

L' aérodrôme de Cholet le Pontreau et l'aéroclub de Cholet

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

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



Types d'appareils utilisés lors du meeting

Tous les témoignages, documents et regards complémentaires ou supplémentaires sont les bienvenus pour agrémenter ce document, Merci d'avance - Cédric SUTEAU

Les débuts aéronautiques du terrain – 1910

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

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



Roland GARROS à CHOLET Juillet 1910



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

Les débuts aéronautiques du terrain – 1910

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

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



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

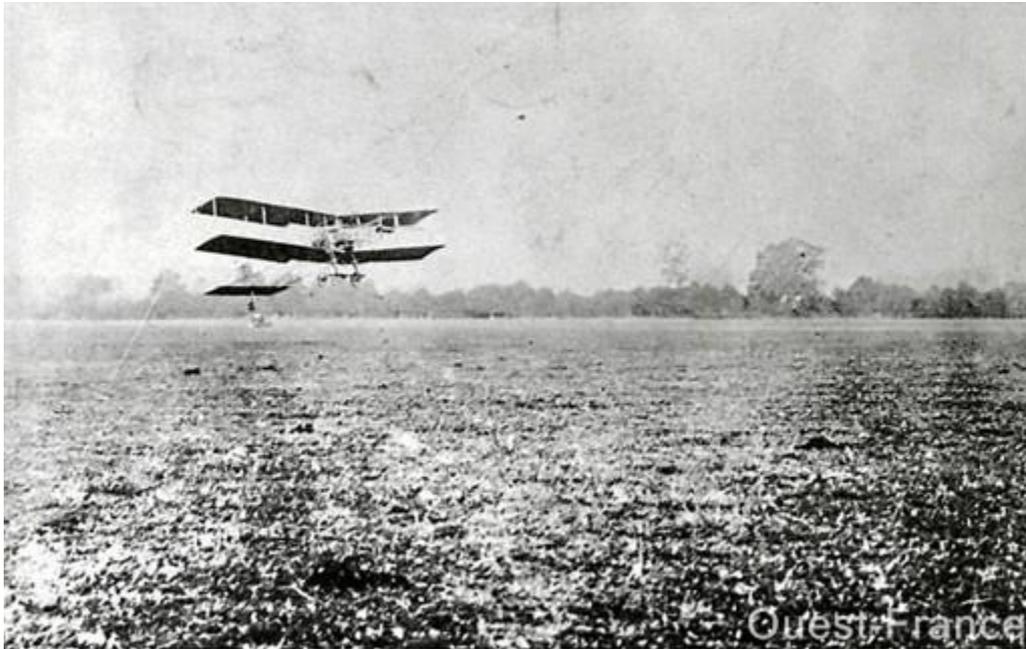
Roland Garros prend place à son tour mais le moteur fait des ratés et l'avion ne peut décoller.

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

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

Le circuit d'Anjou – 1912

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



Cordialement à vous
R. Gasnier

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

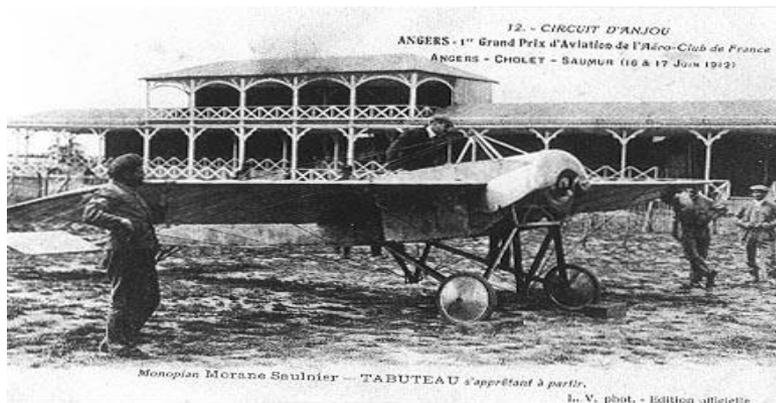
En septembre 1908, ce fou volant réalise alors de vraies prouesses avec son coucou. Le 12, précisément, il effectue douze vols au-dessus de l'Anjou. Le 17, durant le dernier essai, les cordes à piano utilisées sur l'appareil se cassent et s'enroulent dans l'hélice. L'appareil chute et se brise au sol,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

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

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

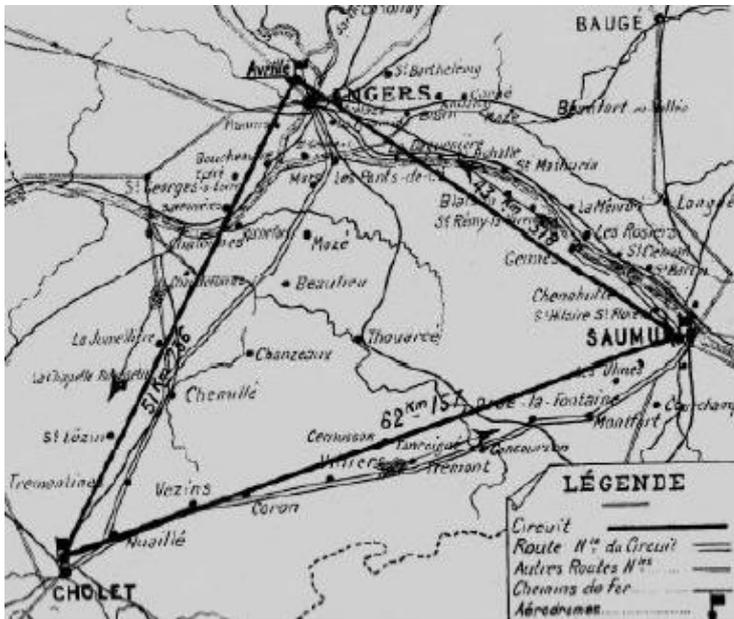
Le circuit d'Anjou – 1912

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



Le circuit d'Anjou – 1912

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



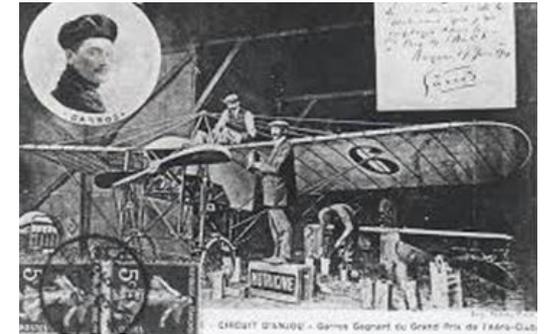
Le 1^{er}
Grand
Prix de
l'Aéro-
Club
de France

Circuit
d'Anjou

16-17
juin
1912

Le circuit d'Anjou – 1912

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



Fête aérienne – 1914

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

Roland Garros sera abattu en vol le 5 octobre 1918.



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

Le menhir Roland GARROS en 1929

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

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



Le menhir Roland GARROS tel qu'on le voit aujourd'hui

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



Naissance de l'aéroclub

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

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

But : propagande aéronautique

Siège social : Rue Nationale à Cholet

(On remarquera une faute de frappe sur le prénom de Roland GARROS)

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 .

