

Par Frédéric Hallouin ■

Du manche de marteau au manche à balai ou l'aventure de deux Courvillois passionnés d'aviation.

A l'origine ...



Publicité 1954

Au début, il y avait dans nos campagnes les forgerons connus pour leur art de ferrer les chevaux. Leur travail consistait également à forger la quincaillerie du bâtiment, à fabriquer et réparer les outils et à façonner

toutes autres pièces métalliques nécessaires à la vie et au travail des artisans et agriculteurs de nos campagnes. Et puis, les premières machines agricoles sont apparues. Fragiles et capricieuses elles demandaient souvent des réparations, et c'est naturellement vers l'homme providentiel, le forgeron que l'on se tourna. Les plus ingénieux d'entre eux transformèrent au fil des années leur forge en garage en devenant mécanicien.

Une famille de forgerons mécaniciens.

Charles Duneau, Ouvrier du tour de France est Maréchal Ferrand à Ymonville (il participe au comice agricole de Auneau en 1908). Son fils André né le 17 mai 1897 deviendra mécanicien et s'établira à Brou en 1922 puis à Courville en 1924. Son frère, René travaillera dans un premier temps avec son père puis s'installera à Combres, également comme mécanicien. Au décès d'André celui-ci reprendra l'affaire de son frère. Ses deux fils Jean et René, à leur tour prendront la suite. Ils arrêteront l'activité en 1983. René reprendra la gestion d'un garage Rue Aristide Briand jusqu'en 1992 l'âge de la retraite arrivant.



André DUNEAU et son Hanriot 32

De la mécanique terrestre à la mécanique aérienne

De la mécanique agricole et automobile à celle de l'aviation, il n'y a qu'un pas que franchira André pour cause de guerre. Né à Ymonville le 17 mai 1897, il est mobilisé le 7 janvier 1916 et versé dans l'aviation du fait de ses compétences fort recherchées à une période où l'aviation française est en plein développement. Son emploi de mécanicien lui donne le privilège de côtoyer les pilotes, et comme beaucoup de ses collègues il aura certainement "officieusement" appris

à piloter. Le virus est pris, il ne le lâchera plus. Démobilisé le 25 septembre 1919, il reprend son activité de mécanicien et s'établit à Brou le 20 février 1922. Le 2 juillet 1924 il rejoint notre ville en reprenant l'affaire de M. Peschart mécanicien et fournisseur de machines agricoles Rue de la Gare.



Publicité 1939



L'atelier rue de la Gare

La passion est toujours présente

Il passe rapidement son premier degré (pilotage d'un avion sans passager). En 1931 une petite annonce est publiée dans le journal des passionnés de l'aéronautique « les ailes », dans laquelle il cherche à acheter un avion. En octobre 1931 il acquiert son premier avion, un Potez VIII, début d'une longue série. En janvier 1932 le Potez est revendu pour être remplacé par un Hanriot 14 (avion d'entraînement de la 1^{ère} guerre mondiale). La même année il passe son brevet de pilote deuxième degré (possibilité d'emmener un passager). L'année 1934 voit un Hanriot 32 remplacer son prédécesseur. Revendu à son tour en août 1935, il laisse la place à un autre Hanriot, un 321, lui-même revendu au mois de décembre à M. Louis Sergent habitant au Bois Hinoust commune de Cernay. La base aérienne de Chartres accepte en 1937 d'héberger son avion ainsi que ceux de quelques autres fanatiques. C'est l'embryon de l'aéroclub actuel. Cette même année voit l'arrivée d'un SPAD 54. De plus en plus performant, un MORANE 35 EP/2 sera le dernier



Le père et le fils Base aérienne de Chartres

acheté en mai 1939. La déclaration de guerre le 3 septembre 1939 mettra fin à toute activité aérienne civile. (Les avions restés sur la base aérienne de Chartres disparaîtront dans la tourmente).

Un pilote d'exhibition

Fervent participant aux fêtes aériennes alors en vogue dans les années trente, il ne manquera pas d'y faire la démonstration de sa passion aux quatre coins du département et au-delà de celui-ci. Il lâchera des tracts sur la ville de Nogent le Rotrou en 1934 annonçant de manière originale le bal des pompiers. On se rappelle de ses passages en rase motte et autres acrobaties dans le ciel Courvillois, le dimanche après-midi entre décollage et atterrissage sur l'aérodrome de Chartres. La guerre mettra fin à ces exhibitions. Il décède le 5 décembre 1941. André DUNEAU fait partie de la poignée de pilotes amateurs passionnés qui vécurent leur passion dans le ciel Eurélien pendant les années trente.

