

Du **ballon** à l'avion



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

« Du ballon à l'avion »

Exposition proposée par les archives municipales d'Alençon

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 Boïsmal, Alain Bouard, Pierre Cabriot (alias Tonton Pierre sur la toile), Stéphane Cafier, Étienne Cordonnier, Pascal Cordonnier, Gérard Coulangue, 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.

SOURCES

Archives municipales d'Alençon

42C, 1D-2D, 22F, 29F, 1F1, 4F1, 6F1-7F1, 17F1, 3H, 14H-15H, 108H, 109H, 111H-113H, 115H-117H, 11, 31, 81, 141-151, 191, 251-271, 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, 75F1, 41J, 44J, 320J, 429J, 448J, 509J, 572J, 1014M, 220W.

BIBLIOGRAPHIE

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

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

Réalisation

Conception graphique Zacharie Pacey
Fabrication Point Pub

Archives
municipales
d'Alençon

Ville
d'Alençon





3

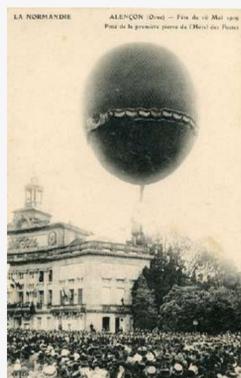
Les multiples visions de l'aviation

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 4F16196



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

à g. : Peslier-Greslebin édition, AMA 4F14482
à d. : ELD (Ernest Le Deley) éditeur, AMA 4F14527



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

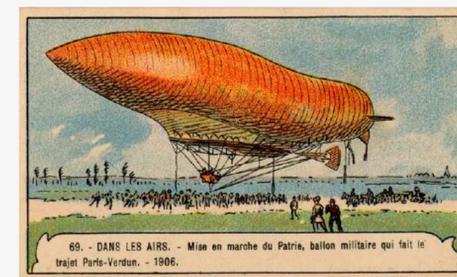


« Croisière de Zeppelin », publication illustrée n° 13, p 310 AMA 801

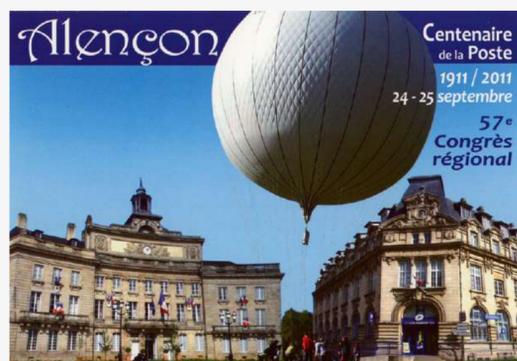
permettre la descente des observateurs en parachute. Les ballons favorisent une surveillance permanente du territoire et offrent des renseignements précis et précieux, malgré une crainte associée aux dangers réels que constituaient ces embarcations pour ceux qui essayaient de les faire voler, notamment 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 8N0510



"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.-Champanois
AMA 94J



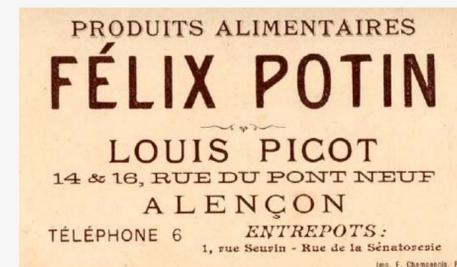
Carte postale Centenaire de la Poste 1911-2011,
57^e congrès régional
Gérard Mareau, 2011
AMA 7197W25

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

écusson noir et d'un chiffre orange pour les aérostiers. Le 6 octobre 1913, le colonel Bouttieaux, 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 aérostiers mitrailleurs abattent les avions allemands qui attaquent les ballons et

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



Concours de musique 1913, place Foch, ballon "L'Ouest-Éclair"
date d'utilisation 12 mai 1913
don AMBAA, AMA 4F14110

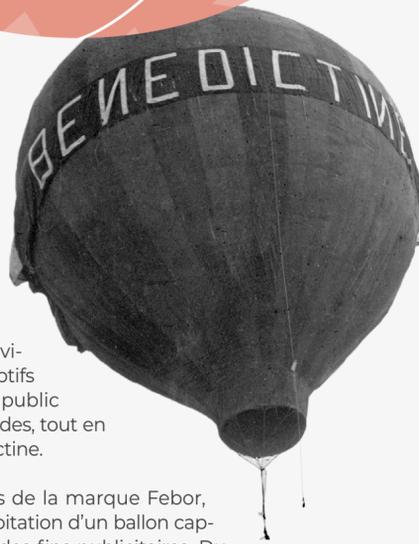




4

Les multiples visions de l'aviation

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., 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 mètres au-dessus du sol.

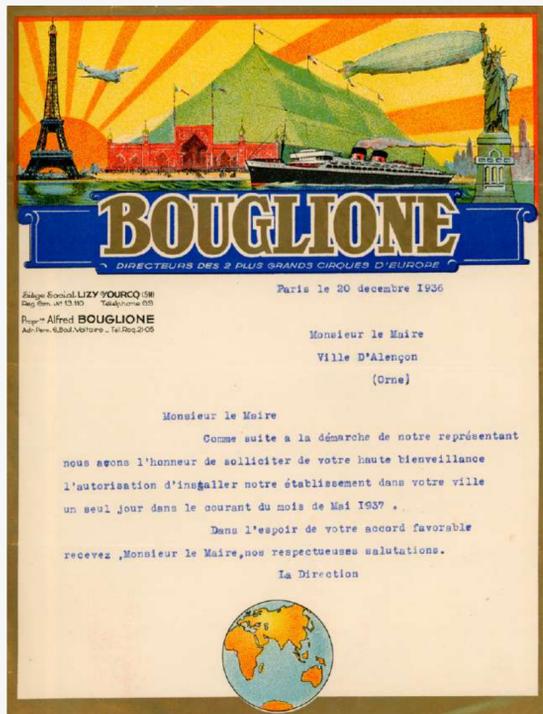
Le photographe et aéronaute Félix Tournachon dit Nadar proclame dans la presse du 31 juillet : « Ce qui a tué, depuis quatre-vingts ans tout à l'heure qu'on la cherche, la direction des ballons, c'est les ballons... Vouloir lutter contre l'air en étant plus léger que l'air, c'est folie ! ». La primauté 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.

