

# Hangars « Bénézit » à Chartres

Ce texte est un complément d'octobre 2017 à la page :

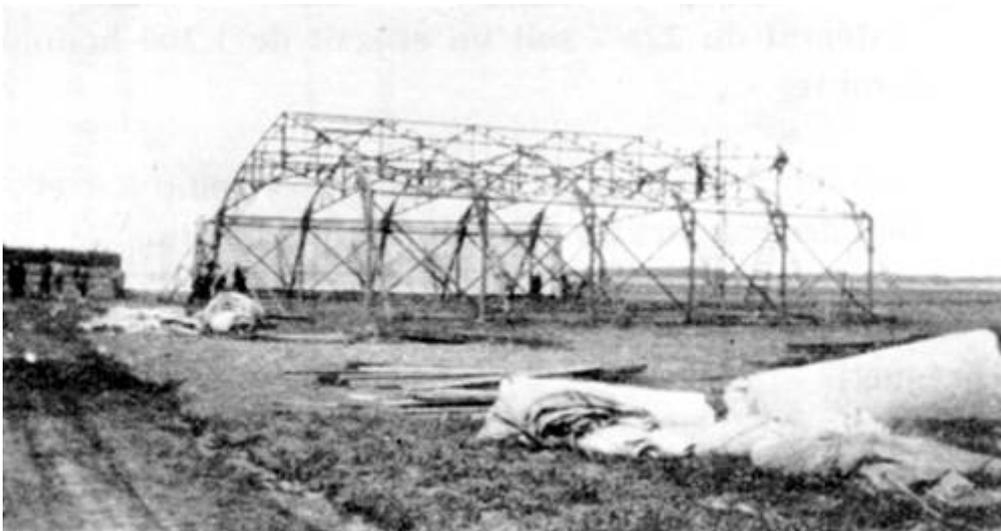
[La base aérienne BA 122 de Chartres entre les deux guerres](#)  
du [Site personnel de François-Xavier Bibert](#)

Dans cette page consacrée à l'aviation militaire à Chartres entre les deux guerres, j'ai nommé « Bénézit » les 8 hangars construits fin 1922 (6 le long du chemin des rouliers + 2 à 90° le long de la route d'Oisème), tous les 8 dans l'angle sud-ouest du terrain, à proximité du carrefour de ces deux voies qui avaient été englobés en partie dans l'emprise militaire.

Plusieurs spécialistes se sont posés des questions sur ce nom de « **Bénézit** ».

Début septembre 2017, j'étais dans l'incapacité de me rappeler avec certitude d'où venait ce nom et où j'avais trouvé les informations sur les dimensions des différents hangars.

De plus, je disposais dans mes archives numériques de la photo ci-dessous (non présente sur mon site) qui avait pour légende :



*« Construction d'un Hangar « Bénézit » - 11/1922 »*

J'étais seulement certain d'avoir scanné nette médiocre photographie dans un vieux numéro du « Bulletin de l'Amicale des Anciens Aviateurs de Chartres ».

Mon ami Pierre-François MARY qui se posait des questions sur ces hangars pour ses propres travaux, à qui j'ai transmis cette image, m'a assuré qu'il s'agissait en fait d'un hangar « **Bessonneu** » classique.

Pour tenter de démêler les fils de cet histoire et approcher au mieux « la vérité historique », j'ai pris rendez-vous avec M. GUILLEUX (79 ans), ancien officier aux services administratifs de la BA.122, Président très actif de l'Association précédemment citée depuis de très nombreuses années, et qui consacre l'essentiel de son temps à réunir des documents, des cartes postales, des photographies, acquis souvent à très grands frais, dans l'espoir d'écrire un jour un livre consacré à cette base aérienne. Malheureusement ses recherches ne se font que par des voies traditionnelles et cette belle collection, qui n'est pas numérisée, est difficilement exploitable.

