AERO-CLUB D'ANGOULEME

Préambule: Impossible d'écrire l'histoire de l'aviation en ne s'arrêtant qu'à quelques dates ou personnages importants tant cette aventure a été continuelle, et le résultat d'innombrables essais d'individus obscurs trop nombreux pour les nommer tous depuis la nuit des temps. Les tablettes "officielles" rapportent souvent les mêmes noms et les mêmes dates, mais c'est à notre avis faire offense à ces très nombreux illustres inconnus ayant pourtant bien oeuvré voire souvent réussi dans l'ignorance générale, avec une mise à l'écart injustifiée. Aujourd'hui encore il reste des recherches et des découvertes à faire sur le sujet, sachant que chaque pays valorise soigneusement ses propres versions historiques, et l'on ne pourra que conseiller de lire ou compulser au maximum la littérature existante qui malheureusement est plus abondante ailleurs que chez nous…
En France, si l'on cite souvent **Clément ADER** comme étant à la fois un précurseur technique et un visionnaire tactique ayant prononcé des phrases avérées aujourd'hui sur la maîtrise aérienne couplée à la force militaire absolue, ici à Angoulême, on ne peut que mettre en avant notre bon **Général Guillaume RESNIER DE GOUE**, trop souvent absent des tablettes et qui, bien avant ADER soit dès 1802, avait prononcé les mêmes prédictions allant même jusqu'à les écrire dans un ouvrage intitulé "*République universelle ou l'humanité ailée*". Et même si ce général génial ne parvint jamais à s'élever lui-même dans les airs, mais ne fut seulement qu'un de ces innombrables "sauteurs de tours" que l'histoire a connu depuis l'antiquité, il reste à notre connaissance le plus ancien ayant décrit aussi précisément ce qu'il n'a pas pu accomplir lui-même, et que nous accomplissons de notre côté chaque jour pacifiquement: **voler dans les airs**! C'est parfois pour s'y élever aussi l'esprit et donc se sentir tellement mieux ! Que notre aéro-club qui remplit ainsi ce rôle en soit grandement remercié au travers de ses bénévoles et dirigeants. Longue vie à lui!
accueil@aeroclub-angouleme.fr, www.ac.angouleme.free.fr

Un "sauteur-planeur"comme il y en eut des milliers de par le monde depuis des siècles.

« Historique et « journal de bord »

Genèse et histoire très résumées:
Il y eut ***l'Aéro-Club Charentais, l'Aéro-Club des Charentes, l'Aéro-Club de la Charente*** et enfin ***l'Aéro-Club d'Angoulême***.

-Le premier, l' ***Aéro-club Charentais*** dont le siège était à Jarnac en 1910 est devenu ***l'Aéroclub des Charentes*** en **1924** (siège ?). La même année a lieu le Tour de France des avionnettes, et le Comité Départemental de la Ligue Aéronautique de France (Ligue nationale aérienne de René QUINON semble t'il?) présidée par Mr. Roger MAURIN, obtient l'ouverture du terrain de **Bel-Air** en début d'année. Le terrain est officiellement inauguré par Mr. LAURENT-EYNAC Ministre de l'Air le **20.09.1924** lors d'un grand meeting.
A cheval sur les communes de RUELLE, L'ISLE D'ESPAGNAC et MAGNAC, le terrain verra passer des grandes figures de l'aviation, comme ceux de l'Aéropostale, et s'y dérouler de nombreux meetings. Il semble qu'il n'ait pas été utilisé stratégiquement du moins, par les Allemands. Il fermera en novembre **1983**.
Auparavant existaient parallèlement les terrains de Grapillet à Soyaux (militaire) et des Chaumes de Crage à Ma Campagne - Angoulême de 1915 à 1935 environ, (ce dernier, propriété de Mr Jean JOUBERT). Pour plus de détails, consulter la carte « Aérodromes d'Angoulême » sur ce site.
-Puis il y eut ***l'Aéro-club de la Charente*** avant l'appellation finale ***d'Aéro-club d'Angoulême*** officialisée en **1951**.
L'aéro-club de la Charente a utilisé parallèlement les terrains de Bel-Air et des Chaumes de Crages, de 1924 à 1935 environ.
L'aéro-club d'Angoulême n'a utilisé *officiellement* que les terrains de Bel-Air, puis Brie-Champniers, depuis 1983.