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



Fête nationale du 14 juillet 1901 : ascension du capitaine Charly
AMA 1116

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 Pestier Grestelin, 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

Carte postale humoristique à système couleur n°99
Artaud père et fils éditeur, Nantes, éditions Gaby, sd
AMA 4F13196

Carte postale souvenir d'Alençon n°15
Artaud et Nozais, Nantes, sd, AMA 4F14

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.

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



5

Les multiples visions de l'aviation

L'appropriation populaire

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

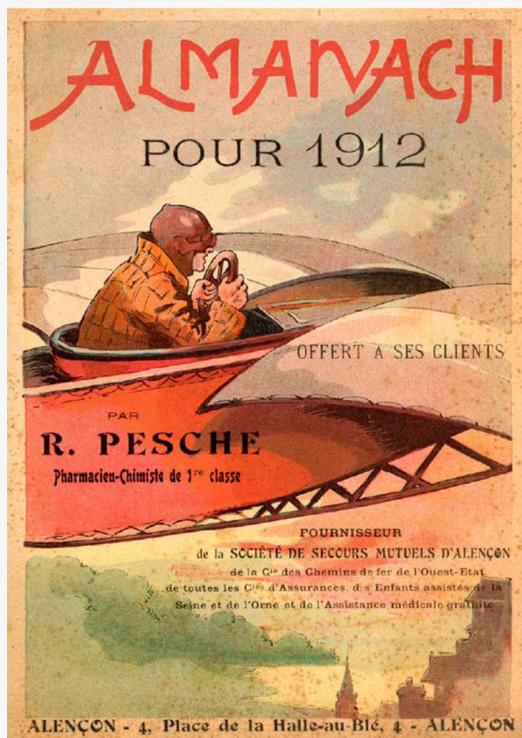
La rubrique humoristique de l'agenda de 1910 révèle des notables de l'époque qui, bien que passionnés pour « ce sport idéal » qu'est l'aviation et qui rêvent de « voguer dans l'azur de Paris à Calcutta, de San-Francisco à Pékin, sans bruit, sans secousse », n'en rencontrent pas moins des situations incommodes 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.

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.

Almanach 1912 offert
aux clients de la
pharmacie Pesche
AMA 723



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

AGENDA 1910 DU GAGNE-PETIT. — 22, RUE DU PONT-NEUF, ALENÇON

L'AVIATION

Progrès réalisés. — Ceux qui restent à accomplir

L'essor des appareils d'aviation vient de s'arrêter après le triomphe de Farman; les intempéries de la période d'hiver rendent, en effet, difficile la continuation des expériences. Mais bientôt, après le printemps, nous allons voir reparaître

siens 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 30.000 francs en parcourant une



Aéroplane Esnault-Pelterie

ces curieux engins, plus perfectionnés et plus nombreux que jamais, avides de nouvelles prouesses. Jetons donc un coup d'œil d'ensemble sur les efforts multiples de nos vaillants aviateurs, sur les progrès accomplis et les résultats obtenus, ainsi que sur les espérances qu'ils laissent entrevoir.

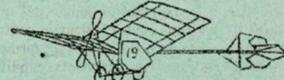
On n'a pas oublié que, le 23 octobre 1906, Santos-Dumont, quittant le sol avec son aéroplane n° 14 bis, avait démontré la possibilité du vol réel par le « plus lourd que l'air ». Ce beau succès était dû, certes, en partie à l'habileté de l'intrépide sportman, mais surtout à deux causes fondamentales : d'une part l'allègement des moteurs à explosion poussé au point de permettre de réduire à un poids de moins de deux kilos la force d'un cheval; d'autre part, l'adoption par Vuia d'abord, par le jeune Brésilien ensuite, de roues placées sous l'appareil pour lui permettre de rouler sur le sol jusqu'à ce que sa vitesse soit suffisante pour qu'il se soulève.

Ce n'était là qu'un premier pas, mais combien significatif ! Il était prouvé désormais qu'un aéroplane pouvait s'enlever. Restait seulement à le maintenir dans l'air, à lui assurer une stabilité complète, à le faire évoluer et virer à volonté pendant sa course aérienne, enfin à lui procurer des moyens pratiques d'atterrir sans dommage.

Mais aucun de ces problèmes ne paraît présenter de difficultés insurmontables. C'est à les résoudre qu'a été consacrée la période qui vient de se dérouler et qui aura certainement une place importante dans l'histoire de la locomotion aérienne.

L'envolée de Santos a été le signal d'un essor merveilleux. Tandis qu'auparavant, malgré les efforts persévérants de l'apôtre convaincu, le capitaine Ferber, et du généreux Mécène de l'aviation, Archdeacon, les essais avaient été rares et peu méthodiques, les tentatives désormais allaient s'étendre et se multiplier comme par enchantement; des aviateurs allaient surgir de toutes parts, se mettant à l'œuvre avec acharnement, sincèrement convaincus que le problème de la navigation aérienne par le « plus lourd que l'air » était résolu ou allait l'être d'un jour à l'autre.

Cette superbe émulation a déjà porté ses fruits : onze aéroplanes, rien qu'en France, se sont envolés fièrement à maintes reprises; le record de la distance franchie dans les airs a passé, par étapes successives, à 1.500 mètres; plu-



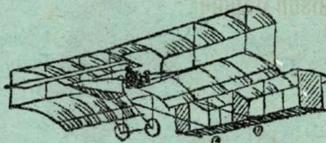
Aéroplane Santos-Dumont n° 19

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 la 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 monoplane, 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

lèles à la façon des ceris-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.