Je le rencontre périodiquement depuis que j'ai entrepris de mettre en ligne mes propres recherches sur la base aérienne de Chartres où mon père a été sous-officier mécanicien à partir de 1934, jusqu'au départ de son Groupe, le III/6, vers les « terrains de campagne », à la déclaration de guerre du 3 septembre 1939. M. GUILLEUX est toujours prêt à me fournir l'accès à son impressionnante documentation dans laquelle je puise avec bonheur, mais avec une grande parcimonie, par respect pour le travail de ce collectionneur sympathique et passionné.

J'ai donc passé 3 heures avec lui le 4 octobre 2017 pour l'interviewer sur les Hangars « **Bénézit** ».

Il en résulte :

1) que c'est en fait lui qui a lâché le mot « Bénézit » dans le vieux bulletin de l'amicale dans lequel il a en fait reproduit un article du journal « La dépêche de l'Eure et Loir » du 1/11/1922 ; article dont nous avons retrouvé la photocopie dans un de ses classeurs...

Le voici :

### **Le Centre d'Aviation Militaire de CHARTRES**

#### **Une visite au nouveau camp**

Nous avons, dans un de nos précédents numéros, annoncé l'arrivée dans notre ville du premier détachement du 22<sup>ème</sup> Régiment d'aviation, venant de Luxeuil, et donné, à cette occasion quelques renseignements techniques sur la formation, la composition, les cadres de ce régiment et des formations de notre cinquième arme.

Et tandis que peu à peu s'effectue le transfert de cette unité, qui est casernée au quartier d'Aboville, avec activité se poursuivent les travaux d'établissement du nouveau camp d'aviation où seront abrités, où évolueront les engins de guerre et d'opérations nocturnes que sont les appareils composant les 12 escadrilles du 22<sup>ème</sup> ; la visite que nous y avons faite nous a permis de constater l'état, bien avancé déjà, des travaux.

Lorsque, sorti de Chartres par la rue des Grandes-Filles-Dieu on arrive à la jonction du chemin des Rouliers, on aperçoit à sa droite les carcasses et le réseau embrouillé des

## LE CENTRE D'AVIATION MILITAIRE DE CHARTRES

### Une visite au nouveau camp

Nous avons, dans un de nos précédents numéros, annoncé l'arrivée dans notre ville du premier détachement du 22<sup>e</sup> régiment d'aviation, venant de Luxeuil, et donné, à cette occasion quelques renseignements techniques sur la formation, la composition, les cadres de ce régiment et les formations de notre cinquième arme.

Et tandis que peu à peu s'effectue le transfert de cette unité, qui est casernée au quartier d'Aboville, avec activité se poursuivent les travaux d'établissement du nouveau camp d'aviation où seront abrités, où évolueront les engins de guerre et d'opérations nocturnes que sont les appareils composant les 12 escadrilles du 22<sup>e</sup> ; la visite que nous y avons faite nous a permis de constater l'état, bien avancé déjà, des travaux.

Lorsque, sorti de Chartres par la rue des Grandes-Filles-Dieu, on arrive à la jonction du chemin des Rouliers, on aperçoit à sa droite les carcasses et le réseau embrouillé des charpentes de plusieurs hangars dont, par suite de l'éloignement on ne peut guère discerner l'emplacement.

Mais si l'on avance en suivant ledit chemin des Rouliers, parallèlement au quartier d'Aboville, dans la direction de la route de Paris, les constructions en cours se situent plus exactement ; on arrive bientôt près d'un hangar dont la vaste charpente possède la forme d'une cale de navire retournée ; plusieurs équipes d'ouvriers civils et militaires s'agitent à l'entour, les marteaux frappent, les poulies grincent, les chèvres hissent de lourdes pièces de bois...

Ce hangar, du modèle « Bénézit », est le premier d'un groupe de six qui vont être élevés parallèlement au chemin. Leurs vastes proportions, 52 mètres de longueur sur 38 de largeur et environ 14 de hauteur au point culminant, leur permettront d'abriter les Léviathans de l'air que sont les « Goliath ».

Tournant à gauche, on emprunte maintenant la route d'Oisème ; après avoir dépassé le stand de quelques mètres, on accède près de deux hangars identiques dont la couverture est en partie achevée ; l'on procède même, intérieurement, au nivellement.

