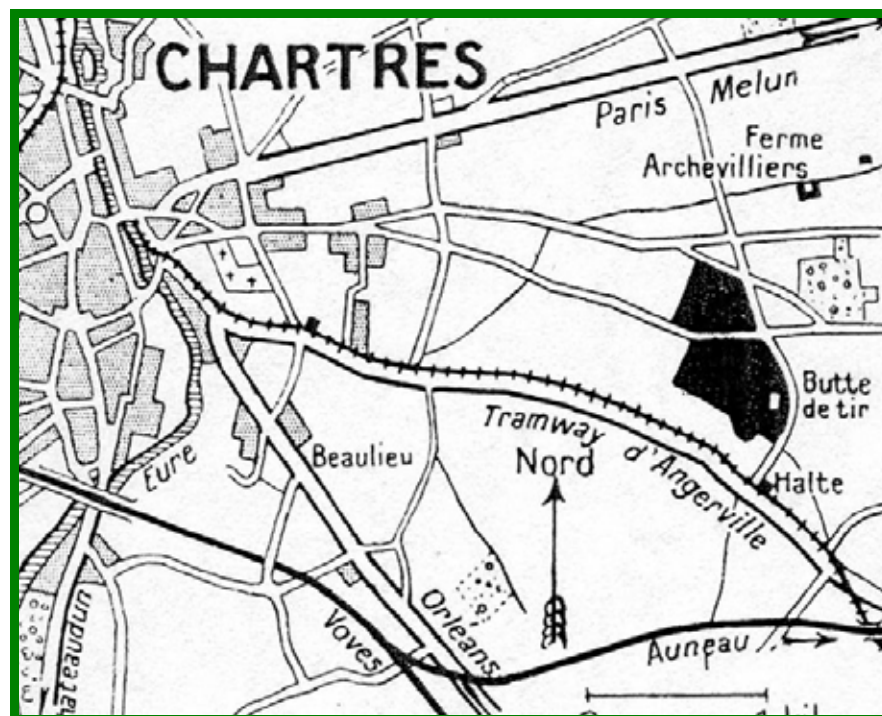


CHARTRES AVIATION

Les Pionniers

1908 - 1914



ABÉCÉDAIRE



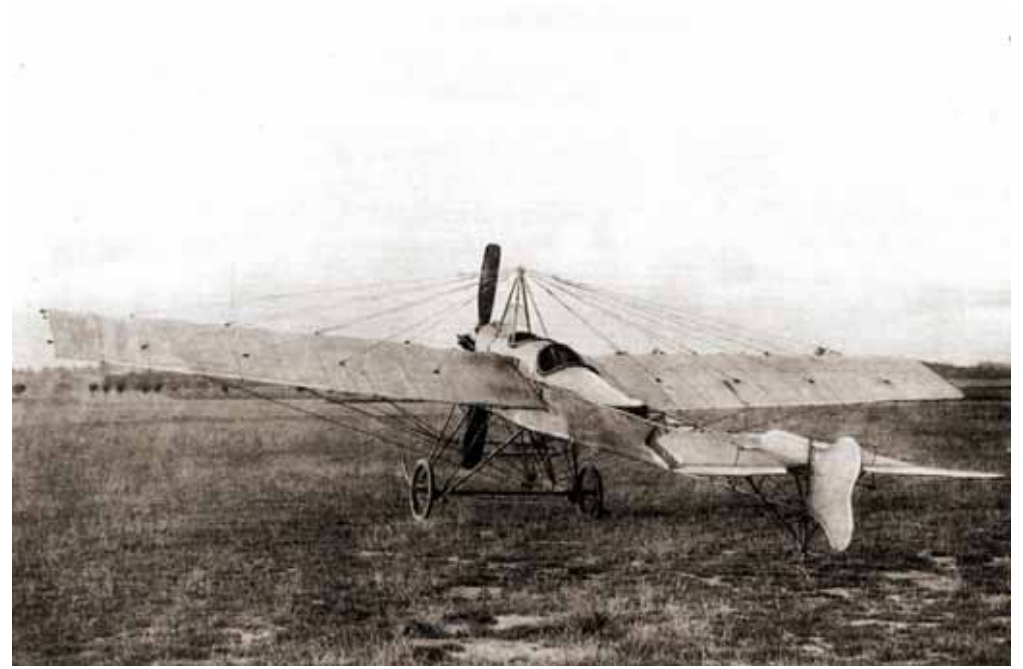


Fernand ALEXANDRE

Constructeur - Ecole – 1874(vers) / 19??



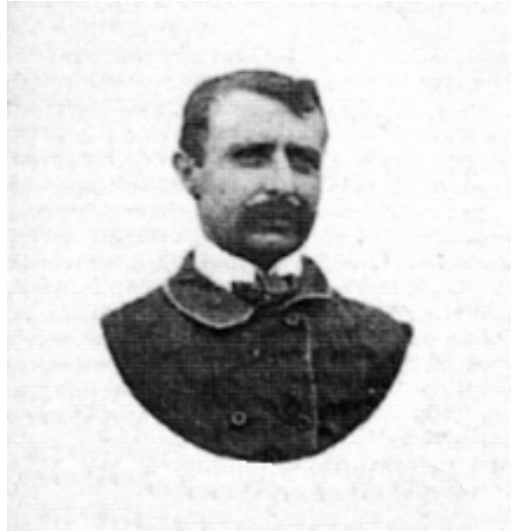
Mars 1913 – Chartres – Monoplan Alexandre - Moteur Anzani 80HP



Juin 1913 - Chartres - Monoplan Alexandre



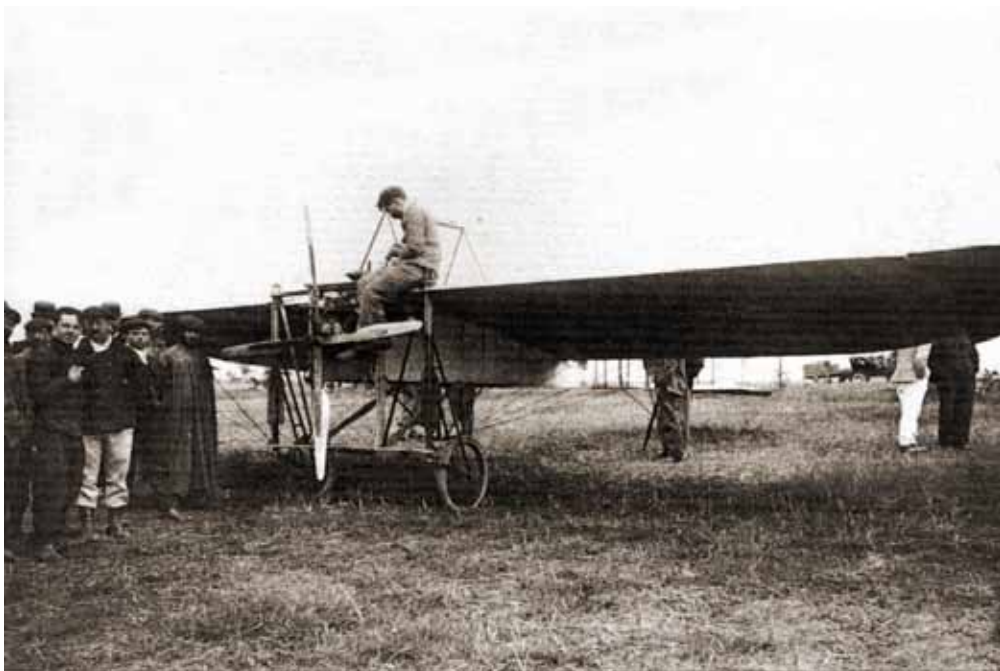
Maurice BOURDON Brevet n° 360
Chef pilote en 1913 chez Alexandre, succédant à GARAIX



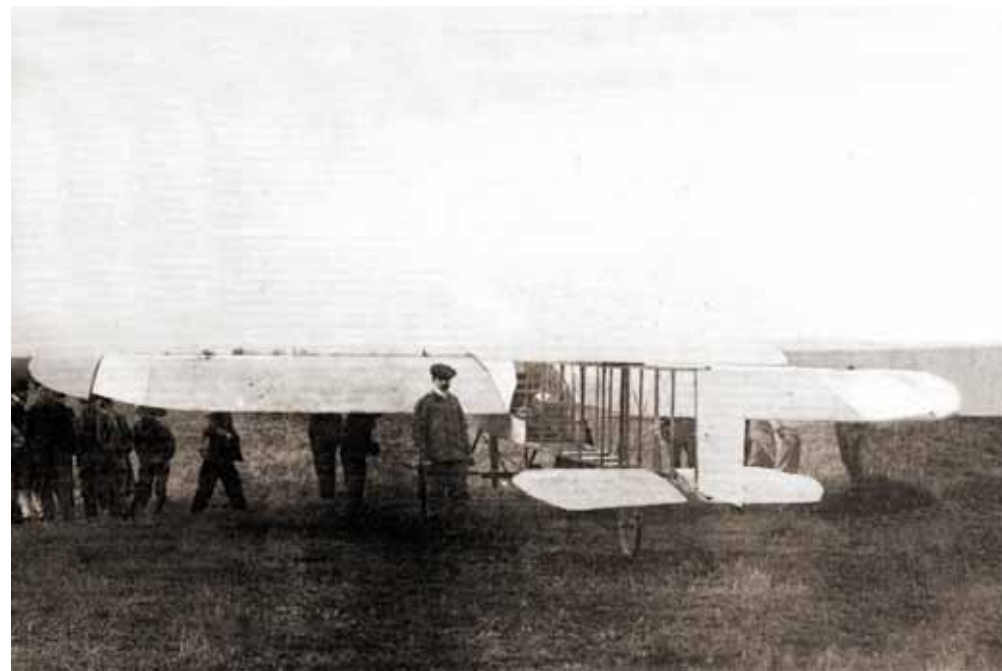
Louis Blériot

Constructeur et pilote - 1872 / 1936

Brevet n°1 – 7/01/1909



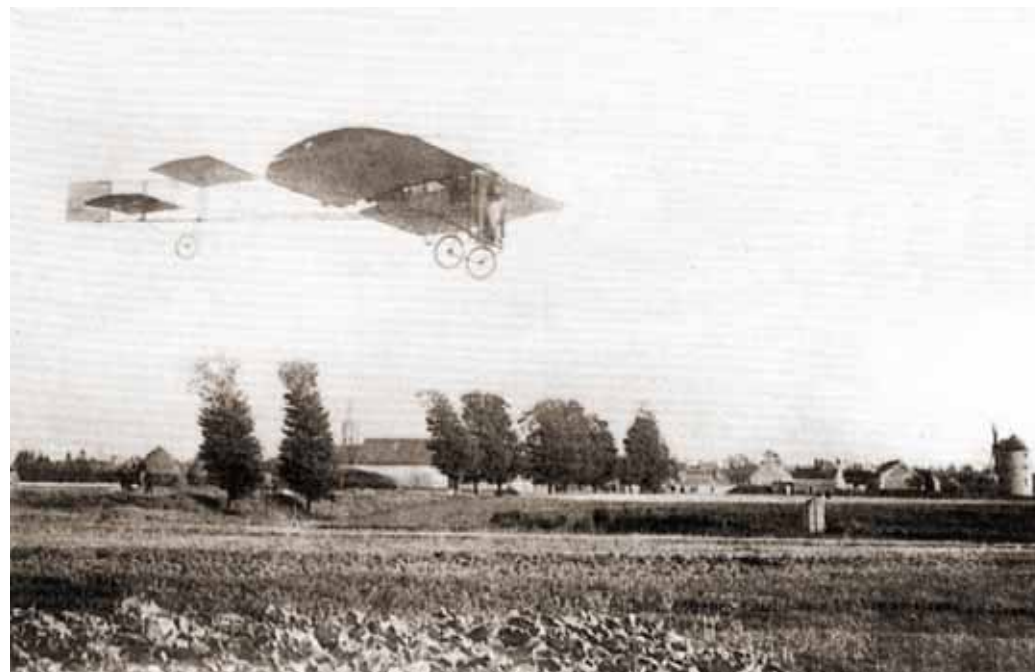
Octobre 1908 –Toury...



... monoplan Blériot



Octobre 1908 -Toury – BLÉRIOT prépare son vol...



... du 31 octobre 1908 : Toury à Ardenay et retour – 27 km



30 mai 1909 –Toury ...



... fêtes en l'honneur de Louis BLÉRIOT



30 mai 1909 -Toury – Louis BLÉRIOT et son épouse



30 mai 1909 – Toury – Inauguration du monument Blériot



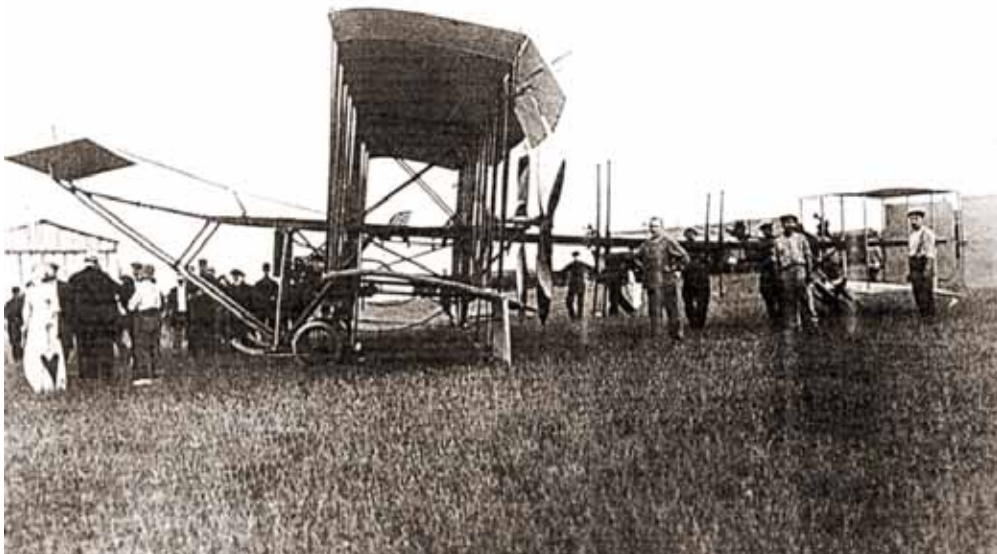
Toury – Monument Blériot



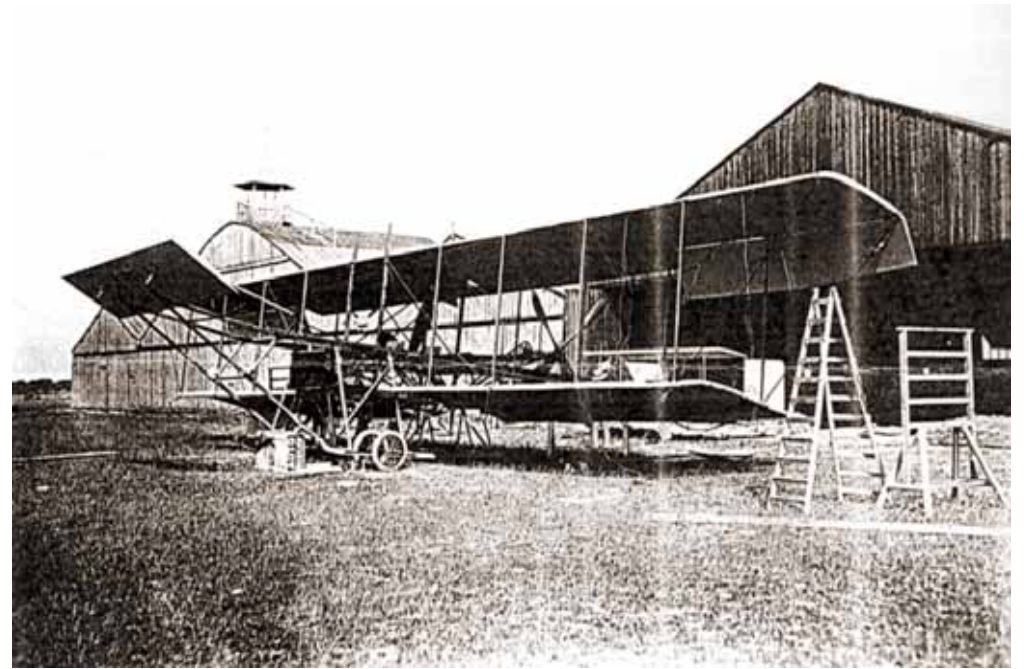
Florentin CHAMPEL

Pilote de Voisin – 1881 / 1949

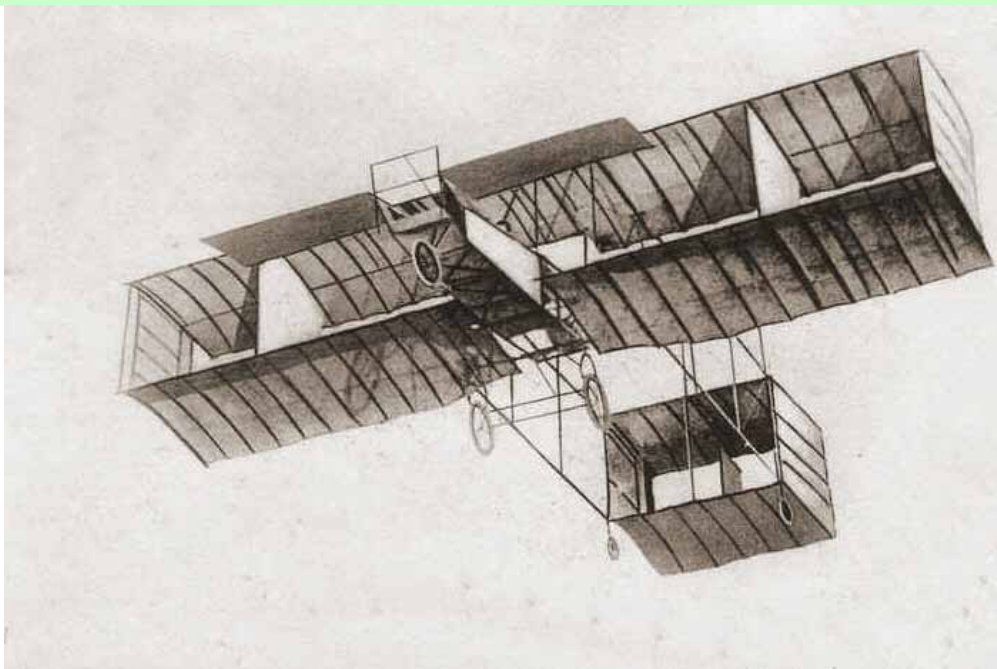
Brevet n°94 – 10/06/1910



Mars 1910 – Chartres – Le Voisin de...



