

Les témoignages autour de l'aéroclub de Cholet - Léon Guérineau

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

Ce que sera la Fête Aérienne de Cholet.

Tout le monde a encore présent à la mémoire le magnifique spectacle aérien exécuté il y a deux ans lors du Meeting organisé avec le concours du Comité des Fêtes par la Société pour le Développement de l'Aviation de Paris.

Cette année, étant donné les excellents souvenirs conservés par les pilotes, ceux-ci ont l'intention de se surpasser et un programme vraiment fantastique a été mis sur pied pour que les spectateurs, venus de tous les points de la région, remportent un souvenir inoubliable de cette fête de l'air.

Tous les grands pilotes connus et aimés du public seront là : Finat et Knipping, recordman du monde de distance et de durée sur avions légers; Froissart, le grand spécialiste de l'acrobatie aérienne, gagnant des Prix de la Ville de Vincennes et Gnome et Rhône devant plus de 30 concurrents à la dernière Fête Aérienne de Vincennes; Rouyé, le spécialiste des grands voyages aériens, qui s'est classé premier des Français dans le concours international d'avions légers.

Enfin, la célèbre aviatrice Maryse Hilz que l'on a pu applaudir il y a deux ans et qui se consacre maintenant au pilotage, ne devait plus effectuer aucune acrobatie ou expérience de descente en parachute; exceptionnellement, répondant en cela aux nombreuses lettres qu'elle a reçues, elle a bien voulu accepter de faire une dernière fois sa sensationnelle exhibition d'une descente en parachute acrobatique de mille mètres. Ce sera un des clous de la journée, car rien que cette démonstration vaudrait le déplacement au Champ de Manœuvre.

La Société pour le Développement de l'Aviation, qui organise le Meeting avec le concours du Comité des Fêtes, voulant encore corser le programme, présentera pour la première fois dans la région un numéro de trapèze double exécuté par les réputés Marceau Mathieu et André Vassart et qui dépasse tout ce qui a été fait jusqu'à présent.

L'installation du terrain sera à la hauteur du programme; rien ne sera négligé pour que les spectateurs puissent, de quelque place qu'ils soient, suivre tous les détails de la Manifestation, et ce à des prix à la portée de toutes les bourses, puisque ceux-ci ont été fixés à 10 fr. pour les Enceintes Officielles; 8 fr. aux premières et 4 fr. à la Pelouse; les enfants au-dessous de 10 ans paieront 2 fr. 50 à toutes les places. Voitures 5 fr.

En préambule de la création de l'aéroclub : Programme de la fête aérienne de Juin 1929 se déroulant tous les 2 ans avec entre autre de la voltige, du trapèze aérien et de la chute libre...acrobatique

Cholet. LA FÊTE AÉRIENNE du Dimanche 2 Juin.

Nous rappelons que c'est le Dimanche 2 Juin, à 14 h. 30, qu'aura lieu au terrain de manœuvres la *Grande Fête Aérienne* organisée par la Société pour le développement de l'Aviation sous le patronage du Comité des Fêtes.

Au cours de l'après-midi, inauguration du monument Roland GARROS par M. Laurent Eynac, ministre de l'Air.

L'Aviation militaire viendra participer à la Fête en l'honneur de Roland GARROS. L'Aéro-Club de l'Ouest enverra également quelques avions.

Ajoutons à cela le programme des exhibitions classiques d'aviation, les audacieuses acrobaties et des nouvelles descentes en parachutes inédites à Cholet.

Le terrain ne possédant pas de hangar, les aviateurs arriveront seulement le Dimanche matin.

Prix des Places. — Pelouse 4 fr.; Premières, 8 fr.; Enceinte officielle, 10 fr.; Enfants, 2 fr. 50, à toutes les places. — Garage de voitures dans toutes catégories de places : 5 fr. par voiture.

SOIRÉE DE GALA AU MAIL.

Pour clôturer la journée d'Aviation, le Comité des Fêtes organise une représentation théâtrale en plein air, à 20 h. 30, au Jardin du Mail.

Le plus grand succès du théâtre de l'Apollo : **La Veuve Joyeuse**, opérette en 3 actes.

Avec le concours de : Mme Lucy Raymond, Chanteuse d'Opérettes modernes des Grands Théâtres de Paris, Royal d'Anvers, Toulouse et Bordeaux; M. de Lansac, Ténor de la Gaieté Lyrique; Mlle Gallois Brucker, des Variétés; Mme Blanche Monys, 1^{re} Desclauzas de la Gaieté; M. J. Monistrol, grand 1^{er} Comique de Casino de la Baule et des Grands Théâtres de Paris; M. E. Alexandre, Baryton du Casino de Nice, théâtre de Montréal; M. L. Valette, Trial du Casino d'Alger; Mme Enis, de l'Apollo; Mme Fixler, pianiste-accompagnateur du Conservatoire; Mmes Rondes, Cavalé, Spresens, Hortensia; MM. Colly, Duparc, Beauregard, Radier, Seguy, Roger. Orchestre et Choristes des Auditions Lyriques de Paris.

22 artistes engagés spécialement.

Spectacle de Famille pouvant être vu par tout le monde.

Prix des Places. — Orchestre, 12 fr.; Premières, 10 fr.; Secondes, 8 fr.; Troisièmes, 5 fr. — Location : 0 fr. 50 par place, chez le Concierge de l'Hôtel de Ville, à partir du mardi 28 mai, à midi.

PROGRAMME DES FÊTES.

Le programme Officiel complet des Fêtes d'Aviation donnant tous les détails ainsi que le programme de la Veuve Joyeuse, sera vendu sous le titre de : « *Cholet-Aviation* », au prix de 0 fr. 50 (édité par le Comité).

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))

26 Juin 1930. AÉRO-CLUB ROLLAND-GARROS DE CHOLET. But: propagande aéronautique. Siège social: 113, rue Nationale, Cholet (Maine-et-Loire).

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 GRANSON. 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, démentant à Akhou.</p> <p>Déclaration du 7 juin 1930. FÉDÉRATION DES ANCIENS COMBATTANTS DE L'UR DE R.É. But: défense des droits de ses adhérents. Siège social: chez M. Poinin, directeur d'école à Ars-en-Ré (Charente-Inférieure).</p> <p>Déclaration à la préfecture de la Loire du 7 juin 1930. UNION DES PÊCHERS 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'AGGLOM. 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 LIASON INTELLECTUELLE FRANCO-ALLEMANDE. But: rapprochement intellectuel franco-allemand. Siège social: 45, avenue Pasteur, Paris (5^e).</p> <p>Déclaration du 12 juin 1930. FOMATION AGRICULTO-COMMUN. 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. BASS de LA STATION THERMALE DE BARGOLLES-LE-ONNE. But: l'aménagement thermal et la propagande en faveur de la station. Siège social: office de renseignements à la gare de Bargolles (Orne).</p> <p>Déclaration du 14 juin 1930. SOCIÉTÉ DES CHASSEURS ET PROPRIÉTAIRES DE SAINT-LÉON-DE-CALAIS. But: resserrer les liens de camaraderie.</p>	<p>Déclaration à la sous-préfecture de Lannion du 17 juin 1930. CLUB SPORTIF à Pleslin-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-Choquel (Pas-de-Calais).</p> <p>Déclaration du 17 juin 1930. ASSOCIATION SPORTIVE COMMUNE LOIRAINNE D'ÉQUESTRE. 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 BROTHERS 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-TULZE. But: reboisement des terrains incultes de la région. Siège: mairie de Marey-sur-Tille (Côte-d'Or).</p> <p>Déclaration à la préfecture de la Loire du 18 juin 1930. SOCIÉTÉ SCOLAIRE, POSTSCOLAIRE ET AMICALE DE TIR L'ESPÉRANCE DE MONVILLEUR-BEAUCE (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-QUESSNOY. But: pratique des exercices physiques et notamment le football association. Siège: café Dosquesne (Alber), Louvignes-Quessnoy (Nord).</p> <p>19 juin 1930. SOCIÉTÉ CIVILE DES OUVRIERS DE LA SOCIÉTÉ DE PROCEDES 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 Hélier, Paris.</p> <p>19 juin 1930. ASSOCIATION DES VICTIMES DE LA GUERRE DE LONGBOUCHE ET THIBREY-DE-FRANCE. 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 Pésle).</p> <p>21 juin 1930. COMITÉ D'UNION RÉPUBLICAINE DU 8^e CANTON. Siège: à Marseille, 63, place Four-Laurès, local particulier. But: politique, excursionnisme et philanthropique.</p> <p>Déclaration du 23 juin 1930. LEUR DES PÈRES ET MÈRES DE FAMILLES DE CORNAILLES-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 Cornailles. Siège social: mairie de Cornailles-en-Parisis (Seine-et-Oise).</p> <p>23 juin 1930. AMICALE DES ANCIENS MARIÉS DE LA GUERRE 1914-1918 DE LA COMMUNE DE MEZEHAY. But: resserrer les liens de camaraderie et commémorer les morts pour la France. Siège: mairie de Mezehay (Seine).</p> <p>Déclaration à la préfecture de Niort du 23 juin 1930. COMITÉ DES PÈRES DE BRAILLE-SOUS-BRESSURE. 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 viticoles, commerciales, industrielles. Siège: cercle, 21, boulevard Esplanade, Montpelletier (Hérault).</p> <p>26 juin 1930. COMITÉ D'ACTION ET DE DÉFENSE DES INTÉRÊTS COMMUNAUX DE PONTAULT-COMMARAULT (Seine-et-Marne). But: études des améliorations et défense des intérêts communaux. Siège social: chez le président, 5, rue de Rassy, à Pontaault-Commarault (Seine-et-Marne).</p> <p>25 juin 1930. ASSOCIATION SPORTIVE TROYES ET SAINT-SAVISE. But: sports athlétiques, éducation physique. Siège: hôtel de Vauluisant, 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>	



Léon GUERINEAU



Photo présumée de Léon Guérineau

Décembre 1929, Création de la FNA (extrait de son historique)

La FFA a été créée le 7 décembre 1929 à PARIS sous le nom de Fédération Nationale Aéronautique (FNA).

Depuis sa création, la FNA est l'interlocuteur des pouvoirs publics pour tout ce qui touche à l'aviation légère, notamment pour l'attribution et la distribution des moyens d'Etat, des aides de toute nature.

Elle est très rapidement devenue l'organisme que l'on connaît aujourd'hui avec :

- un Président d'envergure : M. LAURENT EYNAC, ancien Ministre de l'Air, il devient dès 1933 Président de la FNA à la suite de Rodolphe SOREAU, premier Président.
- un Secrétaire Général efficace et puissant : Monsieur Henri CHOLLAT a mis en place la FNA dès 1930 avec un zèle inlassable, un très grand dévouement et une compétence indiscutable.

En 1933, la FNA est reconnue d'utilité publique.

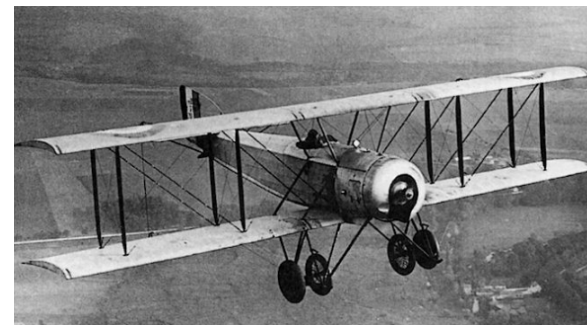
A cette époque (de fin 1936 à septembre 1939) les aéro-clubs et la FNA ont participé avec enthousiasme à cet effort de propagande vers l'aviation, sans toujours recueillir les fruits de leur dévouement.

Les premiers avions attribués en provenance de l'Armée de l'air furent des Hanriot HD 14.

Ensuite la société CAUDRON construisit le Caudron Luciole cheval de bataille de l'Aviation populaire, dont de nombreuses versions furent construites jusqu'en 1946.

Après 1945 la FFA reconstituée par décret a joué un rôle déterminant dans la renaissance de l'aviation légère en continuant à être le relais entre le gouvernement et les aéro-clubs. L'activité du SALS (Service de l'Aviation Légère et Sportive) reste dans la mémoire de tous ceux qui ont connu cette époque, et ceux qui ne l'ont pas vécue connaissent au moins les STAMPE qui ont permis le redémarrage des aéro-clubs.

En 1965, la FFA est à l'origine de la création de plusieurs fédérations autonomes : Fédération Française de Vol à Voile, Fédération Française de parachutisme, Fédération Française d'Aéromodélisme



Dans cette période, Le Breguet 19 T.F. *Super Bidon* plus connu sous son surnom de *Point d'Interrogation* avec à son bord Costes et Bellonte devinrent, en 1930, les premier à rejoindre New-York de Paris, franchissant l'Atlantique d'Est en Ouest en plus de 37 heures.



Articles sur la préparation du Meeting aérien du 12 Juillet 1931

CHOLET Grand Meeting d'Aviation

Du 12 Juillet

Quinze jours seulement nous séparant du meeting organisé par l'Aéro-Club Choletais Roland-Garros, meeting qui intéressera au plus haut point le public nombreux qui ne manquera pas de se presser ce jour-là sur l'aérodrome de la Papière.

Le public demande de plus en plus des attractions sensationnelles ; il voit tant de spectacles de toutes sortes que ses exigences deviennent de plus en plus grandes. L'Aéro-Club Choletais l'a tellement bien compris qu'il s'est attaché cette année le concours des « Ailes de France » qui amèneront à Cholet, le 12 juillet, leur équipe complète comprenant Le Moigne, Bailly, Detré, Catefin, l'aviatrice Maryse Bastié et le prestigieux trapéziste-parachutiste Perez.

Au récent meeting national de Vincennes, cinq acrobates de l'air tenaient l'affiche. Cholet aura deux de ceux-là le 12 juillet, en l'espèce : Le Moigne et Bailly.

Le Moigne, détenteur du record français d'altitude, est un « AS » du manche à balai. Il pilotera un puissant appareil qui lui permettra de se livrer à une voltige aérienne absolument foudroyante. Ses vols en crabe, ses départs et loopings sans toucher le manche, ses impressionnants renversements ont fait en France, à plusieurs endroits déjà, une sensation réelle sur les spectateurs. Ses numéros sont nouveaux, peu de villes encore ont eu l'occasion de les admirer ; les spectateurs du meeting de Cholet pourront donc profiter d'un spectacle presque inédit.

Bailly s'est rendu célèbre tout récemment par son raid fameux Paris-Saïgon en compagnie de Regniès. Il n'est pas seulement un aviateur de grandes randonnées, mais encore un de nos meilleurs acrobates français de l'époque. Courageux, il se dépense sans compter et le spectacle ne le coulera sans arrêt pendant trois heures.

Detré est un jeune, mais un jeune « qui se pose là » ; il se livrera, en compagnie de Le Moigne et Bailly, à d'intéressants vols acrobatiques. Récemment encore, à Saint-Raphaël, il fit excellente impression sur les spectateurs qui ovationnèrent l'auxiliaire précieux et jeune des deux grands « AS » dont nous venons de parler.

Catefin est un vieux et fin pilote ; il intéressera par la présentation des plus récents modèles de publicité aérienne. Sur sa puissante berline, il donnera les baptêmes de l'air ou... « les confirmations »... la veille, le jour même et le lendemain du meeting.

Quant à Maryse Bastié, il serait superflu aujourd'hui de donner ses titres de gloire, nous en reparlerons ultérieurement. C'est un nom bien français, c'est une des gloires du courage féminin qu'il nous sera bientôt donné d'applaudir.

Ces quelques mots ne sont pas le programme de la fête, et pourtant... la présence de ces « as » de l'aviation française, les preuves qu'ils ont maintenant données de leur haute valeur, cela seulement suffirait à amener à Cholet la foule des grands jours.

Les voisins de Vendée, des Deux-Sèvres, de Nantes et de toute la région savent qu'à Cholet, en matière de fêtes « on fait bien les choses ». Aussi, dès maintenant, nous les invitons de bon cœur, car nous savons qu'ils repartiront ravis.

Le Secrétariat général du Meeting d'Aviation fait savoir qu'il n'y aura le 12 juillet, que deux catégories de places, des premières et des secondes. A chaque enceinte, il y aura place pour un bar (vente exclusive de boissons) et une pâtisserie (vente exclusive de gâteaux, sandwiches). Marchands de cacahuètes et bahanes pourront également avoir des exclusivités moyennant des offres suffisantes.

Toutes les demandes devront être faites par écrit, sous pli cacheté, et les soumissions rendues avant le jeudi soir 2 juillet à 8 heures 30, dernier délai. Adresser les demandes à M. le Secrétaire Général du Meeting d'Aviation, Siège Social de l'Aéro-Club Choletais, 67, rue du Commerce, à Cholet.

Pour tous renseignements concernant le meeting, s'adresser au siège social, tous les jours, à partir du lundi 29 juin, de 12 h 30 à 14 h 30 (67, rue du Commerce, ou 133, rue Nationale — 1er étage — ancien local de la Chambre de Commerce).

LE GRAND MEETING D'AVIATION DU 12 JUILLET

L'Aéro-Club R. Garros.

L'Aéro-Club Choletais Roland Garros existe que depuis l'année dernière. C'est en effet au début de 1931, à l'instigation de M. Marcel Martin, vrai fondateur de la société, que celui-ci vit le jour.

Marcel Martin sut grouper un noyau de pilotes de réserve, d'aériens observateurs, de mécaniciens d'aviation et d'amateurs enthousiastes le bureau se constitua et la société, grâce aux subventions (industriels et de commerçants, par un rapide essor.

Mais, hélas, ses débuts ne furent pas exempts de deux accidents fâcheux et, récemment encore, dans une collision inévitable, le fondateur de l'Aéro-Club Choletais, Marcel Martin, trouva la mort en laissant un appareil tout neuf qu'il était heureux de piloter et qui devait lui servir de tombeau.

Les malheurs, ces débuts ne devaient pas abattre le courage des membres de la société ; au contraire, ayant fait preuve de grande activité, ils cherchèrent à entrer dans la voie des réalisations pratiques.

Mais tant de choses étaient nécessaires ! Il fallait un hangar, un poste de ravitaillement d'essence et d'huile, le téléphone, un aménagement et un loizage sérieux du terrain ; en un mot, il fallait une organisation moderne... C'est maintenant chose faite.

Grâce au bienveillant concours de la Municipalité et de la Chambre de Commerce, le terrain a été acheté et le hangar est construit, hangar métallique avec murs en maçonnerie, robuste, presque luxueux, qui fait admiration des aéro-clubs voisins.

Et en dernière heure, nous apprenons que le ministère de l'Air a désigné officiellement aux Ailes Choletaises, pour le concours de l'année, le capitaine Garros.

Le service de protection sera dirigé par M. le Capitaine de Gendarmerie Garros.

Le service de protection sera dirigé par M. le Capitaine de Gendarmerie Garros.

Le service de protection sera dirigé par M. le Capitaine de Gendarmerie Garros.

II. — Le Klem de notre sympathique recordman du monde en ligne droite Maryse Bastié.

III. — Le Caudron de Maryse Bastié, un élégant avion de tourisme qui a fait ses preuves.

IV. — Le Caudron 103 dernier modèle, à aile surbaissée.

V. — Deux Moth Morane de grand tourisme.

VI. — Un Farman 200, l'ainé d'un modèle qui fera sensation dans le public.

VII. — Le Morane 239, réputé dans le monde entier comme étant l'avion acrobatique par excellence.

VIII. — Le Gourdon Lescour 420 C. V. de notre sympathique homonyme Lemoigne.

Et enfin toute une escadrille d'avions de tourisme des plus récents modèles complétant cette belle présentation.

Celle-ci effectuée, chacun des pilotes saura apprécier le public par une gamme de manœuvres dignes de la plus haute école aérienne.

Présentation acrobatique de Le Folez.

Vol de Maryse Bastié.

Vol de Pérignon.

Descente de parachute de Perez. Chasse aux ballonnets.

Vol acrobatique de Detré.

Vol de démonstration par du Moutet.

Trappe de Perez.

Finale de Lemoigne dans ses créations acrobatiques.

Est-il besoin de dire ce que sont les premiers de l'air qui vont donner comme toujours, défendre la noble cause de l'aviation ?

1^{er} — D'un DETRÉ, jeune pilote

2^{es} — D'un BAILLY, noble mécanicien qui se consacre avec enthousiasme à la cause aérienne, grand voyageur amateur de raid et roi de l'avion.

3^e — D'un PEREZ, célèbre parachutiste qui sait enthousiasmer les foules avec son trappe et ses descentes en parachute démontant ainsi complètement le parachute peut être considéré comme la bouée de l'air.

Enfin, est-il besoin de renouveler dans l'esprit du public ce que seront les étonnantes démonstrations acrobatiques de P. LE MOIGNE ?

Son nom, sa combinaison blanche et le vrombissement de son moteur font à eux seuls tout un programme.

Notre Homme-Oiseau, étonnant d'audace et de maîtrise, se surpasse pour le grand public de Cholet.

Son passé de pilote de ligne (8.000 heures de vol, son record de hauteur, sa virtuosité, script en finale de cette fête sans précédent la plus belle des apothéoses.

1^{er} — Farman 100, dénommé « Gé-

2^{es} — D'un BAILLY, noble mécanicien qui se consacre avec enthousiasme à la cause aérienne, grand voyageur amateur de raid et roi de l'avion.

3^e — D'un PEREZ, célèbre parachutiste qui sait enthousiasmer les foules avec son trappe et ses descentes en parachute démontant ainsi complètement le parachute peut être considéré comme la bouée de l'air.

Enfin, est-il besoin de renouveler dans l'esprit du public ce que seront les étonnantes démonstrations acrobatiques de P. LE MOIGNE ?

Son nom, sa combinaison blanche et le vrombissement de son moteur font à eux seuls tout un programme.

Notre Homme-Oiseau, étonnant d'audace et de maîtrise, se surpasse pour le grand public de Cholet.

Son passé de pilote de ligne (8.000 heures de vol, son record de hauteur, sa virtuosité, script en finale de cette fête sans précédent la plus belle des apothéoses.

II. — Le Klem de notre sympathique recordman du monde en ligne droite Maryse Bastié.

III. — Le Caudron de Maryse Bastié, un élégant avion de tourisme qui a fait ses preuves.

IV. — Le Caudron 103 dernier modèle, à aile surbaissée.

V. — Deux Moth Morane de grand tourisme.

VI. — Un Farman 200, l'ainé d'un modèle qui fera sensation dans le public.

VII. — Le Morane 239, réputé dans le monde entier comme étant l'avion acrobatique par excellence.

VIII. — Le Gourdon Lescour 420 C. V. de notre sympathique homonyme Lemoigne.

Et enfin toute une escadrille d'avions de tourisme des plus récents modèles complétant cette belle présentation.

Celle-ci effectuée, chacun des pilotes saura apprécier le public par une gamme de manœuvres dignes de la plus haute école aérienne.

Présentation acrobatique de Le Folez.

Vol de Maryse Bastié.

Vol de Pérignon.

Descente de parachute de Perez. Chasse aux ballonnets.

Vol acrobatique de Detré.

Vol de démonstration par du Moutet.

Trappe de Perez.

Finale de Lemoigne dans ses créations acrobatiques.

Est-il besoin de dire ce que sont les premiers de l'air qui vont donner comme toujours, défendre la noble cause de l'aviation ?

1^{er} — D'un DETRÉ, jeune pilote

2^{es} — D'un BAILLY, noble mécanicien qui se consacre avec enthousiasme à la cause aérienne, grand voyageur amateur de raid et roi de l'avion.

3^e — D'un PEREZ, célèbre parachutiste qui sait enthousiasmer les foules avec son trappe et ses descentes en parachute démontant ainsi complètement le parachute peut être considéré comme la bouée de l'air.

Enfin, est-il besoin de renouveler dans l'esprit du public ce que seront les étonnantes démonstrations acrobatiques de P. LE MOIGNE ?

Son nom, sa combinaison blanche et le vrombissement de son moteur font à eux seuls tout un programme.

Notre Homme-Oiseau, étonnant d'audace et de maîtrise, se surpasse pour le grand public de Cholet.

Son passé de pilote de ligne (8.000 heures de vol, son record de hauteur, sa virtuosité, script en finale de cette fête sans précédent la plus belle des apothéoses.

1^{er} — Farman 100, dénommé « Gé-

2^{es} — D'un BAILLY, noble mécanicien qui se consacre avec enthousiasme à la cause aérienne, grand voyageur amateur de raid et roi de l'avion.

3^e — D'un PEREZ, célèbre parachutiste qui sait enthousiasmer les foules avec son trappe et ses descentes en parachute démontant ainsi complètement le parachute peut être considéré comme la bouée de l'air.

Enfin, est-il besoin de renouveler dans l'esprit du public ce que seront les étonnantes démonstrations acrobatiques de P. LE MOIGNE ?

Son nom, sa combinaison blanche et le vrombissement de son moteur font à eux seuls tout un programme.

Notre Homme-Oiseau, étonnant d'audace et de maîtrise, se surpasse pour le grand public de Cholet.

Son passé de pilote de ligne (8.000 heures de vol, son record de hauteur, sa virtuosité, script en finale de cette fête sans précédent la plus belle des apothéoses.

Le public assis sur l'herbe lors de la manifestation en 1931 (Archives municipales de Cholet)



Septembre 1931 : Baptême de l'air pendant la foire expo de Cholet avec le Chef Pilote Hervé de Monteclerc

Aéro-Club-Choletais Roland Garros

A l'occasion de la Foire-Exposition, les baptêmes de l'air seront donnés par le pilote-chef de l'aéro-club M. Hervé de Monteclerc.

Les amateurs d'une délicieuse promenade aérienne au-dessus de Cholet voudront bien prendre leurs tickets au stand de l'imprimerie Freulon, sur la promenade du Mail. De la Foire-Exposition au champ d'aviation, il sera mis une voiture automobile à la disposition du public. Se renseigner au même stand.

Les baptêmes seront donnés samedi et dimanche après-midi, à partir de 14 h. ; dimanche matin, à partir de 10 h. ; lundi, de 16 à 18 h.

Les personnes qui désireront se rendre directement sur le terrain se feront délivrer leur carte par le mécanicien de service.

Les avions utilisés dans cette décennie sur l'aérodrome et par l'Aéroclub Léon Guérineau étaient :

- F-AJLD Nieuport 21 N°7045
- F-AJOG Morane-Saulnier 60 Moth N°15
- F-ALSQ Caudron C.270 Luciole N°6585.19
- F-ALSU Potez 36.15 N°2702
- F-AMLD Potez 43.1 N°3381
- F-ANUX Potez 600 Sauterelle N°3873
- F-AOAO Potez 600 Sauterelle N°3931
- F-AOLZ Farman F.404 N°7484.3

3 avions du début de l'aéroclub devant le buffet gare (photo de 1936):

F-ALSU Potez 36.15 N°2702

F-ANUX Potez 600 Sauterelle N°3873

F-AOAO Potez 600 Sauterelle N°3931

F-ALSU	Potez 36.15	2702	F-ALSU OO-LSU F-ALSU	Aero Club de Picardie /Amiens >Marc Morizet /Chavignon (Aisne) >Robert Peitz /Tournan en Brie >OO-LSU >Aero Club Leon Guerineau /Cholet >Aero Club de l'Yonne /Auxerre	00.00.32	3072	Sold abroad 3.35 Restored 5.2.37 [CoR 5014]
--------	-------------	------	----------------------	--	----------	------	---



Le Caudron Luciole F-ALSQ utilisé était similaire à celui-ci appartenant à l'aéroclub de Nantes et effectuant les premiers atterrissages sur l'aérodrome de Château Bougon en Août 1932



F-ALSQ	Caudron C.270 Luciole	6585.19	F-ALSQ	Paul de Forges /Paris >Aero Club de l'Indre /Chateauroux >Raoul Lemaignan /Fontaine en Sologne (L&Cher) >Aero Club Leon Guerneau /Cholet >Aero Club Langrois /Rolampont	16.03.32	3097	
--------	-----------------------	---------	--------	---	----------	------	--

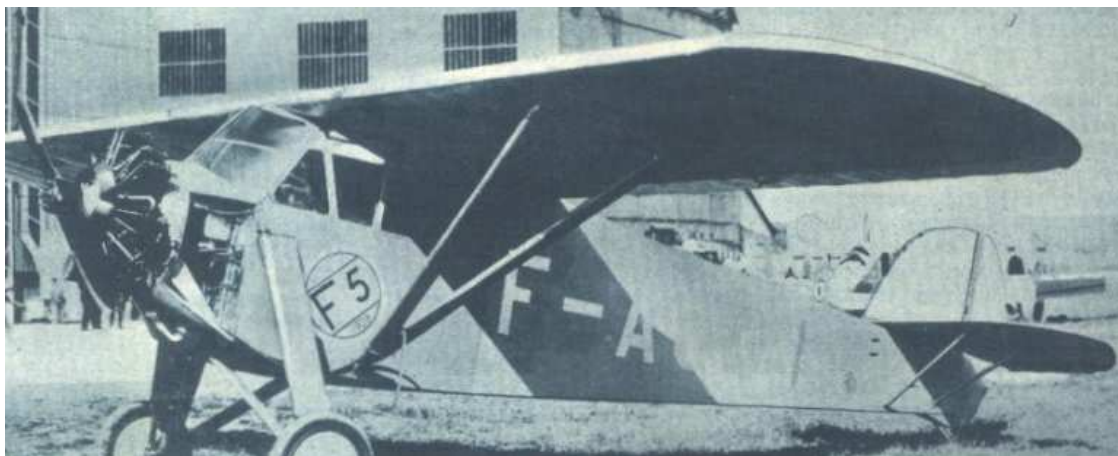
Le Nieuport 21 F-AJLD de l'aéroclub était similaire à celui-ci



Le Morane-Saulnier 60 Moth F-AJOG de l'aéroclub était similaire à celui-ci



Le Potez 36-15 F-ALSU de l'aéroclub était similaire à celui-ci (on le voit ici sur une carte postale en 1935)



Le Potez 43-1 F-AMLD de l'aéroclub était similaire à celui-ci



Les Potez 600 Sauterelle F-ANUX et F-AOAO de l'aéroclub étaient similaires à celui-ci



Le Farman F-404 F-AOLZ de l'aéroclub était similaire à celui-ci (on le voit ici sur une carte postale en 1935)



10 Juin 1931, le drame

Marcel MARTIN , un des fondateurs de l'Aéroclub succomba à un accident d'avion à Avrillé - Angers (extraits d'articles de Juillet 1931)

L'Aéro-Club H. Garros.

L'Aéro-Club Choletais Roland Garros n'existe que depuis l'année dernière. C'est en effet au début de 1931, à l'instigation de M. Marcel Martin, vrai fondateur de la société, que celle-ci vit le jour.

Marcel Martin sut grouper un noyau de pilotes de réserve, d'anciens observateurs, de mécaniciens d'aviation et d'amateurs enthousiastes : le bureau se constitua et la société, grâce aux subventions d'industriels et de commerçants, prit un rapide essor.

Mais, hélas, ses débuts furent pénibles : deux appareils furent détruits par des accidents stupides et, récemment encore, dans une collision inexplicable, le fondateur de l'Aéro-Club Choletais, Marcel Martin, trouva la mort en brisant un appareil tout neuf qu'il était heureux de piloter et qui devait lui servir de tombeau.

Ces malheurs, ces déboires ne devaient pas abattre le courage des membres de la société ; au contraire, ayant fait preuve de grande activité, ils cherchèrent à entrer dans la voie des réalisations pratiques.

Le pilote Martin de notre Aéro-Club se tue au camp d'Avrillé

Un accident mortel, qui a provoqué une vive émotion dans notre ville, dès qu'il y fut connu, s'est produit mercredi soir, vers 19 heures, au camp d'Avrillé.

M. Martin, représentant de commerce à Cholet, rue de la Caillière, mutilé de guerre et membre actif de notre Aéro-Club, effectuait un vol au-dessus du camp au même moment qu'un jeune élève de l'école qui pilotait seul depuis une douzaine de jours.

Soudain, par suite de circonstances mal définies, les deux appareils entrèrent en collision et vinrent s'écraser sur le sol, à 30 mètres l'un de l'autre.

Tout le monde au camp accourut sur les lieux de l'accident.

Le jeune élève pilote fut dégagé de son appareil sans aucune blessure, ayant seulement ressenti une forte commotion dont il se remit d'ailleurs très vite.

Il n'en était malheureusement pas de même de M. Martin qui gisait sous les débris de son appareil. A grand-peine, on put le dégager. Il avait la cuisse gauche fracturée et la tête écrasée.

M. le docteur Hébert, mandé en toute hâte, vint aussitôt sur les lieux.

En même temps, on prévenait la voiture-ambulance des pompiers ; elle vint prendre au camp le malheureux pilote pour le conduire à l'Hôpital, mais il expira en cours de route.

Il était âgé de 37 ans. Ses obsèques eurent lieu à Cholet hier vendredi.

En cette douloureuse circonstance, nous adressons à Mme Martin, à ses enfants et à toute la famille, l'expression de nos bien vives condoléances.

26 Mars 1932, encore un 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 Montecler, 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 Montecler 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.



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

26 Mars 1932, l'article de l'Intérêt Public (1/3)

L'INTÉRÊT PUBLIC de Cholet, du 2 Avril 1932

L'avion de M. Léon Guérineau s'écrase dans un champ près de St-Etienne-de-Montluc Les deux occupants sont tués sur le coup

Samedi dernier, à la fin de la matinée, une tragique nouvelle se répandait, comme une traînée de poudre, dans notre ville. Y jetant la consternation : deux de nos compatriotes, MM. Léon Guérineau et Hervé de Montclerc venaient d'être victimes d'un terrible accident d'aviation où l'un et l'autre avaient trouvé la mort.

On se refusa, tout d'abord, à croire à une pareille catastrophe ; mais celle-ci, hélas ! ne tarda pas à être confirmée, dans toute sa brutalité, ne laissant plus aucun espoir.

Lorsque l'accident s'est produit, les deux aviateurs revenaient de La Baule où ils étaient allés, la veille, rejoindre la famille de M. Léon Guérineau : sa jeune femme, ainsi que Mme Morellet, sa sœur, et M. Morellet, sous-préfet de Mayenne, son beau-frère.

Voulant rentrer samedi passer quelques heures à Cholet où ses affaires le rappelaient, M. Guérineau, accompagné de son ami, M. de Montclerc, quitta La Baule vers 7 h. 30 du matin, malgré le mauvais temps.

Trois quarts d'heure plus tard, près de St-Etienne-de-Montluc (Loire-Inférieure), à 18 kilomètres de Nantes, au lieu dit : Pont de Pierre, le Potez 36, le bel oiseau blanc que, si souvent, nos compatriotes avaient vu évoluer gracieusement au-dessus de la ville, s'écrasait brutalement sur le sol.

Un cultivateur, M. Châtellier, dont la ferme se trouve en bordure de la route nationale, fut témoin de la chute :

— Je venais, à-t-il dit, de voir passer l'avion qui volait assez bas et je l'avais quitté des yeux car il s'en allait vers Nantes, quand j'entendis brusquement une très forte explosion ; je crus même que c'était le moteur de l'auto de mon voisin qui sautait... Mais je vis aussitôt l'avion descendre, faire demi-tour, revenir vers moi, baisser, baisser encore comme s'il voulait atterrir, puis tout à coup piquer du nez alors qu'il n'était plus qu'à une vingtaine de mètres du sol et j'entendis le fracas de l'accident... j'ai couru, mais les malheureux, demeurés à leur place, avaient été tués sur le coup... Il n'y avait plus rien à faire pour eux... Au pied de la haie, brisés en miettes, se trouvaient l'appareil : la queue et la carlingue s'étaient détachées sous le choc terrible, avaient basculé par-dessus les plans et le moteur ; de la carlingue, il ne restait rien qu'une armature d'aluminium informe ; les ailes étaient brisées et les nervures saillaient hors des plans déchirés.

Les deux cadavres furent étendus côte à côte, l'un sur un tronçon d'aile, l'autre sur les coussins de la carlingue ; les membres étaient brisés ; fractures ouvertes aux épaules, aux genoux, aux cuisses ; tous deux portaient des plaies à la tête.

neau trouvait encore à employer sa débordante activité dans le domaine du sport, qu'il aimait tant. Pour l'Aéro-Club Roland Garros dont il était président, pour le Club Olympique Choletais dont il était président d'honneur après en avoir été longtemps président, sa disparition est une lourde perte.

Sa vive intelligence, sa cordialité, la simplicité de son accueil lui valaient de très nombreuses sympathies.

Fils du Comte de Montclerc, maire de la Chaussaire et conseiller d'arrondissement de Montrevaull, le Comte Hervé de Montclerc était âgé de 25 ans. Il demeurait chez ses parents à la Forêt, au Gésé (M.-et-L.). Lui aussi avait servi dans l'aviation ; à sa sortie du régiment, il avait mis ses qualités de pilote éprouvé à la disposition du jeune Club Garros.

L'an dernier, il s'était classé honorablement dans le tour de France pour avions de tourisme et était sorti 1^{er} premier dans une épreuve à Angers.

Beau-frère de M. Etienne Richard, il était également bien connu des Choletais qui souvent, le croisaient en ville, revêtu de la combinaison et coiffé du casque d'aviateur.

L'examen de l'appareil

L'expertise de M. l'ingénieur technique du port aérien de Villeneuve-Orly a confirmé que le « Potez-36 », après avoir décrit un virage sur l'aile gauche très violent, a eu une perte de vitesse telle qu'il a pu reprendre de la hauteur tant cette manoeuvre l'avait rapproché du sol.

Il est probable que le mauvais temps a empêché le pilote de se rendre compte qu'il était si près du sol au moment où il commençait sa manoeuvre de virage.

La garde qui avait été laissée auprès de l'appareil a été relevée après les constatations de l'ingénieur-expert.

Les obsèques de M. Léon Guérineau

Une foule innombrable assista aux obsèques de M. Léon Guérineau, célébrées mardi matin à l'église Saint-Pierre. Le char funèbre disparaissait sous un dôme magnifique de gerbes et de couronnes parmi lesquelles nous avons relevé les inscriptions : « Ses Amis de l'Aviation d'Angers », « La Ligue aéronautique de Saumur », « Le Conseil municipal de Cholet », « La Société de tir la Mouche », « Les Anciens Elèves du Collège et de l'École primaire supérieure », « Offert par un groupe d'amis », « Le Cercle des Néo-républicains », « L'Aéro-Club de l'Ouest », « Le Personnel des Etablissements Guérineau », « L'Aéro-Club choletais à son président et ami », « Le Club Olympique choletais à son bienfaiteur », « Les Enfants de Cholet », « Le Conseil d'Administration de la Société Kin-Sam ».

Précédant le char funèbre, un groupe de jeunes gens, tous de bonne tenue et de belle allure, portaient des couronnes et des couronnes de fleurs.

vigueur et heureux de vivre, qu'il n'est pas de paroles qui puissent traduire les sentiments que je ressens et qui soient susceptibles d'apporter à ceux qui pleurent la moindre consolation.

Mais, sur cette tombe où aboutit, en pleine envolée, tant de jeunesse et tant d'espoirs et autour de laquelle, dans une même pensée qui fait un magnifique et poignant cortège à la douleur de sa chère famille, si cruellement éprouvée, se mêlent tous ceux qui le connaissent. J'en ai apprécié et aimé, j'ai tenu à apporter un suprême hommage à Léon Guérineau.

Ce n'est pas ici, sans doute, dans cette ville où l'estime, la considération et l'amitié l'entouraient, où il assumait, aux côtés de son père, justement fier de lui, ses obligations de chef d'industrie, avec autant de compréhensive intelligence que de volonté raisonnée, où, avec une acuité, un cœur et un entrain sans pareils, il mettait son goût du sport et son talent d'organisateur au service de toutes les Sociétés locales, dont il était l'animateur aimé et dévoué ; ce n'est pas ici, hélas ! que l'on peut se souvenir de son caractère, de la loyauté de ses pensées, et de ses actes, à sa fidélité à ses amis, ainsi qu'à son splendide courage qui lui faisait mépriser, trop peut-être, le danger ?

Comment ne pas pleurer, avec sa famille, frappée brusquement en plein cœur, par la mort de ce jeune homme, et faire pour la vie n'avait que des sourires et qui, avec autant de cran que d'élégance, se plaisait à réaliser, d'une âme vigoureuse et d'un cœur enthousiaste, ses aspirations ?

Sportif, athlétique, bouillonnant de vie, Léon Guérineau pouvait être justement considéré comme une force ; il était certainement un exemple, et pour preuve, non seulement le développement que, grâce à lui, grâce à ses initiatives heureuses, les sports ont pris à Cholet mais encore l'état d'âme nouveau qu'il avait su créer dans de nombreux éléments de la jeunesse locale, tant il est vrai qu'une volonté ferme au service du sentiment profond du devoir à accomplir ne reste pas sans écho.

Son devoir, il l'avait rempli sans réserve durant la grande guerre, pendant laquelle ses goûts personnels, allés à un courage sans défaillance que sanctionnèrent la Croix de la Légion d'honneur et la croix de guerre, le poussaient vers l'aviation où, en qualité d'observateur, il brava mille dangers.

Homme de progrès, dédaigneux de la routine en même temps que convaincu de l'importance présente et pour son pays le développement de l'aviation, il donna une fois de plus l'exemple. Non content de développer par une propagande verbale la curiosité et le goût de l'aviation dans la ville et d'être le créateur et l'animateur du terrain Roland Garros et de l'Aéro-Club de Cholet, il devint un pilote émérite, donnant ainsi à tous la démonstration de sa foi dans l'aviation, réalité trop proche encore, hélas, du rêve !

Puis, brusquement, alors que les tendres pensées qui l'entouraient semblaient fondre à la flamme de son enthousiasme et de sa maîtrise, ce fut le drame atroce et retour, par un matin brumeux et torride, comme jamais l'été n'en avait surpris d'être chers, la chute inexpliquée, la mort implacable, surprenante en pleine force et en pleine envolée une existence cependant promise aux plus heureuses destinées.

La mort de Léon Guérineau, pleuré par tant d'amis, brisa du même coup un cœur aimant tout rayonnant de jeunesse et de grâce, en même temps qu'elle tenta douloureusement une sœur et un beau-frère affectueux et qu'elle frappa

vous dise, en toute sincérité de cœur, la grande et affectueuse émotion dont nous vous entourons, la part que je prends à votre douleur, dont je mesure toute l'étendue.

Adieu, mon cher Léon Guérineau, nous garderons pieusement votre mémoire qui survit Cholet d'une gloire nouvelle.

M. Decelle, premier adjoint parla au nom de la Municipalité :

DISCOURS DE M. DECELLE

Au nom de la municipalité et de la population de Cholet, je viens adresser à Léon Guérineau un suprême adieu.

Ce n'est pas sans une profonde émotion et sans un sentiment que la terrible nouvelle se répandit samedi dans la ville de Cholet, apprenant la mort tragique de nos deux aviateurs.

Léon Guérineau, bien que jeune, était une figure choletaise connue et appréciée pour son affabilité, son entrain, son esprit d'organisation et de décision, son courage, son élan et sa hardiesse. Il a été, à Cholet, comme sportif, la ville de Cholet fait une grande perte, car ce fut grâce à lui que de nombreuses sociétés ont vu leur existence et leur développement s'affirmer si rapidement.

Tous savent quel collaborateur précieux il était pour son père, car travaillant entrepreneur, surmontant les difficultés malgré les fatigues, il avait le cœur de faire prospérer son industrie.

Ses camarades de collège, ses compagnons de sport vous diront combien ils l'estimaient.

La foule qui, aujourd'hui, se presse autour de cette tombe est une preuve de l'estime dont il jouissait à Cholet.

Publiés ces deux images, adoucir la grande douleur de Madame Léon Guérineau et de sa famille, qui tous fondaient tant d'espoir sur leur cher disparu.

Celui revoyant les sympathiques condoléances du conseil municipal et de la population choletaise.

Mon cher Léon, adieu.

M. Arnault, secrétaire de l'Aéro-Club Roland-Garros, dit la douleur de ce groupement :

DISCOURS DE M. ARNAULT

Monsieur le Maire, Messieurs, Messieurs,

Au nom de l'Aéro-Club Roland Garros de Cholet, durement et douloureusement éprouvé aujourd'hui, j'ai la douloureuse mission et le pieux devoir de venir porter sur cette tombe un dernier adieu à celui qui la mort vient de ravir brutalement à l'affection des siens et à l'amitié de tous.

C'est à notre cher président Léon Guérineau, que notre jeune société doit la vie ; mais, ce n'est pas d'hier seulement que son tempérament sportif était attiré vers l'aviation. Nous pouvons rappeler de nombreux souvenirs datant des premiers mois de la guerre 1914, où, jeunes gens enthousiastes, nous cherchions une place dans l'armée aérienne. Nous servions aux bureaux, aux formations, aux éliminatoires français, belge et de quelques semaines d'attente où d'espoir nous approprions d'être appelés à l'armée.

Notre jeunesse supportait vaillamment. Et nous rêvions toujours d'escalader le ciel, portés sur les minces oiseaux de bois et de bois.

Un jour cependant, dans une des premières décisions coutumières à notre cher disparu et aux caractéristiques de son esprit, il s'engagea dans l'aviation où il gagna rapidement le grade de sous-lieutenant. Je garde précieusement le témoignage de certains camarades qui furent sous ses ordres et que, par son affabilité et son entrain, il avait su attirer dans le plus affectueux dévouement. Ce fut comme officier-observateur qu'il vint bientôt nous rejoindre dans cette aviation que nous avions si vaillamment lutté de nombreuses citations que consacra cette fleur faite d'or, d'émail, de verdure et de sang épinglée

S'abritait cette élégante silhouette sportive, cette physionomie ouverte et souriante, cette main toujours tendue.

Depuis quelques années, Léon Guérineau avait succédé à son père à la présidence d'honneur du C.O.C. C'était un homme d'action. Sous son impulsion et grâce à sa générosité sans bornes, le modeste groupement était devenu un club de 1^{er} ordre classé en division d'honneur de la Ligue Régionale et dont il était justement fier.

Il avait doté d'un magnifique stade, auquel, par modestie, il refusa de donner son nom pour y substituer celui d'un capitaine d'équipe tombé au champ d'honneur pendant la grande guerre. Il nous montrait ainsi combien il possédait le culte du souvenir ; nous saurons conserver le sien.

Ce n'est pas sans inquiétude, connaissant son goût de l'aventure, son accès au danger, que nous l'avions vu s'enthousiasmer pour l'aviation. Car, si l'on convient avec complaisance que la science et le progrès doivent avoir leurs martyrs, quelle n'est pas notre révolte quand la jeunesse se fait dans nos rangs, parmi les meilleurs !

Nous mesurons toute l'étendue de la perte que nous faisons en la personne de notre jeune président d'honneur et c'est avec une reconnaissance infinie que nous fleurirons cette tombe, hélas si prématurément ouverte, aux couleurs bleu et rouge du Club Olympique Choletais.

Nous nous inclinons respectueusement devant cette grande famille si cruellement éprouvée et nous lui disons : il n'est pas en notre pouvoir d'atténuer votre douleur, nous ne pouvons que la partager.

M. Balavoine apporta le dernier salut du personnel des Etablissements Guérineau.

DISCOURS DE M. BALAVOINE

Au nom du personnel des Etablissements Guérineau, j'ai le pénible devoir d'adresser un dernier adieu à celui qui fut M. Léon Guérineau.

C'est avec la plus profonde consternation que nous avons appris la nouvelle du terrible accident qui devait lui coûter la vie.

Notre Monsieur Guérineau père, Monsieur Léon faisait partie de ces chefs d'industrie à idées neuves qui considèrent leur personnel, non comme des salariés, mais comme des collaborateurs ; sa puissance de travail était pour nous un exemple de tous les jours, sa bonté légendaire et son entière confiance en l'autorité faisaient de lui l'âme de la grande famille que compose tout le personnel des Etablissements Guérineau.

Nous tous qui l'avons connu et aimé, savons mieux que quiconque la perte irréparable que nous subissons.

Nous nous inclinons respectueusement devant la grande douleur de Madame Léon Guérineau, de Madame et Monsieur Guérineau, de Madame et Monsieur Morellet et de tous ses proches et nous vous disons, cher Monsieur Léon, Adieu ! Adieu !

M. Soulard, président de l'Amicale des anciens élèves du collège et de l'E. P. S., parla le dernier :

DISCOURS DE M. SOULARD

Ce qu'à de plus précieux une véritable amitié, ce qui est le meilleur dans une grande affection, je voudrais l'appeler ici au nom de ses anciens camarades. En lui nous perdions une nature d'exception ; il avait reçu des dons extraordinaires d'intelligence, de jugement et d'esprit. Mais, pourtant, ce qu'il avait de meilleur en lui c'était le cœur.

Aucune générosité ne lui coûtait. Nul plus que lui n'appréciait le plaisir de rendre heureux, surtout lorsqu'il pouvait évanouir les désirs qu'il sentait autour de lui. Dans tous les milieux il avait gagné cette sympathie que de multiples sympathies, de grandes et sincères affections. Comment, du reste, ne se seraient-elles pas attachées à ceux qui le connaissaient, en charmeur

26 Mars 1932, l'article de l'Interêt Public (2/3)

Spectacle tragique et que contem- plaient, hébétés par la rapidité de la catastrophe, les habitants des fermes d'alentour tandis que, sur la grande route toute proche, les autos, en trombe, file ininterrompue, roulaient vers les plages de la Côte d'Amour, en cette veille de Pâques...

Ce furent les gendarmes de Saint-Etienne-de-Montluc qui, prévenus, dé- gagèrent les corps des sinistres dé- cédés; puis une auto, réquisition- née par tout le monde, vers 11 heures, dans la grande salle, de la mairie où les religieuses de l'hô- pital firent la toilette funèbre avant que n'arrivent les malheureux pa- rents des deux victimes.

M. Vieillescazes, secrétaire général de la préfecture de Nantes et ancien sous-préfet de Cholet, s'était chargé d'avertir M. Musso, sous-préfet, qui eut la douloureuse mission d'infor- mer les deux familles.

Dans la nuit de samedi à diman- che, les Pompes Funèbres de Nan- tes transporteront à Cholet et à Gesté les corps des deux aviateurs.

M. Louis Maufra, secrétaire général de l'Aéro-Club de l'Atlantique, arrivé un des premiers sur les lieux de l'ac- cident, ayant interrogé les témoins examinés les restes de l'appareil et profondément bouleversé par la dramatique mort des deux avia- teurs qu'il connaissait personnelle- ment, a pu établir les circonstances probables de l'accident :

— Panne de moteur, a-t-il déclaré, c'est certainement là qu'il faut voir la cause initiale. Le moteur, qui « ba- fouille » depuis déjà quelques minu- tes, ne veut pas reprendre; Hervé de Montelecr comprend qu'il faut atter- rir. Devant, à droite, à gauche, les bois que vous apercevez. Il fait dé- mi-tour; à courte distance devant lui, il voit la prairie, cette prairie, si- tuée derrière la haie; avant la haie, c'est un champ de choux avec des sillons... Il faut franchir la haie... Mais l'appareil, dont le moteur ne marche plus du tout, baisse, baisse toujours; il est au ras du sol pres- que; le pilote cherche à prolonger sa glissade, il lui faut gagner quel- ques mètres à peine... Passé la haie, c'est la prairie... Mais la fatale der- rière de vitesse. L'appareil s'engage sur le nez... c'est fini... la chute comme une pierre... l'écrasement au sol, au pied même de la haie... les malheu- reux...

Cet accident a causé dans notre cité une émotion d'autant plus vive que les deux victimes y étaient unani- mement connues et estimées.

Fils de M. Alexis Guérineau, maire de Cholet, M. Léon Guérineau était âgé de 35 ans. Lieutenant de réserve, il avait gagné sa vie dans la guerre, offi- cier observateur dans l'aviation et y avait gagné plusieurs citations, en dernier lieu la croix de la Légion d'honneur. Les Choletais n'ont pas oublié l'article, paru dans le dernier Bulletin de la Société des Beau- x-Anglais, où, si simplement, Léon Gué- rineau rappelait quelques souvenirs de ces heures tragiques et où ceux qui ne le connaissaient pas devinaient son cran, son intrépidité, son mépris du danger.

Il y a dix-huit mois environ, il avait passé son brevet de pilote et avait fait l'acquisition de son appareil.

Auxiliaire précieux de son père dans son importante affaire indus- trielle de fabrication de jouets et de voitures d'enfants, M. Léon Guéri-

neau portait encore d'admirables fleurs naturelles offertes par les innombrables amis et obligés du regretté dé- funt.

Le deuil était conduit par M. Gué- rineau, maire de la ville de Cholet, chevalier de la Légion d'honneur, son père; M. Morelet, sous-préfet de Mayenne et Mme, ses frère et soeur; M. et Mme Pierre Vidal, de Paris, ses beaux-parents et la famille. De chaque côté du char funèbre, marchait une garde d'honneur com- posée de MM. Jean Souillard, Jean de Guigné, René Decelle, Marcel Chail- lou, docteur Robert Perrin, François Raimbaull, Etienne Richard, Aimé Malater, Jean Dezon, Louis Quarehe, Mitri Kiria, Pierre Philibert, Pierre Maury, Georges Cheyron, Verlet et Kaufmann.

Immédiatement derrière le char suivaient M. Iluy, directeur du per- sonnel des Etablissements Guérineau, qui portait sur son cousin les dé- corations du glorieux mort; la Croix de la Légion d'honneur et la Croix de Guerre; deux employés portant la couronne offerte par le personnel des Etablissements Guérineau; deux membres du Club Olympique Choletais, celle offerte par cette so- ciété à son président d'honneur.

Dus défilent au cortège les membres de l'Aéro-Club Roland- Garros, le Club Olympique Choletais et l'Association des Anciens Elèves du Collège.

Parmi les personnalités présentes, nous avons remarqué: MM. Monchet préfet, de Maine-et-Loire, Anatole Manoeuvre et E. Bourin, sénateurs; de Poligné, député; Musso, sous- préfet de Cholet; Vieillescazes, se- crétaire général de la Préfecture de la Loire-Inférieure, ancien sous-pré- fet de Cholet; Picosson, secrétaire de la sous-préfecture de Cholet; L. Frémy, président de la commission départementale; Gesbron Lavau, conseiller général; comte de Montele- cr, de Gontaut-Biron, Anatole Ri- chard et Calixte Humeau, conseillers d'arrondissement; Gileux, comman- dant d'armes de la place de Cholet; Mahé, commandant les services de gendarmerie de Maine-et-Loire; le capitaine Garat, commandant la gen- darmerie de Cholet; capitaine Fur- geot, directeur de l'Instruction phy- sique en Maine-et-Loire; Gasnier du Fresne, délégué de l'Union Nationale des officiers de réserve de l'armée de l'Air; et président de l'Aéro-Club

de Nantes. Le Conseil municipal au complet; des délégations de nom- breuses sociétés et tout ce que Cholet compte comme personnalités.

Au cimetière, sous la pluie qui, maintenant, tombait, plusieurs dis- cours furent prononcés.

DISCOURS DE M. LE PREFET

Messieurs, Messieurs,

Par un douloureux privilège que je dois moins à ma fonction qu'aux rela- tions d'estime et d'amitié qui m'unissent à M. le Maire de Cholet, ainsi qu'à la vieille et très solide affection qui me lie à son genre, mon cher collègue Morelet, sous-préfet de Mayenne, je viens sim- plement, mais avec une émotion intense, apporter ici l'expression de la cruelle stupeur et des regrets unanimes qu'a provoqués non seulement à Cholet, mais dans le département tout entier, la fin tragique de Léon Guérineau.

Je sens bien pourtant, devant le coup de deuil aussi brutal et aussi injuste que celui de France d'une même nuit, hélas et dramatique, deux jeunes hom- mes, deux amis, hier encore pleins de

beau-race attentions et que cette trappe avec une injuste cruauté un père et une mère qui l'adoraient et devant l'immense chagrin desquels je m'incline respectueu- sement.

Puisse l'unanimité émue d'un hom- mage et des regrets offerts à celui qu'ils pleurent et dont le souvenir res- tait dans le cœur de tous qui l'ont connu, être un apaisement à leur inen- surable douleur.

Puis M. Anatole Manoeuvre, séna- teur :

DISCOURS DE M. MANOEUVRE

Messieurs, Messieurs,

Il y a huit jours, dans sa séance du 21 mars, la Chambre de Commerce de l'Arrondissement de Cholet envisageait la création d'un aéroport sur le terrain de la Prairie.

Tous, nous étions alors la même pen- sée, en serait l'animateur.

Cette seule pensée nous donnait con- fiance dans la réussite du projet. On le savait, nous l'avions vu, n'avait-il pas fait ses preuves ?

Séant au terrain de sa géné- reuse ardeur, il s'était engagé au début de la guerre. Aviateur, il était venu avec une maîtrise de belles citations et la Légion d'honneur.

Admirablement doué, il secondait son père dans l'administration de son indus- trie, nouvelle à Cholet, qu'ils avaient créé ensemble et qui, sous leur direc- tion avisée prit un magnifique essor.

Dependant ces occupations industrielles n'avaient pas réussi à absorber l'éton- nante activité de Léon Guérineau.

Il aimait les sports, les pratiquait tous, et l'aviation le passionnait.

Président-fondateur de l'Aéro-Club Ro- land-Garros, il avait acheté, il y a deux ans, un avion.

Il était audacieux par plaisir, par tem- pérément, mais son principal but était de développer le goût de l'aviation.

Lui qui avait fait si magnifiquement son devoir pendant la guerre, semblait trouver là un moyen de servir encore la Patrie, pendant la paix.

Il savait par expérience ce que c'est la pratique de l'outil qui permet de re- chercher et d'en trouver le perfection- nement, et Léon Guérineau avait une foi ardente dans l'avenir du transport aérien.

Ce nouveau mode de locomotion eudenit d'ailleurs avec son caractère enthou- siaste et de décision à la fois rapide et raisonné.

Il appartenait à cette génération de ces tout jeunes gens qui, partis à la guerre avant d'être des hommes, ont gardé l'impression de cette rare école et qui défient volontiers le danger.

D'une rare culture, l'esprit toujours en éveil, il s'adressait à tout ce qui est progrès.

Helas ! le progrès a ses martyrs.

On dirait que la nature ne veut livrer ses secrets qu'aux élus. Et si riche qu'il soit, le livre héroïque des aviateurs n'est pas fermé.

Léon Guérineau et Hervé de Montelecr sont venus samedi et ceire leur page glorieuse.

Leurs noms seront désormais symboli- ques de courage et confiance dans la conquête de l'Air.

Note devons de reconnaissance envers eux est de leur promettre de ne pas laisser éteindre, dans le deuil, le grand idéal qui les animait.

Puisse leur exemple provoquer dans la jeunesse ces clans de générosité, cette jeunesse et constante énergie nécessaire à la poursuite du progrès, de la civilisation humaine.

Empré dans votre cher époux, dans votre fils cheri, dans un frère si plein d'entraîn et de charmes, je ne chercherai pas, Messieurs, à vous dire de vaines paroles de condoléances.

Permettez-moi seulement au nom de la Chambre de Commerce, d'incliner, devant votre peine immense, les hommages d'un profond respect.

Mon cher maire, mon bien cher ami, ma dernière parole va vers vous ; qu'elle

sur sa dévouille, la croix de la Légion d'honneur.

Orné, à quelque dix ans de là, l'Aéro- Club Choletais fut fondé c'est à lui, si enthousiaste et si dévoué, que la pré- sence fut naturellement dévolue. Il est difficile à une société aussi jeune que la nôtre d'acquiescer en aussi peu de mois, autant de peines et de deuils. Dans la voie que nous suivons, plus ratobuse et plus abrupte encore que les chemins aux sombres granits de notre pays, la pré- sence de notre regretté président, son re- gard, son sourire, son esprit cultivé, sa vision nette des choses, et par-dessus tout, son affabilité et son amitié éme et toujours sensible, apportaient à nos travaux comme un coin du ciel bleu de ce toit inappréciable élargi de nos horizons sentencieux, une lumière réjouissant abou- damment vie et force.

Sans se lasser, devant les déboires suc- cessifs et les difficultés accumulées, il nous soutint, nous encouragea, nous entraîna à l'organisation de notre club, à l'achat d'appareils, à la construction d'un vaste hangar, à la préparation de mee- tings de démonstration, enfin à la cons- cration officielle de nos efforts.

Aussi quelle émotion et quelle joie fu- rent les siennes au reçu des réponses favorables de la municipalité de l'Air !

Ainsi, nous marchions à ses côtés vers des réalisations prochaines inespérées.

Grand animateur, il avait voulu donner lui-même l'exemple et, fréquemment, dans le ciel choletais apparaissaient les ombres blanches du « Potez-30 » tournoyant au- dessus de nos demeures, ou bien l'empor- tant en compagnie de notre ami regret- té, le fin pilote Hervé de Montelecr tom- bé avec lui, vers ce séjour enchanteur de La Baule, où il trouvait distractions et dérivatifs aux côtés du travail quoti- dien.

Partout, Léon Guérineau était apprécié pour sa simplicité, son allant et son ama- bilité. Nul ne s'adressait en vain à lui, et combien sont nombreux ceux qu'il at- timal à obliger. Ceux mêmes qui n'eurent que de simples et rapides relations avec lui étaient séduits et charmés par son bon- ne humeur.

L'hommage fraternel que nous appor- tons les représentants des Aéro-Club voisins, qui ont tenu à nous accompagner aujourd'hui, en est une preuve.

Hier matin encore, sur ce terrain d'Es- coulaic où le « Potez » prit son dernier essor, j'ai pu recueillir les témoignages de sympathie très émue qui expriment les larmes aux yeux, ceux qui l'y ont connu.

Puisse ces témoignages très sincères, joints à nos regrets, apporter un peu de consolation aux siens si cruellement éplorés aujourd'hui.

Nous n'aurons plus notre président, notre ami. Son départ prématuré laisse un très grand vide parmi nous. Qu'il nous soit permis en souvenir de lui, de tradre tous nos efforts pour que la tâche à la- quelle il s'était si heureusement dévoué depuis quelques mois, la création d'un aéroport choletais, ait la rapidité et pro- chaine réalisation qu'il pouvait déjan- trevoir et qui eût été sa récompense.

Qu'il nous soit permis aussi de souhai- ter, dès aujourd'hui, qu'avec votre nate- nelle autorisation, Monsieur le Maire, cet aéro-club son œuvre, porte bientôt son nom et qu'ainsi son souvenir ne s'efface pas de la mémoire et du cœur de ses compatriotes.

Au nom de l'Aéro-Club Roland Garros, nous nous inclinons en un dardier adieu devant cette tombe. Nous vous offrons, Monsieur le Maire, ainsi qu'à toute votre famille, l'assurance de nos regrets pro- fonds envers notre cher disparu et vous priés d'accepter l'expression de nos res- pectueuses condoléances.

EI M. Pral, du Club Olympique Choletais, lui l'interprète de ses ca- marades :

DISCOURS DE M. PRAT

C'est avec une profonde émotion que je viens apporter le salut et l'adieu du C.O.C. à son regretté président d'hon- neur.

Combien il est tragique d'évoquer en ces sombres lieux l'étonnante personnalité de celui que tout Cholet pleure aujour-

dont le souvenir ressaie si profondément chez celui qui l'avait une seule fois abor- dé. Tous étaient connus par lui, mais seuls ont pu connaître la valeur de sa délicatesse ceux dont il a partagé les pe- nes. Depuis notre petite enfance, je ne lui jamais vu sourire notre à quelconque.

Si il est vrai que la vie est une lutte, il avait voulu être un continuel vainqueur et il y avait réussi. Sa bonne humeur venait à bout de toute difficulté. De lui rayonnait tant de joie et d'énergie qu'il entraîna dans sa belle confiance ceux qui l'environnaient. Toujours souriant, il avait donné à son existence un rythme qui lui faisait connaître et entreprendre plus qu'il n'est généralement possible. La meilleure part de lui-même était pour- tant toujours donnée aux siens et à ses amis.

Pourquoi a-t-il fallu qu'un jour, qui semblait devoir être comme tous les autres jours, quelques instants aient suffi pour consumer l'irréparable ? C'est au de la guerre, ce sport victorien avait fini par oublier le danger. Il est tombé sans même avoir vu s'élever sur ses ailes.

Notre bouleversement est trop grand pour que nous puissions mesurer encore le vide creusé parmi nous.

Nous ne pouvons que nous tourner vers celle qui fut son idéal compagnon vers ses parents qu'il vénérat tant, vers tous les siens, et leur dire :

Voiez le deuil qui pèse sur cette ville pour laquelle vous êtes tant, voyez le chagrin qui nous étreint tous et acceptez- les comme la seule consolation que nous puissions vous offrir.

Quand à toi, mon pauvre Léon, ne nous demandes-tu pas de garder surtout l'ima- ge de ton sourire ?... Le bien que tu as fait, le bonheur que tu as répandu sont trop profondément dans les cœurs. Sois tranquille, ils y resteront jusqu'au bout, dien.

A tous les membres de la famille éplorée, nous renouvelons ici l'ex- pression de nos bien vives condo- léances. Puissent les témoignages, si nombreux, de profonde sympathie qu'il leur ont été prodigués apporter, dans le terrible malheur qui vient de les frapper si brutalement, une atténuation à leur immense douleur.

L'abondance des matières nous oblige à renvoyer à notre prochain numéro le compte rendu des obser- vations de M. Hervé de Montelecr, qui ont été célébrées mercredi en l'église de Gesté, en présence d'une affluence considérable.

Le Comte et la Comtesse de MONTELECR, M. et Mme Etienne RICHARD dans l'impossibilité de répondre à toutes les personnes qui leur ont té- moigné une si grande sympathie à l'occasion du deuil cruel qu'ils vien- nent d'éprouver, les prient de rece- voir ici l'expression de leur recon- naissance très émue.

le conseil de Voltin

A la Foire Commerciale visitez le Stand de la SOCIÉTÉ NANTAISE D'ÉLECTRICITÉ 23, Rue de Strasbourg, à NANTES.

Démonstrations de Moteurs électriques agricoles, Moto-pompes, Chaudières cuiseurs, Ré- chauffers, Bouilloires, Chauffe-eau, Fours de cuisine, etc.

Cinéma gratuit.

26 Mars 1932, l'article de l'Intérêt Public (3/3)

Gesté

LES OBSÈQUES
de M. Hervé de Monteclerc

Le mercredi 30 mars, à 10 h. 30, ont eu lieu, en l'église de Gesté, les obsèques du vicomte Hervé de Monteclerc, qui fut victime du tragique accident d'aviation survenu à Saint-Etienne-de-Montluc, le samedi 26 mars.

Elles furent aussi émouvantes que celles qui avaient été faites la veille, à Cholet, à M. Léon Guérineau.

Toute la population de Gesté et de La Chaussaire, de nombreuses notabilités des cantons de Montrevaux, de Beaupréau et de Cholet, ainsi que des délégations de nombreux groupements, avaient tenu à venir apporter un témoignage d'estime et de sympathie à la famille éplorée.

La réunion du deuil eut lieu à 10 heures, au château de la Forêt, situé à 3 kilomètres du bourg de Gesté.

Les cordons du poêle étaient tenus par MM. d'Ouinée, Remy René-Bazin, François Richard, Lecointre, Freulon et Henri du Fou.

Le deuil était conduit par M. le comte Roger de Monteclerc, maire de La Chaussaire et conseiller d'arrondissement du canton de Montrevaux, et Mme la comtesse, père et mère du défunt, M. Etienne Richard et Mme, ses beau-frère et sœur, et toute la famille.

De magnifiques gerbes de fleurs recouvraient le char funéraire. Des couronnes avaient été offertes par l'Aéro-Club de l'Atlantique de Nantes, le centre d'entraînement des pilotes de réserve d'Angers, l'Aéro-Club de l'Ouest et la Ligue aéronautique de Saumur.

Sur une banderolle, on remarquait l'inscription suivante : « L'Aéro-Club Roland Garros de Cholet, deux trentains de messes à leur ami ».

Immédiatement derrière le char, le cierge d'honneur était porté par M. Gobé, de l'Aéro-Club Roland Garros, et la croix d'honneur par M. Marie, puis venaient les fermiers et tout le personnel du château de la Forêt.

Dans le cortège nous avons noté des délégations de l'Aéro-Club Roland Garros, de l'Aéro-Club de l'Ouest, de l'Ecole d'aviation d'Angers, le conseil municipal au complet des communes de Gesté et La Chaussaire, le personnel de la maison de Renéville, l'Espérance de Gesté et une délégation des anciens combattants de la Chapelle-Aubry.

Parmi les personnalités : MM. Musso, sous-préfet de Cholet ; Ferdinand Bougère, sénateur ; Henri et Raoul de Saint-Pern, Césbron Lavau, conseillers généraux ; Morelle, sous-préfet de Mayenne ; Guérineau, maire de Cholet ; Bécelle, premier adjoint ; de Renéville, maire de Saint-Florent-le-Vieil ; le capitaine Garat, commandant la gendarmerie de Cholet ; de Béjarry, maire de Gesté, entouré de tout le Conseil municipal ; Maurice de Farcy, président d'honneur de l'Aéro-Club de l'Ouest ; Richard, directeur de l'Ecole d'aviation d'Angers, et une foule innombrable d'amis de la famille que l'église de Gesté était trop petite pour contenir.

A l'issue de la cérémonie religieuse, l'immense cortège se dirigea, sous une pluie battante, vers le cimetière.

Il se fit avec une rare noblesse, une suprême dignité. Que de fois, après de grands dangers, prit son deuil, et même de rattraper pour rassurer ceux qu'il avait angoissés.

Il fallait, il désirait que l'aviation apparût aussi sûre qu'on peut la souhaiter, aussi facile qu'elle le deviendra.

Stoïquement, dans une grande simplicité, selon ce tempérament réservé qui était dans sa nature et lui interdisait d'extérioriser ses sentiments, mais de toute l'ardeur passionnée de ses 25 ans, il a servi la cause qu'il avait choisie.

Depuis l'accident, la foule qui se presse aujourd'hui sur cette tombe, demeure accablée, infiniment attristée par cette destinée si brutale et tragique. Elle aime, comme moi-même, Monsieur le Conseiller. Madame, apporter quelque apaisement à votre douleur. Elle ne peut mieux faire que se serrer à vos côtés et mêler ses larmes aux vôtres.

Cependant, elle aura conscience d'être parvenue à l'accomplissement d'un pieux devoir, si, montrant son affliction, elle vous a révélés toute l'usine qu'elle avait pour votre fils, et confirmé la légitime fierté paternelle.

S'il est vrai qu'un soldat doit sacrifier sa vie à un grand idéal, à sa Patrie, Hervé de Monteclerc, dans l'accomplissement du devoir qu'il s'était assigné, est tombé en soldat.

Je crois sincèrement que dans une telle pensée, de grands et fermes caractères peuvent parvenir à puiser quelque réconfort, si faible fut-il.

Pour vous de tout cœur, je le voudrais.

DISCOURS DE M. FREULON
Secrétaire
de l'Aéro-Club Roland Garros de Cholet

Au nom de l'Aéro-Club Choletais, au nom de tous ses amis, j'ai la douloureuse mission d'apporter un dernier adieu au vicomte Hervé de Monteclerc qui la mort vient de faucher si cruellement.

« Je saluerai en lui l'aviateur émérite, mort à son poste de pilotage, l'ami cher dont je me faisais honneur de partager l'affection, le chrétien sincère qui toujours montra l'exemple et qui, pour cela même, faisait fi de la mort ».

Engagé volontaire dans l'aviation, il apprend tout de suite à aimer passionnément ce sport aérien et il se félicite d'avoir trouvé sa voie.

Alors, il l'aviation comme un homme d'affaires qui la voit pratique ? Non, mais en artiste, en passionné qui a pris goût à la griserie de l'espace et qui ne peut plus se passer de sentir son visage fouetté par le souffle du vent.

Le marin retourne toujours à la mer. L'aviateur s'envole toujours vers son ciel bien. C'est pourquoi, après son service militaire, Hervé de Monteclerc retourne à l'aviation et souscrit de grand cœur à la fondation de notre Aéro-Club angevin, depuis deux ans, il s'était donné corps et âme, ne ménageant pas sa peine, sacrifiant une grosse partie de son temps à se faire le propagandiste enthousiaste du Tourisme aérien.

Grâce à lui, notre ciel choletais était souvent éveillé par le roulement d'un moteur ; les ailes choletaises sillonnaient fréquemment les routes élevées, conduites à bon port par notre cher ami, devenu Chef-pilote de notre Aéro-Club.

Il inspire, par son entraînement et son habileté, une telle confiance que tous les néophytes de l'aviation veulent prendre le baptême de l'air avec lui. Il semble qu'il ne peut rien arriver de malchanceux avec ce grand garçon si souriant, à la fois alouette d'instinct serrée dans sa combinaison blanche, dont le visage semble plus enfant quand il est encadré du serre-tête d'aviateur.

Et samedi matin, alors que sonnaient les cloches du premier avertissement de l'après-midi, il avait tant piloté s'effondrait, ailes brisées, entraînant dans la mort nos deux si chers amis, Léon Guérineau, notre chevalier de l'air, Hervé de Monteclerc.

A certains, Hervé pouvait sembler distant ; il n'était que timide ; sa race ven-

de la foule, stoïque sous l'averse, écouta avec recueillement les discours prononcés devant la tombe et qui retracèrent la vie et la carrière du défunt.

DISCOURS DE M. MUSSO,
Sous-Préfet de Cholet

M. le Préfet de Maine-et-Loire aurait voulu apporter personnellement un salut à Hervé de Monteclerc. Retenu à Segré par des devoirs impérieux de sa charge, il m'a spécialement demandé de m'adresser en son nom sur cette tombe si tôt couverte et de vous traduire, Monsieur le Conseiller, Madame, l'expression de toute sa respectueuse sympathie.

Je ne pourrais accomplir cette mission sans laisser apparaître toute ma tristesse, sans vous dire cette émotion intense, infiniment douloureuse, qui s'est emparée de notre Choletais et, comme M. le Préfet l'a déclaré lui-même, de tout le département, à l'annonce de l'affreux nouvelle.

Je sais bien qu'en ce lieu, les paroles demeurent vaines ; qu'à mesurer l'élan que d'un tel malheur elles peuvent même sembler cruelles. Seules, les larmes sont douces et nous voudrions ne pas penser, vous permettre de ne pas penser.

Et cependant, sans cesse revient à nos esprits cette tragédie qui a enlevé à des amis, à nos populations, deux jeunes parmi les meilleurs, deux jeunes, ardeurs, enthousiastes, d'une activité débordante, d'une vitalité exceptionnelle.

L'aviation les avait attirés.

L'an chérissait l'air qui avait été son domaine glorieux pendant la guerre.

L'autre, qui, moins âgé encore, n'avait pu connaître les combats, aimait cependant l'aviation, comme son épée, un jeune peureux.

Pour lui, il avait une ferveur presque mystique. A lui, par un engagement dans l'armée, il était venu de bonne heure, avec toute la passion de sa jeunesse, et toute sa foi dans l'avenir.

Un même goût avait uni les deux amis, un même sort les a réunis.

Je reverrai toujours l'appareil blanc et net. Nous tous admirions ses évolutions au-dessus de Cholet, leur aisance, leur apparente facilité.

Mais, samedi, j'ai vu, et cela non plus je ne saurais l'oublier, l'aviateur brisé, couché auprès d'une hâte, les ailes décolorées, la carlingue écrasée, le moteur fiché en terre.

Tôt vu, dans une petite maîtrise de campagne, deux corps allongés côte à côte, les mains croisées, les visages recouverts et une mère, une mère héroïque, regardant auprès de son fils, dans le silence et le raccablement de tous.

Non, tout cela n'est pas arrivé par simple fantaisie sportive, par amour du tourisme, par goût du danger.

Certes, Hervé de Monteclerc ne connaissait pas la peur. Vieux pilote, on dépit de son jeune âge, il avait quelque droit d'être confiant dans une maîtrise reconnue. Il savait les difficultés et les tristesses du vol. Mais il avait appris et même enseigné à les vaincre.

La mort, elle-même, d'ailleurs, ne l'effrayait pas. Il avait conscience de servir une grande et belle cause qui méritait son sacrifice. Cette certitude qu'il avait dans les destinées de l'aviation lui donnait la juste assurance de travailler pour son pays et, contrairement à l'essor des ailes, il apercevait l'importance croissante que prenaient les trafics commerciaux aériens. Il pressentait quelle arme redoutable pourrait être demain l'aéroplane sans cesse perfectionné.

Dans les écoles, nos besoins en pilotes lui étaient apparus ; la nécessité d'en former, d'attirer sans cesse plus de jeunes à l'aviation. Et avant que les vocations ne cessent qu'un combat des fois ardues.

Pour les faire apparaître, l'Aéro-Club Roland Garros s'était créé. Hervé de Monteclerc n'était pas qu'un inconnu aux idées de donner l'exemple. Chaque jour, seul ou avec quelque compagnon, il volait au-dessus de nos campagnes.

décennie lui faisait étudier longuement ses ailes avant de se donner à eux. Mais ceux qui, comme moi, peuvent s'honorer d'avoir senti la sincère affection de ce grand cœur, ceux-là, dit-je, appréciaient la grandeur d'âme, la sincérité confiante, la volonté tenace de ce délicieux jeune homme, si simple, que l'on aimait comme un enfant gâté.

Toujours gai, toujours souriant, sa présence seule faisait du bien. Il était si enthousiaste qu'il savait inspirer confiance aux plus avertis. Il faut dire aussi qu'il avait l'âme si foncièrement chrétienne, qu'il puisait lui-même sa force dans une foi sincère et que cette foi lui faisait négliger le danger.

Un jour, en avion, tous les deux nous risquâmes de bien près un accident qui aurait pu être fatal. A l'atterrissage, il me dit : « Mon cher, quand on est aviateur, il faut toujours être prêt à paraître devant Dieu... ».

Et samedi, quand il tomba, le Seigneur le rappela car il était prêt à paraître devant lui. Ne venait-il pas de remplir son devoir pascal ?

Je sais que pour vous, Madame la Comtesse, c'est la plus grosse consolation dans votre peine. Vous l'avez eue, le courage de supporter valablement la plus grande épreuve qui puisse arriver à une mère.

A ses chers parents, à Madame Richard, et à notre ami si dévoué, M. Etienne Richard, à toute la famille, nous présentons nos condoléances émues.

Mon cher Hervé, les chrétiens ne se disent pas adieu ! An revoir, mon bon ami ; nous garderons toujours en nos cœurs le charme puissant de votre si sincère affection et de votre grand cœur.

En cette cruelle circonstance, nous prions M. le comte de Monteclerc et Mme la Comtesse, ainsi que tous les membres de la famille, d'agréer nos plus sincères sentiments de condoléances.

Bégrolles
Collision d'automobiles

Le jeudi 24 mars, M. Chauvel Aimé, expert-géomètre à Angers, 35, boulevard du Maréchal Foch, se dirigeait de Cholet vers la Chapelle-du-Genêt, lorsque, au moment d'opérer le croisement d'une voiture qui venait de Bégrolles, il donna un coup de volant à gauche qui lui fit littéralement embouler cette voiture.

Le conducteur, M. Gustave Bouchet, mécanicien à Bégrolles, fut bien projeté sur son volant mais il n'y eut, fort heureusement, que des dégâts matériels à déplorer.

On évalue les réparations de la voiture à 1.800 fr. et celles de la voiture tamponneuse à 800 francs.

Le « Comte Zeppelin » a survolé l'Ouest

Le dirigeable allemand « Comte Zeppelin » a quitté pour effectuer son second voyage sur la ligne commerciale de l'Amérique du Sud, son hangar de Friedrichshafen mardi matin à 6 h. 30.

Après Amers et Gien, l'énorme aéroplane survola la Loire et la traversa sur l'autre rive de la Loire, à 13 h. 05 à Beaufort-en-Vallée, se dirigeant sur Angers.

Enfin, à 13 h. 55, il survola Nantes et, un peu plus tard, il s'engagea au-dessus de la mer.

A 15 heures, il était au large des Sables-d'Olonne.

Neuf passagers, dont un enfant, sont à bord du dirigeable.

Fête d'Aviation

ARRÊTES

Réglementation de la circulation

Pendant la journée de demain dimanche 11 juin, à partir de 12 h. et jusqu'à 19 h., le boul. Hérault et le chemin du Champ de manœuvres, depuis la place de la République jusqu'à l'aérodrome, seront réservés aux piétons, à l'exclusion de tout véhicule de quelque nature qu'il soit.

Les piétons, à l'aller comme au retour, devront traverser la place de la République entre le monument des Combattants et le Collège de jeunes filles.

Toutes les voitures, autos, motos, vélos, etc., se dirigeant vers le champ d'aviation, devront emprunter, à l'aller et au retour, le boul. Chanzy et la vieille route du May (chemin vicinal ordinaire No 5) ; il sera rigoureusement interdit aux piétons de se rendre à l'aérodrome par les dites voies.

En cours de route, les véhicules de même nature ne devront pas se dépasser ; ils tiendront rigoureusement leur droite jusqu'au garage situé à hauteur du terrain d'aviation. Les voitures de place feront demi-tour sans stationner aussi bien à l'aller qu'au retour ; en aucun cas, elles ne pourront dépasser le chemin conduisant à l'usine d'équarrissage.

La circulation sera également interdite sur le boul. de Strasbourg aux voitures, autos, motos, vélos, etc., venant soit de la route nationale No 160 (route de Saumur), soit du chemin vicinal ordinaire No 6 (ancien chemin de Trémentines) à partir du point de jonction de ce chemin avec le boul. de Strasbourg.

Pendant la même durée, le chemin vicinal ordinaire No 5, de Cholet au May, sera interdit à la circulation des véhicules venant du May entre le carrefour du Pontreau et Cholet. Par suite, ces véhicules pourront emprunter l'itinéraire : Le May - St-Léger, Cholet.

Pendant la durée des épreuves, il sera interdit à toute personne de stationner sur les terrains et les chemins compris dans un rayon de 1.000 mètres autour du terrain d'aviation.

Stationnement sur la passerelle

Pendant la journée de demain dimanche 11 juin, à partir de 12 h. et jusqu'à 19 h., il est formellement interdit au public de stationner sur la passerelle de la gare.

Les contraventions aux présents arrêtés seront constatées par des procès-verbaux et poursuivies conformément aux lois.

Pour le Maire :

DECELLE, adjoint.

Le meeting d'aviation du 11 juin

Ce meeting, organisé par l'Aéro-Club de l'Ouest avec le concours de l'Aéro-Club Léon Guérineau, avait été précédé, la veille, d'une soirée de propagande donnée au Théâtre Municipal.

