

L' aérodrôme de Cholet le Pontreau et l'aéroclub

Ce terrain était un champ de manœuvres depuis 1873 pour le 77^{ème} régiment d'Infanterie caserné à Cholet.

La première vocation aéronautique du terrain nait en **1910**, lors du premier meeting aérien organisé conjointement par le comité des fêtes de la ville de Cholet et la société Nantaise "la Libellule". En ce début de XX^{ème} siècle, l'aviation est l'attraction à la mode.



Types d'appareils utilisés lors du meeting

Tous les témoignages complémentaires ou correctifs sont les bienvenus pour enrichir ce document,
Merci d'avance - Cédric SUTEAU

Les débuts aéronautiques du terrain – 1910

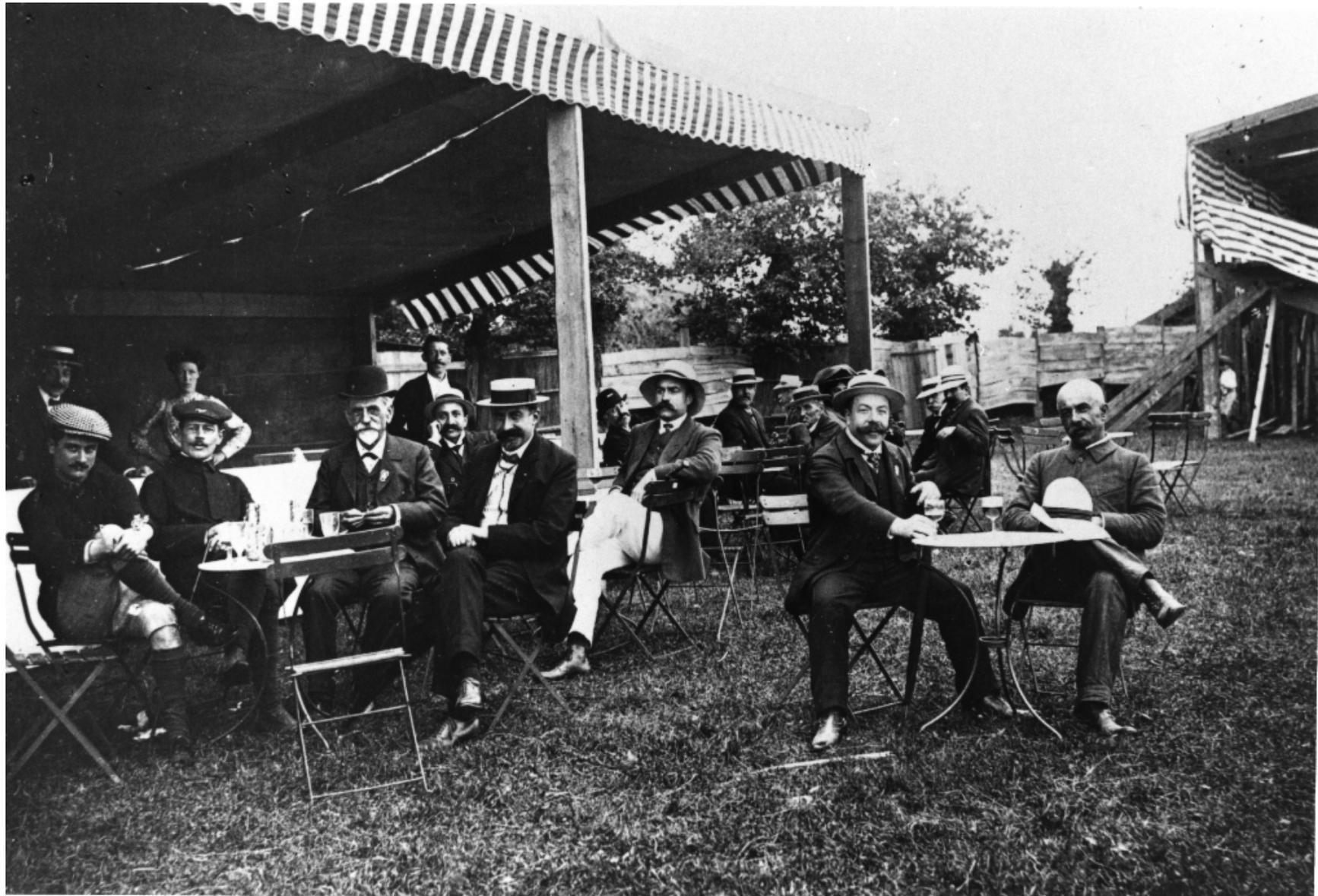
Un meeting a lieu les 14, 15, 16 et 17 Juillet. Celui-ci devait comporter des vols de distance, de durée et de hauteur.

Trois aviateurs furent engagés : Léon Versepuy, Emile Obré et Roland Garros qui n'avaient pas encore leur brevet de pilote. **Roland Garros le passera après ce meeting, le 19 Juillet à Cholet et enregistré sous le numéro 147 (147^{ème} brevet de pilote obtenu depuis le premier décerné à Louis Blériot le 07/10/1909).** Les 2 autres l'obtenaient le même jour.



Les appareils en ce début de siècle n'offraient pas la fiabilité et les capacités de manœuvrabilité des avions d'aujourd'hui. Il n'était pas possible de voler sans des conditions météo clémentes et en ce 14 Juillet 1910 très ensoleillé, le vent d'Est soufflait en rafales à 10 mètres par seconde (36 Km/h – 19Kts) et rendait périlleux toute tentative de vol (normalement limité à 4 ou 5 mètres par seconde).

Rolland GARROS et les membres de « Cholet Aviation » le 14 Juillet 1910 (Archives municipales de Cholet)



Les débuts aéronautiques du terrain – 1910

Les Choletais s'étaient rassemblés pour assister à la démonstration. Devant la foule réunie et son impatience, les aviateurs tentent de voler, en vain.

Léon Versepuy se lance en premier avec sa "Demoiselle Clément Bayard". Il fait un bond, puis son appareil plonge, pique un coin de l'aile dans le sol et finit en soleil.



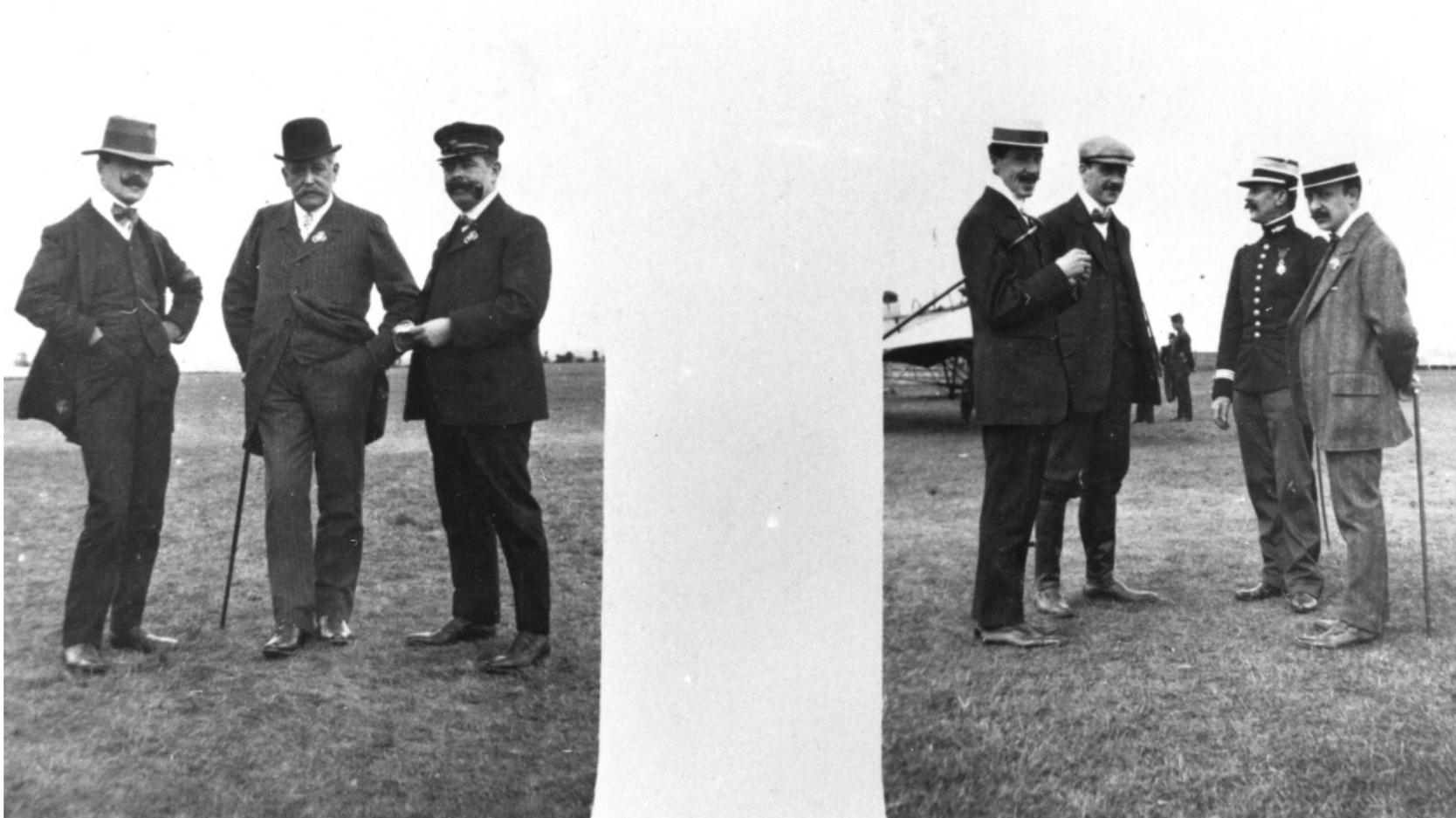
Emile Obré se contente de rouler au sol, mais ne peut freiner son monoplane qui se brise contre la balustrade.

Roland Garros prend place à son tour mais le moteur fait des ratés et l'avion ne peut décoller.

La foule est mécontente et le service d'ordre protège les hangars de toile installés sur le terrain et les aviateurs doivent attendre le crépuscule pour regagner leur hôtel.

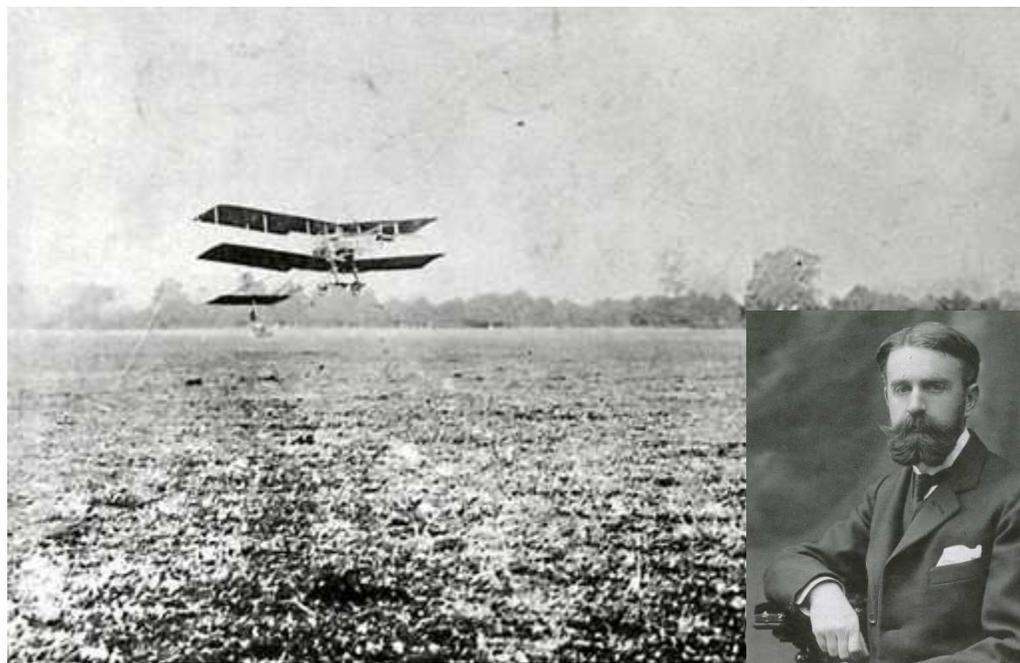
Devant le fair play du comité des fêtes, Roland Garros s'engage alors à aller à Paris chercher un autre appareil et à effectuer des vols le week-end suivant. Par un temps clément, il fera évoluer son avion pendant une dizaine de minutes dans tous les sens, montant à une cinquantaine de mètres et redescendant en rasant le sol. La foule agitait chapeaux et mouchoirs et ovationnait l'aviateur.

Quelques personnalités sur la piste en herbe le 14 Juillet 1910 (Archives municipales de Cholet)



Le circuit d'Anjou – 1912

Avant de développer cette épisode, voici le récit d'un des organisateurs de ce rallye, René GASNIER (1874-1913), pionnier de l'aviation en Anjou – Brevet N°39 délivré en 8 Mars 1910 :



*Cordialement à vous
R. Gasnier*

Le 17 août 1908, pour la première fois, René Gasnier pousse les gaz et fait voler son aéroplane, le Gasnier n° 1, **dans la Grand-Prée à la Haie-Longue, à Rochefort-sur-Loire sur environ 500 mètres à 6-7 mètres du sol**. L'appareil, qu'il a conçu seul et assemblé lui-même, est un biplan de dix mètres d'envergure, équipé d'un moteur Antoinette de 50 CV. Un de ses premiers avions est visible au musée régional de l'air d'Angers-Marcé.

En septembre 1908, ce fou volant réalise alors de vraies prouesses avec son coucou. Le 12, précisément, il effectue douze vols au-dessus de l'Anjou. Le 17, durant le dernier essai, les cordes à piano utilisées sur l'appareil se cassent et s'enroulent dans l'hélice. L'appareil chute et se brise au sol, sans dommages pour l'aviateur. Le 27 septembre, il vole sur une distance de 1 500 mètres...

Il meurt le 3 octobre 1913 au château du Fresne après avoir participé **à la création de la première école de formation de pilotes, aux côtés des frères Wright**, dont on vient de célébrer le premier vol au circuit des Hunaudières, au Mans.

René Gasnier repose dans la chapelle surplombant le champ des premiers vols, sur la corniche de la Haie-Longue.

Le circuit d'Anjou – 1912

L'aéroplane Numéro 3 de René GASNIER (1874-1913), pionnier de l'aviation en Anjou – Brevet N°39 délivré en 8 Mars 1910 est conservé au musée régional de l'Air situé à Angers Marcé :



RENÉ GASNIER du FRESNE

René GASNIER du FRESNE compte au nombre de ces pionniers méconnus, sans doute du fait qu'ils développaient leurs activités loin de la capitale et par conséquent des grands journaux qui suivaient avec assiduité les essais des intrépides aviateurs.

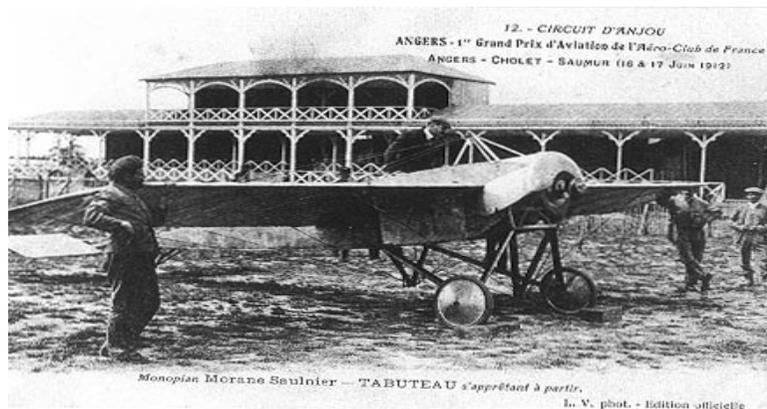
Pilote aéronaute à partir de 1905, GASNIER participe en 1907 avec son frère Pierre, à la création de l'aéroclub d'Angers. Retenu en octobre 1907 parmi les trois champions chargés de défendre les couleurs de la France dans la célèbre course de ballons financée aux États-Unis par le milliardaire Gordon Bennett, il se classe 7^e en franchissant en 38 heures, à bord du ballon « Anjou » les 1800 km séparant St Louis de l'Atlantique. La même année, il est le premier à traverser la Manche en ballon, de nuit, d'Angleterre vers la France.

René GASNIER vient à l'aviation en 1907 lorsqu'il se lance dans la fabrication d'un biplan de 10 mètres d'envergure, le Gasnier N° 1 propulsé par un moteur Antoinette de 50 CV. L'appareil présente des défauts de conception et ne vole pas. Modifié avec une gouverne profondeur à l'avant et un stabilisateur à l'arrière, devenu le Gasnier N° 2, il réussit son premier vol le 17 août 1908. Le 12 septembre 1908, douze vols sont effectués dans la même journée. La machine est malheureusement détruite lorsqu'une corde à piano du haubanage se détache et se prend dans l'hélice.

René GASNIER, légèrement blessé, ne se décourage pas et fabrique un N° 3, celui qui est exposé au musée de Marcé, avec lequel il effectue de nombreux vols. À cette époque, il rencontre Wilbur WRIGHT, qui vole au Mans depuis 1908, et le suit à l'école de Pau où il devient moniteur. Atteint par la maladie, contraint d'abandonner le vol, il décède le 3 octobre 1913 à 39 ans.

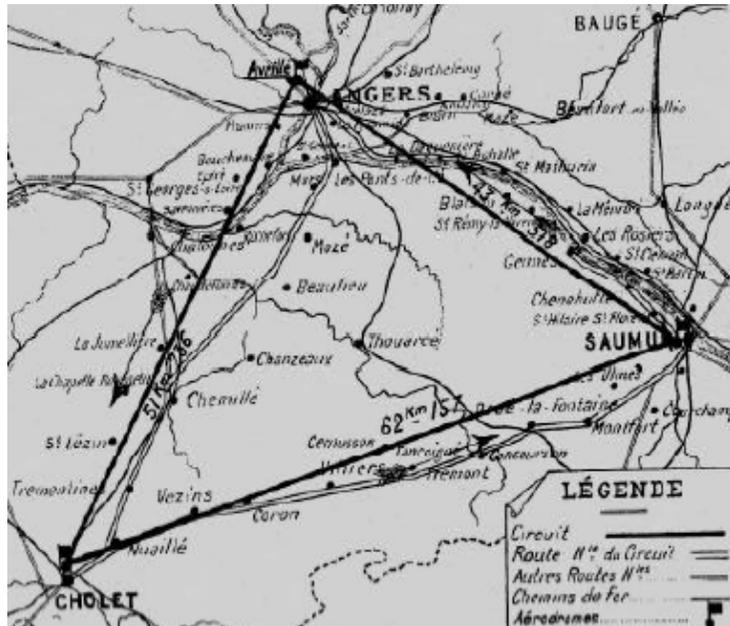
Le circuit d'Anjou – 1912

En 1912 a lieu le premier grand prix de l'aéroclub de France avec l'aérodrome de Cholet en étape : Angers, Cholet, Saumur, Angers.



Le circuit d'Anjou – 1912

Un document complet de *Gérard Hartmann* décrit cet épisode du circuit d'Anjou et le gagnant du Grand prix de l'aéroclub de France sera Roland GARROS.