-Si les événements de cet historique semblent moins fournis dans les premières décennies par rapport aux suivantes, ce n'est pas lié à leurs faibles densités de contenu d'activité, mais bien à cause du manque de témoignages et d'archives pour les relater au mieux.
Ces années d'avant et d'entre deux guerres furent en effet incomparablement riches et importantes en événements: sait-on notamment qu'en 1911 il se construisit en France plus de 1000 aéroplanes, et que chaque fin de semaine partout en France à la belle saison, se déroulaient des "meetings" attirant couramment 30 000 personnes venues à pied, à cheval ou à bicyclette?! Quand aux raids et records en tous genres, c'étaient des événements continuels, surtout dans les années 1925 à 1939.

1911: Sait-on que cette année-là, il se construisit 1350 aéroplanes dans le monde!?

1913 : Le 27 juillet, « l'**Association Générale Aéronautique** » organise une fête avec envols de ballons sphériques, place du Champ de Mars à Angoulême, au profit du « t**errain d'atterrissage** » d'Angoulême (?). La revue « Les Ailes

Charentaises » relate l'événement.

1921: La foule admire (terrain des Chaumes de Crages?) le plus petit aéroplane du monde d'Alfred de Bischof (5m d'envergure, 102kg, ailes pliantes, 16cv) piloté par MILLOT, qui effectue une tournée de présentation.

1923 : Le 23 septembre l'aviateur **Jean Fernand Laporte** d'Angoulême, pilote de ballons, d'avions et d'hydravions, plusieurs fois recordman du monde d'altitude sur hydravions Schreck, a pris le départ à Paris en ballon sphérique et après plus de 400kms, volant à 4500m d'altitude, atterri à Charroux dans la Vienne. On ne fait guère mieux aujourd'hui !

1924: **Jean JOUBERT*** président de l'A/C des Charentes.
Le Terrain de Bel-Air fut aménagé spar le Service de la Navigation Aérienne sur le territoire de la commune de Ruelle, en bordure de la RN141, comme terrain de secours sur la ligne Paris Bordeaux. Ouvert officieusement dès le début d'année. En 1925, il sera étendu de 6 ha, et en 1936 de 7,75ha supplémentaires.
Le 4 août, Maurice DROUHIN, seul rescapé des 3 concurrents du Tour de France des avionnettes, s'y pose avec son « aviette » (appareil pesant maxi 250kgs ou 320 kgs avec passager), un FARMAN « Moustique » à moteur Salmson 12cv, accueilli par le président LARRUE, vice-présidents MM. CONDEMINE et JOUBERT*. Maurice DROUHIN terminera seul cette épreuve à Tours.
Une école de pilotage et de mécaniciens est crée. (Siège à la Maison des Métiers, 36 rue Froide à Angoulême).
Grand meeting le **20.09 pour l'inauguration officielle du terrain**, avec simulacre de « bombardements » avec des poches de farine semble t'il, sur cibles en bois, gagné par Jean JOUBERT, et de chasse aux ballonnets. Sauts en parachute, dont ceux de Thérésa WENGLER (en costume de ville!), et de DRAVET qui l'exécute pour la 25ème fois.
(*) *Il semble que Jean JOUBERT ait été président puis vice -président, ou l'inverse, à cette période. (à vérifier?).*

Bel-Air dans les années 1960-70 (3 pistes)

1925: La gendarmerie reçoit des ordres pour surveiller le terrain et notamment « *interdire l'accès à toutes personnes étrangères au service, et aux animaux en liberté ou non »....*

1927 : Le 11 avril **Marcel BOUILLOUX-LAFONT** né à Angoulême en 1871, âgé de 56 ans presque jour pour jour, crée la Compagnie Générale Aéropostale, en rachetant à Pierre Latécoère 93% du capital en actions de la CGEA.