Le commandant Viletard de Laguerie, délégué de la Ligue Aéronautique de France, fit une conférence particulièrement intéressante et documentée sur « l'Aviation Touristique ». Le distingué conférencier, par des chiffres, des anecdotes personnelles et des paroles convaincantes, démontra tous les progrès accomplis dans les lignes commerciales aériennes et les avantages que présente ce mode de transport, principalement la rapidité et la sécurité. Le commandant, qui est un causeur charmant, fut vivement applaudi par un auditoire malheureusement trop peu nombreux.

Dans la deuxième partie de la séance, l'illusionniste Siva et sa compagne Nhéla se livrèrent à de mystérieuses expériences très divertissantes.

Le meeting de dimanche, organisé principalement, comme nous le disons plus haut, par l'Aéro-Club de l'Ouest, fut une bonne journée de propagande pour les ailes. Il n'a pas, il est vrai, enregistré la foule des réunions précédentes. La température inclemente de la matinée et aussi le prix légèrement élevé des places, ont sans aucun doute éloigné pas mal de spectateurs du terrain de la Papinière. Il faut reconnaître également que la curiosité du grand public est un peu éroûssée en la matière et que les plus belles prouesses, si le genre ne s'en modifie pas, ne l'émeuvent plus et finissent par créer un état voisin de l'indifférence.

Et pourtant, les aviateurs qui participèrent au meeting de dimanche se prodiguèrent dans leurs exhibitions : Maillard, Chaimbaux, Rouland épouissèrent toute la gamme de l'acrobatie aérienne. Leur virtuosité fut au-dessus de tous éloges et le spectacle offert par les as de l'aviation angevine méritait d'être vu.

Nous devons donc féliciter les dirigeants de l'Aéro-Club de l'Ouest du bel effort accompli dans notre ville, et MM. Gasnier du Fresne et Roger du Chesne doivent être remerciés pour le puissant appui qu'ils ont apporté aux ailes choletaises.

Cette réunion ne pourra que resserrer les liens amicaux qui unissaient déjà les deux clubs et favoriser le développement de l'aviation dans l'Anjou.

Au cours d'une descente en parachute terminant un périlleux travail au trapèze aérien, le parachutiste Verger atterrit trop brusquement et se fractura le fémur gauche.

Après avoir reçu les premiers soins du docteur Mompastir, le blessé fut transporté par l'ambulance automobile à la clinique St-François où le docteur Flahault a réduit et appareillé la fracture. Il faudra à Verger un assez long repos pour se remettre de cet accident.

11 Juin 1933 : Fête aeriene à Cholet et procédure de circulation pendant la manifestation

Aéro-Club Léon Guérineau
Dimanche 1^{er} juillet, à 15 heures,
GRAND GALA AERIEN

Démonstration de vol à voile par la Section de l'Aéro-Club de Cholet.

Haute Ecole Aérienne, par Louis Massotte.

Concours de destruction de ballonnets par tous les pilotes présents.

Haute Ecole Aérienne, par Chalmbeaux.

Présentation en vol de l'avion-type « Traversée de la Manche », par Charles Quatremaire.

Première manche du match d'acrobatie.

Exhibition de Louis Massotte.

Exhibition de Chalmbeaux.

— Entr'acte —

Démonstration de vol à voile par Bergeron, chef-pilote de l'Aéro-Club du Poitou.

Deuxième manche du match d'acrobatie.

Exhibition de Chalmbeaux.

Exhibition de Louis Massotte.

Trapèze aérien. Exercices de force et d'adresse, par André Vassard.

Descente en parachute, par André Vassard.

Acrobaties spéciales, par Louis Massotte.

Fantasia finale, promenades aériennes pendant et après le meeting, dans une superbe berline 8 places, pilotée par Charles Quatremaire.

De puissants haut-parleurs tiendront le public au courant des évolutions.

Les baptêmes de l'air seront donnés samedi après-midi et dimanche toute la journée au prix de 40 fr. — 25 fr. pour les Membres de l'Aéro-Club Léon Guérineau.

Prix des places : Premières, 10 francs ; secondes, 5 fr. — Garage sur le terrain même : auto, 5 fr. ; moto 3 fr. ; vélo 1 franc.

En raison de la Quinzaine Commerciale, réclamez dans les principaux cafés de la ville et chez les Membres du Bureau de l'Aéro-Club des cartes de faveur qui vous donneront droit, pour 5 francs seulement, à l'accès des premières.

Echangez ces billets de faveur avant samedi soir, dans l'un des bureaux de tabac du centre ou à l'imprimerie Freulon, 67, rue du Commerce, Cholet.

Les enfants accompagnés ne paieront que 3 francs à toutes les places. Les Membres de l'Aéro-Club rentreront aux Premières sur présentation de leur carte 1934, avec un billet de poche à 3 francs.

Avis important. — Par mesure de sécurité, les bois Lavan seront formellement interdits pendant l'après-midi du premier juillet. Un service d'ordre très sévère en empêchera l'accès.

Fête d'Aviation
ARRETE

Pendant la journée du dimanche premier juillet, à partir de 12 heures et jusqu'à 19 heures, le boulevard Hérault et le chemin du Champ de Manœuvres, depuis la place de la République jusqu'à l'aérodrome, seront réservés aux piétons, à l'exclusion de tout véhicule de quelque nature qu'il soit.

Les piétons, à l'aller comme au retour, devront traverser la place de la République entre le monument des

Combattants et le collège de jeunes filles.

Toutes les voitures, autos, vélos, motos, etc., se dirigeant vers le champ d'aviation devront emprunter, à l'aller et au retour, le boulevard Chanzy et la vieille route du May (chemin vicinal ordinaire numéro 5) : il sera rigoureusement interdit aux piétons de se rendre à l'aérodrome par les dites voies.

En cours de route, les véhicules de même nature ne devront pas se dépasser et tiendront rigoureusement leur droite jusqu'au garage situé sur le terrain d'aviation.

Les voitures de place feront demi-tour sans stationner, aussi bien à l'aller qu'au retour ; en aucun cas elles ne pourront dépasser le chemin conduisant à l'usine d'équipement.

La circulation sera également interdite à tous véhicules sur le boulevard de Strasbourg.

La circulation de tous les véhicules et des piétons sera aussi interdite sur le chemin de la Juniverie, entre le carrefour des Landes et le boulevard de Strasbourg.

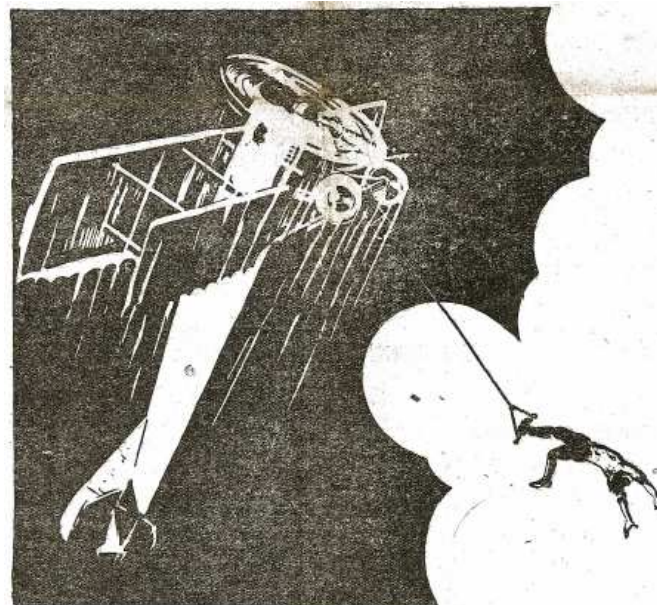
Pendant la même durée, le chemin vicinal ordinaire numéro 5, de Cholet au May-sur-Evre, sera interdit à la circulation des véhicules venant du May-sur-Evre entre le carrefour du Pontpeau et Cholet. Par suite, ces véhicules pourront emprunter l'itinéraire Le May, St-Léger, Cholet.

Pendant la durée des épreuves, il sera interdit à toute personne de stationner sur la passerelle de la Gare ainsi que sur les terrains et les chemins compris dans un rayon de 1.000 mètres autour du terrain d'aviation.

Les contraventions au présent arrêté seront constatées par des procès-verbaux et poursuivies conformément aux lois.

Le Maire : A. DARMAILLACQ.

1er Juillet 1934, Grand Gala Aérien et un appareil à double commande en fin de construction à l'aérodrome



EXERCICE DE TRAPÈZE AÉRIEN

Aéro-Club Léon Guérineau

L'Aéro-Club Léon Guérineau est heureux d'apprendre aux personnes de Cholet et des environs que le nouvel appareil commandé dernièrement est presque terminé. On procède actuellement à sa mise au point définitive. Comme nous l'avions annoncé précédemment, c'est un appareil-école à double commande, type Henriot. Nous sommes certains que tous les jeunes comprendront l'immense avantage qui leur est offert d'apprendre à piloter sans dérangement. A notre époque, savoir piloter un appareil est une grande chose, car l'aviation se développe de plus en plus. Nous rappelons que les cartes de membres vont être présentées bientôt ; comme les années précédentes, au prix très modeste de 20 francs. Nous vous demandons de leur réserver bon accueil et de nous aider ainsi à poursuivre notre but sans défaillance.

Nous sommes déjà récompensés et, d'ici peu, nous serons en mesure d'apprendre à tous une heureuse nouvelle qui sera en même temps une grande surprise. Les circonstances actuelles ne nous permettent malheureusement pas de l'annoncer aujourd'hui.

Aidez-nous donc, contribuez ainsi au bien de tout le monde et, quand la récompense viendra, vous pourrez en être légitimement fiers...

**Aéro-Club Choletais
« Léon Guérineau »**

Le 25 juillet 1909, au petit jour, un avion monoplan monté par le pilote Louis Blériot, s'envolait de la plage de Calais. Prenant leur essor vers la haute mer, ses blanches ailes, étincelantes dans le clair matin, s'enfuyaient à travers le détroit, en direction de la côte anglaise. Quarante-cinq minutes plus tard, le frère appareil se posait sur la falaise de Douvres, près du drapeau français qu'un journaliste agissait en signe de ralliement.

C'est le vingt-cinquième anniversaire de cet événement inoubliable que l'Aviation Française commémore cette année, et les journaux nous ont décrit la magnifique fête aérienne qui s'est déroulée à Buc, dimanche dernier, en présence du Président de la République et des ministres de l'Air de France et de Grande-Bretagne.

Au sortir à peine de cette réunion, l'équipe Blériot, fière de rappeler la prouesse de son Maître et prévenue de l'enthousiasme que Cholet a toujours réservé à l'aviation, s'est souvenue qu'au Circuit d'Anjou, Garros « notre ami Garros », a remporté sa brillante victoire sur un appareil semblable à celui qui a traversé la Manche. Elle a tenu à venir, en cette année jubilaire pour elle, montrer aux Choletais l'avion que pilotait Louis Blériot. Il y a vingt-cinq ans, en effet, Roland Garros, en 1911, en même temps que les machines les plus puissantes du jour.

Comme à Buc, la frêle machine de bois, de fils et de toiles, qui taquinait dans le vent sous la conduite des premiers héros de l'aviation, sera présentée au public. Tandis qu'à Buc, la relique du 25 juillet 1909, sortie spécialement du Musée des Arts et Métiers où elle est pieusement conservée, demeurera sur son estrade, exposée aux yeux des curieux, demain dimanche, le pilote Charles Quastremare fera voler un avion en tout semblable. Et ce ne sera pas une attraction des moins intéressantes de la journée de dimanche que de voir s'élever dans notre ciel, soir à soir, cet ancien appareil, déjà « démodé » — peut-on dire — et l'avion moderne de transport, le Blériot III, emportant 8 passagers, confortablement installés dans une cabine de luxe.

Nos compatriotes connaissent déjà le petit Morane, 60 chevaux, que notre ami Chaimbaux manie avec une maîtrise incomparable. Ils verront en même temps bondir et virovolter au-dessus de la piste les puissants Spad — transformation du Blériot — appareils d'acrobatie dont les premiers exemplaires furent, en 1918, des « machines à terminer la guerre ». Sur l'un d'eux, comme à Buc dimanche dernier, Massotte, le pilote Louis Massotte, le second lauréat de la Coupe Deutsch, du concours de vitesse le plus important et le plus célèbre du monde entier, se livra aux plus étonnantes fautes.

Nos compatriotes connaissent déjà le petit Morane, 60 chevaux, que notre ami Chaimbaux manie avec une maîtrise incomparable. Ils verront en même temps bondir et virovolter au-dessus de la piste les puissants Spad — transformation du Blériot — appareils d'acrobatie dont les premiers exemplaires furent, en 1918, des « machines à terminer la guerre ». Sur l'un d'eux, comme à Buc dimanche dernier, Massotte, le pilote Louis Massotte, le second lauréat de la Coupe Deutsch, du concours de vitesse le plus important et le plus célèbre du monde entier, se livra aux plus étonnantes fautes.

Tout a été dit, dans nos articles précédents, sur chacun des virtuoses, pilotes et trapézistes, qui prendront part à la manifestation aérienne de demain ainsi que sur leurs appareils. Notre terrain de la Fagninière, agrandi grâce au concours de notre active Municipalité, agrandi et amélioré cette année, recevra nombre de nos amis qui ont promis de venir par la voie des airs se joindre à notre fête. Paris, Tours, Nantes, Angers, Poitiers, La Baule, Les Sables, etc., seront représentés sur notre aérodrome.

Et nos jeunes, ceux qui s'exercent au pilotage, ceux qui n'ont point encore le droit officiel de « tenir le manche » montreront à tous l'habileté qu'en six mois à peine ils ont acquise dans la navigation aérienne sans moteur, dans le vol à voile. Nos habitués du dimanche au « terrain de manœuvre » — et ils sont chaque fois plus nombreux — ont assisté à leurs ébats, à leurs essais, à leurs jolies, quelquefois à leurs déboires, toutes émotions qui accompagnent nécessairement leur entraînement. Ces jeunes futurs pilotes virovolteront à tour sans bruit, sans bruit, poser doucement sur le terrain leur planeur lancé dans le ciel comme un grand cerf-volant, leur appareil qu'amoureusement ils ont construit et perfectionné eux-mêmes.



L'Aéro-Club Choletais Léon Guérineau convie donc toute la population choletaise à venir demain lui apporter l'encouragement de sa bienveillante présence. Il s'est assigné une tâche de longue haleine que, dans un récent article, M. Blériot lui-même définissait en ces mots :

« L'époque héroïque de l'aviation est close... Le Progrès reside maintenant dans le perfectionnement des détails et dans la vulgarisation des routes de l'air ! »

Les meetings sont les manifestations bruyantes et obligées d'un travail obscur et prolongé qui est d'accoutumer tous et chacun à la locomotion aérienne et de préparer et accommoder des nids confortables et des chemins sûrs pour nos grands oiseaux mécaniques. A quoi serviraient, en effet, les prouesses des « as » si elles ne démontraient simplement la sécurité des appareils actuels ? Ces réunions, rapidement organisées, ne prouvent-elles pas l'existence et l'excellence de nos installations locales ?

Le temps n'est plus où l'on raccommoiait une aile ou un longeron avec des bouts de ficelle ou de fil de fer. Les bords de quelques mètres au-dessus d'un terrain se sont allongés de telle sorte qu'ils parviennent à faire le tour du monde. Chacun peut aller actuellement, en quelques heures, par la voie des airs, d'une capitale à une autre, cela chaque jour, plusieurs fois, n'importe quel temps, plus vite et sans craindre plus d'accidents que dans un train rapide, avec moins de risques que dans une automobile.

Bientôt, nombreux seront en France les aménagements susceptibles d'accueillir convenablement les voyageurs de l'Air.

L'Aéro-Club Choletais a bon espoir grâce à la sympathie très marquée dont l'entourent les sphères officielles, grâce à la ville, grâce à la Chambre de Commerce, de réaliser l'aérogare de notre cité, pour l'année prochaine, 1935, vingt-cinq ans après le premier vol dans notre ciel, exécuté par Roland Garros.

La présence de tous au meeting de demain sera le plus précieux encouragement à l'accomplissement de cette œuvre.

Voir le programme au 2^e page.



VASSARD, trapéziste

1er Juillet 1934, Grand Gala Aérien et forte activité de l'aéroclub



MASSOTTE, pilote

Aéro-Club « Léon Guérineau »

Certaines personnes ont pu se demander, au cours de l'hiver qui se termine, ce que devenait l'Aéro-Club Léon Guérineau et si le silence qu'il observait n'était pas de mauvais augure. Il n'en est rien. En fait, l'Aéro-Club, qui a semblé sommeiller, n'en a pas moins continué son action pour son organisation définitive, et cela avec l'espoir que ses efforts seraient un jour récompensés.

Poursuivant la réalisation d'un de ses principaux buts, qui est de rendre accessible à tous la possibilité d'apprendre à piloter, l'Aéro-Club a décidé l'acquisition d'un nouvel appareil à double commande, type Henriot, spécialement organisé pour l'école. Nous ne doutons pas que cet appareil suscitera un vif mouvement d'intérêt chez tous les jeunes de la région.

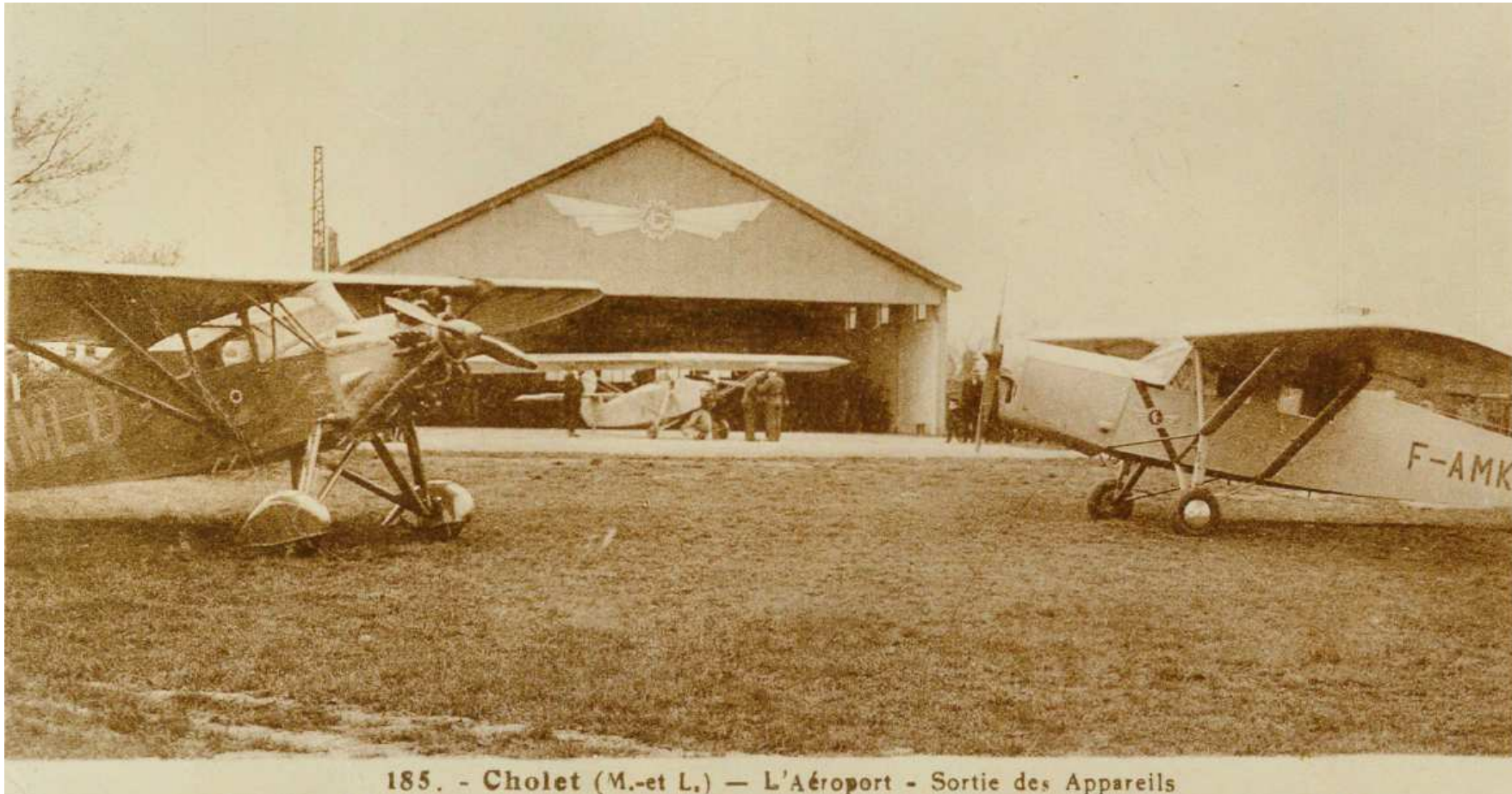
Par ailleurs, il continue l'organisation de son terrain. Celui-ci, avec les autres terrains acquis au cours de l'année 1933, représente une superficie de plus de 30 hectares. L'Aéro-Club n'a rien négligé pour que son terrain soit muni de tous les perfectionnements désirables afin que les avions de passage y trouvent un sûr abri.

D'ailleurs, la semaine prochaine, paraîtra dans ce journal un compte rendu détaillé de toutes les réalisations de l'année passée.

Quant à la section du vol à voile, le moins que l'on puisse dire est qu'elle est florissante. Maîtres et élèves ont apporté une telle ardeur à leur tâche que nous ne pouvons que les féliciter. De nombreuses glissades et quelques vols très réussis ont été enregistrés, prometteurs de succès certains pour l'avenir. D'ailleurs, quelques succès sont venus récompenser déjà les efforts accomplis.

Pour terminer, nous vous informons que les cartes de membres seront mises en circulation prochainement. Nous vous prions de leur réserver bon accueil pour nous encourager et contribuer ainsi, par le bien de tous, au plus grand essor de l'Aéro-Club Léon Guérineau.

Le hangar de l'aéroclub avec les Potez



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

A partir de 1935, une sous station POTEZ est créée à Cholet. La station principale est Potez Aero Service à Nantes qui a pris la suite de Nantes Aviation.

M. Jules PETIT — Choletais d'adoption — fut le mécanicien de Georges GUYNEMER avant d'étudier la "traction avant"

CHOLET. — Il n'est point besoin d'être aviateur pour se faire un nom dans l'histoire de l'aviation. Tel est le cas de Jules Petit, ancien mécanicien de Gwynemer qui, grâce à lui et à un de ses camarades, devint « l'homme aux 33 victoires ».

Ce sont les temps héroïques des années 1900, où les premiers « cocottes » faisaient leur apparition à M. Petit les a vécus. Il a connu les débuts de l'aviation française et a participé à son développement.

Quelques mois plus tard, il se rendait à Boulogne-Billancourt, aux usines Renault. Il y continua ses études de mécanique et se perfectionna dans la recherche des moteurs de plus en plus puissants. « C'était mon rêve », disait-il sous dire.

L'un des premiers de l'aviation

En 1909, Jules Petit fut appelé pour accomplir deux ans de service militaire. On

tablettes pionières des ailes françaises.

L'été le 23 septembre 1911, il retourna chez Renault et suivit en même temps des cours à l'École Supérieure et à l'École des Arts et Métiers. Trois ans plus tard, c'était le 2 août 1914 : Jules Petit rejoignait Epinal. Il fit la connaissance du capitaine Brugier, commandant de bord des dirigibles « Conty » et « Commandant Costale », dont il devint le mécanicien. Après la réforme des deux « ballons », le début de 1915, il est affecté



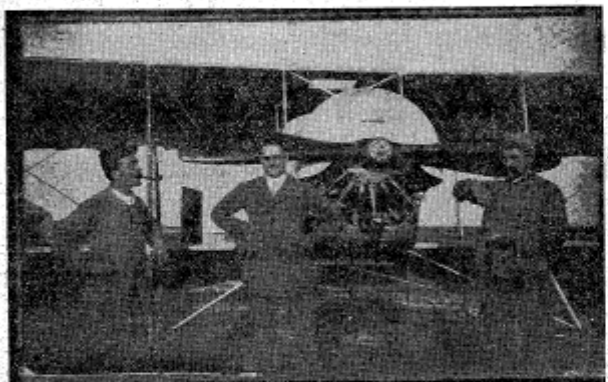
M. PETIT

peu baloux et devenant les qualités réelles du jeune homme, affirmait que celui-ci était trop jeune et pas assez expérimenté pour la tâche qui l'attendait. Mais ceux qui l'avaient précédé n'étaient point de cet avis. Vedrines et Petit avaient pu détecter les énormes possibilités du « gosse » comme chacun l'appelait.

« Ce gosse en a dans le ventre », disait Vedrines, un commandant Brocard. Celui-ci ne devait d'ailleurs pas regretter d'avoir écouté les conseils du célèbre pilote.

Jules Petit rentra à son service. Il parla de lui avec respect et admiration. C'était un jeune homme intelligent, fier, animé d'une volonté de fer. « La force ou le nombre de l'ennemi, non de le recuser. Voilà ! »

Le 11 septembre 1917, ce héros légendaire, aux 33 victoires, tombait à Poëry, petit village de Belgique. Il avait 23 ans.



Passionné par l'étude des moteurs

Jules Petit avait 17 ans, lorsqu'en 1907, il entra à l'École des Arts et Métiers de Chinny où il resta deux ans. Il fréquenta ensuite l'École Supérieure d'Aéronautique et de Saint-Cyr.

Passionné par l'étude des moteurs, ce sont ces différentes écoles qui lui fournirent les premières notions de mécanique. Brillant élève, il souffrit souvent de sa promotion.

Un soir le 24 août, chez Schneider au Crestet où il se familiarisa avec les moteurs de sous-marins et de navires. L'aviation, cependant, l'attirait tout particulièrement. Là il fit la connaissance d'Henri Farman et de Gabriel Voisin, à Bay-lez-Moulineux, où déboutaient les premiers « cocottes » d'aviation.

Le matin au Laboratoire d'Etudes de Vincennes où il restera deux mois.

Des premiers raids aériens eurent lieu pendant cette période. La compétition aéronautique était née. Il participa en tant que convoyeur au circuit Paris-Bordeaux-Tour et à celui de 1912. C'est au cours de ce dernier que le ministre de la guerre, B. Lyautey, fut tué. L'aviation, trop lourde pour des moteurs pas assez puissants, plongea dans la foule et occupa en deux l'infirme ministre.

Pour Jules Petit, la véritable carrière de chef mécanicien commença au camp de Chalcais. Pendant 18 mois, il s'occupa des avions de pilotes illustres, comme le capitaine Bellanger, le capitaine Marie, le lieutenant Maillefer, le lieutenant de Caumont, etc., ver-

à Thion. Il devint l'un des deux chefs aviateurs, F. Lemaire et G. Lemaire.

« En août, on le renvoya à la Réserve Générale du Bourget. Allant un jour à la rencontre d'un appareil qui se posait sur la piste, il remarqua le pilote. C'était le capitaine Mercier qu'il avait connu à Montmaison. Au cours d'une promenade en sa compagnie, « Jules », comme l'appelaient ses amis, est blessé au bras par des éclats d'obus.

Le « capitaine » Mercier, qui avait besoin d'un bon mécanicien, le prend à son service. Il rejoint sa base et lui fait connaître le commandant Brocard, patron de l'école de chasse des Cigognes.

« Le gosse en a dans le ventre »

Venant de Pau, Georges Gwynemer, qui n'avait que 21 ans, arriva alors à l'école de chasse des Cigognes. « Jogo » n'avait qu'un seul but : se battre.

Un jour, au bar de la base, se trouvaient réunis le commandant Brocard, Vedrines et Petit. Tout naturellement, on parla de Gwynemer. Un aviateur du groupe, peut-être un

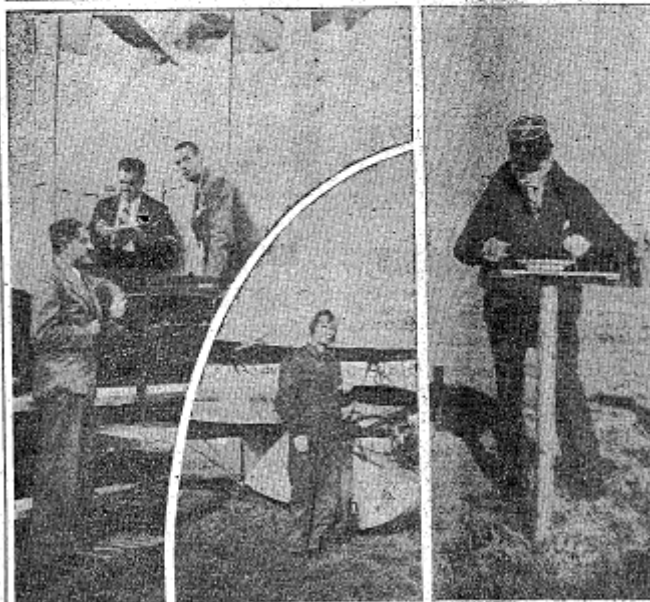
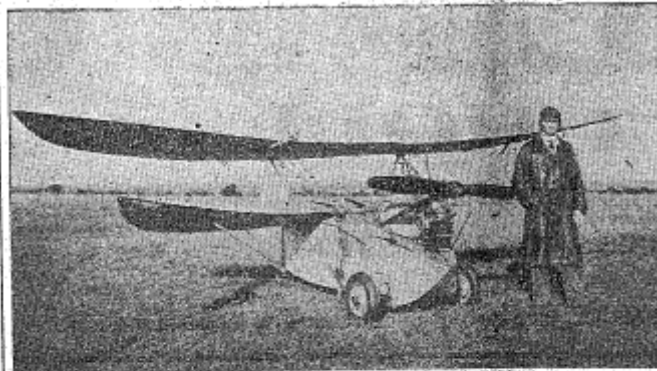
Ce passionné d'aéronautique et de moteur mécanique arrive à Cholet en 1935. Georges GUYNEMER devant sa mitrailleuse.



Photo offerte par

AÉRO-CLUB LÉON GUÉRINEAU

La grande fête aérienne du 29 septembre a remporté un plein succès



Photos FROUIN, Cholet.

En haut : le Poux du ciel « Le Petit Bougre » et son pilote, M. Nepote-Cité. En bas, de g. à dr. : M. Bernard Pellaumail, membre de l'Aéro-Club ; M. Robert Freulon, commissaire général ; M. Rampillon des Magnils, président de l'Aéro-Club Léon-Guérineau. — M. Aubry, de Bressuire, constructeur du « Petit Bougre », devant son appareil. — Une amusante scène de Gymkana : un concurrent, affublé d'un paletot supplémentaire et d'un bonnet aux prises avec une banane qu'il doit manger sans s'aider de ses mains.

On pouvait craindre, dimanche matin, que le mauvais temps ne compromît la fête organisée avec tant de soins par l'actif Aéro-Club Choletais. D'abondantes averses se succédaient en effet sans interruption, causant aux membres du dévoué Comité de trop légitimes inquiétudes.

Mais, vers 10 heures, la pluie cessa et, peu à peu, le soleil — qu'on n'osait plus espérer — perça les nuages pour devenir bientôt rayonnant et présider à une soirée superbe.

Encouragés par ce retour du beau temps, les Choletais se portèrent en masse vers notre bel aérodrome, et la foule venue de toute la région grossit encore considérablement leurs rangs.

Disons tout de suite que tous les spectateurs furent vivement intéressés par le programme attrayant qui se déroula, sans incident, jusqu'à une heure tardive, à la satisfaction générale.

LE BANQUET

À midi, les membres de l'Aéro-Club Léon-Guérineau s'étaient réunis en un banquet amical d'une quarantaine de couverts, servi à l'Hôtel de la Poste.

Aux côtés de M. Rampillon des Magnils, président de l'Aéro-Club Léon-Guérineau et de l'Aéro-Club de Vendée, avaient pris place le capitaine Duchemin de Chazeval, du 31^e régiment d'aviation de Tours, représentant M. le général Denain, ministre de l'Air ; M. Landel, sous-préfet de Cholet ; M. Gasnier du Fresne, président de l'Aéro-Club de l'Ouest et président d'honneur de l'Aéro-Club Léon-Guérineau ; MM. Bernard Pellaumail et Etienne Richard, industriels ; M. Bazin, de La Baule, président de l'Aéro-Club de la Presqu'île de Guérande, section de l'Atlantique ; M. d'Herbomez, de Nantes ; MM. Gillet, Unreanu, Renou, etc., membres du bureau de l'Aéro-Club Léon-Guérineau.

Au dessert, M. Rampillon des Magnils exprima les regrets que lui causait l'absence de M. Darmaillacq, maire, qu'un deuil récent éloigne de cette réunion, et remercia chaleureusement les nombreux pilotes qui avaient répondu à son appel.

M. Gasnier du Fresne fit ensuite l'éloge de l'Aéro-Club Choletais, où règne une si franche et si bonne camaraderie, et excusa les « Poux du Ciel » que le mauvais temps avait « enrhumés » et empêchés de venir.

À son tour, M. le Sous-Préfet, en quelques mots aimables, remercia les or-

et adressa des vœux de prospérité à l'Aéro-Club Léon-Guérineau, si digne d'encouragement. Enfin, M. le capitaine Duchemin de Chazeval dit sa joie de se trouver en ce lieu de Cholet en même temps que ses connaissances pour le bon accueil qui leur est, à l'aérodrome Cholet-Pontersu, les avions militaires qui y font escale.

Notre terrain d'atterrissage reconnu par le Ministère de l'Air et inscrit sur les cartes aéronautiques, est, en effet, l'objet de visites de plus en plus nombreuses d'appareils de tous genres, venant de toutes directions, et c'est là une des raisons de son magnifique essor.

LA FÊTE DE TERRAIN

À leur arrivée, les concurrents déposèrent sur une gerbe au pied du monument Roland Garros, sur lequel une plaque rappelle la mémoire de MM. Léon Guérineau et de Montclair, pionniers de l'aviation dans notre ville, décédés tragiquement tous deux à bord de leur appareil, la minute de silence, demandée au nom par M. Robert Freulon, commissaire général, fut religieusement respectée.

Le Comité avait réuni un groupe, pour cette belle manifestation, 12 appareils qui, tour à tour et presque sans arrêt, évoluèrent gracieusement au-dessus de l'ancien champ de manœuvres.

Le Potez 60, de M. d'Herbomez, de Nantes, chef de la Station Service Potez, remporta le plus vif succès en exécutant une série de looping impressionnants et d'exercices d'acrobatie qu'il n'était pas inscrit au programme.

La course des « Poux du Ciel » était attendue avec impatience par la foule. Malheureusement, le mauvais temps du matin avait rendu impossible l'exécution intégrale de ce numéro mérité. Quatre appareils, partis de Tours, avaient dû rebrousser chemin à raison de la brume épaisse qui couvrait la Loire ; l'est donc à une démonstration réduite qu'il nous fut donné d'assister, mais ce fut excellente et nous pensions un hommage mérité à l'audacieux pilote M. d'Herbomez qui l'exécuta de façon parfaite sur un appareil construit par M. Denis des Landes-Genusson.

L'appareil de M. Aubry, de Bressuire, un familier de notre terrain, était là aussi. Mais, la veille au soir, au cours d'un exercice d'entraînement, son moteur s'était brisé. À l'heure de l'hibition, muet d'un malheur de fortune le jeune pilote Népote-Cité ne put tre mieux que de remonter sur le sol

Aéro-Club Léon Guérineau

LA GRANDE FÊTE SPORTIVE

DU 29 SEPTEMBRE

Cholet, centre aéronautique, présente une fois de plus au public une innovation sensationnelle.

Pour la première fois dans l'Ouest, en effet, les spectateurs qui monteront à l'aérodrome Cholet-Pontersu assisteront à la

COURSE DES POUX DU CIEL

Cette épreuve, dotée de 2.000 fr. de prix, réservée aux appareils d'aviation légère dits « poux du ciel », se déroulera sur un circuit de 12 km., c'est-à-dire que le spectateur ne verra jamais de vue les appareils. Les concurrents auront à effectuer 8 tours de circuit, c'est-à-dire environ 106 km.

Les mêmes appareils feront ensuite le concours d'atterrissage et il sera justement intéressant de constater la parfaite manœuvrabilité des appareils et leur sécurité puisqu'ils atterriront dans un espace très court.

GRAND GYMKANA

Le public suivra avec beaucoup d'intérêt une attraction bien curieuse et très amusante, ouverte à tous les automobilistes et motocyclistes, un Grand Gymkana, dont les curieuses figures amuseront singulièrement tous les spectateurs.

En effet, les concurrents devront parcourir un circuit signalé sur l'aérodrome, devant les spectateurs, dans un temps le plus court possible, après avoir rencontré des obstacles qui les obligent à s'arrêter (barrières fermées qu'il faudra ouvrir et refermer après le passage de la voiture, choux-crème à manger sans mettre les mains, boîte aux lettres-surprise à ouvrir qui leur réservera des gages, passage entre des quilles en marche avant et marche arrière, qui leur causeront des pénalités, etc., etc.).

La presse régionale avait annoncé un Rallye automobile. Malheureusement, quelques difficultés administratives ont obligé le Comité à ne pas donner suite à ce projet, mais les spectateurs n'y perdront rien puisque les épreuves du Gymkana se dérouleront pendant plus d'une heure et demie devant leurs yeux et qu'ainsi ils seront sans cesse tenus en haleine.

Tous les amateurs automobilistes et motocyclistes qui voudront participer au Gymkana devront s'inscrire sans retard au Café du Commerce, 60, rue du Commerce. Droit d'inscription : 10 fr., qui leur permettra de bénéficier de 1.500 fr. de lots en nature qui sont réservés à cette importante attraction.

Rallye aérien

En plus des poux du ciel, l'aérodrome Cholet-Pontersu sera envahi ce jour-là par des appareils de tous types, car un rallye aérien amènera dans notre ville beaucoup de propriétaires d'avions de tourisme venant de Nantes, Nant, Pontersu, La Baule, etc. Une dizaine d'appareils sont déjà inscrits et la liste s'allonge chaque jour.

A l'Aéro-Club Léon Guérineau

Tandis que, place Travot, la Foire de la Saint-Denis battait son plein, un certain nombre de Choletais sont montés, dimanche dernier, au terrain d'aviation, mettant à profit cet après-midi ensoleillé d'octobre pour faire une salutaire promenade et pensant justement que, par une si belle journée, l'Aéro-Club ne serait pas inactif.

De fait, le zélé président, M. Rampillon des Magnils, était sur le terrain, entouré de plusieurs membres du bureau, et les appareils avaient été sortis des hangars.

En photo averti, M. Rampillon monta le Potez 43, cependant que la confortable berline de M. Pelloquin suffisait à peine à satisfaire les demandes de baptêmes de l'air. Jusqu'à la nuit, le tour de Cholet au-dessus de la Foire et le circuit de Mortagne eurent de nombreux adeptes. A la descente, tous se déclaraient enchantés de leur randonnée dans les airs.

On assista encore à de nouveaux essais de M. Aubry, de Bressuire, sur son Pou du Ciel « Le Petit Bougre ». Un défaut de l'hélice sous le moteur les empêcha d'être concluants, mais le constructeur espère faire mieux, demain, si le temps est favorable.

Ainsi donc, l'activité de l'Aéro-Club Léon Guérineau ne se dément pas. A côté de l'école de pilotage, dont les six élèves acquièrent chaque jour plus de maîtrise, vient de se créer une section de tourisme qui permettra aux élèves pilotes de s'entraîner.

On parle aussi de l'ouverture imminente de cours d'aviation, avec démonstrations sur un appareil démonté, pour les enfants de nos écoles que les choses de l'air intéressent.

Bientôt, également, au Caudron-Phalène et au Potez 43 que possède déjà l'Aéro-Club, viendront s'ajouter trois nouveaux appareils : un Potez 36 (École Potez), un Potez 60 (M. Maquaire, de La Roche-sur-Yon), un autre Potez 60 (M. Papin, des Essarts) ; ce qui, avec le Pou du Ciel de M. Aubry, portera à six le nombre des appareils choletais et entraînera nécessairement la construction d'un second hangar.

Et le buffet-gare ?... Certains spectateurs de la fête aérienne du 29 septembre s'attendaient à le voir en place ce jour-là !... Ils allaient un peu vite... Qu'ils se rassurent : on y pense ! Au 1^{er} novembre, les travaux doivent commencer et l'inauguration du moderne Aéro-port est prévue pour le printemps prochain.

« L'INTÉRÊT PUBLIC » du 19 octobre 1935.

Le président de l'époque était Mr RAMPILLON.

L'aéroclub possédait un Potez 43 et un Caudron Phalène. Il y avait aussi 4 autres avions sur le terrain dont 3 Potez.

C'est à cette fin d'année là que les travaux du buffet-gare démarrent.

A l'Aérodrome -- Premier coup de pioche

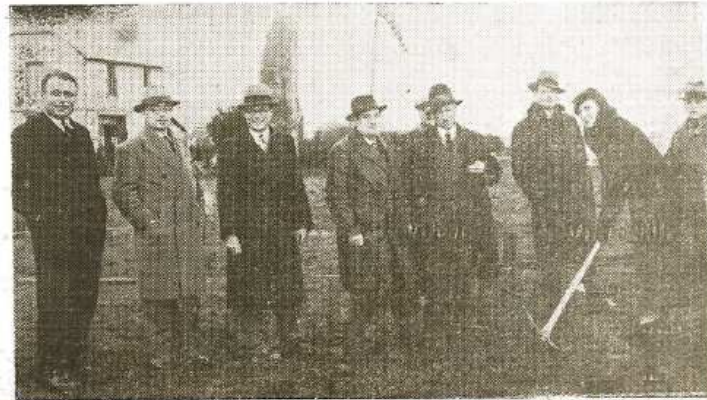
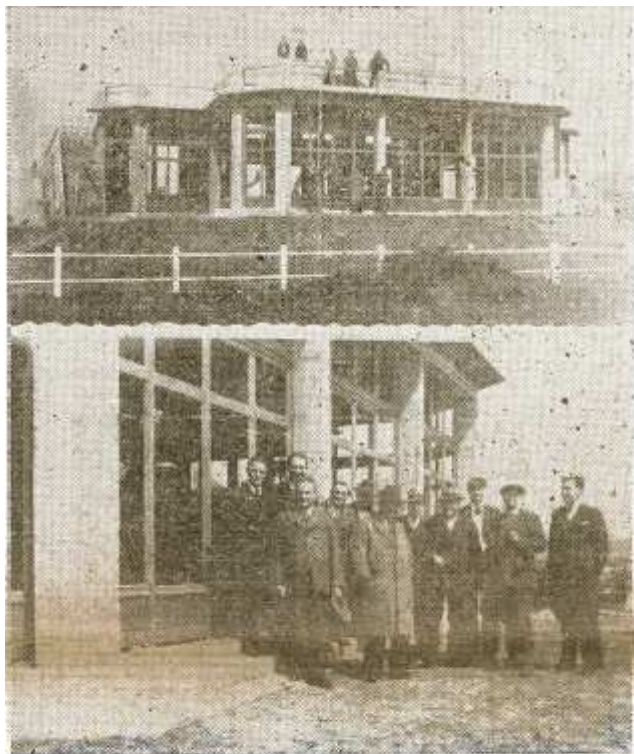


Photo FROUIN, Cholet.

Dans la soirée du 6 décembre, à l'aérodrome, Mme Henry Rampillon des Magnils, femme du président de l'Aéro-Club, a donné le premier coup de pioche pour la construction du buffet-gare. Notre photo représente, de gauche à droite : MM. Etienne Richard, indus-

triel ; Eugène Guertin et René Baudou, secrétaires de l'Aéro-Club ; Charles Arnault, architecte, auteur du projet ; Trébouvil, entrepreneur ; M. et Mme Henry Rampillon des Magnils. Un vin d'honneur fut ensuite servi au café Penard.

Les travaux en cours début 1936



En haut : Le Buffet-Gare en construction, dont l'inauguration officielle aura lieu en juillet prochain.

En bas : Un groupe photographié dimanche dernier, où l'on reconnaît quelques-uns des élèves pilotes formés par M. Pelloquin (de 1^{er} à gauche), chef pilote de l'Aéro-Club Léon-Guérineau ; de g. à dr. le 4^e, M. Gaté ; le 7^e, M. Fillaudeau ; le 8^e, M. Budin ; le 9^e, M. Nesote-Git. A droite de celui-ci, M. Aubry, de Bressuire, constructeur et pilote de « Fou du Ciel ».

Chaque dimanche, nos compatriotes montent nombreux à l'Aérodrome, assister aux évolutions des avions connus et aimés. C'est là une agréable promenade qui séduit chaque jour plus de personnes.

La foule était particulièrement dense dimanche dernier, attirée par les vols incessants, par le soleil et le temps splendide. Chacun put se rendre compte de l'activité mise à parfaire l'Aérodrome dont les journaux locaux et régionaux ont déjà parlé, ont annoncé la construction et l'adjudication des travaux, en décembre dernier, et ont reproduit en photographie la cérémonie intime du « premier coup de pioche ».

Malgré un léger retard, dû à un hiver atrocement pluvieux, le béton armé

à peu près dépouillé de son coffrage, montre aujourd'hui l'importance qu'aura cette construction, ses dispositions, l'intérêt de son grand hall, l'agrément de ses terrasses successives. Déjà, les menuiseries se posent, les divisions intérieures s'établissent, suivies, dans quelques jours, des revêtements muraux.

C'est grâce à l'activité et à l'opiniâtreté de ses dirigeants, au dévouement inlassable de son aimable président, M. H. Rampillon des Magnils, que l'Aéro-Club de Cholet « Léon Guérineau » parvient à doter notre ville de cet agréable aéroport qui reviendra à celle-ci en toute propriété, ainsi qu'en fait foi la délibération élogieuse de notre Conseil municipal, le 19 octobre 1935 ; par ses efforts, il a obtenu deux subventions, l'une du Ministère de l'Air, l'autre de la Chambre de Commerce ; puis, pour parfaire le complément important de la dépense prévue, la ville de Cholet, reconnaissant les avantages présentés, a bien voulu, par l'octroi d'une annuité égale aux subventions accordées à la majorité des autres sociétés, garantir l'amortissement d'un emprunt qu'il a dû contracter.

L'Aéro-Club de Cholet poursuit ainsi obstinément son programme qui est de développer chaque jour l'activité aéronautique qu'il a su créer à la porte même de la ville. Les voyages d'entraînement et d'affaires se répètent fréquemment ; les baptêmes de l'air se multiplient ; les nouveaux pilotes brevetés font admirer la souplesse de leurs atterrissages ; d'autres s'inscrivent à l'école ; les jeunes font tournons et concours de leurs modèles réduits.

La belle saison approche enfin. L'Aéro-Club tient à présenter aux touris-

tes de l'air, aux commerçants et industriels venus à Cholet par avions, — déjà nombreux l'année dernière —, ainsi qu'aux promeneurs choletais, une installation attrayante et confortable, au milieu de pelouses et d'emplacements réservés aux jeux des enfants, dans cet « Aérogare » qu'il compte inaugurer en juillet prochain, tout en apportant le concours de son installation et de ses aménagements aux Sociétés qui peuvent organiser fêtes et réjouissances sur le terrain de la Papinière.

Ainsi, grâce à son initiative, l'Aéro-Club de Cholet, sous l'égide du Ministère de l'Air, avec l'aide d'une Municipalité éclairée et bienveillante, peut dès maintenant accueillir à longue année les visiteurs aériens et les promeneurs de notre cité, développer le sera

et le goût de l'aviation, former et entraîner des pilotes sur un aérodrome parfaitement installé et doué d'une vie intense.

Le relevé des vols faits pendant le mois d'avril 1936 à l'Aéro-Club de Cholet « Léon Guérineau » totalise une durée de 39 heures 25 minutes, dont 31 heures 10 pour l'école et la section de tourisme. Voici les déplacements effectués par celle-ci, tant comme entraînement en dehors de la piste que comme voyages d'affaires :

M. H. Rampillon des Magnils, sur Farman 404, Paris (Toussus-le-Noble), à Cholet ;

MM. Pelloquin et Chotard, sur Potez 43, Cholet-Les Sables-d'Olonne et retour ;

M. H. Rampillon des Magnils, sur Farman 404, Cholet-Les Sables-d'Olonne et retour ;

M. Pelloquin, sur Potez 43, Cholet-Angers ;

MM. H. Rampillon des Magnils, Matignon et Sacré, sur Farman 404, Cholet-Nantes-Les Sables-d'Olonne-Cholet ;

MM. Matignon et Pelloquin, sur Potez 43, Angers-Cholet ;

Mme et M. H. Rampillon des Magnils, sur Farman 404, Cholet-Rennes et retour ;

M. Sacré, sur Potez 43, Cholet-Nantes-Les Sables-d'Olonne-Cholet ;

Soit une distance parcourue de plus de 1.650 kilomètres.

A signaler enfin 37 baptêmes donnés dans le mois et les nombreuses évolutions d'appareils militaires en exercice de navigation, de repérage ou de photographie, venus des bases de Nantes ou de Tours sur l'aérodrome de Cholet-Pontereau.

Témoignage du 31/05/1936 lors d'un voyage « court » effectué par Monsieur PELLOQUIN à l'aéroclub Léon Guérineau à Bord du POTEZ 43 F-AMLD.

Le Potez 43 dispose de 3 places. Il a une envergure de 11,30 m pour une longueur de 7,65 m. La version 430 atteint une vitesse maximum de 160 km/h. Quelques exemples d'appareils identiques avec une immatriculation très voisine.

AÉRO-CLUB LÉON GUÉRINEAU
Aérodrome de LA PAPINIÈRE
Téléph. 4.25 - CHOLET (Maine-et-Loire)

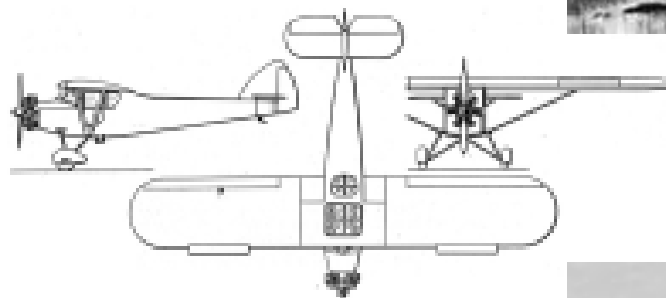
N° 00905

Monsieur *René Chavigny*

a pris le baptême de l'air ⁽¹⁾
a effectué le voyage de *Cholet* ⁽¹⁾
Cholet à *Nantes*
le *31 Mai* 1936
à bord de l'appareil *Potez 43*
F-AMLD
pilote par M. *Pelloquin*

Signature du Pilote,
Pelloquin

(1) Sayer mention inutile.



Inauguration du buffet-gare en Aout 1936 (article de l'Intérêt Public)

A l'Inauguration de l'Aéroport de Cholet

le 30 Août 1936

Le discours de M. Henri Rampillon des Magnols
Président de l'Aéro-Club de Cholet

C'est avec un très vif plaisir que nous vous avons conviés, messieurs, à l'inauguration du Club-House de l'Aérodrome de Cholet. Cette construction était un but de nos efforts, non pas dans un esprit d'aménager l'aérodrome de Cholet en aérodrome de luxe, mais pour développer d'une façon plus active, plus intense encore, notre propagande aéronautique.

En effet, nous sommes persuadés que ce bâtiment, sorte de « Maison des Ailes », sera un centre de réunions de tous les pilotes et amateurs de l'air, quels qu'ils soient, de la région choletaise... Là, les jeunes pilotes, selon l'expression consacrée, « expliqueront le coup », les anciens leur donneront des conseils de prudence, et les tout jeunes, au contact des pilotes confirmés, s'enthousiasmeront plus encore, entraînant les hésitants, les craintifs. Être homme de l'air est une vocation comme être marin.

Dans cette grande salle, qui nous servira de salle de conférences, nous continuerons notre propagande populaire car nous sommes en avance d'un an sur le désir de M. le Ministre de l'Air. Nous avons fait déjà des conférences, organisé des voyages sur des terrains voisins ; les jeunes ont construit des modèles réduits, modèles que vous avez pu admirer dans la salle du Club.

Notre section scolaire est parfaitement organisée et je suis heureux de rendre ici hommage en passant à M. Lalarré, Principal du collège de Cholet, président de cette section, qui nous a aidés largement dans cette initiative et qui veut bien continuer à nous assister d'une manière encore plus active.

Donc, Messieurs, notre désir est de faire revivre ici cet esprit que l'on appelait, durant la guerre, « l'esprit d'escadrille », climat d'amitié merveilleux où rien d'autre n'existait que la défense de la France. Ici, aucune autre question n'existera que la passion est suffisamment vaste et belle pour créer une camaraderie durable et féconde.

Monsieur le Représentant du Ministre de l'Air, vous voudrez bien assurer son Excellence de nos remerciements pour avoir bien voulu se faire représenter, ainsi que pour l'aide qu'il nous a largement procurée. Mais si M. le Ministre de l'Air nous a ouvert déjà bien des crédits, ce dont nous lui sommes très reconnaissants, nous allons encore frapper à sa porte, car notre désespoir est grand d'avoir des prix trop élevés pour l'éducation des jeunes pilotes. Tous sont obligés de travailler pour vivre ; ils se privent avec beaucoup de courage pour pouvoir se payer des heures de vol. Nous, Club, nous ne pouvons faire mieux avec les frais innombrables que demande une école de pilotage. Nous sommes obligés de demander trop cher et, malgré cela, j'avouerai que nous sommes en déficit.

Je souscris de tout cœur au programme de l'aviation pour tous, et si, grâce à un large appui du Ministère de l'Air, nous pouvions diminuer de moitié les prix de notre école et de nos heures d'entraînement, ce n'est pas nous élèves que nous formerions en six mois, mais le triple. J'espère donc ! car, chaque jour, je reçois des lettres de jeunes gens pleins d'enthousiasme pour l'aviation.

Monsieur le Secrétaire Général de la Fédération Aéronautique de France, il y a plus de trois ans, dans votre bureau de l'avenue Rapp, vous me receviez avec votre amabilité coutumière et vous m'exposiez avec talent la nécessité d'avoir un Club-House sur chaque aérodrome. Vous me citiez les clubs anglais et allemands, mais vous prêchiez un converti. De retour ici, aidé de mes camarades de l'Aéro-Club, j'ai mis tout en œuvre pour la réussite de cette idée ; il a fallu beaucoup d'obstination, mais je suis têtù ! Et vous pouvez aujourd'hui être juge du résultat.

Vous nous avez fait la grande amabilité et le très grand plaisir de venir jusqu'ici, et l'on va pouvoir vous dire de vive voix toute la reconnaissance que l'on doit à la Fédération pour son aide pécuniaire (la Fédération sait la grande pitié des Clubs) et surtout pour son aide morale qui nous est d'un si grand réconfort. La tâche de la Fédération est grande — votre rôle mon cher Secrétaire, est écrasant — vous avez droit à notre dévouement et, je le répète encore, à notre reconnaissance.

Je remercie la Municipalité de Cholet pour la part qu'elle a bien voulu prendre à cette construction et je regrette bien l'absence de M. le Maire car j'aurais été heureux de lui témoigner notre plus vive et notre plus sincère gratitude.

Nous trouvons près de lui et de Mes-

sieurs les Conseillers l'appui le plus sympathique pour la réussite de nos projets.

Je regrette l'absence de M. Manceau, président de la Chambre de Commerce ; vous voudrez bien, M. le Secrétaire Général, lui transmettre, ainsi qu'à vos collègues de la Chambre de Commerce, nos très sincères remerciements. Nous sommes spécialement heureux que vous représentiez la Chambre de Commerce, Monsieur, car nous savons la part active que vous avez prise à la réussite de notre projet ; soyez-en donc, en mon nom et en celui des membres du Club, spécialement remercié.

Messieurs les Ediles de la Ville de Cholet, vous avez compris le rôle que peut avoir l'aviation dans un centre industriel comme Cholet et l'utilité d'aménager sans tarder un aéroport. Plus modernes que vos devanciers qui ne voulaient pas admettre, lors de la naissance des Chemins de fer, que la ligne passât par Cholet, craignant, disaient-ils, que la vertu des Choletaises en souffrit, vous, vous êtes certains, et vous avez raison, que la vertu des Choletaises est trop ferme pour être emportée par le tourbillon de nos hélices.

Je remercie M. le Sous-Préfet d'avoir interrompu ses vacances pour être présent à notre fête, et pour l'intérêt qu'il nous porte.

Monsieur le Directeur du S. N. Aé., nous sommes heureux de vous recevoir sur notre terrain ; j'ose espérer qu'une amitié commencera entre nous et qui vous fera souvent venir ici.

L'autre semaine, étant à Tours, pour un stage militaire, je parlais avec un de vos anciens camarades de guerre, et il me racontait le fait suivant :

En 1917, sur le terrain de Hoehes, votre escadrille était bombardée terriblement par des avions allemands. Un hangar flambe ; au fond, des cris de douleur ; un mécanicien blessé ne pouvait sortir et était voué à une mort atroce. Vous, Monsieur, prenant une brouette, vous êtes allé, malgré les flammes, malgré le bombardement, chercher ce malheureux et ainsi le sauver. Mais, dans ce geste, vous fûtes cruellement blessé. Excusez-moi d'abuser de votre modestie en citant cet acte de courage ; mais, même après vingt ans, il est des actes de bravoure qu'il est bon que les jeunes entendent.

Maintenant, je suis certainement l'interprète de tous pour féliciter notre ami, M. Charles Arnault, qui fut l'architecte de ce beau bâtiment, pour la réussite parfaite de ses plans. Pendant de nombreux mois, il a tracé, effacé, retracé, mettant en application le conseil de Bouleau : « Vingt fois sur le métier... etc. »

Mais de ce travail est sorti un chef-d'œuvre admiré sans réserve par tout le monde. Sachant votre grand talent, nous n'attendions pas moins de vous. Grâce à vous nous allons avoir un abri remarquablement aménagé. On nous a reproché, à vous comme à moi, de voir trop grand ; mais avec les progrès infiniment rapides de l'aviation, on nous dira dans quelques années que nous avons vu trop petit. Mais trop grand ou trop petit, tout le monde sera d'accord sur les proportions réellement belles du bâtiment. Vous pouvez être fier ; votre œuvre est parfaite.

Je veux associer à mes remerciements Messieurs les entrepreneurs et ouvriers qui ont contribué à cette construction.

Monsieur Gaznier du Fresne, vous êtes toujours fidèle aux fêtes choletaises. Vous savez tout le plaisir que cela nous fait et cela scelle davantage, si possible, l'amitié qui unit nos deux Clubs.

Et je suis heureux de saluer ici M. Huret, président de la Chambre de Commerce du Mans.

Je ne veux pas oublier ces Messieurs de la Presse, toujours si empressés à nous encourager par leurs articles sur l'Aéro-Club de Cholet.

Je manquerais à mon devoir si, dans notre joie, nous n'avions pas une pensée émue pour nos trois camarades, morts tragiquement et dont les noms sont inscrits sur la grande pierre de granit. Ils furent les premiers pionniers de l'aviation choletaise, les premiers bâtisseurs de notre société puisqu'ils ont mis les premières pierres, scellées de leur sang, à cet édifice qu'est l'Aéro-Club de Cholet. Nous avons fait le serment de continuer leur tâche et à cela nous ne faillirons pas.

Et maintenant, Messieurs, je lève mon verre à vos santé, à la prospérité de tous les Clubs qui nous ont fait l'amitié de venir s'associer à notre joie, à la continuité de nos efforts ; trop heureux si, dans notre petite sphère, nous pouvons contribuer un peu à la grandeur des Ailes françaises.

31 Janvier 1937 : Hommage à Jean MERMOZ devant l'aéroclub

La grande manifestation à la mémoire de Mermoz au terrain d'aviation

Dimanche 31 janvier. Onze heures. Un ciel terne étale sa mélancolie sur la campagne silencieuse. Sur la piste, au tapis défraîchi, trois avions de l'Aéro-Club Léon-Guérineau sont alignés face au buffet-gare. Dans l'enceinte ainsi constituée, les délégations de différentes sociétés et groupes d'enfants des écoles forment le carré. On remarque les fanions des Enfants de Cholet, des Scouts de France, de l'Amicale des Anciens d'Orient de la région choletaise, de l'Union Nationale des Combattants, de la Société de tir « La Mouche », des Sous-Officiers de réserve, des Médailleurs militaires, de la Jeune France.

La foule se range sur les terrasses. Sont présents : MM. Landel, sous-préfet ; Darmaillacq, maire ; Ernault d'Orval, président du Tribunal ; Grimaldi, procureur de la République ; Tabourin, juge d'instruction ; Dolfus, directeur du musée de l'Aéronautique, ainsi qu'une grande partie du Conseil municipal et différents membres de l'Aéro-Club, parmi lesquels : MM. Rampillon des Magnils, président ; docteur Martin ; Arnault, architecte, etc., etc...

Les personnalités militaires sont représentées par : le commandant Courtois, le capitaine Battut et le lieutenant Delort, de la Garde Mobile ; le commandant Laurentin ; le capitaine Thomas, du centre mobilisateur...

On ne pouvait choisir un cadre plus émouvant dans sa simplicité que ce terrain de la Papinière d'où s'est envolé pour la première fois, un jour de l'année 1910, cet autre grand Français, glorieusement tombé à son poste de pilotage, l'inégalable Roland Garros.

Les profils « nerveux » des petits avions, les hélices immobiles, les drapeaux qui claquent au vent avec un bruit de vagues, l'étendue morne du ciel, la quiétude de la ville au loin, tout cela fait intensément penser à la vie héroïque et obscure des pilotes de lignes qui, à force d'audace, réussissent à établir un service aérien et qui, un jour, en plein vol, s'écrasent dans la mer, contre une montagne ou dans

la solitude meurtrière du désert...

Jean Mermoz était un de ceux-là. Mais il n'avait pas attendu la mort pour être un exemple. Il savait que « le sacrifice d'une vie sert à d'autres vies »...

C'est ce que, dans un éloquent discours, M. Rampillon des Magnils, président de l'Aéro-Club, s'attache à faire ressortir. Il retrace la vie du valeureux pilote — qui fut aussi une grande âme et un cœur pur — ; une vie d'exploits audacieux, d'efforts tenaces, d'aventures extraordinaires et magnifiques. En glorifiant Mermoz, M. Rampillon des Magnils — pilote lui-même — évoque le sacrifice de tous ceux dont les « corps balisent les routes aériennes ». Parlant de la constance des efforts de ces pilotes et de leur conception élevée du devoir, qu'ils accomplissent jusqu'au bout, il transpose avec beaucoup de justesse cette parole de La Bruyère : « La mort est pour eux un inconvénient du métier, mais non un obstacle... »


L'allocution est terminée. La sonnerie « ouvrez le ban » qu'exécute la clique de la Jeune France jette au vent ses notes claires et brèves. D'une voix émue, M. Rampillon des Magnils donne lecture des citations de Jean Mermoz, inspecteur général, pilote du réseau de l'Atlantique-Sud, aux 8.500 heures de vol ; et de ces autres grands héros d'Air-France : Pichodon, pilote millionnaire de kilomètres aux 38 traversées, le navigateur Ezan, aux 17 traversées, le radio Cruvellier aux 10 ; et le mécanicien Lavidalie, aux 20.

A nouveau, les clairons retentissent pour le « fermez le ban », puis c'est la minute de recueillement. Plus rien que le grand calme de la campagne vide de bruits, plus rien que le chuchotement bref du vent dans les drapeaux..., ce même vent qui, à cette heure, dans la brume, rôde là-bas, très loin, quelque part sur l'Océan, parmi le chaos des vagues berçant le corps brisé du bel oiseau que fut la « Croix-du-Sud »...

SUMAC.

Reçu de 81 Francs pour un vol de 27 minutes réalisé 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. A cette époque et jusqu'en 1972, l'aéroclub de Cholet réunissait toutes les activités de l'air dans une même structure.

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

Reçu la somme de  francs,

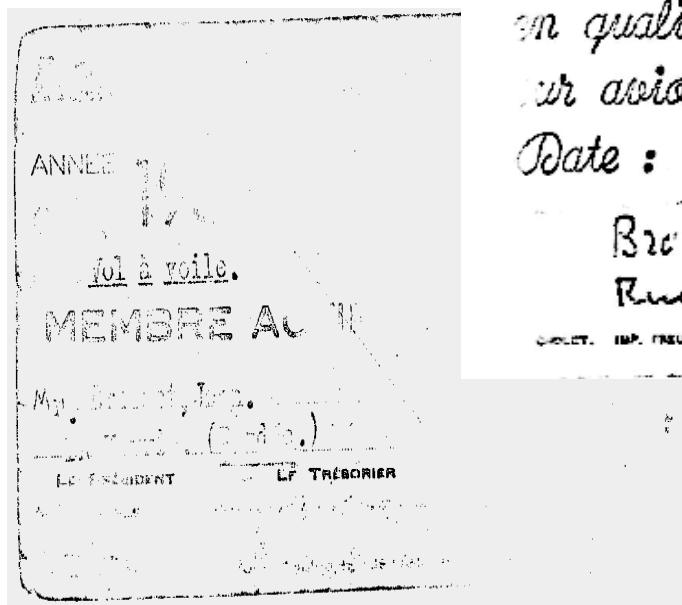
de M. Brosset
en qualité de Passager
sur avion Potez 60

Temps de vol 0^h 27

Signature et cachet,
(Timbre)

Date : le 12 mai 1937

Brosset Jean
Rue de l'Église
85 La Verrie



Après l'Assemblée Générale de l'A. C. C. L'AVIATION CHOLETAISE

Insensiblement les jours allongent. Pourtant, nous sommes pour de longues semaines enfoncés dans l'hiver pluvieux et gris, mais des après-midi ensoleillés se glissent par surprise au milieu des journées brumeuses, comme les messagers d'un lointain printemps, ami du plaisir et de la joie.

Et prochainement, après le ralentissement que réclame la saison, comme des oiseaux que le froid engourdit, les avions de l'Aéro-Club Choletais s'élanceront avec ardeur dans le ciel limpide, ivres de vitesse et d'espace. Tels des aigles audacieux, ils cèleront le soleil et planeront majestueusement autour des flèches de Notre-Dame pendant qu'à terre des yeux admirateurs suivront l'évolution d'un regard envious ou sympathique, car les Choletais aiment l'aviation et l'Aéro-Club.

L'intérêt grandit sans cesse autour de notre société aéronautique ; aussi semble-t-il à propos de donner à nos lecteurs quelques détails sur l'organisation et le matériel de notre aviation locale.

En plus des deux Potez 60, monoplane biplaces à double commande de l'aviation civile, l'aviation populaire, qui possédait déjà un Cri-Cri 60 CV, est cotée d'un nouvel appareil biplan : un Luciole, biplace de 100 CV. Un autre appareil est attendu pour le mois de mai et, ainsi, l'actif et compétent chef-pilote de l'A.C.C., M. Duvivier, pourra-t-il parfaire l'enseignement de ses élèves sans cesse plus nombreux puisque, de quarante l'année dernière, leur chiffre s'est élevé à soixante-six. Il est donc à prévoir que les 700 heures de vol de 1937 seront largement dépassées en 1938 et il en sera de même, espérons-le, pour le nombre des brevets qui fut de 16 l'an dernier.

Mais quel est donc le but exact de l'aviation populaire ? Fondée en 1936 mais fonctionnant surtout depuis 1937, cette organisation permet une nécessaire propagande pour l'aéronautique à l'heure où la France doit travailler sans relâche pour suivre les chemins tracés par l'Italie et l'Allemagne ; elle ouvre surtout aux jeunes gens une voie nouvelle qui leur permet d'accéder aux carrières d'aviation militaires ou civiles.

Pour la modique somme de dix francs par mois, les jeunes gens de 14 à 21 ans, munis de leur certificat d'études et d'une autorisation de leurs parents, peuvent, s'ils présentent une santé suffisante, suivre les cours théoriques ou pratiques qui leur permettront de se préparer à l'examen de brevet de pilote.

Après 10 heures de pilotage en double commande, l'élève continue, seul son

apprentissage jusqu'à concurrence d'une quinzaine d'heures ; après quoi, il est admis à subir le premier degré du brevet. Il faudra d'abord qu'il monte à 600 mètres et qu'il atterrisse en planant — à moteur réduit — à moins de 150 mètres d'un point désigné à l'avance ; puis exécuter cinq « huit » entre deux points espacés d'environ 400 mètres à une altitude inférieure à 200. Enfin, quand il atteint 25 heures de vol, l'élève subira le deuxième degré du brevet en effectuant cinq voyages avec cinq atterrissages sur des terrains différents.

Si l'élève est reçu par les commissaires de l'Aéro-Club de France, qui surveillent les manœuvres de l'examen, la porte des carrières civiles et militaires est ouverte au nouvel aviateur.

L'aviation populaire — qui est plutôt une école professionnelle d'aéronautique — prépare donc les concours d'entrée aux écoles de pilotes et mécaniciens militaires d'istres, Angers, Rochefort, etc... Après un an de perfectionnement et deux ans de formation, les élèves peuvent se réengager et voilà leur situation définitivement assurée. C'est ainsi que, l'année dernière, 150 des écoles d'aviation populaire formèrent 1.800 à 2.000 pilotes dont 300 furent admis dans l'armée.

Il est dommage que l'enseignement secondaire n'ait pas compris l'utilité de ces organisations ; car combien de jeunes gens, dirigés vers l'aviation, auraient accédé rapidement et facilement, étant donné leur instruction, à des places intéressantes, alors que tant de carrières sont encombrées !

Mais l'aéronautique est aussi un sport plein d'agrément. Par l'aviation populaire, les jeunes gens sont invités à des joies enivrantes. De nos jours, l'avion n'est plus l'engin effrayant et dangereux de Garros, c'est le mode de locomotion de l'avenir, c'est déjà le moyen de transport rapide, fréquemment pratiqué pour les liaisons internationales et même transcontinentales. L'aviation garde toujours son prestige un peu mystérieux et fantastique ! Les anciens n'étaient-ils pas hantés par l'idée de pouvoir voler ? Et depuis le vieil Icare, aux ailes de cire, les tentatives furent nombreuses mais les essais infructueux jusqu'à l'expérience des frères Montgolfier. Cependant, « les plus lourds que l'air » eurent vite fait de chasser les poétiques — mais incertains — ballons. Aller au gré des vents est une joie de rêveur ! L'homme devait soumettre les éléments. Voler vite, toujours plus vite, en se dirigeant à son gré dans l'espace infini du ciel : plaisir moderne !

Il est dommage évidemment que l'aviation de tourisme ne soit accessible qu'à des privilégiés. Mais le sport aérien n'est qu'à ses débuts ; des efforts sont faits pour permettre à chacun de

se livrer à sa tentation. Le « Pou du Ciel » fut prématuré, mais une voie, à notre sens, est défrichée et, dans un jour prochain, d'autres s'y engageront peut-être avec succès. Tous les amis de la vie aérienne tendent actuellement à faciliter et développer le goût de l'air. Aussi convient-il de féliciter les dirigeants de l'Aéro-Club Choletais qui, malgré les augmentations et charges nouvelles qui leur incombent, maintiendront le prix de l'heure de vol-tourisme.

Toujours soucieux de donner au terrain de la Papinière de nouveaux aménagements, l'A.C.C. a de nombreux projets. Parmi ceux-ci, le plus urgent est la construction d'un nouveau hangar, car, bientôt, avec les deux appareils particuliers qui restent à l'aérodrome, les mécaniciens ne pourront plus circuler dans le garage. On envisage également l'agrandissement du terrain, qui est toutefois subordonné à la décision du ministère de la Guerre ; cependant, on espère que le Génie de Tours donnera avis favorable et, d'ailleurs, avec la nouvelle coordination de tous les ministères de la Défense Nationale, on peut penser que l'accord et l'autorisation seront obtenus. Enfin, le drainage du terrain et le détournement de la route sont aussi prévus. Ainsi, après tous ces aménagements, l'aérodrome de Cholet sera-t-il un des meilleurs terrains de France.

Les prochains après-midi de dimanche, en groupe ou en famille, on se rendra au « champ de manœuvre » pour contempler les « aéro », et l'on reviendra par les bois, encore humides, où de timides violettes commencent à percer la mousse des talus. Cependant, au-dessus de la ville, les Potez ronfleront et un très vieux tissand, prophétisant sur le danger de ces engins, jettera un regard sceptique et apeuré vers les bolides. Comme ses ancêtres gaulois, guerriers intrépides, il ne craint rien sinon « que le ciel lui tombe sur la tête ! »

DEL AMI.

René MEUNIER (1919-1947)

Documents et témoignage recueillis auprès de son neveu, Patrice MEUNIER



Son portrait a été affiché assez longtemps à l'aéroclub après guerre

C'est l'histoire peu banale d'un héros de la seconde guerre engagé volontaire dans l'armée de l'air.

René MEUNIER est né à Cholet. Il a été élève pilote militaire en 1938 au titre de l'aviation populaire. (voir article précédent sur l'aviation populaire à l'aéroclub de Cholet à cette époque)

Lorsqu'il était en permission ou avait du temps libre, René MEUNIER passait beaucoup de temps sur l'aérodrome et l'aéroclub de Cholet. Sa carrière militaire pendant la guerre 1939-1945 est décrite ci-dessous. Il est mort en service aérien commandé à SAIGON le 24/03/1947.

Pour l'anecdote, en Juillet 1945, il avait fait un passage bas en patrouille constituée de deux P47 Thunderbolt au dessus de Cholet pour voir sa sœur avant un retour sur Nantes. Il semble que des tuiles avaient bougées sur les toitures Choletaises.

Sa sœur Colette GUIBERT/MEUNIER (1928-2019) aimait également l'aviation. Elle avait fait du Vol à Voile à Cholet après la guerre. Je l'avais rencontré à l'aéroclub en 2015 car elle voulait soutenir la cause de la voltige à Cholet.

René MEUNIER (1919-1947)

Extraits issus de son carnet de vol avec les modèles d'avions pilotés

minutes de vol

Avion	Pilote	Passager
MS 191	36 ^h 17	
MS 130-230	93 ^h 20	
Potez 25	77 ^h 43	
" 58	0 ^h 45	
Li'o 20	17 ^h 40	15 ^h 10
" 20 de nuit	2 ^h 30	2 ^h 30
C 445 Gouland		0 ^h 10
Formon 2222		2 ^h 20
NAA jour	9 ^h 15	0 ^h 20
" nuit	35 ^h 10	
Praga	2 ^h 05	
C 635 Limousin	10 ^h 30	4 ^h 25
C 76 Cassa		2 ^h 15
DC 3 Dakota		18 ^h 05
A 24	5 ^h 40	
MS 225	15 ^h 00	
Duo 500-501	20 ^h 40	
MS 406	146 ^h 15	
Bruckner P 36	108 ^h 55	
" " de nuit	7 ^h 45	
Duo 520	300 ^h 50	
Hurricane	0 ^h 40	
	186 ^h 55	

(non homologué)

AÉRONAUTIQUE MILITAIRE

Centre d'Aviation Militaire
2^e ESCADRE D'AVIATION
LÉGÈRE
de 1^{re} Escadrille

CARNET
d'Emploi du Temps

de M. *Meunier René* Sergent Pilote

Brevet pilote Militaire D.M. 1773 P.M. 0 du 7-10-38 21^e 26418 a/c clm 1.8.38

TRIMESTRE 191



JOURS	DATE	EMPLOI DU TEMPS	DURÉE	DISTANCE PARCOURUE	ALTITUDE MAXIMA
2-3-40	2-3-40	M. A. 05 - A10			
3-3-40	"	A10			
4-3-40	"	A10			
11-3-40	"	A10			
12-3-40	"	688			
24.3.40	"	643			
25.3.40	"	643			
29.3	"	643			
31.3	"	688			
de Mars 1940					
		Mission de Couverture du terrain	1.15	1	700
		Recherche et protection de Potez 63.	2.00	1	900
		id	1.20	1	200
		id	0.55	1	500
		Essai agron - essai radio	0.40	1	1500
		Mission de Protection de Potez 63.	0.25	1	2500
		retour au terrain après faire descent	0.15	1	800
		Protection de Potez 63	1.40	1	2000
		id	1.25	1	3000
		retour au terrain par voie	0.20	1	500

René MEUNIER, quelques photos sur la base de Istres en Mars 1939



Photo de 2 Farman 222, qui
attachés, ont sous la poussée du
Mistral, rompus leurs amarres et
ont transposé 200 m en arrière.
Ils ont été arrêtés par le banger
que l'on aperçoit derrière.

Istres Mars 1939



Photo du Farman 222 écrasé
en roulant au sol.

Istres Mars 1939



René MEUNIER, ses états de services

BUREAU CENTRAL D'INCORPORATION
ET D'ARCHIVES DE L'ARMÉE DE
L'AIR N° 257 - COMPIEGNE (Ois.)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Modèle 84

ÉTAT DES SERVICES

de M⁽¹⁾ MEUNIER - René
Surnom (s'il y a lieu)
né le 3.11.1919 à CROLET, département de Maine & Loire
fils de _____ et de _____
marié le _____ à _____
alors domicilié à _____ département de _____
Autorisation _____ en date du _____
_____ enfants _____ masculin _____ féminin

(1) Nom et prénom
(2) Indiquer, s'il y a lieu, les recensements effectués aux administrations de corps ou de biens, au divorce, au mariage, à un certain mariage, civile, changement de nom (date du décret ou de l'arrêté, etc.)

DÉSIGNATION DES DIFFÉRENTS CORPS POSITIONS DIVERSES, SOUS-ES, MISSIONS OU L'OFFICIER A SERVI	GRADES SUCCESSIVEMENT OBTENUS	DATES CORRESPONDANT À CHACUNE DES IN- SCRIPTIONS DES COLONNES N° 1 ET 2.	OBSERVATIONS.
- Engagé volontaire pour 3 ans le 25.4.1936 à ANGERS Département du Maine et Loire. - A été compris sur la liste de recrutement de la Classe 1939 de la Subdivision d'ANGERSanton dudit. - N° 92 IM.		25.4.1936	Brevet de Pilote d'avion n° 26.418 du 1.8.1938 - (DM N° 11773 PH2 du 7.10.1938).
- Élève pilote Militaire au titre de l'Aviation populaire.			
- Arrivé au corps et incorporé le		25.4.1938	Cert. Aptitude aux fonctions de Chef de Patrouille n° 9 G/O du 18.7.41 en date du 18.8.41 du Gal Cdt l'Air en A.O.F.
- Affecté 109 ^e Bataillon 1ère Compagnie			
- Nommé Caporal-Chef le (Ordre n° 10 du Cdt de la 5 ^e Subdivision Aérienne de TOURS du 5.9.1938).	Caporal-Chef	1.9.1938	
- Nommé Sergent le (Ordre n° 15 du Cdt de la 5 ^e Subdivision Aérienne de TOURS du 14.12.1938).	Sergent	16.12.1938	
- Affecté à l'Escadrille d'ISSRES. Mis en route le (DM N° 13.397/PK/2 du 25.11.1938).		11.1.1939	
- Arrivé au Bataillon de l'Air 125 et affecté 5ème Compagnie le		12.1.1939	
- Affecté à la 2 ^e Escadre - Base Aérienne de CHARENTES à l'issue d'une permission de 15 jours.			