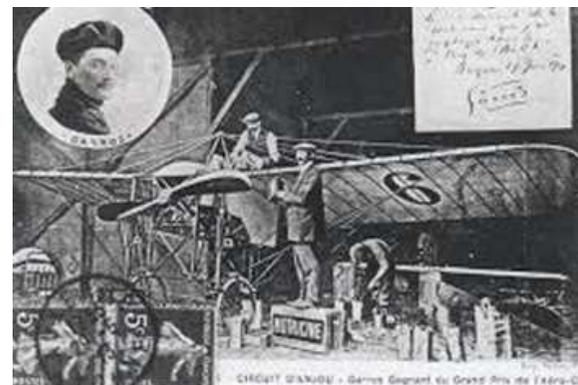
Le 1^{er}
Grand
Prix de
l'Aéro-
Club
de France

Circuit
d'Anjou

16-17
juin
1912

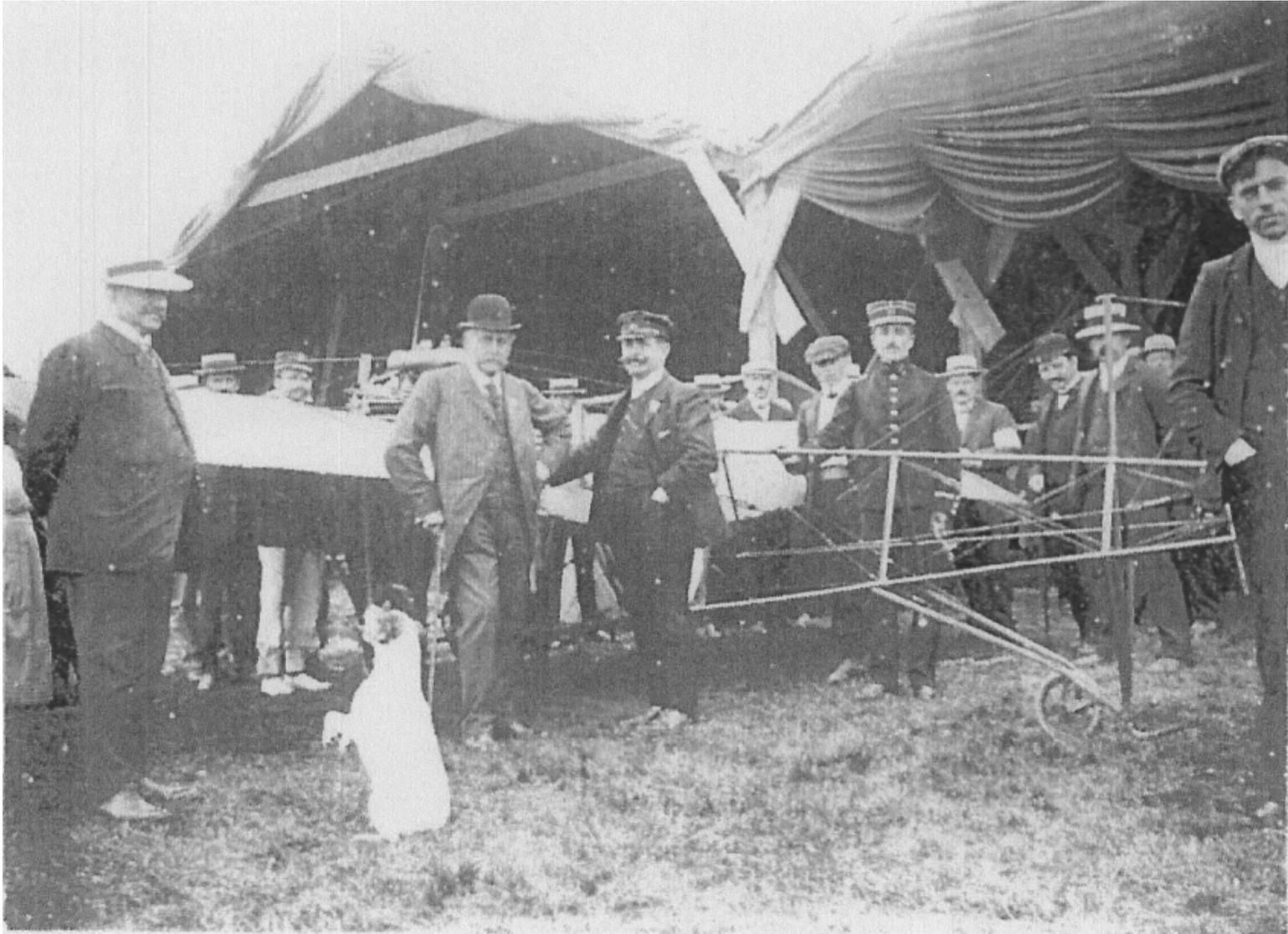
Le circuit d'Anjou – 1912

Un souvenir de Cholet et des avions de l'époque dont celui de Roland GARROS avec lequel il a traversé la Méditerranée



Le circuit d'Anjou – 1912

Souvenir devant les hangars sous tentes



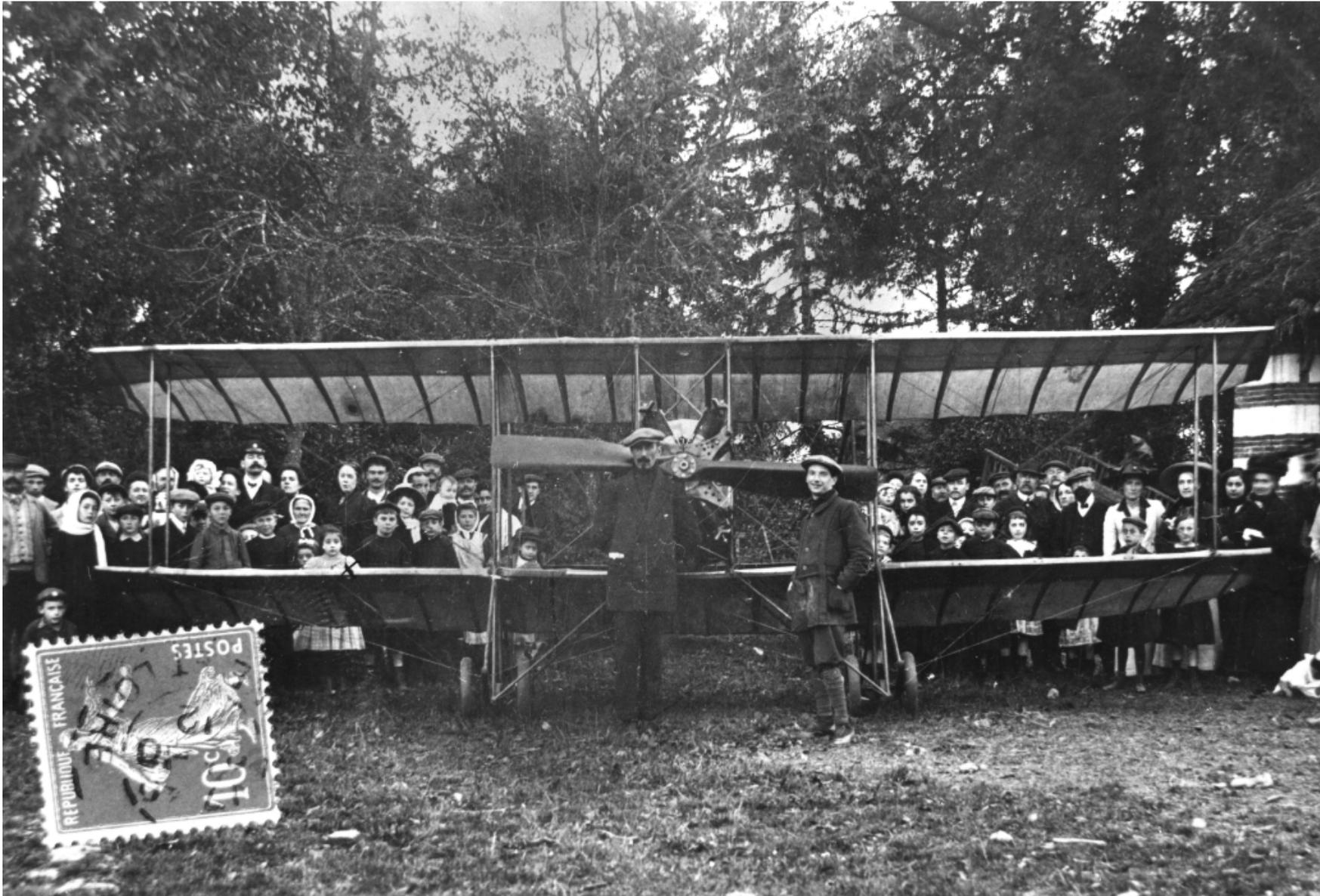
Le circuit d'Anjou – 1912

3 personnalités autour des gradins : le Lieutenant de Pilmier, Monsieur C Arnault et Monsieur Petit (Archives municipales de Cholet)



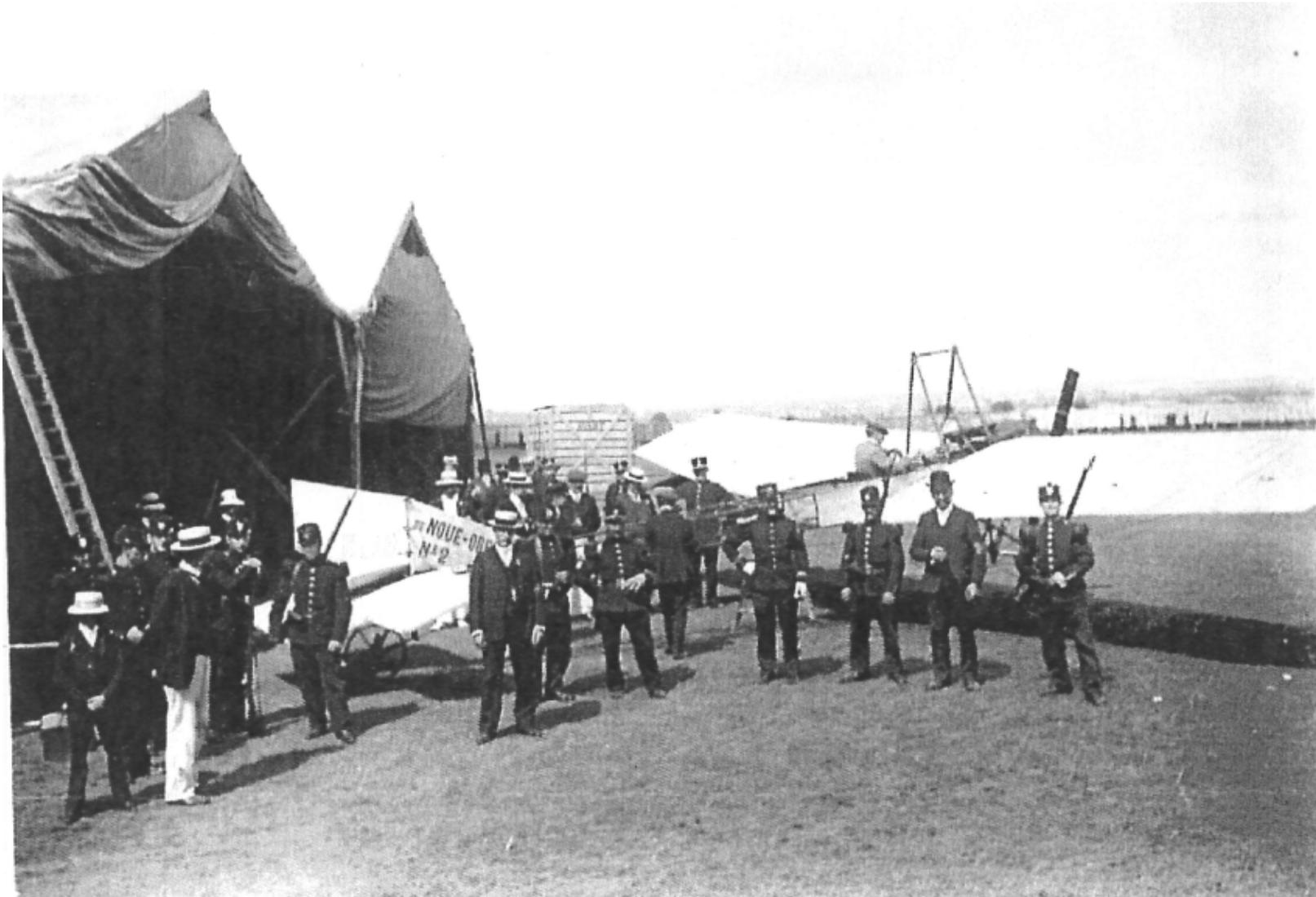
Le circuit d'Anjou – 1912

Le public derrière un biplan Breguet (Archives municipales de Cholet)



Le circuit d'Anjou – 1912

Souvenir devant les hangars sous tentes



Le circuit d'Anjou – 1912

Les cartes postales souvenir de Cholet avec Roland GARROS



Fête aérienne – 1914

Le 15 mars 1914, une fête aérienne est organisée avec la venue de Roland Garros et de son ami Edmond Audemars. Malgré une météo défavorable, l'aviateur réalisera des boucles à cent mètres à peine au-dessus des spectateurs. Puis une descente vertigineuse et enfin l'atterrissage avec grâce.

Roland Garros sera abattu en vol le 5 octobre 1918.



A partir de 1920, le Ministère de la Guerre utilise le terrain de manœuvres des Touches, propriété communale, pour les décollages et atterrissages d'avions.

Le menhir Roland GARROS en 1929

C'est pour rappeler sa venue qu'on érige sur l'aérodrome le 9 Juin 1929 un monolithe de granit rose sur lequel une plaque de bronze est apposée avec les traits de l'illustre aviateur gravé par Fernand Dupré, sculpteur et membre fondateur du comité de fêtes de Cholet.

On remarque que le moteur n'était pas présent à l'origine.



Comité permanent des Fêtes. Souscription pour le monument de Roland Garros.

Le Comité des Fêtes organise, pour le *Dimanche 2 Juin* prochain, une grande FETE d'AVIATION dont le programme sensationnel ne manquera pas d'attirer, dans notre ville, la foule des grands jours.

A cette occasion aura lieu l'érection d'un monument en mémoire du célèbre aviateur Roland Garros, qui vola pour la première fois à Cholet sur le terrain de la Papinière et y obtint son brevet de pilote le 19 juillet 1910.

La Cérémonie sera présidée par M. Laurent Eynac, ministre de l'Air, qui a accepté avec empressement l'invitation de venir à Cholet honorer le souvenir d'un des plus brillants précurseurs de l'aviation moderne.

Afin d'aider le Comité local dans la tâche qu'il a entreprise en prenant l'initiative du monument de Roland Garros, un Comité de patronage a été constitué par les notabilités suivantes : MM. Laurent Eynac, ministre de l'Air ; Pierre-Etienne Flandin, ancien ministre, vice-président de la Chambre des Députés, président de l'Aéro-Club de France ; Louis Blériot, le héros de la première traversée de la Manche ; Gaston Mérier, président du Groupe d'Aviation du Sénat.

Sous les auspices de ces éminentes personnalités, le Comité de Cholet ouvre une souscription publique. Il a la certitude que son appel sera entendu et que le monument de Roland Garros, imposant dans sa simplicité, sera digne de notre Cité.

Le Comité demande, en conséquence, à nos compatriotes de réserver le meilleur et le plus généreux accueil aux dévoués Commissaires porteurs de listes de souscription.

Le menhir Roland GARROS : l'article du journal l'Intérêt Public de l'époque

VILLE DE CHOLET.

Inauguration du Monument GARROS.

Pour perpétuer la mémoire de Roland Garros et le souvenir de son premier vol à Cholet, le Comité Permanent des Fêtes vient de jeter son dévolu sur un superbe monolithe de 5 m. 50 de hauteur et du poids respectable de 15 tonnes. Cette pierre unique, extraite des carrières de M. Maupilier, granitier à Saint-Macaire, sera dressée exactement à l'endroit où en 1910 le hangar abritait la Demoiselle Clément-Bayard de l'illustre aviateur, c'est-à-dire en haut du terrain, face à Cholet, dans l'axe de l'ancienne route de Trémentines, en bordure du Champ au coude du chemin. Un magnifique bronze (de 0,80 x 0,50) du sculpteur Dupré, représentant le célèbre pilote à l'époque de l'obtention de son brevet et l'appareil sur lequel il fit ses premières armes, sera encastré dans le granit, alors qu'une plaque, en quelques lignes, rappellera le glorieux événement aux générations futures.

Choix de l'emplacement, choix du bronze, choix de la pierre indiquent que la Commission spéciale qui fut chargée de cette érection y apporta un soin particulier, et déjà nous l'en complimentons.

Les listes de souscriptions commencent à circuler ; le meilleur accueil jusqu'à présent leur a été fait parmi les Autorités du monde aéronautique.

D'ici quelques jours, des Commissaires dévoués vous demanderont votre souscription ; ne manquez pas, Choletais, d'y réserver vous aussi bon accueil, vous glorifierez ainsi la mémoire de Roland Garros et vous aiderez votre Comité à vous donner des fêtes dignes du bon renom de Cholet.

Inauguration du Monument GARROS et Fête d'Aviation.

Dans toute la région Choletaise, à l'heure actuelle, il est question de l'inauguration « Garros », que le Ministre de l'Air doit venir présider le 2 juin prochain sur le terrain de la Papinière, solennité qu'un programme de réel intérêt aéronautique accompagnera, devant laisser aux spectateurs nombreux le souvenir d'une manifestation de premier plan.

Beaucoup peut-être ont oublié les événements que le Comité organisateur veut commémorer ce jour-là. C'est pour cette raison que nous détachons d'un ouvrage récemment paru les lignes suivantes, (rétrospective documentaire), à la lecture desquelles le moins qu'on puisse dire est que les Choletais savent se souvenir.

ROLAND GARROS à Cholet.

C'était l'ère de la propagande chaque jour plus exaltée. Des exploits, de plus en plus audacieux, illustraient le Ciel, vide depuis l'orée des temps, traçaient, sur l'immensité stérile, des annales fécondes, ineffaçables. Ces Demoiselles, qui ne faisaient guère que sautiller, tout ce printemps, comme des oiselets au sortir du nid, s'élançant, planent, virent, montent, piquent.

Roland Garros n'attendra pas le Certificat Officiel (pilote breveté de l'Aéro-Club du 19 juillet 1910) pour signer son premier contrat d'exhibition avec le Comité des Fêtes de Cholet. Un numéro d'aviation encore rare, cela permettrait d'innover aux programmes d'un 14 juillet.

L'Impresario, pour raisons économiques, avait engagé, avec Roland Garros, deux autres pilotes, non brevetés, Obre et Verspuy, qui accompagnaient leur ami vers cette journée hasardeuse. La veille fut joyeuse, confiante ; un bon dîner au Vin d'Anjou avait lié l'équipe que l'on se montrait, achevant la soirée, au Café-Concert, dans l'avant-scène. La matinée, le déjeuner, tout alla bien jusqu'à l'heure fatidique. Hélas ! par la ville pavoisée, les drapeaux s'effarantaient, se tendaient à s'arracher des hampes : la tempête !...