1929 : Président Jean JOUBERT (?), Jean PERAUD (?).
Premier vol le 21 mai du H.M. 8 « *Michèle-Annie* », construit par Jean JOUBERT sur son terrain des Chaumes de Crage.

Le 7 juillet, crash mortel de l'avion BERNARD 191 GR, moteur Hispano-Suiza de 600cv, de **Louis COUDOURET** « As » de la Guerre (6 victoires), à Saint-Amant de Bonnieure. Il revenait de Séville vers Paris. Il projetait une traversée Est-Ouest de l'Atlantique. (Voir l'année 1979, commémoration).

Création de la ***Fédération Nationale Aéronautique*** *le vendredi 6 décembre 1929, date important puisqu'elle permet aux instances nationales de n'avoir désormais qu'un seul interlocuteur. Auparavant, entre l'Aéro-Club de France, l'Académie Aéronautique de France, l'Aéronautique-Club de France, la Ligue aéronautique de France, l'Association aéronautique du Nord de la France, le club aéronautique de l'Aube, le club aéronautique de la Seine, la Société aéronautique de Versailles, l'Association Française aérienne, le Comité Français de propagande aéronautique ou la Société Française de navigation aérienne, la Fédération Aéronautique de France,(liste non exhaustive !) il y avait pléthore! Certaines de ces associations continueront cependant d'exister …*

1930 - 1933, Mr Pierre FOUGERE Président de ***l'Aéro-Club de la Charente. S***iège à l'Hôtel des Trois Piliers à Angoulême.
C'est dans ces années 30 à 33 qu'un jour, André POL-DESSELAS passera (entre-autres exploits) sous le Pont-Neuf de St-Junien, éberluant et effrayant les lavandières. (Il volait dans le sens St-Germain > St-Junien)…Inimaginable! Une autre époque!…
Le 2 juin 1932, Pierre FOUGERE demande l'autorisation de construire un hangar de 100m2 pour abriter un avion.
Organisation en 1931 du Tour de France des jeunes pilotes, par "Le Journal". (En 1953, c'est la FNA future FFA qui pérennisera cette manifestation semble t'il).

1933: Président M. **Pierre FOUGERE** semble-t'il.
Le Tour de France des avions de tourisme s'arrête à Angoulême le 26 juillet**.** Dans l'ambiance de la fête, quelques présentations d'avions ont frisé le drame, telle celle qu'effectue André POL-DESSELAS (encore…).
*Il semble que la première édition du Tour de France aérien se soit déroulée en 1925, mais n'ait pas eu lieu de 1926 à 1930**.** En 1931 Mermoz était accompagnant sur Potez 36, ainsi que Maryse Bastié sur Caudron 230.*

Notes sur M. Jean PERAUD *, chef-pilote : Il a été Président de l'Aéro-Club de la Charente ainsi que de l'Aéro-Club de La Réole semble-t'il. Jusqu'en 1972 il a été vendeur chez chez Reims-Aviation où il finira sa carrière.(Il nous vendra un C.150 neuf, le F-BTUB). Il effectuera quelques raids mémorables (voir 1934 et 1955). En 1938 il fut chargé de convoyer à l'Exposition de Budapest, en compagnie du constructeur MAUBOUSSIN, l'avion biplace Mauboussin 60cv Salmson, depuis l'usine Fouga d'Aire sur Adour, via l'Italie, et la Yougoslavie. Il participa au meeting international et à l'exposition de Budapest, ceci à la demande du Ministre de l'air qui souhaitait voir notre Aviation Populaire représentée. Un périple de 4000kms fut ainsi effectué.*
Pendant la guerre d'Indochine, il y eut également un photographe émérite opérant aux côté de Pierre Schoendorfer, nommé Jean Péraud, sans que l'on sache s'il s'agit du même homme, ce qui est toutefois peu probable.