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

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	
Déclaration du 5 juin 1930. SOCIÉTÉ DES ANCIENS ET ANCIENNES ÉLÈVES DE L'ÉCOLE DE GRAMMONT. But: réunions moralisatrices, éducatives, récréatives, instructives. Siège social: Glandon (Haute-Vienne), mairie.	Déclaration à la sous-préfecture de Lannion du 17 juin 1930. CLUB SPORTIF à Plestin-les-Grèves (Côtes-du-Nord). But: sports et tir. Siège social: école.
Déclaration à la sous-préfecture de Bourgie 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 mixtes et de plein exercice d'Akhon. Siège social chez M. d'Olivier, avocat, président du conseil général de Constantine, domicilié à Akhou.	17 juin 1930. SOCIÉTÉ DE TIR L'ESPÉRANCE. But: enseignement et pratique du tir. Siège social: école mixte de Saint-Martin-Choquet (Pas-de-Calais).
Déclaration du 7 juin 1930. FÉDÉRATION DES ANCIENS COMBATTANTS DE L'AFRICAIN. But: défense des droits de ses adhérents. Siège social: chez M. Porein, directeur d'école à Ars-en-Ré (Charente-Inférieure).	Déclaration du 17 juin 1930. ASSOCIATION SPORTIVE COMBATTANTS D'ÉLECTRICIENS. Objet: pratiquer les exercices physiques, notamment le football association. Siège: Vincex (Vosges), usine de la Compagnie lorraine d'électricité.
Déclaration à la préfecture de la Loire du 7 juin 1930. UNION DES POISSONS DE SAVENNEUX. But: s'entraider entre pêcheurs. Siège: Mairie de Savigneux (Loire).	Déclaration du 17 juin 1930. LES BIBLIOPHILES 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 Galliéni, Paris (16 ^e).
Déclaration du 12 juin 1930. AMICAL DES GARDES CHAMPÊTRES FRANÇAIS DES COMMUNES MIXTES DE L'ALGÈRE. 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).	18 juin 1930. SOCIÉTÉ DE RENOUVELLEMENT DE LA HAUTE-FLEZE. But: reboisement des terrains incultes de la région. Siège: mairie de Marey-sur-Tille (Côte-d'Or).
Déclaration du 12 juin 1930. LA LIASON INTELLECTUELLE FRANCO-ALLEMANDE. But: rapprochement intellectuel franco-allemand. Siège social: 45, avenue Pasteur, Paris (14 ^e).	Déclaration à la préfecture de la Loire du 18 juin 1930. SOCIÉTÉ SCOLAIRE, POSTSCOLAIRE ET AMICALS DE TIR L'ESPÉRANCE DE MORVILLE-EN-BRAUCO (Loire). But: exercices de tir. Le siège social est à l'école publique de Morville.
Déclaration du 12 juin 1930. FORTYFIVE ANCIENS-COURCOURT. Objet: favoriser le développement de l'institut de science financière et d'assurances de l'université de Lyon. Siège social: 9, rue de Rome, à Paris.	19 juin 1930. L'AVENIR SPORTIF DE LOUVIGNES-QUESSOY. But: pratique des exercices physiques et notamment le football association. Siège: café Desquenne (Albert), Louvignes-Quessoy (Nord).
Déclaration du 14 juin 1930. BSS DE LA STATION MÉTÉOROLOGIQUE DE BASSELORE-DE-L'ONNE. But: l'aménagement thermique et la propagande en faveur de la station. Siège social: office de renseignements à la gare de Bagnols (Orne).	19 juin 1930. SOCIÉTÉ CIVILE DES OBLIGATAIRES DE LA SOCIÉTÉ DE PRODUITS CHIMIQUES ET MATIÈRES COLORANTES DE MULHOUSE. Objet: mise en commun et centralisation des droits des 40.000 (7 p. 400) émises par ladite société anonyme. Siège social: 17, rue du Helder, Paris.
Déclaration du 14 juin 1930. SOCIÉTÉ DES CHASSEURS ET PROPRIÉTAIRES DE CHÈVRES ET CAPRINS.	19 juin 1930. ASSOCIATION DES VICTIMES DE LA GUERRE DE LOUVECOURT ET THIBRY-DE-PAINNE. But: resserrer les liens qui unissent les victimes de la guerre. Siège: mairie, Louvecourt-en-Plaine (Côte-d'Or).
	21 juin 1930. UNION NATIONALE DES COMBATTANTS (section de Brains) (Loire-Inférieure). But: cantine morale et pécuniaire. Siège social: chez le président à Brains (la cour du Pésle).
	21 juin 1930. COMITÉ D'UNION RÉPUBLICAINE DU 8 ^e CANTON. Siège: à Marsailles, 63, place Jean-Baptiste, local particulier. But: politique, excursionnisme et philanthropie.
	Déclaration du 23 juin 1930. LEQUE DES PÈRES ET MÈRES DE FAMILLES DE CORNEMELLES-EN-PARISIS. But: pour l'application du règlement scolaire, surveillance de l'instruction et de l'éducation donnée à leurs enfants dans les écoles de Cornemelles. Siège social: mairie de Cornemelles-en-Parisis (Seine-et-Oise).
	23 juin 1930. AMICAL DES ANCIENS MOBILISÉS DE LA GUERRE 1914-1918 DE LA COMMUNE DE MEZERAY. But: resserrer les liens de camaraderie et commémorer les morts pour la France. Siège: mairie de Mezeray (Sarthe).
	Déclaration à la préfecture de Niort du 23 juin 1930. COMITÉ DES VÉTÉRANS DE BRULLIÈRE-SOUS-BRESSUIRE, ayant 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 Beaulieu-sous-Bressuire (Deux-Sèvres).
	23 juin 1930. CERCLE DE L'ESPÉRANCE. But: faciliter des rencontres s'intéressant aux questions vitales, commerciales, industrielles. Siège: cercle, 31, boulevard Esplanade, Montpelier (Hérault).
	26 juin 1930. COMITÉ D'ACTION ET DE DÉFENSE DES INTÉRÊTS COMMUNAUX DE FONTAINE-COMBAULT (Seine-et-Marne). But: études des améliorations et défense des intérêts communaux. Siège social: chez le président, 5, route de Russy, à Fontaine-Combault (Seine-et-Marne).
	26 juin 1930. ASSOCIATION SPORTIVE TROYES ET SAINT-SAVINE. But: sports athlétiques, éducation physique. Siège: hôtel de Vaublanc, Troyes (Aube).
	26 juin 1930. AÉRO-CLUB ROLLAND-GARROS DE CHOLET. But: propagande aéronautique. Siège social: 113, rue Nationale, Cholet (Maine-et-Loire).



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

Georges Bibard, éditeur, Cholet

CHOLET — Vieux Pont du XV^e siècle sur la Moine

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

MAIRIE DE CHOLET

Extrait du Registre des Délibérations du Conseil Municipal

Séance du 17 Mars 1931

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

Excusés : EM. Grasset et Laudonier, adjoints, Benaitreau,
Derméillacq, Guignard, Jousse et Retailleau.

Monsieur Martin est désigné pour remplir les fonctions de
secrétaire.

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

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

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

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

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

Après en avoir délibéré,

Le Conseil,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

POUR EXTRAIT CONFORME
LE MAIRE,

Signé : DECELLE.

Vu,
Le Commissaire-enquêteur,
Signé : MARTIGNEAU.

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

Signé : DUNOT.



POUR COPIE CONFORME
LE MAIRE,

Y. Chauvin
ad.

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

Arrondissement de CHOLET
Mairie de Cholet
Préfecture de Maine-et-Loire
Arrêté

- REPUBLIQUE FRANCAISE -

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

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

La promesse de vente souscrite le 30 Juin 1931 par M. PENARD, propriétaire à Cholet, route du May-sur-Evre, Le plan de l'immeuble à acquérir;

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

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

L'avis du Commissaire-enquêteur;

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

Le Budget de la Commune;

Le décret du 25 Mars 1862;

La loi du 5 Avril 1884;

Le décret du 5 Novembre 1926;

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

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

A R R E T E :

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

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

1931.

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

En Préfecture à ANGERS, le 7 Septembre 1931.

