

venir d'un homme accueillant et bon, bienveillant et, par-dessus tout, modeste.

Nous prions respectueusement sa veuve et ses enfants, si cruellement éprouvés, d'agréer l'expression de notre vive sympathie et de nos plus sincères condoléances.

Au revoir, cher Camarade, repose en paix.

M. P. ROUFFIAC

(Aix 1864).

GOUPIL (ALEXANDRE)

Châlons 1859.

MEMBRE PERPÉTUEL.

Notre Société vient de perdre un de ses membres les plus dévoués ; notre camarade Goupil est mort, à Granville, le 24 avril dernier, à la suite d'une courte maladie que rien ne faisait prévoir.

Sorti de l'École de Châlons en 1862, il dut, comme tant d'autres, se mettre immédiatement au travail et il entra à la Compagnie de l'Est, où il fut attaché aux travaux de la voie, ce qui décida de sa carrière future.

En 1870, au moment de la guerre franco-allemande, il devient membre du comité de défense des Vosges, de la Meuse et de la Meurthe, il crée et organise un corps franc, car il a en tête un grand projet : celui de couper la ligne principale de Paris à Strasbourg, ce qui n'est pas une mince besogne. Il emploie à cette œuvre toute son énergie, son courage, ne se rebute devant rien, rencontre des difficultés qui l'obligent à venir à Tours défendre son projet devant le Gouvernement de la Défense nationale, il en repart avec les autorisations et les pouvoirs nécessaires à son exécution. Mais le temps a marché, l'ennemi a envahi toute la contrée et, avec une petite troupe de compagnons dévoués, il est obligé de parcourir, la nuit, 80 kilomètres à travers les lignes prussiennes, à travers la forêt, à chaque instant de se faire prendre, sous la neige et le verglas, risquant de se faire tuer à Pontenoy-sur-Moselle, près de Toul, où existe un pont sur la ligne de l'Est ; c'est là qu'il s'agit de faire sauter. On retrouve le fourneau de mine, on le charge

avec les 250 kilogrammes de poudre qu'on a à grand'peine apportés, et le pont est détruit (22 janvier 1871).

Il fallut refaire les 80 kilomètres à travers l'armée prussienne, surexcitée par ce dernier fait d'armes; ce petit corps franc, dont le courage n'avait pas faibli un instant, au contraire, y réussit et, récompense bien méritée, Goupil fut fait chevalier de la Légion d'honneur à vingt-sept ans.

Voici comment Paul et Victor Margueritte, dans leur histoire de la guerre de 1870-71, relatent cet épisode :

« Au même moment, sur les lignes directes de communication de l'ennemi, 300 partisans montraient ce que peut l'endurance et l'entrain, au service d'une volonté ferme. Le 18 janvier, un corps franc de chasseurs des Vosges, commandant Bernard, aux ordres d'un comité civil composé de quelques patriotes, les ingénieurs Goupil, Rollin, Loisant, quitte son camp de Boëne, aire inaccessible, dans la forêt de Lamarche. Il se glisse de bois en bois, la nuit, dans un pays infesté d'ennemis, franchit la Moselle à Pierre-la-Trèche, se jette dans la forêt de Haye, et, le 22, au petit jour, ces braves font, à la barbe des défenseurs de Toul, sauter le pont de Fontenoy, passage de la grande voie ferrée Paris-Strasbourg, puis, sains et saufs, ils regagnent leur camp. L'artère principale de ravitaillement des grandes armées au siège était coupée net, trop tard il est vrai pour un résultat efficace, mais à temps pour qu'on vît l'émotion des Allemands. »

Après la guerre, Goupil rentre à la Compagnie de l'Est, où il est employé à l'étude de la ligne de Neufchâteau à Châtenay; en 1872, ayant eu des propositions plus avantageuses en Espagne, il donne sa démission et entre à la Société Almagra y Almagura, où il s'occupe de travaux de mines, percement de puits et galeries, installation de machines d'épuisement, d'un lavoir, etc.; puis, travaillant pour son compte, il s'occupe d'installations d'usines à plomb, de la construction d'un hôpital, d'installations hydrauliques, mais, en 1876, la santé de M^{me} Goupil l'oblige à revenir en France.

