

L'aérodrome et l'aéroclub de Cholet - ACPC

Plus de 90 ans de passion

Tous les témoignages complémentaires et correctifs sont les bienvenus pour enrichir ce document, Merci d'avance

SOMMAIRE

Page 3	1910 - Les débuts sur l'aérodrome de Cholet le Pontreau
Page 28	1930 - Naissance de l'aéroclub de Cholet - Léon Guérineau
Page 45	Les avions des débuts de l'aéroclub
Page 76	Le buffet gare est construit en 1935-1936
Page 97	L'histoire de René Meunier à partir de 1938
Page 108	L'aéroclub pendant la seconde guerre puis la reprise d'activité en 1945
Page 133	L'aventure de Roger Druine à partir de 1949
Page 168	1960 - le champ d'aviation se transforme en pistes
Page 202	L'activité Vol à Voile dans les années 70
Page 215	Extrait du livre d'or qui a été ouvert le 21 octobre 1972
Page 247	Extrait du livret de l'aéroclub édité en 1984
Page 284	Etape du Tour de France aérien en 1988
Page 313	1993 - L'allongement de la piste jusqu'à la longueur actuelle de 1380m
Page 338	Premier meeting aérien organisé par l'Aérienne du Choletais en 1996
Page 358	2001 – Début du programme BIA et nouveau logo de l'aéroclub
Page 385	Récit du voyage Pays Baltes 2005 et carte des différents voyages d'été
Page 415	Septembre 2010 - Lancement de Fou D'ailes
Page 432	Les présidents de l'aéroclub depuis la création

En préambule :

**Les débuts sur l'aérodrome de
Cholet le Pontreau**

A l'origine, la zone et le 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

Les débuts aéronautiques du terrain – 1910

Un meeting a lieu les 14, 15, 16 et 17 Juillet 1910. Celui-ci devait comporter des vols de distance, de durée et de hauteur.

Trois aviateurs furent engagés : Léon Versepuy, Emile Oubé 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).

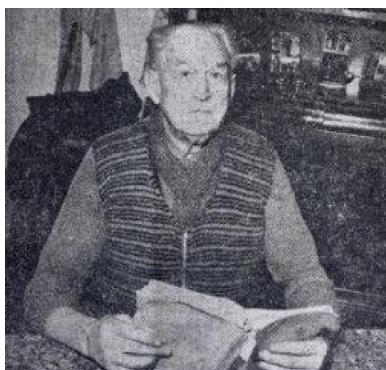
Les débuts aéronautiques du terrain – 1910

Voici le témoignage issu d'un article de Ouest France de Jean BIOTEAU (Le père Coton) né au lieu-dit la Cotonnerie aux Landes Paissaux à la Séguinière le 31 octobre 1884 et décédé le 2 mai 1977.

C'est lui qui était le chauffeur de Roland GARROS durant ces journées aéronautiques.

De son passé, il s'en souvient comme d'hier. Juillet 1910, par exemple. A cette époque, le terrain de la Papinière, de nos jours l'aérodrome, était noir de monde. 8.000 personnes environ. Tout ça pour un meeting arien. L'aviateur qui fit le plus sensation demeura, et de loin, **Roland Garros**, avec sa « demoiselle Clément Bayard ».

De cet aviateur, M. Bioteau en a gardé un excellent souvenir.



Avant la manifestation sur le champ de manœuvre (terrain de la Papinière), M. Moudoux, président du Comité des fêtes de Cholet, avait invité à déjeuner chez lui Roland Garros. A la fin du repas, je pris place au volant de ma « Brasier » (l'une des seules voitures de l'époque) afin de conduire l'aviateur sur le terrain. C'était un homme très aimable, qui aimait les bonnes blagues, mais qui paraissait toujours bouillir d'impatience de monter dans son zinc. Rien ne lui faisait peur.



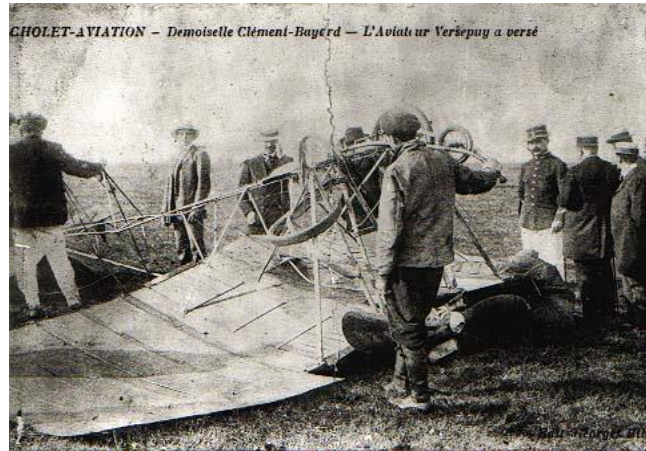
Roland GARROS et les membres de « Cholet Aviation » le 14 Juillet 1910 (Archives municipales de Cholet)



Les débuts aéronautiques du terrain – 1910 (Suite)

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

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



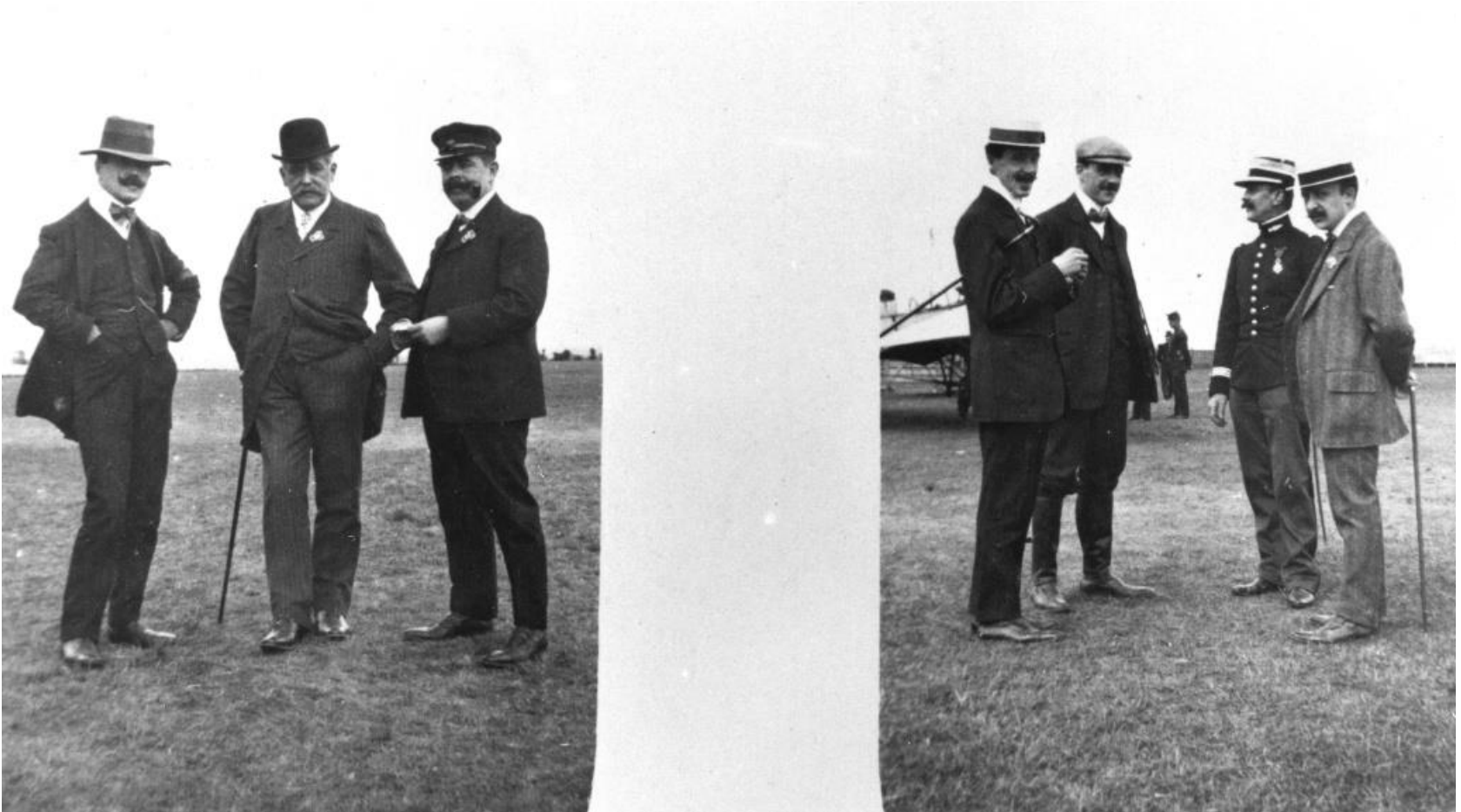
Emile Obré se contente de rouler au sol, mais ne peut freiner son monoplan qui se brise contre la balustrade.

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.

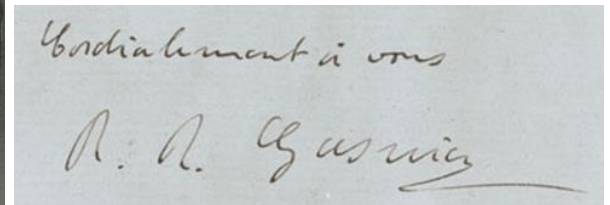
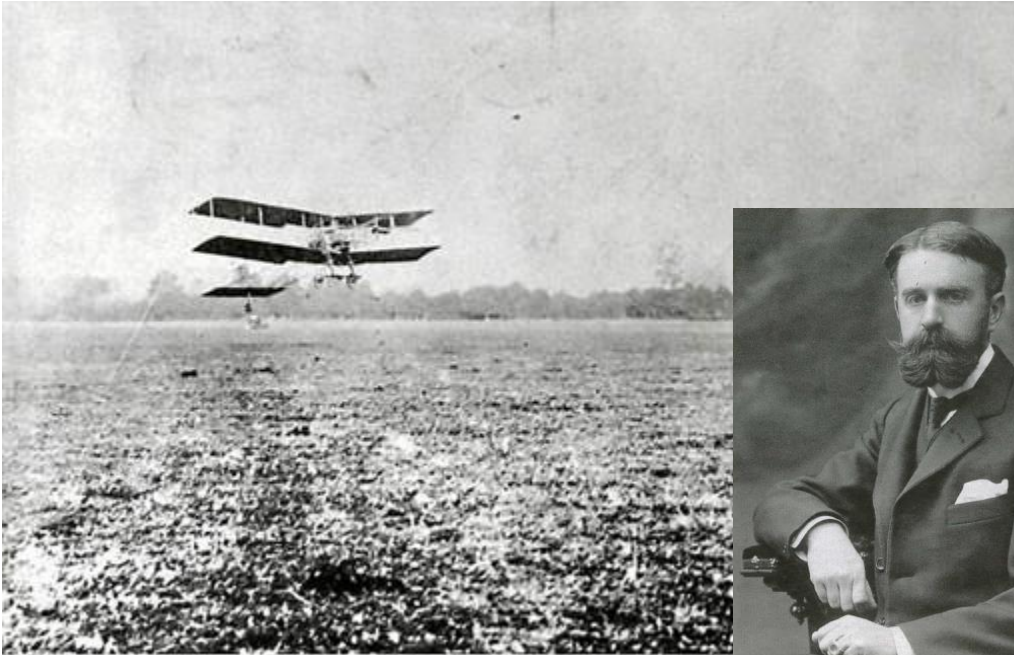
Devant le fair play du comité des fêtes, Roland Garros s'engage alors à aller à Paris chercher un autre appareil et à effectuer des vols le week-end suivant. Par un temps clément, il fera évoluer son avion pendant une dizaine de minutes dans tous les sens, montant à une cinquantaine de mètres et redescendant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

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



Le circuit d'Anjou – 1912

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



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

En septembre 1908, ce fou volant réalise alors de vraies prouesses avec son coucou. Le 12, précisément, il effectue douze vols au-dessus de l'Anjou. Le 17, durant le dernier essai, les cordes à piano utilisées sur l'appareil se cassent et s'enroulent dans l'hélice. L'appareil chute et se brise au sol, sans dommages pour l'aviateur. Le 27 septembre, il vole sur une distance de 1 500 mètres... Il meurt le 3 octobre 1913 au château du Fresne après avoir participé **à la création de la première école de formation de pilotes, aux côtés des frères Wright**, dont on vient de célébrer le premier vol au circuit des Hunaudières, au Mans.

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

Le circuit d'Anjou – 1912

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



RENÉ GASNIER du FRESNE

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

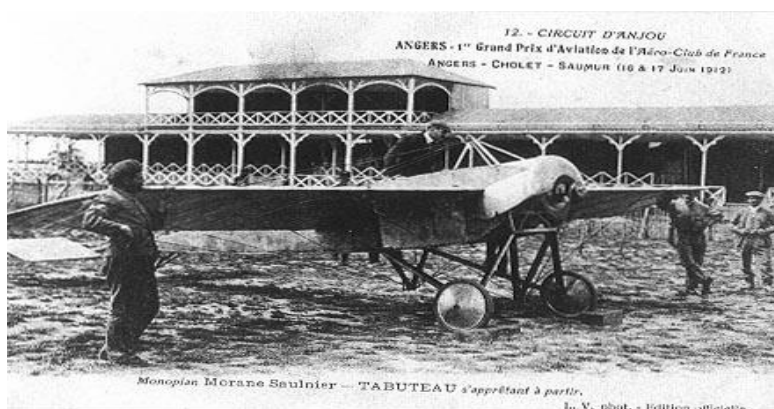
Pilote aéronaute à partir de 1905, GASNIER participe en 1907 avec son frère Pierre, à la création de l'aéroclub d'Angers. Retenu en octobre 1907 parmi les trois champions chargés de défendre les couleurs de la France dans la célèbre course de ballons financée aux États-Unis par le milliardaire Gordon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

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

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

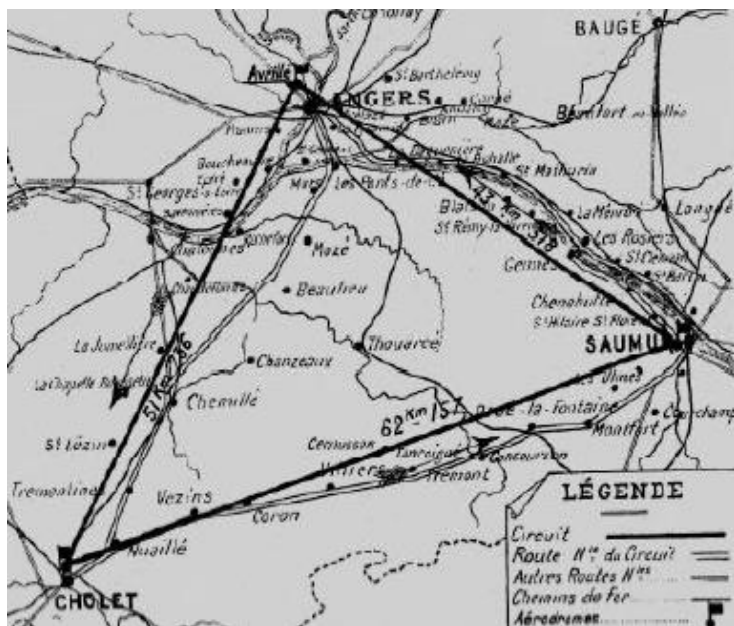
Le circuit d'Anjou – 1912

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



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. (Voir document qui détaille l'événement en annexe)



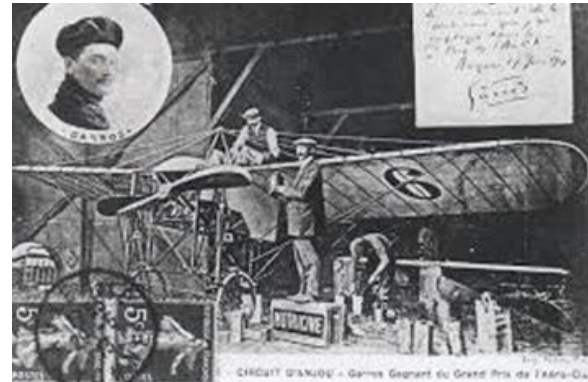
Le 1^{er}
Grand
Prix de
l'Aéro-
Club
de France

Circuit
d'Anjou

16-17
juin
1912

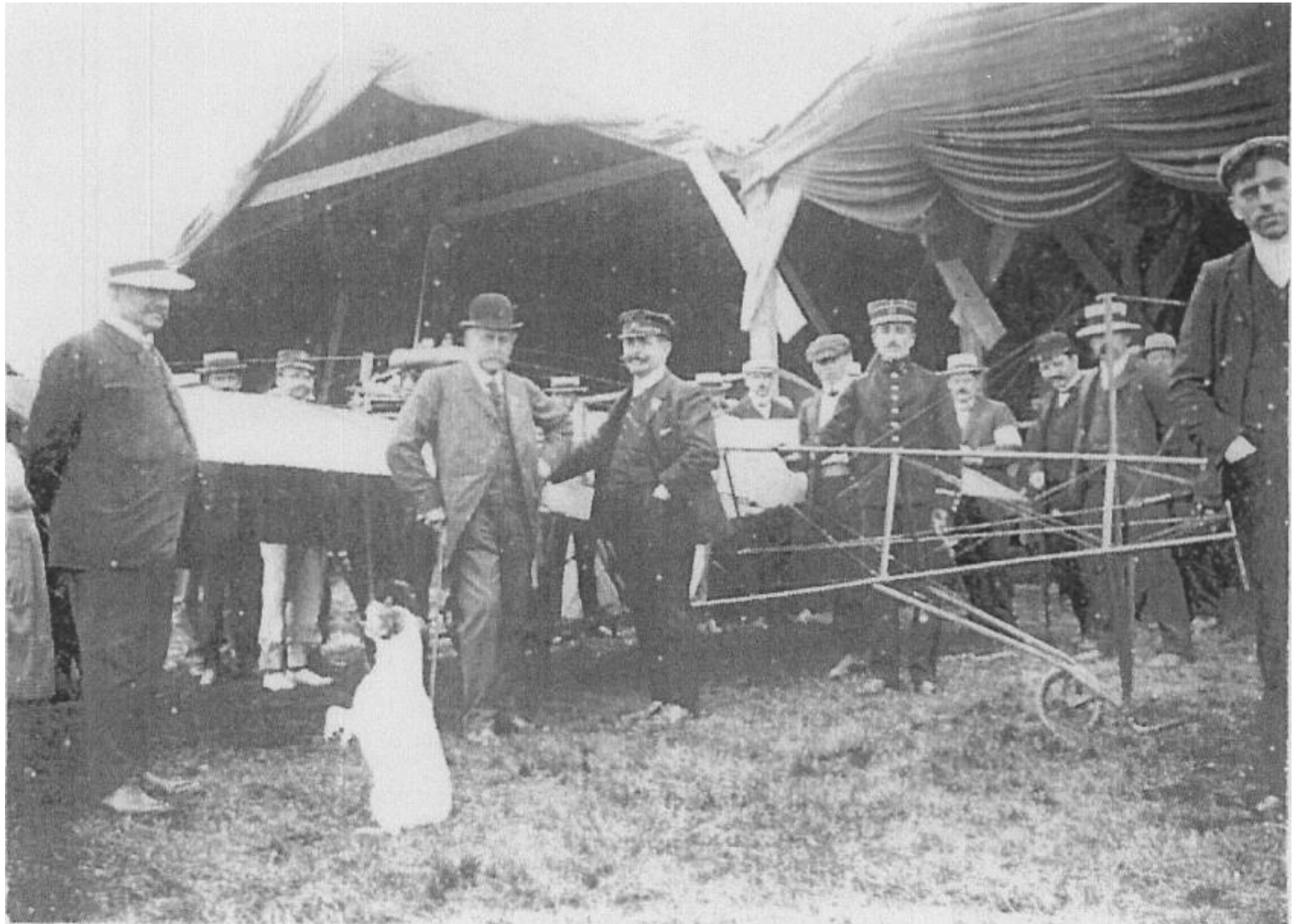
Le circuit d'Anjou – 1912

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



Le circuit d'Anjou – 1912

Souvenir devant les hangars sous tentes



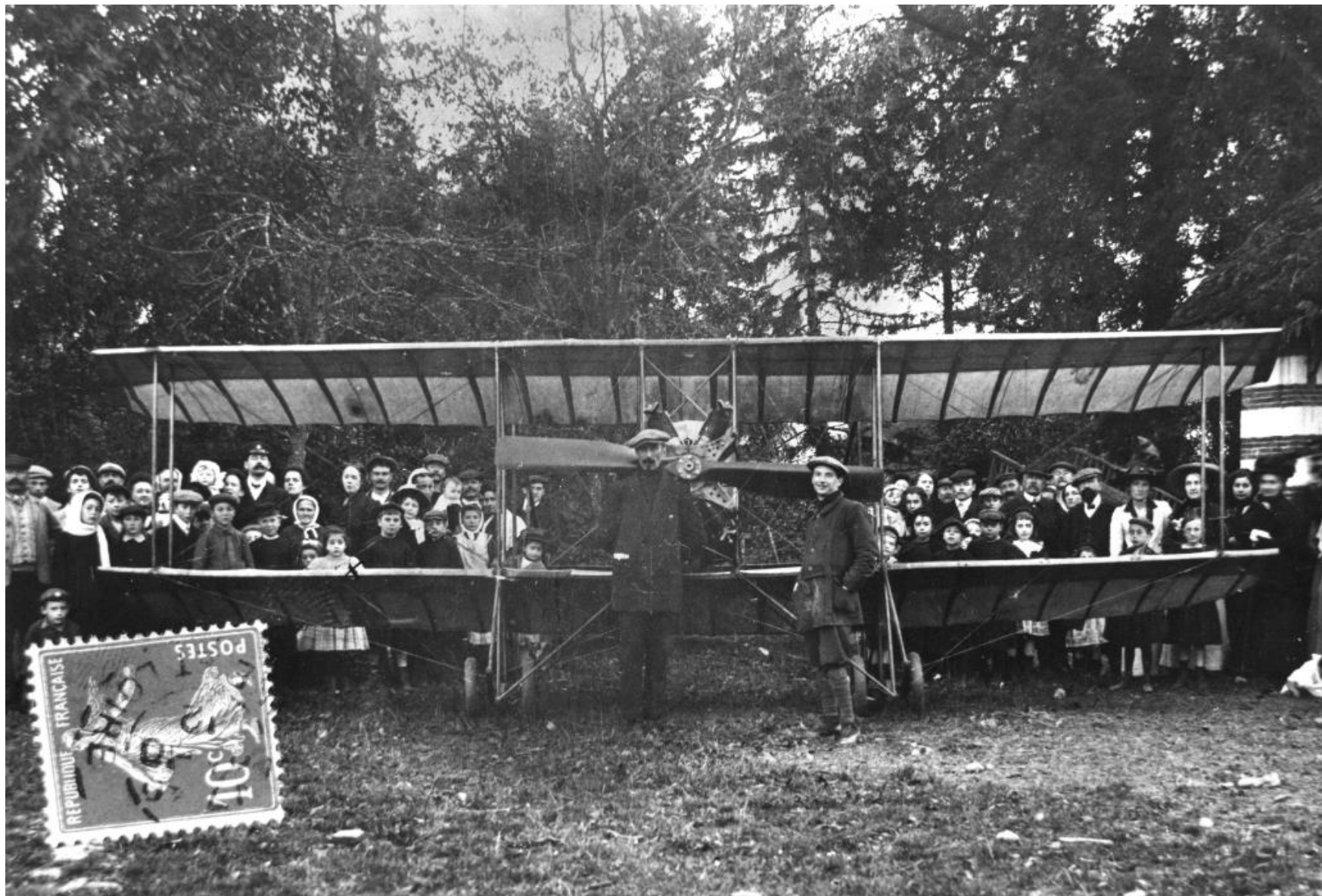
Le circuit d'Anjou – 1912

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



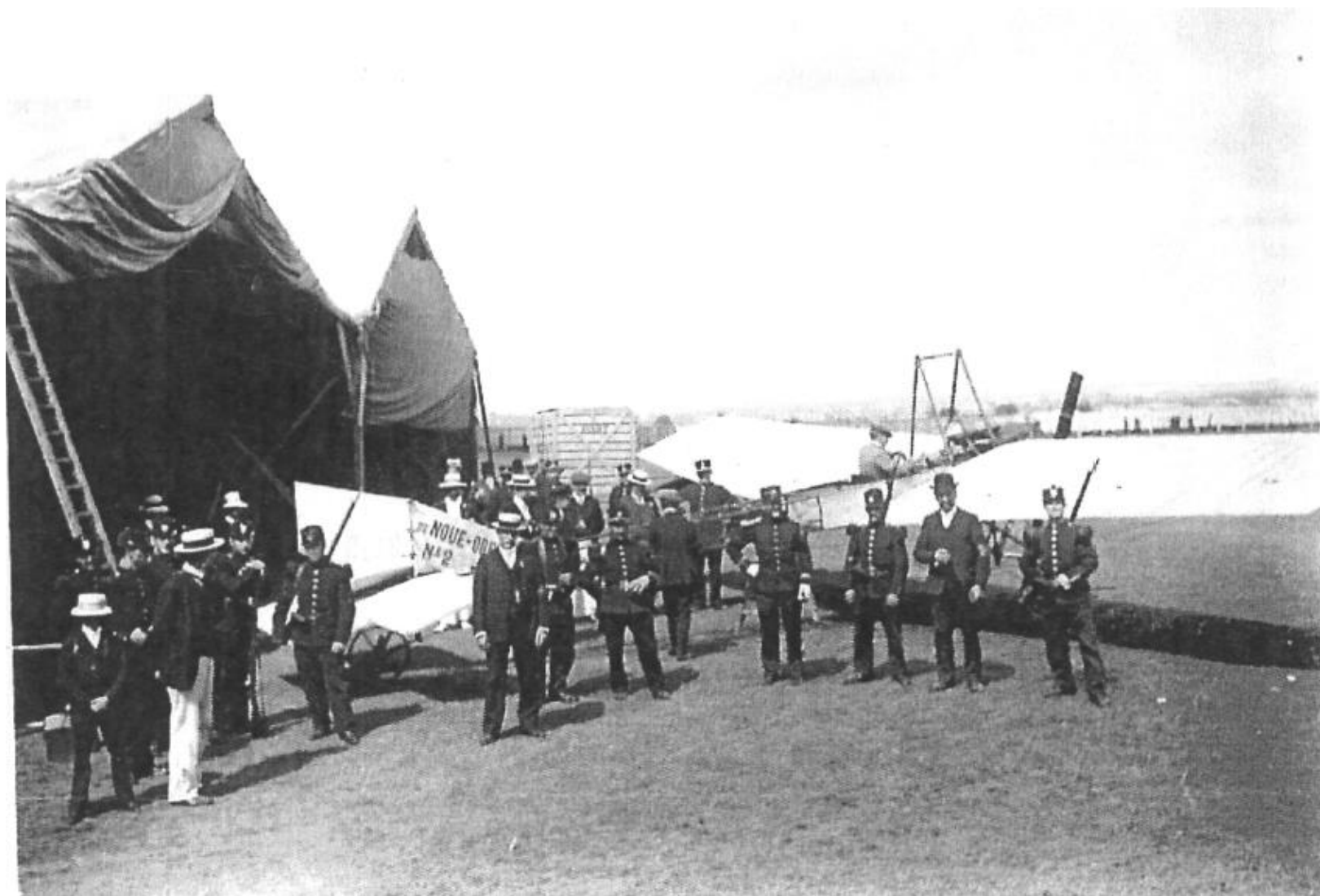
Le circuit d'Anjou – 1912

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



Le circuit d'Anjou – 1912

Souvenir aux bords du terrain d'aviation



Le circuit d'Anjou – 1912

Les cartes postales souvenir de Cholet avec Roland GARROS



23 Septembre 1913 – St Raphaël / Bizerte (Tunisie)

Roland GARROS met le cap sur la Tunisie en 8 heures de vol :

23 septembre 1913 : l'exploit de Roland Garros

Il y avait déjà eu le 25 juillet 1909 la traversée de la Manche par Louis Blériot. Et au temps de ces pionniers de l'aviation, les défis à relever ne manquaient pas. Pour Roland Garros, l'un de ces intrépides défricheurs de nouveaux horizons, ce sera donc la Méditerranée qu'il avale le 23 septembre 1913 en reliant Saint-Raphaël dans le département du Var à Bizerte en Tunisie. Il lui faudra presque huit heures de vol et pas mal de sueurs froides dans les derniers kilomètres. Le réservoir ne comptait plus que 5 litres d'essence à l'arrivée. Une petite erreur de navigation, et la panne sèche menaçait.

Au lendemain de son exploit, Roland Garros est à la une de l'*Ouest-Éclair* (l'ancêtre d'*Ouest-France*). « **L'invraisemblable raid de Garros** », titre le journal, en publiant la photo de celui qui appartenait alors aux faucheurs de marguerites, ces premiers aviateurs qui n'ont peur de rien.

L'exploit enthousiasme l'*Ouest-Éclair*. « **Il n'y a plus de Méditerranée** », s'enflamme le journal. C'est peut-être un brin exagéré... Il est vrai aussi que l'exploit de Roland Garros est à la hauteur des rêves que font naître pour le commun des mortels, ceux du plancher des vaches, ces pionniers. « **Une pareille victoire sur**



La une de l'*Ouest-Éclair* met en lumière l'exploit de l'aviateur Roland Garros pour la première traversée de la Méditerranée. | PHOTO : ARCHIVES OUEST-FRANCE

les éléments renouvelle en nous les plus nobles joies d'émotion et d'admiration que la première conquête de l'air nous avait données », commente le journal.

Durant la Première Guerre mondiale, Roland Garros endosse naturellement l'uniforme d'aviateur. Il sera abattu lors d'un combat le 5 octobre 1918, un peu plus d'un mois avant

l'armistice du 11 novembre, et à la veille de son 30^e anniversaire. Le nom de Roland Garros donné aux courts de tennis de la porte d'Auteuil ? L'idée avait été suggérée par l'un de ses condisciples à HEC, la prestigieuse école de commerce. L'aviateur était aussi une tête bien faite.

Didier GOURIN.

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.

Puis Roland Garros répondra présent pendant la durée de la première guerre mondiale mais 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.

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 Hilsz 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.

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).

Le menhir Roland GARROS en 1929

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

VILLE DE CHOLET.

Inauguration du Monument GARROS.

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

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

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

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

Inauguration du Monument GARROS et Fête d'Aviation.

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

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

ROLAND GARROS à Cholet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

JEAN AJALBERT,
de l'Académie Goncourt.

Cholet.

Au sujet de l'inauguration du Monument GARROS.

ROLAND GARROS (Notes Biographiques).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Avec la plaque des fondateurs de l'aéroclub de Cholet qui a été rajouté en dessous de celle de Roland GARROS (nous développons cette partie en Page 53).



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

**1930 - Naissance de l'aéroclub de Cholet -
Léon Guérineau**

et les témoignages au fil des années...

Naissance de l'aéroclub de Cholet

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

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

26 juin 1930. AÉRO-CLUB ROLLAND-GARROS DE CHOLET. But: propagande aéronautique. Siège social: 413, 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 GANCON.

But: réunions moralisatrices, éducatives, récréatives, instructives.

Siège social: Gandon (Haute-Vienne), Maine.

Déclaration à la sous-préfecture de Biongie 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'Orvillier, avocat, président du conseil général de Constantine, demeurant à Akhou.

Déclaration du 7 juin 1930. FÉDÉRATION DES ANCIENS COMBATTANTS DE L'UNION RÉ. But: défense des droits de ses adhérents.

Siège social: chez M. Porcin, directeur d'école à Ars-en-Ré (Charente-Inférieure).

Déclaration à la préfecture de la Loire du 7 juin 1930.

UNION DES COLLÈGES DE SAVREUX.

But: S'entraider entre collègues.

Siège: Mairie de Savreux (Loire).

Déclaration du 12 juin 1930. AMICAL DES GARDIENS 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).

Déclaration du 12 juin 1930. LA LIAISON INTELLECTUELLE FRANCO-ALLEMANDE.

But: rapprochement intellectuel franco-allemand.

Siège social: 48, avenue Pasteur, Paris (6^e).

Déclaration du 12 juin 1930. FÉDÉRATION AUCUTE-COURNOT.

Objet: favoriser le développement de l'insémination de science financière et d'assurances de l'université de Lyon.

Siège social: 9, rue de Rome, à Paris.

Déclaration du 14 juin 1930. ESSAI DE LA STATION THERMALE DE BAGNOLES-DE-L'ORNE.

But: l'ancrage thermal et la propagande en faveur de la station.

Siège social: office de renseignements à la gare de Bagnoles (Orne).

Déclaration du 14 juin 1930. SOCIÉTÉ DES CHASSEURS ET PROPRIÉTAIRES DE SAINT-LÉGER-DE-CHASSEURS.

But: association des chasseurs et propriétaires.

Déclaration à la sous-préfecture de Lannion du 17 juin 1930. CLUB SPORTIF à Plestin-les-Grèves (Côte-du-Nord).

But: sports et tir.

Siège social: école.

17 juin 1930. SOCIÉTÉ DE TIR L'ESPÉRANCE.

But: enseignement et pratique du tir.

Siège social: école mixte de Saint-Martin-Choguel (Pas-de-Calais).

Déclaration du 17 juin 1930.

ASSOCIATION SPORTIVE COMPAGNIE LORRAINE D'ÉLECTRICITÉ.

Objet: pratiquer les exercices physiques, notamment le football association.

Siège: Vincey (Vosges), usine de la Compagnie lorraine d'électricité.

Déclaration du 17 juin 1930. LES BÉNÉVOLES 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 Galvée, Paris (16^e).

18 juin 1930. SOCIÉTÉ DE REBOISEMENT DE LA HAUTE-TIÈRE.

But: reboisement des terrains incultes de la région.

Siège: mairie de Marey-sur-Tille (Côte-d'Or).

Déclaration à la préfecture du Loiret du 18 juin 1930.

SOCIÉTÉ SCOLAIRE, POSTSCOLAIRE ET AMICALE DE TIR L'ESPÉRANCE DE MORVILLE-BRACON (Loiret).

But: exercices de tir. Le siège social est à l'école publique de Morville.

19 juin 1930. L'AVENIR SPORTIF DE LOUVIGNES-QUESSNOY.

But: pratique des exercices physiques et notamment le football association.

Siège: café Dussiquet (Albert), Louvignes-Quessnoy (Nord).

19 juin 1930. SOCIÉTÉ CIVILE DES OBLIGATAIRES DE LA SOCIÉTÉ DE PRODUITS CHIMIQUES ET MATIÈRES COLORANTES DE MELROUSE.

Objet: mise en commun et centralisation des droits des 40.000 obligations hypothécaires de 250 fr. chacune (n. p. 100) émises par ladite société anonyme.

Siège social: 47, rue du Helder, Paris.

19 juin 1930. ASSOCIATION DES VICTIMES DE LA GUERRE DE LONGJumeau et Thionville-en-Plaine.

But: resserrer les liens qui unissent les victimes de la guerre.

Siège: mairie, Longjumeau-en-Plaine (Côte-d'Or).

21 juin 1930. UNION NATIONALE DES COMBATTANTS (Société de Brains) (Loire-Inférieure).

But: entraide morale et pécuniaire.

Siège social: chez le président à Brains (la cour du Pécé).

21 juin 1930. COMITÉ D'UNION RÉPUBLICAINE DU 5^e CANTON.

Siège: à Marseille, 63, place Jean-Jaures, local particulier.

But: politique, excursionnisme et philanthropie.

Déclaration du 23 juin 1930.

LEQUE DES PÈRES ET MÈRES DE FAMILLE DE COMAILLES-EN-PARIS.

But: pour l'application du règlement scolaire, surveillance de l'instruction et de l'éducation donnée à leurs enfants dans les écoles de Cormelles.

Siège social: mairie de Cormelles-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 FÊTES DE BRULLEU-SOUS-BRESSURE, 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-Bressure (Deux-Sèvres).

24 juin 1930. CERCLE DE L'ESPÉRANCE.

But: faciliter des rencontres s'intéressant aux questions viticoles, commerciales, industrielles.

Siège: cercle, 21, boulevard Esplanade, Montpeller (Hérault).

26 juin 1930.

COMITÉ D'ACTION ET DE DÉFENSE DES INTÉRÊTS COMMUNAUX DE PONTAULT-COMBAULT (Seine-et-Marne).

But: études des améliorations et défense des intérêts communaux.

Siège social: chez le président, 5, route de Rissy, à Pontault-Combault (Seine-et-Marne).

26 juin 1930. ASSOCIATION SPORTIVE TROYES ET SAINT-SAVIN.

But: sports athlétiques, éducation physique.

Siège: hôtel de Vauluisant, Troyes (Aube).

26 juin 1930. AÉRO-CLUB ROLLAND-GARROS DE CHOLET.

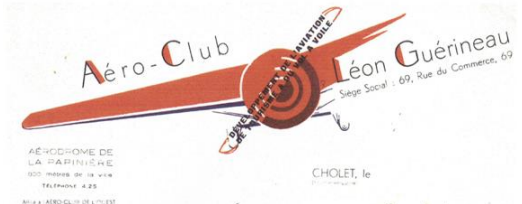
But: propagande aéronautique.

Siège social: 413, rue Nationale, Cholet (Maine-et-Loire).



Photo présumée de Léon Guérineau

Léon GUERINEAU



Au sujet de Léon Guérineau (extrait des archives du Choletais)

Chevalier de la légion
d'honneur en 1920

Léon
gabriël
Marie
Guérineau
1877
Né à Paris, M. Guérineau, âgé de vingt-neuf ans, est venu à Cholet, département de Maine-et-Loire, et comparu en cette mairie : Alexis
Félix Guérineau, négociant, âgé de trente ans, demeurant au Nantaise,
18, en cette ville, qui nous a présenté un enfant du sexe masculin, né le
jour d'hier à deux heures du soir, en son domicile, de son légitime mariage
avec Louise Victorine Michot, sans profession, âgée de vingt-quatre ans,
demeurant avec son époux, auquel enfant il a déclaré donner les prénoms de
Léon Gabriel Marie. Le tout en présence de Paul Maillard, âgé
de trente ans, et de Anatole Maillard, négociant, âgé de trente ans,
non parents de l'enfant, domiciliés à Cholet, lesquels ont signé avec nous, ainsi
que la présente Acte de naissance.

Ch. Decesse
maire

Alexis
Guérineau
Paul Maillard
Anatole Maillard
Julien Baron

86.127

LÉGION D'HONNEUR.

NUMÉRO DE LA MATRICULE : _____

Nom : Guérineau

Prénoms : Léon Gabriel Marie

Qualité ou grade : Sous lieutenant d'artillerie, 1^{er} régiment

TABLEAU SPÉCIAL. Décret du 13 Août 1914.)

né le 22 Mai 1896

à Cholet (Maine-et-Loire)

a été nommé **Chevalier** de la Légion d'honneur

par décret du 1 SEP 1920 rendu sur le rapport

du Ministre de la guerre

pour prendre rang du 16 OCT 1920

Date du départ de la décoration : _____

Idem du brevet : 16 OCT 1920

Idem du certificat d'inscription : 26 juillet 22 P.M. et d.

Idem de l'avis de paiement : _____

1222

8

Date du décès : 21 Mars 1921

avec Sardinien

BREVET FAO.

Ministère de la Guerre.

Cabinet du Ministre.

Bureau.

Département.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Ordre National de la Légion d'honneur.

Monsieur Guérineau

Léon Gabriel Marie, Sous-lieutenant de réserve au 2^e Régiment d'artillerie, de campagne est informé que, par arrêté ministériel du 2 OCT 1920 1920, rendu en application de la loi du 15 juin 1920, la Croix de Chevalier dans l'Ordre National de la Légion d'honneur lui a été concédée.

Il aura droit au port de l'insigne de la décoration et aux armoiries attachés à celle-ci à compter du Seize juin 1920.

La présente concession sera régularisée ultérieurement par une loi spéciale.

Paris, le 27 OCT 1920 1920

Pour le Ministre et par son Secrétaire Général, Colonel, Sous-Chef du Cabinet, Junger

Nota. — Jusqu'à sa régularisation par une loi spéciale, la présente lettre d'avis tient lieu de certificat d'inscription pour les armoiries attachés à la décoration et pour le paiement de laquelle le titulaire doit s'adresser à la Sous-Intendance de sa résidence.

Alors que des paiements ont été faits au verseur par le payeur dans les cas destinés à cet usage.

Un avion passant au dessus de la Moine à Cholet, carte datée du 12 Mai 1930



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



En 1927, Nungesser et Coli avaient déjà tentés la traversée en vain. On n'a jamais retrouvé l'Oiseau Blanc. Le train est la seule relique exposée au Bourget.

Quelques jours plus tard au mois de Mai 1927, Charles Lindbergh réussissait la traversée dans le sens Ouest - Est.



15 Juin 1930 : Acquisition d'un Caudron G-3 (article issu du petit courrier)

Aéro-Club Roland Garros
CHOLET (Maine-et-Loire)

L'Aéro-Club Roland Garros vient d'acquiescer un avion Caudron G-3.

MM. Martin et de Montecler qui ont été en prendre livraison à Ambérieu, près de Lyon, ont effectué, samedi dernier le voyage Lyon-Angers sans incident, malgré de très mauvaises conditions atmosphériques, en particulier de forts orages dans la région du Massif Central.

Ces deux pilotes avaient l'intention de rallier Cholet dans l'après-midi de dimanche. Malheureusement, ils furent contraints d'atterrir dans un champ de blé près de Chaudefonds, à la suite d'une mauvaise alimentation d'essence.

Les terrains, plantés en vignes et en blé, ne permettant pas à l'appareil de repartir, celui-ci fut démonté. Dans quelques jours, il reprendra son vol et commencera à donner le baptême de l'air aux membres actifs de l'Aéro-Club.

Réregrettons que ce voyage, si bien commencé, ait échoué à quelques kilomètres du but, par suite d'une panne stupide. Nos pilotes qui, ont montré leur savoir-faire et leur adresse, ne méritaient pas ce fâcheux contre-temps.

L'Aéro-Club remercie vivement les personnes qui ont bien voulu prêter assistance à ses pilotes, en particulier à MM. Loray et Pionneau, qui les ont reçus fort aimablement, et ont fait preuve, dans la circonstance, d'un grand esprit sportif.

Le bureau de l'Aéro-Club Roland-Garros est définitivement constitué de la façon suivante :

Patronage d'honneur : MM. le Sous-Prefet de Cholet; A. Manceau, sénateur, président de la Chambre de Commerce de Cholet; de Polignac, député de Cholet; Guérineau, maire de Cholet.

Bureau. — Président : M. L. Guérineau, observateur. — Vice-Présidents : MM. H. de Montecler, pilote de réserve; Devé, pilote de réserve. — Secrétaires : MM. M. Martin, pilote civil; A. Frouin, pilote de réserve. — Trésorier, M. G. Beltoeil, mécanicien. — Membres : MM. A. Gobé, A. Teaster, mécaniciens; G. Prouteau, pilote de réserve.



Messieurs Martin et de Montecler sont allés le chercher à Ambérieu près de Lyon. Un voyage retour difficile avec la météo et une panne d'alimentation d'essence qui les a contraint à atterrir dans un champ à Chaudefonds. Il a fallu démonter le Caudron G3 pour l'acheminer jusqu'à Cholet.



Récit autour du Caudron G3



C'est avec ce même type d'avion que le 19 janvier 1919, l'aviateur de nationalité française Jules Védrines se posa sur la terrasse du magasin des Galeries Lafayette faisant juste **28 x 14** mètres (l'envergure du Caudron G3 faisant 14m).

Le pilote a gagné la récompense de 25 000 francs mis en jeu à l'époque. Mais cette victoire a un prix, Le pilote a abîmé son appareil, de plus pour avoir enfreint la loi, il sera verbalisé...

Début 1931, La ville de Cholet achète une parcelle de terrain pour la réalisation d'un hangar. Le maire Alexis

GUERINEAU est le père de Léon GUERINEAU. Léon GUERINEAU a alors 35 ans.

Désignation.

Une parcelle de terrain située à Cholet,
au bordure du chemin vicinal ordinaire.

Propriété.

jouissance.

La Ville de Cholet sera propriétaire de l'immeuble précédemment vendu au moyen d'apports, à compter de ce jour et elle en a la jouissance par la libre disposition, à partir également de ce jour.

Conditions.

La présente vente a lieu aux charges et conditions suivantes, que Monsieur Guérineau cède la Ville de Cholet, ci-dessus :

1. La dite Ville de Cholet, promise le terrain vendu dans son état actuel, sans aucun recours, ni répétition pour cause de mauvais état, sous réserve qu'elle compense ou s'indemnise de la désignation ;

2. Elle souffrira les servitudes passives, apparentes ou occultes, continues ou discontinues pouvant gêner le terrain vendu et profiter de celles actives de même nature s'il en existe, à tout et ses risques et périls personnels, sans recours contre les vendeurs et sous que la présente clause, puisse conférer à qui que ce soit, plus de droits qu'il ne justifierait en avoir, en sorte de tous titres régularisés non prescrits ou de la loi, sans que cette même clause puisse nuire, ni préjudicier aux droits résultant en faveur de tout acquéreur, de la loi des vingt-trois mars mil huit cent cinquante un ;

3. Elle acquittera les impôts et contributions, grevant le terrain vendu, à partir du premier janvier mil neuf cent trente deux ;

Prix.

L'indépendamment des conditions qui précèdent la présente vente est consentie et acceptée moyennant le prix principal de trois mille cinq cent cinquante neuf francs, cinquante centimes, payables par Monsieur Guérineau, Receveur Municipal de la Ville de Cholet, demeurant à Cholet, Rue de la Promenade, en présent et intérimaire, après en avoir été qualifié de Receveur Municipal de la dite Ville de Cholet, - a payé comptant à l'instant même, en bonnes espèces de monnaie ayant cours, comptés et décomptés en la vue du notaire sussignifié, et Monsieur de

Conditions particulières.

1. Monsieur Guérineau s'engage, interdit la Ville de Cholet acquiescent à donner toutes autorisations nécessaires pour l'entretien d'un café ou de débit de boissons. sous le pouvoir précédemment révisé.

2. Au cas où le terrain, réservé, la Ville de Cholet, fera telle chose qu'elle lui conviendra.

Monsieur J. de Cholet au long au large, appelé nouvelle route du Moy, en face le champ de manœuvres, destinée à l'édification de hangars pour avions.

La dite parcelle d'une contenance de mille cent quatre vingt six mètres carrés, cinquante décimètres carrés, - distrait d'un plus grand terrain, appartenant aux vendeurs, port au cadastre de la commune de Cholet, sous le numéro 383 de la section 1^{re}.

Elle joindra :

au levant, la route,

et des autres points, les vendeurs, savoir :

au nord, sur trente deux mètres ; quinze vingt centimètres,

à l'est, sur trente cinq mètres,

et au midi, sur trente cinq mètres ;

Cette parcelle est à dix sept mètres, soixante centimètres du chemin de la Bretellière par son angle nord est et à vingt et un mètres dudit chemin par son angle nord-est.

6.2.

Sont Acte,

Fait et passé à Cholet, le 1^{er} de Mars, dans un cabinet par M. Guérineau, receveur de la Promenade, sous son sceau personnel, et en l'étude de M. Paré notaire soussigné pour M. de Cholet.

Il en mil neuf cent trente deux,

Les vingt huit et trente mai.

Et après lecture faite, les parties ont signé avec les notaires.

Rayé sept mots
comme nul.

(Signatures)
M. Guérineau
M. Paré
M. Latour
M. Penas
M. Guérineau
M. Paré
M. Penas
M. Guérineau
M. Paré
M. Penas

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

MAIRIE DE CHOLET

Extrait du Registre des Délibérations du Conseil Municipal

Séance du 17 Mars 1931

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

Excusés : MM. Grasset et Laumonier, 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 manœuvres 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 consul-
tées ont donné, dans leur dernière séance, un avis favorable à
l'attribution d'une subvention de 17.500 francs à l'Aéro-Club
Choletais, sous réserve que le terrain sera acquis par la Ville
qui en sera propriétaire et le prix prélevé sur la subvention ac-
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 ins-
crite au Budget Additionnel de l'exercice 1931, savoir :

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

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

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

POUR EXTRAIT CONFORME
LE MAIRE,

Signé : DECELLE.

Vu,
Le Commissaire-enquêteur,
Signé : MARTIGNEAU.

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

Signé : DUNOT.



POUR COPIE CONFORME
LE MAIRE,

Y. Lamy
ad.

LE GRAND MEETING D'AVIATION

DU 12 JUILLET

L'Aéro-Club B. Barres.

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

Marcel Martin suit grouper un noyau de pilotes de réserve, anciens observateurs, de mécaniciens d'aviation et d'amateurs enthousiastes, le bureau se constitue 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 incidents stupides, récemment encore, dans une collision inévitables, 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.

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 balais 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 l'admiration des aéro-clubs voisins.

Et en dernière heure, nous apprenons que le ministère de l'Air a décidé d'envoyer à Cholet, sous la direction du ministre viendra en notre ville pour étudier, de concert avec l'Aéro-Club et la Municipalité, la création d'un aéroport à Cholet.

Car les buts de la Société sont : 1° — Développer le goût de l'aviation et favoriser le tourisme aérien. 2° — Créer à Cholet, un aéroport, une gare de trafic aérien, pour le futur grand bien du commerce et de l'industrie de la région.

3° — Entretenir et former des pilotes habiles qui constitueront un noyau de réserve pour la défense nationale.

L'Aéro-Club Choletais Roland Garros vous expose ses buts, il vous fait savoir que le travail formidable accompli en 14 mois et il vous demande l'adhésion générale et les intérêts particuliers y trouveront leur compte.

Quand paraîtront ces lignes, les moteurs des avions auront déjà rôné dans notre ciel. Aux quatre coins de la région les aéro-clubs choletais seront allés annoncer la grande nouvelle : La Fête Aérienne de Cholet.

L'Aéro-Club Choletais Roland Garros ouvre tous ceux qui s'intéressent aux manifestations aériennes à ce meeting nullement comparable à tout ce qui s'est vu dans la région en matière d'aviation. Il a compris que le public était habitué aux spectacles de choix, aux exercices toujours plus raffinés et c'est pourquoi il veut, cette année, offrir aux spectateurs un programme incomparable et entièrement nouveau.

Pour cela, il a fait appel à une organisation nouvelle qui groupe sous son drapeau les pilotes les plus réputés : « Les Ailes de France ». Cette société a été formée que de pilotes expérimentés, enthousiastes et leur métier, qui cherchent toujours à intéresser le public par des attractions sans cesse renouvelées et de plus en plus captivantes.

Quant on parle de LEMOIGNE, de BAILLY, de MARYSE BASTIE, on sait que l'on a nommé ce que l'aviation française a de plus grand.

pilotes et cette aviation ne sont certes pas les seuls de l'aviation française ; néanmoins on peut dire que ces trois noms seuls suffiraient à ancrer les « Ailes de France », appellation sublime qui constitue tout un programme et qui crée à ses membres l'obligation de se tenir tous les jours au sommet du progrès aéronautique.

L'Aéro-Club Choletais s'est assuré le concours de ces Gloires de l'aviation : c'est — le public le sait bien — au prix de très lourds sacrifices. Aussi il fait appel à tous les Choletais, à tous ses bons amis de la région, choletais de la Vendée et des Deux-Sèvres et à leur demande de venir nombreux applaudir ce spectacle incomparable qu'il leur est donné de pouvoir admirer demain.

Voici le programme de la journée :

À 11 heures du matin. — La Municipalité recevra à l'Hôtel de Ville, le grand Maryse Bastie qui rentrera de Russie après avoir battu le record du monde de distance en ligne droite de 2 900 kilomètres. Les conditions étonnantes avec un petit avion de 40 CV. Un vin d'honneur sera offert à ces héros aviateurs qui sera entouré des pilotes participant au meeting et des membres de l'Aéro-Club Choletais.

Organisation de la Fête Aérienne.

Grâce à la sollicitude des édiles choletais pour la noble cause de l'aviation, le Club a obtenu qu'une zone de 500 mètres environ soit délimitée pour assurer la protection du terrain.

Toutes les mesures sont prises pour que l'ordre le plus parfait règne du commencement à la fin du meeting.

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

Vente des tickets.

La vente des tickets commencera au guichet du boulevard Gustave Richard, près de la place Travoet, à 8 h. 30.

Des fiches de direction précéderont les différents accès au terrain où seront indiquées les différentes catégories de places.

Premières 10 fr., supplément pour tribunes 5 fr., supplément pour chaises 5 fr. — Secondes 5 fr. — Enfants demi-tarif à toutes places.

Forces : 1ère 5 fr., moto 3 fr., bicyclette 2 fr. (indépendamment des autres prix d'entrée).

Voitures, à l'aller et au retour, par le boulevard Chanzy et la vieille route du May.

Péages, à l'aller et au retour, place de la République, entre le monument et le collège, et le boulevard Hélaert.

Baptêmes de l'air.

Les baptêmes de l'air seront donnés sur le terrain : Samedi 11, de 14 à 19 heures ; Dimanche 12, de 9 h. 30 à midi et à partir de 11 h. 30 ; Lundi, toute la journée, de 9 h. à midi et de 14 h. 30 à 19 h. 1.

Prix du baptême 50 francs. Ce baptême comportera l'envol sur le terrain, le passage sur la toule et le terrain et l'atterrissage.

Prix d'une croisière 150 francs. Cette croisière comportera l'envol sur Cholet, le passage sur la colline des Gardes, Chemillé et retour.

Ces baptêmes seront donnés par des pilotes de choix sur des appareils derniers modèles biplices et triplaces de tourisme.

Les aviateurs feront prendre les baptêmes de l'air soit en bordure conduite intérieure, soit en avion découvert.

Ouverture du Meeting : 15 heures.

Vol de présentation de tous les appareils participant au meeting. — L'Aviation 1931, dénommée « Les Ailes de France ».

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

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

IV. — Le Caudron 193 dernier modèle, à aile surbaissée.

V. — Deux Mout Morane de grand tourisme.

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

VII. — Le Morane 230, répliqué dans le monde entier comme étant l'avion acrobatique par excellence.

VIII. — Le Gourdou Leseur 420 C. V. de notre sympathique homonyme Lemoigne.

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

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

Présentation acrobatique de Le Polakiewicz.

Vol de Maryse Bastie. Vol de l'éprouvette. Vol de parachute de Perez. Chasse aux ballonnets. Vol acrobatique de Detré. Vol démonstration par de Montecier.

Trapez de Perez. Finale de Lemoigne dans ses créations acrobatiques.

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

1° — D'un DETRE, jeune pilote acrobate accompli, ex-monteur de Morane : 3 000 heures de vol.

2° — D'un LE POLAKIEWICZ, monteur d'acrobatie, spécialiste de présentation des avions, de tourisme : 2 000 hns de vol. Notre figure dans le monde de l'aéronautique.

3° — De PERIGNON : pilote de ligne accompli, parlait plusieurs langues ayant appartenu à toutes les lignes aériennes où il a piloté trente types d'appareils différents ; a su par son autorité et sa maîtrise acquérir les connaissances profondes de toute l'aviation. Totalisant plus de 5 000 hns de vol, il réalise le type du plus parfait pilote français.

4° — D'un MONTEGIER : ex-pilote militaire, ex-monteur de 16-moteurs Morane ; a su par sa science et sa maîtrise de lui-même s'attirer l'égide de tous les forerons de l'aviation.

5° — D'un BAILLY : noble mécène qui se consacre avec enthousiasme à la cause aérienne, grand voyageur amateur de raid et roi de l'acrobatie.

6° — D'un MARYSE BASTIE, héros de la figure française, recordeur de l'endurance et de volatilité, qui fait la gloire des femmes aviatrices.

Notre Maryse Bastie vient de s'attribuer le record de distance en ligne droite avec 2 900 kilomètres. Tout récemment, seule à bord, elle a battu la durée avec 37 heures.

7° — D'un PEREZ, célèbre parachutiste qui sait évoluer dans les foudres avec son trapez et ses descentes en parachute, démontrant aussi la conduite du parachute, se surpassant considéré comme la bouté 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 roulement de son moteur font à eux seuls tout un programme. Notre « Homme Oiseau », domnant d'audace et de maîtrise, se surpassera pour le grand public de Cholet. Son passé de pilote de ligne : 6 000 heures de vol ; son record de hauteur, sa virtuosité seront en finale de cette fête sans précédent la plus belle des apothéoses.

CHOLET

Grand Meeting d'Aviation

Du 12 Juillet

Quinze jours seulement nous séparent 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, Catein, l'aviatrice Maryse Bastie 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-Saigon en compagnie de Regiaens. 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 se déroulera 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.

Catein 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 Bastie, il serait superflu aujourd'hui de donner ses litres de gloire, nous en reparlerons ultérieurement. C'est un nom bien français, c'est une des gloires du courage féminin qu'il nous sera bienôt 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 bananes 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 public assis sur l'herbe lors de la manifestation en 1931 (Archives municipales de Cholet)



Validation par la préfecture du Maine et Loire d'un achat de terrain pour l'aéroclub le 07/09/1931

Arrondissement
de
CHOLET

Mairie de Cholet

Division d'immeubles

- REPUBLIQUE FRANCAISE -

Préfecture de Maine-et-Loire

Arrêté

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

Vu la délibération en date du 17 Mars 1931 par laquelle
le Conseil Municipal de la Commune de Cholet décide l'acqui-
sition 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. MARTIGNEAU, 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 1852;

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, de-
meurant 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
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.

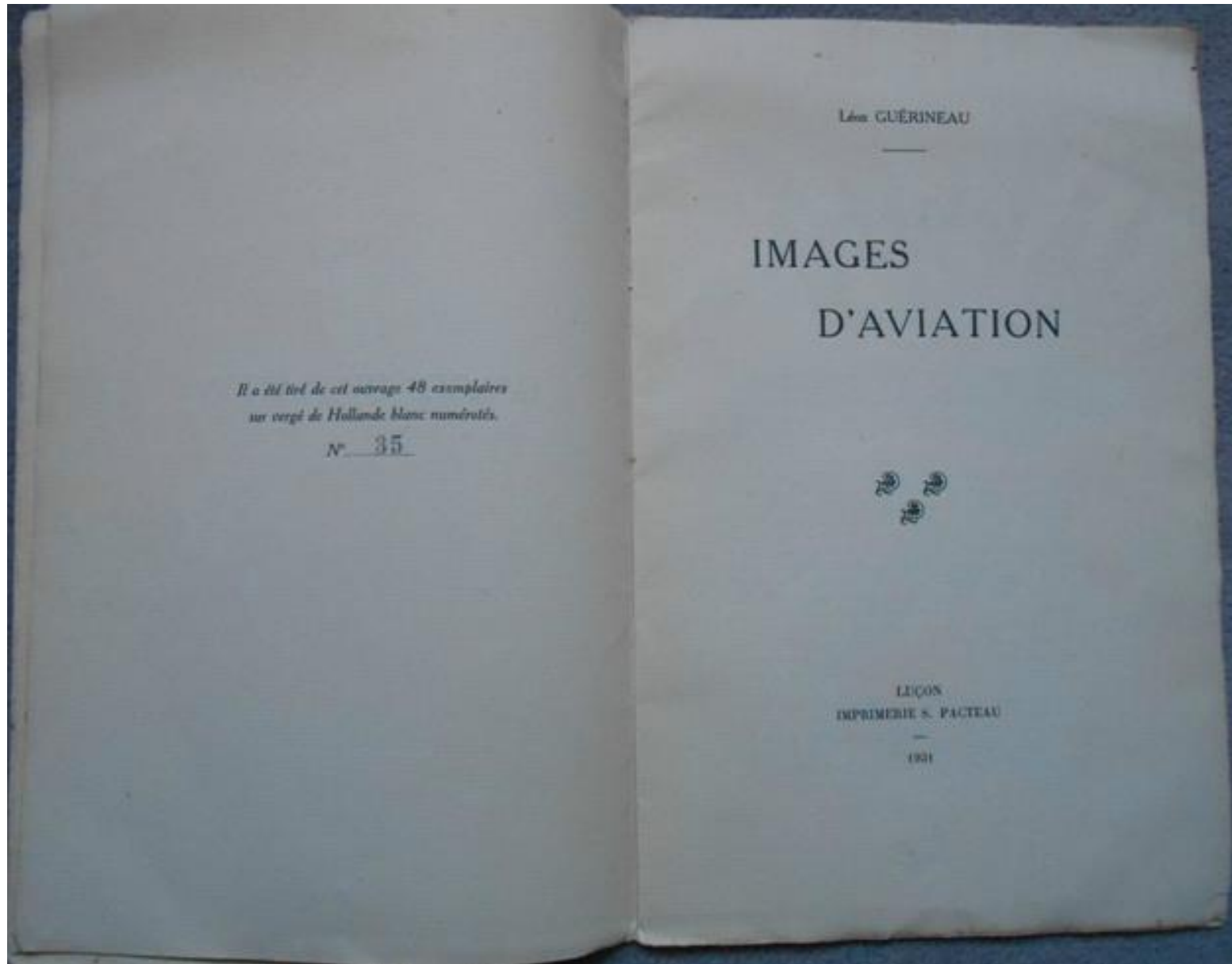
Pour le Préfet,
Le Sous-Préfet délégué,
J. DUNOT.



POUR COPIE CONFORME
LE MAIRE,

Clauze
ad.

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



*Il a été tiré de cet ouvrage 48 exemplaires
sur vergé de Hollande blanc numérotés.*

N° 35

LIGON
IMPRIMERIE S. PACTEAU

1931

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.

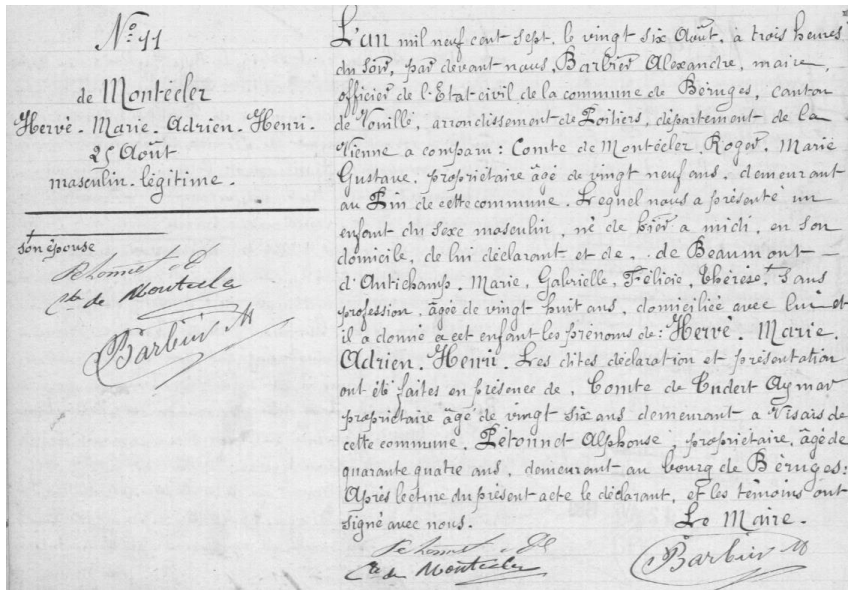
Les baptêmes seront donnés samedi et dimanche après-midi, à partir de 14 h. ; dimanche matin, à partir de 10 h. ; lundi, de 16 à 18 h.