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

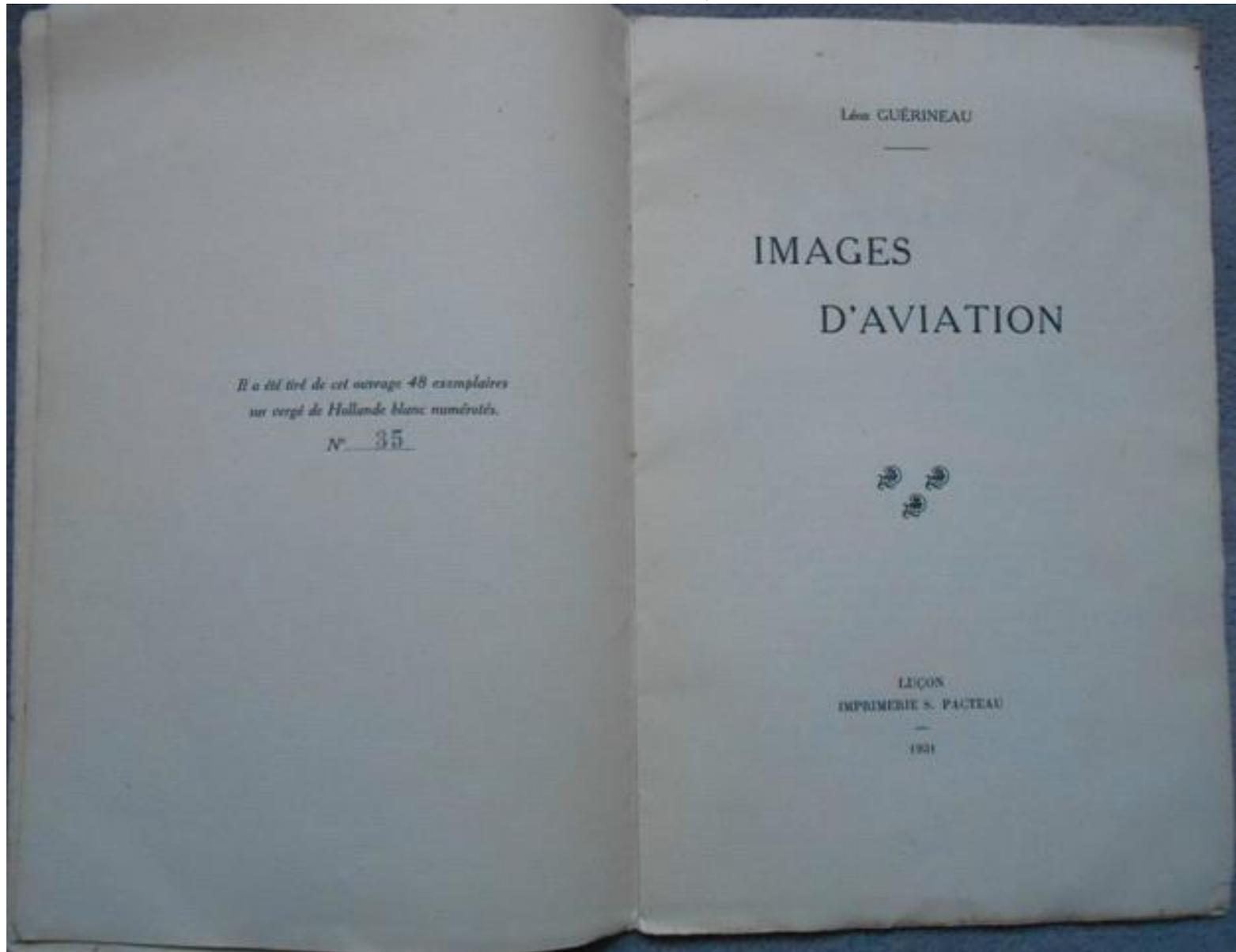
Pour le Préfet,
Le Sous-Préfet délégué,
J. DUNOT.



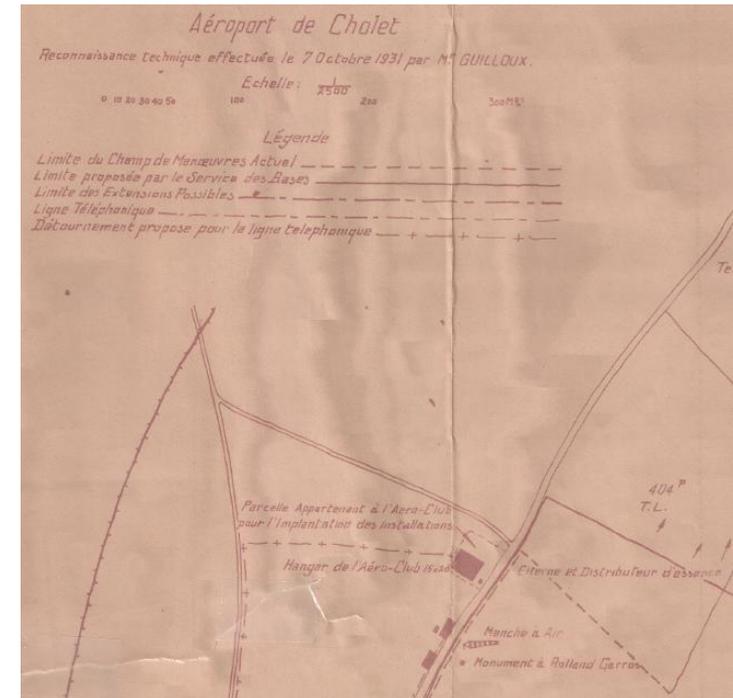
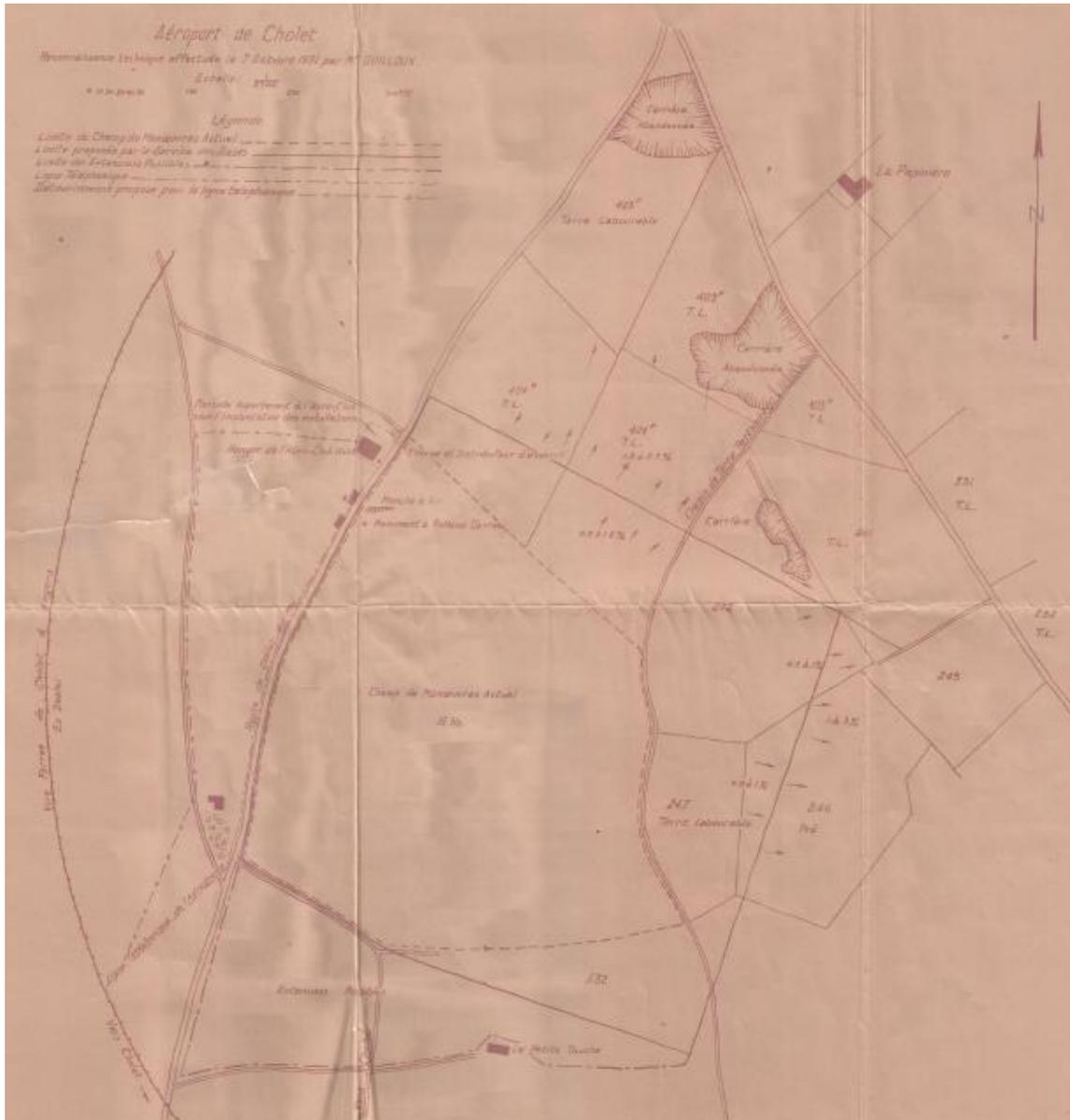
POUR COPIE CONFORME
LE MAIRE,

Clauudy
ad.

