

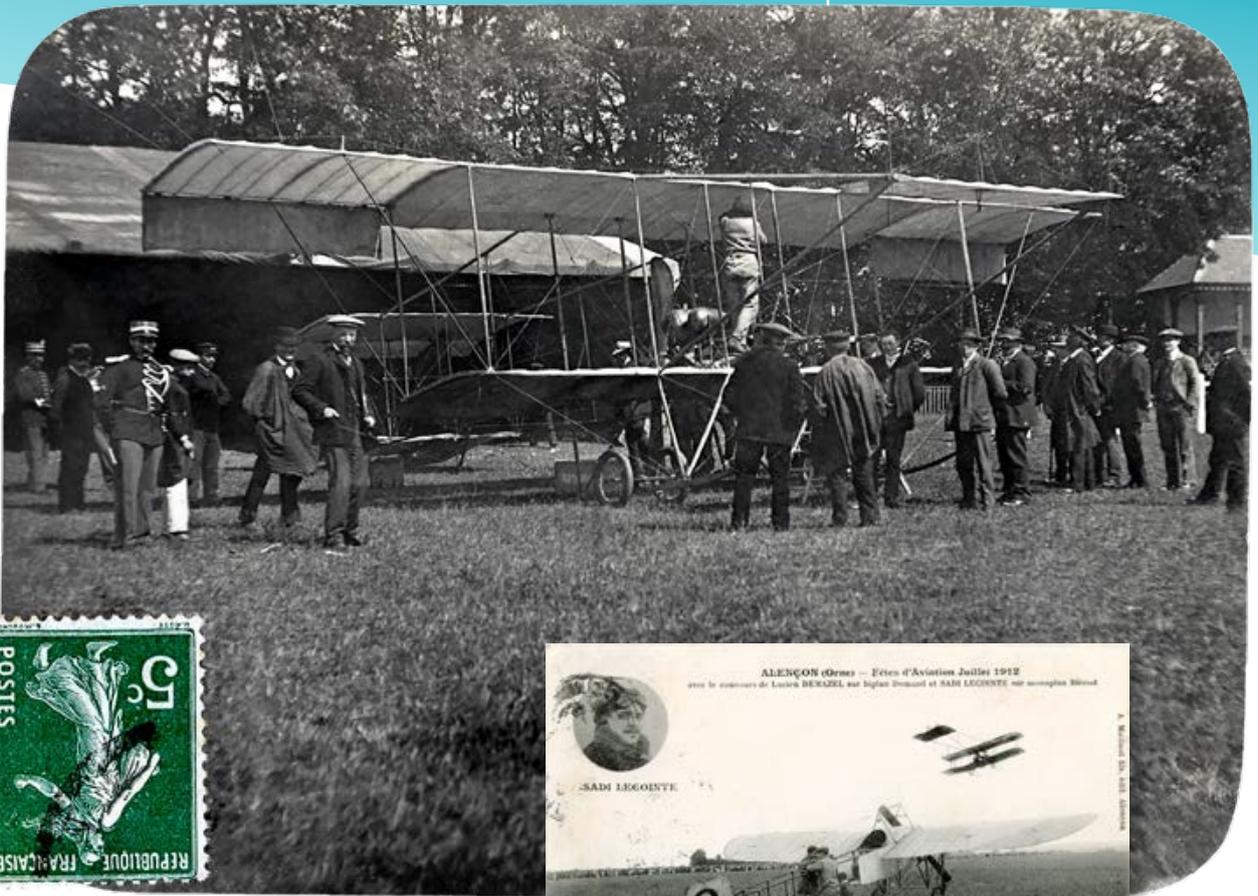
Du **ballon** à *l'avion*



*On prend de l'air
et de la hauteur à Alençon !*

Archives
municipales
d'Alençon





Fête d'aviation, Alençon, juillet 1912

en haut : biplan de Lucien Demazel sur le champ de manœuvres, carte photo 14 x 9 cm
AMA 4F15216

ci-contre : avec le concours de Lucien Demazel sur biplan "Demazel" et Sadi Lecoïnte sur monoplan "Blériot", cartes postales 14 x 9 cm, photos A. Maillaut fils édition Alençon, AMA 4F15665 (collection particulière Pascal Cordonnier) et 4F1848

Couverture

Illustration de couverture de l'almanach 1912 offert aux clients de la pharmacie Pesche, AMA 723 | Illustration extraite d'un tract de sensibilisation à destination des pilotes, collection particulière André Dutertre, AMA 6NUM3072 | Illustration de l'ascension du capitaine Charly dans une publicité annonçant la fête nationale du 14 juillet 1901, AMA 1116 | Vue aérienne d'Alençon, été 1960, collection Alain Gaunet, AMA 6NUM3233

Introduction

Lorsque l'aviation naît au début du xx^e siècle, elle n'est pas une idée nouvelle. Les représentations mentales de l'avion et de l'aviateur doivent beaucoup aux motifs millénaires à l'origine des mythes. Comprendre ce fait permet de mieux envisager la récurrence des figures mythiques antiques, en particulier Dédale, Icare et Hermès, dans l'imaginaire aéronautique. La conquête de l'air, depuis les projets d'aéronefs dessinés par Léonard de Vinci, démontre une volonté de l'homme de se libérer de la pesanteur terrestre. La définition d'une aviation pionnière coïncide avec la chronologie des inventions, des progrès techniques et de la modernité. Elle commence avec Louis Mouillard, Clément Ader, Otto Lilienthal...

Si l'aérostation prend son envol au xix^e siècle, l'aviation n'en est qu'à ses balbutiements. Il faut un véritable courage pour se reconnaître aérophile. Les pilotes sont alors très rares. Ce sont des inventeurs qui essaient souvent eux-mêmes leurs inventions, en les perfectionnant au fur et à mesure. Des hommes riches qui appartiennent à l'élite de la société : créer un avion coûte cher. Une des premières tentatives enregistrées est celle du français Clément Ader en 1890. Beaucoup d'autres pionniers vont effectuer leurs expériences, à l'instar du brésilien Alberto Santos-Dumont, du roumain Traian Vuia, du français Robert Esnault-Pelterie. Si l'histoire des sciences et des techniques retient que le premier avion digne de ce nom prit son envol le 17 décembre 1903 près de Kitty Hawk, en Caroline du Nord, il faut attendre les premières envolées du Mans et les démonstrations de l'appareil de Wilbur Wright (août 1908), l'exploit de Louis Blériot (qui effectue la première traversée de la Manche) en juillet 1909 ou encore d'Henri Farman (qui réalise le premier kilomètre en circuit fermé) pour saisir la portée de l'évènement.

Bien que située à proximité du Mans, Alençon entre à une heure tardive dans l'histoire de l'aviation, car il faut attendre 1912 pour que soit organisé le premier meeting aérien, une ouverture vers de nouveaux horizons.



◀ Carte postale (1908)

J. Bouveret, Le Mans,
collection particulière
Maryvonne Thoréton
AMA 6NUM983



Les multiples visions de l'aviation

DE L'AÉROSTAT À L'AÉROPLANE Les grandes fêtes aérostatiques

Congrès de l'association normande (15-19 juillet 1857), ascension en ballon sur la place d'Armes par l'aéronaute du gouvernement Alfred Rousiot
affiche, AMA 6F11214

Le premier contact des Alençonnais avec l'aviation n'est pas avec des « plus lourds que l'air » (les avions) mais avec des ballons. Si le ballon est la technique aérienne inscrite dans l'imaginaire commun depuis le XVIII^e siècle, les Alençonnais assistent à la première ascension en ballon, lors de la grande fête aérostatique organisée à l'occasion du congrès de l'Association normande, du 15 au 19 juillet 1857. Il s'agit d'un simple ballon captif piloté par l'aéronaute du gouvernement Alfred Rousiot, qui ne peut transporter que six personnes à son bord. Il est limité par un faible cubage, ne peut voler qu'à une hauteur relativement basse et ne reste que peu de temps dans l'air. Le gigantesque ballon captif posté au-dessus de la ville rend l'évènement impressionnant. Une sensation qui tient aux proportions importantes de l'aérostat. L'envolée en montgolfière conserve une connotation fantastique ou même magique.



Le 24 juin 1872¹, c'est au tour d'Eugène Godard de demander l'autorisation de disposer gratuitement de la place d'Armes (actuelle place Foch) pour y donner une grande fête aérostatique et populaire. Il reçoit une réponse favorable. Le conseil municipal lui propose de s'entendre avec l'adjudicataire « des droits de places » pour l'occupation du terrain et de payer le droit des pauvres, taxe alors imposée sur tous les spectacles de la ville. Une clôture de toile est installée pour y admettre le public moyennant rétribution.

Les ballons deviennent ensuite libres et permettent aux aéronautes de défier les hauteurs. Au fil des ans, les aérostats ont sensiblement évolué. Les constructeurs ont employé de nouvelles techniques, de nouveaux matériaux, le volume des ballons augmente, permet de voler plus longtemps, plus loin, et de transporter des voyageurs.

1. source : Propositions par les troupes de passage (1850-1881), AMA 2R26

Montgolfière Godard
affiche, AMA 291M



Feuillelet publicitaire de la maison Deloustau

1886
AMA 1911



En 1906, dans le cadre de la célèbre coupe Gordon-Bennet des sphériques, épreuve internationale, deux aérostiers français, Alfred Leblanc et Amédée Bastier, se posent à Alençon et sortent vainqueurs de la course à Paris.

Alençon, place d'Armes :
carte postale envoyée
par l'aéronaute Bastier
après son vol en ballon
en compagnie d'Alfred
Leblanc

carte postale, juillet 1906
AMA 4F15196



Le 2 mars 1909², la pose de la première pierre pour la construction d'un hôtel des Postes est réalisée en «grande pompe» avec un banquet, de la musique, etc.. Le clou du spectacle demeure l'enlèvement du ballon "La Ville d'Alençon", piloté par l'aéronaute Richard Maurice.



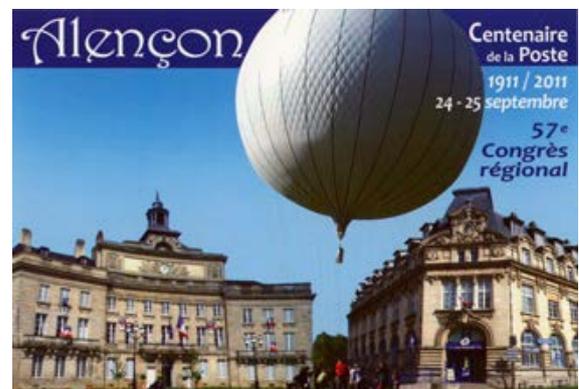
Alençon, place d'Armes : fête du 16
mai 1909, pose de la première pierre
de l'hôtel des Postes, enlèvement
du ballon "La Ville d'Alençon"

à g. : Pestier Greslebin édition, AMA 4F14462
à d. : ELD (Ernest Le Deley) éditeur, AMA 4F14527



Concours de musique 1913, place
Foch, ballon "L'Ouest-Éclair"

date d'utilisation 12 mai 1913
don AMBAA, AMA 4F14110



Carte postale
Centenaire de la Poste 1911-2011,
57^e congrès régional

Gérard Mareau, 2011
AMA 7197W25

Quatre ans plus tard, c'est à l'occasion du concours de musique que deux ballons décollent : "L'Ouest-Éclair" et "La Sarthe"...

2. source : Lettre de l'aéronaute Richard Maurice du 2 mars 1909, AMA 2611

Une nouvelle arme de guerre

À l'occasion de la guerre franco-prussienne, le 28 janvier 1871, le dernier ballon sorti de Paris assiégé porte à la France la nouvelle de l'armistice. Le "Général-Cambronne" atterrit à Sougé-le-Ganelon, au sud-ouest d'Alençon.

En 1911, les troupes aéronautiques, de formation hybride, sont administrées par le 1^{er} régiment du Génie et par l'école du Génie de Versailles. La loi du 29 mars 1912 consacre l'aéronautique comme arme aux côtés de l'infanterie, du génie militaire, de la cavalerie et de l'artillerie. Toutes les formations créées au moment de l'organisation de l'Aviation militaire se trouvent sous le commandement du colonel Voyer. La production des étoffes caoutchoutées et des cordages est augmentée, la forme du ballon captif est modifiée, le "Drachen" naît et prend la couleur orange qui est attribuée à l'aéronautique. Il est orné d'un écusson noir et d'un



chiffre orange pour les aéroliers. Le 6 octobre 1913, le colonel Bouttiaux, commandant du 1^{er} groupe aéronautique, délivre un brevet relatif à la conduite d'un aéronef au lieutenant Aveline suite à l'exécution de différentes ascensions³. Pendant la Première Guerre mondiale, les aéroliers mitrailleurs

3. source : Délivrance du brevet d'aéronaute au lieutenant Aveline, Arch. Dép. Orne 509J2

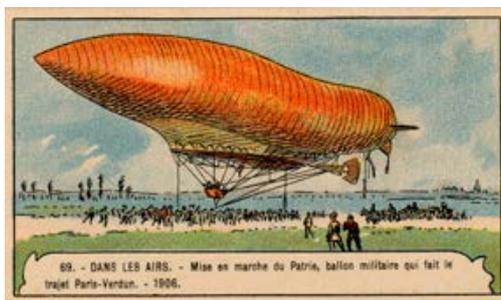


Croisière de Zeppelin, publication illustrée n°13 p 310, AMA 80J

abattent les avions allemands qui attaquent les ballons et permettent la descente des observateurs en parachute. Les ballons favorisent une surveillance permanente du territoire et offrent des renseignements précis et précieux, malgré une crainte associée aux dangers réels que constituaient ces embarcations pour ceux qui essayaient de les faire voler, notamment les risques d'incendie.

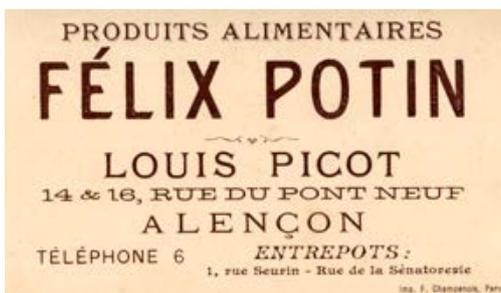
« Quand des Zeppelins j'entends le bruit des moteurs, sous mon pépín je me cache avec ma sœur »

carte postale illustrée
don de M^{me} Renard, 2018
AMA 6NUM510



"Dans les airs" :
image publicitaire de
la boutique de produits
alimentaires "Félix Potin -
Louis Picot"

(14-16 rue du Pont-Neuf)
recto et verso, imp. F-Champenois
AMA 94J



Les usages touristiques et publicitaires du ballon



Alençon, fête aux Promenades

photographie noir et Blanc,
Charles Loupie, Arch. Dép. Orne
75F110

Dès 1893, la pratique des voyages au long cours préfigure les usages touristiques du ballon, accompagne le développement de la navigation aérienne et des usages multiples des ascensions. Les ballons captifs sont également utilisés pour faire de la publicité. Le 14 juillet 1901, le public assiste à l'ascension en ballon-bombe du capitaine Charly aux Promenades, tout en faisant de la publicité pour la Bénédictine.

Programme de la Fête des fleurs (6 juin 1927) : organisation d'un rallye -ballon et ascension du ballon "La Ville d'Alençon" de 700 m³ monté par M. Ravaine

AMA 3R10



Les laboratoires R. G.⁴, propriétaires de la marque Febor, demandent l'autorisation pour l'exploitation d'un ballon captif au-dessus de la ville d'Alençon à des fins publicitaires. Du 24 au 27 novembre 1950, un ballon de 85 m³ provenant de l'armée américaine est fixé place du Champ-du-Roi. Sa hauteur n'excède pas 100 m au-dessus du sol.

Le photographe et aéronaute Félix Tournachon dit Nadar proclame dans la presse du 31 juillet : «Ce qui a tué, depuis quatre-vingts ans tout à l'heure qu'on la cherche, la direction des ballons, c'est les ballons... Vouloir lutter contre l'air en étant plus léger que l'air, c'est folie!». La primauté du plus «lourd que l'air» est proclamée. Malgré un déclin, la montgolfière connaît depuis les années 80 un regain d'intérêt. Elle n'est archaïque ni au temps de Louis Blériot, ni à la veille des premiers pas de Neil Armstrong sur la lune, ni à l'époque actuelle.

Fête nationale du 14 juillet 1901 : ascension du capitaine Charly

AMA 1116

4. source : Manifestations aériennes, Arch. Dép. Orne, 220W23



Demande d'installation du cirque Bouglione

correspondance 1936
AMA 7F19





Alençon, la place d'Armes : foire de la Chandeleur (au centre à droite, présence d'un cinématographe, à gauche panorama des actualités)

carte postale ancienne noir et blanc, édition Peslier Greslenin, cliché G. Martin
AMA cinématographe
AMA 4F13101

VERS DE NOUVEAUX HORIZONS

À la Belle Époque, l'analyse des documents montre combien l'aviation est une utopie vécue sur le mode collectif, spectaculaire, héroïque, sportif. Mais la guerre va se charger de réarmer le bras séculaire de la technique et du progrès, réorientant les logiques de la compétition vers des affrontements beaucoup moins symboliques. L'aéronautique, au même titre que le cycle ou l'automobile, introduit à la vitesse et à l'exploit sportif avant de devenir l'instrument d'une rationalisation.

L'aéroplane, élément de modernité

Le XIX^e siècle est l'épopée des transports. Tout change et l'homme rêve de planer avant de songer à voler. En ce début de XX^e siècle, l'avion apparaît comme la dernière nouveauté au goût du jour. En cela, il suit une lignée d'engins à moteur nés suite à la seconde Révolution industrielle, tels que l'automobile.

L'iconographie contemporaine fait des aéroplanes des avions qui incarnent le progrès et représentent le symbole de la technologie moderne au même titre que le train ou le bateau. Elle modifie la perception et évoque l'énergie avec les traits et la rotation de l'hélice qui représentent le mouvement et la vitesse.



Carte postale "Un bonjour d'Alençon"

Velouté 740, date d'utilisation 26 septembre 1912, AMA 4F13097

Les pilotes ont recours à l'ossature des cerfs-volants, aux moteurs de voitures, aux roues de bicyclettes, aux cordes de piano pour équiper et faire voler leurs

Carte postale humoristique à système couleur n°99

Artaud père et fils éditeur, Nantes, éditions Gaby, sd
AMA 4F13196

appareils. Largement médiatisés par la presse qui multiplie les reportages et photographies, ils utilisent les premiers cinématographes pour rendre compte de l'actualité de la conquête de l'air. Les exploits des « fous volants » sont de véritables événements historiques.

Carte postale souvenir d'Alençon n°15

Artaud et Nozais, Nantes, sd
AMA 4F14

En 1910⁵, la société Américaine des grandes tournées cinématographiques par automobiles propose une grande soirée de gala « *The New Kinétograph* ». Dans la deuxième partie du programme, il est prévu un grand succès d'actualité, « *La grande semaine d'aviation à Reims avec l'arrivée du Président de la République, les aviateurs Latham, Blériot, Fournier en plein vol, l'accident de Fournier...* ».

5. source : Théâtre, propositions par les troupes de passage (1908-1911), AMA 2R31

L'appropriation populaire

Plusieurs extraits des agendas du Gagne-Petit, diffusés à l'époque pour promouvoir le commerce, font allusion à l'aviation.

La rubrique humoristique de l'agenda de 1910 révèle des notables de l'époque qui, bien que passionnés pour « ce sport idéal » qu'est l'aviation et qui rêvent de « voguer dans l'azur de Paris à Calcutta, de San-Francisco à Pékin, sans bruit, sans secousse », n'en rencontrent pas moins des situations inconfortables et burlesques : la baronne voit sa toilette fichue en l'air par de la graisse d'un avion qui vient de la survoler, la peintre voit son paysage gâché par le grand-prix de l'aéro-club de Chantilly, le châtelain se désole de la détérioration d'une de ses statues et de ses massifs par le crash de l'"aéropolitain", tandis que la famille regrette le « bon vieux temps des automobiles » en voyant un pilote larguer au-dessus de sa table sa « boîte à ordures »⁶.