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

Les avions utilisés à partir de cette décennie et les suivantes sur l'aérodrome 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

Au sujet d'Hervé de Montecler (extrait des archives du Choletais)



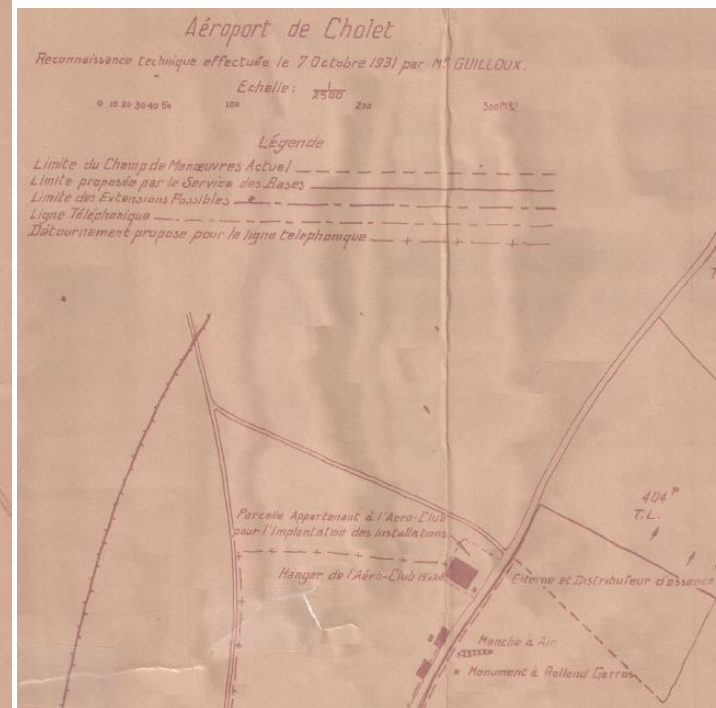
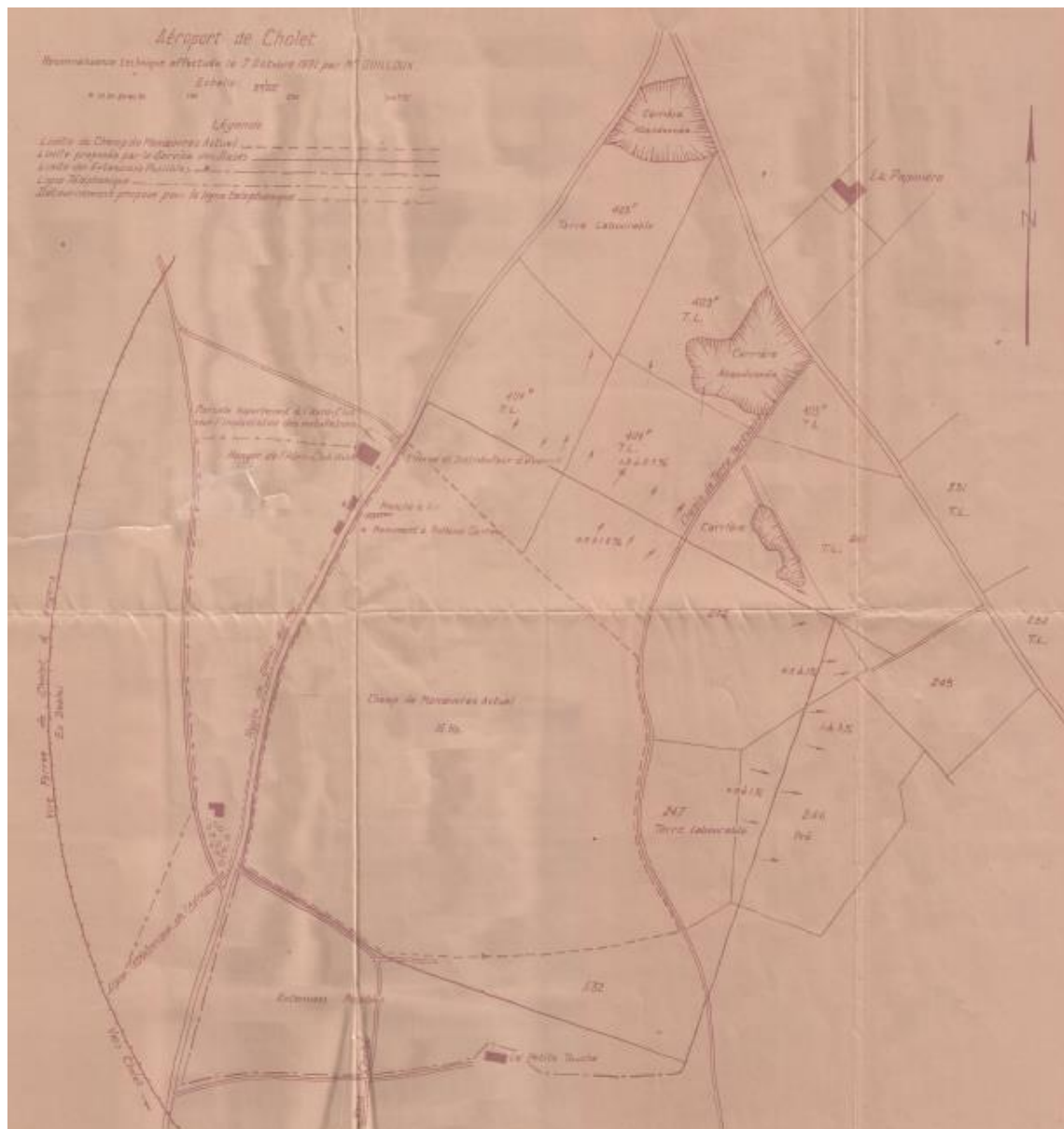
Il a obtenu un Brevet de pilote militaire le
31/07/1927 à l'école Richard d'Angers (Avrillé).

C'est le brevet n°21492.

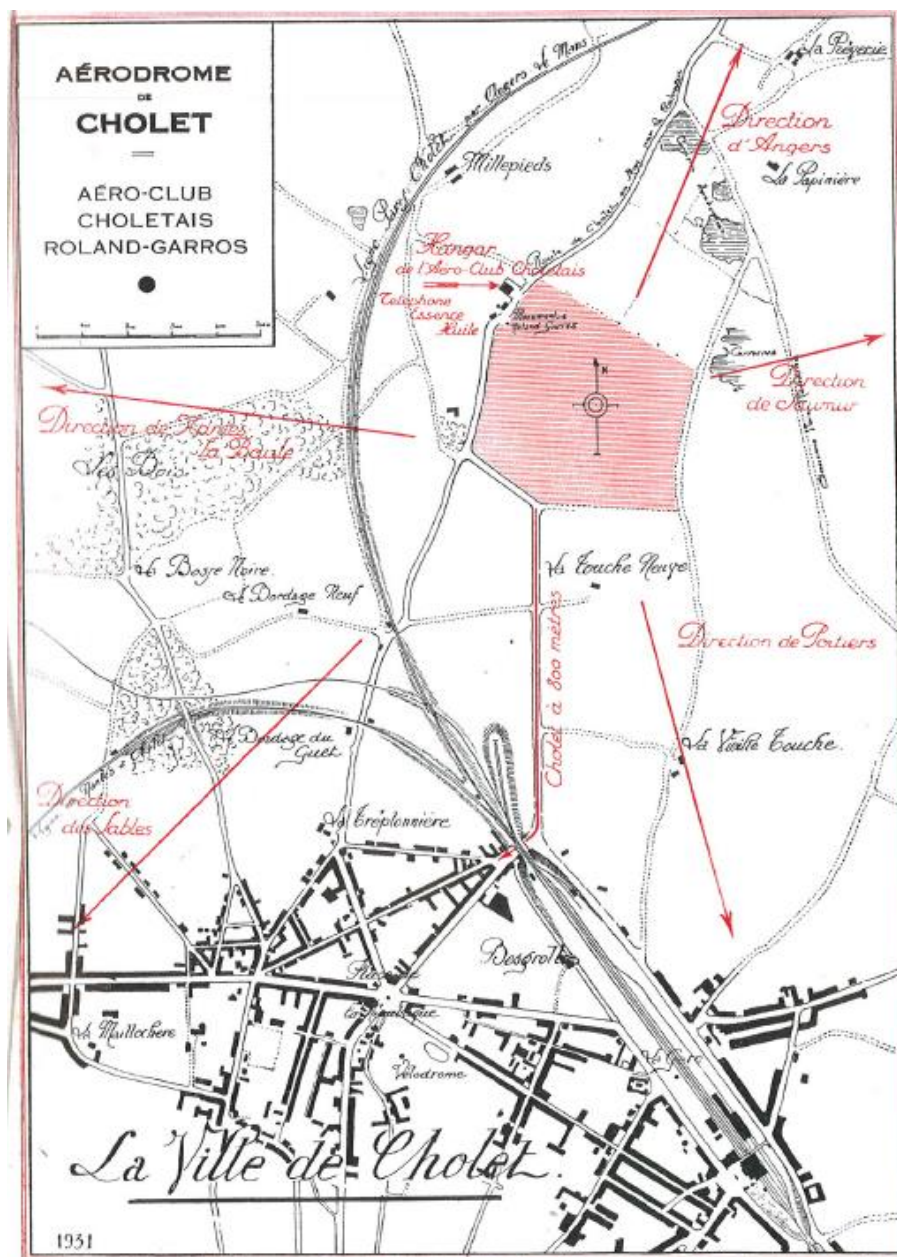
Vu du bâtiment sur le terrain d'Avrillé. C'est en 1920
que ce centre d'entraînement des pilotes de réserves
a été créé. Le centre d'entraînement de pilotes civils
est créé en 1922 sous la direction de la Société
France Aviation.



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



Carte de l'aérodrome de Cholet en 1931



Les avions des débuts de l'aéroclub

Voici le début de la liste non exhaustive des avions ou planeurs ayant passés par l'aéroclub

(jusqu'aux années 70, c'est l'aéroclub qui consignait toutes les heures de vol réalisées par ses avions mais aussi par des propriétaires privés basés sur l'aérodrome)

(Voir le document Annexe rassemblant 74 avions ou planeurs identifiés à ce jour)

Immatriculation	Type avion	Construit en	Commentaires en 2022	Photo exacte de l'avion ou similaire
F-AJLD	Nieuport 21	1927	Acheté à l'aéroclub du Havre en Décembre 1929, détruit en décembre 1931	
F-AJOG	MS 60 Moth	1927	Acheté à Claude Perchot (Paris), puis vendu à Pierre D'Ozouville (Paris)	
F-ALSQ	Caudron C270 Luciole	1928	N°6585.19, acheté à Raoul Lemaignan (Fontaine en Sologne) et vendu à l'aéro Club Langrois (Rolampont) en mars 1932	
Non identifiée	Caudron G3	1930	Acheté en première livraison à Ambérieu (siège de Caudron) et convoyé le 14/06/1930 (Voir article du petit courrier)	
F-ALSU	Potez 36.15	1928	N°2702, acheté en Belgique (OO-LSU) puis vendu à l'aéro Club de l'Yonne (Auxerre) en 1932	
F-AMLD	Potez 43	1929	Acheté à Olivier Durouchoux (Paris) puis vendu à René Marchesseau (La Baule). Dernier propriétaire connu : Les Ailes Châtelleraudaises (Châtelleraut)	
F-ALFX	Potez 36.14	1931	N°2251 Propriété de M de Montecler / La Forêt - Gesté (49) - 22/05/1931 et détruit en Mars 1932 tuant les 2 fondateurs de l'aéroclub	
F-AOAO	Potez 600	1931	Acheté à Henri Paland (Basse Indre) en juin 1935	
F-AOLZ	Farman 404	1931	Acheté neuf, vendu à Henri Paland (Basse-Indre) en mars 1936. Dernier propriétaire connu Soc.Commerciale d'Aviation (Toussus-le-Noble)	
F-ANUX	Potez 600	1935	Sauterelle N°3873, acheté à l'aéro Club du Perigord (Perigueux) en 1937, puis vendu à l'Aéro Club de Loire Atlantique-Nantes le 02/08/49. Passé en FPNUX, propriétaire actuel Michel BESANCENOT (Carcassonne)	

3 avions du début de l'aéroclub devant le buffet gare (photo années 40-50) :

F-AOAO	Potez 600 Sauterelle N°3931
F-ANUX	Potez 600 Sauterelle N°3873
F-AMLD	Potez 43.1 N°3381



L'histoire du Potez 600 Sauterelle N°3873 (F-ANUX) nous amène jusqu'à nos jours...



Il vole au sein de l'Association des Constructeurs Amateur et Pilotes Audois (ACAPA) à Carcassonne depuis 2006.

L'histoire du Potez 600 Sauterelle N°3873 (F-ANUX) depuis ses débuts

A l'origine immatriculé F-ANUX, il est maintenant immatriculé F-PNUX avec les modifications suivantes : équipé d'un moteur Continental, de freins et d'une roulette de queue.

- L'Aéro Club du Périgord à Périgueux l'achète le 16/8/35 et va le garder jusqu'en 1937.
- **L'Aéro Club de Cholet l'achète en février 1937 et va le garder jusqu'en 1949.**



Anecdote : En 1945, ma grand-mère avait 17 ans et elle se rappelle d'un jour où elle s'est arrêtée à l'aérodrome pour regarder les avions. Un jeune pilote lui avait proposé un tour de Cholet à bord d'un avion rouge qui semble être ce Potez 600 FANUX.

- L'Aéro Club de Loire Atlantique-Nantes l'achète le 02/08/49 et va le garder jusqu'en 1953.
- L'Aéro Club de régional de Caen l'achète 23/02/53 et va le garder jusqu'en 1955.

La photo ci-dessus a été prise entre 1954 et 1957 devant les hangars de l'Aéroclub du Languedoc à Toulouse-Lasbordes. Le pilote situé derrière le F était pharmacien à Toulouse et peut être le propriétaire de l'avion à cette époque.

L'histoire du Potez 600 Sauterelle N°3873 (F-ANUX) depuis ses débuts

Etienne Mourgans de Marmande en sera propriétaire à partir du 27 décembre 1955. En 1958, l'avion poursuit sa vie à l'Aéroclub les Ailes Toulousaines.

Ensuite, il a appartenu à l'aéroclub de Castelenau-Magnoac à partir du 07 avril 1964 puis à André Matougui à compter du 7 juin 1991.

Depuis le 09 juin 2006, il appartient à Michel Besancenot qui le fait voler au sein de l'Association de Constructeurs Amateur et Pilotes Audois (ACAPA) à Carcassonne.



Voir aussi l'article d'INFO-PILOTE sur un modèle similaire toujours en état de vol à ANGERS.

POTÉZ 60
*En vol avec Christian Ravel sur le F-PVQB d'Angers,
l'un des derniers 5 exemplaires
de l'avion-école des années 1930*



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 Guerineau /Cholet >Aero Club Langrois /Rolampont	16.03.32	3097	
--------	-----------------------	---------	--------	--	----------	------	--

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



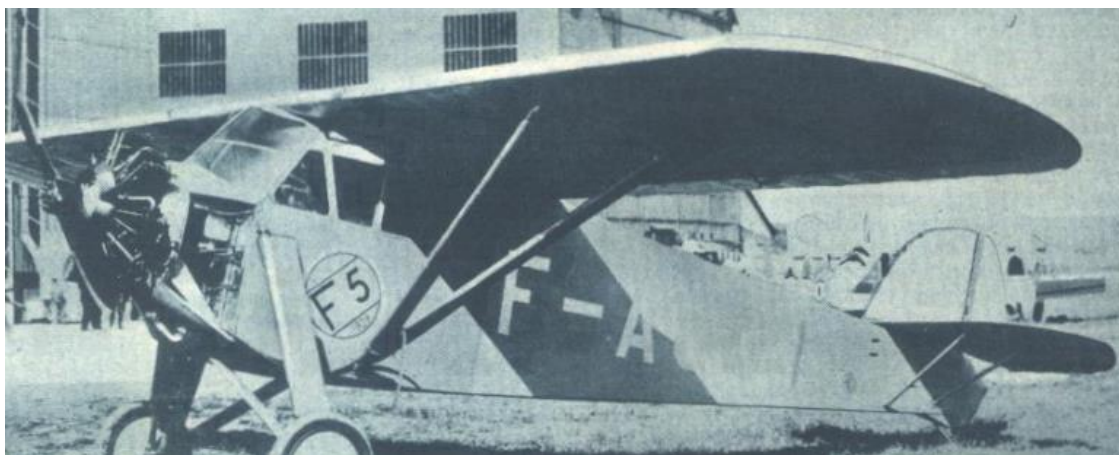
Le Morane-Saulnier 60 Moth F-AJOG de l'aéroclub était similaire à celui-ci



Le Potez F-AMLD (Potez 43.1 N°3381) de l'aéroclub

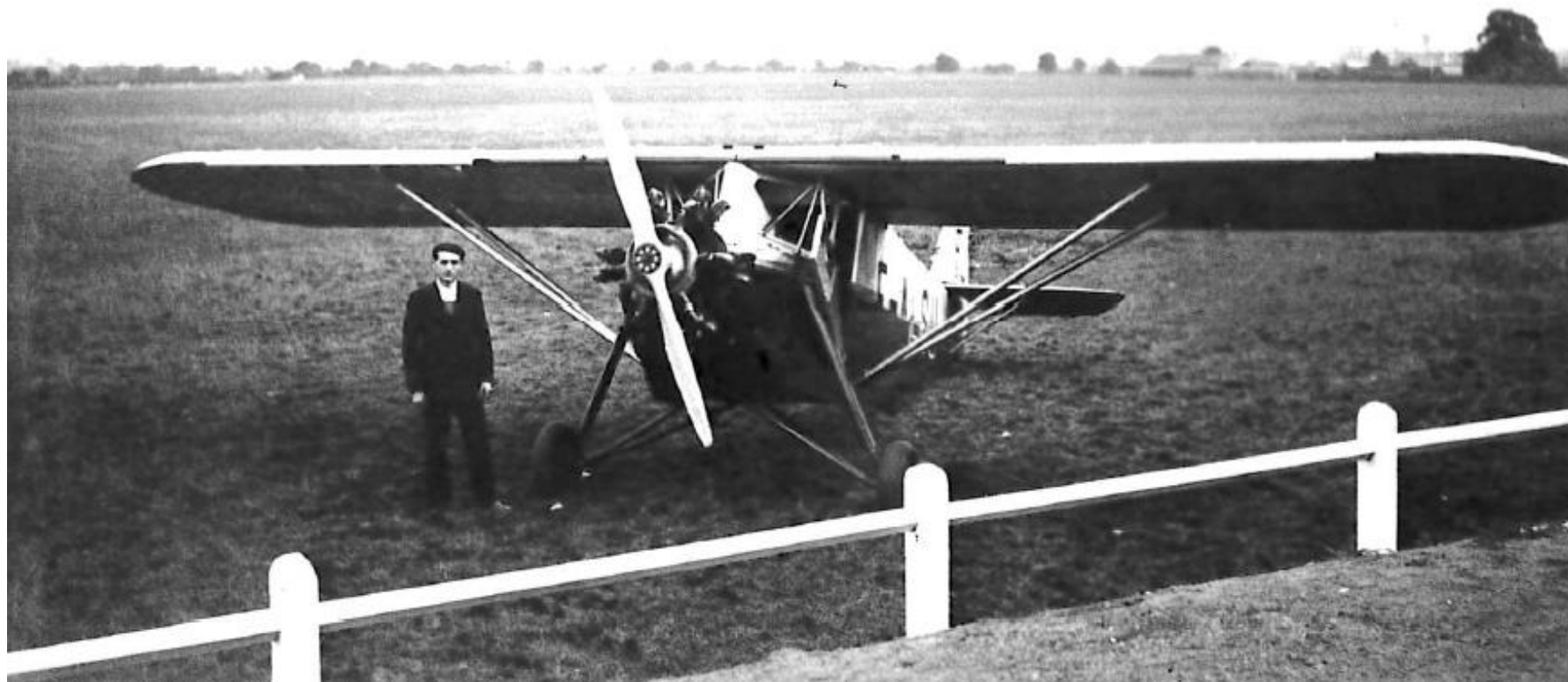


Le Potez 36-15 F-ALSU de l'aéroclub était similaire à celui-ci. Ainsi qu'un autre Potez 36-14 F-ALFX.



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 Guerneau /Cholet > Aero Club de l'Yonne /Auxerre	00.00.32	3072	Sold abroad 3.35 Restored 5.2.37 [CoR 5014]
F-ALFX	Potez 36.14	2251	F-ALFX	M de Montecler /La Foret-Geste (M & L)	22.05.31	2808	Destroyed 01.06.32

Le Potez 36.15 N°2702 F-ALSU de l'aéroclub parqué devant le buffet gare



Le Potez 600 Sauterelle F-AOAO de l'aéroclub était similaire 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)



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



10 Juin 1931, le drame...

Marcel MARTIN , un des fondateurs de l'Aéroclub succomba à un accident d'avion à Angers- Avrillé à l'âge de 37 ans (extraits d'articles de Juillet 1931)

L'Aéro-Club R. 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 Caillère, 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.

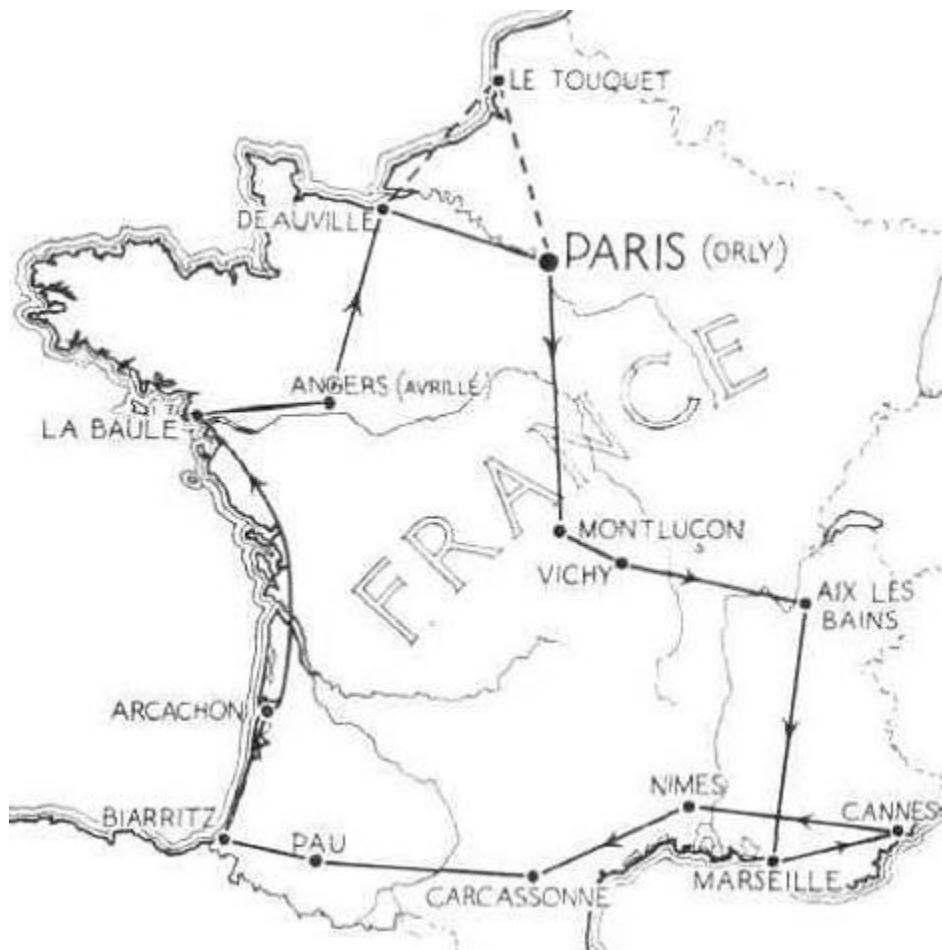
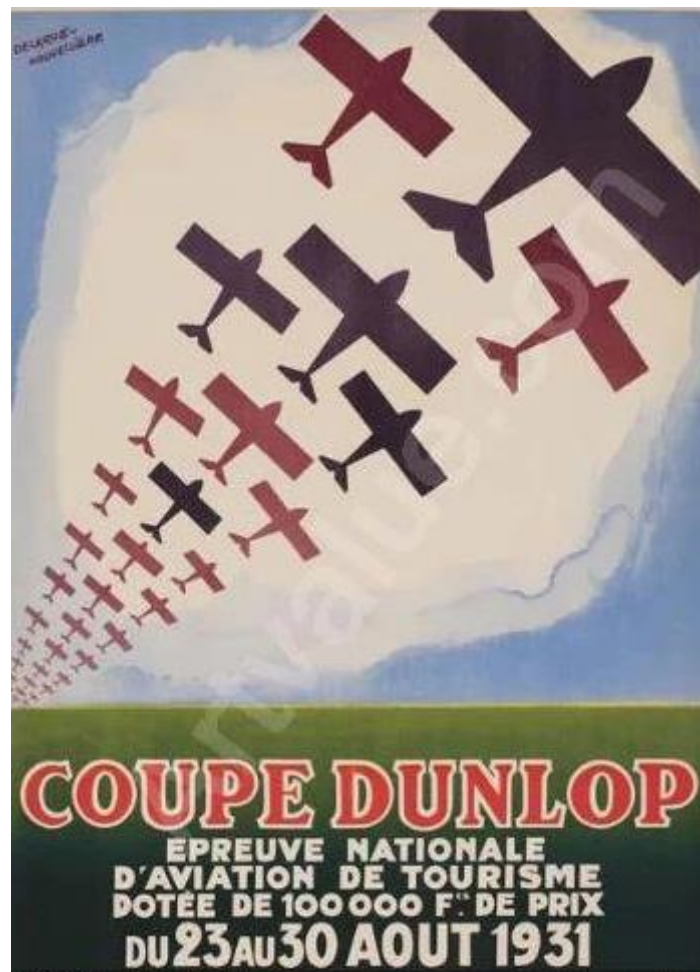
M. le docteur Hébert, mandé en toute hâte, vint aussitôt sur les lieux.

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.

Aout 1931 – Participation à la Coupe Dunlop du Tour de France par Hervé de Montecler (extrait du site passion pour l'aviation)



Dossard N°36 au départ de ce Tour de France



Cette compétition organisée par la société Dunlop est partie d'Orly le 23 Aout 1931 avec 26 participants dont Hervé de Montecler avec son Potez 36.14 F-ALFX avec un moteur Renault 95 et le N°36. Les inscriptions étaient limitées aux français propriétaires d'avions construits en France avec une exception pour les moteurs. Un parcours de 2 900 Km a été réalisé en une semaine malgré une météo peu clémente sur le parcours.

Il est arrivé 19^{ème} sur 23 arrivants et avait reçu un prix de 2 200 Francs.

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.



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.

Acte de décès de Léon Guérineau (extrait des archives du Choletais)

Léon Gabriel Marie Guérineau
(transcription)

135



Département de la Loire Inférieure, arrondissement de Saint-Herblain, Mairie de Saint-Etienne
de Mont-Luc. Extrait du registre des actes de l'Etat civil.

Le vingt six mil neuf cent trente-deux à deux heures. Nous avons constaté le décès
survenu ce jour à neuf heures, au lieu dit le Pont de Pierre, de Léon Gabriel Marie Guérineau, industriel, Chevalier
né à de la Légion d'Honneur (Croix de Guerre, né à Cholet (Maine et Loire) le vingt deux mars mil huit cent quatre
fit de vingt seize, fils de Alexis Felix Guérineau, industriel, Chevalier de la Légion d'honneur et de Louise Victorine
Michot son épouse, sans profession, domiciliés à Cholet, 13 rue de la Cordonnerie, épouse de Yvonne Madeleine Kidel,
domiciliée à Cholet (Maine et Loire) 36 avenue Gambetta. Dressé le vingt six mars mil neuf cent trente deux à
est décédé vingt heures sur la déclaration de Jean Baptiste Louis Xavier Bris, cinquante neuf ans, garde champêtre,
Dressé le domicile à la Colleterie en cette mil neuf cent trente deux commune que lecture heures faite a signé avec nous
sur la déclaration de Henri Bado de Saint-Jacques maire de Saint-Etienne de Mont-Luc, suivant la signature. Pour extrait conforme
A Saint-Etienne de Mont-Luc le neuf avril mil neuf cent trente deux de la Mairie, signé M. Bado. Transmis le treize avril mil neuf cent trente deux, dix heures par
domicilié à Cholet qui, lecture faite, a signé avec nous, Auguste Victor Charles Dacelle
adjoint au Maire de Cholet, Officier de l'Etat Civil par délégation

Dacelle
gac

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

Spectacle tragique et que contenaient, 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, dégagèrent les corps des sinistres décombres ; puis une auto, réquisitionnée par le Maire, les transporta, vers 11 heures, dans la salle de la mairie où les religieux de l'hôpital firent la toilette funèbre avant que n'arrivent les malheureux parents des deux victimes.

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

Dans la nuit de samedi à dimanche, les Pompes Funèbres de Nantes les transportèrent à Cholet et à Geste 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'accident, ayant interrogé les témoins, examiné les restes de l'appareil et profondément bouleversé par le dramatique mort des deux aviateurs qu'il connaissait personnellement, a pu établir les circonstances probables de l'accident :

— Pâme de mortier, a-t-il déclaré, c'est certainement là qu'il faut voir la cause initiale. Le moteur, qui « bafoillait » depuis déjà quelques minutes, ne veut pas reprendre ; Hervé de Montecler comprend qu'il faut aller. Devant, à droite, à gauche, les bois que vous apercevez. Il fait de lui-même, à courte distance, devant lui, il voit la prairie, cette prairie située 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 toujours ; il est au ras du sol presque ; le pilote cherche à prolonger sa glissade, il lui faut gagner quelques mètres à peine... Passé la haie, c'est la prairie... Mais la fatale perte 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 malheureux...

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

Fils de M. Alexis Guérineau, maire de Cholet, M. Léon Guérineau était âgé de 35 ans. Lieutenant de réserve, il avait été, pendant la guerre, officier 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 Beaux-Arts, où, si simplement, Léon Guérineau rappelait quelques souvenirs de ces heures tragiques et où ceux qui ne le connaissaient pas devinaient son cran, son intèrité, 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 industrielle de fabrication de jouets et de jouilles d'enfants, M. Léon Guérineau

portait encore d'admirables fleurs naturelles offertes par les innombrables amis et obligés du regretté défunt.

Le deuil était conduit par M. Guérineau, maire de la ville de Cholet, chevalier de la Légion d'honneur, son père ; M. Morellet, sous-préfet de Mayenne et Mme, ses frère et sœur ; M. et Mme Pierre Vidal, de Paris, ses beaux-parents et la famille. De chaque côté du char funèbre, marchait une garde d'honneur composée de MM. Jean Soulaud, Jean de Guigné, René Decelle, Marcel Chailion, docteur Robert Perrin, François Raimbault, Etienne Richard, Aimé Malatier, Jean Pezon, Louis Querelle, Mlle Kirta, Pierre Philibert, Pierre Maury, Georges Cheyron, Verlies et Kaufmann.

Immédiatement derrière le char, suivaient M. Iluy, directeur du personnel des Etablissements Guérineau, qui portait sur un cousin les décorations du glorieux mort, 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 société à son président d'honneur.

Puis défilaient au char funèbre les membres de l'Aéro-Club Roland-Garros, le Club Olympique Choletais et l'Amicale des Anciens Elèves du Collège.

Parmi les personnalités présentes, nous avons remarqué : MM. Monchét, préfet, de Maine-et-Loire, Anatole Maucou, F. Bougeard, sénateur, de Polignac, député ; Musso, sous-préfet de Cholet ; Vieillescazes, secrétaire général de la Préfecture de la Loire-Inférieure, ancien sous-préfet de Cholet ; Piccoson, secrétaire de la sous-préfecture de Cholet ; L. Fresne, président de la commission départementale ; Gesbron, Lavy, conseiller général ; comte de Montecier, de Gontaut-Diron, Anatole Richard et Calixte Bureau, conseillers d'arrondissement ; Gileux, commandant d'armes de la place de Cholet ; Mahé, commandant le Maine-et-Loire ; le capitaine Garat, commandant la garnison de Cholet ; capitaine Furgole, directeur de l'Instruction physique en Maine-et-Loire ; Gasnier du Fresne, délégué de l'Union Nationale des officiers du réserve de l'Armée de l'Ouest ; le Président de l'Aéro-Club de l'Ouest ; Le Conseil municipal au complet ; des délégations de nombreuses sociétés et tout ce que Cholet compte comme personnalités.

Au cimetière, sous la pluie qui, maintenant, tombait, plusieurs discours furent prononcés.

DISCOURS DE M. LE PRÉFET

Messieurs,
Messieurs,

Par un douloureux privilège que je dois moins à ma fonction qu'à la relation 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, avec ce cher collègue Morellet, sous-préfet de Mayenne, je viens simplement, mais avec une émotion intense, apporter de l'expression de la cruelle stupéfaction et des regrets unanimes provoqués non seulement à Cholet mais dans le département tout entier, la fin tragique de Léon Guérineau.

Je sens bien que ce n'est pas le coup de deuil aussi brutal et aussi injuste qui vient de frapper d'une même mort, frère et dramatique deux jeunes hommes, deux amis, hier encore pleins de

jeune ardeur et que cette tragédie avec son injuste cruauté un père et une mère qui l'adoraient et devant l'immense chagrin desquels je m'incline respectueusement.

Voilà l'unanimité émue des honnêtes gens et des regrets offerts à celui qui pleurent et dont le souvenir restera dans le cœur de ceux qui l'ont aimé et qui l'ont aimé à l'inconsciente douleur.

Puis M. Anatole Maucou, sénateur :

DISCOURS DE M. MANCEAU

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 Papeterie.

Tout nous émeut alors la même pensée : Léon Guérineau, le promoteur de l'idée, en serait l'initiateur.

Cette seule pensée nous donnait confiance dans la réussite du projet. On le savait homme d'action ; n'avait-il pas fait ses preuves ?

Séant l'entraînement de ce général ardent, il s'était engagé au début de la guerre. Aviateur, il était revenu avec une moisson de belles citations et de nombreuses décorations.

Amirablement, donc, il secondait son père dans l'administration de son industrie, nouvelle à Cholet, qu'ils avaient fondée ensemble et qui, sous leur direction avisée, prit un magnifique essor.

Cependant, ces occupations industrielles n'avaient pas réussi à absorber l'étonnante activité de Léon Guérineau. Il aimait les sports les pratiquait tous, et l'aviation le passionnait.

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

Il était audacieux par plaisir, par tempérament, 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 avait par sa présence que c'est la pratique de l'outil qui permet d'en rechercher et d'en trouver le perfectionnement, et Léon Guérineau avait une foi ardente dans l'avenir du transport aérien.

Ce nouveau mode de locomotion entraînait d'ailleurs avec son caractère enthousiaste et de décision à la fois rapide et rationnelle.

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

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

Hélas ! le progrès a tout ce qu'il est. On dirait que la nature ne veut lier ses secrets qu'aux héros ; et il si riche qu'il soit le livre héroïque des aviateurs n'est pas fermé.

Léon Guérineau et Hervé de Montecler sont venus samedi-y écrire leur page glorieuse.

Leurs noms seront désormais symboliques de courage et confiance dans la victoire de l'air.

Notre devoir de reconnaissance envers eux est de leur promettre de ne pas laisser s'éteindre, dans le deuil, le grand idéal qui les animait.

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

Empréssés dans votre cher époux, dans votre fils chéri, dans un frère si plein d'entraîne 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'insinuer devant votre peine immense, les hommages d'un profond respect.

Mon cher maître, mon bon cher ami, ma dernière parole va vers vous ; qu'elle

soit un souvenir et un salut éternel. Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Sans se lasser, devant les déboires successifs et des difficultés accumulées, il avait contribué plus qu'il n'importe quel autre à l'organisation de notre club, à l'achat d'appareils, à la construction d'un vaste hangar, à la préparation de meetings de démonstration, enfin à la constitution officielle de nos efforts.

Aussi quelle émotion et quelle joie furent les siennes au reçu des réponses favorables venues du ministère 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 club, après l'entraînement, les débuts blanches du « Potez 250 » tournant au-dessus de nos demeures, ou bien l'important en compagnie de notre ami regretté, le fin pilote Hervé de Montecler, tombé avec lui, vers ce séjour enchanteur de La Baule, où il trouvait distractions et dérivatifs aux samedis du travail quotidien.

Partout, Léon Guérineau était apprécié pour sa simplicité, son allant et son amabilité. Nul ne s'adressait en vain à lui, car il comprenait tous les hommes, les amis, les collègues, les nouveaux ceux qu'il aimait à obliger. C'est même qu'il n'eurent que de simples et rapides relations avec lui étaient séduits et charmés par sa bonté, son humeur.

L'homme fraternel que nous apportent les représentants des Aéro-Clubs voisins, qui ont tenu à nous accompagner aujourd'hui, en est une preuve.

Hier matin encore, sur ce terrain d'Essai où le « Potez » prit son dernier essor, j'ai pu recueillir les témoignages de sympathie très émus exprimés par les camarades aux yeux, ceux qui l'ont connu. Puissent ces témoignages très sincères, joints à nos regrets, apporter un peu de consolation aux siens si cruellement éplorés aujourd'hui.

Nous 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 tendre tous nos efforts pour que la tâche à laquelle il s'était si heureusement dévoué soit un jour accomplie.

Qu'il nous soit permis aussi de souhaiter des aujourd'hui qu'avec votre paternelle autorisation, Monsieur le Maire, cet aéroport, son œuvre, porte bientôt son nom et qu'ainsi son souvenir ne s'efface pas de la mémoire et du cœur de ses compatriotes.

As nom de l'Aéro-Club Roland Garros, nous nous inclinons un à un devant le cercueil de Léon Guérineau. Nous vous offrons, Monsieur le Maire, ainsi qu'à toute votre famille l'assurance de nos regrets profonds envers votre cher disparu et vous prions d'accepter l'expression de nos respectueuses condoléances.

Et M. Prat, du Club Olympique Choletais, fut l'interprète de ses camarades :

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'honneur.

Combien il est tragique d'évoquer en ces sombres lieux l'éloquente personnalité de celui que tout Cholet pleure toujours.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

Quant à moi, je ne puis que vous dire : adieu.

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, Chaudières, Chauffe-eau,
Fours de cuisine, etc.

Cinéma gratuit.

Gesté LES OBSEQUES de M. Hervé de Monteleier

Le mercredi 30 mars, à 10 h. 30, ont eu lieu, en l'église de Gesté, les obsèques du vicomte Hervé de Monteleier, qui fut victime du tragique accident d'aviation survenu à Saint-Etienne-de-Montluc, le samedi 20 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 Chausserie, de nombreuses notabilités des cantons de Montrevault, 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'Oincine, Rémy René-Bazin, François Richard, Lecointre, Freulon et Henri du Fou.

Le deuil était conduit par M. le comte Roger de Monteleier, maire de La Chausserie et conseiller d'arrondissement du canton de Montrevault, 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 trentenaires de messes à leur ami ».

Immédiatement derrière le char, le cercueil 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 Chausserie, le personnel de la maison de Bondeville, l'Espérance de Gesté et une délégation des anciens combattants de la Chapelle-Aubry.

Parmi les personnalités : MM. Musso, sous-préfet de Cholet ; Ferdinand Bougere, sénateur ; Henri et Raoul de Saint-Pern, Césbron Lavan, conseillers généraux ; Morellet, sous-préfet de Mayenne ; Guérineau, maire de Cholet ; Decelle, premier adjoint ; de Henneville, 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 Farey, 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 qui 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 à l'ère une rare noblesse, une suprême élégance. De fois, après de grands dangers, prit-il soin de sourire et même de railler 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.

Soloquement, 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 accessible, infiniment attristée par cette destinée si brutale et tragique. Elle aime, comme moi-même, Monsieur le Comte, Madame, apporter quelques paroles à votre douleur. Elle ne peut qu'espérer 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 révélé toute l'estime qu'elle avait pour vous fils, et confirmé la légende sacrée paternelle.

Il est vrai qu'un soldat doit sacrifier sa vie à un grand idéal, à sa Patrie, Hervé de Monteleier, 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 douleur, mais mission d'apporter un dernier adieu au vicomte Hervé de Monteleier qui la mort vient de faucher si brutalement.

Il est naturel en lui l'aviateur émérite, mort à son poste de pilote, l'ami à qui 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.

Après l'aviation comme un homme d'affaires qui a compris d'un coup d'œil, 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 bleu. C'est pourquoi, après son service militaire, Hervé de Monteleier retourne à l'aviation et s'occupe de grand cœur à la fondation de notre Aéro-Club nantais, depuis deux ans, il s'est 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 élévées, 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 viennent prendre le baptême de l'air avec lui. Il semble qu'il ne peut rien arriver de malheureux avec ce grand garçon si souriant, à la fois alouette et d'ailleurs serré dans sa combinaison blanche, dont le visage sensible plus enfant quand il est encadré du serre-tête d'aviateur.

Et samedi matin, alors que s'élevaient les cloches du premier déjeuner de Pâques, l'oiseau blanc qu'il avait tant piloté s'effondrait, ailes brisées, entraînant dans la mort nos deux si chers amis, Léon Guérineau et notre chevalier de l'air, Hervé de Monteleier.

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

ant pour lui-même, les ailes brisées, la foule, stoïque sous l'averse, écouta avec recueillement les discours prononcés devant la tombe et qui retraçaient 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 suprême salut à Hervé de Monteleier. Resté 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 ouverte et de vous remercier, Monsieur le Comte, 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 naufrage.

Je sais bien qu'on se lie, les paroles demeurent vaines ; qu'à mesurer l'étendue d'un tel malheur elles peuvent même sembler cruelles. Seules, les larmes sont vraies et nous voudrions ne pas penser, pour 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, ardents, enthousiastes, d'une activité débordante, d'une vitalité exceptionnelle.

Les uns avaient attirés.

L'un cherchant l'air qu'il avait été son domaine glorieux pendant la guerre.

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

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 noir. Nous tous, admirant ses étonnantes réussites de Cholet leur assistance, leur apparence facilité.

Mais, samedi, lui vu, et cela non plus je ne saurais l'oublier, l'aviateur brisé, le corps brisé, les ailes décolorées, la carlingue écorchée, le moteur fiché en terre.

Tu vois, dans une petite maison de campagne, deux corps allongés, côte à côte, les mains croisées, les visages recouverts, et une mère, une mère héroïque, priant auprès de son fils, dans le silence et l'effacement de tous.

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

Certes, Hervé de Monteleier ne connaissait pas la peur. Deux pilotes, en dépit de son jeune âge, il avait quelque chose 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, qu'il regardait dans les destinées de l'aviation qui donnait la juste assurance de travailler pour son pays, en contribuant à l'essor des ailes. Il apercevait l'immense horizon que pour les trafics commerciaux aériens. Il présentait quelque ardeur redoutable pour être de demain l'européen sans cesse perfectionné.

Dans les écoles, nos jeunes en pilotes lui étaient apparus ; la nécessité d'en former, d'attirer sans cesse plus de jeunes à l'aviation. Et il avait que les vocations ne naissent qu'au contact des faits accomplis.

Pour les faire apparaître, l'Aéro-Club Roland-Garros s'était créé. Hervé de Monteleier n'ignorait pas que, incombant aux églises de l'Europe. Chaque jour, seul ou avec quelque compagnon, il volait au-dessus de ses campagnes.

Il se faisait étudier longuement ses amis avant de se lancer à l'air. Mais ceux qui, comme moi, peuvent s'honorer d'avoir senti la sincère affection de ce grand cœur, nous la, dis-je, appréhensions 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 qui, toujours souriant, sa présence seule faisait du bien. Il était si enthousiaste qu'il savait inspirer confiance aux plus habitués. Il faut dire aussi qu'il avait l'âme si fonctionnait chrétienne, qu'il pouvait 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 y avez puisé le courage de supporter vaillamment 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 ! — Au 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 Monteleier et Mme la Comtesse, ainsi que toutes les membres de la famille, d'agréer nos bien sincères sentiments de condoléances.

Bégonnes 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 Bégonnes, il donna un coup de volant à gauche qui lui fit littéralement embouler cette voiture.

Le conducteur, M. Gustave Bouchet, mécanicien à Bégonnes, lui bien projeté sur son volant mais il n'y eut, fort heureusement, que des débris.

On évaluait 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

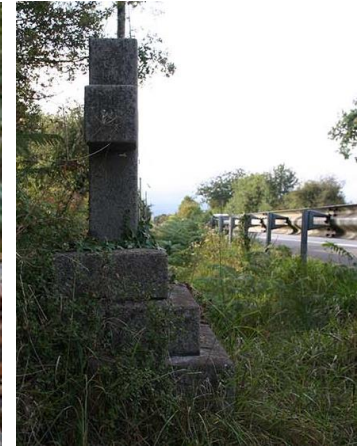
Le dirigeable allemand « Comte Zeppelin » a quitté pour effectuer son second voyage sur la ligne commerciale de l'Amérique du Sud, son hangar de Friedrichshafen mardi matin à 6 h. 30.

Après Auxerre et Gien, l'énorme versail survolait la Loire et la traversait au Sud d'Orléans. Suivant le cours du fleuve, il était signalé à 13 h. 05 à Beaulieu-en-Val-de-Loire, se dirigeant sur Angers.

Enfin, à 13 h. 35, il survolait Nantes et, un peu plus tard, il s'engageait 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.

La croix de commémoration de l'accident



Elle est située en limite de la commune de St Etienne de Montluc juste derrière le rail de sécurité de la 4 voies Vannes-Nantes, au niveau du Pont de Pierre, face au Brit Hotel. La croix commémore l'accident du 26 mars 1932 où l'avion F-ALFX (Potez 36) s'est écrasé à quelques dizaines de mètres de là. Sont gravés sur le socle, Léon Guérineau et Hervé De Monteclerc.

F-ALFX	Potez 36.14	2251	F-ALFX	M de Monteclerc /La Foret-Geste (M & L)	22.05.31	2808	Destroyed 01.06.32
--------	-------------	------	--------	---	----------	------	--------------------

Fête d'Aviation

ARRETES

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 Silva et sa compagne Nhélia 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'y 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 éroignée 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 épuisèrent 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 Monpauoir, 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.

L'aéroclub poursuit ses activités :

11 Juin 1933 : Fête aérienne 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 Chaimbaux.

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

Première manche du match d'acrobatie.

Exhibition de Louis Massotte.

Exhibition de Chaimbaux.

— Entr'acte —

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

Deuxième manche du match d'acrobatie.

Exhibition de Chaimbaux.

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, promenade aérienne pendant et après le meeting, dans une superbe berline à 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 frs ; secondes, 5 fr. — Garage sur le terrain même : auto, 8 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 bénéficieront aux Premières sur présentation de leur carte 1934, avec un billet de poche à 3 francs.

Avis important. — Par mesure de sécurité, les bois Lavau 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 Hérauld 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'équarrissage.

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 Jumentière, entre le carrefour des Landes et le boulevard de Strasbourg.

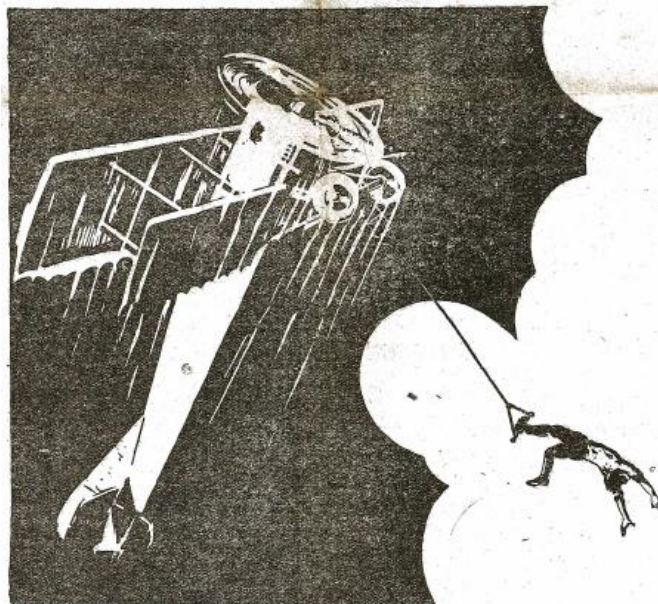
Pendant la même durée, le chemin vicinal ordinaire numéro 5, de Cholet au May-sur-Evre, sera interdit à la circulation des véhicules venant du May-sur-Evre entre le carrefour du Pontreau et Cholet. Par suite, ces véhicules pourront emprunter l'itinéraire Le May, St-Leger, Cholet.

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 AERIEN

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 monoplane 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 aîné se posait sur la falaise de Douvres, près du drapeau français qu'un journaliste agita 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 de cette réunion, l'équipe Blériot, fière de rappeler la prouesse de son Maître et prénommée 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 s'est tenu à venir, en cette année jubilaire pour elle, montrer aux Choletais l'avion que pilotait Louis Blériot, il y a vingt-cinq ans, et Roland Garros en 1913, 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 tanguait 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, dimanche, le pilote Charles Quatremaire 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, tour à tour, 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 virevolter 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 manœuvres.

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 virevolter 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 manœuvres.

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 Papinière, 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 joies, quelquefois à leurs déboires, toutes émotions qui accompagnent nécessairement leur entraînement. Ces jeunes futurs pilotes viendront tour 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'amourusement 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 réside 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'habitude sous 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 amplement 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 recommandait 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, et 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 en 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.

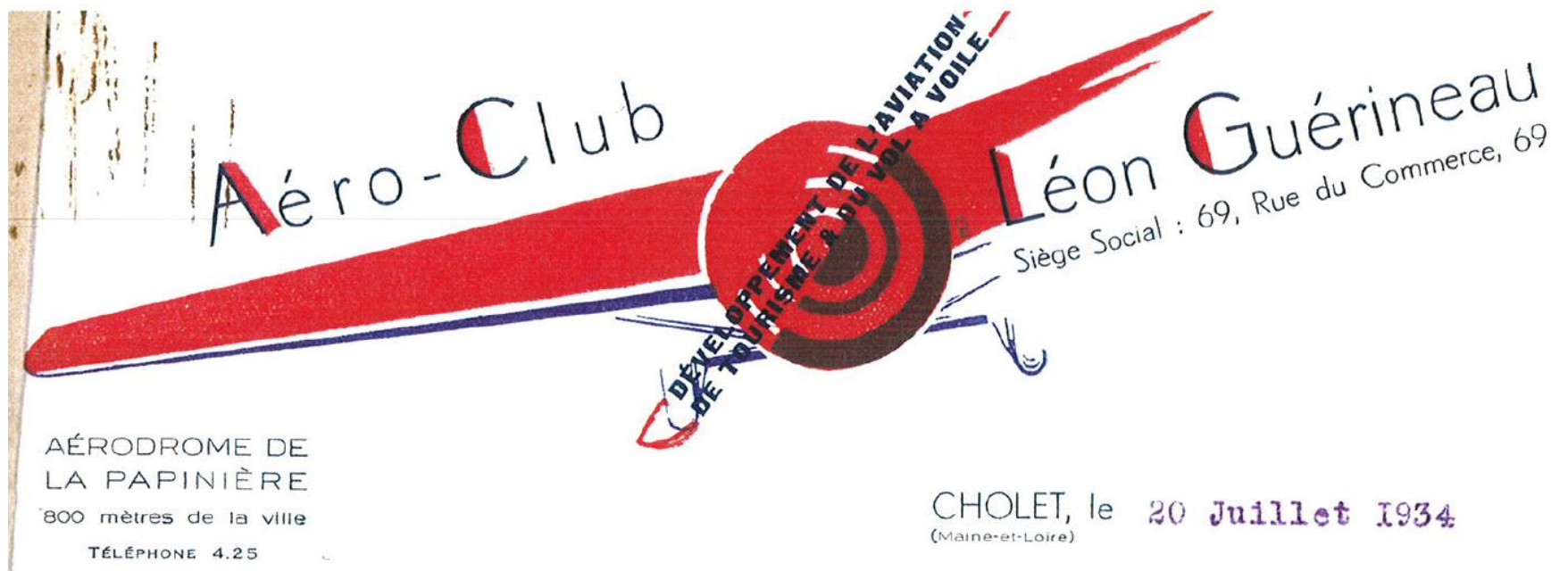
Par ailleurs, il continue l'organisation de son terrain. Celui-ci, avec les autres terrains acquis au cours de l'année 1933, représente une superficie de plus de 30 hectares. L'Aéro-Club n'a rien négligé pour que son terrain soit muni de tous les perfectionnements désirables afin que les avions de passage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

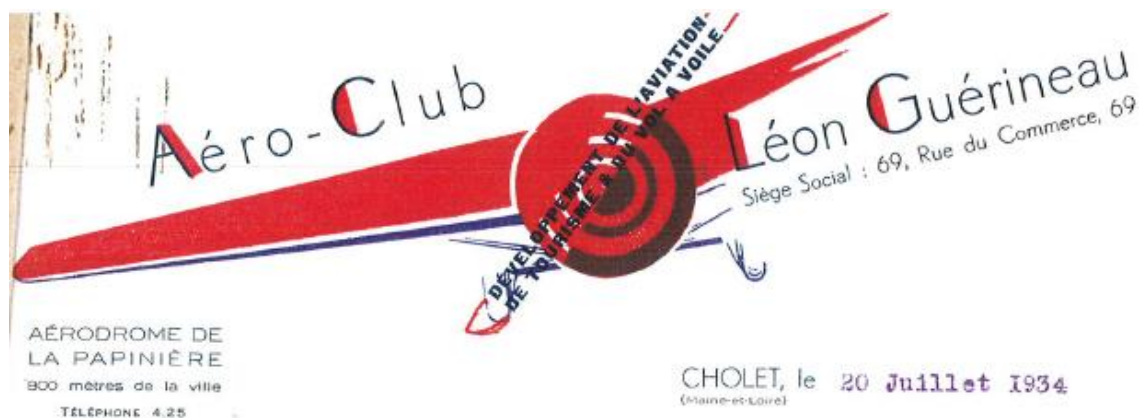
Quant à la section du vol à voile, le moins que l'on puisse dire est qu'elle est florissante. Maîtres et élèves ont apporté une telle ardeur à leur tâche que nous ne pouvons que les féliciter. De nombreuses glissades et quelques vols très réussis ont été enregistrés, prometteurs de succès certains pour 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, pour le bien de tous, au plus grand essor de l'Aéro-Club Léon Guérineau.

Hommage à Léon GUERINEAU : l'aéroclub change de nom



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



CRÉATION D'UN AÉRO-PORT

A CHOLET

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EFFECTUÉES
POUR L'OBTENTION ET L'AGENDISSEMENT 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
A TOUS LES PILOTES AVIATEURS

VISITEZ
CHOLET
& SA
REGION

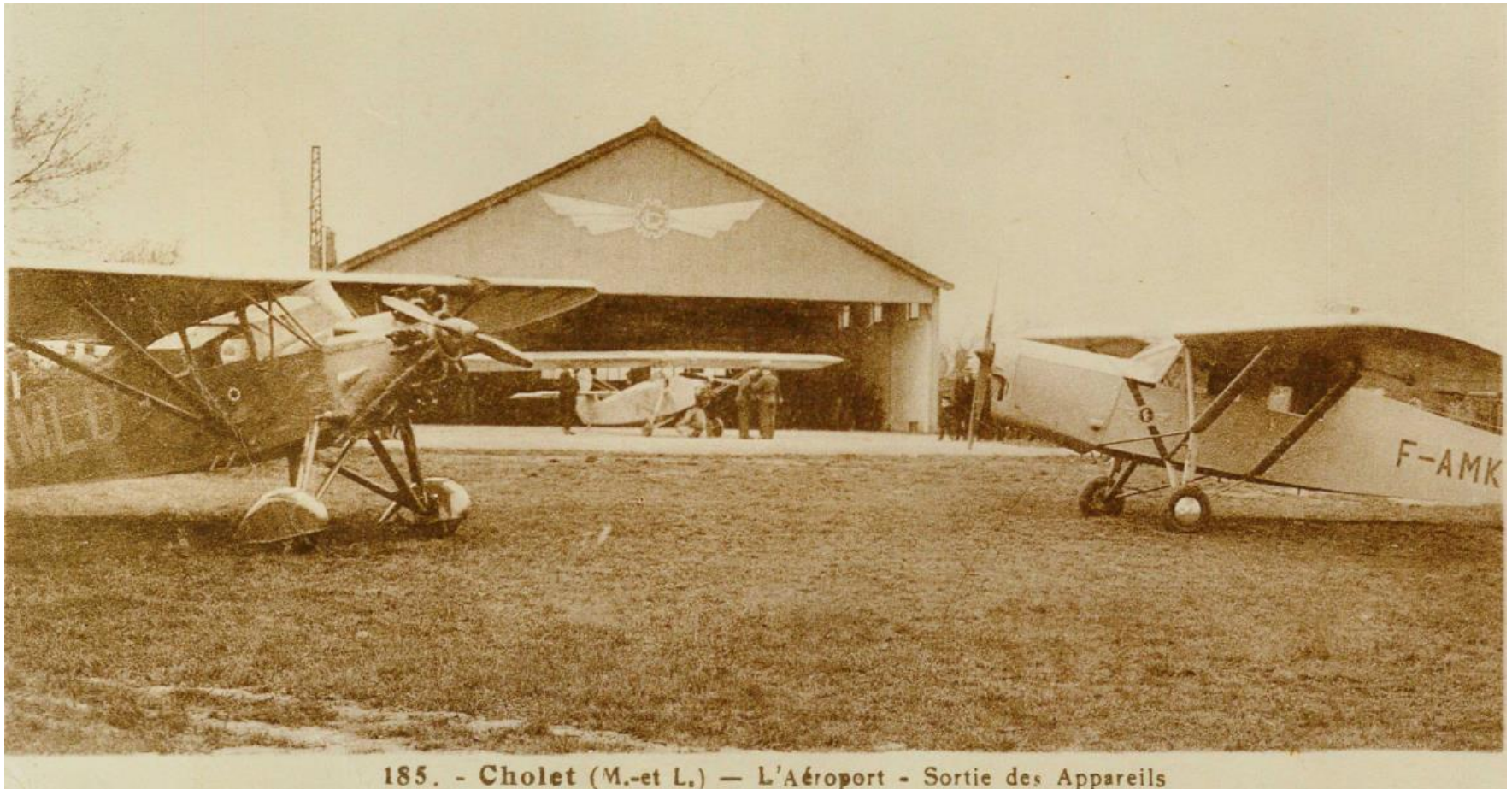
CENTRE INDUSTRIEL
ET AGRICOLE

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

Le hangar de l'aéroclub avec les Potez



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 s'est pointé jusqu'à être aviateur pour se faire un nom dans l'histoire de l'aviation. Tel est le cas de Jules Petit, ancien mécanicien de Guyonmer qui, grâce à lui et à un de ses camarades, devint « l'homme aux 33 victoires ».

Oh sont les temps héroïques des années 1900, où les premiers « coureurs » faisaient leur apparition ! 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 nous dire.

L'un des pionniers de l'aviation

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

tablettes pionnières des ailes françaises.

L'été le 28 septembre 1911, il retourna chez Renault et suivit en même temps des cours à l'Ecole Supérieure et à l'Ecole des Arts et Métiers.

Trois ans plus tard, c'était le 2 août 1914 : Jules Petit rejoignit Epinal. Il fit la connaissance du capitaine Brugier, commandant de bord des dirigeables « Comte » et « Commandant Costale », dont il devint le mécanicien. Après la réforme des deux « ballons », début de 1915, il est affecté



M. PETIT

peu balou 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 fréquenté, 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, au commandant Brugier. Celui-ci ne devait d'ailleurs pas regretter d'avoir écouté les conseils du célèbre pilote.

Jules Petit rentra à son service. Il parle de lui avec respect et admiration. C'était un jeune homme intelligent, frêle, animé d'une volonté de fer. « La force ou le nombre de l'adversaire, rien de le recuser, l'aurait ».

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

Toujours de l'avant

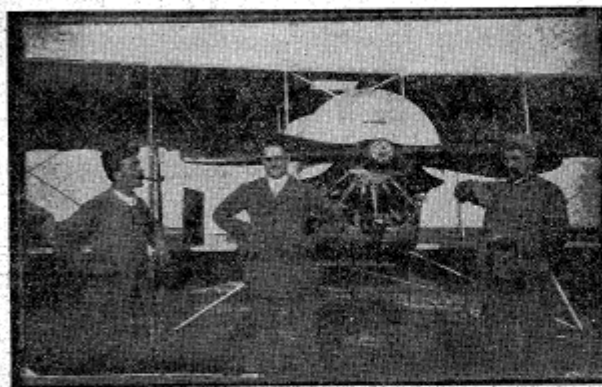
Un peu avant la fin de la guerre, Jules Petit, par ordre du ministre de la guerre, se rendit de nouveaux chez Renault. Jusqu'en 1920, il étudia les moteurs du « 11 Breque ».

Quelques mois plus tard, il partit chez Citroën avec un ingénieur en chef, M. Bragère, qu'il avait connu chez Renault. Jules Petit est l'un des « pères » de la fameuse traction avant des camions P-45 et P-52.

En 1934, il créa avec deux camarades, Naudillon et Duverrier, une voiture de course, « Le Vernandy ». Il est aussi l'un des promoteurs des premiers grands prix automobiles.

Tel est l'extraordinaire passé de Jules Petit. Avant d'être 45 ans consacré à Boulogne-Billancourt, il s'est Choletais que depuis le 13 février dernier. Tout en se remémorant ses souvenirs de pionnier de l'aviation, M. Petit passe des moments heureux. Il lui beaucoup, des fois, peut-être brisée dans la petite maison qui est désormais siennes, 2, rue des Vieux-Grèniers, à Cholet.

J.-P. SARRAZIN.



Passionné par l'étude des moteurs

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

Passionné par l'étude des moteurs, de son côté, Jules Petit, la véritable carrière de chef mécanicien commença au camp de Chalons. Pendant 18 mois, il s'occupa des avions de pilotes illustres, comme le capitaine Bellanger, le capitaine Morle, le lieutenant Maillet, le lieutenant de Caumont, etc., etc.

Jules Petit en compagnie du lieutenant Eschabert et d'un camarade, devant un aéroplane.

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

Les premiers raids aériens eurent lieu pendant cette période. La compétition aéronautique était née. Il participa au point qui conduisit au châtiment Paris-Bordeaux et à celui de 1908. C'est au cours de ce dernier que le ministre de la guerre Berthaux fut tué. L'aviation, trop lente pour des moteurs pas assez puissants, plongea dans la folie et donna au « 11 Breque » son nom.

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

« Le gosse en a dans le ventre »

Venant de Pau, Georges Guyonmer, qui n'avait que 21 ans, arrive alors à l'escadrille des Cigognes. « Jolo » n'avait qu'un seul but : se battre.

Un jour, au bar de la base, se trouvaient réunis le commandant Brugier, Vedrines et Petit. Tous naturellement, on parle de Guyonmer. Un aviateur de groupe, peut-être un

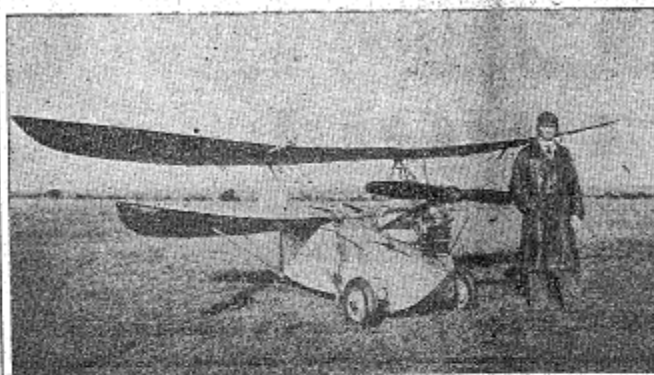
Ce passionné d'aéronautique et de moteur mécanique arrive à Cholet en 1935 (mécanicien d'un héros de guerre).

Georges GUYNEMER devant sa mitrailleuse.



Photo offerte par

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



Photos FROUIN, Cholet.

En haut : le Pou 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 au 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 averse 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

A 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 Densin, 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 ; M. 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 » à que le mauvais temps avait « enrhumés » et empêchés de venir.

A 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. Puis, M. le capitaine Duchemin de Chazeval dit sa joie de se trouver en ce bel aérodrome en même temps que sa reconnaissance pour le bon accueil qu'il avait reçu à l'aérodrome Cholet-Pontreau, 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 vives et plus en plus nombreuses d'appels de tous genres, venant de toutes directions, et c'est là une des raisons d'un magnifique essor.

LA FÊTE DE TERRAIN

A leur arrivée, les pilotes officiels déposèrent sur le socle en pierre au pied du monument Robert Garros, sur lequel une plaque rappelle la mémoire de MM. Léon Guérineau et de Montclair, pionniers de l'aviation dans notre ville, décedés tragiquement tous deux à bord de leur appareil. Une minute de silence, demandée au nom par M. Robert Freulon, commissaire général, fut religieusement respectée.

Le Comité avait réuni à grouper, 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 loopings impressionnants et d'exercices d'acrobatie qu'il n'était pas inscrit au programme.

La course des « Foux du Ciel » était attendue avec impatience par la foule. Malheureusement, le mauvais temps du matin avait rendu impossible l'exécution intégrale de ce numéro inédit. Cinq appareils, partis de Tours, avaient dû rebrousser chemin à raison de l'absence épaisse qui couvrait la Loire ; l'est donc à une démonstration réduite qu'il nous fut donné d'assister, mais elle fut excellente et nous rendons un hommage mérité à l'audace du pilote M. d'Herbomez qui l'exécuta d'une 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 nuit au soir, au cours d'un exercice d'atterrissage, son moteur s'était brisé. A l'heure de l'hibition, muni d'un échelle de fortune le jeune pilote Nepote-Cité ne put être mieux que de manœuvrer sur le sol.

29 Septembre 1935, Grande fête aérienne

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-Pontreau 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 perdra jamais de vue les appareils. Les concurrents auront à effectuer 3 tours de circuit, c'est-à-dire environ 100 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 obligeront 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 marbre 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-Pontreau 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, Niort, Poitiers, La Baule, etc.. Une dizaine d'appareils sont déjà inscrits et la liste s'allonge chaque jour.