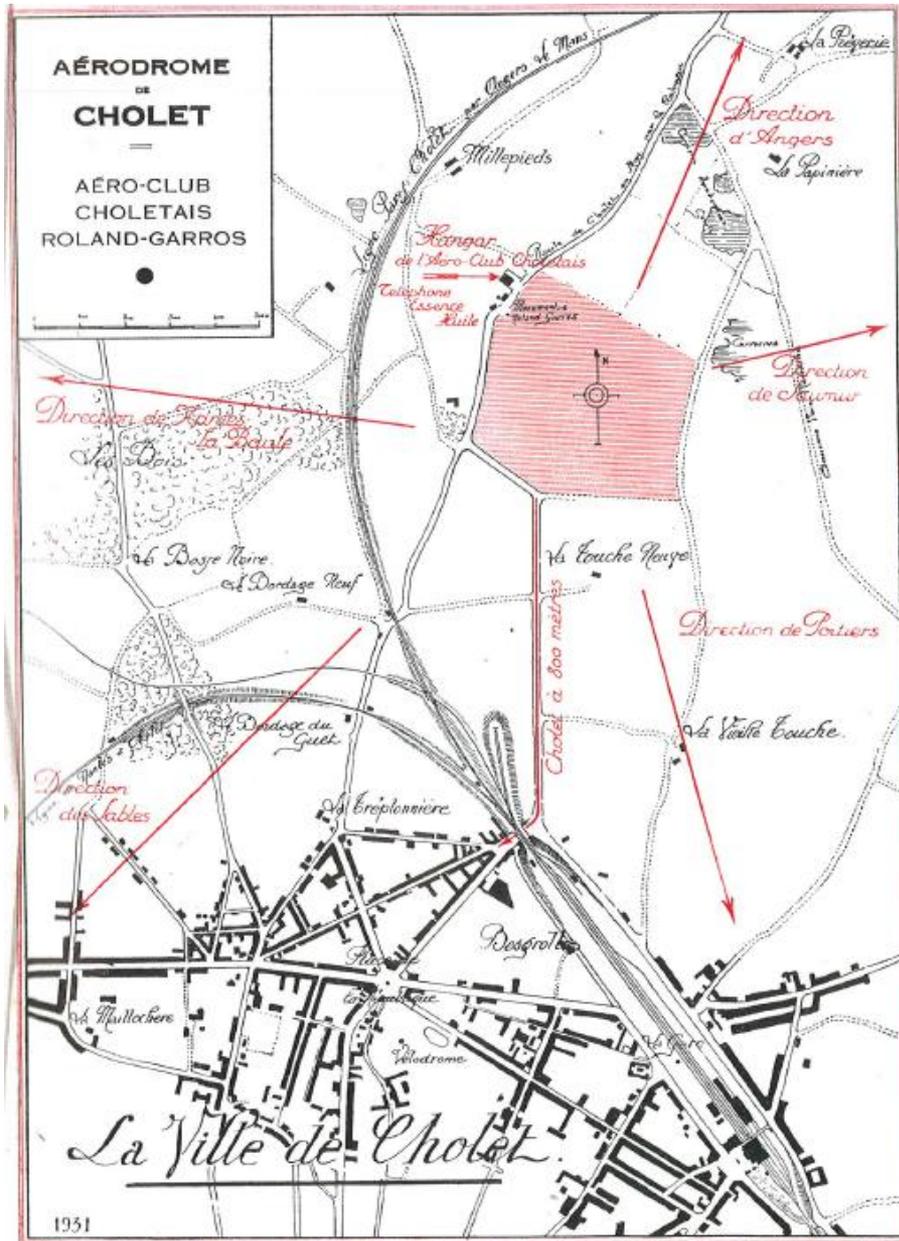
Léon GUERINEAU fait éditer un ouvrage d'images d'aviation en 1931 (nous n'avons pas les pages intérieures)



Reconnaissance technique de l'aéroport de Cholet le 07/10/1931



Carte de l'aérodrome de Cholet en 1931



26 Mars 1932, le drame

Information issue du Figaro daté du 27/03/1932

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

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

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

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

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



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

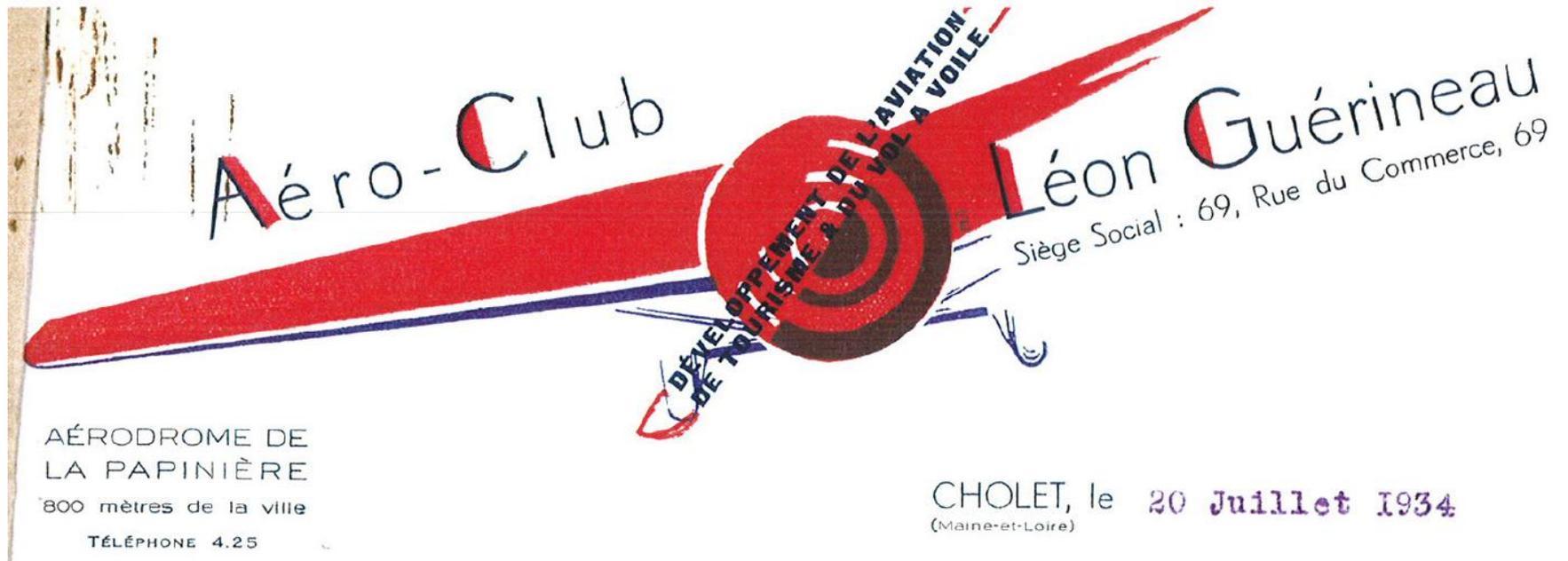
Très dynamique, il fut nommé président du comité des fêtes.

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

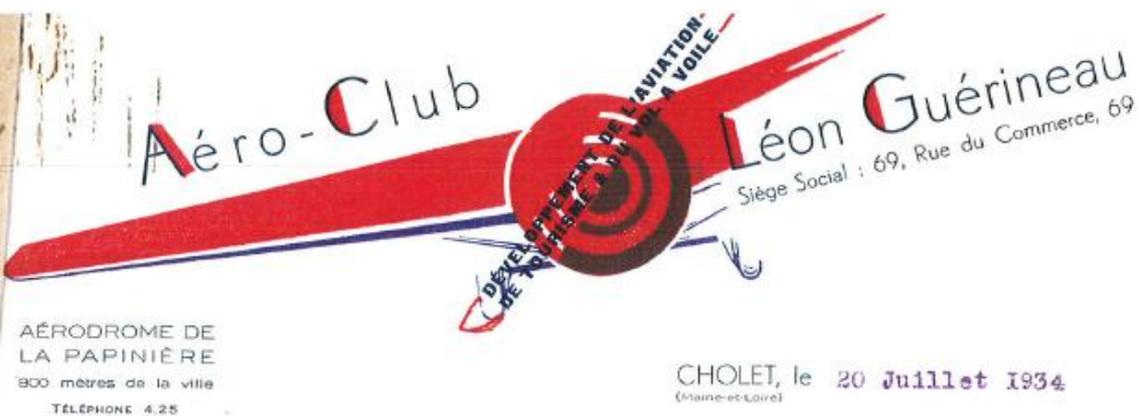
Puis l'usine devenue MORELLET-GUERINEAU deviendra Bébé-Confort.

