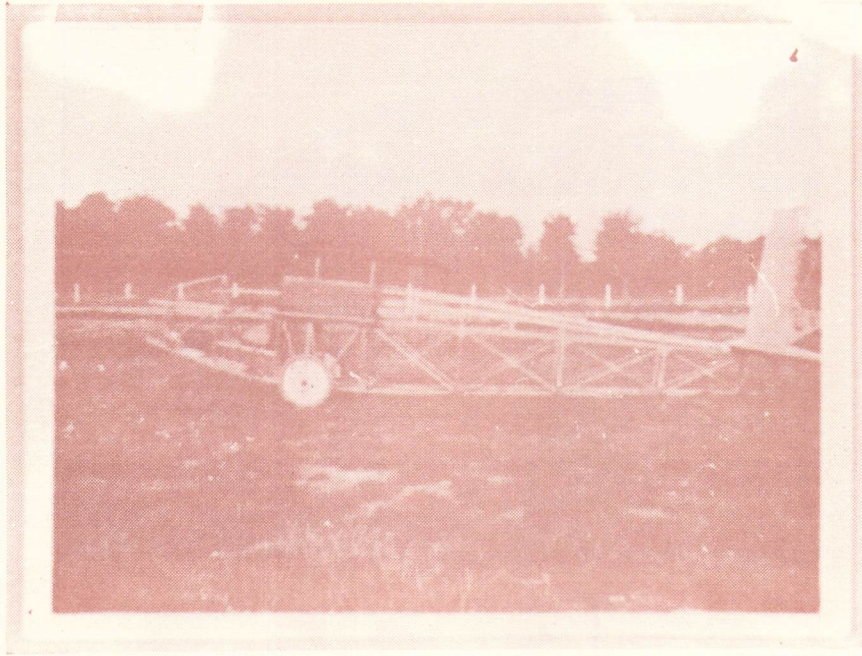
Il se rendit compte très vite qu'il aurait du mal à susciter des bonnes volontés pour "tirer sur le sandow de lancement d'un planeur"!...Il inventa donc un "MOTO-PLANEUR" à moteur auxiliaire, dont la réalisation dura trois ans, de 1931 à 1934. L'appareil, piloté par Paul LEMEE, eut la vedette de la Fête Anniversaire du 3 juin. Les premiers essais avaient été réalisés le 27 mai 1934.

Pages suivantes: extraits d'articles parus dans "l'Aérophone"
1°- Georges LEROY: "ce que nous attendons du Vol à Voile"
(octobre 1933)
2°- Henri GOUBERT: "le Moto-Planeur de M.LEROY" (juillet 1934).

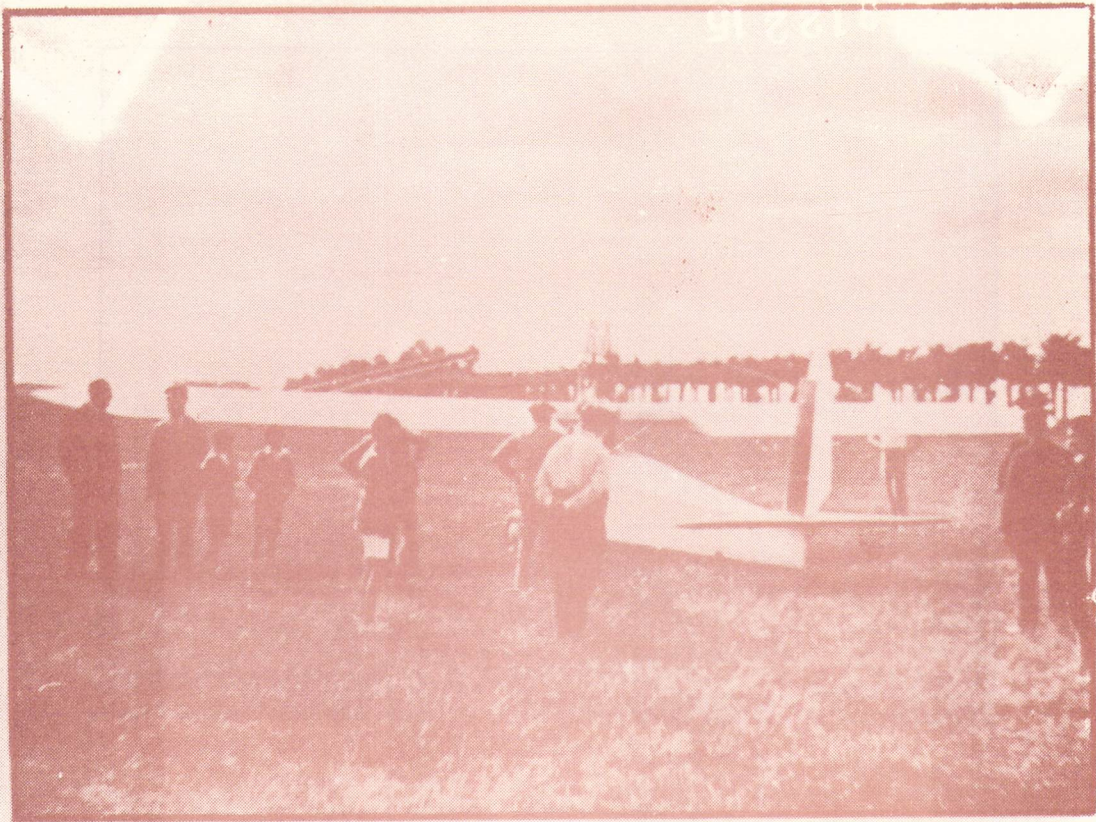


georges leroy





.. "le spectacle de l'appareil presque terminé
mais non entoilé..."



Sa conception rappelle dans ses formes générales un planeur de performances, le fuselage étroit et profilé offre le maximum de résistance à la traînée, il supporte les empenages très longs et peu profonds. L'aile semi-épaisse est placée au-dessus du fuselage sur une cabane profilée de façon à éviter les inter-réactions entre l'aile et le fuselage; l'habitacle du pilote est à l'aplomb du bord d'attaque de l'aile; le moteur est situé sur un pylône au-dessus de celle-ci, il entraîne directement une hélice propulsive.

La vitesse de cet appareil sera de 100 kilomètres à l'heure, il atterrira à 35 mètres. Si toutes les prévisions sont exactes (les essais en charge nous le diront), nous comptons qu'il pourra tenir l'air six heures avec son moteur au régime de croisière. Ce temps pourra être augmenté considérablement si ce planeur de 20 mètres carrés de surface profite

des zones favorables à sa sustentation. Dans ce cas, le moteur étant à l'extrême ralenti, la consommation est très réduite.

Cet appareil aura sensiblement les qualités d'un planeur de même type, malgré la résistance à l'avancement que lui créera le fuseau du moteur.

La création du planeur à moteur auxiliaire est l'achèvement vers l'aviation de tourisme peu coûteux. Il doit profiter de toutes les conceptions acquises pour éliminer les risques de perte de vitesse.

Il est préférable pour la sécurité de sacrifier un peu la finesse, car l'aviation de tourisme aux buts si différents n'a pas à copier les lignes de l'aviation de chasse.

G. LEROY.

L'achat du moteur fut assez laborieux. Il fut impossible d'en trouver un suffisamment petit et bon marché. C'est ainsi que M. Leroy demanda à l'Aéro-Club d'acquiescer un A. B. C. « Scorpion » pouvant donner 30 CV. Cet engin fut démonté, révisé, modifié par M. Leroy, monté sur le planeur et essayé.

Mais pour en arriver à cet essai combien d'heures. M. Leroy n'a eu pas vécu auprès de son appareil depuis 1931 dessinant le gabarit sur le ciment du hangar Bellenger, sciant, coupant, limant, polissant, fignolant tout de sa main avec un outillage rudimentaire d'artisan (sauf pour quelques pièces où l'aide d'une machine était absolument indispensable).

Le spectacle de l'appareil presque terminé mais non entoilé, était un ravissement: longerons en caisson, nervures si fines, croisillons collés et piqués, le tout poli, verni, fini comme une pièce de musée. Quel dommage que les détails de cette œuvre doivent disparaître sous la toile opaque!

Des constructeurs et non des moindres: MM. Maurice Farman, Robert Morane, etc., rendaient visite à M. Leroy lors de leurs atterrissages à Exreux et ne lui ménageaient pas leurs félicitations.

Enfin, ce fut l'entoilage. Pour ce travail ingrat, le constructeur fit appel à M^{me} Leroy, et il apporta un principe personnel: utilisation de fermetures éclair aux portes de visite des commandes!

L'appareil est un monoplane à aile surélevée, haubannée, supportée par une cabane carénée. L'aile forme un dièdre dans le sens vertical: son envergure est de 13 m. 50. Le moteur à 2 cylindres opposés pouvant donner 30 CV, ainsi que je l'ai dit, est placé au-dessus et au centre de gravité: il meut une hélice propulsive de 1 m. 50 de diamètre tournant dans une échancrure de l'aile.

Le fuselage est en bois: longerons et croisillons, recouvert de contre-plaqué dans la partie avant, de toile dans la deuxième partie. Sa longueur est de 6 m. 85; l'extrémité arrière supporte le plan fixe vertical de dimensions inaccoutumées spéciales aux avions lents et aux planeurs. L'habitacle du pilote est à l'extrême avant, la visibilité y est parfaite, l'impression du vol beaucoup plus agréable. Cette

disposition a été adoptée pour le planeur *Austria de Kronfeld*.

L'alimentation est fournie par deux réservoirs d'une contenance de 45 litres d'essence permettant un vol de cinq heures en puissance, la dépense en combustible en régime de croisière étant d'environ 9 litres à l'heure. L'appareil vole à 90 kilomètres à l'heure et dépassera le 100 avec une hélice plus grande. L'atterrissage se fait à 35 à l'heure environ.