La foule, 2 heures durant maintenue par la sortie des appareils, la mise en marche des moteurs, le tour du terrain en roulant, s'impatientait, menaçant de passer des quolibets aux huées ! Un peu de pluie dispersa le tumulte, et les aviateurs purent regagner l'hôtel sans encombre, espérant le soleil et le calme pour la fin de la journée nationale.

Cependant, par l'après-midi ensoleillée, ce fut lamentable. Roland Garros s'éleva, à l'acclamation de milliers de poitrines, pour retomber tout de suite. Le suivant opéra quelques zigzags. Troisième capota, dans un sauve-qui-peut de spectateurs terrifiés ; heureusement l'appareil seul avait souffert ! Vainement Roland Garros tenta de reprendre la piste, il ne parvint même pas à décoller. Réfugiés sous les hangars, il fallut attendre que des milliers de gens irrités eussent vidé les chemins, pour rentrer sur le tard dans le sombre crépuscule.

Restait à affronter le Comité pour le règlement des comptes. Les cachets furent payés, sans discussion, mais tristement. Cet argent, le premier qu'il recevait comme aviateur, gênait Roland Garros. Il prend la parole, annonce qu'il va se procurer un autre appareil et, pour effacer le mauvais souvenir, reviendra voler dimanche ; et il s'y engage, par lettre à la presse régionale.

Aussitôt à Paris, il se préoccupe d'exécuter sa promesse ; il obtient de la Maison Clément-Bayard une Demoiselle à crédit — qui se trouverait payée, en cas d'acte retentissant, par la réclame. —

Ce fut une revanche parfaite. A l'heure affichée, Roland Garros bondissait à 50 mètres, piquait au sol, repartait, planait, évoluait 10 minutes, — rentré au hangar, savourait, pour la première fois, les bravos formidables de l'enthousiasme populaire. On l'entraînait au buffet, où il déchaînait les ovations en réclamant du Vin d'Anjou, au lieu de « champagne ». Un second, un troisième vol grisaient, poussaient la population au délire. Le Comité rayonnait, s'épanchait en poignées de mains, en accolades. Jamais Cholet n'avait vécu pareils moments. Le Président exprimait la reconnaissance du pays natal, les yeux brouillés de larmes, embrassait Roland Garros ; disait :

— Vous nous avez sauvé l'honneur...

Roland Garros participait à l'allégresse, à l'émotion générales. Il ne souriait pas des braves gens qui engageaient ainsi leur responsabilité bénévole à la merci d'une secousse de baromètre ! N'était-ce pas pour lui « se sauver l'honneur », par simple scrupule d'honnêteté, qu'aujourd'hui il se retrouvait à Cholet, lui-même ?

Jean AJALBERT, 18
de l'Académie Goncourt.

Cholet.

Au sujet de l'inauguration du Monument GARROS.

ROLAND GARROS (Notes Biographiques).

Roland Garros auquel notre Comité des Fêtes élève un monument, est né à La Réunion en 1888. Sa jeunesse se passa en Cochinchine où son père était avocat et ses études se terminèrent en France. En 1910 Garros fit son apprentissage d'aviateur et obtint à Cholet, en volant sur une demoiselle Clément-Bayard, son brevet de pilote le 19 juillet. C'est cet événement qui sera commémoré le Dimanche 2 Juin sous la Présidence de M. Laurent Eynac. Ce sont ses premières ailes ! Il part ensuite pour l'Amérique où il ne tarde pas à acquérir une adresse et une audace extraordinaires.

Revenu en France, il se classe second dans Paris-Madrid 1911 — et second également dans Paris-Rome la même année — second toujours dans le Circuit Européen, il s'engage dans le Grand Prix de l'A.C.F. Le 16 juin, alors que la tempête sévit en pleine intensité, que le vent souffle à près de deux mètres à la seconde et que les autres concurrents hésitent, Garros prend le départ et accomplit seul les trois tours Angers-Cholet-Saumur-Angers en 7 heures 56 minutes 37 secondes ; soit arrêts déduits, à une vitesse moyenne de 59 kilomètres 490 à l'heure. Le lendemain, il couvre sans incident les quatre derniers tours du Circuit, remportant ainsi la course la plus dure qui ait jamais été organisée jusqu'à ce moment. Il bat par la suite à plusieurs reprises le record de la Hauteur puis effectue la traversée de Tunis à Rome par la Sicile et l'Italie Méridionale. Le 23 septembre 1913 il s'envole de St-Raphaël et d'un seul vol de 760 kilomètres au-dessus de la Méditerranée, va se poser à Bizerte, accomplissant le parcours en 7h.53. Cet exploit historique valut à l'audacieux aviateur la Croix de la Légion d'Honneur. En 1914, nous le voyons à la Papinière le 15 mars en compagnie de son ami Aude-mars, offrant à notre population la primeur de ses loopings sensationnels ; quelques semaines après il enlève le Championnat du Monde de l'Aviation. La Guerre le surprit au meeting de Vienne où volaient des concert Anglais, Allemands et Français.

Les Allemands avaient pressenti le Grand Garros. Fin juillet 1914, le Prince Henri de Prusse l'invitait à assister avec ses compagnons à un meeting la semaine suivante où se déclencha la conflagration terrible. — Si Garros, qui ne put ni ne vout accepter avait été surpris là-bas, il tombait au piège : le coup de Henri de Prusse assurait à l'Allemagne une prise essentielle et au seuil de la guerre, une irréparable victoire aérienne.

Le Héros s'engage aux premières heures de la mobilisation, — l'étincelle avait

électrisé la sensibilité, la fibre profonde du jeune homme ; à l'appel du pays, tout au délire de l'heure sacrée, il avait répondu « Présent » !

On manquait déjà d'aviateurs. Garros fit partie de la première escadrille improvisée pour Nancy. Sa première reconnaissance est datée du 19 août. La maîtrise de Garros ne tarde pas à s'imposer.

On pouvait tout espérer de cette sublime jeunesse ailée, mais la supériorité morale, l'intelligence étendue, la droiture indéfectible, la modestie, la franchise, l'endurance totale devaient appeler de bonne heure Garros aux postes les plus périlleux. Ce fut en participant à la défense du camp retranché de Paris qu'il fut chargé de mettre au point la fameuse mitrailleuse fixe sur laquelle les techniciens s'étaient ingénies sans aboutir d'ailleurs. Roland Garros, nous ne devons jamais l'oublier, imprima par cette invention une orientation décisive à l'Aviation de Guerre. C'est à Dunkerque qu'il se servit pour la première fois de son arme comme en témoigne l'Ordre du Jour du Général Foch, disant : « Sous-Lieutenant aussi modeste que brillant pilote, n'a jamais cessé de donner l'exemple du plus bel entraînement. Le 1^{er} avril, a abattu un avion ennemi au cours d'un combat aérien ». Il n'eut guère le temps de perfectionner sa méthode ; après un troisième taube abattu en quelques jours, le 18 avril il était fait prisonnier à la suite d'une panne l'obligeant à atterrir chez l'ennemi.

Formidable capture pour les Boches que ce génie que la fatalité leur livrait pour de longs mois — le dispositif de tir dans le champ de rotation de l'hélice et son glorieux inventeur étaient entre leurs mains.

Le fort de Zorndorf, premiers mois douloureux durant lesquels inlassablement le captif étudia les possibilités, hélas bien restreintes, de fuite. Durer, de tout son esprit, de tous ses muscles pour rejoindre un jour cette magnifique armée de l'Air que ses travaux et son expérience ont aidé à former. Il dompte son cœur et sa pensée en les enfermant dans le passé. Une première tentative d'évasion qui échoua à la suite de trahison et un soir fin janvier 1916, le départ pour le camp de Hausmondon, puis quelques mois après pour celui de Trèves, celui de Magdebourg. Que de précautions pour garder cette prise inestimable : Garros ! Le régime rigoureux appliqué avec une rigueur singulière, la cellule pour les moindres infractions, — sans prétexte, les vexations continuelles. — Devant la figure d'élite, le Boche se sent désarmé, le stoïcisme de Garros dans sa prison force l'admiration même de ses geôliers.

Le 15 février 1918, enfin, en compagnie de Marschal, c'est le plan concerté depuis si longtemps que Garros met à exécution et qui permet aux deux jeunes gens après maintes péripéties, de passer la frontière et de redevenir libres !

Retour à Paris, promu Officier de la Légion d'Honneur, on le nomme aux fabrications ; il refuse ce poste technique et se remet immédiatement à l'entraînement ; on le réincorpore dans le groupe fameux des Cigognes. L'Aviation se jeta à la bataille. De quel cœur ambitieux Roland Garros se préparait à y prendre part ! Un stage à Paris avant de courir au front, et en quelques jours c'est l'incomparable maîtrise d'autrefois accrue des expériences de la guerre et d'années de réflexion. Voler. Se battre. Le 15 septembre, l'armée américaine attaque dans la région de Saint-Mihiel. Roland Garros est nommé de patrouille, ce fut son retour au théâtre des hostilités. — Le rescapé des premières luttes s'attache à Fonck comme au maître du combat aérien ! Le 5 octobre au matin le capitaine Sevin désigne à ses pilotes leurs places derrière lui. Garros à sa gauche, la patrouille part. La bataille des hommes volants se déroule. Aucun résultat, les Fokkers disparaissent. Tournoi épique, — une pause et vers 10 heures et demie on repart ; or, soudain sous le ciel, une, deux, trois, quatre patrouilles ennemies. Garros ne rentre pas : englobé dans un nuage, dans le silence et le vide de la sphère éternelle, le Paladin s'était évanoui dans l'immortalité, au service de la plus juste des causes. Gloire à sa mémoire !...

Le menhir Roland GARROS tel qu'on le voit aujourd'hui (avec le moteur en étoile)

Avec la plaque des fondateurs de l'aéroclub de Cholet qui a été rajoutée en dessous de celle de Roland GARROS.



Naissance de l'aéroclub

C'est en 1930 que 3 passionnés d'aviation, Marcel Martin, Léon Guérineau et Hervé de Montecler vont créer l'aéroclub baptisé Roland GARROS. La parution est faite au journal officiel de la RF le 2 Juillet 1930 :

26/06/1930 : Aéroclub Roland-Garros de Cholet

But : propagande aéronautique

Siège social : Rue Nationale à Cholet

(On remarquera une faute de frappe sur le prénom de Roland GARROS (les 2 L du prénom))



Ils vont obtenir de la ville l'autorisation d'utiliser le terrain pour les décollages et les atterrissages d'avions les Dimanches et jours de fêtes, accordée le 12 juillet 1930 .

7368 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE 2 Juillet 1930	
ANNONCES. — L'Administration et les Fermiers déclinent toute responsabilité quant à la teneur des annonces. — ANNONCES	
<p>Déclaration du 5 juin 1930. SOCIÉTÉ DES ANCIENS ET ANCIENNES ÉLÈVES DE L'ÉCOLE DE GRANVOIR. But: réunions moralisatrices, éducatives, récréatives, instructives. Siège social: Glandon (Haute-Vienne), mairie.</p> <p>Déclaration à la sous-préfecture de Bourges du 6 juin 1930. ASSOCIATION EN VUE DE L'ÉRECTION D'UN MONUMENT AUX MORTS DE LA GRANDE GUERRE. But: monument élevé à la mémoire des morts des communes mixte et de plein exercice d'Akhou. Siège social chez M. d'Olivier, avocat, président du conseil général de Constantine, département d'Alger.</p> <p>Déclaration du 7 juin 1930. FÉDÉRATION DES ANCIENS COMBATTANTS DE L'UR DE R.E. But: défense des droits de ses adhérents. Siège social: chez M. Poinet, directeur d'école à Ars-en-Ré (Charente-Inférieure).</p> <p>Déclaration à la préfecture de la Loire du 7 juin 1930. UNION DES PÊCHEURS DE SAVIGNEAUX. But: S'entraider entre pêcheurs. Siège: Mairie de Savignieux (Loire).</p> <p>Déclaration du 12 juin 1930. AMICALE DES GARDES CHASSEURS FRANÇAIS DES COMMUNES MIXTES DE L'ANJOU. But: resserrer les liens de camaraderie entre tous ses membres et amélioration de leur situation morale et matérielle. Siège social: chez le président à Karrata (Constantine).</p> <p>Déclaration du 12 juin 1930. LA LIAISON INTELLECTUELLE FRANCO-ALLEMANDE. But: rapprochement intellectuel franco-allemand. Siège social: 45, avenue Pasteur, Paris (5^e).</p> <p>Déclaration du 12 juin 1930. FOMATION AGRICOLE-COOPÉRATIVE. Objet: favoriser le développement de l'Institut de science financière et d'assurances de l'université de Lyon. Siège social: 2, rue de Rome, à Paris.</p> <p>Déclaration du 14 juin 1930. EST-IL LA STATION THERMALE DE BAZOULES-DE-L'ONNE. But: l'aménagement thermal et la propagande en faveur de la station. Siège social: office de renseignements à la gare de Bazoules (Orne).</p> <p>Déclaration du 14 juin 1930. SOCIÉTÉ DES CHASSEURS ET PROMOTEURS DE SAINT-LÉON-DE-CHALES. But: association de chasse et sports.</p>	<p>Déclaration à la sous-préfecture de Lambion du 17 juin 1930. CLUB SPORTIF À PLESIN-LES-GRÈVES (CÔTES-DU-NORD). But: sports et tir. Siège social: école.</p> <p>17 juin 1930. SOCIÉTÉ DE TIR L'ESPÉRANCE. But: enseignement et pratique du tir. Siège social: école mixte de Saint-Martin-Choquet (Pas-de-Calais).</p> <p>Déclaration du 17 juin 1930. ASSOCIATION SPORTIVE COMMUNE LOIRAINNE D'INTERCARRÉ. Objet: pratiquer les exercices physiques, notamment le football association. Siège: Vincey (Vosges), usine de la Compagnie lorraine d'électricité.</p> <p>Déclaration du 17 juin 1930. LES BULLDOGUES DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE. But: publication de livres littéraires et artistiques ayant trait à l'air d'une façon quelconque. Siège social: Aéro-Club de France, 6, rue Galilée, Paris (10^e).</p> <p>18 juin 1930. SOCIÉTÉ DE REBOISEMENT DE LA HAUTE-TULLE. But: reboisement des terrains incultes de la région. Siège: mairie de Marey-sur-Tille (Côte-d'Or).</p> <p>Déclaration à la préfecture du Loiret du 18 juin 1930. SOCIÉTÉ SCOLAIRE, POSTSCOLAIRE ET AMICALE DE TIR L'ESPÉRANCE DE MONVILLE-EN-BEAUCÉ (Loiret). But: exercices de tir. Le siège social est à l'école publique de Morville.</p> <p>19 juin 1930. L'AVENIR SPORTIF DE LOUVIGNES-QUESSOY. But: pratique des exercices physiques et notamment le football association. Siège: café Desquesne (Albert), Louvignes-Quessoy (Nord).</p> <p>19 juin 1930. SOCIÉTÉ CIVILE DES OBLIGATAIRES DE LA SOCIÉTÉ DE PRODUITS CHIMIQUES ET MATIÈRES COLORANTES DE MULHOUSE. Objet: mise en commun et centralisation des droits des 40.000 obligations hypothécaires de 250 fr. chacune (7 p. 100) émises par ladite société anonyme. Siège social: 47, rue du Helder, Paris.</p> <p>19 juin 1930. ASSOCIATION DES VICTIMES DE LA GUERRE DE LONGBOUCHE ET THIBREY-DE-PLAINES. But: resserrer les liens qui unissent les victimes de la guerre. Siège: mairie, Longcourt-en-Plaine (Côte-d'Or).</p> <p>21 juin 1930. UNION NATIONALE DES COMBATTANTS (section de Brains) (Loire-Inférieure). But: entraide morale et pécuniaire. Siège social: chez le président à Brains (la cour du Pesle).</p> <p>21 juin 1930. COMITÉ D'UNION RÉPUBLICAINE DU 8^e CANTON. Siège: à Marseille, 63, place Joubert, local particulier. But: politique, excursionnisme et philanthropie.</p> <p>Déclaration du 23 juin 1930. LEQUE DES PÈRES ET MÈRES DE FAMILLES DE CORNEMELLES-EN-PARISIS. But: pour l'application du règlement scolaire, surveillance de l'instruction et de l'éducation donnée à leurs enfants dans les écoles de Cornemelles. Siège social: mairie de Cornemelles-en-Parisis (Seine-et-Oise).</p> <p>23 juin 1930. AMICALE DES ANCIENS MORTIERS DE LA GUERRE 1914-1918 DE LA COMMUNE DE MEZENAY. But: resserrer les liens de camaraderie et commémorer les morts pour la France. Siège: mairie de Mezenay (Seine).</p> <p>Déclaration à la préfecture de Niort du 23 juin 1930. COMITÉ DES PÈRES DE BRAILLE-SOUS-BRESDUN. But: avoir pour but d'organiser des fêtes diverses ou réjouissances publiques propres à favoriser le commerce local dans l'intérêt général de la population et dont le siège social est salle de la mairie de Braille-sous-Bressuire (Deux-Sèvres).</p> <p>24 juin 1930. CERCLE DE L'ESPÉRANCE. But: faciliter des rencontres s'intéressant aux questions vitales, commerciales, industrielles. Siège: cercle, 21, boulevard Esplanade, Montpelletier (Hérault).</p> <p>26 juin 1930. COMITÉ D'ACTION ET DE DÉFENSE DES INTÉRÊTS COMMUNAUX DE PORTAULT-COMBAULT (SEINE-ET-MARNE). But: études des améliorations et défense des intérêts communaux. Siège social: chez le président, 5, route de Rissy, à Portault-Combault (Seine-et-Marne).</p> <p>25 juin 1930. ASSOCIATION SPORTIVE TROYES ET SAINT-SAUVIS. But: sports athlétiques, éducation physique. Siège: hôtel de Vaublanc, Troyes (Aube).</p> <p>25 juin 1930. AÉRO-CLUB ROLLAND-GARROS DE CHOLET. But: propagande aéronautique. Siège social: 113, rue Nationale, Cholet (Maine-et-Loire).</p>



Un avion passant la Moine à Cholet
Carte datée du 12 Mai 1930

Délibération sur la demande de subvention le 17/03/1931 par l'aéroclub Choletais

MAIRIE DE CHOLET

Extrait du Registre des Délibérations du Conseil Municipal

Séance du 17 Mars 1931

Sont présents : M. M. Guérineau, Maire, Président
Decelle et Pécureau, adjoints, Allereau, Bernet, Bodet, Boisson,
Charrier, Girard, Martin, Prisset, Quesson, Robert, Roy, Terrien
et Trégis.

Excusés : MM. Grasset et Laumonier, adjoints, Benaitreau,
Darmailiacq, Guignard, Jousse et Retailleau.

Monsieur Martin est désigné pour remplir les fonctions de
secrétaire.

DEMANDE DE SUBVENTION PAR L'AÉRO-CLUB CHOLETAIS.-

Monsieur le Maire donne connaissance d'une lettre de l'Aéro-
Club Choletais, par laquelle cette Société sollicite de l'Assemblée
Municipale le vote d'une subvention qui, s'ajoutant à celle deman-
dée à la Chambre de Commerce, lui permettra d'acquérir un terrain
aux abords du champ de manoeuvres de la Papinière, en vue d'y édi-
fier un hangar de 400 mètres carrés pouvant abriter six appareils.