DÉSIGNATION DES DIFFÉRENTS CORPS. POSITIONS DIVERSES, SOUS-ES, MISSIONS OU L'OFFICIER A SERVI.	GRADES SUCCESSIVEMENT OBTENUS.	DATES CORRESPONDANT À CHACUNE DES IN- SCRIPTIONS DES COLONNES N° 1 ET 2.	OBSERVATIONS.
- Mis en route le (A.M. N° 2028/PK/2 du 4.7.1939).	Sergent	22.7.1939	
- R.D.C. le		26.7.1939	
- Affecté B.A. 122 - Arrivé et incorporé le		7.8.1939	
- Affecté à la 1/2 le dit jour.			
- Part aux Armées le		27.8.1939	
- Promu au grade de Sergent-Chef le (O/O du Colonel Cdt le Groupe 24)	Sergent-Chef	26.6.1940	
- Revenu le		26.6.1940	
- R.D.C. du Groupe 1/2 (Dissolution)			
- Affecté à la Base de stockage d'ORANGE CARITAT le		27.8.1940	
- affecté en A.O.F. - R.D.C. le (AN N° 30782/SPAA/3/O du 25.10.1940)		13.11.1940	
- Dirigé sur TOULOUSE le (Transmission n° 4672/1 du Général Cdt la 1ère B.A.)		12.11.1940	
- Mis en route sur MARSEILLE le		9.12.1940	
- R.D.C. de la Base de Dépôt de TOULOUSE-FRANCAIS le		11.12.1940	
- Embarqué à MARSEILLE sur S/S SIDI-BEL-ABDES le		11.12.1940	
- Débarqué à ORAN, le		13.12.1940	
- Fait mouvement par voie ferrée d'ORAN à CASABLANCA			
- Embarqué le sur SS MARAKECH. Débarqué à DARAH le		17.12.1940	
		22.12.1940	
- Mis en route sur la B.A. de THIES le		24.12.1940	
- Affecté à la 6 ^e Escadrille de Chasse. Présent à l'Unité le (par AN N° 918/E2 de 26.12.40 du Colonel Cdt la Base).		26.12.1940	

René MEUNIER, ses états de services

DÉSIGNATION DES DIFFÉRENTS CORPS. POSITIONS DIVERSES, ÉCOLES, MISSIONS OU L'OFFICIER A SERVÉ.	GRADES SUCCESSIVEMENT OBTENUS.	DATES CORRESPONDANT à chaque des ins- criptions des colonnes n° 1 et 2.	OBSERVATIONS.
1	2	3	4
- A contracté un rengagement de 2 ans à T.R.	Sergent-Chef		
le.....		2.8.41	
- à l'Intendance de DAKAR à compter du		29.4.1941	
au titre de la 6 ^e Escadre de Chasse. Spécialité Pilote.			
- Passe de la 6 ^e Escadrille de Chasse dis- soute au Groupe de Chasse 2/6 à compter du		1.1.1942	
(Ex des Fous de la D.S. N° 5000/1/0/SEMA du 28.11.41 (Décision n° 1 du 2.1.42).			
- Autorisé à prolonger son séjour à la Colonie d'une année. (Décision n° 4002/A/C/ du 7.8.1942 de Mr. le Général Cdt l'Air en A.O.F.)..			
- Passe du Groupe de Chasse (dissous) au Groupe de Chasse 1/4 (Organisation) à com- pter du		1.1.1943	
(Exécution de la Note de Presse n° 8446/IP/ AFN du 20.12.42 du Général Cdt les F.A. en A.F.S. et Md3 n° 6360/A du 30.10.42 du Général Cdt l'Air en A.O.F.)			
- Fait mouvement par voie des AIRS avec son Unité.			
- Quitte OUAKAM (Sénégal) le		18.5.1943	
- Passe la frontière marocaine à ATAR le		21.5.1943	
- Rejoint la B.A. S.F. 409 le		22.5.1943	
- Fait mouvement avec le G.C. 1/4 sur MEDOUINA le		16.7.1943	
(Ordre de manœuvre n° 1470/31/FIM du 15. 7.1943 du Colonel Cdt la G.A.B II.)			
- Fait mouvement sur la Tunisie par voie des AIRS.			
- Quitte MEDOUINA le		4.8.1943	
(Nds N° 12.476/H/AM du 27.8.43 A'AIR MAROC)			
- Passe la frontière de TUNISIE.			
- Arrivé à la SERAIE près de TUNIS le		4.9.1943	
- Suit son Unité à SIDI-AMED puis BIZERTE le		9.10.1943	
- Suit son Unité de SIDI-AMED à RECHAIA le		31.10.1943	

DÉSIGNATION DES DIFFÉRENTS CORPS. POSITIONS DIVERSES, ÉCOLES, MISSIONS OU L'OFFICIER A SERVÉ.	GRADES SUCCESSIVEMENT OBTENUS.	DATES CORRESPONDANT à chaque des ins- criptions des colonnes n° 1 et 2.	OBSERVATIONS.
1	2	3	4
- Nommé adjudant à compter du	Adjudant	1.5.1944	
(Ordre de nomination n° 8089/DPBO/ENGA du 14.6.1944).			
- Fait mouvement avec l'échelon volant (voie des airs) sur la Corse, le		27.7.1944	
- Présent au Camp d'ALFO le		27.7.1944	
- Fait mouvement sur la Métropole (voie des airs) le		7.9.1944	
- Présent le dit jour sur le territoire d'ALGERIE.			
- Nommé sous-Lieutenant à T.T. pour prendre rang à compter du	S/Lieutenant à T.T.	25.11.1944	
(Décret du 29.11.1944 et D.N. N° 2257/SPN/ 3 du 28.11.1944)			
- Affecté à Escadre de chasse n° I (M.O. N° 5419/I du 22.10.45 du Cdt des F.A.T.A.O.).			
- Mis en route sur SALON-de-PROVENCE le		24.10.1945	
- P.B.O. le		25.10.1945	
- Arrivé à SALON et pris en compte au CRAP 210 a/c du		26.10.1945	
- Affecté CRD 81 à compter du		1.11.1945	
- Parti de SALON le		31.10.1945	
- Embarqué à MARSILLE sur SS Georges TOWON le		2.11.1945	
- Arrivé à SAIGON et débarqué le	(.II)	26.11.1945	
- En campagne en EXTREME-ORIENT le		27.11.1945	
- La CRD 81 changeant de dénomination passe APR 795 (Nds N° 1012/AIR/IC/I en date du 3.12.45)		15.12.1945	
- La nomination à T.D. de sous-Lieutenant MEUNIER est transformée en nomination (Active) à T.F., Rang du	S/Lieutenant Active à T.F.	25.11.1944	
(Ordonnance n° 45.2562 du 30.10.45 - J.O. du 31.10.45).			
-(AN N° 7038/AIR/IC/I du Général Cdt l'Air			

René MEUNIER, ses états de services

DÉSIGNATION DES DIFFÉRENTS CORPS. <small>POSITIONS DIVERSES, ÉCOLES, MISSIONS DE L'OFFICIER À SERV.</small>	GRADÉS SUCCESSIVEMENT OBTENUS.	DATES CORRESPONDANT à chacune des ins- criptions des colonnes a ^m 1 et 2.	OBSERVATIONS.
1.	2.	3.	4.
en Indochine du 7.8.1946. (Régularisation) N° 5780/SPAA/IH du 15.10.46). (Régularisation B.I.M. N° 344/46 du G.C. 1/2).	S/Lieutenant		
- Affecté à la 2 ^e Escadre de chasse à/c du		1.8.1946	
- R.D.C. des contrôles de l'Unité le		8.8.1946	
- Affecté Groupe de Chasse 1/2 CIGOGNES le		9.8.1946	
- Promu au grade de Lieutenant (active) à titre définitif dans le corps des Officiers l'Air, cadre navigant, pour prendre rang du (Décret du 15 Janvier 1947 (J.O. du 18.1.47 page 737).	Lieutenant active	25.11.1946	
- Mort en service aérien commandé à SAIGON (Cochinchine), le		24.3.1947	
- R.D.C. le		25.3.1947	
- Pense en position spéciale "E" au C.A.A. 217 le (Exécution prescriptions IH 7315/EMMA/I/E du 30.12.1946)		30.3.47	

CAMPAGNES			
INDICATION DES CAMPAGNES.	Indiquer les affaires auxquelles l'officier a pris part et leur date en regard de chaque campagne.	INDICATION DES CAMPAGNES.	Indiquer les affaires auxquelles l'officier a pris part et leur date en regard de chaque campagne.
C/Allem. } Zone des } Armées D } Militaire } S.P.G. S/ } En Mer } S. } A.P.N. } S+d } En Mer } S } En A.O.F. } D }	de 2.9.39 au 25.6.40 de 26.6.40 au 10.12.40 de 11.12.40 au 13.12.40 de 14.12.40 au 16.12.40 de 17.12.40 au 22.12.40 de 23.12.40 au 20.5.43	En O.P.S. } D } En Mer } d } En Indo- } chine D }	de 21.5.43 au 8.5.45 de 2.11.45 au 26.11.45 de 27.11.45 au 24.3.47
BLESSURES			
1 ^o DE GUERRE		2 ^o EN SERVICE COMMANDÉ	
		Capotage à l'atterrissage en campagne plaie contuse tibia droit tiers inférieur. le 6.9.1941	
ACTIONS D'ÉCLAT ET CITATIONS			
ORDRE N° 69 du 23.6.40 - Ordre de l'Armée Aérienne.			
ORDRE DE LA DIVISION AÉRIENNE - ORDRE N° 5 du 21.3.44 - N° 3727/DFM/I/EMMA du 21.3.44			
ORDRE ARMÉE - ORDRE J.O. N° 7 du 9.1.46 (F.Spcial) Page 1092C. Décision N°1049 du 20.8.1945).			

René MEUNIER, L'excellent chef de patrouille du groupe de chasse NAVARRE signé du Général De Gaulle début 1946

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE
No 7 du 9 Janvier 1946.

Le Président du Gouvernement provisoire de la République Française, Chef des Armées,

CITE

A L'HONNEUR DE L'ANNÉE AERIENNE

GRISANTI, Eugene Roland, du groupe de chasse 2/7 "Frisca" pilote de chasse plein d'ardeur et d'enthousiasme, attendait avec impatience sa première rencontre avec l'ennemi. Le 4 mai 1944, au cours d'une interception, une attaque seule et détruit un Fw 190, qui s'est écrasé en mer à 40 milles à l'ouest d'Ajaccio.

MEUNIER René, Sous-lieutenant du groupe de chasse 1/4 "Navarre" : excellent chef de patrouille, calme et compétent, a effectué de nombreuses missions de bombardement en piqué et le mitraillage pendant et après la campagne d'Alsace. Le 15 février 1945, en particulier, malgré une très vive D C A légère ennemie, a incendié un dépôt très important pour l'ennemi, grâce à l'audace et à la ~~première~~ précision de son attaque faite à l'aide de bombes incendiaires d'un emploi très délicat.

.....
Signé : G. De GAULLE

*Voir au rapport du
25/01/46
si dans dossier
du titulaire
25/01/46*

ESCADRE DE CHASSE No 1
Etat-Major
No 14 / IB

Saigon, le 22 janvier 1946.

EXTRAIT COPIÉ transmis à :
- G.C. 2/7 }
- C.R.E. 81 } pour information.

LE LIEUTENANT COLONEL PAPIN, Cdt
l'Escadre de Chasse Naf,

MEUNIER René, Sous-lieutenant du groupe de chasse 1/4 "Navarre" : excellent chef de patrouille, calme et compétent, a effectué de nombreuses missions de bombardement en piqué et le mitraillage pendant et après la campagne d'Alsace. Le 15 février 1945, en particulier, malgré une très vive D C A légère ennemie, a incendié un dépôt très important pour l'ennemi, grâce à l'audace et à la ~~première~~ précision de son attaque faite à l'aide de bombes incendiaires d'un emploi très délicat.

.....
Signé : G. De GAULLE

Escadre de Chasse
COURRIER
Date d'Arrivée
No d'Arrivée
Date de Départ <u>23/1</u>
N. de Départ <u>10015</u>
Destination

2. Janvier

N° 395			
24 JAN 1946			
Classement <u>CF5</u>			
Finances & Matières	<input checked="" type="checkbox"/>	P.R.A.	M.D. S.T.A.

René MEUNIER (« Mésaventure » en Spit le 27/02/1947)

RÉCIT DU SOUS-LIEUTENANT MEUNIER

Document fourni par Guy GASNES à Montmorillon (81)

Le 27 février 1947, je fus chargé d'aller, avec ma patrouille « Jaune », bombarder des jonques dans le port de Dien Dien ; au retour, je devais faire une reconnaissance armée sur le Son Giem Ho et aller ensuite reconnaître la position d'un poste de t automatique à Nam Dinl La patrouille « Jaune » (S/Lt. Meunier-Sgt. Rabokogne) décolle à 14 15 et arrive sur l'objectif à 15 h 10, altitude 3 000 pieds. Je fais un tour au-dessus du port pour le reconnaître, j'arme une bombe et me prépare à attaquer, suivant l'axe S.W.-N.W. « Jaune doit attendre la fin de mon bombardement pour commencer le sief J'affiche 2 600 tours, allume mon collimateur et bascule en réduisant les gaz pour prendre mon angle de piqué. Au même moment, mon moteur cesse de répondre à la manette. J'ai l'impression que mes contacts ont été coupés. De grosses fumées grises et noires sortent des pipes d'échappement, mon pare-brise se couvre d'huile. Je redresse en prenant la direction du Nord, arme ma deuxième bombe et les largue toutes les deux au hasard. Je regarde mes instruments tout est normal. Je branche la pompe électrique, aucune réaction J'annonce à « Jaune » : « J'ai la carafe », « Jaune 2 » me fait répéter et comprend. D'ailleurs, il ne m'a pas quitté des yeux et a vu les fumées Je me dirige vers les rizières, en essayant de m'écartier des point habités. Je ne vois plus devant moi, le sol se rapproche, je bloque mes bretelles, j'arrondis et me pose sur le ventre. Atterrissage assez doux l'eau gicle par dessus l'habitacle et l'avion s'arrête au milieu d'une rizière, perpendiculairement à deux diguettes Il est 15 h 15, je me détache, coupe la radio, les contacts et sors sur le plan. Je prends la mitrailleuse, les quatre chargeurs et quitte l'avion. Je traverse une trentaine de mètres de rizière et atteints une diguette. Le paquet de cartes que j'ai dans ma poche de ma combinaison me gêne pour marcher, je le jette dans la rizière. Je marche environ 5 à 60 mètres sur la diguette. « Jaune 2 » est passé en rase-motte, près de moi au moment où je quittais l'avion, il est parti larguer ses bombes et revient, fait un passage près de moi et prend le cap pour aller chercher du secours Des silhouettes apparaissent sur les digues et diguettes des environs Je décide de retourner à l'avion et de me défendre en attendant les Spits, face à une diguette. J'ai la plaque de blindage face à l'autre le moteur et la glace pare-balles J'arrive à l'avion à 15 h 35, je baisse le siège à fond, coupe la pompe électrique que j'avais oubliée, quitte ma combinaison mouillée qui me gêne dans mes mouvements, installe mes chargeurs de mitrailleuse dans la cabine, bien à portée de ma main, je m'assois sur le bout droit de la cabine et j'attends 15 h 40, les premiers indigènes arrivent à une trentaine de mètres de moi. Je les stoppe en tirant deux balles dans leur direction. Ceux qui sont plus loin continuent d'avancer, en hurlant, ils sont armés de sabres et de bâtons. Il en arrive de toutes les diguettes. J'essais de les stopper avec quelques balles, mais ils continuent d'avancer et rampent. Je les laisse faire, me contentant de les faire s'aplatir de

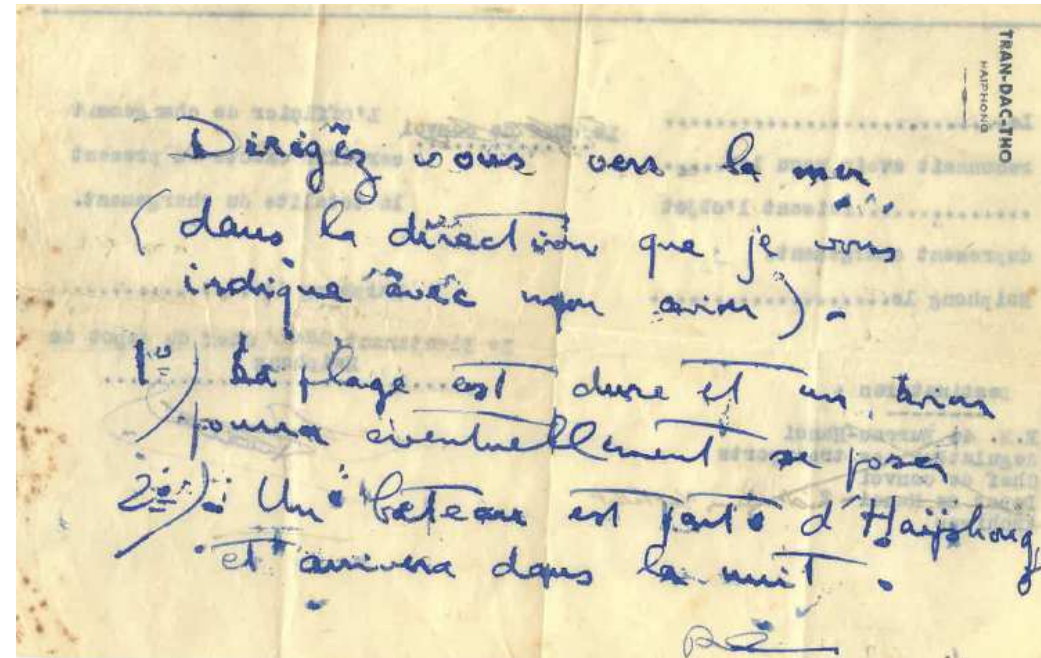
temps en temps, en les mettant en joue. J'ai déjà eu deux ou trois enrayages avec ma mitrailleuse, balles mal présentées, ressort trop faible. Les indigènes sont derrière les diguettes à une trentaine de mètres dans la queue et une quarantaine de mètres vers l'avant. Ils ne bougent plus, ils se contentent de pousser des hurlements, des gosses jettent des pierres dans ma direction. Un des assaillants, coiffé d'un casque colonial, m'interpelle en français, il me demande ce que je suis venu faire dans ce pays. Il me dit de ne pas faire l'imbécile, de sortir de la cabine, de jeter mon fusil et qu'il m'emmènera au village. D'abord, je ne réponds pas, puis je lui demande d'attendre une demi-heure. Il n'est pas de cet avis, me demande pourquoi et continue à parler, me répétant toujours la même chose. Je ne réponds plus. 15 h 55, j'entends une rafale de mitrailleuse, je regarde dans la direction d'où vient le bruit et je vois deux hommes armés de fusils et deux autres de mitrailleuses, s'avancer pour se mettre en position sur la diguette derrière l'avion. Je tire trois ou quatre balles dans leur direction, ils se couchent, mais continuent d'avancer et commencent à me tirer. De temps en temps, une balle touche l'avion, mais de ce côté la plaque de blindage remplit son office. Par moment, ils s'excitent tous en criant plus fort, mais aucun ne se risque dans la rizière, pourtant, ils doivent bien être deux cents. 16 h 20, un mouvement de panique se déclare, ils s'enfuient presque tous, je ne comprends d'abord pas, puis, j'entends les Spits et je les vois tourner à trois ou quatre kilomètres, mais, ils n'ont pas l'air de se rapprocher. J'essaie de les appeler en radio, mais ma batterie est à plat. Les indigènes reprennent confiance et reviennent. Les Spits agrandissent leur cercle, je sors sur le plan, je déplie mon parachute et arrive à en faire gonfler la moitié, mais une rafale de mitrailleuse m'oblige à m'abriter. Trois de ceux qui sont armés se rapprochent de l'avion et s'abritent derrière une petite diguette, au ras de l'eau, à environ 25 mètres de la queue. Je les surveille et tire deux balles sans résultat, ma mitrailleuse s'enraye continuellement. Une balle de fusil fait sauter le haut de mon Hood et s'aplatit contre la plaque de blindage. Les éclats de plexiglas m'ont écorché la joue gauche. Les assaillants semblent devenir plus hargneux, on dirait qu'ils ont hâte de terminer l'affaire, ils tirent plus souvent, mais n'osent pas encore approcher, je tire deux balles pour leur montrer que je suis toujours armé. 16 h 35, un Spit m'a vu. Il arrive sur moi, c'est le « M », j'agite les bras pour lui montrer que ça va. Il repasse en rase-mottes, par signe, je lui désigne mes adversaires les plus embêtants. Il a compris, il prend de l'altitude, vire et attaque. Première rafale, pile sur les hommes armés, j'ai vu leur sursaut avant de s'écrouler, pas de doute, ils sont touchés. Un autre Spit arrive à son tour et tous deux mitraillent la diguette derrière mon avion. Ils s'arrêtent, plus rien ne bouge, je sors sur le plan, aucune réaction. Un Spit prend de l'altitude. L'autre revient sur moi et je lui désigne d'autres objectifs, ils les mitraillent. Maintenant le secteur est très calme. 17 h, arrivée du L.5, il vire au-dessus de moi, part vers la mer, décrit des cercles, revient, repart, décrit à nouveau des cercles du côté de la mer, revient une nouvelle fois, le pilote me fait des signes, mais je ne comprends pas. Il part en direction de Haiphong. Le Spit « G » passe

René MEUNIER (« Mésaventure » en Spit le 27/02/1947)

en rase-mottes près de moi, je lui demande ce que je dois faire. Il repasse en me faisant des signes de partir vers la mer. Cette fois j'ai compris, je fais un paquet de ma combinaison et de mon serre-tête, je ramasse mes chargeurs, un dernier coup d'œil dans l'avion, il est 17 h 10. Mitraillette sur l'épaule, je descends dans la rizière, de la boue jusqu'au dessous des genoux et de l'eau jusqu'à mi-cuisse. Je pars vers la première diguette, marche très fatigante, je n'avance pas vite. La diguette est aussi presque molle que la rizière, je l'abandonne et pars en direction d'une petite ferme que m'indiquent les Spits. Deux autres avions viennent d'arriver. Je me sens presque en sécurité.

Une centaine de mètres avant d'atteindre la maison, j'en vois sortir quatre ou cinq hommes qui partent en courant, direction de la digue. J'arrive à la ferme, je me hisse péniblement sur la diguette et je m'arrête, un instant, pour me reposer, je prends mon revolver à la main, je repars, j'essaye de courir, mais je suis trop fatigué. Je marche vers la grande digue, les Spits tirent, je ne vois pas sur quoi. J'avance toujours ; je suis obligé de faire lever un indigène qui, couché sur le ventre entre deux tas de terre, est tremblant de peur. Entendant ma voix, il se retourne, me voit et part en courant ; je ne tire pas. J'arrive à la grande digue, je vois la mer, deux bicyclettes ont été abandonnées. J'en prends une, l'enfourche et continue mon chemin. La route va vers un village, je m'arrête avant d'y arriver et redescend dans la rizière pour la contourner. Le sol est dur, tout va bien. Un buffle affolé par les passages des avions, vient vers moi en courant, un petit canal à sec sépare nos deux rizières. Le buffle le traverse, une trentaine de mètres devant moi, il a l'air de peiner pour remonter aussitôt, je traverse le canal en sens inverse. Je glisse et enfonce le canon de mon revolver dans la boue, enfin, le buffle est passé. Je reprends la marche vers la mer. Un indigène se détache d'un tas de terre et s'avance vers moi, il n'a rien dans les mains, arrivé à une cinquantaine de mètres, il fait demi-tour et part en courant. Il m'avait sans doute pris pour un de ses collègues. J'arrive à la plage, je vais reconnaître une bande d'atterrissage et reviens m'abriter derrière une touffe d'herbes. Le pilote du « M » me fait signe d'attendre sur place. J'en profite pour nettoyer le canon de mon revolver et celui de ma mitraillette.

Une patrouille arrive et fait la relève de la première. Tout va bien, mais le temps commence par me paraître long et la nuit approche. Enfin, le L.5 arrive. Je suis debout, au milieu de la bande utilisable, je me couche pour indiquer la direction du vent. Le pilote a compris, il se présente, mais rate sa piste. Je vois qu'il veut se poser à ma hauteur. Au deuxième essai d'atterrissage, je lui fais signe de remettre les gaz, et je cours me placer en bout de piste. Troisième essai, trop long. Quatrième bien, il est posé. Je cours derrière, je veux le tourner à la queue, car le terrain devant n'est plus bon. Le Capitaine Carpentier me dit de monter tout de suite. J'embarque tout mon attirail. L'avion tourne au frein. Plein gaz, il roule, décolle. Nous sommes en l'air.



Le message qu'il a reçu au sol par les airs

René MEUNIER (« Mésaventure » en Spit le 27/02/1947) – Citation avec attribution de la croix de guerre 39-45 avec étoile d'argent fait à SAIGON le 02/05/1947

COMMANDEMENT DES TROUPES
FRANCAISES D'INDOCHINE
DU NORD

ETAT-MAJOR - 1er Bureau

N° 6.636/1 op.

ORDRE GENERAL N° 198

VU la Note N° 6.914/1/CH du Général Commandant Supérieur
des T.F.E.C. en date du 29 décembre 1946

Le Colonel GONNET, Commandant p.i. les Troupes
Françaises d'Indochine du Nord

C I T E

A L'ORDRE DE LA DIVISION

MEUNIER (René) - Sous-Lieutenant - Groupe de Chasse 1/3

" Le 27 Février 1947, désigné pour effectuer une reconnais-
sance aérée sur le SANG CIAM HO de la mer au canal des bambous,
" a été contraint d'atterrir par suite de panne à proximité de DIEN
" DIEN (PORKIN) en territoire occupé par l'adversaire. Attaqué
" aussitôt par celui-ci, s'est vaillamment défendu. Seul contre
" adversaire nombreux et acharné a réussi à le tenir en respect.
" A pu ainsi regagner la plage et prendre place, sous le feu dans
" l'avion léger venu le secourir."

Cette citation comporte l'attribution de la CROIX de GUERRE
1939-1945 avec ETOILE d'ARGENT.

HANOI, le 2 Mai 1947

Le Colonel GONNET, Commandant p.i. les Troupes
Françaises en Indochine du Nord
Signé: GONNET

COMMANDEMENT DE L'AIR
EN INDOCHINE

ETAT - MAJOR

CHANCELLERIE

N° 2 . 3 3 0/AIR/IG/CH

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

SAIGON, le 13 Mai 1947

Le Général de Brigade Aérienne BOUET
Commandant les Forces Aériennes d'Indochine
P.A. L'OFFICIER CHARGE DE LA
CHANCELLERIE

Signé: Illisible

SC.

René MEUNIER, Son palmarès de médailles

DÉCORATIONS ET MÉDAILLES

1 ^o FRANÇAISES	2 ^o ÉTRANGÈRES
- Croix de guerre 1939-45 le 23.6.40	
- Chevalier Légion d'honneur le 25.6.45 (Décret (transmission) n° 2331/3264/383 du 27.8.46).	
- Médaille Commémorative 39-45 le 21.5.46 (Décret n° 464217 du Ministre des Anciens, avec agrafe: FRANCE-AFRIQUE-LIBÉRATION-ALLEMAGNE.	
Date de la cessation du service : 24.3.1947	Ces titres sont basés sur les pièces et documents du dossier.
Motif de la cessation du service : DÉCÈDE	le _____ 19__
Lieu où l'affaire se situe :	
Pour les décès, genre de mort et lieu MORT EN SERVICE AÉRIEN Commandé à SAIGON	

- Mort en service aérien commandé à SAIGON (Cochinchine), le	24.3.1947
--	-----------



Le 5 Septembre 1939 – Un état des lieux de l'aéroclub Léon Guérineau est réalisé pour la prise de possession par l'Autorité Militaire (suite)

II - BAR.

Carrelage, comme dans la grande salle de café.

Les maçonneries sont revêtues sur 2 m 75 de hauteur de plaques de fibro-ciment présentant de petites ondulations et pour décor 8 motifs en même matériaux mais de teintes noires et vertes. En état.

Face levant et pan coupé, vitrerie, menuiserie et serrurerie. En état.

Coté couchant 2 fenêtres surmontées d'impostes dont l'une mobile. En état.

Un placard près l'angle nord-ouest de la pièce, de 2 m 65 x 1 m 10 sans fermeture, avec 5 étagères pour litres à liqueur. En état.

Dans la partie mur nord et du mur couchant se trouvent des dessins humoristiques exécutés par Slaudau. Ce sont des caricatures de physionomies Choletaises et pilotes. Dessins de talent et bien conservés. En état

Plafond blanchi et propre.

Une forte fermeture automatique à la porte du pan coupé "Bricard" et une petite fermeture sur la porte ouvrant sur grande salle. En état.

III - CUISINE.

Carrelage en carreaux de ciment, 2 tons gris et jaune. En état, sauf une tache de 25 x 25 devant cuisinière.

Murs revêtus de plaques évrite, couleur jaune et blanche sur 2 m de hauteur en état.- Dans la partie supérieure, les enduits plâtres un peu noircis.

Une hotte sur cuisinière faire de panneaux vitrés cinq vitres cathédrales en état.

Une grande fenêtre coté couchant faite de quatre panneaux dont 2 intérieurs mobiles, et une fenêtre fixe dans pan coupé. Menuiserie, serrurerie, vitrerie en état.

Dans le pan coupé nord-ouest un évier en grès dont une moitié constituant égouttoir. Grès altéré autour de la grille de vidange.

Plafond craquelé et légèrement noirci.

IV - PETIT DEGAGEMENT

Carrelage en carreaux de ciment, 2 tons rouges et gris En état.

Mur enduit plâtre légèrement sali sur le coté sud. Placard sans fermeture, avec 6 étagères sur échelles, quelques taches sur les étagères notamment sur la plus basse.

Un tableau pour la distribution d'électricité.

Porte sur cuisine et porte sur cave. En état.

V - CAGE D'ESCALIER.

Carrelage en carreaux de ciment, 2 tons rouges et gris, En état.

Nombreux accrocs sur les enduits, et inscriptions au crayon.

Escalier sapin non ciré. En état.

Accrocs sur menuiserie de la porte ouvrant sur vestibule.- Cette porte est munie d'une fermeture automatique.

VI - VESTIBULE.

Carrelage comme dans la grande salle de café.

Murs sur 1 m 25 de hauteur, évrite sujet dallage en marbre cassé. Au-dessus, enduits plâtre. En état.

Plafond blanchi en état.

Porte extérieure faite de 2 grands vantaux vitrés et mobiles surmontée d'une imposte fixé en verre cathédrale. En état.

Porte sur grande salle, trace d'une fermeture automatique enlevée.

VII- VESTIAIRE.

Carrelage en carreaux de ciment, 2 tons rouges et noirs. En état.

Soubassement sur 1 m 75 de hauteur, plaques évrite présentant de petites ondulations, couleur rouge et couleur noire à la base. En état.

Autour de la pièce 19 porte-manteaux à 2 têtes fixés sur planchettes.

Porte sur vestibule munie d'une petite fermeture automatique.

Plafond blanchi et propre, à signaler quelques fissures

W.C. en 2 compartiments. L'un avec siège à la Turc et l'autre avec un siège en grès. En état.

Carrelage en carreaux de grès 2 tons, marron et jaune, en état.

Les murs recouverts de plaques évrite sur 2 m de hauteur présentent une teinte porfirée, nuances verte et blanche à la base et nuance jaune et blanche au-dessus. Le tout en état.

Lavabos grès, sur console fonte, en état.

VII - SECRETARIAI

Carrelage en carreaux de ciment 3 tons, gris, jaune et noir. en état.

Le 5 Septembre 1939 – Un état des lieux de l'aéroclub Léon Guérineau est réalisé pour la prise de possession par l'Autorité Militaire (suite)

Cependant les carreaux gris présentent quelques taches blanches dues à un vice de construction.

Revêtement des murs sur 1 m 75 de hauteur par plaques de fibro-ciment présentant de petites ondulations de couleur verte, et noire à la base. Teinte verte légèrement défraîchie.

Cinq porte manteaux de chacun 2 têtes.

Enduit plâtre en état. Plafond blanchi, en état mais fissuré.

Dans le mur nord un placard sans fermeture, renfermant 6 étagères sur échelles. En état.

Dans la cloison levant, un panneau vitré de 4 grands verre cathédrale, en état.

Dans le mur couchant une fenêtre dont les 2 panneaux du milieu sont mobiles. En état.

IX - SALLE DE REUNIONS

Carrelage comme dans la grande salle de café.

Les murs revêtus de plaques de vitre sur une hauteur de 2 m 10, imitation menuiserie, en état.

Sur les enduits, peintures exécutées dans les mêmes conditions que dans la grande salle de café. Peintures très fraîches.

Côté levant un grand panneau vitré et une porte en pan coupé. Menuiserie, vitrerie et serrurerie en état.

Côté levant 2 fenêtres surmontées d'impostes dont l'une mobile. En état.

Devant ces fenêtres sont disposés 2 rideaux jaunes mesurant toute la hauteur de la pièce, et fixés sur une tringle horizontale en bois, en état.

PREMIER ETAGE.

X - CHAMBRE AU NORD.

Plancher sapin. En état.

Mur tapissé d'une cretonne orange légèrement défraîchie

Plafond blanchi propre en état. Quelques fissures.

Une fenêtre vitrée en état.

XI - TOILETTE.

Plancher sapin quelques taches près évier.

Enduits, quelques taches d'humidité sous la fenêtre.

Deux fenêtres avec vitres, verre cathédrale, en état et close de ferrures, fixes extérieures.

Porte sur chambre en état.

XII - PALLIER.

Plancher sapin en état.

Enduit plâtre en état.

Plafond blanchi propre.

Dans l'angle nord-est un bassin appelé à constituer une réserve d'eau 0 m 55 x 1 m, il repose sur consoles fer.

XIII - CHAMBRE DU MILIEU.

Parquet sapin en état.

Murs recouverts d'une cretonne défraîchie.

Plafond blanchi propre, fissuré.

Fenêtre en état, ainsi que la porte sur pallier.

XIV - CHAMBRE OUEST.

Parquet sapin en état.

Murs recouverts de cretonne bleue défraîchie.

Plafond blanchi propre.

Fenêtre en état ainsi que porte sur pallier.

XV - CABINET DE TOILETTE.

Parquet sapin en état.

Murs enduits, propres.

Plafond blanchi propre. Fenêtre en état, verre cathédrale, close par ferrures.

Il existe un lavabos en état.

Porte sur chambre. Locquet ressort usagé.

XVI - SOUS-SOL

Cave sous cuisine

Sol en terre bien nivelé

Murs bruts. Fenêtres en état.

Cave sous grande salle

Sol en terre bien nivelé

Murs bruts.

Cave Sud

Sol en terre également bien nivelé.

Murs bruts.

Plafond blanchi propre sous plancher, ciment armé.

Une baie d'accès formée d'une porte à 4 vantaux mobiles. En état. Une vitre brisée.

Le 5 Septembre 1939 – Un état des lieux de l'aéroclub Léon Guérineau est réalisé pour la prise de possession par l'Autorité Militaire (suite)

Dans le mur sud 2 petites fenêtres en état, et devant ce mur un établi de 3 m 80 de longueur x 0 m 65 de largeur.

Cave Nord

Sol en terre bien nivelé
Murs bruts
Baie d'accès close d'une porte à 4 vantaux mobiles.
En état.

XVII - ALIMENTATION EN EAU.

L'alimentation en eau potable est assurée par une citerne creusée près le monument Garros. Elle est puisée par une pompe centrifuge "Japy" installée dans la cave nord.

La canalisation court sous le plancher en ciment armé et rejoint le bassin réservoir du 1er étage, et ensuite une canalisation part de ce réservoir suit la cage d'escalier et sert à la distribution. Elle dessert plusieurs postes d'eau installés dans les pièces suivantes :

Sur lavabos des 2 cabinets de toilette du 1er étage; - les W.C.; - sur le lavabos du vestiaire; - sur l'évier de la cuisine; - et sur l'évier du bar.

XVIII - INSTALLATION ELECTRIQUE.

Elle est assurée par un moteur "Bernard" propriété personnelle de Mr Richard. Lequel actionne une dynamo appartenant à MR Gaurieau.

Ces objets sont situés dans la cave nord.

Trois fils de cette dynamo passent sous le plancher en ciment armé et alimentant plusieurs lampes savoir, 1

Dans salle de réunions	2
" la grande salle	4
" le bar	2
" la cuisine	1
" le vestiaire	1
" le sous sol	3

Les menuiseries du rez de chaussée face intérieure sont toutes cirées.

EXTERIEUR.

XIX - TERRASSE DU 1er ETAGE.

Enduit étanche "Minangoy", nombreuses traces de pas.

Sur partie de son périmètre, murette verticale de 85 cm de hauteur, enduite avec main courante composée de petits faîteaux en briques vernies. En état.

XX - TERRASSE DU 2e ETAGE.

Mêmes matériaux que pour la terrasse du 1er étage. - Il vient d'y être construit une guérite de guetteur.

XXI - ABRIS SOUS TERRASSE.

Sol dallé en béton de ciment. En état.

Le plafond est constitué par le plancher-terrasse. Le plancher est en ciment armé en état.

Trois baies closes par des menuiseries en état.

XXII - ESCALIER.

Reliant la terrasse au terrain.

Quatre marches en état à signaler plusieurs fissures dues à des mouvements de la maçonnerie sous escalier.

Le périmètre des terrasses clos par une barrière en fers ronds. En état.

XXIV - TERRASSE. devant grande salle

Le sol est recouvert de pierres de la Meilleraie, pierres écrasées et réduites en sablons.

Un affaissement de 13 cm s'est produit aux extrémités nord et sud, de sorte que les eaux de surface au lieu de descendre en cascades par l'escalier s'infiltrèrent sous les marches.

Aux 2 escaliers coté nord et sud, le ciment est craquelé sur les 2 pierres encadrant cet escalier, à hauteur de la marche supérieure.

Les peintures extérieures sont défraîchies. Elles n'ont pas été renouvelées depuis la construction de l'immeuble en 1936.

HANGAR DETACHE.

servant d'abri pour avions et d'atelier

Clos en parpaings sur 3 faces, et clos sur la 4e par portail fait de 10 panneaux mobiles. En état.

Chappente fer. Couvertures ardoises. En état.

Face intérieure des murs blanchie à la chaux, propre.

Pour l'éclairage: Trois fenêtres dans le mur nord. En état. - Trois dans le mur sud et deux étages de panneaux vitrés dans le mur couchant. En état.

Bureau
Dans l'angle sud-ouest un petit bureau clos en parpaings Parquet sapin en état, sauf nombreuses tâches d'huile.

Plafond fait d'un plancher sapin sur solives apparentes. Ce bureau est divisé en 2 compartiments par une cloison en planches.

Les ouvertures en état, et munies de leurs ferrures.


Dans l'angle une petite table surmontée d'un casier.

Hangar Tout le long du mur couchant, existe un établi.


Les affichages de prévention en 1940 (archives municipales de Cholet)

Danger imminent!


SILHOUETTES DES PRINCIPAUX AVIONS DE BOMBARDEMENT ALLEMANDS 1940




DORNIER DO 17




Remarquez la forme avant de fuselage, la forme des fuselages moteurs, le recardement des plans au fuselage.



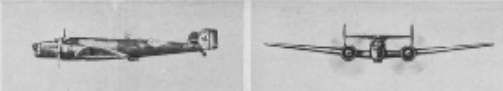
DORNIER DO 215




Remarquez l'avant arrondi et le carénage effilé des moteurs.



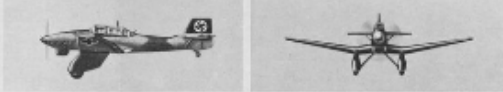
JUNKERS 86




Remarquez la forme des plans, le double empennage, le balcon sous le fuselage.




JUNKERS 87
Bombardier en piqué.



Remarquez la forme des plans, le train d'atterrissage.



HEINKEL HE 111





Remarquez la forme des plans, la partie arrière du fuselage et la forme de l'empennage horizontal.

MARQUES DISTINCTIVES DES AVIONS

Croix noire sous les plans et sur le fuselage.


Croix gammée sur le plan de dérive.
(Croix seule ou entourée d'un rond blanc sur bande rouge.)





Il a été signalé que des avions allemands ne portaient aucune marque distinctive.

23 Mai 1942 : Notification d'agrément **aux sports aériens** délivrée par le secrétaire d'état à l'éducation nationale

<p>SECRET</p> <p><i>Secrétariat d'Etat à l'Instruction Publique</i></p> <p><i>Commissariat Général à l'Education Générale et aux Sports</i></p> <p><i>Direction des SPORTS & ACTIVITES de PLEIN AIR</i></p> <p>N° 2350 S.A.I. Bureau</p> <p><u>OBJET</u></p> <p>Notification d'Agrément.</p> <p>1942 ---</p>	<table border="1"><tr><td>DATE ARRIVEE 29 MAI 1942</td><td>Paris le 23 MAI 1942</td></tr><tr><td>N° 1445 Rennes</td><td></td></tr><tr><td>Fichiers</td><td></td></tr><tr><td>/</td><td></td></tr></table> <p>IO, rue Auber</p> <p>NOTIFICATION d'AGREMENT</p> <p>---:---:---:---:---:---</p> <p>L'agrément du Ministre, Secrétaire d'Etat à l'Education Nationale est accordé sous le N° 34 à l'Association Sportive dite AERO CLUB de CHOLET, à CHOLET.</p> <p>Le présent agrément s'applique aux sports énumérés ci-après :</p> <p>SPORTS AERIENS.</p> <p>P. le Ministre, Secrétaire d'Etat à l'Education Nationale P. le Commissaire Général à l'Education Générale et aux Sports et par Délégation Le Directeur des Sports & Activités de Plein Air, P. le Directeur & par autorisation : Le Chef de la Division Administrative et Financière :</p> <p>Monsieur le Président de l'AERO CLUB de CHOLET - CHOLET - S/C de M. le Directeur Régional de l'Education Générale et des Sports pour l'Académie de Rennes 40, rue Vasselot <u>RENNES</u></p> <p>J. WECK</p> 	DATE ARRIVEE 29 MAI 1942	Paris le 23 MAI 1942	N° 1445 Rennes		Fichiers		/	
DATE ARRIVEE 29 MAI 1942	Paris le 23 MAI 1942								
N° 1445 Rennes									
Fichiers									
/									

Petit retour sur l'origine et les débuts de la voltige aérienne (extrait de la littérature existante)

Si la voltige s'emploie, par ses règles rigoureuses, à se distinguer de la simple acrobatie, elle n'est pas moins issue de cette dernière, qui remonte presque aux origines de l'aviation.

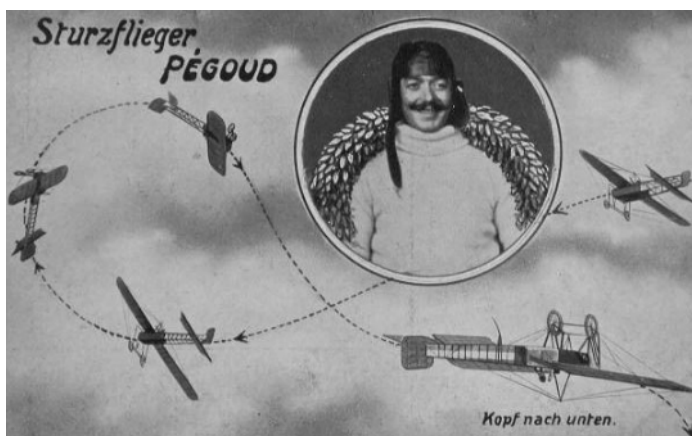
Il y a quelques soixante-dix ans (1908), Adolphe PEGOUD réalisait en France la première "boucle", ce qu'on appela plus tard "looping". Fut-il le premier au monde à le faire? Il semble que le français ait été, sans le savoir, devancé dans cette voie, de quelques semaines, à Kiev, par le russe NESTEROV.

PEGOUD, quant à lui, avait été inspiré par une expérience de saut en parachute au cours de laquelle il vit l'avion qu'il venait d'abandonner exécuter lui-même, sans doute sous l'effet d'une variation de centrage provoquée par son allègement, une boucle complète.

Après avoir réalisé sa première boucle "volontaire" devant une foule enthousiaste, PEGOUD corsa peu à peu son programme et fit des émules. Mais les avions de l'époque étaient plutôt fragiles, leurs qualités aérodynamiques assez médiocres, leur capacité acrobatique limitée. Beaucoup de pilotes chez qui l'audace relayait une technique encore balbutiante payèrent de leur vie, par suite de rupture en vol, le fait d'avoir voulu pousser un peu trop loin les possibilités de leurs machines.

La guerre de 1914-1918 amena une évolution importante. Les appareils de chasse avaient gagné en puissance, en robustesse, en performances. L'acrobatie était devenue pour leurs pilotes recours opérationnel courant: évolutions propres à tromper l'adversaire, à fondre sur lui en bonne position de tir, ou à échapper à ses salves mortelles... A la fin du conflit, l'acrobatie aérienne enrichie de figures directement inspirées des techniques de combat faisait partie intégrante de la formation des pilotes de chasse. Dans le même temps, nombre de ces pilotes étaient rendus à la vie civile. Or, l'aviation civile vers 1919-1920, commençait à peine à transporter des passagers. Vivre du pilotage consista alors à chercher l'exploit ou à se donner en spectacle. L'acrobatie devint spectacle payant.

Si, au début, le public était impressionnable à bon compte, peu à peu, la concurrence, l'émulation, introduisirent variété et difficulté dans les présentations. L'amélioration des moteurs, la possibilité progressivement acquise de les alimenter et de les lubrifier dans toutes les positions introduisirent le vol dos prolongé, les figures inversées, la vrille -dont les spectateurs étaient friands-, les figures déclenchées.



Petit retour sur la suite de la voltige aérienne (extrait de la littérature existante)

Entre 1930 et 1940, de grands pilotes européens se livrèrent des duels fameux en présence de foules immenses. Chez nous, ils s'appelaient DETROYAT, DORET, et s'étaient fait réaliser des avions spéciaux par des constructeurs dont ils étaient aussi les pilotes d'essai. Ils affrontaient souvent des pilotes allemands dont le plus remarquable était le célèbre FIESELER.

Parallèlement, l'acrobatie, dans le cadre de la formation des pilotes militaires, devenait voltige de haute école. Tendance particulièrement poussée dans certaines équipes de présentation dont la plus prestigieuse fut la patrouille d'Etampes. Sous la direction du capitaine FLEURQUIN, celle-ci atteignit un tel degré de précision dans les évolutions aériennes que le chef de patrouille liait au départ les extrémités d'ailes de ses avions par des fils de laine dont on pouvait constater, à la fin de la présentation, qu'ils n'étaient pas rompus !...

Le terme « voltige aérienne », jusqu'alors nommé « acrobatie aérienne », remonte à 1938, inventé par le Général FLEURQUIN, l'un des fondateurs de la Patrouille de France (Revue de L'armée de l'Air, juin 1938).

Après la seconde guerre mondiale, la voltige revint sur sa lancée, on revit DORET et son Dewoitine, on découvrit de nouveaux pilotes: le prince roumain CANTACUZENE, Fred NICOLE ... La patrouille d'Etampes était, d'autre part, reconstituée.

Quelques uns de ces pilotes avaient récupéré, rescapés de la débâcle allemande, de rares exemplaires d'un petit biplan particulièrement maniable, le Bucker "Jungmeister". Mais c'est surtout sur un autre biplan, dû au belge Jean STAMPE et construit en grande série en France, que nos pilotes de voltige purent exprimer leur talent. Malgré la puissance relativement faible de son moteur Renault (140ch), la Stampe SV4, d'un pilotage très homogène, révéla de bonnes qualités en voltige. Au début des années cinquante, il équipait la patrouille d'Etampes, des unités militaires de formation, les centres nationaux du Service de l'Aviation Légère et Sportive, et bon nombre d'aéro-clubs. C'est autour de cet outil que fut élaborée la méthode française, largement inspirée du classicisme d'avant-guerre, mais amalgamant certains éléments d'origines diverses, britannique, canadienne, américaine, acquis durant la guerre où les pilotes français avaient été formés un peu partout.

Des Centres Nationaux vont sortir les plus brillants des nouveaux pilotes de voltige français. Le premier et unique championnat national de voltige avant celui de 1977 eut lieu en 1954 à Toussus-le-Noble sur Stampe. Le vainqueur, en catégorie professionnel: Michel BERLIN, alors chef-pilote du Centre de Saint-Yan. Son chef de centre, ses instructeurs et des pilotes se partageaient la suite du classement. Le titre de champion amateur revenait à Jean d'ORGEIX, formé lui aussi à Saint-Yan et connu comme acteur et cavalier. A la seconde place, François d'HUC DRESSLER, qui fut à l'origine de l'écriture moderne de la voltige. En catégorie "professionnels", on remarquait aussi les très brillants débuts de Léon BIANCOTTO.

Avec un jury composé de pilotes prestigieux, présidé par le Colonel FLEURQUIN, qui se prononçait sur les prestations de concurrents anonymes utilisant tous le même matériel, et avec séparation du classement en deux catégories, on avait obtenu un championnat exemplaire. Partant d'une conception à la fois puriste et analytique du pilotage, Saint-Yan avait construit un style souple, coulé, mais extrêmement précis qui allait permettre à des pilotes comme BIANCOTTO et d'ORGEIX d'enlever plusieurs années durant l'une des rares compétitions de l'époque, qui tenait lieu de championnat du monde, le "Lockheed Trophy" organisé à Coventry. Mais il existait un très net décalage entre cette petite phalange de voltigeurs très confirmés dont le répertoire s'enrichissait d'année en année et la grande masse des autres pour qui la voltige n'était, surtout, abordée qu'à titre de perfectionnement.

Petit retour sur la suite de la voltige aérienne (extrait de la littérature existante)

L'éclipse qui allait suivre cette apogée correspondit à une double évolution. La fiabilité croissante et l'amélioration des caractéristiques des avions légers (autonomie, équipements, etc...) mirent l'accent sur les possibilités du transport aérien individuel. Cette évolution allait peu à peu en provoquer une autre dans le recrutement des pilotes et dans la vocation des Centres de Formation. Au perfectionnement du pilotage s'ajoutaient désormais des matières nouvelles qui devinrent tout aussi importantes: la navigation et la radio-navigation; la météorologie; la réglementation de l'espace aérien...

L'Etat, pour sa part, commençait à réserver ses deniers aux seules tâches jugées par lui essentielles. La vocation du "cadre noir" du Centre de Saint-Yan n'allait plus suffire à justifier son existence. Celui-ci se vit, alors, attribuer une nouvelle mission: la formation des futurs pilotes de ligne. Signe caractéristique de cette évolution: le Service de l'Aviation Légère et Sportive, dont il dépendait, devint Service de la Formation Aéronautique. Les sports aériens, sans être vraiment abandonnés, y firent de plus en plus figure de parents pauvres.

Dans le même temps, on assistait au vieillissement de notre parc Stampe, l'outil numéro un de notre haute école, sans que l'on envisage de le remplacer. A l'étranger, dans les pays de l'Est en particulier, de nouveaux avions (monoplans ZLIN 226, 326, 526) et de nouveaux styles de pilotage, efficaces et spectaculaires, allaient en revanche s'affirmer. Et tandis, que la Tchécoslovaquie organisait et remportait, en 1960, le premier championnat du monde de voltige, le nombre de pilotes français capables de se placer honorablement s'amenuisait: au milieu des années 60, il s'agissait de quelques professionnels, des militaires de l'équipe de présentation de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre. Au niveau de la formation et des aéro-clubs ne subsistaient plus que deux ou trois groupes animés par de très rares instructeurs.

S'affirmant à partir de 1965-1970 et de la création de l'Association Française de Voltige Aérienne, celle-ci résulta des raisons mêmes qui avaient provoqué le déclin de la voltige. Bons véhicules de transport, les avions légers modernes ne tardèrent pas à décevoir les tempéraments manœuvriers qui recherchaient encore dans le pilotage agrément et maniabilité. Un certain nombre de jeunes pilotes, aspirant à une activité plus sportive, se mirent alors à guigner les vieux Stampe poussiéreux relégués aux fonds des hangars, à un moment où ces derniers venaient enfin de trouver, indépendamment de quelques ZLIN importés, un remplaçant.

L'Equipe de Voltige de l'Armée de l'Air créée en 1968 avait retenu le CAP10, issu de l'EMERAUDE CP301 de l'ingénieur Claude PIEL. Equipé d'un moteur Lycoming de 180ch, ce biplace côte à côte à train fixe fut également choisi pour la formation initiale des futurs sous-officiers pilotes de l'Armée de l'Air. Le constructeur, Auguste MUDRY, bénéficia ainsi d'un lancement suffisant pour pouvoir entreprendre dans la foulée une production civile. Le CAP10, d'un pilotage facile et sain, d'une maniabilité satisfaisante, connut rapidement un certain succès. En 1977, le nombre des exemplaires produits et vendus avait dépassé la centaine, et une trentaine de groupe de voltige civils en France (plus quelques autres à l'étranger) en étaient équipés. Parallèlement, la société MUDRY s'était lancée, pour l'Armée de l'Air puis pour le secteur civil, dans la production du CAP20, monoplace de compétition extrapolé du CAP10, progressivement amélioré et allégé.

21 Juin 1945 : Demande et affiliation auprès de la Fédération Nationale des Sports Aériens pour reprendre les activités de l'aéroclub (N°211)

CHOLET 21 Juin 1945
Fédération Nationale des Sports Aériens
7, Avenue L. Poincaré
PARIS

Ref: B/

Monsieur le Président,

Nous avons l'honneur de vous faire par-
venir le dossier nécessaire à notre affiliation.
1°) Acceptation des Statuts et règlements de la F.N.S.A.
2°) Justification de la déclaration d'association.
3°) Un exemplaire des statuts.
4°) La composition du bureau.
5°) L'état nominatif des pilotes.
6°) L'inventaire du matériel et des installations. Joint un album photos.
7°) L'engagement de verser le droit d'adhésion et les cotisations.
8°) L'attestation de loyauté des Membres du Comité Directeur.
Vous espérons une réponse rapide et favorable qui nous permettra de prévoir un programme d'activités pour le fin de l'année, grâce à l'appui que vous pourrez nous fournir.

LE PRÉSIDENT -

FÉDÉRATION NATIONALE DES SPORTS AÉRIENS

INSTITUÉE PAR DÉCRET MINISTÉRIEL DU 6 DÉCEMBRE 1934



7, AVENUE RAYMOND-POINCARÉ
PARIS XVI^e
Tél. KLÉBER 75-68

PARIS, le 30 JUIN 1945

ENSEIGNEMENT TECHNIQUE
MODÈLES RÉDUITS
VOL A VOILE
AVIATION LÉGÈRE
PARACHUTISME

CHÈQUES POSTAUX : 346700 PARIS

REF. SECRETARIAT
GI 6816

Monsieur le Président
de l'AÉRO-CLUB DE CHOLET
LEON-GUERINEAU
Chemin de la Tuilerie,
CHOLET. (M.&.L.)

CHOLET 21 Juin 1945

L'AÉRO-CLUB de CHOLET LEON GUERINEAU,
s'ENGAGE à verser à la FÉDÉRATION NATIONALE des SPORTS AÉRIENS
si son affiliation est prononcée :
un droit d'adhésion de 100 francs, ainsi qu'une ristourne mensuelle sur les cotisations des Membres actifs conformément à l'article IX des statuts de la F.N.S.A.

LE PRÉSIDENT -

CHOLET 21 Juin 1945
Monsieur le Secrétaire Général

Monsieur le Secrétaire Général,

Nous avons l'honneur de vous solliciter pour inscription au Journal officiel, en double exemplaire, les modifications des statuts qui régissent l'Aéro-Club de Cholet Léon Guérineau. Ordonnez une feuille timbrée à 2 francs pour accord de réimpression. Une feuille timbrée à 2 francs pour justification de la déclaration d'association conformément à la loi du 1^{er} juillet 1901.

Pour le Président
Le Secrétaire Général

Monsieur le Président,

Nous avons l'honneur de vous informer qu'après Examen de votre Dossier, la COMMISSION D'ADMISSION Déférante a proposé votre Affiliation au COMITE DIRECTEUR, lequel a donné son plein accord.

Vous voudrez donc bien noter que vous êtes Affilié à la F.N.S.A. sous le n° 211.-

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de Nos sentiments distingués.

Le Secrétaire Général.

A. LACASSE.

CHOLET 21 Juin 1945

L'Aéro-Club de Cholet Léon Guérineau,
par sa demande d'affiliation, accepte les Statuts et Règlements de la Fédération Nationale des Sports Aériens.

LE PRÉSIDENT -

Tous la Correspondance doit être adressée au Secrétariat Général. Ne traiter qu'un seul sujet par lettre.

P.S.- Vous recevrez incessamment des instructions de notre Service "TRESORERIE" en ce qui concerne vos cotisations.

Rapport d'activité du 27 Juillet 1945 envoyé au commissaire de la république



CHOLET Le 27 Juillet 1945

*Rapport envoyé
par le président de l'Ac.
à Monsieur le Commissaire
de la République*

R A P P O R T

L'Aéro-Club de CHOLET, fut fondé en 1932. Le terrain de la Papinière appartenant à la Municipalité et mis à la disposition du Ministère de la guerre en tant que terrain de manoeuvre, lui fut donné comme terrain d'entraînement. Ce terrain agrandit successivement par des achats, réquisitions militaires françaises et réquisitions Allemandes présente actuellement une bande d'envol utilisable de 800 mètres. La réalisation d'un autre terrain plus vaste est à l'étude. Jusqu'en 1936, son activité fut assez réduite : entraînement de quelques pilotes choletais et meeting annuel.

En 1936, une section d'aviation populaire fut créée, développant considérablement l'activité de l'Aéro-Club de Cholet, qui compta alors 7 avions et 51 pilotes.

Au cours de la guerre, le terrain fut réquisitionné et le Ministère de l'air y installa une école élémentaire. Toujours sans réquisition, le terrain est occupé actuellement par un détachement de jeunes recrues de la base aérienne d'ANGERS.

Pendant l'occupation, l'Aéro-Club de CHOLET fut en sommeil, seul le Modèle réduit se développe d'une façon intense, comptant plus de 200 modélistes et remportant de beaux classements dans les Concours régionaux.

Après la libération, il fut nécessaire de procéder à la reconstruction du conseil d'administration et au bureau et de créer les commissions correspondant aux nouvelles activités qu'il serait permis de pratiquer.

Des commissions de Vol sans Moteur, aviation légère, tourisme aérien et aviation militaire, préparation militaire, formation pré-aérienne seclaire furent organisées à côté de la commission Modèles réduits déjà existante.

./...

Rapport d'activité du 27 Juillet 1945

1945

AÉRO-CLUB DE CHOLET

BOITE POSTALE 44 A CHOLET

LEON-GUÉRINEAU

BOITE POSTALE 44 A CHOLET

DEPARTAMENT DE L'AVIATION
DE TOURISME & DU VOL A VOILE

RÉRODROME
CHOLET-PONTREAU
(A 500 M. DE LA VILLE)

BUFFET-GARE
Tél. 4-25

C. C. P. NANTES 303.75

CHOLET le 27 Juillet 1945



*Rapport envoyé
par le comité des Secs.
à Monsieur le Commissaire
de la République*

RAPPORT

Il pilotes brevetés sont inscrits au Club, 50 candidats au pilotage avion et 50 au vol sans moteur, dont une section féminine attendent les moyens pour débiter. Un grand nombre de modélistes s'inscrivent à la Commission M.R.

L'Aéro-Club de CHOLET est présidé par Monsieur CAUCHY, directeur de l'Usine de la Société Française Radio Electricité à CHOLET, les vices présidents qui l'assistent dans cette gestion sont Messieurs DE LA MORINIÈRE, officier observateur de réserve de l'armée de l'air, Maire de Landemont, Monsieur PELLAUMAIL, industriel, vice président de la Chambre de Commerce, conseiller Municipal, Monsieur LELAN, Directeur de l'Usine H. Ernault Batignolles à CHOLET, Monsieur GARIN, industriel en chaussures. Le secrétaire général est Monsieur BOUCHET, Directeur du Centre de formation professionnelle, pilote de tourisme et de planeur. Le trésorier est Monsieur MORAND, Directeur de la Caisse d'Epargne de Cholet.

Les Membres du Bureau sont :
Monsieur LEQUITE, Ingénieur E. et C. et Monsieur DELANÇY, architecte pour les questions d'aviation.
Monsieur SACRE, commerçant, ancien pilote militaire, président de la Commission du Tourisme et de l'aviation utilitaire.
Monsieur COURONNE, employé d'usine, ancien pilote militaire, président de la Commission aviation légère.
Monsieur SIAUDEAU, relieur, pilote de tourisme, président de la Commission Vol sans Moteur.
Monsieur BOSSARD, Employé de Commerce, pilote de tourisme, président de la Commission des Modèles Réduits.

La vie de l'Aéro-Club est plus intense qu'elle ne fut jamais et son développement semble vouloir s'accroître dans des proportions importantes. Les relations avec la Municipalité et la Chambre de Commerce sont très étroites, et il serait souhaitable de voir à CHOLET cité industrielle, un important aérodrome, au trafic important.

En vue de l'organisation régionale de l'activité aéronautique, et sans un but de propagande, l'Aéro-Club de Cholet avec le concours du Ministère de l'Air et de la Fédération Nationale des sports Aériens organise un grand Congrès pour les 28-29 et 30 septembre.

Nous croyons utile de souligner que CHOLET, par son activité et les possibilités d'exploitation, doit tenir dans la région une place de premier ordre.

CHOLET, le 26 Juillet 1945

Arrivée de Roger DRUINE (1921-1958) sur Cholet vers 1947-1948
Les 2 premiers D30 Turbulent devant le hangar de l'aéroclub (merci à Joël BALAT pilote et ancien
dirigeant du Vol à Voile pour les informations transmises)



Les 2 avions Turbulent D31 Druine
en Fox Whisky



Roger DRUINE

Avant d'arriver sur Cholet, Roger DRUINE, originaire de Cambrai, pilotait en outre un Caudron C 800 (biplace planeur). Il commença très tôt à concevoir des avions (voir les articles suivants).

Roger DRUINE est arrivé à Cholet vers 1947-1948. Il a été embauché comme dessinateur au bureau d'études de la « radio » devenue SFR (Thomson-CSF et aujourd'hui Thales) par Marcel CAUCHY, directeur de l'époque et également président de l'aéroclub de Cholet.

Il est devenu instructeur à l'aéroclub pour remplacer le départ de l'ancien pilote militaire instructeur BOURSIER.

En 1953, il a quitté Cholet pour Paris et a travaillé chez Hurel Dubois puis 3 ans plus tard chez Sud Aviation. il est décédé d'une leucémie à l'âge de 37 ans.

Paul BARANGER, ébéniste-marqueteur à Cholet l'a aidé à construire le premier « TURBULENT » et les suivants (en particulier celui de Mr CLOCHEZ : 2 fois vainqueur de la coupe RSA). Il l'a rejoint à Paris pour construire les premiers biplaces côte à côte « CONDOR ». Robert BARANGER, son frère, a contribué à la construction du biplace en tandem « TURBI ».

Par la suite, plus de 350 Turbulent D31 seront construits en série en Angleterre par la firme ROLLASON. La liasse de plans est toujours disponible de nos jours.

L'Angleterre lui a consacré un timbre (Druine ou Turbulent).



La gamme des avions de Roger DRUINE

D-31

Turbulent (monoplace)

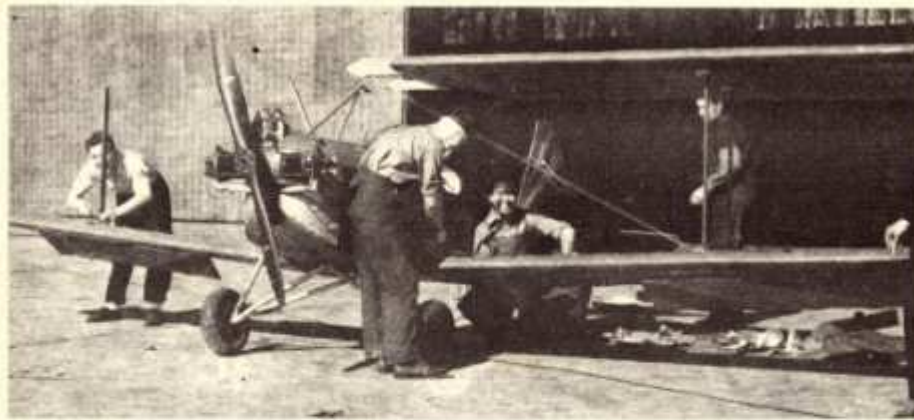
D-5

Turbi (biplace en tandem)

D-60

Condor (biplace côte à côte à cabine)





A Cambrai/Niergnies, en 1938, Roger Druine a recruté de l'aide pour le montage des plans de son RD-1.

ROGER DRUINE

Alain-Yves BERGER

Roger Druine, c'est devenu une légende. Et, plus le temps passe, plus le légendaire décalque sur l'historique. Les légendes ne se créent jamais sur le vide, d'ailleurs, c'est connu. Celle de Roger Druine aura eu tout le terrain nécessaire pour naître, croître et embellir. Elle débute comme une chanson de geste d'un Moyen Âge où l'on s'attachait plus au merveilleux qu'aux réalités banales : il va commencer par être le plus jeune constructeur amateur, établissant un record jamais égalé depuis...

Nous sommes en 1936, pleine époque de l'Aviation Populaire (dont il con-

Roger Druine (à gauche), présentant "Napoléon", son propre D-31 Turbulent F-PFRD.



vient de rappeler qu'elle naquit plus d'un an avant le Front de même dénomination, d'ailleurs). Roger Druine est apprenti mécanicien dans un garage de Cambrai, Nord. Il suit en outre assidûment des cours industriels. Il titre quinze ans et demi d'ancienneté. Un âge où l'on s'intéresse généralement plus à bricoler des modèles réduits, fignoler une maquette plastique (de nos jours) qu'à la construction d'un avion à l'échelle 1/1. Le jeune Roger, lui, entreprend la fabrication de ce qui sera le RD-1.

Il débute par le fuselage qu'il édifie chez lui, route du Cateau, en la cité du Nouveau-Monde, à Cambrai. Puis, manquant de place, il sollicite et obtient du maire l'autorisation de s'installer dans un coin du camp de vacances de la ville pour y poursuivre son ouvrage. Pour réaliser la volure de son biplan, il a recours à l'École Pratique et aux conseils de son directeur qui le laisse utiliser un outillage qui lui faisait défaut personnellement. L'époque n'est guère rose pour lui, en effet : son père, électricien, est chômeur et Roger paiera de deux années et demi de privations, de constance et d'acharnement, le premier vol du RD-1, au printemps de 1939.

Entre temps, il a décroché ses brevets : le 1er degré le 10 novembre 1938, le second le 4 avril de l'année suivante. C'est donc lui-même qui décolle pour la première fois son premier avion du

terrain de Cambrai/Niergnies, avec la bénédiction de M. François, son chef-pilote. « Ce n'est pas sans émotion, confie le jeune homme-oiseau à un quotidien local, que l'on vole pour la première fois avec ses propres ailes. Le chef-pilote m'avait conseillé de faire seulement une ligne droite. Mais aussitôt après le décollage, le vol me parut si normal que j'accomplis un tour de piste complet, terminé par un atterrissage parfait. Mon avion avait volé ! ». Comme il ne justifiait pas des 17 ans et 6 mois exigés, il lui avait fallu une dispense du ministère de l'Air pour passer les épreuves du brevet de pilote; je ne sais si une autorisation lui fut nécessaire pour débiter si tôt une carrière de pilote d'essai !

du RD-1 à l'Aigle 777

Une anecdote vaut d'être contée qui dépeint bien l'enthousiasme de cet aviateur pour tout ce qui touchait à l'aéronautique. Comme notre Amateur achève de fignoler la cellule de son avionnette, il n'a plus un centime pour acheter un moteur. La municipalité de Cambrai, touchée par ses efforts, lui prête alors une salle de la mairie pour y exposer l'appareil, le 14 juillet 1938. Le prix des entrées permettra l'achat du moteur, un Poinard 25 CV, que Roger acquiert avec les 2.000 francs 1939 laissés en quelques jours par les nombreux visiteurs. Plus tout jeune, victime d'un accident, ce Poinard

avait sans doute de quoi rebuter même une vocation bien ancrée. Il ne faudra cependant que quelques semaines à cet expert en mécanique pour le réparer complètement et l'asujettir au RD-1 par un châssis idoine.

D'un rigoureux classicisme, ce petit biplan de 6,30 m d'envergure aux ailes rectangulaires de corde et d'épaisseur constantes, terminées par un saumon elliptique à peine prononcé, affiche 11,50 m² de surface portante. Le plan supérieur est en trois parties, la centrale reposant sur une cabane en tubes d'acier et renfermant le réservoir de carburant. D'égale envergure, le plan inférieur est affecté d'une lièche et d'un dièdre légers et porte les ailerons largement dimensionnés. Cette avionnette a 5,20 m de long, pèse 160 kg à vide et n'emporte que 90 kg de charge au poids au décollage de 250 kg. Ses 25 CV lui octroient une vitesse maximale de 120 km/h et 80 à 90 km/h en croisière avec une autonomie de 360 km.

Mais l'an 1939 se termine mal : au moment de la déclaration de guerre, le RD-1 totalise néanmoins quelque 14 h/vol et Roger Druine termine premier pour la région Nord-Est le concours des jeunes brevetés, il a 18 ans et s'engage dans l'Armée de l'Air avec l'intention de faire carrière dans l'aviation militaire. Les événements de 1940 et le décès de son père l'obligent à bifurquer

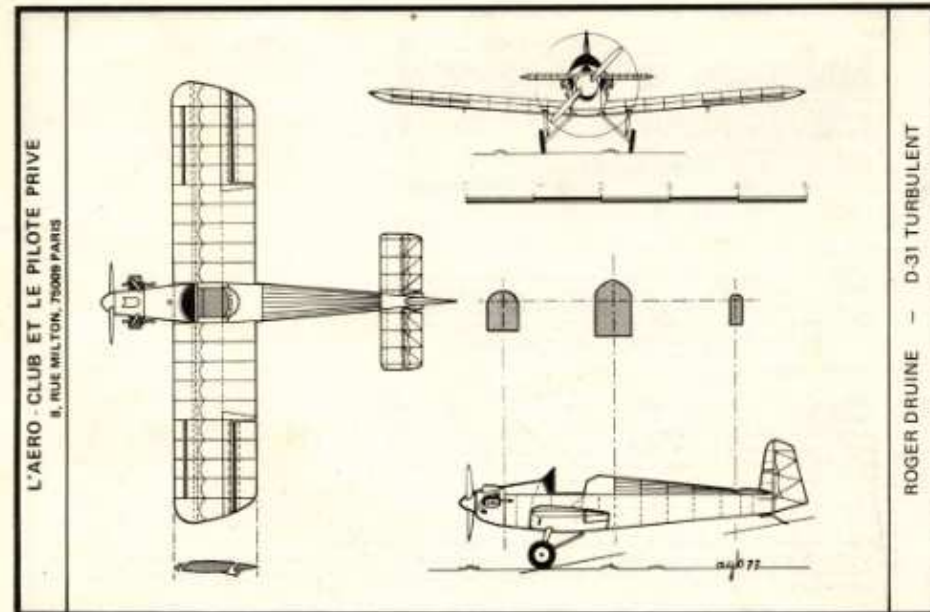


Printemps 1939, le RD-1 tout équipé : noter la simplicité du haubanage : deux mâts et des câbles tendus en X entre chaque aile. La décoration à bandes rayonnantes rouge et blanche n'est pas sans rappeler les bêtes de soigneur de Marcel Doré.

vers l'aviation légère. Démobilisé, il s'occupe à la remise en état de son appareil miraculeusement retrouvé au fond d'un hangar et, déjà, étudie d'autres avions dont un monoplan de sport et d'entraînement, à aile haute prévu pour être équipé d'un 50 CV Régnier, volets de courbure, freins sur roues, envergure 7 m, surface 7,20 m². De type parasol, ce monoplan ressemblait

à l'avionnette Albert mais avec des haubans. Il projette aussi un monoplan sans queue à train tricycle, vite abandonné.

Dès 1945, il a un avion en chantier, un monoplan qu'il abandonne très vite. L'année suivante le trouve au SALS (Service de l'Aviation Légère et Sportive), rapidement breveté « moniteur », sorti major de sa promotion à Saint-





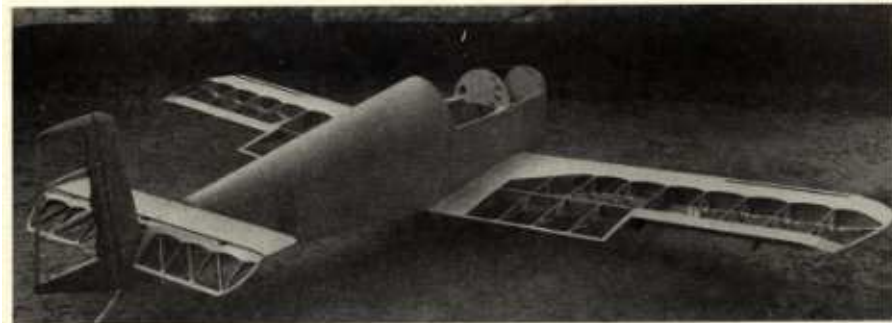
Les dessous du RD-1 ! Outre le train et les larges ailerons, ce document nous révèle un empennage aux gouvernes surdimensionnées. Noter le plan fixe horizontal contreventé par câbles à l'intrados comme à l'extrados.

Auban et passant sur TP pour faire bonne mesure. Mais 1946, c'est aussi la mine en fabrication de l'Aigle 777. Monoplane à aile basse cantilever, ce monoplace tient tout entier dans ses trois 7 : envergure 7 m, longueur 7 m, surface alaire 7,30 m². Il reste encore classique de conception, construction bois et toile, sa principale originalité concernant la visibilité accordée au pilote par surélévation de son siège et de la verrière.

aux mains de son créateur, le 2 avril 1948, à Vannes/Metcon. Après des essais de roulage au sol et quelques lignes droites avec décollage sur toute la longueur de la piste, pour juger de l'efficacité de ses gouvernes, Roger Druine s'envole pour un tour de piste complet à 50 m/sol. Tout se passe bien et le 15e prototype français à décoller depuis le début de cette année fertile regagne le sol sous les applaudissements des spectateurs. Aucune modification ne sera nécessaire, la seule mise au point d'importance concernant les freins et leur efficacité.

L'Aigle 777 sera vendu en avril 1950 à un jeune vélivole de Strasbourg, Jean-Paul Weiss, qui s'offrira 4000 km de voyages dès les deux premiers mois. « Les Ailes » en firent mention comme d'une réussite en citant les performances attribuées à l'avion : 140 km/h en croisière à 2 050 l/min en consommant 10 l ou 125 km/h à 1 950 l/min en ne consommant plus que 9 l. Le décrochage intervenait à 50 km/h sans volets et à 45 km/h avec un cran de volets. A pleine charge, incluant 37 l d'essence et 15 kg de bagages, le décollage s'effectuait en 150 m et la vitesse ascensionnelle s'établissait entre 2 et 3 m/s.

J.P. Weiss rallia, le même été de 1950, le IIIe Rassemblement annuel du Réseau du Sport de l'Air à Auxerre. L'avion, fort apprécié des constructeurs amateurs, fut jugé comblant un créneau entre le tout nouveau Bébé Jodel et l'AS-70 d'André Starck, tous deux appelés à une belle carrière que le second débuta en mono pour terminer en biplace, passant de 45 à 105 CV. Notons qu'avant de s'en séparer R. Druine, alors chef-pilote de l'Aéro-Club de Pontivy, s'offrit une longue ballade avec l'Aigle 777 : parti de Pontivy, il y revient après avoir rallié Le Mans, Etampes, Brétigny, Cambrai, Valenciennes, Nancy, Strasbourg, Ambérieux et Challes-les-Eaux. L'appareil ne fut pas construit en série faute de moteur.



Un Turbulent en construction en Angleterre. Noter les fentes de bord d'attaque nettement visibles aux extrémités des ailes.

L'Aigle 777, roues calées, sans doute photographié lors des essais moteur. L'empennage porte le dessin d'un aigle en vol au-dessus de deux 7. Le 3e chiffre sera adjoint par la suite. Immatriculé F-PFKG, l'avion est actuellement en situation R, quelque part dans les Pyrénées.

Vu de face, l'Aigle 777 apparaît doté de l'important dièdre caractéristique de beaucoup d'appareils de l'époque. L'intrados a été placé "en ligne de vol", l'arrière du fuselage surélevé par une caisse.



et vint le D-31 Turbulent

C'est à Cholet que va naître le troisième oiseau, dans le Maine-et-Loire où nous suivons notre créateur engagé comme moniteur par l'aéro-club local. Nous sommes en 1950 ; le Bébé Jodel vole depuis l'année précédente et, le 3 avril, le premier construit par un amateur, a décollé à Nevers aux mains d'E. Joly ; trois autres prototypes prendront l'air, en France, cette année-là, chez les constructeurs amateurs : le LB-9 Auto-plan de Bourdin, le EK-51 Welcome de Krueger et le Starck AS-90 New Look décollé par Eric Nessler. Le SALS a lancé un concours pour doter les clubs d'un biplace 45 CV ; s'alignent sur les rangs le Chapeau-Blanchet Aéro 10, le Jodel D-11, le Minicab et les Maurice Brochet MB-70 et 100. C'est, enfin, l'année des Fougas Cyclope, Sylphe et Gémeaux, du CFA Phrygane extrapolé du Phrygane d'avant-guerre et du Morane-Saulnier MS-730 qui fournira les 733 des Centres Nationaux.

Mais 1950 retient surtout, dans les souvenirs de l'Aviation Légère et Sportive, l'année des monoplaces de faible puissance, le Bébé Jodel et le Turbulent. Et Roger Druine fut d'entrée très sûr de lui puisque ce sont deux D-30 Turbulent qui voient le jour en même temps à Cholet, l'un construit par lui-même, l'autre par les frères Baranger. Paul, 24 ans, est mécanicien-électricien ; Roger, 18 ans, est menuisier. Commentés en février, les deux avions sont

achevés en début septembre, leur construction ayant été suivie par le Bureau Veritas. Ils en sont encore à attendre leur immatriculation pour entreprendre leurs essais en vol lorsque...Le croiriez-vous ? — A l'occasion d'un essai de roulage au sol, celui-ci se serait terminé en un magnifique tour de piste à 100 m du sol par faute de l'exiguïté du terrain ! Notons toutefois pour châtifier l'épaisseur de cette « excuse » de la piste trop courte que le décollage du 01 s'effectua en 70 m et à 55 km/h.

Précisons aussi qu'il s'agissait d'un D-30 puisque équipé d'un moteur deux temps AVA 27 CV, l'autre étant un D-31 et son Volkswagen 25 CV, version qui prédominera d'ailleurs par la suite. Un mois plus tard, dûment immatriculés cette fois en W, les deux Turbulent cumulent l'an 7 h 30 et l'autre 1 h 35 de vol, le premier ayant tenu l'air 1 h 35 d'affilée. Froidefond, monteur de la Ligue Aéronautique de Saumur, a prêté son concours à R. Druine. Avec 80 kg de pilote et 9 kg d'un parachute prudent, l'avion se trouve à 90 m du sol à 750 m de son point de départ.

Dès le 1er de l'an 1951, son créateur entreprend un premier voyage avec le monoplace, quittant Cholet pour Saint-Cyr avec escale à Chartres où il passe la nuit. Sa consommation s'établit à 9 l à l'heure pour une moyenne de 150 km/h obtenue avec 30 km/h de

vent arrière. Barret de Nazaris, après de la construction amateur et chroniqueur extraordinaire, essaye le D-31 dès le mois suivant et en rend compte avec enthousiasme dans Les Ailes ; le brave docteur cite le prix de la liste des plans déjà commercialisée par R. Druine pour 4 000 F et se demande où celui-ci peut-il prendre un bénéfice, compte tenu du nombre des planches et de la qualité du tirage.

Juste épilogue pour le n° 02, cette année 1951 verra le cadet Baranger passer son brevet 1er degré tandis que l'aîné emmènera l'avion sur un voyage de 4 h 15, Cholet-Saumur-Angers-Nantes-La Baule et retour, qui lui vaudra son 2e degré. Parmi les pilotes des deux prototypes, citons M. Sion qui nécessite 200 m pour décoller ; il est vrai qu'avec 1,97 m de taille, il a le droit d'afficher 95 kg de poids. Tous ces vols ont confirmé l'efficacité des fentes de bord d'attaque qui permettent de cabrer beaucoup dès le décollage à 55 km/h, manoeuvre à proscrire mais cependant probante. Mais voyons un peu à quoi nous avons affaire...

L'aile basse cantilever du Turbulent fait appel au profil NACA 23.012 avec une corde de 1,20 m et une épaisseur constante ; elle se termine par des saumons semi-elliptiques s'amincissant à l'extrados comme à l'intrados. Avec un dièdre de 4°, elle est calée à 3°30' d'incidence. Sa structure se compose



Le F-PJKD, le 93e D-31 Turbulent construit à Cambrai.

Le Turbulent est le 3e avion dessiné et construit par Roger Druine après le RD-1 (1939) et l'Aigle 777 (1948). Le prototype vola pour la première fois en septembre 1950. Resté du domaine de la Construction Amateur en France, il a été produit industriellement dès 1958 par Rellison Aircraft and Engines, Ltd, à Greydon, en Grande-Bretagne et par Flugzeugbau Stark, à Minden, RFA.

CARACTERISTIQUES

Envergure : 6,55 m - Longueur : 5,30 m - Hauteur : 1,52 m - Surface alaire : 7,27 m². Poids à vide : 155 kg. Poids total : 278 kg. Charge alaire : 38,2 kg/m². Charge au CV : 9,9 kg/CV. Finisse : S,4. Profil NACA 23.012. Six versions possibles : D-30 avec moteur AVA 27 CV ; D-31 avec Volkswagen 25 CV ; D-33 avec Dyna - Weimer 36 CV ; D-34 avec Lunetta 27 CV et D-35 avec Ardun 4 C02, de 30 CV.

PERFORMANCES

Vitesse maximale : 140 km/h. Vitesse de croisière : 120 km/h. Vitesse à l'atterrissage : 45 km/h. Vitesse ascensionnelle : 150 m/mn. Montée à 1000 m en 9 mn. Roulage au décollage : 110 m. Autonomie : 4 h 30. (Performances avec Ardun 4 C 02).

NOTES PERSONNELLES COMPLEMENTAIRES

Le nom des frères BARANGER est correct mais pas les prénoms, au lieu de Paul il faut lire Robert et à la place de Roger il faut lire Paul

Fiche technique publiée dans le n° 40 de PILOTE PRIVÉ, le revue des loisirs de l'Air, Avril 1977.



L'un des tout premiers D-31 devant le "club-house" de l'Aéro-Club de Pontivy.

Arden 4CO2 et équipera les D-35 (contrairement à ce qu'affirme le Jane's qui baptise D-31 un Turbulent motorisé Arden). Toujours de même paternité VW, des D-31 utiliseront aussi le flat-four Porsche ou la version Rectimo 4-AR-1200 qui réussit à faire galoper 40 CV. L'un des deux prototypes, le D-30, employait un AVA 27 CV, nous l'avons vu. Le D-33 sera équipé du moteur de la Dyna Parhard sur lequel Wassmer travaille depuis 1949 pour l'aviation en en tirant 30 CV avec un réducteur. Le D-32 disposait d'un moteur Saroléa tandis que le D-34 utilisera le Latetia. Ces six versions de base - il n'est pas dit qu'il n'en naisse pas encore d'autres à l'avenir -, prouvent que le Turbulent a cherché sa voie, c'est-à-dire son moteur. C'est d'ailleurs faute d'un moteur homologué et construit en série que l'avion n'a pas pu être produit industriellement en France, hélas !

Caractéristiques : envergure 6,55 m ; longueur 5,30 m ; hauteur 1,52 m ; poids à vide 155 kg ; poids au décollage 278 kg avec moteur Arden 4CO2 ; charge alaire 38,2 kg/m² ; charge au CV 9,9 kg. Performances : vitesse maximale 140 km/h ; vitesse de croisière 120 km/h ; atterrissage à 45 km/h ; vitesse ascensionnelle 2,5 m/s ; montée à 1000 m en 9 mn ; autonomie 4 h 30 ; décollage en 110 m.

La question fut souvent posée : Pourquoi ce nom, pourquoi «Turbulent» ? Nos amis anglais qui ont beaucoup pratiqué et pratiquent toujours beaucoup ce monoplace home-built ou

de deux longerons en bois et de dix-huit nervures. Le bord d'attaque à profil en D est en contre-plaqué, le reste de l'aile étant entoilé. Les deux fentes de bord d'attaque couvrent sur 45 % de l'envergure et, sur une surface alaire de 7,50 m², les ailerons occupent au total 0,86 m². Cette voilure confère au D-31 une finesse de 5,4.

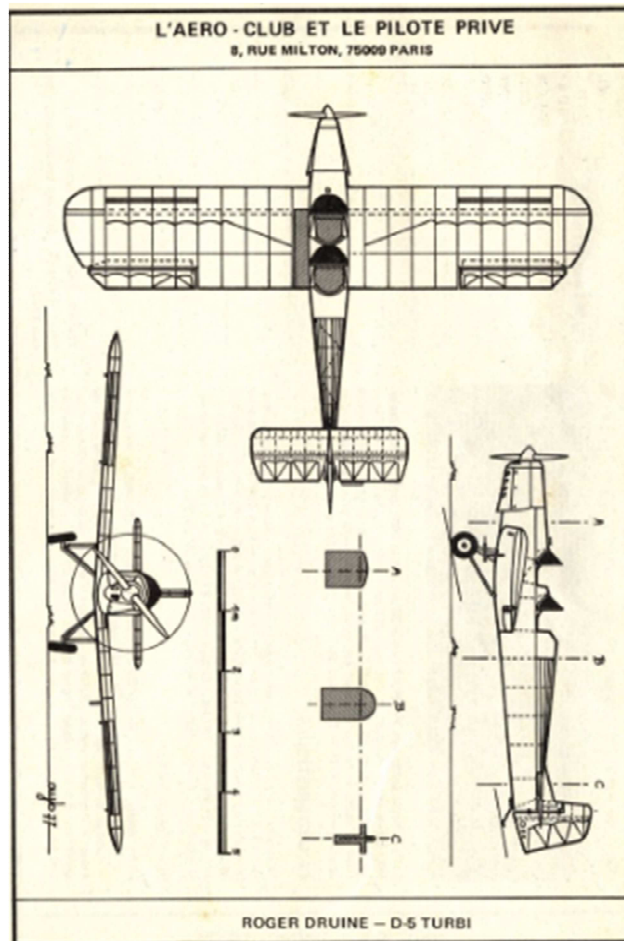
Le fuselage rectangulaire comporte quatre longerons avec un arrondi dorsal recouvert de contre-plaqué. L'empennage classique utilise lui aussi une structure bois, les plans fixes étant recouverts de contre-plaqué et les gouvernes entoilées. L'empennage horizontal compte 2 m d'envergure. Les surfaces sont les suivantes : 0,12 m² pour le plan fixe vertical, 0,38 m² pour le gouvernail de direction, 0,55 m² pour le stabilisateur et 0,50 m² pour les gouvernes de profondeur. Les deux jambes du train classique sont munies de ressorts absorbant les chocs par compression et des freins de motocyclette agissant sur les roues. Ce train a 1,25 m de voie. Une roulette à l'étambot le complète, conjuguée au palonnier.