Le train d'atterrissage comporte deux essieux indépendants triangulés supportant des roues ballon donnant avec le sol un contact très doux.

Le poids de l'appareil complet est de 230 kilogrammes.

À la présentation officielle mais intime, étaient convoqués les dirigeants du Club, les journalistes et quelques personnalités. Le téléphone n'est peut-être pas un instrument discret: 200 à 300 personnes sont à la Station Bellenger à 20 heures! Après un vol sur son Morane pour « tâter » l'atmosphère et quelques exercices acrobatiques très réussis, d'ailleurs, Lemée prend place dans le motoplaneur, essaie le moteur dont le « ralenti » rappelle la pétarade d'une motocyclette et le « plein gaz » donne un ronflement très caractéristique qui sera bientôt connu des Ebrouiciens. Il roule, il s'envole. Les spectateurs sont étreints d'une émotion compréhensible: un appareil construit par un concitoyen vole à son premier essai sous la conduite d'un autre compatriote. M. Leroy est pâle, M^{me} Leroy pleure. L'émotion est à son comble lorsque Lemée faisant toute confiance à l'appareil traverse la route nationale, monte, revient, atteint 500 mètres, redescend, atterrit comme une fleur, repart pour deuxième vol aussi beau que le premier.

H. Goubert

LE TROIS JUIN

La journée du 3 Juin 1934 a été pour l'Aéro-Club de l'Eure la plus belle des consécérations. Nous allons nous efforcer de faire revivre les différentes phases de cette manifestation aérienne dont le magnifique succès est pour les organisateurs -- parmi lesquels nos excellents camarades F. Albert, chargé de l'organisation matérielle et F. Courbe, Commissaire général du Circuit, méritent tout particulièrement d'être félicités -- la meilleure des récompenses.

1934

La Matinée.

De bonne heure, le Comité de l'Aéro-Club de l'Eure au grand complet est sur le terrain autour de son président.

Chacun observe avec inquiétude le ciel extrêmement couvert. Temps bouché, brume sur Paris. Tant de peines et d'efforts vont-ils être compromis ?

Il n'en est rien car, vers 11 heures, un timide rayon de soleil perce les nuages et peu à peu, le ciel devient entièrement bleu. Il fera toute la journée un temps splendide.

De nombreuses personnalités se pressent autour du hangar Belenger pendant qu'arrivent sans arrêt les voitures amenant les invités et les avions venant participer à la fête ou au circuit. M. le général Tulasne, commandant la 2^e division Aérienne, délégué par M. le Ministre de l'Air est accueilli à sa descente d'avion par MM. Moitessier, préfet de l'Eure; Bernard, président de l'Aéro-Club de l'Eure; René Bouchon, vice-président et Edmond Hée, trésorier de la Chambre de Commerce d'Evreux; le général Guillabert, le lieutenant-colonel Jacotet, etc.

Le virtuose Cavalli fait une arrivée acrobatique sensationnelle.

De l'avion de Fremont descend une gracieuse jeune fille; c'est M^{lle} Cortes, M^{lle} Paris 1933, accompagnée du vice-président du Comité des fêtes de Paris.

Lorsqu'arrive l'avion de l'*Intransigeant* amenant M. de Traversay, secrétaire général adjoint et M. Perronet de Torres, il y a 36 appareils sur le terrain depuis la « cage à poules » 1914 de Gaubert jusqu'au Caudron « Halse » 1914 de Gaubert jusqu'au Caudron « Halse », dérivé de la coupe Deustch, piloté par Lacombe.

Le Déjeuner offert par la Chambre de Commerce.

L'heure s'avance et les invités se dirigent vers le hangar pavés où est servi le déjeuner offert par la Chambre de Commerce d'Evreux aux officiels et aux pilotes.

150 convives prennent place autour des tables.

M. le général Tulasne préside, ayant à ses côtés :

MM. Moitessier, préfet de l'Eure; le général Guillabert; Bernard, président de l'Aéro-Club de l'Eure; Chauvin, député; Bousquet, secrétaire général de la Préfecture; René Bouchon, vice-président de la Chambre de Commerce d'Evreux; Edmond Hée, Duhamel, Labelle, Wolff, Louis Steiner, Jardin, membres de la Chambre de Commerce d'Evreux; M^{lle} Paris; MM. Costil, président de la Chambre de Commerce de Pont-Audemer; Rosset, adjoint au maire d'Evreux; Albert Dupont, administrateur de l'*Intransigeant*; de Traversay, secrétaire général adjoint et Perronet de Torres de l'*Intransigeant*; lieutenant-colonel Jacotet; MM. de Parraize, de la Fédération Aéronautique de France; Kerilof, membre du Comité de l'Aéro-Club de France; capitaine Gardet; Dr Romeyer, Paul Lefèvre, Boulay, Goubert, Cortès, Courbe, Barraud, Lecocq, Vaillant, Marchessau, Albert, Lemée, Leroy, de l'Aéro-Club de l'Eure; Pelletier, chef de cabinet du préfet; Chardar, président de l'Union Commerciale d'Evreux; Roulland, directeur de la Succursale Citroën et un grand nombre de pilotes: Kronfeld, Cavalli, Lefebvre, Lacombe, Gaubert, M^{lle} Viviane Elder, M^{lle} de Lacombe, etc...



Photo N. Y. T. Journal de Bouen.

M. le Général TULASNE.

Cavalli, Lefebvre, Lacombe, Gaubert, M^{lle} Viviane Elder, M^{lle} de Lacombe, etc...

MM. Molon, président de l'Aé. C. du Havre; Fougère, président de l'Aé. C. de Cherbourg; Ragot, de Nantes; Dr Crochet, de Reims; Dusanier et Prache, de Beauvais; Teste, d'Alençon.

MM. Dinkla, président de la Section de Pont-Audemer; Krug, de la Section du Vexin.

Les officiers de 22^e régiment d'Aviation de Chartres; la presse locale et régionale, etc...

LE PROGRAMME

Que dire du programme si ce n'est que le Comité y a apporté tous ses soins pour permettre à son public de s'intéresser à l'aviation, de se rendre compte de la sécurité de ce moyen de locomotion, de l'attrait du pilotage au point de vue sportif, des progrès réalisés depuis une vingtaine d'années, tout en assistant à un spectacle copieux, varié, toujours intéressant.

Je pense qu'il a réussi et que notamment l'installation de hauts-parleurs par la « Voix du géant », maison spécialisée, a donné à la fête toute sa valeur au point de vue propagande.

La fête pour le public commence avec un léger retard, par le départ des concurrents du Circuit de l'Eure qui réunit onze des avions engagés conformément au règlement. L'Aéro-Club de l'Eure est

M^{lle} MONTREUX.

représenté dans son épreuve par M. Dinkla, de Pont-Audemer, à bord de son Potez 36 personnel et par M. Adrien Boulay pilotant le Farman 402 F. AMTZ du Club. Trois dames pilotent leur avion: M^{lle} Vivianne Elder, M^{lle} André Farman et de la Combe. Le périple autour du département s'effectue dans de bonnes conditions. Un peu de science aéronautique est demandée aux concurrents pour la découverte des terrains peu connus et pour le jet de messages lestés à Etrépagny. Tous reviennent à Evreux vers 16 h. 15, enchantés de leur voyage de 230 kilomètres couverts en une heure trente environ!

A peine les aviateurs du Circuit sont-ils partis que la présentation des avions commence. Le sympathique Louis Gaubert, Vieille Tige, s'envole sur son appareil type 1914, le Farman F. 40, immatriculé F. AHMF, appelé « cage à poule ». Très maître de cet « ancêtre », il fait de beaux tours de piste à basse altitude et des virages impressionnants. La faible vitesse de rotation de son hélice permet de le voir en plein vol! Gaubert remporte un vif succès. L'après-midi, au poste de pilotage du deuxième Farman 402 de l'Aéro-Club de l'Eure, présente un des plus récents modèles d'avion de tourisme. La comparaison est d'autant plus belle que les deux

LISEZ

L'AÉRO

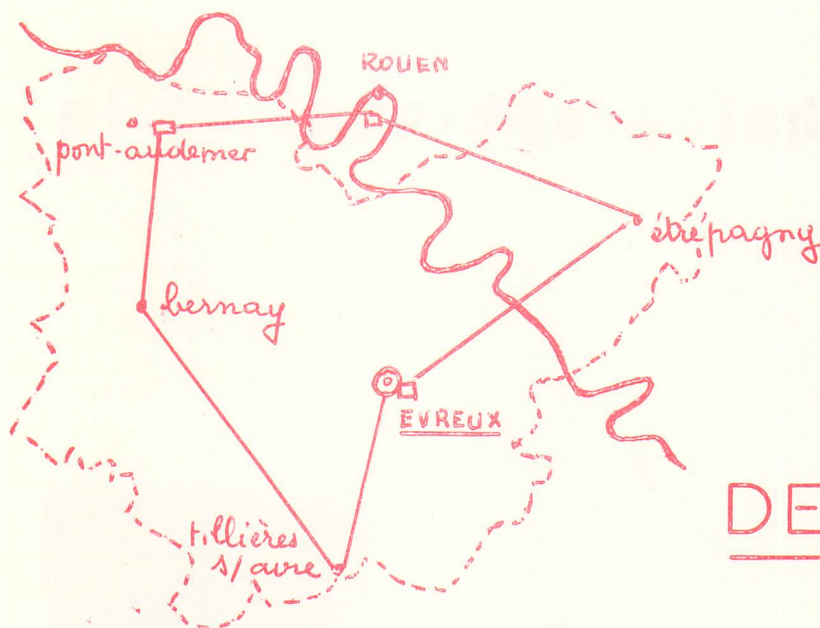
le grand hebdomadaire illustré
de l'Aviation -- Automobile,
Tourisme -- Radio -- etc..