... Florentin CHAMPEL



L'appareil en vol...



... et avec son pilote Florentin CHAMPEL posé à Sartrouville-Montesson

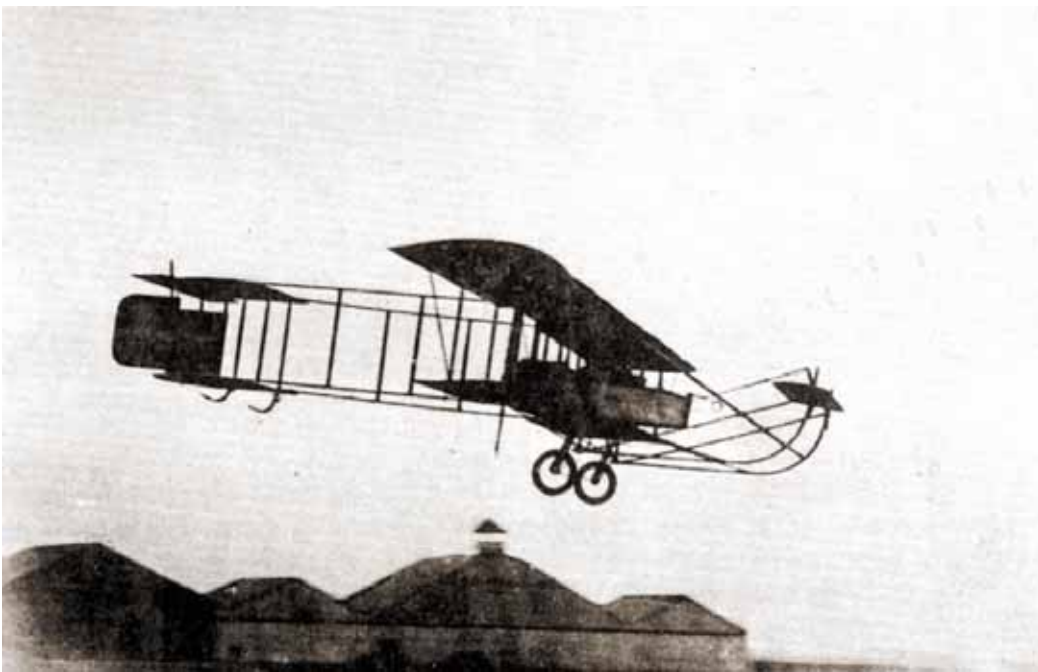


Lieutenant Etienne CHEUTIN

Pilote de Farman – 1880 / 1938

Brevet n°233 – 15/07/1911

Etienne Jean CHEUTIN fut l'un des tous premiers officiers français à obtenir son brevet de pilote militaire. Il fut commandant de l'escadrille MF 16 de 1916 à 1917 avant de devenir commandant de l'aviation au Maroc, aux côtés du Général Lyautey, jusqu'en 1924 au moment de la guerre du Rif. Il a mis en place par ailleurs, en collaboration avec le général OBERLÉ, l'aviation sanitaire. Rappelé en 1931, il fut nommé général le 1er janvier 1932 avant d'être mis en disponibilité en 1934 à sa demande..



Mars 1910 – Chartres – Le biplan Farman d'Etienne CHEUTIN...



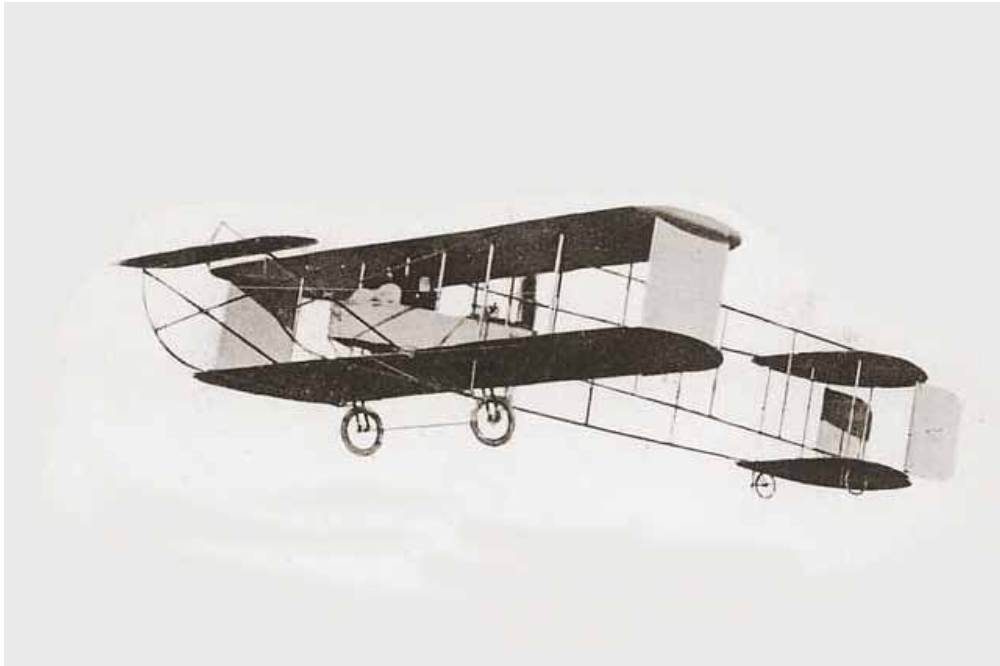
Février 1912 – Chartres – Etienne CHEUTIN dans son Farman



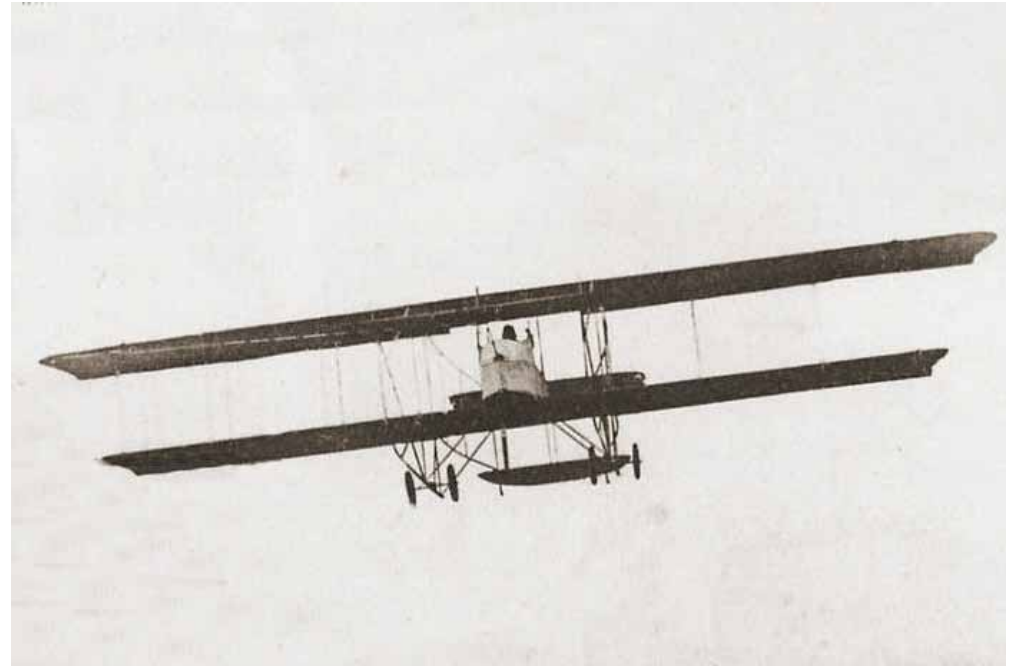
Octobre 1911 -Chartres - Manoeuvres militaires - Lieutenants BENDA MÉNARD, CHEUTIN, sergent ANTHEAUME, lieutenant CAUSSIN



X, CAMERMAN, LICCA, X, X, HENNEQUIN, CAYE, X, ÉTÉVÉ, CHEUTIN, X, CAUSSIN, ANTHEAUME, BENDA, X



Le lieutenant Etienne CHEUTIN...



... en vol sur son FARMAN

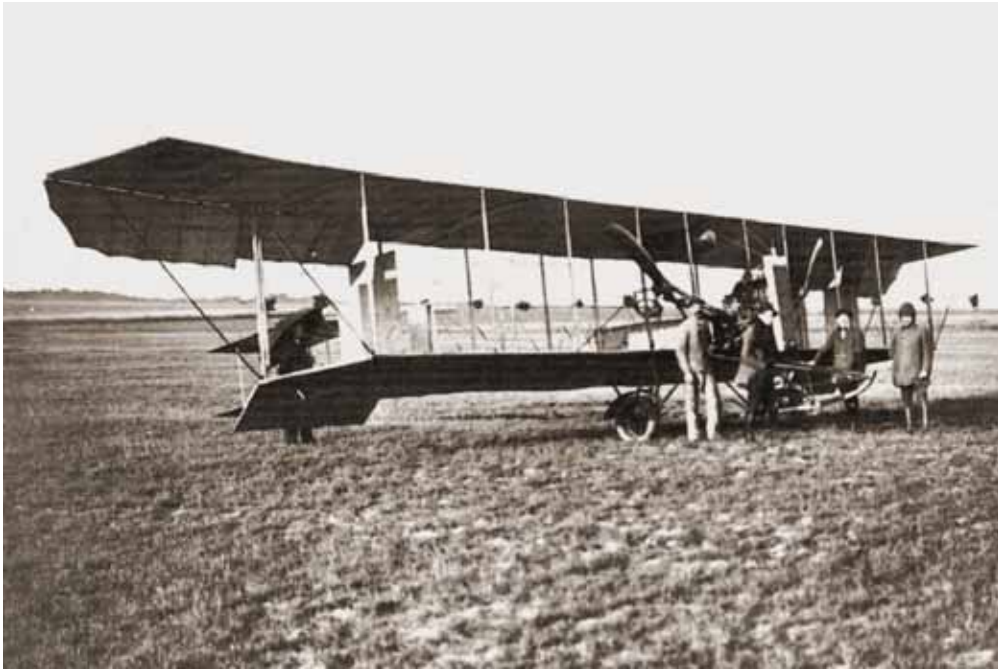


Joseph FRANTZ

Pilote chez Savary – 1890 / 1979

Brevet n°363 – 03/02/1911

La première victoire aérienne de l'histoire a eu lieu de 5 octobre 1914 au nord de Reims. Ayant décollé de Fismes, le sergent Joseph FRANTZ et le caporal Louis QUENAULT, de l'escadrille V 24, revenaient d'une mission de bombardement au-dessus du fort de Brimont à bord de leur « Voisin ». Apercevant un « Aviatik » allemand de reconnaissance, le mécanicien tira plusieurs rafales vers l'ennemi avec le fusil-mitrailleur Hotchkiss de 8 mm. qui se trouvait à bord. Au bout d'un moment l'Allemand bascula sur le dos et alla s'écraser entre Muizon et Jonchery, sous les yeux .du général FRANCHET D'ESPEREY qui se trouvait là par hasard. Ce dernier annoncera immédiatement à FRANTZ, venu se poser à coté de la carcasse de l'appareil en feu, qu'il était fait « Chevalier de la Légion d'Honneur »...



Octobre 1911 – Le second Savary du concours militaire de Reims



Mars 1912 – Chartres – Joseph FRANTZ



27 mars 1912 – Orléans–Groues - Biplan Savary - Moteur Labor 70 HP...



...avec Joseph FRANTZ aux commandes et 2 passagers



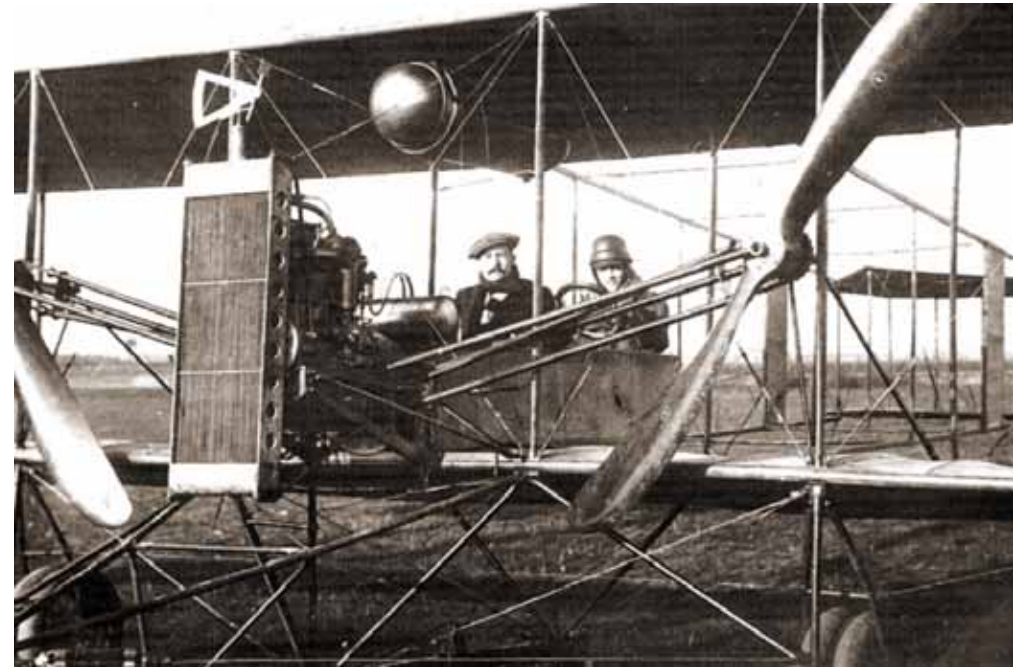
GASTINGER, FRANTZ, JUNQUET, RABATEL, REICHERT, SAULQUIN



27/03/1913 - Joseph FRANTZ et ses 8 passagers – Record du monde



14/08/1913 - Fêtes de l'aviation de Chartres - Baptêmes de l'air



Automne 1913 - Chartres - Biplan Savary - FRANTZ et JUSSELIN



Victorin GARAIX

Pilote chez Schmitt – 1890 / 1914

Brevet n°1133 – 8/11/1912

A la déclaration de guerre, Paul SCHMITT, comme mitrailleur, et Victorien GARAIX, comme soldat pilote, se sont portés volontaires pour aller se battre contre l'allemand. Le constructeur fut rapidement renvoyé à sa fabrique d'avions.... Sur son appareil Paul SCHMITT n°7, Victorin GARAIX ne fit malheureusement que quelques vols d'observation au sein de l'escadrille 13 puis à la 16, puisque le 23 août 1914 il tombait avec le lieutenant Albert Barthélémy de Seizieu aux environs de Tucquenieux (57), peut-être abattu, mais plus vraisemblablement à cause de l'explosion du moteur, ce qui engendra une polémique sur la fiabilité de l'appareil...