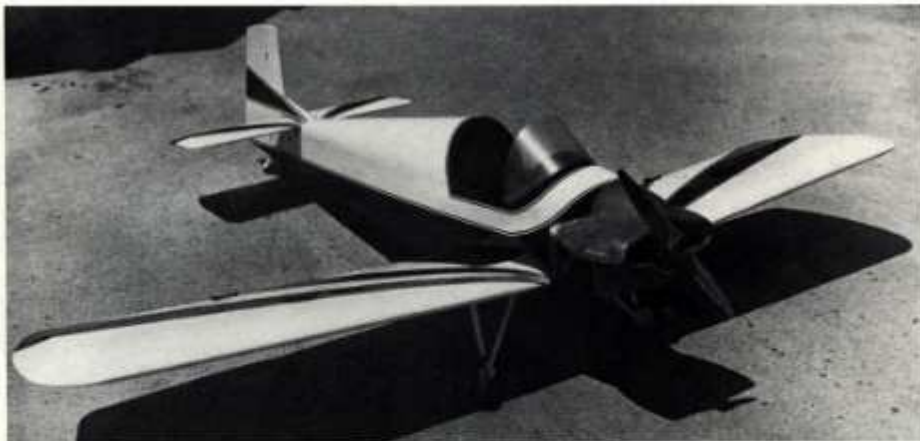
Divers moteurs vont équiper les Turbulent, les plus répandus étant les D-31 qui utiliseront tout d'abord quelques-uns des nombreux Volkswagen laissés en cadeaux-souvenirs, lors de leur retraite précipitée, par les troupes d'Hitler (Adolf). Les 1192 cm³ du VW de base distillaient quelque joyeux 27 CV d'origine. Roger Druine en sortira le moteur qui, revu et corrigé (carburation, magnéto, etc.), délivrera

30 CV sous l'appellation contrôlée de made in Rollaton, comme nous le verrons le mois prochain, s'étonnent encore de cette appellation de Turbulent (en anglais dans le texte). Je connais une réponse et vous la livre pour ce qu'elle vaut : une opinion personnelle. Il faut se souvenir qu'alors chef-pilote à Pontivy, le créateur de l'Aigle 777 se maria le 31 mars 1948. Soit dit en passant que, la même année, il réussit l'exploit d'être le premier à atterrir sur l'île d'Houat avec un SV-4 Stampe pour une liaison sanitaire. Ce petit retour en arrière nous mène au 24 juin 1950, date de la naissance de Max Druine. Rappelez-vous, les D-30 et 31 ne décollent que trois mois plus tard. La petite histoire veut que ce soit dans les braillements de son fils aîné que Roger Druine ait puisé l'inspiration de ce nom de baptême insolite, le Turbulent. Et je ne pense pas que Mme R. Druine, toujours présente aujourd'hui dans notre aéronautique et chef de service au Bureau Veritas, démentira cette assertion.

Désolé pour ta réputation, Max, mais l'Histoire astreint parfois à publier de ces vérités pénibles. D'ailleurs, rarissimes sont ceux qui peuvent se vanter d'avoir contribué, à peine nés, à l'oeuvre paternelle... avec autant d'efficacité, n'est-ce pas ? En outre, comme je le raconterai le mois prochain, tu auras pu survoler des foules de pays par Turbulent interposé, du Canada en Nouvelle-Zélande, d'Albion jusqu'en Inde, ce qui n'est pas banal non plus.

(à suivre)





Le F-PTXO varois de Gérard Mucet peint façon acro avec rayonnantes rouge et blanc sur les plumes. Notez les capots moteur magnifiquement moulés en stratifié. Le moteur est un Rectimo 4-AR-1200.

DU TURBULENT AU TURBI

Alain-Yves BERGER

Nous avons vu Roger Draine dessiner, calculer puis construire le RD-1 à l'âge où l'on s'en tient encore aux modèles réduits, à quatorze ans. La fin de la Seconde Guerre mondiale ouvre la piste à l'Aigle 777, son premier monoplane mais qui en restera au stade de l'unique exemplaire. Car octobre 1950 voit décoller pour son premier vol le Turbulent, un oiseau qui connaît toujours le succès presque trente années plus tard. J'ai révélé le pourquoi de cette appellation de «turbulent», au demeurant curieuse pour un avion : les deux premiers volèrent peu après la naissance de Max, le fils aîné de R. Draine. Le caractère très tôt manifesté par cet aimable bambin incita son pauvre père à donner ce qualificatif au D-30. Mais, des amis bien intentionnés m'ayant signalé que Max me cherchait partout avec un air méchant depuis la parution de cette révélation, je me sens obligé de préciser qu'après tout, je ne suis plus certain de l'authenticité de mes affirmations. Ce correctif n'étant bien sûr motivé que par la soif de véracité qui nous guide et au nom de la liberté de la Presse. Hum !

Les années 50, c'est le deuxième souffle de la Construction Amateur en France après l'époque héroïque qui connut pour apothéose les Pou-du-Ciel de Mignet. C'est l'ère du Bébé Jodel et du Turbulent : 1951 et 1952 verraient ce dernier construit un peu partout, par des isolés ou des ateliers de club. Le plus connu, le plus photographié à cette époque n'est autre que le F-PFRD «Napoléon», le propre D-31 de Roger Draine. L'année 1953, le n° 61 construit par M. Clochez emporte le prix du Réseau du Sport de l'Air. Ce F-PGYQ vert métallisé, au moteur entièrement chromé, a exigé

quelques 2.000 heures de travail. Son créateur récidivera d'ailleurs deux ans plus tard en remportant à nouveau la coupe à l'occasion du rassemblement RSA à Pau : son œuvre arbore cette fois une magnifique verrière maison. Cognac - Casablanca en Turbulent

Mais l'événement de cette année 1953 est le périple entrepris et mené à bien par Roger Milcent qui joint Cognac à Casablanca (Maroc) avec son D-32 F-PCNO. En 1935, R. Milcent avait déjà construit un Mignet. Seize années plus tard, il acquiert auprès de

R. Draine la liasse n° 46 du Turbulent qu'il entreprend à Cognac avec l'aide d'un ami vélociste, M. Deur, menuisier de profession. Les deux hommes essayent d'adapter à l'avion un moteur Indien dont le poids trop élevé rend impossible le centrage. Finalement, le 27 octobre 1952, le n° 46 accomplit son premier vol avec un Saroléa Epervier de 25 CV, flat twin quatre temps muni du double allumage.

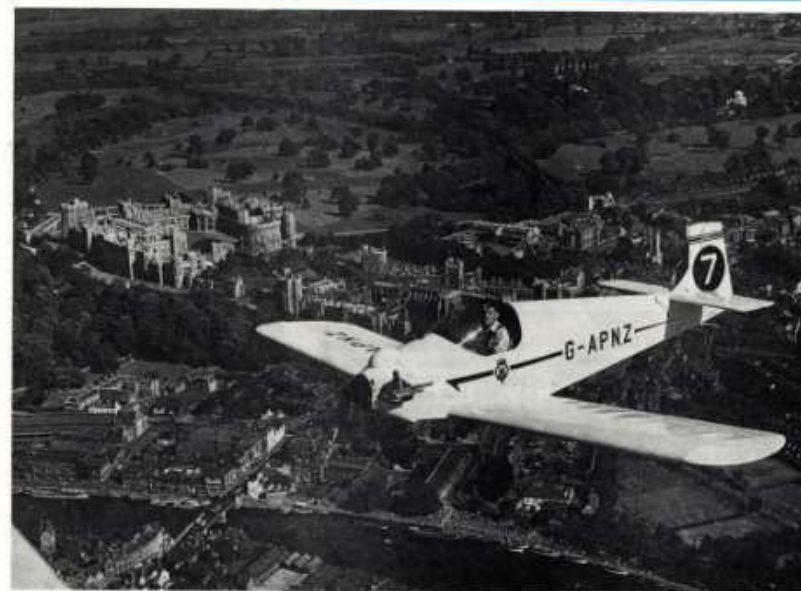
Sept heures de vol plus tard et en plein hiver, R. Milcent se trouve dans l'impossibilité de réduire les gaz : le gel a bloqué le boisseau du carburateur. Notre homme qui vole depuis déjà 1 h ce jour-là ne s'émeut pas pour autant : robinet d'essence fermé et contact coupé, il regagne tranquillement le terrain de Cognac à 3 m/s au vario. Doté d'une hélice de petit diamètre (1,28 m), ce D-32 muni d'un réservoir de 33 l tient les 110 km/h en croisière à 2.500 t/min et consomme 6,5 l à l'heure. Parti travailler au Maroc, R. Milcent décide de revenir à Cognac chercher son Turbulent.

Notez que lorsqu'il quitte la Saintonge en vol à bord de son n° 46, le mercredi 29 septembre 1953 à 06 h, l'avion emporte 12 kg de bagages en plus de son pilote dont le 1,80 m titre 85 kg.

La météo laisse à désirer : plusieurs grains le contraignent à un radada sca-



Un Diamond nine de D-31 Rollason en vol pour le Salon de Farnborough de 1962. Ne vous demandez pas pourquoi deux Turbulent portent le même n° 4. C'était pour induire en erreur d'éventuels espions !
Ci-dessous, le Squadron Leader John Severn en vol au-dessus de Windsor.





breux au-dessus des sapins avant Bergnac qu'il survole entre deux ondées. Le plein est refait à Montauban d'où, navigant « au » canal du Midi (comme d'autres naviguent aux instruments) il transite par Toulouse, se mélangeant avec un DC-3 et un Siebel affolés de le croiser à rebrousse-poil dans le tour de piste de Francaval où il s'est égaré. Tout se passe bien dès l'instant où il retrouve son canal du Midi qui le dirige sur Castelnaudary, une voie ferrée prenant ensuite le relais pour le mener à Rivesaltes. Au passage, il abandonne là une casserole d'hélice fendue et remplit les formalités douanières pour l'Espagne, redécollant pour Barcelone où il passe la nuit.

Le lendemain, à 6 h 30, matutinal, il est sur le terrain... et n'en partira qu'en plein après-midi, ayant failli périr étouffé dans la jungle des tracasseries paperassières ibériques de l'époque. Le club local a eu la gentillesse de prendre à son compte les 23 l. d'essence qui lui étaient nécessaires, ce précieux liquide étant contingenté et délivrable uniquement sur présentation du formulaire ad hoc dûment signé, contresigné, tamponné et estampillé. Il se réapprovisionne à Reus, base militaire fort heureusement avertie de son passage et touche enfin des roues à Valence, salué d'enthousiasme par la cinquantaine de membres de l'aéro-club venus l'accueillir jusque sur la piste et qui feront cha-

que trois ou quatre fois le tour du Turbulent, détail par détail.

Le vendredi 1er octobre, il gagne Carthagène en une seule étape de 280 km vent aux 3/4 de face. Le terrain suivant sur son itinéraire est Malaga, à 400 km, hors de sa portée raisonnablement avec un tel vent. Il achète donc un bidon qu'il emplit de 12 l d'essence, baptise « réservoir supplémentaires » et le cale sur ses genoux avant de reprendre l'air sous l'emblème du « commandante » de service. Après 1 h 30 de vol, il se pose à Tabernas, un terrain désaffecté perdu en pleine sierra, refait le plein et joint Malaga sans autre encombre que l'abandon de son encombrant bidon.

Le samedi, à 8 h 55, avec son inquiétude et un moteur comptant rondement ses quatre temps, il s'engage au-dessus du détroit de Gibraltar. Sept minutes plus tard, il soupire de soulagement et va s'accorder une nuit de repos à Tanger. Il arrivera à Casablanca le lendemain, 3 octobre, avec un vent de face de 40 km/h qui l'a fait grimper à 2,50 m/s au décollage, ayant accompli ses 1000 miles en cinq journées. En 1955, le même R. Milcent se pose aux charneaux (les « vachas marocaines ») suite à d'affreux bruits : au sol, dans un champ, il constate la rupture de trois boulons d'hélice ayant déformé la casserole, réduite à une frange de quelques centimètres. Bel

exemple d'entraide, il sera dépanné par un Bébé Jodel, le chef-pilote Cru-mière de l'Aéro-Club du Maroc bou-clant des 360 au-dessus dans un Piper Cub pour surveiller l'opération.

la Manche et les perles qu'on y trouve !

Cette même année 1953, Roger Druine quitte Cholet et vient s'installer à Paris pour travailler chez Hurel-Dubois. Deux années plus tard, il entre chez Sud Aviation tandis que débute ce qui sera un long flirt entre ses créations et la Grande-Bretagne : la revue *The Aeroplane* publie un article détaillé sur la construction du D-31 et le RSA britannique, Popular Flying Association (PFA), édite pour les Amateurs une liasse de plans anglicisée. D'ailleurs, le 8 avril 1956, le sujet de Sa Majesté Harold Best-Devereux traverse la Manche avec le F-PIFR. Un quotidien français spécialiste des « perles » de culture titre à cette occasion : « Paris-Londres avec 30 l d'essence : un Pou-du-Ciel français qui pèse moins qu'une moto-cyclette a relié Paris à Londres en consommant environ 30 l d'essences. Merci Monsieur Mignet ! Et France-Soir, qui a dû mobiliser son Grand Argentier pour ce calcul ardu : « Paris-Londres aérien pour moins de 1000 francs ! » A travers cet exploit, R. Druine salue à sa façon un autre enfant de Cambrai, Louis Blériot.

A Estree, Hertfordshire, où H. Best-Devereux l'a posé, le glorious Fox-Roméo est essayé par John Fricker qui relate avec force éloges son vol dans the Aeroplane, à nouveau. Le D-31 de la Manche bénéficie d'une finition particulièrement soignée — jusqu'à des jambes de train chromées — mais reste fort communément équipé ; rien d'une bête d'exploit : un altimètre provenant des surplus allemands du précédent conflit et gradué en dixièmes de kilomètres, un vario, un compas, une bille que l'on jurerait empruntée à un niveau de maçon, un vieux Badin, un tachymètre sous le contacteur à clef à quatre positions (on, off et les deux magnéto) et les pression et température d'huile. La réserve en carburant se lit directement par l'intermédiaire d'un indicateur à flotteur dont la tige de visualisation dépasse du bouchon du réservoir de 40 l.

La France de 1956 compte 350 avions d'Amateurs. Les Turbulents y tiennent brillamment leur place, témoin ce n° 139 F-PASG construit à l'École des Officiers Pilotes de Salon-de-Provence sous l'égide du capitaine Combaz, peint fort civilement (sans trace du moindre camouflage) et qui vaut à R. Druine « la reconnaissance des utilisateurs à l'occasion des 100 heures de vol et des 276 atterrissages ». Mais, de ce côté-ci de la Manche, le D-31 ne semble pas rencontrer tout le succès qu'il mérite. C'est du moins l'opinion de l'hebdomadaire belge *Les Sports Moteurs* qui parle de plus de deux cent cinquante Turbulent consi-



Ci-dessus : Le prototype n° 1 du D-3 Turbi et, ci-dessous, un D-31 Rollason du Tiger Club sur ses Tiger skis lors de l'hiver 1962.



truits et s'étonne — à juste titre — que la presse française dite « grandes » ne l'ait découvert qu'avec quelque cinq ans de retard... et en lisant la presse anglaise !

Je n'en veux pour preuve que ce titre d'un quotidien parisien : « Vous ne pouvez acheter une voiture ? Offrez-vous un avion. Il ne vous coûtera que 300.000 Francs. Avec lui, vous dépenserez 250 francs aux 100 km ». Il s'agit des francs d'août 1957. Sous cette manchette, une photo du F-PFRO accusé de ne consommer que 6 l aux 100 km et de disposer d'un rayon d'action de 320 km. Le curieux de l'affaire est que cette photographie et l'article qui l'accompagne sont précisés par le quotidien londonien Daily Mail. — Un comble ! Cette année-là, R. Druine travaille à Suresnes, pour SIPA. Le Nouvel An le trouve en Angleterre, déjà gravement atteint et affaibli par la maladie qui va l'emporter, pour la sortie du premier D-31 produit par la firme Rollason qui en construira une soixantaine tout d'abord équipés du 1192 cm³ Volkswagen délivrant 30 CV. Cette puissance jugée un peu faible, les Britanniques essayèrent des VW gonflés Porsche qui s'avèrent trop forés, certaines pièces du moteur d'origine ne tenant plus le coup !

les Turbulents hors de France

Roger Druine repagne Paris pour s'altérer. Le 18 mars 1958, il s'éteint à 36 ans, laissant une femme et deux enfants, Max et Eric. Ramenten un décès

prématuré comme le sien laisse un tel sentiment d'injustice car, la même année, non seulement le Turbulent mais aussi son puiné, le Condor, vont atteindre à un succès réellement international.

Et jusqu'à His Royal Highness Prince Philip, duke of Edinburgh, qui est lâché sur un D-31 Rollason, le G-APBZ, après un briefing par le directeur de la firme et président du Tiger Club, Norman Jones, et le Squadron Leader John Severne, écuyer du prince et passionné du Turbulent. Après les Britanniques de Croydon, ce sont les Allemands qui en viennent à la production industrielle du D-31 : Flugzeugbau Stark, à Minden (RFA).

Des Amateurs du monde entier entreprennent la construction du « étrange Turbulent » comme l'a surnommé la revue anglaise Aeronautics. Près d'une vingtaine voleront au Danemark, d'autres au Canada. Il s'en manufacturera en Nouvelle-Zélande et s'en vendra jusqu'en Inde (1). Pourtant, une autre tragédie vient endeuiller ce printemps 1958 : invité à présenter le premier D-31 Rollason à l'occasion d'un meeting à l'île de Wight, Jack Overbury s'offre un parking automobile pour transformer l'avion en petit bois, découvrant qu'une trop faible puissance l'empêche de maintenir longtemps une grande inclinaison en virage. A peine sorti de l'hôpital où il a réparé ses multiples fractures, le pauvre Jack est contraint de se rendre en Espagne et, comme il en revient avec toute la

vitesse de sa Jaguar, il est victime d'un accident mortel à moins d'un mile de chez lui.

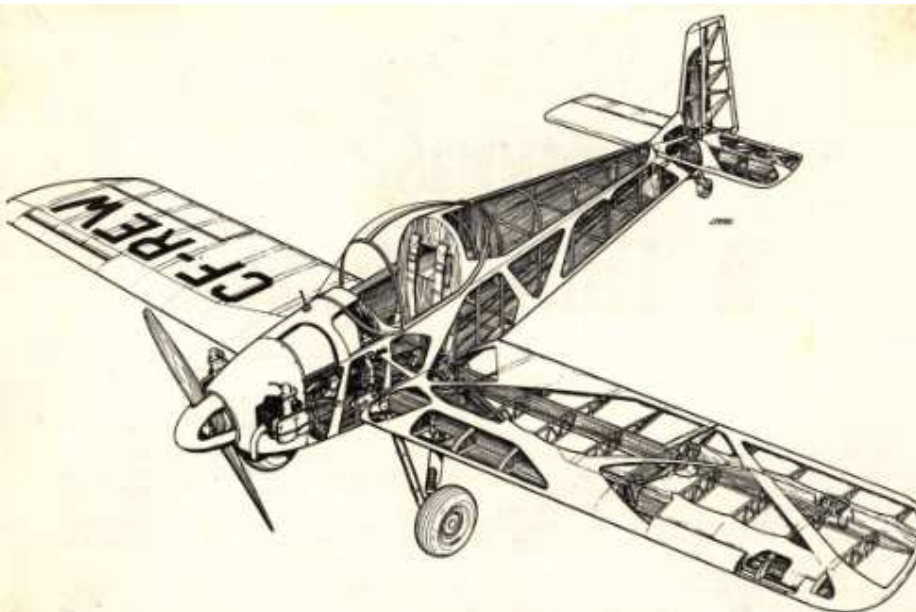
Un autre Britannique, peu impressionné par l'avertissement NO AEROBATICS visé sur les tableaux de bord par Rollason, va tourner la voltige jusqu'à rompre son longeron en vol. Avec toutes les conséquences fatales que cette rupture implique. Encore sera-t-il prouvé qu'un atterrissage dur avait précédemment fêlé le longeron. Un troisième, voulant rééditer l'exploit de Best-Devereux, termina dans la Manche, chevauchant imperturbablement le fuselage de son D-31. Un cargo passant par là récupéra le tout et restitua le pilote à un hélicoptère de la RAF venu le chercher. En accord avec les règles maritimes internationales, l'épave devenue propriété du sauveur fut emmenée jusqu'à Hambourg où elle a dû, depuis, cesser une survie plutôt détrempée. En 1969, enfin, la King's Cup Air Race fut gagnée par Robin d'Erlanger, notre rescapé de la Manche, sur un autre Rollason, le G-ASAM.

Mais terminons-en avec le Turbulent en signalant la modification approuvée le 8 septembre 1971 par le STAE : le renforcement du longeron mis au point par M. Clamanus suite aux essais statiques afin d'augmenter la charge totale. Par ailleurs — mais il serait prématuré d'en parler déjà, un D-31C ou deux sont présentement en voie d'achèvement, cet indice C indiquant diverses modifications par rapport au modèle de base. C'est le cas du n° 283, le F-PJKX dont nous aurons sans doute l'occasion de reparler un jour.

un malchanceux nommé Turbi.

Le 20 décembre 1951, Roger Druine décollait le prototype de son D-50 Turbi. Ses deux premiers tours de piste avec le F-WFUU le satisfirent tellement qu'il reprend l'air immédiatement avec un passager. Ce jour-là, le 01 accomplit 20 mn de vol dans le ciel de Cholet. Il est équipé d'un moteur Beausnier 4-BO2, un 4 cylindres en ligne inversé refroidi par air extrapropé du 11 CV Citroën, et qui a été pétri au constructeur par le Service de l'Aviation Légère et Sportive qui en a commandé trois exemplaires pour essais. A 2800 t/mn, ce 4-BO2 développe 50 CV et en croisière à 2300 t/mn, 35 CV. Il entraîne une hélice Merville 865 d'un diamètre de 1,60 m, bipale en bois à pas fixe.

Le Turbi est un biplace en tandem manifestement issu du Turbulent dont il conserve l'allure générale et les facilités de construction pour les Amateurs. Sa conception et l'époque le situent directement dans la classe des Jodel D-112, Roger Adam RA-14, Boisavia Chablis, Maurice Brochet MB-70 biplace en tandem et MB-80 côte-à-côte. Le D-50 ne sera produit qu'à un petit nombre d'exemplaires, insuccès consé-



Sous un éclat d'un D-31 Turbulent, le Turbi de la Popular Flying Association.

cutif tant à l'abandon du moteur Beausnier qu'à l'accueil fait aux Jodel, pourtant moins faciles à construire mais avec l'avantage d'être biplaces côte-à-côte (1).

L'aile basse cantilever d'une seule pièce reprend exactement formes et profil NACA 23012 de celle du D-30. Une fente de bord d'attaque court sur 50 % de l'envergure. Un longeron principal saison et un longeronnet en I maintiennent vingt nervures en treillis. Le revêtement du bord d'attaque est en contreplaqué 20 et 25/20 formant saison, l'aile étant alléu entoilée lin 2000 kg. La même technologie est appliquée aux ailerons à gouttière. Intérieurement en bois, le fuselage est cons-

titué par deux flancs plats, un fond et un pont en contreplaqué pour l'avant et entoilé à l'arrière.

La seule différence entre la conception de l'empennage du D-30 et celui du D-50 réside dans le flettner porté au bord de fuite de la gouverne de profondeur droite de ce dernier. Les jambes du train principal fixe forment deux V articulés et suspendus par ressorts ; elles portent des roues de 420 x 150 sans freins. L'avion étant conçu pour l'école aussi bien que pour le touriste est muni de la double commande. Les manettes des gaz, d'essence et du flettner sont disposées dans deux boîtiers en dural, situés à main gauche; un dispositif placé dans ces boîtiers

interdit le décollage si l'essence n'a pas été préalablement ouverte.

Au moins deux autres moteurs furent montés sur des Turbi. Le G-AOTK britannique construit par les étudiants de la De Havilland Technical School volait en 1958 avec un Walter Mikron II de 62 CV. Les performances devenaient alors : vitesse maximale 160 km/h ; vitesse de croisière 137 km/h ; vitesse ascensionnelle 2,8 m/s. Et les caractéristiques : poids à vide 310 kg ; au décollage 544 kg. A la même époque, un autre Turbi Britannique et appartenant à la Popular Flying Association, le G-APFA fut doté d'un Continental A65 de 65 CV. Tel est aussi le moteur du D-50 de M. Plat à Lunéville, menuisier professionnel et passionné d'aviation susceptible de signoler pour vous les longerons de votre Turbulent ou de votre Turbi si leur fabrication vous pose des problèmes. Le F-WIYA construit d'après la liasse n° 46 par l'École de l'Air fat, lui, équipé de l'un des trois autres prototypes Beausnier.

suite et fin dans notre prochaine parution

(1) On répertorie actuellement quelque quatre-vingt D-31 Turbulent en Grande-Bretagne, pratiquement tous équipés du moteur Adam, trois Turbi et cinquante-huit D-61 Condor, le biplace côte-à-côte que décrit notre prochaine parution. Turbulent et Condor britanniques ont été construits par Rollason. En France, le registre du Bureau Veritas fait mention de vingt-trois D-31 et sept Turbi dont trois avec moteur Beausnier, trois avec Continental 85 CV et un avec Walter Mikron.



Vue 3/4 avant du F-BBIZ au point fixe. Notez sur le capot moteur, devant le pare-brise, la jauge d'essence qui disparaîtra par la suite à l'intérieur de la cabine.

LE CONDOR

Alain-Yves BERGER

L'été 1954, décolle le D-60 Condor. Le premier vol a lieu à Buc, près de Paris, aux mains d'André Moynet, député qui devient peu de temps après secrétaire d'État à la Jeunesse. Avec le D-60, Roger Druine s'éloigne résolument de la formule des Turbulent et Turbi. L'avion est sans doute pour une grande part une réponse au relatif insuccès du biplace en tandem D-5. Le Condor est en effet un biplace côte-à-côte mais dont l'aile basse cantilever abandonne la forme rectangulaire de ses deux prédécesseurs. La voilure est maintenant trapézoïdale, terminée par un saumon en balsa.

Sa structure est de type bi-longeron, le principal étant placé à 30 % de la corde. Ce longeron caisson et un faux-longeron supportent vingt-quatre nervures dont deux sont renforcées, sur chaque aile, pour recevoir les potences des ailerons. Le bord d'attaque est à revêtement de contreplaqué, le reste recevant un entoilage, le reste recevant un entoilage en lin de 2 000 kg de résistance et l'ensemble étant ensuite revêtu de toile de 1 000 kg pour la tenue aux intempéries. Avec un dièdre de 4°30', cette voilure à profil constant est vrillée de 5° de calage à l'emplanture à 2° aux extrémités. Pour une surface alaire de 12,50 m², les ailerons à fente atteignent chacun 0,56 m².

Le fuselage se compose de deux flancs en bois construits à plat et réunis par des cadres tenus par quatre longerons. Un carrossage léger, en bois,

surmonte la section quadrangulaire de la cabine à l'empennage. Cette cabine, d'une largeur intérieure de 0,96 m est fermée par un pare-brise d'une seule pièce. La visibilité à bord du Condor est de 360° dans le plan horizontal, grâce au décrochement arrière de la verrière, et la pente du capot autorise même au sol une vision totale vers l'avant ; cette qualité a dû compter pour beaucoup dans le succès rencontré par l'avion dans les écoles d'outre-Manche. Le fuselage comporte un vaste coffre à bagages susceptible de recevoir deux valises de 90 x 40 x 12 cm. Un réservoir de 90 l de carburant est logé entre la cloison pare-feu et la planche de bord.

Les empennages sont classiques, l'horizontal étant décalé vers l'avant par rapport à la dérive verticale trapézoïdale, disposition qui assure une bonne efficacité de la gouverne de direction en montée ou en vol cabré. Cette dérive et l'arête dorsale qui la précède totalisent 0,36 m² de surface pour 0,50 m² de gouverne de direction. Le plan fixe horizontal atteint 2,80 m d'envergure et 1,34 m² pour 0,72 m² de gouvernes de profondeur, un flettner de 0,045 m² pouvant jouer sur la gouverne de droite. Le train d'atterrissage est classique et fixe. Sa voie est de 1,75 m pour un empatement de 4,70 m. Deux roues principales de 420 x 150 sont portées par des mono-jambes dotées d'amortisseurs d'une course de 110 mm ; elles

sont freinées par commande mécanique. La roulette d'étambot de 120 mm est amortie par ressort et rappelée dans l'axe par un sandow.

l'avion-école n° 1 en Angleterre

Le prototype du D-60 (F-BBIX) était doté d'un moteur CNA D-4 de 60 CV, réplique italienne du Continental américain. A 2 500 tr/mn, ce moteur autorisait au Condor une vitesse de croisière de 160 km/h et une autonomie de 6 h/vol pour une consommation de 15 l/h. Mais ce CNA s'avérant peu fiable sera très vite abandonné et le D-60 cédera la place à ses deux versions les plus répandues. Le D-61 fait appel à un Continental A 65 de 65 CV tandis que le D-62, de luxe, utilise un Continental de 90 CV. Signalons encore un D-620 prévu par Roger Druine équipé d'une VHF et le D-63 construit par Merville avec un train tricycle. Celui-ci effectua son premier vol le 23 mars 1962 aux mains de Pierre Bonneau, à Chavenay, sous immatriculation F-ZWWD, et totalisait plus de 29 h/vol dont 17 h 40 d'essais constructeur en septembre lorsqu'il fut transmis au Centre d'Essais en Vol de Brétigny.

Ce D-63 n° 01 connut quelques modifications par rapport au D-60, un moteur Potez 4E de 105 CV venant remplacer le CNA 60 CV : empennages de surfaces augmentées, survillage de la voilure pour améliorer les décrochages.

Le D60 Condor par Roger DRUINE en Juillet 1954 (1/3)



Le prince Philippe d'Angleterre en Condor

Il était muni d'une verrière coulissante en plexiglass teinté, de commandes de gauchissement et de profondeur par volants, d'aérofreins à l'intrados de la voilure et la roue avant du train tricycle avait été laissée libre, non conjuguée aux palonniers. Mais il ne connut toutefois pas de développement ultérieur par Merville.



Le D-63 n° 01

Pour la petite histoire, le D-60 n° 01 qui faisait partie d'une présentation d'appareils à la Fédération Nationale Aéronautique en 1955, s'avérait très brillant et assuré de se classer parmi les meilleurs concurrents. Par malheur, le moteur CNA frappé d'ennuis de carburation s'arrêta en plein vol. L'avion fut victime d'un capotage lors de l'atterrissage sur un champ labouré, les roues s'enfonçant dans la terre labourée détrempée par la pluie. L'équipage s'en tira indemne et le Condor, ayant ainsi apporté la meilleure preuve de sa solidité, partit après réparation subir au Centre d'Essais en Vol de Brétigny les épreuves pour l'obtention du Certificat de Navigabilité normal.

Curieusement et à l'instar du Turbulent, le Condor ne rencontrera pas en France le succès auquel il était en droit de s'attendre : la Grande-Bretagne l'adoptera. Comme le D-31. Avec la même ferveur. Et à plus fortes doses encore puisque Rollason en construisira près d'une soixantaine à partir de 1962 pour les louer ensuite aux aéroclubs. La plupart de ces Condor britanniques sont équipés d'un Rolls-Royce Continental de 100 CV et quelques-uns utilisent un moteur de 130 CV pour le remorquage des planeurs.

Il est remarquable que le Condor ait été l'avion léger de conception étrangère le plus construit — et de très loin — en Grande-Bretagne. Il aura été outre-Manche ce que furent (et sont encore) les Jodel en France : l'avion école le plus répandu. Et la grande presse anglaise acquit bientôt le même réflexe imbécile que ses confrères français nommant invariablement « un Jodel » tout avion de club victime d'un accident : en Albion, on écrivait « a Condor », invariablement, dès qu'il s'agissait de raconter un crash dans un quotidien. — La rançon de la gloire !

le projet biplace D-70

Parmi les projets auxquels travaillait Roger Druine avant que la leucémie ne l'emporte, nous avons pu retrouver trace de ce qui aurait dû être le successeur — dans l'ordre chronologique — des D-60 Condor : le biplace léger D-70. Son concepteur le définissait lui-même ainsi :



F-BBIZ, le Condor n° 3, un D-61 encore démuné de l'arête dorsale devant la dérive qui équipera ceux construits par la suite.

« La naissance du moteur Lutétia, le premier réellement intéressant que nous puissions posséder dans cette puissance [45 CV], et les méthodes de construction que nous avons mis en valeur dans nos trois réalisations précédentes, les Aigle 777, D-3 Turbulent et D-5 Turbi, nous ont permis d'établir cet avant-projet de biplace ultra-léger. Il s'agit d'un appareil économique qui permettra la transformation du vélivole sur avion ou inversement ; de faire des voyages d'entraînement avec des escales de 300 km environ. Remarquons que la position de l'équipage et la forme des capotages donnent une grande visibilité par l'avant. Le centrage reste le même en mono ou en biplace. L'axe de traction de l'hélice est situé pratiquement sur une droite passant par le centre de gravité. »



Il s'agissait en effet d'un biplace côte-à-côte à aile basse cantilever et que l'on peut qualifier « d'ultra-léger » sur la foi du devis de poids qu'avait calculé R. Druine. D'un poids à vide de 216,8 kg, ce D-70 aurait pesé 420 kg au décollage en emmenant 165 kg d'équipage, 30 kg de carburant et lubrifiant et 7 kg de bagages. Le GMP, pour sa part, totalisait 60 kg en incluant le démarreur et la casserole de l'hélice bipale. Le fuselage affichait un poids de 32 kg, l'aile complète 66 kg et l'empennage 14,5 kg — roulette de queue incluse, puisque l'avionnette était à train fixe classique.

Voici les caractéristiques et performances calculées pour ce D-70 : envergure : 9,60 m ; longueur : 6,25 m ;

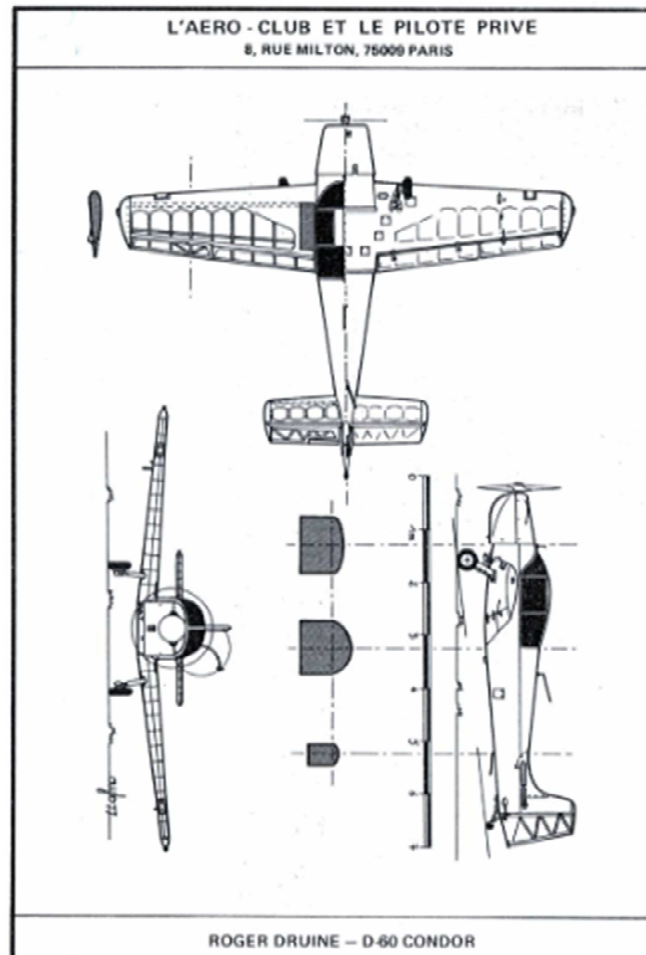
hauteur : 1,50 m ; largeur de la cabine : 1 m ; vitesse maximale : 148 km/h avec le Lutétia 45 CV ; vitesse de croisière : 115 km/h ; vitesse ascensionnelle : 2,8 m/s ; vitesse minimale de sustentation : 65 km/h ; atterrissage à 52 km/h. Avec 40 l d'essence, l'autonomie prévue était de 3 h. — Des performances très honnêtes en rapport de la faible puissance (autre intérêt) pour laquelle avait été étudié l'appareil. Je laisse au lecteur le soin d'imaginer ce qu'auraient pu donner les D-71 ou D-72 avec 75 ou 90 CV.

On peut sans beaucoup de risques croire Roger Druine : la construction du D-70 aurait confiné sans peine aux qualités de simplicité et de robustesse de celle du Turbulent. Le fuselage comprenait deux flancs préalablement constitués et réunis par trois cadres principaux et l'étambot-longeron de dérive. L'équipage était assis sur le longeron de la voilure dont la liaison au fuselage s'opérait sur le deuxième cadre. Toute la partie située en avant du longeron de l'aile était recouverte d'un contreplaqué de bouleau, formant caisson pour encaisser les efforts de flexion et de torsion. Cette aile était vrillée et deux cloisons dorsales disposées à la naissance des ailerons à fente. Ce genre de construction s'apparentait plus à celle des planeurs qu'à celle des avions de l'époque, comme le prouve d'ailleurs le très faible poids à vide qu'aurait connu le D-70.

autre projet, le D-80 Monobi

... fut étudié courant 1955, année qui vit le Turbulent recevoir son Certificat de Navigabilité en Grande-Bretagne et des amateurs en entreprendre la construction un peu partout dans le monde, en Suisse, au Canada et au Brésil, notamment. Résultats prometteurs que venait assombrir un peu le refus par le Service de l'Aviation Légère et Sportive, auquel R. Druine l'avait proposé dès 1954, de retenir le D-70 pour construction dans les ateliers de clubs.

Le D60 Condor par Roger DRUINE en Juillet 1954 (2/3)



Notons au passage que l'irréflexion et l'inconstance notoire de ce SALS, grand-père de notre SFACI actuel, nous conduisit à l'aviation largement surdimensionnée et hypermotorisée que nous connaissons aujourd'hui. De « légère - et - sportive », notre aéronautique de loisirs, atteinte d'une obésité d'inflationniste, est devenue « générale ». L'une des conséquences veut que nous éprouvions le besoin de 100 CV pour voler en biplace à l'heure actuelle, alors que les quadriplaces des années 50 ne capotaient pas de honte en se contentant de 75 CV pour la plupart ! Le concours du SALS ouvert en 1948 pour doter les aéro-clubs d'un biplace d'école, d'entraînement et de voyage démarra sur la base d'une puissance de 45 CV. Deux ans plus tard se manifestaient déjà les symptômes de la boulimie de puissance : les Jodel D-11, Indraéro Aéro-10 de Chapeau et Blanchet, Maurice Brochet MB-70 et Minicab de Gardan et Laporte furent livrés, sur la demande du SALS, en deux exemplaires prototypes, l'un équipé d'un Salmson 45 CV, l'autre d'un Minié 4.DC-32 de 75 CV.

Les 75 CV furent seuls retenus. — Pauvre Roger Druine qui rêvait encore, en 1954, d'un biplace de 45 CV, pauvre D-70, pauvre aviation en passe de devenir feue la légère - et - sportive !



Le D-80 Monobi.

Et le pire fut que notre créateur eut le courage de récidiver malgré le refus opposé à son D-70. En effet, le projet qu'il déposa en avril 1955 sur le bureau compétent d'un fonctionnaire

Philipp, duc d'Edimbourg, en place gauche d'un Condor.



L'un des premiers D-62 fabriqués en Grande-Bretagne par Rollason. Les aéro-clubs britanniques en utiliseront près de soixante.

du SALS prévoyait l'utilisation du même moteur Lutétia de 45 CV ! Ce D-80 Monobi aurait dû être un monoplan biplace en tandem extrapolé lui aussi du Turbulent. Un autre Turbi, en somme, mais doté d'une cabine fermée dont les dimensions auraient été réduites en rapprochant l'un de l'autre les deux membres de l'équipage. Equipé en simple commande, le Monobi aurait été vendu 500 000 F prime déduite en 1955. A titre de comparaison, une honnête berline automobile coûtait cette année-là aux environs du million d'anciens francs.

Roger Druine, le malchanceux

Comment conclure, si ce n'est en confortant le lecteur dans son idée : Roger Druine n'aura pas eu réellement SA chance. Sa mort prématurée, à 35 ans à peine, en mars 1958, aura même privé celui qui fut le plus jeune constructeur amateur de France de connaître la satisfaction de voir voler ses Turbulent et Condor produits en série. Ce ne fut pas faute, pourtant, d'avoir été



Roger Druine.

apprécié par ses contemporains. Ses admirateurs et amis posthumes — tous ceux qui aujourd'hui volent sur les Turbulent, Turbi et Condor, n'ont même pas la consolation de se dire que Roger Druine fut méconnu et mal jugé de son vivant. Je n'en veux pour preuve que cette parution d'Aviation Magazine dans laquelle notre confrère Jean Grampaix réclamait pour lui la médaille de l'Aéronautique dès mars 1955 : « Qu'on la lui donne donc rapidement, puisque déjà on a beaucoup trop tardé à le faire ! »

Plus d'une année après sa disparition, Cambrai fêtait le cinquantenaire de la traversée de la Manche par Blériot, l'un des enfants de cette grande cité aéronautique du Nord. De nombreuses festivités célébrèrent cette commémoration, le 25 juillet 1959. Mais, dès le début de ce mois, un D-31 Turbulent construit par les élèves de l'Union Aéronautique du Cambrésis tenait la place d'honneur, exposé dans une vitrine ouvrant sur l'artère la plus passante de la ville. C'était le plus bel hommage que pouvaient rendre de jeunes pilotes et constructeurs amateurs à cet autre jeune qui, vingt ans plus tôt, conçut, construisit et fit voler lui-même son premier avion sur le terrain voisin.

Le D60 Condor par Roger DRUINE en Juillet 1954 (3/3)



NOTES PERSONNELLES COMPLÉMENTAIRES

Le D-60 Condor vole dès 1964 avec le moteur italien CNA D-4 de 60 CV, vite abandonné et qui cède la place aux versions D-61 avec Continental A 65 de 85 CV et D-62 avec Continental de 90 CV. Un D-63 à train tricycle sera construit par Merville et près de soixante Condor, avec Rolls-Royce Continental 100 ou 120 CV seront construits en Grande Bretagne par Rollason, à Croydon.

CARACTERISTIQUES

Envergure : 9,20 m — Longueur : 6,55 m — Hauteur au sol : 1,54 m — Hauteur au maître couple : 1,17 m — Largeur au maître-couple : 1,01 m — Allongement : 6,8 — Surface alaire : 12,50 m² — Pour le D-61 : Poids à vide : 272 kg — Poids total : 620 kg — Charge au m² : 49,60 kg — Charge au CV (avec moteur de 65 CV) : 9,63 kg — Puissance au m² : 5,2 CV.

PERFORMANCES

Pour le D-61 avec 65 CV : Vitesse maximale : 180 km/h — Vitesse de croisière : 160 km/h — Atterrissage à 65 km/h — Vitesse ascensionnelle : 3,5 m/s — Plafond pratique : 4200 m — Rayon d'action : 650 km — VNE : 272 km/h — Pour le D-62 avec 90 CV : Vitesse maximale : 220 km/h — Vitesse de croisière : 200 km/h — Atterrissage à 85 km/h — Plafond 6500 m.

Fiche technique publiée dans le n° 42 de PLOTE PRIVE, le revue des loisirs de l'Air, juin 1977

Expérience en vol avec un Druine Turbulent et Turbi (récit d'aviation magazine en 1962 – 1/3)

En vol, aux commandes des Druine Turbulent et Turbi

Jacques NOETINGER
Aviation Magazine n°66 aout 1962

Mon ami Badez, du Service technique, me consacra il y a quelques années un article dans les « Cahiers du R.S.A. » pour répondre à une opinion que j'avais émise concernant les constructeurs d'avions d'amateurs. Nous n'étions pas tout à fait d'accord et je crois qu'il me croyait, à cette époque, très hostile aux avions d'amateurs. Je suis certain que son opinion à mon égard est plus favorable aujourd'hui, mais j'ajouterai que la mienne a également évolué... C'est sans doute la raison pour laquelle nous nous sommes rejoints. J'étais un peu sceptique sur la valeur technique des réalisateurs, sur plans, d'avions amateurs.

Depuis, j'en ai rencontré beaucoup et ai pu apprécier le soin avec lequel la plupart d'entre eux travaillent. J'ai aussi rencontré les instigateurs, ceux qui ont construit les prototypes et dessiné les plans qu'ils distribuent et j'ai constaté qu'ils ne prenaient pas leurs responsabilités à la légère. Le dernier d'entre eux que j'ai eu le plaisir de trouver à Toussus est Roger Druine, un homme calme et pondéré qui n'a que 30 ans et qui, pourtant, en est à son cinquième prototype. Il n'avait que 16 ans lorsqu'il construisait sa première machine. A ses qualités propres s'ajoute donc son expérience et cela compte.

Du hangar de Toussus, il a extrait pour moi ses deux plus récentes réalisations, un biplace en tandem, le « Turbi », et un monoplace, le « Turbulent ».

A regarder ces deux avions, on est tout de suite conquis. D'abord, parce que leurs lignes sont sobres, classiques et saines ; ensuite, parce que, observés dans le détail, ils sont admirablement finis et finagés. Les postes de pilotage, quoique d'une grande simplicité, ne sentent pas le bricolage ; tout est propre, clair, bien disposé, méticuleusement calculé.

A travers l'œuvre on perçoit le caractère de l'auteur et l'on peut en déduire la qualité technique de la machine. Si j'avais une note à donner pour la conception et la construction, je donnerais ici 19 sur 20 (compte tenu du fait que la perfection n'est pas de ce monde !) A voir ces appareils, on ne peut se méprendre. Il ne s'agit pas d'une caricature d'avion, comme il arrive parfois ; il ne s'agit pas plus d'une gauche imitation, mais bel et bien d'avions dignes de ce nom. Entre ces deux machines, on sent une unité de conception qui se traduit par l'analogie des lignes. Les fuselages, tout en ayant des dimensions différentes, sont de même dessin. L'aile basse, profonde et dotée de fentes du Turbi est identique sur le Turbulent. La dérive et le plan fixe sont identiquement dessinés, le train du monoplace a le même aspect que celui du biplace.

Jetons à présent un coup d'œil aux postes de pilotage. A bord du biplace, le tableau de bord, arrière peint en gris, comporte une planche centrale, au milieu de laquelle figure une bille, flanquée à gauche du badin et, à droite, de l'altimètre. A gauche de cette planche, les contacts et les deux manomètres de pression et de température d'huile. A droite l'avertisseur d'incendie, le compas et l'extincteur. Le long de la paroi, à gauche et à la hauteur du genou, une petite boîte rectangulaire très ingénieuse, comporte, sur la face supérieure, la manette des gaz, qui glisse d'avant en arrière. Sur la face latérale, une autre poignée entraînant une commande tubulaire permet d'ouvrir et de couper le circuit d'essence. Afin d'éviter le risque de décoller essence coupée, Druine a prévu une butée qui entraîne l'ouverture de l'essence lorsque l'on passe les gaz en avant. Plus bas, le flettner de profondeur. La planche avant est dotée du même tableau central. A sa gauche, le compte-tours et, à droite, les contacts, auprès desquels se trouve un sélecteur des contacts pour le cas de vol en monoplace.

Les sièges en contreplaqué sont bien conçus, simples et l'on s'y trouve bien installé. La cabine du monoplace est aussi soignée, aussi sobre, aussi simple. Le tableau central est elliptique et

comporte un badin, un altimètre, une bille et un variomètre. A gauche, le compte-tours et les contacts, sous forme d'un poussoir. A droite, le compas et un starter ; l'indicateur de pression d'huile se trouve sur une planchette horizontale à droite. Pour les deux appareils, le réservoir d'essence se trouve sous la capot derrière le moteur et possède une jauge à tringle. Le biplace peut recevoir 52 litres et le Turbulent 25 litres.

Avant d'en terminer avec cette rapide description des machines, je voudrais dire un mot des moteurs qui les équipent. Le Turbulent est doté du Volkswagen de 25 ch, que l'on trouve sur le Bébé Jodel et qui entraîne une hélice Valentin. Sur le « Turbi » c'est une Merville, mais celle-ci est adaptée au fameux moteur Beaussier de 50 ch réalisé à partir du moteur de la 11 ch Citroën. Ce moteur, qui a subi déjà un certain nombre d'essais au banc et qui totalise bien des heures de fonctionnement en vol, est une solution particulièrement séduisante puisqu'il offre l'appréciable avantage pour l'utilisateur, d'obtenir des pièces de rechange dans n'importe quel garage à des tarifs automobile sensiblement plus avantageux quel que soit le tarif aéronautique... sans compter les délais de livraison ! Ce moteur semble donner des résultats très satisfaisants et je dois dire qu'au son, il est particulièrement agréable, aussi bien au point fixe qu'en vol. Sa consommation est seulement de 10 l. à l'heure.

Pour mon vol à bord du « Turbi », c'est en compagnie de M. Robert Béranger, que je prends place à bord du monoplane rouge immatriculé « F. WFUU ». M. Béranger est l'associé de Roger Druine, avec qui il a réalisé l'appareil. Je m'installe en place avant, tandis que Dengremont, à bord du Stampe de l'Aéro-Club du canton de Sochaux, s'apprête à prendre l'air. La mise en route du moteur se fait à la main. Au premier élan donné à l'hélice, le moteur part. A peine suffit-il de le laisser tourner quatre ou cinq minutes pour obtenir la température d'huile convenable. Point fixe à 2.450 t/m. et me voilà libéré des cales. Première, remarque en roulant au sol : malgré l'absence de freins, la maniabilité est bonne, la visibilité est plus que satisfaisante et, surtout le train extrêmement bien amorti, il est souple et encaisse parfaitement bien les trous et bosses du terrain de Toussus. Aligné sur la piste, je pousse lentement les gaz et voici que l'avion s'élance : Très rapidement, je le place en ligne de vol, le badin grimpé à 45-50 km/h. et nous voici en l'air, après une course au sol que j'évalue à moins de 200 mètres. Ce n'est pas mal pour un moteur de 50 ch qui entraîne une cellule à bord de laquelle se trouvent deux personnes. Je prends immédiatement l'angle de montée qui me semble le plus favorable, à 80 km/h. au badin.



Expérience en vol avec un Druine Turbulent et Turbi (récit d'aviation magazine en 1962 – 2/3)

N'ayant pas noté de temps de montée et ne disposant pas de vario, il ne m'est pas possible d'indiquer de vitesse ascensionnelle, mais le « Turbi » ne m'a pas semblé peiner pour atteindre les 400 mètres que j'avais fixés avec Dengremont pour les photos. Arrivé à cette altitude, je commence une série de virages. La première impression déroutante, car le manche bien équilibré entraîne des réactions efficaces des gouvernes, tandis que les pieds, excessivement sensibles, amènent à faire des mouvements de trop grande amplitude qui soumettent la bille à des écarts peu ordinaires. Je m'adapte vite à cette particularité et la bille s'assagit. Peut-être serait-il opportun de « durcir » le palonnier au moyen de sandows et de ressorts, afin d'éviter des surprises aux jeunes pilotes. Ceci dit, l'avion est extrêmement maniable et répond avec une parfaite précision. Mais, voici le Stampe à bord duquel se trouve Dengremont : séance de photos. A la fin de cet intermède, je me lance dans une série de lazy-eights, qui s'effectuent avec beaucoup de douceur et de continuité, tandis que le badin passe de 50 à 145 km/h. La conjugaison des commandes est parfaitement rationnelle, à condition d'être très doux au pied.



Après un palier qui me permet de constater qu'à 2.400 t/m, la vitesse de croisière est de l'ordre de 130 km/h., j'étudie le décrochage. L'avion, très cabré perd lentement sa vitesse, s'accroche merveilleusement et salue doucement dans l'axe à 45-50 au badin, moteur réduit. Le « Turbi » n'est donc absolument pas dangereux et conserve un excellent équilibre dans des positions qui, pour d'autres machines, pourraient être dangereuses. Mon vol touche à sa fin. Je fais mon approche à 75 km/h., les roues et la béquille prennent contact avec le sol à moins de 60 km/h. L'appareil, sans aucune tendance à s'embarquer malgré le vent de côté, perd vite sa vitesse et cet atterrissage est d'autant plus agréable que les amortisseurs du train sont d'une remarquable souplesse, ainsi que je l'ai déjà indiqué.

Après ce vol, j'en effectue deux autres à bord du monoplace « Turbulent ». Le siège de cet appareil est un peu haut pour moi, mais ceci est un détail sans importance qui va me permettre de profiter plus à l'aise de l'air et de bénéficier d'une visibilité excellente (elle l'est du reste de toute façon).

En allant prendre ma piste, je remarque que le train du monoplace est moins souple que celui du « Turbi », bien que construit suivant le même principe. Il est vrai qu'il ne supporte que 230 kg, poids bien léger. Un simple réglage suffirait sans doute à l'assouplir. Au sol, également, cet avion se manie plus difficilement que son successeur et grand frère. Il reste cependant maniable, mais exige de plus fréquents coups de moteur.



Le décollage est extrêmement court et l'avion quitte le sol à 40 km/h. Il procure une sensation très amusante, car on est peu habitué à se trouver soulevé du sol à une vitesse aussi réduite. La montée s'effectue ensuite en toute sécurité à 55 ou 60 km/h.

Je retrouve au cours de mes premiers virages, les mêmes caractéristiques quant à la proportion des efforts à fournir sur le manche par rapport au palonnier. Mais cette petite machine est très maniable et c'est un plaisir que de lui faire exécuter des séries de virages serrés, inversés les uns par rapport aux autres, par un balancement rapide des plans. Agréable et souple, il l'est aussi en lazy-eight. Au cours de cet exercice, le badin se promène entre 45 et 140 km/h. Mais ce que j'ai trouvé de plus extraordinaire dans le « Turbulent », c'est son décrochage, qu'on en juge plutôt. En croisière et en ligne de vol, à 115 au badin, je cabre l'avion à près de 75. A mesure que la vitesse tombe, je tire sur le manche tout en conservant mon angle de montée. Lorsque le badin indique 40, j'ai le manche à fond en arrière, l'avion salue, je ne change pas la position du manche et ne touche pas aux gaz. Sans tendance à partir de côté, l'avion salue, le nez descend à peine sous l'horizon ; ceci, pourtant, suffit à redonner 10 kilomètres de mieux au badin et le nez remonte. L'avion, à ce moment, effectue une suite de petits saluts, tout en conservant son cap. La même manœuvre peut être faite moteur réduit, les caractéristiques du décrochage restent identiques... qu'on me donne un exemple d'avion plus sûr que le « Turbulent ».

Je rentre à présent vers Toussus, après n'avoir pu me soustraire à la tentation d'un rase-mottes le long d'une route qui m'a permis de faire la course avec une voiture. Dans l'approche, je me présente à 85 km/h. et je me pose à moins de 50. Pour moi, le « Turbulent » est une véritable révélation et je comprends pourquoi 89 liasses de plans de cette machine ont été vendues depuis

Expérience en vol avec un Druine Turbulent et Turbi (récit d'aviation magazine en 1962 – 3/3)



AVIONS ROGER DRUINE

moins d'un an à des amateurs. Ils ont misé juste et je souhaite que naissent très vite de nombreux « Turbulent » dans un enthousiasme identique à celui qui a présidé à l'éclosion des Bébés Jodel. Au cours d'un second vol qui devait confirmer mes impressions premières concernant cet avion, Roger Druine vole en patrouille avec moi à bord du « Turbi » et Dengremont se délecte à prendre une série supplémentaire de photos. On le voit, les deux petits avions de Roger Druine sont parfaitement réussis.



Durant les années 50-60, un nouveau moniteur

M. Pierre CONSTANTIN

mille heures de vol à moteur
nommé moniteur
à L'AÉRO-CLUB LÉON-GUÉRINEAU



Le nouveau chef-pilote (en blouson), en compagnie de MM. GOGUYER et Paul BARANGER.

Devant le buffet de l'Aéro-Gare, une voiture immatriculée « 66 » (Morbihan) est en stationnement. Trois hommes s'affairent autour et descendent des paquets, une cantine militaire.

Un jeune homme, grand, blond, frisé, vêtu d'un blouson de cuir vert, au visage très franc, ouvre la cantine et en sort une combinaison de pilote.

« Seriez-vous le nouveau moniteur-chef de l'Aéro-Club ? »

La question est posée. Le jeune homme a relevé la tête. Un bon sourire éclaire son visage.

« Bien sûr », répond-il.

Nous avons entendu dire vaguement qu'un nouveau chef-pilote était affecté à l'Aéro-Club Léon-Guérineau. Le sympathique René Siauudeau, depuis sa nomination à Angers, ne pouvait accorder aux élèves de Cholet que les quelques moments qu'il soustrayait à ses heures de loisir. Ce n'était plus suffisant.

Près du nouveau pilote qui accepta de bonne grâce de se plier à l'interview, se trouvaient M. Goguyer, trésorier-adjoint de l'Aéro-Club, et M. Paul Baranger, qui participa à la construction d'un « Turbulent », appartenant à un membre de l'Aéro-Club de Cholet.

M. Pierre Constantin, c'est le nom du nouveau moniteur, nous arrive tout droit de Vannes où il était également chef-pilote. Précédemment, il avait assumé les mêmes fonctions à Guéret. Il totalise actuellement mille heures de vol sur avion. Bien entendu, les vols à voile n'entrent pas dans ce décompte. Il a effectué son service militaire dans la Marine et dans l'Aéro-Navale. Il espère avoir une grande activité à Cholet où M. Jean Ménard, mécanicien agréé, veille avec soin sur le matériel compre-

nant notamment un « Piper » (65 CV.), avion-école, un « Émeraude » (65 CV.) et un « Auster », avion triplace.

La présence de M. Constantin doit donner encore davantage d'allant à l'Aéro-Club, qui, malgré tout, l'an dernier, a connu une activité incessante puisque les 40 pilotes et élèves-pilotes ont totalisé 774 heures de vol moteur. Les « vols à voile » s'effectuaient à Angers et les élèves étaient dans l'obligation de se déplacer. Quinze brevets de pilote du premier et du second degrés furent attribués à des membres de l'Aéro-Club de Cholet et ces résultats sont plus qu'encourageants.

Nous espérons que, sous la direction de M. Pierre Constantin, à qui nous renouvelons nos souhaits de bienvenue, les élèves feront des progrès rapides et nous serons les premiers à saluer leurs succès qui sont toujours très sympathiques.

Le terrain du Pontreau prochainement ouvert sans restrictions ?

Nous croyons savoir que très prochainement le terrain d'aviation du Pontreau sera ouvert à l'aviation de tourisme sans restrictions.

Des travaux ont été confiés à la ville et au service des Ponts et Chaussées et d'ici peu, ils vont être entrepris.

Par ailleurs, de nouveaux gérants vont être installés au Buffet de l'Aéro-Gare et il nous reste à espérer qu'aux prochains beaux jours une grande activité régnera sur le terrain d'aviation et notre ville sera encore mieux connue par l'excellent accueil que recevront les aérateurs qui se poseront sur le terrain.

A. JAUD.

Et un nouveau logo

Aéro-Club de Cholet Léon-Guézineau

AÉRODROME CHOLET-PONTREAU
à 800 mètres de la Ville

BUFFET-GARE
Téléph. 4.25

N° d'affiliation 211

BOITE POSTALE N° 21

Cholet
(MAINE-ET-LOIRE)

C.C. P. Nantes 303.75

Un éditto en 1959 sur l'activité de l'aéroclub

L'Aéro-Club



Cholet - Léon-Guérineau

L'AVIATION pénètre de plus en plus notre vie, et Cholet se devait de participer à cet effort de pénétration. L'activité de l'Aéro Club prouve son intérêt et les résultats obtenus encouragent tous ceux qui lui ont fait confiance. Nos ailes ont porté loin les couleurs de notre ville et contribué à son rayonnement.

Notre magnifique terrain bien dégagé est situé à 1 km au Nord de la ville, il comporte deux pistes d'envol dont une de 900 mètres orientée dans le sens des vents dominants. Ces pistes ont été nivelées et dressées par le service des bases aériennes, qui avait mis en œuvre un matériel important sous le contrôle de Monsieur l'Ingénieur des Ponts et Chaussées. Ces nouvelles pistes facilitent les manœuvres d'atterrissage et décollage, et surtout moins d'usure de nos avions.

L'ouverture récente du terrain à la circulation aérienne sans restriction, doit permettre à partir de cette année des mouvements d'aérodrome de plus en plus importants, Touristes et industriels Français et étrangers seront officiellement autorisés à se poser à Cholet, et ceci pour le plus grand plaisir de nombreux promeneurs qui fréquentent notre terrain, qui seront ainsi amenés à voir nombre d'appareils variés.

Jusqu'à ce jour l'activité de notre Aéro-Club était entièrement absorbée par son école de pilotage : mise en place d'un matériel de progression indispensable et formation d'un nombre croissant d'élèves, provenant de tous les milieux.

Notre matériel d'école comporte : un Piper-cub 65 CV pour la double commande et les brevets premier degré, un Émeraude 65 CV pour le perfectionnement et brevet deuxième degré, un Auster triplace pour les voyages ; notre quatrième appareil le Stamp, excellent appareil préparant à la voltige, a eu son fuselage partiellement détruit et se trouve provisoirement immobilisé.

Cet équipement trop restreint nous a permis malgré tout d'enregistrer cette année 30,000 mouvements de terrain (atterrissages et décollages), 779

heures de vol, 14 brevets de pilote premier degré et 4 de deuxième degré ; ajoutons à ce palmarès 1 brevet B et 1 brevet C de vol à voile passés au centre régional d'Angers.

En dehors des manifestations aériennes voisines de Nantes, Angers, Liré, etc..., nos appareils Émeraude et Auster ont porté les couleurs de Cholet à Rennes, Laval, Le Mans, Belle-Ile, Dinard, Paris, Lille, Lyon, Bourges, Clermont-Ferrand, Marseille, Toulon, Nice, Toulouse, Bordeaux.

Seul club régional l'Aéro-Club de Cholet a participé au Rallye d'Angers, et malgré le mauvais temps et la jeunesse du pilote, s'est classé 21^e sur 47 participants.

Toute cette activité a classé notre club à la tête de tous les clubs de l'Ouest et en très bonne position derrière les clubs parisiens dans le classement national.

À côté de cette activité aérienne nous ne pouvons manquer de souligner l'activité moins bruyante peut-être mais combien passionnante de la section de modèles réduits, et particulièrement de la section Télécommande qui compte parmi ses membres le champion de France, ainsi qu'un record international.

Cholet est en vedette, la radio allemande en a fait état et la télévision française s'est intéressée à notre activité.

Pour moins spectaculaire que soit notre activité par rapport à certains sports qui remplissent les pourtours, nous pouvons malgré tout être fiers de l'activité de nos ailes choletaises, et par tous les moyens l'encourager.

Combien de Choletais n'ont pas la curiosité de voir leur ville d'en haut, de s'offrir le plaisir d'admirer l'extension de notre cité, ses squares, voir Ribou et son plan d'eau, ou plus loin la magnifique vallée de la Sèvre, modestes expéditions aériennes qui méritent d'être faites et même refaites.

Henri BOSSARD avec le champion de chute libre, Sam CHASAK, en 1959 devant le buffet gare. Cette même année, il participait à un grand meeting à Tours avec entre autre la présence de la patrouille de France composée de Fouga-magister.



Diners et festivités au buffet gare dans les années 60



Diners et festivités au buffet gare dans les années 60 (suite)



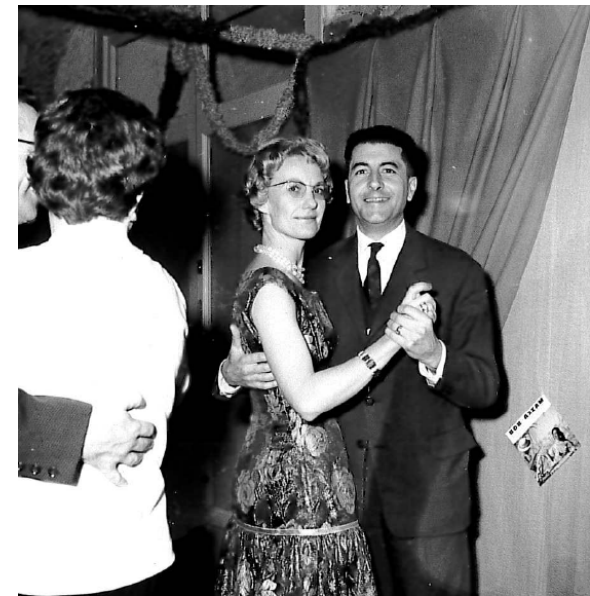
Soirée dansante pour le réveillon du premier de l'an au buffet gare dans les années 60



Soirée dansante pour le réveillon du premier de l'an au buffet gare (suite)



Soirée dansante pour le réveillon du premier de l'an au buffet gare (suite)



Soirée dansante pour le réveillon du premier de l'an au buffet gare (suite)



Soirée dansante pour le réveillon du premier de l'an au buffet gare (suite)



1961 : Parachutisme à Cholet en étant tracté par une voiture

Le Cercle Parachutiste (et sa section de la C.S.F.) ont donné une brillante démonstration des possibilités de "l'ascensionnel Lemoigne"

Il y avait foule dimanche matin, à l'aérodrome du Pontreau. Une foule nombreuse devenue très rapidement enthousiaste lors des démonstrations réalisées « en vol » des possibilités étonnantes offertes

par le parachute ascensionnel Lemoigne.

On sait qu'il s'agit là de la dernière acquisition en date du Cercle Parachutiste Choletais à l'intention de l'entraînement et la formation

de ses jeunes sociétaires. Tracté par une voiture l'appareil est capable de s'élever jusqu'à une centaine de mètres dans les airs, maintenu par un solide cordage long de 125 mètres, donc montant presque à la verticale lorsque le vent est favorable.

Il était favorable dimanche matin, ce vent qui soufflait par rafales et il fallut voir avec quelle ardeur le « Lemoigne » montait dans les airs. Une bonne dizaine d'ascensions furent ainsi réalisées. Et par tous et toutes, puisqu'il y avait même une jeune fille, membre de la section C.S.F. du Cercle Para, puis une dame, sociétaire de l'Aéro-Club.

Cercle Parachutiste Choletais et sa section C.S.F. ont réalisé là une acquisition d'importance, assurée de leur amener très rapidement de nouveaux sociétaires. D'ailleurs, c'était le vœu communément exprimé en même temps qu'étaient formulées de chaleureuses félicitations à l'intention des responsables, lors de la réception se déroulant un peu plus tard. Dans les salons de l'aérogare, accueillis par les animateurs du groupement, on avait noté MM. Prisset, conseiller général-maire; Cauchy, directeur de la C.S.F. et Pelé, sous-directeur; de nombreux représentants de cette usine, en même temps sociétaires de l'Aéro-Club dont MM. Levédigne, Cheguillaume, Bossard, Koulikoff, etc.

Présents aussi les membres du Cercle Para, avec MM. Serge Bedin, moniteur; Barrault et Grasset, moniteurs chargés de la Préparation Militaire; Paquereaux, etc.

Notés également les représentants de l'Aéro-Club Léon Guérineau avec MM. Goguyé, trésorier; Jauneau et de nombreux sociétaires.



Préparatifs de départ autour du « Lemoigne »...



... et le voici dans les airs emmenant sa frêle passagère

Constitution du bureau après la réunion du conseil d'administration du 15/03/1962

AERO CLUB LEON GUERINEAU
CHOLET

EXTRAIT DE LA REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DU 15 MARS 1962.

.....
Après réélection du tiers sortant, le Bureau est ainsi constitué :

Président	M. BOUCHET
Vice Présidents	MM. FAULQUE BOUYX PASQUIER Dr BONNEVAL
Trésorier	M. GOGUYER
Trésorier Adjoint	M. CHEGUILLAUME
Secrétaire	M. COURONNE
Secrétaire Adjoint	Mme CADRO
Commissaires	MM. RENVOISE DECHANTERAC
Matériel & Cours Radio	MM. OGER Elie CHEGUILLAUME
Modèles Réduits	M. VEAU
Mécanique	M. MESNARD
Vol moteur	M. R. CHIRON

Tous pouvoirs sont donnés à MM. BOUCHET Jean, GOGUYER Claude et COURONNE Marcel, pour effectuer séparément toutes opérations postales ou bancaires.

Le Président


J. BOUCHET

Le Secrétaire


M. COURONNE

SPECIMEN DE SIGNATURE :


J. BOUCHET


C. GOGUYER


M. COURONNE

Vol en Jodel D140 F-BIZE



23/05/1962 Démonstration de parachutisme ascensionnel Lemoigne



DÉMONSTRATION DES POSSIBILITÉS DE L' « ASCENSIONNEL LEMOIGNE »

Dernière acquisition du Cercle Parachutiste Choletais, l'ascensionnel Lemoigne est appelé à jouer un rôle important et efficace dans l'entraînement des jeunes parachutistes choletais.

Nombreux étaient les spectateurs, dimanche, à l'aérodrome du Pontreau, qui assistèrent enthousiasmés aux démonstrations. Tiré par une voiture, et maintenu par un solide cordage de 125 m. de long, l'appareil Lemoigne peut s'élever jusqu'à 100 m. dans les airs.

Une dizaine d'ascensions furent réalisées. Une jeune fille, membre de la section C.S.F. du Cercle Para, et une dame, sociétaire de l'Aéro-Club, y prirent part.

Une réception se déroula dans les salons de l'Aéro-Gare à l'issue des démonstrations. Animateurs du Para-Club et de la section C.S.F. étaient présents ainsi que diverses personnalités : MM. Prisset, conseiller général-maire ; Cauchy, directeur de la C.S.F. ; Pelé, sous-directeur ; les membres de l'Aéro-Club, ceux du Cercle Para avec MM. Serge Bedin, Barrault, Grasset, monteurs, etc.

Claude GOGUYER DESSAGNES (1927-1962) était pilote et trésorier à l'aéroclub de Cholet. C'était le frère de Colette CADRO (responsable radio à la tour de contrôle de Cholet). C'est à bord d'un DR1051 (similaire à celui ci-dessous) qu'il est décédé autour du l'aérodrome d'Ancenis le 17/06/1962 avec un autre membre de l'aéroclub Michel JOUAN.

Ce qui peut expliquer le fait que l'aéroclub n'a jamais eu beaucoup d'avion de type Robin depuis cette date.



Les ailes choletaises en deuil

Mort tragique du Dr Michel Jouan et de M. Claude Goguyer

La mort tragique de ces deux jeunes gens très sympathiquement connus en notre ville et appartenant à des familles très estimées à profondément bouleversé les Choletais.

C'est dimanche, vers 18 h. 15, dans le champ de l'Aubinière, à proximité de l'Aérodrome d'Ancenis, que le drame s'est produit : l'appareil, un « Jodel Ambassadeur » de l'Aéro-Club Léon-Guérineau, aux commandes duquel était M. Claude Goguyer, s'est écrasé et a pris feu après avoir accroché une haie et s'être retourné. Les flammes hautes de cinq mètres empêchèrent de porter secours aux trois occupants. Ce n'est qu'à l'arrivée des pompiers que l'on put dégager les corps carbonisés du malheureux pilote et de son passager, le Dr M. Jouan. Un second passager, M. Robert Tessier, industriel à Tiffauges, marié, père de deux enfants, avait eu la chance d'être éjecté au moment où l'appareil avait heurté la haie. On le retrouva hagard, au milieu du champ de l'Aubinière, grièvement brûlé. Tandis que le Dr Montel, d'Ancenis, lui donnait les premiers soins et le faisait transporter à l'hôpital d'Ancenis, les corps des deux victimes étaient déposés à la morgue de cet établissement mais, dès le soir, les familles, dont on devine la poignante douleur, les faisaient transférer à leurs domiciles respectifs.

C'est là que M. Bouchet, président de l'Aéro-Club de Cholet, absent de la ville au moment du drame, qu'il apprit à son retour, dans la nuit, vint, profondément bouleversé, s'incliner devant les victimes et exprimer ses condoléances aux parents effondrés.

Le Dr Michel Jouan, âgé de 34 ans, célibataire, était le fils du Dr Adolphe Jouan et de Mme, née Cailleton, résidant 20, rue Maréchal-Foch. Il était commissaire de vol à l'Aéro-Club Léon-Guérineau dont son ami, Claude Goguyer, était trésorier. Ce dernier, également âgé de 34 ans et célibataire, était le fils de M. et Mme Marcel Goguyer-Dessagnes, établissements Gédé, rue Bretonnaise.

On s'explique mal la cause de ce tragique accident. Les deux victimes étaient des pilotes éprouvés; leur appareil avait été contrôlé le 18 avril dernier par le bureau « Véritas » et se trouvait en parfait état.

Un trou d'air serait-il à l'origine du drame ? Il semble bien que si l'appareil n'avait pas accroché une haie au passage, les dégâts eussent été limités à des blessures et à des dommages matériels. On suppose qu'au moment où l'avion s'écrasa sur le sol, le moteur bascula en arrière sur les occupants avant de prendre feu.

Le Parquet de Nantes poursuit son enquête.

À l'hôpital d'Ancenis, l'état de M. Robert Tessier, brûlé au 2^e degré, permet d'espérer son rétablissement.

Il y a trois ans, M. Claude Goguyer avait eu les deux jambes fracturées en Brière, non loin de La Baule, lors de la chute d'un appareil de l'Aéro-Club de Cholet qu'il essayait.

C'est en présence d'une énorme assistance et profondément émue qu'ont été célébrées ensemble mardi, à 16 h., les obsèques des deux victimes.

Familles et amis étaient réunis aux domiciliaires mortuaires respectifs pour ne former ensuite qu'un seul cortège.

M. le chanoine Amiôt, curé archiprêtre de Notre-Dame, célébra la messe funèbre. Le nombre des membres du clergé et des personnalités étaient considérable, tant de la ville que de la région, de l'administration, du monde médical, du commerce, de l'industrie, etc... On notait le personnel des Ets Gédé, du laboratoire Jouan et Besnier, des Ets Cailleton, de Maulévrier, des délégations des clubs aéronautiques de la région.

Au cimetière, deux allocutions furent prononcées : par M. Bouchet, président de l'Aéro-Club Léon-Guérineau, et le Dr Flahault, au nom du Conseil de l'Ordre et aussi du Rotary-Club.

Qu'il nous soit permis de renouveler aux familles si tragiquement éprouvées l'assurance de notre sympathie la plus sincère.

Article du Courrier de l'Ouest sur l'aéroclub : 924 heures réalisées dans l'année 1963, des voyages en Espagne, Maroc, Grèce, Allemagne et Italie, et un meeting avec 34 avions le 29 Septembre 1963



924 heures 51 minutes de vol, 129 voyages... Un tel chiffre d'heures de vol est d'autant plus intéressant quand on sait qu'il représente à peu près la valeur de 185.000 km.; soit 76 fois le trajet Cholet-Moscou. L'activité fut donc bonne en 1963 en dépit du mauvais temps qui a sévi tout le temps et partout. Il est intéressant de noter que ces vols ne furent pas constitués uniquement de petites promenades dominicales à travers notre région. En effet, et cela confirme le fait que l'aviation devient de plus en plus un moyen de transport pratiqué, on n'avait jamais compté autant de voyages... Il y en eut 129 et sur cinq pays : Allemagne, Italie, Grèce, Espagne et Maroc.

**2.914 mouvements
144 baptêmes**

L'activité classique des baptêmes ne fut pas délaissée : 144 personnes ont pu découvrir Cholet vu d'en haut; l'Aéro-Club les en remercie et invite tous ceux qui n'ont encore jamais volé à venir en 1964, ils seront bien accueillis; ceux qui ont déjà pris le baptême se feront un plaisir également d'y revenir.

Au trafic de l'aérodrome, l'Aéro-Club est venu ajouter les 2.914 mouvements qu'il a réalisés; chiffre qui manifeste une activité incontestable.

Du matériel neuf

Au mois de mars, le Jodel 65 CV était remis à neuf par changement du moteur, et rétec-

tion de la peinture; le rajeunissement d'un avion qui ne date que de 1959 était ainsi assuré.

Au mois de mai, un nouvel avion était acquis; il s'agit aussi d'un Jodel biplace, mais qui est équipé d'un moteur de 90 CV; il bénéficie ainsi d'une vitesse de croisière de 190 km.-h., avec une autonomie de 1.000 km., ce qui le destine tout particulièrement aux voyages; la sécurité est améliorée par l'existence d'un équipement radio. Pour faire face à l'école dans les meilleures conditions, l'Aéro-Club a décidé de mettre le Piper Cub (avion école) en révision générale. Le voici maintenant sur le point de revenir fleurissant neuf pour assurer la formation de la nouvelle génération de pilotes qui va arriver au club avec 1964.

**Sept brevets obtenus
en majorité par des jeunes**

Les deux actifs moniteurs du

club ont formé sept nouveaux pilotes en 1963. Deux brevets élémentaires furent obtenus, dont l'un par un moins de 21 ans. Ces derniers se voyaient par ailleurs délivrer trois des cinq brevets de pilotes privés obtenus en 1963 (il s'agit du brevet complet).

L'Aéro-Club est jeune, la preuve en est encore dans le fait que sur les six élèves actuellement en école, trois ont moins de 21 ans.

**La section aéromodéliste
s'accroît**

Cette section comprenait dix membres en 1963; son activité s'est concrétisée dans de nombreux déplacements : Nantes, Saint-Nazaire, La Baule, Angers, Laval... Et, bien entendu, Cholet est toujours dans l'avant-garde de la technique, des modèles réduits télécommandés avec Henri Boscard.

1964 s'ouvre bien pour la section; en effet, la création d'un

groupe de modélistes a été décidée au Collège Colbert où 14 élèves ont déjà entrepris la construction de modèles sous la surveillance d'un maître d'internat. Souhaitons que de nombreux collègues suivent cet exemple et que la ville appuie de son aide une occupation intelligente et instructive des jeunes.

Un meeting très réussi

On ne peut enfin terminer un rapport d'activité de l'Aéro-Club sans rappeler le succès emporté par le meeting du 29 septembre. On se souvient qu'environ 3.000 personnes sont venues manifester leur intérêt pour l'aviation et qu'elles furent largement rassasiées par le programme hors série que présentait l'Aéro-Club.

Des clubs voisins et d'autres moins voisins (Paris) étaient venus; on comptait 34 avions ce jour-là à Cholet sous le plus beau soleil de l'année.

**A L'AÉRO-CLUB EN 1963 :
Plus de 500 km. par jour, 2.914 mouvements**

En 2019, nous sommes maintenant à environ 10000 mouvements par an

1963 – l'équivalent en heures de vol de 30 fois Cholet New York

924 HEURES DE VOL : 30 FOIS CHOLET-NEW-YORK !

Le mauvais temps 1963 n'a pas freiné l'Aéro-club

924 heures 51 minutes de vol et 129 voyages, cela représente 185.000 kms ou encore 500 kms par jour. L'activité fut donc excellente en 1963 pour pouvoir présenter de tels chiffres et ceci d'autant plus que l'on se souvient du mauvais temps qui a duré de janvier à décembre de 1963. L'aviation d'affaires a une forte tendance en France à se développer et on en trouve une preuve de plus à l'Aéro-Club de Cholet dont les appareils ont réalisé 129 voyages en 1963. On n'avait jamais vu un aussi grand nombre de déplacements et ils furent pour la plupart occasionnés par le travail plus que par la promenade.

Un matériel renouvelé

Cette année passée a d'abord vu l'acquisition d'un nouveau Jodel destiné principalement aux voyages, cet appareil, d'une autonomie de 1.000 kms, est équipé d'un moteur de 90 cv, qui lui assure une vitesse de croisière de 190 km-h. Son équipement radio-électrique lui permet de se poser sur tous les grands aéroports.

Le Jodel 65 cv s'est vu rajouter au mois de mars dernier, bien que n'étant que de 1959, le moteur-voit 1.200 heures de vol et devait être remplacé; on en profita pour refaire aussi la peinture.

L'avion-école, le Piper-cub bien connu, fut envoyé en révision générale. Il va revenir sous peu à Cholet, flambant neuf et prêt pour la saison 1964.

2.914 mouvements

144 baptêmes

A l'activité croissante créée au terrain d'aviation par les avions d'affaires de passage, l'Aéro-Club a ajouté son propre trafic en réalisant en 1963 2.914 mouvements, ce qui représente donc pas mal d'atterrissages et de décollages.

Mais ces avions dont on parle tout à l'heure ont permis à 144 personnes de se promener au-dessus de leur ville et de découvrir chacun le détail de son quartier et de la ville; ces personnes, que l'Aéro-Club remercie, reviendront l'année prochaine pour constater que le terrain a été amélioré.



Nombreux officiants au meeting de septembre

rons tous ceux qui n'ont jamais survolé Cholet ils seront bien accueillis. L'aérodrome est un excellent but de promenade, il y a du mouvement et le bar-restaurant est là pour accueillir tout le monde.

Les jeunes et l'aviation

Les deux actifs moniteurs du club ont formé sept nouveaux pilotes en 1963. Sur deux brevets élémentaires obtenus en 1963, un fonds que trois de ses camarades se voyaient délivrer des brevets de pilotes (sur cinq délivrés).

Sur les six élèves actuellement en école, on voit que la moitié appartient à la catégorie des moins de 21 ans. L'Aéro-Club de Cholet est sûrement l'un de ceux qui a le plus de jeunes dans la section vol moteur.