Tous les Vendredis. Le n° 75 cent.

Abonnement un an : 25 francs --

16, Avenue Hoche -- PARIS

Rédacteur en Chef : ROSSIGNOL



- 230 km: ils furent couverts en 1 h 30 environ
- départ: 14h 45
- 1ers retours: 16h 15

CIRCUIT DE L'EURE

"Epreuve nationale organisée par l'AEROCUB DE L'EURE sous les règlements de la FAI et de la Commission Sportive de l'AEROCUB DE FRANCE;" créé le 29 mai 1932, le CIRCUIT DE L'EURE fut jumelé en 1934 avec la Fête du 3 juin.

PROGRAMME DE LA FETE

1°- Départ des concurrents du Circuit de l'Eure (20 avions engagés; 11 seulement prirent le départ en raison d'une météo défavorable). Avions représentant l'ACE: POTEZ 36 personnel de M. DINKLA de PONT-AUDEMER, et FARMAN F 402 F.AMTZ du Club, piloté par Adrien BOULAY

2°- Présentation d'avions:

FARMAN F.40 F.AHMF de Louis GAUBERT, Vieille Tige,
FARMAN F.402 du Club, par Paul LEMEE, Chef-Pilote,
MORANE 341 Renault 130, par LEFEVRE, Pilote d'Essais de Morane,
POTEZ 43 SANITAIRE (de passage) par le Docteur CROCHET,
CAUDRON-RAFALE, par LECOURBE, concurrent de la Coupe Deutsch

3°- Voltige et Acrobaties

Paul LEMEE sur MORANE

CAVALLI, Chef-Pilote d'essais, sur GOURDOU

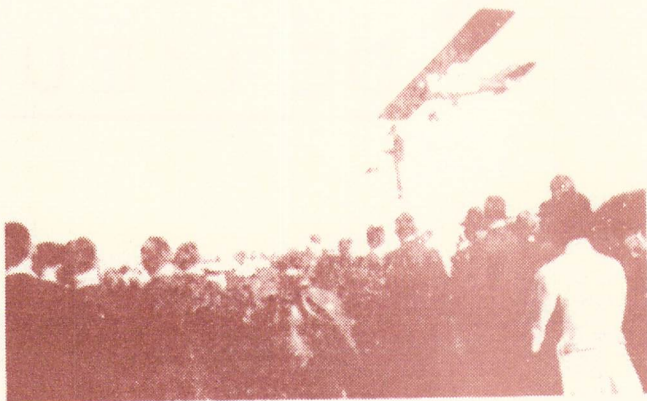
Robert KRONFELD, "l'As autrichien du Planeur", sur AUSTRIA 3

4°- Une Première: présentation du MOTO-PLANEUR LEROY, par Paul LEMEE

5°- Parachutisme: 3 sauts par LECLERCQ, VERGER, et Mlle MONTEGU.

"dans la journée, 42 avions sont dénombrés sur le terrain...des baptêmes de l'air avaient été annoncés pour toute la durée de la manifestation, mais, en raison du nombre des avions sans cesse en vol, il a paru aux organisateurs plus prudent d'attendre la fin des exhibitions pour commencer les promenades aériennes, ce qui en a réduit le nombre!" (H.Goubert)

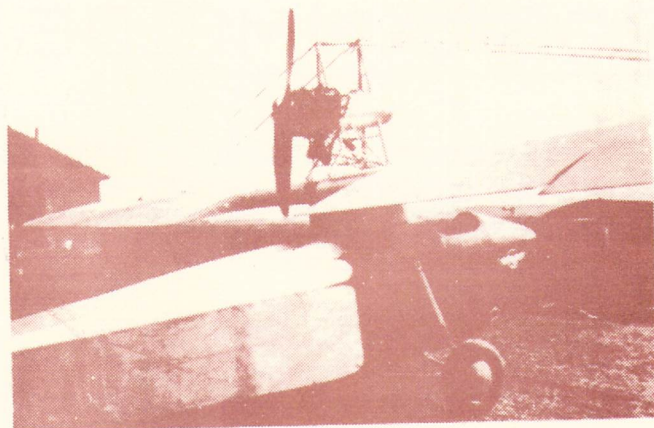
reportage photographique de la



M^{rs} et M^{lle} H. et D. Dumas, trésorier et secrétaire
de la Chambre de Commerce d'Extrat.

Photo 3

Le décollage de Cavatai



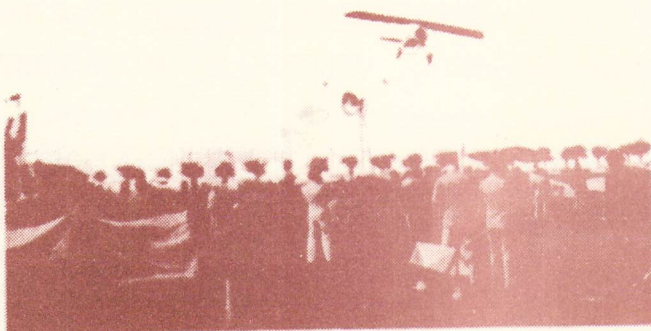
Un aspect du moto-planeur construit par M. Leroy.

Photo 4



Un hangar de Cavatai

Photo 5



M^{rs} Paris BDD (M^{rs} Gouvin)

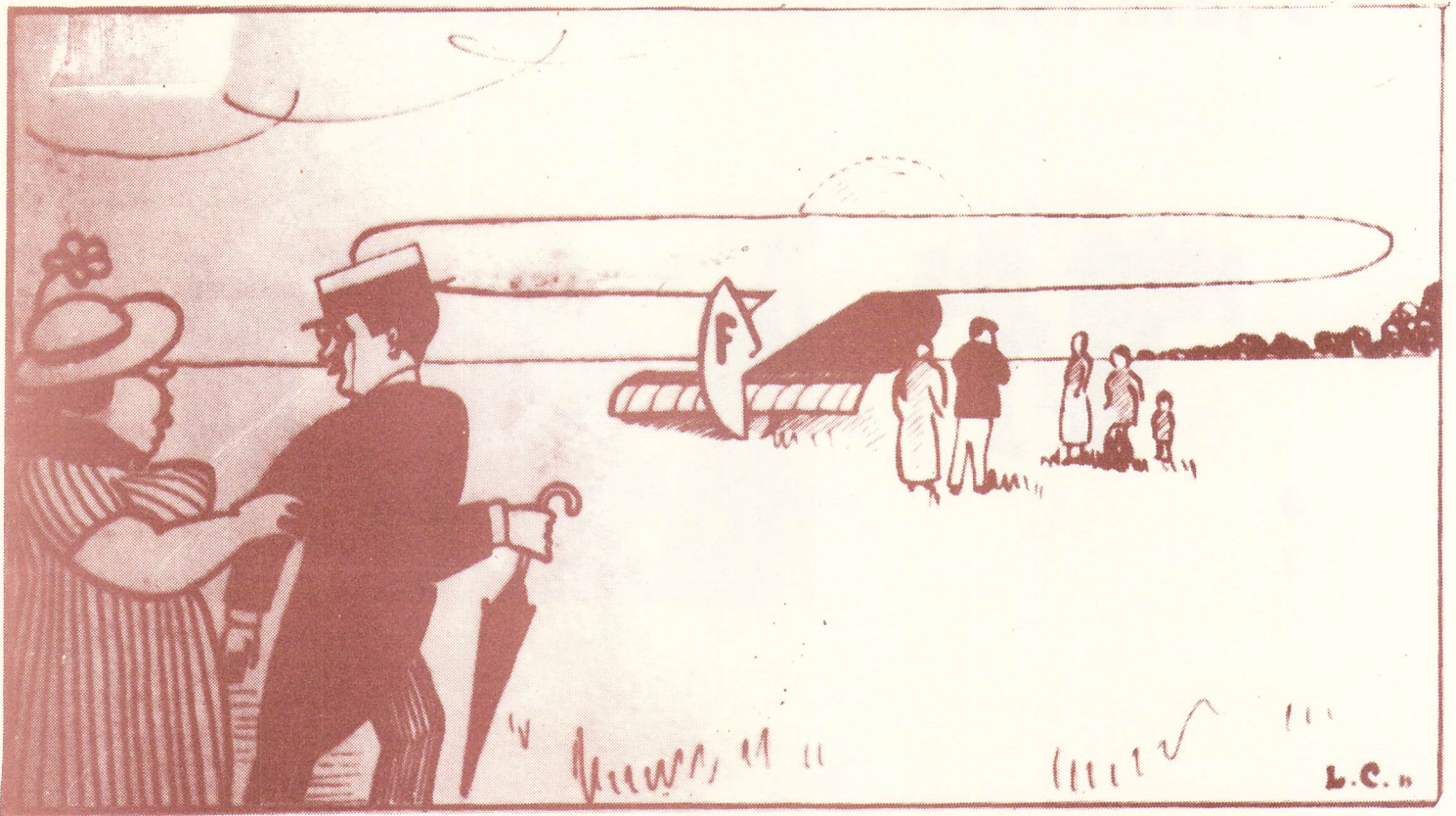
L'as Cavatai

Photo 6

Un passage de Laxité

Photo 7

L'HUMOUR DE L'EPOQUE



NE RESTE PAS DERRIERE DES FOIS QUE L'AVION RECULERAIT...