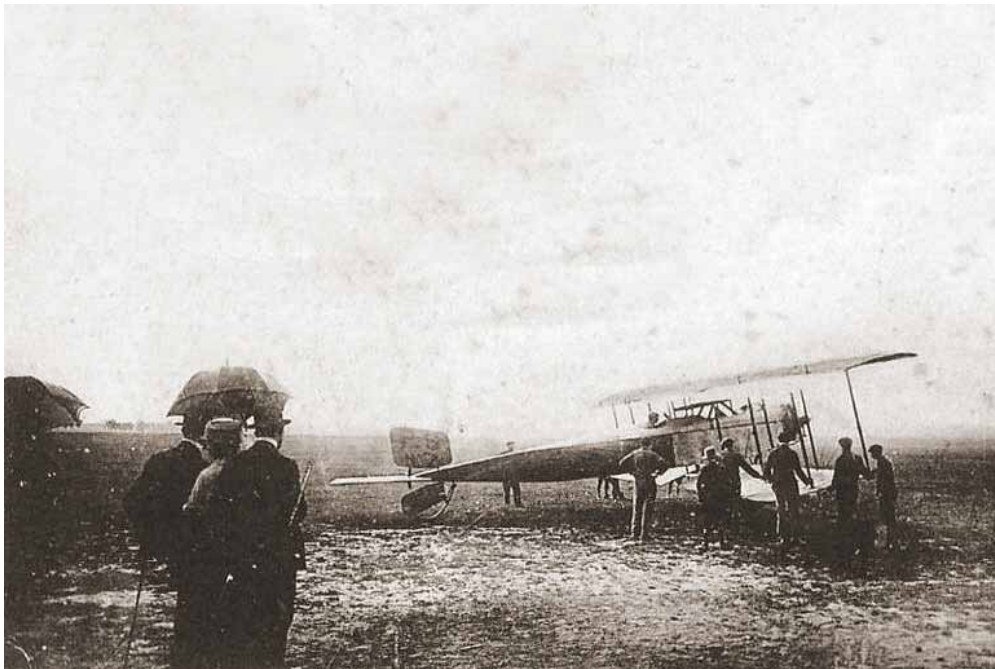
[Voir une biographie plus complète](#)



1913 – Chartres - Paul SCHMITT et Victorien GARAIX



Chartres - Hangar Schmitt – BOUZAT, Chef d'atelier et GARAIX (n°2 et 3)



1913 – Chartres – Le biplan métallique Paul Schmitt...



... est piloté et mis eu point par Maurice GARAIX



25 Février 1914 – Le Biplan Schmitt avec Victorin GARAIX...



... emmène 4 passagers : Record du monde d'altitude !

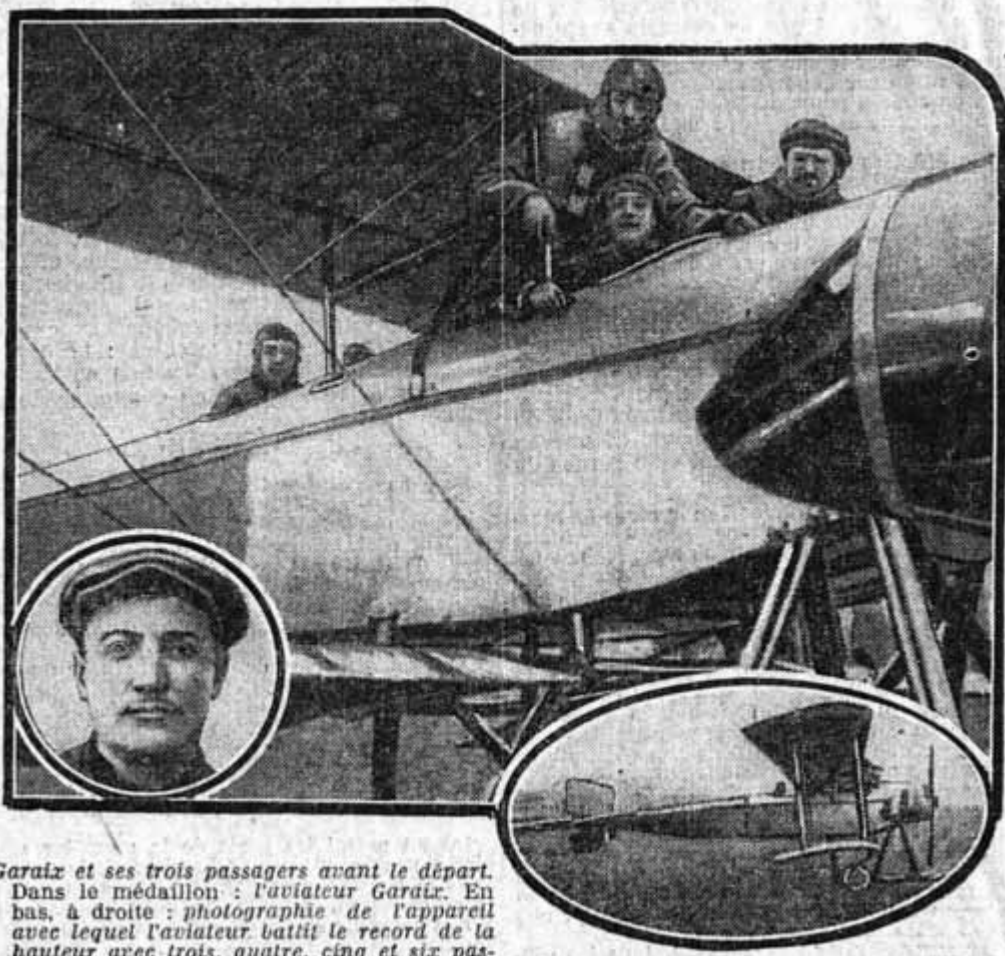


17 mars 1914 : Autre record avec 7 passagers...



... et le 28 mars 1914 ; nouveau record avec 8 passagers

L'aviateur français Garaix emmène trois passagers à 3,300 mètres



Garaix et ses trois passagers avant le départ. Dans le médaillon : l'aviateur Garaix. En bas, à droite : photographie de l'appareil avec lequel l'aviateur battit le record de la hauteur avec trois, quatre, cinq et six passagers.

Phot. Mattin

Le Matin

LE PREMIER INFORMÉ

Mardi 3 Mars 1914

Le 31 janvier dernier, l'aviateur français Garaix s'élevait à Chartres, avec six passagers, à 1.857 mètres, battant donc de belle façon le précédent record détenu par Francoe, avec 850 mètres.

Ce fut pour beaucoup la révélation de l'appareil Paul Schmitt à incidence variable permettant une montée très rapide. On ne put croire que ce n'était pas un coup heureux, puisque, le 4 février, Garaix reprenait à l'Allemand Sablatnig le record de l'altitude avec cinq passagers. Il montait à 2.250 mètres au lieu de 1.015.

Le 6 février, avec quatre passagers, un nouveau record est enlevé au même Sablatnig. Celui-ci était monté à 2.080 mètres : Garaix grimpe à 2.750. Le 11, un autre Allemand, Thelen, reprenait ce record avec 2.850 mètres — 100 mètres de plus. Et un supplément de 150 mètres est nécessaire pour qu'un record de hauteur soit homologué. Le 25 février, Garaix emmenait quatre compagnons à 3.150 mètres.

Du même coup, il battait le record de hauteur à trois passagers, mais... comme il en avait quatre, on ne put enregistrer un coup double.

Hier matin, il donna satisfaction au règlement et supprima le nom de Sablatnig du tableau des records. Le record était de 2.830 mètres, il est maintenant de 3.300 mètres.

A 8 h. 14, MM. Aube et Jusselin, commissaires de l'Aéro Club, constatèrent que l'appareil quittait le sol avec une charge utile de 487 kilos, dont le pilote Garaix et MM. Labaille, pilote breveté ; Galibourg et Velard, mécaniciens.

Le vent soufflait de l'ouest, violent, 15 mètres à la seconde, et le ciel était chargé de nuages.

Cinquante minutes après, le biplan-aérobuis, dont les dimensions sont moyennes, 49 mètres carrés, ce qui lui assure la légèreté, la souplesse et la vitesse, venait au sol. Il était couvert de givre.

Les voyageurs, certes, étaient satisfaits d'avoir battu si brillamment le record, mais ils étaient plus heureux encore de pouvoir aller se réchauffer. Le thermomètre à minima était descendu à 22 degrés.

Garaix compte faire bientôt mieux/que Illner, avec deux passagers, 5.011 mètres.



Photo aérienne - SCHMIT sur l'aile va filmer et GARAIX aux commandes



Photo aérienne de Chartres dz 1914 prise du biplan Schmitt de GARAIX

Paris ¹⁰⁰

N^o 29

Garaix

Victorien Mary Ernest
né le 8 9th

Le an mil huit cent quatre vingt dix et le neuf Novembre à dix heures
du matin, pardevant Nous Henri Armi Martin, Maire et officier
de l'état civil de la commune de Caulignan, canton de Mignon
département de la Gironde, est comparu le Maire le sieur Jean
Louis Garaix âgé de trente cinq ans, marchand épicer, Domicilié à
Caulignan, lequel nous a présenté un enfant du sexe masculin
né hier à deux heures du matin de lui déclarant, en sa maison
d'habitation sise dans l'enceinte de cette commune rue des Postes,
et de son épouse Apolina Reynaud âgé de vingt huit ans
ménagère, domicilié au même lieu et auquel il donne le
prénom de Victorien Mary Ernest. Lesdites présentation et
déclaration faite en présence des sieurs Auguste Girard
âgé de quarante cinq ans, boisselier et Louis Joseph Garaix
âgé de trente ans, marchand de nouveautés tous deux domi-
ciliés à Caulignan, nous avons dressé le présent acte qui
le déclarant et les témoins ont signé avec Nous après
lecture faite

Garaix Louis
Louis Joseph Garaix

Henri Armi Martin

PARTIE À REMPLIR PAR LE CORPS.

Nom **GARAIX**

Prénoms **Victorien Mary Ernest**

Grade **Soldat**

Corps **2^{me} groupe d'Aviation**

N^o Corps. — Classe **1910**

Matricule. { **5004** au Recrutement **Verailles**

Mort pour la France le **28 Août 1914**
à **Brucy** ^{à Bucqueville} **Neubourg** **Novelle**

Genre de mort **accidentellement explosion en**
Noter en source

Né le **8 Novembre 1890**

à **Caulignan** Département **Gironde**

Arr^l municipal (Paris et Lyon). {
à défaut rue et N^o.

Jugement rendu le **2 Octobre 1917**
par le Tribunal de **Chartres**

Acte ou jugement transcrit le **8 Novembre 1917**
à **Chartres** **Loire et Loire**

N^o du registre d'état civil

101-708-1022. [20434]

Les traces de la courte vie de Victorien GARAIX : Naissance en 1890, Brevet de pilote le jour de son 22^{ème} anniversaire, « Mort pour la France » à 24 ans



Roland GARROS

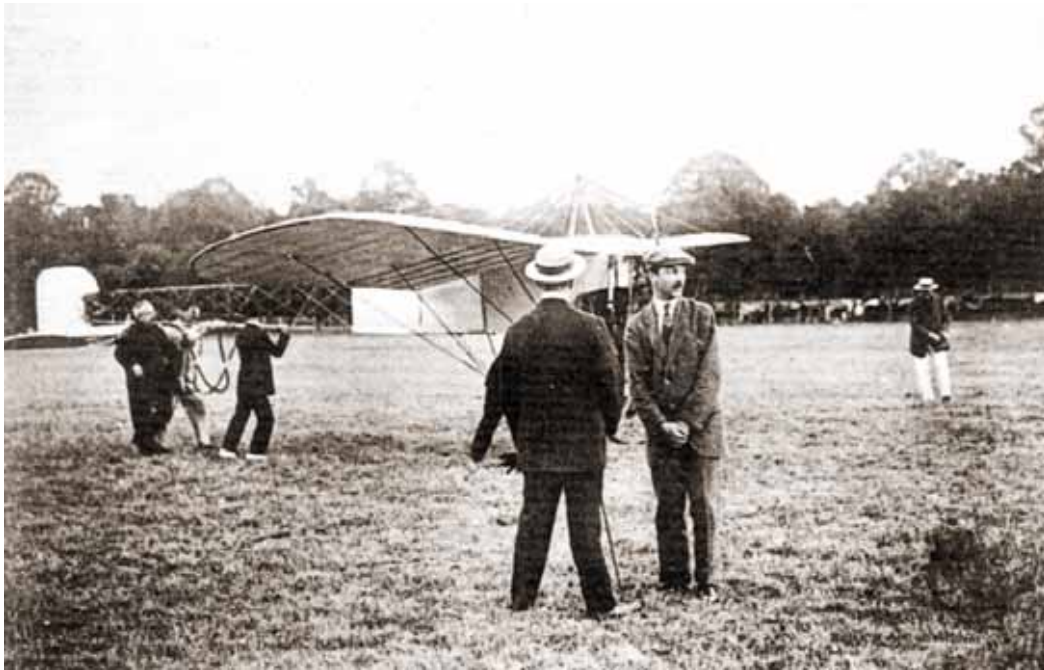
Pilote de Demoiselle, Blériot, Morane Saulnier... – 1888-1918

Brevet n°147 – 19/07/1910

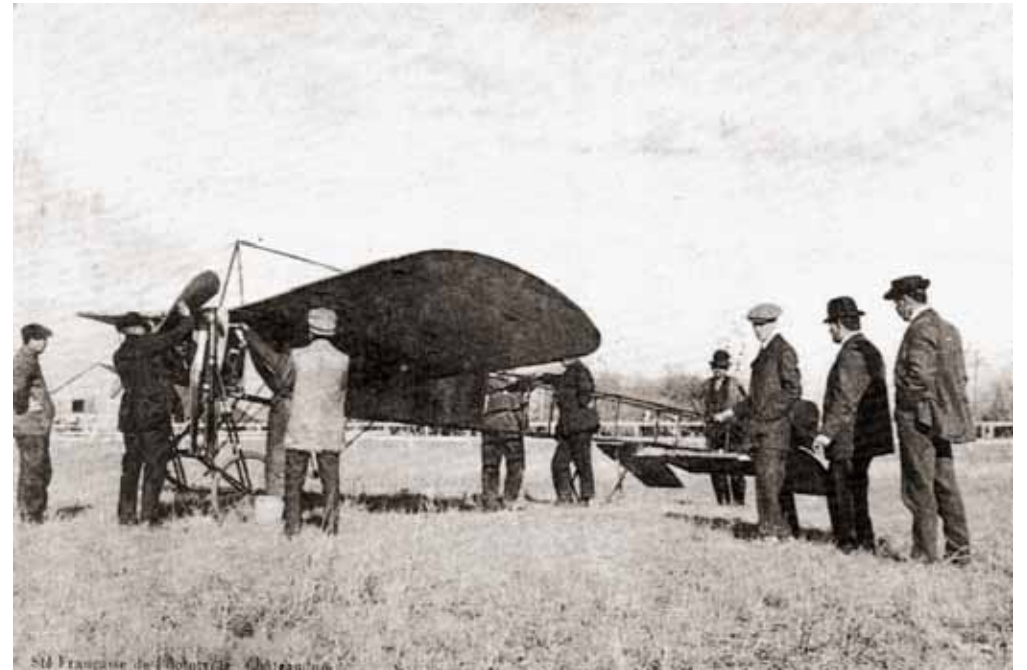
Auteur de la première traversée de la Méditerranée, entre Marseille et Bizerte, à la boussole, le 23 septembre 1913, en 7 heures et 53 minutes, à bord d'un Morane Saulnier emportant 200 litres d'essence et de 60 l d'huile de ricin.

Célèbre aussi pour la mise au point du tir à travers l'hélice, en collaboration avec Raymond Saulnier, dans les premiers mois de la guerre de 1914-1918.

[Voir une biographie plus complète](#)



8 novembre 1911 - La Ferté Vidame - Roland GARROS



14 juillet 1912 - Fête de l'aviation de Châteaudun - Roland GARROS



GASTINGER ou Edouard VERDIER

Pilote de Blériot puis chez Clément Bayard – 1892 / 1978

Brevet n°465 – 07/04/1911



Août 1913, à Chartres, GASTINGER sur un monoplan Blériot 50 HP ...