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

Hommage à Léon GUERINEAU : l'aéroclub change de nom



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



CRÉATION D'UN AÉRO-PORT
à CHOLET

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EFFECTUÉES
POUR L'OBTENTION ET L'AGRANDISSEMENT DU TERRAIN

Aéro-Club Choletais Roland-Garros

Siège social : 69, rue du Commerce, CHOLET
TÉLÉPH. : Hangar d'Aérodrome, 4.25 - Secrétariat, 2.93



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

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

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

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

LE MEILLEUR ACCUEIL EST RÉSERVÉ
À TOUS LES PILOTES AVIATEURS

VISITEZ
CHOLET
& SA
REGION

CENTRE INDUSTRIEL
ET AGRICOLE

Point de départ d'
EXCURSIONS
DANS LE
Bocage Vendéen

SES TOILES
SES MOUCHOIRS
SES CHAUSSURES
Ses Races de Bétail

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

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



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

Aéro-Club de Cholet Léon-Guérineau

N° 00046

Aérodrome CHOLET-PONTREAU

Reçu la somme de  francs,

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

Temps de vol 0^h 27

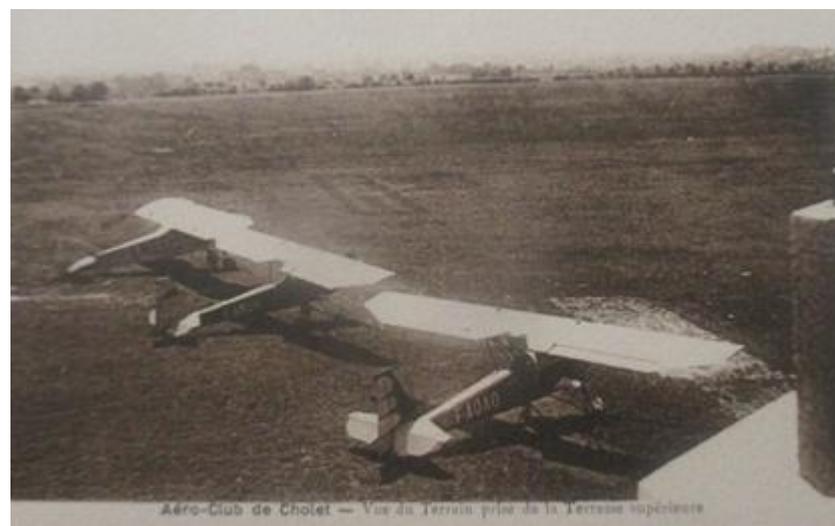
Signature et cachet,
(Timbre)

Date : le 17 mai 1937

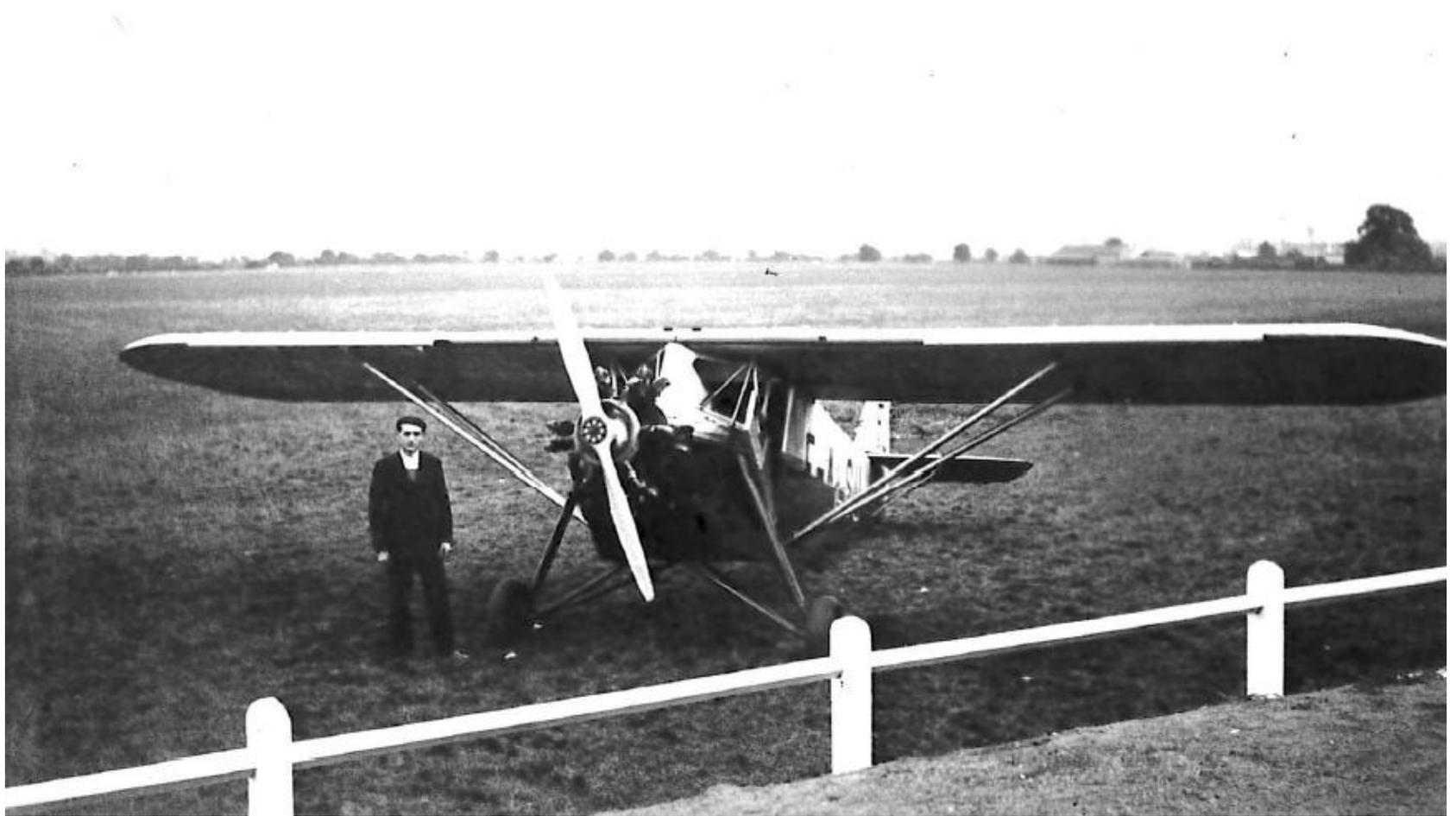
Brosset Jean
Rue de l'Église
85 La Verrie