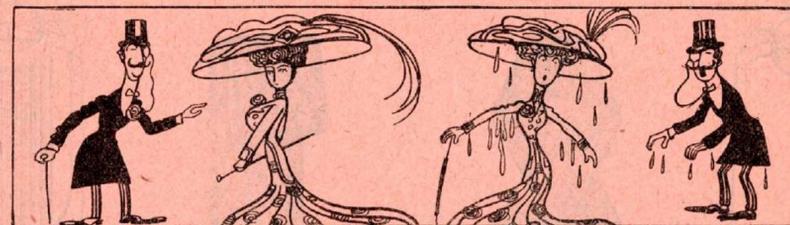
Le gouvernail de direction est plus généralement un plan mobile indépendant, analogue à celui des bateaux et des dirigeables, poussé le plus en arrière possible; cependant il est quelquefois placé au-dessous ou même en avant de



Henri Farman

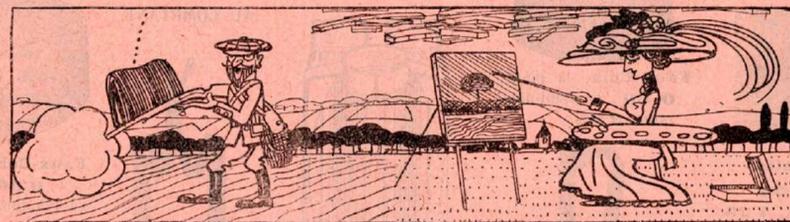
AGENDA 1910 DU GAGNE-PETIT. — 22, RUE DU PONT-NEUF, ALENÇON

DEMAIN



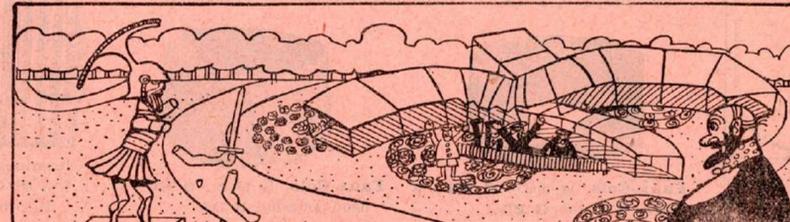
M. DE SNOB. — Voyager en aéroplane, c'est le sport idéal, on vogue dans l'azur de Paris à Calcutta, de San-Francisco à Pékin, sans bruit, sans secousse, c'est délicieux, n'est-ce pas, baronne ?

LA BARONNE DE PIAF. — Qu'est-ce que cela ? Horreur ! c'est de la graisse du moteur de l'aérobus 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'là, 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 ! tu est-il le bon vieux temps des automobiles, des métropolitains !

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

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



7

Les multiples visions de l'aviation

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.

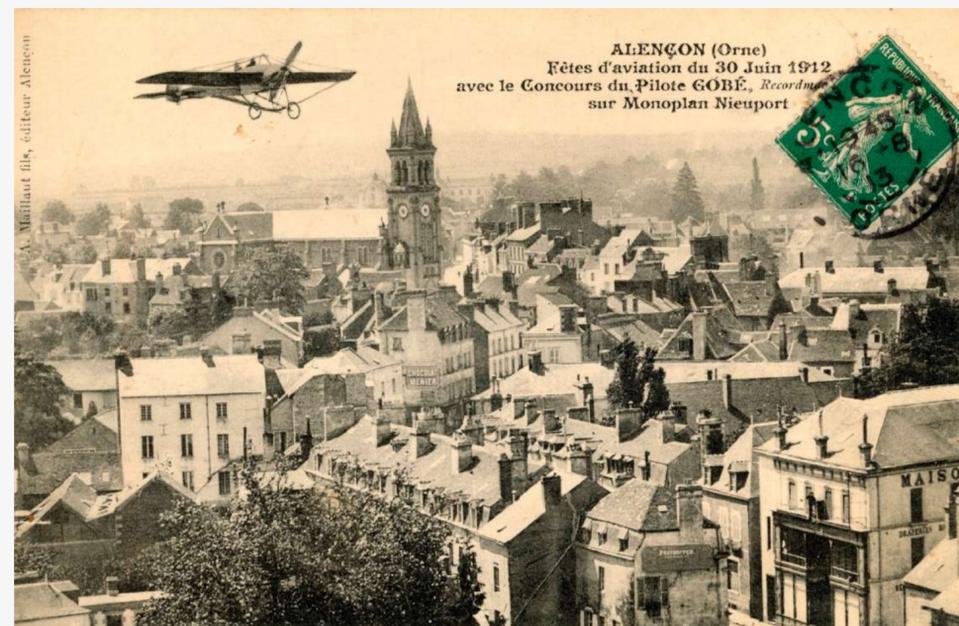
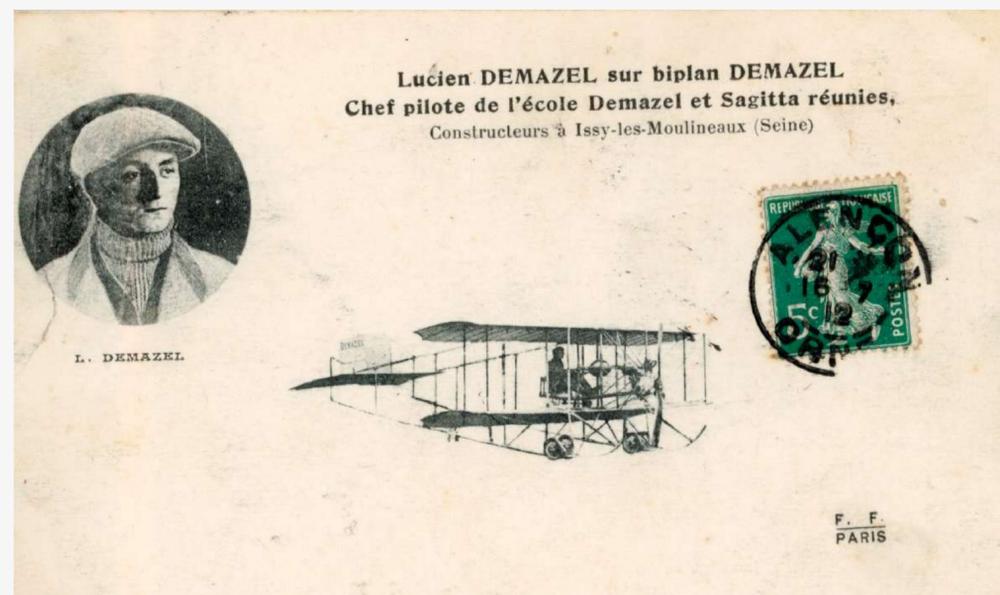
Deux de ces meetings vont se dérouler à Alençon avant la Première Guerre mondiale : du 29 juin au 14 juillet 1912 et les 26 et 27 juillet 1914. Les terrains d'aviation n'existent pas encore, et la longueur des décollages et la taille de la foule font porter le choix du lieu sur le champ de manœuvres 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 locataire ».