Almanach 1912 offert
aux clients de la
pharmacie Pesche

AMA73



Pour autant, l'agenda présente également à ses lecteurs les « vaillants aviateurs » de l'époque, ainsi que leurs appareils, avec une vision assez réaliste, considérant que « l'aéroplane n'offrira un mode de locomotion véritablement pratique que lorsque l'aviateur pourra emporter une quantité notable d'essence (...) et au moins un passager ou un certain poids de marchandises, soit une force ascensionnelle triple de celle qu'ont actuellement les meilleurs modèles (...) »⁷.

Si certains y voyaient le symbole du futurisme, l'aéroplane demeure avant tout un engin d'étude, d'expérience et d'exploit sportif réservé à quelques audacieux fortunés. L'aéronautique est essentiellement une histoire d'hommes, même si certaines femmes, de milieux sociaux plutôt aisés, se trouvent

confrontées à ces pratiques. Elle est aussi la forme la plus sélecte des pratiques d'agrément partagées par les *sportsmen* et par l'élite sociale rassemblés dans des cercles fermés.

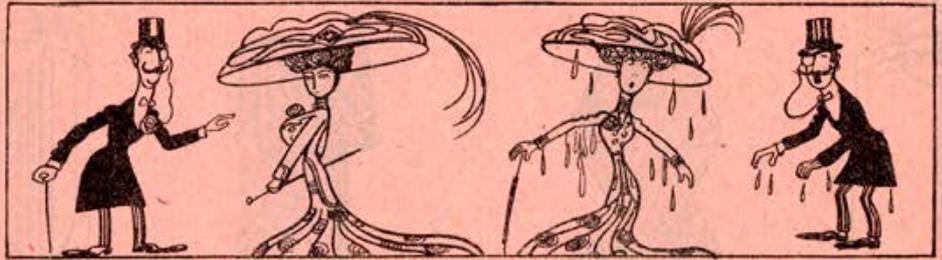
La famille Pesche détient une pharmacie sur Alençon. Elle offre à ses clients des almanachs, qui lui servent autant pour sa publicité que pour diffuser ses idées. En couverture de celui de 1912, on peut voir un pilote dans son avion, survolant une ville. Année qui coïncide avec celle de l'organisation du premier meeting à Alençon.



6. source : *Demain*, agenda 1910 du Gagne-Petit, p. 2d, AMA 146W

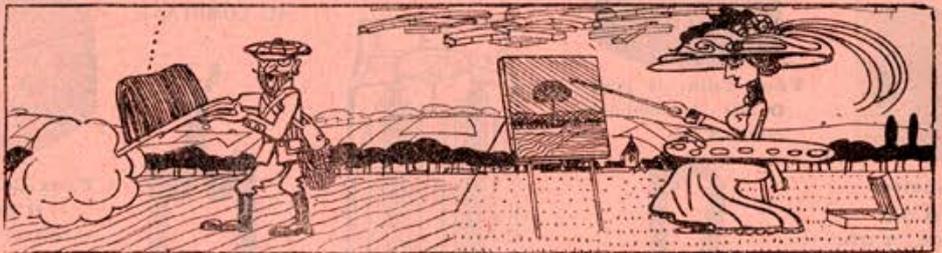
7. source : *L'aviation : Progrès réalisés, ceux qui restent à accomplir*, agenda 1910 du Gagne-Petit, p. 8d, AMA 146W

DEMAIN



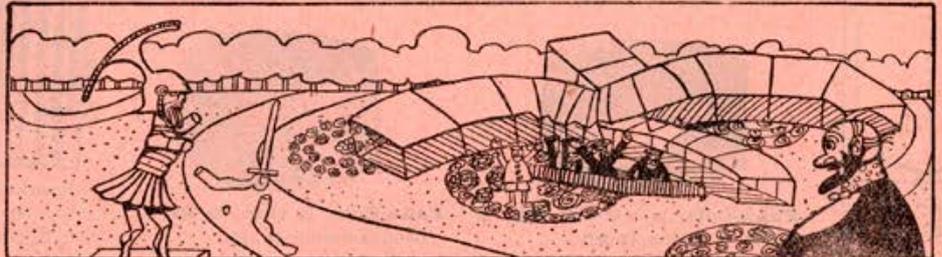
M. DE SNOB. — Voyager en aéroplane, c'est le sport idéal, on vogue dans l'azur de Paris à Calcutta, de San-Francisco à Pékin, sans bruit, sans secousse, c'est délicieux, n'est-ce pas, baronne ?

LA BARONNE DE PIAF. — Qu'est-ce que cela ? Horreur ! c'est de la graisse du moteur de l'aérobuis qui vient de passer au-dessus de nous ; ma belle toilette de mille cinq cents francs est entièrement perdue !



LE GROS BANQUIER. — Pif ! paf ! v'lan, mon coup est manqué, c'est mon portefeuille que me restitue, vide, mon caissier qui s'enfuit en Australie à bord d'un aérosteamer.

L'ARTISTE PAYSAGISTE. — Quel délicieux point de vue, quelle joie de peindre en plein air ! Tiens, le jour baisse, ah ! oui, j'oublie que c'est aujourd'hui le grand prix de l'Aéro-Club à Chantilly.



LE CHATELAIN. — Que vois-je ! mon coureur de Marathon, sans nez, sans bras, mes beaux massifs de fleurs dévastés ! C'est encore une panne de l'aéropolitain. Il faut que je me fasse assurer le plus tôt possible contre ces bolides d'un nouveau genre.



LE PÈRE DE FAMILLE. — Quel plaisir de déjeuner sur sa terrasse, entouré de sa famille et de ses amis ! cela a un charme tout particulier, à condition toutefois que le cuisinier d'un aérocar ne vide pas sa boîte à ordures en passant au-dessus de vous.

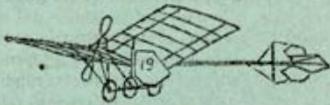
Ah ! où est-il le bon vieux temps des automobiles, des métropolitains !

11, RUE DU PONT-NEUF, ALENÇON

ATION

qui restent à accomplir

siècles engins ont esquissé des virages ; l'un d'eux, plus particulièrement en main, a pu en exécuter plusieurs de très réussis et est parvenu, le 13 janvier 1909, à conquérir le Grand Prix d'aviation de parcourant une



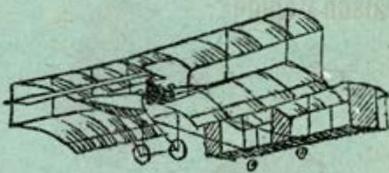
Aéroplane Santos-Dumont n° 19

boucle de plus d'un kilomètre et en revenant pour la première fois au point de départ, prouvant par là sa réelle dirigeabilité.

Toutefois, malgré les nombreuses expériences faites, le type de l'aéroplane remplissant le mieux les conditions voulues n'est pas encore fixé. Nous restons dans la période d'incertitude ; les lois de la résistance de l'air et du travail des hélices dans ce fluide ne sont pas encore nettement précisées ; les moyens de les satisfaire ne peuvent naturellement pas l'être mieux.

Aussi trouvons-nous une multitude de modèles de formes très différentes, qui, à peu de choses près, ont donné des résultats analogues.

Pour ne parler que des aéroplanes, nous en voyons de monoplans, c'est-à-dire à une seule couche de surface, dessinées généralement en forme d'ailes d'oiseau ou d'insectes avec une, deux, ou trois paires d'ailes (*Vuia*, *Santos-Dumont n° 19*, *Blériot*, *Esnault-Pelterie*, *De la Vaulx*). D'autres, au contraire, dits biplans ou cellulaires, ont deux plans paral-



Aéroplane Farman

Vainqueur du Grand Prix d'Aviation

èles à la façon des cerfs-volants Hargrave (*Santos-Dumont 14 bis*, *Delagrange*, *Farman*). Quelquefois même on trouve trois plans superposés (*Ellehammer*, *Zatho*).

Dans quelques appareils, une cellule, ressemblant en petit à l'aéroplane lui-même, sert d'équilibreur ou de gouvernail de profondeur ; elle est placée soit à l'avant soit à l'arrière ; parfois on en voit une à chacune des extrémités antérieure et postérieure.

Le gouvernail de direction est plus généralement un plan mobile indépendant, analogue à celui des bateaux et des dirigeables, poussé le plus en arrière possible ; cependant il est quelquefois placé au-dessous ou même en avant de

L'aviation : Progrès réalisés, ceux qui restent à accomplir, agenda 1910 du Gagne-Petit
p. 8d, AMA 146W

Demain, agenda 1910 du Gagne-Petit
p. 2d, AMA 146W

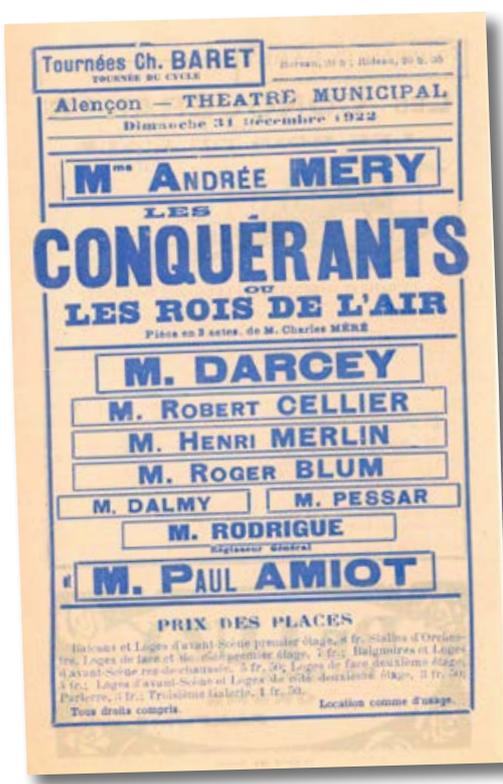
Propagande et médiatisation de masse

Pour populariser l'aviation et en même temps montrer qu'elle est bien plus qu'un sport, les adhérents à la Ligue française et les partisans de l'aviation offrent des analyses visionnaires des usages de l'aviation. Selon eux, l'avion est préférable à tout autre moyen de transport pour les trajets de longue distance, comme pour le survol des océans. Ils évoquent l'aménagement d'aérodromes en divers points du territoire, la mise en place de liaisons régulières, ainsi que la création d'un service aéropostal. Ils adoptent une démarche de vulgarisation scientifique destinée à toucher un très large public.

Les meetings vont être l'occasion de présenter aux Alençonnais l'aviation commerciale, au cours de matinées scolaires ou de conférences données par des personnalités de l'aéronautique. Ainsi, sous l'impulsion de Roger Hénault-Morel et de Félix Besnard Bernadac, président de la Ligue aéronautique de France, la Ville d'Alençon reçoit en 1923 l'aviateur Charles Robin et en 1930 le président du Club d'aviation légère «Wright-Léon-Bollée».



Programme de la Fête des ailes françaises
1^{er} mars 1930
AMA 3R10



Flyer « Les conquérants ou les rois de l'air », tournée Charles Baret
1922
AMA 2R44

La guerre marque la fin de l'aviation purement « sportive ». L'image de l'aéroplane, devenu « avion », ne sort pas indemne de ce théâtre de mort et d'atrocité qui marque l'entrée dans le xx^e siècle. La propagande sert alors la cause du devoir et de la défense de la patrie. Ainsi, dans le spectacle *Cœur de Française*, joué en 1916 à Alençon, le premier tableau est consacré à l'aéro de combat...

Il faut rassurer la population, soigner les blessés mais aussi prendre soin des veuves et des orphelins. Ce sera la principale mission des organismes de propagande aéronautique. L'association des Vieilles Tiges ou la Ligue aéronautique de France organisent des soirées de bienfaisance, une étape parmi d'autres. La propagande veut montrer aux Alençonnais qu'il existe plusieurs types d'aviation. Les conférences programmées au cinéma Le Familia – comme celles de 1923 ou de 1930 en présence de l'aéronaute le comte de La Vaux, fondateur de la Fédération aéronautique internationale – évoquent généralement des thématiques en corrélation avec l'avenir de l'aéronautique. La conférence de 1936 prévoit une séance sur le raid aérien Paris-Brazzaville qui vient de s'achever. Elle permet à la France de montrer la technicité de ses avions et de réaffirmer le lien entre la métropole et ses colonies. L'avion facilite le transport à coût réduit.

N° 107096

THÉÂTRE D'ALENÇON

DIRECTION DE M. *Edmond Souche*
REPRÉSENTATION DU 3 Mars 1937
Titre du Spectacle :

BORDEREAU DES DÉPENSES ET RECETTES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES	MONTANTS À FAIRE	RECETTES		PRODUIT
		DÉSIGNATION DES PLACES	PRODUIT	
Taxe de l'Etat		Stalles d'Orchestra		
Taxe municipale		Baignoires		
Énergie de passage		Lignes d'orchestra		
Droits d'auteurs dramatiques	20,3	Parquet		
Droits d'auteurs lyriques		Balcons		
Location de salle	12,50	Lignes de face		
Éclairage		Lignes de côté		
Electricité	2,9	Lignes d'orchestra		
Litiges	0,8	Lignes de face		
Chauffage		Lignes de côté		
Plombiers	1,5	Lignes d'orchestra		
Marchandise	3,8	Lignes de face		
Exploitation	0,8	Lignes de côté		
Charges de théâtre	0,3	Stalles de Biens		
Secours		Locations	11,2	2,8
Transport des bagages		Abonnements		
Chèques	5	Engagements		
Habillages à		Taxes		
3 Orchestre + 1 D.	1,6			
3 postes + 3 D.	0,9	Total général de la soirée	11,2	2,8
3 postes + 4 D.	2,5	Pris à déduire	4,1	1,7
Horaires	0,2			
Alim-buvette				
Agents de police	0,8			
Impression				
Affiches				
Distribution de programmes				
Locations de placés (sans repas)	14,50			
Orchestra				
	16,50			

Théâtre d'Alençon : bordereau des dépenses et recettes
3 mars 1937
AMA 2R47

ALENÇON - CINEMA FAMILIA

Mercredi 1^{er} Avril 1936
Matinée à 16 h. 30 - Soirée à 21 h.

UNE SEULE REPRESENTATION DE GALA CINÉMATOGRAPHIQUE
Sous le haut Patronage de la Société de Géographie de France
Président: M. le Maréchal FRANCHET D'ESPÈREY

PARIS-BRAZZAVILLE et Retour en AVION

17.000 kilomètres - Mars 1935
préface d'une CONFÉRENCE CAUSERIE
relatant avec humour les différentes péripéties de cette randonnée
faite et dite par:
l'Opérateur ayant accompli le Film
Georges BAYE

Globe Trotter et Reporter Cinématographique
Sociétaire de l'Association des Artistes Dramatiques
et Membre de la Société de Lecture et Méditation
Régisseur Général des « Studios Eclair » de 1919 à 1933
Titulaire de la Plaque Officielle de « Fondateur du Sahara »

Georges BAYE mandaté par le Ministère des Affaires Étrangères a présenté dans plusieurs Conférences à l'Étranger le Documentaire de la Traversée du Sénégal, Soudan et Sahara qu'il avait effectué en automobile et filmé à la suite de MM. Maginot, Messimy et le Maréchal Franchet d'Espèrey en 1930

Georges BAYE Day en avion des Opérateurs d'Actualité est le Premier Passage qui a effectué la liaison Paris-Alger Brazzaville et retour en Avion Voyage au cours duquel il a survolé et filmé le tragique accident de l'Avion de



Gouverneur-Général HENARD

Cette Représentation de HAUTE PROPAGANDE FRANÇAISE vous fera vivre pendant 2 heures 30 les événements de 90 heures de vol au-dessus de notre immense Empire Africain

Prix des Places: Consulter l'affiche de jour - Location comme d'usage

La Conférence inaugurale a eu lieu dans la Salle de Conférences de la Société de Géographie à Paris en présence de M. le Maréchal FRANCHET D'ESPÈREY, le 14 Juin 1935

Programme du gala cinématographique "Paris-Brazzaville et retour en avion" au cinéma Familia
1^{er} avril 1936
AMA 851

Affiche "Les fiancés de Rosalie et les fêtes de bienfaisance de la ligue aéronautique"
AMA 2R44

15th ANNÉE **Tournées Edmond SOUCHE** 15th ANNÉE
Administration: VILLA DES ROSES - PRÉ ST-GERVAIS

ALENÇON. - THEATRE MUNICIPAL

Dimanche 6 Février 1936

SOIRÉE BUREAUX 8 heures 1/2

DEUX REPRESENTATIONS EXTRAORDINAIRES
Sous le Patronage de la LIGUE AÉRONAUTIQUE de FRANCE

300 REPRESENTATIONS A PARIS **M. E. SOUCHE** 300 REPRESENTATIONS A PARIS
Rôle de Copral

LES FIANCÉS DE "ROSALIE"

L'immense Succès actuel de Paris - FOU RIRE

Pièce militaire en 3 Actes, de MM. MOUEZY-EON, auteur de TIR-AC-FLAC et DAVEILLANS

M. SOUCHE **M^{lle} BARBEROT** **M. BLANCARD**
M^{lle} LAURIANNE **M. DELAVAL** **M^{lle} Jane BERN**
MM. OSER, FONTAINE, De SERNY, VALLÉS, TURMONT et M^{lle} LEVRAL

An deuxième Acte: LE CHANT DES FUSILIERS MARINS, chanté par M^{lle} LAURIANNE et toute la Troupe

L'Oiseau de France sera vendu au cours de ces représentations au profit de la Ligue Aéronautique de France. Le produit net sera annoncé sur scène et les fonds versés à la caisse dont l'adresse aura été établie par des témoignages concordants.

PRIX DES PLACES: Balcons, 4 fr.; Parquet Orchestra, 3 fr.; Baignoires, 2 fr. 50; Premières Loges de Face, 3 fr.; 2^e Loges, 2 fr.; 3^e Loges, 1 fr. 50; Tribunes, 0 fr. 75.

Demi-tarif à MM. les Membres de la Ligue Aéronautique de France, sur présentation de leur Carte.

LIGUE AÉRONAUTIQUE DE FRANCE
COMITÉ D'ALENÇON
Siège Social: HOTEL DE VILLE

Alençon, le 14 décembre 1935

Répondu le 2 Janvier 1936

Monsieur le Maire,

D'après les renseignements que j'ai pu prendre ces jours-ci au secrétariat de la mairie, la date du samedi 1er mars serait libre à la Salle des Fêtes pour la soirée. J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir nous réserver la location de cette salle pour une soirée de propagande, conférence et programme musical organisée sous le patronage de la Ligue aéronautique d'Alençon.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments très distingués.

Le Président :

J. B. Bernard Bernadine

Soirée de propagande, conférence et programme musical : correspondance
14 décembre 1935
AMA 7F13

La propagande aéronautique passe aussi par la diffusion de films. Du 27 décembre 1935 au 2 janvier 1936, le film américain *Meurtre en plein vol*, réalisé par Phil Rosen, est diffusé. Ce film de série B est sans doute le premier thriller se passant à bord d'un avion de ligne. Il met en scène une collection stéréotypée de passagers qui vont réagir de manières diverses aux événements, ce qui en fait l'un des précurseurs de ce que l'on nommera le « film catastrophe ».

GRAND-CINÉMA

ROUBINE de l'après-midi 27 Décembre 1935 et jeudi 2 Janvier 1936

Admission: Roubine - FRANCE - BELGIQUE - SAISON

CONRAD NAGEL et FLORENCE RICE

MEURTRE EN PLEIN VOL

Réalisation de PHIL ROSEN

HARRY CAREY et EDWINA BOOTH

LE DERNIER DES MOHICANS

Après l'échec de la VÉRITÉ COOPER

R. LOISEAU
Le Capitaine
100 000 000

TU M'APPARTIENS
RÉVE DE MONTE-CARLO

CAVES MODERNES
Vins de France, de France, de France

Grand-cinéma : Programme
27 décembre 1935 - 2 janvier 1936
AMA 5B14

SPECTACLES AÉRONAUTIQUES ET FÊTES DES AILES

Fêtes d'aviation et meetings

L'organisation de fêtes d'aviation, ultérieurement dénommées « meetings aériens », renforce l'image sportive de l'aéronautique et de ses usages. La mise en scène de la performance, le culte du champion constituent autant de ressorts émotionnels sur lesquels joue la presse dans cette théâtralisation. Les pilotes font alors le tour de France pour démontrer leurs prouesses. Les organisateurs privés, la société de propagande aéronautique, sollicitent l'accord de la Ville d'Alençon pour l'organisation de ces fêtes. Ces manifestations sont transformées en de véritables fêtes populaires et sont très fréquentées. Quand l'occasion se présente, les familles prennent la pose devant un avion.