CHOLET - LE PONTREAU (Maine-et-Loire)

Aérodrome public

Aéro-Club de Cholet

Position :

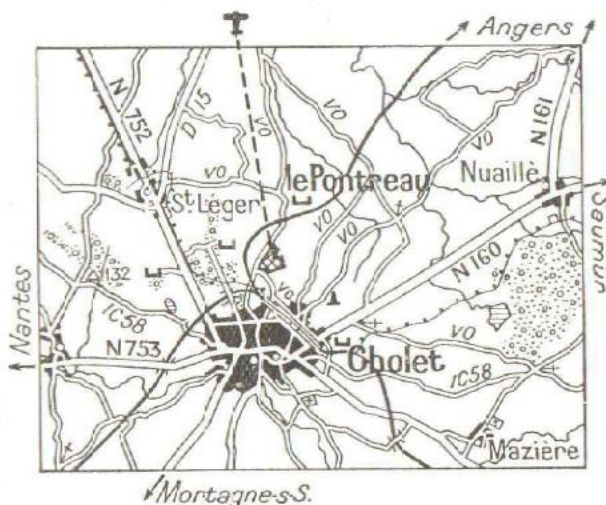
2 km N de Cholet.
— Lat. : 47° 05' N,
Long. : 0° 52' W. —
Alt. : 130 m.

Description :

Aire d'atterrissage :
630 m × 450 m.

Nature du terrain :
plateau horizontal
avec quelques légères
pentes vers le S, l'E
et le NE. Humide en
hiver dans la partie
NE.

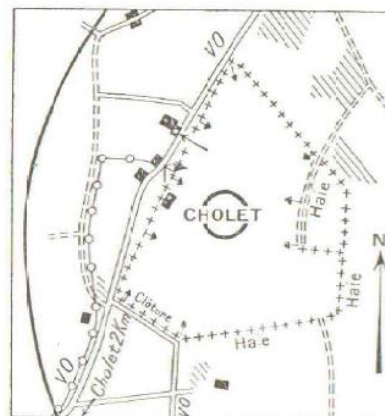
Caractères des en-
viron : région boisée,
accidentée et morcelée. Peu propice aux atterrissages fortuits.



— 145 —

C'est une rareté. Michelin n'en a édité qu'un. Il fut très utile à la Luftwaffe ! (Merci à Michel Seidner pour ce document très riche en « renseignement »)

Cholet - Le Pontreau (suite).



Repères :

E : ligne haute tension Saumur-Cholet.

S : lignes haute tension Cholet-Eguzon et Cholet-Bordeaux.

Obstacles :

S : arbre de 15 m.

Installations :

Hangar : 20 m × 25 m × 4 m 50.
— (petites réparations). — ☎ au café de l'aérodrome (café Pénard), 4.25 à Cholet. (Les télégrammes peuvent être téléphonés.)

Ravitaillement : ⚡, Ⓜ, Ⓜ distributeur.

Renseignements : M. Pelloquin, 2 r. de Paradis à Cholet, ☎ 3.38.

Moyens d'accès : VO de Cholet au May-sur-Evre, en lisière W. — RN 160 de Cholet à Saumur, à 3 km SE.

Ressources : 🏠 de Cholet à 1.500 m. — L'omnibus de l'hôtel de la Poste à Cholet vient à l'aérodrome sur demande.

☎ Rennes (☎ 27.97) ou Tours (☎ 12.01 et 15.81). — ☎ 📠, loueurs (☎ 3.38) : Cholet.

S : 2 km :

CHOLET - 📍 Maine-et-L. - 📍 - 📍 - 49.541 h. Alt. 135 - Voir : Jardin du Palais de Justice (menhir). Exc. : SW : Ruines du clât. de Tiffauges 20. Spéc. : Mouchoirs.

📠 * Poste (Merceron), 20 bd Gustave-Richard, 📠 (60 📠 6 📠 wc) 8 ☎ ☎ 64.

📠 Boule d'Or, 49 r. Commerce, 📠 (17 📠) 1 ☎ ☎ 80.

📠 Moderne, pl. Gare, 📠 (30 📠) 1 ☎ ☎ 43.

Le buffet gare est construit en 1935-1936

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 salubre 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 (Ecole Potez), un Potez 60 (M. Maquaire, de La Roche-sur-Yon), un autre Potez 50 (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 en cette fin d'année 1935 que les travaux du buffet-gare démarrent.

■ A l'Aérodrome -- Premier coup de pioche ■



Photo FROUIN, Cholet.

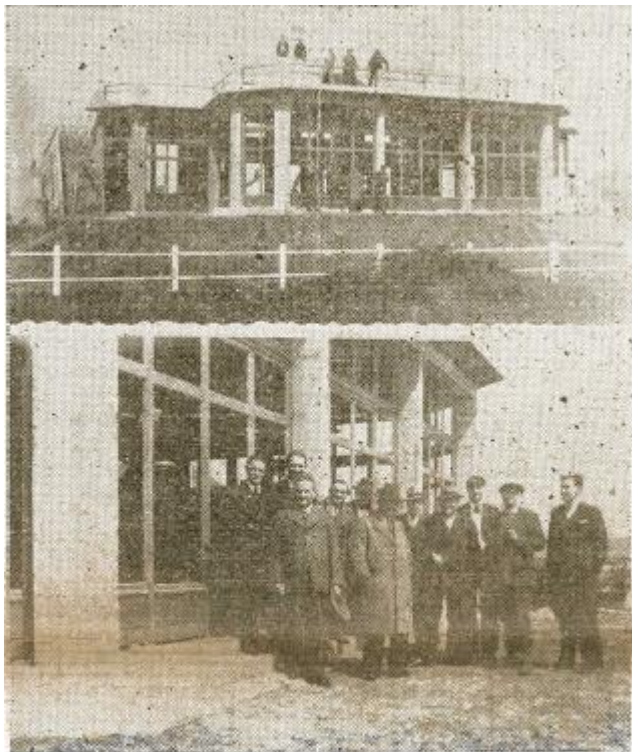
Dans la soirée du 6 décembre, à l'aérodrome, Mme Henry Rampillon des Magnils, femme du président de l'Aéro-Club, a donné le premier coup de pioche pour la construction du buffet-gare.

Notre photo représente, de gauche à droite : MM. Etienne Richard, indus-

triel ; Eugène Usseau et Félix Baud, 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 (le 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. Nenote-Git. A droite de celui-ci, M. Aubry, de Bressuire, constructeur et pilote de « Pou 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'Aérogare 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 tournois 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 Fapinière.

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 aéroport 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-Pontreau.

Voici le témoignage de Michel Seidner qui nous a transmis cette photo d'époque du POTEZ 43 F-AMLD de l'aéroclub. A Pâques 1936, ses parents avait fait leur baptême de l'air sur cet avion.



Un autre 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)

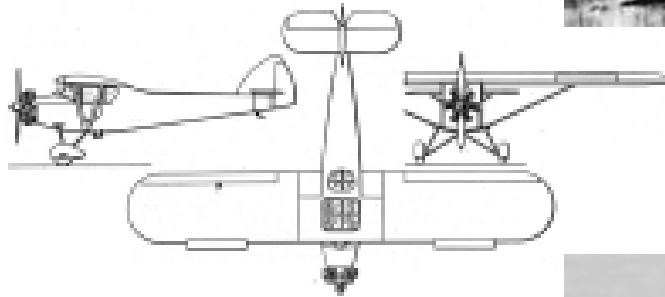
N° 00905

Monsieur *René Chavigny*

a pris le baptême de l'air ⁽¹⁾
a effectué le voyage de *Cholet* ⁽¹⁾
Cholet à *La Roche-sur-Yon*
le *31 Mai* 19*36*
à bord de l'appareil *Potez 43*
F-AMLD
pilote par M. *Pelloquin*

Signature du Pilote,
Pelloquin

(1) Rayer mention inutile.



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



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. Latour, 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 appelle, 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 désir 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, favorons que nous sommes en déficit.

A l'Inauguration de l'Aéroport de Cholet

le 30 Août 1936

Le discours de M. Henri Rampillon des Magnils

Président de l'Aéro-Club de Cholet

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 neuf dièzes 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 préchiez 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 têtue ! 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 Édiles 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 Hoches, 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 Boileau : « 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 Gagnier du Fresne, vous êtes toujours fidèle aux fêtes choletaises. Vous savez tout le plaisir que cela nous fait et cela scelle d'avantage, 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.

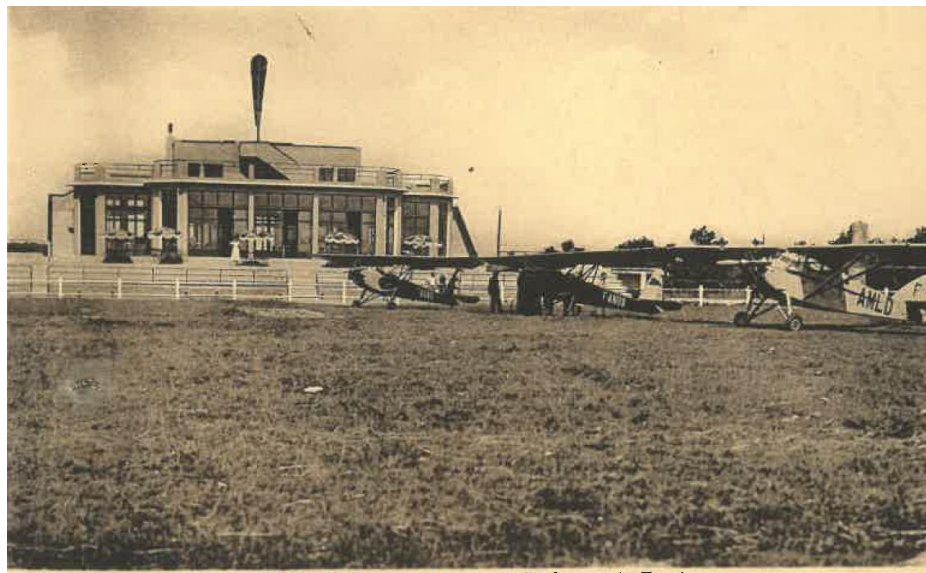
Je manquerais à mon devoir si, dans notre joie, nous n'avions pas une pensée émue pour nos trois camarades, morts tragiquement et dont les noms sont inscrits sur la grande pierre de granit. Ils furent les premiers pionniers de l'aviation choletaise, les premiers bâtisseurs de notre société puisqu'ils 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 santés, 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.

Le buffet-gare sous tous ses angles



Aéro-Club de Cholet — Le Buffet-Gare (côté Nord)



Aéro-Club de Cholet — Le Buffet-Gare vu du Terrain



Aéro-Club de Cholet — Le Buffet-Gare (côté Sud)



Aéro-Club de Cholet — Le Buffet-Gare (façade)

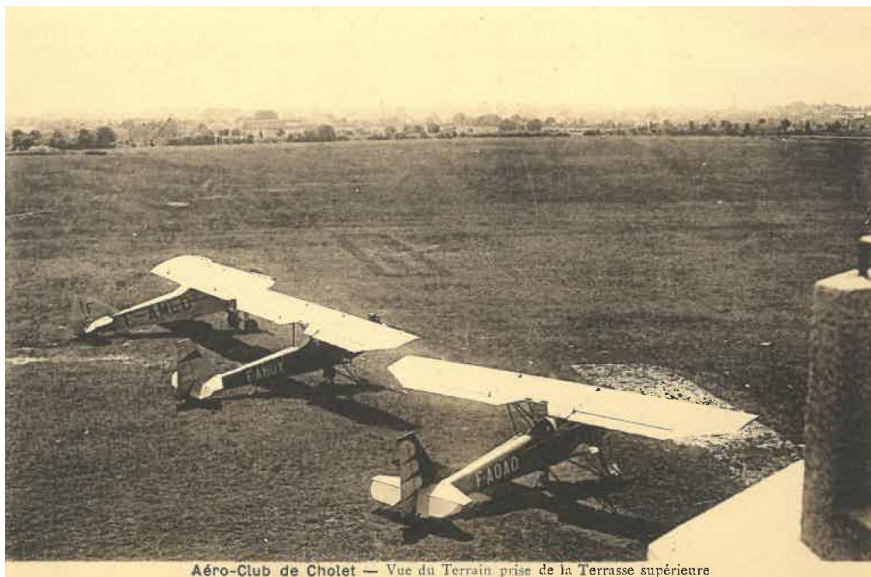
Le buffet-gare de l'intérieur et la flotte de l'aéroclub sur le parking



Aéro-Club de Cholet — Intérieur du Buffet-Gare - Le Bar



3015. - Aéro-Club de Cholet (M-et L.) — Le Buffet-Gare (Façade)
Carte postale avec tampon daté du 23/08/1939



Aéro-Club de Cholet — Vue du Terrain prise de la Terrasse supérieure



Aéro-Club de Cholet — Vue du Terrain prise de la première Terrasse

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



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 »...

« Le Vendéen » (Real del Sarte) : quand l'art fait l'histoire

« Le Vendéen », du sculpteur Raoul del Sarte est l'une des œuvres au parcours le plus controversé du musée d'Art et d'histoire de Cholet.

D'expérience, les visiteurs du musée d'Art et d'histoire s'appesantissent rarement sur l'œuvre du sculpteur Real del Sarte, intitulé le Vendéen et représentant un paysan-soldat de l'armée catholique et royale, fourche à la main et bras levé, adossé à une croix. De l'avis même de l'artiste, « dans cet hommage aux héros de la Vendée, [celui-ci a voulu glorifier] toute l'âme française, sa foi ardente, son esprit de sacrifice et sa fidélité ». Si le monument, artistiquement, vaut ce qu'il vaut et dénote particulièrement avec les œuvres de François Morellet, bien plus passionnante est son histoire qui l'amena à intégrer les collections du musée.

Dans son édition du 13 juin 1936, l'Intérêt public de Cholet, organe de la droite conservatrice, annonce l'organisation pour le 5 juillet de cette même année, de la grande journée vendéenne de Cholet, durant laquelle « la Vendée fidèle de 1936 rendra hommage à la Vendée martyre de

1793 ». À cette réunion, chaque paroisse de la Vendée militaire devrait être représentée par une délégation. Outre la tenue d'une « kermesse vendéenne », cette manifestation se présente comme « un véritable pèlerinage », avec comme point d'orgue, l'inauguration d'un monument commémoratif, œuvre du sculpteur royaliste Maxime Real del Sarte, au carrefour du boulevard de la Victoire et de la rue des Tisserands.

Une œuvre politique ?

Le 20 juin, coup de théâtre ! La journée vendéenne est reportée à une date ultérieure, le comité d'organisation jugeant, « après étude de la situation économique actuelle, [...] que l'heure n'est pas aux fêtes ». Mais, ce n'est pas tant par soucis d'économies que la manifestation est annulée, qu'en raison de l'agitation sociale qui suit la victoire du Front populaire dans les urnes. Car, contrairement à une idée reçue, grèves générales et occupations d'usines sont légions dans le Choletais et les Mauges, en ce printemps 1936, porteur des plus grands espoirs pour les uns et des pires craintes pour les autres. En



Carte souvenir de la statue, alors érigée au carrefour du boulevard de la Victoire et de la rue des Tisserands.

réaction au « péril rouge », un Comité d'organisation du Rassemblement national convie, à Cholet, tous « les patriotes » à une grande manifestation nationale, le 2 août prochain. Dans son édition du 8 août, l'Intérêt public titre : « En un magnifique rassemblement autour du drapeau tricolore, 50 000 patriotes de Cholet et

de la Région affirment leur volonté de barrer la route au communisme et de garder la France aux Français ». Parmi les orateurs présents, notons la présence de Philippe Henriot, député de la Gironde, futur ardent partisan de la politique de collaboration avec les nazis, membre de la Milice et secrétaire d'État à l'information et à la propagande (cherchez l'erreur) du gouvernement de Pierre Laval. Pour les adversaires du Front populaire, la victoire semble écrasante, même si l'absence de contre-manifestation ne nous permet pas d'établir la réalité du rapport de force.

Quant à l'œuvre de Real del Sarte, elle finit par être inaugurée, avant d'être brisée, à la Libération, par un groupe de résistants, jugeant sans doute que l'œuvre du sculpteur incarne un peu trop l'esprit des quatre années passées. Récupéré, puis restauré, « Le Vendéen » échoue finalement dans le musée de Cholet, avant d'intégrer la galerie d'histoire du musée de la rue de l'Abreuvoir, alors même qu'il s'agit d'une œuvre parfaitement contemporaine...

Geoffrey RATOUIS

DIMANCHE 22 MAI 2016

Elle a été érigée à Cholet en 1936 et inaugurée le 5 Septembre 1937 sous les auspices du souvenir Vendéen, soit 4 ans après le crash de 1932.

Les traits du visage du chouan ont été inspirés par **Hervé de Monteclerc**. C'était le beau-frère d'Etienne Richard qui était amis du sculpteur et promoteur du monument.

Document sur l'établissement des zones de servitude de l'aérodrome réalisé en Mars 1937 (1/4)

Département
de
Maine-et-Loire.

Ville de Cholet

Aérodrome Cholet-Pontreau

Etablissement des zones de servitude
Loi du 4 Juillet 1935.

Compte rendu des travaux de la Commission (4 mars 1937)

Trace général des zones de servitude. (Plan au $\frac{1}{80.000}$)

Dessiné par l'Architecte Diplômé par le Gouvernement.
souligné. Cholet le 15 mars 1937.

Charbonneau

Département de
Maine et Loire

VILLE DE CHOLET

AERODROME DE CHOLET-PONTREAU

COMPTE RENDU DES TRAVAUX DE LA COMMISSION DE DETERMINATION DES BANDES D'ENVOL

Le jeudi, onze mars mil neuf cent trente sept, à dix heures, dans la salle de réunion de l'Aéro-Gare de l'Aérodrome communal Cholet-Pontreau, s'est réunie la Commission chargée de déterminer les secteurs d'envol de l'Aérodrome de Cholet, en application de la loi du 4 Juillet 1935 sur les servitudes dans l'intérêt de la Navigation Aérienne et en conformité avec les instructions contenues dans les circulaires de Monsieur le Ministre de l'Air, en date des 25 Novembre et 3 Décembre 1935.

Etaient présents:

Monsieur A. DARMAILLACQ, Maire de Cholet, président de la Commission,

Monsieur le Lieutenant-Colonel du Génie DU CHATEAU de l'Etat-Major de la 3ème Région Aérienne, à Tours, représentant le Général Commandant ladite région,

Monsieur LANGUMIER, Commandant du Service de la Navigation Aérienne, à Nantes, commandant l'Aérodrome civil principal dont ressort l'Aérodrome de Cholet,

Monsieur RENAUD, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, dans le Département de Maine et Loire,

Monsieur M. VEZIN, Ingénieur des Ponts et Chaussées,

Monsieur CARATY, Ingénieur T.P.E. à Cholet,

Document sur l'établissement des zones de servitude de l'aérodrome réalisé en Mars 1937 (2/4)

Monsieur H. RAMPILLON DES MAGNILS, Président de l'Aéro-Club de Cholet.

Monsieur CHARLES ARNAULT, Architecte Diplômé par le Gouvernement et Conseiller de l'Aéro-Club de Cholet, ce dernier nommé Secrétaire de Séance.

Monsieur le Commandant du S.N.Aé expose le but de la réunion et la mission de la Commission.

Examen est fait des renseignements fournis à la demande de la Mairie de Cholet, par l'Office National Météorologique sur la fréquence des vents dans la région choletaise. Il est observé qu'en l'absence d'un poste météorologique équipé dans la région intéressée comprenant, en dehors de la Vallée de la Loire, les plateaux et les Collines du Poitou les renseignements fournis par l'O.N.M. ne comportent que le seul pourcentage de la fréquence des vents dans les différentes directions, observé sur la colline des Gardes, à vingt kilomètres au Nord de Cholet, sans indication de violence de ces vents.

Cependant il est noté que les vols sur l'Aérodrome de Cholet sont en majorité dirigés vers le Sud Ouest et vers le Nord-Est.

Examen est fait ensuite du Plan de Masse de l'Aérodrome. Il est observé que l'incorporation des parcelles en bordure vers Est et Sud Est du terrain actuel d'atterrissage, est comprise dans les caractéristiques données pour l'Aérodrome Cholet-Pontreau dans le décret d'agrément dudit Aérodrome, en date du 1er Mai 1935; que cette acquisition doit être poursuivie d'urgence et que des zones de servitude à prévoir doivent prendre leur origine en comprenant ces parcelles dans le terrain.

Examen est également fait des projets d'aménagement vers Ouest dont la réalisation est reconnue souhaitable en vue de resserrer autour de l'Aéro-Gare les obstacles inévitables formés par les services et les hangars existants ou à créer.

Examen est fait enfin du relevé exécuté au 1/5000 des parcelles existantes dans un rayon de deux kilomètres autour de l'Aérodrome Cholet-Pontreau.

Vu la situation élevée de l'Aérodrome (dont le point bas est la cote 130 au dessus du niveau de la mer) par rapport aux terrains avoisinants et principalement par rapport à la Ville de Cholet, située à proximité, il est à remarquer que peu d'obstacles sont à frapper de servitude et que les secteurs d'envol peuvent avoir un large développement.

Après examen approfondi et observations du terrain et de ses abords du haut des terrasses de l'Aéro-Gare la Commission propose la création de deux zones protégées s'étendant dans un rayon de cinq cent mètres à partir des abords de l'Aérodrome et définies de la façon suivante:

1°) Zone ou Secteur neutre dans la direction de l'Ouest.

Elle serait comprise entre une tangente au Nord à un cercle de cent mètres de rayon tracé au centre de l'Aérodrome dans l'axe et à 286 mètres des terrasses de l'Aéro-Club, se dirigeant vers la limite Sud-Est des bâtiments du bordage LUNEAU, situé près de la route Départementale N°13 de Cholet à St Florent le Vieil, d'une part et une autre tangente audit cercle, vers Sud, dirigée vers la limite au Nord-Est des constructions de la ferme de Milpieds située à proximité de la voie ferrée de Cholet à Angers d'autre part.

Dans cette zone les obstacles et constructions à conserver ou à édifier ne pourraient dépasser une hauteur de quinze mètres au dessus du point bas de l'Aérodrome.

2°) Zone ou Secteur neutre dans la direction du Sud et englobant la majeure partie de la Ville de Cholet .

Elle serait comprise entre la tangente vers Est au cercle déterminé ci-dessus, dirigée vers la limite à l'Ouest des grands bâtiments du Pensionnat de la Retraite, rue de Rambourg à Cholet, d'une part et la tangente vers Ou

Document sur l'établissement des zones de servitude de l'aérodrome réalisé en Mars 1937 (3/4)

audit cercle dirigée vers l'extrémité Est des batiments du Bon Pasteur situés sur la Route Nationale N° 160 de Saumur aux Sables d'Olonne.

Dans cette zone les obstacles ou constructions à Conserver ou à édifier en arrière de la ferme de la Touche Neuve, située aux abords de l'Aérodrome ne pourraient dépasser la hauteur actuelle des batiments de cette ferme. La Commission demande cependant la suppression du grand arbre, qui s'élève près de cette ferme.

Dans les Secteurs d'envol établis ainsi entre les zones protégées ci dessus deux obstacles isolés seraient maintenus sous réserve qu'ils ne puissent en aucun cas dépasser leur hauteur actuelle.

1°) Dans le Secteur d'envol dirigé vers le Sud-Ouest les batiments actuels de l'usine d'équarissage seraient maintenus comme obstacle isolé. La Commission émet le voeu que la toiture élevée abritant actuellement un pigeonnier puisse être dérasée et que d'autre part, étant donné la proximité de la Ville et de l'Aérodrome et établis- sement soit dans l'avenir, déplacé et éloigné aux confins de la commune.

Par contre la Commission demande le détournement le long de la voie ferrée de Cholet à Angers de la ligne téléphonique desservant l'Aéro-Gare et l'abaisse- ment de la nappe des fils télégraphiques et téléphoniques existante le long des voies ferrées dans leurs portions qui approchent à moins de cinq cents mètres de l'Aérodrome et qui ne sont pas comprises dans les zones protégées définies ci dessus.

La Commission demande également

la suppression des obstacles créés par la présence d'une part d'un taillis de haute futaie situé près de la voie ferrée de Cholet à Angers au Nord-Est de l'ancien étang de la Bosse Noire, au Sud-Est de la limite vers Sud de la première zone protégée décrétée plus haut, et d'autre part par l'existence près de la même voie ferrée, d'une grange pour remise dépendant du bordage de la Promenade Neuve.

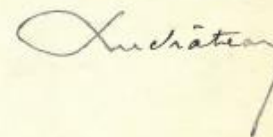
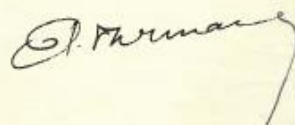
2°) Dans le Secteur d'envol dirigé vers Nord et Nord-Est, les batiments actuels de la ferme de la Papinière seraient maintenus comme obstacle isolé. La hauteur des obstacles ou constructions seraient maintenus admis en arrière de ladite ferme et dans sa largeur, jusqu'à une distance de cinq cents mètres, à partir des limites de l'Aérodrome ne dépasseraient pas la hauteur actuelle des batiments de la ferme de la Papinière.

En dehors des deux zones ou Secteurs protégés déterminés ci dessus, des obstacles isolés maintenus au delà du périmètre d'une ligne tracée à cinq cents mètres des limites de l'Aérodrome de Cholet-Pontreau, les Servitudes imposées par le loi du 4 Juillet 1935, seraient applicables intégralement.

Fait et clos à Cholet le jeudi, onze mars mil neuf cent trente sept

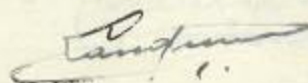
M.A. DARMAILLACQ
Maire de la Ville de Cholet

M. le Lt Colonel DU CHATEAU
3^{ème} Région Aérienne



Document sur l'établissement des zones de servitude de l'aérodrome réalisé en Mars 1937 (4/4)

Mr LANGUMIER
Ct. du S.N. Aé Nantes



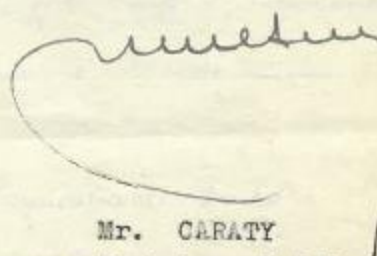
Mr RENAUD
Ingénieur en chef des Ponts
et chaussées



M.H. RAMPILLON DES MAGNILS
Président de l'Aéro-Club
de Cholet.



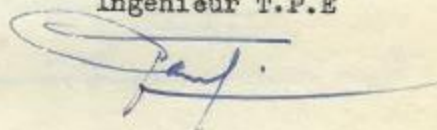
Mr. M. VEZINS
Ingénieur des Ponts et Chaussées



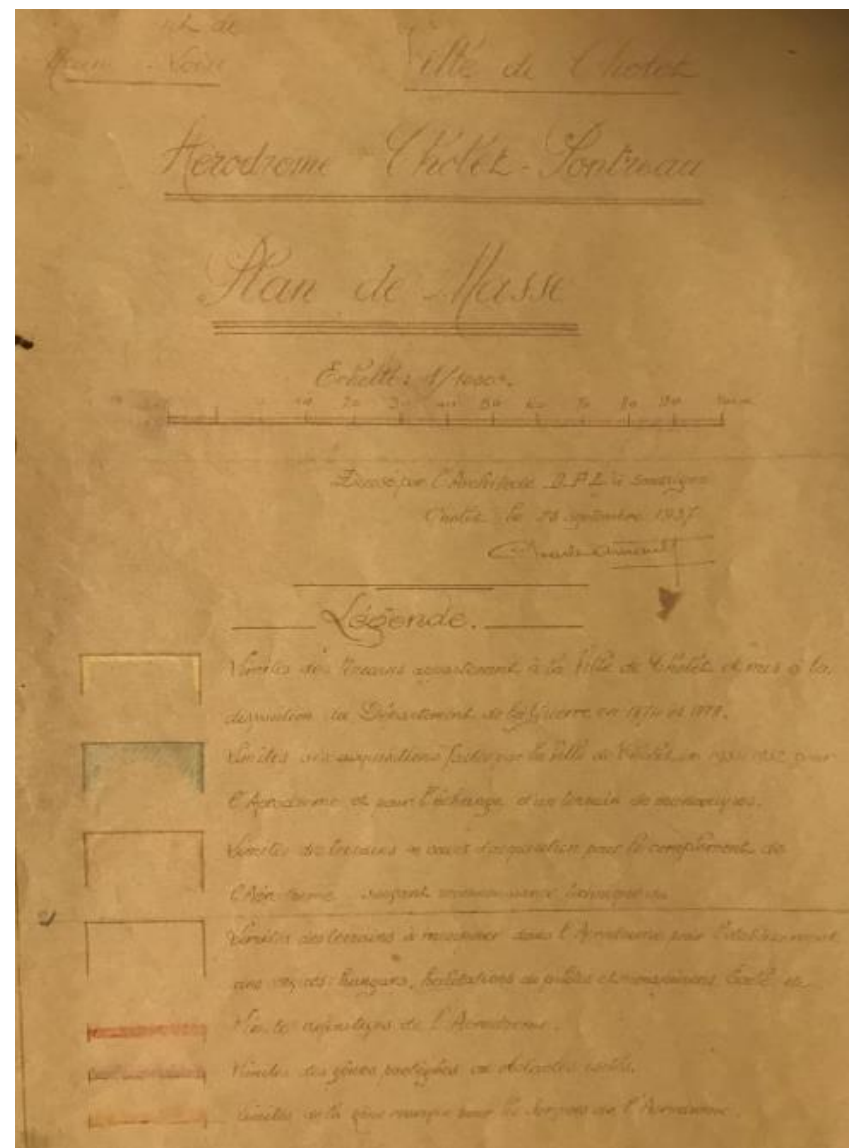
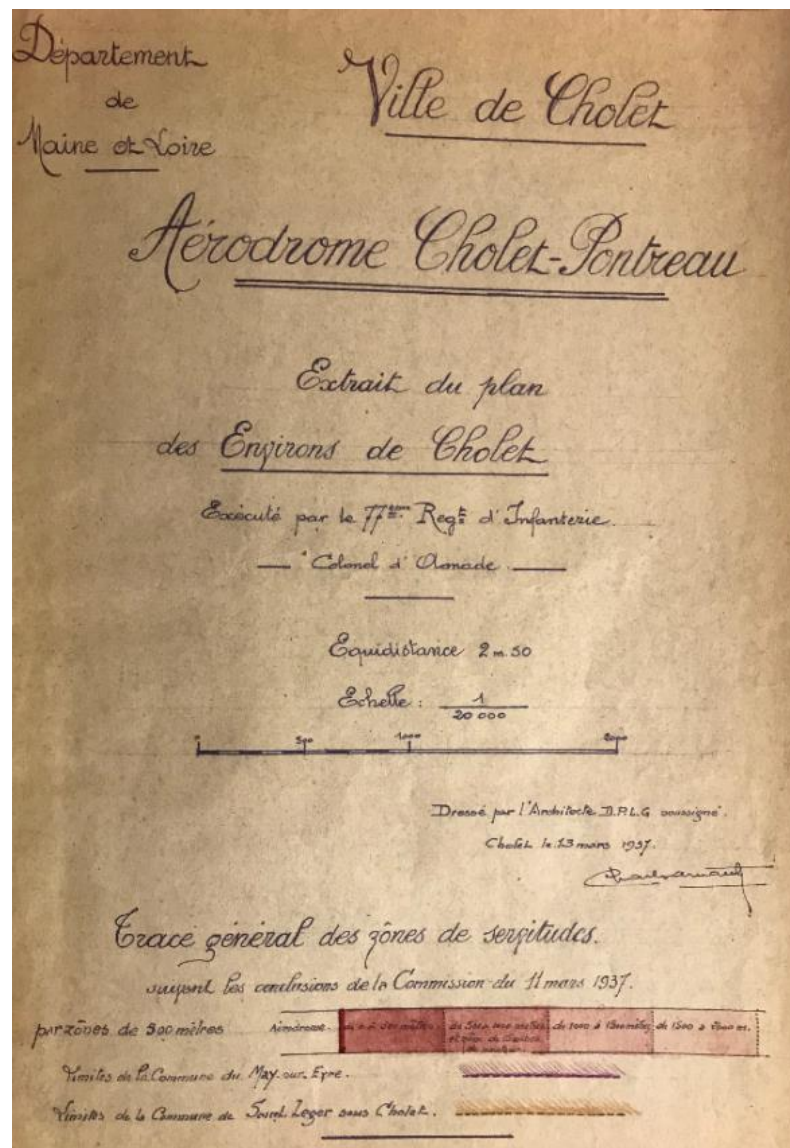
M. CHARLES ARNAULT
Architecte D.P.L.G.



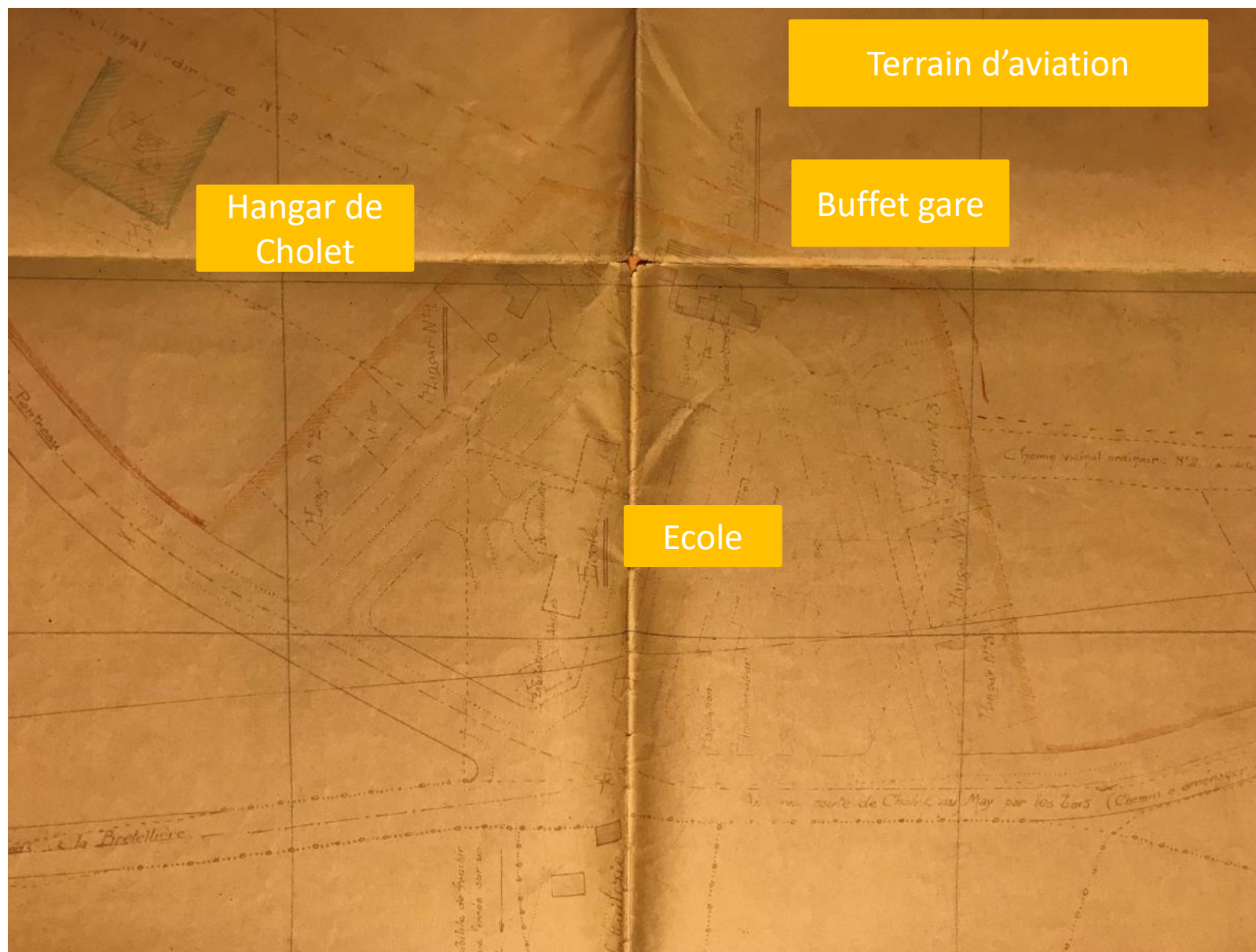
Mr. CARATY
Ingénieur T.P.E



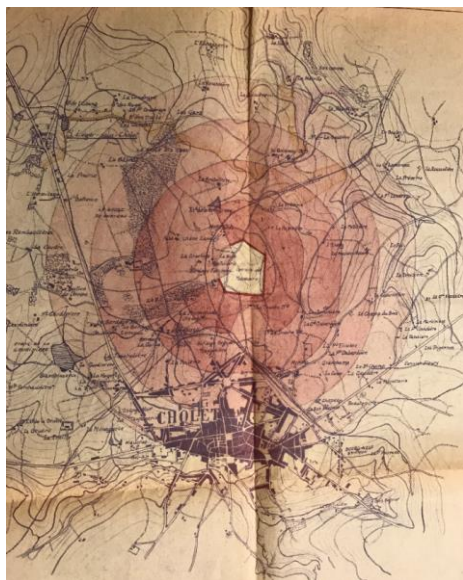
Extraits du plan des environs de Cholet avec les zones de servitude de l'aérodrome réalisé en Mars 1937 (1/3)



Extraits du plan des environs de Cholet avec les zones de servitude de l'aérodrome réalisé en Mars 1937 (2/3)



Extraits du plan des environs de Cholet avec les zones de servitude de l'aérodrome réalisé en Mars 1937 (3/3)



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'Eglise

85 La Verrie

CHOLET. IMP. PONTREAU



ANNEE

1937

Vol à voile.

MEMBRE ACTIF

M. Brosset, Jean

(C. 1937)

LE PRÉSIDENT

LE TRÉSORIER

Après l'Assemblée Générale de l'A. C. C.

L'AVIATION CHOLETAISE

Insensiblement les jours allongent. Pourtant, nous sommes pour de longues semaines enclavés 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 algues 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, bi-place 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 formeront 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 « aëros », 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 tisserand, 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 ! »

NEL AZIL

L'histoire de René Meunier à partir de 1938

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 la 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 dans les pages suivantes. Il est mort en service aérien commandé à SAIGON le 24/03/1947.

Pour l'anecdote, en Juillet 1945, il avait effectué un passage à basse hauteur 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 aient bougé 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.

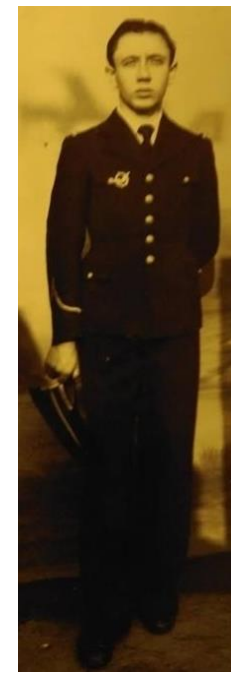
En 2015, je l'avais rencontré à l'aéroclub car elle voulait soutenir la cause de la voltige à Cholet.

René MEUNIER (1919-1947)

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

Voici sur lesquels j'ai volé jusqu'à l'armistice du 8 mai 1940

	Pilote	Passager
MS 191	36 ^h 17	
MS 130-230	93 ^h 20	
Potez 25	71 ^h 43	2 ^h 45 (non homologué)
" 58	0 ^h 45	
Léo 20	77 ^h 40	15 ^h 10
" 20 de nuit	2 ^h 30	2 ^h 30
C445 Goéland		0 ^h 10
Formon 2222		2 ^h 20
NAA jour	9 ^h 15	0 ^h 20
" nuit	35 ^h 10	
Praga	2 ^h 05	
C635 Limousin	10 ^h 30	4 ^h 25
C78 Cassini		2 ^h 15
PC3 Sakata		12 ^h 05
A24	5 ^h 40	(phases)
MS 225	13 ^h 00	
Duo 500-501	20 ^h 40	2 ^h 20 (non homologué)
MS 406	146 ^h 15	
Buckler P36	108 ^h 55	
" " de nuit	7 ^h 45	
Duo 520	300 ^h 50	
Humana	0 ^h 40	
	186 ^h 55	



JOURS	DATE	EMPLOI DU TEMPS	DETAIL DES SERVICES AÉRIENS	DURÉE	DISTANCE PARCOURUE	ALTITUDE MAXIMA
2-3-40	2-4-40	M.A.O.S. - A10	Mission de Couverture du terrain	1.45	1	7000
3-3-40	"	A10	Recherche et protection de Potez 63	2.00	1	9000
4-3-40	"	A10	"	1.20	1	2000
11-3-40	"	A10	"	0.55	1	5000
12-3-40	"	688	Essai aérien - essai radio	0.40	1	1500
24.3.40	"	643	Mission de Protection de Potez 63	0.25	1	6500
25.3.40	"	643	retour au terrain après passage de Potez 63	0.15	1	800
29.3	"	643	Protection de Potez 63	1.40	1	8000
31.3	"	688	"	1.25	1	3000
			retour au terrain par avion	0.20	1	500

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



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

Istres Mars 1939



Photo du Farman 222 tirée
en roulant au sol.

Istres Mars 1939



René MEUNIER, Le groupe de chasse ½ cigognes en 1940



De G à D Maurice Vidal-André Monty-René Meunier-Jacques de la Bretonnière-Abel de Villars-Guy Husson-Jacques de Puybusque-Henri Weber-Charles Dardaine-Jacques Marchelidon-Fernand Givelet-Henri Bruckert-Jean Chabert-Alex Goile et Goulet

René MEUNIER, Le groupe de chasse ½ cigognes en 1940 à Beauvais



Personnel à Beauvais de G à D de la Bretonnière-Brégeot-Husson-X-de Puybusque-Castets-Coudercq-Brukert-Jousselin-X-Coubé-Weber-Meunier-Leduc-Bocquillon-Durand-Le Cren-Guénouard-Creteau-Faure-Desgranges-Bertrand-Técheney...

René MEUNIER et le Morane 406



René Meunier était membre de l'escadrille Spa 3 commandée par le capitaine Robert Williame. Il a effectué de nombreuses missions dont celle du mois de mars 1940 où il brise le N°410 à l'atterrissage sur le terrain boueux de Xafféwillers. Ce chasseur Morane N°410 codé 9 était celui de Guy de Chasteigner décédé en octobre 1939, il était baptisé Janine.



Le Morane 406 N° 688 "14" de René Meunier après le mitraillage du terrain de Damblain (Vosges) le 27 mai 1940 par 8 appareils Me 109. Weber et Meunier devant les restes du Morane N° 688 codé 14.

René MEUNIER, ses états de services (1/3)

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

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Modèle 84

ÉTAT DES SERVICES

de M^(U) MEUNIER - René

Surnom (s'il y a lieu)

né le 3.11.1919 à CHOLET, département du Maine & Loire

filz de _____ et de _____

marié le _____ à _____

alors domicilié à _____ département de _____

Autorisation _____ en date du _____

(2) enfants _____ masculin _____ féminin _____

(1) Nom et prénoms.
(2) Indiquer, s'il y a lieu, les renseignements relatifs aux obligations de corps ou de bicus, au divorce, au mariage, à un nouveau mariage, à un changement de nom (date du décret ou de jugement, etc.).

DÉSIGNATION DES DIFFÉRENTS CORPS POSITIONS DIVERSES, ÉCOLES, MISSIONS OU L'OFFICIER A SERV.	GRADES ACQUISITIVEMENT OBTENUS.	DATES CORRESPONDANT à chacune des inscriptions des colonnes n° 1 et 2.	OBSERVATIONS.
Engagé volontaire pour 3 ans le 25.4.1938 à ANGERS Département du Maine et Loire.		25.4.1938	Brevet de Pilote d'avion n° 26.418 du 1.8.1938 (DM N° 11773 PH2 du 7.10.1938).
A été compris sur la liste de recrutement de la Classe 1939 de la Subdivision d'ANGERS Canton dudit. - N° 92 IM.			
Elève-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.G.F.
Affecté 109 ^e Bataillon 1 ^{ère} 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'ESTRES. Mis en route le (DM N° 13.397/PH/2 du 25.11.1938).		11.1.1939	
Arrivé au Bataillon de l'Air 125 et affecté 5 ^{ème} Compagnie le		12.1.1939	
Affecté à la 2 ^e Escadre - Base Aérienne de CHARTRES à l'issue d'une permission de 15 jours.			

DÉSIGNATION DES DIFFÉRENTS CORPS. POSITIONS DIVERSES, ÉCOLES, MISSIONS OU L'OFFICIER A SERV.	GRADES ACQUISITIVEMENT OBTENUS.	DATES CORRESPONDANT à chacune des inscriptions des colonnes n° 1 et 2.	OBSERVATIONS.
Mis en route le (A.M. N° 2028/PH/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	
Rentré 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.G.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 1 ^{ère} 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-ABBE le	le	11.12.1940	
Débarqué à ORAN, le		13.12.1940	
Fait mouvement par voie ferrée d'ORAN à CASABLANCA			
Embarqué le sur SS MARADECH. Débarqué à DAKAR 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/BE de 26.12.40 du Colonel Cdt la Base).		26.12.1940	

René MEUNIER, ses états de services (2/3)

DESIGNATION DES DIFFERENTS CORPS. POSITIONS DIVERSES, SOULES, MISSIONS OU L'OFFICIER A SERVI.	GRADES SUCCESSIVEMENT OBTENUS.	DATES CORRESPONDANT A CHACUNE DES IN- SCRIPTIONS DES COLONNES n° 1 et 2.	OBSERVATIONS.
1	2	3	4
- A contracté un rengagement de 2 ans à T.R.	Sergent-Chef		
- Affecté à l'Intendance de DAKAR à compter du au titre de la 6° Escadre de Chasse. Spécialité Pilote..		2.8.1941 29.4.1941	
- Passe de la 6° Escadrille de Chasse dis- soute au Groupe de Chasse 2/6 à compter du (Ex des Fous de la D.B. N° 5000/1/0/SHAA du 28.11.41 (Décision n° 1 du 2.1.42).		1.1.1942	
- 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 (Exécution de la Note de Presse n° 8446/IP/ AFN du 20.12.42 du Général Cdt les F.A. en A.F.N. et Mds n° 6360/A du 30.10.42 du Général Cdt l'Air en A.O.F.)		1.1.1943	
- Fait mouvement par voie des AIRS avec son Unité.			
- Quitte QUAKAM (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 (Ordre de manœuvre n° 1470/31/FIN du 15. 7.1943 du Colonel Cdt la G.A.B II.)		16.7.1943	
- Fait mouvement sur la Tunisie par voie des AIRS.		4.8.1943	
- Quitte MEDOUINA le (Nds N° 12.475/H/AM du 27.8.43 d'AIR MAROC)			
- Passe la frontière de TUNISIE.		4.9.1943	
- Arrivé à la SEBALE près de TUNIS le		9.10.1943	
- Suit son Unité à SIDI-AMED puis BIZERTE le		31.10.1943	
- Suit son Unité de SIDI-AMED à REGHAIA le			

DESIGNATION DES DIFFERENTS CORPS. POSITIONS DIVERSES, SOULES, MISSIONS OU L'OFFICIER A SERVI.	GRADES SUCCESSIVEMENT OBTENUS.	DATES CORRESPONDANT A CHACUNE DES IN- SCRIPTIONS DES COLONNES n° 1 et 2.	OBSERVATIONS.
1	2	3	4
- Nommé adjudant à compter du (Ordre de nomination n° 8089/DPBO/ENGA du 14.6.1944).	Adjudant	1.5.1944	
- Fait mouvement avec l'échelon volant (voie des airs) sur la Corse, le		27.7.1944	
- Présent au Camp d'ALTO 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 (Décret du 25.11.1944 et D.N. N° 2257/SPM/ 3 du 28.11.1944)	S/Lieutenant à T.T.	25.11.1944	
- 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	
- R.B.C. le		25.10.1945	
- Arrivé à SALON et pris en compte au CRAP 210 à/c du		26.10.1945	
- Affecté CRD 81 à compter du		1.11.1945	
- Parti de SALON le		31.10.1945	
- Embarqué à MARSEILLE sur SS Georges TOWN le		2.11.1945	
- Arrivé à SAIGON et débarqué le		26.11.1945	
- En campagne en EXTRÊME ORIENT le		27.11.1945	
- La CRD 81 changeant de dénomination passe AIR 595 (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 (Ordonnance n° 45.2562 du 30.10.45 - J.O. du 31.10.45).	S/Lieutenant Active à T.F.	25.11.1944	
-(AN N° 7038/AIR/IC/I du Général Cdt l'Air			

René MEUNIER, ses états de services (3/3)

DÉSIGNATION DES DIFFÉRENTS CORPS. FONCTIONS, DIVISIONS, ÉCOLES, MARCHES ou L'OFFICIER A SERVI.	GRADES SUCCESSIVEMENT OBTENUS.	DATES CORRESPONDANT à l'obtention des ins- criptions des colonnes n° 1 et 2.	OBSERVATIONS.
1.	2.	3.	4.
en Indochine du 7.8.1946. (Régularisation) N° 5780/SPAA/IM 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	
- Passe en position spéciale "E" au C.A.A. 217 le (Exécution prescriptions IM 7315/EMAA/1/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. } de 2.9.39		En O.F.S. } de 21.5.43	
Zone des } au 25.6.40		D } au 8.5.45	
Armées D } de 26.6.40		En Mer } de 2.11.45	
Militaire } au 10.12.40		d } au 26.11.45	
S.P.C. S/ } de 11.12.40		En Indo- } de 27.11.45	
En Mer } au 13.12.40		chine D } au 24.3.47	
A.P.N. } du 14.12.40			
S+d } au 16.12.40			
En Mer } du 17.12.40			
S } au 22.12.40			
En A.O.F. } du 23.12.40			
D } au 20.5.43			

BLESSURES	
1 ^{re} 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/DFR/I/EMGA du 21.3.44
ORDRE ARMÉE - ORDRE J.O. N° 7 du 9.1.46 (P.Spécial) Page 1092C, Décision N°1049 du 20.8.1945).

René MEUNIER, Son palmarès de médailles

DÉCORATIONS ET MÉDAILLES	
1 ^{re} FRANÇAISES	2 ^{re} ÉTRANGÈRES
- Croix de guerre 1939-45 le 23.6.40	
- Chevalier Légion d'honneur le 25.8.45	
(Décret (transmission n° 2331/3314/383 du 27.8.46).	
- Médaille Commémorative 39-45 le 21.5.46	
(Décret n° 464217 du Ministre des Armées.	
avec agrafe: FRANCE-AFRIQUE-LIBÉRATION-ALLEMAGNE.	
Date de la cessation du service : 24.3.1947	Certificat conforme aux pièces et documents du dossier.
Motif de la cessation du service : DÉCÈS	
Lieu où l'officier se retire :	
Pour les diéa, passe de mort et lieu Mort en service aérien Commandé à SAIGON	

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



**L'aéroclub pendant la seconde guerre
puis la reprise d'activité en 1945**

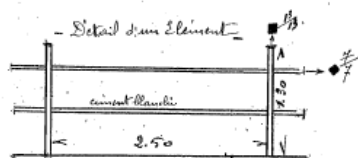
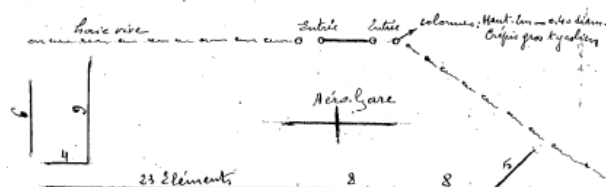
Le 5 Septembre 1939 – Un état des lieux de l'aéroclub Léon Guérineau est réalisé lors de la prise de possession par l'Autorité Militaire (1/4)

A. CHUPIN
EXPERT
6, Rue Travot, 6
CHOLET (M.-&-L.)

Etat des Lieux

de l'Aéro-Gare de Cholet

Closure Extérieure de l'Aéro-gare



A. CHUPIN
EXPERT
6, Rue Travot, 6
CHOLET (M.-&-L.)

ETAT DES LIEUX

de l'Aéro Gare de Cholet

appartenant à l'Aéro-Club Léon Guérineau

Opérations effectuées le 5 Septembre 1939.

Lors de la prise de possession par l'Autorité Militaire

REZ DE CHAUSSEE

I-GRANDE SALLE DE CAFE

Carrelage en carreaux de ciment, disposés en damiers, de teintes jaune, avec encadrement rouge et quelques carreaux noirs. En état, cependant les carreaux, notamment ceux couleur jaune, présentent de petites craquelures, il faut en accuser davantage un vice de construction, que l'usure.

Cette salle est vitrée sur 3 faces.- Les cotés nord et sud sont symétriques. Ils présentent chacun une grande baie vitrée, avec au centre une porte à 2 vantaux.- Puis un pan coupé, un panneau vitré fixe, une vitre mobile à l'imposte. Il existe une petite vitre fendue dans le panneau de pan coupé face sud.

Face est, coté tetrain, trois panneaux vitrés semblables avec au centre de chacun d'eux, une porte de 2 vantaux.

Les menuiseries en sapin sont en état et munies de leurs ferrures, également en état.

Sur l'un des panneaux se trouve fixé un extincteur de "Mioscout" 5 litres.

Face couchant sur 2 m 15 de hauteur : Vitreries et porte d'accès.- Toutes ces ouvertures: menuiserie, vitrerie, serrurerie, en état.

Dans la partie supérieure du Mur Ouest, peintures exécutées par Fleury Pierre, fresques indiquant 3 avions évoluant au-dessus de la Région Choletaise. Ces peintures sont poursuivies en petits panneaux sur les autres faces de la pièce, où il n'y a pas de menuiserie.

Ces peintures exécutées avec soin et art sont parfaitement fraîches.

Plafonds bien blanchi sur plancher ciment armé.

Dans cette salle se trouvent fixés sur porte trois fermetures automatiques. le "Coq" en état.

Le 5 Septembre 1939 – Un état des lieux de l'aéroclub Léon Guérineau est réalisé lors de la prise de possession par l'Autorité Militaire (2/4)

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.

Côté couchant 2 fenêtres surmontées d'impôsts dont 1'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 Siaudeau. 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 carreaux de ciment, 2 tons gris et jaune. En état, sauf une tache de 25 x 25 devant cuisinière.

Murs revêtus de plaques évrte, 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 côté 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 côté sud. Placard sans fermeture, avec 6 étagères sur échelottes, 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 1m 25 de hauteur, évrte 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 surmontées 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 évrte 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 évrte 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 - SECRETARIAT

Carrelage 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 lors de la prise de possession par l'Autorité Militaire (3/4)

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 échelottes. 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 dévrite 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. 6 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 lors de la prise de possession par l'Autorité Militaire (4/4)

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 :

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 faïteaux 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.

Chapente 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 taches 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.

Danger imminent!

**SILHOUETTES
DES PRINCIPAUX
AVIONS DE BOMBARDEMENT ALLEMANDS
1940**

DORNIER DO 17



Remarquez la forme avant du fuselage, la forme des fuselages moteurs, le recardement des plans ou 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 porte 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.

Ministère de la Défense
Direction de la Défense Aérienne
Bureau de la Défense Passive

Au début de la seconde guerre mondiale, les pilotes sont appelés sous les drapeaux et le matériel de l'aérodrome est saisi.

Pendant cette période, il y avait une interdiction totale de vol pour l'aviation légère à moteur, mais les mécaniciens de l'aérodrome pouvaient continuer à travailler sur leurs appareils.

Un témoignage explique que les avions étaient parfois utilisés dans le dos des occupants.

La libération de Cholet a eu lieu le 15 Aout 1944.

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

SL
*Secrétariat d'Etat
à l'Instruction Publique*
*Commissariat Général
à l'Education Générale
et aux Sports*
*Direction
des SPORTS & ACTIVITES de
PLEIN AIR*
N° 1350 S.A.I. Bureau

Date Arrivée : 29 MAI 1942
N° 1350 Rennes
Fichage :
Paris le 23 MAI 1942
10, rue Auber

OBJET
Notification d'Agrément.
1942 --

NOTIFICATION d'AGREMENT
-:-:-:-:-

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.

Le présent agrément s'applique aux sports énumérés ci-après :

SPORTS AERIENS.

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 :

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
RENNES

J. WECK

SECRÉTARIAT D'ETAT A L'EDUCATION NATIONALE
DIRECTION DES SPORTS
17 MAI 1942
FICHER
COMMISSARIAT GENERAL A L'EDUCATION GENERALE ET AUX SPORTS

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.

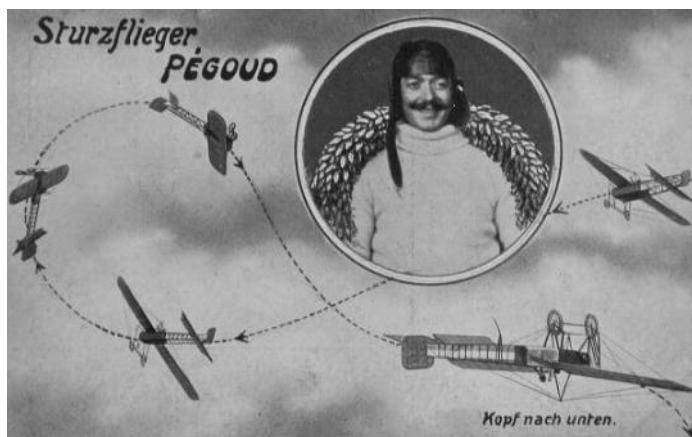
En 1908, Adolphe PEGOUD réalisait en France la première "boucle", ce qu'on appela plus tard "looping". Fut-il le premier au monde à le faire? Il semble que le français ait été, sans le savoir, devancé dans cette voie, de quelques semaines, à Kiev, par le russe NESTEROV.

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.



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.

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 R. 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 cotisa-
tions.
Nous espérons une réponse rapide et fa-
vorable qui nous permettra de prévoir un programme d'activité
pour la fin de l'année, grâce à l'appui que vous pourrez nous
fournir.

LE PRÉSIDENT -

CHOLET 21 Juin 1945

L'AÉRO-CLUB de CHOLET LÉON GUÉRINEAU,
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 men-
suelle 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,

Nous avons l'honneur de vous soumettre pour
inscription au Journal Officiel, en double exemplaire, la notification
des statuts qui régissent l'Aéro-Club de Cholet Léon Guérineau.
Elle joint une feuille timbrée à francs pour acquit de réception.
Une feuille timbrée à 5 francs pour l'at-
testation de la déclaration d'association conformément à la loi du 1^{er}
juillet 1901.

Pour le président
Le secrétaire général

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 -

FÉDÉRATION NATIONALE DES SPORTS AÉRIENS

INSTITUÉE PAR DÉCRET MINISTÉRIEL DU 6 DÉCEMBRE 1944



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

ENSEIGNEMENT TECHNIQUE
MODÈLES RÉDUITS
VOL A VOILE
AVIATION LÉGÈRE
PARACHUTISME

CHÈQUES POSTAUX : 3407-00 PARIS

RÉF. : SECRETARIAT
GI 6816

PARIS, 1^{er} 30 JUIN 1945

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

Monsieur le Président,

Nous avons l'honneur de vous informer
qu'après Examen de votre Dossier, la COMMISSION D'AD-
MISSION Déférée 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. LAHAISSE.

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

Tous la Correspondance doit être adressée au Secrétaire Général. Ne tenir qu'un seul registre par lettre.

Rapport d'activité du 27 Juillet 1945 envoyé au 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 agrandi 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 comptait 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 du 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 nocturne furent organisées à côté de la commission Modèles réduits déjà existante.

./...

Rapport d'activité du 27 Juillet 1945

1945

AÉRO-CLUB DE CHOLET

LÉON-GUÉRINEAU
BOITE POSTALE 44 A CHOLET

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

BUFFET-GARE
Tél. 4-23

C. C. P. NANTES 303.75

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

CHOLET Le 27 Juillet 1945



*Rapport envoyé
par l'entremise de M. L. Guérineau
à Monsieur le Commissaire
de la République*

R A P P O R T

11 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 MORINIERE, 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. Renault 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 DELANBY, architecte pour les questions d'urbanisme.

Monsieur SACRE, commerçant, ancien pilote militaire, président de la Commission du Tourisme et de l'aviation utilitaire.

Monsieur GOURONNE, 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

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.



Aéro-Club de Cholet Léon - Guérineau

1946



DÉCEMBRE

Jeunes Gens,
vous qui
rêvez
d'aviation,
venez
avec nous,
vous
goûterez
les joies
de l'air.

Lun.	Mar.	Mer.	Jeu.	Ven.	Sam.	Dim.
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Bientôt
nos ailes
reparaîtront
dans le ciel
choletais
et vous
pratiquerez
ce sport
sans rival :
"l'Aviation"

Permanence : 3, b^d Gustave-Richard (2^e étage)

La page de décembre du calendrier
de l'aéroclub de 1946

Retour sur René MEUNIER,

L'excellent chef de patrouille du groupe de chasse NAVARRE signé du Général De Gaule 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,

2126

À L'ORDRE DE L'ARMÉE AÉRIENNE

GRISANTI, Eugène Roland, du groupe de chasse 2/7 "Frisson"
pilote de chasse plein d'ardeur et d'enthousiasme, at-
tendait avec impatience sa première rencontre avec
l'ennemi. Le 4 mai 1944, au cours d'une interception,
il a attaqué seul 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 com-
pétent, a effectué de nombreuses missions de bombarde-
ment 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 remarquable précision de son attaque faite à
l'aide de bombes incendiaires d'un emploi très délicat.

Signé : Ch. De GAULLE

ESCADRE DE CHASSE No 1

Etat-Major

No 11/12

Saigon, le 22 janvier 1946.

EXTRAIT CONFORME transmis à :

- G.C. 2/7
 - C.R.A. 81
- pour information.

LE LIEUTENANT COLONEL PAPIN, C4
l'Escadre de Chasse N°1,

COUREUR	
Date d'Arrivée	
No d'Arrivée	
Date de Départ	23.1
N. d'Ordre	1220/5
Destination	

N° 395	
Date d'Arrivée: 24 JAN 1946	
Classement: CFS	
Finances	Person.
Matériel	P.R.A. M.D.S.T.A.

MEUNIER René, Sous-lieutenant du groupe de chasse 1/4
"Navarre" : excellent chef de patrouille, calme et com-
pétent, a effectué de nombreuses missions de bombarde-
ment 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 remarquable précision de son attaque faite à
l'aide de bombes incendiaires d'un emploi très délicat.