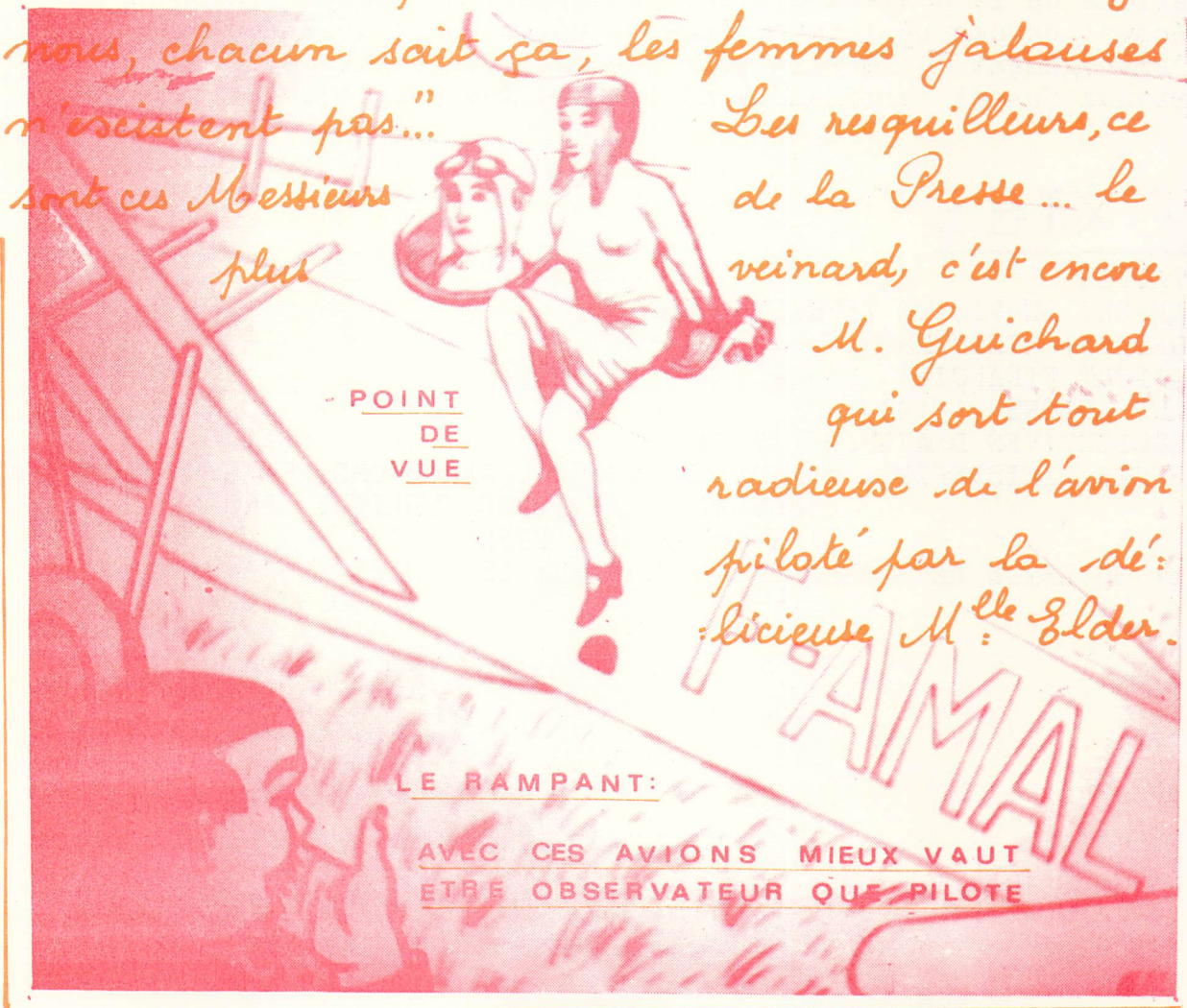
"Impressions d'un spectateur : que de monde, que de monde !... Jamais le terrain ne sera assez grand. Heureusement deux "annexes" sont toutes proches : le stand de tir et la prison. On pourra toujours y caser quelques spectateurs... demander un billet de logement provisoire pour l' "Hôtel des Haricots"... Entre nous, du reste, les hôtes de la maison d'arrêt sont sûrement moins agréables à voir que les femmes ravissantes qui

sont sur le terrain. Quel chic ! quelle élégance !
 Qui donc disait que la Parisienne est l'in-
 :carnation du bon goût national. J'ai l'im-
 pression que sur ce chapitre, les Ebrouïciennes
 aussi sont un peu là. - J'ai tort de dénigrer
 les Parisiennes. Justement, voici M^{lle} Paris,
 ambassadrice toute gracieuse que nous a dé-
 :légué la capitale. Elle est charmante, M^{lle}
 Paris, aussi son escorte est-elle aussi nombreuse
 que brillante ... une épouse indignée fait à l'un
 des chevaliers servants ... d'amers reproches ... [Il]
 n'est sûrement pas de l'Aéro-Club. Chez
 nous, chacun sait ça, les femmes jalouses
 n'existent pas..."

sont ces Messieurs

plus

Les resquilleurs, ce
 de la Presse ... le
 veinard, c'est encore
 M. Guichard
 qui sort tout
 radieuse de l'avion
 piloté par la dé-
 :licieuse M^{lle} Elder.



POINT
 DE
 VUE

LE RAMPANT:

AVEC CES AVIONS MIEUX VAUT
 ETRE OBSERVATEUR QUE PILOTE

PIÈCES OFFICIELLES

STATUTS

Le texte ci-contre fut publié dans la Revue "l'Aérophone" de juillet 1934. A quelques infimes détails près, il est conforme aux Statuts déposés à la Préfecture de l'Eure le 10 mars 1929, et insérés au JOURNAL OFFICIEL du 4 avril 1929.

Seule modification à noter: un alinea de l'Article IV du texte primitif a été supprimé. Le voici:

.."les Dames sont admises à toutes les catégories de Membres. Elles ont les mêmes droits et les mêmes obligations, sauf en ce qui concerne les fonctions du Comité où elles sont inéligibles..."

AMÉNAGEMENTS

Une visite du Terrain et du Hangar eut lieu le 23 mars 1929, après prise de possession par l'AEROCLUB DE L'EURE des anciennes installations de la Société Civile. Le Rapport de Visite préconise la rénovation des bâtiments, devenus vétustes et délabrés, ainsi que l'aménagement du Terrain pour une activité aérienne accrue. (les travaux furent terminés avant la Fête Inaugurale du 24 juin)

TEXTES

STATUTS

RAPPORT DE VISITE TERRAIN/HANGAR

AGREMENT MINISTERIEL

RAPPORT FINANCIER (1929)

PARC AVIONS (1932)

PERSPECTIVES D'AVENIR (1932)

ARRETE MINISTERIEL: EVREUX LE COUDRAY, AERODROME PRIVE OUVERT A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE, PROPRIETE DE L'AEROCLUB DE L'EURE

1er BULLETIN DE L'AEROCLUB DE L'EURE; LE COMITE (1932)

STATUTS DE L'AÉRO-CLUB DE L'EURE

Article premier. — Il est fondé une Association dite **Aéro-Club de l'Eure** qui a pour but de : a) constituer une société d'encouragement à la locomotion aérienne sous toutes ses formes : aéroplanes, dirigeables, aviation, et dans toutes ses applications, à favoriser la venue des touristes aériens à Evreux, en particulier, c) grouper toutes les personnes s'intéressant au développement de l'aéronautique, dans le département de l'Eure, en général.

Sa durée est illimitée.

Son siège social est à Evreux, Chambre de commerce. L'affiliation à l'Aéro-Club de France sera demandée.

Art. 2. — Les moyens d'action du Club sont :

- 1° Conférences, expositions ;
- 2° Bibliothèque ;
- 3° Visites d'usines, d'aéro-ports, du Salon, etc. ;
- 4° Meetings ;
- 5° Concours divers ;
- 6° Matériel aéronautique ;
- 7° Cours divers.

Art. 3. — L'Aéro-Club de l'Eure se compose de :

- 1° Membres actifs ;
- 2° Membres participants et honoraires ;
- 3° Membres fondateurs ;
- 4° Membres bienfaiteurs ;
- 5° Membres d'honneur.

Les mineurs ne peuvent faire partie de l'Association comme membres actifs sans l'assentiment des tuteurs.

La qualité de membre s'acquiert par le versement d'une cotisation :

- 1° Annuelle de 50 francs pour les membres actifs ;
- 2° Annuelle de 20 francs pour les membres participants et honoraires ;
- 3° Unique de 250 francs pour les membres fondateurs ;
- 4° Unique d'au moins 500 francs pour les membres bienfaiteurs.

Les membres actifs, participants et honoraires peuvent se faire inscrire à vie en rachetant leur cotisation par un versement unique de : 1 000 francs et 400 francs.

Les membres d'Honneur sont choisis par le Comité parmi les notabilités ayant rendu de signalés services à la locomotion aérienne ou au Club. Ils sont naturellement dispensés de toute cotisation.

Une carte sera remise chaque année à chacun des membres à jour de ses cotisations.

Art. 4. — La qualité de membre se perd :

- 1° Par la démission ;
- 2° Par la radiation prononcée par le Comité pour non-paiement de cotisation ou pour motifs graves.

Art. 5. — L'administration de l'Association et l'organisation de ses travaux sont confiées à un Comité de Direction composé de deux membres :

- Un Président ;
- Trois Vice-Présidents ;
- Un Trésorier ;
- Un Secrétaire général administratif ;
- Un Secrétaire général technique ;
- Cinq membres associés.

Ces membres sont élus pour trois ans par l'Assemblée générale, renouvelables par tiers chaque année. Les membres sortants sont rééligibles. L'élection a lieu à la majorité absolue au 1^{er} tour et à la majorité relative au second tour.

Pour faire partie du Comité il faut être Français, majeur, et jouir de ses droits civils et politiques.