Deux de ces meetings vont se dérouler à Alençon avant la Première Guerre mondiale : du 29 juin au 14 juillet 1912 et les 26 et 27 juillet 1914. Les terrains d'aviation n'existent pas encore, et la longueur des décollages et la taille de la foule font porter le choix du lieu sur le champ de manœuvres ou le champ de courses. Le choix de cet endroit complique l'organisation de ces meetings, puisque si le terrain est propriété de la Ville, il a été mis à disposition du ministère de la Guerre et loué à un fermier pour pacage. Dès lors, à chaque meeting aérien, « la Ville est obligée de demander l'autorisation non seulement à l'autorité militaire mais encore au locataire⁸ ».

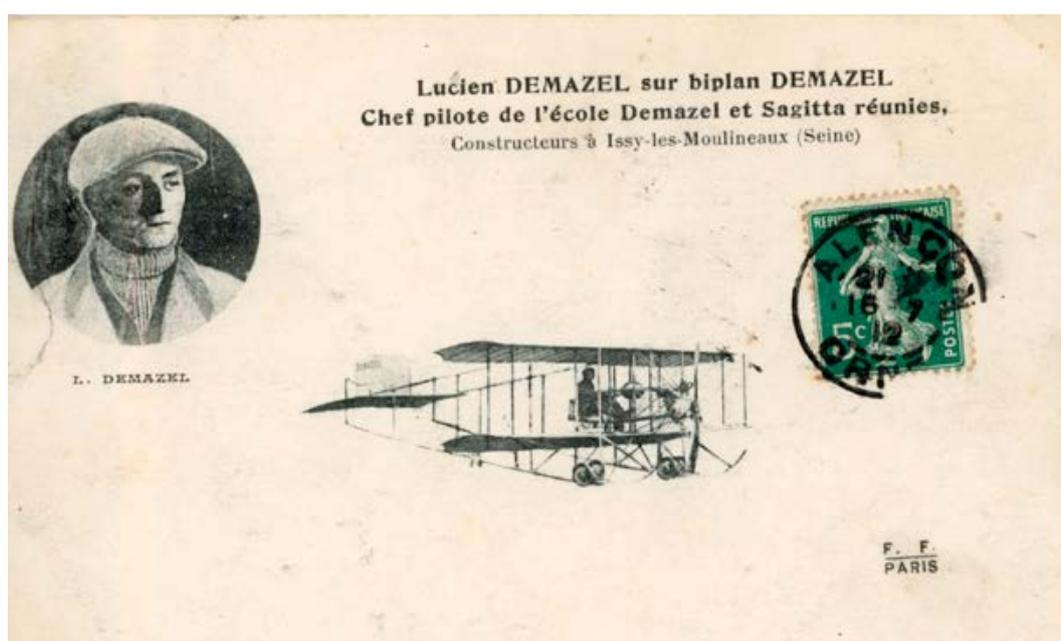
La révélation des premiers meetings

À l'occasion de la fête de l'agriculture de 1912, les 29 et 30 juin sur le champ de manœuvres, le programme comporte une « expérience d'aviation » mais le pilote, Armand Gobé, ne vient pas du fait des intempéries. Deux Alençonnais contactent alors le pilote Lucien Demazel, qui est à Couterne et qui accepte de venir le deuxième jour. Plus de 5000 personnes accourent pour observer le pilote effectuer trois vols et un survol de l'église de Montsort. Les prises de vues sont relativement rares. On utilise le procédé des cartographies illustrées pour remettre en perspective l'espace.

8. source : Délibération (23 février 1927), AMA 1D49

Carte postale en
photomontage standard
noir et blanc

Fernand Fleury (F. F. Paris),
date d'utilisation 16 juillet 1912,
acquisition 2020, AMA 4F15002





Carte postale en photomontage standard noir et blanc

date cliché 30 juin 1912, date d'utilisation 2 juillet 1912, Maillaut fils édition Alençon, acquisition 2020, AMA 4F15478



Carte postale en photomontage standard noir et blanc

date cliché 30 juin 1912, date d'utilisation 2 juillet 1912, Maillaut fils édition Alençon, acquisition 2020, AMA 4F15003

Le succès de cette première manifestation pousse la Ville à organiser un véritable meeting. Les 14 et 15 juillet, en marge des fêtes militaires, elle accueille Sadi Lecointe sur un monoplan "Blériot" et Lucien Demazel (qui revient) sur son biplan "Caudron". Le caractère nouveau de l'évènement pour Alençon explique la création d'un comité d'organisation spécifique.

Pour autant, peu d'infrastructures sont mises en places, puisque seules des rangées de chaises sont installées de part et d'autre de l'entrée du champ de manœuvres, avec un circuit distinguant les entrées et les sorties. La Ville d'Alençon craint de possibles incidents ou accidents et se couvre en contractant une assurance responsabilité civile avec la compagnie «La Prévoyance». L'accord fixe la prime à 350 francs (soit 175 francs par journée). Il faut dire que l'avion est encore un engin nouveau.



ALENÇON (Orne) — Fêtes d'Aviation Juillet 1912
 Lucien DEMAZEL sur biplan Demazel et SADI LECOINTE sur monoplan Bleriot

A. Maillaut fils, édit., Alençon



Alençon : fête d'aviation du 1^{er} juillet 1912
 photo et collection A. Maillaut fils
 édition Alençon,
 date cliché juillet 1912,
 date d'utilisation 14 août 1912
 AMA 4F14441

Si le pilote garde pour lui seul la magie du vol, les programmes relatent les exploits de chaque aviateur et les spectateurs s'empressent dans les meetings pour voir les aéroplanes voler. Les vols effectués par des *sportsmens* deviennent de véritables manifestations sportives avec des épreuves de vitesse, de hauteur, de distance. Les militaires et les gendarmes assurent la sécurité. La Ville apporte son soutien à cet évènement par le biais d'une subvention de 1500 francs. Des trains sont spécialement affrétés pour convoier les spectateurs. Ce ne sont pas moins de 15000 personnes qui se sont réunies route du Mans (d'après *L'Avenir de l'Orne*) pour voir les aviateurs faire leurs exhibitions et survoler la revue militaire au-dessus du champ de courses.



Alençon : fête d'aviation du 1^{er} juillet 1912
Ci-dessus : Lucien Demazel, sur son biplan "Demazel", partant exécuter son premier vol, AMA 4F14442
Ci-contre : "avec biplan 80 HP et monoplan, sous la direction de Lucien Demazel, chef pilote", AMA 4F14443
Ci-dessous à droite : Lucien Demazel, ayant exécuté son premier vol, reçoit des félicitations, AMA 4F13669 (A. Maillaut fils édition Alençon)



Alençon : fête d'aviation du 1^{er} juillet 1912
 A. Maillaut fils édition Alençon
 AMA 4F11848



Le meeting de 1914 (26-29 juillet)

Certains pilotes sont alors de véritables auto-entrepreneurs et louent leurs exhibitions. Les aviateurs Georges Lazard et J. Breton contactent tous deux la municipalité pour lui proposer des représentations aériennes avec des « boucles aériennes », des « loopings (the loop), des renversements sur l'aile, des vols la tête en bas » effectués à leurs « risques et périls » qui ont « fait accourir une foule énorme et fait de fortes recettes ». Le premier précise qu'il a déjà réalisé ce genre de figures à Chambois (dans l'Orne) et à Livarot (dans le Calvados). D'autres organisations proposent leurs services, telles la Haute école aérienne qui met en avant son pilote Pierre Chanteloup, « seul aviateur qui avec Pégoud accomplit les plus audacieuses prouesses scientifiques et de l'avis même de toutes les compétences, il est plus extraordinaire que le monoplaniste qui a enthousiasmé les Allemands ». Georges Lazard se voit confié l'organisation du meeting qui se déroule au champ de courses après accord de la société gestionnaire. Les tribunes de l'hippodrome sont occupées par une foule venue voir les prouesses du pilote Lanier.

L'entre-deux-guerres

L'arrêt de la guerre va remettre au goût du jour les meetings aériens et tenter de modifier cette image de sport dangereux en promouvant l'aviation civile – sans jamais oublier, néanmoins, ses potentialités militaires. Les meetings, très populaires avant-guerre, vont se développer d'autant plus que la Grande Guerre a nécessité la formation et le recrutement de milliers d'aviateurs, qui se retrouvent dès lors au chômage. Ils vont donc mettre à profit leurs talents pour gagner de l'argent et le moyen le plus simple pour eux est d'exhiber leurs capacités. Les constructeurs aéronautiques vantent les mérites de leurs pilotes pour vendre leurs représentations. On convie désormais parachutistes et pilotes afin d'offrir au public une palette variée d'activités : combats aériens, concours d'acrobaties, sauts en parachute et baptêmes de l'air, vol en formation d'unités... Certaines de ces manifestations permettent de présenter les nouveautés aéronautiques.

La direction du journal *L'Ouest éclair* organise le meeting du 29 mai 1921 qui coïncide avec la venue du ministre de l'Agriculture.

Le meeting de 1922

Roger Henault-Morel fait venir Blaise Trabaud pour réaliser des baptêmes de l'air au champ de courses avec son "Hanriot" triplace. En 1922, avec la participation de Fronval, il veut organiser une fête aérienne au champ de manœuvres. Le meeting prévoit trois pilotes – Blaise Trabaud (également organisateur de l'évènement), Alfred Fronval et Douchy – ainsi qu'une jeune parachutiste, Emma Le Roux. Il est prévu également des baptêmes de l'air pour des passagers, à bord d'un "Farman Goliath", un bombardier redessiné après la guerre pour le transport de passagers.

Le meeting de 1923 (19-20 mai)

Organisée par le pilote Finat, la « Grande fête de l'aviation » de 1923 marque un nouveau tournant dans les meetings alençonnais. Elle reçoit en effet le patronage du sous-secrétariat d'État à l'aéronautique et aux transports aériens. Le samedi, tandis qu'un avion "Caudron" est promené en ville, ailes repliées, le lieutenant Robin effectue des loopings, des retournements sur l'aile et des vrilles contrôlées sur son "Morane" au-dessus de la ville. Gabrielle Bolland, quant à elle, pilote un biplace "Caudron". Le dimanche, Alfred Fronval réalise des acrobaties, Line Paulet saute en parachute et des baptêmes de l'air sont proposés sur des "Goliath". Un simulacre de bombardement est effectué par les 31^e et 22^e régiments d'aviation de Chartres.

Le meeting de 1927

La fête d'aviation du 6 juin 1927 est organisée par le comité alençonnais de la Ligue aéronautique de France. Elle attire un public d'une grande diversité. Alors que sur la place d'Armes un ballon de 700 m³ est gonflé par M. Ravaine, beaucoup viennent admirer les exploits sportifs des pilotes Haegelen, Desmazières, Genin, Devoize, de la parachutiste M^{elle} Davillers et du trapéziste-parachutiste M. Charpentreau. Ils assistent au départ du rallye-ballon ou à la représentation d'une opérette bouffe intitulée *Là-Haut* au théâtre de verdure du parc des Promenades.

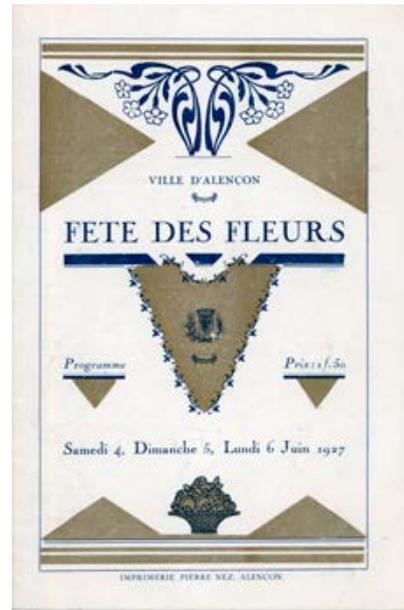


▲
Affiche de la Ville d'Alençon pour le meeting du 29 mai 1921
96 x 130, imprimerie G. Supôt
AMA 6F1937



Fête des fleurs (6 juin 1927) : affiche
104 x 186
imprimerie Laverdure
AMA 6F11236

Il n'y a pas de règle dans l'organisation de ces meetings. Si la Société de développement de l'aviation (SDA) est à l'origine de celui de 1929, la société aéronautique Borel gère celui du 8 août 1933 et c'est l'aéro-club de l'Orne qui organise celui du 21 juin 1936. Ces meetings ne rassemblent pas un grand nombre d'appareils ; ainsi six appareils vont évoluer des 5 au 7 septembre 1931.



Grande fête de l'aviation (1929) : programme
AMA 3R10

Fête des fleurs (6 juin 1927) : programme
AMA 3R10



Le meeting de 1931 (6 septembre)

Le chef pilote Max Knipping est chargé de régler son organisation, avec le comité des fêtes. Les aviateurs Lemoigne, Michel Detroyat et Marcel Doret (vols de haute école), Henri Bournat (acrobatie) sont de la partie, ainsi que Maryse Hilsz (avec son avion du raid Paris-Saigon). Le programme propose une fantasia, un concours d'atterrissage, un bombardement aérien d'une maisonnette, une course de vitesse, des sauts en parachute, des démonstrations acrobatiques. L'évènement attire plus de 6000 spectateurs et engendre une recette de 26000 francs.



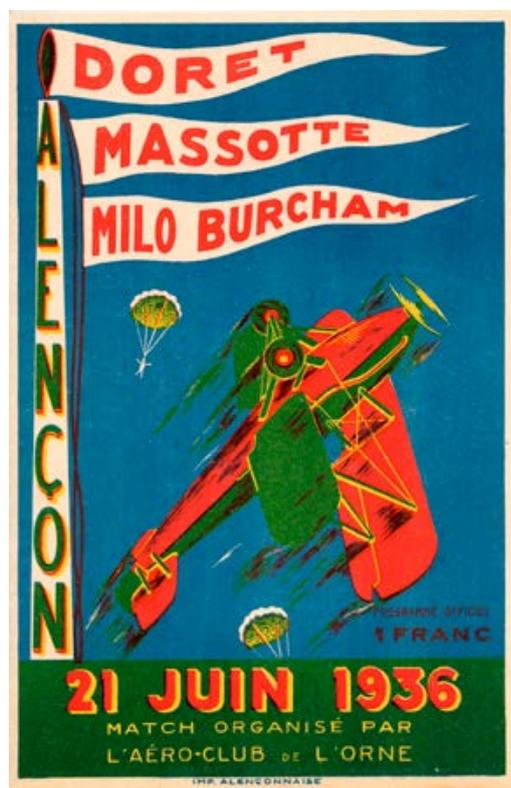
Programme de la manifestation aérienne du 5-6 août 1933

AMA 3R10

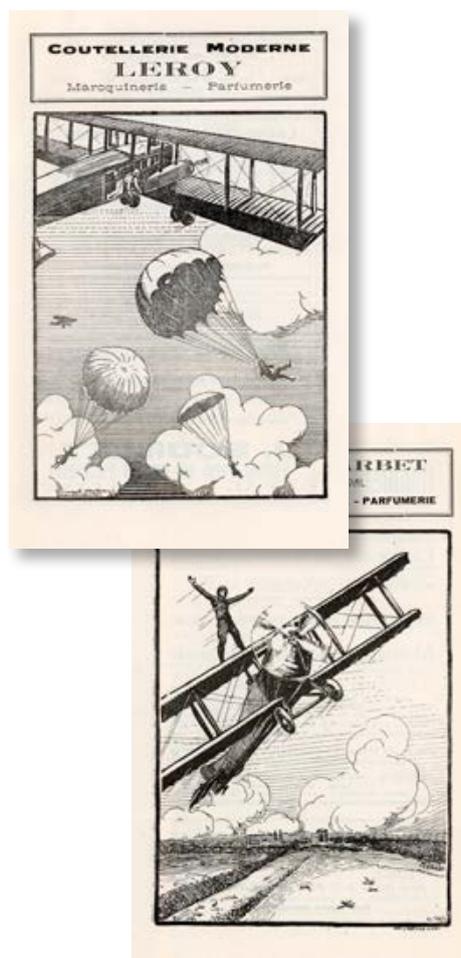
Le meeting de 1936

Le meeting du 21 juin 1936 est notable à plus d'un titre. Il est organisé autour d'un match entre trois pilotes : Marcel Doret, Louis Massotte et Milo Burcham. Des noms qui, pour certains, attirent à eux seuls des milliers de personnes. C'est grâce aux relations d'Émile Favriel que l'aéro-club peut faire venir de telles personnalités.

Louis Marcel Germain Doret, dit Marcel Doret, est alors le pilote français le plus connu. Issu de l'artillerie, il s'est engagé en 1918 dans l'aviation. Après la guerre, il devient ouvrier chez Renault, avant d'être remarqué par le constructeur Émile Dewoitine qui l'engage comme chef pilote d'essai. C'est à cette époque qu'il se distingue comme pilote de voltige, avec son "Dewoitine D27" aux ailes striées de rouge. Louis Massotte est également pilote de voltige aérienne et deviendra pilote d'essai pour "Blériot-SPAD". Enfin, Milo Burcham exerce la profession de cascadeur américain. Il bat le record du monde du vol le plus long sur le dos en 1933. Il est ensuite embauché en 1941 en tant que pilote d'essais chez Lockheed.



Le 22 mai 1938, l'aéro-club de l'Orne organise un concours de modèles réduits avec le soutien de la maison Tobler de Talence (Gironde) qui fournit les prix.



Programme de la manifestation aérienne de 1936

AMA 3R10

Jérôme Cavalli, champion de France d'acrobaties, au grand meeting d'aviation organisé par l'aéro-Club de l'Orne les 24 et 25 juin 1939
collection particulière Lelchat-Nicolas Marie
Françoise, Annick Lelchat, AMA 6NUM2917



Affiche du grand meeting d'aviation des 24 et 25 juin 1939
84 x 124 cm, imprimerie Laverdure
AMA 6FI623



39e congrès de la Fédération nationale des sous-officiers des armées de terre, de mer et de l'air : flyer et carte d'entrée pour le grand banquet
25 juin 1939, AMA 2613

Le meeting de 1939

Organisé par l'aéro-club de l'Orne à l'occasion de l'inauguration de l'aérodrome, le meeting des 24 et 25 juin 1939 intègre le rallye du Point d'Alençon. Plus de 7000 spectateurs assistent à la manifestation. Cent treize baptêmes de l'air sont effectués par Maryse Hilsz.



Grand meeting d'aviation de 1939

En haut : le "Morane-Saulnier" appartenant à Maryse Hilsz, AMA 6NUM2918

En bas : Le "Gourdou" appartenant à Jérôme Cavalli, AMA 6NUM2919



Bon à demi-tarif pour le grand meeting d'aviation des 24 et 25 juin 1939
imprimerie Laverdure, AMA 3R7



Les courses à étapes, rallyes du Point et tours de France

Grâce aux perfectionnements apportés aux avions, la notion de «course» fait également son apparition. Des courses à étapes sont organisées sur le modèle des concours automobiles et cyclistes de l'époque et aboutissent à l'organisation de rallyes.

En juin 1947, le rallye du Point d'Alençon consiste à rapporter cinq objets qui ont été adressés par télégramme et un sixième plus fantaisiste au choix du pilote (prix spécial pour celui qui aura choisi le plus fantaisique). Le point de départ est inscrit sur le carnet de bord des pilotes. Neuf appareils invités sont engagés dans la course : M. Malinvaud de Limoges sur "Gourdou", M. Goujeon de Villacoublay sur "Morane 502", M. Duperré d'Angers sur "Norécrin", M. Picquois d'Évreux sur "Morane", M. Landry de Toussus sur "Gerchais", M. Faure de Bernay sur "Buchet", M. Hunaut de Laval sur "Stamp", M. Cogne de Nantes sur "Morane 315" et le commandant Massard de Villacoublay, qui a encadré le chef-pilote de l'aéro-club de l'Orne Yves Lechat pendant la guerre. Avant d'atterrir, les aviateurs doivent repasser dans la ville dans un certain délai et voler à une altitude déterminée pour repérer les deux panneaux portant des lettres en noir disposées places Foch et Leclerc. Chaque concurrent gagne un prix : la coupe du conseil municipal pour le premier, la coupe de la chambre de commerce pour le second, la coupe de l'aéro-club de l'Orne pour le troisième et des mouchoirs brodés pour les autres.