Signé : Ch. De GAULLE

Le récit de 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 Bien ; au retour, je devais faire une reconnaissance armée sur le Son Giem Ho et aller ensuite reconnaître la position d'un poste de mitraillette à Nam Dinh. La patrouille « Jaune » (S/Lt. Meunier-Sgt. Rabokogne) décolle à 14 h 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 sien. 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'écarter des points 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 mitraillette, les quatre chargeurs et quitte l'avion. Je traverse une trentaine de mètres de rizières 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 600 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 mitraillette 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'essaie 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

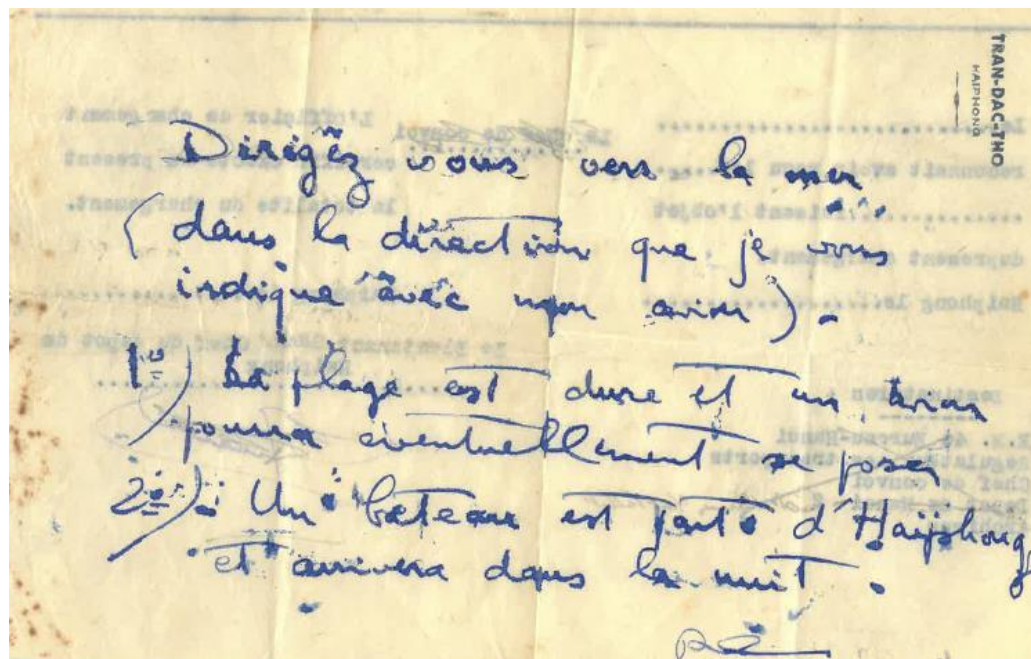
temps en temps, en les mettant en joue. J'ai déjà eu deux ou trois enrayages avec ma mitraillette, balles mal présentées, ressort trop faible. Les indigènes sont derrière les diguettes à une trentaine de mètres dans la queue et une quarantaine de mètres vers l'avant. Ils ne bougent plus, ils se contentent 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 mitraillette, je regarde dans la direction d'où vient le bruit et je vois deux hommes armés de fusils et deux autres de mitraillettes, 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 mitraillette 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 mitraillette 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

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

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.O. en date du 29 décembre 1946

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

C I T A

A L'ORDRE DE LA DIVISION

MEUNIER (René) - Sous-Lieutenant - Groupe de Chasse 1/8

" Le 27 Février 1947, désigné pour effectuer une reconnais-
sance armée 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 (POMKIN) 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 BONNET, Commandant p.i. les Troupes
Françaises en Indochine du Nord
Signé: BONNET

COMMANDEMENT DE L'AIR
EN INDOCHINE

ETAT - MAJOR

CHANCELLERIE

N° 2 . 3 3 C/AIR/IG/CH

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

SAIGON, le 13 Mai 1947

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

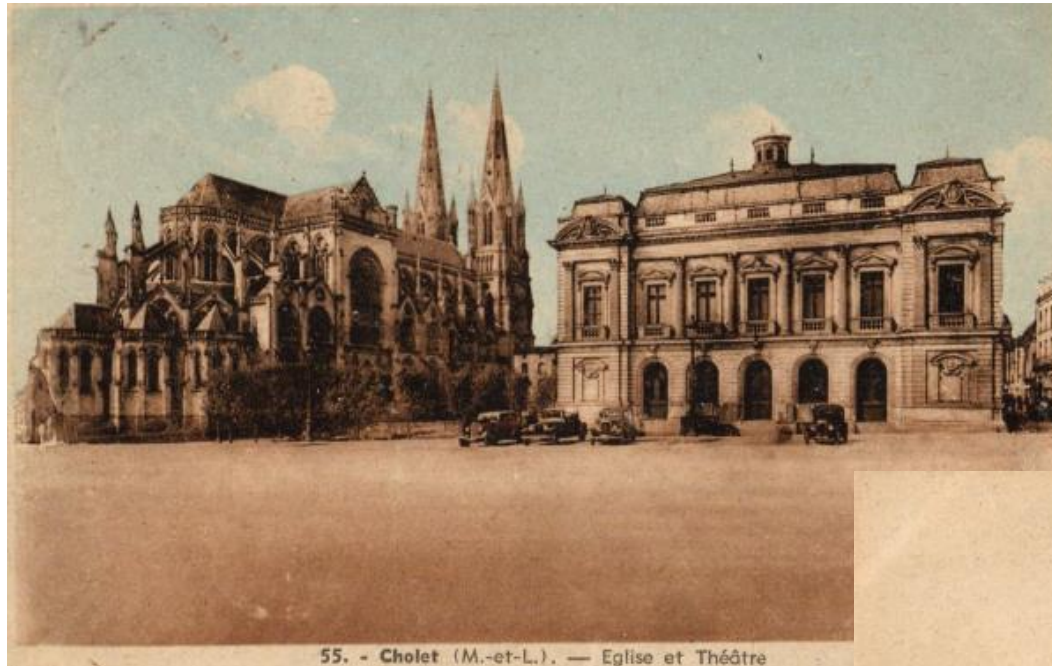
Signé: Illisible

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

Voici un élément de réponse :

L'Armée de l'air reprend le terrain de Cholet à la Libération. Un détachement de gardiennage s'installe pour la remise en état du terrain de Cholet. La base est gardiennée malgré l'activité de l'aéroclub.

Un vaguemestre est un sous-officier chargé du service postal d'une unité.



Cholet vue du ciel (extrait d'un album souvenir de photos des années 40-50 transmis par Audrey)



Photo Bouteur Martin

Vue aérienne de Cholet — Quartier Notre-Dame



Cholet vue du ciel (extrait d'un album souvenir de photos des années 40-50 transmis par Audrey)



Photo Docteur Martin

Vue aérienne de Cholet — Quartier de la Place de la République

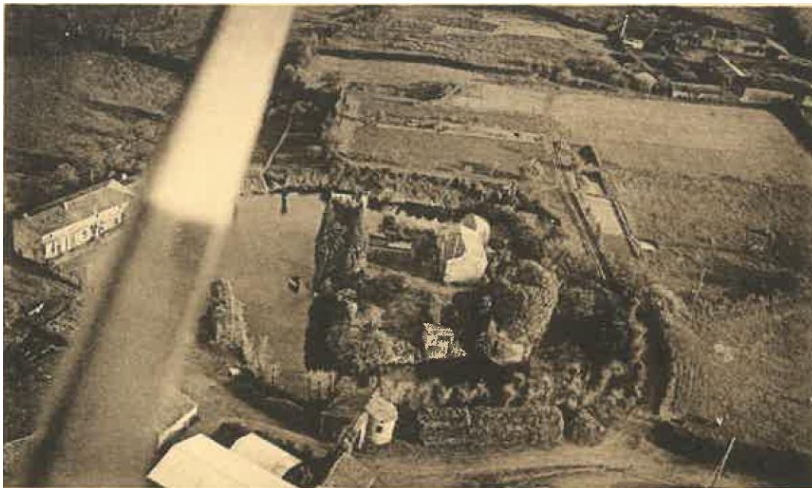


Photo Docteur Martin

Vue prise en avion du petit Château de Gazeau

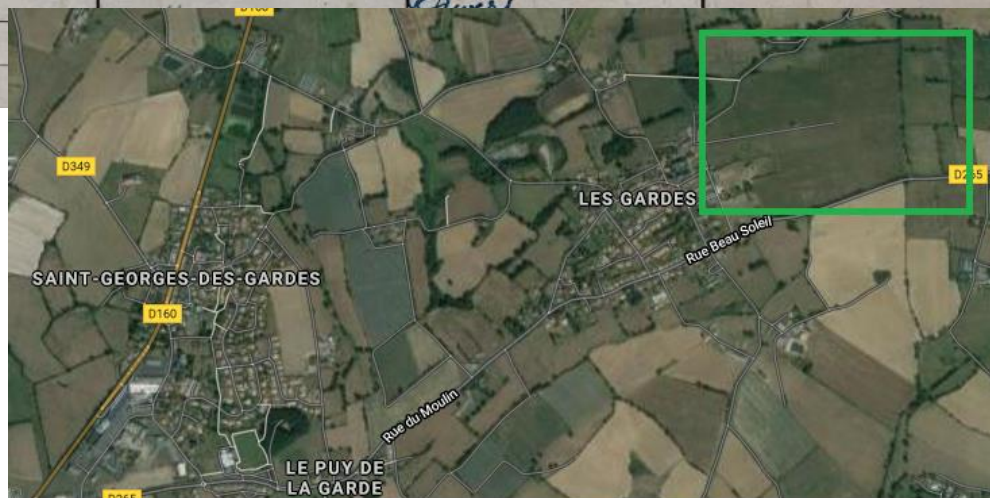


Photo Docteur Martin

Vue aérienne de Cholet — Quartier Saint-Pierre

Le 24 Juillet 1949, René SIAUDEAU participe à une manifestation aérienne à St Georges des Gardes à bord du
STAMPE SV-4C N°592 de l'aéroclub

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS		PLANEURS	
			PILOTE AVION	PASSAGERS AVION	PILOTE PLANEUR	PASSAGERS PLANEUR
24-7-49	1526	SVH C 592	Siaudeau	Manifestation Aérienne de St Georges du Puy de la G.		
31-7-49	1527	"	"			
"	1528	"	"			
"	1529	"	"			
"	1530	"	"			
"	1543	"	"			
"	1544	"	"			
25/5/49	1546	F. BDEM.	M. Mauvillain	Gentilhomme. Barguer. Siaudeau. Napol. cit Gallard. Ferchaud. Gallais Hostein. Euger Gentilhomme. Diner		
28/5/49	1550	"	"			
30/5/49	1554	"	"			
2/6/49	1558	"	"			
10/6/49	1559	"	"			
12/6/49	1573	"	"			
19/6/49	1582	"	"			
24/6/49	1594	"	"			

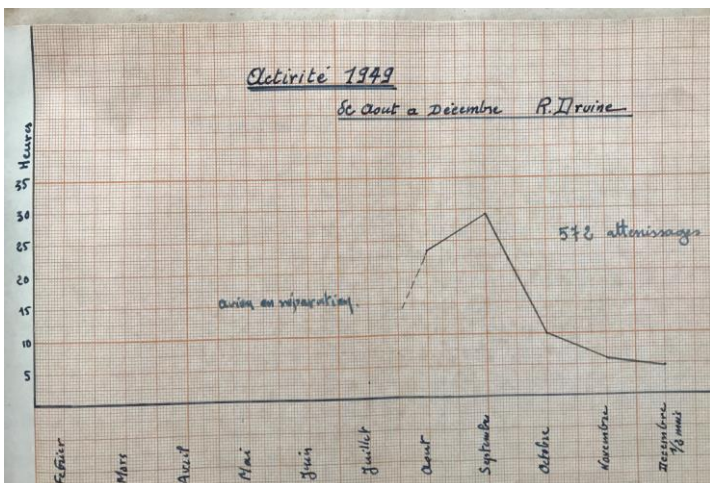


Bilan de l'activité de Août à Septembre 1949

Réalisé par Roger DRUINE, Chef Pilote instructeur à l'Aéroclub, il vole en STAMPE SV-4C N°592 F-BDEM (les autres instructeurs sont AUGER et SIAUDEAU)

Activité 1949

de Août à Décembre R. Druine



DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	PILOTE AVION	PASSAGERS AVION	PILOTE PLANEUR	PASSAGERS PLANEUR
5-8-49	1	SVH 532	Druine	Sion	D.E.	
"	2	"	Druine	Sion	D.E.	
"	3	"	Druine	Siaudeau	Contrôle	
4-8-49	4	SVH 532	Druine	Siaudeau	Chélet - Leiré	
"	5	"	"	Baptême (38 vol)	avec l'ancien parolier	
"	6	"	"	M. Druine	Loiré - Châtel	
10-8-49	14	SVH 532	Druine	M. Druine	Chélet - La Baule	
"	15	"	"	Gentilhomme	Chélet - La Baule	
"	16	"	"	Gentilhomme	Retour	
"	17	"	"	Charbonnier	D.E.	
18-8-49	50	SVH 532	Druine		Chélet - La Baule	
"	51	"	"		3 Baptêmes	
"	52	"	"		La Baule - Chélet	
15-9-49	61	SVH 532	Sion	Siaudeau	Entraînement	
"	62	SVH 532	Druine	Auger	D.E.	
"	63	"	Siaudeau	Baranger	Entraînement	
"	64	"	"	Auger	"	
"	65	"	Druine	1	Baptême	

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	PILOTE AVION	PASSAGERS AVION	PILOTE PLANEUR	PASSAGERS PLANEUR
30-10-49	479	SVH C	Charbonnier J	1	Entraînement	
"	485	"	Druine	Bernier	D.E.	
"	488	"	Druine	Gentilhomme	"	
"	489	"	Druine	Baptême	"	
"	490	"	Siaudeau	Loiré	Entraînement	
"	491	"	Hervé	Mlle Hervé	"	
31-10-49	492	"	Sion	solo	Entraînement	
"	493	"	Nepot. Cit	solo	"	
1-11-49	494	"	Druine	passager	Promenade	
2-11-49	495	"	Druine	Auger	Entraînement	
13-11-49	498	"	Druine	Baranger P	(Essais Moteur)	
"	499	"	Druine	Rousseaux	D.E.	
"	501	"	Druine	Baranger R	D.E.	
"	502	"	Nepot. Cit	solo	Entraînement	
"	503	"	Hervé	1	"	
14-11-49	504	"	Nepot. Cit	Baranger P	Entraînement	
"	507	"	Druine	Auger	D.E.	
"	510	"	Druine	Baranger R	D.E.	
25-11-49	511	"	Druine	Hoskein	D.E.	
"	513	"	Druine	Vigneron	"	
"	515	"	Druine	-	Baptêmes (2)	
"	516	"	Druine	Charbonnier M		

L'aventure de Roger Druine à partir de 1949

Zoom sur Roger DRUINE (1921-1958)

Les 2 premiers D30 Turbulent conçus et réalisés par DRUINE devant le hangar de l'aéroclub
(Informations transmises par Joël BALAT pilote et ancien dirigeant du Vol à Voile)

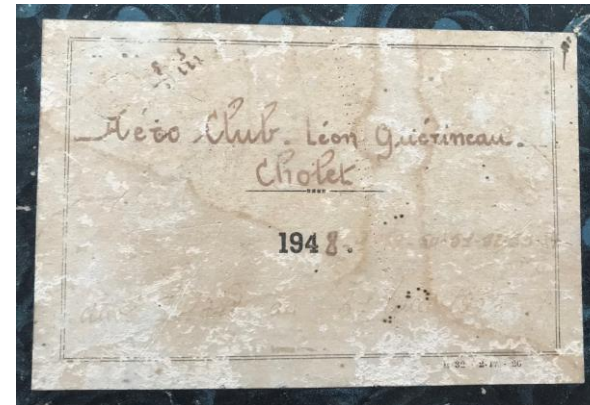


Les 2 avions Turbulent D31 Druine en Fox Whisky



Les 2 avions Turbulent D31 Druine en Fox Whisky (extrait du Registre de Vol)

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS		PLANEURS	
			PILOTE AVION	PASSAGERS AVION	PILOTE PLANEUR	PASSAGERS PLANEUR
16-9-50	3270	SRH C	Druine	Vigneroy	DC	
"	3271	"	Hervé		Entrenement	
"	3273	"	Nepote-Lit		Entrenement	
"	3274	"	Proux		Entrenement	
"	3275	"	Druine		Baptême Ch.	
17-9-50	3278	"	Charbonnier Jean		Entrenement	
"	3280	"	Druine	Proux	Contrôle Lille	
"	3281	"	Hervé		Entrenement	
"	3285	"	Druine		M. Baptême Ch.	
"	3288	"	Baranger Robert		Entrenement PTS saamir	
18-9-50	3290	"	Druine	Baranger Henri	DC	
"	3293	"	Baranger Robert		Entrenement	
"	3294	"	Druine	Rejussant	Vol promenade	
"	3294	"	Druine	Rejussant	DC	
"	3295	"	Druine		Baptême Lichet	
"	3297	"	Druine	Vigneroy	DC	
"	3298	Turbulent	Druine		Essai Prototype	
28-9-50	3299	"	Druine		"	
"	3300	SRH C	Sia		Entrenement	
"	3302	"	Auger		"	
29-9-50	3306	"	Baranger Robert		"	
"	3307	"	Hervé		"	



F-WFUJ Turbulent N°1 Vol d'essai prototype par DRUINE le 18/09/50

F-WFUK Turbulent N°2 Vol d'essai prototype par DRUINE le 11/11/50

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS		PLANEURS	
			PILOTE AVION	PASSAGERS AVION	PILOTE PLANEUR	PASSAGERS PLANEUR
23-9-50	3311	SRH C	Druine	Vigneroy	DC	
"	3313	"	Nepote-Lit		Entrenement	
24-9-50	3313	"	Baranger Robert		cinq unités (Brent)	
"	3314	"	Druine	(Sia) Jean	Remarqueur	
"	3318	"	Druine	Vigneroy	DC	
"	3319	"	Druine	(Sia) Jean	Remarqueur	
"	3320	"	Druine	Gentilhomme	Promenade	
"	3321	"	Druine	Chiot	Vol reconcom (reconcom)	
"	3322	"	Druine	T. A.	Promenade	6.525
"	3323	"	Druine	Baranger Robert	Essai	
"	3324	Turbulent	Druine		Vol Prototype	
29-9-50	3305	" n°1	Druine		"	
"	3325	SRH C	Nepote-Lit		Entrenement	

Les 2 avions Turbulent D31 Druine en Fox Whisky (extrait du Registre de Vol)

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS		PLANEURS	
			PILOTE AVION	PASSAGERS AVION	PILOTE PLANEUR	PASSAGERS PL
5-11-50	3338	SRH C	Druine	Charbonnier Jean	Chollet-Saumme Chollet	
6-10-50	3331	"	Proux		Entraînement	
8-10-50	3335	"	Druine	Vignerot	D.C.	
8-10-50	3334	"	Druine	Baranger Paul	D.C.	
"	3342	"	Proux		Entraînement	
"	3345	"	Baranger Robert		Entraînement	
11-10-50	3349	"	Baranger Robert		Epreuves Brevet 1 ^{er} Degré	
"	3353	"	Charbonnier Jean		Entraînement	
"	3353	"	Druine	Albichereau	T.A.	
"	3356	"	Druine	Baranger H.	D.C.	
"	3357	Turbulent	Druine		Marché 1000 m.	
13-10-50	3360	SRH C	Proux		Epreuves Brevet 1 ^{er} Degré	
"	3368	"	Druine	Baranger Henri	D.C.	
"	3364	"	Auger	Baranger Henri	Promenade	
14-12-50	3367	"	Druine	Vignerot	D.C.	
"	3368	"	Népote-Lit		Entraînement	
"	3359	Turbulent	Druine		Vol sur la Campagne	
"	3375	SRH C	Druine	Vignerot	D.C.	
"	3376	"	Vignerot		Loché	
"	3377	Turbulent	Druine		Vol essai	
15-10	3381	SRH C	Druine	Baranger Paul	D.C.	
"	3382	"	Proux		Entraînement	

F-WFUJ Turbulent N°1 Vol d'essai prototype par DRUINE le 18/09/50

F-WFUK Turbulent N°2 Vol d'essai prototype par DRUINE le 11/11/50

Les essais se poursuivent en 1951 sur ces 2 appareils



DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS		PLANEURS	
			PILOTE AVION	PASSAGERS AVION	PILOTE PLANEUR	PAS
7-1	3464	Turbulent 02 F-WFUK	Druine		Entraînement	
8-1	67	"	Baranger Robert		"	
"	69	SRH C	Charbonnier Jean	Drean	"	
"	74	"	Druine	Repussard	Vol Promenade et D.C.	
1-1	77	Turbulent 01 F-WFUJ	Druine		Voyage Chollet-St. Mans.	
8-1	79	SRH C	Proux		Entraînement	
"	80	"	Druine		Vol Promenade	
21-1	81	SRH C	Proux		Entraînement	
"	84	"	Druine	Collet Hubert	D.C.	
"	85	"	Sian Sean	Collet Hubert	Entraînement	
"	90	"	Druine	Repussard	D.C.	
"	93	"	Druine		Vol Promenade	
"	94	"	Druine	Gentilhomme	Entraînement	
10-1-51	95	"	Druine	Veritas	Vol contrôle	
"	3496	Turbulent 02	Druine		présentation	

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).



Zoom sur Roger DRUINE (1921-1958)

Remise en état du Turbulent F-PCBK à Cholet après un posé "en vrac" suite à une panne moteur en Août 1954, en Vendée. (Propriétaire de l'époque Jean Doussaint, oncle de Jean Barbaud)

Photo transmise par Jean Barbaud suite à un article sur Facebook concernant le passage d'un Druine Turbi à l'aérodrome le 30/05/2021. Il est originaire de Cholet, c'est un dessinateur qui a notamment conçu les personnages des séries « il était une fois l'homme, il était une fois la vie » et particulièrement le célèbre Maestro, et qui chaque mois présente une caricature d'avion dans la rubrique maquettes du Fana de l'Aviation !



Zoom sur Roger DRUINE (1921-1958)

Le Turbulent F-PCBK devant l'aérogare de l'aéroclub de Cholet
Photo transmise par Jean Barbaud



La gamme des avions de Roger DRUINE

D-31

Turbulent (monoplace)

D-5

Turbi (biplace en tandem) 1^{er} Vol le 06/01/52 d'après le registre de vol de l'aéroclub

D-60

Condor (biplace côte à côte à cabine)





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

ROGER DRUINE

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 aux 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-FRD.



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, signoler 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 voilure de son biplan, il a recours à l'Ecole 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 autre dispense 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 avant-guerre pour tout ce qui touchait à l'aéronautique. Comme notre Amateur achève de signoler 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'assujettir 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 flèche 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

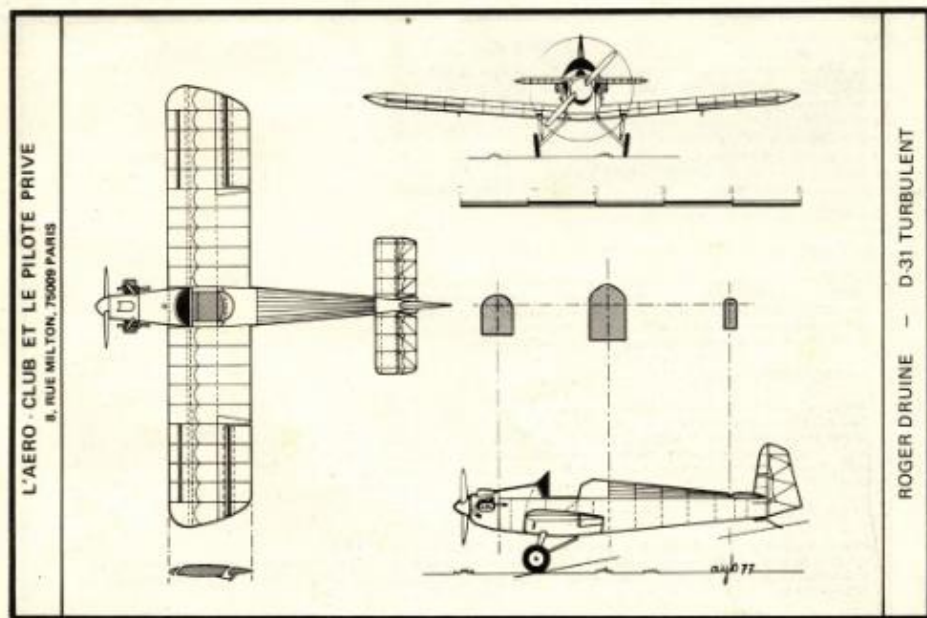


Printemps 1939, le RD-1 tout équipé : noter la simplicité du haubannage : deux mâts et des câbles tendus en X entre chaque aile. La décoration à bandes rayonnantes rouge et blanche n'est pas sans rappeler les hélices de voilure de Marcel Doret.

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 monoplace 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 monoplace sans queue à train tricycle, vite abandonné.

Dès 1945, il a un avion en chantier, un monoplace 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.

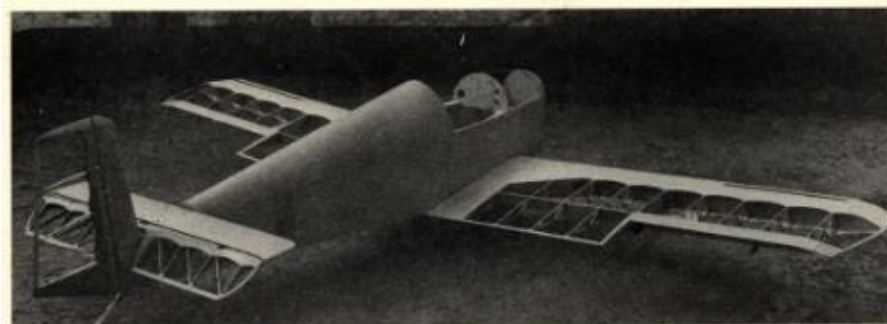
Auban et passant son TP pour faire bonne mesure. Mais 1946, c'est aussi la mise en fabrication de l'Aigle 777. Monoplan à basse cantilever, ce monoplan tient tout entier dans ses trois 7 : envergure 7 m, longueur 7 m, surface alaire 7,30 m². Il reste encore classique de conception, construction bois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

Équipé d'un moteur Train quatre cylindres développant 45 CV à 2300 t/min, l'avion effectue son premier vol

aux mains de son créateur, le 2 avril 1948, à Vannes/Meucon. 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 Druiue 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 vétéran 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 t/min en consommant 10 l ou 125 km/h à 1 950 t/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. Druiue, 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, Étampes, 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'avion 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-91 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 Mimicab et les Maurice Brochet MB-70 et 100. C'est, enfin, l'année des Fouga Cyclope, Sylphe et Gémeaux, du CFA Phryganet extrapolé du Phrygane d'avant-guerre et du Morane-Saulnier MS-730 qui fournira les 733 des Centres Nationaux.

Mais 1950 restera surtout, dans les souvenirs de l'Aviation Légère et Sportive, l'année des monoplans de faible puissance, le Bébé Jodel et le Turbulent. Et Roger Druiue 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. Commencés en février, les deux avions sont

achevés en début septembre, leur construction ayant été suivie par le Bureau Véritas. Ils ne 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'exigüité du terrain ! Notons toutefois pour chiffrer 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 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, dument immatriculés cette fois en W, les deux Turbulent cumulent l'un 7 h 30 et l'autre 1 h 35 de vol, le premier ayant tenu l'air 1 h 35 d'affilée. Froidefond, moniteur de la Ligue Aéronautique de Saumur, a prêté son concours à R. Druiue. 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 monoplan, 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, apôtre 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 liasse des plans déjà commercialisée par R. Druiue 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, manœuvre 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 constantes ; 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

NOTES PERSONNELLES COMPLÉMENTAIRES

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 du PILOTE PRIVÉ, la revue des loisirs de l'Air, Avril 1977.



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

Le Turbulent est le 3e avion dessiné et construit par Roger Druiue 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 Rollason Aircraft and Engines, Ltd, à Croydon, 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. Finesse : 5,4. Profil NACA 23.012. Six versions possibles : D-30 avec moteur AVA 27 CV ; D-31 avec Volkswagen 25 CV ; D-33 avec Dyna-Wassmer 30 CV ; D-34 avec Lusitania 27 CV et D-35 avec Ardern 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/min. Montée à 1000 m en 9 mn. Roulage au décollage : 110 m. Autonomie : 4 h 30. (Performances avec Ardern 4 C02).



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

Ardem 4-CO2 et équipera les D-35 (contrairement à ce qu'affirme le Jane's qui baptise D-31 un Turbulent motorisé Ardem). 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 Panhard sur lequel Wassmer travaille depuis 1949 pour l'avionner en en tirant 30 CV avec un réducteur. Le D-32 disposait d'un moteur Saroléa tandis que le D-34 utilisera le Lutetia. Ces six versions de base — il n'est pas dit qu'il n'en naîsse 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 faite 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 Ardem 4-CO2 ; 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 m ; 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 courent 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, magnétos, etc.), délivrera

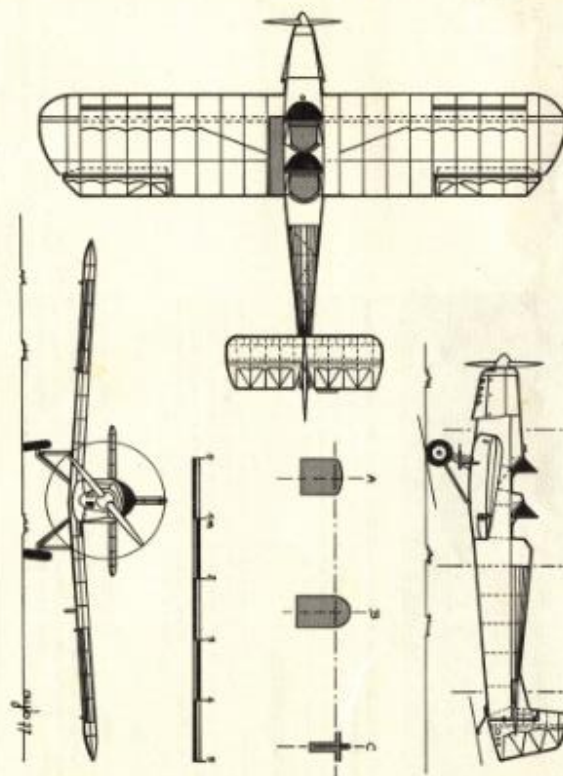
30 CV sous l'appellation contrôlée de made in Rollason, comme nous le verrons le mois prochain, s'étonnent encore de cette appellation de Turbulent (en anglais dans le texte). Je connais une réponse et vous la livre pour ce qu'elle vaut : une opinion personnelle. Il faut se souvenir qu'alors chef-pilote 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)

L'AERO-CLUB ET LE PILOTE PRIVE

8, RUE MILTON, 75009 PARIS



ROGER DRUINE — D-5 TURBI



Le D-5 Turbi prototype F-WFUU vole le 20 décembre 1951 avec moteur Beausier. Deux autres moteurs seront aussi utilisés : Walter Mikron II de 62 CV et Continental A 65 de 65 CV. Le D-5 sera peu construit malgré sa relative facilité (bois et toile) et le fait qu'il ait été spécialement étudié pour la construction amateur comme le D-31 Turbulent dont il est directement extrapolé.

CARACTERISTIQUES

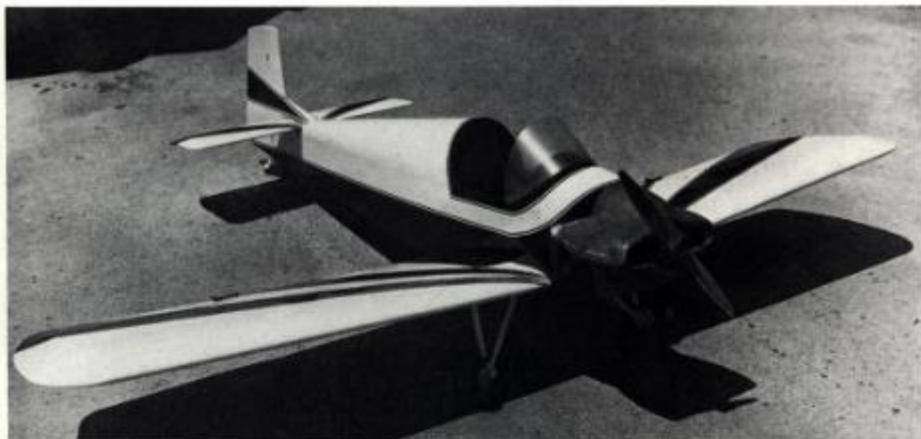
Envergure : 8,70 m — Longueur : 6,86 m — Hauteur : 1,42 m — Surface portante : 13 m² — Allongement : 5,1 — Profil de l'aile : NACA 23012 — Fentes de bord d'attaque sur 50 % de l'envergure — Calage à 2° 5' — Dièdre : 5° — Surface des ailerons : 0,80 m² x 2 — Poids à vide (avec moteur Beausier 4-BO2) : 277 kg — Poids total : 495 kg — Charge utile : 218 kg dont 44 kg pour carburant et lubrifiant — Charge alaire : 38 kg/m² — Charge au CV : 9,9 kg.

PERFORMANCES

(Avec Beausier 4-BO2 de 50 CV) Vitesse maximale : 155 km/h — Vitesse de croisière à 2300 t/mn et 35 CV : 120 km/h — Atterrissage à 55 km/h en 125 m — Roulage au décollage : 160 m — Montée à 45 m en 600 m après le point de départ — Plafond pratique : 3200 m — Rayon d'action : 650 km — Vitesse ascensionnelle : 2,5 m/s. (Avec Walter Mikron II de 62 CV) — Vitesse maximale : 160 km/h — Vitesse de croisière : 137 km/h — Vitesse ascensionnelle : 2,8 m/s.

NOTES PERSONNELLES COMPLEMENTAIRES

Fiche technique publiée dans le n° 41 de
PILOTE PRIVE, la revue des loisirs de l'Air,
mai 1977.



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 Druine 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 monoplan 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. Druine. 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 vérité 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 verront 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 Druine. 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

quelque 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. Druine la liasse n° 46 du Turbulent qu'il entreprend à Cognac avec l'aide d'un ami vélivole, M. Deur, menuisier de profession. Les deux hommes essayent d'adapter à l'avion un moteur Indian 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.

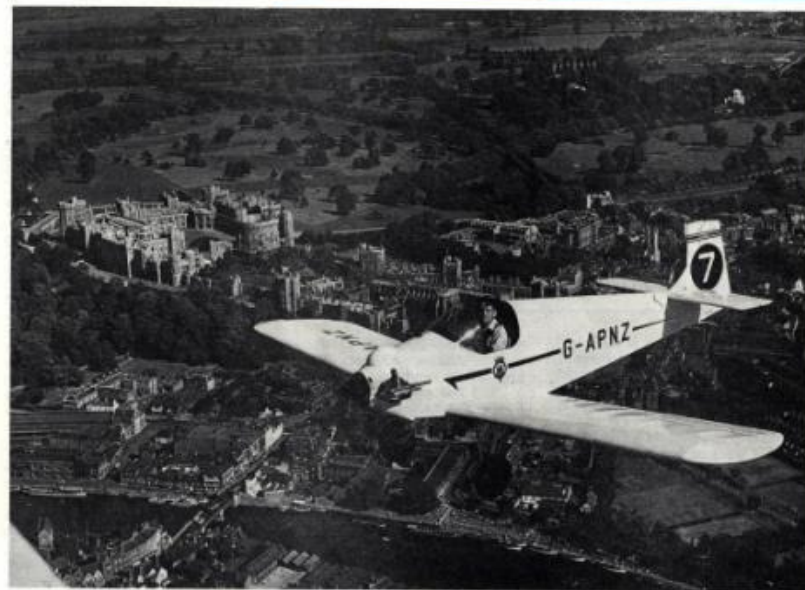
Sept heures de vol plus tard et en plein hiver, R. Milcent se trouve dans l'impossibilité de réduire les gaz : le gel a bloqué le boisseau du carburateur. Notre homme qui vole depuis déjà 1 h ce jour-là ne s'émue pas pour autant : robinet d'essence fermé et contact coupé, il regagne tranquillement le 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 Severne en vol au-dessus de Windsor.





breux au-dessus des sapins avant Berge-rac 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 casquette 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, matinal, il est sur le terrain... et n'en partira qu'en plein après-midi, ayant failli périr étouffé dans la jungle des tracasseries papiassières 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-

cun 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 supplémentaire» et le cale sur ses genoux avant de reprendre l'air sous l'œil effaré du «commandant» 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 chameaux (les «vaches» marocaines) suite à d'affreux bruits : au sol, dans un champ, il constate la rupture de trois boulons d'hélice ayant déchiqueté la casserole, réduite à une frange de quelques centimètres. Bel

exemple d'entraide, il sera dépanné par un Bébé Jodel, le chef-pilote Crumière de l'Aéro-Club du Maroc bouclant 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-PHFR. 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 motocyclette 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 saluait 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 magnétos) 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'Ecole 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 com-



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 «grande» ne l'ait découvert qu'avec quelques 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 provenir du quotidien londonien Daily Mail. — Un comble ! Cette année-là, R. Druiue 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 essayeront des VW gonflés Porsche qui s'avèreront trop forcés, certaines pièces du moteur d'origine ne tenant plus le coup !

les Turbulents hors de France

Roger Druiue regagne Paris pour s'aler. Le 18 mars 1958, il s'éteint à 36 ans, laissant une femme et deux enfants, Max et Eric. Rarement un décès

prématuré comme le sien laisse un tel sentiment d'injustice car, la même année, non seulement le Turbulent mais aussi son puiué, le Condor, vont atteindre à un succès réellement international.

Et jusqu'à His Royal Highness Prince Philip, duc de 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 «tranquill Turbulent» comme l'a surnommé la revue anglaise Aeronautics. Prés 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 bus, 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 mille de chez lui.

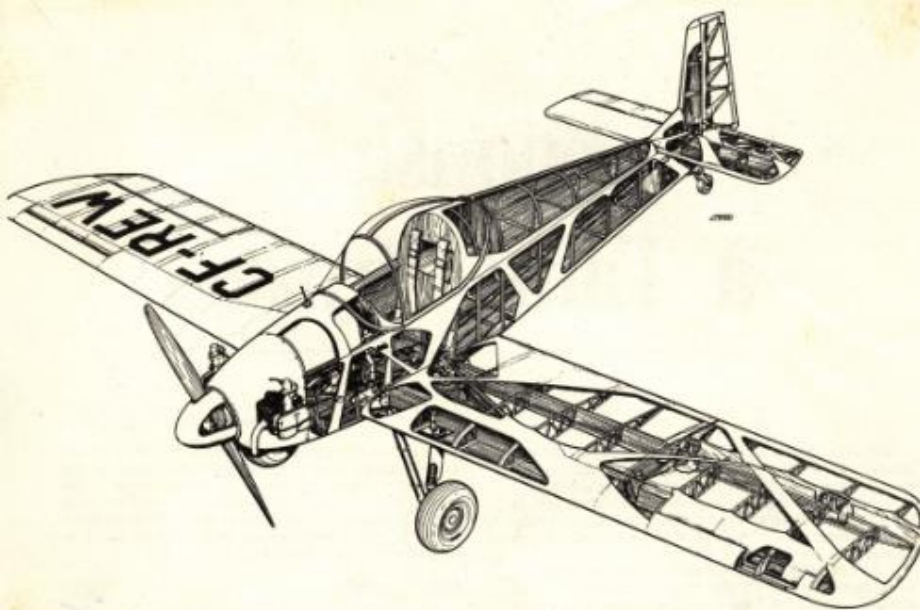
Un autre Britannique, peu impressionné par l'avertissement NO AEROBATICS visé sur les tableaux de bord par Rollason, va tourner la voltige jusqu'à rompre son longeron en vol. Avec toutes les conséquences fatales que cette rupture implique. Encore sera-t-il prouvé qu'un atterrissage dur avait précédemment fêlé le longeron. Un troisième, voulant rééditer l'exploit de Best-Devereux, termina dans la Manche, chavirant 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 STAA : 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 Druiue décollait le prototype de son D-50 Turbi. Ses deux premiers tours de piste avec le F-WFUU le satisfaisaient 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 Beausier 4-BO2, un 4 cylindres en ligne inversés refroidi par air extrapolé du 11 CV Citroën, et qui a été prêt à construire 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, Boivavia 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, inaccés consé-



Sous un éclat d'un D-31 Turbulent, le Turbi de la Popular Flying Association.

cutif tant à l'abandon du moteur Beausier qu'à l'accueil fait aux Jodel, pourtant moins faciles à construire mais avec l'avantage d'être biplaces côte-à-côte (1).

L'ail 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 caisson et un longeronnet en I maintiennent vingt nervures en treillis. Le revêtement du bord d'attaque est en contreplaqué 20 et 25/20 formant caisson, l'ail étant ailleurs entoilée lin 2000 kg. La même technologie est appliquée aux ailerons à gouttière. Entièrement en bois, le fuselage est consé-

titué par deux flancs plats, un fond et un ponté 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 flettnier porte 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 tourisme est muni de la double commande. Les manettes des gaz, d'essence et du flettnier 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 figoler pour vous les longerons de votre Turbulent ou de votre Turbi si leur fabrication vous pose des problèmes. Le F-WTJA construit d'après la liasse n° 46 par l'Ecole de l'Air fut, lui, équipé de l'un des trois autres prototypes Beausier.

suite et fin
dans notre prochaine parution

(1) On répertorie actuellement quelque quatre-vingts D-31 Turbulent en Grande-Bretagne, pratiquement tous équipés du moteur Arden, trois Turbi et cinquante-huit D-61 Condor, le biplace côte-à-côte que décrits 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 Beausier, trois avec Continental 65 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 D60 Condor par Roger DRUINE en Juillet 1954 (1/3)

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 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 flétter 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 empattement de 4,70 m. Deux roxes 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'étrébot 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'essai 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 prince Philippe d'Angleterre en Condor

Il était muni d'une verrière coulissante en plexiglas 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'adopta. Comme le D-31. Avec la même ferveur. Et à plus fortes doses encore puisque Rollason en construisa près d'une soixantaine à partir de 1962 pour les louer ensuite aux aérodromes. 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 Draine 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 le 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 escalas 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. Draine. 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 ;

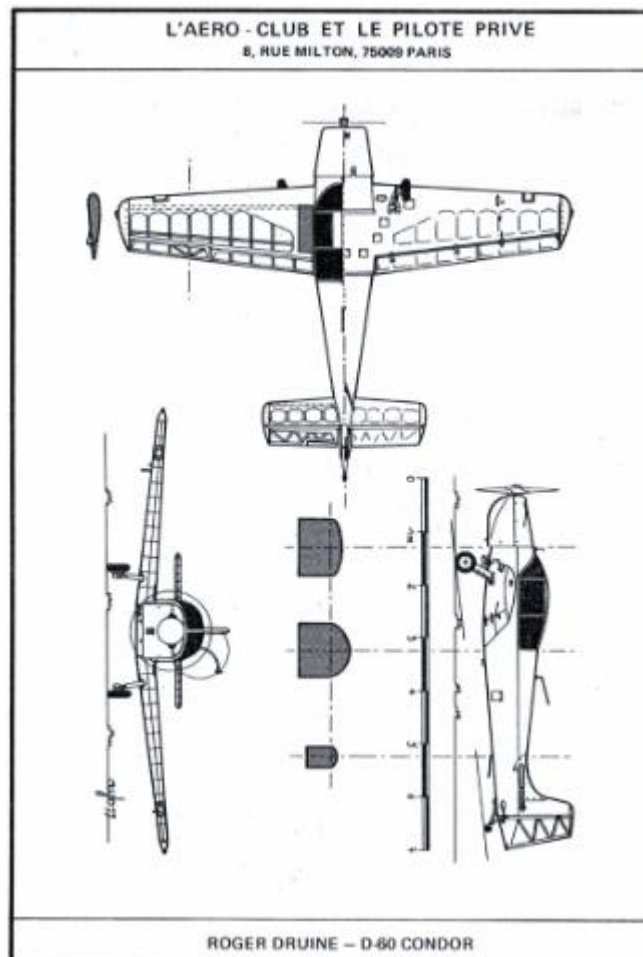
hauteur : 1,50 m ; largeur de la cabine : 1 m ; vitesse maximale : 148 km/h avec le Lutétia 45 CV ; vitesse de croisière : 115 km/h ; vitesse ascensionnelle : 2,8 m/s ; vitesse minimale de sustentation : 65 km/h ; atterrissage à 52 km/h. Avec 40 l d'essence, l'autonomie prévue était de 3 h. — Des performances 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 Draine : 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 balsa, 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 où 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. Draine 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 SFACT 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 Afro-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

Philippe, due 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 utilisèrent 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 berlinoise 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)



Le D-60 Condor vole dès 1954 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 65 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 130 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 : 372 kg — Poids total : 620 kg — Charge au m² : 49,60 kg — Charge au CV (avec moteur de 65 CV) : 9,53 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 65 km/h — Plafond 6500 m.

NOTES PERSONNELLES COMPLEMENTAIRES

Fiche technique publiée dans le n° 42 de
PILOTE PRIVE, la 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 août 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'ajouterais 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 construisit 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 finolés. 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 Soeaux, 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 déroute, 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.



Plus récemment (Août 2018): L'ACPC est contacté par un constructeur amateur de Turbulent D3

Robert [redacted] août 2018
34410 St Sulpice sur l'Èze
Monsieur le Président,
Aéro Club Cholet

C'est chez vous, sur votre terrain que Roger Druine moniteur au CLB et les frères Baranger ont construit et fait voler les Druine D3 Turbulent. En particulier le F-PFQD (Premier dit-on à utiliser le moteur Volkswagen)
Un certain Cléchez, portant une aile sur son épaule apparaît aussi en des scènes d'époque Vers 1950.
Ce F-PFQD est à moi depuis 1964 et me fait voler depuis 1966. Après un long repos, ça vole de nouveau.
Et l'envisage d'aller me rejoindre chez vous à l'automne prochain pour que ce bel avion retrouve son lieu de naissance.

A cette occasion ^{me} demandait-il possible de rencontrer quelque personne se souvenant de Roger Druine et de ces avions ?
De 1948 à 2018 ça fait 70 ans et le temps passe pour tout le monde... Après ce long délai, peut-être n'y a-t-il guère plus personne se souvenant de la belle aventure de Druine.
Je ne manquerais pas de vous dire si le voyage se fait et, le cas échéant, de vous saluer ainsi ^{que} les membres du Club.
A bientôt l'esprit et bon vol.



Robert Duboué-Sadron et son «Turbulent D3» / Photo DDM

45 ans après qu'il a cassé du bois aux commandes de son «Turbulent D», monoplace à hélice, le Muretain Robert Duboué-Sadron a repris les commandes de l'appareil.

Quand on a la passion chevillée au corps, elle ne s'éteint jamais... Et ce n'est pas un modeste accident de parcours qui aurait fait renoncer Robert Duboué-Sadron, un solide octogénaire qui partage sa vie entre Muret et Saint-Sulpice, est un pilote chevronné d'avion léger. Aujourd'hui, l'incident qui en 1972 cloua au sol son Druine D3 Turbulent à hélice, monoplace n'est plus qu'un triste souvenir. 46 ans après son immobilisation, l'appareil entièrement reconstruit s'est posé en douceur sous un ciel nuageux sur la piste ULM du Bois de la Pierre. Aux commandes, Roger qui en ce 1er mai 1972 par une faute d'inattention qu'il reconnaît lui-même s'est brisé en deux dans une pâture à Salies de Béarn, sa terre natale. Sorti indemne Roger se consola en ramassant les pièces de son petit avion rouge, dispersées autour d'un maudit piquet et les entreposa dans la grange familiale en Béarn, se faisant la promesse que le D31 Turbulent revolerait. C'est aujourd'hui chose, faite grâce à sa pugnacité animée d'une passion indestructible pour tout ce qui touche aux aéronefs. Aidé de quelques amis il a reconstruit l'appareil dans un hangar en Charente Maritime. Et c'est avec une légitime fierté qu'il a tenu, posé au sol, à «rebaptiser» l'avion au champagne entouré de ses proches et amis. Acquis en 1964 le «Turbulent D3» a retrouvé une nouvelle jeunesse et affiche crânement ses caractéristiques 148 kg à vide, moteur de coccinelle Volkswagen de 1 200 cm3.



Également le 30 Mai 2021, nous avons remonté le temps... En provenance d'Italie et à destination de Morlaix, se posait un magnifique biplace Druine TURBI qui nous ramenait plus de soixante dix ans en arrière.

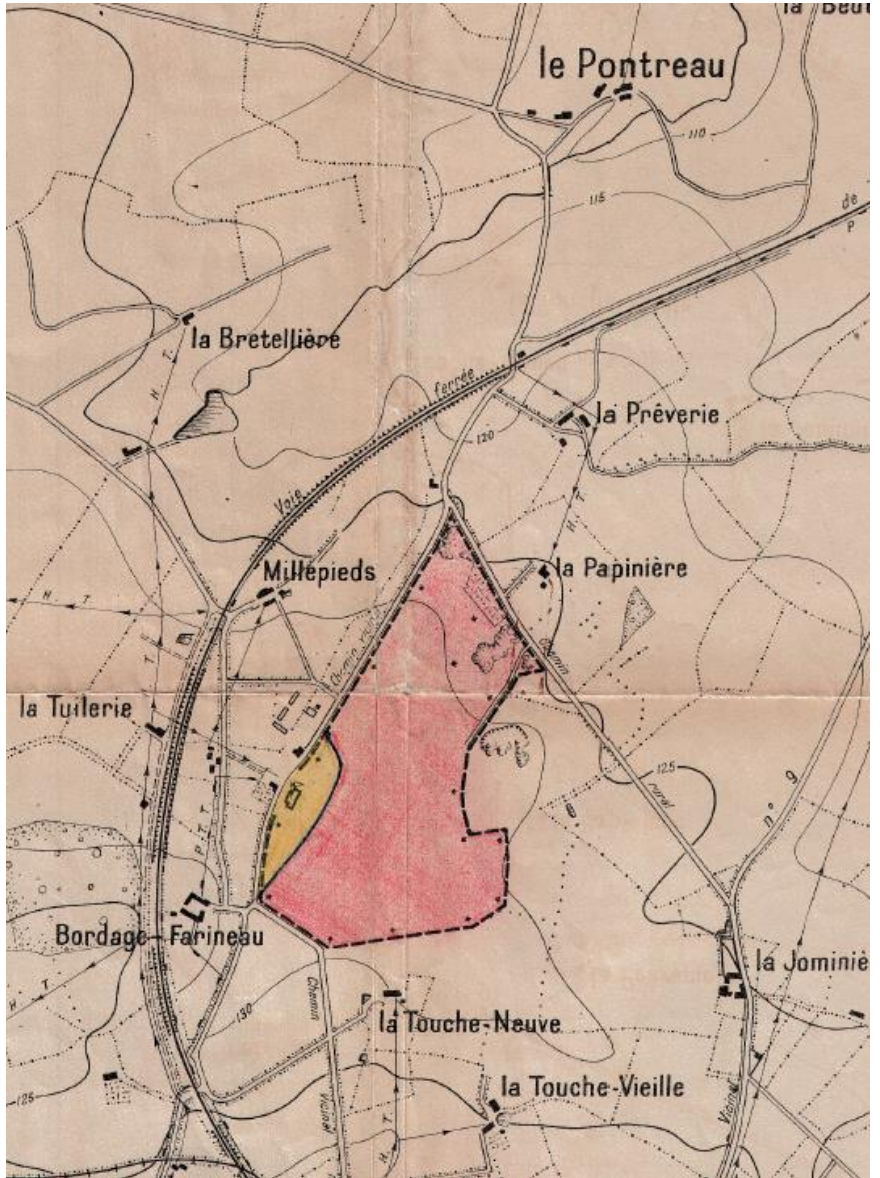
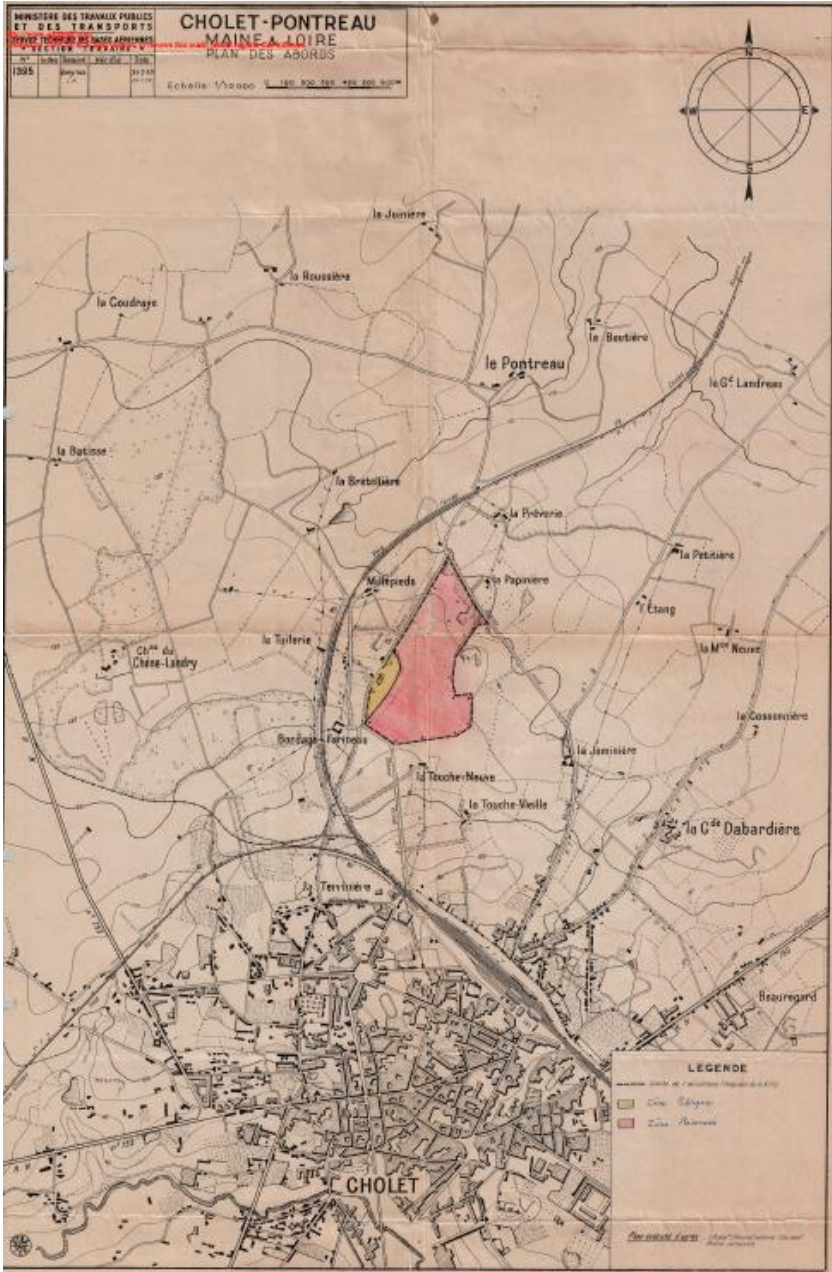


Retour sur l'aérodrome en 1950

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

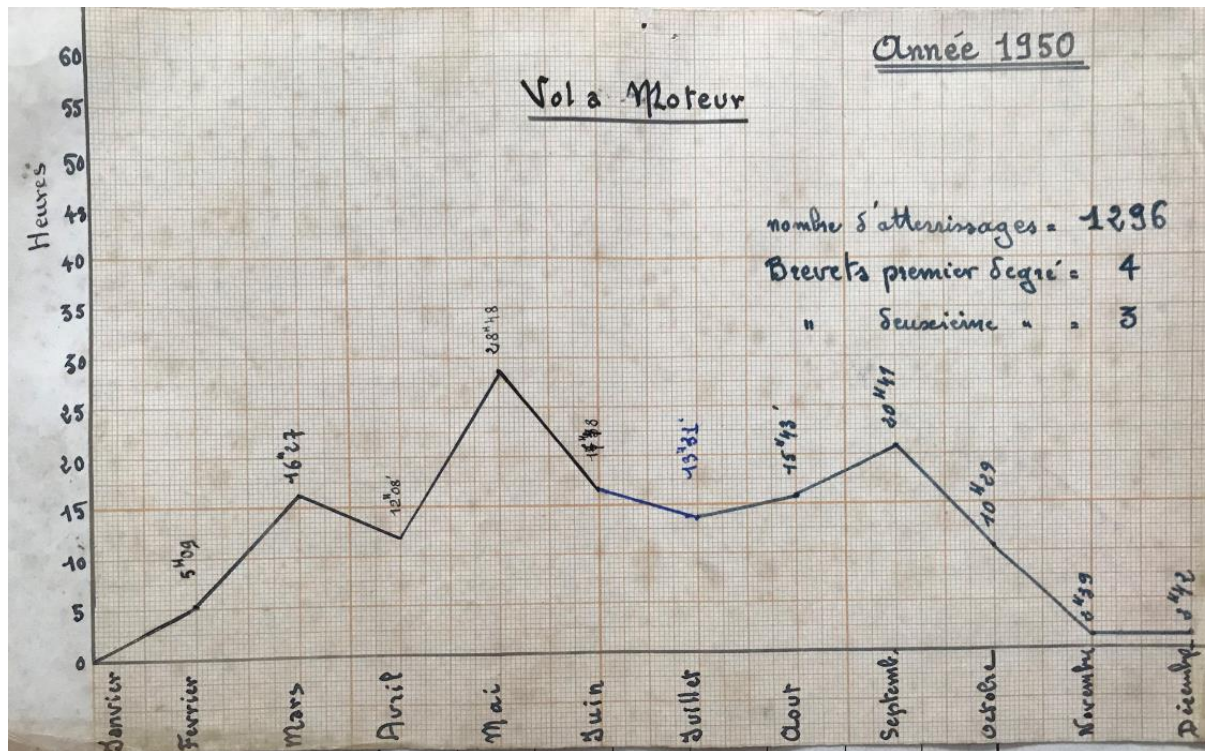


Zoom

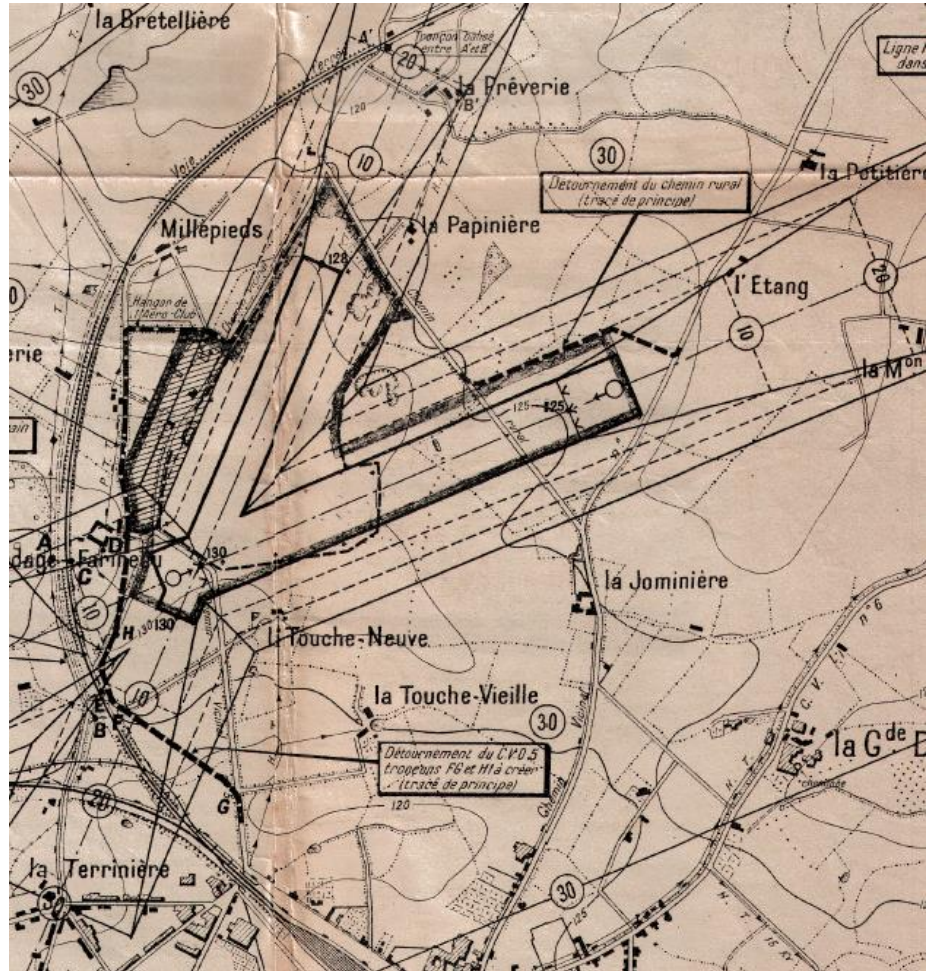
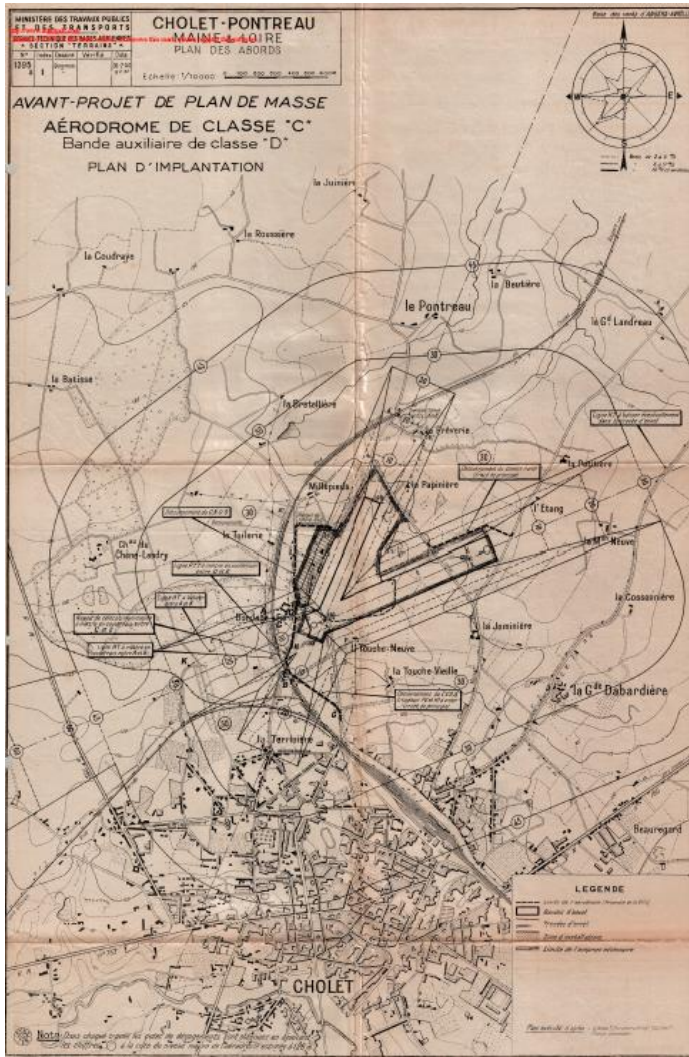
Vue du ciel dans les années 50 avec le buffet gare, le bâtiment aéroclub et le hangar aéroclub



Bilan des heures de vols à moteur de l'année 1950

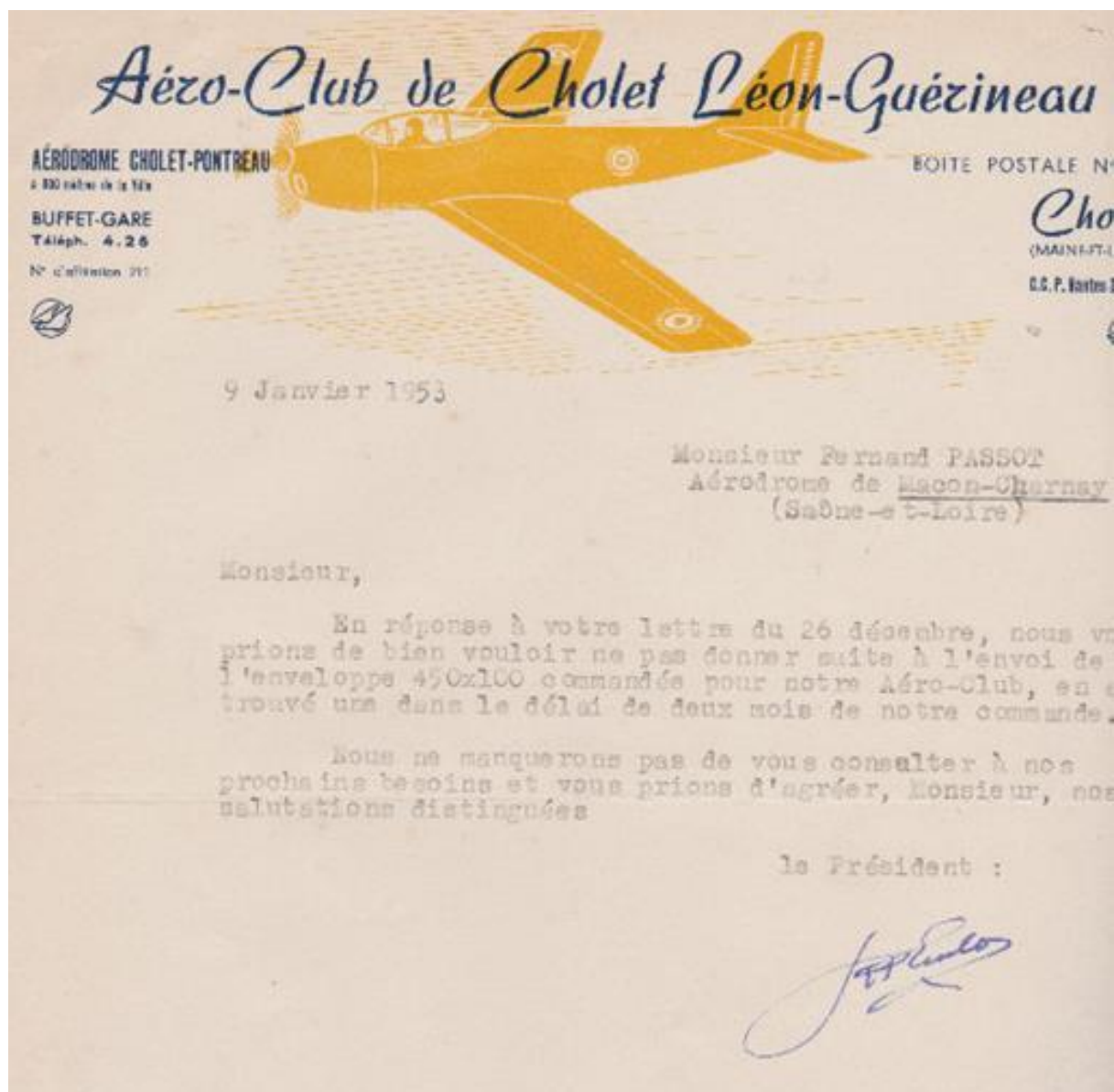


Avant projet de plan de masse de l'aérodrome de Cholet-Pontreau le 31/07/1950 avec 2 orientations de piste



Zoom

Nouveau logo pour l'aéroclub de Cholet en 1953



Extraits du Carnet de vol de 1953 et 1954 avec le STAMPE F-BDEM et le Turbulent F-PCBK de l'aéroclub

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS	
			PILOTE AVION	PASSAGERS AVION
5.7.53	5012	Stamp F-BDEM	Mandean	Baron
-	5013	-	Mandean	Andusseau
-	5014	-	Mandean	Micheneau
-	5015	-	Mandean	Barraud
-	5016	-	Mandean	Baron
-	5017	-	Barangu J.	
-	5018	-	Mandean	Peschard
-	5019	-	Mandean	Mallet
-	5020	-	Mandean	Charbonnier M.
-	5021	-	Mandean	Veau
-	5022	-	Veau M.	
-	5023	-	Veau M.	
-	5024	-	Mandean	Barraud
6.7.53	5025	-	Auger H.	
-	5026	-	Mandean	Andusseau
-	5027	-	Mandean	Andusseau
-	5028	-	R. Beren	Andusseau
-	5029	-	Mandean	J. Proays
-	5030	-	Mandean	P. Richard
8.7.53	5031	-	Auger H.	
-	5032	-	Auger H.	
-	5033	Turb. PCBK	Auger H.	