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.

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 Lecoindre sur un monoplane Blériot et Lucien Demazel (qui revient) sur son biplane Caudron. Le caractère nouveau de l'événement 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.



8

Les multiples visions de l'aviation



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, Lelchat Annick
AMA GNUM2917

Si le pilote garde pour lui seul la magie du vol, les programmes relatent les exploits de chaque aviateur et les spectateurs s'empresse 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 convoyer les spectateurs. Ce ne sont pas moins de 15 000 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
A. Maillaut fils édition Alençon AMA 4F11848



Alençon : fête d'aviation du 1^{er} juillet 1912
En haut : Lucien Demazel, sur son biplan Demazel partant exécuter son premier vol, AMA 4F14442
Au milieu : "Avec biplan 80 HP et monoplan, sous la direction de Lucien Demazel, chef pilote", AMA 4F14443
En bas : Lucien Demazel, ayant exécuté son premier vol, reçoit des félicitations, AMA 4F13669 (A. Maillaut fils édition Alençon)



Affiche du grand meeting d'aviation des 24 et 25 juin 1939
84 x 124 cm, imprimerie Laverdure
AMA 6F1623



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 7 000 spectateurs assistent à la manifestation. Cent treize baptêmes de l'air sont effectués par Maryse Hilsz.



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

39^e 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



Grand meeting d'aviation de 1939
En haut : le "Morane-Saulnier" appartenant à Maryse Hilsz, AMA GNUM2918
En bas : le "Gourdou" appartenant à Jérôme Cavalli, AMA GNUM2919

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





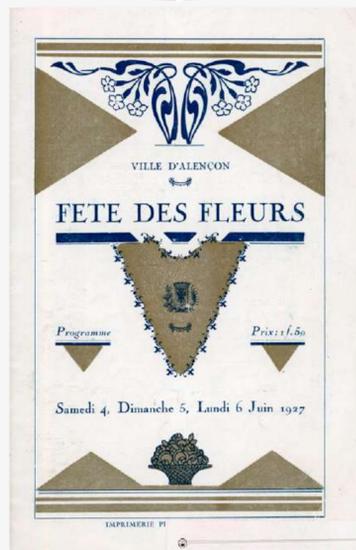
9

Les multiples visions de l'aviation

Affiche de la fête des fleurs (6 juin 1927)
104 x 186 cm
imprimerie Laverdure
AMA BF11236



Programme de la fête des fleurs (6 juin 1927)
AMA 3R10



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.



PROGRAMME OFFICIEL
DE LA
Grande Fête d'Aviation

Programme de la grande fête de l'aviation (1929)
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'événement attire plus de 6000 spectateurs et engendre une recette de 26000 francs.

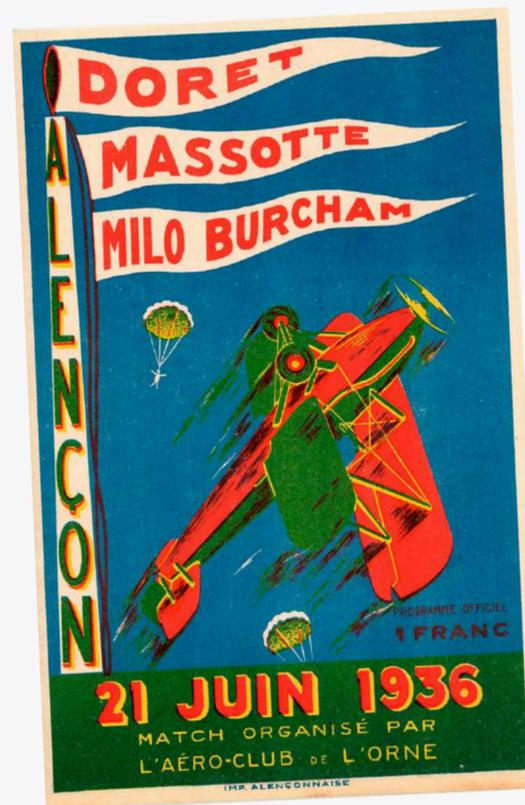


Programme de la manifestation aérienne des 5 et 6 août 1933
AMA 3R10

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.



Programme de la manifestation aérienne de 1936
AMA 3R10



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.



10

Les multiples visions de l'aviation

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 fantaisiste). 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 "Bucher", 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 Lelchat 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



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



Chrystel Nadeau

ektachrome 2000
AMA 22F131

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

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 10 000 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.



Le commandant Olivier Massard de Villacoublay

collection particulière
Lelchat - Nicolas Marie
Françoise, Lelchat Annick,
AMA 6NUM2953



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





11

Les multiples visions de l'aviation

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.

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». La subvention est ensuite affectée pour la construction d'un hangar «permanent».

L'avion, vecteur de mort

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 du Gagne-Petit montre que bien que ces bombardements ne sont pas fréquents, ils n'en ont pas moins un effet psychologique dévastateur. L'avion est vu comme porteur de mort. 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.

Cette carte 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.