Rassemblement à Alençon en 1954

De haut en bas :
L'AV36 | Le "Super Cab" | Vue générale | Le départ | 1^{er} prix du monoplace | Le CP "Émeraude" AMA 17F17500 à 17F17505



Le commandant Olivier Massard de Villacoublay collection particulière Lechat-Nicolas Marie Françoise, Annick Lechat, AMA 6NUM2953



Programme du rallye aérien du Point d'Alençon de 1949 AMA 3R10



**Tour de France aérien
1961**

lot de 4 photographies,
Photo-ciné Chevert, collection
particulière Alain Gaunet
AMA 6NUM3214 - 6NUM3217

Quelques membres de l'aéro-club participent aux rallyes internationaux : rallyes de Sicile, de Porto, de Tanger, d'Innsbruck, de Munich... L'aéro-club de l'Orne gagne le rallye de Tanger en 1964 et celui de Porto en 1965.

Le tour de l'Ouest aérien (1975, 1984) est une épreuve qualificative pour le tour de France aérien. En 1975, Martine Delaunay est vainqueur du tour de France aérien. Entre 1991 et 2000, Robert Lagarrigue, Alain Raison, Pierre Belair, Chrystel Nadeau et Fabien Gaucher participent à cette compétition.

**Départ de Robert
Lagarrigue pour le Tour
de France aérien**

collection particulière
Paulette Levillain
AMA 17F18072



En 2000 l'équipage alençonnais Chrystel Nadeau et Robert Lagarrigue défendent les couleurs alençonnaises et remportent la coupe du plus jeune équipage.

Chrystel Nadeau

ektachrome 2000
AMA 22F131

Le 1^{er} juillet 2001, l'aéro-club d'Alençon et de sa région célèbre le centenaire de la loi 1901 par une photo aérienne d'un grand logo humain sur la place Foch et un vol en patrouille au-dessus du parc des Promenades.

Du 30 septembre au 9 octobre 2002, pour le vingtième anniversaire du rallye Toulouse - Saint-Louis du Sénégal, l'équipage alençonnais François Klein (ancien pilote de chasse) et José Menendez (dirigeant d'entreprise) relèvent le défi. À bord du "Régent", ils participent au plus grand rallye aérien du monde avec 10000 kilomètres de parcours. Ils survolent l'Espagne et le Maroc pour terminer au Sénégal. Depuis sa création, 1000 pilotes de toutes nationalités y ont participé.



L'AVION DEVIENT INSTRUMENT DE GUERRE MODERNE

En France, dès 1912, l'association générale aéronautique appelle au cours d'une réunion à la Sorbonne à «augmenter considérablement» l'armée aérienne française par une souscription nationale auprès des communes. Une souscription qui s'inscrit dans l'air du temps puisque l'année précédente, 1300 francs avaient été recueillis par ce biais pour la construction d'un cuirassé pour remplacer Le Liberté, qui avait explosé le 25 septembre 1911. Celle-ci avait été refusée par le ministre de la Marine.

À Alençon, le conseiller municipal Deschamps appelle ses confrères à ce que la Ville prenne un rôle actif dans cette souscription : «*Ne pensez-vous pas, déclare-t-il, qu'Alençon, chef-lieu du département de l'Orne, soit tout désigné pour prendre l'initiative de cette souscription, en votant dès aujourd'hui une somme que vous fixerez vous-mêmes, [et] en y invitant par la voie de la presse les autres communes du département à imiter son exemple ?*». Il exhorte ses confrères à regarder en face cette situation où «*l'Allemagne cherche à nous ravir, dans l'air, la première place que nous devons conserver à tout prix*». Son discours est entendu par le conseil municipal, puisqu'il est voté dans le budget de 1912 une subvention de 1943,50 francs à l'association générale aéronautique pour répondre à son appel. Le montant est par la suite affecté à la construction d'un hangar «permanent». Des débats s'installent au sein du conseil municipal autour du principe de la militarisation de l'aviation ou de son financement. Les souscriptions soulagent les budgets militaires déjà fortement sollicités par la course à l'armement, l'achat d'appareils et la formation des pilotes.

L'avion, vecteur de mort

Dans le domaine militaire, les propagandistes rejoignent ceux qui, comme Clément Ader, ont pronostiqué l'utilisation de l'aéroplane pour la reconnaissance, la chasse, le bombardement et le transport des troupes. Les militaires intègrent l'importance potentielle de l'aéroplane comme élément tactique. Avec le déclenchement de la Première Guerre mondiale et l'apparition des premiers bombardements, l'avion devient une arme. Paris est bombardée par des petits avions en 1914, puis par des zeppelins entre 1915 et 1917, et enfin par des bombardiers lourds "Gotha" en 1918. L'agenda 1914 des magasins Gagne-Petit montre que bien que ces bombardements ne soient pas fréquents, ils n'en ont pas moins un effet psychologique dévastateur.

L'avion est vu comme porteur de mort – qu'il soit grand ou petit. Il donne à cette guerre moderne un caractère entièrement nouveau, puisque désormais même les populations civiles ne sont plus à l'abri, les bombes peuvent tomber n'importe où et sur n'importe qui.

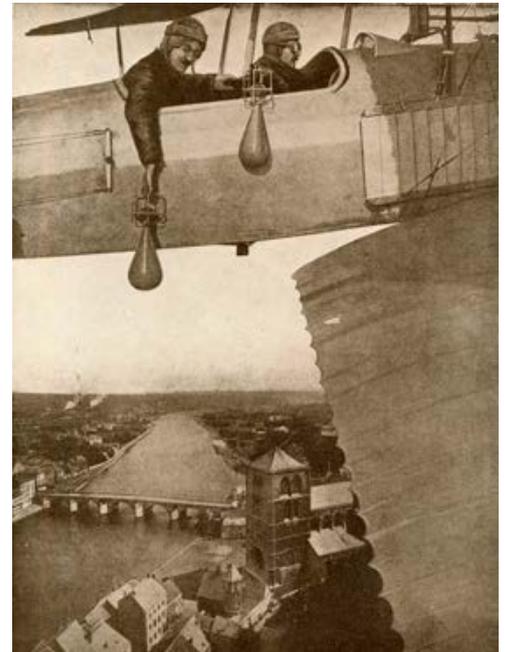
Pour rassurer la population à la fois sur les combats, sur le front et les bombardements qu'elle subit, la propagande officielle présente l'avion comme une arme dont la modernité montre la supériorité française, à la fois en termes technique et militaire.

La carte postale ci-contre montre un pilote lançant de son appareil une gerbe tricolore au-dessus de nuages de guerre et d'un chemin. La présence d'un garçon en uniforme français à côté d'une petite fille en habits traditionnels alsaciens suggère que l'avion est l'un des moyens qui permettra la victoire et qui fera revenir l'Alsace-Lorraine dans sa patrie française. L'aviation est instrumentalisée pour dépasser la dimension sportive et gagner une identité nationale.

"L'oiseau vainqueur",
carte postale patriotique
illustrée

collection particulière Nicole
Renard, don 2018
AMA 6NUM672





« Futurs poilus », carte postale patriotique illustrée

collection particulière
Nicole Renard, 2018
AMA 6NUM513

au centre :
« Un duel dans les airs »

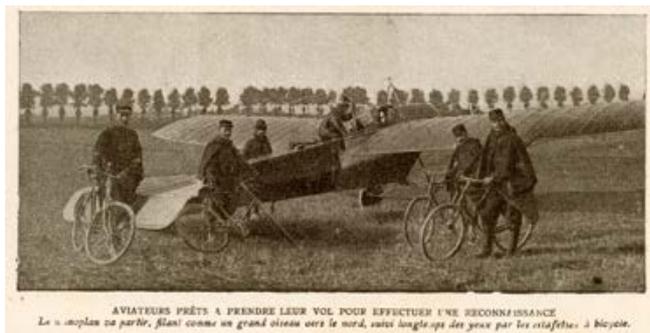
supplément de *La revue illustrée*
n°21 p. 490, AMA 80J

à droite :
« L'oiseau de mort »

supplément de *La revue illustrée*
n°9 p. 201, AMA 80J

Les aviateurs et engagés volontaires

Les énormes progrès réalisés par l'aviation au cours des années précédentes permettent une évolution de la tactique militaire. En 1914, les avions volent à 100 km/h et atteignent à peine 1000 mètres d'altitude. En 1918, ils dépassent les 200 km/h et grimpent à 5000 mètres. L'avion est utilisé pour la reconnaissance des tranchées ennemies en même temps que pour les combats aériens. L'aviation française comprend 25 escadrilles en 1914, 256 en 1918. Le 11 novembre 1918, cette aviation compte près de 90 000 aviateurs avec 3600 appareils engagés. Quelques Alençonnais tels que Albert Adam, Paul Anfray, Louis Barillet, Christian Bouquerel, Roland de Chambaudoin D'Erceville, Marcel Hébert, Jean Pichon, Henry Ponton d'Amécourt, Henri Renaud, Maurice Triollet et Gaston Trochery, sont affectés dans l'aviation après avoir suivi un entraînement intensif. Les pilotes de chasse reçoivent le titre d'as lorsqu'ils sont titulaires d'au moins cinq victoires homologuées au combat. Ce sont des héros classiques qui se sacrifient pour une cause : La France. Ainsi, l'aviateur Roger Vétillard trouve la mort au retour d'un bombardement des villes allemandes. Une dernière lettre explique qu'il est parti selon ce culte du devoir et qu'il souhaite être enterré à Alençon auprès des siens.



Les mécaniciens

L'appel des classes ne suffit pas pour alimenter l'armée. L'engagement est une autre voie de recrutement. Certains spécialistes qualifiés d'indispensables sont affectés selon leur demande à l'aviation. Pour Alençon, il s'agit principalement de mécaniciens et d'ajusteurs mécaniciens. Ainsi, Jean Georges Ernest Quellier, Charles Émile Ponchoux, Ernest Henri Beaussier, Ernest Georges Mahouet, Raymond Ferdinand Quellier et Joseph Queru sont envoyés au premier groupe d'aviation à Dijon ou au deuxième groupe d'aviation à Lyon. Marcel Lecauf s'engage quant à lui au tout début de l'année 1918 dans le premier groupe d'aviation. Les membres de ce groupe passent successivement par Dijon (à la fois école de pilotage et base aérienne), Bron (à côté de Lyon), Étampes et Avord (écoles militaires de pilotage).

Aviateurs prêts à prendre leur envol pour effectuer une reconnaissance

La publication illustrée, le panorama de la guerre de 1914 n°15, p. 346
AMA 80J



« Biplan "Ansaldo SVA 4", avion de chasse créé en 1917
collection particulière Paulette Levillain
AMA 17F18079

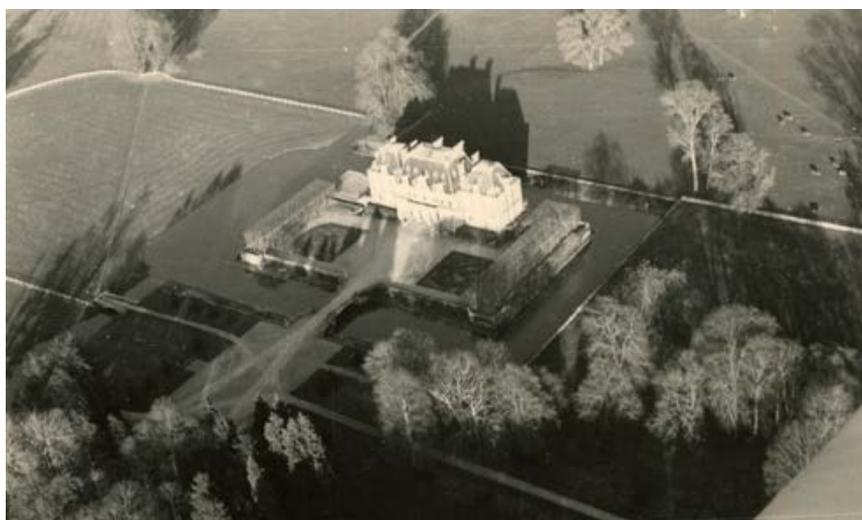
L'ENTRE-DEUX-GUERRES ET LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Vues d'en haut : le développement de la photographie aérienne

Depuis 1855, date de la première photographie aérienne prise par Nadar, les techniques se sont développées, les avions se sont perfectionnés et l'utilisation des photographies aériennes comme base de la cartographie s'est imposée. Lors du plan d'aménagement de la ville d'Alençon en 1929, les études sont effectuées à partir d'une campagne de photographie aérienne.

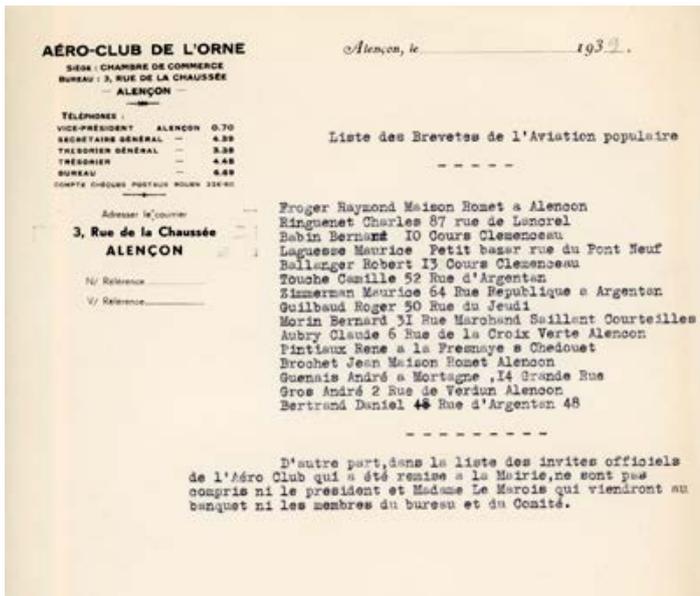
Vues aériennes d'Alençon,
été 1960

lot de 12 photographies noir et
blanc, collection particulière
Alain Gaunet
AMA 6NUM3218-6NUM3233



Se préparer à la guerre : la création de l'aviation populaire

Dès 1912, le conseil municipal engage des démarches auprès du ministère de la Guerre pour créer une école d'aviation militaire. Au début des années 1930, l'obtention des brevets du premier et du second degré est encore l'apanage d'une certaine élite, puisque le coût moyen de telles formations représente l'équivalent de deux fois le salaire mensuel d'un instituteur. En 1936, le ministre de l'Air Pierre Cot constitue l'Aviation populaire, qui se veut la traduction au point de vue aérien des objectifs du Front populaire : offrir une vocation aéronautique aux plus jeunes, quelle que soit leur origine sociale. L'approche de la guerre donne un autre objectif : imiter le voisin allemand en suscitant des vocations pour l'armée de l'Air et anticiper sur la formation des futurs pilotes. Le 23 octobre 1936, une section d'aviation populaire (SAP) est agréée à Alençon. Roger Hénault-Morel, Louis Beaudouin, Fernand Mourot, Marcel Hébert, Fernand Lansman et André Gros représentent le comité directeur. La municipalité met à la disposition de l'aéro-club le hall des marchandises de l'ancienne gare des tramways. Les cours prévoient de la mécanique, de la radio et de la navigation. L'aviation populaire est bénéfique pour l'aéro-club, qui relève en 1939 qu'avec son activité volante, elle lui « sert de publicité ». Le club regrette cependant que ces sections fassent « concurrence » aux aéro-clubs, et que le manque de communication freine l'élan mobilisateur des années précédentes.



Liste des brevets de l'aviation populaire 1939

AMA 2613

Départ du groupe d'aviation populaire de l'aéro-club de l'Orne [1937-1938]

collection particulière Lelchat-Nicolas
Marie Françoise, Annick Lelchat
AMA 6NUM2920

À gauche : Yves Lelchat

collection particulière Lelchat-Nicolas
Marie Françoise, Annick Lelchat
AMA 6NUM2922

À droite : Jean Simon avec son "Gourdou" (1945-1947)

collection particulière Paulette
Levillain, AMA 6NUM3234

l'ouverture d'un cercle fermé et la surreprésentation des cadres, des industriels et des commerçants de l'aéro-club n'est-elle pas à l'origine de cette hostilité ? Les membres de l'aéro-club de l'Orne regrettent également le manque d'équipement malgré les promesses de l'État. La baisse du nombre d'avions disponibles et l'augmentation des frais diminuent considérablement les activités de vol et provoquent des conséquences sur les finances. L'aéro-club de l'Orne appelle donc le ministère de l'Air non seulement à aider financièrement le club mais aussi à mieux rémunérer l'entraînement des pilotes réservistes. Quelques mois avant la guerre, l'aéro-club de l'Orne obtient par le ministère de l'Air un "Hanriot 14", un "Potez 43", deux "Lucioles", puis un "Cri-Cri" et un "Mauboussin". Dès le début de la guerre, le terrain de l'aéro-club devient une base d'école militaire accueillant le matériel et les pilotes en provenance de la région du Nord. Certains élèves de la SAP vont ensuite s'illustrer comme pilotes de la France libre, tels que Yves Lelchat qui intègre la Royal Air Force (l'armée de l'air anglaise), Jean Alexandre Brochet alias Jean Bruce vendeur au Gagne-Petit (créateur du héros OSS 117) qui passe son brevet de pilote à l'école militaire Morane d'Évreux, Daniel Riffard, Jean Simon, Raymond Froger... Il faut compter sur un entraînement régulier pour garantir l'efficacité d'un corps d'aviation, ce qui présuppose la professionnalisation de ce dernier.

Du 14 au 17 septembre 1937, des grandes manœuvres se déroulent sous la direction du général Héring, en présence du ministre de la Guerre Édouard Daladier, de celui de l'Air, Pierre Cot, du ministre de la Guerre britannique Hore Belisha, du général Gamelin et du sénateur de l'Orne Alexandre Millerand.



L'aviation a nettement progressé depuis 1914-1918 : la toile tendue sur des supports en bois a laissé la place à l'aluminium. Cependant, à la veille de la Seconde Guerre mondiale, l'État-major français déplore l'insuffisance numérique de son aviation militaire. L'aviation française comme la défense anti-aérienne ne peuvent faire face à la *Luftwaffe*.

La défense passive, une solution au danger aérien

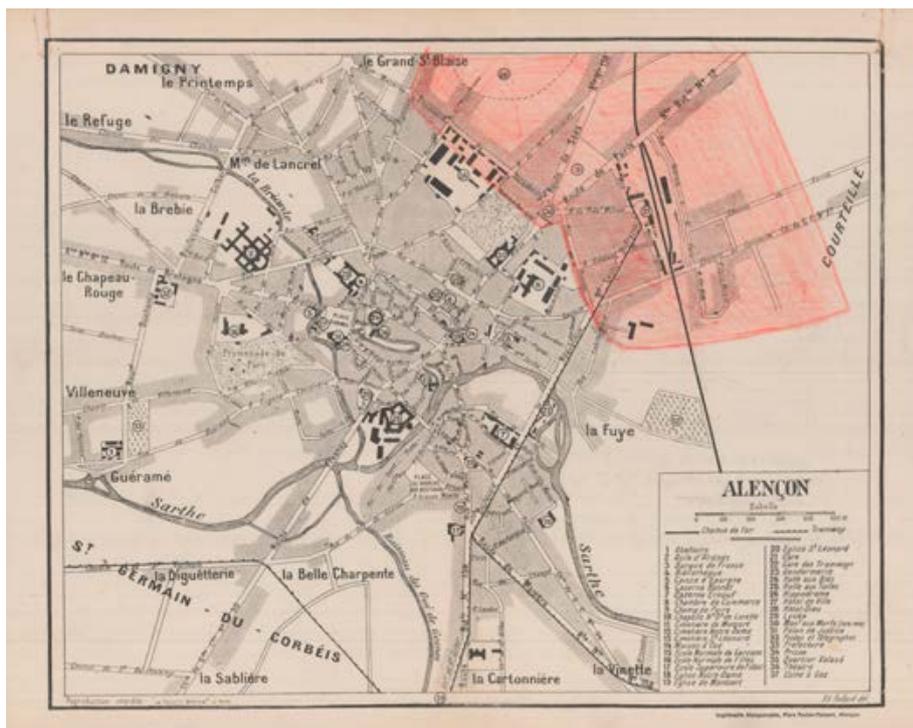
Face au danger aérien, les pays recourent au renfort de l'armée aérienne et à la sensibilisation de leurs populations aux bombardements aériens, tout en créant des moyens de protection. C'est ce que l'on appelle la « défense passive ». Elle inclut aussi bien des moyens préventifs (sensibilisation de la population, construction d'abris antiaériens, camouflage des bâtiments et extinction des lumières en ville pour éviter que les bombardiers ennemis ne trouvent des cibles) que palliatifs (évacuation des morts, soins des blessés et déblaiement des gravats).