Art. 6. — Le Comité de direction se réunit autant que possible tous les mois et chaque fois qu'il est convoqué par le Président, ou sur la demande de trois de ses membres.

Il est tenu pendant lequel de chaque année et les procès-verbaux sont signés du Président et du Secrétaire.

Art. 7. — Toutes les fonctions de membre du Comité sont gratuites.

Art. 8. — L'Assemblée générale statutaire de tous les membres se réunit dans le 1^{er} trimestre de l'année, et chaque fois qu'elle est convoquée par le Comité ou sur la demande du quart des membres.

L'ordre du jour est réglé par le Comité.

Le bureau est celui du Comité.

Art. 9. — Les ressources du Club se composent :

- 1° Des cotisations de ses membres ;
- 2° Des dons qui peuvent lui être faits ;
- 3° Des subventions qui peuvent être accordées par les Pouvoirs Publics ;
- 4° Des ressources exceptionnelles qu'il pourrait obtenir par ses organisations.

Art. 10. — Il pourra être constitué un fonds de réserve qui s'élèvera au maximum :

- 1° Au 1/10^e des cotisations de l'année ;
 - 2° Au 1/10^e des libéralités accordées pendant l'année.
- Ce fonds ne pourra être utilisé qu'à l'achat de rentes françaises ou d'immeubles nécessaires au but poursuivi.

Art. 11. — Tout membre actif ou participant s'absentant de France ou effectuant son service militaire obligatoire sera dispensé du paiement de la cotisation.

Art. 12. — Nul ne peut assister aux réunions s'il n'est membre de la Société.

Art. 13. — Les membres actifs assistent gratuitement à toutes les organisations du Club sauf banquet et bal ; ont accès à la bibliothèque, participent aux expériences de planeurs, assistent aux visites d'usines, d'aéro-ports, du Salon de l'aviation. Ils auront droit à un vol d'initiation gratuit par an ; voleront seuls ou avec moniteur sur l'avionnette du Club lorsque celui-ci aura pu en faire l'acquisition. Ils pourront suivre les cours de mécanicien ou de radio. Tous ces avantages seront accordés sur présentation de la carte de l'année.

Les membres participants, sur présentation de leur carte auront accès à la bibliothèque, aux conférences pourront assister aux visites d'usines, d'aéro-ports, etc. Ils bénéficieront d'une réduction pour la visite du Salon de moitié pour assister aux organisations du Club (sauf banquet et bal, de 20 p. 100 pour les vols d'initiation. Enfin, ils pourront suivre les cours.

Art. 14. — Le jeu et toutes discussions politiques et religieuses sont formellement interdits dans les réunions.

Art. 15. — En cas d'infraction grave aux statuts, aux lois de l'honneur ou d'actes ayant lésé les intérêts de la Société, le Comité pourra, à la majorité de 7 membres, prononcer l'exclusion du membre qui s'en sera rendu coupable, lequel aura été convoqué et entendu.

Art. 16. — L'Association décline toute responsabilité en ce qui concerne les accidents de toute nature pouvant survenir à ses membres pendant les expériences organisées par la Société ou entreprises individuellement par les membres.

Art. 17. — L'association est représentée dans tous les actes de la vie civile par son Président actif.

Art. 18. — Les cotisations annuelles sont dues à compter du 1^{er} jour du trimestre et payables dans le courant du 1^{er} mois.

Art. 19. — Tout membre qui n'a pas notifié par écrit avant expiration de l'année, son intention de cesser de faire partie du Club reste débiteur de sa cotisation pour l'année suivante.

Art. 20. — En cas de dissolution de la Société, l'actif sera versé à une autre société locale ayant un but analogue, ou à la Caisse de Secours de l'Aéronautique.

Art. 21. — Toute admission d'un membre implique pour ce dernier complète adhésion aux statuts ainsi qu'aux modifications qui pourraient y être apportées ultérieurement par la majorité absolue des membres à jour de leur cotisation.

La Société a été déclarée à la Préfecture de l'Eure, le 15 mars 1920 sous le n° 1 504

L'AÉRO-CLUB DE L'EURE est affilié à la "Fédération Nationale Aéronautique"

L'AÉRO-CLUB DE L'EURE est reconnue Société agréée sous le n° S. A. C. 13.817 depuis le 27 octobre 1920

EVREUX, le 22 Mars 1929

VISITE DU TERRAIN

Accompagné de MM. PORTEVIN
BROCHARD

RESULTAT DE NOS PREMIERES CONSTATATIONS

TERRAIN

Son étendue nord-sud est beaucoup plus importante qu'elle apparaît vue de la route PARIS-TROUVILLE, ceci est dû aux nombreuses tranchées et ouvrages divers établis par l'autorité militaire qui s'avancent très en avant vers le centre du terrain.

On peut du reste en fixer la limite approximative étant placé sur la route PARIS-TROUVILLE, en la fixant à hauteur de deux pommiers que l'on aperçoit au milieu de la plaine .

Ce qui marque un avantage très grand en vue de son exploitation est la vaste étendue de champs cultivés à proximité du terrain, sans obstacles, autorisant un atterrissage forcé sur eux dans de très bonnes conditions avec le minimum de chance d'accident .

Les arbres bordant la route PARIS-TROUVILLE n'apparaissent pas comme devant être obligatoirement abattus quoiqu'il soit utile de ne pas les perdre de vue, mais il faudrait envisager d'en élaguer quelques uns trop hauts, afin de donner à leur sommet une ligne d'ensemble de hauteur régulière, en particulier, de deux très rapidement, situés direction nord-est et placés dans un passage très fréquenté habituellement par les avions.

Ce qu'il faut obtenir le plus rapidement possible de l'autorité militaire consiste dans le déplacement des ouvrages et tranchées précitées vers la limite sud du terrain qui en assureraient la fermeture et rendraient son accès facile aux avions sur toute son étendue .

Il ne faut pas perdre de vue en effet que les M3 de terre à déplacer sont importants .

Sur ce terrain, il y aurait lieu de prévoir d'urgence un cercle d'atterrissage placé en conséquence, tracé et entretenu à la chaux par le gardien, pour en faciliter l'utilisation comme signalisation à l'atterrissage .

HANGAR

L'état général du hangar BELLENGER est satisfaisant, étant de très bonne construction; néanmoins, des petits travaux sont à envisager au point de vue maçonnerie, très peu importants dans le hangar proprement dit, un peu plus importants dans le logement mitoyen du hangar.

Ce qu'il importe d'effectuer dans le délai le plus court est une réfection extérieure de peinture ayant pour but d'éviter que les portes souffrent des intempéries, ce qui existe actuellement et donner ainsi à ce hangar un air de vitalité.

De même, profiter de cette occasion pour choisir une teinte de fond sur laquelle viendrait se détacher l'identification nécessaire au développement du terrain d'aviation; sur le pignon avant "Station d'Aviation d'EVREUX" par exemple, sur les portes répéter d'un très grand modèle les armes qui auront été choisies comme insigne de L'AERO CLUB de l'EVRE exploitant le pignon côté droit qui est en pleine vue de la route PARIS-BROUVILLE venant d'EVREUX: AVIATION D'EVREUX.

J'ai pensé proposer comme teinte: fond blanc, lettres bleues ornées noir.

Et, dans ce but, pour en fixer les frais, j'ai prié M. NICOLAS peintre à EVREUX, membre actif de la Société et sans engagement, de nous transmettre un devis d'exécution en détachant les frais afférent au hangar et logement du gardien.

De même, procéder à la remise en état des gouttières et descentes d'eau pour lesquelles j'ai demandé un devis d'exécution à M. HERBERT à GRAVIGNY, dans les mêmes conditions, afin d'être fixé sur leur importance.

DEPOT ESSENCE ET HUILE

Un dépôt d'essence et d'huile est nécessaire, pour l'huile aucune difficulté pouvant être en bidons, pour l'essence, il y a lieu d'envisager une citerne placée à l'angle côté du terrain avec son distributeur spécial prévu posé à la hauteur type pour déverser l'essence dans les réservoirs supérieurs d'avions; à ce titre, nous pourrions demander des conditions parmi les membres du Comité, à Monsieur BOULAY, notre Trésorier, documenté sur cette question.

Ministère
de l'Intérieur

République Française

Direction du Personnel
et de
l'Administration Générale

Paris, le 10 10 1930 19

3ème Bureau
-000-

Agrément.
-10001-



Le Président du Conseil,
Ministre de l'Intérieur,
à Monsieur le Préfet de l'Eure.

ord

M. le Sous-Secrétaire d'Etat de l'Education Physi-
que vient de m'informer qu'à la date du 22 Octobre der-
nier et sous le N° 13.817, il a accordé l'agrément à
à la société "Aéro Club de l'Eure", à Evreux,

dont la demande avait fait l'objet d'un avis favorable
de ma part.

Pour le Président du Conseil,
Ministre de l'Intérieur:

Le Directeur du Cabinet,
du Personnel et de l'Administration Générale.

Dequay

*Copie
à M. le
Préfet de l'Eure
le 10/11/30*

Ministère de l'Air

35, RUE S^t DIDIER (16^{me})

TELEPHONE
PARIS 03-80
PARIS 03-80
INTER-PARIS 00 1 30

AGENCE TELEGRAPHIQUE
AEROMARITIME
AIR, PARIS

SECRETARIAT GENERAL
3^e BUREAU

NOTE - Les réponses doivent
mentionner les références ci-dessous
et être datées

15649 S.G.L-3

Objet:



DEC 1930 192

LE MINISTRE DE L'AIR

A MONSIEUR LE PREFET DE L'EURE

En réponse à votre lettre du 5 Novembre,

j'ai l'honneur de vous faire connaître que l'Aéro-Club
de l'EURE a été agréé, le 22 Octobre 1930, par le Sous-
Secrétariat d'Etat de l'Education Physique, sous le
N° 13.817.