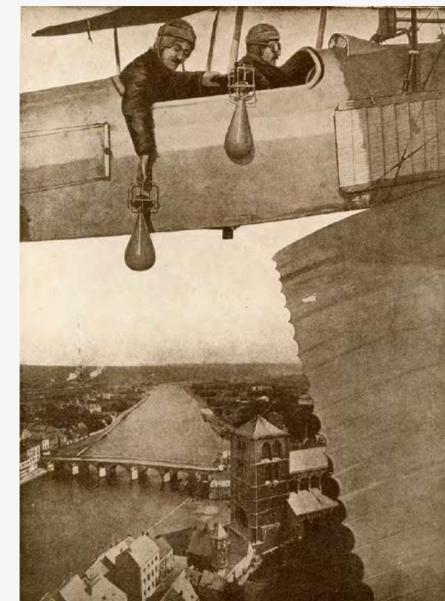
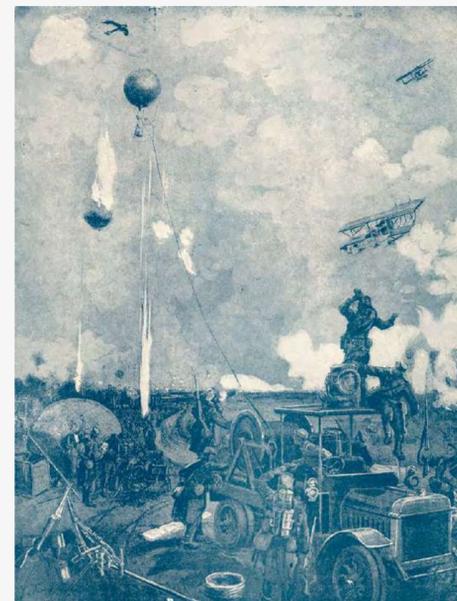
«L'oiseau vainqueur»,
carte postale patriotique illustrée
collection particulière Nicole Renard, 2018
AMA 6NUM672



«Futurs poilus», carte
postale patriotique illustrée
collection particulière de
Nicole Renard, 2018
AMA 6NUM513

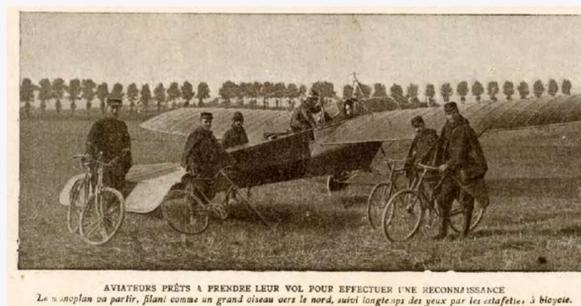
au centre:
«Un duel dans les airs»
supplément de La revue illustrée
n°21 p. 490, AMA 80J

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 90000 aviateurs avec 3600 appareils engagés. Quelques Alençonnais tels que Albert Adam, Paul Anfray, Louis Barillet, Christian Bouquerel, Rolland 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.



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



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.

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



12

Les multiples visions de l'aviation

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 Félix Tournachon, dit 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.



À droite :
Liste des brevetés de
l'aviation populaire (1939)
AMA 2613

Ci-contre :
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. 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.

Le 23 octobre 1936, une section d'aviation populaire (SAP) est créée et agréée à Alençon. La municipalité met à la disposition de l'aéro-club le hall des marchandises de l'ancienne gare des tramways. L'aéro-club de l'Orne regrette le manque de matériel et de moyens et sollicite le ministère de l'Air ainsi que la chambre de commerce et de l'industrie pour percevoir une aide financière complémentaire et une meilleure rétribution pour l'entraînement des pilotes réservistes.

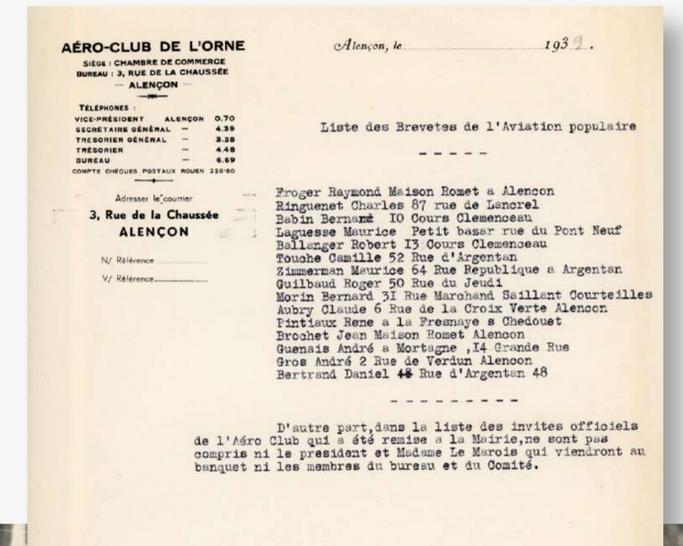
Au 31 mars 1938, l'aéro-club de l'Orne est le premier détenteur de la coupe des «Ailes» pour avoir formé onze pilotes. Quelques mois avant la guerre, l'aéro-club de l'Orne obtient par le ministère de l'Air un Hanriot 14, un Potez 43, deux Lucioles, puis un Cri-Cri et un Mauboussin.

Dès le début de la guerre, le terrain de l'aéro-club devient une base d'école militaire et accueille le matériel et les pilotes en provenance de la région du Nord. Certains élèves de la SAP - comme Daniel Riffard, Jean Simon, Raymond Froger - vont ensuite s'illustrer, en tant que pilotes de la France libre. Yves Lelchat devient pilote dans la Royal Air Force (l'armée de l'air anglaise) pendant la guerre. Jean Alexandre Brochet, alias Jean Bruce, vendeur au Gagne-Petit et créateur du héros OSS 117, passe son brevet de pilote à l'école militaire Morane d'Évreux. Il faut compter sur un entraînement régulier pour garantir l'efficacité d'un corps d'aviation, ce qui présuppose la professionnalisation de ce dernier.