Dès 1931, la commission départementale de défense passive de l'Orne décide la création de commissions urbaines de défense passive dans les grandes villes de l'Orne. Elles ont pour mission d'« assister le maire dans la préparation et la mise en œuvre du plan urbain de défense passive ». Celle d'Alençon est composée de l'adjoint au maire, de l'architecte Voyer, des représentants des sapeurs-pompiers, de la police et de la gendarmerie, des postes et télécommunications, de la voirie urbaine et de la Croix-Rouge ainsi que d'industriels locaux. La compagnie des sapeurs-pompiers assure la lutte contre les incendies provoqués par les bombardements aériens sur le territoire des communes de Cerisé, Colombiers, Condé-sur-Sarthe, Cuissai, Damigny, Forges, Hesloup, Lonrai, Mesnil-Erreux, Mieuxcé, Radon, Saint-Germain-du-Corbéis, Saint-Nicolas-des-Bois, Semallé, Valframbert et Vingt-Hanaps. Elle effectue également la désinfection et le déblaiement.

Le 12 juillet 1938, la commission urbaine établit un plan urbain de défense passive. Il prévoit les états prévisionnels du personnel affecté à chaque service, du matériel nécessaire, ainsi que des consignes à suivre. Le personnel de la défense passive, du fait des obligations de la défense nationale, est recruté parmi les « jeunes volontaires qui n'ont pas encore l'âge de porter les armes » ou qui n'ont plus l'âge requis. La préfecture recense les moyens disponibles sur son territoire, à commencer par les sirènes qui doivent alerter la population de l'arrivée de bombardiers. Après un refus de la direction des postes, deux nouvelles sirènes sont installées en 1939 sur le campanile de la mairie et sur le réservoir d'eau du passage à niveau de Courteille. En cas d'attaque, les églises de Notre-Dame, de Montsort, de Saint-Léonard et de Courteille doivent, en parallèle de ces sirènes, sonner le tocsin. Le plan départemental désigne les établissements pouvant servir d'hôpitaux de campagne ou de postes de secours. Sur ce dernier point, la mairie estime que l'école libre Notre-Dame de Lancrel peut servir à cette fin. En cas d'attaques aérochimiques, les bains-douches de Courteille sont désignés pour la désinfection.

Plan de la zone d'évacuation
défense passive, juin 1944
AMA 112H

Affiche alertant
du danger des
bombardements
allemands (1940)
57 x 40 cm, défense nationale,
AMA 6F16072



Les "oiseaux" de Juliette et les bombardements

Avec l'intensification des bombardements aériens alliés, Alençon va subir plusieurs alertes aériennes. Le département de l'Orne tient une place stratégique dans la défense allemande. Les autorités craignent ainsi, à l'approche de l'été 1941, des bombardements incendiaires destinés à mettre le feu aux forêts et aux herbages. Or, puisque la région de l'Orne est l'une des «plus boisées de France, elle doit être considérée comme étant la plus menacée».

En 1942-1943, une nouvelle sirène, installée sur l'église de Montsort, complète le dispositif d'alerte. Aux tranchées-abris aménagées en 1940 vont s'ajouter en 1942 un refuge au cinéma Normandy, une cave sous la salle des fêtes, puis en 1944 un habitacle sous l'immeuble situé au n°82 de la rue des Tisons.

En septembre 1943, la *Feldkommandantur* ordonne de faire dresser des pancartes pour signaler les puits et les prises d'eau en rivière.

Le ciel, avant la libération d'Alençon, est synonyme de malheur par les bombardements directs de la Royal Air Force. De juin à août 1944, les avions anglo-américains larguent leurs bombes sur le quartier de la gare. Le **petit agenda de Juliette Féron**, habitante de la rue Cazault, nous révèle comment les avions et les bombardements sont perçus :

« 6 juin 1944 : on est bombardé matin et soir, le canon tonne, ça mitraille, M^{me} Péan est tuée avec son cheval, plusieurs maisons s'écroulent rue de Verdun.

7 juin 1944 : on remet ça dès 7 heures le matin, cette fois les carreaux descendent. Le canon tonne une partie de l'après-midi.

8 juin 1944 : 6 h du matin ça barde, bombes, mitrilles, les carreaux descendent un peu partout.

9 juin 1944 : 2 h du matin bombardement à outrance, c'est infernal, des tirs, des blessés, des incendies et les maisons s'effondrent, à 11 h la maison du docteur Bailleul s'effondre en partie avec celle d'à côté.

10 juin 1944 : les gros oiseaux rodent toujours.

11 juin 1944 : le rodage continue et le canon tonne, les bombes à retardement font encore des victimes.

12 juin 1944 : pendant que le père soigne ses lapins, neuf bombes à retardement sautent en un quart d'heure derrière la caserne.

13 juin 1944 : les gros oiseaux tournent et bombardent au loin sur des convois.

14 juin 1944 : les oiseaux passent à toute vitesse et bombardent le camp de Lonrai, ici ça tremble, les casseroles dansent, quatre blessés et un tué au camp.

15 juin 1944 : bombardements et mitrilles mais au loin.

16 juin 1944 : idem.

17 juin 1944 : le camp de Lonrai est de nouveau bombardé, il est 9 h du soir ça danse à la maison, on attend pour se coucher.

18 juin 1944 : à part quelques avions qui rôdent, journée calme.

19 juin 1944 : pluie toute la journée, on rentre à la maison pour le jour, on retourne le soir à Guéramé.

20 juin 1944 : journée et nuit à peu près calmes.

21 juin 1944 : idem.

22 juin 1944 : ça ronronne à nouveau dans la nuit,

éclairage, mitrilles, chute d'avion à l'étang des Rabelais.

23 juin 1944 : (ce matin ça barde encore, on dit que c'est Essai... barré), il y a combat d'avions autour de la ville, il en tombe un à Cerisé, un à Saint-Paterne.

24 juin 1944 : soirée et nuit du 23 au 24, sans sommeil, avions, mitrilles, bombes on ne sait au juste où ça tombe et ce matin ça barde, la maison tremble, on dit que c'est Essai qui prend.

25 juin 1944 : nuit calme, après-midi passage de 14 bombardiers un peu plus loin...

27 juin 1944 : le matin 10 h combat d'avions, 1 d'abattu au Chevain, l'autre entre la route de Paris et d'Essai.

28 juin 1944 : nuit sans sommeil, il y a des tirs d'avions qui rôdent.

29 juin 1944 : nuit plus calme, 8 h 30 matin mitraille, bombes, c'est la DCA d'Oussemaine qui est descendue.

30 juin 1944 : le soir 8 h, combat d'avions, 3 de descendus, 2 à notre droite, 1 à notre gauche, on ne sait pas juste où c'est mais pas loin....

4 juillet 1944 : journée calme, subitement à 8 h le soir les avions arrivent et mitraillent en pleine ville, des camions arrêtés, c'est la place de Lancrel qui est la plus atteinte.

5 juillet 1944 : 10 h matin, ça mitraille loin, soir 6 h 30 on se met à table pour repartir, combat d'avions, ça mitraille fort, les balles tombent dans le carrefour, cinq oiseaux de descendus.

6 juillet 1944 : 9 h 30 je suis au pain, Charlette au lait, les avions arrivent et bombardent, c'est le pont de la Fuie qui prend.

7 juillet 1944 : dans la matinée au moment d'envoi, c'est des bombes non éclatées que l'on fait sauter. Le soir orage.

8 juillet 1944 : mauvaise nuit, orage très fort, puis fusée lumineuse, bombes et bruit continu de munitions qui sautent ou artillerie de marine, on ne

sait au juste. 7 h 30 je reviens de Guéramé, un avion me passe sur la tête, pique, et c'est encore pour le pont de la Fuie, j'ai le trac et entre dans un bistro...

12 juillet 1944 : 10 h du matin combat d'avions, ça barde, plusieurs sont descendus le plus près de chez nous... 6 h du soir, bombardement, c'est encore la gare qui prend, on est secoué. 8 h du soir ça remet ça, mitraille, bombes...

14 juillet 1944 : nuit calme, journée idem, le soir passage d'avions vers 6 h rafales de mitraille.

15 juillet 1944 : nuit calme, 8 h 30 le matin on est secoué par les bombes restées à la gare qui éclatent, les éclats tombent jusque chez nous...

16 juillet 1944 : nuit calme, dans la matinée, passage de vagues d'avions.

17 juillet 1944 : nuit calme, 4 h de l'après-midi bombardement à outrance, cette fois c'est nous qui prenons (sans commentaire), plus tard : mort de mon chat Chopin, tué par la bombe dans le jardin...

19 juillet 1944 : nuit et journée calme, le père et les filles vont à la bauge demander l'hospitalité.

20 juillet 1944 : nuit et journée plus mouvementées par le passage des avions, on emballe pour déménager...

26 juillet 1944 : nuit calme, matinée mouvementée, ça mitraille et bombarde, tout ici tremble, c'est encore Alençon qui prend, avenue de Courteille...

6 août 1944 : à 1 h 30 c'est encore Alençon qui prend route de Sées.

12 août 1944 : nuit plus calme, au matin ça tonne toujours à 15 h. On voit les premiers libérateurs, trois Français en camion, ils sont à Alençon,



Gare d'Alençon bombardée

6,3 x 9 cm, amateur soldat allemand, bordure dentelée
AMA 17F17284

20 h il en repasse deux autres à vélo.

13 août 1944 : début de nuit infernal, avions, fusées, feu d'artifice, mitrilles, bombes, canon, plusieurs quartiers à Alençon sont incendiés, on a peur, on est levé, ça se calme, la matinée et la journée sont plus tranquilles. »

La propagande crée même le concept d'«as», en mettant en avant des pilotes qui totalisent un certain nombre d'avions ennemis abattus, de «victoires aériennes».



Les bombes, symboles des missions, rangées comme des quilles

collection particulière Paulette Levillain, AMA 17F18027

Des terres pour le ciel



LA CRÉATION D'UNE "STATION AÉRONAUTIQUE" À ALENÇON

Les premières infrastructures aéronautiques

En 1912 – 1913, deux terrains sont signalés comme de potentielles zones d'atterrissage : le champ de manœuvres de la garnison (situé route du Mans, à l'emplacement de l'actuel lycée Marguerite-de-Navarre) et le champ de courses sur lesquels les aviateurs militaires et civils sont déjà autorisés à atterrir. En avril 1912, le premier aviateur à se poser au champ de courses est le lieutenant de Lamorlaye. Le ministère de la Guerre décide de confier l'étude de la création à une commission locale mais ne donne pas suite au projet.

À g. : hussards sur le champ de manœuvres

quartier Valazé (14^e Hussards), AMF éditeur, date d'utilisation 12 février 1913, 14 x 9 cm
AMA 4F14217



À d. : les courses

cliché Martin, édition Peslier-Greslebin, cl, date d'utilisation 26 août 1909, 14 x 9 cm
AMA 4F11965

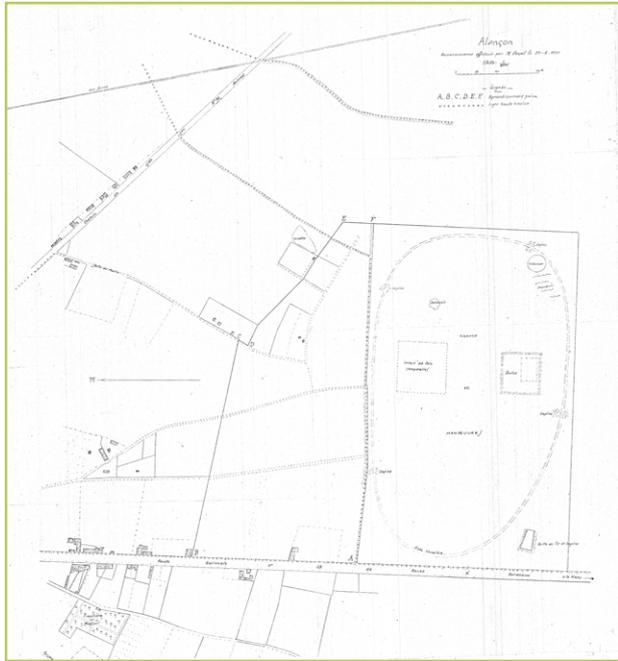


Le projet d'une "station aéronautique d'atterrissage" (1921-1932)

En 1921, le projet de création d'une station aéronautique d'atterrissage à Alençon est repris et de nouvelles démarches sont engagées auprès de l'aéro-club de France. En 1926, l'office des transports de l'Ouest et la chambre de commerce émettent l'avis que la Ville d'Alençon soit comprise comme centre d'atterrissage lors de la création des grandes lignes commerciales d'aviation. Alençon peut servir de « carrefour » entre la ligne PTT du Havre vers le centre et celle de Paris-Brest. Le maire propose que les locaux de la caserne Bonnet servent pour l'installation d'atelier de réparations pour le personnel de l'aviation. La municipalité vote le principe d'installation lors du conseil du 6 septembre 1927, en rappelant « qu'il s'agit de l'avenir de la ville qui doit jouer un rôle important dans les lignes aériennes ce qui est différent du projet de l'aérogare du Mans. Il convient de ne pas se laisser devancer par les villes environnantes comme cela s'est passé pour la ligne de chemin de fer Paris-Brest ». La Ville reçoit une réponse favorable de la part du ministère de l'Air mais défavorable de la part du ministère de la Guerre. Le principe d'utilisation du champ de manœuvres comme terrain d'atterrissage est cependant adopté par la municipalité qui demande une étude plus approfondie auprès du ministère de la Guerre, en collaboration avec la chambre de commerce, le conseil général et le comité alençonnais de la ligue aéronautique. Il est également souhaité de faire intervenir le maréchal Lyautey, ancien commandant du 14^e Hussards qui est l'actuel président de la ligue aéronautique de France. Pour éviter le départ de la garnison, la municipalité s'engage dans la recherche d'un autre terrain.

Il est difficile d'utiliser le champ de manœuvres pour les troupes de garnison et en même temps comme terrain d'atterrissage. La réduction du terrain, déjà de petite superficie pour les troupes de garnisons, est jugée comme préjudiciable. De plus, le terrain fréquemment parcouru par les chevaux de la cavalerie provoquent des dégradations dangereuses pour l'atterrissage.

Le 6 décembre 1929, le maire fait connaître qu'à la suite de l'accident d'atterrissage survenu à un avion militaire, dont une aile avait touché la tribune de polo, tous les obstacles ont été enlevés. Une nouvelle enquête est demandée.



Le 31 janvier 1930, le terrain est classé comme terrain auxiliaire d'atterrissage et une subvention de frais de 40 000 francs est engagée pour l'aménagement d'un terrain d'atterrissage pour avions postaux et commerciaux. Le ministère de l'Air propose une subvention de 75 000 francs pour l'acquisition de terrains supplémentaires et 150 000 francs pour l'aménagement, le balisage, le détournement des lignes électriques haute tension, et l'installation d'un hangar d'avions.

Plan du champ de manœuvres
étude technique avril 1930
AMA 291M1

Confrontée à des difficultés pour l'acquisition de parcelles voisines, la Ville demande le report des subventions. En 1932, le champ de manœuvres ne correspond plus aux exigences de la technique moderne pour les garnisons, la Ville propose alors l'acquisition de parcelles au lieudit Les Terres Noires de Damigny pour un nouvel aménagement. L'époque est alors au désarmement et il n'existe aucune certitude quant au maintien du régime de cavalerie.

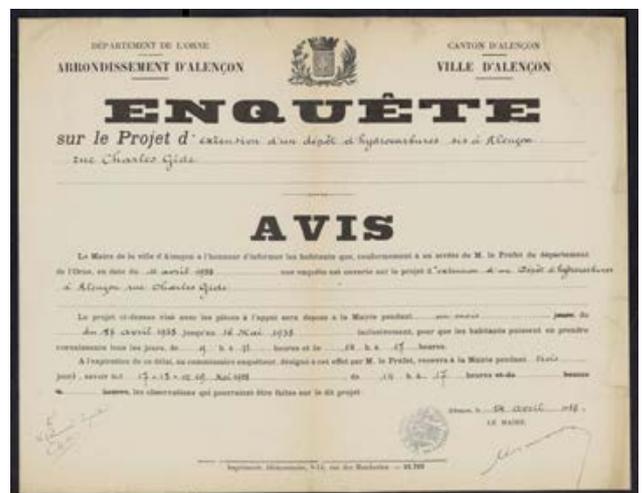
En novembre 1932, le mot «aérodrome» est évoqué pour la première fois, la valeur aéronautique du terrain du champ de manœuvres est confirmée par le service de navigation aérienne et une étude sur les aménagements nécessaires pour son utilisation par les aéronefs commerciaux est menée. La municipalité, confrontée au refus de la vente des parcelles, met fin au projet d'installation sur le champ de manœuvres.