1934*:* M . **Pierre FOUGERE** Président.Chaque année depuis 1933 au moins, une Journée Nationale de l'Air est organisée, sous le haut patronage de la *Fédération Aéronautique de France, du Ministre de l'Air, et de la Fédération Nationale Aéronautique*.
En **34** elle a lieu le 30 Septembre.
Le 7 octobre a lieu un Grand Gala Aérien à Bel-Air, « *sous le haut patronage des Autorités Civiles et Militaires* », avec au programme des pilotes comme Marcel DORET, Jérôme CAVALLI, SEITZ, la Patrouille d'Etampes, etc.
Le 17 avril le ministre LAURENT-EYNAC demande l'autorisation pour la construction d'un hangar, et le 26 juillet il avise le préfet des aménagements à entreprendre « autour du hangar ».

Le challenge « Paris-Saigon » ou Coupe du Président de la République consistait à effectuer le parcours France-Indochine dans le moindre temps à bord d'un monoplace de tourisme. En 1933 il y eut 3 engagés: CHARTOIRE, PERAUD et LAMUR. Le 26 juillet 1934 Jean PERAUD prenait de nouveau le départ sur le FARMAN 356 , moteur Renault Bengali 120cv, F-AMCX, n°7347/1 baptisé « *Cité d'Angoulême II* ». Arrivée à Saïgon le 1er août en 151h de vol (6 jours et 6 heures). Il devenait détenteur de la Coupe, à la vitesse moyenne de 200Km/h !
Il semble qu'il tentera de rééditer le raid (en 1936 à vérifier?) en compagnie de Gilbert DENIS (vraisemblablement propriétaire du Caudron Simoun F-ANXN baptisé « *Cité d'Angoulême* »* en décembre 1936 (à vérifier ?) mais qui se terminât par un enlisement à Benghazi sur terrain détrempé.

- ** A ne pas confondre avec le DH.88 « Comet Racer »F-ANPY qui portât lui aussi le nom de « Cité d'Angoulême IV », ou le D.H.88 F-ANPZ, dont on ignore le nom de baptême. On ignore ainsi le nombre d'avions ayant porté le nom de baptême « Cité d'Angoulême« mais il y en eut donc au moins quatre…*
- *A noter que le F-ANPY n'était rien de moins que l'ex G-ACSR « Reine Astrid » qui ralliât l'Australie en 108h 13mn 45s piloté par leurs propriétaires anglais. Aux mains des Français, il effectua des remarquables Paris-Casablanca et Paris-Alger sans compter le record de 52mn entre Croydon et Le Bourget le 5.07.35 lors de sa livraison en France.*

Les deux « Comet » Français servirent essentiellement à transporter des personnalités ministérielles de 1935 à 1938 entre Paris et Cannes. En 1938 ils furent convoyés à Istres où ils restèrent jusqu'à l'armistice de 1940…et où il semble qu'ils disparurent dans l'incendie de leur hangar…

1935: **1200 HDV**.
En 1935/1936, le chef-pilote est Mr Joseph TOUGE qui réalise du 16.12.1936 au 11.02.1937 un raid Paris-La Réunion et

retour par l'lle Maurice en 9 jours!
Le 10 juillet Air Bleu inaugure en Caudron Simoun 180cv les vols postaux sur Paris, Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et retour dans la journée.