De 1876 à 1880, il construit, comme représentant d'entrepreneurs, plusieurs lignes de chemins de fer en Bretagne et en Normandie; puis, de 1880 à 1884, comme entrepreneur lui-même, d'autres lignes dans la même région; enfin, en 1884, il va s'occuper de travaux semblables en Algérie. Il passe de là en Tunisie, où il entreprend différents travaux: route de Stax à El-djem, jetée à Sousse; enfin, il revient en France en 1890.

A dater de cette époque, il s'occupe tantôt pour son compte, tantôt pour le compte d'ingénieurs, de différents travaux d'assainissement, de construction de routes, d'usines, etc.

De 1900 à 1902, il exécute le tramway de Dinan à Saint-Briac, puis il revient à Paris où il entreprend diverses études.

On lui doit notamment tous les plans et calculs de la « Boucle » (*Looping the loop*) qui, installée tout d'abord à la fête à Neuilly, fut remaniée par ses soins pour triompher pendant plusieurs années rue de Clichy, près du Casino de Paris (voir *Bulletin* n° 5, 1904).

Cette même année, il entre en relations avec un personnage considérable, un fougueux s'il en fût pour l'aviation, dont la parole forte et hardie réveille les jeunes aviateurs : M. Ernest Archdeacon ; il dirige également les premières expériences des frères Voisin.

Mais la passion de notre camarade pour la navigation aérienne, qui s'était réveillée avec le mécène précité, remontait à nombre d'années : dès 1883, l'aérodynamique, cette nouvelle science, avait déjà à s'honorer de Goupil. En compagnie du marquis de Massia, de Béziers, il se livrait à une foule d'expériences sur la résistance de l'air et sur les plans.

En 1884, apparaissait son premier volume, *La Locomotion aérienne* qui, contenant de nombreux détails sur la résistance de l'air et la direction des ballons, dénotait déjà un esprit clairvoyant et une remarquable justesse de vues sur ces questions à l'ordre du jour.

Sa remarquable étude sur l'aviation, parue dans le *Bulletin* de septembre 1904, l'avait mis en relief parmi les quelques ingénieurs s'occupant de cette branche.

En 1903, Goupil se retire à Granville avec sa famille, et continue ses travaux scientifiques : il adresse à la Société de nombreux mémoires sur l'aviation, et les *Bulletins* de 1908 nous prouvent la valeur de ses travaux. Celui de juin est un des plus importants, car il contient une remarquable étude sur l'hélice aérienne, le propulseur actuel dont la théorie mathématique est encore à établir.

Au moment de sa mort, il publiait chez notre camarade Loubat (Aix 1885), un ouvrage complet sur l'aviation.

On voit que peu de vies ont été mieux occupées et plus remplies que celle de notre camarade Goupil, et si les résultats n'ont pas été proportionnés à la somme de travail qu'il a déployée, il a consciencieusement rempli sa tâche, non seulement pour subvenir aux besoins de sa famille, mais, quand il fallut se sacrifier, il n'hésita pas à le faire pour l'honneur de son pays.

Sa vie privée a d'ailleurs toujours répondu à ce programme. Sous une apparence un peu rude, c'était un grand cœur, une vaste intelligence, un calculateur émérite sachant embrasser toutes les questions, les traiter avec une haute compétence et surtout une modestie que le souci de ses intérêts n'arrivait pas à lui faire vaincre.

Il laisse une famille éplorée, sa femme et ses deux filles complètement atterrées de cette perte cruelle que rien ne faisait prévoir.

S'il était une consolation à de pareils chagrins, la veuve et les enfants de notre Camarade et ami défunt la trouveraient dans la profonde estime et les sympathiques regrets que son souvenir laissera dans nos cœurs.

N. GARAND

(Châl. 1859).