Après avoir exposé l'important développement pris par cette
jeune société fondée au mois de Mai 1930 et le but qu'elle poursuit
créer à Cholet un aéro-port touristique et commercial, ainsi qu'une
école de pilotes, d'observateurs et de mécaniciens pour servir aux
jeunes gens de toute la région désireux d'entrer dans l'aviation,
Monsieur le Maire fait connaître à l'Assemblée que le propriétaire
du terrain dont l'acquisition est envisagée a souscrit une promes-
se de vente dont il donne lecture.

Les Commissions des Finances et des Travaux Publics cons-
tées ont donné, dans leur dernière séance, un avis favorable à
l'attribution d'une subvention de 17.500 francs à l'Aéro-Club
Choletais, sous réserve que le terrain sera acquis par la Vil-
le qui en sera propriétaire et le prix prélevé sur la subvention
cordée.

Cet exposé terminé, Monsieur le Maire prie le Conseil de
vouloir bien se prononcer.

Après en avoir délibéré,

Le Conseil,

Considérant que la création d'un aéro-port à Cholet est sus-
ceptible de rendre les plus grands services à notre cité particu-
lièrement industrielle et commerçante,

Considérant que l'école de pilotes, d'observateurs et de mé-
caniciens à créer par l'Aéro-Club Choletais donnera l'enseignement
nécessaire à tous les jeunes gens de la région désireux d'entrer
dans l'aviation;

Considérant que pour son développement, l'acquisition d'un
hangar pouvant abriter six appareils lui est indispensable ainsi

que celle d'un terrain de 1186 mètres carrés nécessaire à son
édification,

Vu la promesse de vente souscrite par le propriétaire du
terrain à acquérir et le plan des lieux;

Décide, sous les réserves suivantes, d'allouer à l'Aéro-
Club Choletais une subvention de 17.500 francs, qui sera inscrite
au Budget Additionnel de l'exercice 1931, savoir :

1°) L'acquisition du terrain sera réalisée par la Ville de
Cholet qui en sera propriétaire et le prix, ainsi que les fra-
is d'actes, seront prélevés sur le montant de la subvention acco-

2°) En cas de dissolution de la société, le hangar sera
droit propriété communale.

Le Conseil prie Monsieur le Sous-Préfet de vouloir bien
donner l'enquête réglementaire en vue de l'acquisition projet-

POUR EXTRAIT CONFORME
LE MAIRE,

Signé : DECELLE.

Vu,
Le Commissaire-enquêteur,
Signé : MARTIGNEAU.

Vu pour être annexé
à l'arrêté préfectoral
en date du 7 Sept. 1931
Angers, le 7 Sept. 1931
Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général

Signé : DUNOT.



POUR COPIE CONFORME
LE MAIRE,

Signé : Yvain
ad.

Validation par la préfecture du Maine et Loire le 07/09/1931

Arrondissement
de
CHOLET

Mairie de Cholet

Administration d'immeubles

- REPUBLIQUE FRANCAISE -

Préfecture de Maine-et-Loire

Arrêté.

Le Préfet du Département de Maine-et-Loire, Chevalier de la Légion d'Honneur;

Vu la délibération en date du 17 Mars 1931 par laquelle le Conseil Municipal de la Commune de Cholet décide l'acquisition d'un terrain en vue de l'édification d'un hangar pour avions, destiné à l'Aéro-Club Choletais;

La promesse de vente souscrite le 30 Juin 1931 par M. PENARD, propriétaire à Cholet, route du May-sur-Evre,

Le plan de l'immeuble à acquérir :

Le procès-verbal d'expertise, dressé le 30 Juin 1931 par M. DECOLOGNE Eugène, Ingénieur-Voyer, désigné à cet effet par M. le Maire de Cholet,

Celui de l'enquête à laquelle il a été procédé le 1er Septembre 1931 par M. MARTIGNEAUX, Directeur d'Ecole rue des Bons-Enfants, désigné à cet effet par arrêté de M. le Préfet de Maine-et-Loire, du 25 Juillet 1931;

L'avis du Commissaire-enquêteur;

L'avis du Sous-Préfet en date du 4 Septembre 1931,

Le Budget de la Commune;

Le décret du 25 Mars 1862;

La loi du 5 Avril 1884;

Le décret du 5 Novembre 1926;

Considérant que l'acquisition projetée a pour but de permettre, dans un endroit propice, l'édification d'un hangar pour avions indispensable à la Société l'Aéro-Club de Cholet dont la création est susceptible de rendre les plus grands services;

Considérant en outre, qu'au cours de l'enquête, aucune opposition ne s'est manifestée et que, d'autre part, le projet proposé est raisonnable et les ressources nécessaires créées.

A R R E T E :

Article premier. - La Commune de Cholet est autorisée à acquérir de M. Henri, Gustave, Amédée PENARD, cafetier, demeurant à Cholet, route du May-sur-Evre, moyennant le prix de trois mille cinq cent cinquante neuf francs cinquante cinq centimes (3.559 frs 55) en principal; et aux clauses et conditions exprimées dans les actes ci-dessus visés, sur terrain sis à Cholet, en bordure du chemin vicinal de Cholet au May-sur-Evre et figurant au cadastre sous le n° 383 la section A, d'une contenance de 1186 m² 50 pour servir à l'édification d'un hangar pour avions.

Il sera pourvu au paiement de cette acquisition au moyen d'un prélèvement sur la subvention de 17.000 francs accordée à l'Aéro-Club Choletais et inscrit au Budget additionnel

1931.

Article 2. - Monsieur le Maire de la Commune de Cholet est chargé de l'exécution du présent arrêté.

En Préfecture à ANGERS, le 7 Septembre 1931.

Pour ampliation,
Pour le Préfet,
Le Sous-Préfet délégué,
Signé : DUNOT.

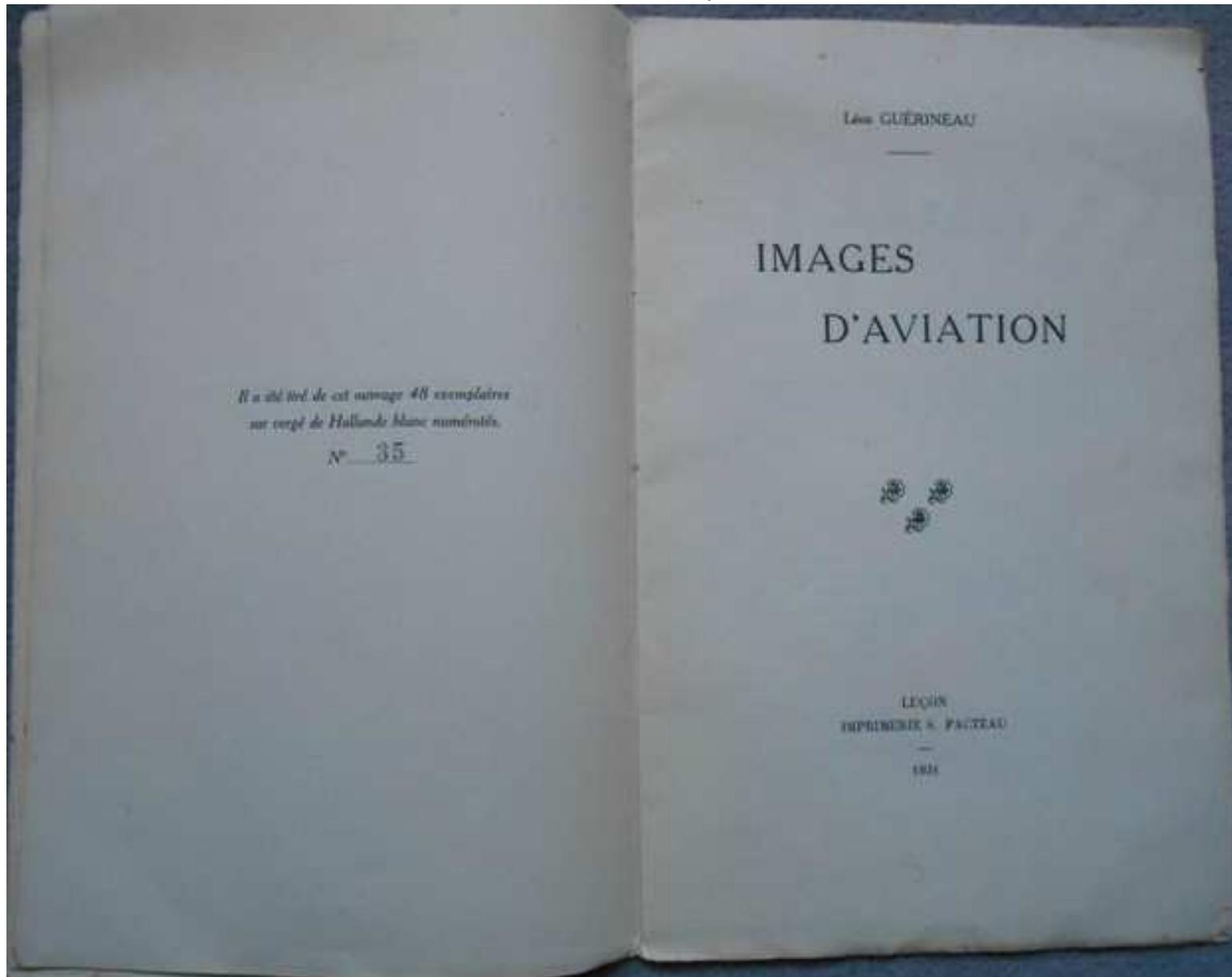
Pour le Préfet,
Le Sous-Préfet délégué,
J. DUNOT.



POUR COPIE CONFORME
LE MAIRE,

W. Auvray
ad.

Léon GUERINEAU fait éditer un ouvrage d'images d'aviation en 1931 (nous n'avons pas les pages intérieures)



26 Mars 1932, le drame

Information issue du Figaro daté du 27/03/1932

Deux touristes aériens tués dans la chute de leur appareil à Saint-Nazaire le 26 mars. Ce matin, entre 8 h 30 et 9 heures, un avion de tourisme biplace, qui avait quitté le camp d'Escoublac-La Baule pour se rendre à Cholet (Maine-et-Loire), arrivait à Saint- Etienne de Montluc, à une quarantaine de kilomètres de Saint-Nazaire, L'avion volait bas, le moteur avait des ratés.

Soudain, on le vit osciller fortement, puis venir s'écraser au pied d'un chemin en bordure d'une haie, tandis qu'une forte explosion se produisait. Quand on put s'approcher, il ne formait plus qu'un amas indescriptible de ferraille, de toile et de bois. Les deux aviateurs qui le montaient étaient demeurés sur leur siège, dans la carlingue. Ils avaient été tués sur le coup. Ils avaient le visage affreusement mutilé et les jambes brisées en plusieurs endroits. Quelques instants plus tard, les maires des communes -voisines, ainsi que la gendarmerie, arrivaient sur les lieux. Les deux malheureuses victimes furent dégagées à grand-peine.

Des papiers trouvés sur elles ont permis d'apprendre qu'on était en présence de M. Léon Guérineau, 36 ans, fils du maire de Cholet, et du comte Hervé de Monteclair, 25 ans, domicilié au château de la Chaussère-en-Cholet. C'est celui-ci qui pilotait l'avion.

Les deux victimes étaient très connues dans les milieux sportifs et faisaient partie des clubs de La Baule.

M. Hervé de Monteclair avait participé, l'an dernier, au Tour de France d'avions de tourisme. La préfecture a aussitôt avisé le maire de Cholet et des dispositions furent prises pour transporter dans l'après-midi, à Cholet, les deux cadavres.



Alexis GUERINEAU a été Maire de Cholet de 1919 à 1932. Industriel, son usine construisit les premières bicyclettes pour enfants.

Très dynamique, il fut nommé président du comité des fêtes.

Le 09 septembre 1932, Alexis GUERINEAU, décède à l'âge de 67 ans (La fin tragique en avion de son fils Léon, l'ayant profondément affecté).

Puis l'usine devenue MORELLET-GUERINEAU deviendra Bébé-Confort.

La plaque rajoutée sur le monument de Roland GARROS leur rend hommage.

Hommage à Léon GUERINEAU : l'aéroclub change de nom



En 1934 la Ville de Cholet achète de nouveaux terrains qu'elle ajoute au champ de manœuvres, et par arrêté ministériel du 1^{er} mai 1935, elle reçoit l'autorisation officielle d'y établir un aérodrome.



Aéro-Club Choletais Roland-Garros

Siège social : 69, rue du Commerce, CHOLET
TÉLÉPH. : Hangar d'Aérodrome, 4-25 - Secrétariat, 2-93

L'AÉRODROME de Cholet est situé à 800 mètres au Nord de la Ville.

Il est dégagé de toutes parts et n'est gêné par aucune ligne électrique ou téléphonique.

Le terrain est signalisé. Très sec, il permet des atterrissages faciles.

L'AÉRO-CLUB a fait construire un hangar moderne. L'installation est complétée par un poste d'essence (aviation et tourisme) et un poste de ravitaillement d'huile.

LE MEILLEUR ACCUEIL EST RÉSERVÉ
À TOUS LES PILOTES AVIATEURS

VISITEZ CHOLET & SA REGION

CENTRE INDUSTRIEL
ET AGRICOLE

Point de départ d'
EXCURSIONS
DANS LE
Bocage Vendéen

SES TOILES
SES MOUCHOIRS
SES CHAUSSURES
Ses Races de Bétail

Les Touristes trouvent des
Hôtels, confort moderne,
tables et caves réputées, à
des PRIX AVANTAGEUX

En 1936, le buffet-gare est construit.
Il sera baptisé l'Eole et sera inauguré le 30 Aout 1936 par une fête aérienne.



22 octobre 1936 : Exercice aérien sur l'aérodrome de Cholet avec les 4 Potez 25 et le Hanriot 436 du Centre Aérien Régional de Nantes. Exercices d'observation et de reconnaissance sous les ordres du Capitaine MAINGUY avec la garde d'honneur devant les avions.



Reçu de 81 Francs pour un vol de 27 minutes effectué en qualité de passager sur un POTEZ 60 en
Mai 1937. Jean BROSSET était membre actif à l'aéroclub de Cholet division Vol à Voile

Aéro-Club de Cholet Léon-Guérineau N° 00046
Aérodrome CHOLET-PONTREAU

Reçu la somme de  francs,

de M. Brosset
en qualité de Passager
sur avion Potez 60

Temps de vol 0^h 27

Signature et cachet,
(Timbre)

Date : le 17 mai 1937

Brosset Jean
Rue de l'Église
85 La Verrie



La flotte devant le buffet gare en 1939



La flotte devant le buffet gare en 1939 :
F-ALSU Potez 36.15 N°2702
F-ANUX Potez 600 Sauterelle N°3873
F-AOAO Potez 600 Sauterelle N°3931



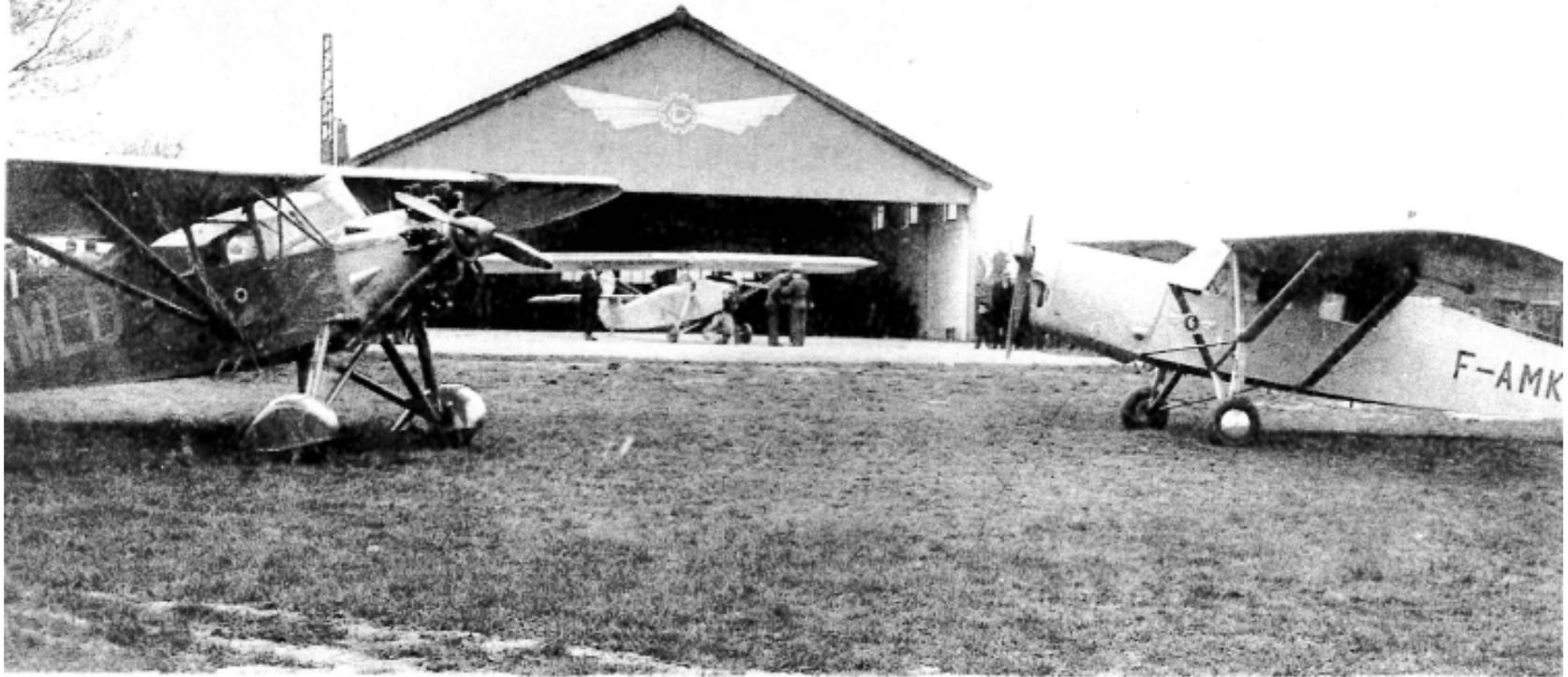
Un avion parqué devant le buffet gare



Un avion Morane avec moteur Gypsy 4 devant le hangar de l'aéroclub



Le hangar de l'aéroclub décoré avec le logo un peu plus tard



185. - Cholet (M.-et L.) — L'Aéroport - Sortie des Appareils

1946 - Le terrain n'est qu'un "Champ d'aviation". Au centre dans un cercle, le nom de la ville de Cholet, indication précieuse pour les pilotes.