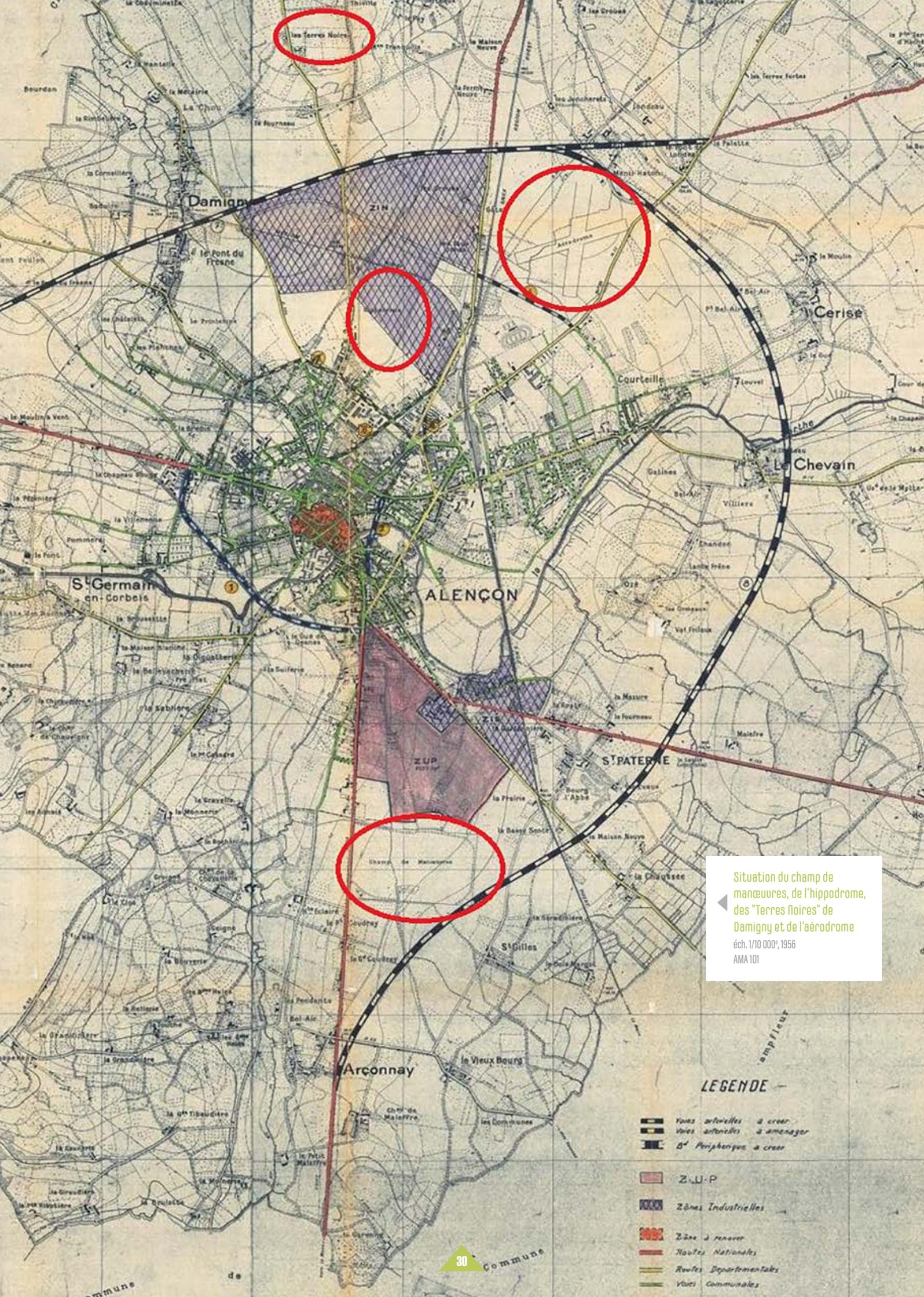
Avis d'enquête du 12 avril
1938 pour l'extension d'un
dépôt d'hydrocarbures
appartenant à la société
anonyme des pétroles
"Jupiter" rue Charles-Gide
affiche 44 x 34 cm
AMA 6F16074

Aménagement (1935-1939)

Le 16 janvier 1935, le service du ministère de l'Air effectue une reconnaissance technique et préconise le terrain de la route nationale n°12, d'une surface de 27 hectares, et établit un état parcellaire. Transmis le 31 janvier 1936 par l'ingénieur en chef au ministre de l'Air, l'avant-projet validé prévoit deux pistes de 700 mètres sur 100, disposées en triangle pour des envols dans quatre directions, et balisées. Elles sont complétées par des bandes et un cercle de signalisation, une inscription réglementaire «Alençon» ou encore un «T» orientable pour indiquer aux aviateurs la direction du vent. Les abords de l'aérodrome sont empierrés pour permettre l'accès de voitures et en particulier des camions de ravitaillement.

Le 20 novembre 1936, une convention entre l'État et la Ville est établie pour la création de l'aérodrome. Côté infrastructures, il est prévu, grâce au soutien de la chambre du commerce, la construction d'un hangar de 20 mètres de profondeur sur 30 de largeur, doté de portes métalliques roulantes. Après concertation entre la municipalité et les membres de l'aéro-club de l'Orne, c'est l'entreprise Estiot & Cie qui est choisie pour les travaux, qui s'achèvent le 17 novembre 1938. Le projet prévoit également un bâtiment pour le gardien de l'atelier, des travaux d'adduction d'eau, l'installation d'un téléphone, le balisage du terrain ainsi que le ravitaillement en essence par le biais d'une citerne.





les Terres Noires

Arçonnay

Arçonnay

Arçonnay

Situation du champ de manoeuvres, de l'hippodrome, des "Terres Noires" de Damigny et de l'aérodrome éch. 1/10 000, 1956 AMA 101

LEGENDE

- Voies artérielles à créer
- Voies artérielles à améliorer
- B^e périphériques à créer
- Z.U.P.
- Zones Industrielles
- Zone à rénover
- Routes Nationales
- Routes Départementales
- Voies Communales

Inauguration de l'aérodrome (24-25 juin 1939)

L'aérodrome est inauguré solennellement les 24 et 25 juin 1939 – soit cinq mois après sa mise en disponibilité par la mairie et deux mois avant la déclaration de guerre – lors de festivités en l'honneur non seulement de la consécration de l'aérodrome mais aussi du 39^e congrès national de la Fédération nationale des sous-officiers de Terre, de Mer et de l'Air. Cette cérémonie est réalisée par le ministère de l'Air, sous le patronage du préfet de l'Orne, des présidents du conseil général et de la chambre du commerce, et du maire de la Ville d'Alençon, avec le concours du comité des fêtes. Pour l'occasion, un meeting d'aviation est organisé par l'aéro-club.

Le midi, un grand banquet est organisé à la Halle au Blé et à 21 heures un concert est donné par la fanfare aérienne de la 2^e région et la musique du 117^e régiment d'infanterie au kiosque des Promenades. Le maire fait un discours plein d'espérances : « *Tout vient à point à qui sait attendre, dorénavant les avions de tous systèmes pourront survoler le nouvel emplacement et y atterrir à leur guise (...). Puissent les avions qui pourront toucher terre à Alençon ne porter dans leurs ailes que des espérances de paix entre les hommes* ». Des espérances qui ne se réaliseront pas, bien au contraire.

Le 10 juillet 1939, un arrêté du ministre de l'Air autorise la Ville à « *établir un aérodrome communal* » et le déclare ouvert à la circulation aérienne publique. Mais à peine un mois plus tard, la Seconde Guerre mondiale éclate.



Inauguration de l'aérodrome et congrès national de la Fédération nationale des sous-officiers des armées de Terre, de Mer et de l'Air (24-25 juin 1939)
affiche 185 x 103 cm, imprimerie Laverdure
AMA 6F1625

L'AÉRODROME PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

La Bataille de France

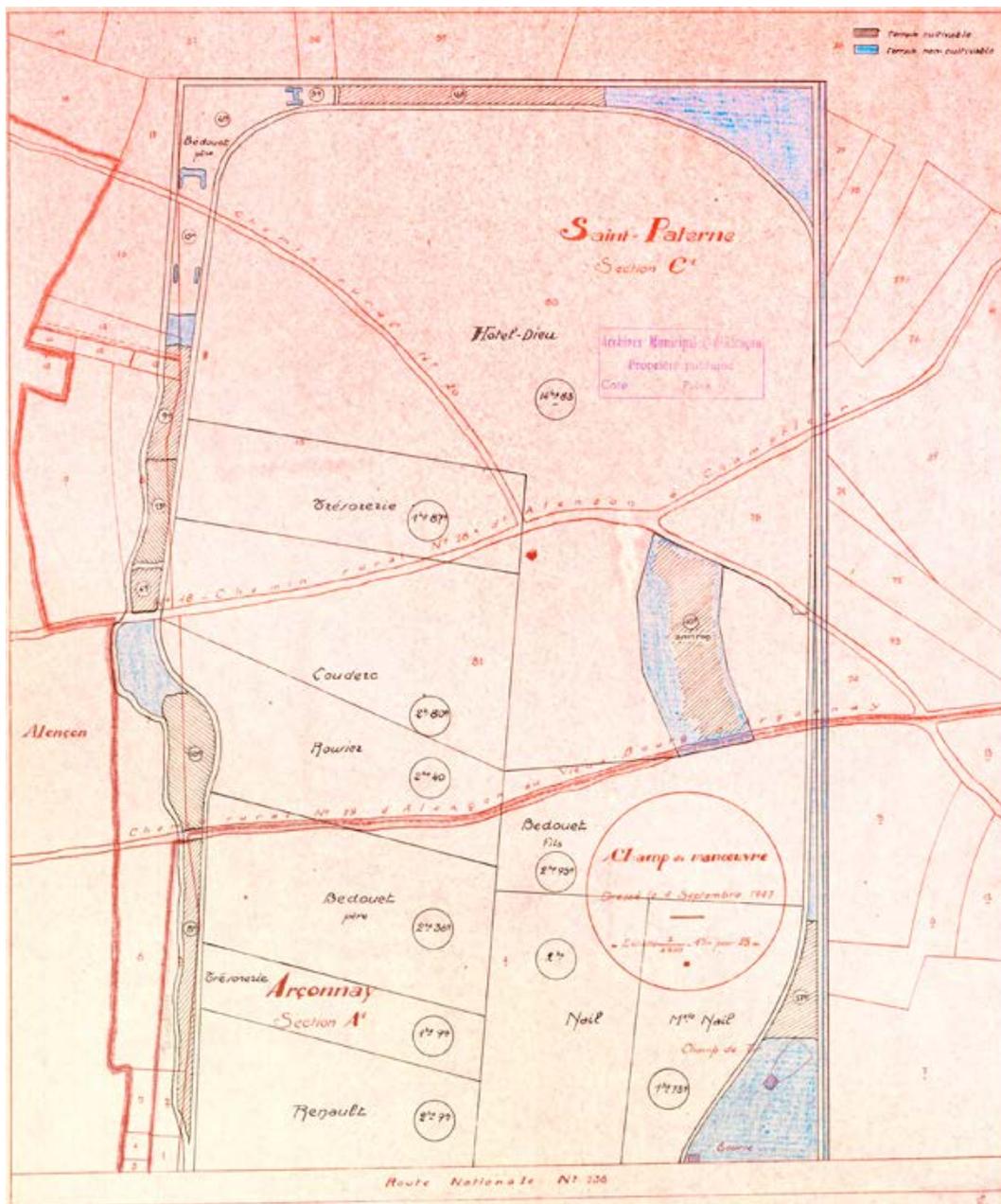
Avec la Bataille de France, l'école de pilotage d'Alençon n°22 se voit rattachée à la base militaire de Caen. Très vite, les militaires souhaitent étendre le terrain d'aviation vers le nord et le sud-ouest pour agrandir les pistes d'envol. Avec une superficie supplémentaire de 20 hectares, la surface totale atteint alors 47 hectares. Des travaux de terrassement et de nivellement sont engagés dans l'urgence. Les fils électriques sont enfouis, une nouvelle ligne téléphonique est installée, un hangar et des baraques sont construits.

L'Occupation

Le terrain d'aviation route du Mans ayant subi peu de dégâts, il est très rapidement réutilisé par l'aviation allemande qui peut y implanter une base aérienne pour défendre des cibles en France occupée ou en Allemagne. Ainsi une unité d'instruction et de démonstration de l'armée de l'Air allemande, la V.(Z)/LG, va s'y installer en juin 1940. La *kommandantur* (quartier général du commandement militaire dans les territoires occupés par l'armée allemande) interdit ainsi, dès août 1940, « *la disparition des arbres, haies et tout ce qui peut servir de protection à l'aviation allemande* » et ordonne « *de faire labourer le terrain et de déposer*

ou enlever les objets» sur les deux terrains d'aviation de la route du Mans et de la route de Paris, afin qu'ils «soient toujours en parfait état pour favoriser l'atterrissage ou le départ des appareils». Le hangar est démonté.

Champ de manœuvres,
terrain cultivable
plan du 4 septembre 1947
AMA 1F14189



À l'initiative du préfet et dans un contexte de pénuries, à l'instar de beaucoup d'autres aérodromes, l'aérodrome route du Mans va voir sa partie nord-est transformée en jardins ouvriers. Les Allemands incitent au labourage, à la mise en culture et à l'aménagement en jardins de l'aérodrome pour prévenir toute tentative de débarquement allié par la voie des airs. Proposée par le conseil municipal le 29 mai 1942, cette transformation doit être rapide; c'est pourquoi les cultivateurs d'Alençon et des communes environnantes sont appelés en renfort pour mettre en culture les terrains. Devant la lenteur d'exécution des travaux, les troupes d'Occupation s'adressent au maire, non seulement pour solliciter auprès de lui d'avancer les fonds, mais aussi pour le sommer de «compléter ce que vous avez fait dans vos céréales dans les vingt-quatre heures», sans quoi un ordre de réquisition sera apporté «avec toutes les conséquences qu'il comporte». Cette mutation est finalement réalisée entre février et mars 1943.

L'aérodrome continue de se développer sous l'impulsion du secrétariat d'État à l'Aviation. La Ville, ne pouvant acquérir les terrains nécessaires à l'agrandissement, décide de céder les parcelles lui appartenant,

«situées hors des limites de l'aérodrome primitif», d'une superficie totale de 1 hectare, 72 ares et 40 centiares. Ainsi, Alençon voit le retour d'unités allemandes sur le reste de l'aérodrome entre avril et août 1944. C'est sans doute la raison pour laquelle la *feldkommandantur* répond négativement en février 1943 au maire qui demandait de mettre plus de terrains à disposition pour les jardins, en ajoutant que «*déjà, au printemps dernier, la plus grande partie du terrain a été rendue disponible*». Le 25 juillet 1944, il subit l'attaque de chasseurs-bombardiers américains qui abattent deux chasseurs Messerschmitt BF 109 au sol. Les équipements militaires allemands sont finalement détruits le 6 août 1944.

La Libération

Dès juin 1945, le concessionnaire Renault de la ville, M. Hébert, constatant que les avions assurant la ligne Amérique-Paris réalisent un trafic aérien au-dessus de la ville «*est-ouest et ouest-est extrêmement important (...) à une dizaine de kilomètres d'Alençon*», suggère au maire de transformer l'aérodrome d'Alençon en «*terrain de secours pour les gros avions transatlantiques*». En effet, sous le régime de Vichy, il avait été question de créer à Alençon un aérodrome d'importance régionale, c'est-à-dire un aérodrome d'une importance intermédiaire, situé entre les aérodromes nationaux et les aérodromes locaux. L'étude des Ponts et chaussées prévoit l'affectation d'un aérodrome commercial au champ de manœuvres et un terrain de vol à voile et d'aviation de tourisme à l'aérodrome, route de Paris.

Après la Libération, dans le contexte de la reconstruction, le ministère de l'Air ne prévoit pour Alençon qu'un aérodrome «*de classe locale*», ce que regrette le conseil municipal, qui considère que le ministère s'est «*basé uniquement sur le nombre d'habitants*» de la ville et ne s'est pas intéressé au fait que la ville soit «*au carrefour de lignes aériennes importantes*». Le conseiller Marcel Hébert considère, à cet égard, que «*le programme actuel a été établi rapidement, sans tenir compte des suggestions locales*» et que «*le ministère de l'Air n'a pas d'idées arrêtées sur le sujet*».

Le terrain d'aviation de la route de Paris est, rappelons-le, en grande partie mis en culture pour les jardins ouvriers. Si l'administration des jardins attribue à l'hôpital-hospice une parcelle, le conseil municipal préfère que ce soient en priorité les «*agriculteurs fournissant du lait à la ville d'Alençon*» qui en bénéficient. Le ministère de l'Air souhaite que le terrain soit réaménagé en aérodrome. Le conseil municipal considère en 1946 que celui-ci doit être remis en culture en raison des pénuries alimentaires, au moins pour l'année. La préfecture valide la décision mais considère qu'«*il n'est pas possible d'envisager la question de l'attribution éventuelle de parcelles aux exploitants de jardins ouvriers, pour des raisons techniques. En effet, si le labour de certaines surfaces ne peut qu'entraîner une amélioration du sol du champ d'aviation, la culture sous forme de jardins ouvriers de petites parcelles aurait un effet entièrement opposé*».

Nouvelle inauguration de l'aérodrome (21-22 juin 1947)

Le 21 juin 1947, le terrain d'aviation est à nouveau inauguré, sous la présidence du ministre de l'Air. La cérémonie comprend un concours de modèles réduits, un rallye et des baptêmes de l'air. Une soirée organisée sous le hangar intègre un repas, la remise des prix aux vainqueurs du rallye et un bal. La matinée du dimanche 22 juin débute par la visite des appareils posés sur le terrain, un banquet, un meeting aérien au cours duquel les trois appareils de l'aéro-club sont présentés, ainsi que l'appareil "Norécrin", piloté par l'aviateur Goujeon, chef pilote de la maison Morane qui doit constituer, avec un "Gourlis", une station d'avions-taxis pouvant transporter des passagers payants d'Alençon à n'importe quelle destination et même à l'étranger.

Le pilote Fernand Malinvaud sur avion "Gourdon", ainsi que les parachutistes Jean Henocque et Marcelle Bellu, réalisent des acrobaties avec émissions de fumigènes. Jean-Paul Fromage, moniteur du vol à voile, effectue des vols et exercices sur planeur.

Programme des grandes fêtes aériennes données à l'occasion de l'inauguration de l'aérodrome (1947)

AMA 1162



Dès avril 1948, la remise en état de l'aérodrome est terminée en grande partie «*grâce au concours d'entrepreneurs locaux et des élèves-pilotes de l'aéro-club qui ont, eux-mêmes, effectué des travaux de terrassement sur le terrain*».

Un arrêté du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme prononce le classement de l'aérodrome d'Alençon dans la liste n°2 de l'arrêté du 6 juin 1947 des aérodromes publics ouverts à tous les appareils lents et légers. Un second hangar est installé en 1953.

Le 1^{er} juillet 1959, le conseil municipal décide de louer pour 30 ans à l'aéro-club une partie du terrain et réfléchit à l'aménagement d'un second aérodrome localisé sur Arçonnay. Le 27 novembre 1959, considérant que les servitudes résultant du projet d'aérodrome Alençon-Arçonnay entravent considérablement l'étude du projet d'extension de la ville entre l'avenue du Général-Leclerc et la route de Mamers et qu'il ne semble pas opportun qu'Alençon possède deux aérodromes, le conseil municipal sollicite l'abandon du projet d'aérodrome Alençon-Arçonnay.

Le 4 août 1961, une décision ministérielle approuve une convention passée entre la Ville et l'État pour l'exploitation de l'aérodrome d'Alençon-Valframbert pour une durée de 30 ans à compter du 1^{er} janvier 1961.

Le 24 novembre 1961, la Ville d'Alençon et l'aéro-club de l'Orne ratifient une convention d'exploitation.

Extension urbaine et projet de transfert de l'aérodrome à Sées, Argentan ou Semallé

Vue aérienne de
l'aérodrome, tour de
France du 17 juillet 1965
AMA 4FI5477



En 1964, la municipalité envisage le transfert de l'aérodrome car l'extension de la ville ne lui permet plus de répondre aux normes de sécurité et, par ailleurs, elle désire récupérer les terrains lui appartenant afin de poursuivre l'urbanisation.



Le 23 janvier 1968, la Direction des bases aériennes décide que le transfert de l'aérodrome devra s'effectuer sur un terrain entre la RN138 et la RN12, sur le site de Forges, et qu'il sera dénommé aérodrome d'Alençon-Sées.

Le 11 décembre 1969, le dossier du transfert de l'aérodrome est adressé au ministre des Transports, puis au ministre de l'Équipement.

Le 22 janvier 1970, la fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles de l'Orne fait part de ses inquiétudes quant à cette délocalisation.

Le 3 mars 1970, le conseil municipal émet un avis favorable et concède à la chambre de commerce et d'industrie (CCI) la construction et la gestion du futur aérodrome. Le 18 mars 1970, les exploitants agricoles contestent la décision et commencent une manifestation. Les mouvements contestataires vont durer jusqu'en 1975.

Le 26 juin 1971, la direction départementale de l'Équipement transmet au ministre des Transports la demande de création d'un aérodrome de catégorie C-AMV (utilisation de nuit et en mauvaises conditions météorologiques).

Le 30 octobre 1972, la chambre de commerce et de l'industrie est autorisée par arrêté ministériel à emprunter 950 000 francs pour l'acquisition des terrains nécessaires. En 1973, elle procède à l'installation d'une radio-balise. Le 11 mars 1974, un arrêté préfectoral ordonne les enquêtes d'utilité publique et parcellaire. Le 14 mai 1974, la chambre de commerce et de l'industrie est autorisée à emprunter 1200 000 francs pour la création de l'aérodrome Alençon-Sées.

Le 24 janvier 1975, le ministère du Commerce et de l'Artisanat annule l'autorisation d'emprunt pour contracter un prêt de 300 000 francs destiné au financement des aérodromes de Mortagne et d'Alençon-Valframbert. Le projet de transfert est abandonné.

De nouvelles infrastructures et réhabilitations pour l'aérodrome d'Alençon-Valframbert

Le 9 septembre 1980, le conseil municipal donne son accord sur le principe de l'implantation de la station météorologique sur l'aérodrome. Il s'agit d'un bâtiment de la météorologie nationale qui est un des plus modernes de France et permet d'avoir toutes les indications utiles pour le voyage et les vols.