... puis en mars 1913 à Issy-les-Moulineaux, sur un Clément Bayard



La Voiture des Aviateurs



EST LA
13/18 HP

GRÉGOIRE

la seule capable de résister au dur service des champs d'aviation
demandez leur avis à ceux qui en possèdent une :
MM. LATHAM, PAULHAN, J. DE LESSEPS, MARTINET, FREY, BREGUET, LEGAGNEUX, GARNIER,
BUSSON, NOEL, X. MARTIN, TAURIN, ZENS, D. KINET, CHAVEZ, DUFOUR, AUBRUN, BARNAVON, etc.
Société anonyme des AUTOMOBILES GRÉGOIRE, 5, Route de la Révolte, NEUILLY

Une automobile Grégoire avec Maurice GARAIX au volant, équipée d'une caisse de réparation pour aéronefs Farman

Pierre Joseph GRÉGOIRE

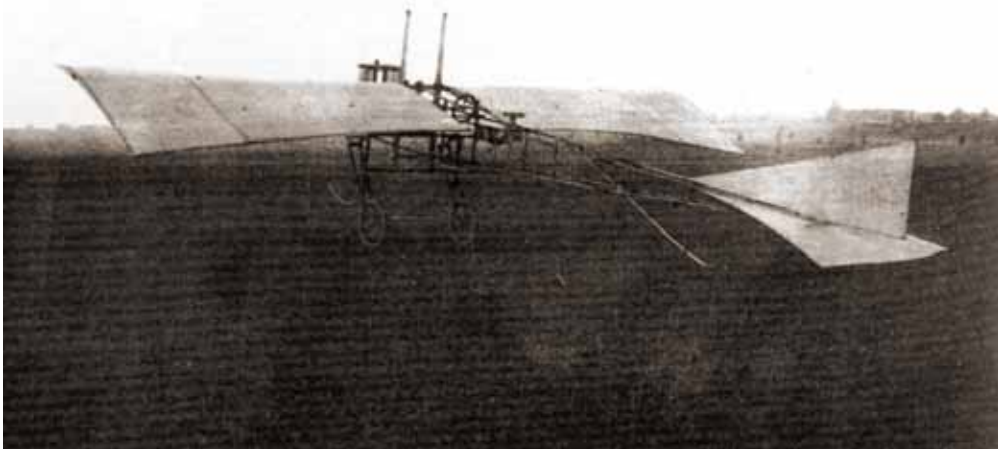
Constructeur – 1876 / 1962



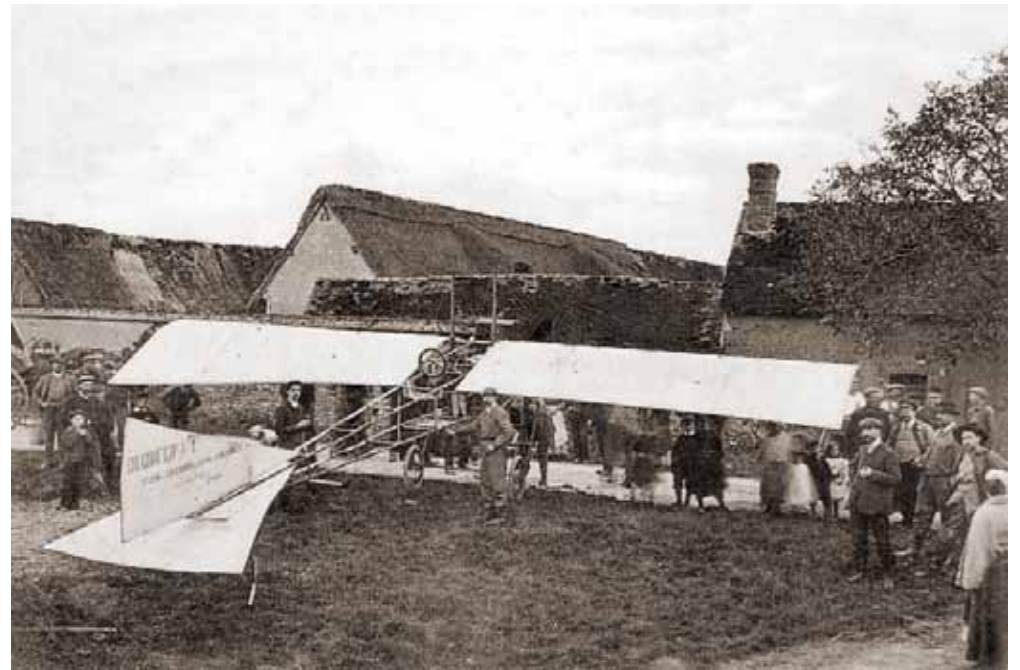
Jacques LAIHACAR
Pilote



Charles VALLET
Pilote



Mai 1909 – Chartres - Monoplan Grégoire GYP



Novembre 1909 – Trémémont - Monoplan Grégoire GYP



Novembre 1909 – Trémémont - Monoplan Grégoire GYP...



... et Jacques LAIHACAR à gauche avec Pierre Joseph GRÉGOIRE à droite



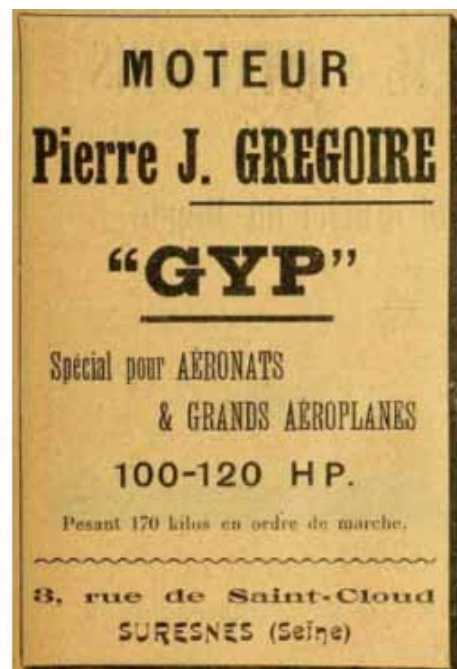
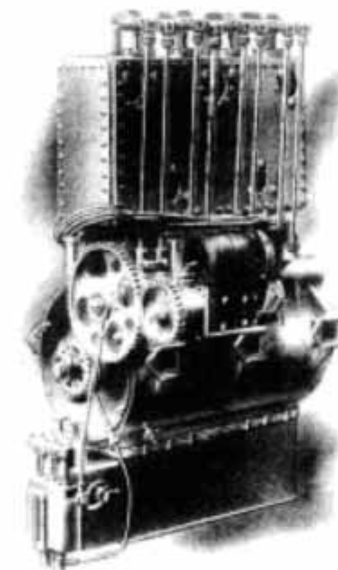
Septembre 1911 – Chartres – Monoplan Grégoire GYP...



... et son pilote Charles VALLET...



... au dessus des hangars de l'aérodrome de Chartres



Moteur Grégoire GYP de 30 CV



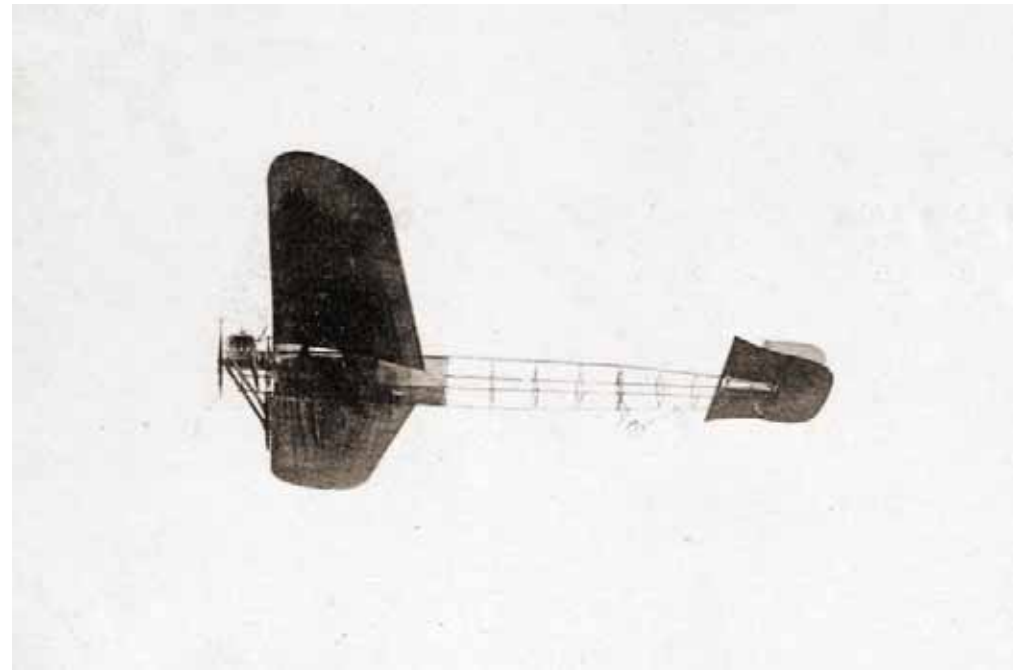
Edouard HENRY, Prince de NISSOLE

Pilote de Tellier – 1874 / 19??

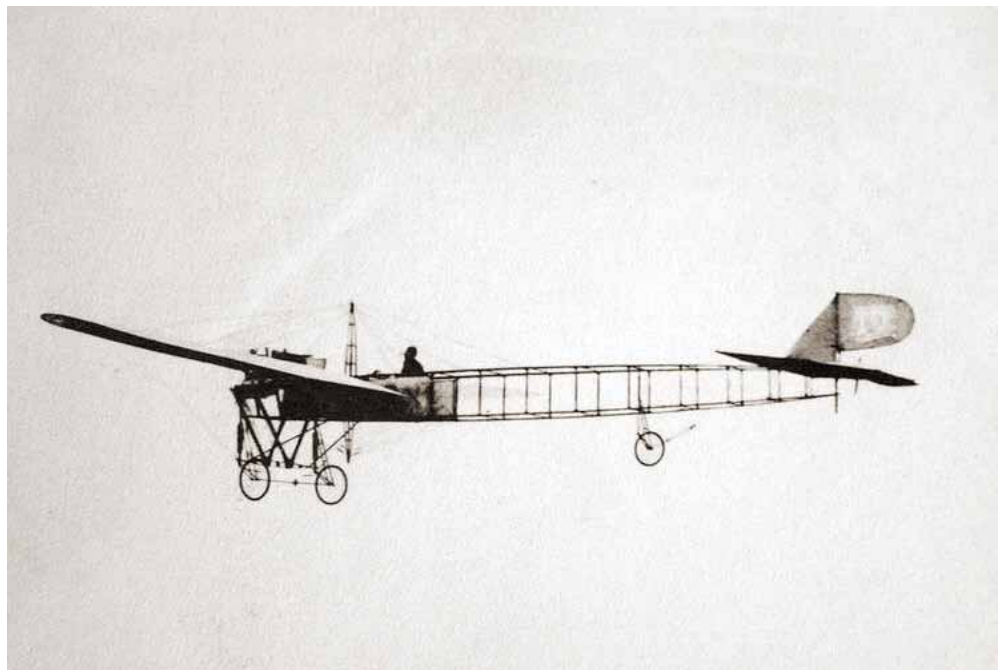
Brevet n° 383 – 3/02/1911



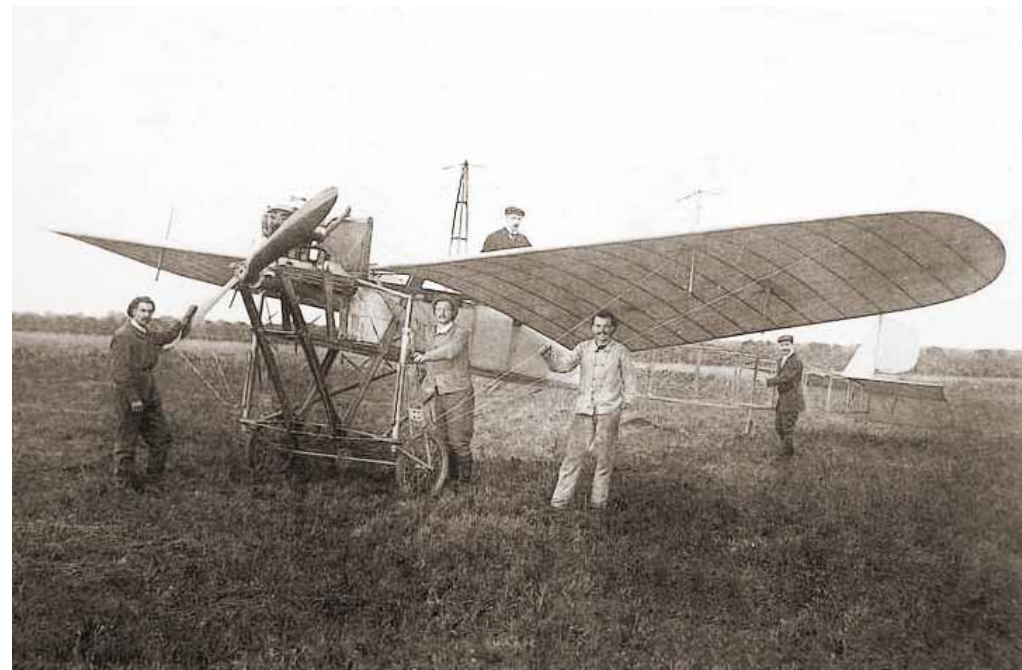
Janvier 1913 – Etampes – Le Prince de NISSELE sur Tellier



Il viendra à Chartres pour tenter de passer son brevet militaire



Le Monoplan Tellier, type « Dubonnet » à moteur



... R.E.P. (Robert Esnault Pelterie), nommé « l'Albatros »

AÉROPLANES Modèles Authentiques **WRIGHT**
GARANTIS
 Livrables à Paris pour la Saison 1909

ESSAI
 avant
 Livraison

Envolée
 de 20 minutes
 en circuit
 à 2 personnes
 (un pilote et un passager)

APPRENTISSAGE
 à forfait



ENVOLÉES
 de
 passagers
 amateurs
 à bord
 d'aéroplanes
WRIGHT
 Sous la conduite
 de
 pilotes reconnus

EXPÉRIENCES

AÉROPLANES de tous systèmes ayant déjà tenu l'air
 PETITS DIRIGEABLES DÉMONTABLES (700 et 1200 m³). Gaz d'éclairage et hydrogène. 1, 2 ou 3 passagers
MOTEURS LÉGERS & 1/2 LÉGERS
Ch. HOURY 23, Rue Royale, PARIS
 Téléphone : 135-91. — Télégr. : Dirigeable-Paris

Charles HOURY

Commerce d'aéroplanes (Wright – Grégoire...) et Ecole

APPAREILS
D'AVIATION

Livrables de suite,
 avec garanties de vol

1 Blériot XI, mot. Anzani (type Manche).
 1 Blériot XI renforcée, mot. Gyp 28 ch.
 1 Grégoire 24 mètres, Mot. Gyp 40 ch.
 1 Grégoire 24 mètres, mot. 50-60 ch.
 2 Antoinette 50 ch. (type Latham).
 1 biplan Voisin, mot. E. N. V. 60 ch.
 1 — H. Farman, mot. Gnôme 50 ch.
 1 — Voisin, sans moteur.
 1 Farman, sans moteur.

Moteurs Gyp 20-28 et 20-40 ch.
Moteurs Gnôme 50 ch.

APPAREILS NEUFS & D'OCCASION ÉTAT DE NEUF

École de Pilotage

Spécialement outillée en monoplans
 Blériot, Grégoire, Antoinette
 successivement et graduellement mis à
 la disposition des élèves, sous la direc-
 tion d'un pilote breveté, avec le
 concours d'une équipe permanente de
 mécaniciens, menuisiers, aides, rédui-
 sant au minimum les frais de répara-
 tions et les temps d'arrêt.

Apprentissage à forfait
 jusqu'au brevet de pilote avec possibi-
 lité de piloter ensuite l'appareil conve-
 nant à ses aptitudes.

Hangars et Aérodrome à Chartres
 Écrire, se présenter et s'inscrire
 de suite chez

CH. HOURY
 23, rue Royale, PARIS

Le nombre des élèves sera limité pour
 chaque appareil.
 Les dames qualifiées pour l'aviation
 seront admises.



Septembre 1910 - Chartres - Monoplan Blériot XI de l'école Houry...



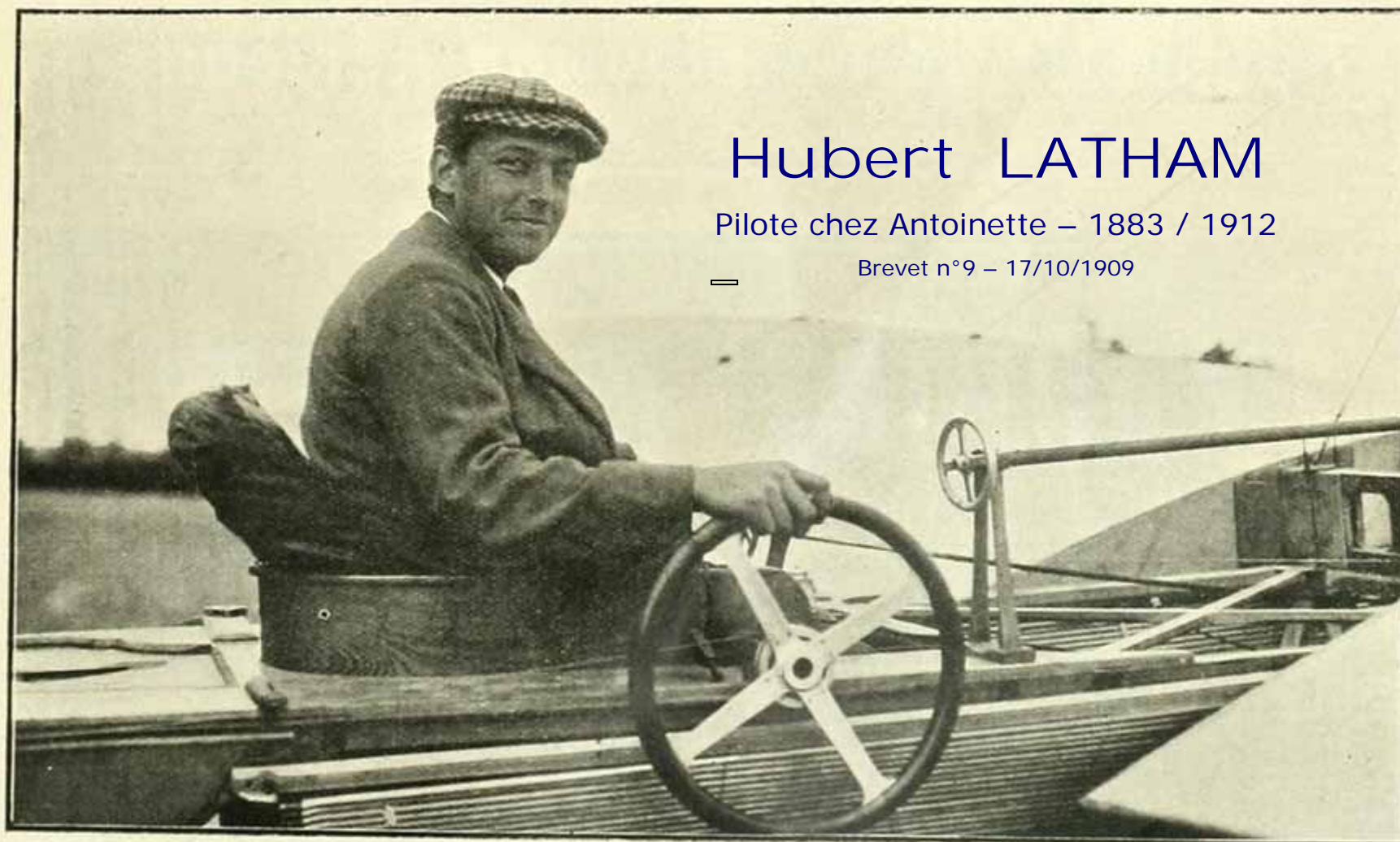
... et le même appareil un peu plus tard !