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS	
			PILOTE AVION	PASSAGERS AVION
19.3.54	5477	Turbulent PCBK	Leineau	
21.3.54	5478	Stamp F-BDEM	Sicaudeau	Blandin
"	5479	"	Leineau	
"	5480	"	Sicaudeau	Humbert
"	5481	"	"	Blandin
"	5482	"	Sicaudeau	
"	5483	Turbulent PCBK	Bugevin	
"	5484	Stamp F-BDEM	Sicaudeau	Boutin
"	5485	Turbulent PCBK	Barreau	
"	5486	Stamp F-BDEM	Sicaudeau	Dreux
"	5487	Turbulent PCBK	Dreux	
"	5488	"	Vigueron	
"	5489	Stamp F-BDEM	Sicaudeau	Diethelm
22.3.54	5490	"	Sicaudeau	
"	5491	"	Charbonnier J.	Sateau
"	5492	"	Sicaudeau	Vigueron
"	5493	"	"	
24.3.54	5494	"	Sicaudeau	Charbonnier M.
"	5495	"	"	Sateau
"	5496	"	"	Baron
25.3.54	5497	"	Sicaudeau	Blandin
"	5498	"	"	

Aéro-Club de Cholet Léon-Guézineau

AÉRODROME CHOLET-PONTREAU
à 800 mètres de la Ville

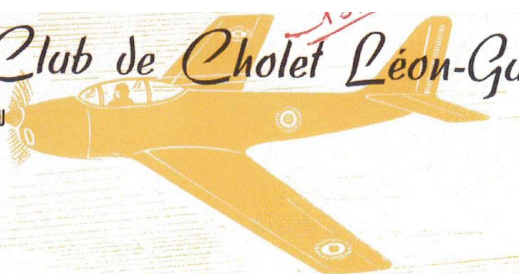
BUFFET-GARE
Téléph. 4.25

N° d'affiliation 211

BOITE POSTALE N° 21

Cholet
(MAINE-ET-LOIRE)

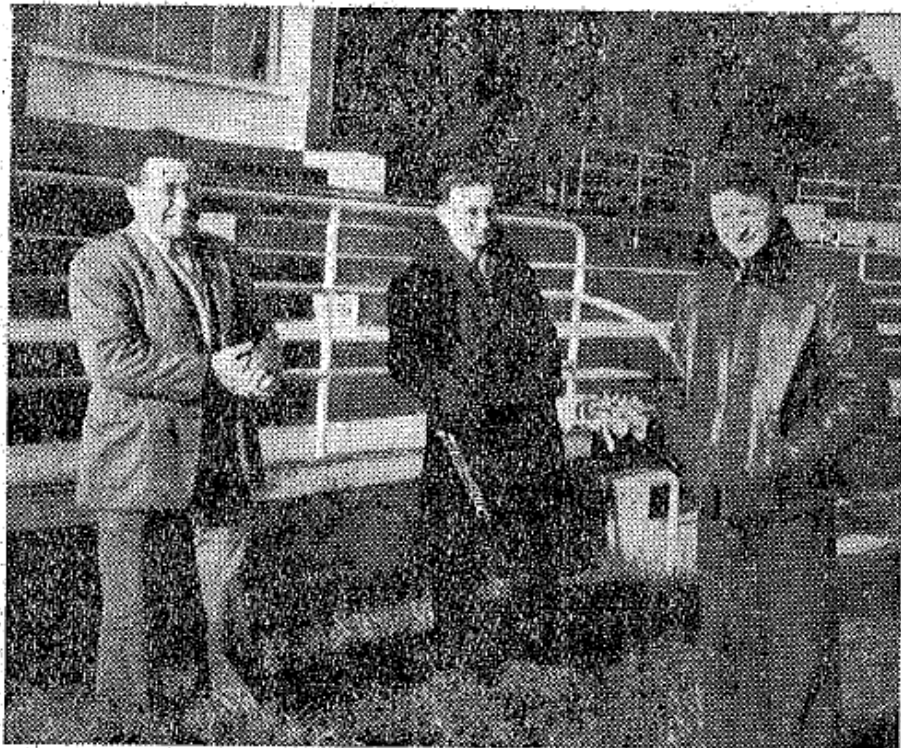
C.C.P. Nantes 303.75



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 « 56 » (Morbihan) est en stationnement. Trois hommes s'affairaient 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 avions entendu dire vaguement qu'un nouveau chef-pilote était affecté à l'Aéro-Club Léon-Guérineau. Le sympathique René Siaudeau, 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 « Emeraude » (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 serait 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 aiateurs qui se poseront sur le terrain.

A. JAUD.

1er trimestre 58 : 66h06 de vol et
331 atterrissages.

Au total sur l'année 1958 : 515h32
de vol et 2538 atterrissages

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 Emeraude 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 Emeraude 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.



Le Stampe SV-4C N°500 F-BDGI est arrivé de Thouars le 09/11/1958 et volait à l'aéroclub

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.



**1960 - le champ d'aviation se transforme
en pistes**

Au début des années 1960, 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.



Fin 1960 et début 1961 : extrait du carnet de vol de l'aéroclub

Avec 4 appareils : l'Ambassadeur F-BJOX, le Jodel F-BILK, le Piper F-BEGZ et l'Emeraude F-BHOY

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS	
			PILOTE AVION	PASS
11.12.60	Ambassad	FBJOX	Goguyer Claude	Gaure
"	Jodel	FBIK	De Chanterac	Relat
"	"	"	De Chanterac	
"	Ambass.	FBJOX	Bonnural G.	
"	Jodel	FBIK	Carleton Jacques	
"	Piper	FBEZ	Bellanne A.	Re
"	Jodel	FBIK	Pesbron Georges P	
"	Ambassad	FBJOX	Goguyer Claude	
"	Jodel	FBIK	Pesbron Georges P	
"	"	"	Pesbron Georges P	
"	Piper	FBEZ	Carleton Christian	f
"	Ambassad	FBJOX	Bonnural G.	
"	Jodel	FBIK	Carleton Jacques	Bro
"	Ambassad	FBJOX	Goguyer Claude	Gau
"	Piper	FBEZ	Chequillaume Fr	
"	Emeraude	FBOY	jeanneau Henri	Jean
"	Ambass.	FBJOX	Goguyer Claude	Carle
12.12.	Jodel	FBIK	Proux Maurice	
"	"	"	Gautier E.	
"	"	"	jeanneau Henri	Gog
"	Ambassad	FBJOX	Jouan Michel	Gog

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVI
			PILOTE AVION
8.1.61	Ambassad	FBJOX	Charbonnier J.
"	Jodel	FBIK	Jouan Michel
"	"	"	Padre Polette
"	Emeraude	FBOY	jeanneau Nelly
13.1.61	Ambassad	FBJOX	Jouan Michel
9.1.61	Emeraude	FBOY	jeanneau Henri
"	"	"	jeanneau Henri
15.1.61	Ambassad	FBJOX	Renverse Y.
"	"	FBJOX	Jouan Michel
"	Piper	FBEZ	Richard Michel
"	Ambassad	FBJOX	Gaureon Bruno
"	"	"	Goguyer Claude
"	"	"	Jouan Michel
"	"	"	Jouan Michel
"	"	"	Jouan Michel
"	"	"	Jouan Michel
16.1.61	"	"	Pesbron Gerard
15.1.61	Emeraude	FBOY	jeanneau Henri

Diners et festivités au buffet gare dans les années 60



Diners et festivités au buffet gare dans les années 60 (suite)



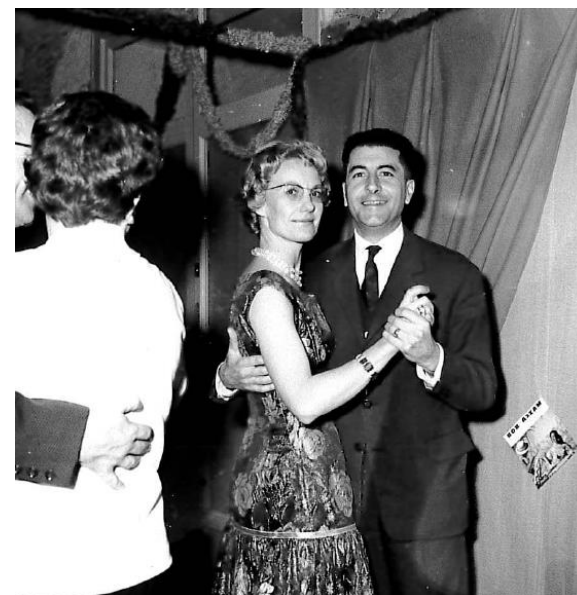
Soirée dansante pour le réveillon du premier de l'an au buffet gare dans les années 60



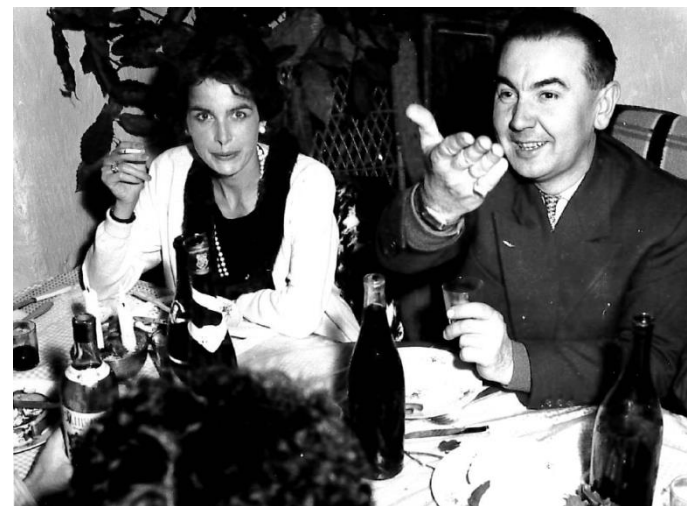
Soirée dansante pour le réveillon du premier de l'an au buffet gare (suite)



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)



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 fallait 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. Pissot, 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. Levedrine, Chéguillaume, 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 M A R S 1962.

.....
Après réélection du tiers sortant, le Bureau est
ainsi constitué :

Président	M. BOUCHET
Vice Présidents	MM. FAULQUE BOUYK 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

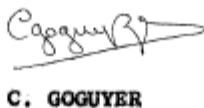

J. BOUCHET

Le Secrétaire

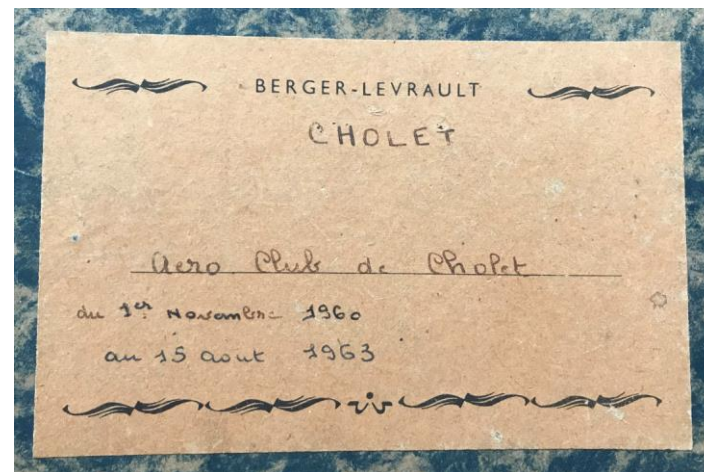

M. COURONNE

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, moniteurs, 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 Ambassadeur F-BJOX arrivé le 05/12/60 (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 a 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 Caillieton, résidant 20, rue Maréchal-Foch. Il était commissaire de voi 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.

A 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 domiciles mortuaires respectifs pour ne former ensuite qu'un seul cortège.

M. le chanoine Amiot, 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 Caillieton, de Maulévrier, des délégations des clubs aéronautiques de la région.

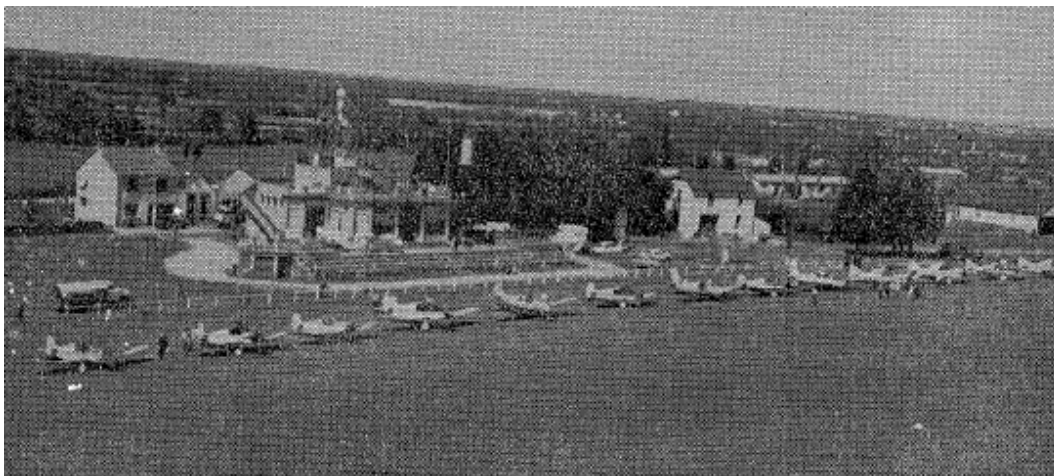
Au cimetière, deux allocutions furent prononcées : par M. Bouchet, président de l'Aéro-Club Léon-Guérineau, et le Dr Flahault, au nom du Conseil de l'Ordre et aussi du Rotary-Club.

Qu'il nous soit permis de renouveler aux familles si tragiquement éprouvées l'assurance de notre sympathie la plus sincère.

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



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



Nice, Strasbourg, Toussus, Naples, Corfou, Athènes, Saragosse, Valence et Alicante en outre.

Les frères Cesbron volent sur un Super IV F-BKCI et un D120 F-BIXI

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 surtout. 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 réec-

tion de la peinture ; le rajeunissement d'un avion qui ne date que de 1959 était 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 Bos-sard.

1964 s'ouvre bien pour la section ; en effet, la création d'un

groupe de modélisme 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.

En 2020, nous sommes maintenant à environ 10000 mouvements par an

A L'AÉRO-CLUB EN 1963 :

Plus de 500 km. par jour, 2.914 mouvements

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 peut-être 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 avait 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 fin 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 parlait 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 sans doute se promener au-dessus de leur ville.



Nombreux officiels au meeting de septembre

rené 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 on voit 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 moins de 21 ans en a décroché un, tandis 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 appartiennent 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 comptait la section en 1963 ont

déplacés à Nantes, Angers, La Baule, St-Nazaire, Laval... La télécommande, a, par ailleurs, toujours les meilleurs de ses tenants à Cholet avec Henri Bessard.

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 modélisme 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 verra l'activité intelligente quant à l'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 repartirent, 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 500 m. à l'est de la ville)

BUFFET-GARE
Téléphone 4.25

AÉRO-CLUB DE CHOLET

LÉON-GUÉRINEQU

Boîte Postale 21
CHOLET
(MAINE-ET-LOIRE)
C. C. P. Nantes 302-75

N° d'affiliation 211

CHOLET le 1^{er} Juin 1964

PROFECTEUR DE MAINE ET LOIRE
Service Protection Civile
NANTES

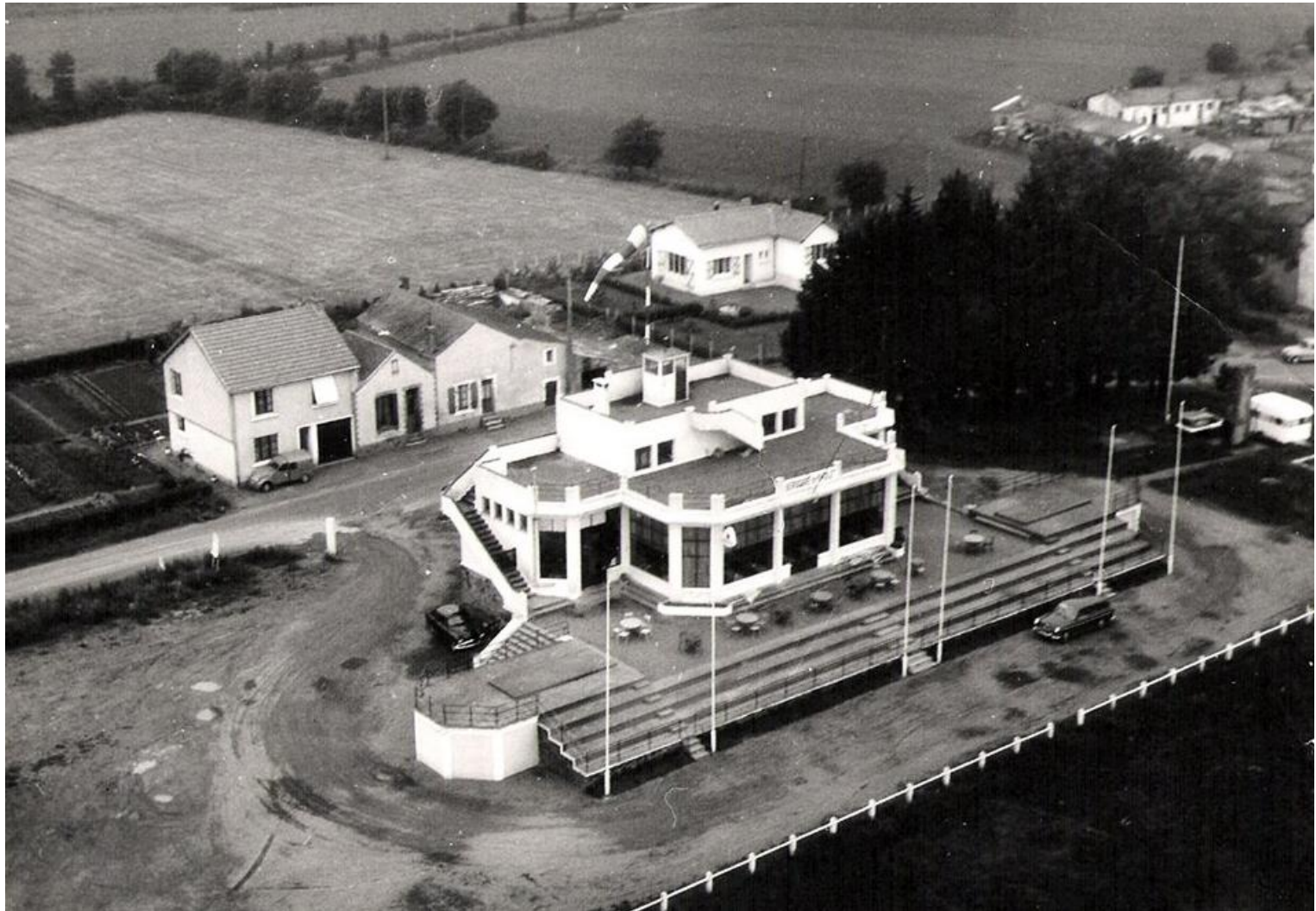
À l'attention de Monsieur LORTILL

Vols avec les avions :
F-BEGZ, F-BILK, F-BLHJ
et F-BIUM,

3 avions sur l'herbe dont l'un aux couleurs des biscuits St Georges de Georges CESBRON



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



De nombreux spectateurs lors d'une manifestation aérienne



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



1964-1965 : Messieurs Rebillard et Morin sont instructeurs, de nombreux baptêmes avec Thomson CSF, environ 500h de vol sur l'année et la maintenance des avions qui s'effectue à Dinard.

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.



Extrait d'un manuel de vol et de documents de 1966 à Cholet

Moniteur responsable de l'Instruction.....

M. Rebillard

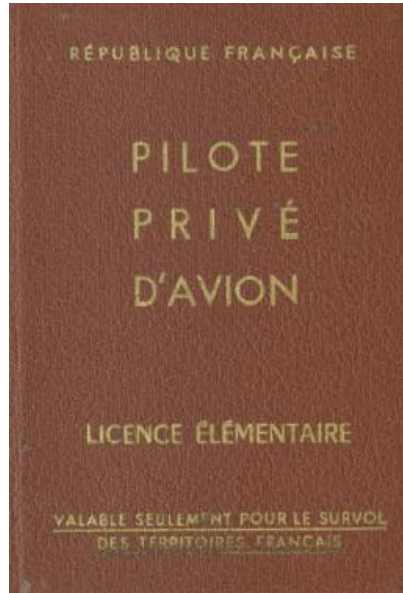
DATE	MARQUE et immatriculation DE L'APPAREIL	DURÉE DU VOL		ATELIER SAGE	NOM DU PILOTE accompagnant l'élève
		DOUBLE COMMANDE	SEUL		
16.1.66	Jodel FBILK	0H52		2	Rebillard
23.1.66	"	1H17		2	Morin
30.1.66	"	0H31		1	Morin
6.2.66	"	0H35		1	Rebillard
13.2.66	Piper FBEGZ	0H36		1	"
21.2.66	"	1H25		5	"
6.3.66	"	0H31		5	"
13.3.66	"	1H28		4	"
20.3.66	"	1H28		6	"
2.4.66	"	0H22		3	"
8.4.66	"	0H31		4	"
8.4.66	"	0H53		8	Morin
"	"	0H44		8	"
11.4.66	"	0H55		8	"
A reporter. . .		1H29		58	

Signature de l'élève :

Le Commissaire de l'Aé. C. F. :

Mod. 522 -

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>M. Rebillard</i> 13 Jan 1966

OBSERVATIONS
La présente carte ne peut être renouvelée 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

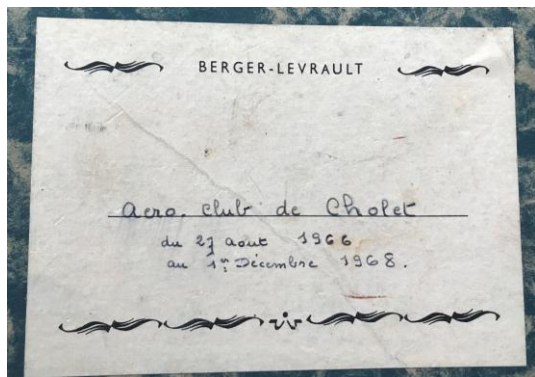
Avions de l'époque :
Piel CP30 Emeraude
N°20 FBHPB
Jodel FBILK
Piper FBEGZ
Jodel DR220 FBOCZ
MS892 FBNBQ



Milieu 1966 et début 1967 : extrait du carnet de vol de l'aéroclub avec les propriétaires privés

Avec les appareils de l'aéroclub (Jodel D112, Piper, Commodore, Commanche et DR220) et les appareils des propriétaires privés (Gardan GY80, Jodel D120, Cherokee, TWIN Commanche, Excellence, C172 et C337).

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS	
			PILOTE AVION	PASSAGERS AVION
30.6.66	Jodel 112	FBILK	Pesut	Rebillard
"	"	"	Sutau	Rebillard
"	Piper	FBEG2	Rampillon M.	
"	Commodore	FBABQ	Herse M.	
1/Jan 31/6	Gardan	FB LPU	Papin J.P.	
1/Jan 19/5	Jodel D120	FBIXI	Cesbron freres	
1/Jan 30/6	Jodel D120	FBIXI	Sejourneau S.	
2/5 au 30/6	Cherokee	FBMLB	Cesbron freres	
21/Jan 30/6	Twin Com	FBJCC	Cesbron freres	



22/08/1966 Vols pour handicapés
01/08/1967 Baptêmes pour les paralysés

29.3.67	Jodel 112	FBILK	Simonet	Rebillard
30.3.67	Comanche	FBHJ	Jeanneau Benin	
"	Jodel 112	FBILK	Menautau A	
"	DR220	FB0CZ	Cailloton J.	Rebillard
31.3.67	Comanche	FBHJ	Jeanneau Benin	
"	DR220	FB0CZ	Cadros Colette	
"	"	"	Burgessin H.	
1/Jan 31/3	Excellence	FBNOE	Barnetault	
1/Jan 31/3	Jodel 120	FBIXI	Sejourneau S.	
1/Jan 31/3	Gardan	FB LPU	Papin J.P.	
1/Jan 31/3	Twin Com	FBJCC	Cesbron	
1/Jan 31/3	Cherokee	FBMLB	Cesbron	

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS	
			PILOTE AVION	PASSAGERS AVION
29.6.67	DR220	FB0CZ	Cadros Colette	
30.6.67	Jodel 112	FBILK	Pesut C.	
"	"	"	Simonet	
"	"	"	Sicard J.Y.	
"	"	"	Chaloum J.	
"	Piper	FBOMR	Pesut	Rebillard
"	M5832	FBABQ	Sejeune H.	
"	"	"	Cadros Colette	
"	DR220	FB0CZ	Cadros Colette	
1/Jan 30/6	Jodel 120	FBIXI	Sejourneau Benin	
1/Jan 30/6	GY80	FB LPU	Papin J.P.	
1/Jan 30/6	Cherokee	FBMLB	Cesbron freres	
1/Jan 30/6	Twin Com	FBJCC	Cesbron freres	
2/5 au 30/6	Cessna 172	FB0GZ	Cousseau J.B.	
1/Jan 30/6	Cessna 337	FB0JL	Engel J.	
1/Jan 30/6	Excellence	FBNOE	Barnetault	

En 1967, les hangars sont plus nombreux car la plateforme se développe. Le marquage au sol de Cholet a disparu.

C'est à partir de 1965 que 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.



1968 : extrait du carnet de vol de l'aéroclub avec les propriétaires privés

Avec les appareils de l'aéroclub (Jodel D112, Piper, MS892 et DR220) et les appareils des propriétaires privés (Gardan GY80, Jodel D120, Cherokee Arrow, TWIN Commanche, Excellence, C172 et C337).

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS	
			PILOTE AVION	PASSAGERS AVION
30.6.68	Jodel 112	FBILK	Guillochon M	
"	Piper	FBOMR	Anglois	Rebillard
"	DR220	FB0CZ	Cadot Colette	
1/2 au 30/6	GY80 180	FBXYZ	Papin J.P	
1/2 au 30/6	Excellence	FBNOE	Barrault J	
1/2 au 30/6	Cessna	FB0JL	Engel G	
1/2 au 30/6	Jodel 112	FBIX1	Seigneur S.	
1/2 au 30/6	Cherokee	FBMLB	Culnon J.	
1/2 au 30/6	Twin Com.	FBICC	Culnon	
1/2 au 30/6	Cessna 172	FB0GZ	Coursau J.	

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS	
			PILOTE AVION	PASSAGERS AVION
30.6.68	Jodel 112	FBILK	Simonet	Sauvage
"	MS892	FBPAP	Cheguillaume	
"	"	"	Seigneur R.	
"	Piper	FBOMR	Bodet	Rebillard
1/2 au 30/6	Excellence	FBNOE	Barrault J	
1/2 au 30/6	Cessna	FB0JL	Engel G	
1/2 au 30/6	Twin Com.	FBICC	Culnon J.	
"	Cherokee	FBMLB	Culnon J.	
"	Jodel 112	FBIX1	Seigneur S.	
"	GY80	FBXYZ	Papin J.P	
"	Cessna 172	FB0GZ	Coursau J.	
"	Cherokee	FBMLB	Culnon J.	

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS	
			PILOTE AVION	PASSAGERS AVION
1.12.68	Piper	FBOMR	Thomas	Rebillard
"	"	"	Girard	Rebillard
"	Jodel 112	FBILK	Rousseau	
"	Piper	FBOMR	Meunier	Rebillard
"	"	"	Esnard	
"	MS892	FBPAP	Jaguencaw	
"	DR220	FB0CZ	Boumet A.	
"	MS892	FBPAP	Jadand	Rebillard
"	"	"	Rebillard	
"	"	"	Guillochon	
"	Jodel 112	FBILK	Jadand	
"	"	"	Sicard J.Y	
"	MS892	FBPAP	Guillochon	
"	Piper	FBOMR	Buric	
"	MS892	FBPAP	Seigneur R.	
"	DR220	FB0CZ	Richard M	
"	Piper	FBOMR	Le Rolland	Rebillard
"	Jodel 112	FBILK	Burguen H.	
"	DR220	FB0CZ	Proux M	
"	MS892	BPAP	Bossard O.	
"	"	"	Burguen H.	

Anecdote sur le Gardan GY80 Horizon F-BNYZ en 1968

La photo le présente après 1984 sur un taxiway en Grèce avec sa dernière immatriculation connue avec ses couleurs d'origines

Marcel Suteau avait accompagné Jean Paul Papin pour aller chercher des pièces mécaniques en Italie à Gênes. Non familiarisé à la phraséologie anglaise aéronautique, toutes les phrases clés avaient été préparées à l'avance.

A l'arrivée, il y avait beaucoup de trafic aérien entre avions militaires et civils. Après avoir récité leurs notes, ils ne comprenaient rien aux réponses car ils étaient difficile de les préparer à l'avance. Ils se sont dit que s'ils n'arrivaient pas dans le bon sens de piste, les contrôleurs aériens élèveraient la voie et ça serait le signal pour inverser le tour de piste.

Après plusieurs échanges sans trop comprendre, l'approche et l'atterrissage se sont bien passés.

C'est en allant voir les contrôleurs aérien à la tour que l'un d'entre eux leur a dit dans un Français impeccable : vous ne pouvez pas parler comme tout le monde en Français...



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



Jeanne et Marcel SUTEAU devant un Jodel D150A N°26 Mascaret FBLDL en Août 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 Mayes 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'avons 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'acheter des primes pour l'acquisition de deux autres et qu'un septième, un monoplace de perfectionnement, est en cours de réparation.

De plus le club a la possibilité d'utiliser depuis deux mois un « Piper » de 100 ch, apte à traîner les planeurs et sans lequel était donné les faibles dénivelés de vol que l'on trouve par ici, aucun entraînement ne serait possible.

Un cinquième hangar

Restait une dernière question à résoudre, celle du hangar.

Il y en a actuellement quatre en service à l'aérodrome mais déjà remplis à ras bord avec les avions. Aussi était-il urgent de construire un nouvel abri qui serait spécialement réservé aux planeurs.

Les éléments métalliques de ce hangar ont été livrés de multiples échantillons, ils ont été livrés à l'U.A.M. par le service de la formation aéronautique et ce sont les ouvriers municipaux qui vont être chargés de l'installation.

Les premiers travaux ont débuté en bordure de la ville vers le May par la pose des fondations, appelées à supporter la charpente du hangar lequel devrait être prêt à l'automne pour accueillir les grands oiseaux élégants et rapides que l'on verra bientôt s'élever sans bruit le ciel de Choletais.

Une nouvelle manche à air

Notons, puisque nous en sommes au chapitre de l'équipement de l'aérodrome de Cholet-Portreau.

Il y a une nouvelle manche à air à disposition au sol depuis quelques semaines. Elle est appelée à remplacer celle qui servait le bâtiment de l'aérodrome.



Les travaux s'arrêtent pour laisser au planeur recevoir les planeurs : ils sont déjà pleins...

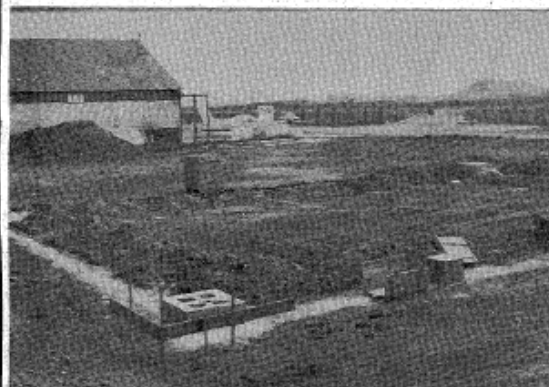
Une colline qui n'a rien d'inspirée

Ce qui est également maintenu et même développé, et dont on ne peut se passer par contre, c'est la véritable colline de départ d'ordures de la ville provoquée par l'accumulation des immondices.

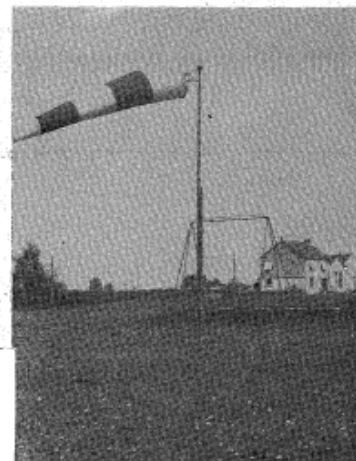
Ces poubelles sont situées, naturellement, loin de l'agglomération et de toute maison pour ne pas gêner les habitants. Par contre, elles nequent d'être un sérieux handicap, voire un danger, pour les vols aériens.

Un immense tertre de déchets s'élève, en effet, au pied de l'est des plaines et si cette colline continue sur le rythme actuel les poubelles devront un jour gêner à l'atterrissage et au décollage même les avions les plus modernes.

Un espoir pourtant : les études faites par la ville de Cholet pour créer une usine d'incinération des déchets, si bien que ce dépôt d'ordures peu esthétique et malodorant, n'ait plus sa raison d'être.



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 M. 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 alla 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 échangées. 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



L'activité Vol à Voile dans les années 70

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

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

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

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

Angers est un centre de vol à voile réputé.

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

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

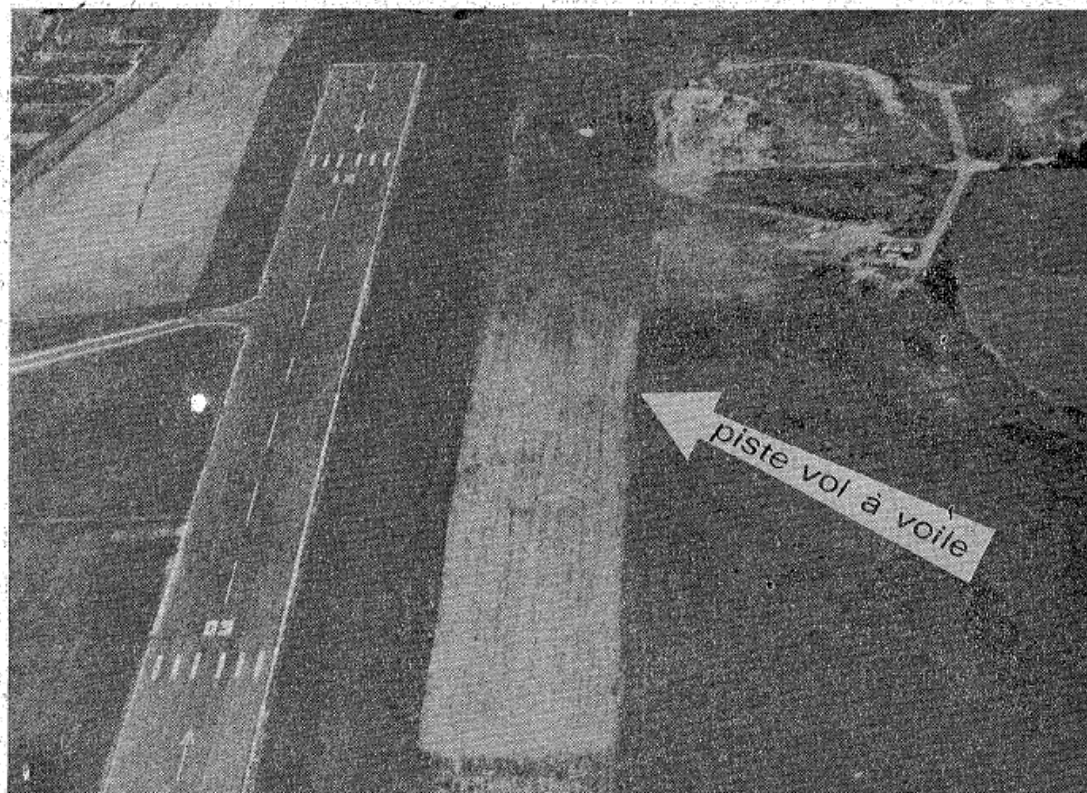
L'avion remorqueur, acheté dès la création du club, n'est plus seul puisque l'Etat en a prêté un second, ce qui permettra une rotation plus grande des planeurs.

TROIS CONDITIONS A REMPLIR

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

L'activité planeur dans les années 70 (Photos de Michel GAINARD)



L'activité planeur dans les années 70 (Photos de Michel GAINARD)





L'activité planeur dans les années 70 (Photos de Michel GAINARD) sur la piste en herbe avant remorquage



L'activité planeur dans les années 70 (Photos de Michel GAINARD) à Revel



L'activité planeur dans les années 70 (Photos de Michel GAINARD) à Revel



En 1971, on crée la tour de contrôle au dessus de l'Eole. Vue de 1972

L'Union aéronautique des Mauges est créée en 1972 (Vol à voile) issue de la séparation avec l'aéroclub de Cholet. La piste planeur apparaît un peu plus (avec 5 planeurs en 03). Elle semble en mauvais état mais l'activité est importante.

Marquage au sol de la piste en dur : les numéros, les peignes
et à gauche le carré gris/noir est l'aire à signaux à l'emplacement actuel.

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



Vue aérienne du seuil 21 avec l'ensemble des hangars



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 année 1970, le 21 Juin, Colette CADRO participait à un rallye aérien à Tours ou elle terminait 17ème sur 39.



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.



Joseph FRANTZ, président de
l'association **Les vieilles Tiges** et
pionnier de l'aviation

Cholet - Aero-Club et Vieilles Tiges
se réunit hier pour se quitter 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

Il est né le 7 août 1890 à Beaujeu (Rhône).

Breveté 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 Quénault. 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 Quénault, 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.



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 "...

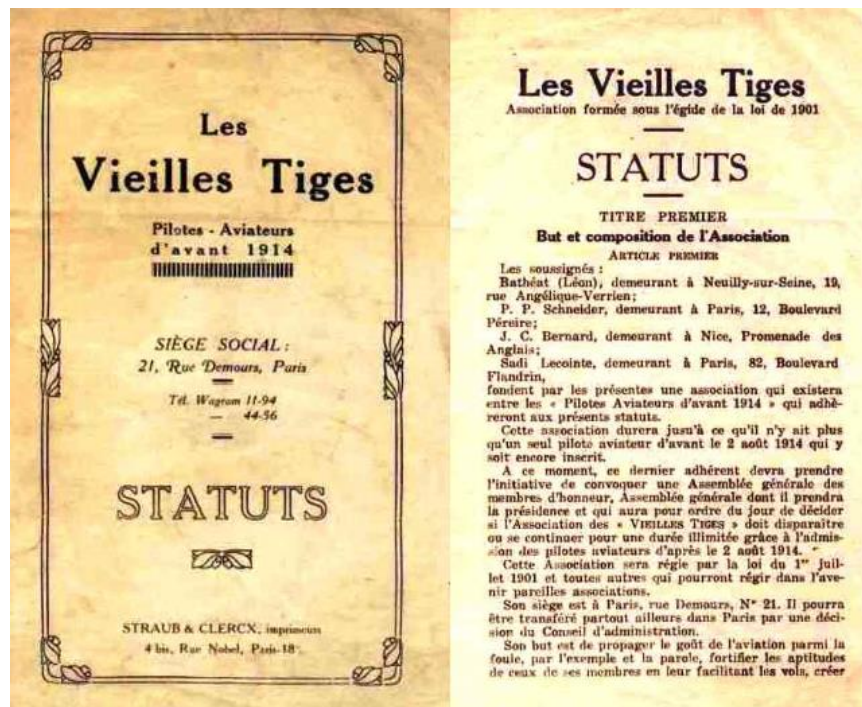


Les Vieilles Tiges d'Hier et de Demain ...

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 ou le groupement le plus proche. Si vous n'avez pas de parrain vous serez parrainé par un de nos "Vieilles Tiges".



Henri Paland

Je me sens bien petit après toutes ces
célébrités - Mais dans mes vœux vont aux
continuateurs qui ont le courage de conti-
nuer

Avec tout mon respect

[Signature]

HONORÉ

B. Delannoy

Vieille Tige avant l'âge
encore jeune et debout à une
grande honte d'indolence
l'union pour le bien - ce sera
à beaucoup plus tard !

En souvenir d'un jeune inoubliable ami de
mon enfance, dans la famille Fenty
Honoré à Paris 1917
Vieille Tige de l'an

C'est empreint d'un sentiment de
dixième que je vois ton ancien
Joseph Fenty décrocher...

J'espère avoir ainsi de l'âge
sans faire comme lui dans 10 ans
quand j'aurai 82 ans - et peut-
être avant ?

Mais en considérant tout bien
secondaire et je souhaite bonne
fortune à l'anc. cent. de Phollet

un ancien

[Signature]

[Signature]

un ancien apollonien de la Spad 12
1917. Ann. de cette journée historique
du 22 octobre 1972

[Signature]

Vieille Tige ! Jeunes Coeur, par le feu l'orientation

Sayot
1917

[Signature]
1924.

Jeune méritée avec ambition d'un
à l'idéal commun qui lie tous les
"fina" de l'arriver.

SAUTENOT 1936

[Signature]

Quel bel exemple que Maurice Frantz

C'est magnifique, c'est merveilleux

Seront-ils le nôtre dans toutes les circonstances

Pour le grand honneur de la France

[Signature]

En souvenir d'une bonne femme
avec les vieilles Tiges.

[Signature]

Tradition et dynamisme : les vieilles Tiges illustrent
ces qualités. Elles ont été, sont et seront beaucoup
utilisées et se transmettent à l'avenir.

[Signature]

[Signature]

V. Digo
Dr Digo

1938 — 1972 — 35 ans ont
passé — est-ce que ça va être une
fermeture encore de revenir ?

Vieilles Tiges "Pionnières" nous
sommes l'élément de jonction entre
les "Pionniers" et les jeunes "actifs" et
nous sommes heureux de constater
que l'actif aéro. club de Cholet
forme une poignée de jeunes
qui représentent déjà le flambeau.

En souvenir d'une soirée
mémorable qui fut faite
parmi nos réunions de la section
foire Atlantique, marine et foire
et vendée J. J. 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 Coll 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

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 volige 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

sera communiqué d'ici à quelques temps.

Les 120 licenciés que compte actuellement l'Aéro-Club de Cholet (nul doute que ce chiffre s'accroisse dans les mois à venir) disposent d'un matériel que de nombreux clubs leurs envient : un « Piper », deux « Morane » (un de 100 CV, l'autre de 150 CV), un « Jodel » et un « Cessna » auxquels viendra très prochainement se joindre une « D R 400 ». De belles équipées en perspective.

Mais ce matériel serait bien inutile sans la présence souvent benévole d'instructeurs et de moniteurs d'une grande compétence. Sous la présidence de M. Caillon, évolue toute une équipe dont le dévouement n'a d'égal que la leur. Dirigés par Mme Cadro, pilote confirmé et commissaire à l'aérodrome de France, MM. Charles, spécialiste de la voltige, Rebillard, chef-pilote et Jolivet, 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. Car à l'issue de la première traversée de la

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.

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

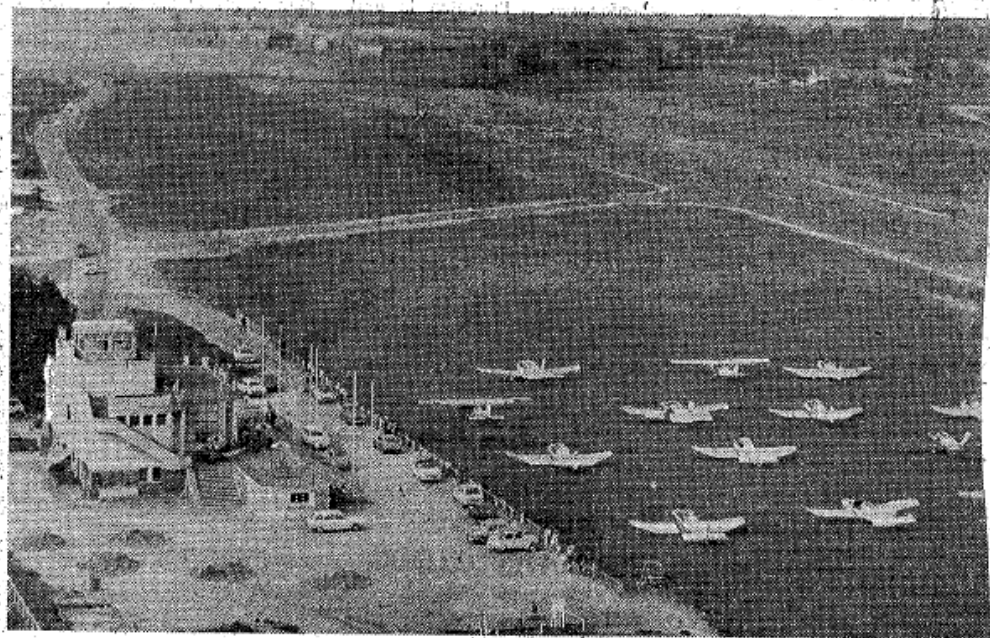
ou cinq places pour les compétitions supérieures.

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. Caillieton, 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.

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 faire revenir des jeunes pilotes égarés grâce à un moyen de radioguidage Gonio
Voici un des témoignages en 1974 :

*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.
En souvenir aussi de la réunion
très sympathique des vailles Biges à
l'Aéroport de Nantes le 35 Mai 1974
Le Président
J. Guéhenne*



Le système Gonio a été installé durant l'hiver 1972-1973 par Gilles Mourey de chez Thomson CSF que nous avons rencontré à l'AG2020. Le prototype GF250 développé par Thomson avait brûlé dans un incendie, c'est donc un modèle de série qui a été installé. L'étalonnage avait été réalisé par un avion de la DGAC qui ne pouvait pas atterrir sur la piste trop courte. Déjà un vol d'essai avait été réalisé en Avril 1965 avec le Jodel D119 F-BIUM.

DATE	NUMÉRO d'ordre	NUMÉRO des appareils	AVIONS		PLANEURS							OBSERVATIONS (Direction et vitesse du vent, etc.)
			PILOTE AVION	PASSAGERS	ALTITUDES	LARGAGE	DURÉE remorquage — TOTAL	ATERRIS- SAGE planeur	DURÉE vol libre	DISTANCE	ALTITUDE maximum dessus point départ	
3.11.65	Jodel 119	FBIUM	Cadro Colette	Marin	1800	FBIK	FBIUM	FBIUM				essai gonio CSF

Pour l'anecdote, Gilles Mourey se rappelle du pistolet que Madame Cadro utilisait parfois pour avertir le berger et son troupeau de moutons autour de la piste sur l'aérodrome.

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.

Faire la circulation
sur l'aérodrome
avec la route
partagée



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.

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

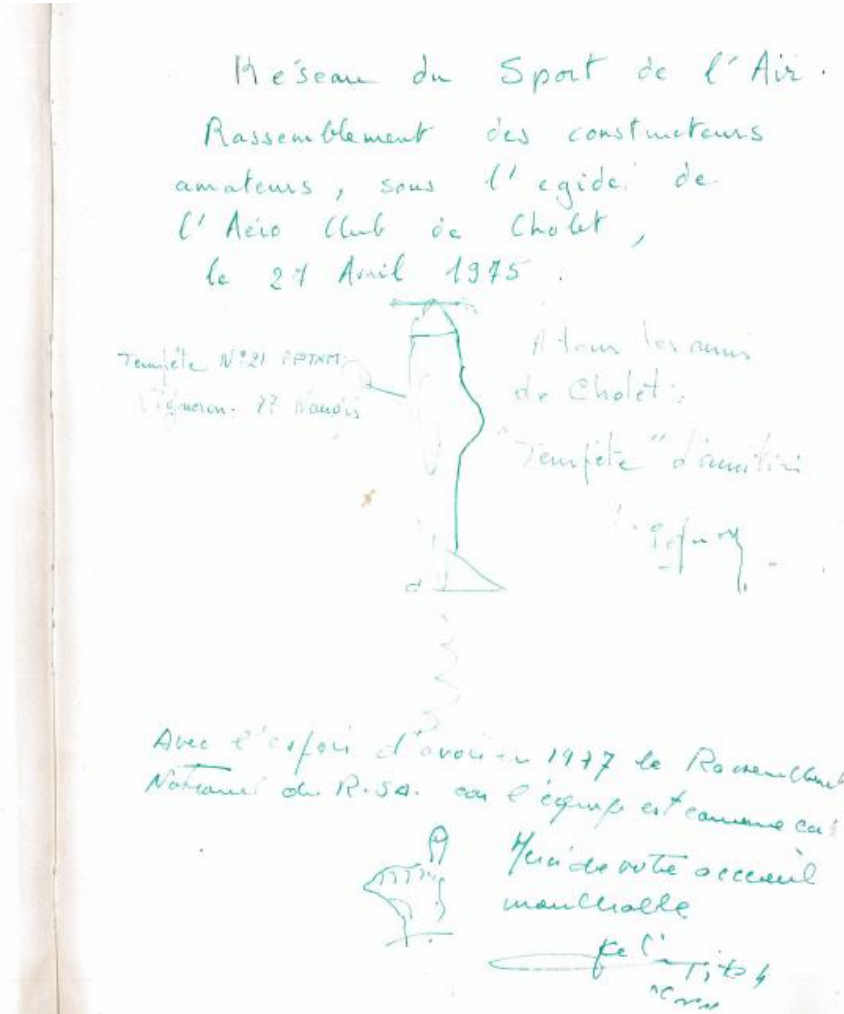
membres. L'école se fait à la fois en ASK13 et en M.200 puis l'entraînement sur un Nord 1300, deux Fauconnet construits en kit, un M.100 également construit en kit et un ASW 15 B. Plusieurs systèmes sont en vigueur : ou bien 25 F l'heure de vol sur tout type de planeur, ou bien un forfait annuel de 1.000 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

Arrosage dans le local de l'aéroclub sur le coté droit du buffet gare. Le poste radio sur le coté droit à l'entrée



Rais DRIVER FPKXG : Gauchiste est l'ami du RSA
Jr-111  M. Delapue, Paysan
P. Denig

A bientôt l'escale amateur de Cholet
+ 10-Bernoux 

Monsieur recommandons nous aussi!

Merci de votre accueil et à très bientôt


P. Gervaise


D. L.

A bientôt


L. Gervaise

Pour! le grand responsable du Ray - ! Merci d'ill. 11
Gervaise



En au passage 

Me v'là en 76 - ...
J'espère!

 88
+ tous merci

Merci aux camarades du
R. S. A.
G. Hubert



MERCI de l'ACCUEIL de CHOLET
les amateurs du CENTRE LOIRE
M. Pansau

J.P. 24

et son Starch

un navigateur Roucou - J. G.

Merci de tout cela à CHOLET et à
un accueil : Vraiment une escale
inoubliable de sympathie et de gentillesse
... sans compter le carnet aux pêches et les
petits coups de MUGUET par ci - par là.

Fin 1985 - Président de l'ACA à FAGNE: M. Flament

Une sortie de l'aéroclub un week-end de Septembre 1975

Jeudis des 27 et 28 Sept 1975.
Partie de l'Aéro-club à Lannigan.

VIVE
LEZER

Vive Les Aéro.

Non

Ou

OH. A. S. IS

M. Renibore

C cad



Menu

Assiette Landaise

-:-:-

Ailes de Confit d'Oie

-:-:-

Pommes Pont-Neuf

-:-:-

Plateau de Fromages

-:-:-

Omelette Norvégienne

-:-:-



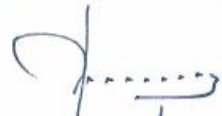
Ets MENJUCQ FRÈRES-MORLAAS (B. P.)

Création: 2000/01/01 - 00/01/01

Témoignage d'un pilote instructeur de passage sur Cholet

Vive Cholet. 

On y revient - c'est juri !
Bravo ... Merci au nom
de la "diligence" belge V.A.S.H.


J. DRUENNE
Chaudet in *Cholet* *Cholet*

Marché Guchetand
Beau rallye que voilà -

AERS - SEDAN


Robinet
CURETIER. PAS QUATRIÈME.
Service Très Bien Fait

29.1.77.

Aujourd'hui c'est un ancien pilote
de Normandie - Nièvre, de passage dans le
sympathique aéro-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 vœu d'année 1977 de continuer
à "Faire Face" et d'évoluer avec le
même moral d'enthousiasme pour le
profit de notre jeunesse.

Fidèlement
Fénel L. Cuspaud
pilote instructeur
Directeur de l'ACF

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 CUFFARD - N. Meunier
 Ing^g Maurice Bellante - Paris Dec. 1930
 La Réunion 31 Mai 1978 Sr Bellante

Vol sur Cap 10
 avec le général Cuffard

Inconnus, Roland de Villiers, le général Cuffard
 Bellante 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 renoue la liaison entre les deux
 aéro clubs Roland Garros.
 Avec toute l'amitié des membres du Club.

S. Lesueur



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 Cailloton.

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 en Avril 1979

Exercice Escentia
Cholet 22 au 26 avril 1979

J. A. H. L. L. L. L. 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'ESCENTIA.

[Signature]

Les Sans Officiers du
6^{ème} et de RHE

[Signature]

[Signature]

Avec tous nos remerciements pour votre aimable
accueil CGi Ouy

De la part des hommes et des
Amis de L'aviation
les hommes de L'ARM du 6^{ème} RHE

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

Cholet Airport une fois nos bien reçus - un
4 bientôt *[Signature]*
Plus de l'aviation 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]

Les nos remerciements pour votre gentillesse et
votre excellent accueil

Adjt LASSERON

6^{ème} RHE

[Signature]

Je remercie madame GOGUYER.
ainsi que l'Association de Cholet, pour leur
accueil, leur gentillesse, le temps de la manœuvre.
L'espère vous revoir un jour dans d'autres conditions
et sans nous déranger, j'espère que d'ici là.
nous verrons O avec Q

de Mancelles sur Logis GUYER
Contrôleurs 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.



Réunion à l'aéroclub avec comme invité le député-maire Maurice LIGOT

journee toujours exceptionnelle -
le 29 septembre 1977

W. Bucher-Bühly.

atop
Bellah

John
H. Rogers

~~Shirley Clark~~

Public domain
Heering
9/10/19

A l'occasion de cette réunion
qui rassemble, au Club
de Châteaufort, les "Vieilles Tiges" de
notre région, je me tiens heu-
reux de leur exprimer notre
sympathie et notre admiration.

J'y joins, pour le Président
Callester, et pour Medcom Goguy-
Ducque qui vient d'être délégué,
le témoignage de mes amitiés
et mes chaleureux vœux,

member lig-t
deputi - man d Chols

Merci à l'Ancien Club de Chateaufort
d'accueillir la Hilly Tiger.

Soym vrai, anoten & plus Jours,
dans l'amour eprouve de l'air.

Geo. C. Barker
1916 - 1979 T.L.

1916 - 1979 F.L. Smith, Fred's father

Nombreux remerciements pour l'accueil de pilotes à Cholet

Volonté
 T.V.T. 12/12 - 1945

33.9.49. Un beau jour pour notre
 contrôle. Amitiés et félicitations

Bravo
 et bien mérité

Nouvelles Canthares

à Cholet, les vieilles tiges
 de cette montagne à l'ouest à prestige

Guéan une jeunesse une surprise

Vieilles Tiges oui!
 mais jeunes pilotes

Un témoignage de fidélité et cordiale amitié
 nous en Aero-Club, dont je garde la profonde et vraie
 conviction. Celui qui fut pilote et aviateur, durant son activité
 les joies d'être Cholet à "redémarrer" le vol à Voile, grâce
 à l'impulsion de son épouse

Merci à l'Aero-Club de Cholet
 pour son amical accueil
 une V.T.T. Bourne

Bonne nuit à
 Colette
 Skipton

Un et approuvé
 Dage

Amities à tous et la
 continue à la suite

Bonne nuit

Félicitations pour
 une décoration bien
 méritée

DEGORCE Jean.
 Avec ses très sincères
 remerciements à "Colette",
 grâce à laquelle j'ai pu
 profiter de cette très
 agréable formation...
 Je me rends aux Vieilles
 Tiges à Noël et à
 son Président
 Amicalement
 "Vieilles Tiges Brans"
 en second

Pour moi un passage à Cholet c'est
 tout une famille qui s'éveille. Une
 jeunesse que vous regrettez

L'ambiance dans les « tribunes » lors des manifestations aériennes



Et toujours l'accueil et l'ambiance

Merci à L'Aéro-Club de Cholet et aux vifs tifs.
pour cette excellente journée - chaude ambiance et
sympathie cannaulière.

30.4.1979

Juchet

J. BUCHET. BULLY
Chef District Annonciateur des Pays de la Loire.

Merci aussi à l'association de Cholet
qui m'a permis de remonter avec du
fil et mon vif ami le gendre
canigien Molinier je vous salue
notamment Maurice Ligot

Juan J. J. J.

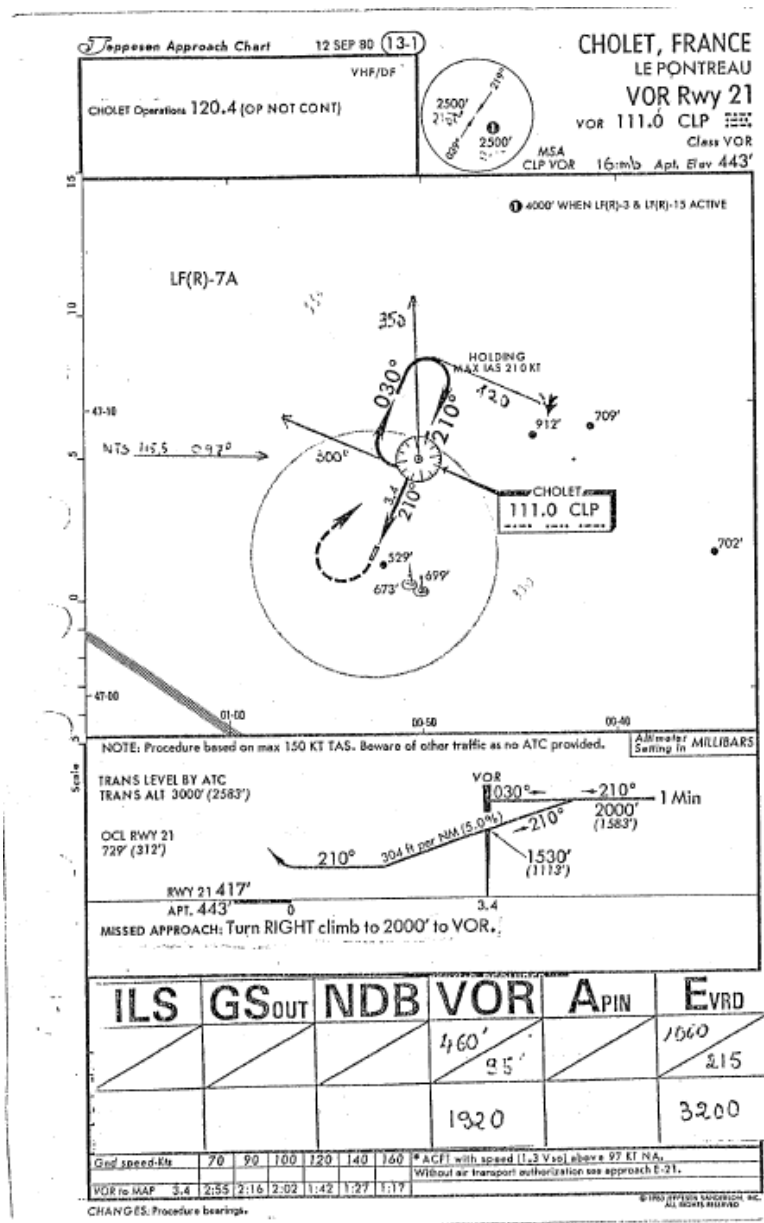
Tout va bien, j'ai l'air de malgache
mon nœud est impeccable et son
regard
Ed. L. Ligot

Merci pour cette belle et chaude
ambiance.

Caudy

L. Feraud

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



Visite présidentielle le 2 Août 1980



Assemblée générale au château Colbert – 24/04/1983



Demande d'autorisation d'utiliser la piste de Mauléon-Rorthais pour la journée du 04/09/1983

Cholet, le 30 Juin 1983

MC/HL

Monsieur le Président
S.A.HOLDING HENRI HEULIEZ
D.E.A.
LE PIN
79140 GERIZAY

Monsieur le Président,

Nous venons d'être informés, qu'en raison d'un concours régional de modèles réduits, l'Aérodrome de CHOLET, sera fermé à la circulation aérienne le Dimanche 04.09.1983.

Afin de poursuivre ce jour là, notre activité, nous recherchons à proximité un terrain susceptible de nous accueillir.

Nous avons pensé à la piste de RORTHAIS.

Nous vous serions infiniment reconnaissants, s'il vous était possible de nous accorder pour cette journée l'autorisation de l'utiliser, pour nos pilotes avec nos appareils.

Nous vous adressons ci-joint, la liste de nos avions, ainsi que des pilotes qui pourraient éventuellement voler ce jour là.

Dans l'attente de votre réponse favorable, et vous en remerciant par avance,

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de nos salutations distinguées.

Le Vice-Président

M. COURCONE

Philippe de VILLIERS accueille Michel DRUCKER sur l'aérodrome – 11/11/1983

A l'Académie de la
un xing... de 14...
et d'... de la...
fuy... et d'Académie...
en... de la...
ou... nous...
notre...
Ph de Villiers.
Avec ma vive sympathie

Dear
 Love
 with
 love
 David

D'autres personnalités, Georges GALICHON (président d'Air France de 1967 à 1975) et Michel DROIT

L'ancien président d'Air France se rappelle avec émotion
ses vacances à Cholet il y a bien longtemps...

Bien amicalement.

Georges Galichon

16 juin 1974

8 septembre 84.

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 Septembre 84 Puy du Fou

au cabinet —
Christine Ockrent

Directement du Wladak / (Hauts de la Seine?)
 à l'aéroport de Cholet. 8.9.84
 Amicalement. Kouchner

Amis d'un fana de l'aviation
 8.9.84 Hll

Bonjour et amitiés
 André Glucksmann

Amical souvenir
 et merci pour votre accueil
Yves Montant 84

Yves Montant



Extrait du livret de l'aéroclub édité en 1984

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 !

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 Lesueur

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 mîmes 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 certains 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 écrivit 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 tartin 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'aéro-club 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^{re} - 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'avion, 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 brevetés 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'Herbonze 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'Herbonze 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'Herbonze invita et reçut à l'aéroclub de Cholet Monsieur Frantz qui fut Président National des Vieilles Tiges.

Monsieur Frantz est un des grands personnalités 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 Guillaucourt, 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'Herbonze 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'île de la Réunion, où son père était avocat. Avant d'arriver 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 sentait au fond de lui-même que cette aspiration là, risquait 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 porté 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 lache 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 tête 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 champ, 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 changera les bougies, on démontrera, remontera, 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 aéronef, la frêle mais capricieuse « Demoiselle », s'élance dans un démarrage foudroyant, si foudroyant, que l'appareil et son pilote fongent 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 grisé, j'étais radieux ».

Audemars vint le complimenter, et devient 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, seront 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, Verpey, Garros, se retrouveront 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 Papinière, balayé par un vent de tempête.

Quoi faire alors : gagner du temps, sortir tout de même les appareils, les faire voler, 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 incite nos aviateurs à ne pas en faire plus que de rouler au sol, tout simplement, à vingt à l'heure. La pluie vient pour cloûter 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 pot, 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.

Obéré qui se met en piste, ne fait que des zigzags sans résultat. Verpey, après un bond majestueux, plonge aussitôt, pliquant 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 si pénible 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, gal, 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 évolua 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 se parfaitement réussit. 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 exécute avec un BLERIOT 50 HP, et du même coup, il gagne 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 déchaînés, 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 roulant comme un bruit de tonnerre d'un bout à l'autre du champ d'aviation, salue 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 Papinière, 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 déchaînée, 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 si 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 impréissable.