Le 31 mars 1981, le conseil municipal accepte la maîtrise d'ouvrage des travaux de construction d'une piste d'aéromodélisme sur le terrain d'aviation.

L'aérodrome sert de base de ravitaillement pour les avions et les hélicoptères de l'ALAT (Aviation légère de l'armée de terre). Ses hangars abritent plusieurs avions de passage. En 1982, 78 avions viennent de l'étranger, deux avions par jour en moyenne proviennent de l'extérieur dont un pour affaire. L'aérodrome participe au développement de la ville. Il réside toutefois un problème lié à la plateforme qui est en herbe et qui est complètement détériorée par des avions de plus en plus lourds. Le 20 octobre 1983, le conseil municipal donne un avis favorable au projet de réalisation d'une piste en dur à l'aérodrome d'Alençon-Valframbert qui doit permettre un nouvel essor et annuler les risques au décollage.

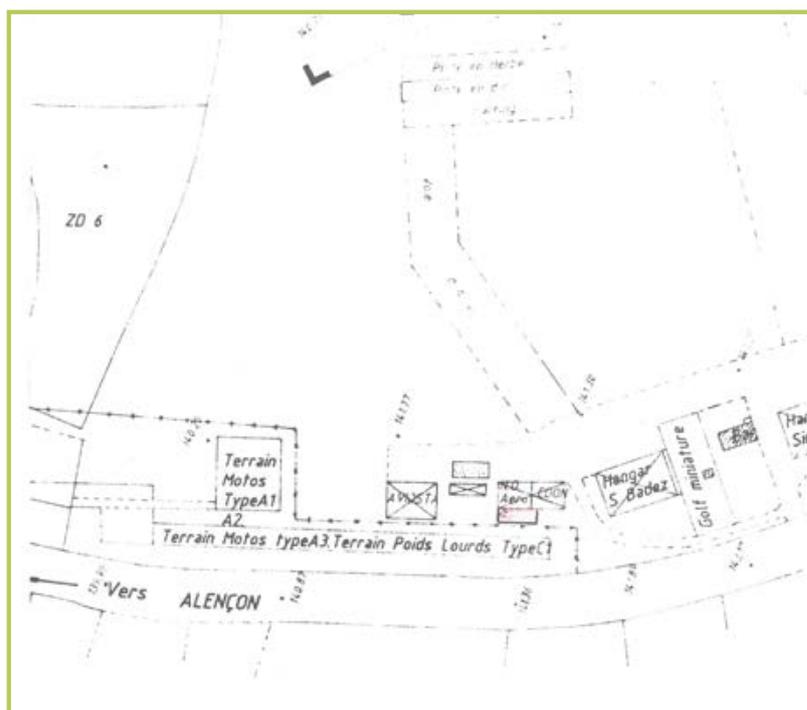


Le 17 novembre 1983, le conseil de district décide de construire la piste en dur de l'aérodrome et sollicite une subvention. Le 14 février 1984, le conseil général participe pour un montant forfaitaire de 643 000 francs, représentant 30 % du montant des travaux. La Région intervient pour les aérodromes desservis par une ligne régulière de transports de voyageurs, ce qui ne correspond pas au statut de l'aérodrome d'Alençon-Valframbert.

En 1985, un nouveau projet est adopté par le conseil municipal et le conseil de district, les travaux de la piste en dur débutent en juin 1987 et s'achèvent un an plus tard. L'aérodrome possède deux pistes d'atterrissage, une orientée est-ouest, de 1000 mètres, et une autre nord-sud de 600 mètres.

Le 20 octobre 1987, le conseil municipal émet un avis favorable sur les termes des conventions entre la Ville, l'État et l'aéroclub pour l'exploitation de l'aérodrome.

Le 25 juillet 1988, le conseil municipal donne son accord pour la remise en état des deux hangars de l'aérodrome.



Avant-projet de l'aérodrome d'Alençon-Valframbert
direction départementale de l'équipement de l'Orne,
éch. 1/2000°
AMA 1047W

▲
Piste en dur de l'aérodrome
aéro-club d'Alençon et de sa région, juin 1988
AMA 17F18037

Vers une démocratisation de l'aviation



LES ASSOCIATIONS AÉRONAUTIQUES

La Ligue aéronautique de France - comité Alençon

Lors d'une conférence en 1924, le comte de La Vaulx évoque la question de l'escale d'Alençon, un discours soutenu par tous les participants qui souhaitent depuis longtemps la réalisation d'un tel projet. Cette allocution ne sera pas sans conséquences puisque, peu de temps après, la Ligue aéronautique de France demande aux adhérents alençonnais de fonder une section et d'élire un délégué départemental, chargé de s'occuper de tout ce qui touche aux intérêts locaux en matière de transport aérien. Ce comité, présidé par Félix Besnard Bernadac, présidé en second par Georges Teste, a pour trésorier Guillemain d'Echon et pour secrétaire M. Rose. Le comité contacte directement le maire pour savoir s'il existe un terrain propice aux atterrissages à Alençon.

L'aéro-club de l'Orne

Création et expansion

Si l'idée d'un aéro-club existe depuis 1921, ce n'est qu'en 1932 qu'il est officiellement établi, comme nous l'explique Francis Cagnard : « En 1929-1930, je fais connaissance avec Émile Favriel, lequel commençait à construire un "Pou du ciel", ce petit avion pouvant être construit sur plan par des amateurs. Nous parlions aviation bien sûr, et je lui fais savoir que je suis un ancien pilote du 3^e groupe de chasse faisant toujours des périodes d'entraînement. Cette révélation crée un lien de grande camaraderie entre nous et nous envisageons tous deux de former un club d'aviation à Alençon ». Le 22 janvier 1932, les personnes présentes à l'invitation du comité de la Ligue aéronautique se mettent d'accord pour fonder officiellement l'aéro-club. Des statuts sont rédigés, et un comité provisoire est nommé, au sein duquel on retrouve des membres de la Ligue aéronautique de France.

Comité actif de l'aéro-club de l'Orne devant le "Potez" programme des manifestations aériennes de 1933
AMA 3R10





Présidé par l'industriel Georges Teste, l'aéro-club, unique dans le département, prend le nom d'«aéro-club de l'Orne» et compte 12 membres dont un pilote breveté ainsi que plusieurs mécaniciens. Sa première action est d'obtenir, auprès de la mairie et de la chambre de commerce d'Alençon, l'autorisation d'utiliser le champ de manœuvres de la route du Mans.

Membres de l'aéro-club devant le monoplan "Potez 36" à ailes pliantes au champ de manœuvres

collection particulière
Paulette Levillain
AMA 17F18009



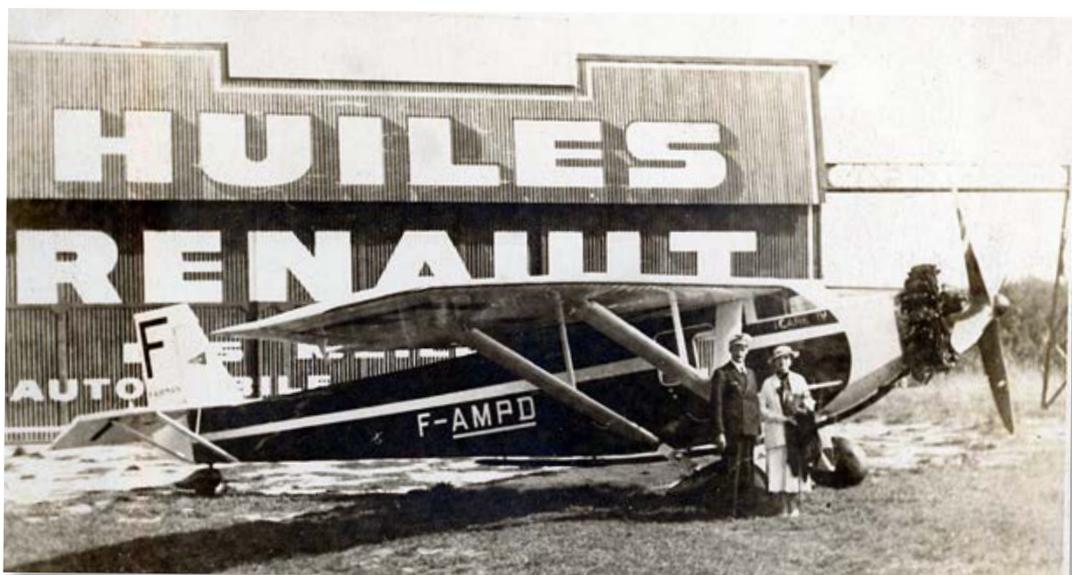
Dès avril 1932, il acquiert, par le biais de M. Le Marois et grâce à une subvention de l'État et à de l'argent collecté parmi les membres du Comité, un monoplan "Potez 36" afin de commencer l'instruction des élèves-pilotes. Le pilote Maurice Bellonte vient livrer l'appareil «*mais comme il n'y avait pas de hangar au terrain de manœuvres, explique Roger Henault-Morel, il fallait replier les ailes du Potez et le remorquer avec une auto*», d'abord chez leur ami Chanteloup (entrepreneur de travaux publics) à Saint-Germain-du-Corbéis puis dans un local des établissements Lemaître, rue Wilson et enfin en 1938 dans le nouveau hangar obtenu grâce au soutien de la chambre de commerce d'Alençon.

Cette acquisition est suivie l'année suivante par celle d'un "Hanriot 32", obtenu par le biais de la Fédération nationale aéronautique. Les premières années semblent difficiles, l'aéro-club de l'Orne connaît quelques difficultés financières et peine à recruter de nouveaux membres.

◀ **Maurice Bellonte**
Ligue aéronautique de France, sd
AMA 4F15476

Arrivée de la princesse Marthe Bibesco (épouse de George-Valentin Bibesco, fondateur de la Ligue aéronautique nationale) à Alençon (1933)

premier hangar au champ de manœuvres
AMA 17F17282



Progressivement, l'aéro-club étend son action dans tout le département, en créant des sections affiliées à Argentan, Mortagne, Domfront, l'Aigle et Flers. Il se lie d'amitié avec les aéro-clubs du Mans et de Caen. L'aéro-club attire des pilotes vétérans de la Première Guerre, tels que Marcel Hébert et le comte Le Marrois. Ce dernier a été abattu pendant le premier conflit mondial par l'as et futur général de l'armée de l'air allemande, Goering. Entre 1936 et 1939, une cinquantaine d'élèves passent leur brevet de pilotage. Pour l'année 1939, 120 heures de vol sont effectuées en moyenne par jour sur 30 avions.

L'aéro-club dans la tourmente (1939-1945)

Les anciennes Sections d'aviation populaire (SAP), créées par le Front populaire, sont transformées en groupes d'aviation prémilitaire. Le ministère de l'Air veut, à l'image de ce qui se fait en Allemagne, les utiliser afin de préparer la formation de futurs pilotes pour l'armée de l'Air. Les SAP deviennent alors des écoles élémentaires de pilotage et sont rattachées aux villes de stationnement. Après avoir reçu en août 1939 l'obligation de former des pilotes en provenance de la région du Nord, les appareils de l'aéro-club sont réquisitionnés par l'armée de l'Air le mois suivant. Alençon devient l'école de pilotage n°6 et se voit rattacher les SAP de Beauvais, Cambrai et Valenciennes. La Fédération aéronautique de France note ainsi, le jour de l'attaque allemande, qu'elle-même et les clubs affiliés veulent non seulement «développer la navigation aérienne» mais aussi «apporter un précieux concours à la Défense nationale, en [lui] procurant (...) un complément à l'équipement aérien du tourisme. Le fait que l'autorité militaire ait occupé dès le début des hostilités la plupart des aérodromes (...) montre bien que nous avons atteint le but que nous poursuivons». À l'occasion de la réunion du comité de l'aéro-club à la chambre de commerce le 21 septembre 1939, le comité écrit dans son journal de bord qu'«à partir de ce jour, l'activité volante est suspendue. Monsieur Beaudoin, vice-président, est chargé de la bonne marche de l'aéro-club et de trouver de nouvelles actions».

Les jeunes se consacrent
à l'aéromodélisme [1944]
collection particulière Paulette Levillain,
AMA 17FI8010 et 17FI8011



L'Occupation

Pendant l'Occupation, le hangar est démonté sur ordre des autorités allemandes. Il demande alors au maire d'intervenir auprès des autorités d'occupation. Pour toute réponse, le commandant de la *Kreiskommandantur* explique que l'ordre vient de la direction de la *Luftwaffe* du Mans, qui estime que le hangar est une «construction importante pour la guerre et que, selon les termes de la convention d'Armistice, elle peut être réquisitionnée, bien qu'elle soit placée sur une propriété privée».

La Section d'aviation populaire ayant été dissoute le 8 juin 1940, l'aéro-club ne peut reprendre la suite du bail des locaux de l'ancienne gare des tramways, 31 boulevard de la République. L'aéro-club tente, tant bien que mal, de reprendre une activité : privés d'avions, les jeunes se consacrent à l'aéromodélisme. La construction de maquettes d'avion ou de planeur permet l'acquisition des premières notions de mécanique, de la construction des appareils et de la technique de vol.

La section d'aéromodélisme se développe : de 20 membres en 1940, le club passe à 100 adhérents en 1944, et un baraquement est attribué à la section, place Masson. En 1943, le club obtient la médaille de la monnaie, offerte par le magazine *L'Aérophile*, et un cendrier, offert par les avions Amiot, lots du concours des «Jeunes Tigres» de 1943 organisé par le même magazine. En août 1945, le maire constate ainsi que «l'aéro-club de l'Orne, qui possède à l'heure actuelle des sections de modèles réduits, fonctionne dans plus de la moitié du département, à la Ferté-Macé, à Sées, à l'Aigle, à Mortagne, à Bellême, etc. et bien entendu à Alençon».

L'après-guerre

En ces temps difficiles où tout est à reconstruire et où la pénurie sévit, Marcel Hébert a de nouveaux projets, même si les moyens de locomotion demeurent limités pendant cette période de restriction et si la question de l'existence de l'association est mise à l'ordre du jour au sein de la municipalité. Il souhaite aménager un aérodrome d'envergure régionale.

À la demande de Francis Cagnard, Yves Lelchat devient chef pilote de 1947 à 1952. Celui-ci est ensuite remplacé par Laulhère. Le président de l'aéro-club, Marcel Hébert, signale au maire la reprise des activités de l'aéro-club, qui s'effectue sous la houlette de Camille Touche et M. Ballanger. L'aéro-club dispose de nouveaux appareils : un "Stamp" qui permet la reprise de la formation au pilotage, un planeur et un treuil. Plusieurs membres de l'association entrent au sein du conseil municipal et Marcel Hébert devient maire de la Ville d'Alençon. Le montant des subventions change et donne un nouvel élan à l'aéro-club de l'Orne.



Yves Lelchat, chef-pilote devant le "Stamp" de l'aéro-club de l'Orne

collection particulière Lelchat-Nicolas Marie Françoise, Annick Lelchat
AMA 6NUM3004



Des membres de l'aéro-club de l'Orne à l'aérodrome (1948)

collection particulière Lelchat-Nicolas Marie Françoise, Annick Lelchat
AMA 6NUM3003

En 1967, 107 pilotes réalisent 2 000 heures de vol.

Lors de l'assemblée générale du 12 avril 1975, l'appellation du club change ; il prend le nom d'«aéro-club d'Alençon et de sa région». En 1983, il possède quatre avions, un club de voltige aérienne, une section ULM, une section de parachute ascensionnel, une flotille de 12 avions de particuliers et 9 avions ou hélicoptères d'affaires, dont deux appartiennent à des sociétés qui font de la location avec pilote professionnel.

En 1988, Jacques Comte crée une section vol à voile qui est instruit par Christian Vannier. Un an plus tard, l'aéro-club d'Alençon et de sa région acquiert un motoplaneur H36 ("Dimona") et Christian Vannier est nommé au poste de chef pilote. Il prend en charge la formation avion et planeur. À partir de 1994, l'aéro-club lance l'opération de «vols, découverte de l'aéronautique» auprès des scolaires et des enseignants, qui est suivie par la mise en place du projet de formation du BIA (Brevet d'initiation aéronautique) et du CAEA (Certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique). En 1997, une convention de formation des jeunes pilotes du Nord Sarthe est signée avec le conseil général de la Sarthe.

L'Amicale alençonnaise des avions anciens

Dans les années 1980, l'armée de l'Air décide de céder une partie de son parc aérien d'avions déclassés, gratuitement. Alain Odolant, aidé d'une petite équipe, crée l'Amicale alençonnaise des avions anciens et récupère son premier avion, un Dassault MD-312 "Flamant", un avion bimoteur utilisé pour la liaison entre les bases de l'Armée de l'Air et l'instruction. La tâche est lourde : il faut trouver des hangars adaptés, réunir la documentation, trouver des compétences ainsi qu'un certain financement.

Aujourd'hui, l'association possède trois avions "Flamant", les seuls exemplaires de ce type en état de vol dans le monde. Étant donné que ces appareils sont les derniers et qu'ils ne sont plus construits, l'équipe a dû accumuler encore plus de documentation et même refaire des pièces de rechange devenues introuvables. Ils présentent leurs appareils dans de nombreux meetings aériens, parfois jusqu'aux États-Unis. L'avion étant amené par les airs, un tel vol transatlantique implique une énergie importante. L'association maintient également en état de vol trois autres appareils historiques de l'Armée de l'Air : un MH-1521 "Broussard" de liaison, un "Piper J-3" léger et un CAP 10 de voltige. Elle abrite également un TB-30 "Epsilon" confié par l'Armée de l'Air. Actuellement ce patrimoine méconnu demeure fragile ; il nécessite une restauration régulière et manque de mesures de conservation préventive. La construction d'un hangar supplémentaire permettrait d'abriter les avions anciens et diminuerait les détériorations liées à l'érosion.

Parallèlement, l'Amicale donne des cours de pilotage aux jeunes, grâce à un instructeur qui assure l'encadrement théorique et pratique. Ces jeunes ont ainsi obtenu leur brevet de pilotage par le biais d'un partenariat avec l'Association de voltige alençonnaise (AVA).



Publicité pour le salon des
avions de légende
collection particulière Alain Odolant
AMA 6NUM3201

COUP DE CŒUR

Avions de légende

Le temps d'un week-end, les 24 et 25 mai, l'aéroport de Rouen Boos va accueillir le Salon des avions de légende. Le public découvrira 60 appareils venus de toute l'Europe, tous authentiques et en état de vol, parmi les plus célèbres de l'histoire de l'aviation et de la Seconde guerre mondiale. De 9 h. à 19 h., les visiteurs admireront de tout près les B-25 Mitchell, Spitfire et autres Mustang, mais aussi la célèbre patrouille Adecco, rencontreront leurs pilotes, suivront des mini-conférences au pied des avions, visiteront l'intérieur de certaines machines prestigieuses. Ils pourront même s'offrir un baptême de l'air à bord d'un Douglas DC3 de 1942 ayant appartenu à la Reine d'Angleterre ! Quelques heures pour remonter le temps et vivre au cœur de la légende de l'aviation. Pour tout renseignement : 02.35.79.41.02.

Inauguration du hangar

collection particulière Alain Odolant
AMA 6NUM31309

Le Dassault MD 311-312-315 "Flamant"

collection particulière Alain Odolant
AMA 6NUM31338

Appareil Max Hoslte 1521 "Broussard", immatriculé F-GDSN

collection Alain Odolant
AMA 4NUM



L'Air Modèle Club

Dès la création de l'aéro-club de l'Orne, le projet d'établir une section d'aéromodélisme est arrêté mais il faut attendre la Seconde Guerre mondiale et le Commissariat général à l'éducation générale et aux sports (CGES) pour accorder un intérêt particulier à ce secteur. Ainsi, en dépit de l'interdiction de compétition de vol à moteur, Jean Borotra multiplie les initiatives en vue de développer le vol sans moteur et les modèles réduits d'avion. Suite à la réquisition des avions de l'aéro-club et de l'aérodrome, les membres se tournent alors vers une autre distraction intellectuelle et sportive : l'aéromodélisme. Pendant l'Occupation, l'association se consacre à la construction de modèles réduits, qu'ils font voler sur un terrain, route d'Argentan et participent à des compétitions et à des formations.