La flotte devant le buffet gare en 1939



Un avion parqué devant le buffet gare



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



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



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

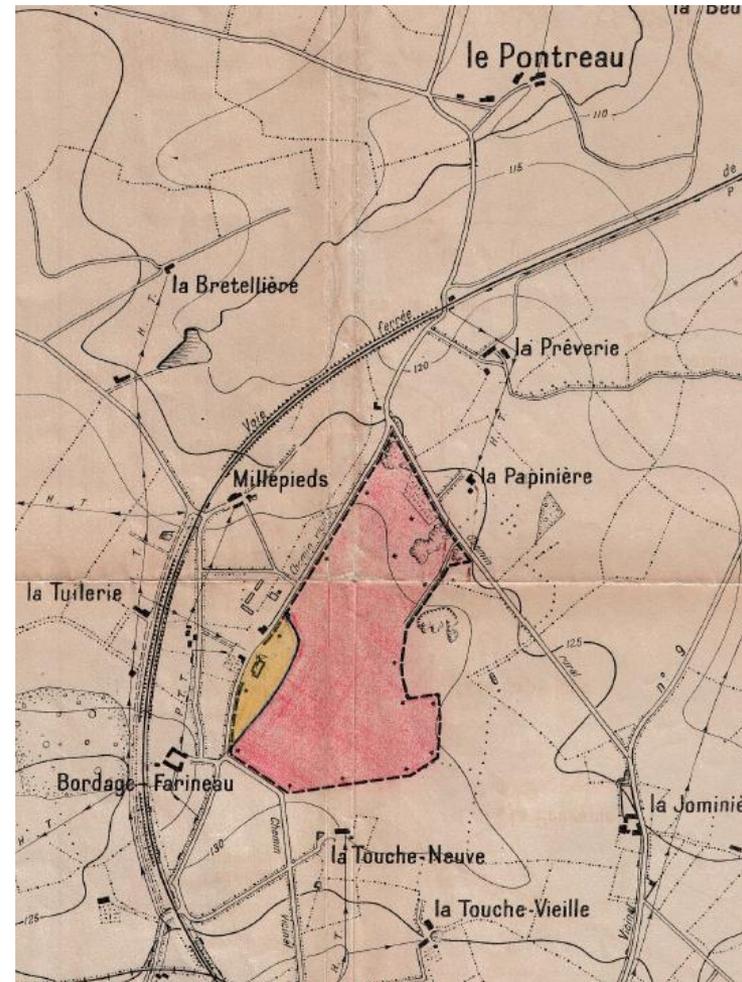
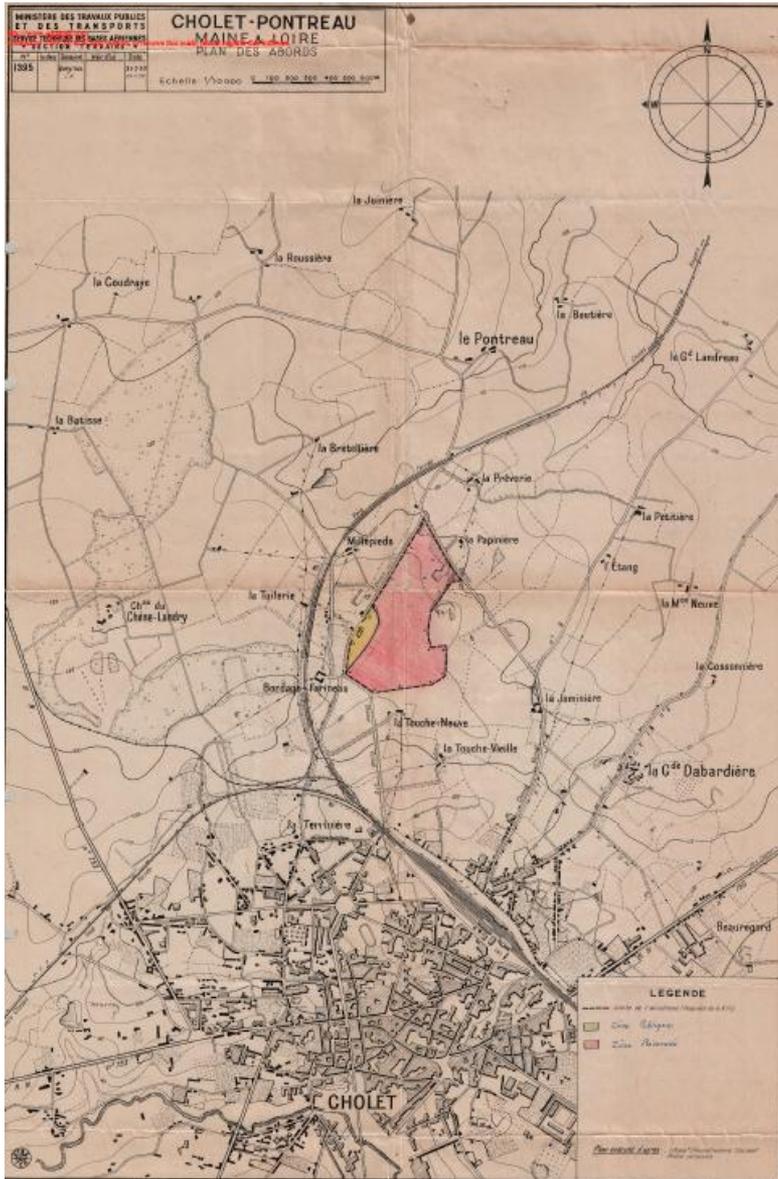
1946 - Le terrain n'est qu'un "Champ d'aviation". Au centre dans un cercle, le nom de la ville de Cholet, indication précieuse pour les pilotes.



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



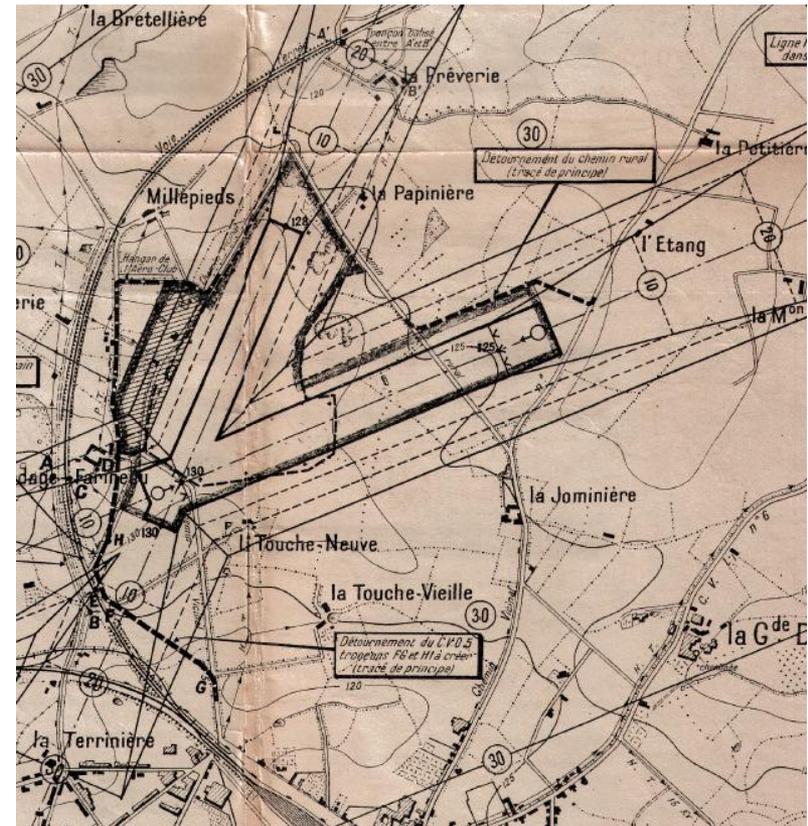
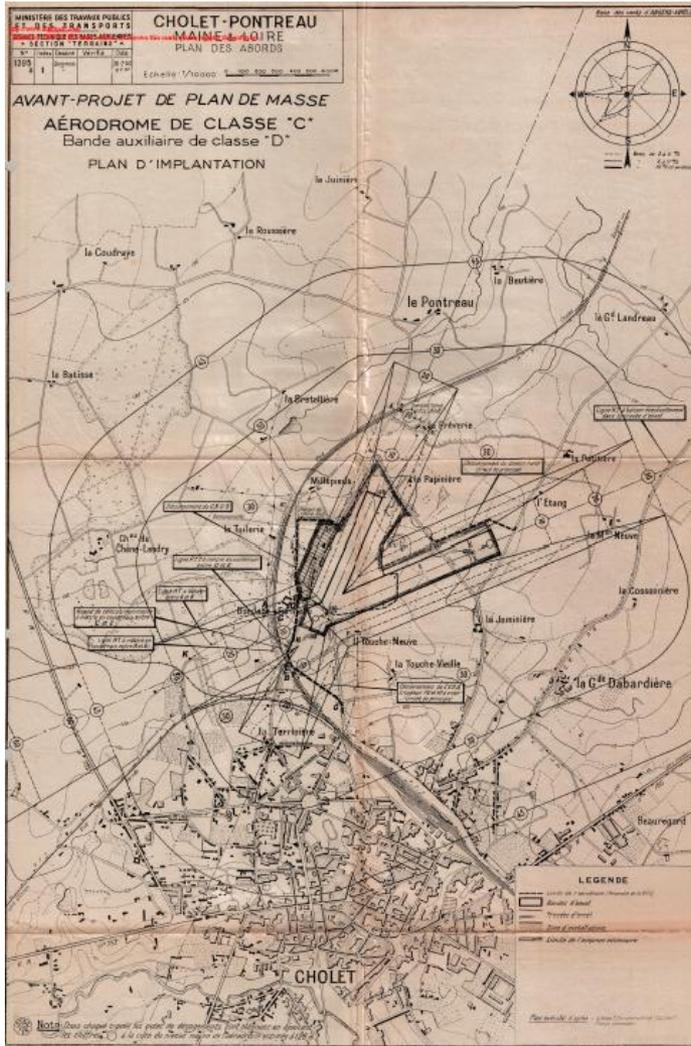
Plan des abords et délimitation de la zone de l'aérodrome