L'aventure continue

L'histoire pourrait s'arrêter là, mais si les chiens ne font pas des chats, les aviateurs font des aviateurs. Son fils Jacques né le 01 août 1922 à Brou est également tout jeune rattrapé par la passion de son père. La mise en place d'une section aérienne populaire à Chartres lui permet d'apprendre à piloter. A la fin de l'année 1938 il obtient son brevet de pilote premier degré. Son jeune âge, (un peu plus de seize ans) oblige de demander une dispense au Ministre de l'air qui l'accorde, faisant de lui le plus jeune pilote de France. A la déclaration de guerre il rejoint l'armée de l'air. Poursuivant sa formation de pilote militaire cette fois ci, il est affecté à l'Ecole Auxiliaire de Pilotage N°17. Il sera blessé au cours de sa formation le 20 janvier 1940 à bord du Hanriot H182 N° 217 mettant fin provisoirement à sa carrière militaire. Démobilisé, il passera le temps de la guerre à Courville s'engageant avec son frère Bernard dans le groupe de résistants en janvier 1944. Il regagne rapidement l'armée de l'air pour être envoyé comme cadet dans un centre de formation du personnel naviguant aux Etats Unis. Malheureusement l'aventure américaine sera de courte durée. Il est éliminé en cours de formation. Revenu en France il quittera l'armée pour s'établir marchand d'accessoires automobile rue du bois Merrain à Chartres.



Caudron Renault Luciole de la SAP sur la base aéronautique de Chartres sur lequel Jacques a passé son brevet



Jacques DUNEAU devant son Caudron Renault LUCIOLE

Je dédie cette article à Jean et René DUNEAU avec mes remerciements pour leurs témoignages et le prêt de photographies. Un clin d'œil à Alain DUNEAU, camarade d'école.

Les S.A.P ou Section d'Aviation Populaire

Idée généreuse du gouvernement du Front Populaire, c'est sous l'impulsion de Pierre Cot, Ministre de l'air, que sont créés les S.A.P. L'ambition de ce projet était de permettre l'accès à l'apprentissage du pilotage à des classes sociales qui n'auraient jamais pu y parvenir. Si dans les années 30, beaucoup aimeraient voler, le coût de cette activité limite son utilisation à une minorité aisée de la population. L'autre raison non avouée, est de former un vivier de pilotes dans lequel l'Armée de l'Air pourra puiser en cas de conflit. Celui-ci semblant inéluctable avec l'Allemagne nazi. A Chartres, l'Armée de l'Air mettra à disposition de l'Aviation Populaire en 1938 un de ses hangars de la Mihou. Equipée de Salmson « Cricri », de Caudron Renault « Luciole », de Farman 100 « Moustique » et autres Potez 36, la SAP cohabitera avec les militaires qui la ravitaillent généreusement, créant ainsi de nouvelles vocations militaires.

La motocyclette volante



La motocyclette volante Francis BAUDOT à gauche

Dès le début de l'aviation, une idée récurrente occupait l'esprit d'inventeurs plus farfelus les uns que les autres, celle de faire voler un avion propulsé par la force des jambes.

Ces aéronefs, connus sous le nom de bicyclette volante ne quittèrent jamais le plancher des vaches. François Baudot fait partie de cette lignée d'inventeurs. Il a déjà lui-même testé sans succès une bicyclette volante. Evoluant son projet, il décide de l'équiper d'un moteur, créant ainsi avant l'heure le concept de l'ULM. Il ne reste plus qu'à tester la motocyclette volante.

Une petite annonce parue dans le journal Les Ailes le met en contact avec Jacques Duneau. Agé de 15 ans et pesant 50 kg, le jeune et enthousiaste pilote, qui n'a pas froid aux yeux, est le candidat idéal. En juin 1937, les essais

■ A COURVILLE (Eure-et-Loire), la motocyclette volante de Baudot et Duneau est, de nouveau, prête à reprendre ses essais. Seule, l'inclémence du temps retarde ceux-ci. On sait que le fils de Duneau avait réussi, il y a quelques mois, à décoller la machine.

"Les Ailes" 16/09/1937

Potez VIII état neuf disponible de suite, à vendre ou à échanger contre H-14. André Duneau à Courville (E.-et-L.).

"Les Ailes" 22/10/1931

commencent, rapidement interrompus par une rupture de la fourche et des pneumatiques. Le 5 juillet après des modifications, celle-ci fait son premier vol. Un démultiplicateur est installé afin de mieux utiliser la puissance du moteur. Les essais se poursuivent mais le projet ne semblant pas viable sera abandonné.