Je vous signale que mon Département, consi-
té en Juin dernier sur l'opportunité de cet agrément,
avait émis un avis très favorable.

P. Le Ministre et P. G.
Le Conseiller d'Etat,
Secrétaire Général du Ministère de l'Air

Louis Lantier

premier rapport financier

(août 1929)

Messieurs,

Je vous prie de vouloir bien prendre connaissance de la situation financière de votre Société à la date de ce jour.

<u>DEBITES</u>		<u>RECETTES</u>	
Salaires payés en espèces	75.333.20	Versements.....	69.704.90
Factures.....	4.251.20	Chèques postaux	2.330.
à Payer.....	2.068.35	Valeurs à recouvrer	2.050.
		espèces.....	50.
<hr/>		<hr/>	
Total.....	81.652.75	Total.....	74.134.90
Balance déficitaire	7.554.85		

Bien que déficitaire la situation de votre Société semble normale si l'on considère d'une part son début, puisque de formation récente (Six mois à peine) et si l'on veut bien considérer les acquisitions qui ont été faites.

Nous avons à ce jour 298 membres se décomposant comme suit:

2	membres à vie
3	" Bienfaiteurs
19	" Fondateurs
237	" Actifs
37	" Participants

A ce sujet j'ai le regret de vous faire constater qu'il y a malheureusement q. q. membres Actifs et Participants qui n'ont pas encore versé leur cotisation, c'est la raison du chiffre de 2.050 Frs porté en recettes sous la rubrique " Valeur Recouvrer "

Le Calc des "AILES" du 12 Avril nous a laissé en déficit de Frs 206.30

La fête du 23 JUIN a été plus heureuse.
Nos recettes se sont élevées à Frs 57.104.30
Nos dépenses pour ce la organisation et y compris q. q. frais supplémentaires à Frs 47.034.80
Ce qui fait ressortir un Bénéfice de Frs 10.069.50

Dans ce chiffre de 47.034.80 de dépenses je relève une somme de 2.143 Frs représentant les piquets de clôture, matériel restant acquis à la Société et qui pourra servir à nouveau lors d'une prochaine manifestation.

D'autre part la Société a fait les acquisitions

Achat d'un rouleau Frs 1.000.00
Achat d'un appareil HARKNOR N. 3. 12 Frs 1.000.00

Frais de transport jusqu'à EVREUX Frs 12500

Achat d'un démarreur "DOUILLERET" Frs 750

Il résulte de cet exposé quasi nous n'avions pas cherché à donner à notre Société une vitalité aussi forte et aussi rapide nous n'aurions pas eu à déplorer deux accidents purement matériel qui nous ont coûté pour le 1er 3:136.70 et pour le 2nd un premier versement de Frs 3.000 somme d'ailleurs comprise dans le bilan que je vous ai déclaré plus haut.

Mais, il fallait aller vite et c'est là toute notre excuse.

On ne pouvait concevoir un AERO-CLUB sans Avion qui se destine être un résultat encourageant que celui obtenu en six mois par votre société partie de zéro et possédant aujourd'hui par ses propres moyens un matériel convenable.

Cet déficit sera d'ailleurs vite comblé par les projets conçus par votre Président et son comité et qui sont actuellement à l'étude.

Je termine Chers Camarades, en vous adressant un vibrant appel pour faire autour de vous le plus d'adhérents à notre société naissante et qui pour vivre a besoin de beaucoup d'argent.

en février 1932, un RAPPORT A LA CHAMBRE DE COMMERCE D'EVREUX précisait:

"parti sans capital, ce qui paraît une hérésie, mais grâce au concours de la Chambre de Commerce qui a permis l'ouverture d'un compte débiteur à la Banque Commerciale et Industrielle de l'Eure, l'AEROCLEUB dispose aujourd'hui des appareils..., d'un matériel d'outillage nécessaire à leur entretien, des pièces de rechange...

"Il est évident que la valeur de son actif compense le déficit...

"L'AEROCLEUB DE L'EURE peut s'enorgueillir d'un pareil résultat. Il n'a pas été obtenu sans sacrifices pécuniaires de quelques-uns de ses dirigeants, sacrifices qu'ils ne peuvent malheureusement pas continuer indéfiniment.

"Ils ont pensé qu'ils devaient agir comme ils l'ont fait pour donner à l'AEROCLEUB DE L'EURE une impulsion et une vitalité dont le présent rapport donne l'aperçu. Mais ils pensent aussi que le moment est venu d'asseoir cette belle association sur des bases stables avec un budget régulier, condition essentielle de la continuation de l'oeuvre de développement et de propagande de l'aviation entreprise...

"...d'éteindre sa dette actuelle

"...d'avoir un fonds de caisse lui assurant le complément de recettes indispensables à son développement normal...

extrait du RAPPORT DU 15 FEVRIER 1932
à la CHAMBRE DE COMMERCE D'EVREUX

.....

le Club dispose aujourd'hui des avions suivants:

- 1 avion HD 14, 80 CV Rhône (spécialement destiné aux élèves-pilotes)
- 1 avion CAUDRON 232,95 CV (détruit lors d'un récent atterrissage)
- 1 avion FARMAN 202, 120 CV Salmson (appareil de grand tourisme)
- 1 MORANE 35 (destiné à l'entraînement)

.....

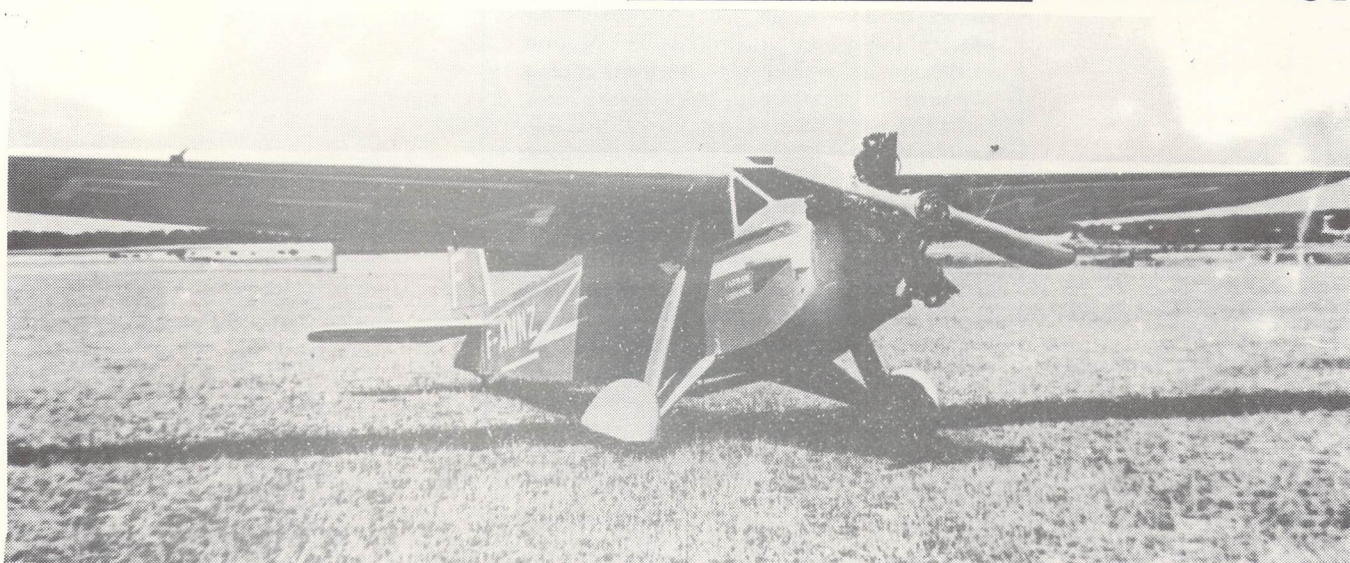
Les appareils sont régulièrement vérifiés par les soins du Bureau VERITAS, donnant ainsi toutes garanties aux usagers



— prototype CAUDRON 232 95 CV

première "casse" à l'Aéroclub, le
Caudron fut remplacé par un

_____ FARMAN F 402



3 AÉROPORT

L'œuvre accomplie par l'Aéro-Club de l'Eure a été possible grâce à la mise à sa disposition par la Chambre de commerce d'Évreux, du hangar Bellenger et du terrain lui appartenant, créés et primitivement exploités par la Société Civile d'Aviation fondée par M. Edmond Hée.

Toutefois, d'importantes améliorations ont été apportées pour répondre aux nécessités nouvelles.

Le regretté Rochard a été remplacé par un ménage de gardiens dont le mari est un parfait mécanicien chargé à demeure de l'entretien des appareils, de leur maintien en état de vol, de la propreté du hangar et des menues réparations.

L'Aéro-Club de l'Eure a fait installer par les soins de la Société des Pétroles Jupiter, un poste moderne d'essence Shell, un bureau attenant au hangar avec lavabos, W.-C., etc. . Cette organisation, la présence du mécanicien, le maintien du téléphone, le balisage du terrain, l'élagage des arbres, sur 700 mètres le long de la Route Nationale, son cercle d'atterrissage, et sa manche à air entretenus, ont placé le terrain d'Évreux en excellente posture pour obtenir d'être reconnu par le ministère de l'Air, Service des Bases, comme aérodrome officiel classé. Cette reconnaissance est maintenant imminente.

D'ores et déjà, plusieurs centaines de touristes aériens ont pris le terrain d'Évreux comme point d'escale particulièrement apprécié et les écoles d'aviation Farman, Morane et Blériot s'en servent régulièrement comme station d'atterrissage pour leurs élèves pilotes.