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

Jean Simon avec son "Gourdou"
(1945-1947)
collection particulière Paulette
Levillain, AMA 6NUM3234





13

Les multiples visions de l'aviation

La défense passive, une solution au danger aérien

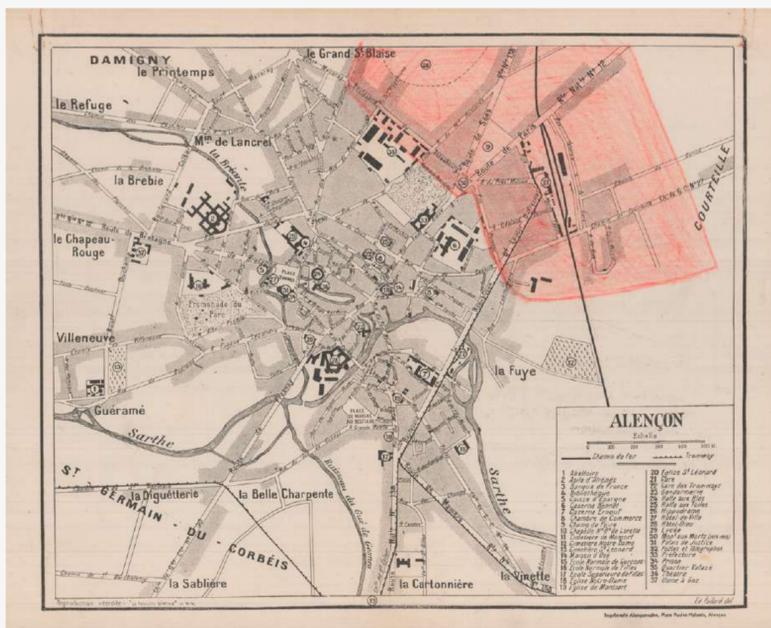
Face au danger aérien, les pays recourent au renfort de l'armée aérienne, à la sensibilisation de leurs populations aux bombardements aériens, tout en créant des moyens de protection. C'est ce que l'on appelle la « défense passive ». Elle inclut aussi bien des moyens préventifs (sensibilisation de la 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 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.



Affiche alertant du danger des bombardements allemands (1940)
57 x 40 cm, défense nationale, AMA 6F18072

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



Le plan urbain de défense passive 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. 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 doivent 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.

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 allemandes 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 ». 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 :

- « 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 tourment 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.
- 4 juillet 1944 : journée calme, subitement à 8 h le soir les avions arrivent et mitraillent en pleine ville,



Gare d'Alençon bombardée
6,3 x 9 cm, amateur soldat allemand, bordure dentelée
AMA 17F17284

des camions arrêtés c'est la place de Lancrel qui est la plus atteinte...

- 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...
- 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... »

Les bombes, symboles des missions, rangées comme des quilles
collection particulière Paulette Levillain, AMA 17F18027





Plan du champ de manœuvres

étude technique avril 1930
AMA 291M1

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 Ville 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. 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. Le terrain, de petite superficie, est fréquemment parcouru par les chevaux de la cavalerie qui 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. Le 31 janvier 1930, le terrain est classé comme terrain auxiliaire d'atterrissage et une subvention 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 HT et l'installation d'un hangar.

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 régiment de cavalerie.

En novembre 1932, 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. Confrontée à des difficultés pour l'acquisition de parcelles voisines, la Ville demande le report des subventions, puis met fin au projet d'installation sur le champ de manœuvres.

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. L'avant-projet validé prévoit deux pistes de 700 mètres sur 100, disposées en triangle pour des envols dans quatre directions. 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. 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 de commerce, la construction d'un hangar de 20 mètres de profondeur sur 30 de largeur, doté de portes métalliques roulantes. Les travaux 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.

L'aérodrome est inauguré solennellement les 24 et 25 juin 1939.

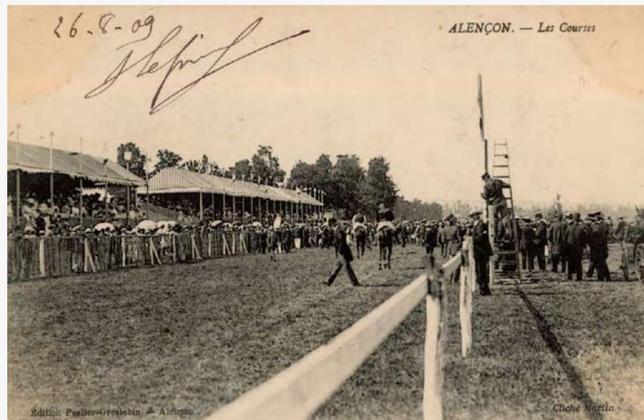
Affiche de l'inauguration de l'aérodrome et du congrès national de la Fédération nationale des sous-officiers des armées de terre, de mer et de l'air (24-25 juin 1939)



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.



Les courses
cliché Martin, édition Pestier-Grestelin, cl.
date d'utilisation 26 août 1909, 14 x 9 cm
AMA 4F11865

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



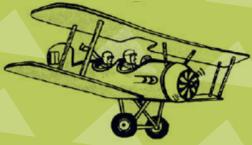
Le projet d'une "station aéronautique d'atterrissage" (1921-1932)

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 Bonet servent pour l'installation d'atelier de réparations pour le personnel de l'aviation. La municipalité reçoit une réponse favorable de la

Affiche de l'inauguration de l'aérodrome et du 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