Septembre 1910 - La princesse DOLGOROWSKI, élève de l'Ecole Houry



Octobre 1910 - Autres élèves et mécaniciens de l'école Houry



Hubert LATHAM

Pilote chez Antoinette – 1883 / 1912

— Brevet n°9 – 17/10/1909

(Photo Branger).

Hubert Latham à bord de son monoplan *Antoinette IV*

M. Hubert Latham, qui débuta en locomotion aérienne par une superbe ascension effectuée les 11-12 février 1903, avec son cousin Jacques Faure, de Londres à Aubervilliers, a conquis glorieusement le 3 juin, après une quinzaine de séances d'entraînement, par 1 heure 7' 37", à bord du monoplan *Antoinette IV*, le record du monde du monoplan et le record français du vol mécanique.



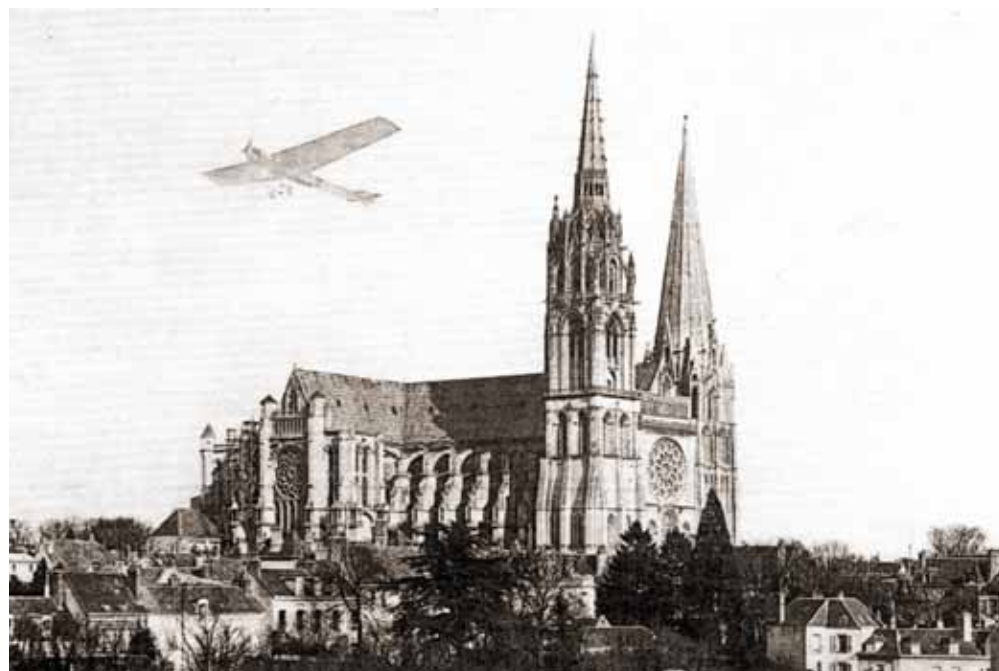
13 août 1910 – Monoplan Antoinette ...



... de Hubert Latham...



... au dessus du château familial de Maillebois...



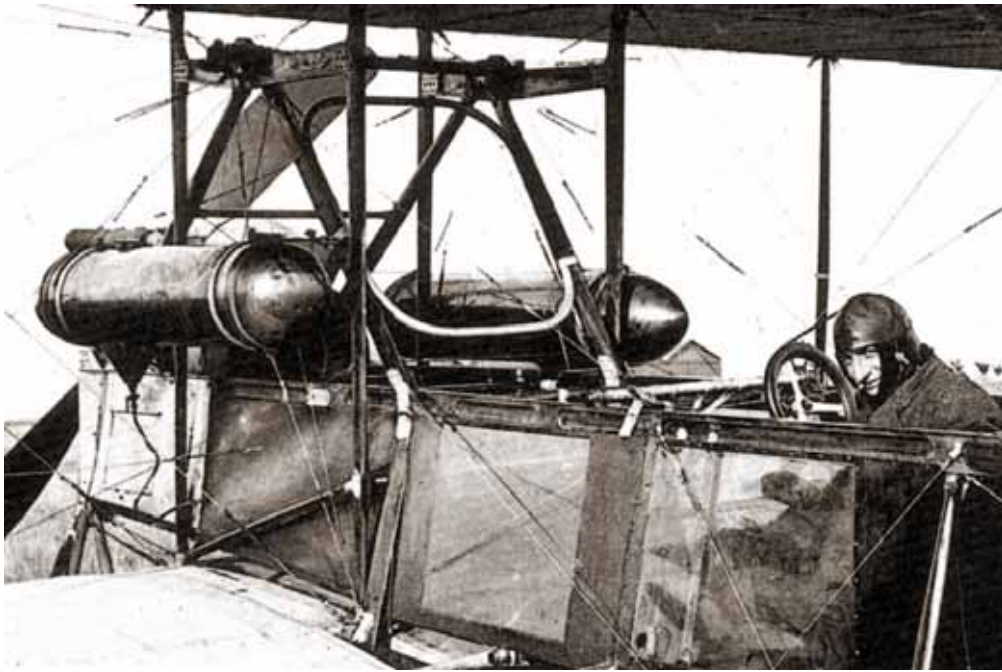
... et sa boucle autour de la cathédrale de Chartres



Georges LEGAGNEUX

Pilote – 1892 / 1914

Brevet n°55 – 19/04/1910



Septembre 1912 - Chartres - Biplan Schmitt et Georges LEGAGNEUX



12 octobre 1912 - André LEGAGNEUX sur Schmitt au dessus de Chartres

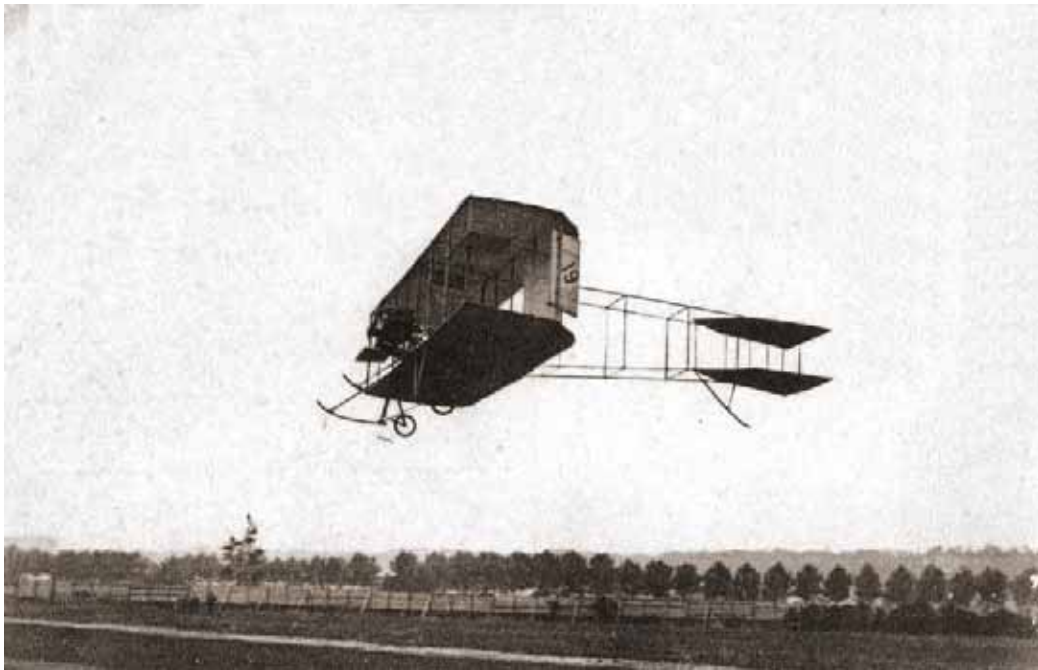




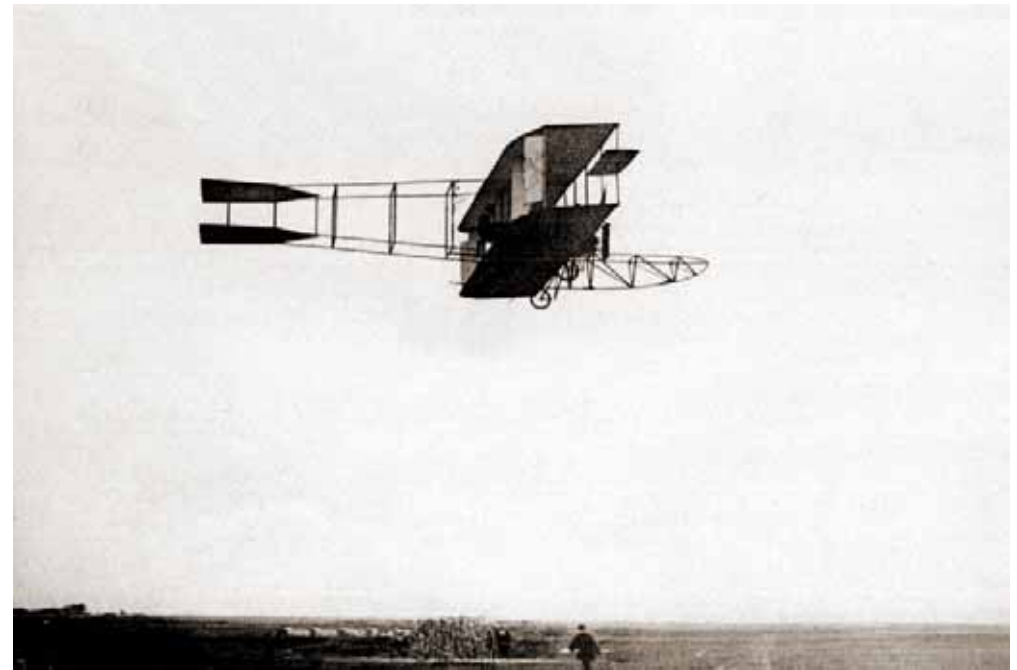
Pierre LEVEL

Pilote chez Savary – 1877 / 1911

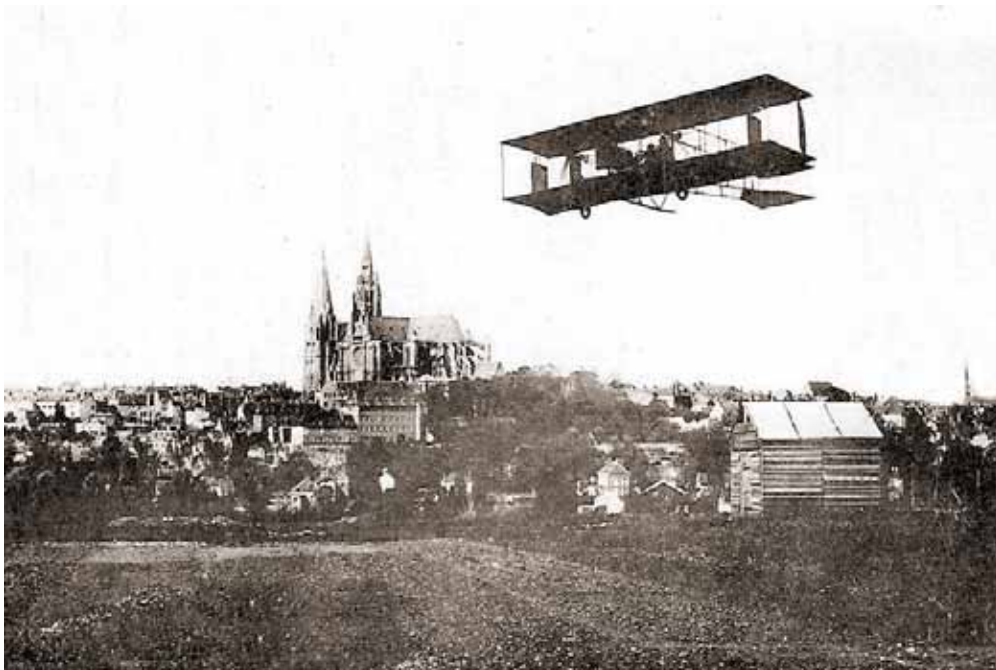
Brevet n°321 – 7/12/1910



1911 – Pierre LEVEL et un biplan Savary...



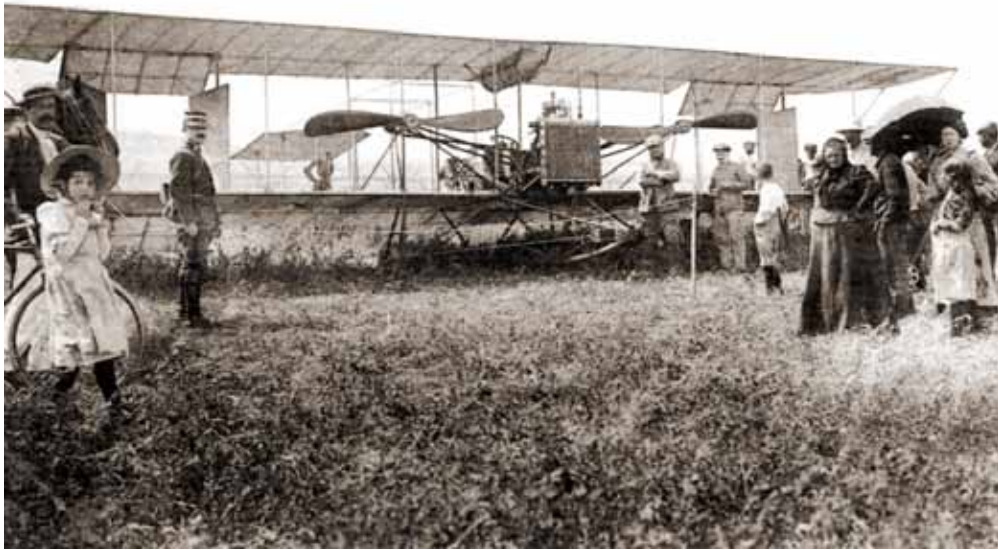
... au dessus de la plaine de Beauce...



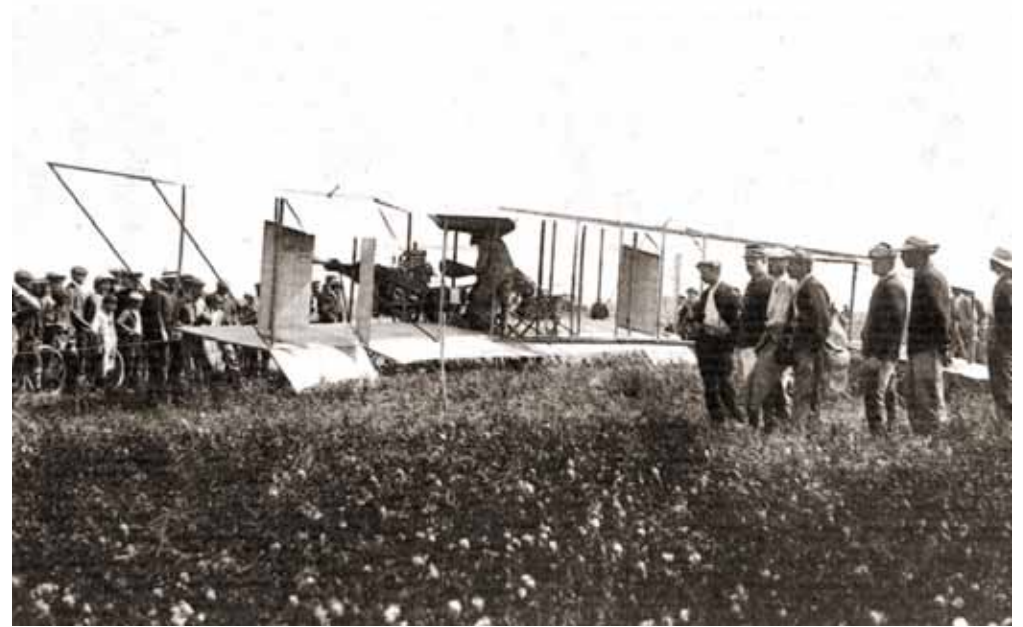
... au dessus de Cachembach...



... au dessus du Puits-Drouet



28 mai 1911 – Course Paris–Rome sur Savary...