Il vient le premier de traverser la Méditerranée, de Si-Raphaël à Bizerte. Huit cents kilomètres dont cinq cents au dessus de la mer, sans d'autre secours qu'un instant 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. Fokker 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 NENGENMUSTER. 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 Chamari, notre historien choletais, écrira dans un exposé intitulé « Roland Garros l'aéroclub de Cholet » :

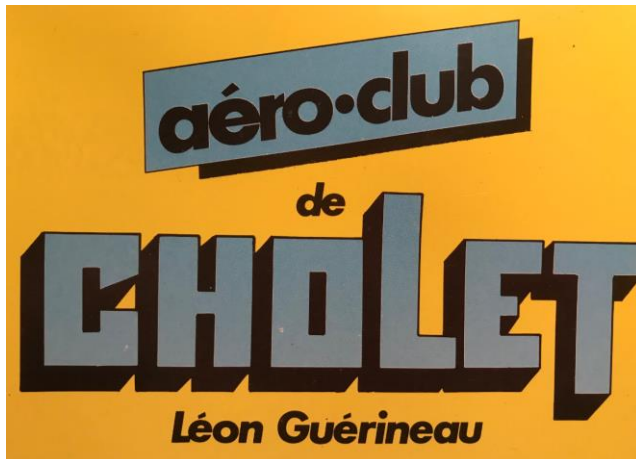
Nos soldats dans leur offensive victorieuse, ne tardèrent pas à « emparer de la ville et du cimetière où Roland Garros les avait devancés dans sa tombe. Cette tombe que chaque année ses camarades des « Cigognes » iront fidèlement fleurir.

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 la 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'extraction 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 Papinière que le célèbre aviateur vola pour la première fois et obtint son brevet de pilote le 19 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 débauché est une leçon d'un perpétuel enthousiasme.

J. CAILLETON



CREATION DE L'AERODROME DE CHOLET



« Le terrain » en 1930

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 Cholet, apparaît bien être de ceux-là.

Il se trouve situé sur un plateau à 1 km 500 au nord de Cholet, 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 Cholet, à l'ouest enfin, par la voie ferrée et la ferme de Millegpieds, 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 Millegpieds, 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 Mauges semble s'arrêter 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 Cholet 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 Cholet-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 Cholet, 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 Cholet 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 Cholet sur une pitoyable aventure... », provoqua 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'ouvrait à Cholet, 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 Cholet. Ce terrain était dénommé « Champ de manœuvre des Touches » du nom d'une exploitation agricole, bordant au sud.

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

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

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 entérinées 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 Cholet devait acquiescer dès 1932 et dans les années qui suivirent, d'autres parcelles qui portèrent l'ensemble de l'emprise de l'Aérodrome à plus de 40 hectares.

La lecture d'une délibération du Conseil Municipal de Cholet, 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 Cholet 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.

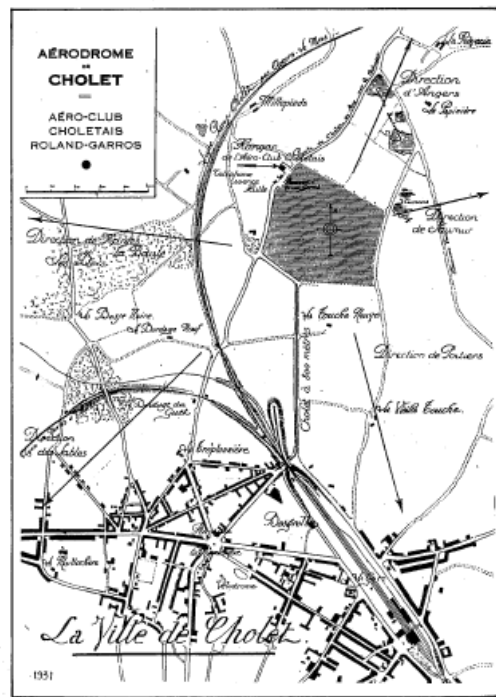
Le plan de cet immeuble, approuvé par la Municipalité, et la Chambre de Commerce sera construit en 1936, et l'Inspection des bases aériennes le qualifia de « confortable et de premier ordre, disposant à l'extérieur de terrasses admirablement comprises pour dispenser aux visiteurs, la meilleur

leur 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 escadrons de Tours et du Cercle Aérien de Nantes, c'est ainsi qu'en 1938, sur 194 avions de passage, qui se sont posés à Cholet, 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 Elémentaire 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 DRESSÉ PAR M. CH. ARNAULT
ADJUTANT A. P. L. CHOLET

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sont inclus dans cet effectif, trois avions réalisés par des constructeurs amateurs. 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.

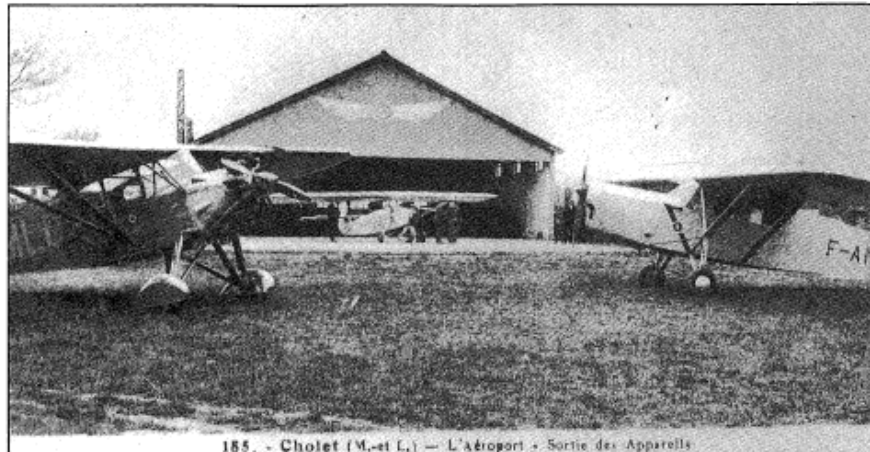
Voici donc succinctement tracée dans ses grandes lignes, l'histoire de la création de l'Aérodrome de Cholet-Poitreux.

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

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

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

J. CAILLETON



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

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 Poullignac 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 Chaudfont-sur-Layon. Il fallut 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 de l'histoire de l'aéroclub)



Les trois premiers fondateurs allaient disparaître.

Marcel Martin le 10 juin 1931, sur le terrain d'Avrillé, entra en collision avec l'appareil d'un jeune élève.

Léon Guérineau et Hervé de Montclerc 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 GUÉRINEAU, Hervé de MONTECLERC, 26 mars 1932.

Et puis, l'activité reprit au sein du club. Rien n'aurait disparu de ce qui avait été créé. Le flambeau ne s'éteindrait 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, Uzu-reau 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'écoles. »

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

aérienne. Le Nieuport fit des acrobaties, il y eut des lâchés de parachutistes et on y vit des acrobates - trapézistes, qui suspendus sous l'avion faisaient d'incroyables réajustements.

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 langues, 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.

Extrait du livret de l'aéroclub édité en 1984 (suite de l'histoire de l'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 Électrique, 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, rarifièrent 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 CHEGUILLAUME.

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 à 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, suivie 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 de l'histoire de l'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 maintes 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 voie 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 Hobbs (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

Extrait du livret de l'aéroclub édité en 1984 (L'aéromodélisme et Le Colibri Choletais)

MODELE REDUIT CHOLETAIS

Aérogare Aérodrome
du Pontreau
49300 CHOLET

Le modèle réduit est une vieille institution choletaise. Fondé dans les années 30 sous le nom de Colibri Club, il est devenu ensuite la section aéromodélisme de l'aéro-club Léon Guérineau.

Devant l'extension du modélisme il s'est transformé en Modèle Réduit Choletais, regroupant toutes les activités correspondantes.

Le but de l'association est de développer le modélisme sous toutes ses formes : pour le loisir ou pour la compétition. Elle regroupe les activités suivantes :

Aéronautiques
Navales
Automobiles.

Ces activités se déroulent sur l'aérodrome du Pontreau où une piste en dur vient d'être mise en activité par la municipalité. Elle est tous les jours à la disposition des membres.

Pour la voiture tout-terrain appelée aussi BUGGY une piste est à notre disposition sur le boulevard périphérique des Bois Lavau sur lequel nous participons aux compétitions automobiles et réunions amicales.

Quant à la marine elle peut évoluer sur le plan d'eau de Ribou en ce qui concerne les maquettes électriques et les voiliers.

Afin de compléter les activités, il manque actuellement des lieux pour compétition de vitesse automobile et bateaux, car différents engins pouvant atteindre la vitesse de 100 km/h avec des moteurs à explosion pouvant développer une puissance supérieure à 1,5 CV.



Le but de toute association est de réunir toutes les personnes animées d'un même idéal pour effectuer un travail en commun. Il est aussi de transmettre les connaissances aux néophytes, pour cela le M.R.C. a créé une école de construction se déroulant l'hiver.

Pendant cette période, des modélistes chevronnés et bénévoles apprennent aux débutants à construire, à entretenir et à piloter les modèles.

Quand un modèle est terminé le modéliste peut suivre deux voies :

Le loisir : pratique du modélisme pour le plaisir et la détente il a aussi la possibilité de participer aux réunions amicales organisées par les différents clubs.

La compétition : qui se déroule sous le contrôle des fédérations

nationales correspondant aux différentes activités.

Ces fédérations sont :
F.F.A.M. pour l'avion.
F.F.M.A.R.C. pour la voiture.
MINIFLOTTE pour le bateau.

Ces différentes compétitions sont qualificatives pour les championnats de France et pour les meilleurs championnats du Monde.

Enfin pour conclure le Modèle Réduit Choletais, est à la disposition de toutes les personnes désirant pratiquer le modélisme. Pour cela il suffit de venir aux permanences du siège social :

Aérodrome du Pontreau le mercredi de 18 h à 19 h et le dimanche de 9 h à 11 h.

Le Président
GAUTHIER

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 Montlmar, Bégrolles.

Toutes ces sections réunissaient une centaine 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 décide 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.

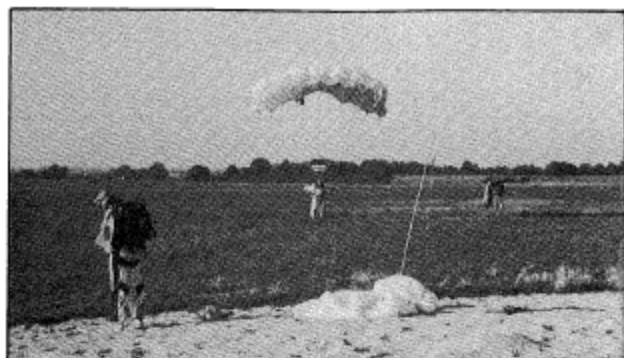
Inauguration 30 août 1936 terrain d'aviation :

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



CHOLET CHUTE LIBRE

La Parachutisme sportif à Cholet c'est : CHOLET CHUTE LIBRE

Créé en 1956, le Cercle Parachutiste Choletais (ainsi s'appelaient-ils 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 pratiquants ; 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 largueurs, 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 sauteurs 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 sauteurs 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 jeudis 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

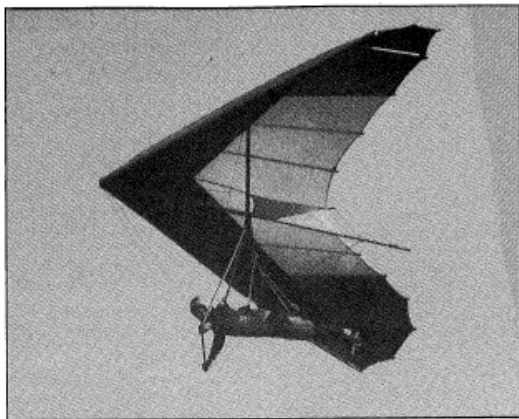
6, rue Charcot - 49300 CHOLET

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.

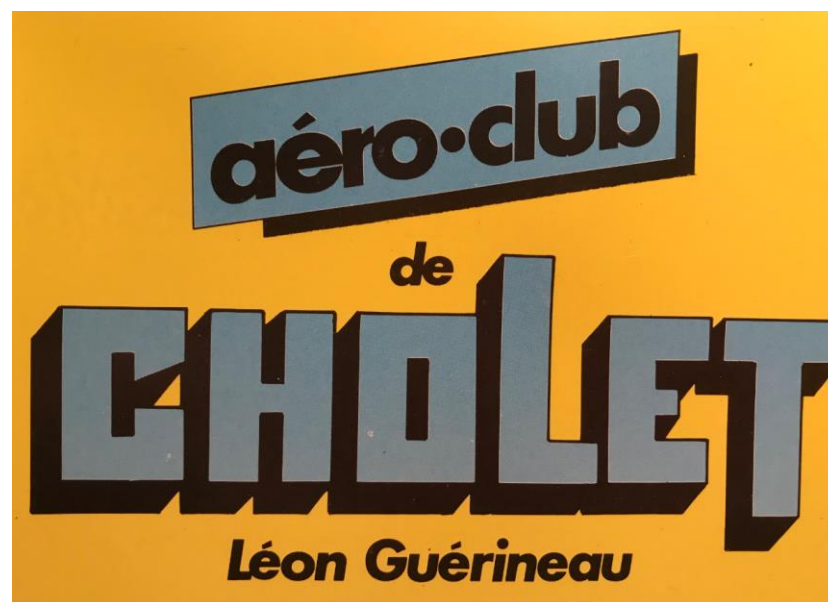
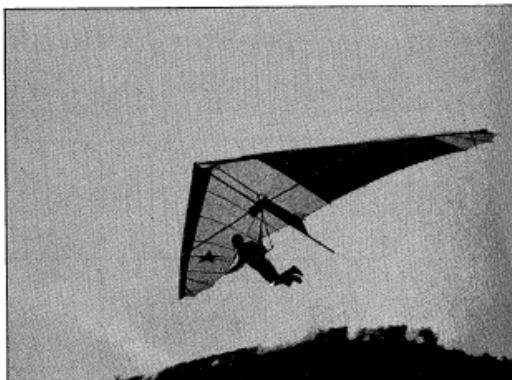
De nombreux pratiquants ont rajouté un chariot sous leur aile, et une section moteur a vu le jour, participant aux démonstrations et journées organisées par le club.

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



UNION DES CONSTRUCTEURS AMATEURS CHOLETAIS



Avions construits par des amateurs choletais.

Amis sportifs,
Notre but :

- Faire connaître et vulgariser la construction amateur d'avions.
- 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 CHAUVIGNE.

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 TRI-COIRE.

C'est un appareil monoplan 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, carénages, 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 Pottier 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 coffres.

L'entoilage se fait soit en tissu naturel : lin ou coton, ou synthétique dacron éconolite. Ces tissus sont enduits de vernis celluloseux 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 monoplan 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 couvre 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 l'heure, 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 statif, 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 CONSTRUCTEUR ?

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 monoplan, les vols avec instructeur pourront se faire au sein d'un aéro-club, les vols solo sur son avion.

BIRE

Y-A-T-IL UN PILOTE PARMI 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.

L'aéro-club de Cholet vous offre cependant une possibilité intéressante, qui mérite de se renseigner.

- 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 !

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'acquiescer 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.

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

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).

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

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

La gestion de la station carburant est réalisée par la ville de Cholet depuis 1980.



Rétrospective de 75 ans d'aviation légère à Cholet en 1985

L'AVIATION LÉGÈRE DANS LE CHOLETAIS

LES RACINES

Historiquement parlant, les racines de l'aviation légère dans notre région, remontent aux sources mêmes. En effet, Roland GARRIOS obtient en 1911 son brevet de pilote à CHOLET. Un monument, sur la gauche des installations actuelles commémore ce point de repère.

À 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 GUERINNEAU. 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 du 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 PÉPINIÈRE

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'enlève 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, soit 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 représente 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, volage 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 licence, la licence de pilote professionnel qui elle-même comporte des niveaux évolutifs (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 1985, 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 (étrangers 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 GUERINNEAU, 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 devrez donc d'abord vous acquitter de la cotisation annuelle et de l'assurance fédérale obligatoire, soit environ 500 francs pour 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 (1986) 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 Aéronautique)
Boîte postale 1423
49314 CHOLET TRAVOT.

Par téléphone contacter :
Le Chef Pilote Monsieur CARLES
(heures de bureau) : (41) 65.20.44.



185 - Cholet (May 82) - 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, destinées 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 désirant 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 Pégases, machines très performantes de conception récente et française. L'un des deux pégases a d'ailleurs été prêté au Club par la Fédération, suite à la victoire de l'un de ses membres, Frédéric HOYEAU, au championnat des jeunes pilotes en 1984. (En plus, bien sûr, un remorqueur et un treuil.)

Rétrospective de 75 ans d'aviation légère à Cholet en 1985 (Suite)

L'activité pour 84 a été de 16 000 heures de vol planeur pour 160 heures de 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

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 (assurez-vous il y aura quand même quelqu'un de compétent à côté). C'est ainsi une véritable première

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

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) 65.32.64 ou le Président François DENIS (41) 62.67.48. Bons vols...

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, déçoient des trésors d'ingénierie 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

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 "Turbulent". Il fut Chef Pilote à l'Aéro-Club de CHOLET. Le C.P. Emeraude, ossature de notre A.C. en 1955 est également dû au talent d'un grand constructeur : Monsieur Claude PIEL (décédé en

juillet 1982) 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 L dignes 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 Cesbron-Lavau
49300 SAINT-LEGER-SOUS-CHOLET

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, offerte 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

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.

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.

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 où 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.

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
49800 BEAUPRÉAU
Tél. (41) 55.00.48 ou (41) 55.18.44

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 choletais 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 ou 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 Charcot 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) 62.58.08. Leur souhait le plus

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 la totalité 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 à tous.

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") il pulvise 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 resta 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 autogères 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-

Rétrospective de 75 ans 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 1939, 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 Centre



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 SFASCT 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... ?

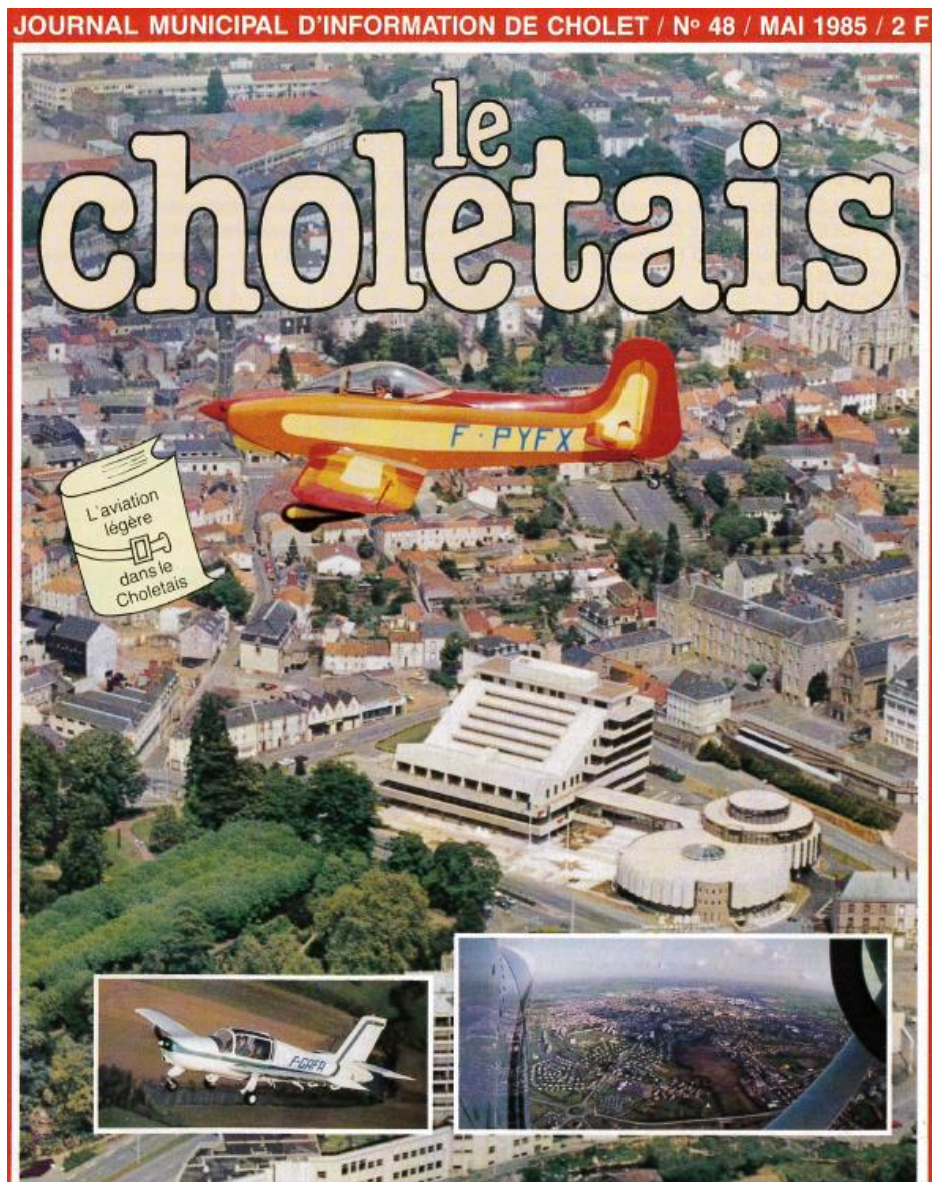
En planeur... Etre dans une de ces "ailes silencieuses" est exaltant.

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. ^{très amicalement}
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
"troc" au goule lors 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^e du
matin! - Remerciements pour le contrôle.

[Signature]

Oui, un grand merci, car le terrain fait partie des très bon
accueil de France - la 4^e pilote de cette soirée à "grand Spectacle"
Rapidair - *[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

En témoignage de
reconnaissance B. Lantier

Miral
19.6.85

J. A.

Han
H. Buisson

Intervenir et ~~de~~

09.07.85
AMM Han

Le témoignage souvenir d'un pilote lors d'un passage à Cholet

The technical dreams of today
are the technical realities of tomorrow
28.8.86. RL

M. Guy Carles
Aéro-Club Léon Guérinneau
F-49300 CHOLET

Hilterfingen, 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 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° 179
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.

Cinquantenaire du
Centre de Vol à Voile
de la Montagne Noire
1937 - 1987

Planeur BREGUET
- 904 - S -



Ce l'occasion du
cinquantenaire du Centre
de Vol à Voile de la
Montagne Noire nous
adressons à tous nos
amitiés
René SIAUDEAU

CARTERIE OCCITANE - L 697

Aéro Club de Cholet
Aérodrome Le Sautreau
49300 Cholet

Amicale Philatélique
31250 - REVEL

Reproduction interdite



Arrivée de Jean PIAT de la comédie Française

Jean PIAT
Sociétaire Comédie Française
R. Bouillon
Paris

M. l'Acro Club de Châles
En remerciant la responsable
de m'avoir permis d'arriver à
Bon Port
Très reconnaissant
Le Pirel



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 coëtré, 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 Draine. 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 la troisième de la série pour 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

ment de V1 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

c'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 escalade 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 Draine.

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 quittée 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, Marcel SUTEAU et ensuite vendu à Falaise en 1968.

A partir de 2003, il a appartenu à un pilote de Cognac. Il n'est plus immatriculé depuis 2019.



Patrick Chardon (debout) à côté de Marcel Cesbron est l'actuel propriétaire du « Turbulent »

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

Un Mystère 10 se pose à Cholet
La piste juste assez longue !...



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

Ce Mystère 10 (avion Dassault), dont les performances sont éloquentes, neuf passagers plus un pilote et un copilote, 820 km/h, vitesse de croisière... appartient à une société toulousaine de matériaux aluminium. Trois de ses membres devraient venir à Cholet pour un rendez-vous avec un industriel. Si les 900 mètres de la piste choletaise ne posent aucune difficulté à l'atterrissage, le décollage s'avère nettement plus problématique.

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

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

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

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



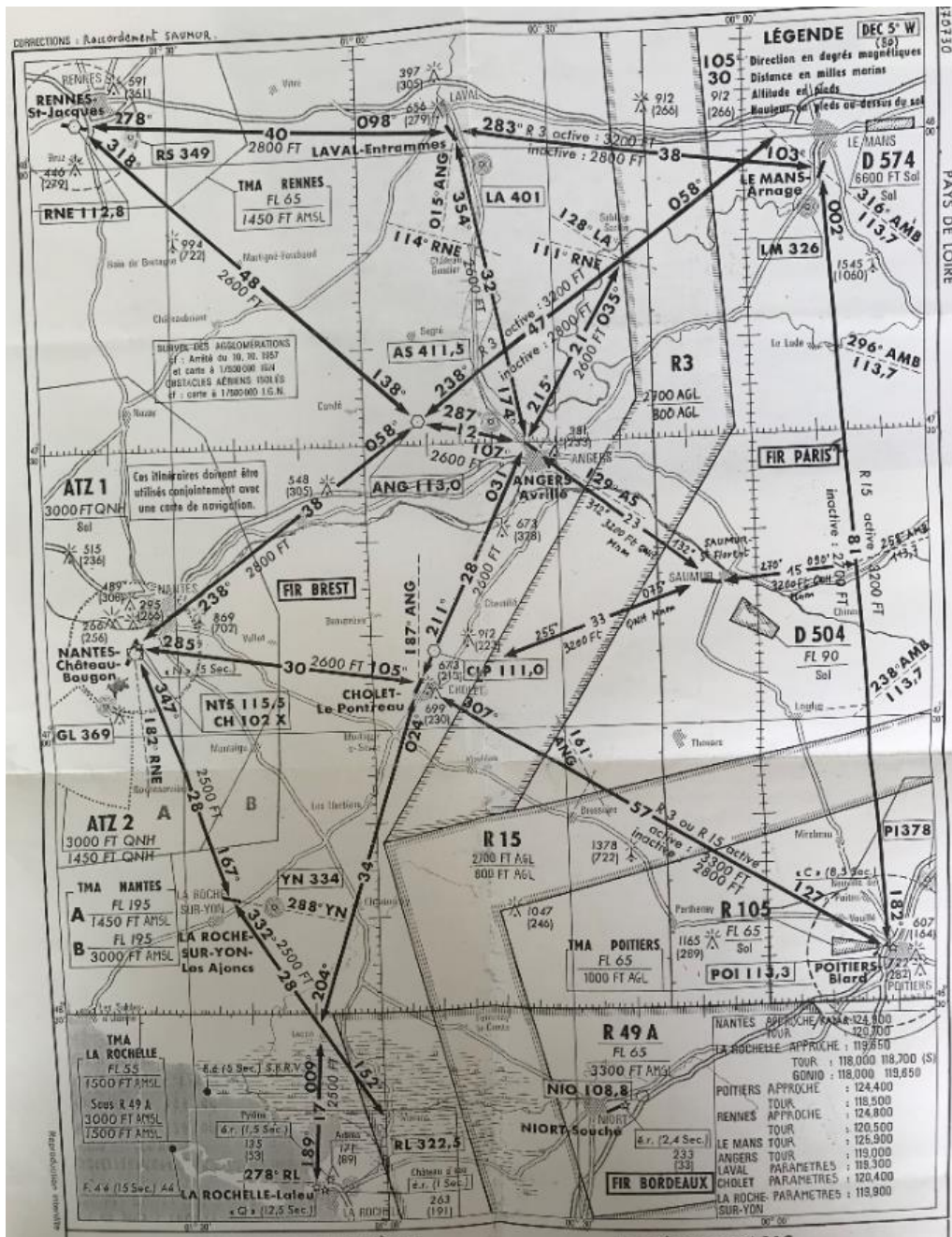
Amplis



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

60 Juin 1987

Carte de VFR de nuit des Pays de Loire en 1987 (source SIA)



Le document de l'aéroclub à remplir au retour du vol avant le carnet de route.

La table de conversion pour le calcul du temps de vol.

Il sera remplacé par le logiciel informatique Aérogest en 2014, ce qui a simplifié grandement la gestion des vols.

Aeroclub de CHOLET LEON GUERINEAU

Heures Vol Moteur FEUILLE N° 102500

Responsable de Piste M _____ Permanence M _____ Journée du _____

PILOTE Nom - Prénom N° ADHESION	DESTINATION Moniteur	N. Passag.	Heure Départ	TEMPS PRÉVU	HORAMÈTRE			TEMPS DE VOL PAR AVION				Alt m	HEURES D.C.		HEURES SOLO		Essence	Huile	Prix du Vol	Valeur du chèque
					Départ	Arrivée	Temps Horam				- 25		+ 25	- 25	+ 25					

<u>HORAMÈTRE</u>					
<u>CONVERSION</u>					
1/00	0.6	31/00	18.6	61/00	36.6
2/00	1.2	32/00	19.2	62/00	37.2
3/00	1.8	33/00	19.8	63/00	37.8
4/00	2.4	34/00	20.4	64/00	38.4
5/00	3.00	35/00	21.00	65/00	39.00
6/00	3.6	36/00	21.6	66/00	39.6
7/00	4.2	37/00	22.2	67/00	40.2
8/00	4.8	38/00	22.8	68/00	40.8
9/00	5.4	39/00	23.4	69/00	41.4
10/00	6.00	40/00	24.00	70/00	42.00
11/00	6.6	41/00	24.6	71/00	42.6
12/00	7.2	42/00	25.2	72/00	43.2
13/00	7.8	43/00	25.8	73/00	43.8
14/00	8.4	44/00	26.4	74/00	44.4
15/00	9.00	45/00	27.00	75/00	45.00
16/00	9.6	46/00	27.6	76/00	45.6



Cachets aéronautiques de courriers reçus
par l'aéroclub (suite)



Cachets aéronautiques de courriers reçus
par l'aéroclub (suite)

Etape du Tour de France aérien 1988

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.

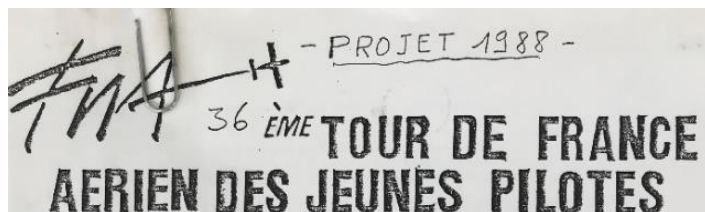
Après-midi

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.



Etape à Cholet du 36^{ème} Tour de France aérien 1988 avec le tracé global



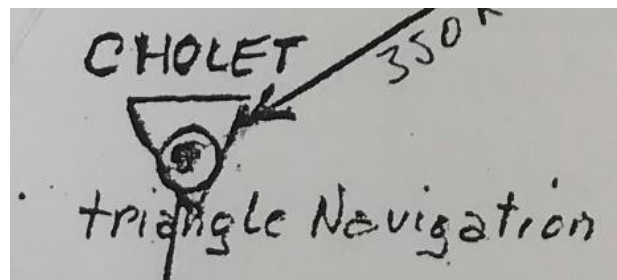
Monsieur le Président,

J'ai bien reçu, soit par téléphone, soit par courrier, votre accord de recevoir la caravane du Tour de France Aérien des Jeunes Pilotes qui se déroulera du Mardi 19 Juillet au Samedi 30 Juillet 1988.

Je vous confirme le tracé et les dates retenues pour le passage des étapes.

MEAUX-ESBLV: Mardi 19 Juillet. Rassemblement des pilotes. 20 Juillet : Epreuves théoriques et briefings. 21 Juillet : départ pour **CHOLET** : 21 Juillet 1988. Dans l'après-midi, triangle de navigation. (Cholet. Loudun. Fontenay le Comte. Cholet). 22 Juillet départ pour **ARCACHON** : 22 Juillet : escale technique. **BIARRITZ** : 22 Juillet 1988. 23 Juillet : départ pour **TOULOUSE-LASBORDES** : 23 Juillet 1988. 24 Juillet Epreuves de maniabilité. 25 Juillet départ pour **NIMES-COURBESSAC** : 25 Juillet escale technique. **FREJUS** : 25 Juillet 1988. 26 Juillet : Journée de repos. 27 Juillet départ pour **MONTEILMAR** : 27 Juillet escale technique. **St ETIENNE BOUTHEON** : 27 Juillet 1988. 28 Juillet départ pour **BALE** : 28 Juillet 1988. (Suisse) 29 Juillet : départ pour **RETHEL** : 29 Juillet escale technique. 29 Juillet : départ pour **ANVERS** : 29 Juillet 1988. (Belgique) 30 Juillet : départ pour **LE TOUQUET** : 30 Juillet escale technique **DEAUVILLE** : 30 Juillet : ETAPE TERMINALE.

Je vous confirme que la prise en charge des frais d'organisation de base est assurée par la FNA.



DU : Mardi 19 Juillet
AU : Samedi 30 Juillet



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



Dédicaces des membres de la caravane du tour aérien 1988



un temps vibrant...
un accueil des plus sympas.
un bon souvenir pour nous.

G. DUVAL

ACCUEIL TRÈS AMICAL ET EFFICACE DONT NOUS NOUS
SOUVENIRONS ET QUE N'ESPRERONS PAS A UTILISER LE TERRAIN
EN DEBOUSSANT. AMICAL SOUVENIR FRANCK ETCHETO
UN MOTAGE DE L'AMICAL JEAN BAUS,
DRAGON, SES. STEANAN, JUNGHEISTER

TH

Très bel accueil, chaleureux et
amical, merci
Blazere'h

Bonne Humeur ! calme ! efficace !
Des vrais Pro. qui nous ont
permis de réaliser une fête Aérienne
Fantastique.

Merci encore pour tout.

COT KRINE Responsable des
présentations en vol du Tour Aérien
des jeunes pilotes

Très bon accueil à l'atterrissage
efficace, soigné et gentillement
Merci de votre aide et longue vie
aéronautique à tous -

J. Priice
Commissaire du Tour de France

Je vous remercie pour l'accueil
et la compétence. Nicka ENT - Camille yael -
- Merci pour cet accueil -
commisnaire tour. Blazere'h

FR3 Paris Ile de France, Salue
amicalement Cholat et son aéro club

A bientôt

Guérini
Claude GUÉRINI

Guérini

Amicalement

FLAFB

Luc

J. LUC BÉRANGER

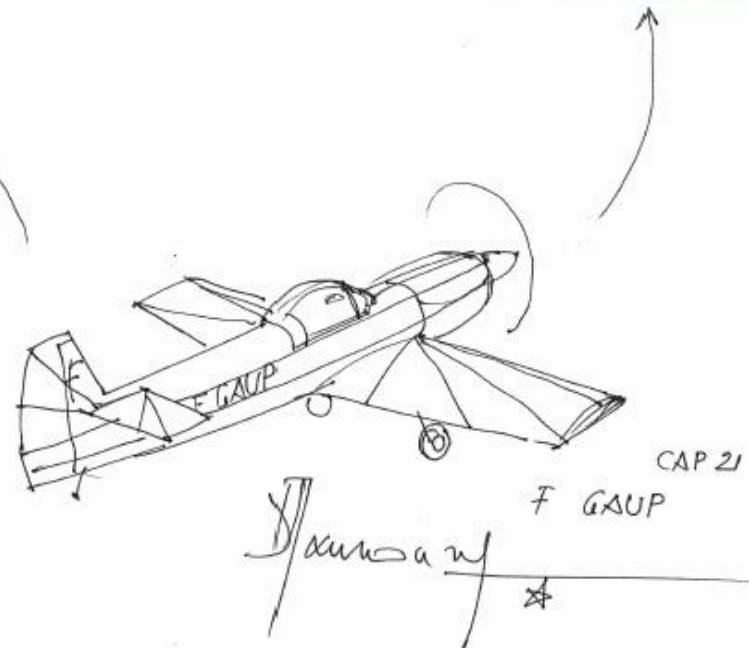
Equipe de la Fédération
de Parachutisme
Amical -

Cholat

SIRPA AIR
Très Bon accueil merci
à Bientôt avec l'Ami de l'air

FR3 IDF remercie Cholat pour
son accueil

Bl



La Revue Aviation & Pilote Privé remercie sincèrement Cholat
pour la qualité de son accueil et est certain que
l'aérodrome figurera dans la prochaine édition du
« Guide Evénement du Pilote » avec de ~~100~~ ~~100~~ bien soufflés!!!

Jagu Callis sur le TFA
le 22 juillet 1988



En revenant de
 gradient de vent rencontré
 au sein de l' et de fascinant
 moment de pilotage qui
 s'ensuivit... Mais aussi en souvenir d'un accueil d'un ran
 gentille, lors du passage du N 60071 lors du Tour de France 88.
 Amicalement,  (Bernard Chabbert)

Patrouille MARTINI
 2e PC 7
 R1 et 2





S.M. GIRARD AIR INTER NAVIES.

un grand merci pour
vos belles manifestations
et l'excellente coopération de
toute l'équipe de Cholet.

Amicalement
F. Girard.



**Avion construit par Jean SALIS sur lequel Roland GARROS a traversé la Méditerranée lors de la fête de
Septembre 1988**



Le programme du meeting aérien

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



SYNTHÈSES

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 (suite)

ROLAND GARROS - LA PREMIERE TRAVERSEE DE LA MEDITERRANEE

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 révélait 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 HAENI, 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 pourrions 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.
AOUT 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 révolus 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 Siaudeau 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 Macarais 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. Siaudeau, Carles, pilotes-éducateurs.

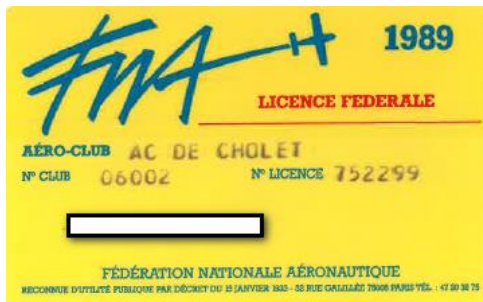
Membre de l'école de pilotage qui regroupe actuellement 21 jeunes de moins de 24 ans au sein de l'Aéro-club, Cédric Suteau a commencé les cours à la fin mai 88. Au terme de 9 h 47' de vols en doubles commandes avec les moniteurs, il fut admis à passer son brevet lui permettant de naviguer en solo. Pour cela, il lui fallait 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 Bourses du (22-23-24.6.1990)
Genève

Escale Cholet.... accueil chaleureux....
1 journée agitée, sous la pluie et la brume, à
attendre l'amélioration météo.... et pour qui s'est attendue
est arrivée le dimanche matin!!

Départ pour Quiberon
Un grand merci à notre contrôleur douanier
et cuisinier

KV222 =
+
K

Gene Gabilan
Villy Gille

Am
J. G. G. G.
F. G. G.
T. G. G.
P. G. G.

Pour compléter la flotte des Morane Saulnier type Rallye et C152, le PA28 Cadet arrive à l'aéroclub en 1990



Un avion nommé « Cholet »

Avec 130 adhérents, l'Aéro-club choletais présidé par M. Couronné, animé par MM. Suaudeau, 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 Eten-dard » 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-Guérin, 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 la 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 secousses, un pilotage « en direct », c'est ici le diplôme du pilote qui fait le confort 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. Convoqué 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 douanement, 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 su, cette année, leur « lâcher ». Moment sans doute le plus fort de la vie d'un pilote, enfin seul dans l'avion, mais tout de même relié au sol avec l'instructeur par la 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 Bourgeois, 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 Buyet, 21 ans, laquelle a reçu son diplôme lors de la cérémonie des mains de son instructeur, M. Suaudeau. Ce dernier a rappelé : « Que les aéro-clubs sont une filière possible pour devenir pilote professionnel. Plus de 60 % 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 Buyet repue au brevet complet de pilote, son instructeur, M. Suaudeau, lui remet l'attestation.

Vue de Cholet à bord du Cessna 152 FGDOC (le parc des expositions de la Meilleraie n'existait pas encore)

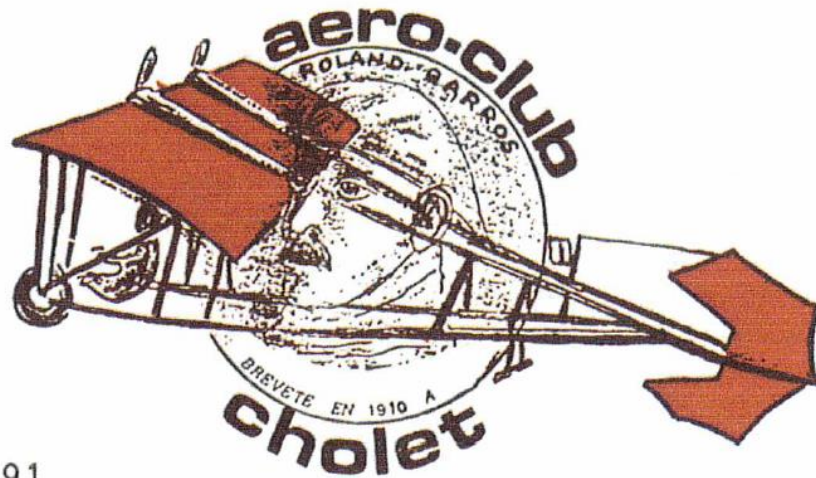


Le nouveau logo des années 80-90

CLUB LÉON GUÉRINEAU

AÉRODROME DU PONTREAU
BUFFET-GARE B. P. 1423
49314 CHOLET TRAVOT
☎ 41.62.03.14

CHOLET, 1e 08 Novembre 1991



ROLAND GARROS
BREVET DE PILOTE N° 176
OBTENU A CHOLET
LE 19 JUILLET 1910

à

Les check-list des avions de l'aéroclub

Actions vitales :

après décollage et avant atterrissage

Fais : freins en pression

Ton : train S.O.

Métier : moteurs afficher régime

Pour : S.O.

Vivre : volets vérifiés

Entier : essence : pompe - pression

Heureux : huile pression - temps

Actions vitales après atterrissage

Essence pompe arrêt

volets rentrés

Arrêt moteur

impérativement sur arrêt :

Radio - R.C. - V.O.R. - Rotating

Essai coupure 1000 T/M maxi

Etouffoir

Après arrêt moteur

Etouffoir repoussé

contacts magnétos coupés

contacts génératrice coupés

contact batterie coupé

Frein de parking en place

RALLYE 150 T			FRA 150 M			Piper archer PA 28		
			Cessna Aerobat			Paramètres		
Pente de montée	2400T/M	140Km/h	Pente montée	2500 T/M	70 Kts	Pente montée	2400 T/M	100mph
Croisière	2500T/M	180Km/h	Croisière	2500 T/M		Croisière	2400 T/M	125mph
Vent arrière	2100T/M	140Km/h	Vent arrière	2000 T/M	70 Kts	Vent arrière	2100 T/M	100mph
Descente	1600T/M	130Km/h	Descente	1500 T/M	70 Kts	Descente	1600 T/M	100mph
Finale	1600T/M	120Km/h	Finale	1500 T/M	65 Kts	Finale	1600 T/M	85mph
<u>Panne en vol</u>			<u>Panne en vol</u>			<u>Panne en vol</u>		
Meilleur angle de finesse volets rentrés		140Km/h	Meilleur angle de finesse, volets rentrés		60 Kts	Meilleur angle de finesse		80mph
			Vent limite plein travers		20 Kts	Vent limite plein travers		20 Kts
<u>Vent limite plein travers :</u>		20 Kts	<u>Décollage :</u>	<u>Volets rentrés</u>		<u>Décollage :</u>	avec 1 cran volet,	
<u>Décollage :</u>	sans volets		<u>Essence :</u>	132 L 100/130		<u>Essence :</u>	190 L 100/130	
<u>Décollage :</u>	sans volets		<u>Pas de changement de réservoirs</u>					
<u>Essence :</u>	80/87 170 L		Cette fiche ne se substitue pas au manuel de vol					
Changement de réservoir : 30 mn de vol			<u>Le consulter impérativement.</u>					
Attention aux limites de centrage			Cette fiche ne se substitue pas au manuel de vol					
Cette fiche ne se substitue pas au manuel de vol			<u>Le consulter impérativement.</u>					
Le consulter impérativement								

FA 280 ARROW - F.BRAE 180 CV Injection									
Moteur Lycoming 10-360-B 1E									
Poids à vide :									
Configuration	PMH	Volés	P.A.	Régime	Vitesse	Altitude	VZ		
				Max	NPH	Kts			
Décollage	S	0	Puissance Max	≈ 2500	70	60	R	148	148
Montée initiale	R	0	25	2500	90	80	R	148	148
Montée Pente max	R	0	25	2500	100	86	R	148	148
Montée VZ max	R	0	25	2500	110	95	R	148	148
	75%	R	0	24	2400			Epl : 3000'	
Croisière 65%	R	0	22	2350				20' 40" min au manuel de vol	
	55%	R	0	20	2300				
Descente Lisse	R	0	23	2300				Limite VHO	
Attention Lisse	R	0	17	2300	100	86	R	148	148
Préparation Vent Arrière	S	10°	17	2300	100	86	R	148	148
Approche ≈ 300'	S	10°	25	2300	90	80	R	148	148
Courte finale entre 500 et 300'	S	10°	25	2300	90	80	R	148	148
Très courte	S	10°	25	2300	85	74	R	148	148
Sortie Train VI < 150'	R	0					R	148	148
Finesse Max	R	0			100	86		148	148

LIMITATIONS

Carburant: 190L - plein mini 136L Consommation ≈ 36L/h
Autonomie: -

- VNE - Vitesse ne pas dépasser 170 MPH - 148 Kts
- VMO - Vitesse max Croisière à 75% 165 MPH - 143 Kts
- VA - Vitesse de manœuvre
- VFE - Vitesse de Sortie Volets: < 125 MPH ou 110 Kts
- VLE - Vitesse de Sortie Train < 150 MPH ou 130 Kts
- Vent transversier max:
- vitesse de décrochage (luxe)
- Train + Volets

Un baptême de l'air à 90 ans le 1er Juillet 1991

Mon premier vol a
quatre vingt dix ans
j'en suis enchanté.

Brochard Jules Emile
1. Juillet 1991.

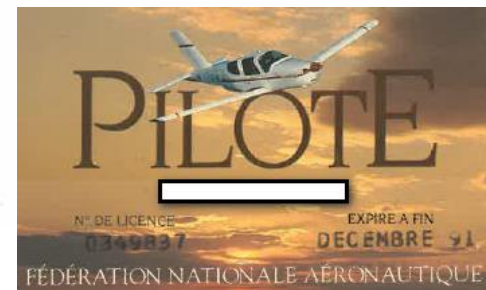
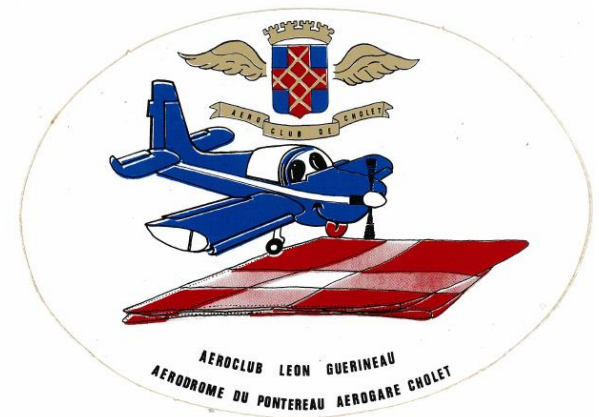
Une étape qui comptera longtemps
dans la vie de pilotes du "Rallye
des Vieilles Tiges".

Son accueil et son accueil dont
la chaleur m'a d'égale que la
sérénité.

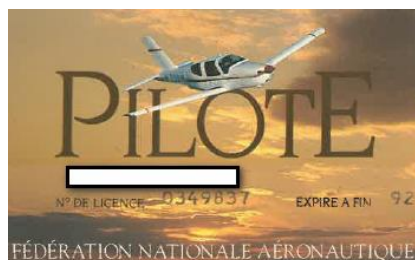
Immersion permanente à tous
nos amis de Cholet à venir de
nous, dans le Nord, de nos amis
ont partagé la passion commune de
nos homologues.

MATTHEU de la part des amis, remerciements,
Lucy et Françoise.

Tout ce que dit M. Brochard est vrai
mais la réalité est encore mieux et
pour la gentillesse et la compétence
du président et du chef bureau du
pilote du rallye nous reste à Cholet
Encore merci. *Matthieu*



Rassemblement en Septembre 1992 pour commémorer le rallye d'Anjou 1912



A titre personnel et pour les 100 ans, J'avais fait la même boucle mais au départ de Cholet vers Saumur puis Angers et retour Cholet le 17 Juin 2012 avec le Piper PA28 BOXU en 1h03

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.

CLUB LÉON GUÉRINEAU

AÉRODROME DU PONTREAU
BUFFET-GARE B. P. 1423
49314 CHOLET TRAVOT
☎ 41.62.03.14



ROLAND GARROS
BREVET DE PILOTE N° 179
OBTENU A CHOLET
LE 19 JUILLET 1910

RALLYE 150 SV F.GBSK

N° DE SERIE : 3211

HEURES TOTALES AU 18/10/92 : 3968 H 48

POTENTIEL MOTEUR : 308 H + 3 prolongations de 100 H soit 300 H.

POTENTIEL HELICE : 436 H.

POTENTIEL CELLULE : 2000 H - Reste 346 H.

VISITE CELLULE 2-ANS : 27/03/1994

EQUIPEMENT :

- | | |
|----------------|-----------------------------------|
| - 1 RADIO | - 1 CONSERVATEUR DE CAP |
| - 1 VOR | - 1 HOROMETRE |
| - 1 ALTIMETRE | - 1 BILLE |
| - 1 HORIZON | - 1 COMPTE-TOURS |
| - 1 COMPAS | - 1 INDICATEUR DE PRESSION A VIDE |
| - 1 VARIO | |
| - 1 ANEMOMETRE | |

PRIX DEMANDE : 120 000 FR\$ A DEBATTRE

DEMONTAGE EVENTUEL PAR MONSIEUR ANGEE, mécanicien agréé, assisté de
MONSIEUR SUTEAU et deux autres personnes de l'AERO-CLUB DE CHOLET.

Mise en vente d'un des Rallye 150 :
le Sierra Kilo en Octobre 1992

21.758 mouvements d'avions l'an dernier

Une nouvelle piste à l'aérodrome du Pontreau ?

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

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

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

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

Il faut penser à demain...

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

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

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

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

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

Raymond GERMON



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



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



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

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

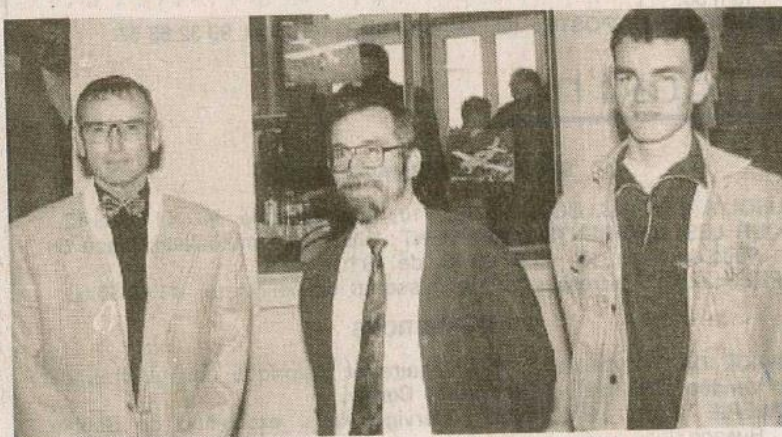
L'aéro-club de Cholet organisait, samedi soir, une petite réception en l'honneur du plus jeune pilote de France.

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.

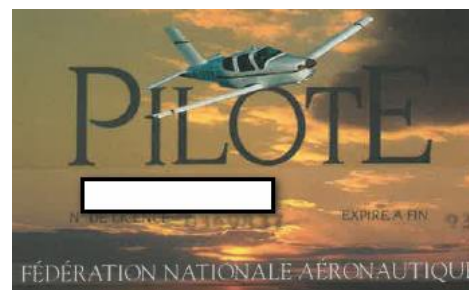
David rêve de devenir pilote de ligne. « **Pour y parvenir, il faut passer un examen théorique, puis un épreuve pratique après deux cents heures de vol.** »

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)



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.

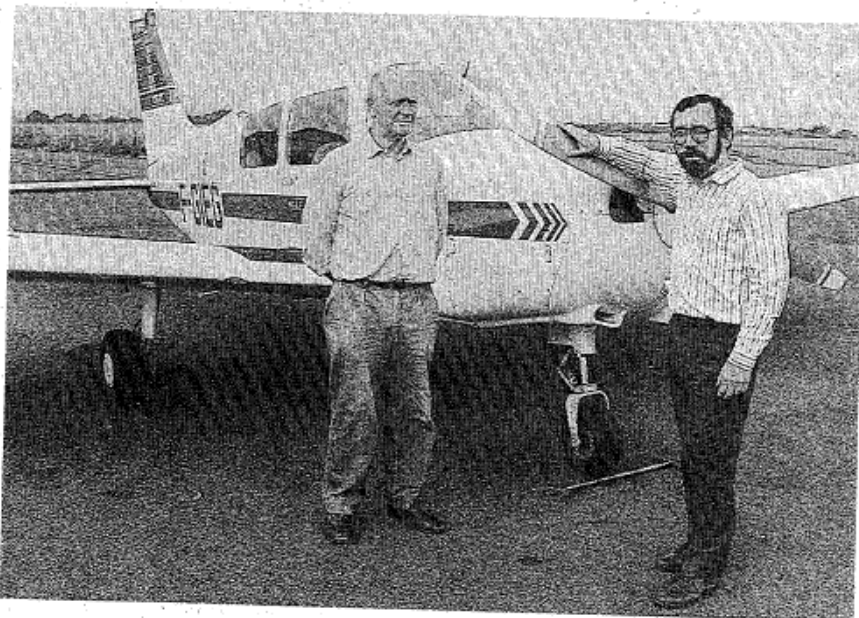
Au départ du rallye d'Europe du Nord

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-

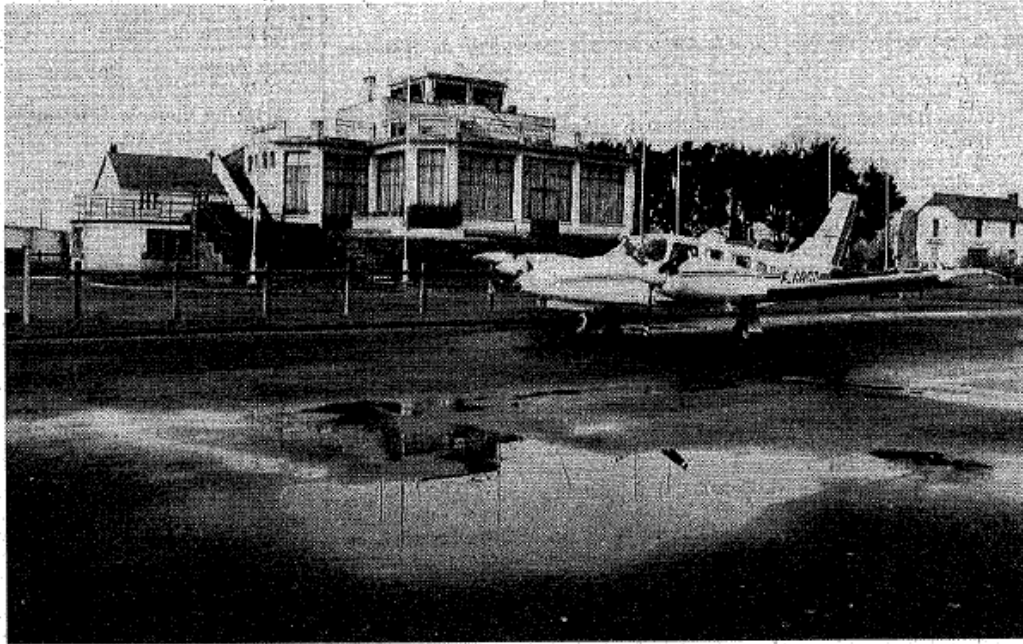
ces ; de 9 h 45 à 10 h 25, vingt places ; de 10 h 30 à 11 h 10, vingt places ; et de 11 h 15 à 11 h 55, vingt places. Tarifs enfants, leçons de natation collective, enfant carnets de dix tickets, 265 F.

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.

1993 - L'allongement de la piste jusqu'à la longueur actuelle de 1380m est validé

Juin 1993, 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 Ligt. 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 semble avoir été évoqué de transférer l'aérodrome à La Tréfiavière près de St André de la Marche.



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 pôle 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

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 révélaient 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 pilotes

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

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-Cœur, explique Michel Bonneau. La descente se fera au-dessus du terrain de foot ». Pour les habitants du quar-

ter, les nuisances sonores provoquant des avions de l'aéro-club seront moins importantes. Reste à savoir quel bruit feront les avions plus puissants. Précisément ceux pour lesquels la piste va être modifiée.

Pour l'allongement de la piste

22/06/93



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.



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 », cite 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 satisfaisaient 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 quadricycle de 160 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^{ème} édition du raid d'Europe du Nord organisé par la Com-

muneauté. 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



FNA 1993 41ème TOUR DE FRANCE AERIEN DES JEUNES PILOTES

Du : Mardi 20 Juillet
Au : Dimanche 1er Août

≈ 2 830 km (linéaires) soit environ 3 700 km réels
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

Carnet de bord du TFA 1993

Après un premier échec à la sélection régionale pour le tour de France aérien en 1992. Ma sélection a été acquise à St Brieuc lors d'un week-end fin mai 1993 en ayant terminé 3^{ème} au général dont 1^{er} à la navigation sur un circuit de 1h50. Le but étant de prévoir une estimée de navigation et de la respecter à la seconde près (en fonction d'une vitesse propre déterminée). J'ai réalisé cette sélection avec le Cessna 152 de l'aéroclub immatriculé F-GDOC. J'allais porter le numéro 29 sur l'avion avec tous les autres autocollants des sponsors. A 19 ans, je démarrais une expérience formidable et unique pour un jeune pilote, et avec d'autres pilotes du même âge aussi passionnés et en dehors du cadre Aéroclub.

Au retour de la sélection et durant ces 2 mois d'attente avant le tour, j'ai multiplié les entraînements et il a fallu remplacer le moteur qui arrivait en fin de potentiel. Une période d'essais a été nécessaire pour s'approprier le comportement du nouveau moteur car les paramètres étaient un peu différents. Il a fallu également corriger le tir lors des premières étapes du tour pour affiner le bon régime moteur.

Le Tour de France Aérien 1993 s'est déroulé du 20 au 31 Juillet. J'ai parcouru une distance de 1870 Nm (3464Km) me permettant de relier Roanne au Castellet en 22h31 de vol. En intégrant le vol pour aller au départ et le vol retour, j'ai réalisé 30h18 de vol.

Il y avait 2 fréquences radio pendant le tour 123,025 et 130,225. Elles permettaient de valider des passages aux points d'entrée, points chrono et aux épreuves spéciales. Elles permettaient également de communiquer entre nous pour la sécurité mais aussi pour passer le temps.

Le décollage pour l'étape suivante s'effectuait en fin de matinée suivant un ordre établi lors du briefing matinal avec le point météo et où la navigation était préparée.

Du début jusqu'à la fin du tour, il y a eu beaucoup de turbulence et vol et le Cessna était assez sensible. Ce n'était pas très facile de manger le plateau repas pendant le vol avec les secousses mais aussi le suivi de la navigation. Il fallait souvent attendre l'arrivée. Mais cette turbulence m'évitait de tomber de sommeil lors de la navigation. Car les nuits étaient courtes à cause des longs diners d'étapes et de quelques sorties improvisées.

A l'arrivée de chaque étape, le meeting de la caravane du tour démarrait. Après quelques contemplations, il était temps pour nous de faire le nettoyage et la mise en parking pour la nuit de l'avion, de commencer à préparer l'étape suivante. Ensuite, il y avait la remise des récompenses de l'étape et le diner festif.

Cette traversée du pays s'est faite en 9 étapes. A cela il faut rajouter la journée pour rejoindre le départ et celle pour le retour à Cholet. Voici quelques anecdotes par journée :

20/07 : Cholet – Roanne (Navigation pour rejoindre le départ : 2h23)

Temps pourri vers Châteauroux, peu de visibilité et j'étais presque perdu car la radio ne fonctionnait pas et je ne m'en étais pas rendu compte au décollage (il y avait un bouton qui était déréglé, j'avais bien vu les lumières de la piste clignotantes pour signaler le défaut mais je n'avais pas fait le rapprochement). Enfin après une navigation laborieuse en contournant le Massif central et malgré le temps avec des averses j'ai pu enfin atterrir à Roanne et je n'étais que le 30^{ème} sur 62 à être arrivé car le temps avait retardé le décollage de nombreux concurrents. Vers 17h, on nous a remis les combinaisons de vol et j'ai retrouvé mes copains de la sélection du circuit Ouest de la pentecôte. A 18h, on a eu un briefing assez long pour expliquer les circuits lors des atterrissages aux étapes. C'était assez difficile au début de bien comprendre tout le déroulement des manœuvres et les procédures.

Carnet de bord du TFA 1993

21/07 : Roanne

Le matin, nous avons fait le théorique et j'ai terminé dernier au classement soit 62ème. Ça m'a fichu un coup au moral et puis mes copains m'ont fait comprendre qu'on n'avait que 12 jours de bonheur et qu'il fallait en profiter le plus possible pour découvrir et apprendre beaucoup de chose. A ce moment-là, je voyais la compétition de très loin car je me sentais largué par la difficulté d'un TFA. Enfin mon but était avant tout de me perfectionner en navigation et d'acquérir une expérience incontestée. Dans l'après-midi, nous sommes allés visiter Giat Industrie à Roanne et ils nous ont fait une présentation du char Leclerc (le tout dernier modèle). Le temps était pluvieux mais il s'est dégagé lors du premier meeting que l'on n'a pas pu voir complètement car il y avait un briefing pour la préparation de la navigation du lendemain. Le soir, après un diner dans un hangar du club, nous avons dormi à l'auberge de jeunesse après avoir finalisé la préparation de la navigation jusqu'à 1h30 du matin.

22/07 : Roanne – Nancy (210Nm (389Km) – 2h49)

Roanne - Intersection de voie ferrée (Pouilly sous Charlieu) - Mont sous Vaudrev - Nord du terrain de Til Chatel (**épreuve spéciale sur le terrain**) - Village au Nord-Est de Damblain – Vincey - Blainville sur l'eau - Terrain au Sud de Domballe (**Point Chrono**) - Nancy

Je n'étais pas encore rodé à la navigation du TFA, stricte et précise avec le PE et les circuits d'attentes. J'étais beaucoup stressé au départ de Roanne qui était sous un très beau soleil. La navigation a été un calvaire car je n'ai pas trouvé le terrain du point tournant, j'ai donc refait un tour et je suis repassé dessus (en fait j'étais déjà passé dessus sans le voir). Et je suis passé sur un terrain que je pensais être le point chrono mais ce ne devais pas être celui-ci car mon chronomètre n'a pas été arrêté. Je me suis donc encore retrouvé dernier 62ème mais à égalité cette fois ci. Le soir après le meeting, on a fait un karaoké avec les copains « j'aime les filles ». Puis nous avons eu un briefing pour avoir les points tournants du lendemain. Puis nous sommes allés visiter le musée aéronautique près de l'aérodrome. On est même rentré dans un avion d'observation de la marine. Il y avait aussi des Fougas, DC3... Ensuite diner somptueux dans les hangars et c'est là qu'il y a eu l'attribution des parrains. Le mien ne s'est pas fait connaître (cela devait être un journaliste : Mr Kai), et je ne l'ai jamais vu durant tout le TFA. Puis on est allé à l'hôtel Altéa pour terminer la navigation et se coucher.

23/07 : Nancy – Liège (188Nm (348Km) – 2h26)

Nancy – Est de Moyenvic – Voie ferrée à l'Ouest de Bouzonville – Montmédy (**épreuve spéciale sur le terrain**) - Entrée dans la Belgique – Autoroute de Bastogne – Intersection de routes à l'Ouest de Malmédy – Barrage au Sud de Limbourg – Theux Vervier (**Point Chrono**) - Liège

Ah la Belgique, découverte du pays très verdoyant. Survol des Ardennes avec des points de repère difficiles à cause de la mauvaise définition des cartes IGN au sujet des petites et grandes villes qu'on avait du mal à différencier. J'ai eu 12 minutes de retard car j'avais surestimé ma vitesse propre. Je suis passé au-dessus du circuit automobile de SPA et à droite du terrain puis je suis allé sur le circuit d'attente pour l'atterrissage final. Je me sentais un peu perdu mais j'ai rétabli la situation en retrouvant les autoroutes. Le point tournant était le passage sur une piste ancienne de l'armée et il fallait évaluer une distance entre 2 bandes. Je n'étais pas très loin de la vérité car j'ai pris le chrono à partir du bout de l'aile d'une bande à l'autre et je l'ai comparé avec ma Vitesse Propre à ce moment. Toujours 62ème à l'arrivée. Puis un diner sous les hangars et un hébergement dans un campus de Liège. Le soir on a fait connaissance avec des Belges puis on s'est couché assez tard. Il faut savoir qu'avant le diner, nous avions préparé la navigation du lendemain, la plus longue et que nous avons eu la chance de discuter avec des pilotes de chasse sur F16. Comme quoi l'ambiance entre pilote de niveau différent est toujours très cordiale.