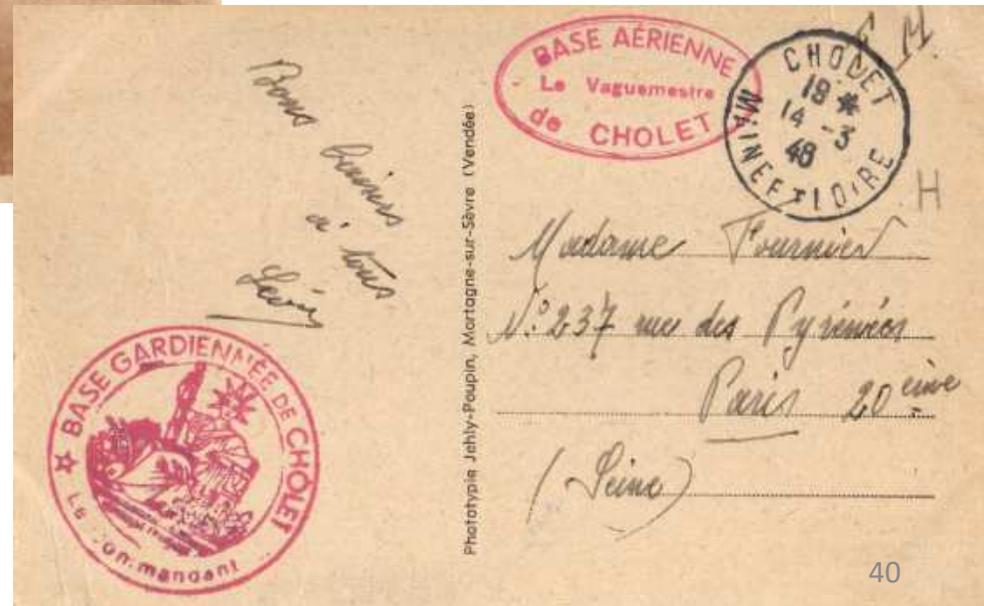
Carte Postale datée de Mars 1948 avec le cachet : Base aérienne de Cholet

Voici un élément de réponse :

L'Armée de l'air reprend le terrain de Cholet à la Libération. Le Détachement de gardiennage s'installe en attendant la remise en état du terrain de Cholet. La base est gardiennée avant que l'aviation civile puisse revenir. Un vaguemestre est un sous-officier chargé du service postal d'une unité.



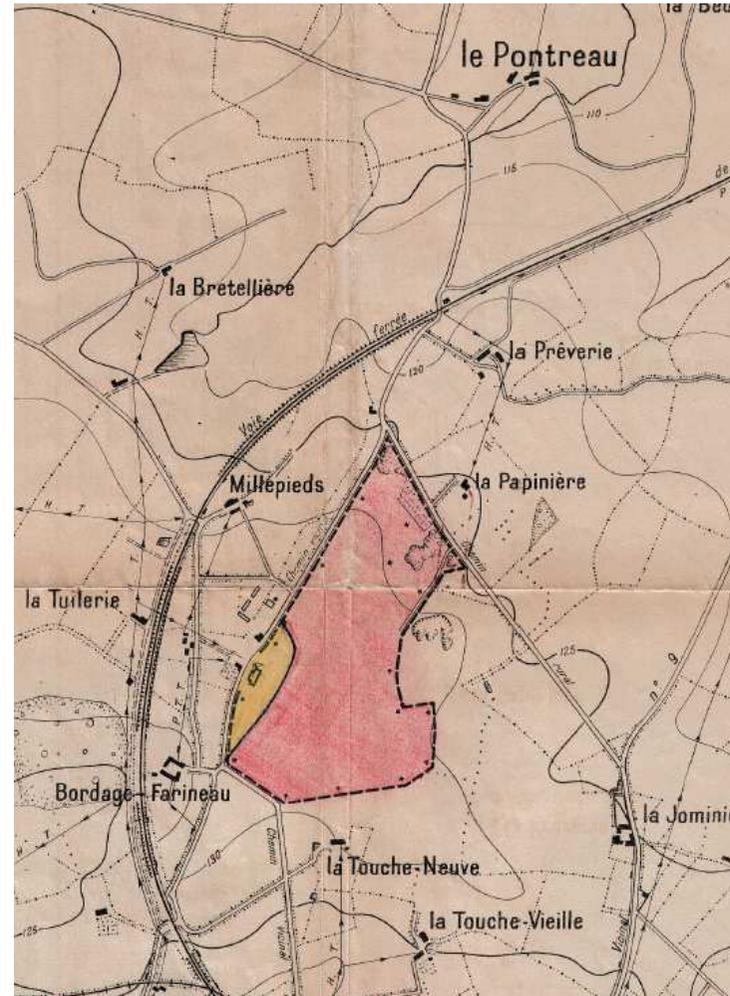
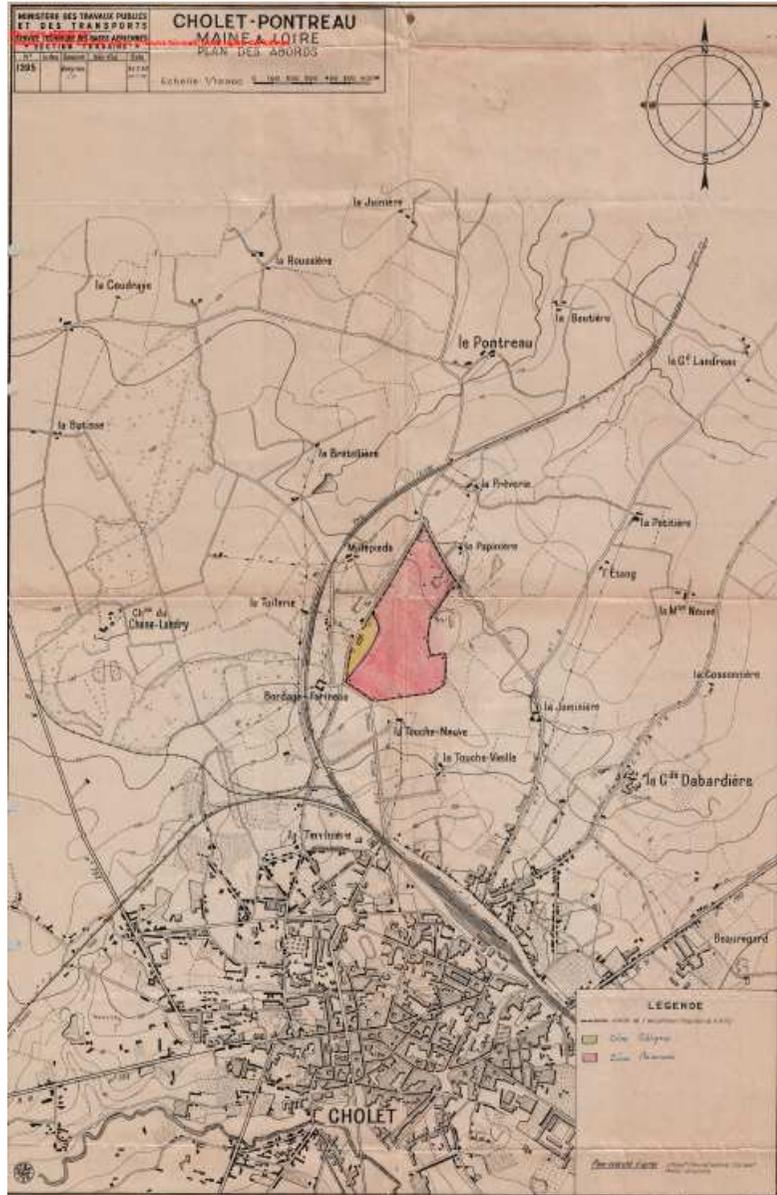
55. - Cholet (M.-et-L.). — Eglise et Théâtre



1950 - Le champ qui sert de terrain d'aviation a été refait mais sa surface a diminué. Le choix de la direction pour décoller ou atterrir est désormais plus restreint.



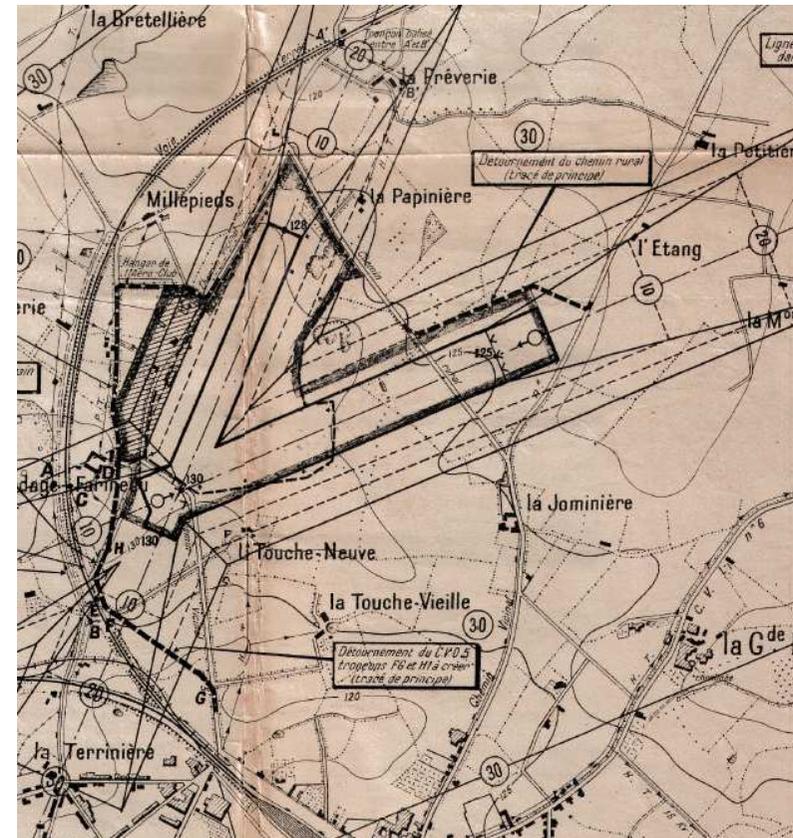
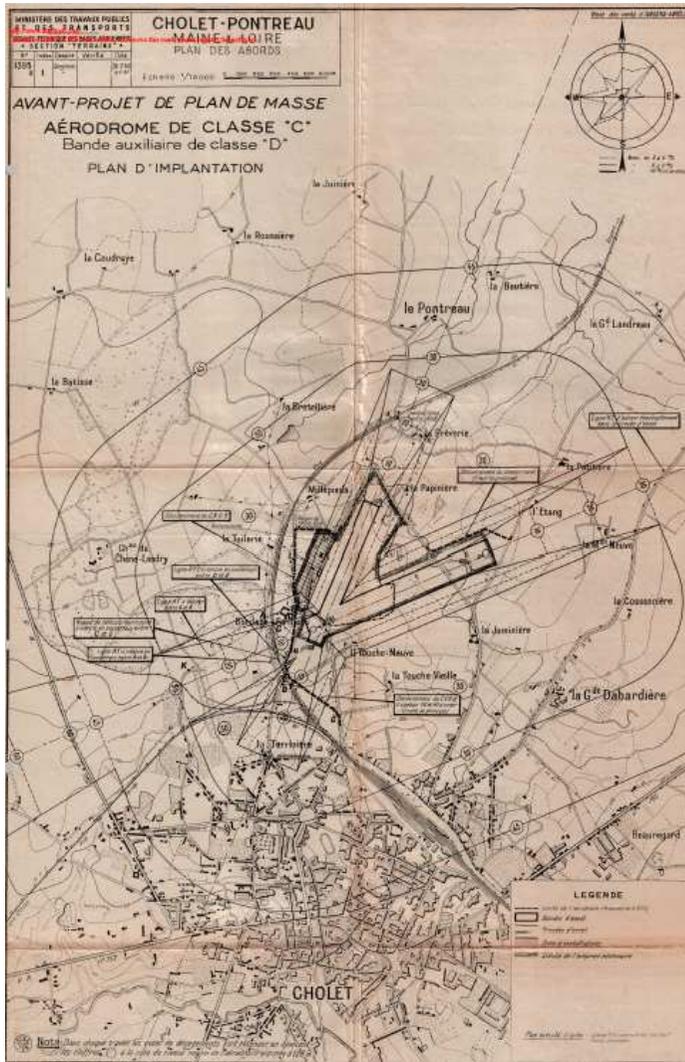
Plan des abords et délimitation de la zone de l'aérodrome



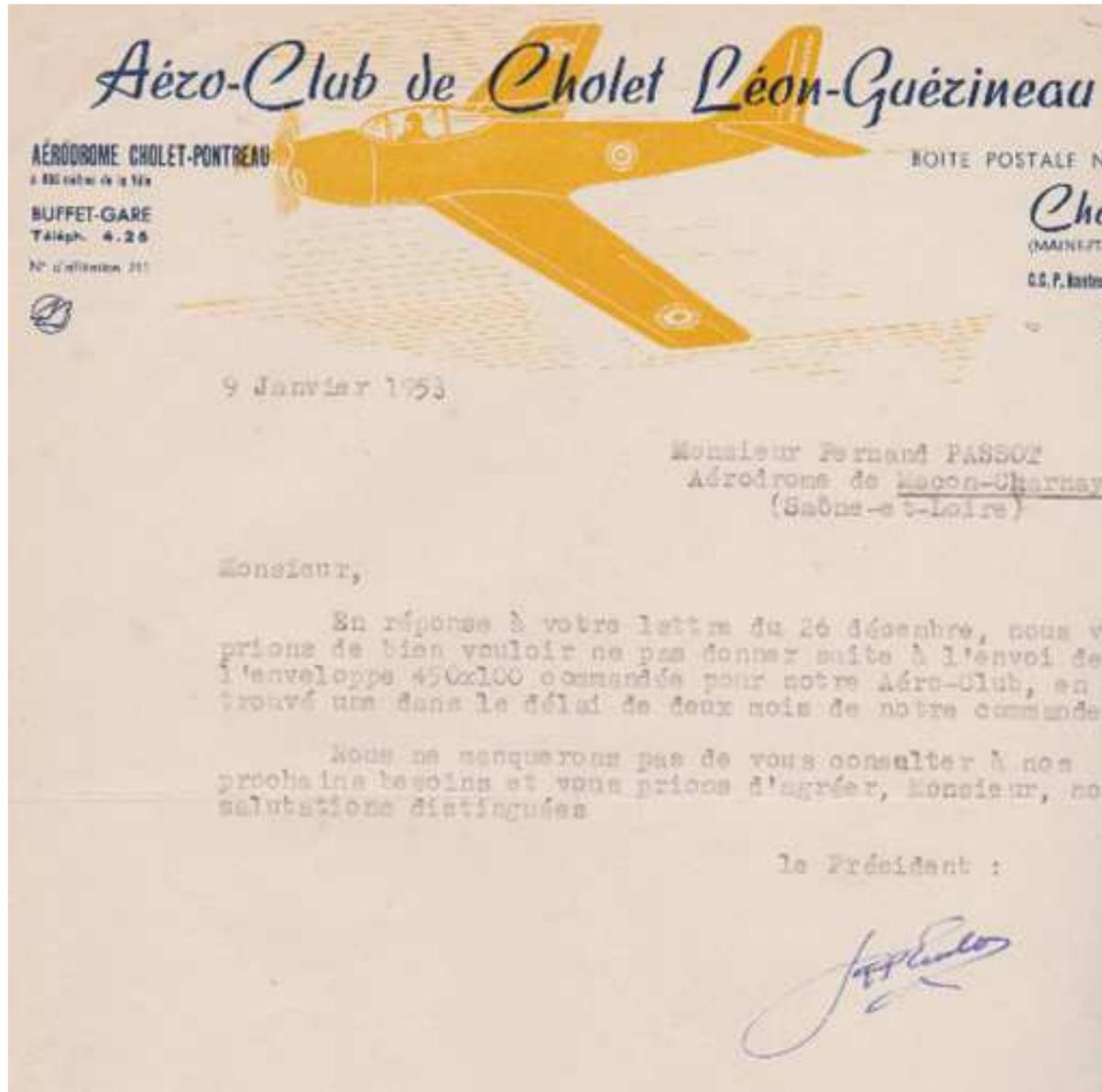
Vue du ciel dans les années 50 avec le buffet gare, le bâtiment aéroclub et le hangar aéroclub



Avant projet de plan de masse de l'aérodrome de Cholet-Pontreau le 31/07/1950 avec 2 orientations de piste



Nouveau logo pour l'aéroclub de Cholet en 1953



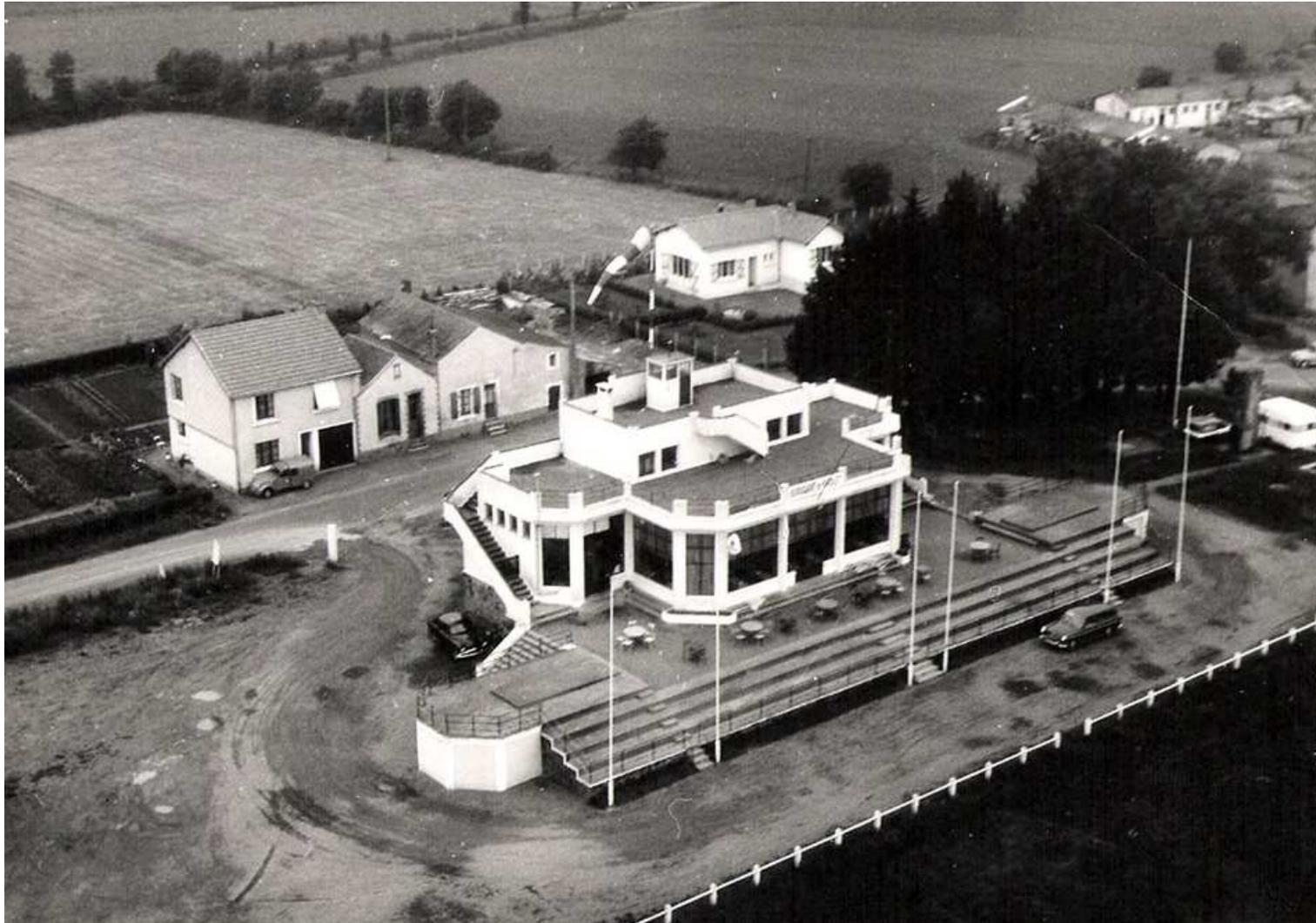
Au début des années 1950, Le terrain est désormais tracé, il découle de l'avant projet de 1950. La vue datée de 1960 montre 2 pistes dont l'une est beaucoup plus courte que l'autre. Les marquages au sol font leur apparition. Le carré gris-blanc à l'intersection des pistes est sans doute l'aire à signaux. L'indication de Cholet au sol est encore visible.