1936: Président Jean JOUBERT.
1306 HDV.
Chef pilote : Jean PERAUD.
85 élèves mécaniciens suivent les cours grâce à l'Aviation Populaire. Formateur Monsieur HAMART professeur à Sillac.
5 avions. (liste non connue).
Le conseil municipal d'Angoulême évoque le 7 mars la demande du Ministre de l'Air d'agrandir le terrain en raison de l'augmentation du trafic, dont celui de la Compagnie Air-Bleu. Par exemple 85 avions se sont posés en janvier et 125 en février! La délibération à laquelle participent notamment Ms. HOMMET et JOUBERT, décide d'y sursoir en raison du coût.
Le 13 ou 14 août, une jeune passagère de 13 ans, Colette-Marie LOUP est tuée en s'écrasant seule à bord de l'avion qui avait redécollé à Bel-Air, sans le pilote, suite à une mise en route à la main. Il venait initialement des Chaumes de Crages.
En juillet, un bimoteur Farman 430 ou 431 de la Cie Nantaise de Navigation Aérienne, piloté par BOYER, se pose pour la première fois à Bel-Air inaugurant un service régulier de sardines fraiches!
Du 10 juillet 1935 jusqu'au 3 août 1936 Angoulême sera une ville desservie par quatre Caudron Simoun C.630 de la compagnie « Air Bleu », afin d'acheminer du courrier.
Le 4 Octobre grand meeting (avec Jérôme Cavailli, Fernand Malinvaud, Joseph Touge, Jean Péraud, Pierre Boire, Henri Condemine, Jean Vergnon, Charley Froissart, Pierre Obrecht, la "célèbre"parachutiste" Edith Clarck, et le commissaire chef de piste Henri Cruchet) suivi d'une soirée de gala à la brasserie du Champ de Mars à Angoulême.(voir documents affiches sur le site).
Le 20 novembre autorisation d'ouverture officielle de l'aérodrome de Périgueux-Bassillac. (*NDLR*).

1937: Président Jean JOUBERT.
Chef-pilote: Mr FROMENT. Secrétaire: TROUVE.
700 HDV.seulement. (vraisemblablement suite à un différend entre Sadi LECOINTE, fondateur de l'Association des professionnels navigants de l'Aviation (APNA), responsable de l'organisation des écoles de l'aviation populaire et Jean JOUBERT,ce dernier ayant démissionné).
Avions: Caudron C.59, et Potez 36 revendu aussitôt.
3 brevets obtenus dans la section Aviation Populaire, formés par M. FROMENT.
19 élèves mécaniciens réussissent aux examens de fin d'année sur 65 inscrits (mécanique et radio).
En février Gilbert DENIS tente avec Georges LIBERT, un raid Paris-Tokyo sur Caudron Simoun: ils échouent dans un marais au Laos.
Le 7 juillet reprise des vols postaux mais Angoulême n'est pas prévue ville étape. (3 lignes: Bordeaux-Mont-de-Marsan-Pau, Toulouse-Perpignan et Clermont-Ferrant-Lyon-Grenoble). Il est loisible toutefois de penser qu'Angoulême servit d'escale technique imprévue à plusieurs reprises,

1938: 5000F sont alloués au club par la mairie d'Angoulême pour l'achat d'un nouvel avion. (!?…).
La section modèle réduit au sein de l'Aéro-club de la Charente organise le 1er avril, un concours au terrain de Girac à Saint-Michel, malgré le vent violent qui a détruit plusieurs appareils.
Pas d'archives…

1939/1940: En avril 39, une troisième tentative de Gilbert DENIS seul à bord sur le même type d'avion échoue, victime de la chaleur. En fin d'année l'école de pilotage militaire N°344 est installée à Bel-Air avec des Caudron C.275 Luciole. Jean JOUBERT y est affecté comme instructeur. L'école fermera en mai 1940...mais il semble bien que lors de la débâcle, au moins 64 appareils se soient trouvés en même temps à Bel-Air, dont des Potez 63 et une cinquantaine de Potez 25 (cf"*L'Enthousiaste" N°1*). Rappelons que l'unité de Reconnaissance 2/33 de Saint-Exupéry se repliait vers le Sud et l'AFN avec d'autres. Lui-même a fait escale à Jonzac où une plaque commémorative est apposée. Il n'y a rien de tel à Bel-Air…dommage. Quelques-uns furent sabotés par leurs équipages et laissés sur place semble-t-il.
Les Allemands utiliseront peu le terrain, sauf pour quelques avions d'observation en 1944 afin de détecter les "nids" de maquisards . Les pistes sont neutralisées avec des tranchées, et laissées à l'abandon et au pillage semble-t-il durant ces années. Pas ou peu d'archives toutefois…
En 1940, ils ont rendu visite aux héritiers du Général REGNIER pour se rassurer semble-t'il sur la pérennité des vols d'Otto Lilienthal ?
Depuis 1937 il existe une section « Aviation Populaire » au sein de l'Aéro-Club de la Charente. Elle fait notamment voler ses modèles réduits à Girac/Saint-Michel, entre autres activités. Est-elle basée à Bel-Air?