Utilisé par l'aviation depuis 1912, le terrain d'Évreux bénéficie d'un emplacement remarquable. Il se trouve à l'intersection des lignes aériennes suivant les courants commerciaux : Paris, Cherbourg et Amérique, Angleterre, Le Havre vers Orléans et le Centre de la France. La première ligne doublée de Paris-Deauville existe et fonctionne à la demande. La transversale Dieppe vers Bordeaux est envisagée. La troisième viendra certainement par la suite, d'où d'excellentes perspectives d'avenir pour le futur aéroport d'Évreux.

Le texte ci-contre est extrait d'un article paru dans l'"Aérophone" de janvier 1933 sous le titre: L'OEUVRE ACCOMPLIE. Il reprend intégralement et mot pour mot les termes du

RAPPORT A LA CHAMBRE DE COMMERCE

DU 15 FEVRIER 1932

(cité supra), sauf en ce qui concerne la "reconnaissance" par le SERVICE DES BASES; (en 1932, le Texte officiel précisait: "cette reconnaissance est retardée par l'impossibilité où l'AEROCUB DE L'EURE s'est trouvé, jusqu'à présent, de communiquer au SERVICE DES BASES des titres réguliers à la jouissance du terrain"; au début de 1933, la situation s'était visiblement clarifiée).

L'ARRETE MINISTERIEL DU 18 SEPTEMBRE 1934 autorisait l'Aeroclub de l'Eure "à établir un aérodrome privé, dénommé aérodrome d'EVREUX-LE COUDRAY...ouvert à la Circulation Aérienne Publique"

Ainsi les créateurs de l'AEROCUB DE L'EURE, loin de se limiter étroitement à la Vie Sportive de leur Association, avaient élargi leurs efforts à l'implantation d'un Aérodrome dans la Région. Ils ne s'en tinrent pas là; deux documents précisent le sens de leur action ultérieure:

- en 1935, "étude de l'installation électrique en vue du balisage de nuit; démarches à faire auprès du Ministère pour l'extension du Terrain" (procès-verbal de réunion du Comité du 22 juin),
- en 1936, "l'idée, par un échange avec l'Autorité Militaire, de transformer l'Aérodrome d'EVREUX en un aéroport agrandi et exclusivement Civil prend corps, grâce à la CHAMBRE DE COMMERCE D'EVREUX, tutrice et bienfaitrice, et à la bonne volonté de la MUNICIPALITE D'EVREUX et des collectivités intéressées", (l'"Aérophone" de Noël 1936- éditorial)

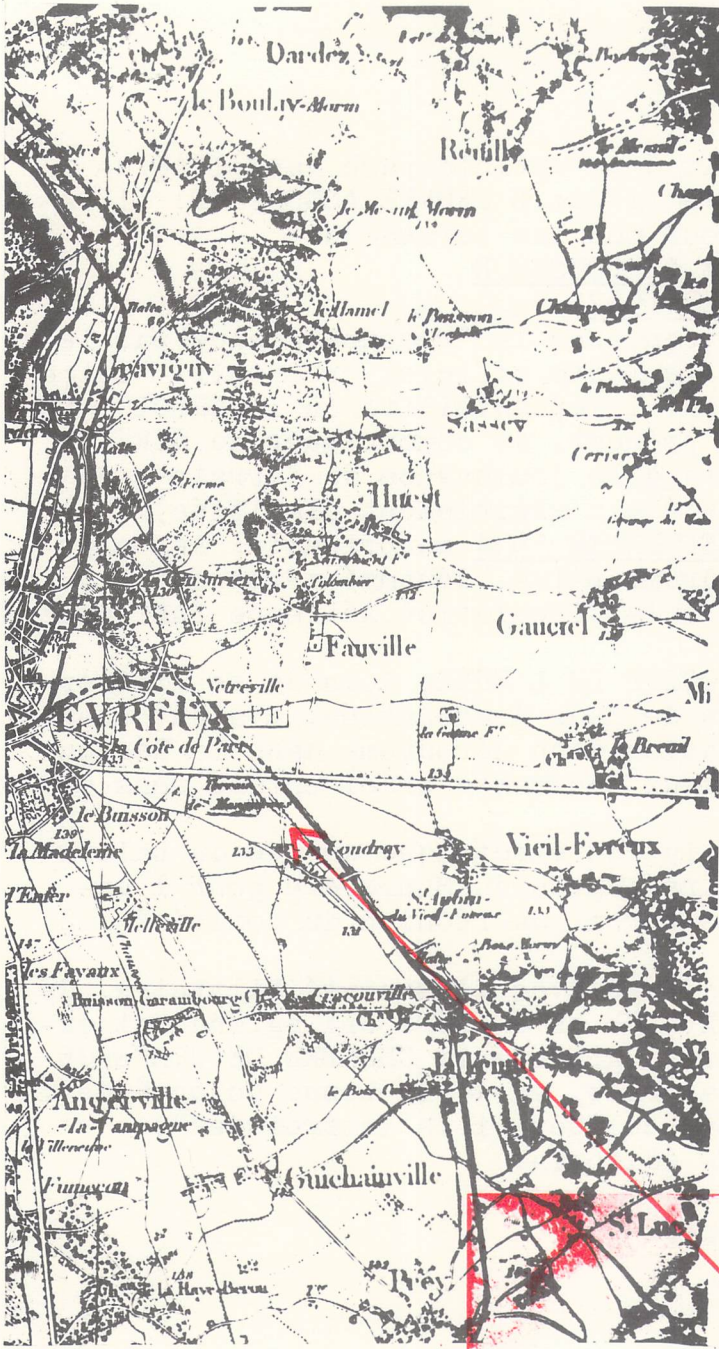
La Guerre vint tout interrompre.

pages suivantes:

1°- Arrêté Ministériel du 18.9.34

2°- Notice technique d'Agrément de "l'Aérodrome Privé d'Evreux-Le Coudray, ouvert à la Circulation Aérienne Publique, propriété de l'Aéroclub de l'Eure": plan de l'Aérodrome

3°- Le Comité de l'Aéroclub de l'Eure en mai 1932 (1ère page du premier "Bulletin de l'Aéroclub de l'Eure", père de l'"Aérophone" et ancêtre de "Contact").



AÉRODROME
ÉVREUX (Eure)
BELLENGER



LE MINISTRE DE L'AERONAUTIQUE

LE MINISTRE DE L'AERONAUTIQUE
LE MINISTRE DE L'AERONAUTIQUE
LE MINISTRE DE L'AERONAUTIQUE

Vu la loi du 31 MAI 1934.

Vu le décret du 12 OCTOBRE 1934.

Vu la convention intervenue le 12 Mars 1934 entre le Ministre de la Guerre et la Société Civile d'Aviation d'EVREUX.

Vu l'acte de substitution de la Chambre de Commerce d'EVREUX à la Sté Civile d'Aviation d'EVREUX intervenu le 18 Février 1934.

Vu l'acte de location, en date des 21 et 27 AVRIL 1934, passé entre la Chambre de Commerce d'EVREUX et l'Aéro-Club de l'Eure.

Vu la demande présentée par l'Aéro-Club de l'Eure, en date du 26 Juin 1934.

Vu l'avis favorable du Ministre de l'Intérieur en date du 14 août 1934.

ARRÊTÉ :

ARTICLE 1er. - L'aéro-Club de l'Eure est autorisé à établir un aérodrome privé, dénommé aérodrome d'EVREUX-LE-BOUCHER, sis sur la commune du VI I EVREUX.

ARTICLE 2. - Cet aérodrome, tel qu'il est décrit à la notice ci-jointe, est ouvert à la circulation aérienne publique.

PARIS, le 18 septembre 1934.

Signé : SWAEN.



Le 21 Août 1934.

Signature
même DIVISION :

[Handwritten signature]

MONDSTÉRE 10



SECTION DES ETUDES ET SIGNAUX

ATICE TECHNIQUE D'AGREMENT
DE L'AÉRODROME
PRIVÉ

D'EVREUX-LE-COUDRAY
[EURE.]

OUVERT A LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

Propriété de l'Aéro-Club de l'Eure

comprenant :