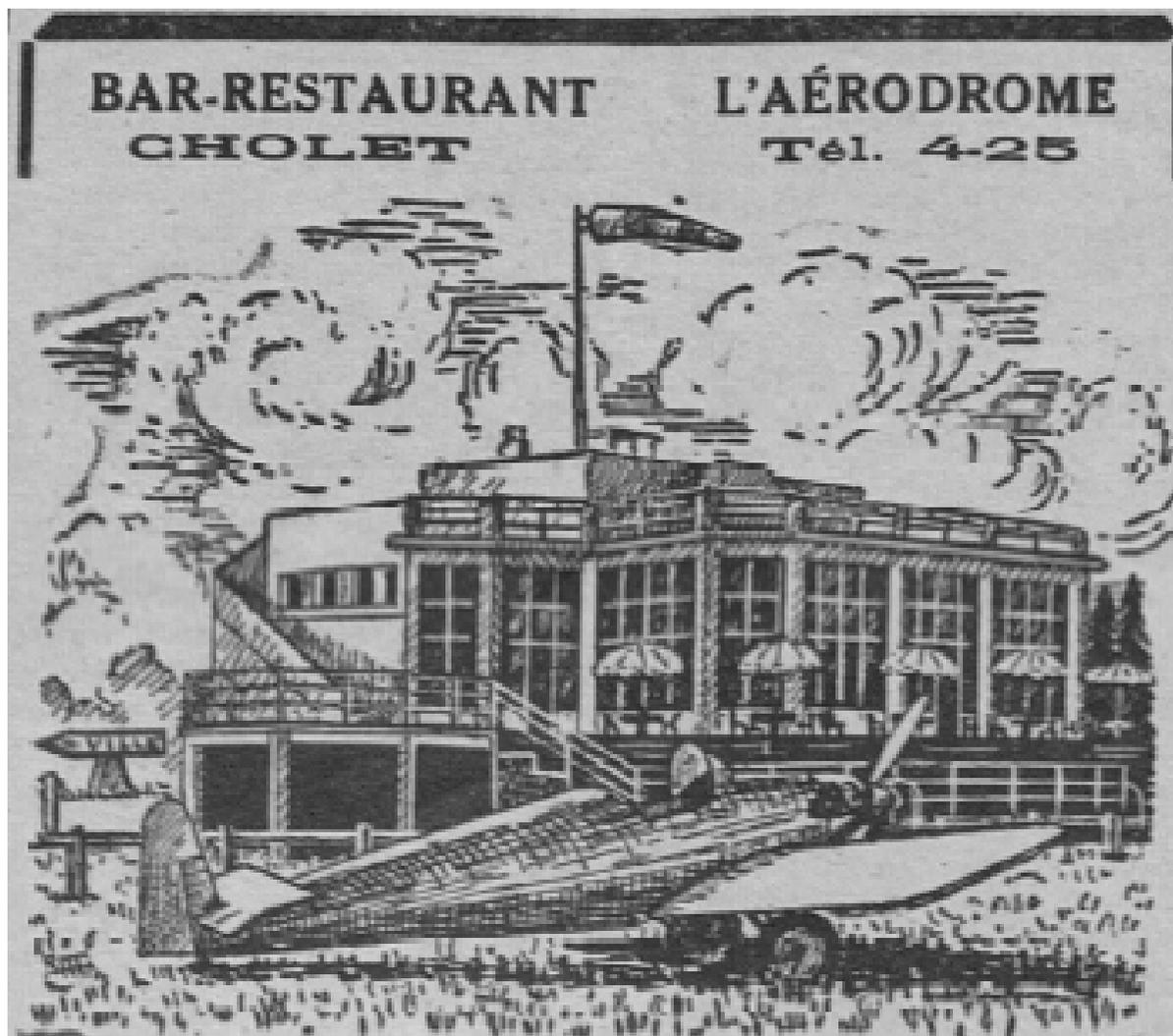
Vue du ciel vers 1963 avec les bâtiments construits autour de l'aérogare



Zoom sur le buffet gare en 1964 et la tour de contrôle au dessus. On aperçoit également la caravane de l'instructeur et la cité Roland GARROS.



Publicité en 1964 dans les journaux pour le buffet gare, un Druine Turbulent en avant plan



En 1964, il n'y a désormais plus qu'une piste en herbe. Le taxiway d'accès, au centre est large et donne accès sur les hangars. Le marquage Cholet a été conservé. Une discussion a été réalisée à l'époque pour le choix de la piste à garder (survol ou non de la ville, développement futur et contraintes économiques). L'axe 03-21 a été préféré car c'est celui qui avait le plus de potentiel de développement.



En 1965, le champ en herbe de l'aérodrome laisse place à une piste avec un revêtement en dur bitumé de 700m de longueur afin de permettre l'accueil d'appareils plus importants. Les largeurs de la piste et du taxiway ont été réduites. La piste en herbe de 600m est réalisée. En 1967, les hangars sont plus nombreux car la plateforme se développe. Le marquage au sol de Cholet a disparu.



Un Robin DR315 115CV Petit prince sur le « taxiway » en herbe vers 1968. Le DR400 sera créer 4 ans plus tard en 1972.

Des gradins provisoires ont été installés pour une fête aérienne, et on aperçoit une caravane en arrière plan près d'un sapin et devant le bâtiment bar (le petit Roissy). C'était celle du pilote instructeur Monsieur REBILLARD qui dormait sur place.



Guy CARLES, pilote instructeur pendant de nombreuses années à l'aéroclub de Cholet au décollage Piste 03 avec un Piper 90CV (F-BOMR) lors d'une fête aérienne dans les années 70



Bientôt les grands oiseaux silencieux des vélivoles posséderont à Cholet une base parfaitement équipée

Cette piste en herbe, qui n'a pas la netteté figée de sa voisine en dur, verra sans doute avant la fin de l'année, les premiers grands oiseaux silencieux qui lui sont promis : les planeurs.

Ce sont, en effet, les animateurs de l'Union Aéronautique des Maugeais qui ont obtenu qu'à côté de l'équipement de l'aérodrome de Cholet destiné à l'aviation de tourisme et d'affaires, soit créé un cadre permettant de pratiquer le vol à voile, un sport dont, paraît-il, on ne peut se passer une fois qu'on l'a pratiqué. Plus de moteur, le vent et les courants aériens seuls portent les planeurs : dont le vol gracieux se prolonge parfois des heures.

L'Union Aéronautique des Maugeais, qui rêve de s'installer au plus vite là où elle doit vivre, c'est-à-dire à Cholet, a dû jusqu'ici trouver à Angers, l'accueil d'un terrain plus propice à ses activités.

Angers est un centre de vol à voile réputé.

Là-bas, le club a réussi à regrouper sept planeurs, dont un magnifique bi-place allemand tout neuf.

Cet appareil est à Angers depuis dix jours et dimanche dernier, il a volé toute la journée. Ce sera une machine idéale pour l'école de pilotage.

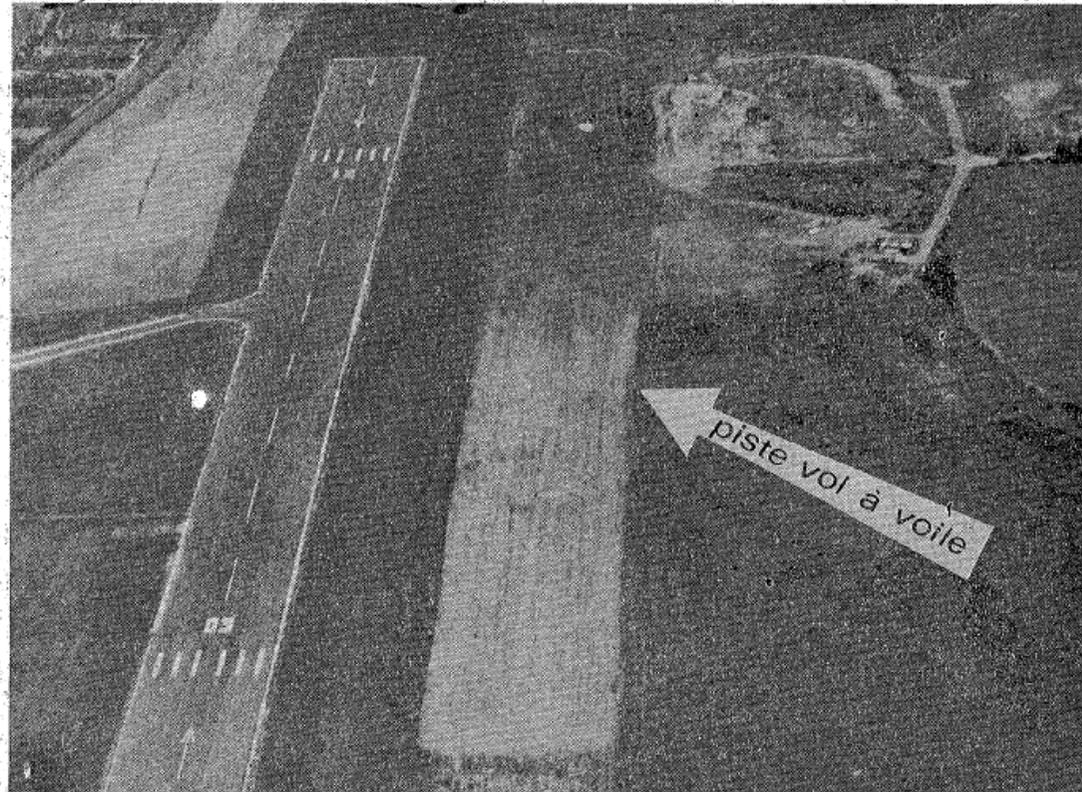
L'avion remorqueur, acheté dès la création du club, n'est plus seul puisque l'Etat en a prêté un second, ce qui permettra une rotation plus grande des planeurs.

TROIS CONDITIONS A REMPLIR

Mais le retour vers Cholet dépend encore de la création d'un hangar pour abriter les machines, de la signalisation de la piste et des autorisations administratives concernant la régulation du trafic.

Une prochaine réunion de la commission des usagers de l'aérodrome devrait régler la question administrative ; de même la signalisation devrait être mise en place assez rapidement par les services techniques municipaux.

Par ailleurs, les éléments du hangar viennent d'arriver à Cholet et leur montage va être entrepris sous peu.



Auprès de la piste en dur qui doit être prolongée, la piste herbeuse pour le vol à voile a des contours moins nets

On peut en conclure que peu de mois s'écouleront avant que les premiers planeurs fassent le voyage Angers-Cholet, sans idée de retour.

Cholet, aux dires des spécialistes, serait une région dont l'aéro-

logie est exceptionnelle, ce qui permet la pratique du vol à voile dans les meilleures conditions.

L'Union Aéronautique des Maugeais compte actuellement une quarantaine de licenciés et son école de pilotage a douze élèves, des

jeunes gens de moins de 22 ans, auxquels le ministère des Transports attribue une bourse.

Le vol à voile, qui vient se joindre aux activités aériennes existantes : vol à moteur, parachutisme, aéromodélisme, devrait accroître rapidement le trafic de

l'aérodrome ; ses pratiquants étant bien décidés à faire partager à un grand nombre de Choletais leur joie de voler.

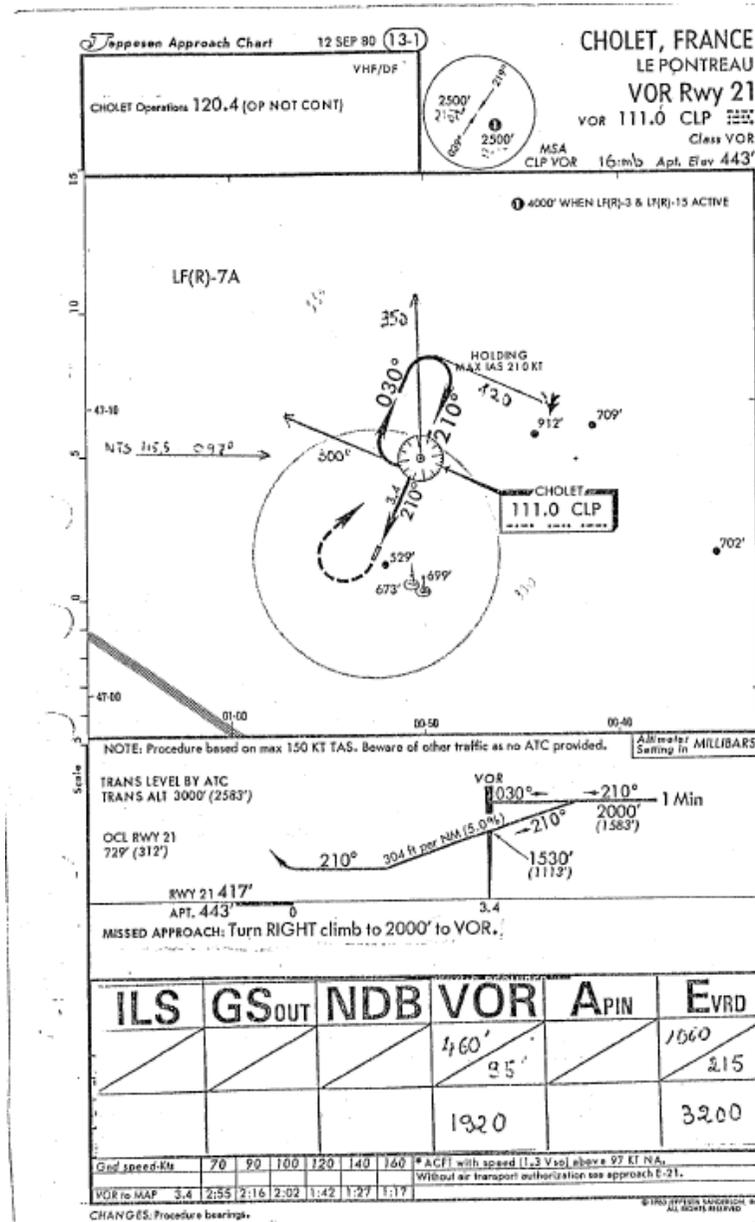
En 1971, on crée la tour de contrôle au dessus de l'Eole.
L'Union aéronautique des Mauges est créée en 1972 (Vol à voile) issue de la séparation avec l'aéroclub de Cholet. La piste planeur apparait un peu plus. Elle semble en mauvais état mais l'activité est importante. Marquage au sol de la piste en dur : les numéros, les peignes et à gauche le carré gris/noir est l'aire à signaux à l'emplacement actuel.
La piste est équipée d'un balisage de nuit en 1974.



Vue aérienne du seuil 21 avec l'ensemble des hangars



Carte VAC de l'aérodrome en 1980 avec le VOR 111.0



Extrait du livret de l'aéroclub édité en 1984

CREATION DE L'AERODROME DE CHOLET



« Le terrain » en 1926

Il existe dans nos pays de vieilles civilisations, des sites qui semblent avoir été régulièrement, depuis les origines, prédestinés aux diverses manifestations des hommes, pour répondre aux besoins de leur installation et à leur évolution dans ces lieux.

Ce sont pour la plupart des promontoires, des collines, dominant une vallée, un fleuve, ou un passage dans une plaine.

Le terrain de la Papinière, sur lequel est installé l'Aérodrome de Choleat, apparaît bien être de ceux-là.

Il se trouve situé sur un plateau à 1 km 500 au nord de Choleat, et en surplomb de la ville, à la cote moyenne de 132 mètres. Son périmètre est jalonné, au nord par les fermes de la Papinière et du Pontreau, à l'est par celle de la Jominière, au sud par la ville de Choleat, à l'ouest enfin, par la voie ferrée et la ferme de Millepièdes, et c'est précisément par la découverte sur ce terrain, de pointes de flèches en silex taillé, que nos historiens ont pu dire qu'il avait été occupé dès la préhistoire.

Le choix de ce plateau dominant la vallée et les marais de la Moine, devait se perpétuer sous l'occupation Gauloise et Romaine.

Les légions du Général Crassus devaient aussi y protéger la voie de Nantes-Poitiers, passant à l'emplacement actuel de la ligne de chemin de fer, à la hauteur de la ferme de Millepièdes, déjà citée.

C'est aussi par cet axe venant du nord que les armées révolutionnaires s'infiltrèrent pour la bataille de Cho-

let, et que les armées vendéennes partirent pour la virée de Galerne.

L'Aérodrome de la Papinière se trouve donc être le haut lieu du pays choletais que l'histoire a jalonné de ses événements.

Ce grand terrain adossé aux Maugeis semble s'arc-bouter devant les vallées de la Moine et de la Sèvre, pour prolonger son rayonnement vers la Vendée et ses contreforts.

Les temps modernes vont venir, qui vont consacrer le terrain de la Papinière à sa nouvelle vocation : celle de devenir un aérodrome et de donner à Choleat la possibilité de participer à la prodigieuse aventure qu'est l'aviation, et par la même de placer la ville sur les nouvelles routes que sont les voies aériennes.

Mais avant d'être ce qu'il est, l'Aérodrome de Choleat-le-Pontreau avec sa piste de 900 mètres, et son infrastructure parfaitement équilibrée, devait être le lieu des premières manifestations des pionniers de l'aviation, saluées avec tant d'enthousiasme par les choletais.

1910 fut une année capitale dans l'histoire de notre ville à ce sujet. Les premiers avions apparaissaient à Choleat, et Roland GARROS qui devait se couvrir de gloire dans les années qui allaient suivre, pour avoir le premier traversé la Méditerranée sans escale, acquit en 1914 le titre de Champion du monde, puis participa aux combats aériens de la première guerre mondiale ; ce prestigieux aviateur donna à Choleat ses premières lettres de Noblesse.

Car la réussite d'un meeting aérien à l'époque n'était pas chose facile, et souvent même se révélait impossible, mais après deux journées néfastes, la ténacité, le courage et le talent de Roland Garros, suivant ce qu'il rapporte lui-même dans ses mémoires... Ne voulait pas quitter Choleat sur une pitoyable aventure... », provoquait les ovations de tous, les 15 et 16 juillet 1910, après avoir réussi un vol de 3 kilomètres à 15 mètres de hauteur, et avoir ainsi obtenu du même coup son brevet de pilote.

Ainsi peut-on dire que depuis cette date, l'ère de l'aviation s'ouvrant à Choleat, la ville allait, devant son développement démographique et industriel apporter au fil des années tous les aménagements nécessaires sur ces terrains, qui depuis 1873 servaient de champ de manœuvre au Régiment d'Infanterie, caserné à Choleat. Ce terrain était dénommé « Champ de manœuvre des Touches » du nom d'une exploitation agricole, bordant au sud.

Il devint propriété communal en 1877, avec une superficie de 16 hectares.

Pendant les années qui suivirent la guerre de 14-18 et jusqu'en 1928, le « Champ de manœuvre » fut aussi utilisé comme hippodrome. Cependant, dès 1929, une équipe d'aviateurs déjà chevronnés, Léon Guérisseau, Hervé de Montclair, Marcel Martin, et bien d'autres, allait créer en 1930 l'Aéroclub baptisé Roland Garros, leur glorieux prédécesseur, et donner ainsi l'essor et une permanence de l'aviation à Choleat.