La section aéromodéliste s'accroît

Les dix membres que comprenait la section en 1963 ont

déplacements à Nantes, Angers, La Baule, St-Nazaire, Laval... La télécommande, si par ailleurs, toujours, les meilleurs de ses tenants à Cholet avec Henri Bassard.

1964 s'ouvre bien pour la section; il a été décidé, sous l'initiative d'un maître d'internat du lycée Colbert, de créer un groupe de modélistes au lycée; 14 élèves ont déjà entrepris la construction

de modèles réduits. Il faut espérer qu'une telle initiative sera suivie dans les autres établissements d'enseignement et que la ville aidera l'activité intelligente qu'est qu'instructive de ces jeunes.


Un meeting très réussi

Le meeting du 29 septembre 1963 fut un succès que l'on ne peut oublier en finissant l'examen du bilan d'activité de l'Aéro-Club.

Le programme excellent, qui était présenté, fut suivi par environ 3.000 personnes qui reportèrent, chez eux, enthousiasmés de cette belle journée.

Il en fut certainement de même des clubs amis venus parfois de loin (Paris) grâce à leur présence, on pouvait dénombrer ce jour-là 34 appareils sous un soleil comme on n'en avait encore vu en 1963.

AÉRODROME
CHOLET-PONTREAU
(à 800 mètres de la ville)
BUFFET-GARE
Téléphone 4.25



AÉRO-CLUB DE CHOLET

LÉON-GUÉRINEAU

N° d'affiliation 211

CHOLET le 1^{er} Juin 1964

PREFECTURE DE MAINE ET LOIRE
Service Protection Civile
NORME

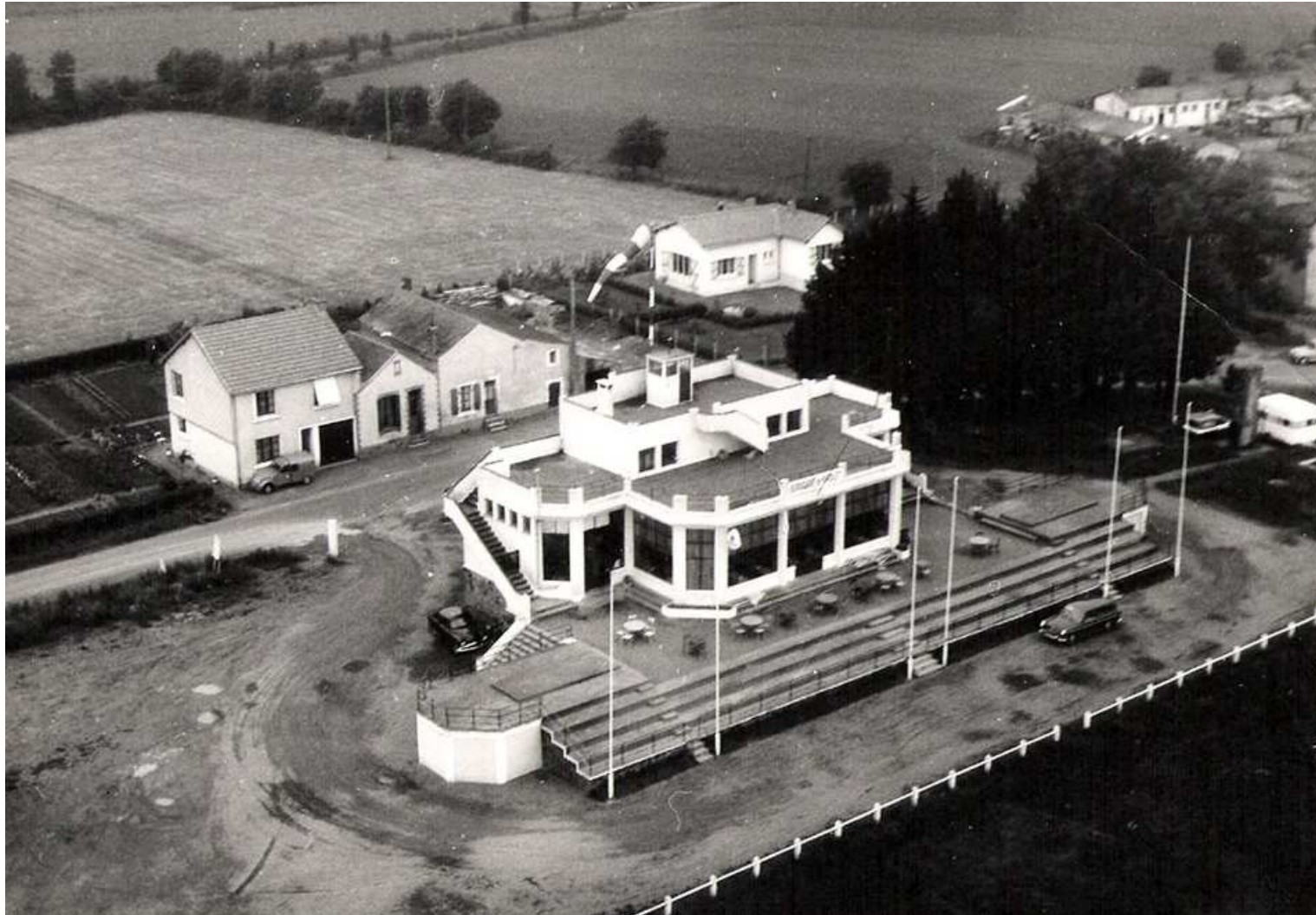
à l'attention de Monsieur L'OFFICIER

Boite Postale 21
CHOLET
(MAINE-ET-LOIRE)
C. C. P. Nantes 30375

3 avions sur l'herbe dont l'un aux couleurs des biscuits St Georges de Georges CESBRON



Le buffet gare en 1964



De nombreux spectateurs lors d'une manifestation aérienne



Extrait d'un manuel de vol et de documents de 1966 à Cholet

Moniteur responsable de l'Instruction.....

M. Rebillard

DATE	MARQUE et immatriculation DE L'APPAREIL	DURÉE DU VOL		ATTEINTE SAGE		NOM DU PILOTE accompagnant l'élève
		DOUBLE COMMANDE	SEUL	DC	Soul	
16.1.66	Jodel FBILK	0H52		2		Rebillard
23.1.66	" "	1H17		2		Morin
30.1.66	" "	0H31		1		Morin
6.2.66	" "	0H35		1		Rebillard
13.2.66	Piper FBEGZ	0H36		1		"
21.2.66	" "	1H05		5		"
6.3.66	" "	0H31		5		"
13.3.66	" "	1H28		4		"
20.3.66	" "	1H08		6		"
2.4.66	" "	0H20		3		"
3.4.66	" "	0H31		4		"
3.4.66	" "	0H53		8		Morin
" "	" "	0H44		8		"
11.4.66	" "	0H55		8		"
A reporter. ...		1H29		58		

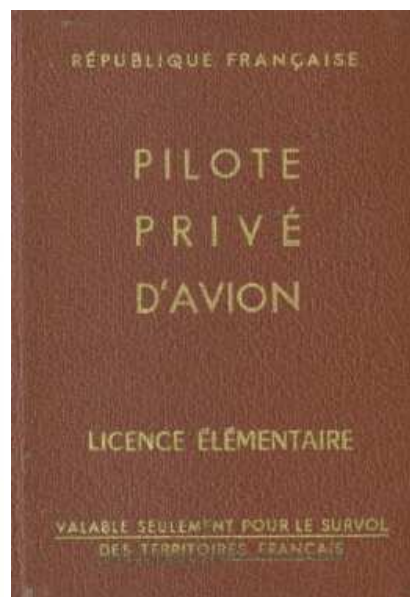
Signature de l'élève : *[Signature]*

Le Commissaire de l'Aé. C. F. : *[Signature]*

Mod. 522.

Certifié exact et conforme au Registre des Services aériens.

NOTA. — Joindre au P.V. chaque page détachable, certifiée par le Commissaire, au dossier de brevet.



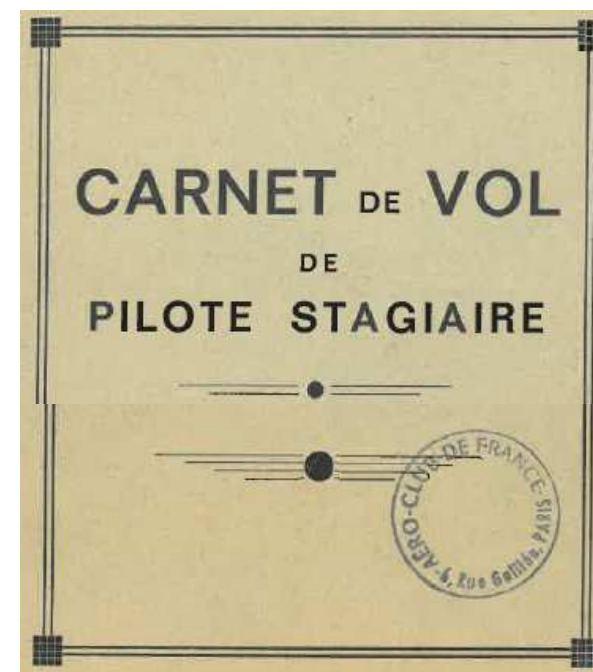
Date visite médicale	VALIDITÉ DE LA CARTE DE STAGIAIRE *	
	Valable jusqu'au	Signature
10.1 1966	9 Janvier 1968	<i>[Signature]</i> 13 Janvier 1966

— OBSERVATIONS —
La présente carte ne sera considérée comme valable à partir du 10.1.66 que si elle est assortie d'un nouveau certificat médical justifiant de l'aptitude physique dans la période considérée.

Instructeurs à Cholet
en 1966 : Messieurs
REBILLARD et MORIN

Avions de l'époque :

Piel CP30 Emeraude
N°20 FBHPB
Jodel FBILK
Piper FBEGZ
Jodel DR220 FBOCZ
MS892 FBNBQ



Jeannette et Marcel SUTEAU devant un Jodel D150A N°26 Menestrel FBLDL en Aout 1969. C'est l'instructeur René Siaudeau qui l'a lâché.



1969, début des travaux de l'ancien bâtiment du vol à voile (à coté du hangar aéroclub)

Un nouveau hangar destiné aux planeurs en construction à l'aérodrome de Cholet

L'Union Aéronautique des Mauges est spécialisée dans le vol à voile. Bien que n'ayant que quelques mois d'existence, elle compte déjà une quarantaine de membres actifs, désireux de pratiquer dans les meilleures conditions possibles le sport qui leur plaît.

Le club était jusqu'à présent basé à Angers-Avrillé — ainsi que nous l'avions signalé dans un reportage consacré à l'U.A.M., paru le 2 juillet dernier — pour la raison très simple qu'il ne pouvait, à Cholet, disposer d'installations suffisantes susceptibles de recevoir tout le matériel.

Sept planeurs

C'est que l'U.A.M. possède en propre quatre planeurs, qu'elle vient d'obtenir des primes pour l'acquisition de deux autres et qu'un septième, un monoplan de perfectionnement, est en cours de réparation.

De plus le club a la possibilité d'utiliser depuis deux mois un « P-100 » de 100 ch, apte à tracer les bandes et sans lequel il est difficile de faire les travaux de sol que l'on trouve par ici, aucun établissement ne serait possible.

Un cinquième hangar

Restait une dernière question à résoudre, celle du hangar.

Il y en a actuellement quatre au service à l'aérodrome mais déjà remplis à ras bord avec les avions. Aussi était-il urgent de construire un nouvel aéril qui serait également réservé aux planeurs.

Les éléments métalliques de ce hangar ont, après de multiples épreuves, été enfin arrivés à l'U.A.M. par le service de la formation aéronautique et ce sont les ouvriers municipaux qui sont chargés de l'installation.

Les premiers travaux ont débuté en bordure de la vieille route de May par le pose des fondations appelées à supporter la charpente du hangar lequel devrait être prêt à l'autorise pour accueillir les grands oiseaux élégants et rapides que l'on verra bientôt décoller sans bruit de ciel de Cholet.

Mais comme le nouveau vent présente une particularité dans son axe, elle n'indique pas tout à fait la même direction que son aéril, c'est pourquoi celui-ci a été provisoirement maintenue en activité aussi de prendre une retraite bien gagnée.

Une colline qui n'a rien d'inspirée

Ce qui est également maintenue et même développée, et dont on ne peut se passer par contre, c'est la véritable colline de départ d'attente de la ville provoquée par l'accumulation des terrasses.

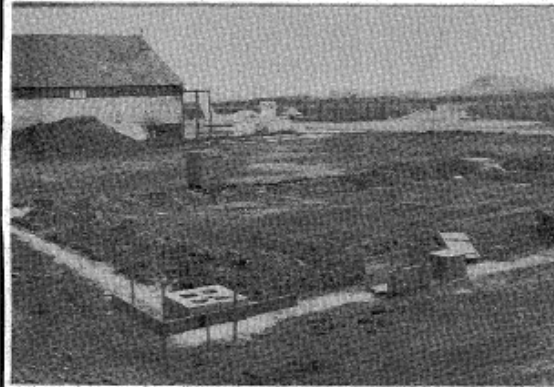
Ces pentes sont situées sur-ensemble, loin de l'agglomération et de toute maison pour ne pas gêner les habitants. Par contre, elles jouissent d'une vue superbe, sans aucun danger, pour les vols aériens.

Un immense terrain de descente s'étend, en effet, au pied à l'est des pentes et si cette disposition convient car le rythme actuel les pentes devront un jour céder à l'écroulement et au décollage soudainement comme s'ils se trouvaient en montagne.

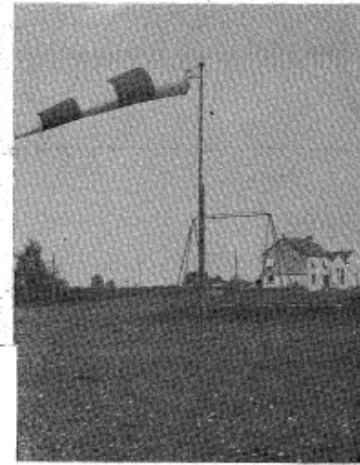
La météo pourtant : les études faites par la ville de Cholet pour créer une voie d'envol des décollés, si bien que ce dépôt d'ordures peu esthétique et malodorant, n'aime alors pas sa maison d'être.



Les avions prêts pour voler se préparent à recevoir les planeurs : ils sont déjà pleins...



Le chantier du futur hangar



La manche à air récemment installée

Il y a 3 avions à l'aéroclub avant 1970 (un Piper Cub 65CV, un Piper Cub 90CV et un MS892 150CV)

Le « Piper » de l'Aéro-Club Choletais rénové pour former une nouvelle génération de pilotes



Le « Piper-Cub » de l'Aéro-Club de Cholet a regagné l'aérodrome, samedi dernier, après une rénovation complète et vient compléter les moyens dont disposent les responsables pour former de jeunes pilotes, sous la direction de Mr Rabillard, de Bressuire, moniteur et M. Morin, moniteur adjoint.

Il s'agit de l'avion-école de l'Aéro-Club; ce « Piper-Cub » est un biplace, en tandem, à aile haute, équipé d'un moteur « Continental » de 65 CV. Il vient de subir une longue rénovation chez le constructeur Rousseau, de Dinard. Après avoir été entièrement démonté, son fuselage a été passé au marbre; les soudures ont toutes été contrôlées, ainsi que les ailes; toutes les pièces qui ont pu être déformées ou fatiguées ont été changées. L'appareil a ensuite été revêtu d'une toile neuve, l'intérieur a été refait et nous avons notamment admiré les sièges et l'équipement, les instruments de contrôle et de navigation

ont été contrôlés par un spécialiste. Enfin, une peinture bleue et blanche donne à ce « Piper » une apparence élégante et une fraîcheur flatteuse.

De nombreux nouveaux pilotes pourront ainsi faire leurs premières armes à bord de cet avion-école et se préparer au brevet de premier degré, avant de passer sur l'un des deux « Jodel » que possède l'Aéro-Club.

Mme Cadro, la secrétaire dévouée du club, qui a ramené l'appareil de Dinard, a pu constater qu'il avait été parfaitement rénové et maintenant, c'est un avion pratiquement neuf qui se trouve à la disposition de l'Aéro-Club Choletais pour former une nouvelle génération de pilotes et, ainsi, donner un nouvel essor à cette société à une époque où les travaux d'agrandissement du terrain d'aviation sont à l'ordre du jour.

UN COMMODORE QUADRIPLACE Nouvel appareil de l'Aéro-Club de Cholet



Parti à 9 h de Tarbes où Sud-Aviation l'a construit, un Morane 892 de 150 CV plus connu sous le nom de « Commodore », s'est posé à midi, samedi, sur l'aérodrome de Cholet. Aux commandes, Mme Cadro, secrétaire de l'Aéro-Club avait fait un voyage mouvementé dans le vent soufflant en rafales, mais l'appareil est très sûr.

Quadriplace, le « commodore » est à double commande et aux côtés de Mme Cadro avait pris place un moniteur du club, M. Morin. Derrière se trouvait M. Baudin, de la C.S.F. Tout métal, possédant une cellule très résistante, le « commodore » se pose « très court ». Il est idéal pour les baptêmes de l'air « en famille »,

la promenade, etc. le voyage d'affaires. Il permet aussi la prise en mains pour les élèves pilotes déjà confirmés.

Cet appareil remplace un biplace que le club a vendu. Le nombre des avions est donc toujours de trois, mais le nombre de places a augmenté.

Photo de groupe dans les années 70



Un nouveau logo en 1972



AERO-CLUB DE CHOLET
LÉON-GUÉRINEAU

**AÉRODROME
CHOLET-PONTREAU**
BUFFET-GARE
Tél. 62.03.14.

Boîte Postale 21
49 - CHOLET
CCP NANTES 303-75
N° d'affiliation 211

Deux jours de compétition parachutiste ce week-end au Pontereau

Avec la participation du Centre-école de La Roche-sur-Yon, le Cercle parachutiste de Cholet organisera le prochain week-end une compétition parachutiste sur l'aérodrome de Cholet-Le Pontereau.

Outre deux équipes, des clubs de Cholet, La Roche-sur-Yon, Sud-Loire, Le Mans, Thouars, Caen, Nantes, Vannes. D'autres clubs encore doivent confirmer leur venue. Les essais auront lieu samedi et dimanche matin, ainsi que diverses démonstrations. Les épreuves se dérouleront, samedi et dimanche, à partir de 14 h. Il s'agit d'une compétition de précision d'atterrissage. Les concurrents, lâchés à 1 000 m, doivent ouvrir leur parachute avant 700 m, et se poser le plus près possible du centre d'une piste d'un diamètre de trente mètres. Cette compétition, organisée à l'occasion de la Saint-Michel, patron des parachutistes, est purement amicale, et doit marquer, avec la création récente du nouveau centre-école, le redémarrage de ce sport dans notre région.



On sait, qu'avec la disparition du centre-école de Nantes, les activités des clubs de parachutisme ont été fortement réduites durant plusieurs années. Les clubs se sont groupés, en début d'année, pour créer un nouveau centre d'entraînement à La Roche-sur-Yon, en mettant en commun leur matériel. Un moniteur a été engagé. Tout cela a été réalisé avec les moyens du bord, et sans aucune subvention. Les organisateurs espèrent donc que ces deux journées de compétition attireront de nombreux Choletais et permettront aux clubs d'accueillir de nouveaux adeptes. La remise des prix et coupes se déroulera sur le terrain, dimanche, en fin d'après-midi.

Guy CARLES, pilote instructeur pendant de nombreuses années à l'aéroclub de Cholet au décollage Piste 03 avec un Piper PA19 90CV N°18-1527 (F-BOMR) lors d'une fête aérienne dans les années 70. Cette même année le 21 Juin, Colette CADRO participait à un rallye aérien à Tours ou elle terminait 17ème sur 39.





Joseph FRANTZ,
président de
l'association **Les
vieilles Tiges** et
pionnier de
l'aviation

Il est né le 7 août 1890 à Beaujeu (Rhône).

Brevet pilote le 3 février 1911 n° 363. Brevet militaire n° 170.

Il apprend à piloter en 1910. En 1911 établit le premier record du monde de durée avec 2 passagers. En 1913 record d'altitude avec 3 passagers.

Chef-pilote chez de Pishof-Roechlin. Il part pour le front avec son mécanicien Louis Quénauld. Sur un « Voisin », il remporte la première victoire aérienne de l'histoire, le 5 octobre 1914, contre un « Aviatik » dont l'équipage était composé du sergent Wilhelm Schlichting, pilote, et du lieutenant Fritz Von Zangen, observateur.

C'est Quénauld, qui de la place avant du Voisin, avec sa mitrailleuse, a abattu l'avion ennemi en 47 cartouches.

Il reçoit à l'âge de 24 ans la croix de chevalier de la Légion d'honneur.

Frantz devient ensuite pilote d'essai chez Voisin. Après la guerre, carrière d'industriel. Mobilisé en 1939, comme capitaine. Il fonde en 1922 l'association aéronautique " Les Vieilles Tiges ".

Il a été élu président des Vieilles Tiges en 1963.

Il crée la médaille d'or des Vieilles Tiges ainsi que la médaille des 50 ans de brevet de pilote. Grand officier de la Légion d'honneur.

Il est décédé le 12 septembre 1979.

Cholet - aéro-club et Vieilles Tiges
 Je salue chaleureusement ceux que je quitte aujourd'hui
 aux commandes de mon avion pour
 la dernière fois - c'est la retraite
 et ce se sera révolus, j'estime avoir
 assez servi - Merci de cette réception
 du 22 octobre que je n'oublierai pas.
 J'embrasse de tout cœur toutes les
 Dames et donne l'accolade à tous
 mes camarades - *Frantz*
 le 22-10-72



Extrait du livre d'or qui a
été ouvert le 21 octobre
1972 pour honorer la
présence de Monsieur
Joseph FRANTZ, président
de l'association **Les vieilles
Tiges** et pionnier de
l'aviation, à l'aéroclub de
Cholet.

Quelques informations sur l'association Les vieilles tiges qui a nouée des liens étroits avec l'aéroclub durant de très nombreuses années. L'association existe toujours.

POURQUOI VIEILLES TIGES ?

Par son statut déposé en 1922, l'Association des Vieilles Tiges n'aurait pas dû survivre au dernier des ses membres, tous brevetés "aviateur" avant le 2 août 1914. Ce n'était donc pas un groupe de "vieux", le plus âgé en 1922 avait 41 ans, les plus jeunes 22 ans! De même que "vieux pote" ou "vieille branche" était une amicale appellation utilisée par les jeunes, les pilotes se baptisaient "vieille tige". Joseph Frantz, qui a succédé à Léon Bathiat en 1963, a avoué : " Pourquoi Vieilles Tiges ?", un peu gêné, je réponds à mes interlocuteurs " Vous comprenez, la Vieille Tige est une tige qui a porté une fleur, puis la fleur est tombée, mais la tige est restée vivante "...



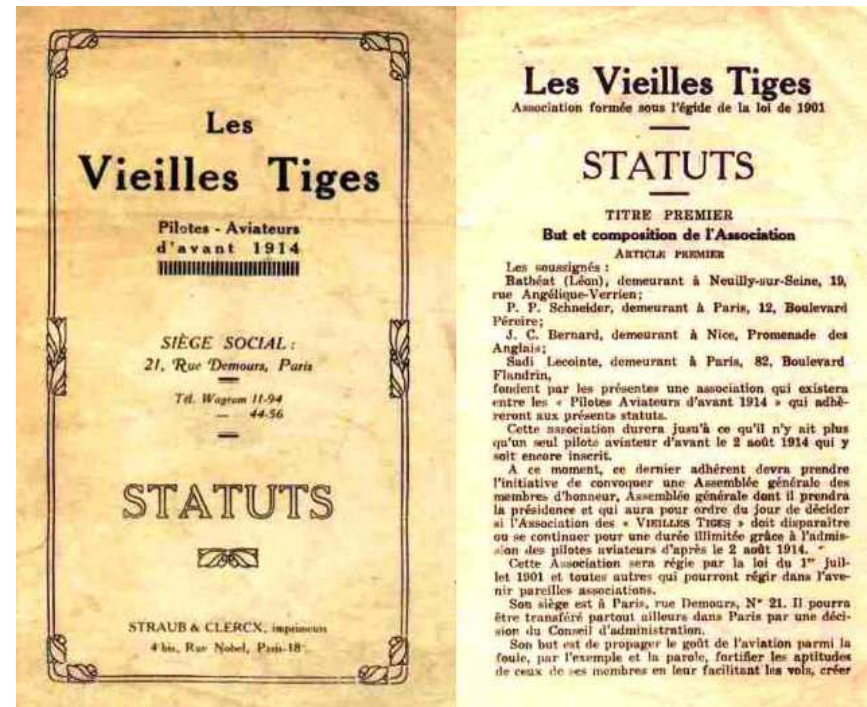
Les Vieilles Tiges d'Hier et de Demain ...

Pour rejoindre les Vieilles Tiges il n'est pas nécessaire d'être vieux, au contraire, sinon comment pourrions-nous un jour honorer nos "Pilotes du ½ siècle" ? Il suffit d'avoir ou d'avoir eu un brevet de navigant : planeur, ULM, avion, ballon... En fonction de l'ancienneté de votre brevet vous serez accueillis comme membre actif ou membre Pionnier (plus de 30 ans de brevet).

Rejoignez-nous, vous ne trouverez aux Vieilles Tiges que des amis...

Vous serez fier d'appartenir à une Association qui a compté tant de d'adhérents célèbres, une Association où vous rencontrerez des pilotes d'essai, des pilotes privés, des pilotes de ligne, des champions de voltige, des pilotes de la Patrouille de France, des instructeurs, des astronautes, des pilotes de Concorde, des pilotes de tout grade de l'Armée de l'Air, de l'Aéronavale, de l'ALAT, du caporal au Général ou Amiral, bref tous ceux qui avec moteur, sans moteur, avec ailes, sans ailes ont volé ou volent encore...

Nous accueillons aussi des membres associés. Pour ceux-là on demande qu'ils aient œuvré pour le développement de l'Aéronautique ou le fonctionnement de l'Association ou qu'ils soient fanas ! Prenez contact avec le au groupement le plus proche. Si vous n'avez pas de parrain vous serez parrainé par un de nos "Vieilles Tiges".



Réunion des vieilles tiges à Cholet avec en premier plan le président de l'aéroclub de Cholet
Monsieur CAILLETON – 1972



Encadré SPA 77 9^e 17 *jeep*

Vieille tige de l'Annuaire qui a su
apprécier l'accueil de Cholet.

P. Botton Capitaine de frigate (c.)
ex Off. de part de l'Arm. et
de Nantes.

Au Président Joséy Frantz
Membre de Vieilles Tiges

Bouton Inoubliable AR 207
travailleur homme d'élite
parfait ami

En souvenir
de nos jours
de nos jours
de nos jours

Prinval de la P.A.F. 203 Dr. Nicolas de la G. l'élève

H. FRANCHETEAU *jeep*

En souvenir
de nos jours
de nos jours
de nos jours

La Vieille Tige que je suis
Brest le 29 April 1972 sur Poissy
à Ambierre général de cette
réunion à Cholet est souvenir
inoubliable. MOUGIN

Merci Cholet
Bravo Frantz
Prinval
NAVARAUD

Prinval
mon ami
mon ami

Hen Paland

~~GM~~

Je me souviens bien après tant de
collaborations - Mais dans ma vie ont été
continuités qui ont le courage de conti-
nuer

Avec tout son soutien

~~GM~~ HUBERT

B. Delamare

Vielle tige avant l'âge
seul pas 24 mille b. de vols à mes
grande boîte f'eu d'holmes
l'union pour le bon beau - ce son
est beaucoup plus dur!

En souvenir d'un jeune si noble et si
meilleur regard dans la famille Frantz
souhaité f'eu d'holmes

C'est empreint d'un sentiment de
victoire que je vois ton ancien
Joseph Frantz décrocher...
J'espère avoir ainsi de taque
J'ai fait comme lui dans 4 ans
quand j'avais 88 ans - ... et peut
être avant?
Mais en considérant tout est bien
secondaire et je souhaite bonne
fortune à d'auv. Ceut de Phollet

un angevin

~~GM~~ ~~GM~~

un ancien apollonien de la Spad 12
1917. Revue de l'été journal historique
du 25 octobre 1972

~~GM~~

Vielle Tige! femme (ceut) par ce pour l'orientation

Sayot
1917

~~GM~~ 1924

femme ne meurt avec ambiance d'un
à l'idéal commun qui lie tous les
"fame" de l'aviation

SAUTENET 1936

~~GM~~

Quel bel exemple que Monsieur Frantz
C'est magnifique, c'est merveilleux
Serait-il pas le nôtre dans toutes les circonstances
Pour le grand homme de la France

~~GM~~

En souvenir d'une bonne femme
avec les vieilles Tiges.

~~GM~~

Tradition et dynamisme: les vieilles tiges illustrent
ces qualités. L'émancipation Souffrances que beaucoup
vivent et se transmettent à l'avenir

~~GM~~

~~V. J. J.~~
Dr. Digo

1938 — 1972 — 35 ans ont
passé — est-ce que la vieillesse me
permettra encore de revenir ?

Vieilles Tiges "Pionnières" nous
sommes l'élément de jonction entre
les "Pionniers" et les jeunes "actifs" et
nous sommes heureuse de constater
que l'actif aéro. club de Cholet
forme une papeterie de jeunes
qui représentent déjà le flambeau.

En souvenir de ces journées
mémorables qui font date
parmi nos réunions de la section
Soirée Atlantique, Marie et Pierre
et Verdier Ja. G. G. G.

120 licenciés en 1972 et une flotte comprenant un Piper, 2 Morane, un Cessna 150, un Jodel et un futur DR400



Le nouvel avion de l'Aéro-Club Choletais, « Le Petit Prince », le chouchou des adhérents du club.

Le développement de l'Aéro-Club Choletais : une preuve de plus de l'expansion spectaculaire de la capitale des Mauges

DEPUIS 1909 et la première traversée de la Manche par Louis Blériot, l'aviation a fait énormément de progrès. Et si la trop fameuse fausse nouvelle de l'arrivée à New York de Nungesser et Coli sur « L'Oiseau Blanc » (ils se perdirent en mer) reste présente dans nos mémoires, on parle plus volontiers de nos jours du « Concorde » que du célèbre « Spirit of St-Louis » de Charles Lindbergh.

Si l'automobile reste privilégiée dans le domaine des courtes distances, l'avion, plus rapide et plus sûr (malgré les actes de piraterie, nouvelle mode des années 70), est le plus efficace des moyens de locomotion pour les longs déplacements. Pas besoin d'être prophète pour deviner qu'en l'an 2000 le col du Perthus ne sera plus le cauchemar du P.C. de Rosny-sous-Bois. Mais il est probable que les couloirs aériens à cette époque ressembleront plus à la place de la Concorde à 18 heures qu'au Sahara en plein mois de juillet.

Mais, si l'aviation commerciale tend à devenir de plus en plus importante, il reste que pour de nombreuses personnes, l'avion et

sera communiqué d'ici à quelques temps.

Les 120 licenciés que compte actuellement l'Aéro-Club de Cholet (nul doute que ce chiffre s'accroît dans les mois à venir) disposent d'un matériel que de nombreux clubs leur envient : un « Piper », deux « Morane » (un de 109 CV, l'autre de 150 CV), un « Jodel » et un « Cessna » auxquels viendra très prochainement se joindre une « DR 400 ». De belles équipées en perspective.

Mais ce matériel serait bien inutile sans la présence souvent bénévole d'instructeurs et de moniteurs d'une grande compétence. Sous la présidence de M. Gaillon, évolus toute une équipe dont le dévouement n'a d'égal que leur. Dirigés par Mme Cadro, pilote confirmé et commissaire à l'aérodrome de France, MM. Charles, spécialiste de la voltige, Rebillard, chef-pilote et Jolyvert, troisième au concours du jeune pilote français, ne comptent plus les heures passées sur la piste ou sous les hangars de l'aérodrome choletais.

Comment devient-on pilote ?

Lorsque l'on se lance pour la première fois, seul, aux commandes d'un avion, cela n'a rien de commun avec la première sortie en voiture avec son tout nouveau permis de conduire. Or, c'est le cas de l'élève pilote.

On peut voir une stèle à sa mémoire sur l'aérodrome. route, cela est impossible lorsque l'on se trouve à quelques centaines de mètres d'altitude. Il est donc nécessaire de posséder une excellente formation de base. C'est ce à quoi s'attachent les moniteurs choletais. Avant de lancer leurs élèves dans les airs, ils leur ont fait effectuer une quinzaine d'heures de vol en double commande. Et ce n'est qu'après 20 heures que le brevet du 1er degré viendra récompenser leurs efforts. Autant d'heures seront nécessaires pour obtenir le second degré qui permettra le transport de passagers.

Mais il ne faut pas se leurrer. Piloter un avion n'est pas une sinécure et devenir un pilote confirmé demande de longues heures d'un entraînement passionnant certes, mais qui impose de nombreux sacrifices. La plus grande des satisfactions n'est-elle pas de vaincre les difficultés ?

L'Aéro-Club de Cholet offre à ses adhérents des avantages appréciables sur le plan pécuniaire. La politique du « tout le monde met la main à la pâte » est de règle ici et permet de pratiquer des prix (adhésion au club, assurance, heure de vol) qui mettent le pilotage à la portée de tous les budgets. C'est pourquoi les adhérents du club proviennent de tous les horizons sociaux.

Cholet ville escale

En 1972, 421 avions ont fait escale à Cholet dont 25 en prove-

nance de l'étranger. La proximité de la ville n'est pas étrangère à ce fait. La proximité de la ville n'est pas étrangère à ce fait. Il est rare en effet que l'aérodrome soit à 5 minutes du centre de la ville comme c'est le cas à Cholet, ce qui, pour les industriels traitant des affaires dans la cité des mouchoirs, est un avantage appréciable en raison du gain de temps.

Preuve tangible de l'intérêt portée à l'aviation, les baptêmes de l'air y sont aussi en augmentation, de même que les circuits régionaux.

La vallée de la Loire, la côte vendéenne, la Sèvre, vues d'en haut, restent un spectacle de choix pour le profane, mais nulle surprise pour le pilote qui lui, évolue dans son royaume.

Aux commandes de son appareil, à tire-d'ailes, il fonce chaque week-end vers son septième ciel.

N. B.

L'Aéro-Club Choletais possède aussi ses lettres de noblesse. Roland Garros qui effectua la première traversée de la Méditerranée en 1913, obtint son brevet de pilote à Cholet en 1912.

On peut voir une stèle à sa mémoire sur l'aérodrome.

son pilotage, sont avant tout une passion et parfois un sport la voltige aérienne. C'est pour satisfaire ces « Merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines » qu'ont été créés les aéro-clubs et en particulier celui de Cholet.

Un alerte sexagénaire

C'est en 1910 que fut créé l'Aéro-Club Choletais. Depuis cette date, il n'a cessé de se développer, en particulier ces dernières années. Il compte aujourd'hui 120 licenciés, 20 de plus qu'en 1971; parmi lesquels 9 femmes. On voit donc que l'élément masculin domine (une fois n'est pas coutume) son homologue féminin. Mais, comme le dit si bien ce dernier, « C'est la qualité qui compte ».

Si le nombre d'adeptes a progressé dans de très larges proportions (+ 20 p. 100), le nombre d'heures de vol pour l'année écoulée bénéficie aussi d'une augmentation très substantielle. Le bilan exact de ces heures de vol

Juin 1973 : Epreuve de qualification à Cholet pour le tour de France et le Championnat de France des jeunes pilotes

Treize jeunes pilotes de l'Ouest à la recherche d'une sélection pour le championnat de France

Samedi après-midi et dimanche matin, le terrain d'aviation du Pontreau a connu une activité encore plus intense qu'à l'habitude. Cholet était en effet, le point de ralliement des jeunes pilotes de l'Ouest venus arracher une qualification pour le tour de France et le championnat de France des jeunes pilotes.

Treize jeunes pilotes de moins de 25 ans, des régions aéronautiques de Bretagne-Anjou Vendée et Normandie-Mayenne, Sarthe ce qui représente une soixantaine d'aéro-clubs ont pendant deux jours rivalisé pour obtenir une des quatre

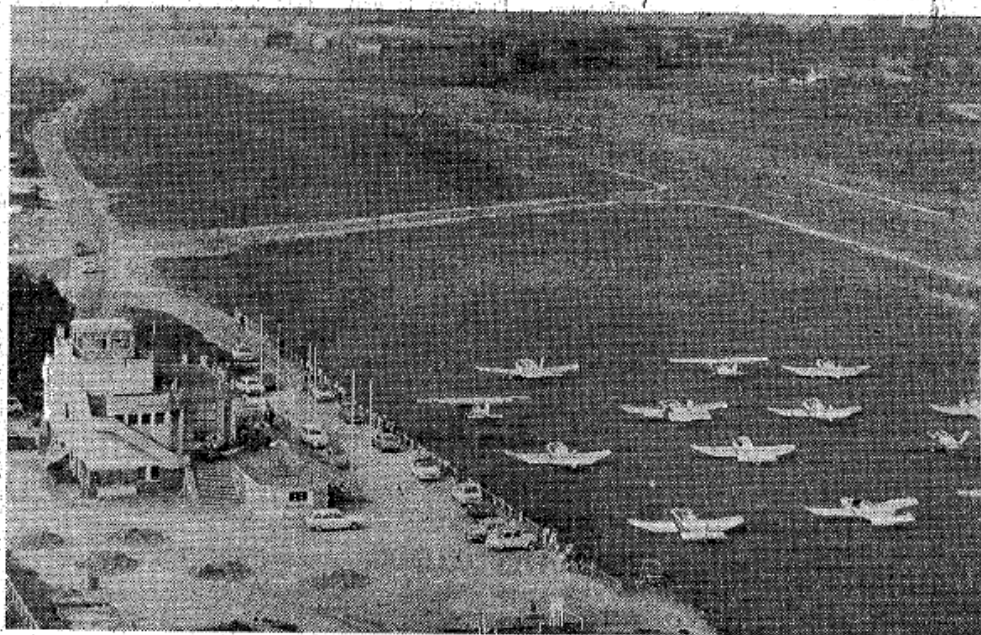
ou cinq places pour les compétitions supérieures.

Alors que Mme Cadro était dans la tour de contrôle pour diriger les jeunes pilotes venant de tous les azimuts Rouen, La Baule, les Sables d'Olonne etc. Le docteur

Gaudron, président régional et M. Cailleton, président de l'aéro-club local vérifiaient les participations des candidats.

Les jeunes pilotes ont dû s'affronter tout d'abord au cours d'épreuves théoriques : préparation

de la machine, du vol ; dans un deuxième temps, il leur fallait faire preuve de talent et de précision dans les épreuves de navigation après quoi la régularité fut appréciée au travers d'un triangle qui mena les participants au point d'arrivée à Bernay près d'Evreux.



Vue du ciel, la flottille des avions des jeunes pilotes de l'Ouest faisait impression

CHOLET

— 12 JUIN 1973 —

Colette CADRO (GOGUYER) a été responsable radio à la tour de contrôle de Cholet (Agent AFIS) jusqu'à fin 1994 et membre active de l'aéroclub de Cholet. A plusieurs reprises, elle a aidé à ramener des jeunes pilotes égarés grâce au moyen de radio-guidage Gonio.

En reconnaissance d'un grand service
rendu à l'Aéro Club Yonnais le 13 janvier
1974. je me permets de manifester
à M^{me} Colette Cadro mes remerciements
les plus sincères.

ton sauveur ami de la réunion
très sympathique des vieilles liges à
l'Aéroparc de Nantes le 35 Mai 1974

Le Président
A. Duret



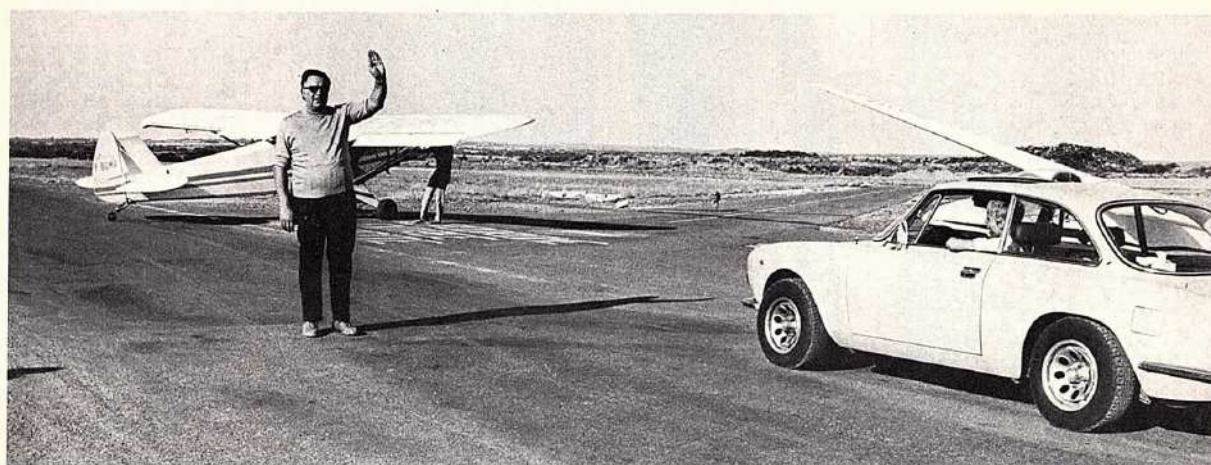
Article sur l'aérodrome et l'aéroclub de Cholet en Septembre 1974



Les pilotes ont bien
de la chance dans...
**LES AÉRO-CLUBS
DE L'ANJOU**

CEST à l'Anjou que nous avons rendu visite ce mois-ci. Finalement les pilotes de cette région sont des petits vernis! Non seulement ils bénéficient du survol d'une région particulièrement belle, où il est vain de compter tous les châteaux, selon les éclairages on en découvre toujours de nouveaux blottis dans un creux, mais ils sont, aussi, à moins d'une heure de vol de la mer. Cette abondance explique peut-être que chaque ville — ou presque — possède son terrain. En 20 minutes de vol, on arrive sur une piste différente de celle que l'on a quittée. Nous retiendrons de ce voyage le terrain pittoresque de Loudun, les magnifiques pistes de Cholet et de Thouars, et l'organisation des clubs d'Angers et de Saumur.

Reportage Michel RIGAUD. Photos Christian JOUBERT.



A Cholet, les hangars de l'aéro-club et du club planeurs sont séparés du terrain par une route, ce qui oblige à faire la circulation.

Article sur l'aérodrome, l'aéroclub de Cholet et la Voltige en Septembre 1974 (suite)

Cholet : La voltige est vue d'un bon œil

NOUS avons rendu visite à l'Aéro-Club Léon-Guérineau de Cholet par une après-midi magnifique. Découvrir ce terrain sous le soleil est un vrai plaisir. Les bâtiments comprenant un restaurant surélevé, dominé par la tour de contrôle, sont construits à proximité de la piste en dur de 800 M orientée 21-03.

Cent soixante personnes sont inscrites à l'aéro-club et volent sous la direction du président Jacques Cailleton et du chef-pilote bénévole Jean Rebillard. Deux autres instructeurs bénévoles assurent la formation des élèves. Dès les beaux jours, ceux-ci peuvent venir dans la semaine, en fin de journée. Le terrain étant situé au nord-est de la ville, à quelques kilomètres seulement du

centre, il y a souvent foule, les gens venant souvent boire un verre avec les amis.

Le hangar, bâti à côté de celui du club de vol à voile, est installé de l'autre côté d'une petite route. Il contient notamment un Piper J3 servant surtout à l'école de début et vendu 70 F l'heure, un Jodel D.112, équipé radio, à 66,40 F, utilisé en fin de premier degré pour l'apprentissage de la procédure d'intégration de circuit radio. Le second degré permet de passer sur une troisième machine, un Rallye 100, équipé radio et VOR à 87,50 F. Ensuite vient un Petit-Prince Robin DR 400/125, équipé VHF-VOR, à 102 F. Enfin les voyages se font sur un Piper 180 CV Archer acheté cette année pour remplacer un Commodore 150 CV. Il est équipé VOR,

ADF et PSV, et vendu 160 F l'heure.

« Nous avons aussi un Cessna Aerobat, à 101 F pour les vols normaux ou de mise en garde en fin de second degré, et 116 F en voltige raconte le trésorier du club, Roger Simonnet. Nous nous étions beaucoup posé de questions avant de décider l'achat de cet appareil. Depuis quelque temps, plusieurs membres réclamaient la création d'une section voltige. Cependant, nous avons pour principe de calculer l'amortissement d'un avion, acheté neuf, en cinq ans sur la base de 500 heures par an. Pour un avion de voltige, il fallait compter trois ans, donc des tarifs-horaire supérieurs. C'est ce qui nous a conduit à choisir l'Aerobat qui n'est peut-être pas considéré comme un appareil de

voltige pure, puisqu'il n'est pas autorisé de vol-dos, mais qui a l'avantage de pouvoir être utilisé comme un biplace courant à moindre prix. Nous avons plongé en 1972 en nous demandant si nous n'étions pas trop audacieux. En fait, ce fut tout de suite le succès. Des jeunes aussi bien que des pilotes anciens se sont inscrits pour suivre la progression du premier cycle et tout nous laisse penser que l'avion sera effectivement payé en trois ans, c'est-à-dire, l'an prochain. Ce succès nous fait voir aujourd'hui la voltige d'un autre œil, et nous envisageons le remplacement de l'Aerobat peut-être par un Fournier RF 6 B, ou un Cap 10. Tous nos pilotes second degré font évidemment l'étude des mises-en-garde, savent ce qu'est une

vrille, comment on peut s'y mettre par imprudence, et surtout comment s'en sortir. Pour l'équipe dirigeante, cette formation est une sécurité. »

Depuis son achat, le Piper Archer vole beaucoup. Son prix avait été l'objet de longues discussions, mais finalement c'est un achat raisonnable. Il est déjà allé en Sicile et en Angleterre sans compter des passages dans tous les coins de France. On a dû ouvrir un cahier de réservation pour cet appareil qui est parfois réservé deux mois à l'avance. Comme les autres avions du club, il part rarement avec des places vides. Les voyages de week-end ont souvent lieu vers la mer et en particulier les îles, depuis Belle-Ile et La Baule jusqu'à Oléron. Les sorties de groupe, pour la journée, sont systématiquement orientées vers la mer et les sorties de week-end plus loin, vers le sud, Pyrénées ou Midi.

Traditionnellement, chaque année, tous les appareils sont mobilisés au 15 août pour faire des promenades aériennes et les habitants de la région n'ont plus besoin qu'on le leur rappelle, ils sont là en nombre. Peut-être est-ce la proximité de la Loire et le survol de ses châteaux, toujours est-il que sans faire grand effort le club fait un millier de promenades aériennes par an.

A l'extrémité sud du terrain se trouvent un champ de foire et des abattoirs, d'où s'échappent parfois des bêtes affolées. Quelques jours avant notre passage, un pilote en approche s'est signalé par le travers de la tour qui lui a répondu : « faites attention, il y a un bœuf sur la piste ». Réponse du visiteur : « pourquoi pas un éléphant ». Il n'empêche qu'il a dû remettre les gaz en courte finale pour éviter de venir perturber le rodéo sur le terrain.

Article sur l'Union Aéronautique des Mauges en Septembre 1974 (suite)

a l'U.A.M. on fait tout soi-même

LE second Aéro-club de Cholet est l'Union Aéronautique des Mauges. C'est une association de vol à voile récente puisqu'elle date de 1970. Pourtant, le hangar contient déjà sept planeurs que se partagent 70

membres. L'école se fait à la fois en ASK13 et en M.200 puis l'entraînement sur un Nord 1300, deux Fauconnet construits en kit, un M.100 également construit en kit et un ASW 15 B. Plusieurs systèmes sont en vigueur : ou bien 25 F l'heure de vol sur tout type de planeur, ou bien un forfait annuel de 1.000 F, les remorqués revenant à 13 F au moins de 25 ans et 17,50 F aux autres.

Ce sont les membres du club qui ont tout construit ici. Le hangar, les bureaux, etc. L'hiver prochain, un second hangar actuellement démonté devrait être installé pour loger plus confortablement l'écurie qui s'agrandit. Sans aucun mécène, sans aucune aide particulière, l'achat de toutes ces machines représente une belle réussite du président Olivier Bossard.

En 1970, les quelques membres fondateurs de l'association ont commencé à voler au sein de l'aéro-club d'Angers puis, un an plus tard, ayant hérité d'un avion remorqueur Morane Saulnier 317, ils sont venus s'installer à Cholet, où leur activité s'est parfaitement associée à celle du club moteur, la plate-forme le permet aisément. Les planeurs utilisent une bande en herbe à l'est de la piste en dur. A l'origine, les sept ou huit membres fondateurs, anciens vélivoles ayant cessé momentanément de pratiquer et piloter ont voulu éviter de faire une cinquantaine de kilomètres pour aller voler ailleurs. Aujourd'hui, le tiers des membres est en école avec le chef-pilote Joël Balat. Bien qu'au sud du triangle magique Angers, Le Blanc, Romorantin, la région possède une aérologie intéressante et des champs très « vachables ».

Réseau du sport de l'air (RSA) - 1975



Réseau du Sport de l'Air.
 Rassemblement des constructeurs
 amateurs, sous l'égide de
 l'Acro Club de Cholet,
 le 24 Avril 1975.

Tempête N°21 PPTXPT
 Générat. 77 bandes

A tous les amis
 de Cholet:
 Tempête "d'inspiration"
 L'effort.

Avec l'espoir d'avoir en 1977 le Rassemblement
 National du R.S.A. son équipe est devenue celle
 de votre accueil
 manuelle.

fe l'apito
 1975

Une sortie de l'aéroclub un weekend de Septembre 1975

Journaux du 27 et 28 sept 1975.
 Partie de l'aéro-club à Lannigan.

VIVE
 LEZER

Vive Les Aéro.
 M. L. L. L.

ou:

~~...~~

~~...~~

OH. A. S. I. S.

M. Renibore

ceads



Menu

Assiette Landaise

-:-:-

Ailes de Confit d'Oie

-:-:-

Pommes Pont-Neuf

-:-:-

Plateau de Fromages


-:-:-

Omelette Norvégienne


-:-:-

© 1975 MENJUCQ FRÈRES - MORLAAS

Témoignage d'un pilote instructeur de passage sur Cholet


Vive Cholet. 


On y revient - c'est juré!
Bravo... Merci au nom
de la "délégation" belge U.A.S.H.



J. DRUENNE

Marché Couchetant
Bien mieux que voilà -
AERS - SEDAN


Rohinet
C. RETIEN. PAS QUATRIÈME.

Service très bien fait


29.1.77.

Aujourd'hui c'est un ancien pilote de Roubaix - Niemes, de passage dans le sympathique Aero-Club, que je connais depuis longtemps. Et c'est avec joie que je retrouve de vieux camarades, dont le cœur et l'esprit sont restés jeunes... et dynamiques, ainsi que nos élèves commissaires internationaux de l'Aéro-Club de France, dont une charmante Dame présidente de la Tour de Contrôle.

Avec la Foi du touriste des montagnes. Je vous souhaite simplement ce bon début d'année 1977 de continuer à "Faire Face" et d'évoluer avec la même moralité d'enthousiasme pour le profit de notre jeunesse.

Fidèlement
Gérard L. Cuffaut
pilote instructeur
Directeur féd. de l'AESC

Assemblée générale de 1977 dans le local de l'aéroclub au sein du buffet gare



Visite à l'aéroclub Roland Garros de St Denis de la Réunion en Mai 1978 pour renouer la liaison entre les 2 aéroclubs Roland GARROS. En arrière plan un CAP10.

General COFFAERT - N. Meunier
 Cug 2^e Maurice Bellonte - Paris Dec. 1930
 La Réunion 31 Mai 1978 Sr Bellonte

Vol sur Cap 10
 avec le Général Coffaert

Maurice Adam de Villiers, le Général Coffaert
 Bellonte et Lesueur

Photo prise le 24 Mai 1978
 à l'aéro Club Roland Garros
 de St Denis de la Réunion

En souvenir de cette visite mémorable
 qui renoua la liaison entre les deux
 aéro clubs Roland Garros,
 Avec toute l'amitié des membres du Club.

M. Lesueur



Plus jeune pilote de France en 1978 sur Cessna 150, l'aéroclub compte 160 membres

UN BEL ANNIVERSAIRE ! A 17 ans, Hubert Resibois obtient son « 2^e degré » de pilote

Hubert Résibois se souviendra du jour de ses 17 ans. Pour cet anniversaire, la joie a suc-



Hubert Resibois est félicité par M. Carles, chef pilote, son père et M. Nepote-Cit, le « doyen » des pilotes choletais.

cédé à l'anxiété, et à la concentration. Il a en effet passé plus de trois heures aux commandes d'un avion de l'Aéro-Club Choletais pour obtenir brillamment son brevet second degré de pilote. Testé par M. Tanguy, du service de formation aéronautique, il a du faire face à toutes les difficultés que la réglementation et la sécurité dressaient devant lui.

Dès 16 ans

Dix-sept ans étant l'âge minimum pour l'obtention de ce brevet, Hubert Résibois est donc devenu pour quelques jours... ou peut-être pour quelques heures, le plus jeune pilote de France. C'est dès l'âge de 16 ans que ce jeune Choletais a débuté son « apprentissage ». Il faut souligner que ce goût pour les airs lui est venu de son père lui-même pilote chevronné, qui, depuis plusieurs années évolue sous les conseils du chef pilote de l'Aéro-Club Choletais, M. Carles, dont le dynamique président est M. Jacques Cailleton.

Vers 15 ans, Hubert s'était préparé à sa nouvelle passion en pratiquant l'aéro-modélisme, une discipline qui l'a beaucoup aidé. Avec une énorme volonté et du travail, il est devenu dimanche le plus jeune pilote choletais.

Tous ses camarades n'ont pas, bien sûr, manqué de le féliciter.

Parmi eux, M. Nepote-Cit qui, âgé de 67 ans, vient lui aussi de passer le même brevet, et qui, lui, est devenu le « doyen ». Notons que M. Nepote-Cit, qui avait appris à piloter en 1931 avait interrompu son activité aéronautique durant 21 ans. Après beaucoup d'entraînement et un travail fastidieux, il s'est remis aux commandes et n'en est, certes, pas déçu.

160 membres à l'Aéro-Club

L'Aéro-Club de Cholet compte aujourd'hui 160 membres. Treize pilotes ont été brevetés l'an dernier, et six le sont déjà pour le premier semestre 1978. Si les prix pratiqués à Cholet sont les plus bas de l'Ouest, c'est tout simplement que tous les membres y sont bénévoles. Et bien que l'administration mette parfois des « bâtons dans les ailes » à ce bénévolat, et semble vouloir en mettre de plus en plus en imposant des épreuves qui ne correspondent pas toujours à l'ambition de chacun, tout tourne parfaitement rond à Cholet.

Muni de son tout nouveau brevet, Hubert Résibois pourra donc voler sur tout le territoire français, il fera tout d'abord le parcours de son examen avant de se lancer dans de plus grands périples. Son père compte bien d'ailleurs l'accompagner...

Exercice militaire avec le 6^{ème} régiment d'hélicoptère de combat – 04/1979

Exercice Escontia
cholet 22 au 26 avril 1979
J. d'Herbomez 29-10-79

Le 6^{ème} Régiment d'Hélicoptères de Combat, très sensible à la
qualité de l'accueil qu'il a reçu sur l'aérodrome de Cholet
à l'occasion d'ESCONTIA.

[Signature]
Les Sans Officiers du
6^{ème} et de RHC

[Signature]
Avec tous nos remerciements pour votre aimable
accueil CGI Campy

[Signature]
Le fait des hélicos et des
Amis de Services
les hécos de LEHM du 6^{ème} RHC

[Signature] X *[Signature]* *[Signature]*

Cholet Aéroport vous nous voyez bien voir - un
à bientôt *[Signature]*
Pas de retard à Cholet.

A Cholet, la fraternité aéronautique n'est
pas un vain mot. Au nom du 6^{ème} Régiment
d'Hélicoptères de Combat, merci pour votre
accueil très chaleureux.

L: Colonel LABADIE

[Signature]

Je vous remercie pour votre gentillesse et
votre excellent accueil

Adjt LASSERON

6^{ème} RHC

[Signature]

Je remercie madame GOGUYER,
ainsi que l'Association de Cholet, pour leur
accueil, leur gentillesse, le temps de la manœuvre.
J'espère vous revoir un jour dans d'autres conditions
et sans nous gêner, j'espère que d'ici là.

mon vœux O avec Q

de Monsieur des Logis GUYER
Coulaines Compiegne.

[Signature]

P.S. si vous passez à Compiegne n'oubliez pas de
vous poser

Exercice militaire avec le 6^{ème} régiment d'hélicoptère de combat – du 22 au 26/04/1979.
Les hélicoptères étaient stationnés sur la piste en herbe face à la tour.



Nombreux remerciements pour l'accueil de pilotes à Cholet

Handwritten notes:
 29.9.89. Un beau jour pour notre
 contrôle. Amicalement félicitations
 Bravo et bien mérité
 Nouvelle Enthousiasme
 Vive la classe
 Vive les Vieilles
 à Cholet, les vieilles tiges
 de cette aviation à l'instar à prestige
 Cécile
 Vieilles Tiges oui!
 mais jeunes pilotes
 Un témoignage de fidélité et cordiale amitié
 mais un Aero-Club, dont je garde la mémoire et vive
 toujours. Celui qui fut piloté et essuyé durant son activité
 les joies d'être Cholet à "redémarrer" le vol à Voile, glorieux
 en compagnie de son épouse
 Merci à l'Aero-club de Cholet
 pour son amical accueil
 avec V.T. Barre
 Bis, approché jusqu'au jour à
 l'Aero-Club de Cholet
 Amicalement
 Mary

Handwritten notes:
 DEGORCE / You.
 avec ses très sincères
 remerciements à "Colette",
 grâce à laquelle j'ai pu
 profiter de cette très
 agréable formation...
 grâce aussi aux Vieilles
 Tiges à sa venue et à
 son Président
 Amicalement
 "dit le P. de Brans"
 = en secret =

Handwritten note:
 Pour moi un passage à Cholet c'est
 tout une forme qui évoque, toute
 jeunesse que l'on regrette

L'ambiance dans les « tribunes » lors des manifestations aériennes



Et toujours l'accueil et l'ambiance

Merci à L'Als. Club de Cholet et aux vieux fijos.
pour cette excellente soirée - grande ambiance et
sympathie pour camarades.
30.9.1979 *Juchet*
J. BUCHET-BULLY
Chef District Anouanti pour les Pays de la Loire.

Merci aussi à l'association de Cholet
qui m'a permis de renouer avec du
filé et mon pied avec le genre
canigoussin. Merci pour votre bien
notamment Maurice Ligot

Jean-Jean
Toute cette gentillesse malgache
me rendra indécrottable à son
égard
Pd de Ligot

Merci pour cette belle et chaude
ambiance. *Caude*

L. Fenaut

Visite présidentielle le 2 Aout 1980



Assemblée générale au château Colbert – 24/04/1983



D'autres personnalités, Georges GALICHON (président d'AF de 1967 à 1975) et Michel DROIT

L'ancien président d'Air France se rappelle avec émotion
son séjour à Cholet il y a bien longtemps...
Bien amicalement.
Georges Galichon

16 juin 1974

8 septembre 74.

Je viens de me poser pour
la première fois à Cholet.
Pourquoi avoir attendu si longtemps?
Michel Droit

Michel Droit

Arrivée de personnalités dans le cadre d'une soirée au Puy du fou le 8 Septembre 1984, Christine Ockrent, Bernard Kouchner, André Glucksmann et Yves Montant

8 Sept. 84 Puy du Fou
 Amicalement —
Christine Ockrent
 Directeur du Waddak (Affaires au Libé?)
 a' P'adres de Cholet. 8.9.84
 Amicalement. Kouchner
 Kouchner - medecin
 du monde -
 Amities d'un fana de l'aviation
 8.9.84 HJ
 Bonjour et amities
 André Glucksmann
 Denial sansin
 et mui fan vate accueil
 Ymontant 84
 Yves Montant



Extrait du livret de l'aéroclub édité en 1984 et principalement rédigé par messieurs CAILLETON et COURONNE



Le Mot du Maire

L'Aéro-Club de Cholet a une réputation bien acquise. Il est vrai que ses dirigeants, par leur dynamisme et leurs initiatives ont su lui donner ses lettres de noblesse. Il est vrai aussi qu'un avion a toujours passionné, et son passage dans le ciel provoque le plus souvent la curiosité ou l'étonnement.

Si un grand nombre de Choletais n'ont jamais eu l'occasion de voler, chacun s'accorde à reconnaître au fond de soi qu'il aimerait bien découvrir les sensations d'un décollage et d'un atterrissage, ainsi que l'ivresse de l'altitude.

En effet, l'avion représente encore un objet à la fois irréel et merveilleux, mais c'est aussi un des moyens de transport les plus sûrs.

Piloter est très facile selon les initiés, toutefois il faut bien convenir que le pilotage d'un avion demande certaines qualités physiques et intellectuelles.

Ainsi, pour les néophytes en particulier, les pilotes ont un grand mérite : celui de nous prouver que l'homme peut voler et cela incitera, un beau dimanche, à nous présenter en bout de piste pour une porte ouverte dans le ciel choletais.

Un tel voyage ne peut se faire sans penser à Roland Garros, ce grand aviateur qui marqua Cholet de son empreinte un certain mois de juillet 1910. Dès lors, rien ne pourra arrêter la croissance des activités sur cet aérodrome. Outre l'aéro-club qui anime l'aéroport depuis 1930, les passionnés de vol à voile, avec l'Union Aéronautique des Mauges, les parachutistes, les constructeurs amateurs et les fervents de modèles réduits donnent une vie très attractive à ce terrain d'aviation.

La municipalité, quant à elle, œuvre pour permettre à tous de concrétiser dans les meilleures conditions leur sport favori ou leur passion. A cet égard, je précise que les infrastructures offertes à Cholet sont très appréciées d'autant plus que peu de villes moyennes possèdent de tels équipements, notamment le balisage de nuit. Cet aéroport, très opérationnel, doit donc pouvoir se développer normalement et nos efforts vont dans ce sens. A titre d'exemple, je citerai la piste aménagée pour les modèles réduits et surtout la nouvelle piste de 900 m dont pourront bientôt bénéficier les planeurs.

Je soulignerai enfin les qualités des dirigeants de tous les clubs qui utilisent l'aéroport et entre autres ceux de l'aéro-club qui ont formé au mois de septembre 1983 le plus jeune aviateur de France âgé de 16 ans. A noter aussi que l'Union Aéronautique des Mauges avait lancé dans le ciel choletais, au mois d'octobre 1982 le plus jeune pilote de planeur en France, à cette époque. Cette réussite se passe de tout commentaire, elle reflète la réalité, à savoir qu'à Cholet les amateurs du ciel savent exprimer pleinement leurs compétences et la mettre au service de notre jeunesse, garante de notre avenir par son dynamisme.

Maurice LIGOT
Ancien Ministre - Député-Maire de Cholet



Monsieur J. CAILLETON
et le Général CUFFAUT



Le Mot du Président

Roland Garros a ouvert aux Choletais en 1910, la porte du ciel. Une légion de passionnés s'est levée sur ses traces, pour connaître à leur tour les joies ô combien nouvelles de cette grande aventure.

Rien ne pouvait freiner cet élan que l'homme porte au fond de lui-même depuis toujours, d'autant plus qu'enfin, son audacieuse réalisation apparaissait possible.

Le doux rêve d'Icare se transformait en réalité, il ne s'agissait plus que de le concrétiser : c'était affaire de volonté inlassable, de courageuse initiative, chacun à sa mesure, chacun à sa manière, sans d'autre but que de donner les moyens de voler et de les maintenir à travers les années.

C'est ainsi qu'apparut la vocation fondamentale de tout aéro-club, c'est ainsi que nos associations ont pu offrir à toutes les générations de jeunes pilotes les meilleures conditions, dans les coûts les plus bas, pour recevoir l'enseignement du pilotage et pour le pratiquer.

L'Aéro-Club Léon Guérineau de Cholet, dont nous avons fêté le cinquantenaire il y a 4 ans, n'a pas failli à sa mission, et nous avons voulu par l'édition de cette revue, en retraçant un peu l'histoire de toute cette époque évoquer en même temps toute l'activité aéronautique qui a été suscitée par son action continue sur le terrain de Cholet.

Nous remercions tous les clubs qui répondant à notre appel ont exposé dans ces pages les caractéristiques et la réalisation de leur discipline.

Nous remercions la municipalité, et Monsieur le Député-Maire pour les aides apportées à l'aérodrome et à notre club au long de ces dernières décennies, en facilitant le trafic aérien par une infrastructure bien équilibrée. Mille fois merci au Général Cuffaut, dont le club s'honore de son amitié, d'avoir bien voulu participer à cette revue, en nous contant sa « Vie d'aviateur », une vie dont les images se teignent chaque jour un peu plus d'une lumière de légende. Nous adressons nos remerciements et notre cordiale sympathie aux annonceurs sans lesquels sans doute, cette revue d'information n'aurait pu se réaliser.

Bons et nombreux vols à tous !

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

HISTOIRE D'UN AVIATEUR

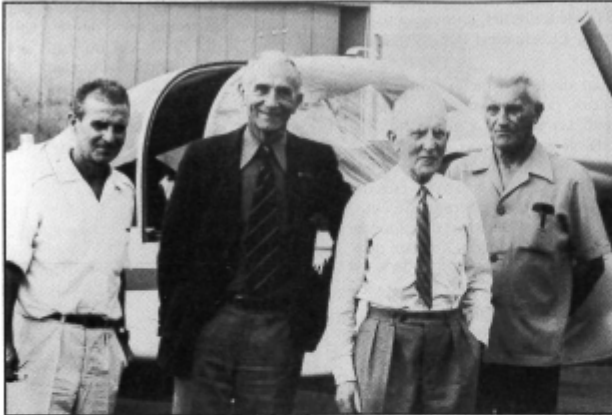


Photo prise le 27 mai 1978 à l'Aéro-Club Roland-Garros de St-Denis de la Réunion. De gauche à droite : M. Adam de Villiers, le Général Cuffaut, MM. Bellante et Lesneur

1917, la guerre. Mon père est dans une escadrille au front de l'Est; à l'école, nous chantons des chansons à la mode, tel que « Petit Père est dans les nuages », quelques avions sillonnent mon ciel dans la campagne, et l'un d'eux, gros biplace, se pose un soir près de la gare, dans un champ. Il est en panne. Deux militaires casqués et habillés de cuir me chargent d'aller leur chercher un bidon de « pinard » au village proche. Au retour, je reçois une belle pièce de 0,25 F, toute neuve et la promesse d'un tour en avion le lendemain.

Ce qui fut fait.

Ma passion d'aviateur était née.

Et du G.E. Gaudron au supersonique, je devais connaître en 50 ans,

toutes les joies de l'aéronautique, avec ses dangers, ses plaisirs, ses découvertes et ses passions. Car celles-ci ne m'ont jamais quitté.

Breveté pilote en 1935 à l'école d'Istres sur un M.S. 138, à moteur rotatif et manette des gaz essence et air à 2 positions, je devais connaître toute la gamme de l'aviation de « papa » jusqu'à nos jours, jusqu'au supersonique, tout en faisant vol à voile, ballons, hydravions, hélicoptères, et maintenant U.L.M. Et bien sûr du parachutisme, involontairement au cours d'un combat aérien au-dessus de la Prusse Orientale en 1944, où un obus de la FLA allemande m'enleva un plan à 7 000 mètres d'altitude.

En Indochine, en 1953, je participais à plusieurs opérations de comman-

dos parachutistes, grâce à BIGEARD et à FUHRER, des as en la matière, avec une dizaine de sauts en opération ou à l'entraînement à l'île de Culaore en mer de Chine.

Et puis atteint par la limite d'âge de l'Armée de l'Air, général, pilote de chasse aux 11 000 heures de vol, j'eus la chance de me consacrer à la plus belle des aviations : celle des clubs.

J'avais créé un aéro-club en 1946, sur un terrain pauvre qui dominait la Vallée du Louis. Mais c'est avec une équipe de merveilleux « fanas », filles et garçons de 12 à 18 ans, conseillés par quelques anciens comme le père LAMBERT 40 ans, et « Papa Jules FRA » 35 ans, que la jeunesse appelait le « vieux », nous mêmes tant d'ardeur à réaliser notre rêve de créer et de voler, que le premier atterrissage d'un stamp, eut lieu 3 mois plus tard, une veille de Pâques 1946, et qu'au 14 juillet, je me posais également sur mon YAK. 3 de 1 600 CV sur le terrain.

Sur le terrain enfin ouvert à la circulation aérienne, l'aéromodélisme, le vol à voile, la voltige aérienne, le parachutisme, et le vol moteur firent bon ménage.

L'aéromodélisme, les maquettes, j'avais connu cela avant d'être pilote. Nos moyens étaient fort réduits, les micro-moteurs n'existaient pas et les radios commandées étaient réservées aux maquettes de la marine.

C'est par l'aéromodélisme, avec nos avions et planeurs propulsés par du caoutchouc torsadé, que nous apprîmes « le sens de l'air ». Et plus tard les règles de la discipline de la circu-

lation aérienne, car pour vivre en commun, avec les réglementations en vigueur pour chaque spécialité aéronautique, il fallait s'astreindre au respect des lois.

L'aviation populaire, nous permit de 1937 à 1940 de former beaucoup de jeunes pilotes dont certain s'illustrèrent dans les longs combats aériens de la 2^e guerre mondiale, dans la chasse, comme Marcel ALBERT, 23 victoires, et Marcel LEFEVRE 14 victoires, et comme tant d'autres dans la reconnaissance tel le bombardement, comme jadis les FRANTZ, DE ROSE, Jean MOREAU, Roland GARROS qui écrit le « Guide l'aviateur » et des mémoires, dont je me suis inspiré.

Aujourd'hui pilote professionnel instructeur, j'exerce encore, en particulier pour un club aérien, où j'apprends avec d'autres camarades à faire voler des handicapés que nous amenons au brevet. Et je crois

que j'ai découvert là une passion plus forte que celle de l'aviation, celle d'amener à notre niveau des garçons et des filles qui ont espéré comme nous, comme chaque jeune, à posséder le ciel, comme nous le faisons. Et cela c'est l'apothéose d'une vie.

Bien sûr les obstacles sont très nombreux, pour obtenir le droit de voler seul. La visite et l'instruction générale si nécessaires, et les moyens financiers importants, pour apprendre et durer. Mais si vous êtes dotés de beaucoup de courage, de volonté et de ténacité vous gagnerez, ce merveilleux du « lâché » dont un de mes jeunes élèves handicapés m'a dit : c'est le plus beau jour de ma vie.

Et puis, il y a aussi cette ambiance des clubs, souvent exceptionnelle, le désir de toujours se surpasser, de se retrouver. Seul endroit où les anciens vous révèlent des « coups » extraordinaires, des histoires parfois

loin de la vérité, mais astucieusement racontées et qui font souvent du conteur un simili-héros, et vous un tartarin si vous affabulez.

Et puis il y a le bar, le Président, parfois le restaurant, et je pense à celui de la FERTE ALAIS où vous rencontrerez de fameux « anciens » et des chevronnés de tous poils, votre salle de réunion sera votre sanctuaire, à côté de vos avions, vos « zings » que vous entretenez, surtout des yeux, grâce au dévouement de vos mécaniciens. N'est-ce pas la Goupille ? Et n'oubliez pas votre trésorier, c'est la cheville ouvrière de votre club ; même les gros chagrins peuvent se dissiper au club, un tour de piste, ça remet du baume au cœur.

Bonne chance et bons vols à l'aéroclub de Cholet.

Votre ami, et membre d'Honneur,

LE GENERAL CUFFAUT

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

« LES VIEILLES TIGES »



Joseph Frantz de passage au sympathique club de Cholet, le 21.10.72

L'association dite « les Vieilles Tiges » fondée en 1920, a pour but :

- 1^{er} - De propager le goût de l'aviation et de rappeler à tous que la France a été le berceau de l'aéronautique et en particulier de l'aéroplane, contribuant ainsi à créer une émulation parmi tous ceux qui s'intéressent aux problèmes de l'air.

- 2^e - D'établir et d'entretenir des relations humaines amicales et suivies entre tous les membres de l'association.

- 3^e - De venir en aide de toute manière aux membres de l'association qui auraient besoin d'assistance ou éventuellement leur famille.

- 4^e - De créer et d'entretenir une caisse destinée à venir en aide aux pilotes aviateurs ou à leur famille.

Le siège social de l'association est à Paris à « l'Orée du Bois », Bois de Boulogne - Porte Maillot. Les membres sont admis dans l'association après examen des demandes par le comité directeur dans l'une des quatre catégories suivantes :

A - Membres précurseurs - Pilotes breveté avant le 2 août 1914.

B - Membres pionniers - Pilote breveté depuis plus de 30 ans.

C - Membres actifs - Pilote breveté depuis plus de 15 ans.

D - Membres associés - Les observateurs - Mitrailleurs - Mécaniciens ou techniciens.

Chaque région a formé un groupement qui reste bien sûr rattaché à la Direction Centrale.

Pour nous le groupement comprend les départements de Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Vendée, Deux-Sèvres, et porte le nom de « Groupement René Bazin » qui fut son premier Président.

Le groupement qui a son siège à Nantes est dirigé par Monsieur Hubert d'Herbonez ancien pilote Militaire et pilote civil professionnel. Son dévouement à l'association, et plus particulièrement au groupement 2 grandes réunions : l'une au printemps avec assemblée générale, et l'autre à l'automne. Ces rencontres se font alternativement dans l'un ou l'autre des départements.

Il y a quelques années le Président d'Herbonez créa les réunions mensuelles dans les principales villes afin que les membres d'un petit secteur puissent se rencontrer plus souvent pour un pot amical.

La section de Cholet, qui compte une vingtaine de membres se réunit chaque dernier lundi du mois à l'Hôtel de la Boule d'Or, rue du Commerce. La fréquentation est toujours importante et il y règne la plus franche camaraderie et bonne humeur.

Nous ne pouvons terminer ces quelques précisions sur notre association des Vieilles Tiges sans rappeler, que notre Président d'Herbonez invita et reçu à l'aéroclub de Cholet Monsieur Frantz qui fut Président National des Vieilles Tiges.

Monsieur Frantz est un des grands personnages de l'aviation.

Il s'illustra pendant la première guerre mondiale en soutenant et en réussissant le premier combat aérien de l'histoire. Monsieur Frantz pilota son avion, jusqu'aux dernières années de sa vie, et nous gardons un très vif souvenir d'un certain dimanche après-midi en 1973, ou prenant place à bord de son Jodel avec Madame Frantz, il décolla de Cholet pour rejoindre l'aérodrome de Guillacourt, voulant accomplir ainsi son dernier vol. Monsieur Frantz avait 83 ans. Nous étions aussi émus que lui de le voir partir, et peut-être même un peu plus.

M. Couronné



Avion du Président d'Herbonez Un Nord-Eclair !! Les Vieilles Tiges savent choisir.

ROLAND GARROS, CHOLETAIS D'ADOPTION



Roland GARROS à CHOLET en 1912

Roland Garros fut l'un des plus grands pionniers de l'aviation. Il fut aussi l'un de ceux qui, les premiers volèrent à Cholet.

Les fondateurs de notre club, pour honorer cette prestigieuse personnalité, empruntèrent son nom et nous-mêmes aujourd'hui, nous ne voulons pas manquer d'évoquer dans ce bulletin, la glorieuse épopée de sa vie.

Roland Garros naquit le 6 octobre 1888 à Saint-Denis, dans l'Ile de la Réunion, ou son père était avocat. Avant d'être parti en Indochine il envoya son fils en France à Nice au Lycée, faire ses études, pour aborder ensuite les Hautes Etudes Commerciales, et peut-être, docilement, comme lui demande son père « faire son droit ». Mais il sent au fond de lui-même que cette aspiration là, risque de ne pas être assez forte pour accaparer toute sa vie d'homme ; et monte en lui, confusément d'abord, l'appel vers un autre épanouissement, sans savoir encore au juste qui il est et quel en sera la révélation.

Mais elle ne tarde pas à venir. Elle pointe à l'horizon dans le ciel de Reims, pendant cette journée du 22 août 1909, au cours d'un remarquable meeting ou participait :

Henri FARMAN établissant le record du monde de distance, 180 kms

Louis BLERIOT le record de vitesse, 7 minutes sur 10 kms

Hubert LATHAM un record du monde d'altitude de 155 m.

Elle est bien là cette révélation attendue, surgissante, envahissante dans l'esprit et le cœur. Il ne résiste pas une telle provocation enthousiaste des choses ; il est porter par elle, il est partie liée avec elle.

Rien ne l'arrêtera plus dans l'accomplissement de sa destinée. Il lui faudra comme à tous ceux de sa race, une force peu commune, faite d'intelligence et de courage, pour animer les actes exceptionnels de sa vie.

Alors comment s'intégrer dans cette petite phalange d'homme volant.

Le rêve qui paraît vouloir se matérialiser, ne va-t-il pas rapidement prendre le visage de la hantise et de l'obsession, et se détruire lui-même. Comme faire pour accéder à cette audacieuse tribune ? Comment aborder un monde si nouveau : eh bien cela est simple, et presque incroyable il suffit d'acheter un aéroplane et de payer les frais d'apprentissage : de trente à cinquante mille francs. Pas d'autres issues, pas d'autres moyens.

Roland Garros lâche aussitôt la faculté, s'assure la représentation de la marque d'automobile « Grégoire », et ouvre un magasin 6 avenue de la Grande Armée.

Le magasin marche bien, au salon aéronautique de 1909, la Maison Clément-Bayard met sur le marché des reproductions la Demoiselle de Santos-Dumont, pour 7.500 francs. Il décide « après quelques nuits d'hésitation fiévreuse » d'en acheter un exemplaire.

La « Demoiselle » lui fut livrée à Issy-les-Moulineaux.

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

« Je m'installai dans l'appareil pour m'y accoutumer. On était assis sur un simple cuir tendu à dix centimètres du sol, et de la tôle on touchait les ailes. Une fois habitué à cette position on s'y trouvait très bien ».

Le terrain était un champ d'exercice militaire d'Issy-les-Moulineaux, que l'armée mettait à disposition de l'aube à six heures du matin et de quatre heures à la nuit.

Roland Garros est aidé par Romain le mécanicien, par Audemars, pilote de la première heure qui après trois semaines d'entraînement « traverse le champs, sans presque toucher terre ».

Enfin le soir, Roland Garros s'installe dans son appareil pour la grande épreuve. Le levier de gauchissement fixé au dos, il attend que le moteur veuille bien se mettre en route, attente interminable car le moteur ne se décide pas à partir. Après de longues sollicitations on changea les bougies, on démontra, remonta, on fera tout ce qu'il est possible de faire en pareil cas, car rien n'échappera à la vigilance de cet homme : ni la magnéto, ni le carburateur. Enfin la pétarade tant désirée se déclare, irrésistible. Chaque chose se tend brusquement, tremble, et sur un coup d'accélérateur, car il faut profiter de la chance, le léger atonef, la frêle mais capricieuse « Demoiselle », s'élanche dans un démarrage foudroyant, si foudroyant, que l'appareil et son pilote fontent sur un biplan qui arrivait intempestivement. Il peut éviter l'écrasement, pas la dislocation totale ; mais Roland Garros est indemne !

Maurice Clément était le pilote du biplan. S'estimant responsable de l'accident, Garros retrouvera le surlendemain un nouvel appareil, et le soir même, il tentera un nouvel essai.

« J'accélérai un peu puis davantage, au milieu du parcours, j'étais en pleine vitesse et en vol, à plus d'un mètre du sol. J'étais grisé, j'étais radieux. »

Audemars vint le complimenter, et devint l'excellent camarade avec lequel il fera tous les meetings qui se présenteront. C'est lui qui lui donne ce conseil :

« Pour se rétablir quand on penche, il ne suffit pas de gauchir l'aile qui penche, il faut encore donner un coup de gouvernail, comme pour tourner du côté opposé à celui où l'on penche, et il ajoute » surtout, gardez, cela pour vous, c'est un secret... »

Audemars, Santos-Dumont, Garros, sont les seuls pilotes confirmés sur la « Demoiselle ».

Garros s'entraîne, et très vite va signer son premier contrat d'exhibition, pour voler à Cholet le 14 juillet 1910.

En effet, le Comité des Fêtes de notre ville avait confié l'organisation de cette petite fête d'aviation à une société nantaise « la Libellule » qui économiquement engageait des pilotes non brevetés. C'est ainsi que Obre, Versepey, Garros, se retrouvèrent à Cholet formant dès le premier dîner, un groupe d'une grande cordialité, qui savait rendre hommage aux vins d'Anjou.

Le lendemain, le public s'amassa derrière les barrières, mais dans le ciel, les nuages se bousculèrent. On eût dit que les hommes et les éléments eux-mêmes, s'étaient donnés rendez-vous sur le terrain de la Papièrerie, balayé par un vent de tempête.

Quoi faire alors : gagner du temps, sortir tout de même les appareils, les faire voir, et même pourquoi pas mettre en marche les moteurs les uns après les autres, dans

l'espoir de calmer l'inquiétude chez les pilotes, et le mécontentement chez les spectateurs.

Le Président Maudoux, du Comité des Fêtes rassure son entourage, sachant que le public choletais admettra l'impossibilité de ces avant-premières démonstrations, et incline nos aviateurs à ne pas en faire plus que de rouler au sol, tout simplement, à vingt à l'heure. La pluie vient pour clôturer cette journée, et confirmer que ce n'était pas un temps pour sortir.

Enfin le 14 juillet est ensoleillé, temps splendide. Garros prend place, le mécanicien Romain lance l'hélice. A plein poi, l'appareil décolle, mais le moteur ne donne pas assez. La machine revient au sol. La foule qui avait salué d'un cri de joie, se demande maintenant, si elle ne doit pas siffler.

Obré qui se met en piste, ne fait que des zigzags sans résultat. Versepey, après un bond majestueux, plonge aussitôt, piquant le sol d'une aile, pour réaliser un éblouissant soleil. Ainsi il n'y a pas de meeting ce 14 juillet 1910 ! Ainsi l'aviation naissante se révélait-elle infiniment exigeante. Le lendemain, le règlement des comptes se fera pourtant dans la plus grande courtoisie, sans discussion, aucune.