- a/ une notice
- b/ une carte au 1/50.000
- c/ un plan au 1/2500

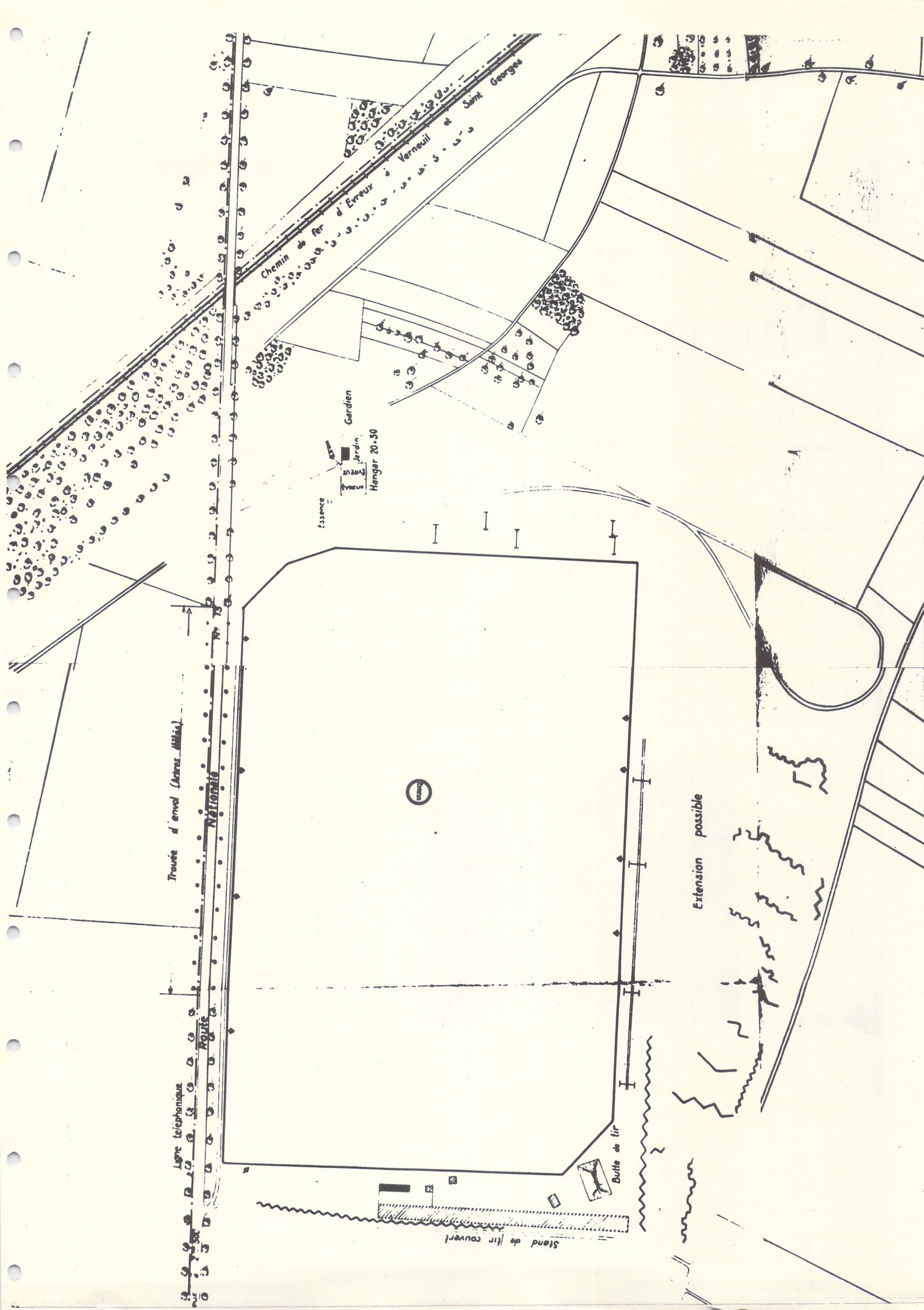
Département : Eure
 Arrondissement : Evreux
 Commune : *Le Gaudouy.*
Mairie d'Evreux



- Légende -

- Limite de l'aéro d'atterrissage
- Cercle de Signalisation
- Manche à air
- Balises
- Distributeur d'essence (serloren)
- Piste cavalière
- Sautours (haies)
- Lignes téléphoniques
- Ancennes tranchées

PLAN DRESSÉ PAR M^r GUILLoux le 9 Mai 1932



BULLETIN DE l'Aéro-Club de l'Eure

4 A 13 18817

COMITÉ D'HONNEUR

PRÉSIDENTS :

- M. le PRÉFET de l'Eure ;
- M. le Président du Conseil Général ;
- M. le Maire d'Evreux ;
- M. le Président de la Chambre de Commerce ;
- M. Maurice FARMAN, Constructeur d'avions.

MEMBRES :

- M. le Commandant BELLENGER ;
- M. Edmond HÉE.

COMITÉ ACTIF

MEMBRES :

- MM. Georges BERNARD, Industriel, Pilote, Evreux, *Président* ;
- Paul LEFEBVRE, Industriel, Observateur, Ivry-la-Bataille, *Vice-Président* ;
- JAUGEARD, Directeur de la Succursale Renault, Evreux, *Vice-Président* ;
- GOULARD, Inspecteur des Succursales Citroën, Paris, *Vice-Président* ;
- Marcel BOULAY, Lieutenant Aéronaute, Evreux, *Trésorier général* ;
- Henri GOBERT, Evreux, *Secrétaire général* ;
- COUPÉE, Directeur de la Succursale Renault, Louviers, *Pilote* ;
- CORBLES, Coornier, Evreux ;
- ALBERT, Industriel, Evreux ;
- Docteur ROMEYER, Tillières-sur-Avre, *Pilote* ;
- André LECOQ, Evreux, *Pilote, Trésorier adjoint*.

SIÈGE SOCIAL :
**CHAMBRE DE COMMERCE
EVREUX**

SECRETARIAT :
22, Boul. de la Buffardière

PERMANENCE :
25, Rue Chartraine, Evreux
Téléph. 577

AÉRODROME :
Téléphone : Evreux 2.00

Après un vote
d'ouverture
de meeting
par le Président
de l'Aéro-Club
de l'Eure.



Photo Gobert

Cliché Normandis.

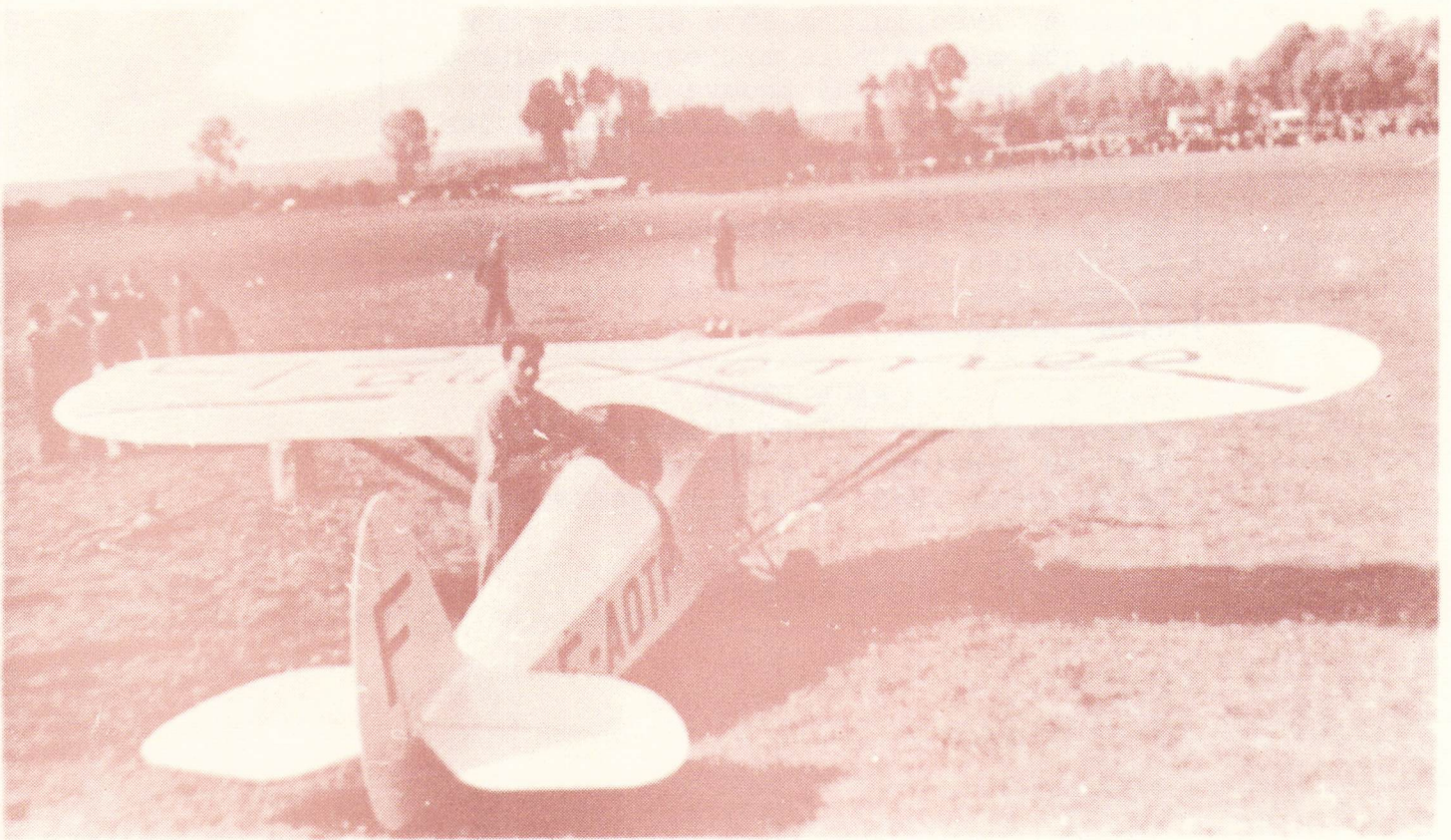
De gauche
à droite :
Le pilote Seitz,
M. Georges Ber-
nard, Président
de l'Aé-C. Eure.
Les pilotes
Delmas
et Guimond.

Avec l'ouverture du Terrain d'EVREUX à la Circulation Aérienne Publique, l'immense activité déployée par les Fondateurs de l'AEROCLEUB DE L'EURE portait son fruit. Il faut dire que, depuis sa création en 1929, l'Association connaissait une exceptionnelle intensité de Vie. Le premier Chef-Pilote, PAUL LEMÉE, lui avait apporté en 1932 son goût du Sport Aérien, sa jeunesse, son cran, son dynamisme. Avec lui, à côté du faste mondain qui marquait le milieu aéronautique de l'époque, EVREUX trouva les Valeurs vraies, la Joie, l'Enthousiasme, et les solides Amitiés entre ceux qu'habite le "sens de l'Air". Alors qu'au fil des années, reviennent des moments difficiles, il y a là d'encourageants souvenirs et de bien précieux exemples.

PAUL LEMÉE

Sous-Lieutenant Pilote Aviateur,
Mort au service de la France
le 30 avril 1940. Il avait trente ans.

au dos: **PAUL LEMÉE**
et son premier avion de Voltige
sur l'aile duquel il avait peint sa signature.
(collection Claude Lemée).



PAUL J. E. M. C.