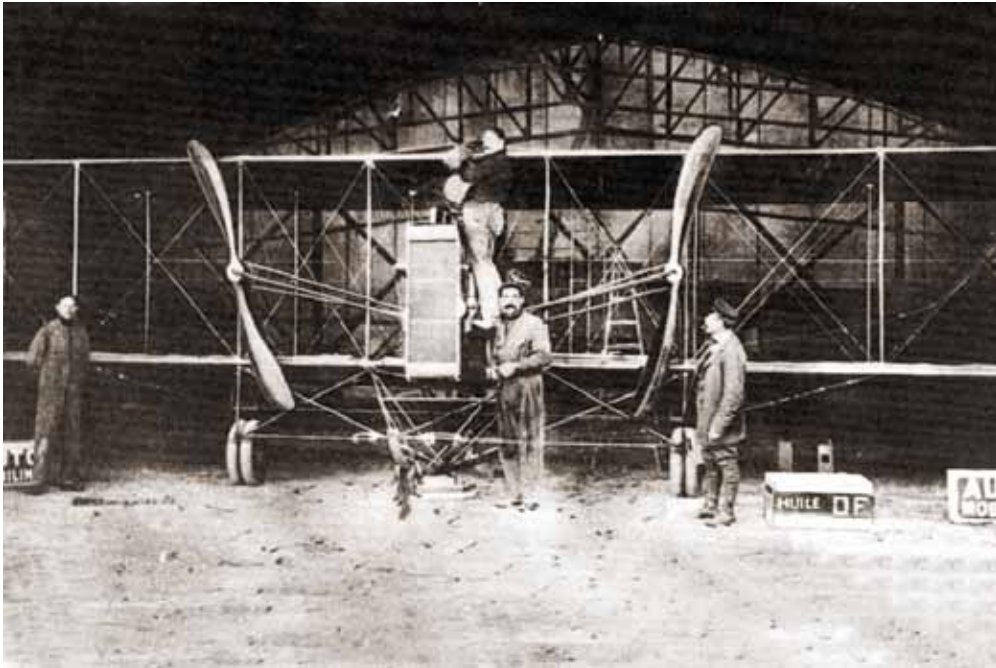
... Pierre LEVEL et Henri LECOUELLEC...



... atterrissage forcée à La Tombe.



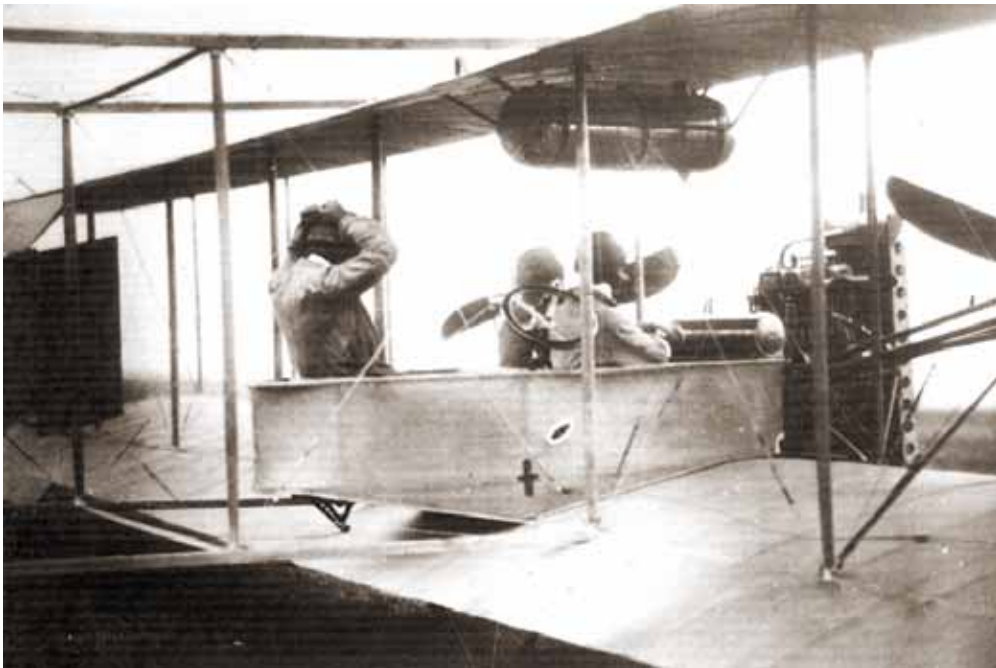
Juin 1911 - Pierre LEVEL - Biplan Savary biplace en tandem



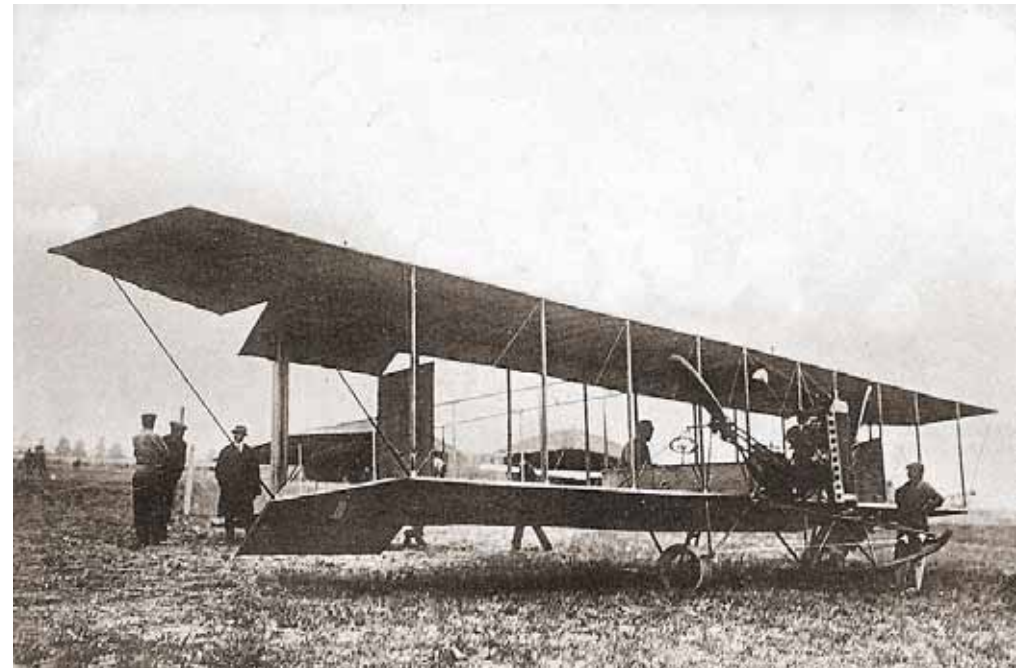
Octobre 1911 – Concours militaire de Reims...



... Pierre LEVEL en vol sur son Savary...



... au sol avec Henri LECOUELLEC et Paul JUNQUET.



12 octobre 1911 - Pierre LEVEL avant son vol fatal



Frédéric LHOUMEAU

Pilote de Blériot - 1883 / 19??

Brevet n°421 – 03/03/1911



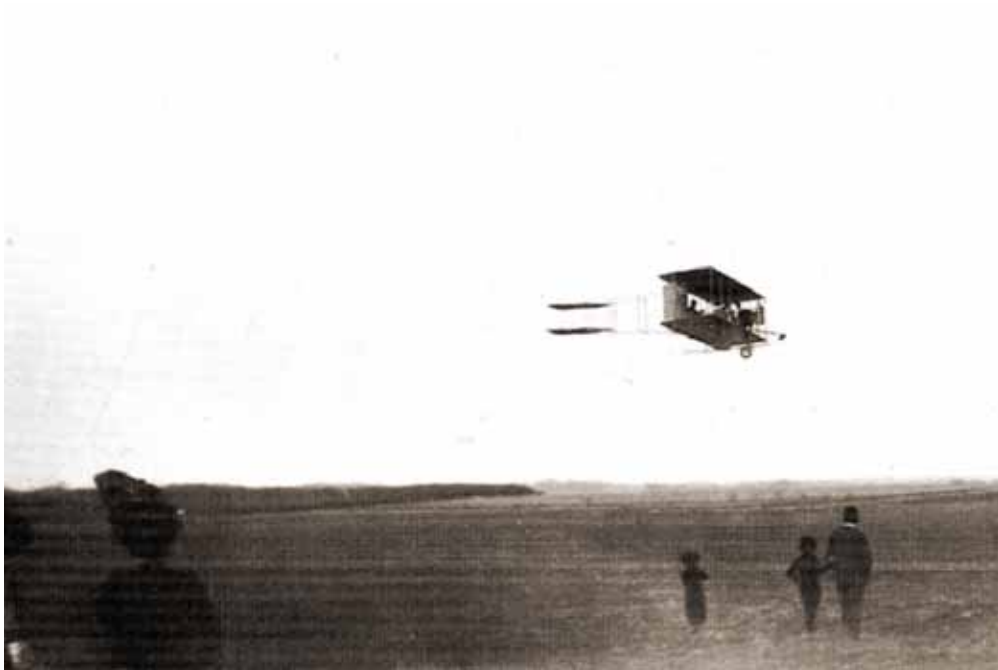
1911 - Chartres – Frédéric LHOUMEAU réglant son monoplan Blériot



Pierre MARON

Pilote chez Savary – 1884 / 1911

Brevet n°495 – 24/05/1910



1911 – Pierre MARON, second pilote chez Savary...



... accidenté mortellement le 2 septembre 1911 à Chartres



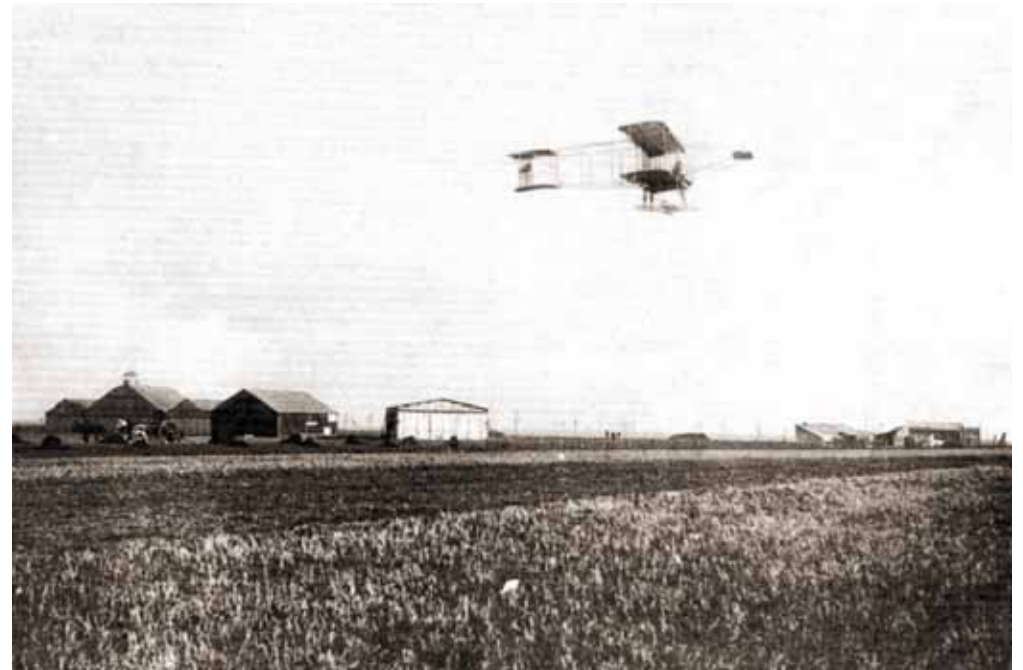
Louis PAULHAN

Pilote de Farman – 1883 / 1963

Brevet n°10 – 17/10/1909



1911 - Louis PAULHAN sur Farman...

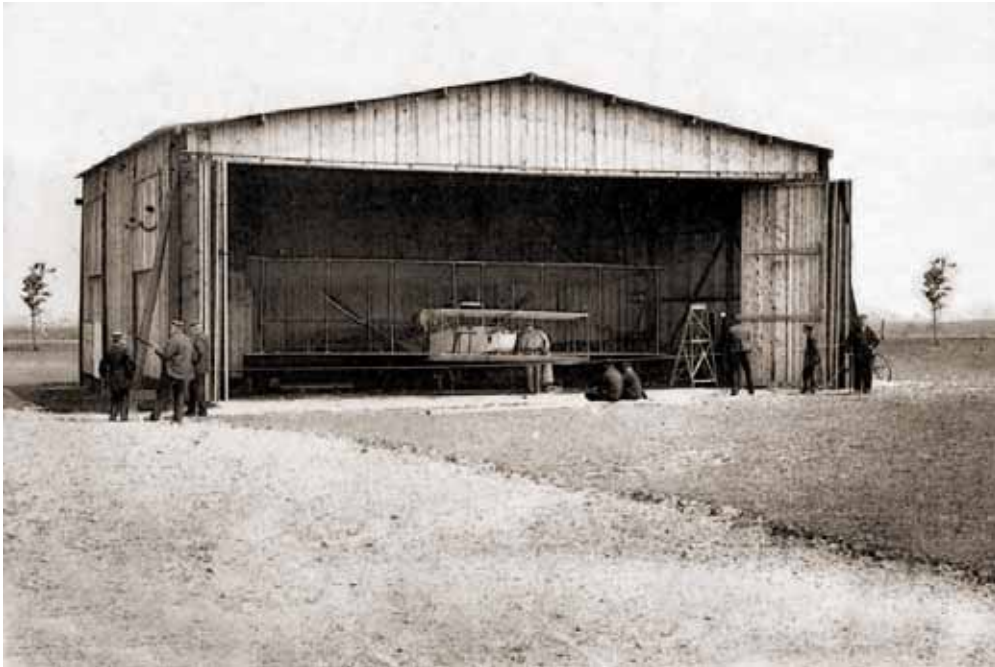


... voyage plusieurs fois de Buc à Chartres

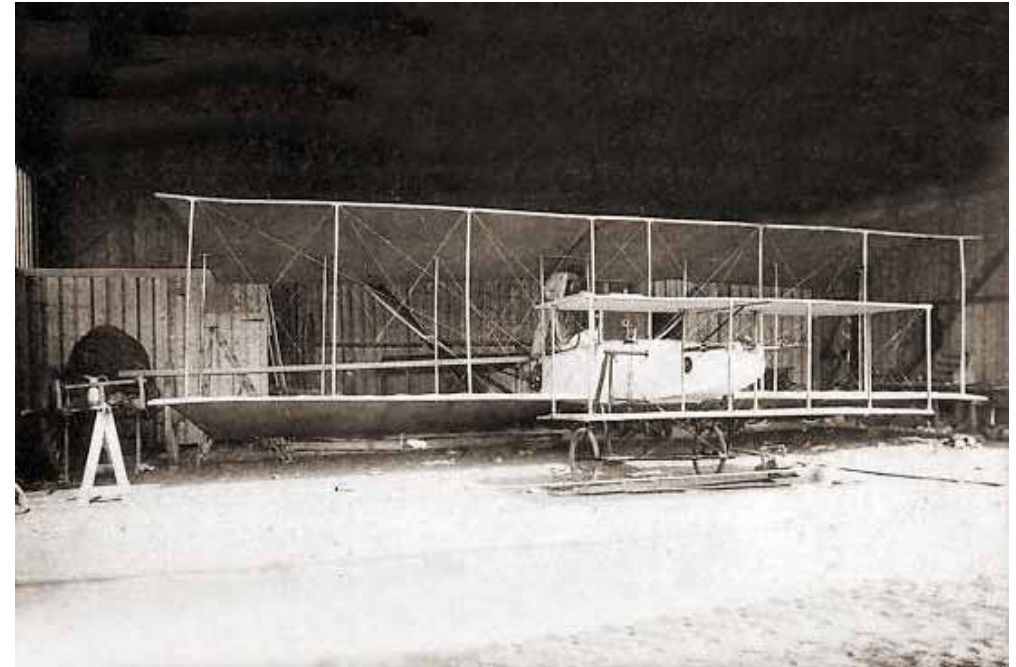


Charles de PIQUEREZ

Le biplan de Charles de PIQUEREZ a été construit en 1908 par Pischoff et Koechlin. Ses essais ont lieu à Chartres au mois de juin 1909. Il a été accidenté lors de son premier vol le 13 juillet. L'avion était équipé d'un seul moteur à quatre cylindres Dutheil et Chalmers de 40 cv et de deux hélices propulsives. Il a été transformé ensuite en monoplane en étant équipé d'un moteur de la même marque de 50 cv. Il est de nouveau accidenté le 27 août 1909.



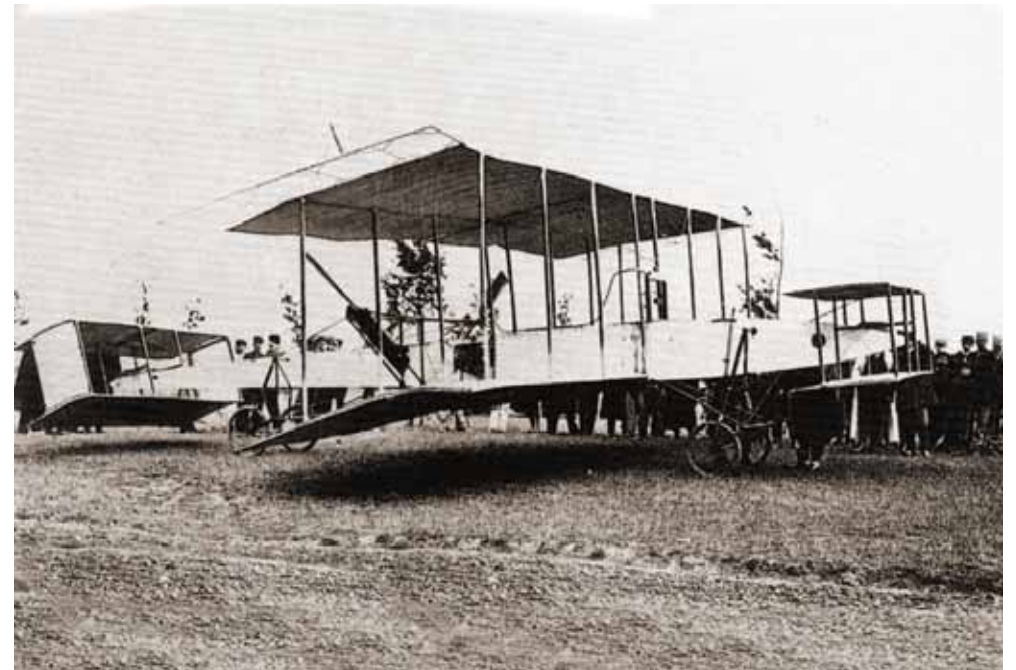
Juillet 1909 – Chartres - Le Hangar de Charles de Piquerez...