1940/1944: Période méconnue. Pas d'archive, peu de témoignages. Recherches en cours mais il semble que la plate-forme était en sommeil, plus ou moins abandonnée au pillards…
Anecdotes: un avion allemand en panne d'essence s'est posé à Soyaux sur le terrain du champ de manœuvre (date ignorée) peut-être en raison de l'indisponibilité de Bel-Air ? Un autre (à plusieurs reprises?) aurait utilisé le terrain pour des reconnaissances tendant à essayer de localiser des nids de maquisards. Les Allemands ont ensuite rendu le terrain inutilisable.

1944/1945: À la libération, l'Armée de l'Air utilise le terrain pour la préparation militaire des mécaniciens, sur moteurs Hispano-

Suiza 12 Ycrs. (moteur du Dewoitine D.520), et y établi un bureau de recrutement.

1946/1948: Jean JOUBERT (brevet n°103 du 1.8.23, décédé le 26.6.50 à Angoulême), André LAROCHE, et Moïse LEPINE font naître officieusement ***l'Aéro-club d'Angoulême*** sur le terrain des Chaumes de Crage à Ma Campagne (l'aérodrome de Bel-Air étant inutilisable après la guerre, hangar réduit à l'état de carcasse nue, tranchées, etc..).

1949: Mrs JOUBERT Jean, (Président), ROCHE Gilles (trésorier-mécanicien), DE LADORIE Paul, MARTIN Pierre, DAHIREL Loïc.
212 heures de vol.
Installation sur le terrain de Bel-Air en fin d'année.
Le premier avion, offert par l'État en 1946, a été le Stampe SV4C. F-BDFX, basé à Cognac, en attente de finition du hangar datant de 1936 mais sans tôles… Reconstruction du club-house attenant, par les membres du club! Activité planeur également, avec un C.800 lancé au treuil.

1950: Mrs DE LADORIE Paul (Président) et ROCHE Gilles trésorier-mécanicien), MARTIN Pierre (Vice-Président), DAHIREL Loïc, SEGUIN Jean.
100 HDV. Environ 30 membres.
Finition de la couverture du hangar en fin d'année.
Arrivée de Mr. BARON Jean (mécanicien emblématique), aménagement de ses ateliers. Il restera 38 ans au club!

L'aéro-club de la Charente prend officiellement la dénomination *d'* « Aéro-Club d'Angoulême » le 06 Novembre 1951, déclaré ainsi par le Président Paul DE LADORIE, avec insertion au Journal Officiel du16.11.1951. (Voir fac-similé du document, sur le site)

1951: Mrs DE LADORIE Paul, et les mêmes. Peu d'archives.
Paul DE LADORIE est l'auteur d'un recueil de conseils rimés aux jeunes pilotes, à lire absolument: « Orphée au Ciel ».
Achat du NC.853 S F-BCTS . Peu ou pas de documents.
HDV: ?

1952: Mrs DE LADORIE, ROCHE, et les mêmes,
Mr. DAHIREL est Chef-pilote.
HDV: ?

1953: Mrs. DE LADORIE Paul (Président), ROCHE (VP), MANDIN André, SEGUIN,
HDV: ?
Mrs DAHIREL Chef pilote avec DE LADORIE.
Nouvel avion: Bucker 181 Beastman F-BBXE.
Création par la FNA du Tour de France des jeunes pilotes, qui aura lieu annuellement.

1954: Mrs DE LADORIE Paul (Président) et les mêmes. Aucune charge de trésorerie.
Mrs DAHIREL Chef pilote avec DE LADORIE..
HDV: ?
Nouvel avion: De Havilland « Tiger Moth » F-BGCJ,
En 1956 à l'initiative de Gilles ROCHE est créée la "CoopAir" au bénéfice des aéroclubs voisins et du notre, grâce aux compétences techniques de Jean Baron. Cette activité prendra fin en 1961/62.