On se rend ensuite à l'endroit où s'élèvent, à quelque distance de la route de Champhol, cinq hangars jumelés, soit dix abris, de dimension plus réduites que les « Bénézit », et dont le réseau inextricable des charpentes métalliques a figure, à quelque distance, de quelque antenne de station de T. S. F.

Ces hangars, qui mesurent 46 mètres de longueur sur 52 mètres de largeur et une dizaine de mètres de hauteur, sont destinés aux avions F-50 (Farman) et B-2 (Breguet) ; ils bordent la route, à droite sur laquelle ils s'ouvrent.

Cette particularité nécessite donc le déplacement du chemin ? Les renseignements que nous avons recueillis nous autorisent à croire qu'il sera en effet rétabli derrière les hangars.

Il est fort probable, on le voit, que pour le mois de décembre le nouveau camp sera en état de recevoir les grands oiseaux nocturnes du 22<sup>e</sup> régiment d'aviation.

charpentes de plusieurs hangars dont par suite de l'éloignement, on ne peut guère discerner l'emplacement.

Mais si l'on avance en suivant le dit chemin des Rouliers, parallèlement au quartier d'Aboville, dans la direction de la route de Paris, les constructions en cours se situent plus exactement, on arrive bientôt près d'un hangar dont la vaste charpente possède la forme d'une cale de navire retournée : plusieurs équipes d'ouvriers civils et militaires s'agitent à l'entour, les marteaux frappent, les poulies grincent, les chèvres hissent de lourdes pièces de bois...

Ce hangar, du modèle « Bénézit », est le premier d'un groupe de six qui vont être élevés parallèlement au chemin. Leurs vastes proportions, **52 mètres de longueur sur 38 de largeur et environ 14 de hauteur** au point culminant, leur permettront d'abriter les Léviathans de l'air que sont les « Goliath »

Tournant à gauche, on emprunte maintenant la route d'Oisème ; après avoir dépassé le stand (de tir) de quelques mètres, on accède près de deux hangars identiques dont la couverture est en partie achevée ; l'on procède même, intérieurement au nivellement.

On se rend ensuite à l'endroit où s'élèvent, à quelque distance de la route de Champhol, cinq hangars jumelés, soit dix abris, de dimensions plus réduites que les « Bénézit » et dont le réseau inextricable des charpentes métalliques a figure, à quelque distance, de quelque antenne de station de T.S.F.

Ces hangars qui mesurent 46 mètres de longueur sur 52 mètres de largeur et une dizaine de mètres de hauteur sont destinés aux avions F-50 (Farman) et B-2 (Breguet) : ils bordent la route, à droite sur laquelle ils s'ouvrent.

Cette particularité nécessite donc le déplacement du chemin ? Les renseignements que nous avons recueillis nous autorisent à croire qu'il sera en effet rétabli derrière les hangars.

Il est fort probable, on le voit, que pour le mois de décembre le nouveau camp sera en état de recevoir les grands oiseaux nocturnes du 22<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation.

(La Dépêche d'Eure et Loir, n°7411 du 01/11/1922)

C'est donc dans cet article, reproduit **dans la revue de l'amicale**, que j'ai récupéré pour mon site les informations de dimensions des deux types de hangars dont il est question dans le texte.

Et l'appellation « **Bénézit** » provient en fait du journaliste de la « Dépêche », qui ne peut pas l'avoir inventer... à priori !

2) que la photo jointe à ce texte dans le « Bulletin de l'Amicale » résulte d'une interprétation hasardeuse de M. GUILLEUX...

Il m'a présenté en effet un superbe album photo familial non légendé, acheté à pris d'or chez un antiquaire de Chartres, dans lequel il a en fait prélevé la photo d'un hangar en construction qui s'y trouvait pour la placer comme illustration de l'article de la « Dépêche »...