La ville laissait par convention la libre disposition du terrain pour les manœuvres de la Garnison, et le Général commandant le 2^e corps d'armée autorisait l'Aéroclub à utiliser « le terrain pour le départ et les atterrissages d'avions, les dimanches et jours de fête ».

Mais ces dispositions furent entravées et élargies par une convention définitive passée le 20 mai 1933, entre l'Aéroclub et l'Etat français sous la signature du Ministre de l'Air Pierre COT. Pour en arriver là, les pourparlers avec les Ministères de l'Air et de la Guerre, avaient durés plus de 5 ans ; mais dans son souci d'efficacité, l'Aéroclub avait fait

l'acquisition d'une parcelle au nord-ouest du terrain, et y avait déjà installé un hangar, pour y loger ses premiers appareils avec cuves et distributeurs d'essence. De son côté, la ville de Choleat devait acquiescer dès 1932 et dans les années qui suivirent, d'autres parcelles qui portent l'ensemble de l'emprise de l'Aérodrome à plus de 40 hectares.

La lecture d'une délibération du Conseil Municipal de Choleat, en date du 18 mars 1932 est significative de cette motivation spontanément dévouée au service de l'aviation.

Nous nous permettons d'en rapporter ici un court extrait :

« Le Conseil, après en avoir délibéré, considérant le développement important prit par l'Aéroclub choletais depuis sa création, et le but qu'il poursuit : créer à Choleat un aéroport touristique et commercial ; considérant que cette création est susceptible de rendre les plus grands services à notre cité, particulièrement industrielle et commerciale, approuve l'exposé de Monsieur le Maire ».

Il s'agissait pour la ville d'acquiescer de nouvelles parcelles.

Les autorités locales avaient bien saisi qu'on arrêterait pas ce grand mouvement de Libération de nos vieilles contraintes terrestres, et que désormais, les Choletais voulaient sans plus tarder, pratiquer ce nouveau sport, aborder cette discipline merveilleuse qui révélait une autre dimension, comme une sorte de liberté nouvelle. Le 1^{er} mai 1935, cette impulsion désormais irréversible devait amener le Ministre de l'Air à faire la déclaration de l'ouverture du terrain à la circulation aérienne publique.

Dès 1933, l'Aéroclub ayant établi son premier programme d'avions d'école et de voyage, ayant réussi également un développement rapide de la section de vol à voile, et devant la venue fréquente d'appareils étrangers, projette l'édification d'un Buffet-Gare, pour rendre plus accueillant l'Aérodrome.

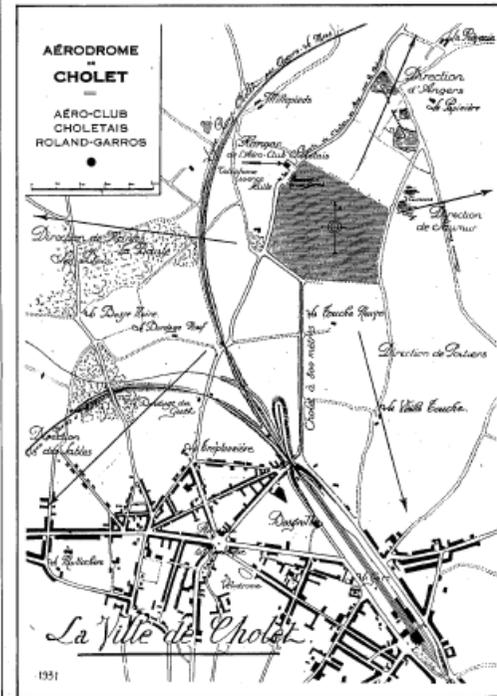
Le plan de cet immeuble, approuvé par la Municipalité, et la Chambre de Commerce sera construit en 1936, et l'Inspection des bases aériennes le qualifiera de « confortable et de premier ordre, disposant à l'extérieur de terrasses admirablement comprises pour dispenser aux visiteurs, la meilleur

vue du terrain et du panorama très plaisant qui l'environne ».

En 1937, une session d'aviation populaire va être créée, et dans l'activité générale de l'aviation militaire le terrain servira aussi de ralliement aux avions des escadres de Tours et du Cercle Aérien de Nantes, c'est ainsi qu'en 1938, sur 194 avions de passage, qui se sont posés à Choleat, on comptera 121 avions militaires.

Mais les années de la Guerre 39-45 vont perturber et arrêter pratiquement l'activité sur le terrain, et bien entendu l'Aéroclub ne réapparaîtra qu'en 1946.

On peut noter toutefois que l'Aérodrome sera utilisé en 39-40 par une Ecole Élémentaire de Pilotage émanant de l'Aviation Militaire, et que les troupes d'occupation Allemande l'utiliseront pendant quelques temps, pour une escadrille de liaison. Mais très rapidement le commandement de l'armée Allemande interdira la piste et pour se faire, y creusera des fossés. Il faudra donc attendre que la paix soit revenue pour qu'un second et nouveau souffle anime les activités sur le terrain et redonne à l'Aéroclub la possibilité d'y reprendre l'animation qu'elle avait déjà démontrée pendant les dix années d'avant-guerre.



PLAN DÉPOSÉ PAR M. G. ARNAULT
AÉRODROME N° 1 - 1936

Extrait du livret de l'aéroclub édité en 1984 (suite)

L'Aérodrome de Cholet reprenant sa place dans la vie active de la cité, ce n'était plus seulement le sport ou le tourisme qui allait présider aux destinées du terrain, mais aussi l'ouverture des possibilités commerciales par les voyages aériens, qui même privés, s'annonçaient les plus rapides.

Peut-être les Choletais se souvenaient-ils qu'aux premiers temps des chemins de fer, ils avaient demandé, dès 1834, la création d'une voie de chemin de fer pour desservir leur ville, pour n'obtenir que de simples lignes en 1867 et 1878.

Cette fois-ci, la ville et ses Choletais ne se laisseraient pas distancer.

Quelle est donc la situation actuelle de l'Aérodrome en 1984 ?

Sa position géographique est toujours : latitude 47°05 Nord, longitude 0°52 Ouest. Sa piste en dur de 900 mètres sur 30 est orientée sur un axe 0°3 - 210 et se trouve balisée de jour et de nuit.

Une tour de contrôle équipée d'un radio-goniomètre, permet le trafic la nuit ou par temps incertain. Un V.O.R. établi le long de la voie ferrée au nord du terrain, se trouve pratiquement dans l'axe de la piste, soit 210°.

Le ravitaillement en carburant y est assuré par l'Aéro-club, aussi bien en essence avion, qu'en kérosène.

Ainsi équipés l'aérodrome permet donc maintenant les atterrissages et décollages des avions à destination et en provenance de n'importe quelle ville située dans l'hexagone, et ceci presque à 100 %. Le trafic en provenance ou à destination de l'étranger étant pour le moment obligé de transiter sur un aérodrome douanier, Cholet ne pouvant leur assurer le dédouanement.

Une piste en herbe destinée aux planeurs, entrera cette année en service, venant d'être entièrement rétabli par le service des bases aériennes.

Un espace a été réservé en bonne place, pour recevoir les parachutistes. Notons également qu'une surface est également réservée aux évolutions des modèles réduits.

L'Aérodrome est équipé de plusieurs hangars publics et privés largement dimensionnés.

Actuellement la flotte basée à Cholet est d'environ 15 avions, tant aux particuliers, qu'aux clubs de vol moteur et vol à voile, et à une Société de location.

Sont inclus dans cet effectif, trois avions réalisés par des constructeurs amateurs. Egalement un Ultra Léger Motorisé (U.L.M.) y a fait son apparition et se trouve ainsi stationné à Cholet.

Les mouvements aériens de ces dernières années, sont de l'ordre de 19 000 par an comprenant le passage 700 avions extérieurs à Cholet.

Il ne s'agit que d'avions privés puisqu'une ligne régulière n'a pas encore été installée, mais compte tenu de l'infrastructure de l'Aérodrome, de sa piste actuelle et du développement des appareils au décollage court, les problèmes techniques et financiers des transports aériens à courte et moyenne distance peuvent trouver des solutions qui jusqu'ici paraissaient insurmontables.

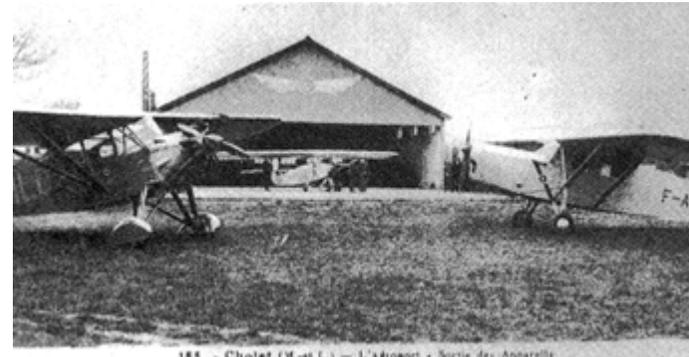
Voici donc succinctement tracée dans ses grandes lignes, l'histoire de la création de l'Aérodrome de Cholet-le-Pontreau.

Cependant la ville qui comptait 20 000 habitants en 1910 a triplé actuellement sa population.

Son dynamisme rayonne de la Loire aux confins de la Vendée et des Deux-Sèvres.

Le Choletais est bien une « Terre d'harmonie », qui rassemble pour en faciliter l'essor, les énergies éclatées de ses multiples entreprises ; et peut-être le jour n'est-il pas très éloigné, ou nos autorités devront, ne pouvant modifier l'axe de nos vents dominants, envisager l'installation d'une nouvelle piste, peut-être plus large, sans doute plus longue, mais qui se trouverait bien placée pour l'appel des vents d'ouest.

J. CAILLETON



En 1980, la gestion de la station carburant est retournée à la ville de Cholet.

1985, La ville se développe et on devine près de l'aérodrome les premières constructions d'habitations des bois Lavaud

La piste en dur est rallongée pour atteindre 900m. La piste planeur a été refaite et on a créé un deuxième taxiway. La piste aéromodélisme apparaît.



Pour compléter la flotte des Morane Saulnier type Rallye, le PA28 Cadet arrive à l'aéroclub à la fin des années 80



L'aviation d'affaire passe la vitesse supérieure en 1987

Un Mystère 10 se pose à Cholet

La piste juste assez longue !...



Cette photo a bien été prise à Cholet. Il s'agit d'un Mystère 10 qui s'est posé hier. Mme Goguyer-Dessagnes n'en revenait pas : depuis quinze ans qu'elle est directrice de la tour de contrôle, jamais un biréacteur de cette taille n'avait roulé sur la piste choletaise. Mais cet événement ne manque pas de soulever quelques problèmes...

Ce Mystère 10 (avion Dassault), dont les performances sont éloquentes, neuf passagers plus un pilote et un copilote, 920 km/h, vitesse de croisière... appartient à une société toulousaine de métallurgie aluminium. Trois de ses membres devraient venir à Cholet pour un rendez-vous avec un industriel : Toulouse-Cholet : 35 minutes ! Si les 900 mètres de la piste choletaise ne posent aucune difficulté à l'atterrissage, le décollage s'avère nettement plus problématique.

En effet, la distance minimale nécessaire au décollage d'un tel biréacteur doit se calculer de manière à ce que la vitesse atteinte en bout de piste permette un décollage en cas de panne de l'un des réacteurs. Subtilité du calcul,

qui écarte tout danger d'écrasement au décollage, mais qui oblige à disposer d'une piste suffisamment longue.

Hier, étant donné les conditions atmosphériques et le poids de l'avion, 850 mètres étaient suffisants pour atteindre les 185 km/h nécessaires. S'il avait plu, si il y avait eu plus de trois passagers, ou si la distance à parcourir avait été plus grande (besoin en kérosène supérieur), l'avion n'aurait pas pu décoller. D'où un nouvel argument pour Mme Goguyer-Dessagnes qui se réjouit du vote de principe au conseil municipal des travaux d'allongement de la piste mais qui souhaiterait que ces mêmes travaux interviennent rapidement pour permettre aux jets de se poser et de décoller à Cholet.

Il apparaît que de plus en plus de sociétés acquièrent de tels engins. A Cholet, quelques-uns voudraient pouvoir utiliser l'aérodrome (Pinault-France, Rallye) mais ne le font pas en raison de cette piste trop courte... Deux cents mètres supplémentaires suffiraient mais la route sera peut-être longue...

Amplis

■ MYSTERE 10. — Un avion Mystère 10, double réacteurs, en provenance de Toulouse, s'est posé hier sur l'aérodrome du Pontreau à Cholet. Volant à 900 km/h, à une altitude de 10.000 mètres, l'appareil commercial s'est posé en fin de matinée sur les 900 mètres de la piste choletaise. Un véritable exploit pour le pilote puisque l'atterrissage et le décollage nécessitent une distance minimum de 850 mètres pour ce type d'avion.

60 Juin 1987

L'activité de la plateforme en 1992 et le projet de nouvelle piste

21.758 mouvements d'avions l'an dernier

Une nouvelle piste à l'aérodrome du Pontereau ?

Au cœur de la campagne choletaise, dominant la cité du Mouchoir, l'aérodrome du Pontereau offre pour le visiteur l'image



Le menhir en hommage de la venue de Roland Garros en 1910

d'un calme trompeur si l'on tient compte de l'activité aéronautique permanente. Dans ce cadre verdoyant, balayé par le vent d'ouest, propice à la promenade avec les bois Lavau, tout proches, il est bien difficile pour le touriste de s'imaginer que ce terrain d'aviation fait preuve d'un dynamisme débordant sur toute la région des Mauges.

Son rayon d'action va d'ailleurs beaucoup plus loin, puisque de par la position géographique de Cholet, l'aérodrome du Pontereau apporte de précieux services aux secteurs voisins que sont les Deux-Sèvres, la Vendée, dans le domaine des liaisons commerciales, les sorties touristiques, les vols d'initiation. Dans le plan de vol en direction de la côte atlantique, Cholet présente une zone d'accueil très appréciée par les vacanciers ayant choisi la voie des airs comme moyen de locomotion. De fait, il n'est pas rare, au cœur de la saison, de voir se poser pour un temps de repos ou de ravitaillement des appareils venant d'Angleterre, de Belgique, de Suisse, d'Allemagne, d'Autriche. Pour ces pilotes étrangers, Cholet illustre ces haltes de charme dans la campagne française.

Cholet, c'est aussi le centre d'un secteur industriel très réputé. Ainsi, les sociétés de transports aériens à la demande connaissent fort bien les possibilités de réception de l'aérodrome du Pontereau pour y effectuer de nombreux vols commerciaux. Grâce à l'avion, Cholet évite son enclavement et se met en ligne directe avec les plus grandes villes de France.

Il faut penser à demain...

« Après un léger fléchissement, il y a quatre ans, l'aérodrome

de Cholet retrouve maintenant tout son dynamisme. L'an dernier, nous avons enregistré 21.758 mouvements d'avions. Cette année, le trafic sera encore supérieur », explique Mme Cadreau, tout en surveillant les appareils de la tour de contrôle de l'aérodrome du Pontereau. Dans ces mouvements d'avions se retrouvent bien sûr les appareils de passage, les vols commerciaux, les sorties touristiques, celles d'initiation, les activités sportives. Rien que pour les vols de voyage, Cholet a enregistré 2.480 avions l'an dernier.

« Actuellement, nous bénéficions d'une piste longue de 900 mètres. Cette distance s'avère assez réduite pour une pratique aéronautique de plus en plus perfectionnée. Ne pouvant se poser à Cholet, les avions plus importants se dirigent sur Nantes. C'est dommage, car les passagers doivent ensuite revenir vers la capitale des Mauges pour leurs affaires à traiter. C'est un handicap et une perte de temps en cette période où la rapidité est recherchée », ajoute Mme Cadreau, connaissant les problèmes d'aviation sur le bout des doigts.

Depuis quelques années, un projet de création d'une nouvelle piste est à l'étude. Devant le trafic de plus en plus important, il devient nécessaire pour l'aérodrome choletais d'offrir aux usagers une piste en rapport avec les nouvelles orientations de l'aviation de commerce. « Présentement, deux projets sont en cours. L'un est d'allonger la piste existante en direction de la rocade avec une portion en terre

sécurisée. L'idéal serait bien sûr le second, avec la création d'une piste de 1.500 à 1.900 mètres, tracée à partir de l'aérodrome en direction de la campagne vers Les Gardes. Il aurait l'avantage de pouvoir recevoir les avions actuellement détournés sur Nantes. N'oublions pas que Cholet est équipé pour l'atterrissage de nuit », dit encore Mme Cadreau, en souhaitant que ce projet sorte des dossiers et qu'il permette à Cholet de jouer totalement sa carte de liaison aérienne, évitant ainsi son enclavement entre les deux pôles que sont Angers et Nantes.

Raymond GERMON



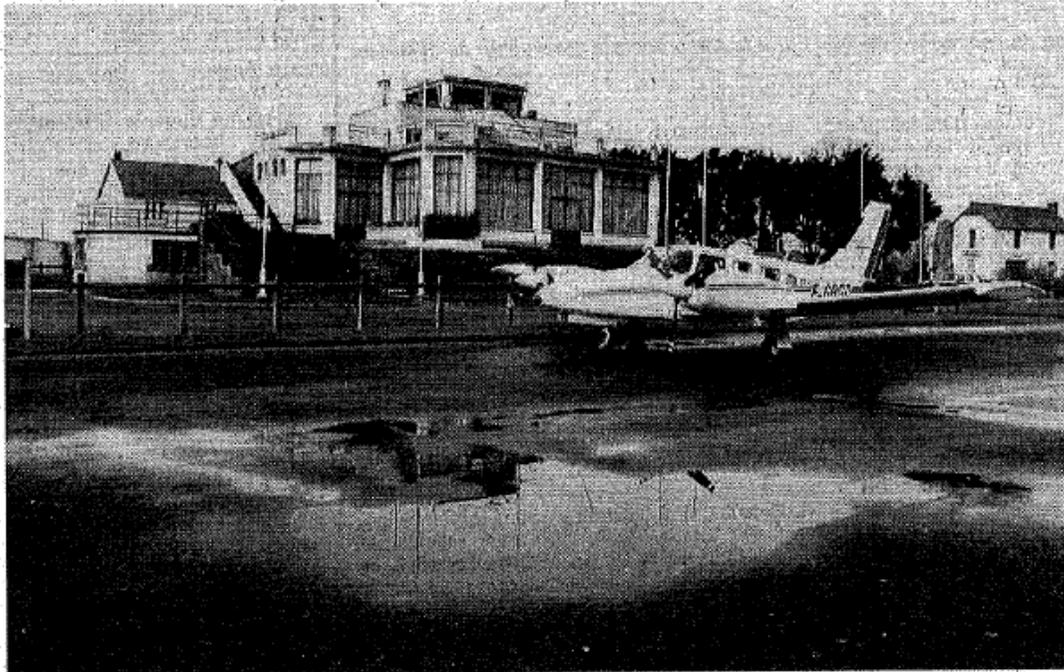
Prêt au décollage avec en toile de fond l'aérogare du Pontereau



Une image bien connue des Choletais... l'aérogare du Pontereau

Juin 1994, l'allongement de la piste sur l'aérodrome est décidé et validé par la ville

Aérodrome Allongement des pistes



Fin juin, la ville a décidé d'allonger la piste de l'aérodrome qui passera de 900 à 1 400 m. Il est également prévu de porter la piste en herbe de 750 à 1 100 m. Pour cela la ville devra acheter un terrain de 9 190 m² appartenant à une ferme voisine. Dépense : 184 000 F.