Carnet de bord du TFA 1993

24/07 : Liège – Bourges (259Nm (480Km) – 3h20)

Liège – Est de Rochefort – Sortie de Belgique – Voie ferrée à L'Ouest de Ste Ménéhould – Sud de Marigny le Château – Sud de Trancault (**épreuve spéciale sur le terrain**) – St Valérien – Chatillon Coligny (**Point Chrono**) - St Martin d'Auxigny - Bourges

Temps correct mais beaucoup de turbulence. Très beau temps en arrivant sur la France. J'ai même annoncé à la radio « douce France » au niveau de la frontière que j'ai dépassé après être sorti de la forêt des Ardennes. Donc c'est un retour à la plaine qui m'attendait. Que du plat avec un superbe soleil et quel beau spectacle d'une région que je n'avais jamais survolé. La navigation s'est mieux passée et j'ai gagné une place. Mais je ne vais pas assez vite pour gagner du temps (erreur d'évaluation de vitesse du Cessna). Pendant la navigation, un copain Charles le 007 (James bond comme on l'appelait avec ses croix barrées lorsqu'il « shootait » un avion) s'est rapproché de moi pour se mettre en patrouille, ce qui a bien agrémenté la navigation qui était prévue très longue. Les conversations à la radio me faisaient bien rire et ça passait le temps.

25/07 : Bourges – Quimper (290Nm (537Km) – 4h19)

Bourges – Sud de Descartes (**épreuve spéciale sur le terrain**) - Mont sur Guesnes – Rouge – Terrain à l'Ouest de la forêt de Teillay (**Point Chrono**) - Entrée du Golfe du Morbihan – Concarneau – Bénodet - Quimper

Aujourd'hui, j'ai fait l'inverse en allant trop vite. En effet j'ai eu 5 minutes d'avance à l'arrivée mais je remonte à la 58ème place. Cette navigation que j'ai grandement appréciée a duré 4h20 (sans escale et ravitaillement, finalement la plus longue du tour). C'est le retour aux sources car je retrouve ma région et le Maine et Loire avec un temps quelque peu désagréable avec du crachin et quelques fois des passages avec mauvaise visibilité. Enfin arrivé au point chrono, il restait 30 minutes de vol pour arriver à Quimper. J'ai donc décidé de dévier ma route et fait cap au Sud-ouest pour arriver au niveau de Piriac et faire toute la cote de Bretagne jusqu'à Quimper en passant par l'entrée du Golfe du Morbihan. Malgré mes 4h de vol déjà fait, je n'éprouvais guère de fatigue. C'est là que je me suis rendu compte à tel point l'avion était mon « dada » et que je me sentais bien dans un appareil volant. A l'arrivée, mes parents m'attendaient et je répondais à leurs questions tout en restant sur mon nuage, enrôlé dans une compétition qui prenait l'air d'un rêve. Certains devaient ravitailler à Vannes après le point chrono mais le Cessna était l'appareil idéal du fait de son autonomie long range. Le soir, on a diné dans un château sur la rivière de l'Odét (crustacés et fruits de mer). En bref un superbe repas dans un cadre merveilleux à l'intérieur du château. « Triple ban zobé » avant le repas selon la coutume des pilotes de chasse.

26/07 : Quimper – La Rochelle (219Nm (406Km) – 2h31)

Quimper – Antenne au Nord de Quimper – Sud de Bain de Bretagne – Sud de la forêt de Teillay (**épreuve spéciale sur le terrain**) – La Chapelle Glain – L'Hermenault – Chailler les Marais – Marans (**Point Chrono**) – La Rochelle

La navigation s'est bien déroulée, je suis passé à quelques kilomètres de Cholet et j'ai terminé 15ème de la navigation à 50 secondes d'écart avec mon temps prévu. Je suis donc maintenant 51ème. Avec mes parents, j'ai assisté au meeting général avec la PAF. La prestation était très belle car c'était la première fois que je la voyais depuis le début du tour. Le soir on a eu les points tournants de la prochaine navigation et je l'ai préparé dans la foulée. J'ai pris l'habitude et je réussis de mieux en mieux mes navigations car je commence à avoir une bonne maîtrise de l'avion. Le soir nous sommes allés en boîte de nuit à l'Oxford (on a dormi que 2h...), il y avait une très bonne ambiance, nous étions en combinaison de vol avec les membres de la PAF.

Carnet de bord du TFA 1993

27/07 : Repos à La Rochelle

Après la boîte de nuit, beaucoup de fatigue le matin au levé. On a fait une balade en bateau (port des minimes, Ile d'Aix...) puis on a déjeuné en terrasse sur le vieux port. L'après-midi, nous sommes allés sur l'île de Ré. C'était quartier libre avec plage et promenade (au Bois Plage). Enfin on a surtout fait la sieste sur la plage. Le soir on est sorti en ville jusqu'à minuit en étant impatient de faire redémarrer les moteurs le lendemain après cette pose d'une journée.

28/07 : La Rochelle – Brive (174Nm (322Km) – 2h08)

La Rochelle – St Martin (Ile de Ré) – Le Bois Plage – Hippodrome de Chatellaillon Plage – Villefagnant – Nord de Nontron (**épreuve spéciale sur le terrain**) – Eyzerac – Nord Est de Sarlat la Canéda (**Point Chrono**) – Brive la Gaillarde

Au départ de La Rochelle, passage sur l'île de Ré pour rendre hommage à un maire d'une commune également pilote de ligne. J'ai terminé 1^{er} de l'étape à 1 seconde du temps prévu avec en récompense une coupe et la montre Yéma. Je suis donc maintenant 43ème au général. Demain je fais un tour en CAP 10 offert par l'armée de l'air. Je ne pensais pas du tout être dans les temps car je n'avais pas très bien senti cette navigation qui m'a semblé difficile. Mais le temps que j'ai perdu sur des écarts de route a été rattrapé avant l'arrivée. De plus j'ai obtenu 30/30 à l'estimation carburant. Après le point chrono, j'ai pris des photos de Périgueux car la région était très vallonnée et jolie. Le soir je n'étais pas encore remis de ma victoire (un peu de chance et de persévérance). Il commençait à faire très chaud lors des briefings avec un soleil radieux qui inondait la France en ce milieu d'été.

29/07 : Brive – Carcassonne (160Nm (296Km) – 2h18)

Brive la Gaillarde – Cressensac – Monflanquin – Est de Villeneuve près du Lot (**épreuve spéciale sur le terrain**) – Col de Naurouze – Terrain militaire de Monssoulens (**Point Chrono**) – Carcassonne

Je suis retombé à la 49ème place car j'ai perdu du temps en cherchant une ville (5 minutes de retard). J'ai donc terminé 58ème à l'étape et il y avait une note pour l'atterrissage que j'avais très bien réussi. A l'arrivée il y avait un vent fort mais chaud. Mon ancien instructeur René Siaudeau m'a accueilli et j'étais heureux de le voir car il avait passé beaucoup de temps avec moi en instruction. Puis j'ai fait 25 minutes en CAP 10 comme prévu (on a fait du -2G à +4G) avec beaucoup d'évolutions très surprenantes. Malgré un voile noir sûrement dû à la fatigue accumulée, j'en ai gardé un très bon souvenir.

30/07 : Carcassonne – Le Castellet (205Nm (380Km) – 2h40)

Carcassonne – Péage à l'Est de Carcassonne – St Gély – Nord Est de St Hippolyte (**épreuve spéciale sur le terrain**) – St Christol les Alès – Terrain d'Uzès – Péage au Sud de Tarascon – Péage au Sud de Cavaillon – Péage au Sud d'Aix en Provence – Péage à l'Est de Cassis – Stade près du Castellet (**Point Chrono**) – Le Castellet

28ème à l'étape et 46ème au classement général. J'avais presque 5 minutes d'avance et le point chrono était un stade. Je suis passé à côté sans le voir donc j'ai été obligé de faire un autre tour. Le matin il y avait de la brume donc on est parti à partir de 13h30. Le Bucker de la caravane s'est abîmé en campagne à cause de la basse couche (sans blessé grave). Sortie en boîte de nuit à Bandol en combinaison de vol le soir.

Carnet de bord du TFA 1993

31/07 Le Castellet – Ajaccio (165Nm (306Km)

Le Castellet – St Tropez – Point MIKE (coordonnées 43 N, 7 E) – Point HOTEL (coordonnées 42,55 N, 7,45 E) - Ajaccio

Le Cap 231 et le biplan Pitts de la caravane se sont percutés avant le décollage. Pas de blessé mais de gros dégâts. Le Cessna ne pouvait pas aller à Ajaccio car il fallait au moins 3 places et un transpondeur. Donc seulement 36 avions sont partis avec des accompagnateurs et les pilotes sans avion comme moi. Je devais aider le pilote à faire la navigation (pilote navigateur sur DR400-160) mais il n'y avait pas grand-chose à faire donc je me reposais et contemplais le paysage. Le temps était brumeux et après 2h de vol avec recherche de point d'après des coordonnées géographiques (M et H) (au cap chrono), la terre était en vue. A l'arrivée, temps superbe et baignade en entrée de piste de l'aéroport d'Ajaccio. Au total 22h31 de vol en 8 étapes et 2h pour arriver en Corse. Pendant le diner, il y a eu la cérémonie de remise des prix. Finalement 47ème au général et une coupe avec 200 litres de carburant 100LL pour la meilleure estimation carburant sur tout le tour.

01/08 Ajaccio – Le Castellet – Cuers (pour entamer le retour)

Départ en tant que passager toujours. J'ai dormi tout au long de la navigation. Arrivé au Castellet, il a fallu se séparer après le dernier briefing météo. Navigation vers Cuers avec 2 copains 007 et 49 (durée du vol 0h25). On a dormi à l'hôtel le soir en ayant préparé avant la navigation retour du lendemain avec les gens de l'aéroclub qui nous avaient très bien accueillis. Le poids des bagages était plus important avec les coupes et les lots qu'on avait reçu tout au long des étapes, le centrage s'en ressentait.

02/08 Cuers – Moulins – Cholet (Navigation retour : au total 5h24 en 3 vols de 0h25, 2h38 et 2h21)

Décollage à 9h en patrouille avec passage sur Vaison la Romaine au niveau 45. Temps brumeux au départ. Verticale Roanne pour le souvenir et boucler la boucle. Puis arrivée à Moulins pour le ravitaillement. Déjeuner en ville avec des membres du club. Puis dernière navigation vers Cholet. Temps agréable, soleil mais des incendies dans certains champs. Les navigations me semblaient beaucoup plus facile après cette expérience et j'étais très à l'aise. Arrivée à Cholet : la famille m'attendait et c'était la fin d'un super tour de France.

L'expérience d'un tour, c'est l'apprentissage de la rigueur, de la sécurité pour les navigations et la compétition. Mais c'est surtout une ambiance formidable avec des passionnés et un partage des expériences aéronautiques.

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'Ecole 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. 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.

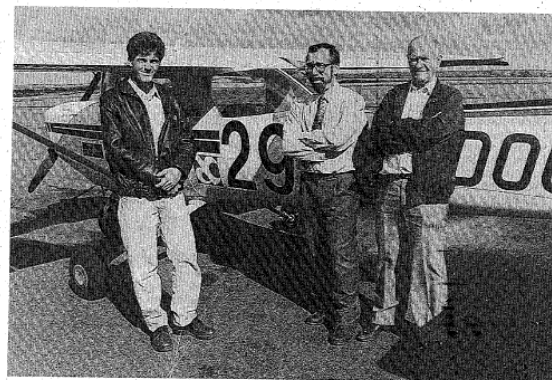
Il y avait 68 pilotes au départ du Tour de France disputé en individuel sur neuf étapes. Cédric a été sélectionné à Saint-Brieuc parmi 175 candi-

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 Roannes-Nancy, Nancy-Liège, Liège-Bourges, Bourges-Quimper, Quimper-La Rochelle, La Rochelle-Brive, Brive-Carcassonne, 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 à 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

Jeune pilote à l'aéro-club Le tour de France de Cédric, 19 ans

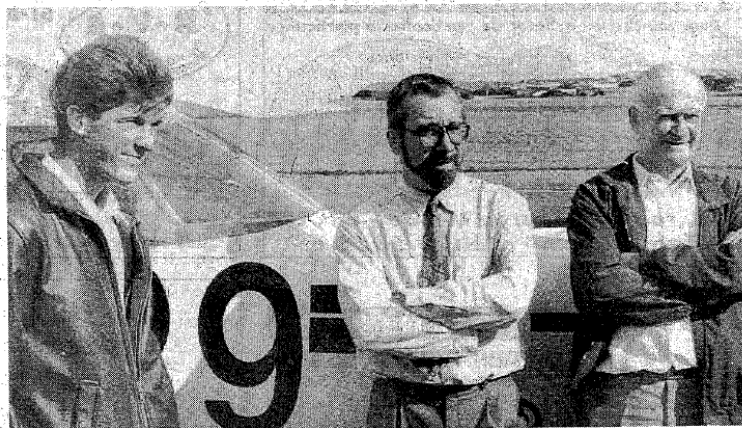
L'aéro-club de Cholet a tenu à féliciter officiellement Cédric Suteau, samedi, pour sa participation au Tour de France des jeunes pilotes. C'est la première fois que l'aéro-club de Cholet engageait un concurrent dans cette compétition difficile, réservée aux moins de 21 ans.

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'Etat.



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'Ecole 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.

Quant au Cessna 152, FGDOC, il a quitté le club à la fin des années 90 et est actuellement dans le Vaucluse.



Les membres du bureau de l'aéroclub à cette période

BUREAU

PRESIDENT	Michel BONNEAU
VICE-PRESIDENT	Marcel SUTEAU
TRESORIER	Yannick LEBEN
TRESORIER. ADJ.	Yves GONTHIER
SECRETAIRE	Jean.Claude VANSANGEL
SECRETAIRE ADJ.	Carol BOUDEAU
CHARGÉ DES RELATIONS INTERNES	Patrice GEAIS Philippe POUDREAU
CONSEILLER	Marcel COURONNÉ

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

AMOEDO Alfonso
BARRE Louis
CARLES Guy
RICHARD Michel
SOURISSEAU Michel

INSTRUCTEURS

CARLES Guy
MULLOT Patrick
SIAUDEAU René

BUREAU AERO-CLUB

SECRETAIRE : Fabienne

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 toute l'Europe avec les voyages du CPC.

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.

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

Aérodrome : le décollage des travaux

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

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

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

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



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

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

Un outil contre le désenclavement

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

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

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

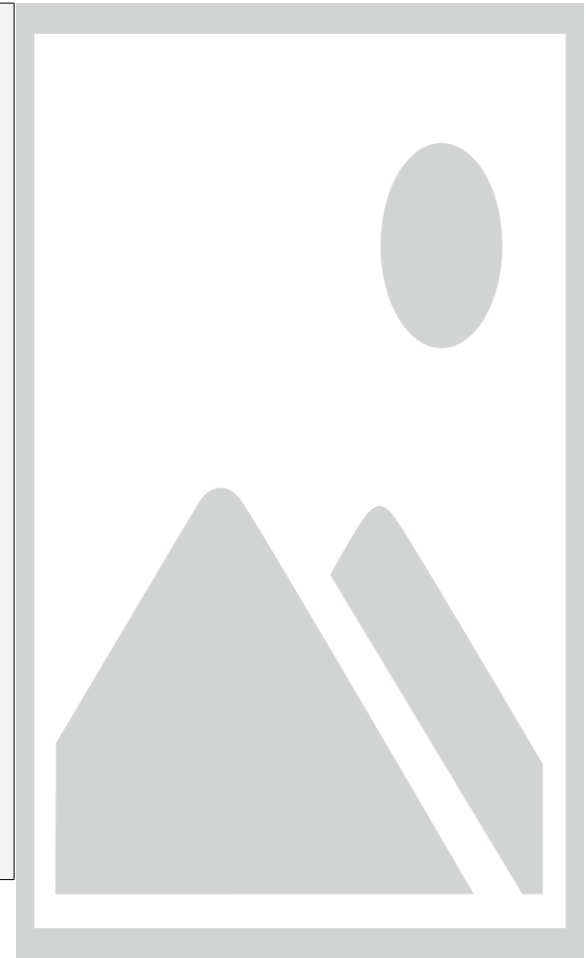
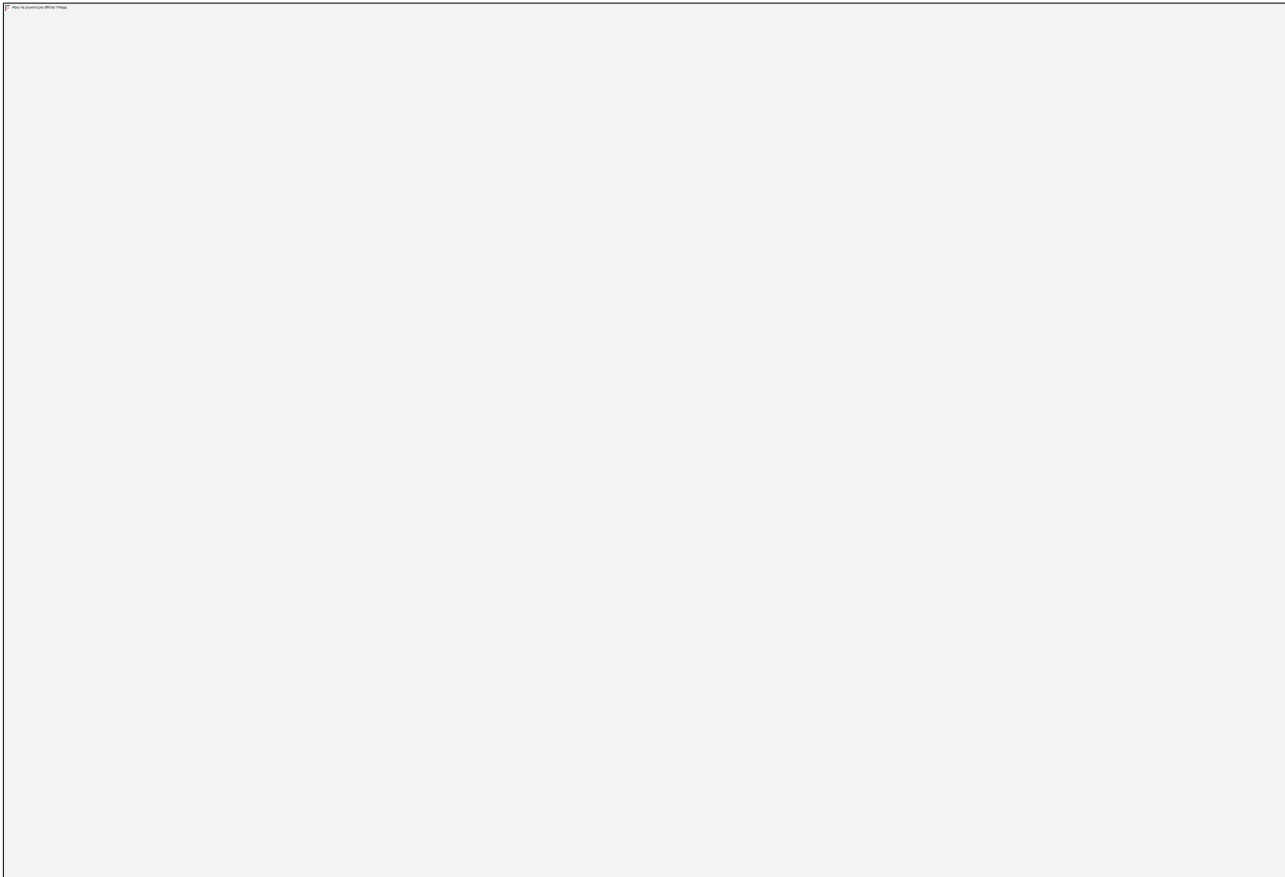
Le montant de l'investissement ? D'habitude, les prix prennent de l'altitude. Mais cette fois, bonne nouvelle, ils piquent sérieusement du nez. Alors que les premières estimations chiffrées à vingt-quatre millions le montant de l'investissement, celui-ci ne devrait pas dépasser, finalement, les seize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

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

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

Didier GOURIN.

Vendredi 7 Octobre 1994 : Retour de « perm » pour Christophe JAUFFRIT en avion militaire : un modeste mais épatant Jodel D140 Abeille



Vendredi 7 Octobre 1994 : Travaux d'extension de la piste et de l'aérogare pris par Christophe JAUFFRIT



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

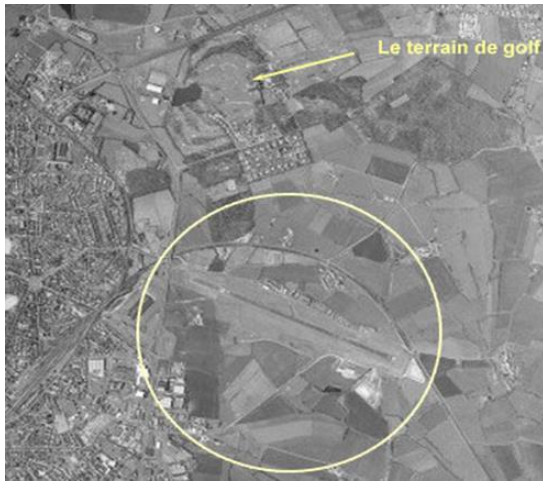


Par allongements successifs, la piste atteint en 1995 sa longueur actuelle de 1380m x 30m de largeur.

En parallèle, la piste en herbe pour l'activité Vol à Voile est portée par allongements successifs à une longueur de 1000 m.

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

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



L'ESSENTIEL

Octobre 1995 N° 1

Tenir le bon cap

Les derniers vacanciers sont revenus et l'activité de chacun a repris le dessus; il est donc temps pour votre aéro-club de lancer ce premier numéro de « L' ESSENTIEL » qui veut être un moyen de communiquer avec tous les membres du club quelque soit leur assiduité. Cette feuille d' information permettra à chacun d' être au courant de la vie du club, de ses résultats comme de ses perspectives. Souhaitons tous que 1995/96 permette de tenir le bon cap!

Michel Richard

ENTRETIEN

Depuis le 01/04/95, la réparation de nos avions est assurée par la LOCARIA.

La présence de Mr CAILLARD sur la plate-forme, et les efforts de disponibilité de celui-ci ont permis, sauf à de rares exceptions, de disposer de l'ensemble des avions du vendredi soir au mardi matin.

TRAVAUX IMPORTANTS HORS VISITE 50/100 H

→ N.C. Accélérateur - Carburateur - Echappement.

→ D.O.C. Réparation récepteur VOR - Changer le display récepteur radio.

→ E.G. Visite 2 ans - Renouvellement CEIRB - (changé antenne et câble transpondeur usés par les commandes de vol) - Réparation de la porte (charnière inférieure attachée).

→ M.X. Visite 4 ans - 2000 H + (Remise en état des instruments gyroscopiques). Renouvellement CEIRB.

Ponçage et peinture des rivets avec tous ceux qui voudront bien y participer.

→ A.E. Visite 2 ans.

AVIS A NOUS TOUS

Nous sommes responsables en tant que commandants de bord :

- 1) - du niveau d' huile (1 fût est à notre disposition dans le local du hangar principal)
- 2) - de la quantité d' essence embarquée (vérification visuelle)

Louis Barré

COMMUNICATION

L' ESSENTIEL se donne pour ambition d' informer et de resserrer les liens qui nous unissent.

Ce N°1 sera suivi d' une parution trimestrielle régulière. Les suggestions que vous formulerez seront les bienvenues.

Malgré l' ardeur et la détermination de notre président Michel RICHARD, nous ne sommes pas encore en mesure de prendre possession des locaux promis par la ville. En conséquence il est demandé comme le prévoit la convention, une réunion en commission paritaire présidée par le Sous-Préfet pour arbitrer notre désaccord avec la Ville de Cholet et faire enfin reconnaître notre bon droit.

LES ONDES

*Matinée de Formation Aéro-club
DIMANCHE 19 NOVEMBRE 1995
10H à 12H*



Malgré des contacts prometteurs l' A.E. n'a toujours pas trouvé d' acquéreur aux conditions raisonnables fixées par l' aéro-club.

Patrice Tsiang

CLUB

Pour être Pilote il faut apprendre.

LE CLUB QUI ME PLAÎT... RAIT. Depuis longtemps je souhaite apprendre à piloter, aujourd' hui c' est décidé je prends contact avec l' aéro-club



Léon G.... Je suis chaleureusement accueillie, car ici on aime les nouveaux élèves... J' obtiens immédiatement tous les renseignements que je recherche. Peut-on faire un baptême de l' air avant de commencer? Quel en est le tarif? Le rendez-vous est pris, vendredi mon baptême et lundi ma première leçon; pas de temps perdu, les imprimés sont signés et j' ai déjà versé mon premier chèque d' acompte...

Je rencontre des Pilotes du club en train de discuter du prochain voyage, il reste une place disponible... quelqu' un est-il intéressé ?

Ah ! J' oubliais la théorie, c' est important mais ardu, qu' importe ici les futurs pilotes travaillent ensemble et c' est super sympa ! Avant même d' avoir volé, je fais partie de l' équipe ! J' ai déjà envie de m' investir dans ce club et d' en parler à mes copains. Décidément quelle ambiance, j' ai trouvé le club que je cherchais !...

Annie Guérin

Pour commencer et mettre en forme le sens de notre réflexion, une petite devinette: Quelle différence y a-t-il entre une structure commerciale louant à l' heure des avions et une association louant à l' heure des avions ?

Hormis, naturellement, le but lucratif, T.V.A. et autres bagatelles....

L' une a des clients, l' autre n' existe que par ses MEMBRES.

C' est là tout « l' essentiel ».

Avant, bien avant.... l' esprit d' association était celui de la chaleur et de l' amitié.

La philosophie du Pilote : celle de la connaissance et de ses qualités humaines : aider, partager, s' impliquer.

Un but et des intérêts communs, des idées qui en évoquent d' autres...

Mais les esprits, comme toutes choses, se modifient, se transforment avec les époques. Ont-ils su s' adapter à cette évolution et à la crise actuelle? Méfions nous toutefois de l' esprit malin qui chuchote quelque part en nous :

« l' em pas - laisse tomber » C' est ainsi que ceux qui ont des moyens « envisagent de partir ailleurs ».

Ceux qui en ont un peu moins regrettent et le font savoir amèrement, et les autres, pensent à « arrêter » tout simplement.

Attelons-nous à nourrir d' autres espoirs et mettons un turbo à nos idées.

Le relatif (comme le vent) étant la région des effets, ceux qui auront fait « l' effort » sont assurés de se retrouver entre amis et sauront transformer en plaisir d' un moment la corvée d' un plein ou celle de ranger nos compagnons de l' air dans le hangar.

Sans doute et sous peu, cette phrase du responsable des vols de la journée « Hé! les copains, il y a les avions à rentrer, mais pas tous ensemble sur le même ! »

RAPPEL DES CONDITIONS DE RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE EN ETAT DE VALIDITE

AGE - de 40 ans	BIENNALE
VISITE MEDICALE	BIENNALE
TEST CONTROLE	BIENNALE
AGE + de 40 ans	ANNUELLE
VISITE MEDICALE	ANNUELLE
TEST CONTROLE	ANNUELLE

Pour le renouvellement de la licence vous avez le choix du testeur.

Le contrôle en vol s' effectue uniquement avec le Responsable Pilote du Club.

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Guy Carles

SECRETARIAT

Il a été joint un formulaire de renseignements indispensables pour chaque pilote, que je vous demande de bien vouloir me retourner le plus rapidement possible pour la mise à jour de nos fichiers.

Je vous rappelle également pour le bon fonctionnement du club

Passage de relais entre 2 Maires en Janvier 1996

le 13 janvier 1996

L'ancien maire, qui a décidé
et accompagné de l'aéro-club,
et les heures du bénévolat.

L'avenir de l'aéro-club de Cholet
est ainsi assuré.

Bonne année.

H. Ligot

Le nouveau maire, qui a achevé
et accompagné, en est tout aussi
heureux...

Je forme le vœu qu'il permette
à l'Aéro-club de prendre un nouvel
essor et de continuer son développement.

Amicalement.

Gilles Guéhenne



Nouvelle licence annuelle FNA

Vue aérienne en couleur



Vue aérienne en couleur par l'ouest en vent arrière



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



Une carte postale publicitaire de 1996 dans les Alpes



Siai - Marchetti
S205 - CERVINO (MATTERHORN) 4478 m.

Cette photo vous montre le nouvel avion S 205 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 GOSSELIES - BELGIQUE
Tél. : CHARLEROI (07) 355963
Cable : SIAIMARCHETTI - GOSSELIES
BELGIQUE

Tipo Lito Lezzati - Gallarate - Italia



Messieurs les Pilotes de
l'Aéro club de Cholet
Léon Guérineau
Boîte postale N° 21
CHOLET - (M. & L.)

FRANCE



Premier meeting aérien organisé par l'Aérienne du Choletais en 1996

Quelques événements de l'année 1996 (informations recueillies pour cette année et les années suivantes 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
salut
le 09/06/96
The real skin magicien.

ECCO¹
B.
2
3
4

L'alpha Jet N°9 de la PAF sur le Taxiway



Une Patrouille en formation



Voyage vers Lanzarote aux Canaries avec une équipe du CPC en BOXU : Mai 1996

El Golfo

Voyage Chelch Lanzarote
 via Biarritz - Cordoue -
 Gênes - Rabat - Agadir
 Lanzarote, environ 14^h de vol
 avec des fenêtres au niveau 95
 et tunnel de P. mer de 1^h 15
 en environ 65 voyages superbe
 Gran Can
 Popul.

ONDA	م.و.م
مطار فاس سايس	
CONTROLE LOCAL	
Arrivée	وصول
Le	بتاريخ
Aéroport de Fes Sals	
(1) Ces heures sont comprises dans les h	



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

et moi aussi sur le beau 0112
F. BILK

G. Simonet

le 9/6/96

Après une étape du Tour de
France en 88 RÉUSSIE

UN SUPERBE DÉSTINÉ DE NOUVEAU
BRAVO ET MERCI !

L'ESSENTIEL

Juillet 1996 N° 4

La période de vacances arrive et les uns et les autres vont, tour à tour, s'écloigner un peu de Cholet et prendre un repos bien utile ; à tous je souhaite qu'elles soient bonnes et réconfortantes ! peut-être ce sera pour certains l'occasion de promenades ou de voyages en avion, à ceux-là nous souhaitons tout particulièrement une bonne météo et beaucoup de plaisir. Durant cette période l'aéro-club poursuit son activité et reste à votre disposition ; ce numéro de « l'Essentiel » vous apporte des informations à retenir et vous noterez, en particulier, le système mis en place pour vous faciliter vos contrôles en vol, comme cela était demandé par beaucoup.

Michel Richard

L'Aéro-club de Cholet est heureux d'accueillir Claude Chiron, déjà bien connu d'un certain nombre d'entre nous, comme instructeur en collaboration avec Guy Carles.

Claude CHIRON

- Pilote Privé A.C Cholet en 78.
- Pilote Professionnel L.F.R. en 82.
- Instructeur Aéro-club de Cholet en 82.
- Instructeur Pilote de Ligne Brit' Air.
- Pilote Air Inter Aéropostale depuis 1990.
- Nombre d'heures de vol : 10 300 heures totales dont 4000 d'instruction.

Guy CARLES

- Instructeur depuis 1965.
- Chef Pilote depuis 1973.
- Diplômé d'Etat - Enseignant Professionnel.
- Instructeur Pilotes Privés Avion.
- Instructeur Voltige.
- Instructeur U.L.M.
- Autorisation de Parachutage.
- Nombre d'heures de vol : Bientôt 16 000 h.

	CADENCE	INSTRUCTEUR
1-TEST Renouvellement licence	Tous les 2 ans.	au choix du Pilote.
2-Contrôle en vol annuel. (Titre V du Règlement intérieur)	au minimum 1 fois par an.	- GUY CARLES - CLAUDE CHIRON
3-Contrôle en vol au cas d'inséance à 60 jours sur un avion au sein du club. (Titre II du Règlement intérieur)	au delà de 60 jours sans vol au club sur avion choisi.	- GUY CARLES - CLAUDE CHIRON

Stages effectués
-Plancur.
-Pré-L.F.R.
Compétition Voltige :
Coupe Marcel Doret.
A l'actif
-Création de l'axe de voltige à Cholet.
-Promoteur du Vol de Nuit dans l'ouest.
Au passif
Devra arroser ses 16000 Heures de Vol

Le bureau de l'Armée de l'Air du Mans et l'aéro-club de Cholet ont organisé conjointement le 29 mai, un vol d'initiation sur avion de transport militaire de type Nord 262, au profit des lycéens Choletais. Au total une

soixantaine de jeunes de 1ère et terminale ont ainsi eu l'occasion de découvrir l'aviation, mais aussi l'armée de l'air qui, en tant qu'Armée très technique peut offrir des voies professionnelles intéressantes. « Il est clair que par cette opération, en collaboration avec le commandant Rojon du BAI du Mans, nous avons

cherché aussi à séduire des jeunes de la région Choletaise qui pourraient demain être intéressés par notre club et apprendre à voler à l'aérodrome du Pontreau.

Michel Richard



Responsabilités et Responsables

Chacun d'entre nous doit convenir qu'en engageant sa propre responsabilité au cours d'un vol, il peut aussi engager celle des responsables de l'aéro-club et du Responsable des vols.

Vous comprendrez d'autant mieux la nécessité de respecter le règlement de l'aéro-club-Club à la lecture de cet extrait d'un article de B. Chirat paru dans le courrier de l'ouest du Jeudi 27 Juin 1996.

Le tribunal correctionnel d'Angers a condamné le trésorier de leur club de plongée à 18 mois de prison, le président à 10 mois et un membre à un mois. Peines de prison toutes assorties du sursis pour homicides involontaires.

Conseil d'administration
Président : Michel Richard
Vice-Président : Louis Barré
Mécanique : Michel Bonneau
Relations extérieures : Patrice Tsiani
Relations internes : Patrice Tsiani
Trésorier : Patrice Tsiani
Secrétaire : Jean-Claude Vansingele
Secrétaire Adjoint : Philippe Aubron
Conseiller : Marcel Couronne

Membres du Conseil d'administration
Guy Carles
Patrice Tsiani
Michel Sourineau
Olivier Williamson
Instructeurs :
Guy Carles
Claude Chiron
Secrétariat de rédaction :
Jeanne Aubron

AÉRO-CLUB
LEON GUERINEAU
Rue Charles Lindbergh
Aérodrome du Pontreau
49300 Cholet
☎ 41.58.81.78

Trois membres du club de plongée dont deux dirigeants, ont été condamnés, par le tribunal correctionnel d'Angers pour avoir commis des négligences et avoir ainsi participé, involontairement, à la noyade de deux plongeurs.



Une rubrique toujours utile à ceux qui ne l'ont jamais lue et des rappels nécessaires à ceux qui l'ont déjà lue!

Pour le bon fonctionnement du Club, les pilotes ayant un compte débiteur sont priés de régulariser leur situation sans attendre, sous peine de l'application du règlement qui prévoit une majoration de 50,00 Frs.

Je pense que nous pouvons tous remercier Yves Gonthier Trésorier du club qui a assuré une tâche difficile durant une période qui l'était tout autant, j'espère en lui succédant faire aussi bien, grâce à Marie-Thérèse Beuchet récemment membre de l'aéro-club qui m'a aidé pour mener à bien l'année 1996.

L'Aéro-Club adresse ses félicitations à l'Aérienne du Choletais, pour avoir donné un spectacle de qualité aux amateurs et spectateurs venus nombreux au meeting.

Que retiennent les juges pour expliquer cette sévérité ?

Les magistrats notent que le trésorier du club « n'a pas été l'initiateur de la sortie en eau douce, mais en pris l'organisation à son compte ». Le président du club, qui ne faisait pas partie de cette sortie de plongée, a été aussi condamné pour ce double homicide involontaire. Les magistrats rappellent les obligations des dirigeants de clubs sportifs : « Le président n'a pas assuré sa fonction avec toute la diligence nécessaire s'agissant d'une activité sportive dangereuse requérant une attention et une activité particulière. L'absence de directives et de consignes fermes quant aux sorties et activités constitue une négligence coupable ».

NOUVEAUX TARIFS AU 01/07/1996

Nous venons d'apprendre que la société B.P. avait décidé une hausse de 3,5 % sur l'essence Avion au 1er juillet 1996 ; nous sommes dans l'obligation de modifier les tarifs d'heure de vol en conséquence ; vous trouverez donc ci-dessous les nouveaux prix applicables à dater du 1er Juillet 1996.

AVION	PRIX HEURE	PRIX MINUTE	HAUSSE
NC	432	7.20	1.45 %
OC	432	7.20	1.41 %
EC	540	9.00	1.69 %
MX	576	9.60	1.59 %
AE	747	12.45	1.63 %
NC/OC ÉCOLE	420	7.00	1.45 %

Chaque vol doit être réglé immédiatement.

N'oubliez pas les permanences du week-end, le club a besoin de vous tous. Inscrivez-vous pour le samedi après-midi ou le dimanche.

Veiller à la bonne tenue des livres, sinon cela complique inutilement les relevés.

Jean-Claude Vansingele

AE est toujours à vendre, des insertions régulières paraissent dans Info Pilote et Pilote Privé.

M.X a été mis à disposition de l'aéro-club des Sables d'Olonne en Vendée, du 15 Juillet au 31 Aout, en s'engageant à faire 100 H de vol.

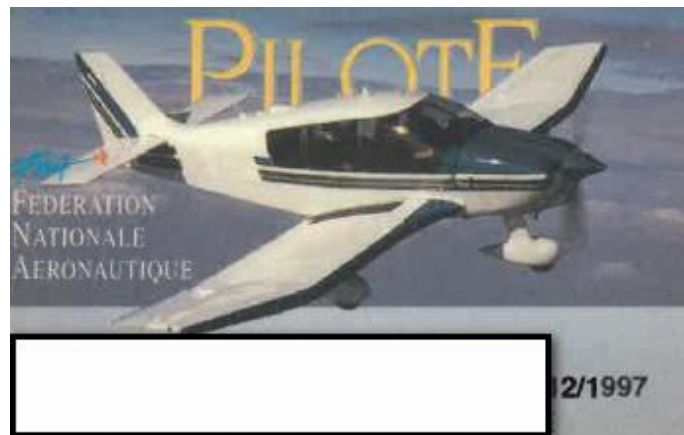
Patrice Tsiani

Que l'ombre des dix ailes fasse place au soleil et que ceux qui sont amis sachent se retrouver...même si cela demande un effort.

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 affrété 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.

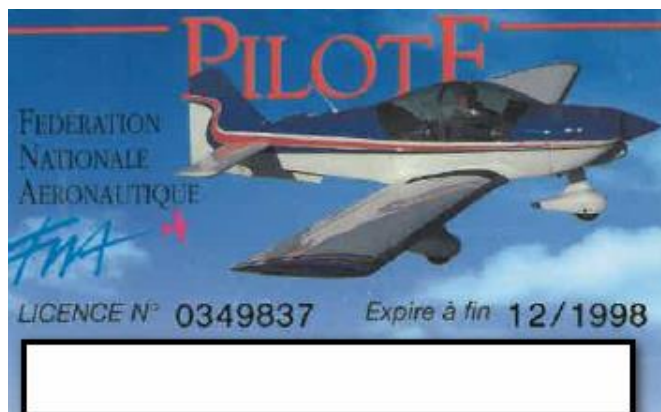


Quelques événements de 1998

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.



Participation au Raid Aéro-Atlantique en 1998 avec le BOXU



4 ème Edition

4ème Edition du 25 au 28 Juin 1998 vers l'Espagne

- ▶ 29 Aéro clubs
- ▶ 43 Avions dont 1 Avion d'un Club Portugais – 1 Avion d'un Club Italien – 7 de deux Clubs Espagnols
- ▶ 134 Participants.

🌐 Etapes : Saint Nazaire – San Sébastian(SP) – Burgos(SP) – Santander (SP)– Oviedo La Morgal(SP) – San Sébastian (SP) puis retour vers les bases respectives des Equipages.



PAF1118

DIRECTION GÉNÉRALE
DE L'AVIATION CIVILE

N° 02

Boulay $\frac{3}{3}$ Brille $\frac{8}{8}$ LMAES $\frac{1}{1}$ Esnoff $\frac{2}{2}$

CARNET DE VOL

TERRIER $\frac{4}{4}$ Rougier $\frac{6}{6}$

Appartenant à M SUTEAU MARCEL

Meeting avec la PAF - 1998

Très Amicalement, LA PATROUILLE
DE FRANCE 1998



Boulay $\frac{3}{3}$ LMAES $\frac{1}{1}$ Esnoff $\frac{2}{2}$

TERRIER $\frac{4}{4}$ Rougier $\frac{6}{6}$

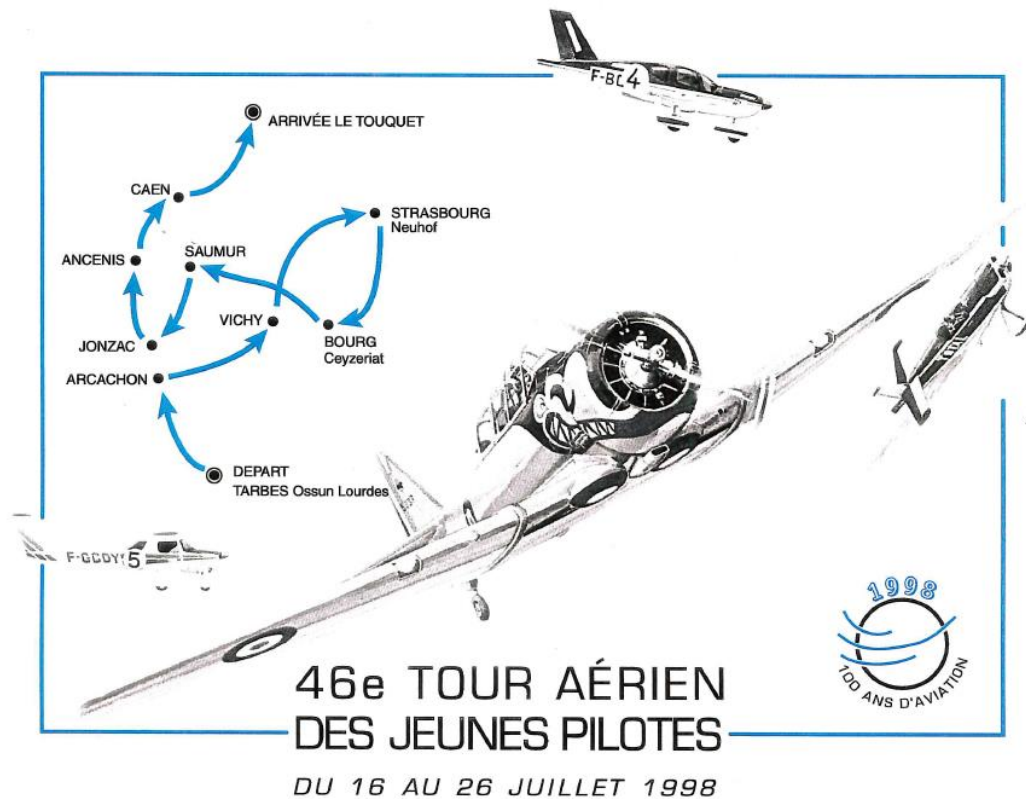
Brille $\frac{8}{8}$

P. SUTEAU $\frac{9}{9}$

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



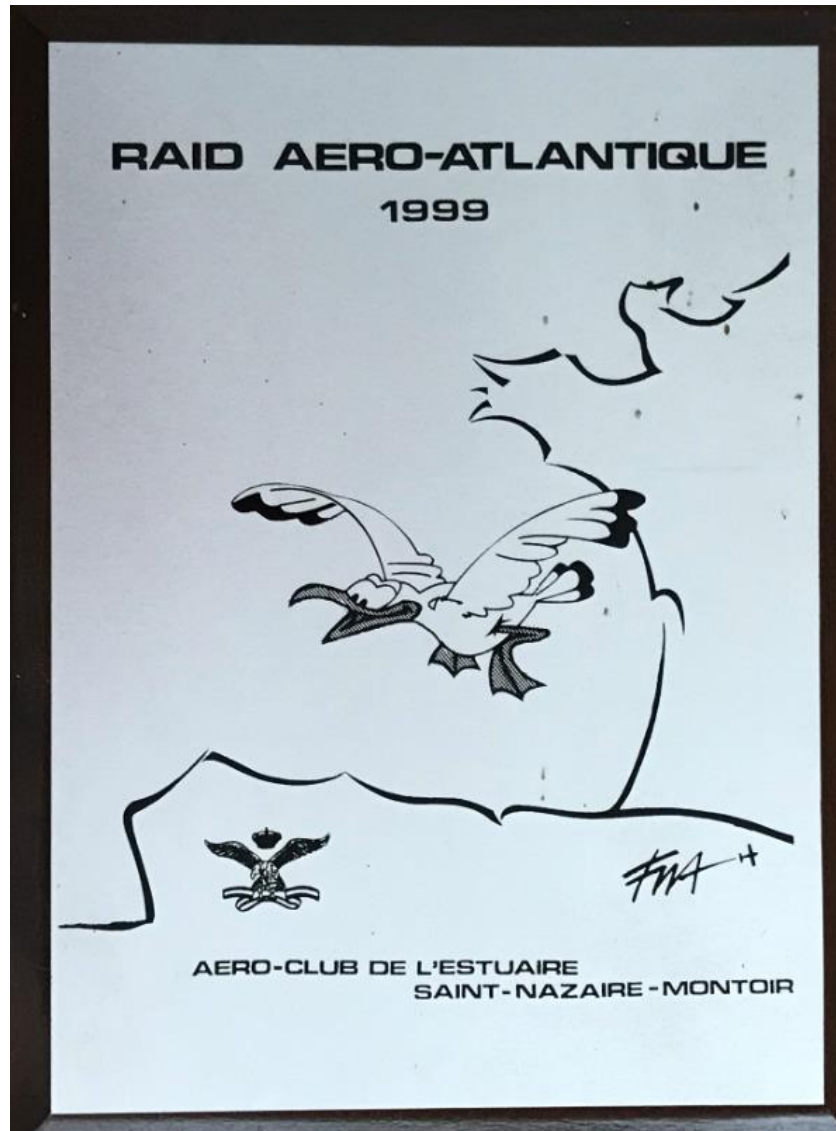
Quelques événements de 1999

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 (Euroligue) et c'est en septembre que l'équipe italienne de Trévise vient les affronter à bord d'un appareil de type Dornier 328.

Participation au Raid Aéro-Atlantique en 1999 avec le PA28 FGHJG



5^{ème} Edition

5ème Edition du 25 au 29 juin 1999 vers l'Espagne

- ▶ 30 Aéro clubs
- ▶ 47 Avions
- ▶ 10 Avions de 4 Clubs Espagnols
- ▶ 142 Participants.

Etapes : Saint Nazaire – San Sébastian – Santander – Oviedo la Morgal – La Coruna Saint Jacques de Compostelle – Lugo – Burgos – San Sébastian puis retour vers les bases respectives des Equipages.

Expédition exceptionnelle dans le cadre des festivités de l'An 2000 du 15 Avril au 30 Avril 2000.

Le Raid Aéro Atlantique participe avec le concours de la Chambre de Commerce et la Direction de l'Aéroport de Nantes Atlantique à l'Expédition de " La Piste Grand Sud" qui va nous conduire par les airs de Nantes à Saint Louis au Sénégal et retour à Nantes sur les traces de l'Aéropostale.

6 Avions appartenant au Clubs de Loire Atlantique participeront avec le concours de " Air Aventures" de Toulouse – 19 Participants.

Etapes : Nantes – Toulouse – Reus (SP) – Tanger (MC) Casablanca (MC) Essaouira (MC) Agadir (MC)

Tan Tan (MC) Tarfaya – (MC) El Layoune –(MC) Dakhla (MC)- Nouadhibou (Mauritanie) Nouakchott (Mauritanie) et Saint Louis du Sénégal (Sénégal)

Retour par les mêmes étapes jusqu'à Toulouse. Séparation à Nantes après une grandiose réception officielle.

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

Roland Garros, « l'enfant de Cholet »

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

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

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

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

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

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

« Un exemple pour les jeunes »

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

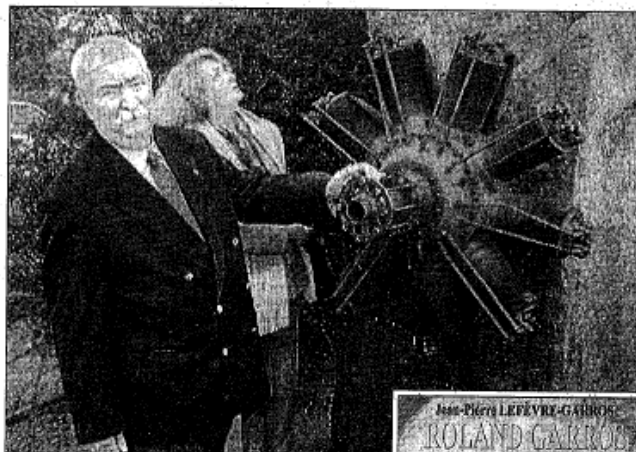
sport et ce travers enlèverait aux efforts des aviateurs français toute leur précieuse valeur ».

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

Michel CAILLARD.

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

Roland Garros, pionnier de l'aviation



Archives Ouest-France



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

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

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 traineau 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 Stamps 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.

Participation au Raid Aéro-Atlantique en Juillet 2000 avec le BOXU

6 ème Edition

6ème Edition du 12 au 16 Juillet 2000 vers L'Espagne Réalisée dans le cadre des Festivités de l'An 2000 avec le concours du Réal Aéro-clubs de España qui réalise son 35 eime Tour Aérien d'Espagne.

Ce Tour était composé de 36 Avions, venus de Grande Bretagne, de Belgique, d'Italie, du Portugal associés bien sûr aux Avions des Aéro-clubs d'Espagne soit 108 Participants.

- 33 Clubs Français
- 44 Avions
- 128 Participants sont les composants du Raid Aéro Atlantique qui partira de l'Aéroport de Nantes Atlantique.



Un CASA 235 appartenant à l'Armée de l'Air Espagnole, transportant les Personnalités officiels et organisateurs Espagnols sont venus nous rejoindre la veille de notre départ à Nantes afin d'assurer la jonction de notre groupe et celle des Pilotes de la "Vuelta" à Oviedo la Morgal (SP). Un Hélicoptère de la Police Nationale Espagnol, avec à son bord un des responsables de l'Organisation Générale et quelques journalistes, fermera le long cortège Aérien jusqu'à la fin du Rallye prévu à Madrid.

Etapes : Nantes – Oviedo La Morgal – Léon – Salamanca – Cordoba – Madrid avec retour pour les Equipages Français vers la France.

Cet évènement exceptionnel, de l'An 2000, a participé à ouvrir tous les espaces d'actions dans les domaines sportifs, culturels, touristiques et économiques. Des milliers de spectateurs, sur l'ensemble du parcours, sont venus accueillir chaleureusement tous les participants.

Chaque soir, avec les officiels venus nous accueillir aux Etapes, c'est 250 à 300 personnes qui se retrouvaient dans des dîners où l'on pouvait ressentir une immense joie, une amitié profonde et sincère. A Madrid une fatigue collective se fit sentir parmi les 236 participants et c'est à la dernière étape officielle, elle se passa dans un enthousiasme débordant lors de la remise des prix et des récompenses.

Conçu à Cholet par Roger Druine, l'appareil a eu du succès en Angleterre

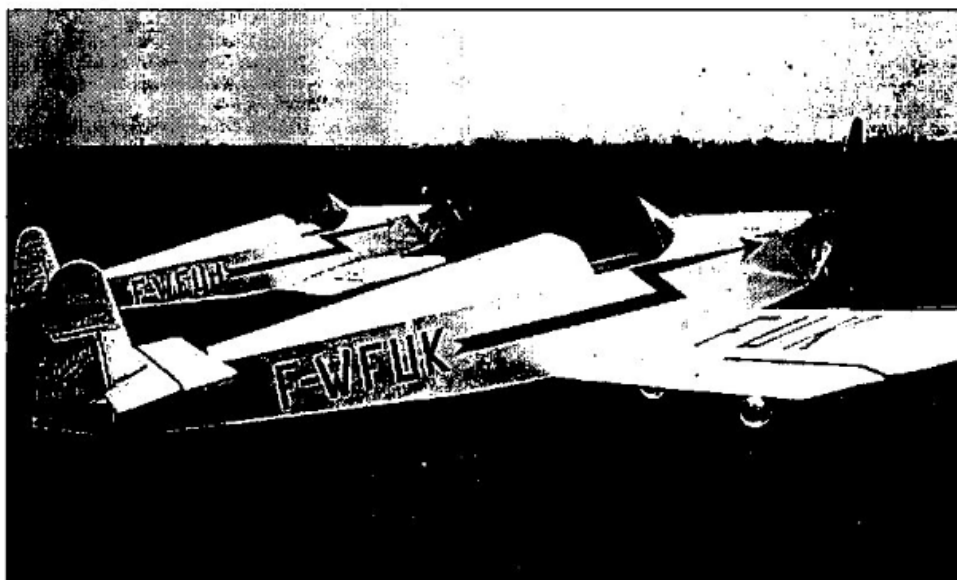
Le Turbulent, un avion choletais

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 Beausser, dérivé du moteur de la Citroën 11 CV. Son envergure (8,7 m) et sa longueur



Le *Turbulent*, construit dans les années 1950 pesait moins de 300 kg. Il a reçu la coupe du Rassemblement du sport aérien à Eprenay 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 Eprenay.

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.

F. Baranger

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

2000



Merci de félicitation.
 au plaisir de vous retrouver
 à bruchot. 03.09.01.

Laurent
 d.e. LAURENT

Le temps passe c'était 1940.
 Le vieillissant en tes bon moment.
 acceptable pour un ancien des temps ou d'après.
 Tautis. Mon de préférence à taer.

Laurent 9.8.0.9.01
Les

A respirer absolument, car à ne rater sous aucun prétexte!

Bravo et merci!

Et à bruchot!

Willy
 Willy VAN DAMME
 Mairie d'Etterbeek
 1040 Bruxelles

groupe de Puy du Fou
venue pour le Puy du Fou

**2001 – Début du programme BIA et
nouveau logo de l'aéroclub de Cholet**

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.

Bravo 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 jeune 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**

D E P U I S 1 9 3 0



Les 3 avions du club autour du hangar avec son nouveau logo



Rassemblement BIA autour des 3 avions EG, NC et MX

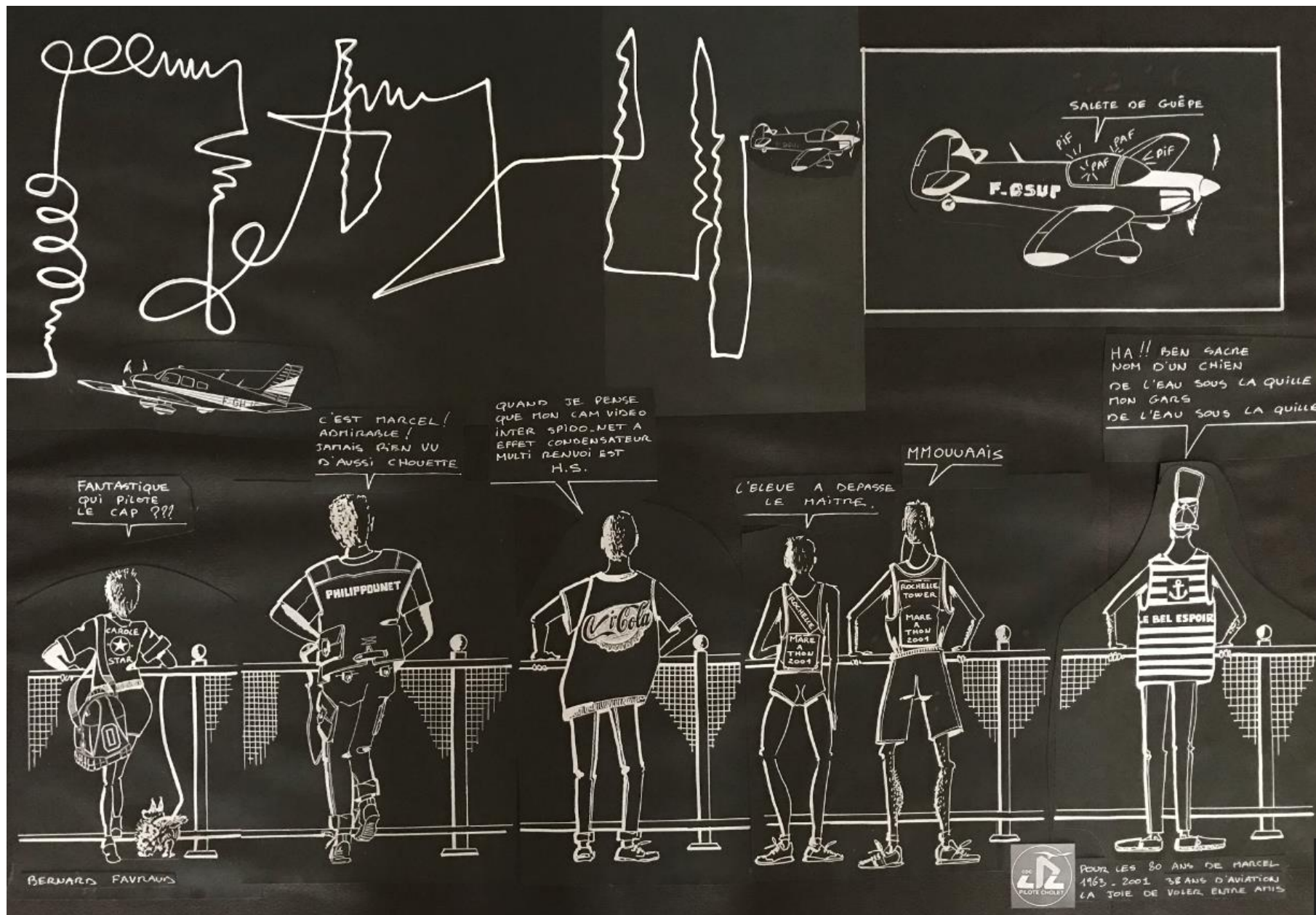


L'esprit d'équipe avec Jean Jacques Fouillet, Sylvain Burban et Denis Godineau devant NC

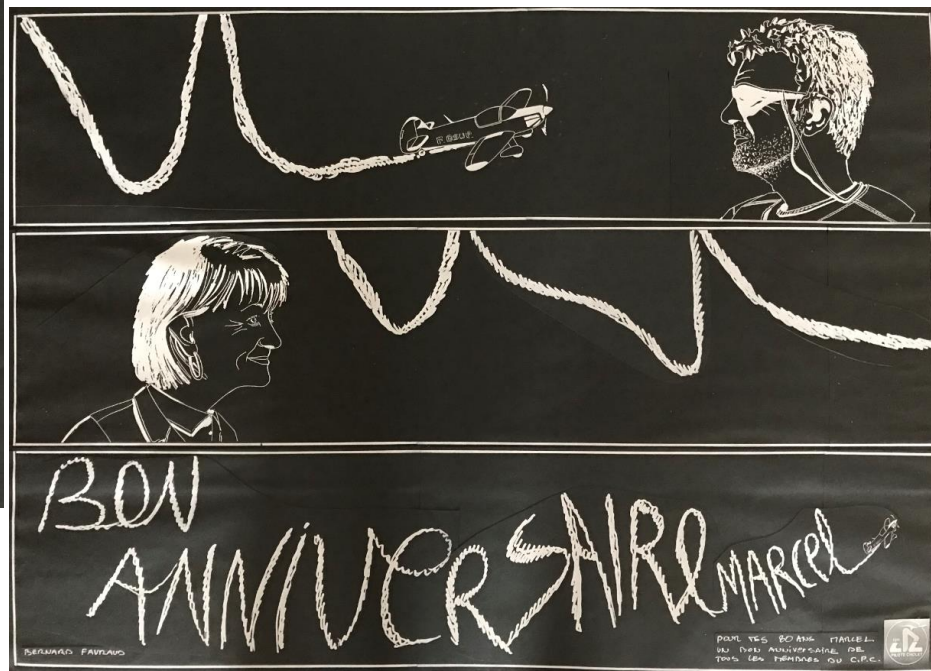
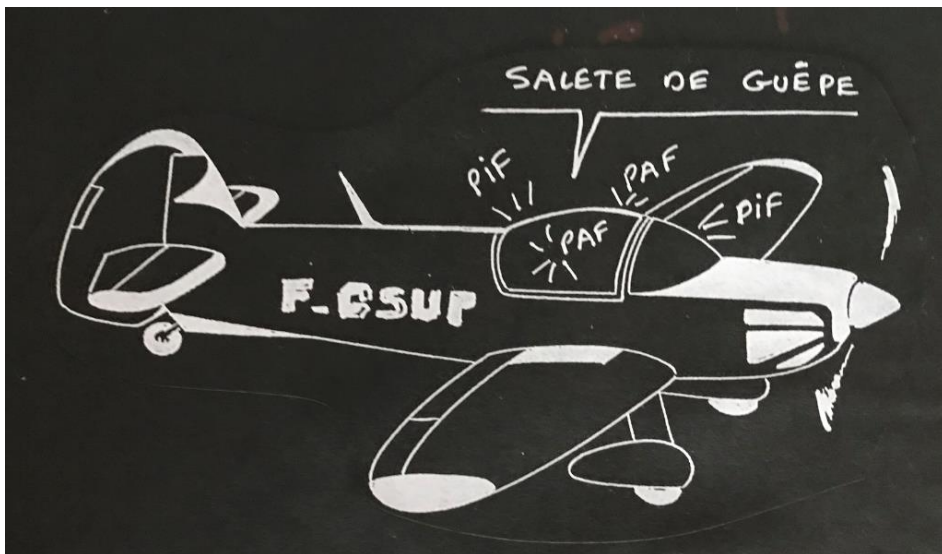


EG au touché 03





Le premier avion de voltige sur la plateforme était un CAP 10B de couleurs rouge et blanc : FGSUP de Bernard AUDOUIT



Le PA28 JG



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



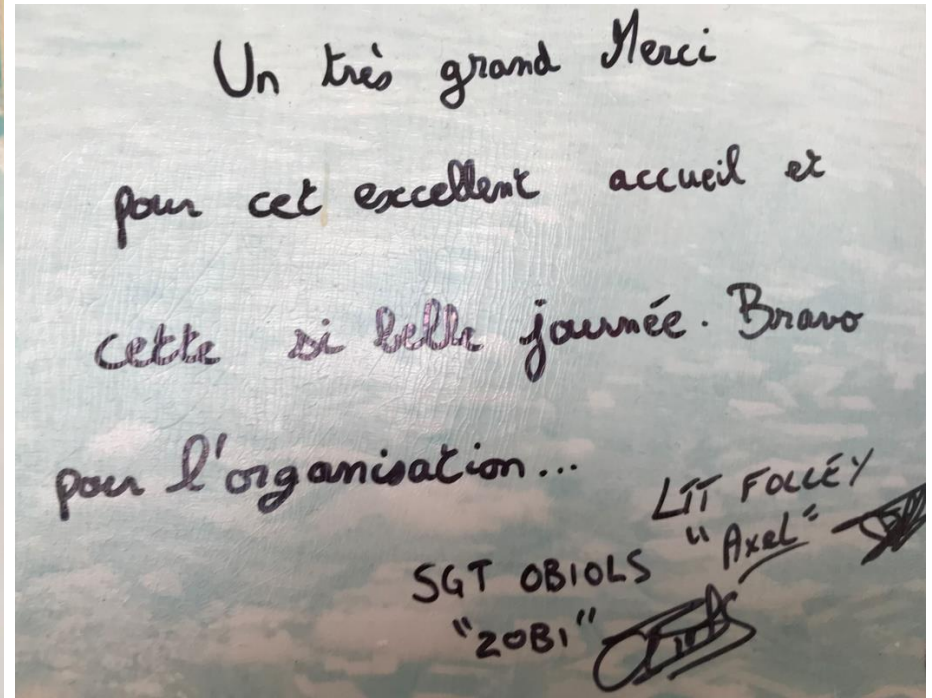
Quelques événements en 2002

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.

Souvenir du passage de l'AlphaJet F-TETJ N°10 et dédicaces des 2 pilotes



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 ciel

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.