« J'étais touché de l'attitude du Comité » (écrit Garros dans ses mémoires). » Il m'était pénible de quitter Cholet sur une pitoyable aventure, je ne pus m'empêcher de faire la proposition suivante : j'irai à Paris, je me procurerai un appareil neuf, et j'offrirai au choletais une véritable exhibition, pour les dédommager des déceptions passées. » Le soir même il rentre à Paris.

La Maison Clément-Bayard lui vend un appareil à crédit « avec promesse d'en annuler la facture dès les premières actions d'éclats ».

C'est ainsi, qu'une autre « Demoiselle » est expédiée immédiatement à Cholet et que 48 heures après, on arrive en fin de semaine, elle va être déballée et remontée, et le lendemain donc, ce samedi après-midi, il fait un temps superbe.

Il faut en profiter, Garros se dépêche, il fait front à tous les impératifs qu'il rencontre ; mais il limite ses vols à 5 minutes pour ménager son moteur. Cependant, tout se révèle parfait, il vol à 40 mètres, fait des virages, et son atterrissage est rigoureusement parfait. C'en est assez pour aujourd'hui. On enferme la « Demoiselle » dans son hangar, avec les plus grandes précautions.

Garros sent qu'il tient cette revanche tant désirée, cette revanche qui lui permettrait d'apporter aux Choletais ce qu'il leur a promis : une exhibition qui sera la plus belle preuve de son talentueux courage.

Le lendemain dimanche, on verra Garros après le déjeuner monter au terrain, gai, parfaitement décontracté, heureux de ce jour qui vibre sous un ciel limpide et des vents modérés.

On sort l'appareil, on s'active auprès de lui, le moteur pétarade. Garros bondi littéralement dans l'air avec sa « Demoiselle ». Pendant plus de 15 minutes il évolue en tout sens.

Il monte à une cinquantaine de mètres, vire, redescend à raser le sol, et repart pour de multiples arabesques, le public est ravi, il se manifeste particulièrement, c'est comme un grand livre d'images dont on tourne les pages devant lui, pour y voir les extraordinaires évolutions de ces nouveaux cavaliers du ciel.

L'atterrissage est parfaitement réussi. On se presse autour de Garros, on l'accable de félicitations et de compliments, et bien sûr on célèbre sans attendre aux vins d'Anjou, l'exploit qu'il vient de donner. Mais, il ne veut pas en rester là, il fait encore deux vols, impressionnants de mobilité, de vitesse, et déjà d'exactitude.

La journée va s'achever, le Président du Comité des Fêtes, radieux d'une telle prouesse, en a les larmes aux yeux.

« Vous avez sauvé l'honneur » dit-il à Garros en guise de grand hommage.

Le grand aviateur n'oubliera jamais ce jour mémorable, dont l'exploit lui permit d'obtenir son brevet de pilote. « Cholet devait me porter bonheur », écrit-il plus tard. Il y revint en effet quelques années après, en 1912 pour le circuit d'Anjou : Angers-Cholet-Saumur-Angers, trajet qu'il exécuta avec un BLERIOT 50 HP, et du même coup, il gagna tous les prix offerts ; le Grand Prix de l'Aéroclub de France qui lui remet la médaille d'or ; puis le prix de vitesse, et il bat au même moment le record d'altitude, le portant à 3 950 mètres. Il est décoré de la Légion d'Honneur.

Garros reviendra encore à Cholet en février 1914 avec son ami des premières heures, Audemars.

Entre temps il aura été champion du monde pour la durée et aura porté à Tunis, le record d'altitude à 5 610 mètres. Citons les termes enthousiastes par lesquels « L'intérêt Public » relatait son passage à Cholet ; carle dimanche 15 mars 1914, fut encore un jour qu'on n'oubliera pas. Tous les éléments, cette fois se sont déchainés, la tempête ne cesse de s'abattre sur Cholet, et dans cette tourmente, Garros va donner aux spectateurs accourus sur le terrain, toute la mesure de ce qui était encore peut-être plus un art, qu'une science :

« Voici le moment des fortes émotions venues. Un homme au chandail de laine bleue foncée, monte, s'installe au volant : c'est Roland Garros ; une acclamation immense roulait comme un bruit de tonnerre d'un bout à l'autre du champ d'aviation, salué à son apparition à son siège. Il sourit, et pourtant, tous les visages sont anxieux, car à cette minute précise, la tempête rugit avec plus de force encore, et la pluie forme sur l'aérodrome de la Papièrerie, comme un voile qui estompe tout le pay-

sage. Garros fait un signe. L'hélice tourne, le moteur ronfle. L'appareil roule quelques mètres, puis rapide comme une flèche monte vers les nues, où il disparaît presque entièrement. Après avoir décrit une courbe de deux cents mètres au dessus de la pelouse, le voilà maintenant qui revient faisant tête au vent. C'est l'instant dramatique... Avec une audace inouïe, dans la bourrasque déchainée, Garros ferme la boucle à cent mètres à peine au dessus des spectateurs. Puis c'est la descente vertigineuse, qui fait croire à la chute mortelle, et enfin l'atterrissage avec la grâce et la légèreté d'un papillon qui se pose sur une fleur ».

Garros avait su déchiffrer les mystérieuses règles du pilotage. Tous les problèmes qui surviennent à tout instant, mais qu'il faut résoudre immédiatement, car ils sont aussi incontestables que toutes ces lois qui régissent le monde de l'air.

D'exhibitions en exhibitions, de meetings en meetings, quelquefois pour gagner un prix, la plupart du temps pour l'honneur seul, le nom de Garros va laisser une trace impérissable.

Il vient le premier de traverser la Méditerranée, de St-Raphaël à Bizète. Huit cents kilomètres dont cinq cents au dessus de la mer, sans d'autre secours qu'un pneu et une chambre à air en guise de ceinture de sauvetage. Cet exploit avait eu un retentissement dans le monde entier, comme il se doit, pour les grandes prouesses des hommes.

La première guerre mondiale vient d'éclater. Elle mobilise toutes les énergies. Garros s'engage aussitôt. Il suggère l'idée du tir à la mitrailleuse à travers l'hélice. Il monte un tel système sur son appareil, abat coup sur coup trois avions allemands. Fokkert s'inspirera du procédé, ce qui permettra par la suite de synchroniser parfaitement le tir avec le passage de l'hélice.

Le 18 avril 1915, Garros bombarde un train de munitions à NINGENMUSTER. Obligé d'atterrir, il incendie son avion avant d'être fait prisonnier. Il réussit à s'évader en 1918, et est réincorporé dans le groupe célèbre de chasse des « Cigognes ».

Peu de temps après, près de Vouziers dans les Ardennes, il est attaqué par les avions ennemis et aux dires des témoins, son avion se disloque complètement en l'air, comme un jeu de cartes.

Elle Chamart, notre historien choletais, écrit dans un exposé intitulé « Roland Garros (l'aéroclub de Cholet) » : Nos soldats dans leur offensive victorieuse, ne tardèrent pas à s'emparer de la ville et du cimetière où Roland Garros les avait devancés dans sa tombe. Cette tombe que chaque année ses camarades des « Cigognes » iront fidèlement fleurir.

Le 9 juin 1929, au cours d'un meeting, la ville de Cholet, voulant honorer la mémoire de ce héros de l'air et conserver son souvenir là même où il devint « choletais d'adoption », érigea un monument monolithique de granit rose, ou une plaque de bronze fixe à jamais les traits du visage de l'illustre aviateur.

Avec l'instruction suivante :
Roland Garros, né à la Réunion, le 6 octobre 1888, mort pour la France, le 5 octobre 1918, c'est sur ce terrain de la Papièrerie que le célèbre aviateur vola pour la première fois et obtint son brevet de pilote le 14 juillet 1910.

Si Roland Garros demeure pour nous le glorieux pionnier, de l'aviation, il symbolise aussi le chevalier courtois, qui peut se battre pour l'honneur seul, et dont l'esprit jamais désabusé est une leçon d'un perpétuel enthousiasme.

J. CAILLETON

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 Maugeux 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... », provoquaient 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, allaient 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.

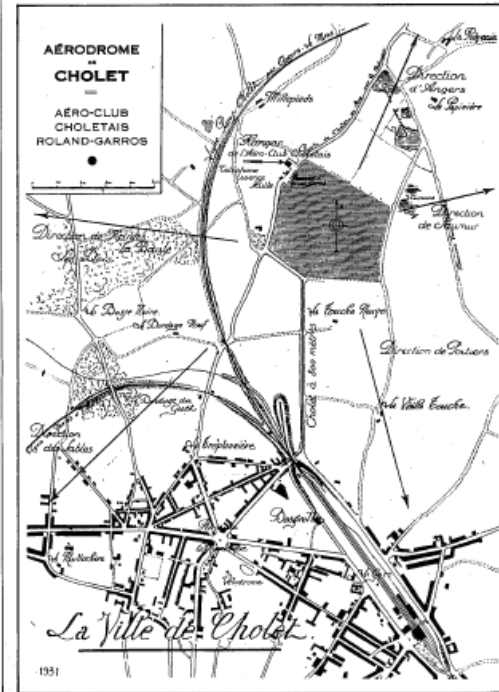
Le plan de cet immeuble, approuvé par la Municipalité, et la Chambre de Commerce sera construit en 1936, et l'Inspection des bases aériennes le qualifiera de « confortable et de premier ordre, disposant à l'extérieur de terrasses admirablement comprises pour dispenser aux visiteurs, la meilleur

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. GIL ARNAULT AÉRODROME N° 1 - 1931

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

L'Aérodrome de Cholet reprend 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. établit 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. Également 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.

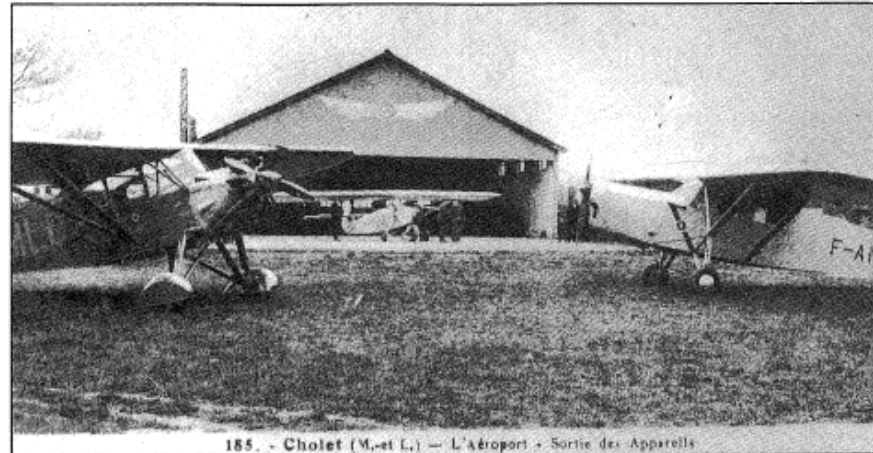
Voici donc succinctement tracée dans ses grandes lignes, l'histoire de la création de l'Aérodrome de Cholet-le-Poitreau.

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 félicitées 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. CALLETON



HISTOIRE DE L'AÉRO-CLUB DE CHOLET LEON GUERINEAU

Le journal de Cholet « l'Intérêt Public », dans son numéro du 4 mai 1930, fait paraître une note annonçant à ses lecteurs que :

« Des choletais admirateurs fervents de l'art du vol, et convaincu que l'aviation doit s'orienter de plus en plus vers le tourisme, on l'intention de créer dans notre ville un aéro-club. La ville qui a été témoin des premiers vols de Roland Garros, et qui a commémoré par un monument le souvenir de cet illustre pilote, se doit à elle-même de marcher la première dans la voie du progrès. Cholet possède un terrain de manœuvre, qui constitue un aérodrome dans la région, tant par sa superficie, que par son accès et sa visibilité. »

Il y a là aussi un sport particulièrement tentant pour notre jeunesse et beaucoup de nos compatriotes, seraient enchantés de recevoir l'émouvant baptême de l'air. Ajoutons que les jeunes gens qui désireraient entrer dans l'aviation militaire ou civile, trouveraient sur place la possibilité de s'entraîner au pilotage. Enfin, l'aéro-club pourrait organiser chaque année une fête d'aviation, susceptible d'amener à Cholet un public nombreux.

C'est ainsi que notre club fut créé, sous la rubrique « Société d'Encouragement à la Locomotion Aérienne ». Pour honorer la mémoire du célèbre aviateur Roland Garros, qui s'était illustré à Cholet, le club fut dénommé « Aéro-Club Roland Garros ».

Monsieur Martin glorieux mutilé de guerre, pilote expérimenté, plaida si bien la cause de cette création, qu'on envisagea immédiatement l'acquisition d'un avion GAUDRON G3. Et un mois à peine, après cette première réunion, le 15 juin de cette même année, sous le patronage de Monsieur le Sous-Préfet de Cholet, de Monsieur Man-

ceau Sénateur, de Monsieur de Poulignac Député de Cholet, de Monsieur Guérineau Maire de Cholet, le premier bureau fut ainsi constitué :

Léon GUERINEAU, Président
H. DE MONTECLERC
DEVE, Vice-Président
M. MARTIN, Secrétaire
A. FROUIN, Trésorier
G. BELLOEIL, Mécanicien
A. GOBE
A. TESSIER
A. PROUTEAU, Membres et responsables.

Nos fondateurs, pour la plupart, étaient issus de l'armée, donc classés dans la réserve comme pilotes et observateurs, sauf Monsieur Martin, qui était un pilote civil.

Le GAUDRON G3 était un avion robuste, relativement facile à piloter, atteignant 100 kilomètres à l'heure avec son moteur ANDZANI 100 HP.

Cet avion acheté à Amberieux devait arriver à Cholet, un certain jour de ce même mois de juin, dans la soirée. Une mauvaise arrivée d'essence força les pilotes à se poser dans un champ de blé à Chaudefondu-sur-Layon. Il fallu démonter, et suprême déconvenue, il dû arriver par la route au terrain de la Papinière. Il fut remonté séance tenante, et donna aussitôt ses premiers baptêmes de l'air. Le coup d'envoi avait été donné, notre aéro-club prenait possession du ciel choletais et allait, jusqu'à des années récentes, y mener seul l'activité aéronautique.

Deux autres appareils allaient se révéler nécessaires. Un NIEUPORT de chasse, et un SOOP-WITH, vinrent grossir cette flotte naissante et dès le 6 septembre de cette année de création, le club put donner sa première fête.

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



aérienne. Le Nieuport fit des acrobaties, il y eut des lachés de parachutistes et on y vit des acrobates - trapézistes, qui suspendus sous l'avion faisait d'incroyables rétablissements.

Les esprits étaient littéralement captés par l'aviation, en cette année 1930. Il est vrai que Costes et Bellonte venaient de faire un retentissant exploit, en traversant l'Atlantique d'est en ouest, et ceci en 37 heures 18 minutes. Mais sans prétendre devenir des champions, l'habitude se prend facilement de monter au terrain, pour le plaisir.

On sait qu'on y retrouvera ceux qui, animés d'une même motivation, tiendront les mêmes langages, avec le même enthousiasme et cette passion de ce que l'on appellera de bien des façons : un art, l'art du pilotage, une science ; la découverte et surtout la mise en application de ces lois physiques et aérodynamiques dont il vaut mieux connaître le redoutable caractère. C'est aussi un sport, bien entendu, mais un sport qui n'a pas besoin de continuelles compétitions pour en entretenir la perpétuelle ardeur, car on vient pour apprendre, pour écouter des leçons des aînés, de ceux qui vont distiller les premiers principes de ceux qui vont vous apprendre à quitter le dur plancher de la terre.

Après de louables et attentifs efforts qui révéleront un certain sens du courage, même à ceux qui pensaient ne pas en avoir besoin, comme il sera grisant de décoller de ce tapis vert, de s'élever au dessus de la cité et d'évoluer presque sans contrainte dans un élément qu'on croyait inaccessible, et qui porte en lui comme un avant goût d'une incroyable liberté.

Hélas, des accidents cruels allaient éprouver notre club dans ses premières années.

Les trois premiers fondateurs allaient disparaître, Marcel Martin le 10 juin 1931, sur le terrain d'Avrillé, entrant en collision avec l'appareil d'un jeune élève.

Léon Guérineau et Hervé de Monteclerc le samedi de Pâques 26 mars 1932, leur Potez s'écrasant dans un champ près de Saint-Etienne-de-Montluc.

Leur disparition sonna comme un glas dans le ciel choletais. Ces trois pilotes n'étaient-ils pas l'âme de l'aéroclub.

Aussi une plaque fut-elle apposée sur le monument de Roland Garros :

L'aéro-club choletais à ses fondateurs, Marcel MARTIN, 10 juin 1931 ; Léon GUERINEAU, Hervé de MONTECLERC, 26 mars 1932.

Et puis, l'activité reprit au sein du club. Rien n'avait disparu de ce qui avait été créé. Le flambeau ne s'éteignait pas, d'autres allaient se charger de l'entretenir.

Rappelons les noms de cette nouvelle équipe :

Président, Rampillon des Magnils

Vice-Présidents, Pellaumail, Laumonier, Freulon, Uzureau Armand.

On reprit l'entraînement, on assura les baptêmes. Les 4 avions sillonnent le ciel. Les élèves se forment et reçoivent leur brevet, et l'on devine que les raisons de voler vont s'étendre du tourisme aux affaires. Les aéroclubs prennent une nouvelle dimension, le sport n'est plus leur seule mission.

C'est la période où beaucoup de villes en France, petites et moyennes aménagent une simple piste en herbe, dégag-

ent ses abords, facilitent son approche, et bien entendu, les aéroclubs naissent en même temps.

On se déplace très aisément dans le ciel à cette époque.

Dans ces voyages « à vue », c'est une liberté presque totale, pas de contrainte, pas besoin de radio, mais aussi pas beaucoup d'aide pour faciliter la navigation. Avec une discipline bien acceptée, une limite contrôlée dans l'audace, le pilote recevra en récompense, la nouvelle vision inattendue et merveilleuse de paysages presque insoupçonnés.

Devant l'activité toujours croissante, dès 1935, l'installation d'un buffet-gare s'avéra nécessaire. On fit appel à Monsieur Charles ARNAUD, architecte. Des accords sont passés avec la ville et la Chambre de Commerce, pour cautionner le financement auquel l'aéroclub va devoir faire face. Et c'est ainsi que s'est édifié le bâtiment d'allure très moderne et très avancé pour l'époque, qui est resté exactement le même que celui que nous connaissons actuellement, apportant aux utilisateurs du terrain, toutes les facilités pour l'installation du club, et une restauration toujours bienvenue, pour les pilotes et les passagers, avisés de joindre à la dégustation, le plaisir des yeux du panorama de Cholet.

L'inauguration eut lieu le dimanche 30 août 1936, se fut une véritable fête, avec différents concours et acrobaties.

Mais il y eut surtout la présentation par Henri Bossard, un jeune du Colibri Club Choletais, alors âgé de 19 ans, qui ayant conçu un appareil pourvu d'un moteur à cylindre unique, réussit à le faire voler pendant trois minutes, seize secondes.

Henri Bossard participa par la suite à bien des épreuves, dont certaines pour l'homologation dans le cadre des championnats du monde et maintient seul, l'activité aéronautique pendant les années de guerre, sur le terrain de Cholet.

On vole beaucoup sur Potez 43, Potez 36, et en 1935, sur Farman 404 et sur AURIOT 14, à moteur rotatif de 80 chevaux. Sur cet appareil, un des pilotes les plus assidus du club NEPOCIT, et toujours inscrit sur les registres de notre club fait un entraînement intensif, et dû le poser un jour, sans dommage, dans un champ de choux.

Les années de 37 à 39 se révèlent très actives, les heures de vol sont importantes, certains appareils, après bon usage, sont remplacés, on fait notamment l'acquisition d'un Potez 60, et d'un Gaudron Luciole pour l'instruction. L'instructeur Duvivier succède à Monsieur Pellaumail, et nous devons rappeler les noms de quelques élèves



de l'époque : Henri Bossard, Charbonnier, Jean Boucher, Jean Rebillard.

Un nouvel essor vient accroître le dynamisme de cette équipe, par la création de l'Aviation Populaire, qui devait permettre, en apportant au club certaines facilités, l'accès à l'enseignement du pilotage, pour beaucoup intéressés, et même de donner une formation accélérée à des pilotes qui se destineraient à l'Armée.

Mais la seconde guerre mondiale arrive, qui va rapidement fermer le terrain à l'aviation civile, avant que l'occupation allemande s'y installe. Aucune activité d'aéroclub n'y sera possible. Elle reprendra toutefois sans perdre de temps, après ces années de guerre, en 1945, si bien qu'une convention sera passée entre l'Etat Français par l'entremise du Ministre de l'Air Pierre Cotte, et le Président Rampillon des Magnils, le 20 mai 1945.

L'article 1^{er} est d'une parfaite précision à ce sujet :

« ARTICLE 1^{er} : L'aéroclub Léon Guérineau de Cholet, s'engage à créer et à exploiter au lieu-dit la Papinière, à 800 mètres de Cholet, un aérodrome de tourisme et d'escales. »

L'aéroclub s'acquittera donc de sa mission en reprenant à sa charge toute l'activité aéronautique sur le terrain, multiple mission, puisque l'accueil des avions étrangers à Cholet lui incombera, il assurera le ravitaillement en carburant, ce qu'il fait du reste encore maintenant.

En 1946, sous l'impulsion d'anciens dirigeants de l'aéroclub principalement, Monsieur Bernard PELLAUMAIL, Messieurs FRANÇOIS, RICHARD, et GARIN, un petit groupe d'adeptes de l'aviation, se retrouvèrent pour relancer le sport aéronautique et l'aéro-club. On y

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

retrouvait notamment des anciens de l'aviation populaire, comme Jean Bouchet, René Siaudeau, André Richard ; des anciens membres du club comme Maurice Morand, et d'anciens pilotes venus à Cholet depuis 1940, Jean Deschamps...

Bien sûr à ce petit groupe, s'étaient joint les Frères Bossard, représentant le Colibri Club Choletais (modèles réduits) qui avaient brillamment maintenu le flambeau de l'aviation pendant toute l'occupation.

Il faut dire qu'au début, cette petite formation ne trouvait pas beaucoup d'écho auprès du grand Public. Celui-ci était fortement traumatisé par les bombardements de la guerre, et pour lui l'aviation était synonyme de destructions et de morts. Il fallait donc laisser un peu le temps effacer cette mauvaise image de marque.

D'autre part le matériel, (avion ou planeur), était totalement inexistant. Les deux grands organismes Fédération Nationale Aéronautique, et Service de l'Aviation Légère et Sportive (S.A.L.S.) se mettaient lentement en place.

Au cours des mois, de nouveaux membres, (anciens ou nouveaux choletais), venaient grossir ce petit groupe.

En 1947, une assemblée générale ordinaire fut convoquée. Un conseil d'administration fut élu. Il est à noter qu'au cours de cette assemblée, le Colibri Club fut dissout et intégré à l'aéroclub, sous forme de section Modèle Réduit. Deux membres de cette ancienne société, Messieurs Bossard Père et Fils, furent élus au Conseil d'Administration.

A la suite de cette assemblée générale, le Conseil d'Administration a élu un bureau, et Monsieur Cauchy, alors directeur de l'usine S.F.R. de Cholet devient Président (Monsieur Cauchy était ancien Navigant de l'aéronautique et ancien directeur des services aviation de S.F.R. : Société Française Radio Electrique, petite fille de C.S.F.).

Messieurs Bernard Pellaumail et François Richard étaient vice-Présidents, Monsieur Maurice Morand Trésorier, Monsieur Jean Bouchet Secrétaire. La section Vol Moteur avait pour responsable Monsieur Siaudeau, le Vol à Voile Monsieur Vivion, et Monsieur Couronné la Préparation Militaire.

Dans le cours de l'année 1947, afin de redonner une bonne image de marque de l'aviation, le SALS avec le concours de l'armée de l'air organisait des journées de baptêmes avec des J.U. 52. Le Président réussit à obtenir qu'un appareil vienne à Cholet. Un dimanche d'automne, l'aéroclub organisa une petite fête aérienne,

avec concours et démonstrations de modèles réduits, et baptêmes de l'air. Cette journée fut une réussite.

Le matériel commençant à sortir des usines, les aéroclubs furent dotés d'avions et de planeurs ; bien sûr, l'attente fut longue, la région parisienne, puis les grandes villes se taillèrent la part du lion.

Enfin Cholet reçut un avion (Stamp), deux planeurs, un treuil et une remorque planeur, un monteur lui fut affecté (Monsieur Bourcier), ceci se passait au printemps 1948.

Rappelons les noms de nos camarades, qui ont débuté à cette époque par le vol à voile : Marcel Cesbront, Siaudeau, Bouchet, Vivion. Cependant les premières rencontres de l'activité vol à voile furent marquées par l'accident de ce dernier.

Ainsi repartit l'activité. Un avion c'était peu, et les arrêts nombreux par suites de pannes ou de casses. Il en était de même pour le vol à voile, les réparations des planeurs étant nombreuses et surtout d'un coût élevé.

C'est à la suite d'un arrêt assez long que Monsieur Bourcier nous quitta, il devait par la suite être remplacé par Monsieur Druine. Monsieur Druine avait déjà à son palmarès la construction de plusieurs avions, et c'est au cours de son séjour à Cholet qu'il construisit le Turbulent.

L'aéroclub remplaça, pour l'école, le Stamp, par des avions plus rentables D 112 et Piper.

Monsieur Druine, après avoir été moniteur à plein temps, fut moniteur bénévole, après avoir été embauché par S.F.R. De jeunes pilotes, Messieurs Siaudeau et Oger, totalisant un assez grand nombre d'heures de vol, secondèrent Monsieur Druine. Après le départ de celui-ci, ils continuèrent sous le contrôle de Monsieur Hersen Moniteur du S.A.L.S. à Angers.

En ce qui concerne le vol à voile, la fragilité du matériel, les casses nombreuses, raréfièrent les appareils en service, aussi le S.A.L.S. décida-t-il de le regrouper par centres départementaux, bien sûr c'est Angers qui fut désigné, et le vol à voile supprimé à Cholet.

Monsieur Cauchy, ayant la charge des deux usines de Cholet et de Levallois, ne put continuer à assurer la présidence, et fut remplacé par Monsieur Freulon, un ancien dirigeant de l'aéroclub des années 30, qui présida aux destinées du club pendant 3 ou 4 ans.

Monsieur Bouchet, qui avait quitté la région choletaise pendant plusieurs années était revenu, et Monsieur Freulon, lui demanda de le remplacer à la présidence.

En 1962, l'aéroclub d'après guerre connut son plus grave accident se soldant par la mort de 2 de ses principaux pilotes, Messieurs Claude Goguyer Dessagne et le Docteur Michel Jouan, leur avion s'étant écrasé à Ancenis.

Ces deux pilotes représentaient eux aussi l'âme du club, comme l'avaient été autrefois les fondateurs. Ils apportèrent de bien des façons un généreux concours toujours précieux et qualifié, leur désintéressement leur avait attiré la sympathie profonde et la reconnaissance de chacun. Ils étaient présents à toutes les actions du club, à une époque où il était nécessaire d'accroître notre parc de matériel, et de faire de nombreux efforts pour pallier aux difficultés de la gestion.

Que leur souvenir reste dans notre mémoire l'image d'une intelligence mise au service de l'amitié.

Nous associerons à notre évocation le souvenir d'un ancien membre du club, victime lui aussi d'un mortel accident, nous voulons nommer Monsieur CHEGUIL-LAUME.

Comme cela se révèle après de tels tragiques accidents, chacun au sein du club se resserre dans un esprit de fraternité et de persévérance plus profonde.

Ainsi le développement de notre club ne fut pas interrompu et se continua régulièrement, jusqu'aux années où malencontreusement, la détaxe sur le prix de l'essence fut supprimée ; suivie par d'autres contraintes (un prix toujours élevé, pour une maintenance, les taxes d'atterrissage) et bien d'autres éléments qui augmentèrent très sensiblement le prix de l'heure de vol. Pourtant le club œuvrait toujours pour se maintenir et offrir à ses membres des facilités nouvelles.

C'est ainsi que le Chef pilote Guy Carles, aidé de deux autres instructeurs de notre club, Jean-Louis Tricoire, Jolivet, su affirmer et mener à de bonnes conclusions l'enseignement qu'il prodigue avec son talent de pédagogue goguenard et avisé, rendant facile, ou le faisant croire, le caractère quelquefois rébarbatif des leçons de pilotage. C'est Guy Carles, champion de voltige en 1964, qui créa une section de voltige, suivi par de nombreux adeptes sur CESSNA AEROBAT.

Nous lui devons aussi d'avoir pu obtenir des vols de nuit sur le terrain, et la reconnaissance d'un itinéraire approuvé par le District. Les vols de nuit commencèrent en 1977 avec la collaboration d'un instructeur I.F.R., Monsieur BENJAMIN. Actuellement, ces vols de nuit se font sous l'autorité de René Siaudeau, pilote instructeur I.F.R.

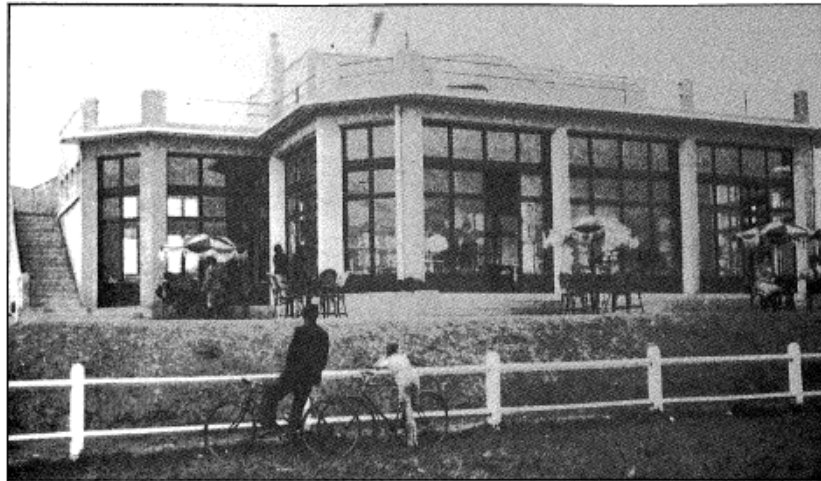
En 1971, plusieurs membres du club, voulurent relancer les activités vol à voile, pour diverses raisons, particulièrement financières, ils fondent un club séparé.

Notre équipe d'école de pilotage, se complète actuellement par le dynamisme d'un jeune instructeur, pilote I.F.R. c'est notre ami Claude Chiron, lui-même, issu de notre club.

Il ne faudrait pas terminer l'histoire de notre aéroclub sans citer les noms de ceux qui ont fait autant, sinon plus que les meilleurs : Nepocit, Le Borgne. Nous ne pouvons les citer tous, mais Lucien Le Borgne les symbolise et ils se retrouveront en lui.

Le passage de Lucien Le Borgne ne sera jamais effacé, tant il est vrai que sa trace sera difficilement suivie, lui qui, ni le froid de l'hiver, ni les heures tardives du diman-

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



Le Buffet-Gare en 1930

che soir, après la rentrée des avions, n'ont jamais pu arrêter d'entreprendre les pénibles réparations qui s'imposaient, suivies d'astucieuses mises au point. Qu'il trouve ici la marque de notre reconnaissance, que nous portons aussi à l'équipe d'Armand Cousseau.

Bien sûr au cours de toutes ces années, la gestion ne fut pas toujours facile, tant dans le domaine financier que dans celui de l'activité elle-même.

Pour faire front à tous les problèmes qui sont posés constamment, et toujours nouveaux dans cette période où par la montée des prix toute la vie allait se transformer pour chacun de nous et notamment en premier lieu, par les dépenses effectuées aux loisirs ; il fallait que le club puisse reposer sur une équipe de gestion parfaitement solide, et sans cesse aux aguets.

Le club eut la chance de la trouver en la personne de Madame Goguyer Dessagne, Monsieur Couronné et Monsieur Simonnet.

La première fut la secrétaire du club jusqu'au jour où elle fut appelée par ses connaissances et sa qualification, au poste d'agent paramètre de la tour de l'aérodrome de Cholet.

Les deuxième et troisième personnes citées ont été à leur tour depuis plusieurs décades, l'un secrétaire et l'autre trésorier.

La régularité dans la continuité de leurs travaux a permis un équilibre constant dans les finances du club. Nous avons pu envisager ainsi sans retard les investissements pour le renouvellement de nos appareils, qu'il convenait de faire, et la surveillance étroite de leur maintenance.

Il est impossible de parler de Madame Goguyer Dessagne sans rappeler le dévouement inlassable qu'elle a prodigué au club quand elle en était secrétaire. Elle représentait le

type même du personnage dévoué dans le contexte du plus parfait bénévolat, ceci à chaque instant, et ceci pendant de très nombreuses années, ce personnage dont chaque club a besoin car il est souvent très difficile de partager toutes les tâches qui s'imbriquent les unes les autres et qui tendent toutes vers le même but.

Madame Goguyer Dessagne a à son actif, d'avoir pu sauver des équipages perdus dans leur navigation, par un temps devenu très incertain.

Elle a réussi mainte fois, par le réconfort de sa voix à la radio, par l'interprétation judicieuse dont elle répercutait les indications au pilote, en le sortant de son état paniquant, pour le ramener au bercail. Car souvent la lecture du cadran V.O.R. à bord de l'avion ne persuade pas le lecteur, qui ne se sent enfin sécurisé que par la voix humaine que lui apporte enfin le cap sauveur venu de la radiogoniométrie.

A bien des reprises, elle fit ainsi preuve d'une parfaite maîtrise de son métier, et l'ayant concrétisé de façons aussi efficaces, elle reçut un jour la médaille de l'aéronautique des mains du général CUFFAULT, dont la bienveillance pour le club, et l'amitié qu'il nous apporte est une des fiertés de notre club.

Notre assemblée générale de cette année vient de se faire et pour continuer au mieux notre mission et prodiguer les meilleures conditions de prix et de présentation à nos différents enseignements que ce soit l'école au sol et en l'air, la navigation, le voyage d'affaires, le tourisme, etc..., nous vous présentons l'équipe actuelle :

Président : Cailleton
Vice-Présidents : Richard - Couronné
Secrétaire : Voix
Trésorier : Simonnet

J. CAILLETON
M. COURONNE

HISTORIQUE DE L'UNION AERONAUTIQUE DES MAUGES

L'Union Aéronautique des Mauges, Club de vol à voile, fondé en 1970, pratique son activité sur l'aérodrome du Pontreau à Cholet.

A sa création, le club ne disposait que de deux planeurs : un biplace pour l'école (C 800) et un monoplace pour les lachés en solo (Nord 1300).

Pour être affiliés à la Fédération Française de Vol à Voile les membres du Club exercent leur activité à Angers pendant une année et prouvent ainsi que le Vol à Voile peut être pratiqué et développé à Cholet.

C'est donc en 1971 que l'Union Aéronautique des Mauges obtient l'autorisation de pratiquer le Vol à Voile à Cholet avec une trentaine de membres actifs. Un avion remorqueur (MS 317) est affecté au Club par la F.F.V.V.

L'année suivante, les membres du Club construisent un hangar et un planeur en kit. Depuis le nombre des adhérents augmentent d'année en année.

Au début de la saison 1980, le Club fait l'acquisition d'un planeur biplace tout en plastique (Turin Aster), planeur de performance qui est utilisé pour l'entraînement des circuits sur la Campagne.

Aujourd'hui, l'U.A.M. compte environ quatre vingt membres et dispose de dix planeurs : trois biplaces pour l'école, et sept monoplaces qui vont du planeur pour les débutants, jusqu'au planeur de haute performance (40,5 de finesse). La dernière acquisition du club est un « Pégasse », planeur utilisé aux derniers championnats du monde à Hobis (New Mexique).

Cette année, le Club va disposer d'un hangar supplémentaire ainsi que d'une nouvelle piste.

Il est vrai que d'importants travaux ont été effectués sur l'aérodrome, ce qui permettra au Club de Vol à Voile de commencer son activité plus tôt, pour la terminer plus tard dans la saison.

Avec ses nouveaux moyens, l'Union Aéronautique des Mauges espèrent augmenter l'activité du Club et le nombre d'adhérents.

Venez nous voir à l'U.A.M.

DENIS

LES MODELES REDUITS



LE COLIBRI CLUB CHOLETAIS

C'est en 1934 que fut fondé le Colibri Choletais, Jean Bouchet président, René Siaudeau secrétaire, Paul Jobard trésorier. Il était formé d'une quinzaine de membres tous passionnés d'aviation.

Ils avaient l'intention de construire un ???? du ciel pour pouvoir voler.

Sur les conseils du Père Henry Bossard, ils commencèrent par construire un premier modèle réduit, muni d'un moteur à air comprimé, qui fut essayé un soir sur la Place Travot. Pour l'inauguration du Buffet gare, le 30 août 1936, Henri Bossard fils, âgé de 19 ans, fit voler un appareil pendant 3 minutes, 16

secondes ; cet avion était propulsé par un moteur Bronx de 10 cm³.

Des concours furent organisés sur le terrain du Pontreau, qui réunissaient plus de 100 concurrents. Lors d'un concours un planeur construit par Henry Bossard père, fit un vol de 80 km - qui aurait été homologué par la FAI comme record mondial de distance, sans le début de la guerre de 39 -.

Pendant la guerre 39/45, le terrain étant occupé par l'armée allemande, les modélistes s'entraînèrent sur le terrain du Puy Gourmand, mis à leur disposition par Monsieur François Denis.

La plupart des membres du C.C.C. passèrent leur brevet de pilote grâce à l'aviation populaire, et se retrouvèrent dans l'Armée de l'Air pendant la dernière guerre. Des sections furent formées dans les communes des Herbiers, Beaulieu, Saint-Pierre Montlimart, Bégrolles.

Toutes ces sections réunissaient une certaine de membres actifs et organisaient des concours dans ces différentes communes ; ces manifestations étaient très suivies, et de solides liens d'amitiés se créèrent entre tous ces modélistes, qui durent encore de nos jours.

L'origine et la pratique du modèle réduit à Cholet, remonte à 1934.

A cette époque un groupe de Choletais adepte de ce loisir décida de créer un club.

Les membres fondateurs sont :

Président : Monsieur Jean Blanchet

Secrétaire : Monsieur René Siaudeau

Trésorier : Monsieur Paul Jobard

Ils sont entourés par une cinquantaine de membres actifs, de la région choletaise, au sein du Colibri Club Choletais.

Inauguration 30 août 1936 terrain d'aviation :

Monsieur Henri Bossard âgé de 19 ans, avait réalisé un appareil pourvu d'un moteur à cylindre unique de faible puissance, ce qui permit à cet appareil de tenir l'air pendant 3 minutes, 16 secondes.

Quelques années plus tard, Monsieur Henri Bossard (Père) au cours d'un concours sur le terrain d'aviation, participa à une homologation, pour une attribution de champion du monde de distance en planeur vol libre.

L'appareil parti du terrain de Cholet, fut retrouvé à St-Hilaire-de-Vouhis, en Vendée, distance parcourue 80 kilomètres, cela se passait en 1939.

HENRI BOSSARD

Extrait du livret de l'aéroclub édité en 1984 (La Chute Libre)



CHOLET CHUTE LIBRE

La Parachutisme sportif à Cholet c'est : CHOLET CHUTE LIBRE

Créé en 1956, le Cercle Parachutiste Choletais (ainsi s'appelait-il à l'époque) réunissait tous les passionnés d'un sport qui ne ressemble à aucun autre, dont les sensations, les efforts physiques et nerveux, les satisfactions, n'approchent ni de loin ni de près à une quelconque autre activité ; d'un sport qui n'est pas l'apanage de « gros bras » à l'instar du parachutisme militaire auquel il ne ressemble ni dans l'esprit ni dans la forme. (20 % des pratiquants sont en fait des pratiquantes ; pourcentage le plus élevé des disciplines aéronautiques).

En 1973, après la fermeture du Centre Ecole de Nantes, le C.P.C. organise un stage de formation sur l'aérodrome de Cholet qui aura un grand succès. Un projet de Centre Ecole sur ce même terrain n'aboutira pas malgré la construction d'une salle de pliage et l'achat d'un avion.

Les paras Choletais iront sauter à Thouars pour la plupart.

En 1976, les clubs de Nantes, de La Roche sur Yon, des Sables d'Olonne, Sud-Loire et Cholet se donnent les moyens de pratiquer leur

activité qu'individuellement, ils n'auraient pu rassembler et fondent le Centre Ecole de Parachutisme de l'Ouest sur l'Aérodrome des Ajoncs à La Roche sur Yon. Tout était à faire. Mais ces pionniers avaient de l'énergie et de la volonté à revendre. Aujourd'hui, le Centre Ecole de Parachutisme de l'Ouest est en mesure de proposer aux parachutistes Choletais comme aux autres des moyens considérables une grande salle de pliage, une salle de cours, 50 parachutes école, 20 parachutes de compétitions, 2 avions largeurs, et cette année un ensemble vidéo qui permet un jugement précis du travail des élèves en chute. Un hébergement est prévu à proximité du terrain ainsi qu'un camping gratuit l'été.

L'encadrement est assuré par une équipe d'instructeurs et d'initiateurs dirigés par un conseiller technique régional basé à temps complet sur le terrain.

Plus de 8000 sauts ont été réalisés en 1983 dont 1200 par le club de Cholet. L'âge des sautants s'étale entre 17 et 67 ans. La majorité est âgée de 17 à 35 ans ; et il n'est pas rare de se retrouver à 50 ou 60 sautants la même journée dans l'ambiance que l'on imagine.

Les conditions pour sauter :

- Avoir 17 ans (des dérogations peuvent être accordées)
- Une visite médicale annuelle chez un médecin agréé (il y en a 2 à Cholet et 1 à Chemillé)

Comment apprendre ?

— Tous les jeudi soir, à la salle Marie Baudry à Cholet (rue Marie Baudry entre le Sacré Cœur et la place de la République), le club tient une permanence à partir de 20 h 30, il renseigne et initie les débutants au parachutisme. Au programme : courte gymnastique, théorie sur l'utilisation du parachute, pliage, roulés-boulés.

— Après 3 ou 4 séances vous serez apte à effectuer votre premier saut.

Les possibilités

— Le saut d'initiation : Tous les derniers samedis du mois, rendez-vous sur l'aérodrome de la Roche sur Yon à 9 h 00 ; 3 heures d'informations et d'entraînement ; L'après-midi vous effectuez votre saut on vous dirigera du sol avec un puissant haut parleur et on pliera votre parachute. Coût 300 F assurances comprises.

— La progression normale : premiers sauts à ouverture automatique, puis à ouverture commandée avec système de sécurité, apprentissage de la chute libre stable, apprentissage des figures en chute (30 secondes de chute à partir de 2000 m), des tours des loopings avant et arrière, des tonneaux...

Il existe 6 brevets dans la progression du parachutisme sportif. Le Brevet Fédéral N° 6 vous permet de vous affranchir de la présence d'un instructeur sur le terrain et de participer à des meetings et autres manifestations. (Obtention entre 80 et 100 sauts).

— La progression accélérée en Chute, méthode très récente. Les premiers sauts sont effectués à partir de 3000 m en chute libre, l'élève est maintenu par deux instructeurs qui l'accompagnent et qui au fur et à mesure de la progression lui appren-

nent à se mouvoir dans les trois dimensions. Les résultats sont spectaculaires. En 1983, un Choletais a obtenu son B.F. 6 en 22 sauts.

Les compétitions

— Dès le B.F. 5 on peut s'orienter vers des spécialités :

— La Voltige : Enchaînement chronométré de figures en chute libre. Jugement de la précision à la Vidéo. Départ 2000 m.

— Le Vol relatif : Enchaînement d'un nombre maximum de figures à 4 ou à 8 (ou plus) parachutistes qui s'accrochent en chute. Jugement à la vidéo. Départ 3000 à 3500 m.

— Le Voile Contact : Enchaînement d'un nombre maximum de figures à 4 ou 8 parachutistes qui s'accrochent parachute ouvert. Jugement à la vidéo et chrono. Départ 2500 m et ouverture immédiate.

— La précision d'atterrissage : Il s'agit de toucher de la pointe ou du talon, un disque de 5 cm de diamètre. Mesure électronique. Compétitions à tous les niveaux à partir du B.F.1.

Les stages

Des stages sont organisés par le Centre Ecole lors de toutes les vacances scolaires. Certains stages sont orien-

tés vers des spécialités (V.R., V.C., Voltige, Débutants). Possibilités d'hébergement, camping à proximité du terrain.

Des stages « Jeunes » (- 22 ans) à tarif très réduit ont lieu 2 fois par an.

Les Prix

— Licence, Assurance, cotisations : 550,00 F pour l'année

— Visite médicale : de 50 à 100 F selon médecin.

— Prix du saut : jusqu'à 2000 m (B.F. 6) : 60,00 F. à 2500 m : 70,00 F. à 3000 m : 75,00 F. Pour un débutant très motivé, une année revient à 3 500 F soit bien moins qu'une assurance moto par exemple, et il aura effectué au moins 50 sauts.

— Des bourses très intéressantes sont attribuées aux débutants de moins de 25 ans.

— Tout le matériel est prêt. (casque, parachutes...). Il suffit d'un survêtement.

En 1982, le Cercle Parachutiste Choletais devient CHOLET CHUTE LIBRE. Il oriente délibérément sa politique vers la pratique de la Chute libre.

Sous l'impulsion du Président Georges Coutand, les résultats ne se font pas attendre : plusieurs compétitions

de précisions d'atterrissage ont été remportées et en Août 1983, Anne Dubreuil, 20 ans, devenait Championne de France Junior en Voltige. Pascal Brosseau, 20 ans, est le premier Régional Breveté par la Progression Accélérée en Chute.

Le club compte 38 membres, nombre encore jamais atteint.

En 1984 : G. Coutand demande à être remplacé. Jean SCHMITS prend la relève. Nul doute qu'il veillera à ce que les couleurs Choletaises soient dignement représentées au cours des compétitions et autres présentations dans les lieux de France et de Navarre (Et même d'ailleurs). Mais notre souhait le plus cher est de faire découvrir les joies du parachutisme à un maximum de jeunes et de moins jeunes de la région Choletaise.

Nous nous y employons.

Pour tous renseignements complémentaires :

CHOLET CHUTE LIBRE

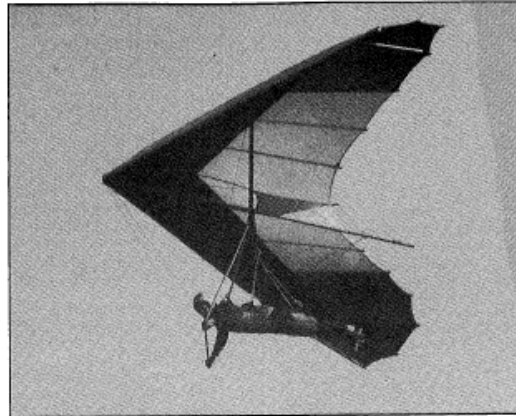
6, rue Charcot - 49300 CHOLET

Tél. (41) 65.46.59

Permanences et entraînement tous les jeudis soir à partir de 20 h 30 à la Salle Marie Baudry Tél. (41) 62.56.08.

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

LE VOL LIBRE A CHOLET



Depuis 1974, le « Deltaplane » fait des adeptes, initie les uns, fait sourire les autres, mais il ne laisse pas indifférent.

Il est vite devenu une passion pour ses pratiquants, et le libéraliste n'est pas loin de penser, à l'instar de tous les pilotes, que sa façon de voler est la plus satisfaisante qui soit.

En dix années, une évolution fantastique a bouleversé le vol libre, les appareils sont devenus sûrs et performants. Une méthode pédagogique a permis aux écoles de se développer, et la technique du vol a remplacé l'empirisme des premières descentes, quand un vol réussi était un vol sans casse.

Certes, le décollage et l'atterrissage à pieds fait frémir bien des pilotes, mais cela est un des grands attraits du vol libre, le décollage par vent fort est un des moments que tout pilote adore.

Le développement d'une méthode de tracté (derrière voiture) présentant de bonnes conditions de sécurité donne aux pilotes de plaine la possibilité du vol technique, et donc du vol de distance.

Le delta-club de l'ouest, créé par des Choletais et des Nantais, a permis le

regroupement des pilotes confirmés de la région, ainsi que l'organisation de stages pour débutants, le perfectionnement.

Le vol libre se pratique en montagne, ainsi que sur de petits reliefs dans la région, en bord de mer sur des falaises permettant le vol de

montagne. Le Menez-Ham, en Bretagne, une colline très bien exposée, a vu des départs en distance jusqu'à Lorient (70 kms), et de nombreux allers-retours sur deux massifs distants de 30 kms. Certes nous sommes loin des records du monde (270 kms)...

Depuis l'année 1983, une équipe de tracté permet aux pilotes confirmés de l'ouest une pratique régulière de leur sport. Cette année 1984 verra une deuxième équipe s'installer et compléter la formation.

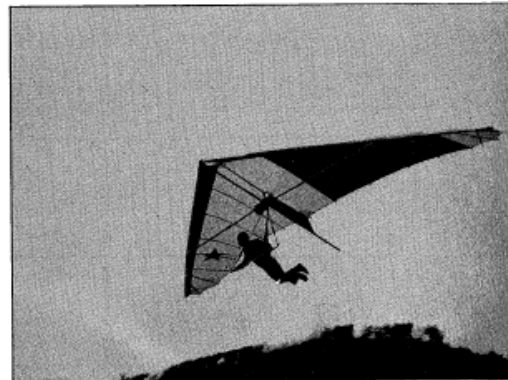
De nombreux pratiquants ont rajouté un chariot sous leur aile, et une section moteur a vu le jour, participant aux démonstrations et journées organisées par le club.

Le delta-club de l'ouest est une association (loi 1901), animée par des bénévoles, affiliée à la Fédération Française de vol libre, et représentant l'image de notre sport dans la région. Le siège du club est situé : 2 rue André Thénier à Nantes, Tél. (40) 59.27.60, à Cholet 5 rue du Devau, Tél. (41) 62.23.53.

L'âge pour pratiquer le vol libre est de 16 ans au minimum, avec l'autorisation des parents et une visite médicale d'un médecin agréé.

A tous les pilotes, quelque soit votre discipline, le Delta-Club vous souhaite bons vols !

GABORIAU



Extrait du livret de l'aéroclub édité en 1984 (Les constructeurs amateurs)

UNION DES CONSTRUCTEURS AMATEURS CHOLETAIS



Avions construits par des amateurs choletais.

Amis sportifs,

Notre but :

- Faire connaître et vulgariser la construction amateur d'acronefs.
- Mettre à la portée de tous les idées de chacun.
- Permettre aux plus défavorisés de voler en construisant eux mêmes leur AVION.

La construction amateur est un virus qui peut atteindre du tout petit bricoleur à l'ingénieur.

Le premier va utiliser une liasse de plan et construire un Busard un bébé Jodel ou un P 80, le second, l'ingénieur, va réaliser le prototype de ses rêves, mais tous les deux auront la même satisfaction : voler sur leur avion après 1500 ou 2000 heures de travail, et ça, croyez moi, c'est le plus beau truc qui puisse un jour vous arriver.

Actuellement en France, il y a 700 avions CNRA (construction amateur) certifiés par les services officiels, en état de vol, et 850 en cours d'étude ou en construction. A savoir que 6 810 avions civils sont immatriculés en France, la construction amateur (RSA) représente plus de 10 %.

L'ensemble de tous ces appareils représente en fait trente modèles de formules différentes.

Dans les autres pays de l'Europe, la construction amateur est autorisée et pratiquée par des associations telles que OUV (Allemagne Fédérale) Popular Flying Association (Grande Bretagne), Association des Constructeurs Amateurs (Suisse). En Italie un CNRA est à l'étude. Il existe également quelques constructeurs amateurs en Autriche, au Danemark, en Belgique et en Suède, par contre les pays de l'Est et l'Espagne ne sont pas autorisés à faire voler des avions de construction amateur.

Actuellement notre aviation légère traverse une crise grave malgré tout ça, il est encourageant de constater un développement du mouvement de la construction amateur en France, et particulièrement dans notre région Choletaise.

En effet, nous avons trois avions d'amateurs qui volent régulièrement dans notre secteur et du dizaine d'autres sont en cours de réalisation et voleront dans des années proches.

Or, beaucoup de personnes sont intéressées par la construction d'avions légers mais ne peuvent se lancer dans l'aventure, pour diverses raisons :

- problème financier
- problème de temps disponible
- problème de compétence
- problème de local

Tous ces problèmes, nous qui avons construit, nous les connaissons bien et c'est ce qui nous a décidé à nous regrouper en commun, et de ce fait est née l'UCAC.

QUELS SONT CES 3 APPAREILS CHOLETAIS :

— Le 1^{er}, le plus connu de nom : un **JODEL 119**, construit par Alain CHAUVIGNÉ.

C'est un biplace côte à côte de voyage, moteur avion de 90 ch. réalisé en bois et toile.

— Le 2^e, un **TEMPETE** construit par Jean-Louis TRICOLIRE.

C'est un appareil monoplace destiné à la voltige ; moteur avion de 90 ch. réalisé en bois et toile.

— Le 3^e, un **POTTIER 170 S**, construit par Charles BIRE.

C'est un biplace en tandem de promenade, moteur voiture type Volkswagen de 55 ch. réalisation entièrement métallique.

DOIT ON CONSTRUIRE TOUT L'APPAREIL.

Le constructeur amateur achète généralement un certain nombre d'éléments tels que : moteur, hélice, train d'atterrissage, verrière, capots, carrénages, instruments de bord, etc...

Il doit par contre réaliser la structure : fuselage, voilure, empennages.



Avion PIFOS de C. BIRE au dessus de Cholet.
Avion qui a obtenu le prix F.N.A. (Fédération Nationale Aéronautique) au rassemblement Européen 1982 de la construction amateur et le Prix Pottin pour la réalisation d'un prototype biplace économique.

QUELS MATERIAUX FAUT-IL UTILISER ?

a) Construction bois et toile

Les pièces composant les structures sont toujours en bois résineux : spruce, épicéa, sapin, assemblés exclusivement par collage.

Les contreplaqués minces d'okoumé ou de bouleau sont utilisés pour les coffrages.

L'entoilage se fait soit en tissu naturel : lin ou coton, ou synthétique dacron econite. Ces tissus sont enduits de vernis cellulose ou synthétiques afin de les tendre et de les protéger.

b) Construction métallique

On utilise des profilés et des tôles d'alliage léger : Duralumin, Duralinox assemblés par rivetage à l'aide de rivets classiques ou de rivets aveugles genre « POP » posés à la pince.

c) Construction tubulaire entoilée

Les fuselages et empennages sont parfois construits en tubes d'acier soudés au chalumeau oxy-acétylénique.

On emploie généralement des tubes en acier au chrome molybdène de faible épaisseur.

Construction composite

Cette technique de création récente emploie une structure résistante en bois ou métal, revêtue de blocs de mousse de plastique rigide poncés au profil à réaliser, le tout étant enrobé de tissu de verre enduit de résine.

Construction en stratifié

Analogue à la méthode précédente, elle ne fait appel qu'aux matériaux plastique : mousse, tissu de verre, résine pour toute la réalisation, structure comprise.

COMBIEN COÛTE LA CONSTRUCTION ?

Les prix de revient sont très variables selon les modèles, les sources d'approvisionnement et les constructeurs, mais on peut estimer le monoplace léger à 15 000 F, le biplace de voyage jusqu'à 40 000 F.

PEUT-ON OBTENIR UNE SUBVENTION

Sans faire entrer en ligne de compte l'amortissement de l'appareil, les charges fixes annuelles sont environ, pour un biplace de 100 CV par exemple :

Assurance : 1500 F

1/2 visite Véritas : 300 F

Abri dans un hangar, en moyenne : 600 F

TOTAL : 2400 F

et la consommation essence et huile 70 F. l'heure (1977) à 200 km/h de croisière.

COMBIEN D'HEURES FAUT-IL POUR CONSTRUIRE UN AVION ?

Là encore les temps de construction sont extrêmement variables, mais en moyenne ils sont de l'ordre de 1000 heures pour les plus simples, jusqu'à 3000 heures pour les plus importants.

FAUT-IL ETUDIER SOI-MÊME SON APPAREIL ?

NON ! De très nombreuses liasses de plans d'appareils ayant fait leurs preuves ont été sélectionnées par le RSA. Elles offrent toutes garanties et le succès total dans la mesure où ces plans ont été scrupuleusement suivis.

N'improvisez jamais, ou si vous pensez avoir trouvé une modification intéressante, obtenez avant toute chose, l'autorisation du concepteur.

La liste des 70 appareils retenus couvrent tous les modèles et tous les types de construction, vous y trouverez forcément ce que vous cherchez.

Vous pourrez en consulter la plupart au CENTRE de DOCUMENTATION du RSA. 38 rue Sauffroy 75017 PARIS.

QUELS MOTEURS PEUT ON UTILISER

Le constructeur amateur est libre d'utiliser le moteur de son choix même s'il n'est pas d'origine aéronautique, mais en pratique, jusqu'à 60 CV, les seuls à avoir donné de bons résultats sont, pour les faibles puissances jusqu'à 60 CV, le VW et au dessus les moteurs d'avions : CONTINENTAL, LYCOMING, FRANKLIN, etc... pratiquement toujours achetés d'occasion.

OU PEUT-ON SE PROCURER LES MATERIAUX DE CONSTRUCTION ?

Les bois, contreplaqués, toiles, enduits, peintures, tubes, métaux légers, produits pour stratifié, quincaillerie, accessoires, etc... peuvent être achetés en de nombreux endroits dont la liste peut être fournie par le RSA.

Ne pas oublier non plus les annonces des cahiers du RSA, essentiellement au constructeur.

OU PEUT-ON CONSTRUIRE ?

Dans les villes, le lieu de construction pose souvent des problèmes, mais il ne faut pas oublier que de très nombreuses pièces sont de faible dimension, seuls les ailes et le fuselage peuvent créer des difficultés.

Le plus souvent les constructeurs amateurs travaillent, à défaut d'atelier, dans leur garage, leur sous-sol, leur appartement.

COMMENT CHOISIR UN APPAREIL ?

Il faut en premier lieu se fixer l'utilisation que l'on entend faire, c'est pourquoi nous avons classé les appareils en plusieurs catégories.

Avions de promenade - Avions de voyage - Avions de course - Avions de voltige - Antiques - Planeurs - Autogires, et choisir ensuite dans chaque catégorie celui qui semble convenir le mieux.

PEUT-ON APPRENDRE A PILOTER SUR SON APPAREIL ?

OUI. A condition qu'il soit biplace avec les doubles commandes.

S'il est monoplace, les vols avec instructeur pourront se faire au sein d'un aéro-club, les vols solo sur son avion.

BIRE

Extrait du livret de l'aéroclub édité en 1984 (Les informations de Guy CARLES)

Y-A-T-IL UN PILOTE PARI MI VOUS ?

ou : s'instruire à l'Art du Pilotage

Pourquoi choisir l'aéroclub de Cholet pour apprendre à piloter ? Tout d'abord, qu'est-ce qu'un aéro-club ? C'est une association (et que deviendrait sans les Associations toutes les activités indispensables à votre vie sociale), régie par la loi de 1901, qui fait ressortir les points fondamentaux suivants :

- a) le but commun entre les membres,
- b) la permanence dans l'activité poursuivie,
- c) le but autre que de partager des bénéfices.

L'aéro-club de Cholet vous offre :

- a) des prix des heures de vol étudiés au plus juste sans esprit de profit,
- b) un choix étendu de marques et de types d'avions : des avions « Ecoles »,

Avion Ecole Rallye MS 880



A - Les formalités administratives

Elles sont réduites :

- a) assurance et carte fédérale : 170 F pour l'année 1984 (commune à tous les aéro-clubs).
- b) cotisation : variable suivant l'époque de l'année.
- c) une visite médicale chez un médecin agréé « aéronautique » (l'aéro-club de Cholet tient à disposition la liste nominative de ces médecins) ; un point important : le port de lunettes n'est pas un handicap !

L'aéro-club de Cholet vous offre cependant une possibilité intéressante, qui mérite de se renseigner.

L'aéro-club de Cholet vous offre également une visite médicale chez un médecin agréé « aéronautique » (l'aéro-club de Cholet tient à disposition la liste nominative de ces médecins) ; un point important : le port de lunettes n'est pas un handicap !

B - La pratique

Au cours de votre vie de pilote, vous aurez l'occasion de voler sur plusieurs types d'avions.

Les bonnes habitudes doivent s'acquérir dès le début ; aussi à l'aéro-club de Cholet vous apprendrez à piloter sur deux avions, aux caractéristiques et réactions différentes, qui vous permettront de ressentir « la vie de chacun d'eux ».

Les leçons se dérouleront suivant quatre phases pratiques dont voici un résumé très succinct.

Avion de voyage PIPER-ARCHER



à l'avion de grands voyages

- c) aux jeunes, une possibilité d'aide de l'Etat sous forme de bourses attribuées jusqu'à l'âge de 25 ans (7 bourses possibles d'un montant actuel de 1 000 F chacune).

PHASE 1

MISE EN OEUVRE ET UTILISATION DE L'AVION

Visite prévol, check-list, mise en route, réchauffage du moteur, roulage, radio, utilisation du réchauffage, carburateur, arrêt du moteur.

ETUDE DES TRAJECTOIRES AIR

Décollage, exécution de lignes droites en palier, utilisation de l'horizon artificiel, comparaison des indications instrumentales avec les références extérieures, changement de direction à altitude constante. Définition des paramètres palier - montée - descente, contrôle de la vitesse et utilisation du compensateur de profondeur. Effets moteur. Etude du virage en palier, symétrie du vol. Virage en palier - montée - descente.

ETUDE DES TRAJECTOIRES SOL

Découverte de l'environnement et comparaison avec la carte. Familiarisation avec le compas magnétique et le directionnel. Lecture de carte, comparaison entre le cap et la route.

PHASE 2

Dans la mesure du possible, tous les vols font l'objet d'un déplacement sur un aérodrome extérieur.

UTILISATION DE L'AVION

Vol lent, virage à moyenne inclinaison (de 30 à 45°), utilisation de la mixture. Etude des pannes électriques, panne de l'anémomètre.

ETUDE DE L'APPROCHE

Définition des différentes configurations et changement de configuration, circuit d'aérodrome, plan de 5 %, atterrissage, remise de gaz.

CONTRÔLE DES TRAJECTOIRES SOL

Minutage sans vent et avec vent. VOR et Radiocompas.

PHASE 3

Cette phase correspond au début des vols en solo. Tous les vols en double commande font l'objet d'un déplacement vers un terrain extérieur.

PERFECTIONNEMENT DU PILOTAGE

Atterrissage et décollage par vent de travers. Virage à forte inclinaison (supérieure à 45°) - Vol moteur réduit. Arrivée à grande vitesse. Décollage court, montée à pente max, montée à Vz max. Arrivée à basse altitude. Utilisation du VASIS.

APPLICATIONS MOYENS RADIO

Utilisation pratique du VOR, du Radiocompas et du Transpondeur.

PHASE 4

ETUDE DES POSITIONS INUSUELLES

Virage engagé - Autorotation

CAS DE VOL PARTICULIERS

Navigation à basse altitude. Vol en région montagneuse, survol maritime - VFR on top - VFR spécial - utilisation du gonio et guidage radar.

ETUDE DE L'ATTERRISSAGE HORS AERODROME

C - La théorie

A l'inscription vous acquérez un manuel dans lequel vous trouverez l'ensemble des leçons qui vous seront dispensées, et toute la théorie qui s'y rapporte.

C'est dans ce document que se puiseront les questions posées à l'examen théorique de pilote.

Un recueil de questions et leur réponse vous permettra à chaque phase de votre progression de contrôler vos connaissances, et de vous présenter avec toutes les chances de succès à l'examen théorique.

En outre l'aéro-club de Cholet met à la disposition de chacun une salle de cours et une méthode audio-visuelle par cassettes qui viendront en complémentarité efficace, donner toutes les explications sur les cours pratiques et théoriques.

Un nouveau brevet existe depuis peu : le brevet de base dont le tableau ci-après permettra la comparaison des deux brevets.

CONCLUSION

Un AERO-CLUB, est avant tout un CLUB : ce n'est pas une SOCIÉTÉ COMMERCIALE.

Si le Club met à votre disposition tous les moyens pour apprendre et pour voler, il ne vous considère pas pour autant comme un « CLIENT », mais comme un membre constituant le club lui-même, comme une participation réelle, comme une part entière de son activité.

L'aéro-club doit être un lieu de participation, chaque membre doit faire l'effort d'apporter quelque chose d'autre que sa cotisation ou le règlement des heures de vol effectuées.

Intégré, vous êtes « l'aéro-club » et votre collaboration, quel qu'en soit le domaine, sera nécessaire.

S'instruire à l'art du pilotage, c'est apprendre à mieux connaître le monde qui vous entoure et aussi... à mieux se connaître.

Le Chef Pilote, Guy CARLES

Rétrospective de 75ans d'aviation légère à Cholet en 1985

L'AVIATION LÉGERE DANS LE CHOLETAIS

LES RACINES

Historiquement parlant, les racines de l'aviation légère dans notre région, remontent aux sources mêmes. En effet, Roland GARRROS obtient en 1911 son brevet de pilote à CHOLET. Un monument, sur la gauche des installations actuelles commémore ce point de repère.

A la fin de la guerre de 1914/1918, le terrain délimité par l'emprise actuelle de l'aérodrome appartenait à l'armée. Dès 1930, la Ville de CHOLET avait fini d'acquiescer ce que l'on a longtemps appelé le "champ de manœuvres".

1930 toujours : fondation de l'Aéro-Club dont le nom actuel est à la mémoire de son premier Président, Léon GUERINEAU. C'est le début de l'âge d'or pour l'aviation légère en général. La France était alors au tout premier plan de la scène aéronautique. Hélas, en 1939 c'est la coupure brutale due bien sûr à la dernière guerre mondiale et la mise en sommeil de toute activité.

LE REDÉMARRAGE

Le redémarrage de 1947 est rapide grâce aux efforts des Choletais et à l'aide des finances publiques.

1967 : apparition des "privés", c'est-à-dire de propriétaires d'avions. Ainsi, en plus du Club, il y eut jusqu'à 8 appareils basés, ceci souligne le rôle important que fut celui de l'Aéro-Club. En effet, il faut noter que tous ces gens étaient d'anciens élèves, ils illustrent parfaitement la vocation d'école qui incombait alors exclusivement aux Aéro-Clubs.

LA PEPINIÈRE

Outre ce rôle d'école, le club fut dans un sens plus large "l'initiateur", le "révélateur de vocation". Les Aéro-Clubs en général ont été la pépinière des pilotes professionnels. Quel pilote de ligne ou militaire actuel n'a pas commencé sa formation dans un Aéro-Club ?

Actuellement la formule Aéro-Club n'est plus la seule, comme aux U.S.A., pays très ouverts à l'aviation, il se forme des écoles sur la structure de sociétés commerciales, mais cela n'empêche rien au fait que l'avenir de l'aviation en général (même l'aviation



dite "sérieuse", la ligne par exemple) passe par celui de l'aviation légère (dites "petite"), car celle-ci représentera toujours la base indispensable, et la pépinière vivante des futurs professionnels.

L'ACTIVITÉ ACTUELLE

Malgré la crise économique que nous subissons, l'activité de l'aviation légère dans le Choletais a continué sa progression.

En 1985, il y a toujours l'Aéro-Club bien sûr, mais nous pouvons trouver à côté bien d'autres activités, ce qui montre bien que l'esprit d'initiative est toujours présent dans notre région.

Il est à noter, que depuis peu, et dans le cadre d'une hypothétique relance de l'activité aéronautique, la réglementation française a autorisé une formule simplifiée dite de "brevet de base", c'est-à-dire, en quelque sorte un palier, une marche qui aide l'élève à obtenir une qualification plus complète. Mais déjà le brevet de base donne à son titulaire quelques prérogatives intéressantes. Telles que de se promener avec des passagers dans un rayon restreint, sous la responsabilité de son instructeur. Le brevet complet lui, est bien sûr plus coûteux mais offre des horizons bien supérieurs. Dans certains cas, l'élève considérera le brevet de base comme un aboutissement en soi, et s'en contentera.

En effet, bien des pilotes ne rêvent pas forcément de voyages lointains et leur plaisir dominical se résume à une ballade aérienne au dessus de leur région. Dans ce cas le brevet de base suffit. Pour d'autres, il représentera une étape afin de poursuivre vers le brevet complet, plus complexe, sur-

tout en ce qui concerne la navigation, mais qui permettra à son titulaire de voyager (presque) librement.

Voici ce qu'il est donc possible à un éventuel candidat au pilotage de réaliser en formation de base. Après, de nombreux perfectionnements existent pour étendre les prérogatives du titulaire de la licence de pilote privé avion.

Des qualifications particulières (vol de nuit, radio internationale, voltige aérienne, hydravion, montagne etc.) sont accessibles après formation spécifique et examen ; en aviation, comme pour tout, on n'a jamais fini d'apprendre. Il faut noter également que cette licence de pilote privé ne permet pas d'exercer une activité rémunérée, celle-ci doit être le fait d'une autre catégorie de licences, la licence de pilote professionnel qui elle-même comporte des niveaux évolués (vol aux instruments...multimoteurs, etc.). Néanmoins, la base de tout cela, reste la formation du pilote privé qui peut être le point de départ pour les jeunes d'une future carrière aéronautique.

L'INFRASTRUCTURE

Outre l'achat échelonné, entre 1920 et 1930 du "champ de manœuvres", déjà mentionné il faut noter la construction de l'actuelle piste en dur en 1954, d'abord par un premier tronçon de 450 mètres, puis rallongée au nord, puis au sud jusqu'à la longueur actuelle (900 m). Le bâtiment de l'aérogare a été construit par le Club, grâce à la bonne volonté de ses membres (en 1930 !).

En 1965, un projet d'agrandissement du terrain existe sous la forme d'une future piste orientée différem-

ment. Tout cela a été présenté au public lors d'une récente exposition sur le plan d'occupation des sols.

La gestion de l'aérodrome est le fait de la Ville de CHOLET. Celle-ci emploie du personnel dont la tâche est de tenir une permanence à la tour de contrôle à certains moments de façon à permettre l'ouverture du terrain à la demande, pour l'activité de nuit par exemple.

Cela concerne plus particulièrement les gens qui utilisent l'avion comme un moyen de voyager intelligent et efficace, critères particulièrement utiles dans le monde des affaires.

CHOLET souffre particulièrement d'isolement. Aussi bien par la route que par le rail, les grandes lignes l'évitent, c'est pourquoi l'avion peut représenter un moyen intéressant pour le désenclavement.

En attendant des moyens techniques plus importants, tel que la future piste classe "C" évoquée plus haut, l'activité 1984 a tout de même été de plus de 24 000 mouvements. Sur ce nombre, il faut affecter environ 3 000 aux voyages, dont 66 par des Compagnies du 3^e niveau (étrangères au terrain) qui ont transporté environ 300 personnes.

Une société de location à la demande est basée sur le terrain et ceci crée une activité intéressante.

L'AVION ET LES LOISIRS

De toutes les Associations ou sociétés qui sont utilisatrices du terrain de CHOLET, l'Aéro-Club Léon GUERINEAU, fort de ses 50 ans d'histoire, mérite que nous commençons par lui et faisons le tour d'horizon des mille et une recettes pour "monter dans le ciel choletais..."

Comme beaucoup d'autres A.C. en France, celui-ci a choisi une forme juridique selon la loi de 1901 sur les associations à but non lucratif.

Pour y entrer, vous devez donc d'abord vous acquitter de la cotisation annuelle et de l'assurance fédérale obligatoire, soit environ 500 francs par 1985. Ensuite le Club offre à ses pilotes et élèves pilotes les services que l'on attend de lui au prix de l'heure de vol, celle-ci variant avec l'appareil, mais représentant environ 300 francs/heure pour les machines de base. Son objet principal est bien entendu la formation. Pour cela il dispose de cinq appareils dont trois plus spécialement affectés au cours. Quatre instructeurs bénévoles dispensent

"la bonne parole" grâce à un matériel audio-visuel moderne ainsi que l'irremplaçable pratique.

Les effectifs de l'A.C. s'évaluent globalement à environ 130 personnes dont une quarantaine d'élèves ou stagiaires. L'activité pour 1984 a été de presque 1 700 heures de vol, très inégalement réparties sur les membres du Club. Celui-ci a obtenu dans le courant de cette même année, six brevets de base et cinq brevets complets, dont, il faut souligner un jeune particulièrement convaincu, puisqu'il a réussi à obtenir son brevet complet le 3 septembre 1984, le jour de ses 17 ans, âge minimum légalement requis. Il s'agit de Jean-François SERRE, un grand coup de chapeau !

En plus de son rôle d'école, l'A.C. propose bien sûr aux Choletais des baptêmes de l'air, il est toujours intéressant de voir les choses d'en haut, laissez-vous tenter !

Et pour ceux qui pensent être vraiment touchés par le virus de l'air, un remède existe : inscrivez-vous. En plus de la cotisation et de l'assurance déjà citées soit environ 500 francs/annuels, votre futur brevet de pilote privé vous coûtera environ de 6 000 à 12 000 francs (1985) selon qu'il s'agisse du brevet de base ou du brevet complet ; le premier n'excluant pas la possibilité du second et la dépense pouvant s'étaler dans le temps.

Derniers renseignements d'ordre pratique : les adresses utiles :

AÉRO-CLUB de CHOLET

Bâtiment de l'Aérogare

(Ecole Aérospatiale)

Boîte postale 1423

49314 CHOLET TRAVES.

Par téléphone contacter :

Le Chef Pilote Monsieur CARLES

(heures de bureau) : (41) 65.20.44.



1954 - Cholet (N. de L.) - L'Aérogare - Sortie des Appareils

UNION AÉRONAUTIQUE DES MAUGES - U.A.M.

Une autre association loi de 1901 créée à CHOLET en 1971. L'activité de ce Club est le vol à voile.

Après d'importants travaux, ces deux dernières années, destinés à la réfection de la piste en herbe, l'U.A.M. prend un nouvel essor. L'activité vol à voile s'exerce bien sûr principalement durant l'été. Pendant la période juillet/août des stages seront organisés tant pour les débutants que pour les pilotes confirmés désireux s'attacher aux épreuves 300 et 500 kms.

Le vol à voile présente l'avantage de posséder pour fonctionner, d'une énorme dose de travail d'équipe, il en

résulte bien souvent une ambiance chaude et sympathique vraiment inimitable, l'essayer c'est l'adopter...et puis, évoluer en silence, comme les oiseaux ou presque, c'est comme un rêve... !

Le parc du Club se compose de trois planeurs biplaces et huit monoplaces dont deux Pegases, machines très performantes de conception récente et française. L'un des deux pegases a d'ailleurs été prêté au Club par la Fédération, suite à la victoire de l'un de ses membres, Frédéric HOYEAU, un championnat des jeunes pilotes en 1984. (En plus, bien sûr, un remorqueur et un trouil.)

Rétrospective de 75ans d'aviation légère à Cholet en 1985 (Suite)

L'activité pour 84 a été de 16 000 heures de vol planeur pour 160 heures du remorqueur. Avec 64 inscrits, l'U.A.M. a formé 15 nouveaux pilotes qui ont été récompensés par le brevet dûment mérité. L'activité des pilotes confirmés se résume dans ce chiffre significatif : 16 000 kms en circuits sur la campagne (sans moteur, sans bruit, sans pollution est-il besoin de le rappeler ?) 2 circuits de 500 kms chacun. Bravo.

LE CENTRE DE PILOTAGE CHOLETAIS

Contrairement aux associations déjà citées, le C.P.C. ou Centre de Pilotage Choletais (alias Cessna Pilot Center...) n'a pas sa forme juridique de l'association loi de 1901.

Il s'agit donc d'une société commerciale en S.A.R.L. une école de pilotage comme on en trouve tant aux USA. L'objet bien sûr est exclusivement la formation. Contrairement à une association, le fonctionnement en est assuré par une monitrice à temps complet, et méritante. En effet, à l'aide de deux appareils et d'une seule instructrice, cette petite société a réussi la performance d'afficher pour

IL en coûtera pour un jeune de moins de 25 ans (donc bénéficiaire de bourses d'état) 2 500,00 Francs. Ce chiffre peut atteindre environ 4 000,00 Francs (sans bourse). Un pilote avion, lâché plus rapidement évidemment, dépensera environ 2 000,00 Francs (plus de 25 ans, sans aide de l'Etat). Ces prix comprennent absolument tout, même les cotisations annuelles et les assurances fédérales.

l'année passée douze brevets complets en 1.300 heures de vol !

Le prix de l'heure de vol (de 350 à 550 francs suivant l'appareil) comprend tout, même l'indispensable assurance.

Il est ainsi possible d'offrir à chacun l'occasion d'essayer, à frais vraiment réduits, le système. Dans la pratique, il faut compter 126 francs TTC pour réaliser un vol d'initiation qui, plus qu'un baptême autour de CHOLET, vous placera à gauche, en place pilote (rassurez-vous il y aura quand même quelqu'un de compétent à côté). C'est ainsi une véritable première

Il est toujours possible, bien sûr de vous familiariser avec un vol d'initiation, afin de découvrir votre vocation éventuelle.

Où vous adresser ? U.A.M. Aérodrome de Cholet Pontreau, Tél. (41) 62.30.43.

Vous pouvez aussi contacter directement le chef pilote Guy LETOURNEUX (41) 65.32.84 ou le Président François DENIS (41) 62.67.48. Bons vols...

leçon qui est dispensée au candidat. Vraiment unique, ne manquez pas cette occasion.

En plus des deux avions Cessna 152 et 172, le C.P.C. utilise pour la formation au sol, un matériel audio-visuel qui bénéficie de dizaines d'années d'expérience dans tous les Cessna Pilot Center du monde.

Le C.P.C. est ouvert tous les jours, vous pouvez le joindre sur l'aérodrome au (41) 58.76.61 ou au siège social :

**C.P.C.
La Tour du Parc
49300 CHOLET
Tél. (41) 58.12.66**

D'autres activités de travail aérien comme la photographie par exemple, sont réalisées chaque année par la LOCAVIA. Il peut aussi être organisé des promenades à la demande (les châteaux de la Loire, la côte Bretonne etc...).

Une façon merveilleuse de s'initier à l'aviation et de passer de longues journées d'été...

Pour tous renseignements téléphoner au siège social :

**6, avenue du Grain-d'Or
49600 BEAUPRÉAU
Tél. (41) 55.00.48 ou (41) 55.18.44**

LOUER UN AVION, C'EST POSSIBLE

Un autre utilisateur du terrain de CHOLET ayant un rôle plus discret mais non moins important, c'est la LOCAVIA.

L'activité principale de la LOCAVIA n'est plus l'école, mais la location. Tout comme vous pouvez être amené à louer une voiture pour vos besoins professionnels ou de loisirs, il est possible, à CHOLET, de louer un avion.

Ainsi la LOCAVIA a réalisé en 1984 environ 1.500 heures de vol pour le compte de clients divers pour le tourisme, pour les affaires.

Ayez la réflexion "avion" avec l'énorme avantage de partir ou vous voulez, quand vous voulez.

Si nécessaire, la LOCAVIA peut vous mettre en rapport avec des pilotes professionnels pour étudier votre problème particulièrement. La société, de forme juridique S.A.R.L., utilise quatre appareils modernes, performants, dont deux bi-moteurs ayant des capacités de 4 à 8 places, des rayons d'action de 800 à 1.500 kms et des centaines de destinations immédiatement accessibles dans toute l'Europe. Pour des groupes plus importants, il est possible de mettre à disposition des appareils plus importants (Boeing 99 ou Twin Otter) de 14 à 19 places, toujours au départ de CHOLET.

LE RESEAU DES SPORTS DE L'AIR CHOLETAIS - R.S.A.C.

Voici de nouveau une association, loi de 1901, qui touche à l'aviation. Il s'agit d'un groupe de personnes bien particulières (certains diront même "un peu fêlées" !) puisque ses membres ont construits, construisent ou construisent un avion de leurs mains.

Le R.S.A. est un mouvement qui regroupe les constructeurs amateurs dans la France entière. L'origine de

ce mouvement se fonde dans les origines mêmes de l'aviation : tous les grands constructeurs, au départ, ont été des amateurs, mais l'époque la plus faste reste celle de l'aviation populaire 1930/1939, qui n'a pas entendu parler d'Henri MIGNET et de son "Pou du Ciel" ?

L'héritage actuel est important : 750 machines immatriculées en France et

en état de vol (non compris les appareils de collection et les autogyres qui répondent à une réglementation particulière) 1.300 machines en construction (et 79 en restauration) contre environ 400 en 1974, soit une augmentation de 300% en 10 ans - pas mal !

Pour notre Ville de CHOLET, c'est plus modeste, mais méritant quand même, puisque nous pouvons comp-

ter trois appareils en état de vol (dont le MJ 2 Tempête de la couverture) et trois en chantier. Les constructeurs amateurs ont été de tous temps le moteur du progrès. En effet, pour eux, pas question de compromis, le résultat sera parfait ou ne sera pas, le temps ne compte pas pour eux.

Au contraire, les amateurs eux, déploient des trésors d'ingéniosité pour voler à tout prix (de préférence faible, le prix !) et explorent de ce fait les solutions structurales ou aérodynamiques nouvelles. Il en résulte parfois des machines extraordinaires telles

LE MODÈLE RÉDUIT CHOLETAIS

Il s'agit là encore, d'une association loi de 1901. L'activité qu'elle exerce sur le terrain du Pontreau ne représente qu'une partie des possibilités, fort diversifiées, offertes à sa centaine de licenciés. Nous en reparlerons dans un article consacré spécialement au Modèle Réduit Choletais prochainement.

Au Pontreau, 60 pratiquants utilisent la piste pour des modèles

que les "Canards" - "Dragonfly" ou "Long Eze", machines de conception américaine, en époxy et fibres de carbone qui volent à près de 300 km/h, avec une poignée de chevaux ou l'Orion Français de Jean GRINVALD -quadriplace en matériaux modernes que même les Américains nous achètent.

Autre "Amateur célèbre" : Roger DRUINE et son fameux "Turbulanti". Il fut Chef Pilote à l'Aéro-Club de CHOLET. Le C.P. Emeraude, osature de notre A.C. en 1955 est également dû au talent d'un grand constructeur : Monsieur Claude PIEL (décédé en

d'avions ou de planeurs radiocommandés. Pour un budget de débutant, il faut compter environ 3.000 franc tout compris.

Quelque soit votre âge ou vos aspirations, vous pouvez pratiquer ou apprendre à pratiquer au MRC. Dernier détail, la cotisation annuelle se monte à la modique somme de 100 francs.

CHOLET CHUTE LIBRE

Il s'agit bien entendu du club parachutiste.