Gérard Devanne, pense que cette extension offrira des « perspectives peu importantes pour les Choletais ». Pour désenclaver le Choletais, le conseiller socialiste préférerait une amélioration de la voie de chemin de fer.
« Ce sera intéressant pour les industriels », répond Francis

Bochereau. « L'investissement pour l'aérodrome sera de 25 millions de francs, cela correspond à un kilomètre d'autoroute », intervient Maurice Ligoit. La ville, qui ne financera que le quart de l'opération, devrait donc en tirer profit pour son avenir économique.

Pendant les discussions avant la décision finale, il a été évoqué de transférer l'aérodrome à La Tréfiavière près de St André de la Marche.



Une piste allongée pour augmenter le trafic des avions d'affaires

Aérodrome : le décollage des travaux

Cette fois, c'est parti. Les travaux de l'extension de la piste de l'aérodrome ont démarré. Symboliquement vendredi avec le déplacement de quelques mètres cubes de terre, avant d'entrer d'ici quelques jours dans le vif du sujet. Tout l'enjeu de ces travaux est de développer le trafic des avions d'affaires.

Un petit couplet pour l'architecture des bâtiments de l'aérodrome qui rappellent « les années 30, une grande époque de l'aviation ». Et un autre sur un certain Roland-Garros qui a débuté à Cholet sa carrière de pilote. Mais c'était juste pour l'introduction. Car c'est bien sûr l'extension de la piste de l'aérodrome que Maurice Ligot, le maire, entendait évoquer vendredi.

Maintenant, on y est. Symboliquement, un engin de terrassement a commencé à retourner un peu de terre, juste un amuse-gueule. Les choses sérieuses, ce sera dans quelques jours. Car ce chantier va pas mal changer l'aérodrome de Cholet. La piste principale sera allongée (de neuf cent à mille quatre cents mètres), et celle en herbe va connaître le même sort (de sept cents à mille cents mètres).

L'objectif, c'est bien sûr de drainer vers la capitale des Mauges tout un trafic d'avions d'affaires qui file ailleurs à cause de cette piste aujourd'hui trop courte. Car ils sont de moins en moins nombreux à atterrir à Cholet. « C'est une situation préjudiciable », a insisté Maurice Ligot, « tout le développement des entreprises existantes, ou l'arrivée de



Symboliquement, les travaux d'allongement de la piste de l'aérodrome ont débuté vendredi. Avant d'entrer, dans quelques jours, dans le vif du sujet.

nouvelles, passe par des voies de communication aussi rapides que possible.

Un outil contre le désenclavement

Il y a la voie des airs. Mais pas seulement. Maurice Ligot a tenu à dire combien le désenclavement du Choletais par la route comme par le rail est aussi une nécessité absolue. « Être enclavé, c'est un handicap », a-t-il encore ajouté.

En plus de l'allongement des pistes, c'est presque une révision

totale qui est promise à l'aérodrome. Le balisage sera amélioré, tandis qu'une modernisation des locaux est envisagée.

Le montant de l'investissement ? D'habitude, les prix prennent de l'altitude. Mais cette fois, bonne nouvelle, ils piquent sérieusement du nez. Alors que les premières estimations chiffrèrent à vingt-quatre millions le montant de l'investissement, celui-ci ne devrait pas dépasser, finalement, les seize millions. Autant dire que la ville a négocié très ferme avec

les entreprises qui réaliseront les travaux. Mieux même : avec les subventions du conseil général (6,5 millions) et de l'Europe (3,5 millions), c'est, en fin de course, une somme d'environ 2,5 millions qui devrait rester à la charge de la ville.

Reste à espérer, comme l'a dit le sous-préfet Daniel Barbier, « une utilisation aussi totale que possible de l'aérodrome ». Autrement dit, qu'il décolle vraiment.

Didier GOURIN.

Début 1995, Finale piste 21 en Cessna 152 avant l'ouverture officielle de la partie rallongée



Par allongements successifs, la piste atteint en 1995 sa longueur actuelle de 1380m x 30m de largeur.
En parallèle, la piste en herbe pour l'activité Vol à Voile est portée par allongements successifs à une longueur de 1000 m.

La piste en dur étant rallongée aux deux extrémités, l'accès à des avions plus gros de l'aviation d'affaires se réalise.

La zone d'habitation des bois Lavaud se développe également et le golf apparaît.



Vue aérienne en couleur



Vue aérienne en couleur par l'Ouest



L'Eole (le buffet gare) sera agrandi dans le style à partir de 1994.
Vue de l'ensemble en 1996 et on aperçoit le local du CPC de Patrick et Martine MULLOT.



1999, L'aérodrome prend le nom de Roland Garros et son neveu réédite sa biographie

Réédition de la biographie du pionnier de l'aviation par son neveu

Roland Garros, « l'enfant de Cholet »

Pionnier de l'aviation, Roland Garros a passé son brevet de pilote à Cholet le 19 juillet 1910. Son neveu, Jean-Pierre Lefèvre-Garros, vient de rééditer sa biographie augmentée et mise à jour. Un livre passionnant où il est souvent question de Cholet.

Le 8 novembre 1999, la ville de Cholet donnait le nom de Roland-Garros à son aérodrome, à l'instigation de l'Aérienne du Choletais, présidée par Philippe Renaudet. Parmi les personnalités qui assistaient à la manifestation figurait Jean-Pierre Lefèvre-Garros, neveu du héros. Journaliste, ancien correspondant de guerre, celui-ci vient de rééditer une passionnante biographie de son oncle.

Les Choletais y liront les récits détaillés des exploits réalisés par l'aviateur dans leur ville. En juillet 1910, Roland Garros réalisa son premier meeting sur le terrain de la Papiplière. À l'invitation du comité permanent des fêtes de Cholet, présidé par Camille Moudoux, l'aviateur a piloté, dans des conditions rocambolesques, un avion très léger, la fameuse « Demoiselle » de Clément-Bayard. Il repassa à Cholet en juin 1912, lorsqu'il participa au Circuit d'Anjou. Une épreuve qu'il remporta haut la main, après avoir été trop longtemps le « Poullidor » de courses aériennes. Sa dernière exhibition choletaise a eu lieu à la veille de la guerre, le 15 mars 1914. Quelques mois après la « première » d'Adolphe Pégoud, il exécuta une figure qui fait toujours sensation : le looping.

Jean-Pierre Lefèvre-Garros évoque, avec un réel talent de conteur, les exploits de son ancêtre mais il démontre aussi que Roland Garros a été un visionnaire. Dans la préface du livre, Pierre Clostermann, autre héros de l'aviation (1), rend hommage au pionnier : « Garros, avec son prénom bien prédestiné de Roland, fut un précurseur et un prototype, Guynemer, Nungesser,

En novembre 1999, Jean-Pierre Lefèvre-Garros est venu à Cholet : on a donné à l'aérodrome le nom de son oncle. Sur le monument dédié au pionnier, un moteur Gnome, identique à celui qui équipa le Morane-Saulnier qui traversa pour la première fois la Méditerranée.

Fonck sont ses descendants spirituels, sa famille qui se perpétue encore aujourd'hui et se renouvelle dans les escadrons de chasse de l'armée de l'air ».

« Un exemple pour les jeunes »

Roland Garros ne fut pas seulement titulaire de records d'altitudes, le gagnant de courses prestigieuses, le premier homme à traverser la Méditerranée sans escale : il a réfléchi à l'avenir de l'aviation. Dans le « Je sais tout » du 15 novembre 1911, il dénonçait le goût des Américains pour l'acrobatie gratuite. Sa tournée aux États-Unis avec John Moisant a été édifiante : « L'accident mortel revenait comme un refrain invariable. C'était le pivot même de toute publicité. Sur les affiches annonçant notre tournée, aux quatre coins, il y avait des têtes de mort ». Et Garros de conclure : « L'acrobatie n'est qu'une mauvaise caricature du

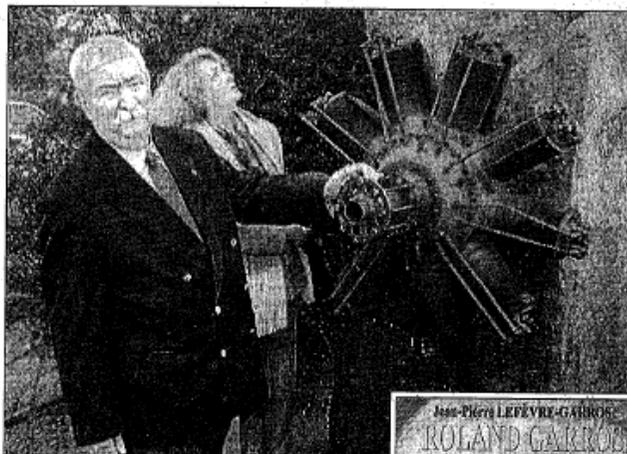
sport et ce travers enlèverait aux efforts des aviateurs français toute leur précieuse valeur ».

Garros a également jeté les bases d'un enseignement sérieux, technique, du pilotage. Devenu pilote de guerre en 1914, il fut l'inventeur de l'aviation de chasse en mettant au point le tir axial à travers le champ d'une hélice blindée. « La vie de Roland Garros, l'aviation, le sport, la musique, la barre toujours placée très haut, est un camouflet pour les médiocres mais aussi un exemple pour les jeunes qui veulent s'élever à ces hauteurs où l'air raréfié est plus pur et décourage les esprits faibles », conclut Clostermann.

Michel CAILLARD.

(1) Pierre Clostermann, 81 ans, est un ancien des Forces françaises libres. Il a raconté sa guerre sur Spitfire dans un best-seller intitulé *Le Grand Circus*.

Roland Garros, pionnier de l'aviation



Archives Ouest-France



Jean-Pierre Lefèvre-Garros a écrit une biographie très vivante, illustrée de nombreuses photos.

tion, par Jean-Pierre Lefèvre-Garros, 416 pages, Éditions Anaké/Lesfranco, Bruxelles.

Ouest-France
Mardi 12 novembre 2002

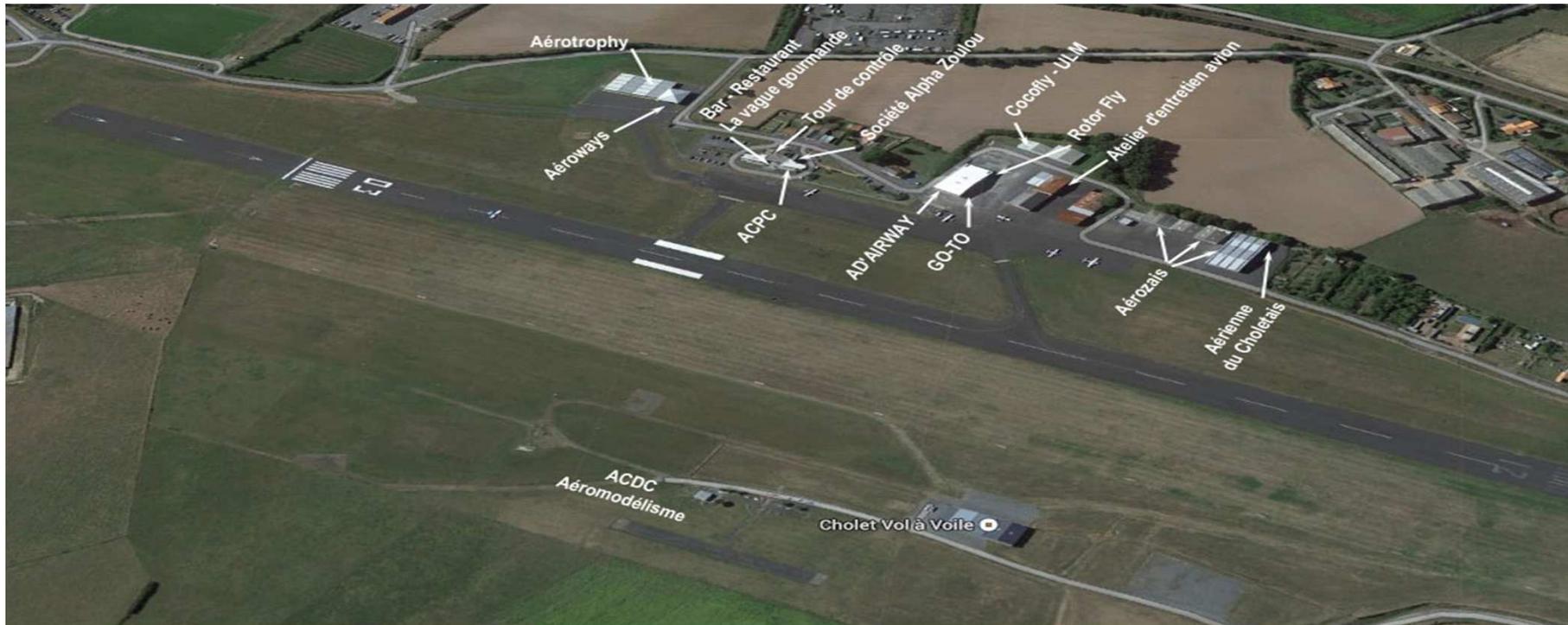
Vue de la plateforme en finale 03, en Juillet 2003 par Guillaume Le SEVEN



Vue de la plateforme en 2013 : Piste en dur de 1380 m x 30 m, procédures d'approches aux instruments (VOR et GNSS), NDB, système PAPY, Balisage nuit automatisé, Piste herbe 1000 m x 80 m, piste aéromodélisme 120 m x 10 m et station de carburant 100LL et Jet A1.



L'aérodrome de Cholet le Pontreau (LFOU) se trouve à une altitude de 443 ft (16 hPa).
Ci-dessous les différents acteurs de la plateforme.



Un très bel article de Novembre 2015 qui résume la passion autour de l'aérodrome de Cholet

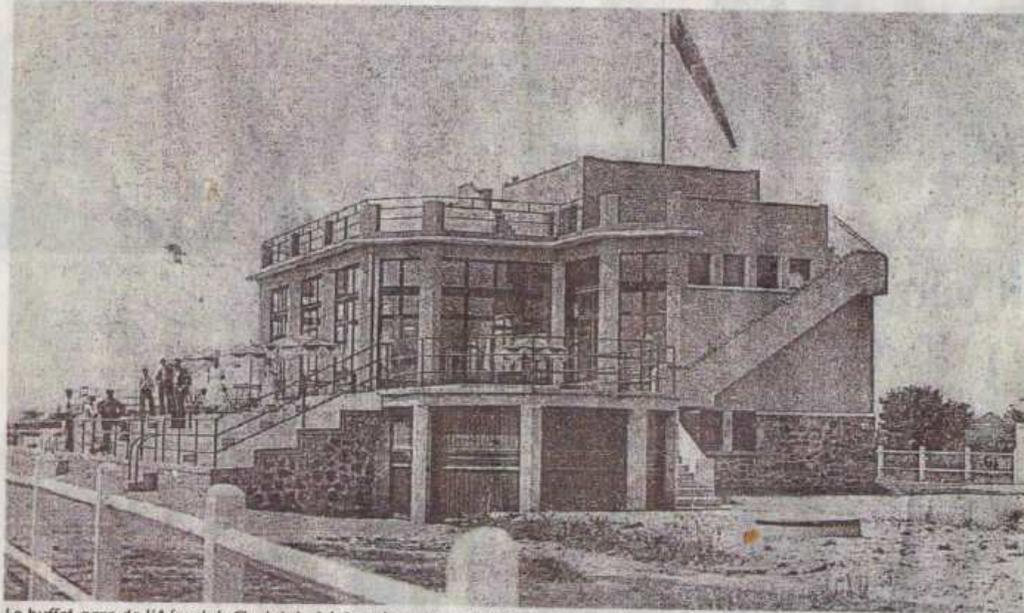
L'aviation, une passion aujourd'hui séculaire à Cholet

L'aérodrome du Pontreau témoigne de la passion, aujourd'hui séculaire, des Choletais pour l'aviation.

Cholet, juillet 1910. La foule des grands jours s'est donné rendez-vous au champ de manœuvres du 77^e Régiment d'infanterie pour voir s'élancer dans le ciel, ces fous volants dans leur drôle de machine. Après bien des déboires, l'un de ces aventuriers des temps modernes réussit enfin à quitter le plancher des vaches, pour la plus grande joie des spectateurs. C'est ainsi qu'un certain Roland Garros obtint son brevet de pilote et que la capitale du mouchoir se découvrit une soudaine passion pour l'aviation.

L'âge d'or de l'aviation légère

En 1912, sous la houlette du Comité des Fêtes, les Choletais rêtaient l'expérience en accueillant la première course aérienne de ville à ville, Angers-Cholet-Saumur, dont le vainqueur n'est autre que Roland Garros lui-même, devenu dès lors, un peu l'enfant du pays. La Grande Guerre, si elle interromp les meetings aériens, offre finalement à Cholet une singulière opportunité : celle de transformer l'ancien champ de manœuvres d'un 77^e RI sur le départ, en aérodrome. Au début des années 1920, la ville fait progressivement l'acquisition de ces vastes terrains, afin d'aménager la toute première piste. Dans les années 1930, l'aérodrome baptisé Léon-Guérineau, en



Le buffet-gare de l'Aéroclub Choletais, ici dans les années 1930, témoigne de la passion des Choletais pour l'aviation.

mémoire de son premier président, connaît un essor rapide, accompagnant ainsi l'âge d'or de l'aviation légère. Certains prennent alors l'avion comme d'autres prennent le train... C'est également à cette époque que sont construits les bâtiments de l'aérogare, grâce à la seule générosité des membres de l'aéro-club. De nouveau interrompues par la guerre, les activités de l'aérodrome

reprennent dès 1947. Mais, il faut attendre 1967 pour voir apparaître « les privés », c'est-à-dire des propriétaires d'avion, principalement d'anciens élèves de l'aéro-club. En 1971, l'Union Aéronautique des Mauges, association de vol à voile, rejoint les pistes de l'aérodrome de Cholet. Elle est suivie par d'autres partenaires, tels que le Centre de Pilotage Choletais, le Réseau des Sports de l'Air

Choletais (les as de la voltige), ou bien encore la société Locavia, spécialisée dans la location d'avions pour le tourisme et les affaires. Citons encore Le Modèle Réduit Choletais et Cholet Chute Libre pour le parachutisme. Qu'il est loin où le jeune Roland Garros suait sang et eau pour quelques sauts. Mais, si le temps a passé, la passion, elle, est restée.

Geoffrey RATOUIS

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
04 FEB 16

CHOLET LE PONTREAU
AD 2 LFOU ATT 01

				ALT AD : 443 (16 hPa) LAT : 47 04 55 N LONG : 000 52 38 W	LFOU VAR : 1°W (15)
---	---	--	---	---	-------------------------------

APP : NANTES Approche / Approach 124.425 - 119.4 (s) (au-dessus de / above FL 055)
TWR : NIL
ARIS : 120.4. Absence ARIS : A/A (120.4) FR seulement / only.

Carte VAC du 4 Février 2016