... et le biplan de Charles de Piquerez dans ce hangar



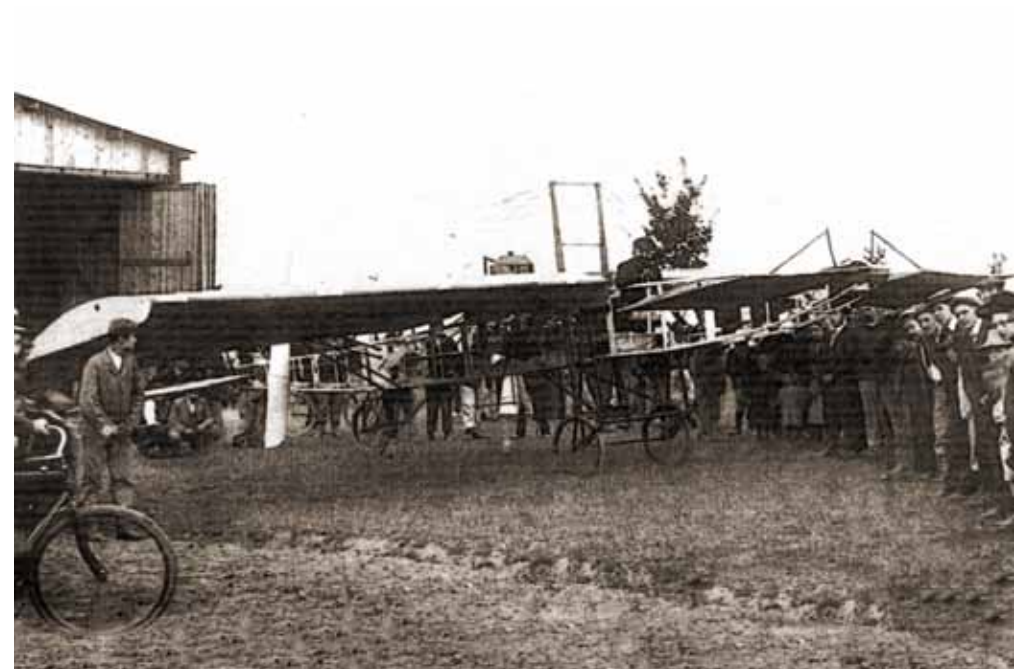
Juillet 1909 – Chartres ...



... biplan de Charles de Piquerez



13 juillet 1909 – Accident du biplan de Charles de Piquerez



Août 1909 – Monoplan de Charles de Piquerez



Edmond POILLOT

Pilote chez Savary - 1888 / 1910

Brevet n°182 – 29/08/1910



Juillet 1909 – Chartres - Biplan Savary...



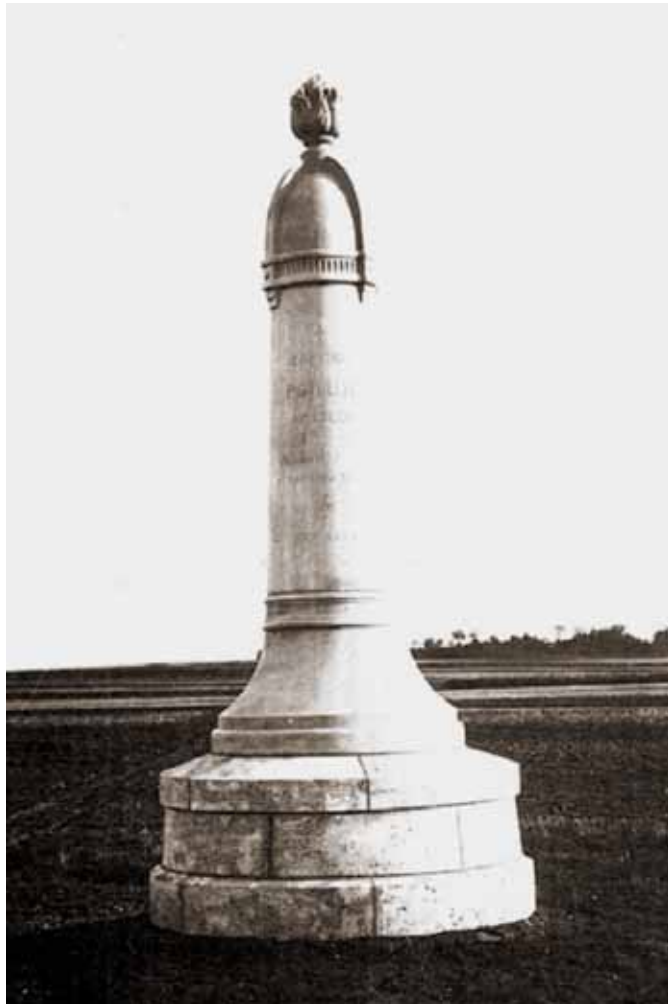
... et Edmond POILLOT aux commandes



25 septembre 1910 – Edmond POILLOT sur son lit de mort



Levée du corps d'Edmond POILLOT



1911 - Chartres - Monument Poillot

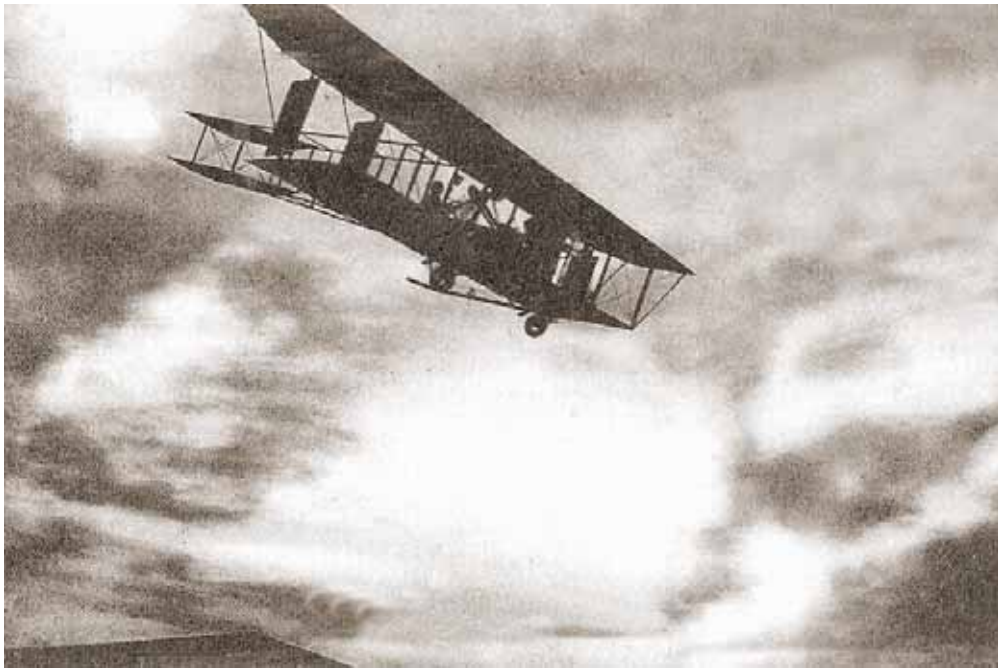


Maréchal des logis Marie REICHERT

Pilote chez Savary - 1886 / 1979

Brevet n° 377 – 3/02/1911

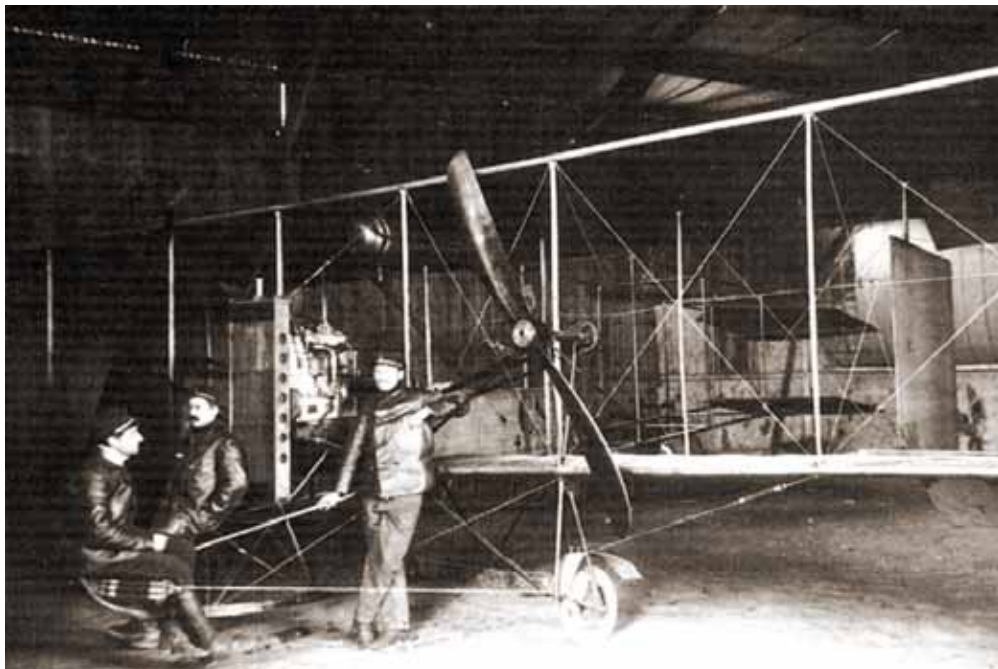
(Marie Henri Didier)



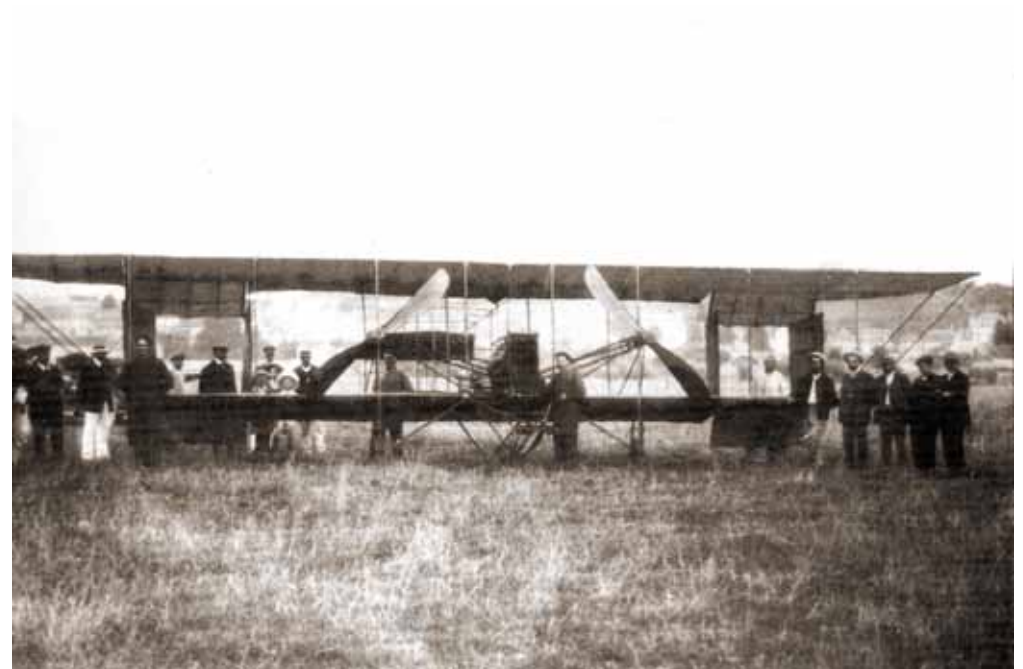
Chartres – Marie REICHERT sur Savary



Marie REICHERT



1912 - Section militaire de l'école Savary - REICHERT, SAULQUIN, PENET



Brézolles – Mars 1912 – Marie REICHERT et son biplan Savary

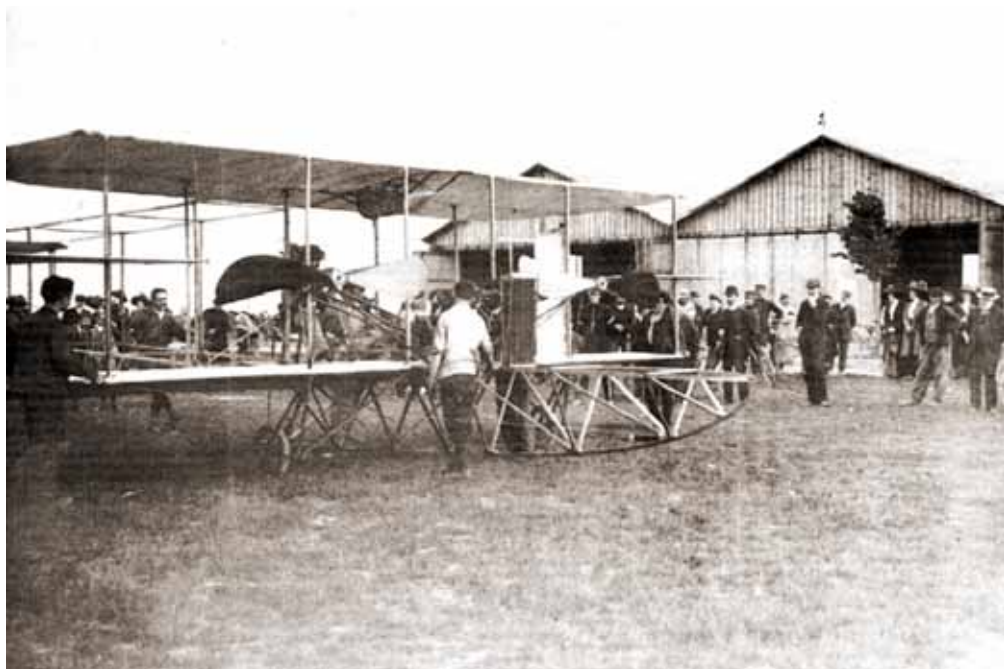


Robert SAVARY

Constructeur et pilote - 1872 / 1936

Brevet n°112 – 21/06/1910

Les principaux pilotes ayant volé sur des avions Savary ont été : Emile BRUNEAU de LABORIE, It CAMMERMANN, André FRANGEAIS, Joseph FRANTZ, André FREY, Paul JUNQUET, Henri LECOUTELLEC, René LEVEL (tué le 12 octobre 1911), Gustave MARÉCHAL (tué lors des épreuves du brevet le 5 novembre 1912), Edmond POILLOT (tué le 25 septembre 1910) , Marie REICHERT, Louis SAULQUIN...



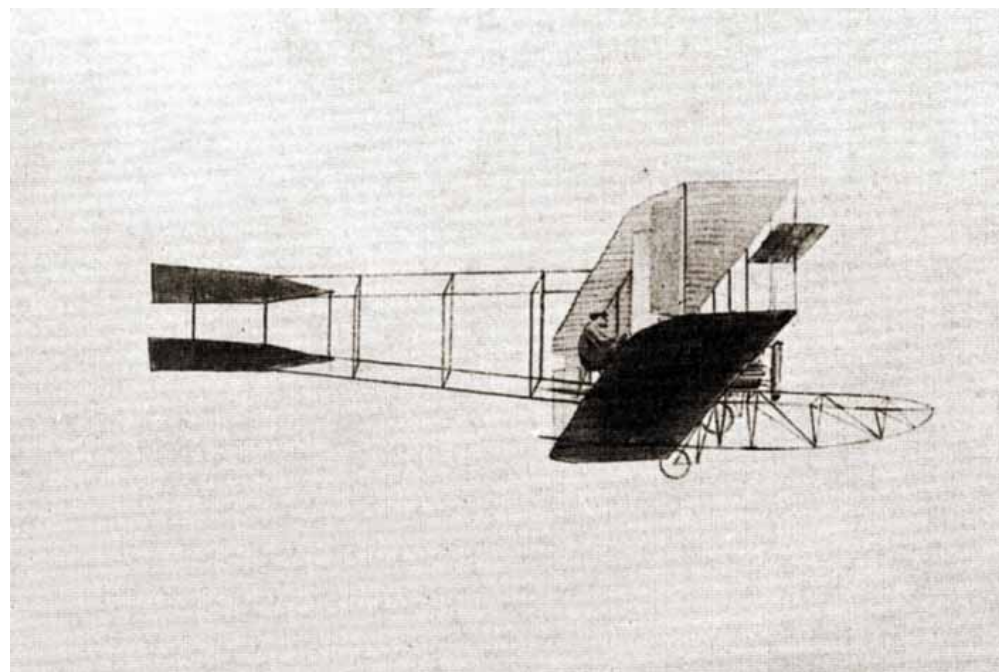
Mai 1909 – Chartres – Le Premier biplan Robert Savary... ..