1955: Mes. DE LADORIE Paul (Président, moniteur), et ROCHE (Vice-président et trésorier), DUPUY, etc…
M. DAHIREL Loïc chef-pilote, assisté de M. DE LADORIE Paul.
825h14' HDV. (moyenne mensuelle 68h46')
M. FRAYSSINHES Jean est responsable de la mécanique, MANDIN André (ex.pilote de chasse sur P.39, chef de patrouille, moniteur PSV et de transport) est un des membres actifs.
Le 23 janvier Ms. BARON et MAZEAU entament la construction sur plan du CP.30 F-WHFY (puis F-PHFY le 26.08) qui fera son premier vol le 24 juin suivant aux mains de Loïc DAHIREL!(avion crashé en 1960).

M. André POL-DESSELAS arrive au club le 24.04: il vole aussi à Saint-Junien dont il a fondé le club. C'est un personnage qui va marquer fortement les esprits de bon nombre d'anciens! Il a possédé un Percival Proctor. Son fils vole

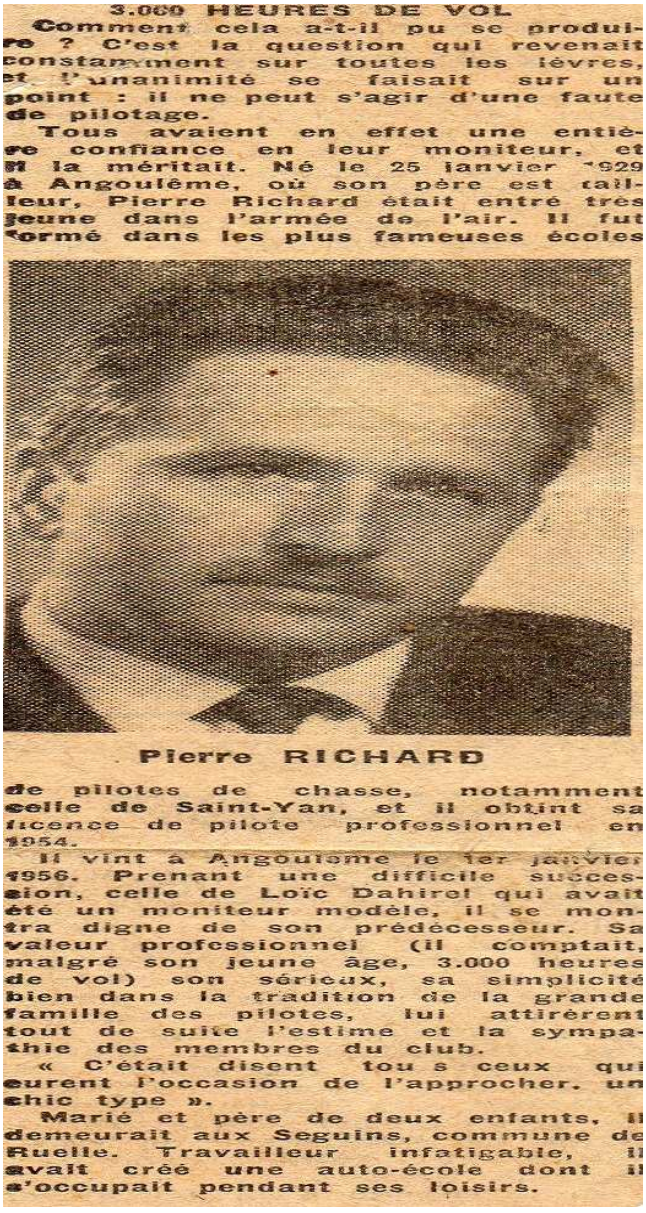
-Le 26.6.55, lors du meeting International le chef-pilote Loïc DAHIREL descend du C.P 80 F-WHFY flambant neuf (1er vol le 24.6.55)-