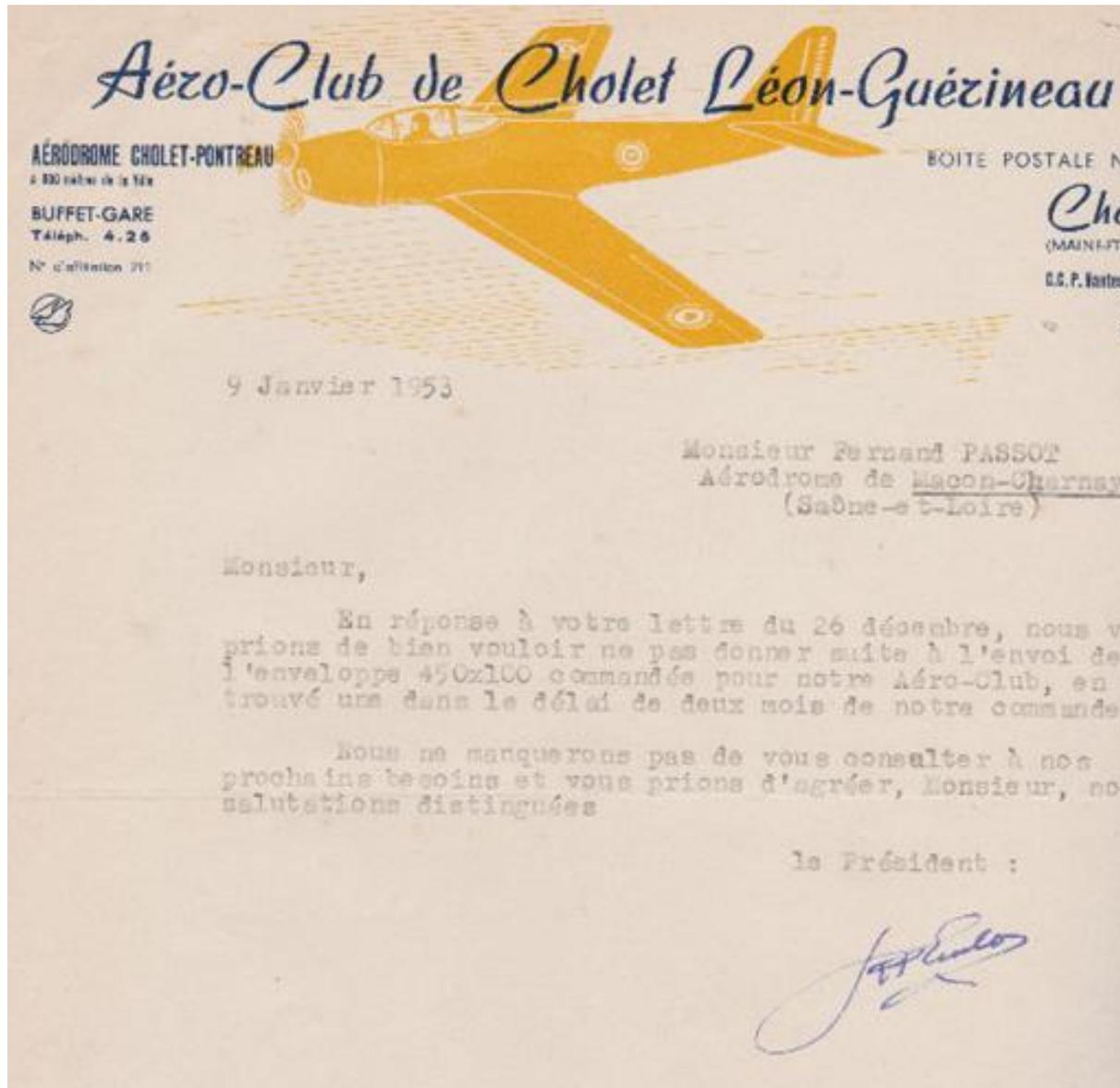
Vue du ciel dans les années 50



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



Nouveau logo pour l'aéroclub de Cholet en 1953



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



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



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



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

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



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



En 1971, on crée la tour de contrôle au dessus de l'Eole.

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

La piste est équipée d'un balisage de nuit en 1974.



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

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

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

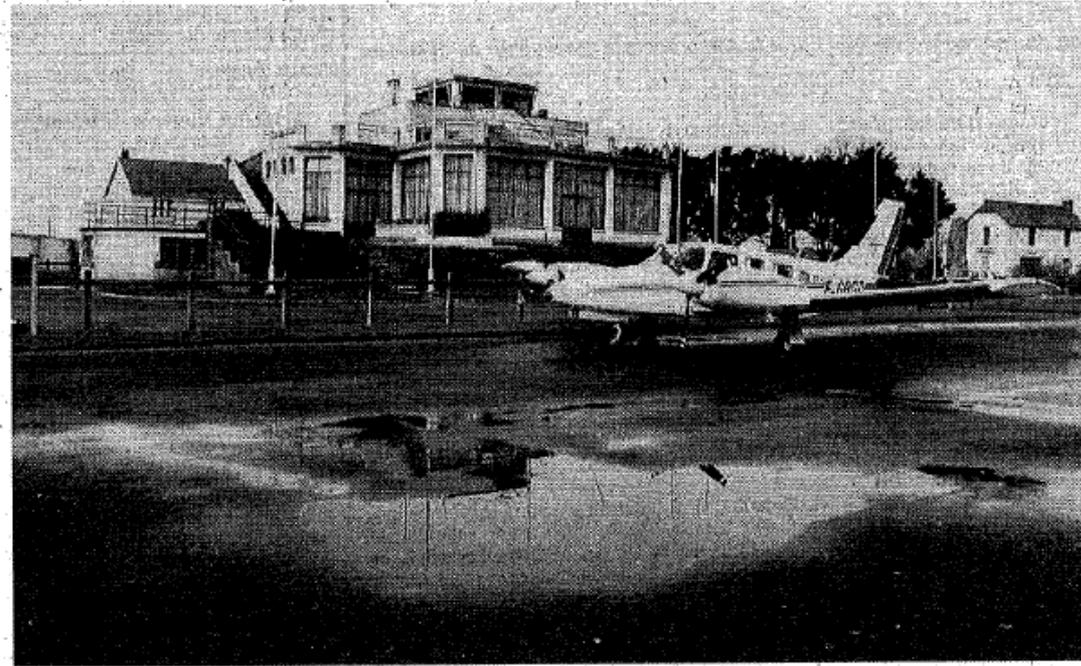


Pour compléter la flotte des Morane Saulnier type Rallye, le PA28 Cadet arrive à l'aéroclub à la fin des années 80