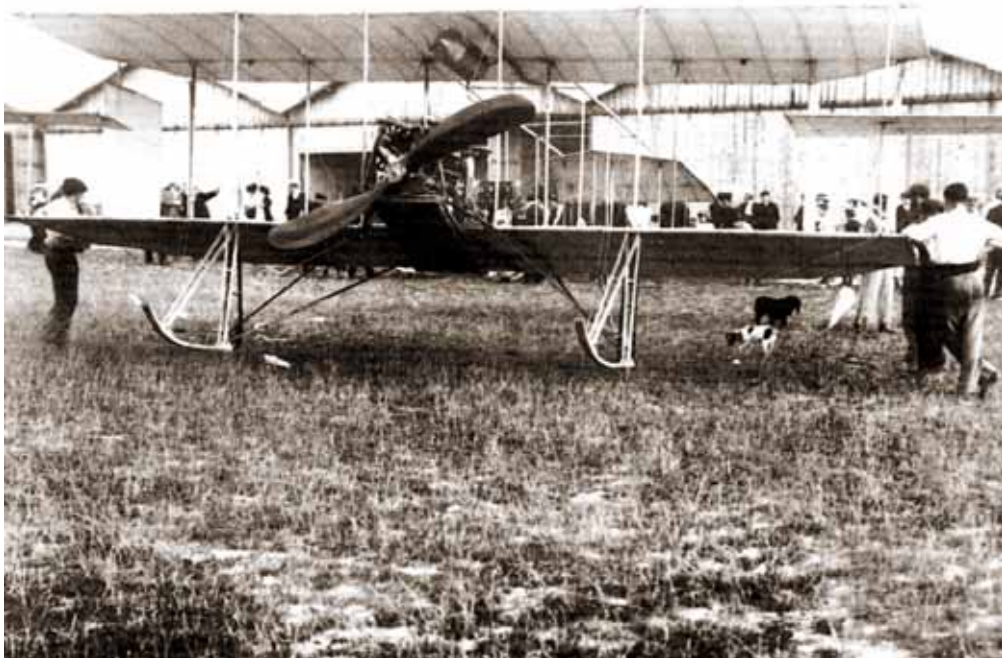
...et le constructeur derrière le gros moteur Labor 50 CV



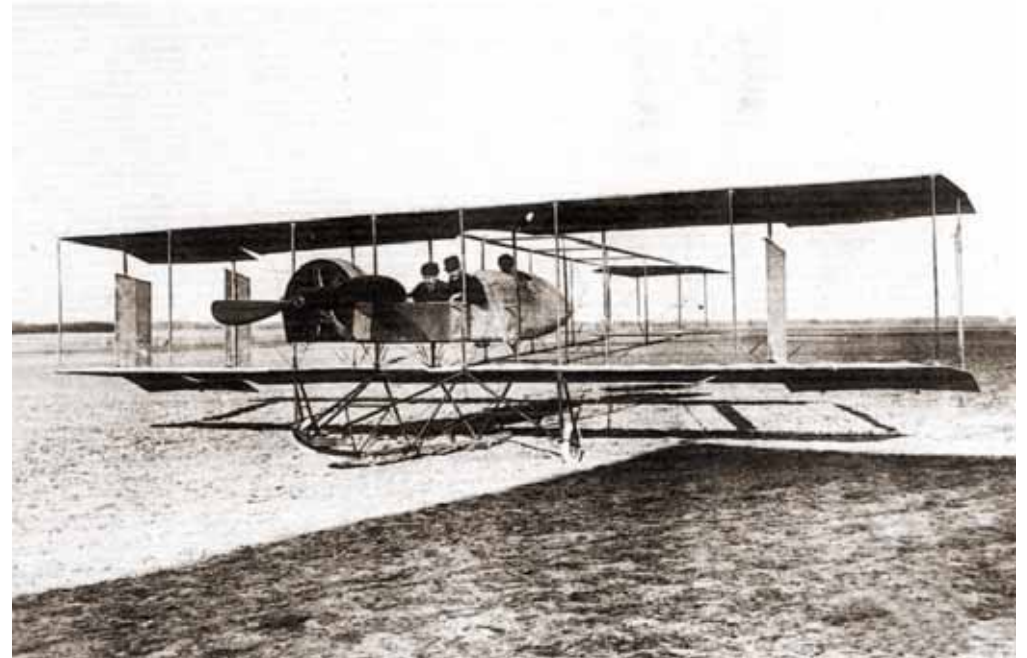
Juillet 1909 – Savary double commande « école »



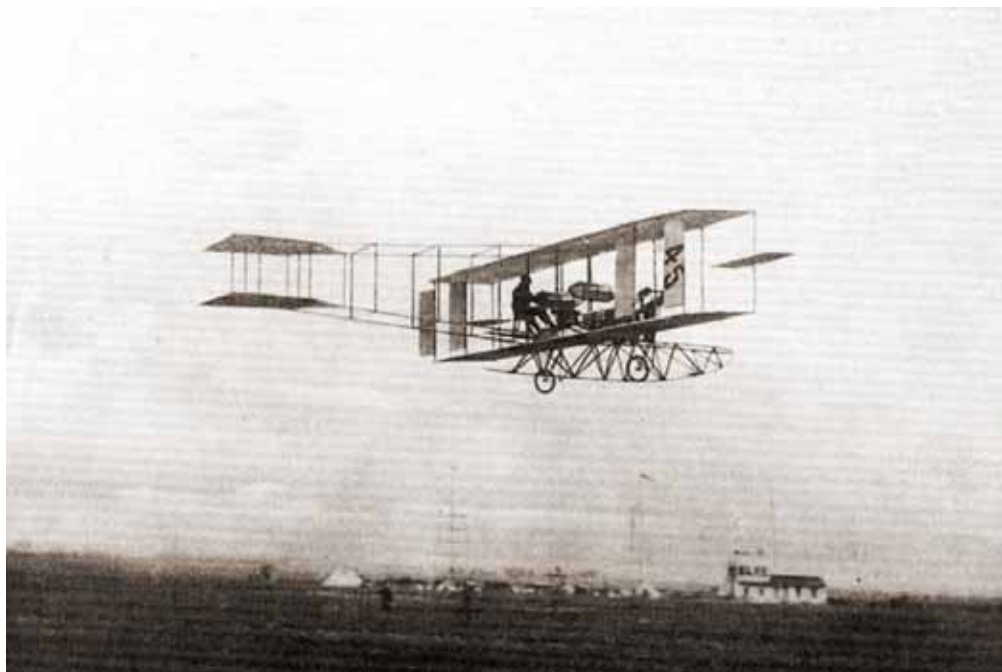
Août 1909 – Biplan Savary en vol



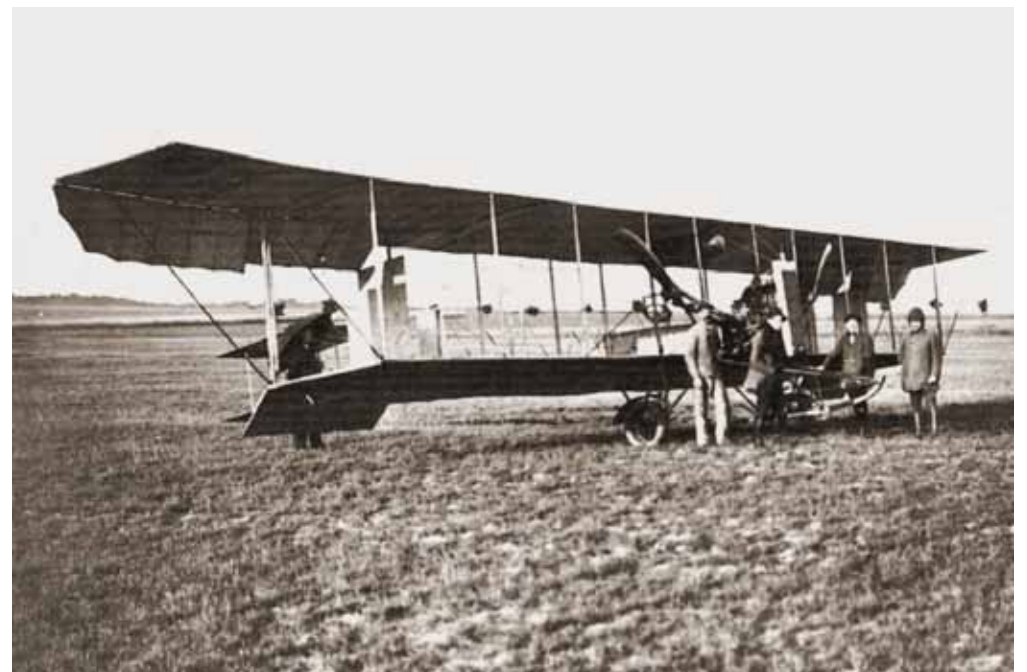
Juin 1911 – Biplan Savary à une seule hélice



Septembre 1911 – Biplan Savary type « militaire »



Octobre 1911 – Le premier Savary du concours militaire de Reims



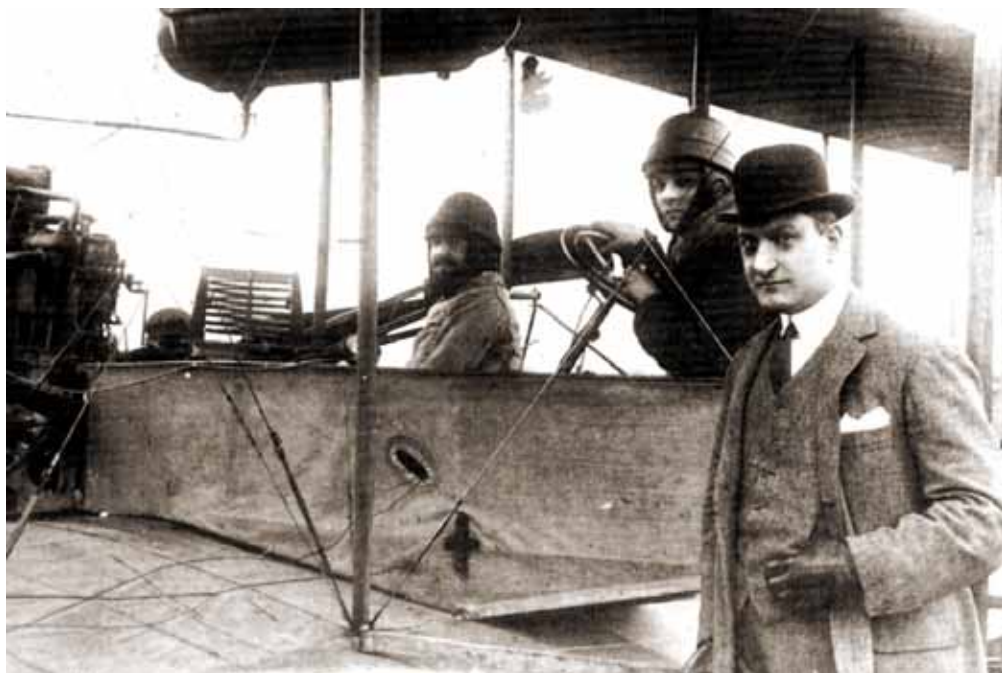
Après la mort de LEVEL, le second appareil Savary à Reims



Janvier 1912 – Stand Savary à l'exposition de Bruxelles



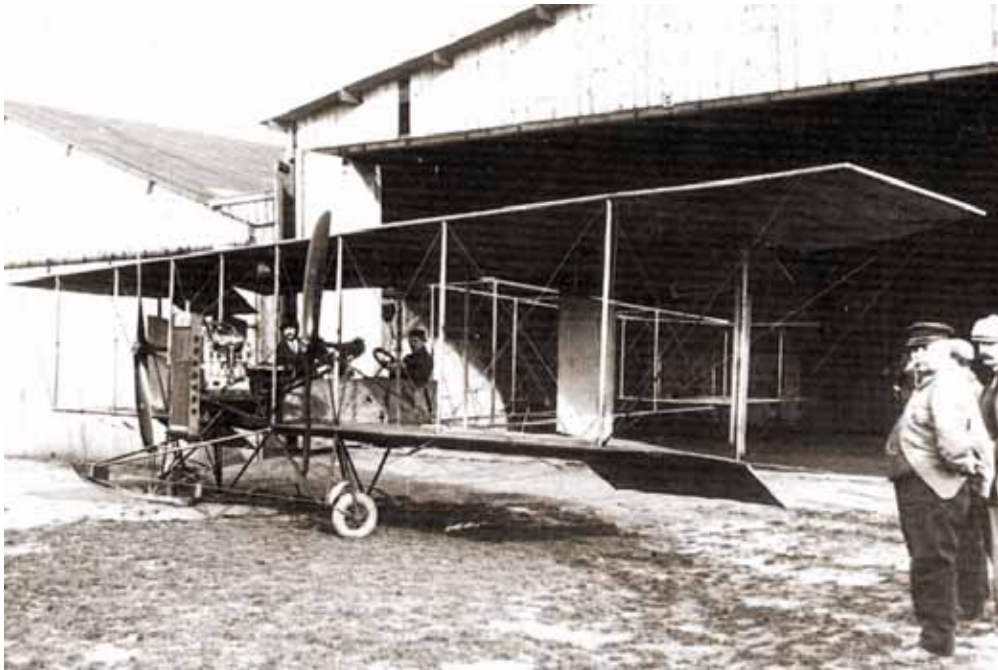
Les Etablissements Savary à Chartres



Mai 1912 – Chartres – Appareil Savary « militaire »...



... équipé pour les essais du poste émetteur Rouzet



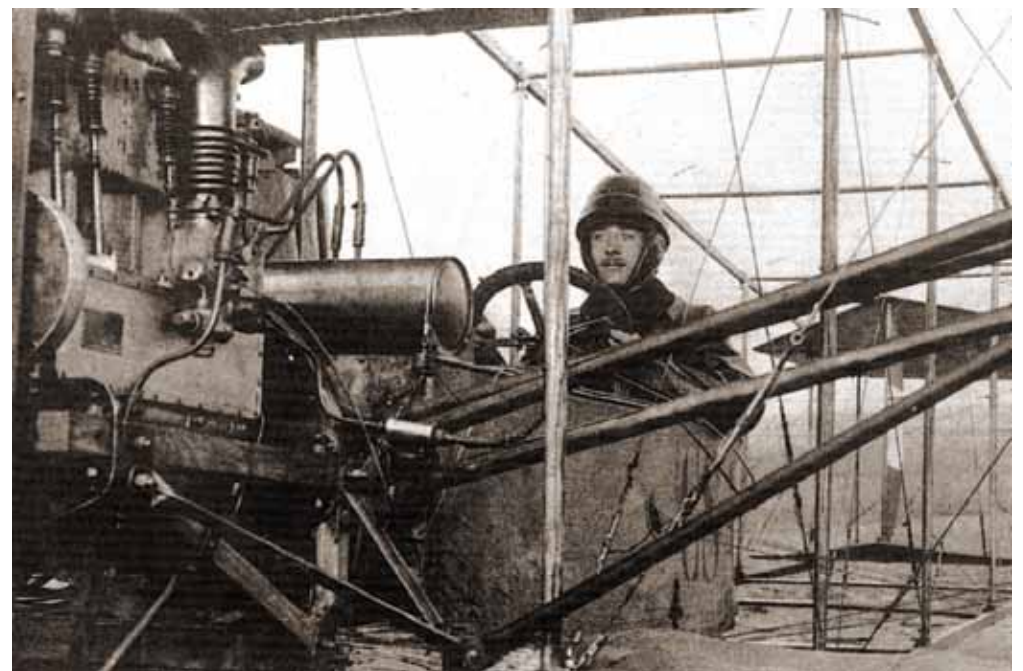
Mai/juin 1912 – Chartres – Appareil Savary « militaire »...



... équipé pour les essais du lance bombe Coursin



Octobre 1912 – Le sergent Henri PENET sur Savary « militaire »



5 Novembre 1912 – Gustave MARÉCHAL avant son vol fatal



Début 1913 – Essais de l'hydroplane Savary



Janvier 1913 – Remise de la Légion d'Honneur à Robert SAVARY

En cours de rédaction Compléments à venir

Mise en page François-Xavier BIBERT – 2013

Beaucoup de ces cartes postales proviennent de la collection qu'avait réunie

[Madame Lucie CHEDEVILLE-LAGRANGE \(1922 2010\)](#)

fidèle parmi les fidèles de l'Association Amicale des Anciens Aviateurs Militaires de la Base Aérienne de Chartres.

Liens vers des pages complémentaires sur Internet :

[Les débuts de l'aviation à Chartres à travers la presse – Ephéméride 1909/1911](#)

[L'aviation à Chartres en 1912 – par Edouard Verdier](#)

[L'Ecole Farman de Chartres en 1915 – par Marcel Engler](#)

[Histoire de l'aéronautique en Eure et Loir – par Claude Sauvage](#)

Toutes ces pages sont des annexes à la page principale réunissant environ 350 photographies, documents divers et articles de presse consacrée au :

[Parc d'aviation 22 de Chartres entre les deux guerres - BA.122](#)

page faisant elle-même partie du :

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)