Voici la page de cet album la contenant :



... et une seconde avec une autre image de ce hangar :



L'erreur est évidente : toutes les photos présentées datent de la guerre 14/18 et ce hangar a donc été forcément monté à cette époque sur le premier aérodrome de la route de Sours (célèbre Ecole FARMAN)... à plus de 5 km du nouveau terrain militaire de la route de Paris créé en 1922...

« *Errare humanum est* »...

Reste à comprendre « **Bénézit** » :

Ce fut peut-être une erreur du journaliste, mais...

... en fouillant plus avant les documents de M. GUILLEUX j'ai trouvé un document formidablement intéressant (1)

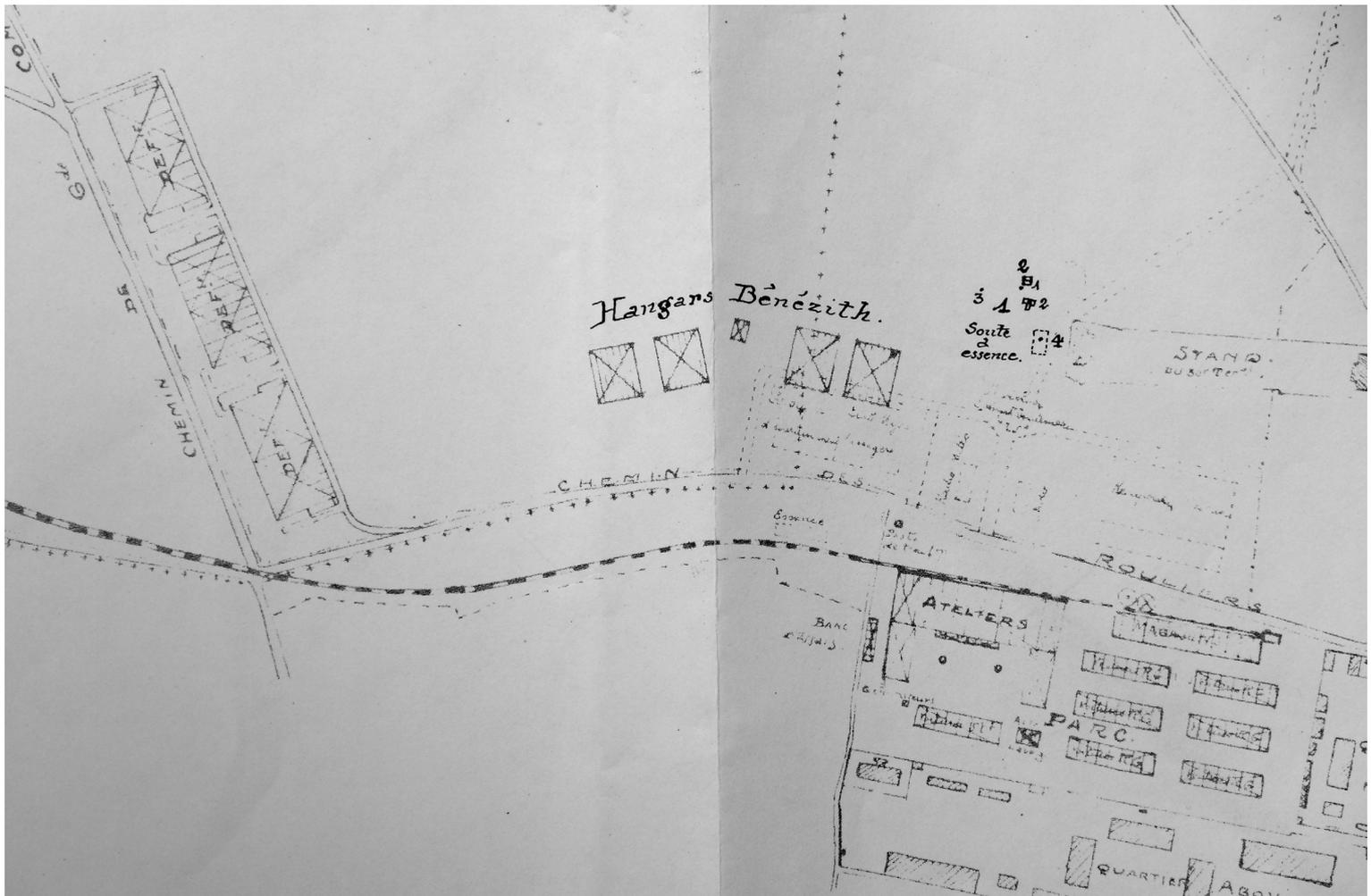
Il s'agit d'un plan de masse du terrain de Chartres, datant sans doute de 1930, qui a été utilisé pour illustrer un rapport d'enquête officiel rédigé par suite à un incident assez invraisemblable ! Des balles tirées à partir du « stand de tir » qui existait toujours à proximité des 4 hangars dits