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

Aérodrome Allongement des pistes



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

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

« Ce sera intéressant pour les industriels », répond Francis

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

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



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



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

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

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



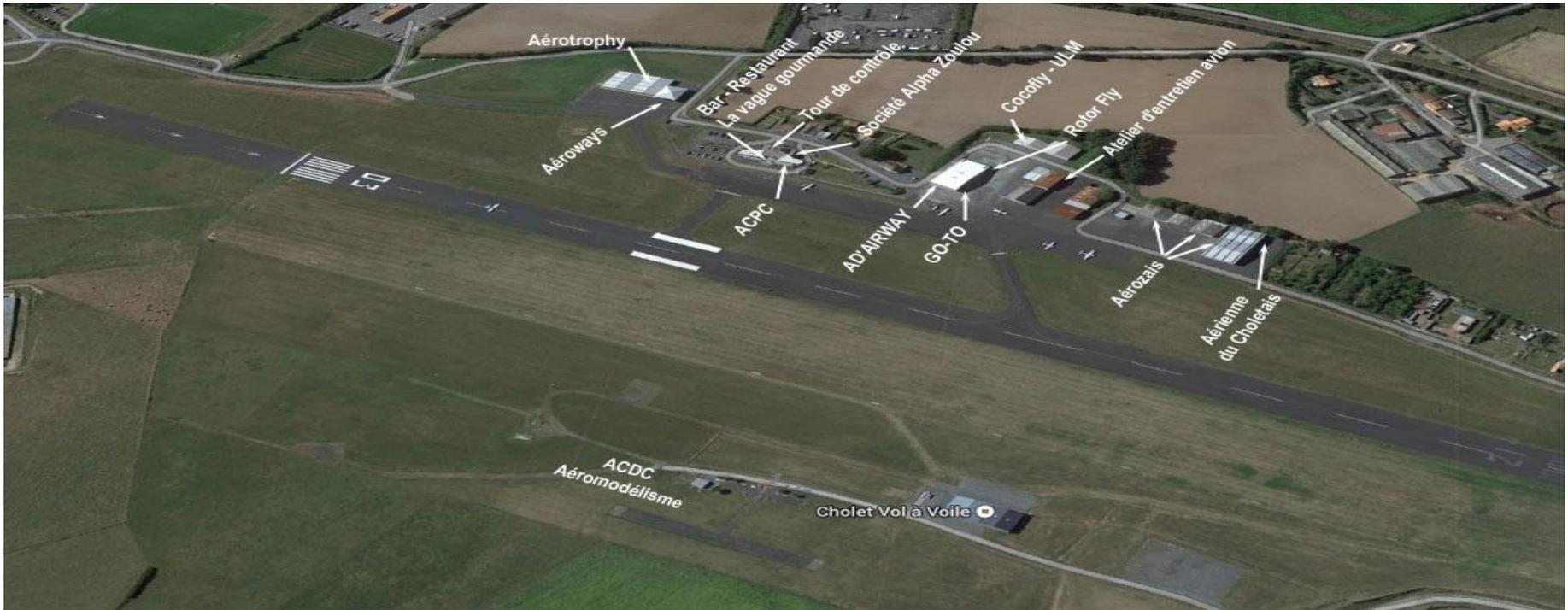
L'Eole (le buffet gare) sera agrandi dans le style à partir de 1994.
Vue de l'ensemble en 1996 et on aperçoit le local du CPC de Patrick et Martine MULLOT.



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



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



ATTERRISSAGE A VUE

Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

04 FEB 16

CHOLET LE PONTREAU

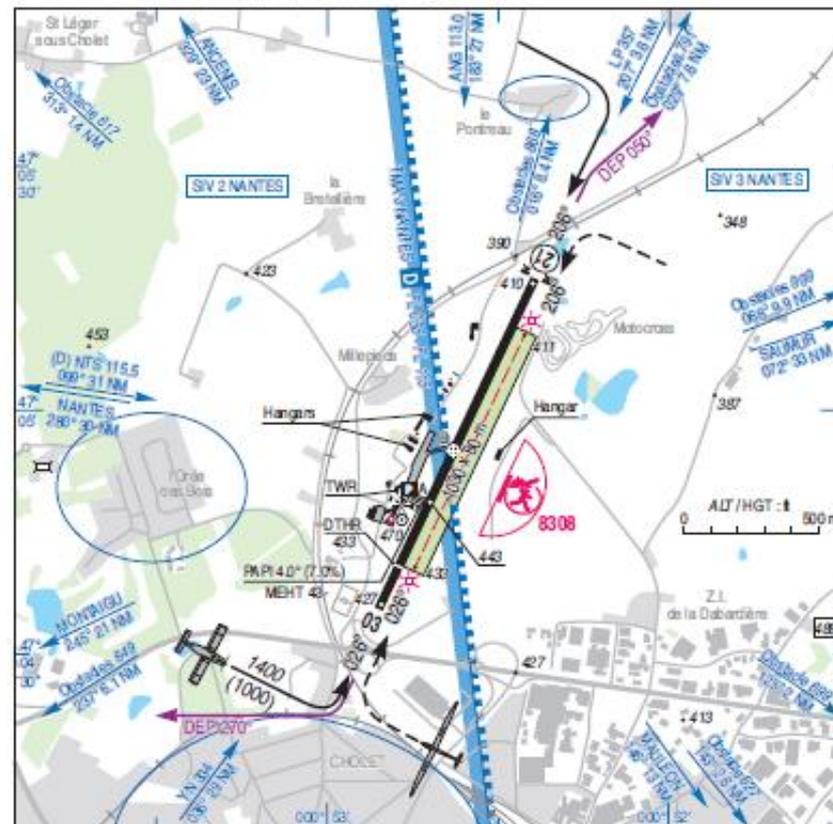
AD 2 LFOU ATT 01

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

APP : NANTES Approche / Approach 124.425 - 119.4 (s) (su-dessus de / above FL 055)

TWR : NIL

ARIS : 120.4. Absence ARIS : *N/A* (120.4) FR seulement / only.



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
03	026	1380 x 30	Revêue Paved	7 FID/Y/T	1380	1380	1200
21	206				1380	1380	1380

Aides lumineuses : BI RWY 03/21
PCL

Lighting aids : LIL RWY 03/21
PCL

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

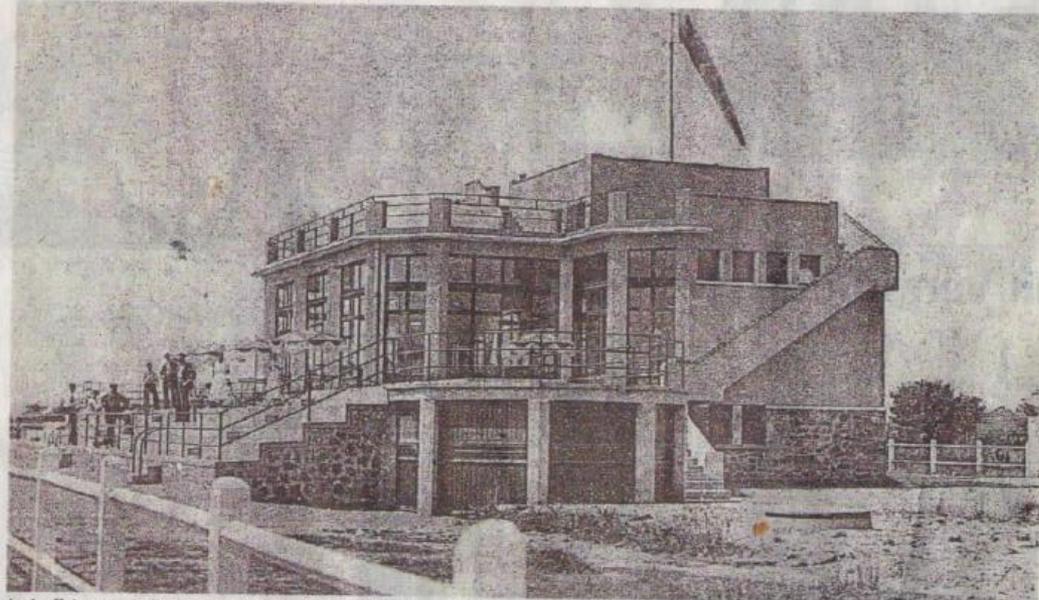
L'aviation, une passion aujourd'hui séculaire à Cholet

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

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

L'âge d'or de l'aviation légère

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



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

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

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

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

Geoffrey RATOUIS