Ses origines remontent à 1956, à cette époque, le Cercle parachutiste choletais réunissait déjà les passionnés de ce sport. Après bien des péripéties, il est fondé le centre école de parachutisme de l'Ouest, sur l'Aérodrome des Ajoncs, à la Roche-sur-Yon. c'est là que le Club de Cholet va pratiquer ; en effet, la situation de la plateforme choletaise ne permet pas d'initier les débutants avec toutes les conditions de sécurité requises (proximité de la ville, de la voie ferrée, de la rocade Nord...) Néanmoins l'aérodrome de Cholet est utilisé occasionnellement par des parachutistes confirmés lors de fêtes au meetings.

Il est possible, si cela vous tente d'effectuer un saut d'initiation. Chaque dernier samedi du mois. Rendez-vous sur l'aérodrome de la Roche-sur-Yon à 9 heures, après 3 heures d'informations et d'entraînement au sol, vous effectuerez votre premier saut. Pour 300 francs tout compris, c'est une occasion unique.

A noter, à Cholet Chute Libre, l'utilisation d'une toute récente méthode :

la progression accélérée. Elle consiste à guider l'élève par 2 instructeurs qui l'accompagnent dès son premier saut à partir de 3.000 m.

L'élève apprend ainsi le vol relatif et les résultats sont spectaculaires.

Le Coût : l'inévitable cotisation - assurance fédérale : 550 francs annuel, une visite médicale et vous êtes prêts à débiter.

Le prix du saut : jusqu'à 2.000 m : 65 francs, à 3.000 m 85 francs par exemple.

Une saison débutant revient environ 3500 francs. Tout comme pour le vol à voile, des bourses peuvent être attribuées aux jeunes. Le matériel est prêt, un survêtement suffit.

N'hésitez pas à rejoindre les "paras" !

C'est un sport enrichissant et à la portée de tous et de toutes (20% de pratiquants déjà).

Vous pouvez leur téléphoner : 6 rue Charot à CHOLET 64 45 59, ou les rencontrer à la permanence du jeudi soir, Salle Marie-Baudry 13, rue Marie-Baudry à Cholet, Tél. (41) 62.56.08. Leur souhait le plus

juillet 1962) et dont la production fut aussi importante en quantité qu'en qualité. De nombreux "Emeraudes" volent encore de part le monde, et leurs descendants actuels ne sont ni plus ni moins que les célèbres avions de volige CAP 10 - CAP 20 Lignes représentants de la France lors des rencontres internationales.

Le R.S.A.C. compte actuellement une vingtaine de membres. Vous pouvez les rencontrer sur le terrain certains week-end ou leur écrire au siège social :

**31, rue Casbron-Lavau
49300 SAINT-LEGER-SOUS-CHOLET**

Pour des animations de fête, également, l'association est à votre service, vous pouvez la contacter au siège social, Aérodrome du Pontreau ou directement par son Président, Henri GAUTIER au (41) 65.87.17 (Domicile) ou heures de bureau à la Mairie de Cholet (41) 65.01.47.

cher est de faire découvrir les joies du parachutisme sportif à un maximum de jeunes et de moins jeunes. Ils s'y emploient.

Nous avons presque terminé ce tour d'horizon des utilisations de l'aérodrome de Cholet. Est-il besoin de conclure en soulignant la vitalité de ces activités dans notre région ?

Cholet a toujours eu, même surtout en période de crise économique, une bonne position dans la région. En plus de toutes ces associations ou sociétés commerciales qui cohabitent, on peut noter la présence de quelques avions strictement privés, utilisés bien entendu, surtout pour les affaires. Ainsi le total des machines volantes présentes dans les hangars atteint le chiffre assez impressionnant de 29, y compris bien sûr les 11 planeurs de l'U.A.M. Et ce chiffre ne demande qu'à augmenter.

Le choletais remercie Jean-François EDANGE, photographe aérien, de l'avoir guidé dans ce monde de la "petite aviation" qui ne demande qu'à recevoir votre visite pour votre plaisir.

Bons vols ou tous.

Rétrospective de 75ans d'aviation légère à Cholet en 1985 (René SIAUDEAU)

M. René SIAUDEAU ancien Chef Pilote, au service de l'aviation choletaise.

Monsieur SIAUDEAU, peu de Choletais vous connaissent. Voulez-vous vous présenter ?

Bien sûr. Je suis né le 5 Novembre 1918 à BOURGES et je suis arrivé à CHOLET en 1920. Vous voyez, je suis un Choletais presque à part entière.

Quand avez-vous été sensibilisé par l'aviation ?

Dès mon plus jeune âge, j'ai été attiré par l'aéronautique.

A l'époque, seul le modèle réduit m'était accessible. Etant apprenti relieur, je partageais mon temps entre mon travail et la construction de nombreux modèles réduits.

Quelle a été votre carrière ?

En 1936, c'est l'époque de l'aviation populaire, ce qui me permet de réaliser mon rêve : devenir pilote. J'obtiens mon brevet de Pilote Privé le 20 Août 1937 à CHOLET, à l'âge de 18 ans.

Puis, je m'engage par devancement d'appel dans l'armée de l'air et je suis affecté au PC du groupe de chasse 1/2 (l'escadrille des Cigognes) basé à CHARTRES à l'époque.

Admis au concours d'entrée en Ecole de Pilotage en 1940, la guerre met fin à toutes mes espérances. Toutefois, en 1942, j'obtiens de l'Etat Français le brevet de Chef de Section des Sports Aériens mais, fin 1942, je ne peux échapper à la réquisition obligatoire et me retrouve en Allemagne chez Messerschmitt...

Une période difficile ?

Pas trop car la chance me désigne pour une permission et, de retour en France, je passe dans la clandestinité jusqu'à la libération de PARIS.

Après la guerre, que faites-vous ?

Je reprends mon métier de relieur et, suite à un concours, j'entre à l'Education Nationale comme professeur technique adjoint. En 1947, je passe mon brevet de Pilote Planeur à l'Aéro-club d'ANGERS et en 1952-1953, à la suite des stages effectués au Centre de la Montagne Noire (REVEL) et de CHALLES-LES-EAUX, j'obtiens mes qualifications d'instructeur planeur et avion.

Par la suite, j'exerce en tant qu'instructeur à l'Aérodrome de Cholet et d'Angers avec notre ami René HERSEN.

J'ai cru comprendre, au début de notre entretien, que votre période d'instruction avait été une grande étape de votre vie ?

En effet, en 1959, je suis recruté par le SFASA comme instructeur au Centre National de la Montagne Noire sous les ordres de Monsieur Guy DE LASSAGEAS, Chef de Centre.

Où est-ce ?

Entre TOULOUSE et CASTRES.

Et en 1961, en compagnie de Monsieur Jean-Paul WEISS, sur planeur Breguet 904, partant de la Montagne Noire, nous battons le record de gain d'altitude absolue en montant à 10.400 mètres.

Un record à battre, je crois ?

Exact.

Et ensuite ?

Ensuite, le Centre National de la Montagne Noire est chargé d'assurer la formation des instructeurs pilote de planeur. C'est alors que je suis nommé Chef-Pilote Adjoint. En 1971, le Service décide de transformer le Centre National de Parachutistes de BISCARROSSE en Cen-



tre de Formation au pilotage au bénéfice de la D.N.A. (Direction de Navigation Aérienne).

Le 1^{er} janvier 1972, je suis muté dans ce Centre afin de poursuivre la mise en place de l'école de pilotage sous les ordres de Monsieur CHASAC, Chef de Centre et en 1975, je suis nommé Chef-Pilote.

Votre carrière, bien remplie, vous a-t-elle apporté des reconnaissances officielles ?

Oui, l'attribution de la médaille de l'aéronautique et c'est en Décembre 1982, que je termine ma carrière au SFACT avec 13.000 heures de vol (avion : 9.000 heures -planeur : 4.000 heures) et beaucoup de bons souvenirs.

Pourquoi continuez-vous à être présent dans le "petit monde" de l'aviation choletaise ?

Par besoin de faire autre chose. J'avais autour de moi des gens qui aimaient l'aviation et j'avais cette envie de transmettre mes connaissances.

Justement, qui peut bénéficier de vos compétences ?

Tous ceux qui le désirent ! J'assure l'instruction et des cours au sol à l'Aéro-Club de CHOLET, mais je suis disponible à toute demande. Je fais cela par plaisir de voir les jeunes évoluer dans le domaine du pilotage. Chacun peut faire du pilotage, mais chacun s'adapte plus ou moins rapidement, selon ses disponibilités. Pour moi, il n'y a rien de plus satisfaisant que de donner à ces jeunes la possibilité de s'élever aux plus hautes qualifications de l'aéronautique. Quelle joie de participer à cela !...

Et CHOLET vu du ciel, entre 1937 et 1985, comment est-ce ?

C'est incomparable. Les changements sont impressionnants. La Ville et ses alentours sont métamorphosés.

Avez-vous eu des frayeurs dans votre vie de pilote ?

Oui, si l'on veut, car tous les pilotes sont préparés à cette éventualité. C'est ainsi, qu'une fois, au cours d'un vol de largage de parachutistes, à 800 mètres d'altitude, plus de moteur. Cela fait froid dans le dos, mais la maîtrise prend le dessus et j'ai pu ramener l'avion sur le terrain tel un planeur. Quand on touche le sol, c'est une très grande joie...

Les meilleurs moments... ?

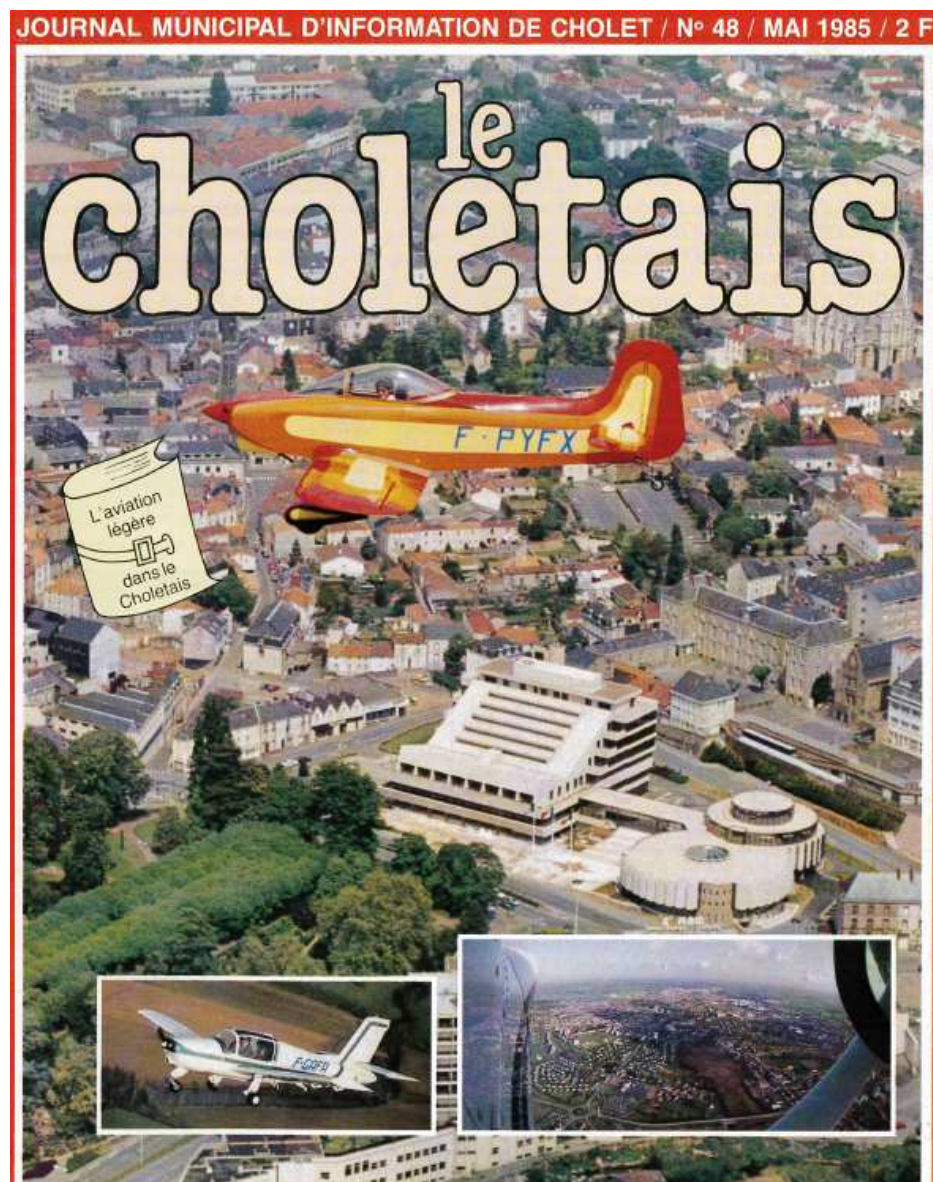
En planeur... Etre dans une de ces "ailes silencieuses" est exaltant.

Les risques ?

Encore moins que dans une voiture. Les avions sont minutieusement entretenus, ce qui n'est pas le cas pour certains véhicules terrestres. Les avions actuels sont 100 fois plus fiables que ceux de 1938 par exemple. Songez à tous ces avions qui volent chaque jour, à ces pilotes qui sont livrés à eux-mêmes. L'aviation est réellement une grande invention pour le XX^e siècle et sans elle, les voyages ne seraient pas ce qu'ils sont devenus.

Le Choletais remercie Monsieur SIAUDEAU de lui avoir fait partager sa passion.

Couverture du Journal Municipal avec le JURKA MJ2E de Jean Louis TRICOIRE



La bonne ambiance règne au buffet gare



Le témoignage de remerciement d'un pilote de Nantes pour le coup de main de « la mamie » et un plus jeune pilote de France à l'aéroclub de Cholet

Merci pour ce contrôle dynamique et de votre
accueil charmant. Un immense
le 8/09/84

[Signature]

Un grand remerciement de la part d'un membre de
l'aéroclub de Nantes qui à ses tout débuts s'est fait
"tiré" au guidon par d'une météo vraiment pourrie.

Merci beaucoup pour votre accueil (le président est vraiment sympathique)

[Signature]

Merci pour le "Kor" ... A tout à l'heure la 3^{ème} du
matin! - Remerciements pour le contrôle.

[Signature]

Oui, un grand merci, car le terrain fait partie des très bon
accueil de France - le 4^{ème} pilote de cette soirée à "grand Spectacle"
Bapidan - *[Signature]*

Je remercie chaleureusement toute l'équipe de l'aéro-
club, pour ce grand plaisir qu'elle m'a fait: me breveter
le jour de mes 17 années.

Jean-François *[Signature]*



Loire du 31 Mai 1986

Le Maire de
Municipalité de Sainte

Loire
19.6.85

St.

Intérieur et ~~Justice~~

Haut
Alpes

1985
1985
1985

Le témoignage souvenir d'un pilote lors d'un passage à Cholet

The technical dreams of the day
are the technical realities of the morning
28.9.66. T.R.S.

M. Guy Carles
Aéro-Club Léon Guérineau
F-49300 CHOLET

Hiltorfingen, 12.9.1986

Cher Monsieur Carles,
Pour votre livre de souvenir je vous envoie une
vieux photo d'un Me 110 abattu dans les Ardennes.

votre très dévoué



H. G. Rankin



Vols d'initiation avec les avions du club dont les 2 rallyes SK et XS au point d'attente 03

Vols d'initiation avec l'aéro-club pendant tout le week-end du 15 août



Dans le cadre de la promotion de ses activités, tout en cherchant à participer à l'animation des week-ends de vacances, l'Aéro-Club Choletais propose samedi et

dimanche des vols d'initiation. Quatre avions seront mis en service afin de répondre à la demande qui ne devrait pas faire défaut si le

beau temps se maintient de la partie. Durant les deux jours, les vols se dérouleront de 10 h à 12 h et de 14 h jusqu'à la tombée de la nuit.

Une invitation à une AG Ordinaire en 1987 au Château Colbert par le Président Mr Couronné (Le logo honore Roland Garros)

CLUB LÉON GUÉRINEAU

AÉRODROME DU PONTREAU
BUFFET-GARE B. P. 1423
49314 CHOLET TRAVOT
☎ (41) 62.03.14



ROLAND GARROS
BREVET DE PILOTE N° 172
OBTENU A CHOLET
LE 19 JUILLET 1910

Vous êtes invités pour le Vendredi 24 Avril 1987 au Château COLBERT à
MAULEVRIER à 19h45 Précises.

à L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE

Ordre du Jour : Compte-rendu moral,
Compte-rendu financier,
Renouvellement du tiers sortant du Conseil d'Administration.

Les membres désirant faire acte de candidature au Conseil d'Administration devront le faire par écrit avant le 10 Avril 1987, dernier délai.

Les suggestions ou questions que vous voudriez voir figurer à l'ordre du jour devront-êtré adressées par écrit avant le 10 Avril 1987 à l'Aéro-Club . B.P. 1423 49314 CHOLET TRAVOT.

Aucune autre question ne pourra être retenue le jour de l'Assemblée.

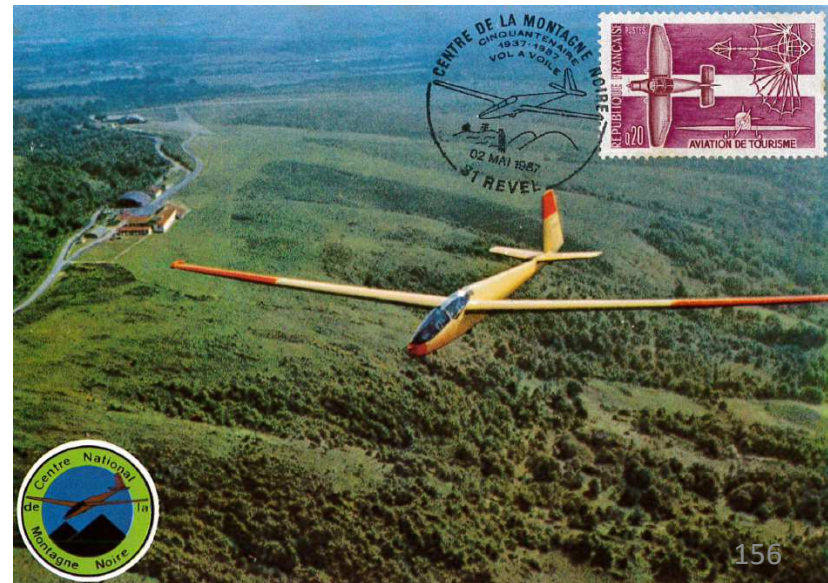
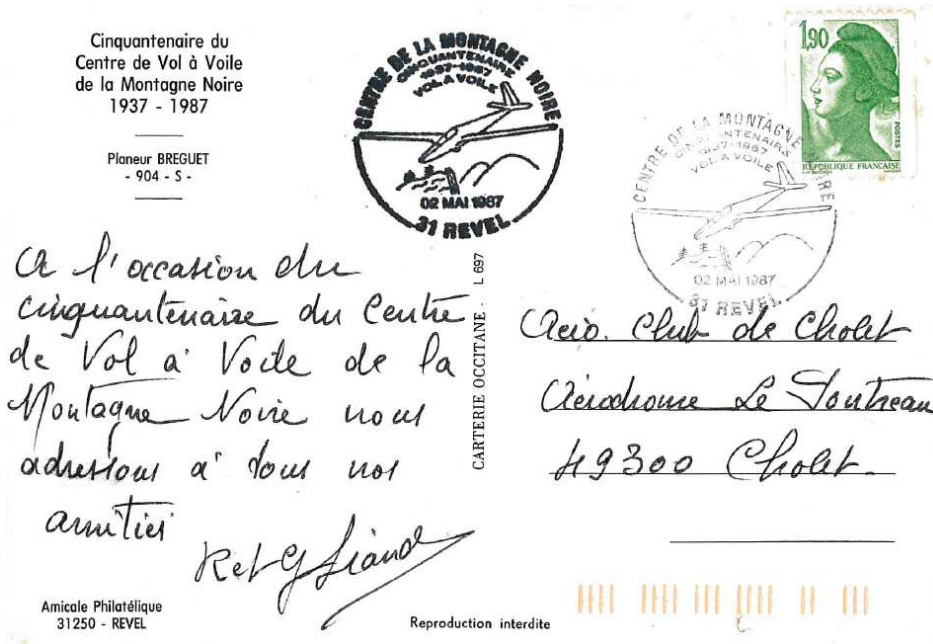
Seuls sont appelés à voter, les membres ayant plus de 6 mois d'inscription et à jour de leur cotisation.

Si vous ne pouvez assister à l'Assemblée Générale, veuillez remplir le pouvoir ci-dessous et le remettre soit à l'un des membres participants, soit l'adresser au Président B.P. 1423 49314 CHOLET TRAVOT.

Le Président

M. COURONNE.

Des nouvelles de René SIAUDEAU, Instructeur à l'aéroclub de Cholet pendant de nombreuses années.
 Vol à voile sur la Montagne Noire à Revel en 1987.



Arrivée de Jean PIAT de la comédie Française

*Jean Piat
Secrétaire Comédie Française
à Rouen
France*

Mon cher Aero Club de Cherbourg
En remerciant la responsable
de m'avoir permis d'arriver à
Aero Port
Très reconnaissant
Jean Piat



1987 : Retour d'un avion F-PBXS DRUINE (Turbulent) à Cholet. Il a été construit en 1952 par Georges CESBRON et immatriculé le 15/05/1953.

Le « Turbulent » retrouve sa terre natale 20 ans après

Un Choletais a retrouvé hier matin à l'aérodrome du Pontreau, un avion monomoteur qu'il avait construit en 1952. Propriété d'un Caennais, organisateur de ces retrouvailles, le zinc « Un Turbulent » s'est posé sur une piste quittée pour la dernière fois voici vingt ans.

Marcel Cesbron est arrivé trop tard. Il n'a pas vu « son » avion se poser sur la piste du Pontreau. « Un fâcheux contretemps » lâche-t-il contrarié, l'a privé de ce plaisir. Sur la route, de sa voiture, il l'a vu cependant se pointer au-dessus de l'aérodrome : « Je l'ai reconnu tout de suite, comme on peut reconnaître un enfant... ».

En deux ans

Quand il a aperçu son zinc Marcel Cesbron (63 ans) eu un flash back qui l'a ramené trente-six ans en arrière. « A l'époque, le chef

pilote à Cholet s'appelait Roger Duina. Un as pour concevoir des avions. Moi, j'étais élève pilote. Il m'a demandé de l'aider à construire les deux premiers exemplaires de sa dernière création : « Le Turbulent ». En échange, il m'a donné les plans pour que je fabrique le troisième de la série sur mon propre compte... ».

Un cadeau qui ne se refuse pas. « J'ai construit mon « taxi » en deux ans. En y consacrant mes temps de loisirs et quelques nuits. Le moteur était un volkswagen récupéré sur une rampe de lance-



Marcel Cesbron « ému », a retrouvé les commandes de son zinc construit il y a 36 ans



Patrick Chardon (debout) à côté de Marcel Cesbron est l'actuel propriétaire du « Turbulent »

ment de V 1 en Allemagne » se souvient Marcel Cesbron. Le « taxi » en question a effectué son premier vol en 1953.

Le début d'une longue série puisque le zinc fend toujours les airs. Et plutôt deux fois qu'une si l'on en croit Patrick Chardon son propriétaire actuel : « depuis que je l'ai racheté à l'Aéroclub en août 1986, précise cet Angevin installé en Normandie, j'ai effectué 80 heures de vol. Les trente-trois années précédentes, il en a totalisé 380 seulement... ».

Emotion

Il faut dire que le « Turbulent » a connu des fortunes diverses depuis qu'il a quitté Cholet en 1967. Certains de ses propriétaires l'ont dorloté, chouchouté, d'autres l'ont carrément délaissé, oublié... Marcel Cesbron lui, grâce à Patrick Chardon, l'a retrouvé « avec émotion ». S'il s'est installé aux commandes il n'a pas voulu mettre la gomme et prendre l'air. « Je ne l'aurais pas eu suffisamment en main... ». Trente-cinq ans

d'est long. Et Marcel, l'un des patrons des Biscuiteries St-Georges, a pris l'habitude de piloter des bimoteurs, « notamment pour mes voyages d'affaires ».

Après son école choletaise de quelques heures, le « Turbulent »

a repris le chemin de la Normandie, hier après-midi.

En partant, il s'est attardé un peu au-dessus de St-Georges-des-Gardes. On l'y guettait du côté des biscuiteries. Le cœur un peu pincé !

A. T.

Parti depuis 1967

Avec ses cylindres proéminents de chaque côté de l'hélice le « Turbulent » ressemble à un gros insecte. Ce monomoteur, monoplace a été fabriqué en série en Grande-Bretagne où il a été piloté dit-on par le duc de Windsor. Cet avion a la cote outre-Manche des clubs, « Turbulent » rassemblant même ses fans.

Le zinc fabriqué par Marcel Cesbron a eu neuf propriétaires différents. Lui-même s'en est séparé en 1958 au profit d'un pilote choletais qui l'a cédé à l'Aéroclub de Cholet. Le « Turbulent » en 1967 a pris la direction de la Normandie. Depuis sa fabrication, seuls le verrière du cockpit, le moteur et son capot ont été changés.

Un pilote choletais retrouve son avion vingt ans après

Marcel Cesbron, un pilote choletais, a retrouvé hier à l'aérodrome de Cholet, un avion qu'il avait construit en 1952, à partir des plans d'un concepteur : Roger Duina.

Le « Turbulent », c'est le nom du zinc, est aujourd'hui la propriété d'un pilote caennais d'origine angevine, Patrick Chardon,

organisateur de ces retrouvailles. L'avion s'est posé sur une piste qu'il avait quitté pour la dernière fois en 1967 pour rejoindre la Normandie.

Le « Turbulent » auquel Marcel Cesbron avait consacré ses loisirs pendant deux ans a connu neuf propriétaires en trente-six années d'existence.



Monomoteur, monoplace le « Turbulent » développe 7,50 m d'envergure. Il avait demandé deux années de travail à son constructeur

Il avait ensuite appartenu à l'aéroclub de Cholet Léon Guérineau de 1959 à 1965, puis à Henri BURGEVIN et Marcel SUTEAU et ensuite vendu à Falaise en 1968.

Il appartient depuis 2003 à un pilote de Cognac.



Cachets aéronautiques de courriers reçus par l'aéroclub



Cachets aéronautiques de courriers reçus par l'aéroclub



Cachets aéronautiques de courriers reçus par l'aéroclub



Cachets aéroclubs

Etape du Tour de France aérien 1988 et journée du souvenir dans le cadre du centenaire de Roland GARROS

Tour de France aérien des Jeunes Pilotes

La Fédération Nationale Aéronautique a décidé que le Tour de France 1988 qu'elle organise sera placé sous le signe de **Roland GARROS**.

MEAUX - CHOLET sera la première étape.
L'arrivée à Cholet aura lieu le 21 juillet.

Journée du 11 septembre 1988

Matin

Commémoration du Souvenir à la Stèle «Roland GARROS»

Au cours de cette cérémonie, nous rappellerons les événements qui ont marqué le passage de Roland GARROS à Cholet en 1910 et en 1912.

Après-midi

Une manifestation aérienne organisée avec le concours de l'Armée de L'Air comprendra une présentation d'avions anciens, une démonstration de la section des parachutistes et des vols de planeurs par la section de vol à voile, ainsi qu'une exhibition de modèles réduits.

Entre les différentes présentations, et après le meeting, des vols d'initiation sur avions et planeurs seront également organisés.



La patrouille écureuil et un navigateur des mers (Philippe Poupon)

La vie n'a d'intérêt que si on la risque,
et n'a de sens que si l'on consent à
la préserver!....

Très Bon souvenir de
la patrouille Écureuil
Patrick Bernard Dominique

Merci pour tout et
à Bientôt !...

Avec tous mes remerciements
pour votre accueil

A Bientôt

Ph. Poupon



Les membres de la caravane du tour 88



Un temps intéressant...
 un accueil des plus sympas.
 un bon souvenir pour nous.

ACCUEIL TRÈS AMICAL ET EFFICACE DONT NOUS VOUS
 SOUTIENONS ET QUE N'ESITONS PAS À UTILISER LE TERMINÉ
 EN DÉROULEMENT. AMICAL SOUVENT HAUTIER ETCHÉTO
 UN HOMME DE L'AFRIQUE JEAN BAUS,
 DRAGON, SES. STEPHAN, JUNGHEISTER

76
 Très bel accueil, chaleureux et
 amical, merci
 Blazere'h

Bonne Humain ! calme ! efficace !
 Des vrais pro. qui nous ont
 permis de réaliser une fête Aérienne
 Fantastique.

Merci encore pour tout.
 COT KRIVE Responsable des
 présentations en vol du Tour Aérien
 des jeunes pilotes

Très bon accueil à l'aéroport
 efficace, souriant et gentilhomme
 Merci de votre aide et longue vie
 aéronautique à tous -
 J. Priece
 Commissaire du Tour de France
 Je vous remercie pour l'accueil
 et la coopération. Nicolas CURS - Comme parol -
 - Merci pour cet accueil -
 commissaire tour. Blazere'h

FR3 Paris Ile de France salut
amicalement Choblet et son aéro club

A bientôt
[Signature]
Claude GUERIN

[Signature]

Amicalelement

FCAPF

[Signature]

J. LUC BÉNÉRAMS

Equipe de la Fédération
de Parachutisme
amicalement -

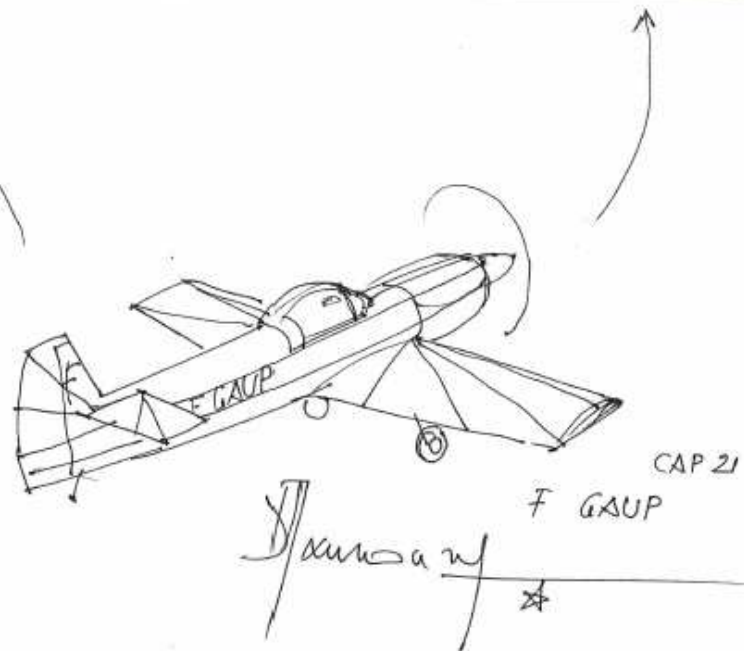
[Signature]

SIRPA AIR
Très Bon accueil merci
à bientôt avec l'amis de l'air

[Signature]

FR3 IDF remercie Choblet pour
son accueil


[Signature]



La Neve Aviation e Pilote Privé remercia sincèrement Choblet
pour la qualité de son accueil et est certain que
l'aérodrome figurera dans la prochaine édition du
« Guide Evajia du Pilote » avec de ~~très~~ ~~très~~ bien suggestions!!!

Jacques Collis sur le TFA
le 22 juillet 1988



En matière de
 gradient de vent rencontré
 en vol L1 et de fascinant
 moment de pilotage qui
 s'ensuivit... Mais aussi en souvenir d'un accueil d'un sau-
 gentille, lors du passage du N 60071 lors du Tour de France 88.
 Amicalement,  (Bernard Chabot)

Patrouille MARTINI
 Dr PC 7
 R1e tv 9





S. M. GIRARD AIR INTER NANTES.

Un grand merci pour vos
très belles manifestations
et l'excellente coopération de
toute l'équipe de Cholet.

Amicalement
François.



Avion construit par Jean SALIS sur lequel Roland GARROS a traversé la Méditerranée lors de la fête de septembre 1988



Le programme du meeting

ROLAND GARROS

est né à Saint-Denis de la Réunion le 6 Octobre 1888 où son père y était avocat. Il vint très jeune en France pour y faire ses études au Lycée de Nice et aborder ensuite à Paris les Hautes Etudes Commerciales.

Employé aux Automobiles Grégoire, il fut très vite attiré par les Aéroplanes et le meeting du 22 Août 1909 à Reims fut pour lui une révélation. Il y rencontra entre autre Henri Farman, Louis Blériot et Hubert Latham.

Il acheta alors une "Demoiselle" de Santos-Dumont pour 7.500 Francs. C'est avec cet appareil qu'à Cholet il passa son Brevet en Juillet 1910. Il y était venu à la demande du Comité des Fêtes, présidé par Monsieur Maudoux, pour un meeting le 14 Juillet. Le mauvais temps ayant empêché toute sortie, la fête fut remise au dimanche suivant.

En 1912, Roland Garros reviendra à Cholet pour le rallye d'Anjou (Angers - Cholet - Saumur), qu'il remportera brillamment.

Le 23 Septembre 1913, à bord d'un avion Morane Saulnier à moteur Gnome et Rhône de 60 chevaux, il relie St-Raphaël à Bizerte.

Mobilisé en 1914, il fut fait prisonnier le 18 Avril 1915 et s'évada 3 ans plus tard.

Retourné en escadrille, il tombera en combat aérien le 5 Octobre 1918. Le lendemain, il aurait eu 30 ans. Un mois et 6 jours après, c'était l'Armistice.

V.A. Vouziers (Ardennes)

M. Couronné

PROGRAMME

11 h 00 - Cérémonie du Souvenir à la Stèle Roland Garros.

12 h 00 - Réception à l'Hôtel de Ville.

14 h 00 - Manifestation aérienne.

Présentation en vol Morane de Roland Garros

Avions anciens Par Jean Salis
Potez 60
des Ailes anciennes d'Angers
Caudron Sucirole C 275
de La Baule
Howard Hughes

Avions de voltige Stamp Angers
2 - Cri-Cri

Armée de l'air Epsilon
Alfa-jet
Patrouille de voltige

Vol à voile PEGASE de Cholet
Janus motorisé
A.S.K. 21

Parachutisme Démonstration de sauts
Atterrissage de précision
par Cholet Chute Libre.

Aéromodéliste Démonstration de télé-commande

OPERATION PHILATÉLIQUE

BAPTÊMES DE L'AIR

Retour sur la commémoration de 1988



Chère Madame, Cher Monsieur,

1988 est l'année commémorative du Centenaire de la naissance d'un grand aviateur : **ROLAND GARROS**.

A cette occasion, Monsieur le Ministre Jacques DOUFFIAGUES a demandé à Joseph BLOND * d'orchestrer l'ensemble des manifestations officielles prévues pour célébrer dignement cette commémoration.

Nous avons tous encore en mémoire les événements aéronautiques dirigés par Joseph BLOND :

- Le Tour d'Europe (1971 - 1976)
- La Ronde de Nuit
- Air Transat Paris - New York - Paris
- La Transafricaine

ROLAND GARROS - HOMME DE PASSION

Roland GARROS est l'exemple même du passionné qui s'est donné à fond dans la merveilleuse aventure de l'aviation. Voler à cette époque était aller au devant de bien des soucis. Les machines n'étaient pas fiables, elles allaient très vite pour l'époque, mais comparées à celles d'aujourd'hui, c'est comparer la première voiture à vapeur à une Formule 1. Mais peu importe, Roland GARROS était un de ces hommes qui avaient foi en ce mode de locomotion.

"Pour se déplacer rapidement, l'homme devra quitter le sol, trop compliqué pour aller vite".

Ses compatriotes regardaient ces hommes d'un oeil amusé.

"Ils sont fous... mais bien sympathiques". Et au fond d'eux-mêmes, ne les admiraient-ils pas ? La passion se vit et ne s'explique pas, surtout si on veut la faire partager.

* Président d'honneur de l'Aéroclub de France.

.../

ROLAND GARROS

Né le 6 Octobre 1888, à Saint-Denis de la Réunion, Roland GARROS obtiendra son brevet de pilote à Cholet en 1910, à l'âge de 22 ans.

Il collectionnera les places d'honneur dans les principales compétitions de l'époque, tout en battant à deux reprises le record du monde d'altitude.

C'est en 1913 qu'il réalisera l'exploit qui le rendra célèbre : La traversée de la Méditerranée, sans escale, de Saint-Raphaël à Bizerte, accomplie le 23 Septembre de cette année-là, à bord d'un avion Morane-Saulnier équipé d'un moteur Gnome de 60 chevaux.

Puis c'est la guerre de 14/18. Bien entendu Roland GARROS s'engage et se bat. Il se mettra très vite en évidence en mettant au point le système de tir axial à travers l'hélice.

Par suite d'une panne de moteur il sera fait prisonnier le 18 Avril 1915. Il s'évadera après trois ans de captivité et bien que Georges CLEMENCEAU lui ait proposé un poste à l'arrière, il exigera de retourner en escadrille. Le 5 Octobre 1918 il sera abattu en combat aérien, et son avion s'écrasera à Saint-Morel, près de Vouziers, où il sera inhumé. Il aurait eu 30 ans le lendemain 6 Octobre.

Mais son prestige fut si grand, sa gloire si pure que, un peu partout, des rues, des monuments, des écoles, des stades portent son nom.

Roland GARROS était cet homme qui ne vivait que pour voler, voler plus loin, voler plus longtemps, voler plus haut.

Et le voici, par une matinée ensoleillée du 23 Septembre 1913 près de St Raphaël.

Retour sur la commémoration de 1988

ROLAND GARROS - LA PREMIERE TRAVERSEE DE LA MEDITERRANNEE

Roland se ceinture d'une chambre à air dans son MORANE - SAULNIER. Prudent malgré sa "folie", il attache un chiffon rouge à une canne à pêche... en cas de détresse. Et il décolle à 5 H. 47, destination Tunis. Altitude : 1 500 mètres, le froid commence sérieusement à l'engourdir malgré les quelques rayons de soleil.

Roland est un homme heureux qui, pour rien au monde, ne céderait sa place dans cette équipée qualifiée de... suicidaire. Après une heure 30 de vol, la peur - un bruit effroyable.

- Soudain, écrit-il, un éclatement sinistre de métal brisé, un ébranlement de tout l'appareil... Sur mon capot, une bosse s'était produite ; la tôle était percée, il en sortait des gouttes d'huile noire que le vent me jetait à la figure. Evidemment, une pièce s'était détachée du moteur : pourquoi ne s'arrêtait-il pas ?

Le moteur tournait et Roland décida de continuer en résistant à la tentation de se poser en Corse qu'il apercevait à gauche. Le point de non-retour passé, il s'efforça de calculer s'il aurait assez d'essence pour continuer.

Au-dessus de la Sardaigne, il rencontra un vent contraire et des nuages épais le contraignèrent à voler au ras de l'eau. C'est à ce moment qu'il aperçut CAGLIARI, la dernière terre avant l'Afrique.

Il continua avec ce moteur qui continuait à tourner depuis 5 heures.

Roland GARROS atteignit l'Afrique et se posa à 13 H. 40 à BIZERTE, soixante kilomètres au nord de TUNIS.

Il était grand temps car après huit heures de vol, il ne lui restait que cinq litres d'essence, de quoi voler 10 minutes, pas davantage avec un moteur qui se révéla avoir perdu... un ressort de soupape. Roland GARROS était sain et sauf et le premier à avoir traversé sans escale, la Méditerranée.

QUAND UNE PASSION ATTIRE LES PASSIONS

Seule la passion permet la réalisation de tels exploits. A cet homme exceptionnel, qui s'est battu contre le temps, nous avons voulu pour commémorer le Centenaire de sa naissance, symboliser cette passion par une Montre.

Une montre unique, osée, créée par deux hommes passionnés : Aldéric CHAVE, Styliste et Raymond HAËNI, Maître Horloger.

Cet objet unique est tiré à 2 450 exemplaires pour le monde entier. La souscription sera close le 31 Mars 1988 et, pour les demandes qui arriveront une fois la limite des 2 450 atteinte, nous ne pourrons malheureusement plus les honorer. Nous vous rembourserons les versements par retour du courrier. C'est pourquoi nous vous invitons vivement à ne pas attendre pour nous faire parvenir votre souscription.

Nous nous permettons également d'attirer votre attention sur le fait qu'un souscripteur ne peut acquérir qu'une seule montre - homme ou femme -. Si vous désirez un autre dossier de souscription pour votre conjoint ou un ami, signalez-le en nous renvoyant le vôtre.

Mais attention, n'oubliez pas que le tirage n'est que de 2 450 pour le monde entier !

Sincèrement vôtre.



Jean-Michel LE CORFEC

P.S. En tant que souscripteur, vous serez informé de toutes les manifestations qui auront lieu tout au long de l'année 1988.

Livre souvenir Roland GARROS préfacé par André CASTELLOT, Course d'avions PARIS - LA REUNION (où est né Roland GARROS)etc...

MANIFESTATIONS PREVUES :

- | | |
|---------------------|---|
| 8 MARS 1988 | Gala du Rotary-Club de Neuilly à la mémoire de Roland Garros, au profit des "Ailes Brisées". |
| 24 JUIN - 5 JUILLET | Course aérienne Paris/La Réunion
En projet : charter Concorde sur le même parcours. |
| JUIN 1988 | Manifestation du souvenir à Paris, au Stade Roland Garros. |
| JUILLET 1988 | Tour de France des Jeunes Pilotes de la F.N.A. placé sous le signe de Roland GARROS. |
| AOÛT 1988 | Commémoration de la traversée de la Méditerranée :
Vol Fréjus - Bizerte - Tunis en ULM par Hubert de Chevigny.
Vol groupé de 15 équipages sur Fréjus - Bizerte - Tunis
Charter Paris - Nice - Tunis. |
| SEPTEMBRE 1988 | Commémoration à Cholet, où Roland Garros obtint son brevet de pilote. |
| 1 - 2 OCTOBRE 1988 | Commémoration du centenaire de la naissance et du 70ème anniversaire de la mort de Roland Garros à Vouziers (programme des cérémonies et manifestations en cours d'établissement). |

Mon premier lâché suivi de 2 autres avant l'âge légal suite à une erreur administrative. « J'ai du attendre mes 15 ans révolu pour poursuivre mes vols en solo ». Ce lâché s'est résumé par un tour de piste (et c'était bien suffisant pour le premier solo car l'avion paraît vide sans instructeur et on regarde constamment la piste de peur de la perdre de vue)

14 ans et demi : un jeune aviateur plein de promesses

Le 22 janvier, Cédric Suteau (de Saint-Macaire-en-Mauges) a effectué à l'âge de 14 ans et demi son premier vol seul : 15 minutes de vol et deux atterrissages. Il a commencé à suivre les cours au mois de mai 1988 et, après seulement 9 h 47 mn de vol en double commande (la moyenne est de 12 à 13 heures) avec alternativement les deux moniteurs, MM. Carles et Slaudreau sur un CESSNA 152, il a été jugé apte « à faire un lâcher ».

Cédric a « attrapé le virus de l'aviation » très jeune grâce à son grand-père qui, ayant passé son brevet de pilote en 1967, l'emmenait souvent avec lui.

Cédric espère pouvoir faire de sa passion « son métier et devenir pilote de ligne ».

Le club d'aviation de Cholet compte une vingtaine de jeunes de moins de 25 ans, dont deux de



14 ans. Il organise des stages en été sous deux formules : 5 heures pendant une semaine et 15 à 18 heures sur trois semaines.

Ensuite, ces jeunes peuvent passer le brevet de base à 15 ans, puis le brevet complet à partir de 17 ans.



Cédric Suteau pilote d'aviation à 14 ans et demi

Agé de 14 ans et demi et cinq jours précisément, Cédric Suteau, un Maccarais membre de l'Aéro-club de Cholet, vient d'être lâché en solitaire à bord d'un avion après avoir obtenu son brevet de pilote. L'événement a été fêté samedi, en fin d'après-midi, à l'aérodrome du Pontreau à Cholet, en présence de M. Couronné, président de l'Aéro-club, des membres de l'association, de MM. Slaudreau, Carles, pilotes-éducateurs.

Membre de l'école de pilotage qui regroupe actuellement 21 jeunes de moins de 24 ans au sein de l'Aéro-club, Cédric Suteau a commencé les cours à la fin mai 88. Au terme de 9 h 47' de vols en doubles commandes avec les moniteurs, il fut admis à passer son brevet lui permettant de naviguer en solo. Pour cela, il lui fallut ce lâcher en solitaire de quinze minutes dans le ciel des Mauges avec deux atterrissages imposés.

Elève au collège Saint-Gabriel à Saint-Laurent-sur-Sèvre, Cédric voudrait devenir pilote de ligne professionnel. Pour cela, il envisage plus tard de poursuivre ses études dans une école spécialisée.

« L'appel de cette profession m'est venu par mon grand-père qui est un passionné d'aviation et pilote amateur lui-même » dit-il.

Le jeune pilote aux commandes du CESSNA

Après-midi baptême de l'air en Voltige avec un STAMPE d'Angers Avrillé en Septembre 1989 à Cholet. Départ pour la piste 21.



Mai 1990, étape à La Baule avec une équipe de l'aéroclub de Cholet (dont des membres du Vol à voile) et rassemblement d'avions à Belle ile pour la journée



Sortie des Vieilles Pousses du (22-23-24.6.1996)
Genève

Escale Cholet... accueil chaleureux...
3 journées agitées, sous la pluie et la brume, à
attendre l'amélioration météo... et pour qui s'est attendu
est arrivée le dimanche matin !!

Départ pour Quiberon

Un grand merci à notre contrôleur dormant
et comptant

KV1111
+
K

Les Sabit
Dilly Gille

Am
L. G. G. G.
P. G. G. G.
T. G. G. G.
P. G. G. G.

Arrivée du PA28 Cadet FGIEG en 1990

Un avion nommé « Cholet »

Avec 130 adhérents, l'Aéro-club choletais présidé par M. Couronné, animé par MM. Sjaudeau, Carles, instructeurs et pilotes, fait preuve d'un remarquable dynamisme puisque trente de ses membres ont moins de 25 ans.

Samedi dernier, en présence de M. Maurice Ligot, député-maire de Cholet; de Mme Morne, présidente de l'Office municipal des sports; de M. Perridy, président du Syndicat d'initiative; l'Aéro-

club a procédé à la présentation de son 5^e appareil. Cet avion, appelé « Cholet » porte d'ailleurs les couleurs de la ville. Il s'agit d'un piper cadet de 160 CV, à ailes basses et offrant quatre places. L'an prochain, l'achat d'un nouvel appareil de ce type sera envisagé.

« Il faut savoir que l'Aéro-club de Cholet, basé à l'aérodrome du Pontreau, permet des sorties touristiques dans le ciel de l'Anjou mais sert sur-

tout à la formation des jeunes pilotes. Aujourd'hui, nous décernons quatre brevets de base et neuf brevets complets. Notre club a formé des pilotes actuellement professionnels sur des grandes lignes comme Air France et dans l'armée. Nous avons un Choletais aux commandes d'un Super Etegard » indiqua M. Couronné, lors de la réception après avoir invité les personnalités à une petite promenade dans le ciel choletais.



La remise des clés de l'avion par M. Maurice Ligot, député-maire de Cholet

Au Pontreau

Premier vol du « Ville de Cholet »

L'aéro-club : une filière pour devenir pilote de ligne

Tous les avions de l'aéro-club Léon-Guérineau ne font pas l'objet d'une cérémonie lors de leur mise en service. Pourtant, le dernier acheté par l'association vient de recevoir le nom de « Ville de Cholet ». M. Ligot, député-maire, après avoir fait le tour de la ville, vue d'en haut, a remis symboliquement les clés de l'appareil aux membres du club. Ce samedi après-midi a été également l'occasion pour M. Couronné, président de l'aéro-club, de faire le bilan des événements de l'année.

M. Ligot et Mme Morne, adjointe chargée des sports, ont qualifié « d'intéressant » le vol dans ce nouvel avion. Pas de souci, un pilotage « en direct », c'est ici le rôle du pilote qui fait le contact et la sécurité du vol. « C'est en fait la vraie aviation », comme l'a dit le député-maire.

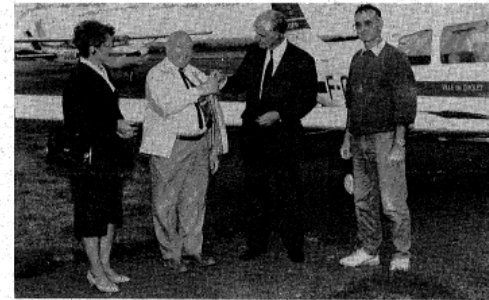
Cet avion est un Piper cadet à ailes basses de 160 chevaux. Conçue en France il y a environ six mois par la firme américaine Piper, cet appareil a dû être équipé de tout un matériel spécifique pour la traversée de l'Atlantique. Après les formalités de douane, il a pu enfin être livré il y a quelques mois sur l'aérodrome du Pontreau. C'est un modèle de quatre places qui, pour l'instant, ne sert pas à l'instruction des jeunes. Pratiquement, tous les

pilotes du club ont pu se former à sa conduite. Son coût: 450 000 F financés en partie par la vente d'un ancien appareil, par les fonds du club, ainsi que par les subventions annuelles de la mairie. M. Couronné a indiqué que le nom de « Ville de Cholet » est comme un petit cadeau de l'aéro-club à la ville.

Un rôle formateur méconnu

Le président a profité de l'occasion pour souligner les moments importants de la saison, en particulier tous les jeunes (entre 15 et 21 ans) qui ont eu, cette année, leur « lâcher ». Moment sans doute le plus fort de la vie d'un pilote, en fait, dans l'aviation, mais tout de même relié au soi avec l'instructeur par le radio. De même, quatre brevets de base et neuf brevets complets ont été obtenus en 90 à l'aéro-club. Parmi eux, deux jeunes filles, Sophie Bourgevin, 17 ans, qui peut désormais piloter seule un avion et déjà titulaire depuis un an de son brevet de pilote de planeur, et Valérie de Bujat, 21 ans, laquelle a reçu son diplôme lors de la cérémonie des mains de son instructeur, M. Sjaudeau. Ce dernier a rappelé : « Que les aéro-clubs sont une filière possible pour devenir pilote professionnel. Plus de 80 % des pilotes civils ont commencé comme cela. C'est la vocation première d'un club. D'anciens pilotes de notre club sont actuellement dans l'armée de l'air et dans l'aviation de ligne. »

J.-F. L.



Le député-maire Maurice Ligot remet les clés du nouvel avion à M. Couronné, président de l'aéro-club.



Mlle Valérie de Bujat reçoit au brevet complet de pilote, son instructeur, M. Sjaudeau, lui remet l'attestation.

Vue de Cholet à bord du Cessna 152 FGDOC

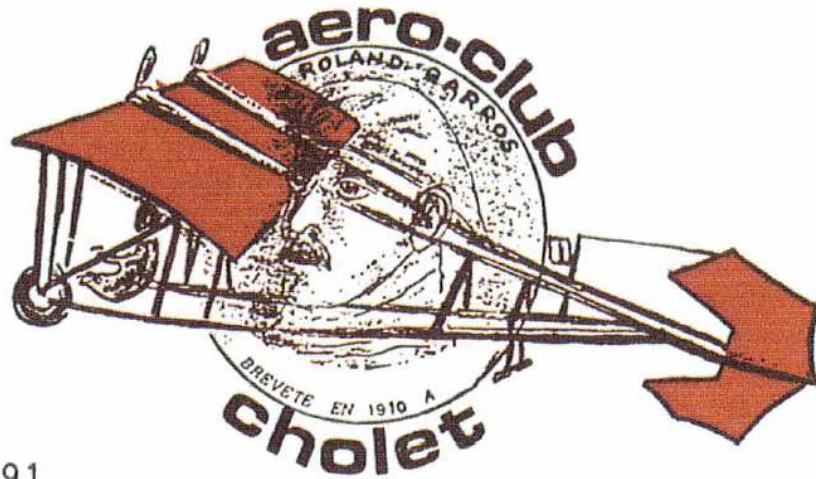


Le nouveau logo des années 80-90

CLUB LÉON GUÉRINEAU

AÉRODROME DU PONTREAU
BUFFET-GARE B. P. 1423
49314 CHOLET TRAVOT
☎ 41.62.03.14

CHOLET, le 08 Novembre 1991



ROLAND GARROS
BREVET DE PILOTE N° 176
OBTENU A CHOLET
LE 19 JUILLET 1910

à

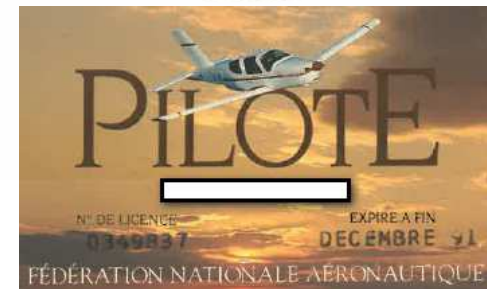
Un baptême de l'air à 90 ans le 1er Juillet 1991

Mon premier vol a
quatre vingt dix ans
j'en suis enchanté.
Aéroclub Jules Verne
1er juillet 1991.

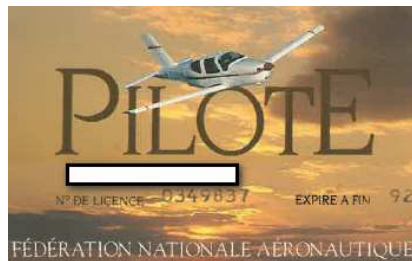
Une étape qui comptera longtemps
dans la vie de pilotes du "Rallye
des Vieilles Tiges"
Soin exceptionnel et accueil dont
la chaleur m'a d'égale que la
sécurité.
L'invitation permanente à tous
mes amis de Club à venir de
nous, dans le nord, ou nos vols
ont permis la réalisation esignée de
nos projets -

MATTHEX de la part des amis, noroisy,
anglais, belges et français.

Tout ce que dit M. Balleur est vrai
mais la réalité est encore mieux et
sans la gentillesse et la compétence
du président et du chef bureau la
pilote du rallye aurait été à Cholet
Encore merci. Clater.



Rassemblement en Septembre 1992 pour commémorer le rallye d'Anjou 1912



En souvenir du rallye de 1912 Une pluie d'avions anciens

Impressionnant, le mouvement qui s'est déployé au dessus de l'aérodrome de la ville, samedi en début d'après-midi. En quelques minutes, une petite trentaine d'avions anciens s'est posée sous les yeux admiratifs de plusieurs centaines de passionnés. Un moment de bonheur pour les amoureux de l'aviation et de son histoire.

Une dizaine de Piper, un gros Dassault 315 « Flamand » de 1949, un broussard Max Holste de 1956, et bien d'autres : les passionnés d'aviation n'en finissent pas de se remplir les yeux depuis les terrasses de l'aérodrome, samedi

après-midi. Les atterrissages en cascade ou simultanés, sur la piste en dur et sur la piste en herbe, des appareils amoureux-ment restaurés et bichonnés par des collectionneurs passionnés, et des conditions météo idéales ont donné à cette après-midi des allures superbes.

Côté atmosphère, le monde des amateurs de vieux avions est une grande famille, et les retrouvailles sur le trajet commémoratif du rallye de l'Anjou de 1912 ont vite trouvé un ton franchement bon enfant. Une journée idéale, pour porter très « haut » les couleurs de la ville, puisque les pilotes venaient de la région, mais aussi de toute la France et même de Suisse.



Une des attractions de l'après-midi : le Flamand, un bi-moteur Dassault de 1949, venu spécialement d'Alençon a fait une brève étape à Cholet.

Fred, le Suisse : « Mon Piper, c'est l'avion copain »

Le Fred, alias Frédéric Chapuis, est un authentique passionné. Il est venu d'Yverdon, à l'est de Pontarlier, aux commandes de son Piper : « C'est l'avion copain. Il se rapproche un peu du vole-à-voile. Avec ça, on se fait des vraies sensations de pilote. »

La marque Piper a aujourd'hui disparu. Ce petit avion, venu tout droit de l'aviation de grand-père, est composé à plus de 80 % de toile. Avec un moteur entre 65 et 150 chevaux selon les modèles, il ne dépasse jamais 430 kg à vide. « Pour la restauration, il faut compter sept cents à huit cents heures de travail et 70 000 F de pièces détachées. Mais après, c'est le bonheur du pilote. Les meilleurs instruments à bord, c'est la carte, la montre... et la fenêtre ! »

Moyennant quoi, le Fred se fait plaisir avec des atterrissages en campagne (autorisés en Suisse) et surtout des atterrissages sur glacier, entre trois mille et cinq mille mètres d'altitude. « Il y a un risque. Le tout, c'est qu'il soit bien calculé. Ces avions ont été conçus pour l'observation. Donc ils conviennent bien à ce type d'exercice. »

Si léger qu'il soit, le Piper est un vieillard alerte : « Sur quinze mille construits, onze mille sont encore en état de vol. Ça vaut le coup de s'employer à les sauver. »

Mais quand le Fred se met aux commandes, c'est d'abord une affaire de cœur : « C'est le modèle qui cristallise l'aviation de grand-père. Partout où on va, on est

bien accueilli. C'est une excellente occasion de créer des contacts. »

La passion de Fred ne se limite pas aux concentrations et rassemblements comme celui de Cholet. « Je pars souvent en vacances avec. Ma copine en possède un également. On vole à deux. On emmène un vélo pliant dans les bagages. C'est le pied ! » raconte Fred avec son accent très très suisse.

Assez bavard. Il est temps de reprendre la direction d'Angers, avant le retour vers Yverdon. « Environ cinq heures de vol. Il faut faire une étape. Généralement, on choisit Auxerre... parce qu'on y mange bien ! »

Cyrille PITOIS.



Le Fred et son co-pilote, venus de Suisse en Piper. Un passionné qui fait de l'atterrissage sur glacier, à cinq mille mètres d'altitude.

Après-midi baptême de l'air en Voltige avec le Christen Eagle de La Roche sur Yon le 27/06/1993 à Cholet sous un ciel magnifique



Un plus jeune pilote de France de plus à l'aéroclub de Cholet en 1993, entouré de Michel BONNEAU, président de l'aéroclub et Guy CARLES, instructeur pendant sa formation

Il est le plus jeune de France

David veut devenir pilote professionnel

L'aéro-club de Cholet organisait, samedi soir, une petite réception en l'honneur du plus jeune pilote de France.

David Hocdé est Chemillois. Il a obtenu son brevet de pilote lundi 27 septembre, jour de ses 17 ans. David vole depuis un an et compte à son actif cinquante et une heures de vol, dont quinze en solo. « **C'est mon frère, qui pilotait, qui m'a donné envie de voler. Quand il a arrêté, j'ai pris la relève** », explique-t-il.

David rêve de devenir pilote de ligne. « **Pour y parvenir, il faut passer un examen théorique, puis un épreuve pratique après deux cents heures de vol.** »

A cette même occasion, Guy Carles, son instructeur, fêtait ses quinze mille heures de vol. « **J'ai instruit quelques centaines d'élèves** », avoue-t-il, presque gêné.

L'aéro-club compte actuellement cent deux adhérents. « **Le club de Cholet est très dynamique**, souligne Michel Bonneau, son président. **Plusieurs élèves sont devenus professionnels. Les petits clubs permettent parfois d'arriver très loin.** »



Michel Bonneau, président de l'aéroclub choletais, en compagnie de Guy Carles, instructeur, et de David Hocdé, plus jeune pilote de France.



Retour de voltige avec Gérard SIMONET et Marcel SUTEAU (On aperçoit le PA28 Arrow F-BRAE)



L'aéroclub en fête le 22/06/1993 pour l'opération FNA du jour le plus long

Dimanche, au Pontreau

L'aéroclub choletais en fête

C'est une grande journée d'animation que va proposer dimanche prochain l'Aéro-Club de Cholet sur le terrain du Pontreau et dans le ciel des Mauges. Mettant à profit l'organisation annuelle de la Fédération française aéronautique, il invitera les Choletais à la découverte de l'aviation.

Dimanche prochain, l'aérodrome du Pontreau à Cholet va connaître une journée de folle intensité. A l'occasion de la manifestation nationale de la fédération, les dirigeants de l'Aéro-club choletais ont décidé de participer à l'opération « jour le plus long » et d'offrir aux familles choletaises et des communes voisines une animation populaire permettant de mieux aborder le monde toujours un peu mystérieux de l'aviation.

« L'opération « Jour le plus long » consiste à faire voler le plus grand nombre d'avions avec un maximum de pilotes. De 5 heures du matin à 20 heures, dimanche, les relais et les vols vont se succéder dans le ciel des Mauges. Mais, ce sera aussi l'occasion pour notre club de montrer tout son dynamisme en organisant au sol différentes expositions », soulignent Michel Bonneau, président, et Marcel Suteau, vice-président de l'Aéro-club choletais.

C'est ainsi qu'en plus des vols proposés, le public pourra s'attarder dans les présentations d'avions, d'Ultra légers motorisés, les fameux « ULM », de planeurs, de modèles réduits. Il y aura même un avion de voltige.

Au départ du rallye d'Europe du Nord

Avec ses 102 adhérents, son école de pilotage, ses cinq appareils, l'Aéro-club choletais fait preuve d'une remarquable vitalité tout au long de l'année. « Cette journée de dimanche prochain est un rappel sympathique de nos activités », confie Michel Bonneau.

Sur le terrain du Pontreau, les visiteurs pourront également cotoyer l'équipage choletais : Gérard Chevalier, François Péan, Patrick Mulot, qui participera le 24 juin au rallye d'Europe du Nord. « Avec un avion du club, cette équipe ira à Bruxelles, Copenhague, Stockholm, Helsinki, St-Pétersbourg, pour atteindre le Cercle polaire avant de revenir à Bruxelles par la Norvège, la Hollande, le 5 juillet », précise Marcel Suteau.

Un Marcel Suteau heureux d'annoncer que son petit-fils Cédric Suteau, âgé de 19 ans, participera au Tour de France avion du 20 juillet au 1^{er} août. Cédric sera lui aussi présent dimanche sur le terrain du Pontreau afin de vivre pleinement cette grande fête de l'aviation.

R. GERMON



Michel Bonneau, président ; Marcel Suteau, vice-président de l'Aéroclub choletais, veulent faire de dimanche une grande journée découverte de l'aviation

PISCINE TOURNESOL. —

Cours pour adultes, du mardi au vendredi. Première série, du 7 au 21 juillet; deuxième série, du 22 juillet au 4 août; troisième série, du 5 au 18 août; et quatrième série, du 19 août au 1^{er} septembre. Horaires des cours, de 19 heures à 19 h 40, vingt places. Tarifs, leçons de natation collective, carnet de dix tickets, 265 F.

Cours pour enfants, du

mardi au vendredi. Première série, du 7 au 22 juillet, test le mercredi 7 juillet à 10 heures; deuxième série, du 23 juillet au 6 août, test le vendredi 23 juillet à 10 heures; troisième série, du 9 au 20 août, test le lundi 9 août à 10 heures; et quatrième série, du 23 août au 3 septembre, test le lundi 23 août à 10 heures. Horaires des cours (en fonction des niveaux), de 9 heures à 9 h 40, vingt pla-

ces; de 9 h 45 à 10 h 25, vingt places; de 10 h 30 à 11 h 10, vingt places; et de 11 h 15 à 11 h 55, vingt places. Tarifs enfants, leçons de natation collective, enfant carnets de dix tickets, 265 F.

THE DANSANT. — Le prochain thé dansant organisé par le Centre social du Planty se déroulera le dimanche 20 juin, de 15 h à 19 h avec l'orchestre Michel Grolleau.

L'aéroclub à l'honneur en Juin-Juillet 1993 : « Fly for Europe 1993 », Départ pour cette 5^{ème} édition le 25 Juin 1993 pour le pole Nord avec Patrick MULLOT, Gérard CHEVALIER et Claude CANU et Tour de France aérien pour Cédric SUTEAU.

Avis favorable pour l'allongement de la piste jusqu'à la longueur actuelle de 1380m

Fête de l'aéroclub

22/06/93

En attendant le cap Nord

Dimanche c'était la fête sur l'aérodrome Pontreau. Les pilotes de l'aéro-club devaient faire un maximum de vols avec des appareils différents. Pour quatre d'entre eux, Gérard Chevallier, Patrick Mullot, Claude Canu et Cédric Suteau, c'était un moment d'entraînement avant de partir vers d'autres aventures.

Ciel superbe, visibilité maximale. Dimanche, à mille pieds au dessus de Cholet les pilotes apercevaient des immeubles d'Angers. On ne pouvait rêver d'une meilleure météo pour une grande fête de l'aviation. Pendant toute la journée sur l'aérodrome Pontreau, décollages et atterrissages se sont succédé à un rythme soutenu. L'objectif défini par la fédération aéronautique était simple : faire voler un maximum de pilotes sur un maximum d'avions.

Parmi les nombreux pilotes qui ont participé à cette journée, quatre révalent déjà à d'autres défis. Gérard Chevallier, Patrick Mullot et Claude Canu se préparent à participer à un raid en Europe du nord baptisé « Fly for Europe 1993 ». Quant au jeune Cédric Suteau il prendra part cet été au tour de France aérien.

Organisé pour la cinquième fois, « Fly for Europe 1993 » est un grand rassemblement de pilotes venus de tous les pays de la Communauté européenne. Un briefing aura lieu à Bruxelles le vendredi 25 juin. Les équipages prendront la direction de Copenhague (où a lieu le sommet de Douze). Ensuite, cap du la Scandinavie et le Grand Nord. Les pilo-



De gauche à droite : Cédric Suteau, sélection pour le Tour de France aérien, Michel Bonneau, président de l'aéroclub, Gérard Chevallier et Patrick Mullot deux des trois participants au raid en Europe du Nord.

tes feront étape à Oslo, Stockholm, Helsinki, puis se dirigeront vers la Laponie. L'équipage choletais réalisera cette équipée de dix jours sur un Piper PA 28, un monomoteur de quatre places.

Tour de France

L'autre Choletais à l'honneur est Cédric Suteau, un jeune pilote de

dix neuf ans qui a été sélectionné pour participer au Tour de France aérien du 20 juillet au 1^{er} août. Cédric a obtenu la meilleure note de navigation dans les épreuves de sélection. Le Tour de France aérien requiert une minutieuse préparation : il y aura notamment des épreuves de navigation à vue et d'atterrissage de précision.

La sélection de Cédric est une

preuve de la qualité de l'école de pilotage de Cholet. Actuellement une dizaine d'élèves préparent leur brevet avec deux instructeurs. On peut commencer à apprendre à piloter à quinze ans et passer le brevet à dix-sept ans. Le coût de l'heure de vol s'échelonne entre 372 F et 620 F selon l'appareil utilisé.

Pour l'allongement de la piste

Les pilotes de l'aéro-club sont favorables à l'allongement de la piste. On sait que ce dossier a provoqué de vifs débats au sein du conseil municipal. Au terme d'une enquête d'utilité publique qui s'est déroulée dans un climat tendu, le commis-

saire a donné un avis favorable assorti de conditions.

Pour les pilotes de l'aéro-club qui utilisent de petits appareils, cet allongement n'est certes pas une nécessité. Quelques centaines de mètres leur suffisent pour faire décoller

et atterrir leur appareils. En fait, l'allongement leur permettra d'évoluer plus loin de la ville : « On ne survolera plus le Sacré-Coeur, explique Michel Bonneau. La descente se fera au-dessus du terrain de foot ». Pour les habitants du quar-

tier, les nuisances sonores provoquant des avions de l'aéro-club seront moins importantes.

Reste à savoir quel bruit feront, les avions plus puissants. Précédemment ceux pour lesquels la piste va être modifiée.



Cédric Suteau qui participera au Tour de France avion, Michel Bonneau, président de l'Aéro-club de Cholet, Gérard Chevallier et Patrick Mullot défendront les couleurs dans le raid d'Europe du Nord

Une ronde incessante a balayé dimanche le ciel choletais. Plus de 70 fois, les avions de l'aéro-club ont pris les airs sur le terrain du Pontreau, à l'occasion de la fête nationale de la fédération. Les Choletais ont découvert leur ville. Vue de dessus.

Après autorisation de la tour de contrôle, le monomoteur de l'aéro-club de Cholet s'élance sur la piste. « J'attends d'atteindre les 100-120 km/h pour tirer sur le manche », crie le pilote dans l'habitacle saturé par le bruit du moteur. Puis soudain, l'avion s'arrache et flotte dans les airs comme par magie. « Le Piper » et son équipage semblent inexorablement aspirés par les airs.

Toute la journée de dimanche, les décollages ont succédé aux atterrissages. Les cinq avions du club étaient réquisitionnés à l'occasion de la fête nationale de la fédération. L'objectif de la manifestation relayée par l'aéro-club de Cholet était de faire voler le plus d'avions avec le maximum de pilotes. De 7 heures du matin jusqu'à 20 heures les monomoteurs ont pris environ 70 fois les airs. Par chance, les nombreux Choletais qui se sont pressés à l'aérodrome du Pontreau pour un baptême de l'air ont bénéficié d'une visibilité exceptionnelle. A 300 m d'altitude, on distinguait les immeubles d'Angers ou encore ceux de Nantes.

Allongement de la piste

Une fête populaire qui a permis aux visiteurs de découvrir et de voir évoluer des planeurs, des ULM (Ultra-Léger motorisé), des modèles réduits, et un avion de voltige. L'aéro-club de Cholet faisait ainsi preuve de son dynamisme. Et à ceux qui ne se satisfont pas de cette démonstration, Michel Bonneau, le

président, ne manque pas de rappeler que « le club a formé en son sein, avec son école de pilotage et ses instructeurs, Cédric Suteau, qui participera à 19 ans, au Tour de France en avion, qui se déroulera du 20 juillet au 1^{er} août ».

Et comme les mécontents sont légion, Michel Bonneau a profité de la fête, dimanche, pour confier que « le rallongement de la piste de l'aérodrome déplacera l'activité de l'aérodrome de Cholet à l'extérieur de la ville et permettra donc de diminuer les nuisances pour les riverains ». A bon entendre...

B.B.

Cap sur le pôle Nord

Les couleurs de l'aéro-club de Cholet flotteront au nord du cercle polaire arctique dans quelques jours. En effet, un monomoteur quadriplace de 180 chevaux appartenant à l'association et piloté par 4 membres prendra les airs prochainement, afin de rejoindre Bruxelles d'abord puis Copenhague avant de se lancer vers le Grand Nord. Gérard Chevallier, François Péan, Patrick Mullot, Claude Canu prennent en effet le départ de la 5^e édition du raid d'Europe du Nord organisé par la Com-

munauté. Un périple d'environ 10.000 km qui devrait conduire l'équipage choletais en Norvège, Suède et Finlande. « Les plus grosses difficultés d'un tel voyage résident dans la météorologie, dans l'intense trafic aérien dans la région », confie l'un des pilotes qui avoue être « grisé par l'idée de passer au-dessus du pôle ». Les risques de givrage en cas de mauvais temps et la gestion des journées sans nuit attendent les quatre aventuriers.

Participation de Cédric SUTEAU au Tour de France aérien 1993 en tant que concurrent avec le Cessna 152 DOC



FMA+ 1993 41^{ème} TOUR DE FRANCE AERIEN DES JEUNES PILOTES

Du : Mardi 20 Juillet ≈ 2 830 km (linéaires) soit environ 3 700 km réels
 Au : Dimanche 1er Août 9 étapes - Retour le Castellet et dispersion le Dimanche 1er Août



Une victoire d'étape sur La Rochelle-Brive (2h08 de vol et une arrivée à 1 seconde de l'estimation)



Suteau

Le Choletais Cédric Suteau a remporté, hier, la sixième étape du 41^e Tour de France aérien des jeunes pilotes. Ils étaient 67 à s'élancer sous une « tempête de ciel bleu », de La Rochelle à Brive (350 km). Le Choletais s'est imposé de fort belle manière puisque, dans des conditions apparemment très favorables, la plupart de concurrents ont dû déchanter.

Les commissaires du Tour ont, en effet, augmenté les difficultés du parcours, deux points de passage obligatoire étant fixés sur des pistes en herbe, en lisière de forêts et masquées par les arbres. Il fallait donc arriver à l'aplomb pour les repérer, après une navigation délicate, sans point de repère évident dans le Périgord.



Le moment du briefing pour préparer la navigation chaque jour

Une aventure mémorable avec des rencontres de passionnés de l'aéronautique et un perfectionnement dans l'apprentissage du pilotage – été 1993

Tour de France aérien

Le Choletais Cédric Suteau de retour sur terre

Agé de 19 ans, sociétaire de l'Aéro-club de Cholet, Cédric Suteau a vécu une grande aventure en participant au Tour de France aérien des jeunes pilotes. Il a même gagné une étape avant de revenir la tête pleine de souvenirs.

Cédric Suteau est un passionné d'aviation. A 17 ans, le jour de son anniversaire, il a passé son brevet de pilote. Deux années plus tard, ce jeune Choletais, actuellement à l'École d'ingénieurs de La Rochelle, et qui souhaite devenir pilote de ligne, s'alignait le 20 juillet dernier au départ du Tour de France aérien des moins de 21 ans.

« C'est une épreuve formidable. Je viens de vivre une belle expérience. Mais, physiquement, ce Tour de France est assez dur avec une moyenne de trois heures de vol par étape et une préparation au sol de deux à trois heures chaque jour », confie Cédric Suteau, entouré de Michel Bonneau, président de l'Aéro-club de Cholet, de Marcel Suteau, le vice-président qui est également son grand-père, et de Guy Carles, René Siaudeau, ses instructeurs, heureux de compter un « Tour de France » dans l'effectif du club.

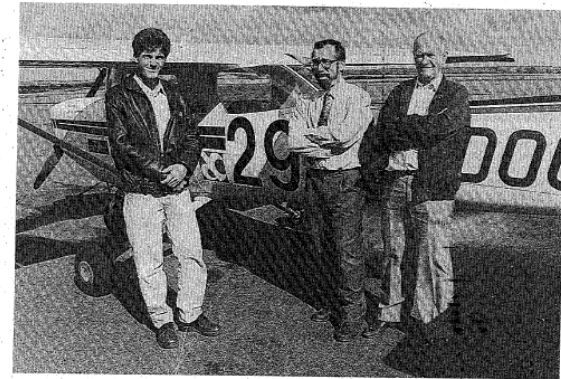
« Il y avait 68 pilotes au départ du Tour de France disputé en individuel sur neuf étapes. Cédric a été sélectionné à Saint-Brieuc parmi 175 candi-

dats lancés sur un circuit en triangle. Il fallait déjà accrocher cette qualification nationale », avoue Michel Bonneau. De fait, il convenait d'affirmer de solides qualités de pilote mais aussi une parfaite connaissance technique de son avion, des conditions de vol.

Gérer son temps

Du 20 juillet au 1^{er} août, Cédric Suteau, aux commandes de son Cessna aux couleurs de l'Aéro-club choletais, a disputé les étapes Roanne-Nancy, Nancy-Liège, Liège-Bourges, Bourges-Quimper, Quimper-La Rochelle, La Rochelle-Brive, Brive-Carcassonne, Le Castellet, Le Castellet-Ajaccio.

« Ce Tour de France aérien n'est pas une course de vitesse. Le classement se fait par la meilleure gestion du temps de vol et de la consommation. A chaque étape, le pilote doit estimer la distance à couvrir, annoncer sa vitesse et sa consommation. Il faut donc parfaitement connaître son appareil, tenir compte des conditions météo et ne pas



Cédric Suteau, aux côtés de Michel Bonneau, Marcel Suteau, président et vice-président de l'Aéro-club de Cholet

oublier les points de passage obligés sur le parcours », explique Cédric, vainqueur de l'étape La Rochelle - Brive avec une seconde seulement de plus sur son estimation.

Sur l'étape « Quimper-La Rochelle », le jeune Choletais s'est classé 15^e à 50 secondes de son plan de vol de 2 h 31. C'est dire si les concurrents étaient très

près les uns des autres dans les données techniques.

Impressionnante montagne

« Dans ce Tour de France, suivant la visibilité et les conditions météo, nous volions entre 800 et 900 mètres d'altitude. Le plus impressionnant a été le franchissement

de la montagne. Je me demandais si j'allais bien pouvoir passer », avoue Cédric, heureux d'avoir traversé la Méditerranée pour le final à Ajaccio.

42^e au classement général, 1^{er} dans la catégorie consommation, Cédric Suteau possède la référence d'un Tour de France. A 19 ans, c'est une belle carte de visite.

Raymond GERMON



is a registered and fully qualified member of an IAOPA organization and entitled to receive all rights and privileges hereunder until:

Jeune pilote à l'aéro-club

Le tour de France de Cédric, 19 ans

L'aéro-club de Cholet a tenu à féliciter officiellement Cédric Suteau, samedi, pour sa participation au Tour de France des jeunes pilotes. C'est la première fois que l'aéro-club de Cholet engageait un concurrent dans cette compétition difficile, réservée aux moins de 21 ans.

Le tour de France aérien s'est déroulé du 20 juillet au 1^{er} août, sur neuf étapes. Le départ a été donné à Roanne, l'arrivée était à Ajaccio. « Ce n'était pas vraiment une course, raconte Cédric, mais plutôt

une épreuve de navigation. Avant le décollage, il faut donner le temps que l'on mettra à couvrir l'étape et sa consommation d'essence. Le classement se fait sur l'écart par rapport aux prévisions. » Par exemple, pour l'étape Quimper-La Rochelle, d'environ deux heures et demie, Cédric a atterri avec cinquante secondes de décalage son horaire annoncé. Il a été classé quinzième.

« C'est une épreuve très dure physiquement. On navigue à vue trois heures par jour. Les préparations sont très longues. On se couche tard. Mais c'est passionnant, on apprend beaucoup de choses. J'ai volé en montagne pour la première fois. » Cédric a gagné une étape, La Rochelle-Brive. Sur soixante-huit appareils engagés, il termine 47^e au général et premier pour la consommation d'essence.

Sur plus de cent dix pilotes, l'aéro-club compte une trentaine de jeunes. L'un d'eux, David Hocde, passe son brevet le jour de ses dix-sept ans, à la fin de ce mois. Il faut compter 20 000 F sur deux ans pour obtenir le brevet de pilote. Les jeunes peuvent obtenir des bourses d'État.



Cédric (à gauche) est étudiant dans une école d'ingénieur et rêve de devenir pilote professionnel. Près de lui, le président de l'aéro-club, Michel Bonneau, et son grand-père, Marcel Suteau, qui lui a donné le goût des avions.

ESIAME - L'école supérieure pour l'innovation et l'action vers les métiers de l'entreprise propose un cycle de formation de trois ans, axé sur le commerce et la gestion. Les promotions sont composées de trente élèves, bacheliers et étudiants ayant effectué une année d'étude supérieure. Admission courant septembre. Contact: Brigitte Bossard, tél. 41 49 52 60.

Quand au Cessna 152, FGDOC, il a quitté le club à la fin des années 90 et est actuellement dans le Vaucluse.

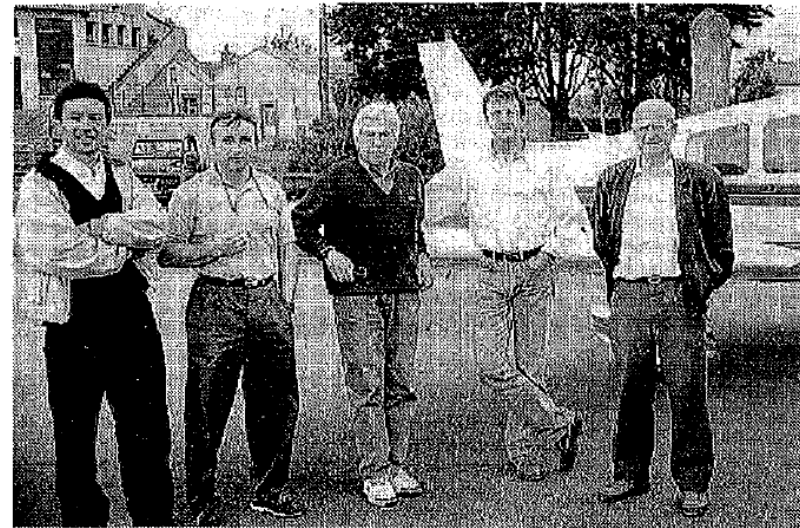


6 Juin 1994 : le premier voyage de l'aéroclub prévoyait un Cap sur l'Irlande avec 3 avions de Cholet au départ de Nantes. Mais les plans ont changé le jour du départ car il y avait 50ft de plafond sur la Manche. La décision a été prise de faire Cap au Sud pour l'Espagne jusqu'à Séville. Le début du vol n'a pas été simple avec 100ft de plafond jusqu'à la Rochelle puis ensuite CAVOK. Ce premier voyage a été le début d'une longue série les années suivantes jusqu'en 2001 puis dans l'Europe avec les voyages du CPC ensuite.

Le 6 juin vingt pilotes vont s'embarquer pour l'Irlande

Vingt et un pilotes chevronnés des club de Cholet et de Nantes vont s'élancer, le 6 juin, pour un périple vers l'Irlande. Samedi, ils se sont retrouvés à l'aérodrome pour un dernier briefing avant le départ. A bord de trois monomoteurs, ils vont accomplir une quinzaine d'heures de vols, survolant notamment Cherbourg, le jour

des manifestations du Débarquement. Leur voyage leur fera voir également l'île de Jersey, l'île de Wight, avant une étape à Cardiff. Arrivés à Cork, ils visiteront le Conémara, avant de prendre la route du retour. Outre l'aspect découverte, ces pilotes espèrent nouer des contacts avec les aérodromes survolés.



Une quinzaine d'heures de vol à bord de trois monomoteurs.

Passage de relais entre 2 Maires en Janvier 1996

le 13 janvier 1996.

L'ancien maire, qui a dirigé
et aménagé de l'aéroclub,
et lui remercie du résultat.

L'avenir de l'aéroclub a été
et ainsi assuré.

Bonne nuit. H. Ligot

Le nouveau maire, qui a achevé
et aménagé, en est tout aussi
heureux...

Je forme le vœu qu'il permette
à l'aéroclub de prendre un nouvel
essor et de continuer son développement.

Avec cordiales.

Gilles Guichard



Nouvelle licence annuelle FNA

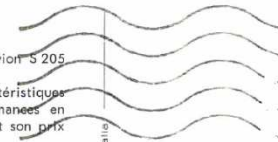
Une carte postale publicitaire de 1996 dans les Alpes



Siai - Marchetti
S205 - CERVINO (MATTERHORN) 4478 m.

Cette photo vous montre le nouvel avion S205 de la SIAI-MARCHETTI. Il doit vous intéresser par ses caractéristiques extraordinaires tant pour les performances en vol que pour le confort de la cabine et son prix défiant toute concurrence. C'est un quadriplace métallique avec une puissance de 180 ou 200 HP, train fixe ou train rentrant - hélice à pas variable. Si vous le désirez, nous pouvons vous présenter l'avion ou vous envoyer les renseignements qui vous seraient utiles.