Dans les années 1970, Jacques Ravary, instituteur de l'école de Montsort, relance l'aéromodélisme scolaire avant de créer la section aéromodéliste de la Maison des jeunes et de la culture (MJC). L'opération débute par l'étude d'un avion, la consultation et la conception des plans, ainsi que la construction intégrale du modèle réduit. Elle s'achève par le vol, la démonstration publique et le spectacle. Actuellement située à l'aérodrome, l'association regroupe une trentaine de membres et encore de nombreux passionnés.



Concours d'aéromodélisme (1996)

collection particulière Pierre Martin
AMA 6NUM3250

Jacques Ravary et ses élèves : relance de l'aéromodélisme scolaire à l'école de Montsort

1970, avant la création de la section aéromodéliste de la MJC, d'où est issu le club d'Alençon.
Collection Pierre Martin
AMA 6NUM3249



Aéromodélisme en haut : avion C450 "Caudron" (1970-1980)

collection particulière Pierre Martin, AMA 6NUM3246

en bas : avion immatriculé F-6AUL (1970-1980)

collection particulière Pierre Martin, AMA 6NUM3242



Roger Levillain et Raymond Fournier devant leur appareil
collection particulière Paulette Levillain
AMA 17F18024

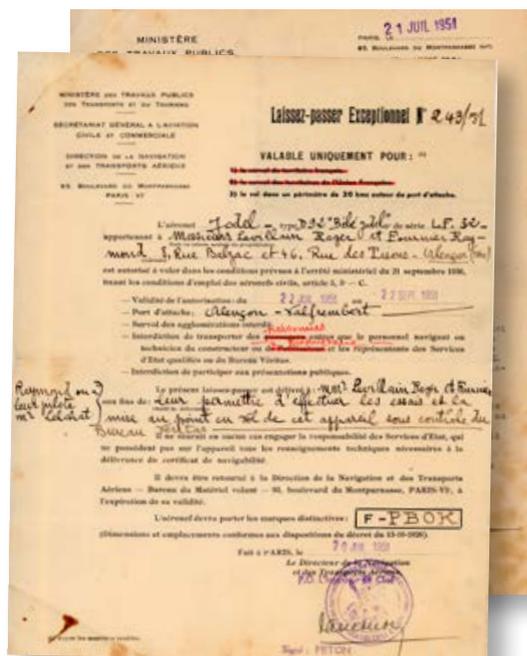
L'AVIATION POUR TOUS

Marques d'immatriculation et laissez-passer exceptionnel pour aéronef en essais
21 juillet 1951, collection particulière Paulette Levillain
AMA 1021

Constructeurs amateurs

Après la construction d'un "Pou du ciel" en 1934 par l'ébéniste Fernand Lemeslif dans un garage à la Ferté-Macé et d'un "Jodel D112" en 1950, c'est au tour de Roger Levillain (monteur dans une usine de chauffage central) et de Raymond Fournier (mécanicien d'entretien dans une fabrique de moulins à légumes) de concevoir un "Bébé Jodel" en six mois. L'industriel Émile Favriel leur offre un

moteur Volkswagen récupéré en 1944 sur les stocks allemands. Le 20 juillet 1951, l'avion est immatriculé F-PBOK. Les propriétaires reçoivent un laissez-passer pour effectuer les essais et la mise au point de l'appareil, avant l'obtention du certificat de navigabilité restreint. Le 22 juillet 1951, commence la folle traversée dans les rues de la ville pour mener l'avion rouge et argent à l'aérodrome.



En haut et au centre : construction du "Bébé Jodel" par Roger Levillain et Raymond Fournier

1951, collection particulière Paulette Levillain, AMA 17F18020, 17F18025
En bas : traversée de la ville d'Alençon pour mener l'avion à l'aérodrome, boulevard Lenoir-Dufresne
collection particulière Raymond Fournier, AMA 6NUM3608



«L'avion "Jodel D112" immatriculé F-PHQ5, construit par l'ébéniste Fernand Lemeslif, au champ de manœuvres (1950) collection particulière Paulette Levillain, don 2021 AMA 17FI8055

"Bébé Jodel"

«En haut : à l'aérodrome

«En bas : participation au meeting aérien 1951

collection particulière Paulette Levillain
AMA 17FI8021 et 17FI8023

L'aviation au sein de l'entreprise Moulinex

Le 26 juin 1983, la section Moulinex organise un premier vol d'initiation en ULM (avion ultra-léger motorisé) modèle pendulaire.

En 1986, le club Moulinex développe de nouvelles activités aéronautiques : parachutisme à Villaines-la-Juhel, voltige et delta-plane à Falaise, ULM à Alençon, vol à voile à Caen. Une première manifestation est organisée à l'aérodrome d'Argentan en 1986, une autre est prévue à Alençon pour l'année suivante.



Publication Point de rencontre Moulinex revue bimestrielle, 1983 AMA 10214



Des écoles privées de pilotage

En 1976, Maurice Hénault établit une école privée de pilotage sur l'aérodrome, avec un Cessna-150 afin de «démystifier» l'aviation et d'en donner l'accessibilité à tous. Le 25 avril 1998, une nouvelle école de pilotage est inaugurée.



L'aviation d'affaires

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, la France assiste à un développement de l'aviation commerciale : les avions qui ont servi de bombardiers ont été reconvertis en avions de transport pour personnes aisées, un marché tellement porteur que des avions sont spécifiquement dessinés pour effectuer cette mission. L'office des transports inscrit donc Alençon dans une globalisation dès 1926. Dans les années 1940, on assiste également à une démocratisation de l'accès au voyage aérien. Le développement de l'aviation commerciale transforme le héros de l'air en conducteur d'un « autobus » du ciel.

LES BALBUTIEMENTS D'UNE INDUSTRIE

Les premières industries aéronautiques se sont implantées en région parisienne, terre d'origine des pionniers. L'aéronautique est un enjeu militaire et depuis les années 1934-1935, le ministère de l'Air, conscient des besoins militaires, veut accélérer la décentralisation des usines aéronautiques sous une tutelle étatique.

L'usine Kellner-Béchereau

Sous l'impulsion ministérielle, l'entreprise Kellner-Béchereau acquiert en 1939 un terrain de 15000 m² à Alençon, rue de Bretagne (ancien centre mobilisateur 35, CM35), afin d'y construire une usine à la place d'un dépôt de camions. Parallèlement, le conseil municipal est saisi d'une demande d'avis de l'ingénieur des Ponts et chaussées sur l'établissement d'un stationnement de voitures sur le trottoir de la même rue. Il se montre favorable au projet de stationnement de la société Kellner-Béchereau à côté de son usine, sous réserve que les travaux soient à sa charge.

En janvier 1940, l'usine est en construction et prévoit de recruter en avril des ouvriers qualifiés. L'usine est constituée d'ateliers destinés au travail du bois, d'un atelier de chaudronnerie, d'un atelier de découpage des métaux, d'un atelier d'emboutissage des métaux et d'ateliers de montage.

En juin 1940, l'usine se replie vers Le Puy-en-Velay. La construction reprend cependant en octobre de la même année et obtient l'appui du maire afin que les Allemands y enlèvent les camions qu'ils y remettent.

En juillet 1942, l'usine travaille au profit des armées allemandes, ce qui lui assure le maintien de son fonctionnement : elle peut recevoir l'approvisionnement nécessaire, l'énergie et la main-d'œuvre.

En juin 1943, la société fusionne avec la société Morane-Saulnier.

Centre mobilisateur
35 (CM35),
anciennes usines
Kellner-Béchereau,
Morane-Saulnier

AMA 6NUM3307 et 6NUM3308



L'usine de moteurs d'avions SGFA

En 1939, dans le même contexte que la création de l'usine Kellner-Béchereau, la Société générale de fabrication aéronautique (SGFA), anciennement Farman – une entreprise fondée par l'un des pionniers français de l'aviation –, souhaite implanter une usine pour fabriquer des moteurs d'avion à Alençon. Le site choisi est celui de la route de Paris, près de l'aérodrome, au n°78 bis. Après avoir pris des renseignements sur la zone de servitude liée à l'aérodrome, une demande d'autorisation de bâtir est dressée et les plans sont approuvés le 30 mai 1940.

En 1949, certains garages comme celui qui se situe au rond-point de la Pyramide ou celui d'Albert Lemée situé place de Lancrel, proposent, en plus de la tôlerie automobile, de la chaudronnerie d'aviation soudure autogène, des ailes neuves ou à réparer, des réservoirs, des radiateurs... Cette même année, la société Normande d'imprégnation fabrique des poteaux pour les lignes aériennes.



Ateliers liés à l'aéronautique, 16 rue Pierre-et-Marie-Curie à Courteille

Bucquet
AMA 6NUM3304 à 6NUM3306

L'atelier « Nord-Ouest aéro »

En 1973, Roger Levillain crée l'entreprise Nord-Ouest aéro destinée à réaliser la maintenance pour les avions atterrissant sur le terrain. En raison du développement de l'activité et de la création d'un emploi, Roger Levillain obtient l'autorisation d'agrandir le hangar en 1989. La société est reprise par Philippe Chevé.



De gauche à droite :
- entretien du "Piper" FGFPJ (1998-1999)
- signalétique (juillet 1991)
- remorquage du FBNAVY (mai 1995)

collection particulière Paulette Levillain
AMA 17FI8017, 17FI8019 et 17FI8041

UN SIÈGE DE LIAISONS INTERNATIONALES

Le développement du tourisme et du commerce

Le 26 novembre 1926, lors de la réunion de l'office des transports de l'Ouest, la chambre de commerce émet la proposition que la Ville d'Alençon soit comprise dans le projet de création des grandes lignes commerciales d'aviation. La Ville d'Alençon ne peut plus espérer de développement par le biais des voies ferrées, elle peut juste se maintenir. La voie aérienne offre de nouvelles perspectives de développement, différentes du projet de l'aérogare du Mans. Il convient alors de ne pas se laisser devancer par les villes environnantes comme cela s'est passé pour la ligne de chemin de fer Paris-Brest.

La Compagnie générale aéropostale joue un rôle de premier plan dans l'aviation commerciale. En décembre 1927, une réunion est organisée à la direction générale des Postes à Rouen, afin d'étudier les possibilités pour améliorer son service postal en utilisant les avions commerciaux la nuit. Le projet comprend

la ligne aéronautique Paris-Brest survolant Alençon. En 1933, la société française d'aéroports et de routes aériennes «L'Aérienne» demande au maire si la commune a obtenu le concours efficace de la chambre de commerce, de l'autorité militaire, et des propriétaires des parcelles au sujet du nouveau terrain de manœuvres qui est toujours à l'étude.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Marcel Hébert a un autre projet, celui de faire de l'aérodrome d'Alençon une base régionale et non locale, une gare du réseau aérien français des futures lignes aériennes. Il intervient auprès du commandant Sigmann pour appuyer ses démarches en indiquant les ressources locales, commerciales et touristiques de la région. Il envisage, en plus des transports aériens commerciaux pour le beurre, un emplacement distinct pour l'aviation sportive, notamment, et le développement du vol à voile. Même si la nécessité de créer à Alençon une base régionale avait été reconnue à l'unanimité, il est précisé que le terrain d'aviation de la route de Paris est conservé comme terrain de vol à voile, affecté aux sports aériens destiné à être distinct des aérodromes destinés à l'aviation commerciale. L'aérodrome est alors reconnu de classe locale en raison du nombre d'habitants.

En 1953, l'aérodrome d'Alençon-Valframbert n'est pas inscrit sur la liste des aérodromes recommandés par la direction du tourisme et le secrétariat général de l'aviation civile car il n'est doté que d'un seul hangar, il ne peut abriter les avions de tourisme de passage. Un nouveau hangar est affecté par l'État.

Avion détruit le 15 août 1947 dans un crash lors d'un meeting organisé à Orléans

avion de type "Gourdou" B7 n° 01 construit en 1934, piloté par Jean Simon de la Société normande de transports aériens. Collection particulière Paulette Levillain, don 2021 AMA 17F18035

Transport, trafic aérien, Société normande de transports aériens

Le programme de 1947 contient un encart publicitaire mentionnant l'implantation imminente de la Société normande de transports aériens située au 16 bis rue de Lancrel à Alençon. Elle est dirigée par Jean Simon et propose la mise à disposition des avions modernes pour tous les transports aériens, les excursions touristiques, les transports sanitaires et toute autre activité aérienne.



Lors du meeting du 15 août 1947 à Orléans, l'avion est détruit et le pilote Jean Simon décède. L'enregistrement du crash est transcrit au nom de la société.

En 1949, une nouvelle publicité démontre que la société est toujours en activité. Elle assure les frets, les transports sanitaires, les missions photographiques... La Société normande de transports aériens propose ses services pour tous genres de transports aériens. Elle se tient à la disposition des passagers et organise des circuits touristiques comme la visite des plages du

débarquement, des châteaux de la Loire, des côtes bretonnes ou tout autre itinéraire selon les demandes. Les circuits sont effectués avec ou sans escale. Il s'agit du premier tour opérateur partenaire localisé sur Alençon.

Les déplacements professionnels

En 1976, l'usine Moulinex possède une piste d'atterrissage et dispose d'un hélicoptère 250 UV4 pour assurer les différentes liaisons.

L'appareil permet d'effectuer les transports entre l'usine de Saint-Lô et celle d'Alençon en 45 minutes.

Revue bimestrielle
Point de rencontre
Moulinex (1976)

AMA 10214



Accidents, *et* crashes sécurité

LES ACCIDENTS ET CRASHS

L'essor technologique de l'aviation (augmentation de la distance franchissable, de la vitesse et de la capacité d'emport des avions) confronte les pilotes à de nouveaux appareils qu'ils ont du mal à «apprivoiser», ce qui augmente le nombre de crashes aériens, ajoutant à l'idée d'un avion porteur de mort celle d'un avion «cerceau volant». Après-guerre, le vol est encore assimilé à un imaginaire militaire et considéré comme bien plus dangereux que les déplacements automobiles et ferroviaires. Voler n'est pas sans danger, de nombreux accidents sont causés par des intempéries, des défaillances mécaniques ou encore des accrochages entre avions.

La catastrophe de l'Émeraude

Le 15 janvier 1934, l'"Émeraude" – l'avion qui ramenait Pierre Pasquier, gouverneur général d'Indochine, de Saïgon jusqu'au Bourget – s'écrase en pleine nuit au-dessus du Morvan, à quelques encablures seulement de sa destination finale. Problème mécanique, erreur de pilotage, sabotage de la concurrence ou attentat dirigé contre Pierre Pasquier? Il n'y eut pas de survivant. Les dix passagers – Maurice Noguès, pionnier de l'aviation et directeur général adjoint de la nouvelle compagnie Air France créée en 1933, Maurice Balazuc, le directeur technique de cette dernière, Emmanuel Chaumié, directeur de l'Aviation civile, son épouse Paulette Chaumié, Pierre Pasquier, gouverneur général de l'Indochine française, Jean-Jacques Larrieu, chargé de mission au ministère de l'Air, le capitaine Brusseaux, ordonnance du Gouverneur, André Launay, qui pilotait l'appareil, Ferdinand Queyrel, le radio-télégraphiste, et Camille Crampel, le mécanicien-navigant – trouvèrent la mort.

Le 21 janvier 1934, une cérémonie est organisée pour les obsèques du pilote alençonnais André Launay. En 1938, un monument commémoratif est érigé à Corbigny, dans la Nièvre.

Le crash de Larré

Le 16 juillet 1944, un bombardier de type "Halifax" anglais, ayant pour objectif le ravitaillement en armes, munitions et médicaments du maquis local (groupe Tessier) est touché par la DCA allemande de Radon et s'écrase à La Chouannerie, commune de Larré. Le 15 septembre 1944, les corps de six aviateurs découverts parmi les débris de l'appareil sont inhumés au cimetière de Larré par les autorités occupantes. Parmi les décombres, un septième homme non identifié est retrouvé, un inconnu du Spécial opération exécutive (SOE). En 1999, une plaque est apposée sur le monument aux morts de la commune.

En 1965, l'avion "Potez 600" N°3813 F-ANOD, construit en 1935 et appartenant à Gérard Léveillé, est accidenté à l'aérodrome d'Alençon et radié le 4 mai 1965.

Accident d'avion
(19 novembre 1950) ▶
collection particulière
Paulette Levillain
AMA 17F18026





▲
 Accident du "Stamp"
 SV-4C appartenant à
 l'aéro-club de Libourne (18
 juillet 1948)
 collection particulière
 Paulette Levillain
 AMA 17F18030



▲
 Crash en forêt d'Écouves
 collection particulière
 Paulette Levillain
 AMA 17F18028, 17F18029



SIMULATIONS POUR LA PROTECTION CIVILE

En juin 1970, une centaine de secouristes du département se sont exercés sur le thème d'un télescopage en plein ciel de deux avions dont les débris étaient supposés avoir endommagé plusieurs immeubles de la ville d'Alençon et provoqué de nombreuses victimes.

▲
 Tract de sensibilisation à
 destination des pilotes
 collection particulière André Dutertre
 AMA 6NUM3072





Visites remarquables



VISITES OFFICIELLES OU DE PERSONNALITÉS

Visite officielle du président de la République François Mitterrand, accueilli par Pierre Mauger, maire d'Alençon (1987)
Direction de la communication, AMA 17F11606



Marcel Hébert donne le baptême de l'air à son épouse monomoteur français biplan "Caudron" G3, sd, AMA 17F11207



Jacques Chirac à Alençon le 24 nov. 1975
Direction de la communication
AMA 17F1531 et 17F1535



Colette Duval, parachutiste
photographie dédiée en 1954,
collection particulière Raymond Fournier,
AMA 6NUM3607

VISITE INSOLITE



Article du journal Ouest-France (27 février 1979)
AMA 22F5

La fusée Astroliner installée à Orneexpo pour la première fois en France et en Europe
1979, Direction de la communication, AMA 17F11785



REMERCIEMENTS

Les archives municipales d'Alençon remercient pour leur participation active au projet : l'aéro-club d'Alençon et de sa région, A3A l'Amicale alençonnaise des avions anciens, l'Aéromodèle club alençonnais, l'Association de voltige alençonnaise, la Direction des archives et du patrimoine culturel de l'Orne, Jean-Pascal Foucher, Zacharie Pacey, Denis Martins de Almeida, ainsi que pour la collecte de documents et de témoignages : Patrick Bodin, Arnaud Boismal, Alain Bouard, Pierre Cabriot (alias Tonton Pierre sur la toile), Stéphane Cafier, Étienne Cordonnier, Pascal Cordonnier, Gérard Coulange, André et Arlette Dutertre, Robert Fontaine, Jean-Michel Foulon, Raymond Fournier, Alain Gaunet, Luc Herbinier, Romain Heux, Jean-Claude Leboulanger, Annick Lelchat, Marie-Françoise Lelchat-Nicolas, Paulette Levillain, Sylvain Mariat, Pierre Martin, Pierre Monnier, Paul Nouguey, Alain Odolant, Nicole Renard, Jean-Jacques Thibault, Maryvonne Thoreton, Hugo Rialland et Christian Vannier.

BIBLIOGRAPHIE

L'aviation à Alençon, Robert Fontaine, SHAO, 2019

Les aviateurs ornaïsi dans la Grande Guerre, Monique Gallais, Conseil départemental de l'Orne

SOURCES

Archives municipales d'Alençon

42C, 1D-2D, 22F, 29F, 1FI, 4FI, 6FI-7FI, 17FI, 3H, 14H-15H, 108H, 109H, 111H-113H, 115H-117H, 1I, 3I, 8I, 14I-15I, 19I, 25I-27I, 58J, 80J, 94J, 102J, 291M, 6NUM, 10, 1PRES, 1R-3R, 146W, 1047W, 5060W, 5063W, 5265W, 5566W, 5660W, 7Z-11Z.

Archives départementales de l'Orne

2FICP6_368, 75FI, 41J, 44J, 320J, 429J, 448J, 509J, 572J, 1014M, 220W.

Conception graphique Zacharie Pacey - Imprimerie Auffret-Plessis, sept 2021 - Ne pas jeter sur la voie publique