« **Bénézit** » se sont un peu perdues dans la nature et ont atteint un appareil garé à proximité !!!

Un exemplaire du « plan de masse » du terrain disponible à l'époque a donc été utilisé pour situer l'impact de ces balles dans l'avion en question...

... et sur la reproduction partielle de ce plan que l'on peut voir ci-dessous, les 4 hangars sont appelés « Bénézith » !

Erreur du journaliste qui se perpétue ??? Peut-être, peut-être pas !!!



**(1) Intéressant pourquoi :**

**On peut voir sur une autre partie de ce plan de masse la future implantation des 3 immenses hangars métalliques de Champhol construits après 1930 dans l'angle nord-est du terrain, et qui existent toujours (ils sont même classés !)... Or le plan fait apparaître une implantation prévue pour 3 autres hangars identiques, jamais construits, exactement symétriques par rapport à l'axe est-ouest du terrain !... et cette information me semble totalement inconnue des spécialistes à ce jour !!!**

F-X. BIBERT - 4/10/2017

J'ai donc transmis le texte ci-dessus à P-F. MARY accompagnées de la belle photographie des « **Bénézit** » de 1923 « fête du Régiment » (voir page principale) et celui-ci m'a répondu ceci :

Bonjour F-X,

Merci pour ces documents exceptionnels !! En particulier ces projets de hangars.

Entre-temps, j'ai reçu des infos des AM d'Angers, avec des photos de hangars construits pour leurs propres usines qui font penser que les deux hangars de La Ferté-Alais (stocké) et Avrillé (détruit) sont bien des Bessonneau. D'ailleurs, les photos de leurs structures montrent qu'il y avait toujours une ferme en arc brisée, renforcée par des boisements horizontaux qui donnaient l'impression d'un linteau sur l'ouverture du hangar.

Ceci étant, je pense qu'ils n'ont pas de rapport avec vos "Bénézit" que nous pouvons maintenant bien identifier grâce au plan. Si cet ingénieur semble s'être distingué dans la charpente métallique, on ne peut exclure qu'il ait travaillé aussi sur les structures en bois, puisque l'article mentionne bien "... de lourdes pièces de bois". Une particularité de ces hangars, des faces avant et arrière courbes, comme les futurs "tonneaux" de l'AA à la fin des années 1930s, permettant de gagner un peu de place couverte pour la queue des avions (il serait d'ailleurs intéressant de connaître le concepteur de ces "tonneaux", peut-être trouverions-nous un certain Ben...), qui n'ont pas de rapport avec les Bessonneau.

Rappelons-nous que si Bessonneau père réussit certainement à garder l'exclusivité des hangars en bois pour l'AM pendant la guerre, il disparaît en 8/1916 et la gestion de son fils est beaucoup moins brillante (il démissionne en 1921); il est donc probable que d'autres constructeurs réussissent à placer leur produit au début des années 1920s; d'autant plus que ce nouveau hangar "Bénézit" offre une ouverture bien plus grande (38 m) que les Bessonneau (28 m).

Donc on peut dire que Bessonneau produit à la fin de la guerre des hangars tels que ceux de la Ferté ou Avrillé, plus grande que le "Bessonneau" standard (20 m de façade), mais qu'une autre entreprise réussit à placer quelques très grands hangars en bois permettant d'abriter plusieurs Farman Goliath (27 m envergure, je crois). Il faut que je regarde si je trouve des photos d'autres terrains de bombardement pendant les années 1920s.