Adresse : SIAI-MARCHETTI Europe
Aérodrome de GOSELIES - BELGIQUE
Tél. : CHARLEROI (07) 355963
Cable : SIAIMARCHETTI - GOSELIES
BELGIQUE



Messieurs les Pilotes de
l'Aéro club de Cholet
Léon Guérineau
Boîte postale N° 21
CHOLET - (M. & L.)

FRANCE



Quelques événements de l'année 1996 (informations recueillies sur le site de la ville de Cholet)

L'armée de l'air, plus précisément l'escadron militaire de Bordeaux Mérignac et l'aéroclub de Cholet ont offert à une quarantaine de lycéens choletais un vol d'initiation à bord d'un avion de transport militaire (un Nord 262).

Pour la première fois à Cholet un ATR 42 de la compagnie Régional Airlines décolle de la plateforme pour un atterrissage à Bologne. A son bord 46 professionnels du cuir choletais.


Premier meeting aérien organisé par l'Aérienne du Choletais, avec plus de 10 000 spectateurs. Le public a pu apprécier une simulation de combat avec deux T6, le Groupement de préservation du Patrimoine Aéronautique d'Angers, la patrouille Ecco, des montgolfières, des planeurs, des ULM, des delta-planes, des parachutes, et des modèles réduits.



Meeting 1996



Super accueil, Super Meeting, bon le
monde super sympa, et vivement
l'année prochaine pour une autre fête
..... aussi animée !!

Bien amicalement

The red skin magicien. le 09/06/96

ECCO¹
B
ECCO²
A³
A⁴

L'alpha Jet N°9 de la PAF sur le Taxiway



Patrouille en formation



2 pilotes de Voltige incontournables de l'aéroclub de Cholet en Juin 1996 (Gérard SIMONET ayant commencé en 1966 et Jean Louis TRICOIRE).
Jacques KRINE de retour à Cholet après 1988



A l'aéro-club où j'ai
appris le voltige et les manœuvres
je ne plus faire.

J.L. TRICOIRE

le 2.5.98

[Signature]

et moi aussi sur le bear 0112
F. BILK

G. Simonet

le 9/6/96

[Signature]

Mais une étape du tour de
France en 88 RÉUSSIE

UN SUPERBE DÉSTINÉ DE NOUVEAU

BRavo et MERCI!

[Signature]

L'aérogare buffet gare en 1996 avec un bi moteurs Beech



Quelques événements de 1997

Mi juillet annonce la venue des stagiaires vélivoles Néerlandais avec leurs 15 planeurs. Deux semaines plus tard a lieu le concours régional de vol à voile organisé par Cholet Vol à Voile.

Trois appareils ont été affrétés par le Groupement de l'Industrie et de la Chaussure des Pays de Loire. Soixante sept passagers embarquent à Cholet au mois de mai sous la neige.



Quelques événements de 1998

Pendant la coupe du monde, pour éviter un engorgement des parkings de Nantes Atlantique on fait appel aux aérodromes voisins. C'est dans ce cadre que Cholet accueille plusieurs appareils.

Les stagiaires vélivoles Néerlandais reviennent pour la seconde fois pour une durée de 3 semaines.

C'est le second meeting aérien avec pour vedette la Patrouille de France. On retrouve également des ULM, des parachutistes, des hélicoptères, des Warbirds, des avions de collection, des bombardiers d'eau, et autres appareils militaires.



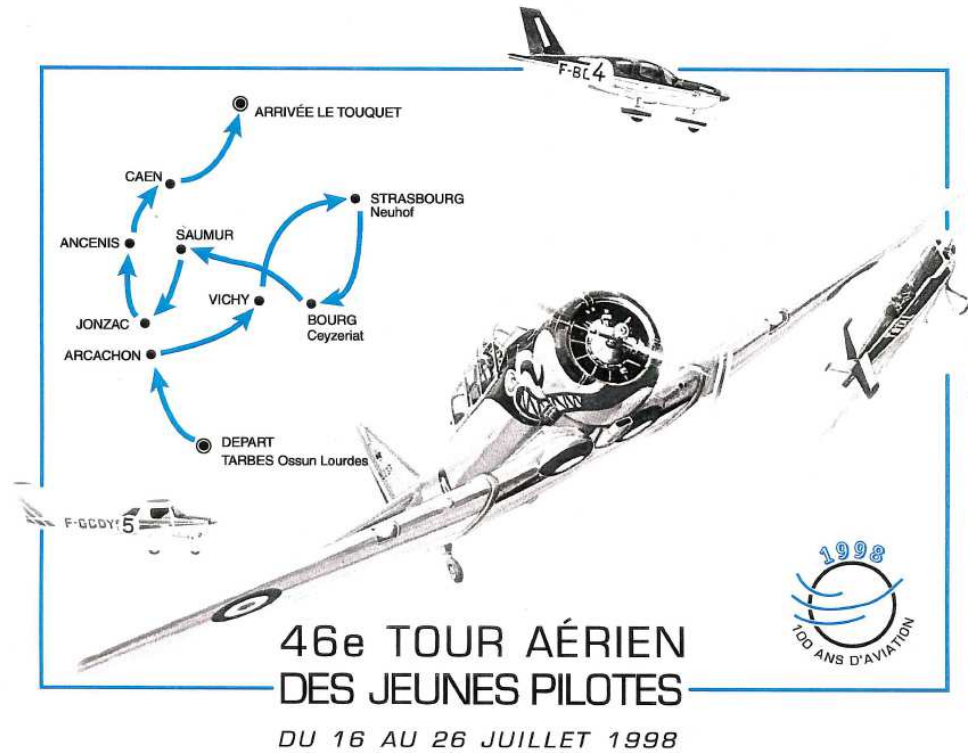
Meeting avec la PAF - 1998



TRES AMICALEMENT LA PATROUILLE DE FRANCE 1998

BOUCHY 3
Amis 1
ESNIER 2
P. JUBER 5
PERRIER 4
Rougeilly 6
LANGS 7
P. JAFFONNES 9
Billal 8
T. J. 0

Participation de Cédric SUTEAU au Tour de France aérien 1998 en tant que commissaire accompagnateur en jaune des pilotes étrangers invités sur le tour (la boucle en 25h de vol)



Escale à Ancenis avec mes grand parents



Quelques événements de 1999

C'est le deuxième championnat de France planeur en aéromodélisme. Le planeur lancé main est la seule catégorie sportive en aéromodélisme. Le champion de France Alain Chéry, membre du club, était présent.

Pour la première fois, le Tour de France des Jeunes Chambres Economiques a fait escale à l'aérodrome. Les trois avions des organisateurs du raid se sont posés en fin d'après-midi faute de météo clémente le matin. Avec l'aide de l'aéroclub, les baptêmes de l'air d'une centaine d'enfants handicapés ont pu alors commencer.

C'est aussi en 1999 qu'a lieu le premier déplacement international d'une équipe sportive. En effet l'équipe Cholet Basket s'engage dans les compétitions européennes (Euroleague) et c'est en septembre que l'équipe italienne de Trévise vient les affronter à bord d'un appareil de type Dornier 328.

Quelques événements de 2000

En l'honneur d'un match de foot et pour Noël, le père Noël est descendu du ciel non pas en traîneau mais avec un parachute. Dans sa hotte et celles de ses compagnons de Cholet Chute Libre des bonbons qui ont été distribués aux enfants.

La journée de voltige « à l'ancienne » avec les Stampes d'Angers se déroule à Cholet.

Après deux ans de fermeture le bar / restaurant ouvre ses portes avec de nouveaux propriétaires et sous un nouveau nom l'Eole.

C'est la troisième édition du meeting aérien, la Patrouille de France revient mais accompagnée cette fois d'appareils étrangers avec un chasseur F16 de la Force Aérienne Belge, et d'autres comme l'incontournable Spitfire appareil mythique de la Royal Air Force de l'armée anglaise pendant la seconde guerre mondiale. D'autres célébrités sont présentes comme le B17, des T6, un Fokker DR1 et un Léopoldov (ces deux derniers sont des répliques). L'équipe de Voltige de l'Armée de l'Air avec le champion du monde Xavier de Lapparent et son Sukhoï nous ont aussi honorés de leurs présences.

Conçu à Cholet par Roger Druine, l'appareil a eu du succès en Angleterre

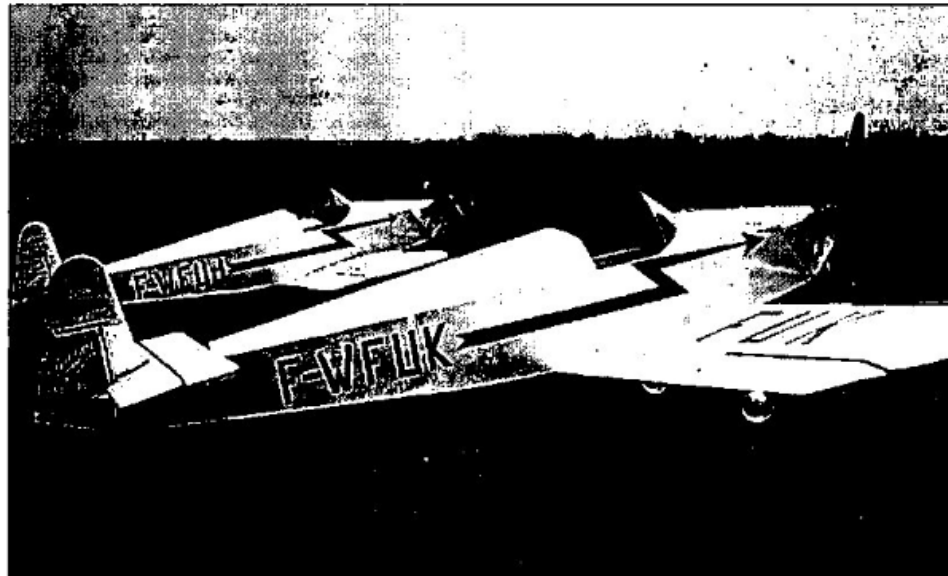
Le Turbulent, un avion choletais

Le succès du meeting aérien, début mal, prouve que les Choletais aiment l'aéronautique. Après guerre, un avion a été réalisé dans la capitale des Mauges. Il s'appelait Le Turbulent. Son concepteur, Roger Druine, était dessinateur technique à la Thomson.

Après la Seconde guerre mondiale, un avion baptisé *Le Turbulent* a été créé à Cholet. Roger Druine, son inventeur, est arrivé à Cholet dans les années 1948-1949. Il exerçait la profession de dessinateur technique à la Thomson. En même temps, il était pilote instructeur à l'aéro-club de Cholet.

Pour construire les prototypes du *Turbulent* dont il venait de concevoir les plans, il lui a suffi d'en parler à de jeunes passionnés de l'aviation qui l'entouraient, notamment les frères Baranger. Le *Turbulent* était un petit monoplace ultra léger de 6,55 mètres d'envergure et de 5,3 mètres de long. Il pesait moins de 300 kilogrammes. Les prototypes étaient équipés d'un moteur Ava à deux temps. Les appareils suivants ont été dotés de moteurs Volkswagen. La construction se faisait entièrement en bois et en contre plaqué, avec recouvrement en toile.

Devant le succès remporté par *Le Turbulent*, Roger Druine a sorti une version biplace en tandem, le « Turbi », répondant aux mêmes caractéristiques de conception et de construction. Le moteur du prototype était un Beausnier, dérivé du moteur de la Citroën 11 CV. Son envergure (8,7 m) et sa longueur



F. Baranger

Le Turbulent, construit dans les années 1950 pesait moins de 300 kg. Il a reçu la coupe du Rassemblement du sport aérien à Epernay en 1953.

(6,85 m) étaient supérieures à celles du *Turbulent*. Son autonomie était deux fois plus grande.

Succès fou

Au début des années 1950, Roger Druine est parti à Paris où il a travaillé en tant qu'ingénieur chez Dassault. Mais, son départ n'a pas arrêté la construction du *Turbulent*. Marcel Cesbron et Paul Baranger se sont mis au travail, aidés

de leur ami Henri Burgevin. Dix à douze mois plus tard, on pouvait voir voler, au-dessus de Cholet et de sa région, deux nouveaux *Turbulent*, l'un jaune appartenant à Marcel Cesbron, l'autre rouge.

Le Turbulent a eu un succès fou. En 1953, un appareil construit à Cholet pour M. Clocher de Paris a reçu la coupe du Rassemblement du sport aérien (RSA) à Epernay.

Roger Druine est également le constructeur d'un avion plus so-

phistiqué, *Le Condor*. Il s'agit d'un biplace « côte à côte », doté d'une verrière, équipé d'un moteur Continental. Comme *Le Turbulent* et le « Turbi », il pouvait être construit par des amateurs. Trois appareils de ce type ont été réalisés à Paris.

Quelques années plus tard, Roger Druine est décédé. Le brevet du *Condor* a été racheté par des Anglais. Comme *Le Turbulent*, cet avion a connu un succès outre-Manche.

Quelques événements de 2001

C'est le troisième retour des stagiaires vélivoles Néerlandais. Près de 80 personnes et 15 planeurs occupent le ciel choletais.

L'Aéromodèle Club du Choletais organise diverses journées de compétitions interclubs.

Pour la première fois l'Aéroclub Léon Guérineau, le Centre de Pilotage Choletais, les Ultras Légers Choletais, Cholet Vol à Voile et le restaurant l'Eole organisent conjointement une journée « portes ouvertes ». 200 personnes ont pu faire leur baptême de l'air par avions, malheureusement, le vent et l'état de la piste en herbe ont empêché les baptêmes d'ULM et de planeurs

Le rêve pour certains en MS110 Rallye F-GENC de l'aéroclub
 Les félicitations pour des belges (venus pour le Puy du fou), lors d'une journée Baptême de l'air

Beaucoup de bonheur en ce jour,
 réalisation d'un grand ^{vœu} qui n'aurait pas été
 possible sans votre soutien, votre aide et
 votre gentillesse.

Cette ma reconnaissance et mon amitié,

Le 25/07/1981
 1998

Julien

Le Fol

2005



Merci la félicitation
 au plaisir de vous retrouver
 à bientôt. 08.09.01

Laurent
 d.e. LAURENT

Le temps passe c'était 1940.
 Le livellament en très bon moment
 acceptable pour un concion des temps modernes
 Tauti mon de fait/fait à tain

Laurent 08.09.01

A regreier absolument, car à ne rater sous aucun prétexte!

Bravo et merci!
 Et à bientôt!

Willy Van Damme
 Maurice d'Etterbeek
 1040 Bruxelles

Le Puy du Fou

2001 – Début du programme BIA avec le Lycée Renaudeau et nouveau logo de l'aéroclub de Cholet

20 Octobre 2001



- Signature de la convention de partenariat entre l'aéroclub de Cholet et le Lycée Renaudeau.
Programme BIA 2001-2002
- Présentation de la nouvelle signalétique de l'aéroclub de Cholet.

Bonjour pour ce double événement à l'Aéroclub de Cholet.

Un partenariat avec le lycée Renaudeau qui renforce le rôle éducatif de l'aéroclub.

Une nouvelle signalétique qui renforce encore la place d'ambassadeur de Cholet que tient depuis 70 ans l'aéroclub.

Et merci pour ce vol qui permet au train de franchir de la hauteur au milieu des nuages.

Cécile Pichip
Présidente de Cholet.



20 Octobre 2001 – Rassemblement autour des locaux du club pour l'événement



20 Octobre 2001 – Découverte du nouveau logo de l'aéroclub de Cholet



La flotte et le hangar avant et après la remise en état par le club



ÉCOLE DE PILOTAGE
VOLS D'INITIATION

Aéro-club affilié FNA
Agrément Jeunesse et Sports

**AÉRO CLUB
CHOLET**
DEPUIS 1930



Les 3 avions du club autour du hangar avec son nouveau logo



Rassemblement BIA autour des 3 avions EG, NC et MX



L'esprit d'équipe avec Jean Jacques Fouillet, Sylvain Burban et Denis Godineau devant NC



EG au touché 03



Michel RICHARD, président de l'aéroclub dans la salle de l'aéroclub de Cholet



Guy CARLES avec en arrière plan l'ATL de l'aéroclub



Paysage de printemps autour de l'aéroclub, on aperçoit le local du Vol à Voile qui sera remplacé par des nouveaux hangars avec un transfert de l'autre coté de la piste en 2008



Quelques événements en 2002

Le passage du Tour de France Aérien organisé par l'association « Les Chevaliers du Ciel » a permis à une centaine d'enfants handicapés ou défavorisés d'effectuer un baptême de l'air.

Une nouvelle journée « portes ouvertes » est organisée avec l'aéroclub, le vol à voile, les ultras légers choletais, le centre de pilotage choletais, et l'association de voltige aérienne choletaise (AVAC). Celle-ci s'est déroulée sur 2 jours faute de météo coopérative. Plus de 400 personnes ont pu découvrir le ciel choletais.

C'est le quatrième meeting aérien. Celui-ci rassemble près de 35 000 spectateurs. L'armée française est présente avec la patrouille de France et son Super Frelon, l'armée britannique avec son Chinook, et l'armée allemande avec son Tornado. Christian Moulec participe au meeting avec ses grues demoiselles.

En finale 21 à 300 pieds avec Guillaume Le SEVEN et le Novembre Charlie en Aout 2002



En finale 03 avec Guillaume Le SEVEN et le Novembre Charlie en Juillet 2003



On remarque le changement des couleurs du rallye 110ST NC par rapport à son origine en bleu clair

Quelques événements de 2003

La journée « portes ouvertes » a une fois de plus été victime de la météo. Cependant les visiteurs ont prit contact et de nombreux vols ont été réalisés les semaines suivantes.

Des stages d'été ont été organisés par Cholet Vol à Voile.

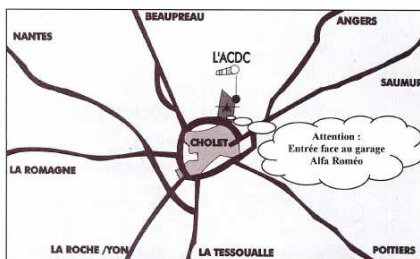
L'aéromodélisme a organisé un meeting réunissant avions, planeurs et hélicoptères.

L'aérodrome bénéficie maintenant d'un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs.

Septembre 2003 – Fête du modèle réduit avec 150 « petits » avions

Ouest-France
Lundi 15 septembre 2003

Beaucoup de monde à la fête aérienne de l'Aéromodèle-club du Choletais
Petits avions, mais grands pilotes...



Cholet
Fête Aérienne
de modèles réduits

DIMANCHE 14
Septembre 2003
Accès (Aérodrome)
face Garage
ALFA-ROMEO

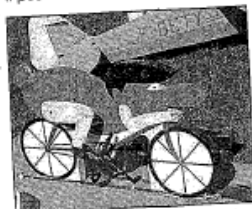
INVITATIONS

Fabrication et cuisson
sur place de fougère
au four à bois

La fête a attiré une foule de spectateurs plus importante que celle d'il y a deux ans.

L'Aéromodèle-club du Choletais a organisé une belle fête aérienne, hier après midi, à l'aérodrome Roland-Garros. Ludovic Duval, président du club, constate que le public est venu encore plus nombreux qu'il y a deux ans. Cinquante pilotes ont présenté cent cinquante avions. Portraits de quelques-uns de ces passionnés...

Gaëtan, le débutant. Gaëtan Girard pratique le pilotage de modèle réduit depuis deux ans et demi. Il se qualifie lui-même de « débutant ». Il possède deux avions : un Sharp,



Un objet volant inscrite : le Schtroumpf volant.

modèle d'entraînement, et un Mustang, réplique des chasseurs de la Seconde Guerre mondiale participant au meeting de Reno. Son plaisir : « Montrer cette discipline à différentes personnes et voler dans un cadre différent ».

Sébastien, pilote d'hélico. Sébastien Boury, du club de Pouzauges en Vendée, pratique un art difficile : le pilotage d'un modèle réduit d'hélicoptère. Il s'exerce depuis un an après quatre ou cinq ans de pilotage modèle d'avions. « Le plus difficile, c'est de réaliser un vol stationnaire. Quand on a réussi cette figure, on a fait la moitié du chemin ». Comme les vrais pilotes d'hélico, en cas de panne de moteur, Sébastien compte sur l'autorotation basée sur l'inertie des pales, pour sauver son appareil.

Philippe, du pulsoréacteur au Canadair. Philippe Peultier de Tours est un touche à tout. C'est lui qui, en début de meeting, a présenté un appareil doté d'un « pulsoréacteur », du même type que celui qui équipait les V1 allemands pendant la guerre. « Il n'y a pas de ralenti, explique-t-il. Là-dedans le carburant explose de 700°. Cela vole à 200 km/h ». Pour alléger son appareil, Philippe lui a

enlevé les roues. Il le lance à l'aide d'une rampe.

Deux Canadair, Philippe possède également un Canadair qu'il a fait voler avec celui de Yann Dobignard, de Coëtquidan. L'un est à l'échelle 1/15 l'autre à l'échelle 1/6,5. Yann a poussé le souci du détail très loin. Pour construire son modèle, il a demandé les plans du véritable Canadair à l'entreprise Bombardier au Ca-

nada. « Je l'ai construit en composite, explique-t-il. Il m'a fallu 1 200 heures de travail. Il peut amerrir et écoper à condition d'avoir un kilomètre de dégagement ! Dans cet avion qui pèse trente-trois kilos, je peux embarquer vingt litres d'eau ». Son projet : réaliser un Tracker, légendaire appareil des années 1950 transformé en bombardier d'eau.



Yann Dobignard de Coëtquidan et Philippe Peultier de Tours ont fait leur Canadair ensemble.

ça bouchonne à la pompe à essence avec en arrière plan Patrick MULLOT et le VX



F-GENC au décollage piste 21 face à la tour



Au point d'attente Alpha à bord d'EG



MX à la sortie du hangar



Commentaires sur le BIA et les nouveaux diplômés, le programme continu toujours.
 La reconnaissance du président de la FNA pour l'organisation du championnat régional de rallye
 aérien en Juin 2004

Merci pour ce bel
 sur Chélet et le nombreux
 heures et af pour l'ère club
 Chélet. Michel Champigny

Félicitations pour cette nouvelle approche grâce au BIA
 Continuer Proposer Profiter.

Pour la Rectrice de l'Académie de Nantes et
 Présidente du Comité d'Initiation et de
 Recherches Aéronautique et spatiale,
 le délégué J. Pierre NGUYEN. Le 26/10/04
 Félicitations et Bon Courage

Avec les encouragements du lycée Bretonne pour avoir
 permis aux élèves de réaliser leur rêve.

C'est le début d'un partenariat
 avec le lycée Bretonne que nous
 souhaitons fructueux pour nous-mêmes
 et pour nos jeunes élèves pour aller
 (voler) encore plus haut.
 Bernard Guillebaux



Merci pour cette
 année passionnante
 M. N. S.

[Signature]

[Signature]

Remise Diplôme BIA

15/11/2003

Merci à toute l'équipe
 des jeunes "futurs pilotes"
 pour cette année bien
 sympathique
 B. Guillebaux

[Signature]

Comité BIA 2003-2004

Félicitations aux jeunes diplômés, et bon courage
 à la nouvelle promotion.

[Signature]
 L. GINER

[Signature]
 G. GERMAINOIR

Un grand merci à l'aéro club pour le
 concours de tous les bénévoles à l'organisation de
 ce championnat régional de rallye aérien.
 Chapeau à l'accueil. Le café était bon.
 et le soleil de la partie.

A une prochaine fois, j'espère proche
 à CHÉLET.

Merci à tous
 Amicalement
 Claude PENIST

Finale 21 sous la pluie en Avril 2004



En finale 03 sous le soleil au dessus du sacré cœur



Le circuit base et finale 03 sous le soleil avec un planeur en préparation au sol



Excellent accueil et organisation par Michel RICHARD, président et les membres de l'aéroclub de Cholet, pour ce championnat régional de rallye aérien en Juin 2004

Set 6 Juin 2004 , Championnat Régional
de Rallye Aérien .

Merci à l'Aéro-club des Guesnains de Cholet
et son président Michel Richard pour
l'excellent accueil et organisation de
ce Championnat de Rallye Aérien .

Surtout ne changez rien à l'ambiance
sympathique qui régnait ici .

Cordialement

Patrice POISSON
Président de l'U.S.R.G.



Quelques événements de 2004 également

Le Tour de France réservé aux avions très légers prend son départ à Cholet, 27 appareils y décollent. La victoire revient à l'équipage Jean Michel Collineau et Thierry Vigier membres de l'aérienne du Choletais.

L'union régionale Bretagne – Pays de Loire de FFA, avec le soutien de l'aéroclub de Cholet Léon Guérineau a organisé la sélection régionale pour le championnat de France de rallye aérien. 22 équipages ont participé aux épreuves de navigation et de précision d'atterrissage. Les 3 meilleurs d'entre eux ont été sélectionnés pour le championnat national de Rallye Aérien.

C'est le 5ème meeting aérien. La Patrouille de France n'est pas présente mais l'armée de l'air nous fait honneur avec ses deux Mirages 2000. 2004 est l'année du 60ème anniversaire du débarquement en Normandie, pour cela l'accent est mis sur les appareils d'époques. Un camp américain avec véhicules et personnages en tenu est aussi reconstitué.



Quelques événements de 2005

Le tour ULM organisé par la Fédération Française de Planeurs Ultra Légers Motorisés (FFPLUM) a décidé de faire de Cholet son point de départ et d'arrivée. Avec l'aide de l'Aérienne du Choletais 120 ULM de tous type se sont retrouvés sur le terrain pour 2 weekend.

L'Aéromodèle Club du Choletais a organisé un meeting aérien d'aéromodélisme réunissant toutes sortes de machines comme des avions, des planeurs et des hélicoptères. Les plus gros sont restés en exposition statique pour des raisons de sécurité.

Avec l'arrivée d'Aérozais et l'édification de nouveaux locaux l'aérodrome offre maintenant une nouvelle capacité d'accueil pour les propriétaires d'aéronefs qui souhaitent baser leurs appareils à Cholet ainsi qu'un atelier d'entretien hélicoptères.

L'école ULM commence son activité, elle propose des formations sur tous types d'ULM : pendulaires et trois axes.

Récit du voyage Pays Baltes 2005 par Jean Loup Pourcher (le 6^{ème} de la série d'été des voyages du CPC)

Samedi 09 juillet 2005

C'est une ambiance particulière qui règne ce matin là, dès 7h30 sur le terrain de Cholet le Pontreau. Quatre avions sont aux pompes : trois PA28 et un Mooney 20. Comme tous les ans douze pilotes du **Centre de Pilotage Choletais** et leur instructeur partent pour un voyage d'une semaine. Après la Tunisie, la Grèce, le Maroc, la Croatie et Malte, cette année au programme : *le tour de la baltique*. Trois pilotes par avion et dans le quatrième, l'instructeur Patrick, en place droite avec les moins aguerris en Anglais aéronautique.

L'étape du jour, Auxerre, Colmar, Innsbruck. Trois branches pour que tout le monde pilote dès le premier jour. A 9h30, la dernière météo est prise et c'est pas terrible : crasse devant et orages sur l'Est de la France. On décide de tenter le passage, et un à un les quatre appareils quittent le terrain pour neuf jours d'aventure. La radio n°2 affichera pendant tout le parcours 123.47, ce qui nous permet de rester en contact entre nous sans occuper les fréquences officielles. On doit rapidement se rendre à l'évidence, nous n'irons pas très loin, le plafond descend et la visibilité se réduit de plus en plus (3 kilos, 1000' qnh). Si un passage très au Sud de notre route semble possible, un des avions annonce sont déroutement sur Saumur et tous décidons de le rejoindre. Trente minutes de vol ce matin puisque nous ne repartirons avec un ciel plus clément (10 kilos et 2500') qu'à 13h30. Le programme est un peu chamboulé : deux avions feront une directe Colmar tandis que les deux autres joueront les touristes avec visite à 2000 pieds de la centrale de Chinon (hors zone interdite bien sûr), le transit Sud de Tours accompagné par le contrôleur militaire de la base (nous sommes en période d'alerte rouge), la vallée du Cher avec Amboise, les jardins de Villandry, Chenonceau. Changement de pilote rapide à Bourges pour les uns et à Aubigny pour les autres et navigation entre les grains vers Vesoul, charmant terrain en montée que nous prenons en 08. Super accueil de la part de Pierre Baudouin le président du club qui fera le plein de nos deux avions avec sourire et gentillesse. Un pot au bar et on décolle pour se retrouver face à face avec notre premier CB que l'on contourne par l'Ouest avant de plonger dans la vallée du Rhin qui s'ouvre devant nous sous le soleil. On longera le massif des Vosges (paysage superbe) pour atteindre Colmar. L'Atis reçu tard à cause du relief nous donne une 01 que nous prenons directement en base. Il y a du monde dans le circuit, le Tour de France fait étape à Gérardmer et une noria d'hélicos et d'avions d'accompagnement seront là ce soir. Tous réunis nous décidons d'en rester là pour aujourd'hui. La météo sur Innsbruck annonce des orages et les prévisions pour demain ne sont pas terribles sur cette zone où nous risquons de nous retrouver cloués au sol. Nous retrouvons sur le terrain Jean Maurice Martin, une connaissance du club de Cholet qui, pilote d'hélico, travaille au traitement des vignes sur l'Alsace. Il nous trouvera rapidement un hôtel à Labaroche, petit village en pleine montagne. Dîner copieux après une visite de cave pour certains. Promenade digestive nécessaire avant de regagner nos chambres.



Récit du voyage Pays Baltes 2005 par Jean Loup Pourcher (le 6^{ème} de la série d'été avec le CPC)

Dimanche 10 Juillet

Lever 6h, briefing 7h30. Aujourd'hui Innsbruck, Eggenfelden et Prague. Arrivés au terrain à 8h30, nous déposons les plans de vol. Arrivée tardive de la météo, et nous nous rendons compte que nous devons changer nos plans. Le temps est complètement bouché à l'Est et il n'est pas possible de survoler le moindre massif montagneux. Nous avons été bien inspirés hier de ne pas pousser jusqu'en Suisse. Ce sera donc Nuremberg et Prague (350 Nm) en restant dans les vallées. Moralité attendre la météo avant dépôt des plans de vol, ce que nous ferons dorénavant. Départ de Colmar en passant par le point *Echo* pour passer la frontière, puis remontée de la vallée de Rhin avec la forêt noire et les contreforts montagneux dans les nuages sur notre droite. Vol à 2500' max en plaine. L'un de nous se fera piéger en voulant couper entre deux massifs et se retrouvera en VSV à 2500' Qnh et 400' sol. Une mauvaise gestion initiale du problème amènera l'avion à faire un 180° avec un vario à -500 avant que l'équipage ne se reprenne et se sorte de ce mauvais pas. Même des pilotes confirmés ne sont pas à l'abri de ce genre de surprise et une gestion collective rapide est toujours nécessaire. L'arrivée à Nuremberg se fera par *Sierra* pour la 28 et sans encombre. Déjeuner au restaurant de l'aéroclub, sympa et pas cher.



Départ pour Prague. Après passage de la douane, météo, qui continue à annoncer des CB, plan de vol, les pleins. Sortie par *Oscar* et passage de la frontière à *Odomo* sans aucune réponse radio à nos sollicitations. Contact avec Prague à 50 Nm qui nous annonce un orage sur le terrain avec une piste inondée. Le Mooney qui ouvre la marche de notre escadrille se fera secouer de belle façon en serrant d'un peu trop près le CB en question (un menton et un crâne esquintés, le revêtement intérieur du plafond de l'avion fendu). Déroutement sur Karlovy Vary, le seul terrain à proximité, un peu à la sauve qui peut, vu la taille de l'orage qui nous arrive dessus. Une fois tous posés nous assisterons à l'atterrissage d'un groupe de 17 avions français qui sont également en voyage en Europe de l'est et qui précède de peu l'orage attendu. Deux heures plus tard le temps s'est un peu amélioré, seulement il est 19h50 et le terrain de Karlovy Vary ferme à 20 heures. On décide de repartir, la tour nous donnant une météo mitigée mais malgré tout le terrain de Prague est dégagé. Il nous reste 52 Nm à parcourir allongés par le contournement d'un nouveau CB. Il a tellement plu que par endroit le sol est masqué par une espèce de brume d'évaporation, impression étrange en cette fin de journée. Ils sont débordés sur Prague, ça n'arrête pas d'entrer et de sortir sûrement à cause du retard pris du aux intempéries. Nous sommes invités à faire des 360 sur le point *Echo*. Quatre avions qui tournent sur le même point, c'est un peu chaud, et nous devons gérer seul nos altitudes. Rapidement deux d'entre nous seront autorisés à tourner à l'approche de la 06 et de la 13 et rentreront en profitant d'un « petit trou » dans le trafic. Le troisième n'aura que peu d'attente et quittera le point *Echo* pour une finale 13 rapide. Quant au quatrième, invité à se rapprocher il tournera pendant trois quart d'heure entre la 06 et la 13 avant de se voir offrir l'occasion de se poser à la hussarde (réduction, trains, volets en très courte finale) à la limite de la nuit aéro sur une 06 éclairée, dans les roues d'un trafic commercial devant et sous le nez d'un autre en finale. Debout sur les freins dès les roues posées au sol, on est prié de dégager rapidement en se faufilant entre les commerciaux. Nous qui comptions arriver tôt pour pouvoir visiter Prague, ce sera une visite by night pour nous donner l'envie d'y revenir plus calmement. Heureusement que pour cette étape notre logisticien avait prévu la réservation de l'hôtel. Dîner sur la grand place de Prague, balade en ville, et mise en boîte garantie du pilote « champion du monde des 360 » 232

Récit du voyage Pays Baltes 2005 par Jean Loup Pourcher (le 6^{ème} de la série d'été avec le CPC)

Lundi 11 Juillet

On prend notre temps, l'étape du jour n'étant pas très longue (292 Nm) : Wroclaw puis Varsovie Babice (qui n'est pas le terrain international, mais un aérodrome de club). La météo est enfin bonne. En fait, plus nous irons vers le nord, meilleure elle sera.

Problème de gestion de carburant pour notre quatrième avion d'hier soir. L'équipage avait décidé de ne pas refueiler à Prague car le carburant y était annoncé très cher. Problème cependant, car avec une heure de vol supplémentaire, même sous forme de 360, la réserve a diminué. Tout bien compté et recompté, ça doit passer. Moteur !

Départ de Prague hyper pro : « Atis », puis « Delivery » pour le départ moteur, « Ground » pour le roulage, « Tour » pour le décollage, « Approche » pour le transit dans la CTR par les points *Alpha*, *Bravo*, *Novembre*, et enfin « Info » pour le transit jusqu'à la frontière que nous passerons à *Trutnov* par le col avant d'arriver dans la plaine de Wroclaw, que nous intégrerons par la 12. Et notre quatrième avion ??? Après avoir serré les fesses jusqu'à la frontière et vidé un réservoir la tension est retombée quand la certitude de toucher le terrain a été acquise. En refaisant les pleins (pas cher) on verra qu'il ne restait qu'un petit quart d'heure de vol dans le réservoir gauche. A ne pas refaire, même pour des questions financières.

Déjeuner dans l'aérogare, sympa. Départ pour Varsovie. On est tiré par Varsovie Approche sur le point IFR *Mixta* (d'où la nécessité d'avoir des routiers IFR dans les avions). Arrivée surprise à Babice dont le contrôleur nous accueille en français. Une fois tous au sol il viendra nous rejoindre. C'est un Français. Pilote du club local, il a été « réquisitionné » par le contrôleur Polonais qui appréhendait notre arrivée, car il ne maîtrisait pas bien l'Anglais. Formalités sympa, taxes 35€ par avion. A recommander au VFR qui passent par là. Deux coups de téléphone plus tard nous étions dans des taxis, en route pour un hôtel du centre ville. Ballade, dîner sur la place centrale de Varsovie, retour tard dans nos chambres après vin bulgare et vodka !!!!



Mardi 12 Juillet

Malgré notre retour tardif de la veille, l'horaire de départ de l'hôtel est respecté : 8h30. Embrouille avec les taxis qui nous emmènent au terrain car ils se dirigent vers l'international et ne connaissent pas Babice. Nous devons leur sortir les cartes aéro pour leur localiser le terrain. Après des tours et détours, on arrive enfin avec une facture double de celle de la veille.

Aujourd'hui Kaunas et Riga (308 Nm). C'est vrai que le contrôleur n'est pas top en anglais, mais il est vraiment gentil et fait son possible. En parlant doucement et en prenant son temps on y arrive. Transit par *SUW* (un *Vor*), *EET* à *Vaber* puis direct Kaunas. Facile et sans problème par un beau temps. Paysage très plat avec de nombreux lacs et marécages. Nous nous retrouverons à voler à deux ce qui est assez rare, et ferons des photos des avions en vol. On déjeunera sur le terrain et les surprises viendront après. Carburant hyper cher, taxes de même. Perte de temps par des fonctionnaires pas pressés et pas sympas. Prêts à décoller, on nous rappellera pour payer une nouvelle taxe, dont nous n'avons pas compris à quoi elle servait. Pour finir on nous demandera de déguerpir dans les dix minutes, sinon il nous faudra repasser à la caisse. Rien d'agréable dans cette escale, à éviter

Décollage express donc, avec un passage de frontière à *Gunta* puis *Atrack* et arrivée à Riga sans encombre. On quitte les plaines un peu arides pour une région boisée autour de Riga. Il faut trouver la bonne altitude pour ne pas être trop secoué. Aux alentours de 2500', c'est confortable. On se posera en 36, c'est à dire dans l'axe de notre arrivée par une très longue finale, bien agréable. Ici aussi un hôtel nous attend. Tony, le neveu de notre instructeur, marié et installé ici, s'est chargé de la réservation. L'après midi visite de la ville, architecturalement très marquée par l'empreinte de l'ex URSS. Dîner sympa en centre ville avec orchestre à proximité et retour à l'hôtel en flânant, il fait beau et chaud et il fait nuit tard. Plus nous allons vers le nord et plus les nuits sont courtes. Les lettones sont vraiment de belles filles et elles savent profiter en cette période d'été des moindres rayons du soleil pour le plus grand plaisir des yeux.

Récit du voyage Pays Baltes 2005 par Jean Loup Pourcher (le 6^{ème} de la série d'été avec le CPC)

Mercredi 13 Juillet

Hôtel international correct, mais des moustiques si on laisse les fenêtres ouvertes.

Aujourd'hui Kuressaare – Tallin (221 Nm)

Taxes, (50€ par avion), météo (beau fixe), plan de vol (un seul pour les quatre avions aujourd'hui : pourquoi ?). Première étape de survol maritime. Les gilets sont sortis du fond de la soute et bien posés en évidence sur le siège arrière. Transit *Orvel* et EET à *Kokax* en longeant la côte entre 2 et 5 Nm à 2000'. Côte sauvage, plages, forêts, calme plat. On fera 30 Nm de pleine mer pour rejoindre la pointe Sud de l'île Saaremaa. La côte ici est plus volcanique et découpée. Petit terrain avec deux pistes : une 36/18 et une 05/23. On nous donne la 18 avec un vent de travers de 15 Kt. Nous aurons quelques déboires avec nos contacts radios. Les différents contrôleurs n'attendent qu'un avion puisque un seul plan de vol a été déposé. On aura du mal à faire comprendre et admettre que nous sommes quatre à entrer dans le circuit à l'arrivée. A ne pas refaire : à chaque avion son plan de vol, même s'ils sont identiques. C'est tellement confortable d'être attendu et pris en charge.

Après un ballade, sur le marché local on trouvera dans l'arrière salle d'un club de quoi se faire servir une pizza ou des pâtes. Semi enterré, l'aspect est sombre avec des ouvertures petites, on sent que les hivers doivent être rigoureux.

Départ en début d'après midi pour Tallin. On demande à décoller en 24 pour changer ... et pour avoir le vent de face, ce qui ne sera pas évident pour tous vu, les variations rapides du vent sur ce terrain. Ballade tranquille d'une heure à 1500' sol en évitant les zones interdites dans une région où l'eau et les bois prédominent. Approche facile et posé en 26 sans problème. On trouvera rapidement par l'intermédiaire du guide du routard un hôtel avec sept chambres. Soirée sympa avec ballade et dîner en ville, la routine quoi !



Jeudi 14 Juillet

Mariehamn – Visby (351 Nm). Mariehamn, une île Finlandaise, sera le point extrême de notre périple au 60°10' de latitude Nord. Visby est une île au sud de Stockholm à 50 Nm de la côte la plus proche.

A 8h30 au terrain, taxes (15€ par avion), météo et plans de vol sont expédiés. Moteurs en route, la demande de roulage nous est refusée car nos plans de vol sont rejetés. Motif : le terrain de Mariehamn n'est contrôlé qu'à partir de 13h30 locale. Palabre avec la tour à qui on demande malgré tout de maintenir nos plans. Il est décidé qu'on clôturera en vol avec un atterrissage en auto information. Une demi heure plus tard, nous sommes autorisés à décoller, sous VFR spécial car il n'y a que 1500' de plafond au départ de Tallin pour la traversée maritime de 40 Nm vers les côtes Finlandaises. C'est vraiment très agréable d'avoir des gens compétents et compréhensifs comme interlocuteurs.

Le transit se fera par *Pekov* et passage de frontière à *Eesti*. Pris en charge par la Fir d'Helsinki, on est autorisé à traverser une des zones interdites en direction de *Kenon*. Toute la frontière Finlandaise est en effet bardée de zones interdites, probablement des restes de la frontière avec l'ex URSS. Le ciel s'est dégagé et il fait maintenant un beau soleil. Nous resterons à 1500' sol pour profiter de la navigation entre toutes ces îles. Petites ou grandes, habitées ou sauvages chacune d'elle est un enchantement. On aurait envie de faire le tour de chacune pour mieux les découvrir. Magnifique paysage dont on ne se lasse pas. Après *Sunas* et *Lemla* comme convenu nous clôturerons en vol avec Helsinki à 10 Nm du terrain de Mariehamn que l'on intégrera en auto info. Le dernier avion aura le plaisir d'un contact avec la tour en dernier virage, il est 13h30. La piste est de toute beauté, refaite à neuf depuis Juin. Repas sur le terrain, un restaurant chinois y est installé. La photo de groupe, symbole annuel de notre voyage, est toujours faite au point extrême de notre balade ce sera ici. Météo, nouveau plan de vol. Nous ne paierons aucune taxe puisqu'il n'y avait personne pour nous accueillir, nous dit-on. Messieurs les Finlandais bravo pour tout. Ce sera une de nos plus belles escales.

Départ 15h30 pour Visby. Passage de frontière à *Oglob* puis *Xilan* et *Alola* ce qui nous fait faire un transit de Stockholm par la mer en limite de zone. A 2000' entre les îles de la Baltique, on ne se lasse pas de ce paysage. Nous irons en longeant la côte jusqu'au *vor TRS* pour éviter les zones interdites du parcours avant de piquer plein Sud pour 60 nautiques de survol maritime au niveau 55. Une demi heure plus tard nos quatre avions se poseront sans encombre en 21, entre la mer à droite, et un golf à gauche. On fait les pleins ce soir, c'est plus confortable lors du départ du matin. Visby est une ville touristique et balnéaire, aussi nous avions réservé notre hôtel. Soirée sympa, ballade et découverte de la vieille ville qui laisse transpirer ses origines Viking.

Récit du voyage Pays Baltes 2005 par Jean Loup Pourcher (le 6^{ème} de la série d'été avec le CPC)

Vendredi 15 Juillet

Belle étape prévue pour la journée, Malmö puis Berlin Tempelhof, 405 nautiques.

Levé et départ sous le soleil pour un nouveau transit maritime. On perdra un peu de temps au départ pour payer les taxes. Il faudra faire tous les bureaux du terrain avant de trouver le responsable, qui s'avère être celui qui nous a fait passer la douane et qui paraît tout étonné de notre insistance !!!

Départ 10h15 locale, les plans de vol affichent : *Kinty, Kal, Kotam, KD*. Le mauvais temps nous rejoint à l'approche des côtes et nous obligera à un vol à 1500' QNH et parfois moins. Bonne prise en charge jusqu'à Malmö Sturup que nous atteindrons 2 heures plus tard sans encombre sur la 17 en service. Trois bonnes surprises nous y attendent :

- un snack à 10 euros par personne, un plat, plus entrées, desserts et boissons à volonté,
- du carburant à 0,75 euro le litre,
- la taxe que nous avons eu du mal à payer le matin (50€ par avion) donne droit à une semaine de transit à volonté sur tous les terrains du pays. A méditer et un exemple à suivre en France peut-être, mais il ne faut pas trop rêver !

Départ 14 heures pour Berlin. Nous sommes maintenant tous pressés de découvrir ce terrain mythique. Le plan de vol est déposé rapidement, direction plein sud avec passage de frontière à *Sallo*, puis *Trt, Fld* et 50 nautiques de survol maritime puis directe *Echo1* de Berlin. Le beau temps nous a quitté, un ciel bas et des vents contraires vont nous contraindre à un vol à 1000' sol et une navigation serrée entre les orages. La prise en charge par les différents contrôleurs est parfaite. Enfin Berlin est devant nous. On a du mal à s'imaginer survoler une capitale à cette altitude. *Echo1* en proche banlieue, *écho2* quasiment en centre ville, avec les recommandations de cap et d'altitude sur chaque point. et enfin une finale 27R sur les toits avec overshoot interdit puisque les deux pistes sont en service. Le dernier à se poser recevra les félicitations du contrôleur à transmettre à tous les avions pour le respect strict des consignes. A quoi il lui sera répondu qu'« il n'y a pas de bon pilote sans bon contrôleur ».... On s'est fait un copain.

Une fois tous au sol on peut se laisser envoûter par l'architecture et l'histoire de ce terrain en pensant à tous ces pilotes qui ont transités ici avant nous. Que deviendra ce terrain après le mondial de foot 2006 ??? C'est paraît-il le temps qui lui reste à vivre. Je ne peux qu'encourager ceux qui le peuvent d'aller s'y poser pendant qu'il est encore temps, bien préparé cela ne présente pas de grosses difficultés et c'est à la portée de beaucoup.

Photos avant de quitter le tarmac. La taxe n'est pas chère pour les mono moteurs si on peut présenter un certificat de limitation des nuisances, ou une photocopie du manuel de vol en ce qui concerne les caractéristiques du moteur. Une bonne bière en attendant le retour de ceux qui sont parti à la recherche d'un hôtel. Tâche pas si évidente que cela en cette période et nous finirons dans une auberge de jeunesse.

Découverte de la ville à pied (Check point Charly, l'emplacement du mur), puis en bus sous l'orage, juste pour nous donner l'envie d'y retourner. Quelle belle journée.



Récit du voyage Pays Baltes 2005 par Jean Loup Pourcher (le 6^{ème} de la série d'été avec le CPC)

Samedi 16 Juillet

Décollage de Tempelhof à 8h30 et toujours de la 27 droite. Sortie par *whisky 2* puis *1* avec survol de la ville et d'un habitat qui paraît plus épars et aéré de ce côté de Berlin. Météo, plan de vol et taxes sans problème, ce matin notre étape est Munster (211 Nm). La météo est plus clémente qu'hier. Nous ne serons vraiment pas surchargés par les contacts radio, toutes nos vellétés d'échanges se verront imposées un « radar contact » qui n'appelle aucun commentaire superflu. Nous pouvons ainsi découvrir tranquillement la campagne allemande et ses champs d'éoliennes. Arrivée tranquille à Munster par le point écho. Déjeuner sur le terrain et la moins chère des taxes d'atterrissage du voyage (6,51 €). Par contre nous ne prendrons que le nécessaire d'un carburant à 1,85 €.

Ce soir on dort en France. Lille est notre étape de l'après midi. 189 nautiques et plusieurs frontières, allemande, belge et française, en essayant d'éviter les grosses agglomérations. On arrivera à se frayer un chemin entre Dortmund, Düsseldorf et Cologne puis Liège, Charleroi et Florennes (terrain militaire), pour rejoindre Maubeuge puis Lille. Le contrôle de Lille va refuser l'entrée dans sa zone au Mooney pour cause de panne de transpondeur. On va tout tenter pour infléchir sa décision, rien n'y fera. Il doit se détourner sur Merville pendant que les trois PA28 investissent le terrain de Lille. Dix minutes plus tard pendant que les pleins sont en train de se faire on entend (avant même de le voir) notre copain remonter la vent arrière s'aligner en finale et nous rejoindre. L'absence de carburant à Merville et un contact téléphonique direct entre les deux contrôleurs a été nécessaire pour que nous soyons réunis pour notre dernière soirée sans trop de difficulté. Encore merci aux contrôleurs qui savent arrondir les angles sans pour autant nuire à la sécurité des vols. Nous avons prévus notre soirée d'adieu ici, et elle ne sera pas ratée. Places réservées dans un « estaminet » de la ville, ambiance des grands soirs, tout était réuni pour bien finir ce périple.



Récit du voyage Pays Baltes 2005 par Jean Loup Pourcher (le 6^{ème} de la série d'été avec le CPC)

Dimanche 17 Juillet

Cela sent l'écurie, comme diraient les cavaliers. Nous laissons Karim à Lille et c'est à douze que nous rentrons à Cholet. Après avoir rejoint la baie de Somme nous suivons la côte Normande jusqu'au Havre en profitant d'un temps dégagé et ensoleillé pour découvrir les falaises, les villages et les curiosités de cette région. A 1000' au dessus de la mer la vue est superbe. Après l'estuaire de la Seine et le transit de Deauville, changement de pilote sur le terrain de l'Aigle. A midi trente les quatre avions se posent sur le terrain de départ, la boucle est bouclée. Notre projet d'une année vient de s'achever et nous avons du mal à nous quitter. Un dernier repas ensemble. On se remémore ce qui va devenir des souvenirs et on commence à aborder ce qui va être notre nouveau projet. Comme tous les ans on fixe une date en septembre. Ce sera la soirée de clôture de notre voyage 2005 avec photos et films. Ce sera aussi le début de notre nouvelle aventure 2006.



Ce qu'on peut dire :

Rien ne pourrait être sans une préparation sérieuse et un logisticien rigoureux et compétant. Nous ne remercierons jamais assez notre ami Gérard pour ces qualités, qu'il est capable de mettre à la disposition du groupe. Qu'on en juge.

Si le choix d'une destination est collégiale, le choix et le découpage des étapes est avant tout fonction des distances afin qu'à terme il y aie un partage équitable des temps de vol de chaque pilote.

Une fois les terrains arrêtés, les contacter pour savoir si ils peuvent nous recevoir à la date prévue et s'ils peuvent assurer notre ravitaillement en carburant (ce qui n'est pas toujours le cas).

Préparer pour chaque avion les cartes de navigation au 1/500.000 et les routiers IFR du trajet, ainsi que les cartes VAC.

Prévoir un GPS supplémentaire dans chaque avion et y inclure les coordonnées géographiques des points susceptibles d'être utilisés, notamment les points VFR. S'ils ne sont pas indispensables, leur présence dans le GPS est un confort certain et un élément de sécurité supplémentaire.

Gérer et retenir les hébergements pour treize dans certains lieux qui peuvent être problématiques.

S'assurer que l'Anglais aéronautique est maîtrisé dans chaque avion et prévoir des outils pour son apprentissage.

Fort d'une telle organisation et de ce travail en amont, nos « équipées » ne peuvent être que des moments de plaisirs partagés, le but final restant la découverte d'autres lieux et d'autres ciex pour des passionnés qui n'auraient pas osé se lancer seul et que l'ambiance du Club a rapprochés. Et à vous qui nous lisez, si ce n'est déjà fait, lancez vous, voyager en avion est plus facile qu'on ne le croit, et chaque erreur que l'on a faite, en est une que l'on ne fera plus. Bref, on apprend !

A Gérard (merci), aux deux Daniel et aux deux Patrick, à Cédric, Denis, Dominique, François, Karim, Nico, Roger, en souvenir de nos « exploits »

J.Loup

Aout 2005, arrivée au CPC du Papa Charlie (Le 172 FHPC avec moteur au JETA1)

Le Centre de pilotage choletais va pouvoir voler moins cher

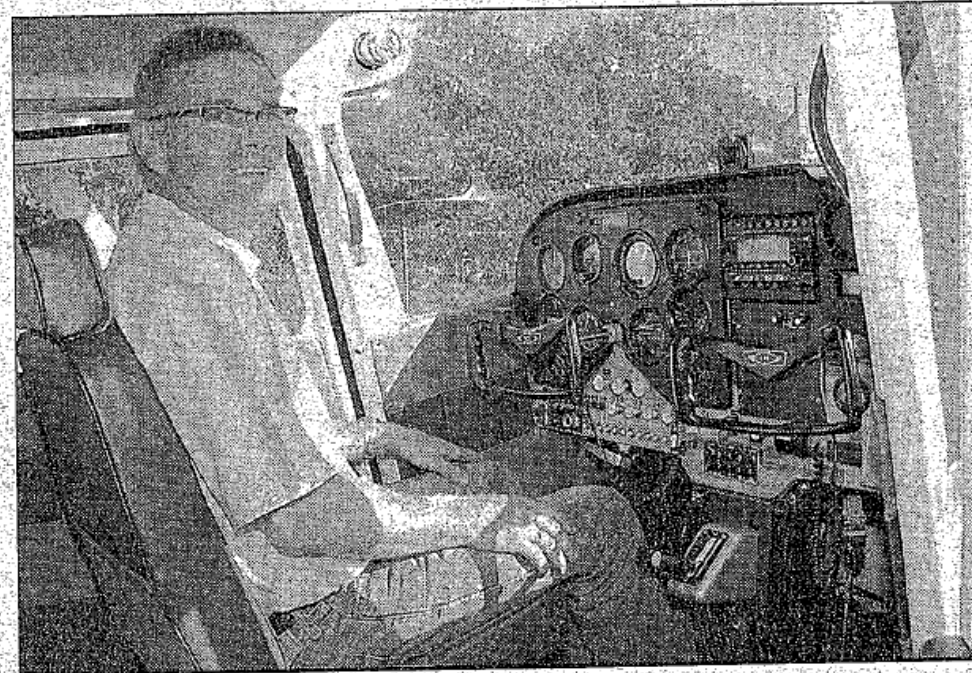
Un avion à moteur diesel à Cholet

Le prix élevé de l'essence est un des principaux obstacles à la pratique de l'aviation légère. Pour pallier cet inconvénient, Patrick Mulot, du Centre de pilotage choletais, vient de se doter d'un Cessna doté d'un moteur diesel. Un avion économique et très silencieux.

Le Cessna 172F, nouveau venu à l'aérodrome de Cholet, est un bel avion, bleu et blanc, refait à neuf après plusieurs années de vol. Son originalité : il est équipé d'un moteur diesel. Une rareté en France : il n'existe qu'une vingtaine d'appareils de ce type. D'ailleurs, il est encore immatriculé en Allemagne pour un mois. « Équipé d'un moteur Thielert (Mercedes) cet appareil est capable de transporter quatre personnes à la vitesse de 110 nœuds à l'heure (1), explique Patrick Mulot patron du Centre de pilotage choletais. Actuellement nous sommes dans une période de mise au point. Dans huit jours, il sera opérationnel ».

Cet avion a deux atouts principaux : il est très silencieux et il vole à l'économie. Quand il était doté d'un moteur à essence de cinq litres de cylindrée, il consommait trente-six litres à l'heure. Le nouveau moteur diesel d'une cylindrée de 1 700 cm³,

Patrick Mulot, responsable du Centre de pilotage Choletais (CPC) et son avion diesel. L'appareil est particulièrement silencieux.



n'a besoin que de 18 litres de gasoil « Jet A1 » à l'heure. Le prix de ce carburant étant moitié moins élevé que celui de l'essence, le coût d'exploitation de l'appareil est pratiquement réduit de trois quarts. Seul inconvénient pour le Centre de pilotage choletais : l'investissement

s'élève à 60 000 €, soit deux fois plus que pour un avion ordinaire.

On pilote un avion diesel comme un avion traditionnel. « Seule la mise en route est différente, explique Patrick Mulot. Comme le moteur est à refroidissement à eau, il faut le faire chauffer avant ». L'appareil est éga-

lement doté d'un système d'hélice à pas variable géré par ordinateur, le Fadec (2).

Michel CAILLARD.

- (1) Environ 200 km/h.
- (2) Full Authority digital engine control.

ouest-france 6-7 Août 2005

Agent AFIS à l'aérodrome de Cholet

Les principales missions de ces agents

Dans la tour de contrôle de l'aérodrome de Cholet, deux agents Frédéric Boisard (technicien supérieur principal et responsable d'activité) et Jean-Pierre Blais, son adjoint, se partagent la fonction d'agent AFIS (Aerodrome Flight Information Service). Ils travaillent pour la Ville de Cholet, sous couvert de l'aviation civile depuis 11 ans pour le premier et 5 ans pour le second. Ils ont pour mission première d'assurer l'assistance en vol et au sol des pilotes et des passagers des avions sur le site de l'aérodrome. Ils donnent ainsi toutes les informations utiles aux pilotes (guidage radio, météo, plan de vols, et parfois même réservation de taxi !). Ils sont aussi chargés de percevoir les redevances d'atterrissage, de balisage, de hangar, de contrôler la qualité du carburant, en bref d'assurer le fonctionnement global du terrain. Ils doivent en outre régulièrement vérifier que le matériel de relevé automatique des températures, installé par Météo France, fonctionne correctement. Ils doivent aussi déclencher l'alerte en cas d'accident ou de présomption d'accident en suivant une procédure pré-établie. Enfin, ils peuvent être appelés la nuit pour assister des avions transportant des blessés ou encore, de plus en plus fréquemment, des dons d'organe. Les services de secours et les hôpitaux de la région ont leur numéro de téléphone personnel à cet effet.

Les journées à l'aérodrome

Les journées sans avion sur le site sont excessivement rares dans une année ; elles se comptent sur les doigts d'une seule main. Il faut vraiment que la journée soit exécrable pour que personne ne vole. Le reste de l'année, 95 % du trafic est tenu par les habitués pilotant pour les loisirs et les écoles qui forment les futurs pilotes ; l'aviation d'affaire et commerciale représente, elle, 5 % du trafic. Les fins de semaine, on le devine, sont très chargées. Il faut faire preuve de méthode, d'organisation pour guider des avions par radio, s'occuper en même temps des taxes à percevoir et répondre au téléphone. Mais Frédéric et Jean-Pierre l'assurent : "en étant méthodique et avec de l'expérience, on y arrive sans problème." Ces agents dépendent du service Voirie de la Direction des Equipements Urbains avec lequel ils ont des contacts réguliers, ils viennent aussi plusieurs fois par semaine en mairie chercher leur courrier. Dans leur "tour", ils ne se sentent pas complètement isolés ; ils sont aussi reliés informatiquement avec la Ville, via Lotus.

Frédéric Boisard et Jean-Pierre Blais sont rattachés hiérarchiquement au service Voirie de la Direction des Equipements Urbains. On retrouve ici nos deux collègues en haut de la tour de contrôle, au milieu de tous leurs instruments de mesure et de contrôle. Le système de langage radio, qui peut sembler, d'un premier abord très complexe, permet, in fine, d'être compris par des pilotes de toute nationalité. Il est précis et concis et a l'avantage de ne pas occuper la radio trop longtemps.



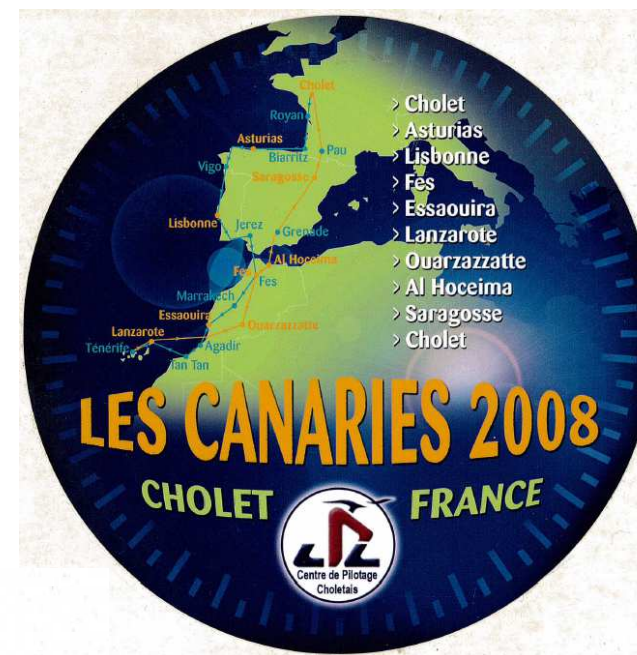
Comment devenir agent AFIS

Les agents AFIS sont recrutés par la Ville de Cholet sur des compétences précises. Frédéric a une formation de pilote professionnel, Jean-Pierre de mécanicien, mais il est aussi pilote amateur. Tous deux connaissent bien l'usage du langage radio et notamment en langue anglaise ; ils ont dû, pour devenir agent AFIS,

approfondir la réglementation (les priorités entre avions, la gestion du site...). Une formation de trois semaines à Toulouse est proposée aux agents AFIS, après leur recrutement, pour compléter leurs acquis. Ils reçoivent en outre un agrément de l'aviation civile qui est désormais contrôlé tous les deux ans.



2000...2007, 2008
et en 2009,
l'année du 10^{ème}
voyage (Gérard,
Denis, Fred et bien
d'autres toujours
sur le pont pour la
préparation)



Quelques événements de 2006

Les équipes spécialisées de Bases Aériennes ont procédé à la création d'un taxiway reliant la future zone d'activités sud et un agrandissement du parking.

C'est aussi l'année du 6ème meeting aérien international organisé par l'Aérienne du Choletais. Toutes les familles aéronautiques sont là.

L'aviation militaire avec des Rafales, des Super-Etendards, des Mirages 2000 et pour la première fois en France les « Red Arrows » de la Royal Air Force.

L'aviation commerciale avec Régional Airlines et le Saab 2000.

Et les avions de collection de la 2nde guerre mondiale comme le B17, le Junkers 52, le Spitfire, le P51 Mustang.

L'aviation sportive et légère est aussi présente.

Meeting de 2006, les patrouilles



Meeting de 2006, le spectacle en l'air



Cholet Vol à Voile et une pilote à l'honneur

Ouest-France¹
Mardi 29 août 2006

Elle choisit le planeur pour voler plus haut

Le passage du brevet de pilotage de planeur n'est qu'une étape pour Cyrielle. Son rêve : devenir pilote de ligne.

Elle veut devenir pilote de ligne et s'en donne les moyens. A 16 ans, Cyrielle Clément est la plus jeune adhérente du club de vol à voile de Cholet à obtenir son brevet de pilotage de planeur. C'est aussi l'une des rares filles. De quoi en faire la fierté du club.

«Après le premier vol, j'ai eu le déclic, sourit Cyrielle. De toute façon, c'est vraiment tout ou rien.» Elle s'est mise au planeur parce qu'elle voulait se faire une idée. On lui a dit que c'était une bonne approche pour devenir pilote de ligne. Et plus elle vole, plus son envie se confirme. «Pendant le premier vol, on sourit tout le temps. Au deuxième vol, j'ai eu le droit à un peu de voltige. J'ai tout de suite été séduite», explique la jeune fille.

Ce qui lui plaît. Réponse spontanée et malicieuse à la fois : «De voir sa maison d'en haut». Mais pas seulement. Tout ce qui signifie voler : l'enchantement. «C'est super. Joli d'en haut et ce qui est agréable, c'est qu'il n'y a pas de bruit. On a la sensation de glisser dans l'air et dans les virages, c'est encore d'autres sensations. On est dans un autre environnement.»

Pour passer son brevet de pilotage de planeur, il faut avoir fait au minimum trois semaines de vol. D'abord avec un formateur, puis seul. Le vol du brevet dure une heure, une heure et demi. «Suffisamment pour faire le tour de la question», précise Frédéric Bos-



Cyrielle Clément est la plus jeune adhérente du club Cholet Vol à voile à obtenir son brevet de pilotage.

sard, vice-président de Cholet Vol à voile. Et il y a aussi une partie théorique, qui se déroule à la direction générale de l'aviation civile à Nantes.

Chaque année à Cholet, trois ou quatre personnes passent leur brevet de pilotage. Ils ont en moyenne 18-20 ans, et sont parfois plus vieux.

Grâce à la fédération, le club propose un «prix d'appel» de 1.000 €. Et pour les moins de 25 ans, il existe des bourses qui permettent de faire baisser le coût.

Quant à Cyrielle, à la rentrée, elle va suivre des cours pour passer son brevet d'initiation à l'aéronautique (BIA). Cours que son lycée pro-

pose. Elle veut être sûre que la voie dans laquelle elle se dirige est la bonne. «Plus je me renseigne, plus ça me plaît.»

C.J.

Pratique. Cholet Vol à voile, tél. 02 41 82 30 43 ou <http://cholet-vav.free.fr>

En 2007, Une semaine de voltige en planeur a été organisée par Cholet Vol à Voile avec la collaboration du Centre national de Vol à Voile de Saint Auban

Et un plus jeune pilote de France le 12 mars 2007 au CPC avec Patrick, son instructeur

Vincent, plus jeune pilote d'avion français

Après trois heures d'épreuve, Vincent Garreau vient d'obtenir à 17 ans son brevet de pilote. Il espère devenir plus tard, comme son père, pilote de ligne.

Il est né le 11 mars 1990 à 11 h 20. Il a eu son brevet de pilote à peu près à la même heure, dimanche, à l'aérodrome Roland-Garros de Cholet. Vincent Garreau est certainement pour quelques heures, peut-être pour une journée, le plus jeune pilote de France, le brevet ne pouvant être obtenu qu'à l'âge de 17 ans. Au bout de trois heures d'épreuves, et après une séance de débriefing, Vincent Garreau a reçu son brevet des mains de Frédéric Boisard, agent Afis (air fly information service) à la tour de contrôle et examinateur (fly examiner) à titre bénévole. « J'ai fait trois heures de vol sur le Cessna 152 du Centre de pilotage choletais, raconte le jeune homme. Je suis allé à La Rochelle. Là-bas, j'ai fait monter l'avion à 2000 mètres et je l'ai posé en vol plané. Frédéric Boisard m'a également fait faire un exercice de déroutement. Il m'a indiqué une piste privée sur la carte et il m'a demandé de la trouver. Au retour, j'ai réalisé des exercices de décrochage; j'ai pris des virages très serrés et simulé une panne en campagne... ».

Un peu fatigué par l'épreuve, Vincent a retrouvé le sourire en recevant les encouragements de son père Didier. Un père qui connaît bien la question puisqu'il est pilote de ligne à Air France sur Boeing 777



Vincent Garreau avec son instructeur, Patrick Mulot du CPC.

« le plus gros bimoteur du monde ». Il effectue notamment des vols long-courriers intercontinentaux comme le Paris-Sao Paulo. « Pour piloter, explique-t-il, il faut de la rigueur. Vincent a eu un an et demi d'apprentissage et 47 heures de vol avec Patrick Mu-

lot, le pilote instructeur du CPC. Aujourd'hui, avec sa licence, il peut voler partout en Europe ». Elève de 1^{er} S au lycée Sainte-Marie, Vincent envisage de devenir pilote de ligne comme son père. En attendant, il va certainement parfaire son apprentissage en passant

des qualifications « train rentré » et « vol de nuit ». Véritable passionné d'aviation sous toutes ses formes, le jeune homme a passé son brevet de vol sur planeur à 16 ans. Il est également membre de l'Aéromodèle Club du Choletais et de l'Aérienne du Choletais.

2 Cessna en compétition dont le 152 FGHVX en janvier 2008



Licence FFA en 2008 avec l'association de voltige aérienne (AVAC) avec le CAP 10 C et quelques événements marquants de l'année



C'est l'année de l'inauguration des nouveaux locaux utilisés par Cholet Vol à Voile, construits par la Ville de Cholet.

Est aussi officiellement publiée la nouvelle procédure d'approche aux instruments basée sur l'utilisation des GPS.

Pendant deux jours, l'aérodrome a accueilli les hélicoptères et avions assurant les retransmissions radio et télé du tour de France cycliste.

Premiers essais à l'automne du nouveau treuil de Cholet Vol à Voile, construit par des membres, sur la base d'une ensileuse.

L'armée de l'air fait escale en janvier 2010



Une des sortie AERO'DEJ dont celle réalisée le 07/03/2010 à Blois



boutique.aero

Aéro'Déi

Aérodrome de Blois - Le Breuil

à partir de 9h.30

dimanche
7
mars 2010

en partenariat avec
**l'Air-Club
Blois - Vendôme**

**PARTICIPATION
GRATUITE**

Inscription par e-mail à :
aerodej.blois@boutique.aero

boutique.aero - Adresse d'expédition d'affaires - 31700 BLADNAC - FRANCE
Tel : +33 (0) 534.605.404 - Fax : +33 (0) 534.605.404 - Mail : contact@boutique.aero www.boutique.aero



En Mai 2010, l'Aéroclub de Cholet Léon Guérineau est devenu

l'Aéroclub du Pontreau Cholet (ACPC)

en fusionnant avec le Centre de Pilotage Choletais (CPC) et de
l'Association de Voltige Aérienne Choletaise (AVAC)



En Septembre 2010, l'**Aéroclub du Pontreau Cholet (ACPC)** participe au lancement de **Fou D'ailes** avec le comité des fêtes de Cholet.

L'événement a lieu tous les deux ans depuis. La 5^{ème} édition a attiré environ 20000 spectateurs.



Participation à la 2^{ème} édition de la coupe Breitling : 100 aérodromes en 24h à l'aide d'une équipe de 8 personnes de l'ACPC constituée autour de 2 avions PA28 de l'aéroclub : FGHJG et FBOXU. Malgré une Météo qui a changé tous nos plans à la dernière minute, DEFI 102 est parti de Toulouse pour arriver à Villacoublay après un passage sur 68 pistes d'aérodrome (et une nuit très courte dans l'avion sur un taxiway dans l'Est de la France).



AÉRODROME
JEAN-BAPTISTE SALIS

AÉRODROME PRIVÉ
AGRÉÉ AÉRODROME
DE LA FERTÉ-ALAIS
PAR ARRÊTÉ MINISTÉRIEL
DU 14 JUIN 1988

TÉLÉPHONE : 01 64 57 52 89
TÉLÉCOPIE : 01 64 57 76 55

Cerny, le 3 juin 2011

AUTORISATION D'UTILISATION EXCEPTIONNELLE
N° 11.068

Suite à votre demande du 23/05/2011, nous vous donnons notre accord, pour venir vous poser sur l'aérodrome de La Ferté Alais, le 16 juin 2011, avec l'appareil de type :

PA 28 immatriculé F - B O X U

Avec nos meilleures salutations.

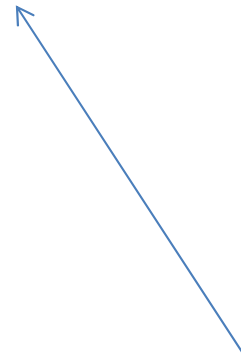
Brigitte Salis

Class Classe VFR - TOUCH AND GO - AERoclub		COUPE BREITLING 100/24		Name Nom Gérard JACQUET
Flight & Date Vol et date DEFI102 15 juin 2011		PA28 F-GHJG		Seat & Class Place et classe Pilote Chef d'équipe
Boarding Time Heure d'embarquement				From De TOULOUSE FRANCAZAL
From De TOULOUSE FRANCAZAL		To Destination VILLACOUBLAY		To Destination VILLACOUBLAY
Name Nom ACP CHOLET		Remarks Observations Classe AERO-CLUB		
Boarding Pass Carte d'accès à bord				252

Licences FFA 2012-2013



A suivre avec l'ACPC



Un nouveau PA28 est arrivé en Novembre 2014, le F-GVAZ

► **Aviation.** « Il faut un à deux ans pour former un pilote »

Durant le week-end dernier, l'aérodrome du Pontreau ouvrait ses portes. L'occasion pour l'ensemble des associations et sociétés basées sur l'aérodrome, de faire découvrir leurs activités.

Augustin, du haut de ses presque 5 ans, rêve de devenir pilote d'avion. Il est vrai qu'il est tombé dans la marmite tout bébé, puisque son papa Cédric Suteau est lui-même pilote à l'aéro-club du Pontreau. Ce dernier a débuté dès l'âge de 14 ans (1988) et totalise aujourd'hui plus de 650 heures de vol. Il explique, en compagnie de son collègue Jean-Michel Paucod (300 heures de vol), comment on devient un pilote d'avion.

7 000 € de budget

Ces portes ouvertes permettent au public une approche plus directe avec le milieu de l'aviation : « *l'est vrai, dit Cédric, que les gens sont*

moins intimidés lors de ces journées portes ouvertes. En dehors des baptêmes de l'air (plus de 150 durant le week-end), ils vous posent beaucoup de questions sur le pilotage. »

Avant de devenir pilote, on vous embarque pour un vol d'initiation, puis, si le premier test est validé, vous démarrez une formation de 45 heures : « *C'est un peu comme un permis voiture, explique Jean-Michel Paucod. Il y a la théorie et la pratique. Le plus difficile à appréhender, c'est le décollage, puis au bout d'une quinzaine d'heures, on vous lâche. Mais attention, la formation dure entre un an et deux ans. Ce Brevet d'Initiation à l'Aviation (BIA), vous coûtera 7 000 €. Pour des jeunes, un système de bourse existe, il suffit de faire une demande à la Fédération Française Aéronautique (FFA).* »

Renseignements : 02 41 58 76 61 (aéro-club du Pontreau) 7/7 jours.



Cholet, dimanche dernier. Augustin, au côté de Jean-Michel Paucod, veut devenir pilote d'avion.

Portes ouvertes en 2014

Des nouvelles du BOXU



Le BOXU est parti pour Chamblay en décembre 2014, voici ses nouvelles couleurs. On lui souhaite de bons vols.



Quant au F-GHJG, il est parti pour Caen en janvier 2015.

De nouveaux sont arrivés depuis :
le PA28 TB puis le C172 XZ

Le dernier PA28 de la flotte : TB



Arrivé
d'Angleterre en
Avril 2015, il
portait
l'immatriculation
G-LKTB puis en
Février 2016 :
F-HKTB

En remontant la 03



Vol découverte avec le dernier PA28 de la flotte : TB en mars 2016 avec la complicité de Christophe JAUFFRIT



Juste avant l'atterrissage en 03

Année 2017 , les cartes des associations



Retour en arrière sur tous les présidents de l'aéroclub depuis la
création en 1930



Léon Guérineau

Mr RAMPILLON des MANILS

Marcel CAUCHY

Robert FREULON

Jean BOUCHET

Jean CHALOPIN

Jacques CAILLETON

Marcel COURONNE

Michel BONNEAU

Michel RICHARD

Denis GODINEAU

Dominique COUSSEAU

Alain ROUILLE (actuel (en 2019) et 13^{ème} Président)

Prise en main par les membres du club du nouveau venu dans la flotte ACPC, le C172 F-GAXZ en mars 2017



26 Juin 2017 : Journée Vols découvertes. On aperçoit Alain ROUILLE (actuel président de l'aéroclub), Dominique COUSSEAU (ancien président) et Jean Jacques FOUILLET. Avec les 2 Piper PA28 AZ et TB. Merci à Christophe JAUFFRIT pour ces belles photos et aussi à la Météo.



26 Juin 2017 : Journée Vols découvertes (suite)



26 Juin 2017 : Journée Vols découvertes et l'équipe des « gilets jaunes » avec Nadine, Daniel, Jean Yves, Alain et Jean Jacques



26 Juin 2017 : Journée Vols découvertes. L'équipe technique au sol avec le sourire et le Cessna 172 AZ.



26 Juin 2017 : Journée Vols découvertes. Le chalet et l'attente des avions. Roger FORTIN et Guy pour la présentation du BIA.



26 Juin 2017 : Journée Vols découvertes. Prêt à embarquer.



Année 2018 : Fou d'Ailes , demandez le programme minuté



Aéroclub du Pontreau Cholet

Expire le 31/12/2018
Aéroclub N° 06002

Fou d'ailes 2018
FÊTE AÉRIENNE - CHOLET (49)
AÉRODROME LE PONTREAU

SAMEDI 15/09/18		DIMANCHE 16/09/18	
TOUR	PUBLIC	TOUR	PUBLIC

DE : ACPC

NOM : SUTEAU

PRENOM : CEDRIC

FOUS D'AILES 2018				
Présentations du dimanche 16 septembre 2018				
Décollage	Durée	Présentation	Immatriculations	Atterrissage
13:00	01:15	Aéromodélisme		14:15
14:16	00:30	appareils basés	FGHVX FGVAZ FGAXZ FHIPA FPRUG FJAET FPXAD	14:46
14:47	00:00	Décollage planeur + remorqueur	FJXXY ZSGBO	14:47
14:48	00:09	Bronco	FAZKM	14:57
14:58	00:06	démo planeur	ZSGBO	15:04
15:05	00:15	Stampe Angers	FBBQP	15:20
15:21	00:08	Stearman	FHDVD	15:29
15:30	00:15	Patrouille Swift	N41P N3719K N61PK N80903	15:45
15:46	00:05	Passage Swift - P40		15:51
15:52	00:08	P40	FAZKU	16:00
16:01		Décollage DC3	FAZTE	16:01
16:02	00:08	Yak 9	HBRYA	16:10
16:11	00:08	T6	FAZRB	16:19
16:20	00:10	Skyraider	FAZFN	16:30
16:31	00:08	Largage para		16:39
16:40	00:12	DC3	FAZTE	16:52
16:53	00:15	Wingwalker	N450D	17:08
17:09	00:06	Dauphin		17:15
17:16	00:14	Extra 300 (2)	FHSDA FHTGV	17:30
17:31	00:02	Décollage Albatros L39	ESTGV	17:33
17:34	00:05	Décollage Patrouille Tranchant	FGKYF FGSYD FAZZD FGJMN	17:39
17:40	00:08	Albatros L39	ESTGV	17:48
17:49	00:18	Patrouille Tranchant	FGKYF FGSYD FAZZD FGJMN	18:07

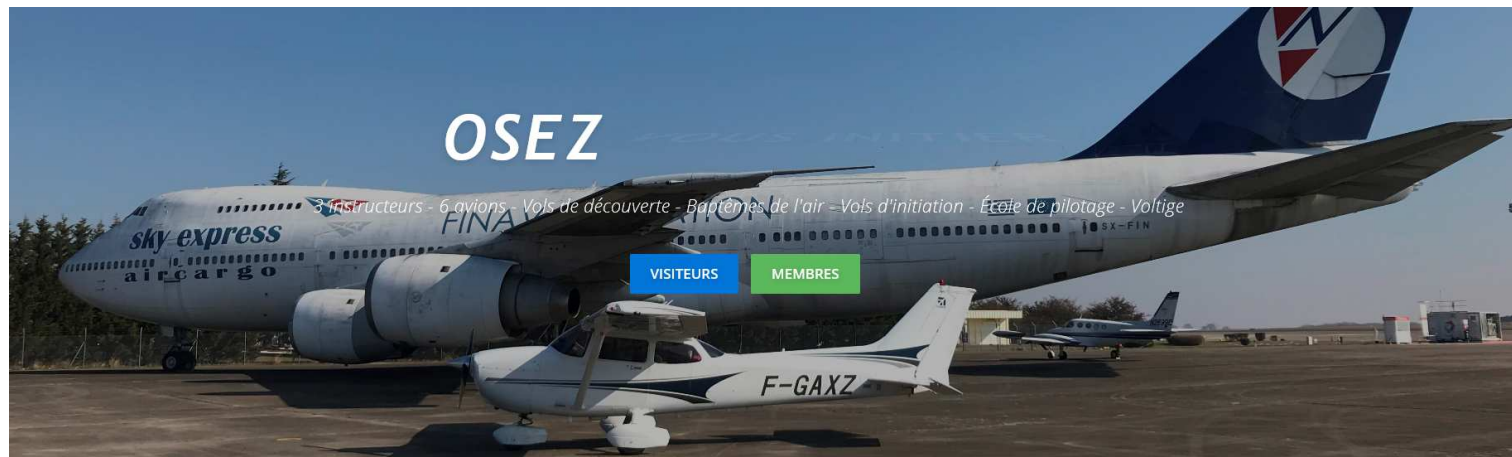
Année 2019 et la suite : Sur notre site internet <http://www.acp-cholet.fr>



LES ACTIVITÉS DE L'AÉROCLUB DU PONTREAU

FORMATION, INITIATION, VOL DE DÉCOUVERTE

			
Apprendre à piloter	Vol de découverte	Espace pilotes	Facebook
L'ACPC, affilié à la FFA, est une école de pilotage agréée. Cours possibles tous les jours de la semaine, y compris dimanches et jours fériés.	Initiation au pilotage Vols de découverte – Voltige Nos avions volent toute l'année	Connexion à l'espace privé de l'ACPC Abonnement aux newsletters Documents téléchargeables	Retrouvez-nous sur Facebook La vie du club Articles et photos Actualités



Année 2019 et la suite : Sur notre site internet <http://www.acp-cholet.fr>

SUIVEZ L'ACTUALITÉ DE L'AÉROCLUB

LES NEWS

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES
Assemblée générale 2019
Ce vendredi 8 mars, s'est déroulée la traditionnelle assemblée générale de notre aéro-club. Une occasion de nous rassembler afin de faire le bilan de l'année écoulée, marquée par une météo ...

BIA
Portes ouvertes à Renaudeau
Ce samedi 2 mars, se déroulait l'annuelle porte ouverte au lycée Renaudeau à Cholet. L'occasion pour les élèves inscrits au cursus du Brevet d'Initiation Aéronautique de présenter leurs activités à ...

NON CLASSÉ
Crêpes à Mauléon 2019
A l'occasion de la traditionnelle soirée annuelle des crêpes organisée par nos amis de l'aérodrome du Bocage, de nombreux avions ont convergé de nuit vers Mauléon. A cette occasion, une ...



Cette page vous propose de voir ou de revoir les dernières publications par catégorie.

- ➔ **Sécurité** : Information sécurité
- ➔ **BIA** : Brevet d'Initiation Aéronautique
- ➔ **LMSA** : Licence Management des Services Aériens
- ➔ **Les brevets** : Les nouveaux titulaires du PPL, lacher, qualifications, examens.
- ➔ **Les manifestations** : Portes ouvertes, fêtes aériennes etc.
- ➔ **Les réunions à thème** : Soirées autour d'un thème présenté par différents intervenants
- ➔ **Les vols locaux** : Balades locales
- ➔ **Vols de découverte** : Baptêmes de l'air et autres vols avec passagers
- ➔ **Humour** : Pour les zygomatiques
- ➔ **Publications non classées** : Sujets divers

- ➔ **Toutes les news**