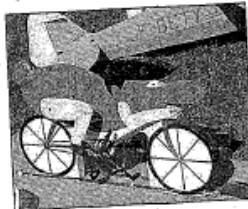
L'aéromodélisme a organisé un meeting réunissant avions, planeurs et hélicoptères.

L'aérodrome bénéficie maintenant d'un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs.

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 insolite : 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 Bourry, 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 pulsoacteur au Canadair. Philippe Paultier de Tours est un touche à tout. C'est lui qui, en début de meeting, a présenté un appareil doté d'un « pulsoacteur », 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.

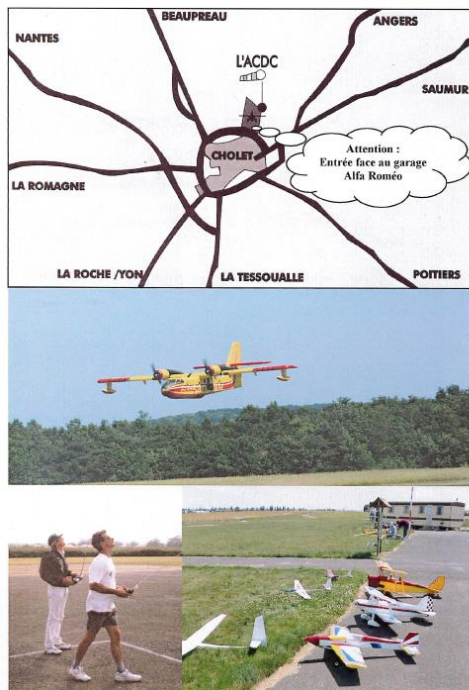
Deux Canadair. Philippe possède également un Canadair qu'il a fait voler avec celui de Yann Dobignard, de Coëtquidan. L'un est à l'échelle 1/45, l'autre à l'échelle 1/6,5. Yann a poussé le souci du détail très loin. Pour construire son modèle, il a demandé les plans du véritable Canadair à l'entreprise 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 Paultier de Tours ont fait leur Canadair ensemble.

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...



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 Chélot et le nombreux
heures et af pour l'ère club
Chélot. Michel Champigny

Félicitations pour cette nouvelle approche grâce au BIA
Continuons Progressons. B. Guillemann

Pour la Rectrice de l'Académie de Nantes et
Présidente du Comité d'Initiation et de
Recherches aéronautiques et spatiales,
le délégué J-Pierre NGUYEN. Le 24/10/04
Félicitations et Bon Courage

Avec les encouragements du lycée Renan pour avoir
grain aux idées et réaliser les vœux.

C'est le début d'un partenariat
avec le lycée Renan qui nous
soutiendra fructueusement pour nous-mêmes
et pour nos jeunes élèves pour aller
(voler) encore plus haut.
Bernard Guillemann



Rennée Diplôme BIA

15/11/2003

Merci à toute l'équipe
des jeunes "futurs pilotes"
pour cette année bien
sympathique
B. Guillemann

Merci pour cette
année passionnante
M. B. Guillemann

B. Guillemann

B. Guillemann

B. Guillemann

Comité BIA 2003-2004

Félicitations aux jeunes diplômés, et bon courage
à la nouvelle promotion.

L. G. G. G. G.

G. G. G. G. G.

Un grand merci à l'Acad. 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 Chélot.

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 en base et finale 03 sous le soleil avec un planeur en préparation au sol sur la piste en herbe



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 règne ici.

Cordialement

Pierre BOISSE
Président de l'UVR6



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 tenue est aussi reconstitué.

Le voyage du CPC en Croatie en Juillet (liste des indicatifs d'aérodromes parcourus)



10/07 { LFOU
2004 { LFNB
 { LFLQ
 { LIQL
11/07 LIPU
12/07 { L DLO
 { L DSP
13/07 LDDU
14/07 { LIBR
 { LIBC
 { LICC
15/07 L NAL
16/07 { LICR
 { LIRI
17/07 { LIRU
 { LIRJ
18/07 { LFNT
 { LFBH
 { LFOU

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 week end.

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

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, Insbruck. 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.



09/07 LFOU
2005 LFOU
LFGA
10/07 LFGA
EDDN
LKKV
LKPR
11/07 LKPR
EPWR
EPBC
12/07 EPBC
EYKA
EVRA
13/07 EVRA
Kernassan
ETTN
14/07 ETTN
EFNA
ESSV
15/07 ESSV
ESNS
EDDI
16/07 EDDI
EDDG
Lilles
17/07 Lilles - LFOU - LFOU



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 » 387

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 aéroport 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 refueler 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 *Atrak* 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 éparé 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 velléités 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 compétent. 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 ait 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 cieux 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

Quelques photos complémentaires du voyage Pays Baltes 2005 – la mer Baltique



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.

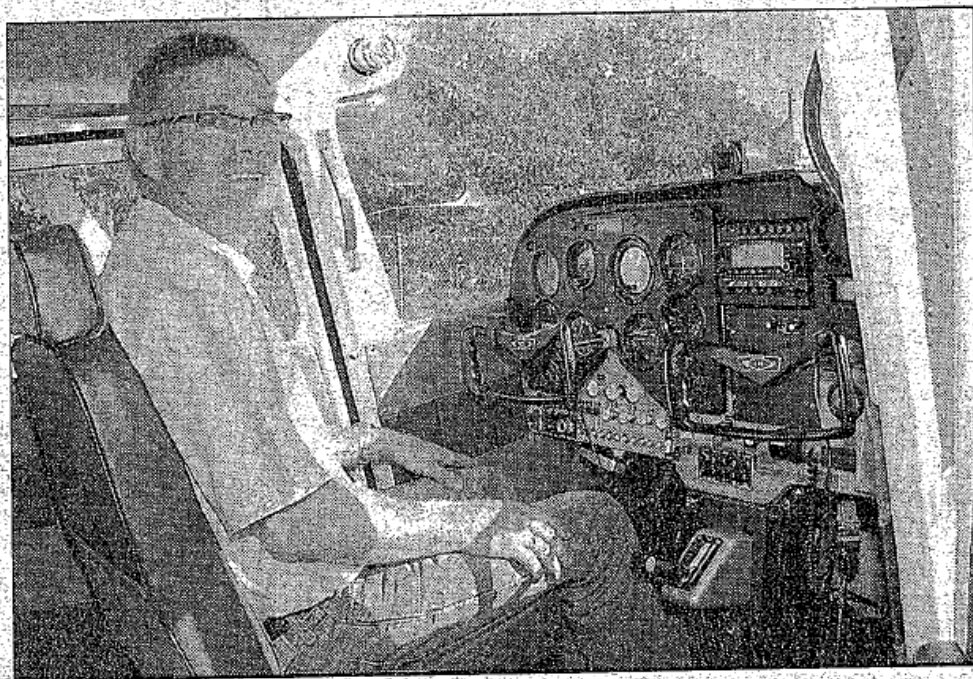
On pilote un avion diesel comme un avion traditionnel. « Seule la mise en route est différente, explique Patrick Mulot. Comme le moteur est à refroidissement à eau, il faut le faire chauffer avant ». L'appareil est éga-

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.



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.



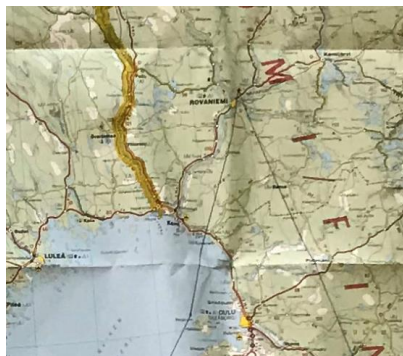
Comment devenir agent AFIS

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, le 7^{ème} voyage vers Rovaniemi avec un détour par la Suède du à la météo au niveau de Bergen en Norvège



07/07/07
 LFOU-LFAT
 LFAT-EHLE
 08/07/07
 EHLE-EKEB
 EKEB-ENCN
 09/07/07
 ENCN-ENBR
 10/07/07
 ENBR-ENCN
 ENCN-EFTU
 11/07/07
 EFTU-EFVA
 EFVA-EFRO
 12/07/07
 EFRO-EFJY
 EFJY-EFTU
 13/07/07
 EFTU-ESSL
 ESSL-EKRX
 14/07/07
 EKRX-ETND
 ETND-ELLX
 15/07/07
 ELLX-LFQIB
 LFQIB-LFOU

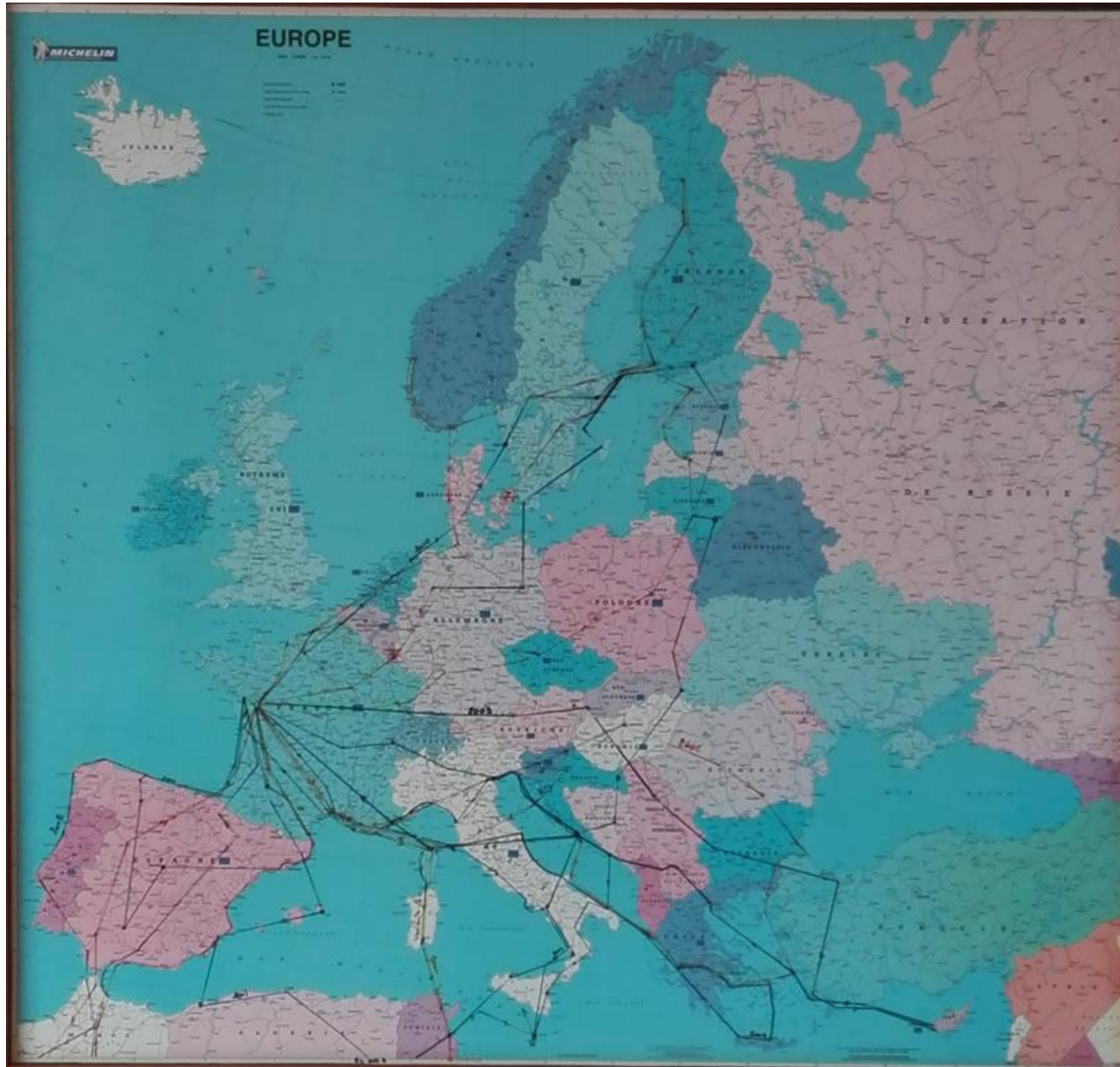


2000...2007, 2008 et en 2009, l'année du 10^{ème} voyage
(Gérard, Denis, Fred et bien d'autres toujours sur le pont pour la préparation)



Visite du musée Red Bull à
 Salzburg : incontournable

Un aperçu des différents tracés réalisés sur une carte affichée au club



Quelques événements de 2006

Une équipe spécialisée de Bases Aériennes a 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, la vitesse



Meeting de 2006, les warbirds



Meeting de 2006, le spectacle en l'air



Meeting de 2006, et au sol



Cholet Vol à Voile et Une pilote à l'honneur

Ouest-France
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'enchanté. «C'est super. J'oli 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 62 30 43 ou <http://cholet.vav.free.fr>

En 2006, 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

Les bords de Loire inondés en Mars 2007, près de Rochefort sur Loire



Les bords de Loire inondés en Mars 2007, près de Rochefort sur Loire



Une exploitation colorée déjà en Mars 2007



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^{re} 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 avions 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 sur l'aérodrome en Janvier 2010



Une des sortie AERO'DÉJ dont celle réalisée le 07/03/2010 à Blois



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 l'Association de Voltige Aérienne Choletaise (AVAC)



Septembre 2010 - Lancement de Fou D'ailes

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 cette date. L'édition de 2019 a attiré environ 20 000 spectateurs.



La patrouille Tranchant habituée du plateau en formation serrée



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 : FGJHG 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 FÉDÉRATION
PAR ARRÊTÉ MINISTÉRIEL
DU 16 JUIN 1994

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

COUPE BREITLING 100/24		Name Nom Gérard JACQUET
Class Classe VFR - TOUCH AND GO - AERoclub	Seat & Class Place et classe Pilote Chef d'équipe	
Flight & Date Vol et date DEFI102 15 juin 2011	From De TOULOUSE FRANCAZAL	
Boarding Time Heure d'embarquement PA28	To Destination VILLACOUBLAY	
From De TOULOUSE FRANCAZAL	To Destination VILLACOUBLAY	Remarks Observations Classe AERO-CLUB
Name Nom ACP CHOLET	Boarding Pass Carte d'accès à bord	

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.



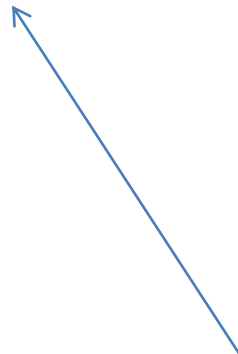
L'aérodrome de Cholet le Pontreau (LFOU) se trouve à une altitude de 443 ft (16 hPa).
Ci-dessous les différents acteurs de la plateforme.



Licences FFA 2012 et 2013



La flotte de l'ACPC en 2014 et les 2 devises du logo



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 : « *I 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



Aéroclub du Pontreau Cholet

Expire le 31/12/2014
Aéroclub N° 06002

28 septembre 2014 : Fou d'ailes

The image is a composite of two parts. On the left is a vintage-style poster for the 'Fou d'ailes' event. The poster has a yellow and green background with illustrations of various aircraft, including a biplane with 'BREITLING' on its side, and a woman in a red hat and blue uniform. The text on the poster includes 'Fou d'ailes' in large red script, 'AÉRODROME LE PONTREAU CHOLET (49)' in black, '28 septembre 2014' in white on a red banner, 'CAMPs MILITAIRES présentation de véhicules 27-28 septembre' in black, and a red starburst graphic with 'entrée gratuite!'. On the right is a white rectangular sign with a red border. It features the word 'BENEVOLE' in large, green, outlined capital letters at the top, and 'A.C.P.C.' in large, red, solid capital letters at the bottom.

Fou d'ailes
AÉRODROME LE PONTREAU
CHOLET (49)
28
septembre
2014
CAMPs MILITAIRES
présentation de véhicules
27-28 septembre
entrée gratuite!

BENEVOLE
A.C.P.C.

Des nouvelles du BOXU

Ici sur l'aéroport international de Berlin-Tempelhof fermé depuis le 30/10/2008



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 et a été démantelé en 2019.

De nouveaux avions sont arrivés depuis :

le PA28 TB puis le C172 XZ

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

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

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

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

L'âge d'or de l'aviation légère

En 1912, sous la houlette du Comité des Fêtes, les Choletais 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

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

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

Geoffrey RATOUIS

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 (dessin
de Christophe JAUFFRIT)



ATERRISSAGE A VUE

Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

04 FEB 16

CHOLET LE PONTREAU

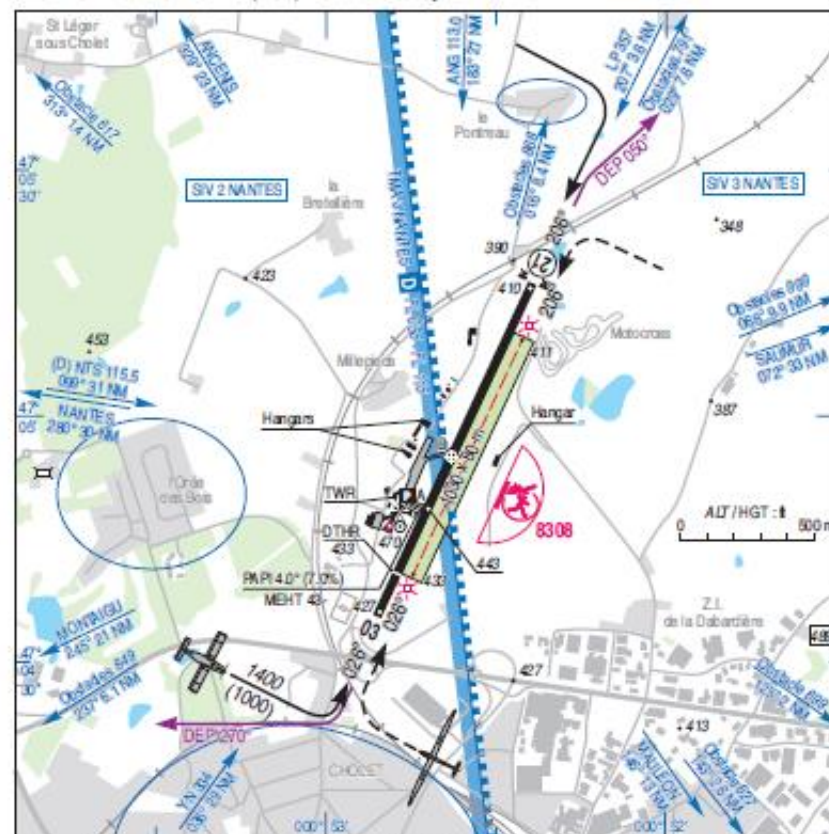
AD 2 LFOU ATT 01

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

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

TWR : NIL

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



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

Aides lumineuses : BI RWY 03/21
PCL

Lighting aids : LIL RWY 03/21
PCL



AMDT 03/16 CHG : VAR.

DSIA

Carte VAC du 4 Février 2016

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

Fou d'ailes tous les 2 ans en Septembre : 25 Septembre 2016

Fou d'ailes
FÊTE AÉRIENNE - CHOLET (49)
AÉRODROME LE PONTREAU

25
septembre
2016

CAMP MILITAIRE
présentation de véhicules
24-25 septembre

entrée gratuite!

cholet.fr
02 41 62 28 09

CHOLET
L'ENTREPRENANT

CHOLET
ÉVÉNEMENTS

Année 2017 , les cartes des associations



Les présidents de l'aéroclub depuis la création

Retour en arrière sur tous les présidents de l'aéroclub depuis la création en 1930



Léon GUERINEAU

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

Xavier MANCEAU depuis Février 2022

Prise en main par les membres du club du nouveau venu dans la flotte ACPC, le C172 F-GAXZ en mars 2017



Juste avant l'atterrissage en 03



F-GAXZ devant le hangar



26 Juin 2017 : Journée « Vols découvertes ». On aperçoit Alain ROUILLE (actuel président de l'aéroclub), Dominique COUSSEAU (ancien président) et Jean Jacques FOUILLET (membre du club et pilote baptiseur) avec les 2 Piper PA28 AZ et TB. Merci à Christophe JAUFFRIT pour ces belles photos et aussi à la Météo.



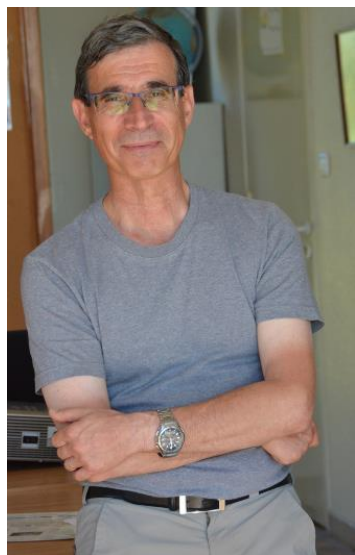
26 Juin 2017 : Journée Vols découvertes (suite)



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.



50 ans d'aviation pour Marcel SUTEAU avec un saut en parachute



LES VIEILLES TIGES d'Hier et Demain

Attribuent à:

Marcel SUTEAU

La Médaille des Cinquante Ans de Brevet



Le Président National, Pierre DEPREZ

Le Président du Groupement René BAZIN
Michel BOITTIN

En date du 16 Mars 2017

Association Nationale fondée le 20 novembre 1920 et reconnue d'utilité publique par décret du 25 août 1926

L'ACPC et les vols offerts depuis 2015



Vols offerts aux personnes handicapées

Newsletter du 18 juillet 2018

Ami(e)s pilotes, Bonjour !

Le beau temps est enfin arrivé et nous pouvons à nouveau apprécier le privilège que nous avons de pouvoir **VOLER**. Mais nous avons aussi la chance de pouvoir partager notre plaisir et de réaliser le rêve d'Icare pour ceux qui n'en ont pas la possibilité.

Le dimanche 2 septembre, les pilotes de l'ACPC offrent des vols de découverte aux personnes en situation de handicap. Dans la mesure où votre licence est valide, vous pouvez tous offrir un vol aux personnes de votre choix.

Le questionnaire ci-dessous vous permet de faire acte de candidature en tant que pilote ou (et) bénévole. Votre réponse est attendue avant le 20 août 2018. En fonction du nombre de volontaires et du nombre de personnes à embarquer, nous confirmerons votre candidature pour le 25 août.

[Formulaire pour faire acte de candidature](#)

Bons vols à toutes et à tous.

Aéronautiquement
Le C.A. de l'A.C.P.C.



AÉRO-CLUB DU PONTREAU CHOLET, aérodrome, rue Charles LINDBERGH, 49 300 CHOLET
Tél. : 02 41 58 76 61 - mail : accueil@acp-cholet.fr - site : <http://www.acp-cholet.fr>

Plusieurs événements sont proposés chaque année avec des pilotes volontaires pour faire partager la passion d'un vol avec des membres d'associations comme le secours populaire, rêves, des personnes handicapées...

Une expérience enrichissante pour tous.



Année 2018 : Fou d'Ailes , demandez le programme minuté du meeting



Aéroclub du Pontreau Cholet

Expire le 31/12/2018
Aéroclub N° 06002



Fou d'ailes 2018		FÊTE AÉRIENNE - CHOLET (49)	
AÉRODROME LE PONTREAU		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	14:46
14:47	00:00	Décollage planeur + remorqueur	FHIPA FPRUG FJAET FFXAD	14:47
14:48	00:09	Bronco	FJXXY ZSGBO	14:57
14:58	00:06	Bronco	FAZKM	14:57
15:05	00:15	démo planeur	ZSGBO	15:04
15:21	00:08	Stampe Angers	FBBQP	15:20
15:30	00:15	Stearman	FHDVD	15:29
15:46	00:05	Patrouille Swift	N41P N3719K N61PK N80903	15:45
15:52	00:08	Passage Swift - P40		15:51
16:01	00:08	P40	FAZKU	16:00
16:02	00:08	Décollage DC3	FAZTE	16:01
16:11	00:08	Yak 9	HBRYA	16:10
16:20	00:10	T6	FAZRB	16:19
16:31	00:08	Skyraider	FAZFN	16:30
16:40	00:12	Largage para		16:39
16:53	00:15	DC3	FAZTE	16:52
17:09	00:06	Wingwalker	N450D	17:08
17:16	00:14	Dauphin		17:15
17:31	00:02	Extra 300 (2)	FHSDA FHTGV	17:30
17:34	00:05	Décollage Albatros L39	ESTGV	17:33
17:40	00:08	Décollage Patrouille Tranchant	FGKYF FGSYD FAZZD FGJMN	17:39
17:49	00:18	Albatros L39	ESTGV	17:48
		Patrouille Tranchant	FGKYF FGSYD FAZZD FGJMN	18:07



Le tour en Jeep, expérience incontournable pour le passage de la tour à la piste en herbe pendant le Week end du meeting

Année 2018 : Fou d'Ailes , Présentation du club et du passage des avions pour le présentateur du meeting

ACPC – Aéroclub du Pontreau Cholet (Présentation Meeting 16/09/2018)

Création de l'association en 1930 – notre devise : Notre ciel n'attend que vous, Osez votre rêve

150 pilotes et 6 avions

2000h de vol par an soit environ 400 000 km parcouru en France et en Europe chaque année

Nature des vols : instruction pour apprendre à piloter, tours de piste, vol découverte pour le public, vol de loisir autour de Cholet et la région, Vol de nuit, Voltige avec un CAP10 Navigation en France et à l'étranger et organisation de voyages sur plusieurs jours pour les adhérents.

L'aéroclub est ouvert toute l'année, il est possible de voler tous les jours en fonction des conditions météo (le brouillard et un vent trop fort sont nos ennemis)

L'apprentissage est possible à partir de 15 ans. C'est la première étape pour démarrer une carrière de pilote de ligne par exemple. Il y a une formation théorique comme le code de la route et une formation pratique avec un instructeur dans les airs. La licence de pilote privé est obtenue à partir de 17 ans.

Nous avons et réalisons des voyages de 2 à 10 jours dans toute l'Europe avec des étapes pour ravitailler en carburant et faire des visites. Du cercle polaire en Finlande, à Istanbul et Chypre, en passant également par la Croatie, la Grèce. Mais aussi l'Europe centrale (Allemagne, Tchéquie, Hongrie et Pologne). Et également la traversée du Maroc en passant par l'Espagne et le Portugal et les Iles Canaries. L'avion nous rapproche des pays étrangers.

Présentation des avions de l'aéroclub : passage des 3 avions en ligne

Décollage en décalé, on se rejoint en vent arrière au dessus de St Léger et on se suit pour rejoindre la finale et passer en basse hauteur sur la piste. Ce circuit est le trajet standard pour atterrir et décoller de l'aérodrome de Cholet. Le premier apprentissage pour les élèves pilotes est de maîtriser cette manœuvre.

Le Cessna 152 VX piloté par Etienne Bossard, un des 8 instructeurs. Un avion école pour les premières heures d'apprentissage (45h en tout pour passer la licence de pilote privé). Un avion à aile haute avec 2 places et un moteur de 110CV.

Le Piper PA28 AZ piloté par Jean Michel Paucod, un membre du club. C'est un avion pour faire des ballades et même des voyages. Un avion à aile basse avec 4 places et un moteur de 180CV. Vitesse de croisière 200Km pouvant parcourir environ 1000km. L'île d'Yeu est à 40 minutes.

Le Cessna 172 XZ piloté par Cédric Suteau, un membre du club. C'est un avion pour faire des vols découverts et des voyages. Un avion à aile haute avec 4 places et un moteur de 180CV. Vitesse de croisière 200Km pouvant parcourir environ 1000km. La Croatie en 5 heures de vol.



Fou d'Ailes 2018

En tour de piste 03 avec XZ



L'ACPC et la traditionnelle galette des rois en Janvier



Inscriptions galette et cours d'anglais

Newsletter du 15 décembre 2018

Ami(e)s pilotes, Bonjour !

L'année 2019 est proche et de nombreux événements vous attendent, entre autres :

Galette des rois

Traditionnellement nous organisons une galette des rois qui aura lieu le samedi 12 janvier 2019 à partir de 16h00, salle de la Bruyère à Cholet. Pour vous y inscrire complétez vite ce questionnaire :

https://webquest.fr/?m=59574_inscription-a-la-galette-des-rois-acpc-2019

Cours et qualification anglais aéro

Notre ami Fred Boisard propose des cours d'entraînement pour passer la Qualification Anglais Aéro FCL055 VFR le VENDREDI 8 FÉVRIER à Cholet. Ceux-ci se dérouleront les jeudis soir (10,17,24,31 Janvier et 7 Février) à partir de 19H30 à l'aérodrome.

Les candidat(e)s intéressé(e)s doivent impérativement s'inscrire à l'aide du questionnaire suivant avant Noël :

https://webquest.fr/?m=59627_inscription-aux-cours-d-anglais-aeronautique

Répondez rapidement ce sera fait !

Bon Noël à tout le monde.

Amicalement
Votre C.A.

AÉRO-CLUB DU PONTREAU CHOLET, aérodrome, rue Charles LINDBERGH, 49 300 CHOLET
Tél. : 02 41 58 76 61 - mail : accueil@acp-cholet.fr - site : <http://www.acp-cholet.fr>

Sans oublier les cours d'anglais avec notre ami Fred pour la phraséologie et ainsi être opérationnel pour les prochains voyages à l'étranger

Vol de nuit en hiver avec le PM au dessus de l'Autre Faubourg en 2019



23 Juin 2019 : Navigation de précision, la 8ème



Samedi, à l'initiative de l'Association des Amis de l'Aérodrome Roland Garros (A.A.A.R.G.) à Cholet, se déroulait la huitième édition de navigation de précision, ouverte à tout équipage. L'épreuve survolait cette année le secteur nord-est à partir de nos installations. Les équipages devaient préalablement préparer minutieusement une navigation qui les amènerait à survoler des balises dans un rayon de cinq cents mètres maximum (évidemment sans tablette ou GPS). Chaque survol validé de balise (dix-sept au total), leur apportant cent points, et deux cent cinquante points pour le point de sortie, les équipages emportant avec eux un traceur. Cette édition a profité d'une météo ensoleillée pour une épreuve qui se veut avant tout ludique et conviviale. Merci à nos deux « Michel » organisateurs en chefs et rendez-vous l'année prochaine!

Année 2019 : Fou d'Ailes encore avant d'alterner avec un meeting hélicoptère

Fou d'Ailes
FÊTE AÉRIENNE - CHOLET (49)
AÉRODROME LE PONTREAU

dimanche
22 septembre 2019
entrée gratuite!

CAMP MILITAIRE
21-22 septembre
DÉFILÉ DE VÉHICULES
21 septembre

cholet.fr
02 41 62 28 09

CHOLET
ÉVÉNEMENTS

Fou d'Ailes
FÊTE AÉRIENNE - CHOLET (49)

2019

Samedi
Tour Public

Dimanche
Tour Public

1
ACPC
SUTEAU Cédric

Fou d'Ailes – Cholet

SAMEDI 21 SEPTEMBRE 2019

- Présentation des associations basées sur l'aérodrome.
- 10H à 16 H - Baptêmes de l'air coté Public – ACPC
- 10H à 16 H - Présentation de modèles réduits en statique – ACDC
- 14H30 à 18 H 30 - Défilé de véhicules militaires de collection de l'aérodrome vers le centre ville. Présentation statique des véhicules vers 15h30-Esplanade de la Grange (salle des fêtes) et animation de l'association Tic Tac Rock (danse).

DIMANCHE 22 SEPTEMBRE 2019

- 10H à 17H30 - Présentation des associations basées sur l'aérodrome.

PRESENTATION EN VOL

- 11H00 – Concert de l'Orchestre Harmonique du Choletais
- 13H00 – Aéromodélisme
- 14H00 à 17H30 - Fou d'ailes, présentation en vol.

ENTRÉE GRATUITE

ACCES AU SITE

Suivre le fléchage indiquant la fête aérienne pour l'accès aux différents parking gratuits :

→PARKINGS CENTRE COMMERCIAL CARREFOUR ET L'AUTRE FAUBOURG

Des navettes de bus gratuites seront proposées au départ de la rue des Pagannes (proximité parking Carrefour) dès 10 heures le dimanche uniquement.

→PARKING DU CHAMP DE FOIRE

L'accès piéton au site sera à proximité.

→ACCES PMR

Suivre le fléchage dédié rue de la Jominière.

PRESENTATION DE LA RECONSTITUTION D'UN CAMP MILITAIRE SAMEDI & DIMANCHE

SAMEDI 21 SEPTEMBRE 2019

- Présentation des associations basées sur l'aérodrome.
 - 10H à 16 H - Baptêmes de l'air coté Public – ACPC
 - 10H à 16 H - Présentation de modèles réduits en statique – ACDC
 - 14H30 à 18 H 30 - Défilé de véhicules militaires de collection de l'aérodrome vers le centre ville.
- Présentation statique des véhicules vers 15h30-Esplanade de la Grange (salle des fêtes) et animation de l'association Tic Tac Rock (danse).

DIMANCHE 22 SEPTEMBRE 2019

- 10H à 17H30 - Présentation des associations basées sur l'aérodrome. PRESENTATION EN VOL
- 11H00 – Concert de l'Orchestre Harmonique du Choletais
- 13H00 – Aéromodélisme
- 14H00 à 17H30 - Fou d'ailes, présentation en vol.

PRESENTATION DE LA RECONSTITUTION D'UN

CAMP MILITAIRE SAMEDI & DIMANCHE

APPAREILS PRÉSENTÉS

- Aéromodélisme
- DC3 – France DC3
- FLAMANT 311 & 312 – A3A
- LA PATROUILLE REVA
- BALLET D'HELICOPTERES – TANGO BLEU
- LA PATROUILLE TRANCHANT •DC3 – YANKEE DELTA
- CORSAIR F4U5N – LES CASQUES DE CUIR
- FOKKER EIII – LES CASQUES DE CUIR
- SE 5 – AMICALE JEAN BAPTISTE SALIS
- BEECH 18 – AMICALE JEAN BAPTISTE SALIS
- ZERO – AMICALE JEAN BAPTISTE SALIS
- BLERIOT XI – AMICALE JEAN BAPTISTE SALIS
- BREGUET XIV – ASSOCIATION BREGUET XIV
- MS 505 CRIQUET – GGPA
- MOYNET JUPITER – GGPA
- PIPER L4 – GGPA •BREGUET ALIZE MARINE – J. IVARS
- Large de parachutistes

Année 2019 : Fou d'Ailes encore avant d'alterner avec un meeting hélicoptère



Fou d'Ailes - Cholet - 22 septembre 2019

Année 2019 : Fou d'Ailes encore avant d'alterner avec un meeting hélicoptère



Rêves de Gosse le 28 Septembre 2019



Rêves de Gosse - Cholet - 28 septembre 2019

Alors que la tempête Miguel, nous privait le 7 juin dernier de l'étape choletaise du Tour de France de Rêves de Gosse, il était décidé le matin même de rassembler les efforts de chacun afin de proposer une nouvelle date aux enfants. Ce fut chose faite ce samedi 28 septembre, sous l'impulsion de la jeune chambre économique du choletais. Après une intense matinée de montage de tentes, de barrières et diverses et nombreuses autres activités de préparation du site, à 14h00 les premiers enfants arrivaient pour un vol en avion. Comme le rappelait Pierre, bénévole de l'association Rêves de Gosse depuis de très nombreuses années pour ne pas dire le début, le vol en avion est une finalité qui a précédé cinq mois lors desquels les enfants extraordinaires se sont rassemblés avec les « enfants ordinaires » dans un projet pédagogique (à Cholet, axé sur l'eau). Le but étant que le handicap ne soit pas une différence, mais au contraire une force où chacun puise dans l'expérience de l'autre, et inversement, bref faire tomber les barrières ! Tout l'après-midi dans une noria organisée (on ne transige pas avec la sécurité), une dizaine d'avions pilotés par les aviateurs de l'association, ont fait découvrir la troisième dimension à plus de quatre-vingt cinq enfants. Nous soulignerons l'implication de Pierrick, Camille, Emmanuelle, Elodie, Miguel et Jérémie, pour n'en citer que quelques uns, dans la réussite de cette journée extraordinaire, lors de laquelle notre aéro-club s'est fait un plaisir de participer !

6 Mars 2020 : Notre ancien président Dominique a pris son dernier envol.
Il laisse beaucoup de souvenirs et de merveilleux moments passés à l'aéroclub



Année 2020 et les prochaines : A vivre sur l'aérodrome, dans le ciel mais également sur notre site internet

<http://www.acp-cholet.fr>



LES ACTIVITÉS DE L'AÉROCLUB DU PONTREAU

FORMATION, INITIATION, VOLS DE DÉCOUVERTE



Apprendre à piloter

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.



Vol de découverte

Initiation au pilotage
Vols de découverte - Voltige
Nos avions volent toute l'année



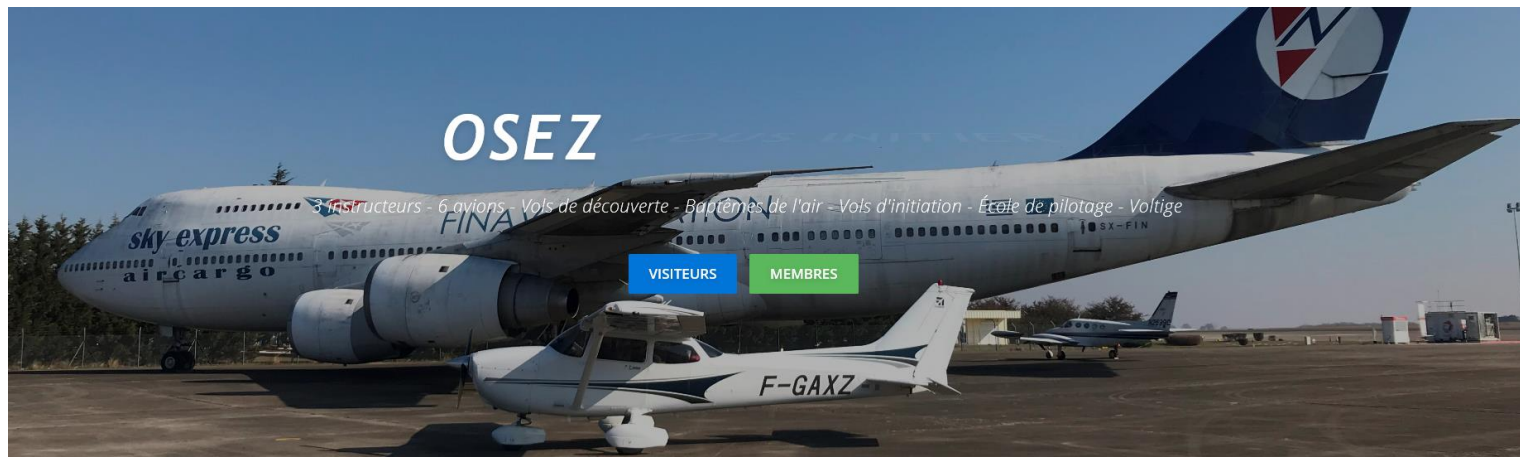
Espace pilotes

Connexion à l'espace privé de l'ACPC
Abonnement aux newsletters
Documents téléchargeables



Facebook

Retrouvez-nous sur Facebook La vie du club Articles et photos Actualités



Année 2020 et les prochaines : A vivre sur l'aérodrome, dans le ciel mais également sur notre site internet

<http://www.acp-cholet.fr>



The screenshot shows the homepage of the ACP Cholet website. At the top, there is a navigation bar with links: ACCUEIL, AÉROCLUB, VOLS DE DÉCOUVERTE, ESPACE PILOTE, and MÉTÉO. The main header features the ACP Cholet logo and the text "BUREAU DE PISTE" with a subtitle "Quelques sites météo à comparer pour bien préparer votre vol." Below this, a section titled "Préparez votre vol" displays a grid of weather service logos and descriptions:

- SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE**: Service l'Information Aéronautique
- AÉROWEB**: Bienvenue sur le site AÉROWEB de Météo France
- Orbifly Met'Map**: Les prévisions METAR TAF NOTAM
- Olivia**: Bienvenue sur l'Outil en Ligne Intégré de Visualisation d'Informations Aéronautiques
- Windytv**: Prévisions météo. Un site très coloré
- Meteociel.fr**: Observation, prévisions, modèles à Cholet
- meteoblue**: Prévision à Cholet - Couverture nuageuse par satellite
- METEO FRANCE**: CODES MÉTÉOROLOGIQUES



Une bonne préparation du vol grâce aux liens vers des outils incontournables.



Année 2020 et les prochaines : A vivre sur l'aérodrome, dans le ciel mais également sur notre site internet

<http://www.acp-cholet.fr>



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**



Aout 2020 : Pique nique à l'Île d'Yeu



Automne 2020 : Il nous revient avec de nouvelles couleurs après une grande révision ! Utilisé en compétition de voltige aérienne, notre Cap-10 est aussi un instrument de sécurité essentiel, permettant à tout pilote privé de se confronter avec un instructeur, aux situations inusuelles de vol, afin d'en tirer une appréciable expérience à bord d'un avion adapté.



Un lâché de plus avec son instructeur Fred, ils sont tous à retrouver sur notre site à la rubrique lâché solo

Le 7 octobre 2020

Lâché solo, Diane BRETAUDEAU



[ACCUEIL](#) [AÉROCLUB](#) [BAPTÊMES DE L'AIR](#) [ADHÉRENTS](#) [DOCUMENTS](#) [MÉTÉO](#) [FORMATIONS](#) [NEWS](#) [F.F.A.](#)

Lâché solo, Diane BRETAUDEAU



LÂCHÉ SOLO

Lâché solo, Diane BRETAUDEAU

Elève au collège Renaudeau, Diane prend l'option BIA (Brevet d'initiation aéronautique), elle passera avec succès l'examen qu'elle obtient en 2019. Dans le cadre de cette formation, les élèves ont l'occasion ...

Un PPL de plus en Novembre 2020, ils sont tous à retrouver sur notre site à la rubrique Les Brevets



L'aéroclub compte une trentaine d'élèves actuellement en formation, mais l'épidémie et ses mesures de protection ralentissent considérablement ces formations. Des dérogations nous permettent cependant de faire passer des épreuves, samedi dernier 29 novembre, Pierre FONTENEAU a obtenu son brevet de pilote. Voici ce qu'il nous partage de son expérience :

« J'ai toujours été attiré par les avions depuis tout petit, je les regardais tout le temps passer dans le ciel et j'avais très envie de les piloter. J'ai réalisé un stage à l'aérodrome à Cholet aviation et à Aeroways (Airways maintenant) pendant mon année de troisième, et j'y ai pris goût donc j'ai choisi un lycée qui proposait le BIA, à Jean 23 aux Herbiers, après avoir vu la théorie, j'avais vraiment envie de continuer dans la pratique. Il se trouve que mon chauffeur de bus était pilote à l'ACPC de Cholet, on en a parlé avec mes parents et ils étaient d'accord, le virus m'avait piqué. J'ai commencé donc à voler avec Frederic Cabrillac sur le VX puis PM. Ça m'a vraiment plu d'apprendre à voler, c'est un peu comme dans un rêve, on est coupé du reste du monde et on a un grand sentiment de liberté. Ce que j'ai préféré dans la formation ce sont les navigations, car c'est là où le vol prend tout son sens. J'ai d'abord passé le brevet de base et puis j'ai continué jusqu'au PPL (Private Pilot Licence), je vais pouvoir faire partager les sensations dans l'avion désormais. Maintenant, que j'ai mon PPL je vais continuer mes études pour faire ingénieur dans ce domaine.

A chaque fois que je vais à l'aérodrome, il y a toujours du monde et ils sont toujours ouverts à la conversation c'est très agréable. En plus j'avais un super instructeur »

La maintenance des avions en 2020 : Dans les forces aériennes, l'adage veut qu'un mécano accepte de prêter un avion à son pilote... mais si le mécano est en plus pilote! Jean-Michel au travail sur Papa Mike ... Comme dans toute association, un des indispensables bénévoles et plus particulièrement au cœur de notre aéroclub.



Jean-Michel BONNET, pilote à l'aéroclub est désormais qualifié depuis Mars 2022 pour assurer les visites à 50 heures de vol. Les 100 heures sont assurées par des ateliers extérieurs. Philippe CAILLEAU donne un coup de main en soutien dans cette mission.



2020 - 90 ans de passion
aéronautique et ça continue
encore et encore...



Vue en Mars 2021 du tour de Cholet depuis XZ



Vol au dessus des Alpes en Avril 2021 depuis XZ



Nombreux lâchés en 2021 : Timothée, Thibault, Pierre, Antoine, Anthony, Norman et Christophe



Nombreux PPL en 2021 : Pierre, Alban, Elliot, François, Corentin, Norman, Valentin et Malory

Ce 2 Janvier 2021
Pierre Reveau
Obtient son brevet
de pilote



L'année commence bien, bravo Pierre !



Le 17 janvier 2021, Alban Charrier obtient
son brevet de pilote



BRAVO ! et bons vols.



Le 5/12/2021

Valentin LUCAS
obtient son brevet de pilote



BRAVO !



8 Juillet 2021 : Photo de groupe avant le barbecue



Samedi soir, après une journée bien remplie, cérémonie de remise des diplômes BIA aux élèves du lycée Renaudeau en matinée, puis après-midi vols de précision, il était tant de faire une photo de groupe avec une partie des membres de notre aéro-club... juste avant les grillades! La convivialité et le partage voilà des valeurs importantes dans une association!

Un C-160R Transall à Cholet le 19 Juillet 2021

Vendredi, passage bas magnifique à l'issue de son décollage pour le Transall, photographié en vol depuis le R44 d'Hélicopt'Air. Pour la petite histoire, ce Transall C-160R de l'Escadron De Transport 2/64 Anjou, le R211 64-GK effectua une tournée mémorielle en Afrique pour le dernier détachement en opérations extérieures du C160 Transall en août 2020.



Un C-160R Transall à Cholet le 19 Juillet 2021

Le petit et le balèze... ou quand X-Ray Zoulou s'aventure sous l'aile d'un Transall C160 en escale à Cholet!



Lycée Renaudeau – Remise des diplômes B.I.A. le 10 Novembre 2021

Félicitations aux élèves et à leur enseignant, David Lécuyer, qui succède désormais à Guy Gerchinovitz parti à la retraite. Félicitations également à Jean-Yves Berçon, pilote à l'aéroclub, qui assure les vols d'instruction.

Ont participé à la cérémonie, le Lieutenant-Colonel Deflaux, commandant le Centre de Détection et de Contrôle de Cinq Mars La Pile, accompagné de deux contrôleurs aériens, ainsi que le Major Lacroix et l'Adjudant Duval du CIRFA (*). Etaient également présents M. Olivier Baguenard, Adjoint au Maire de Cholet, M. Ammar Adjji, Conseiller municipal de la Ville de Cholet, M. Alain Rouillé, Président de l'Aéroclub accompagné de M. Jean-Yves Berçon et M. Christophe Jauffrit, ainsi que M. Valéry Soulard, responsable de la société « Hélicopt'air », et bien entendu M. Hervé Douaglin, Proviseur du lycée.



Un North American T-28 Trojan de la Roche sur Yon nous a rendu visite en Décembre 2021 (un avion d'entrainement utilisé par la marine américaine après 1949)



Et encore des lâchés en 2022 : Jean François, Mickael, Mohamad, Alexandre, Noah, Louis Xavier, Alban, Maël, Zoya, Nicolas, Aymeric, Jacky, Daniel, François, Alain et Soline



Et encore des PPL en 2022 : Anthony, Antoine, Gilles, Daniel, Théo, Hervé, Timothée, Jacky, Alexandre, Raphael et Thibault



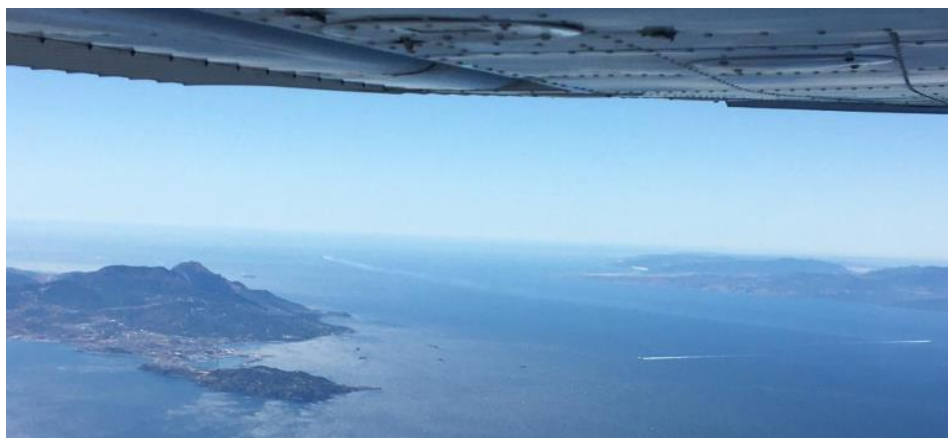
Gilles LATIL,
breveté ce 21 juin !



28 Mai 2022 : Notre aéro-club ne pouvait passer à côté de la sortie du deuxième opus du céléberrissime film Top Gun ce mercredi dans toutes les salles obscures ! Film qui fut pour beaucoup d'entre nous culte sinon fondateur. Aussi pour l'occasion notre Papa Mike se grime t'il en F-14 Tomcat, tandis que notre incontournable Fred est embrigadé (désigné volontaire de force) dans un rôle très « actor studio » ! Coiffé d'une casquette Top Gun et chaussé de Ray-Ban, il parodie avec le plus bel effet, dans une cascade audacieuse, une scène mythique du film originel ! Alors à la chasse ...



Ce samedi 11 juin 2022, départ de Xavier et Jean-Yves pour le Raid Latécoère-Aéropostale trajet Maroc. Ils rejoignent avec notre CESSNA 172 F-GAXZ une caravane de 9 avions pour un départ le dimanche 12 juin sur les traces des pionniers de l'aviation. Retour prévu le dimanche 26 juin...



Le paysage pendant le raid en XZ



Xavier Manceau



Jean-Yves Bergeon



Xavier Manceau

Sur les pas des pionniers du ciel

Dirigeants de l'Aéroclub du Pontreau Cholet, Xavier Manceau et Jean-Yves Berçon ont participé, en juin, au Raid Latécoère-Aéropostale. De la France au Maroc.

CO - 21/07/2022

L'histoire ne dit pas si, comme Antoine de Saint-Exupéry, ils y ont trouvé l'inspiration. Mais de Tarfaya, ville côtière située au sud du Maroc, Xavier Manceau et Jean-Yves Berçon ont ramené un bon paquet de souvenirs. En participant au Raid Latécoère-Aéropostale, du 11 au 30 juin, le président et le vice-président de l'Aéroclub Pontreau Cholet (ACPC) ont réalisé une vraie plongée dans l'histoire de l'aéronautique. Sur un tronçon de l'Historique ligne Toulouse - Buenos Aires (12 400 km, développée il y a plus d'un siècle par Latécoère, devenue l'Aéropostale).

Pas d'Amérique Latine, pour les deux pilotes, mais une aventure qui les a emmenés à Cholet, Lézignan-Corbières (Aude, véritable point de départ), La Requeña (Espagne), Casais (au sud de Lisbonne, Portugal) et au Maroc, donc (Tanger, Essaouira, Tarfaya). Un périple, à bord d'un petit avion, le Cessna 172, qui a pour mérite de faire oublier, un peu, le projet avorté de participer une première fois au raid. C'était en septembre 2021, avec le Covid avait changé la donne.

« Latécoère avait les hommes par les hommes »

XAVIER MANCEAU

Président de l'ACPC

Cette fois-ci, pas d'annulation de dernière minute et une motivation intacte, à écouter Xavier Manceau. « Je trouvais ça génial de survoler les régions et de se poser sur les terres des pionniers. Latécoère avait l'ambition de relier les hommes par les hommes et de transporter du courrier. » Un sacré défi pour le duo choletais, plus habitués à relier l'île d'Oleron, l'île d'Yeu ou le Massif central. D'autant plus que l'heure n'était pas



Cholet, aérodrome du Pontreau, jeudi 21 juillet 2022. Jean-Yves Berçon et Xavier Manceau sont partis sur les traces des pionniers de Latécoère, devenue l'Aéropostale, jusqu'à Tarfaya. C'est dans cette ville marocaine qu'Antoine de Saint-Exupéry a été chef d'escadre pour la compagnie, de 1927 à 1929.

à filer. « On a fait quelque chose d'utile, on n'a pas seulement volé pour voler », reprend le président de l'ACPC. Dans leur soute, l'équipage a transporté des courriers de collèges de Lézignan-Corbières mais aussi des stylos pour les écoles marocaines. Quand les autres participants du raid (huit avions et une vingtaine de personnes en tout) ont aussi transporté des livres, des fournitures scolaires et des casquettes. Ça, c'est pour le côté terre à terre. Mais dans les airs, où Xavier Manceau et Jean-Yves Berçon ont volé jusqu'à 2 400 m d'altitude, à une moyenne de 200 km/h ? « On s'est partagé les rôles, répond le premier. Il faut avoir confiance dans son copiste. Moi, je me chargeais plus du plan de vol, de la radio. Jean-Yves

prenait souvent le manche. » Le tout à raison de quelques heures par jour (entre 1 h 30 et 4 h), avec quelques jours « off ». Et sans grandes difficultés ? « Il y a eu quelques brumes de mer, ce qu'on appelle des entrées maritimes (résultat de la rencontre entre un air chaud et une mer froide, N.D.L.R.), des vents de sable, mais ça fait partie du charme du voyage. On sort grandit de ce que l'on fait. » Surtout quand le terminus s'appelle Tarfaya et le cap Juby. « La terre la plus mythique ? », s'enthousiasme Xavier Manceau. Celle, on l'a dit, qui rime avec De Saint-Exupéry. « C'est là, entre le désert et l'océan, qu'il va se découvrir une passion pour le Sahara et qu'il va écrire *Courrier Sud*, racontant *Le Monde*, en 2018. C'est également ici, dans une forteresse rudimentaire faite de hauts murs

blancs, qu'il esquissera les contours de son *Petit Prince*, qu'il publiera à New York en 1943. » Les deux Choletais, eux, y ont rencontré des habitants, des militaires, « surpris de voir des petits avions se poser avec des gens qui viennent de si loin ». Cette histoire, l'ACPC compte bien la partager. Dès la rentrée, avec trois lycées où il est possible de passer le Brevet d'initiation aéronautique (BIA) : Benaudou et Sainte-Marie à Cholet, Saint-Gabriel à Saint-Laurent-sur-Sèvre (Vendée).

Membre du club, ancien professeur de physiques appliquées à Benaudou, Guy Gerchinnowitz s'en réjouit : « Avec des événements de ce type, on peut aborder des questions d'histoire, de mécanique, de météo. » Et même de littérature.

Alexandre BLAISÉ

Revue de presse

OF - 22/07/2022

Sur les traces des pionniers de l'aviation

Jean-Yves Berçon et Xavier Manceau, pilotes de l'Aéroclub de Cholet, ont participé au Raid Latécoère, en juin dernier.



Jean-Yves Berçon (à gauche) et Xavier Manceau (à droite), pilotes à l'Aéroclub du Pontreau (ACPC), devant Cessna 172, l'avion avec lequel ils ont volé jusqu'à Tarfaya, au Maroc.

PHOTO : OUEST FRANCE

Des voyages, il en a fait, mais celui-là, c'était la première fois. Lui, c'est Cessna 172, un beau bébé de 18 ans et 750 kg qui peut voler à 200 km/h. Avec ses pilotes, Jean-Yves Berçon et Xavier Manceau, de l'Aéroclub de Cholet, il a participé au Raid Latécoère, en juin dernier.

40 heures de vol avec escales entre Toulouse (Haute-Garonne) et Tarfaya, au sud du Maroc, en hommage à Pierre-Georges Latécoère, qui fonda, en 1918, la première ligne aérienne transatlantique entre la France, ses colonies africaines et le Brésil, devenue l'Aéropostale, en 1927. Un voyage auquel ont pris part huit avions dont celui de l'Aéroclub de Cholet, pour sa première participation.

« J'ai découvert l'histoire des pionniers de l'aviation dans les livres d'aéronautique, raconte Xavier Manceau. Je trouvais cela grisant de pouvoir marcher dans leurs pas. » Il entraîne alors Jean-Yves Berçon, qu'il

connaît bien, dans l'aventure. « Le raid, c'est 40 heures de vol à partager, donc il vaut mieux bien s'entendre », glisse ce dernier.

Il vaut mieux, en effet, car le voyage n'est pas de tout repos. Principale difficulté : les fermetures d'espaces aériens. « Un matin, on nous a dit qu'on ne pourrait pas passer par Gibraltar, se souvient Jean-Yves Berçon. Il a fallu faire un détour de 45 minutes ! »

Alors rien n'est laissé au hasard, pas même le choix de l'avion. « On a choisi Cessna 172 car on peut se tenir à l'ombre sous les ailes, et la visibilité est bonne », explique le pilote.

Les deux compagnons de vol se souviendront de l'arrivée à Tarfaya et de la visite de son musée consacré à Antoine de Saint-Exupéry, qui y vécut dix-huit mois.

Romain BLANCHARD.

RAID LATÉCOÈRE-AÉROPOSTALE

Deux Choletais sur la trace des pionniers de cette Aéropostale.



À SAVOIR L'ACPC ouvre ses portes

L'aéroclub choletais organise ses portes ouvertes le dimanche 25 septembre, à l'aérodrome du Pontreau. Le matin, des baptêmes de l'air seront offerts aux personnes en situation de handicap accompagnées par un handi-tout et aux bénévoles de cette association choletaise.



Un sacré défi pour le duo choletais, Jean-Yves Berçon et Xavier Manceau.

Photo : CO - Alexandre BLAISÉ

Soirée barbecue le 9 Juillet 2022



Vendredi soir notre aéro-club organisait une soirée barbecue. L'occasion pour une partie de ses membres de célébrer les jeunes licenciés des années 2021 et 2022, qui à cette occasion ont posé avec une partie des anciens pilotes pour une photo souvenir!

Soirée barbecue le 9 Juillet 2022



Ce fut l'occasion de réaliser une photo avec une parties des aviatrices licenciées à notre aéro-club. Nous espérons réunir très prochainement toutes les pilotes féminines de notre association pour une photo plus étoffée. On ne rappellera jamais assez que l'aviation n'est pas une histoire d' »homme »!

24 Septembre 2022, Un après-midi de vol au profit de Handitou.



Comme chaque année à la même période, des pilotes de notre aéro-club ont offert des vols au profit de l'association Handitou, dont nous sommes partenaire depuis longtemps. Pendant un quart d'heure ce fut l'occasion pour ses adhérents de s'évader dans les cieux. Nous remercions Elliot, Nicolas, Anthony, Bruno et Marc pour leur soutien!

Juillet 2022 : Un court métrage dans l'aérogare



Chaque été, dans le cadre de son festival « Soyez sympas, rembobinez ! », l'association 1.COM1 se propose de tourner avec les jeunes, des scènes mythiques de films qui ne le sont pas moins. Pour cette édition 2022, notre aéroclub avait accepté avec enthousiasme qu'un de ces courts-métrages soit filmé dans notre hangar. Aussi c'est au crépuscule, qu'une petite équipe s'était réunie sur le tarmac de l'aérodrome, le but : un remake d'une scène iconique de « Réservoir Dogs » le film de 1992 de Quentin Tarantino... rien de moins que ça ! Pendant presque trois heures, une petite équipe technique très motivée et enthousiaste dirigée par Marlène la responsable de l'association, mis en boîte ce court-métrage dont les deux acteurs amateurs furent bluffant de professionnalisme et de motivation, le tout dans un lieu atypique rappelant l'atmosphère du film originel ! Bravo à toutes et à tous et hâte de voir le résultat monté !

Aout 2022 : En vol pour l'île d'Yeu



Après 40 minutes de vol depuis l'aérodrome de Cholet, le survol de l'île d'Yeu reste toujours un moment magique! Les plages se déclinant en de superbes camaïeux de bleus paradisiaques! Merci Catherine pour ces très jolies photos. Ci-dessus, après le décollage en 32, la côte se dessine... superbe!

Le parc avions de l'aéroclub en 2022

Immatriculation	Type avion	Construit en	Commentaires en 2021	Photo exacte de l'avion ou modèle approché
F-GGYD	Mudry CAP 10C	1989	Acheté en 2010 à Catherine Maunoury, restauré en 2020 (peinture du vert au rouge)	
F-GVAZ	Piper PA28	1993	Acheté en 2015	
F-HKTB	Piper PA28	2001	Acheté en 2016 (précédemment immatriculé G-LKTB, basé à Little Gransden au Royaume-Uni).	
F-HMPM	Cessna 152		Avion école de l'aéroclub acheté en 2011 au Portugal	
F-GAXZ	Cessna 172	2004	Acheté en 2017 et ramené de UK, précédemment immatriculé N21738 puis G-OAKR	
F-HGMB	Cessna 152		N°1586, acheté en 2020 et immatriculé le 06/11/2020	

*Son rêve d'enfant devenu réalité :
Jean-Yves Berçon pilote des avions*

Il a poussé la passion jusqu'à co-construire son propre avion.

moyens financiers pour me lancer dans cette formation. Puis le déclic est venu d'un vol de découverte avec un ancien collègue passionné de construction, sociétaire

Comme tout élève, Jean-Yves Berçon a dû en passer par 45 heures de formation, menant de front l'apprentissage théorique et la pratique, toujours derrière le volant d'un avion, aux

côtés d'un instructeur, puis seul. **« Entre 10 et 20 heures de vol, on est lâché. Autant dire que c'est le plus beau jour de la vie d'un pilote ! Le décollage passe toujours bien, mais le palpitant monte quand l'atterrissage approche... Puis on termine avec des étoiles plein la tête. »** C'était le 12 décembre 1998 pour Jean-Yves Bercon, un jour qu'il n'oubliera jamais.

Co-construction d'un avion

Depuis, non content d'avoir réussi à survoler sa maison le jour de ses 40 ans puis décroché, quelques semaines plus tard, sa licence de pilote privé, qui lui permet de transporter des passagers, le désormais vice-président de l'ACPC a, à son tour, co-construit son propre

ma maison
mes 40 ans”

daire, sur lequel il m'a laissé m'exercer, en atterrissant sur son terrain privé et sa piste en herbe avec des obstacles! Puis, nous avons décidé de construire un avion tous les deux.»

À partir d'un jeu de plan qu'il a acheté, le duo a conçu un ultra-léger motorisé (ULM) en bois et toile, qui n'impose aucune visite médicale pour le pilote. Certifié par un organisme de contrôle, il a offert de belles émotions à ses fabricants : « *C'est tout de voler sur un avion que l'on a construit soi-même* ». S'il aime la machine en elle-même, Jean-Yves



Jean-Yves Bessière

Berçon éprouve encore plus de plaisir à partager sa passion avec des passagers.

Pilate baptiseur

tant et si bien que rapidement, une fois les 200 heures de vol obligatoires avec des passagers atteintes, le pilote est devenu baptêmeur pour les vols de découverte. Il accompagne également les jeunes qui passent le Brevet d'initiation aéronautique. Par amour de l'aviation et de la transmission. C'est aussi ce qui l'a porté, l'été dernier, vers le Raïd Latécoère-Aéropostale. Avec son complice président de l'ACPC, Xavier Manceau, il a pris part à cette aventure hors norme, sur les traces des pionniers. « Nous avons suivi le parcours de ces pilotes, qui faisaient les liaisons depuis la France vers l'Afrique pour transporter du courrier sur des avions de guerre transformés pour ces courses. L'étape à l'extrême sud du Maroc au cap Juby à Tarfaya est un lieu mythique pour l'aéropostale. Si nous n'avons pu atterrir sur les terrains d'origine, qui n'existent plus, cette expérience unique prend aux tripes et apprend beaucoup sur la navigation et le pilotage. L'opération présentait une dimension humanitaire en plus, puisque nous avons participé à la création d'une bibliothèque en apportant des livres dans une école de Tarfaya. Cette aventure requiert toutes les qualités nécessaires pour être un bon pilote : humilité, contrôle de soi, concentration, anticipation, rigueur... » Des atouts qu'il arbore auprès de ses petits-enfants, pas peu fiers quand papi les ramène des vacances sur la côte... en avion !

L'Aéroclub du Pontreau Cholet réunit 160 membres : des pilotes confirmés et une trentaine d'élèves. Parmi ces derniers, la plupart aimeraient en faire leur métier, que ce soit dans l'aviation civile ou dans l'armée de l'air.

Le club propose six avions en location pour les adhérents, des vols d'initiation pour les élèves avec son instructeur principal et trois adjoints et des vols de découverte pour tout un chacun.

En 15 ou 30 minutes, les curieux peuvent survoler la région ou leur maison avec quatre pilotes chevronnés. Ces baptiseurs, agréments selon des règles strictes de sécurité, délivrent les secrets du pilotage et jouent volontiers les guides au passage !

Infos au 02 41 58 76 61 ou accueil@acp-cholet.fr