Des terres pour le ciel

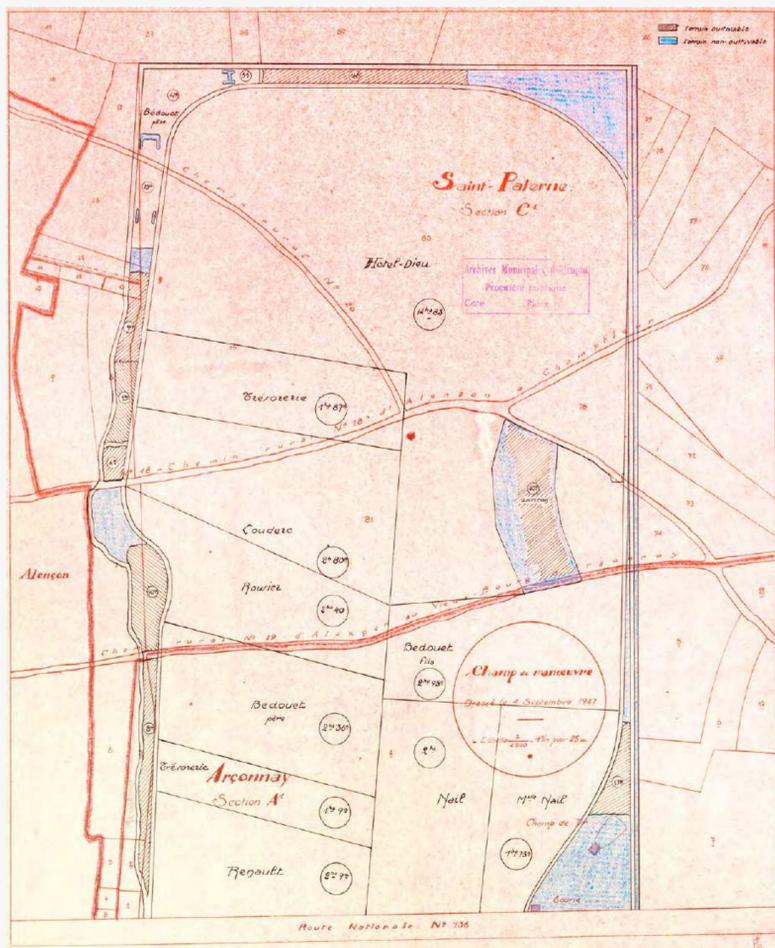


L'AÉRODROME PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

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. 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, de nivellement et d'enfouissement des réseaux de distribution sont réalisés. Un hangar et des baraquements sont construits.

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



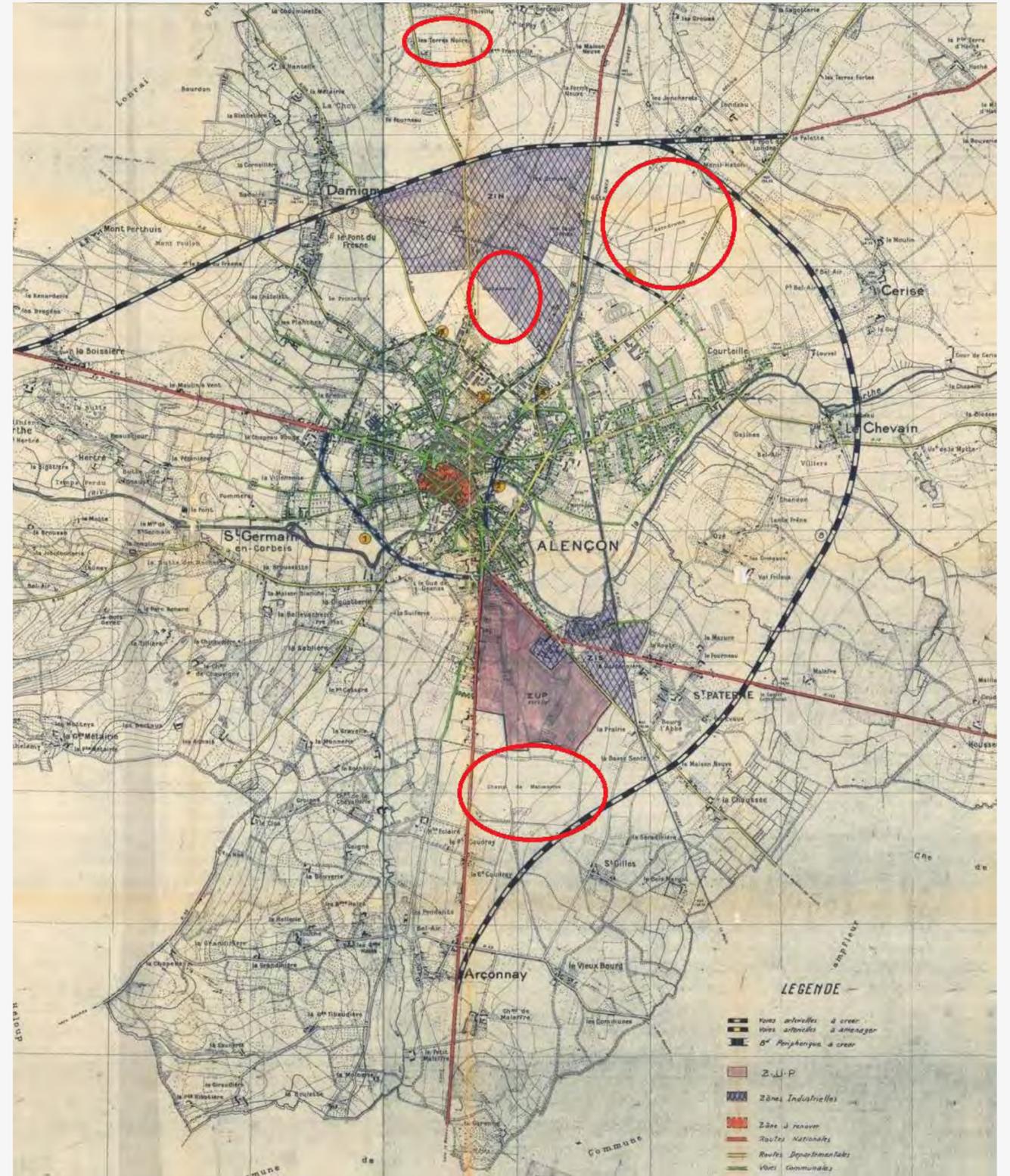
L'Occupation

Le terrain d'aviation route du Mans, ayant subi peu de dégâts, est réutilisé très tôt 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 s'y installe en juin 1940. La *kommandantur* interdit, 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 ». À peine construit, le hangar est démonté.

À l'initiative du préfet et dans un contexte de pénuries, à l'instar de beaucoup d'autres aérodromes, l'aérodrome route du Mans voit 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. 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 ses parcelles. 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. 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.