L'Histoire de l'environnement aéronautique tient décidément plus de l'archéologie, voire de l'enquête policière !!

Amitiés.

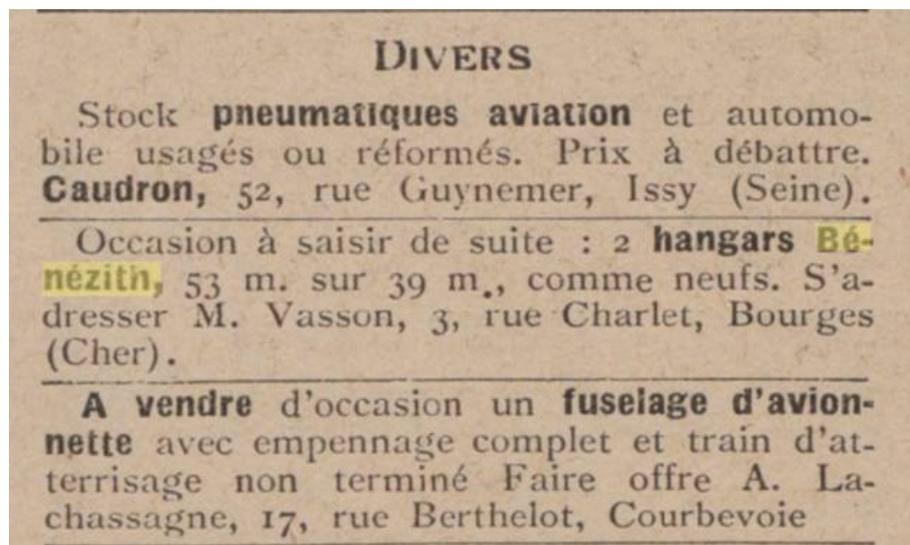
PF Mary

**Une confirmation**

*Voir page suivante...*

Un peu plus tard j'ai trouvé, via « Gallica », dans la revue « Les Ailes » du 3 octobre 1929, une petite annonce qui confirme que le nom de « Bénézit » était une référence connue à l'époque pour des hangars d'aviation, puisque deux hangars d'occasion de 53 X 39 mètres portant ce nom étaient à vendre : comme à Chartres, 4 hangars sur les 8 initialement installés avaient déjà été démontés à cette date, on peut penser qu'ils s'agissait de 2 d'entres eux : juste 1 mètre de plus en profondeur et en largeur !!!

Une recherche complémentaire via « google » m'a appris que rue Charlet à Bourges, un certain M. Masson exerçait la profession de ferrailleur avant a guerre... C.Q.F.D.



J'ai également pu avoir des informations sur « Louis Victor BÉNÉZIT » par M. Jean François CAZIN, son arrière petit-fils, que je remercie :

**Louis Victor BÉNÉZIT (1882/1946)**

Ingénieur de l'École Polytechnique et de l'École des Ponts & Chaussées

Directeur de la division Travaux Publics de Schneider.

Président de la Chambre des Entrepreneurs de Constructions Métalliques

Construction du pont de la Roche Bernard sur la Vilaine.

Direction des travaux des ports de Casablanca et d'Alger.

Direction des travaux du chemin de fer du couloir polonais à Dantzig.

etc...

	<b>BÉNÉZIT</b> Louis Victor <i>Polytechnicien, Ingénieur Pont &amp; Chaussées</i> ° 24 jan 1882 Antrain (35560 Ille & Vilaine) † 25 juin 1946
(Mariage) x 19/06/1912 Paris 6ème	
	<b>OGER DU ROCHER</b> Yvonne ° déc 1892 Condom (32100 Gers) † 15 fév 1967 Paris

[Louis Victor Bénézit : généalogie par Jean François CAZIN - Geneanet](#)

F-X. BIBERT - 20/12/2018