Situation du champ de manœuvres, de l'hippodrome, des « Terres Noires » de Damigny et de l'aérodrome
éch. 1/10 000°, 1956
AMA 101





La Libération

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

AMA 1162



Dès juin 1945, le concessionnaire Renault de la ville, Marcel Hébert, constatant que les avions assurant la ligne Amérique-Paris réalisent un trafic aérien important au-dessus de la ville, 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. Une étude des Ponts et Chaussées avait été menée, concluant qu'il serait préférable de construire un tel aérodrome sur le terrain de manœuvres, affectant ainsi les fonctions respectives d'aérodrome commercial au terrain de manœuvres, et de terrain de vol à voile et d'aviation de tourisme au terrain d'aviation de la 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 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 ».

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.

Le 21 juin 1947, le terrain d'aviation est à nouveau inauguré, sous la présidence de M. le ministre de l'Air. 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 Arçonay. Le 27 novembre 1959, considérant que les servitudes résultant du projet d'aérodrome Alençon-Arçonay entravent considérablement l'étude du projet d'extension de la ville et qu'il ne semble pas opportun qu'Alençon possède deux aérodromes, le projet est abandonné.

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.



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

AMA 4F1547

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

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 3 mars 1970 le conseil municipal émet un avis favorable et concède à la chambre de commerce et de l'industrie, la construction et la gestion du futur aérodrome.

Le 18 mars 1970, les exploitants agricoles contestent la décision. Les mouvements contestataires durent jusqu'en 1975.

Le 26 juin 1971, la direction départementale de l'Équipement transmet la demande de la création d'un aérodrome de catégorie C-AMV au ministre des Transports.

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 (CCI) 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 oublié.



Piste en dur de l'aérodrome

aéro-club d'Alençon et de sa région, juin 1988
AMA 17F18037

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 qui est une des plus modernes de France.

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.

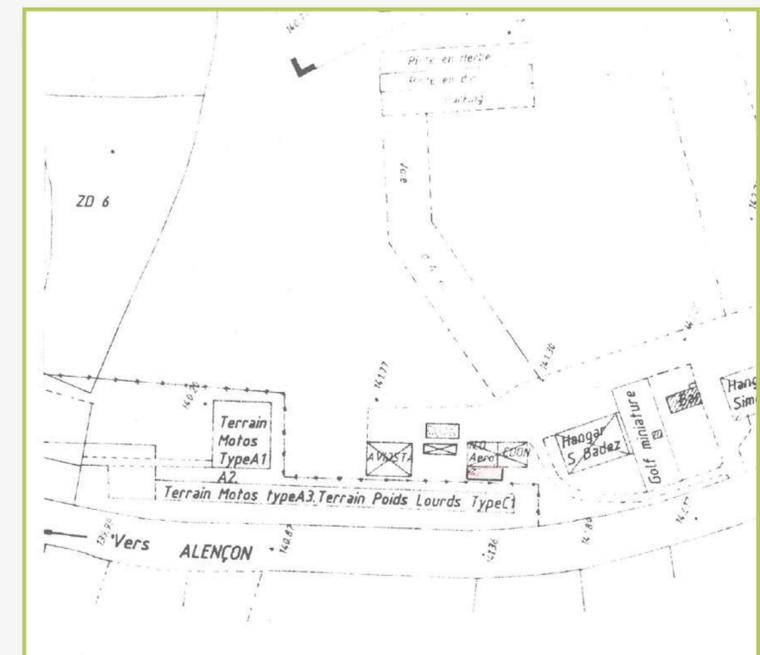
L'aérodrome sert de base de ravitaillement pour les avions et les hélicoptères de l'ALAT (Aviation légère de l'armée de terre). Ses hangars abritent plusieurs avions de passage. En 1982, 78 avions proviennent de l'extérieur dont la moitié pour affaire. L'aérodrome participe au développement de la ville.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

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

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'aéro-club 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.





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 15 000 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.

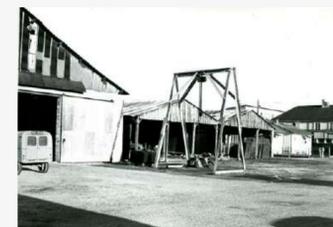
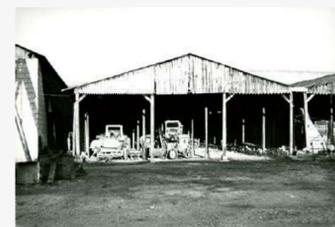
Centre mobilisateur 35 (CM35), anciennes usines Kellner-Béchereau, Morane-Saulnier
AMA 6NUM3307 et 6NUM3308



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'impression 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 FBNVY (mai 1995)

collection particulière Paulette Levillain
AMA 17F18017, 17F18019 et 17F18041

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 aéro postale 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.

18

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 « cercueil 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



L'aviation d'affaires



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.

Transport, trafic aérien, Société normande de transports aériens

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

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 Lancret 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.

Revue bimestrielle Point de rencontre Moulinex (1976) AMA 102J4

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



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

L'aventure de l'espace avec la fusée Astroliner



Arrivée au Havre le 3 février, la fusée interplanétaire Astroliner X10 est installée à Ornexpo pour la première fois en France et en Europe.

Ce monstre de 17 mètres de long est né aux Etats-Unis dans le Colorado et cette première intéressée déjà les organisateurs de foires exposition puisqu'une cinquantaine d'organisations seront présentes mercredi pour assister à une démonstration.

Un coup de klaxon et c'est l'embarquement. « No Smoking ». Les 45 passagers prennent place pour le vol interplanétaire. Le sas d'accès se ferme et aussitôt le film spatial apparaît sur l'écran vidéo.

C'est le décollage. La fusée s'élève à 40 degrés, les turbulences atmosphériques et l'accélération provoquent un balancement dans l'espace. La fusée pivote de droite à gauche, donne l'impression de s'élever encore par palliers en même temps que se poursuit la course interplanétaire. On s'y croirait. L'objectif est presque atteint lorsque surgissent des objets volants non identifiés. Le sol donne l'ordre de retour et c'est la rentrée dans l'atmosphère puis l'amerrissage. Le vol est terminé, il aura duré environ quatre minutes pendant lesquelles petits et grands ont l'impression d'avoir vécu l'aventure de l'espace.



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

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