sur Stampe le 5.06.
Le 26 juin, meeting International en présence du Préfet et de nombreux avions extérieurs
Arrivée également de M. Jean SEGUIN propriétaire du Bücker 181 F-BBLJ.
Le 09.09. 1er vol de Claude MOREAU sur Stampe F-BDFX. M. MOREAU était officier pilote-observateur dans l'ALAT. Il sera breveté le 03.11 suivant. Futur Président de l'A/C.
Beaucoup de vols effectués pour la « Fonderie » de Ruelle (actuelle DCN/ECAN).
4 avions utilisés: Stampe F-BDFX, N.C.853S F-BCTS, Bücker 181 F-BBXE, et CP.30 F-PHFY.
Entre le 19 mars et le 12 avril, Jean PERAUD exécutait un beau voyage Paris-Madagascar et retour.

-Le Bücker 181 de Jean SEGUIN au-dessus d'Angoulême-

1956 à 1959: M. DE LADORIE Paul (Président) et moniteur bénévole, DUPUY, MOREAU Claude, (secrétaire), ROCHE Gilles, (trésorier responsable atelier), DE JULI, MARCEL, MANDIN André, CHENE Jules (arrivé en 57), FRAYSSINHES Jean, SEGUIN Jean, MARTIN Pierre, CLERFEUILLE, etc…
M. DAHIREL Loïc quitte l'aéroclub le 1er Janvier 1956 après avoir assumé les fonctions de chef-pilote bénévole, assisté de M. DE LA DORIE.
M. RICHARD Pierre, chef-pilote à compter du 1.1.1956 (né le 25.01.29, pilote militaire formé à St-Yann en 54, 3000hdv. Décédé sur accident le 02.04.60 avec son élève GAUVIN).
Construction du CP.301A, F-BIJF vendu à Haguenau (pilote privé). Achat du CP.301 F-BIMV qui volait encore en 2006 immatriculé G-AYEC. Vente du Stampe F-BDFX en 1957.
En 1958, le 18 Juillet, Jules CHENE pose sans dommage le Stampe F-BDFX sur le champ de manoeuvre militaire à SOYAUX suite à panne de carburateur. Avion rapatrié par M. RICHARD après dépannage par Jean BARON et Jean FRAYSSHINES.
En 1959, le club donne de nombreux baptêmes de l'air durant un week-end, à partir d'un terrain longeant la Charente à… Montignac!

1960: M. DE LADORIE Président, et les mêmes administrateurs.
1800 HDV.
M. FRAYSSINHES Jean, pilote breveté à l'A/C d'Angoulême, dans l'Armée de l'Air a volé sur Nord 1000, Fouga Magister, T6, comme réserviste.
Crash à Bel-Air (maison d'ardoise) le 02.04.60 du CP.30 avec M. RICHARD et son élève GAUVIN, décédés.
Achat du Stampe F-BDDF, et du AUSTER Mk.V F-BDAY vendu en 1964 à Mr DOFF à RIQUEWIHR pilote privé.



3.000 HEURES DE VOL

Comment cela a-t-il pu se produire ? C'est la question qui revenait constamment sur toutes les lèvres, et l'unanimité se faisait sur un point : il ne peut s'agir d'une faute de pilotage.

Tous avaient en effet une entière confiance en leur moniteur, et il la méritait. Né le 25 janvier 1929 à Angoulême, où son père est tailleur, Pierre Richard était entré très jeune dans l'armée de l'air. Il fut formé dans les plus fameuses écoles

Pierre RICHARD

de pilotes de chasse, notamment celle de Saint-Yan, et il obtint sa licence de pilote professionnel en 1954.

Il vint à Angoulême le 1er janvier 1956. Prenant une difficile succession, celle de Loïc Dahirel qui avait été un moniteur modèle, il se montra digne de son prédécesseur. Sa valeur professionnel (il comptait, malgré son jeune âge, 3.000 heures de vol) son sérieux, sa simplicité bien dans la tradition de la grande famille des pilotes, lui attirèrent tout de suite l'estime et la sympathie des membres du club.

« C'était disent tous ceux qui eurent l'occasion de l'approcher, un chic type ».

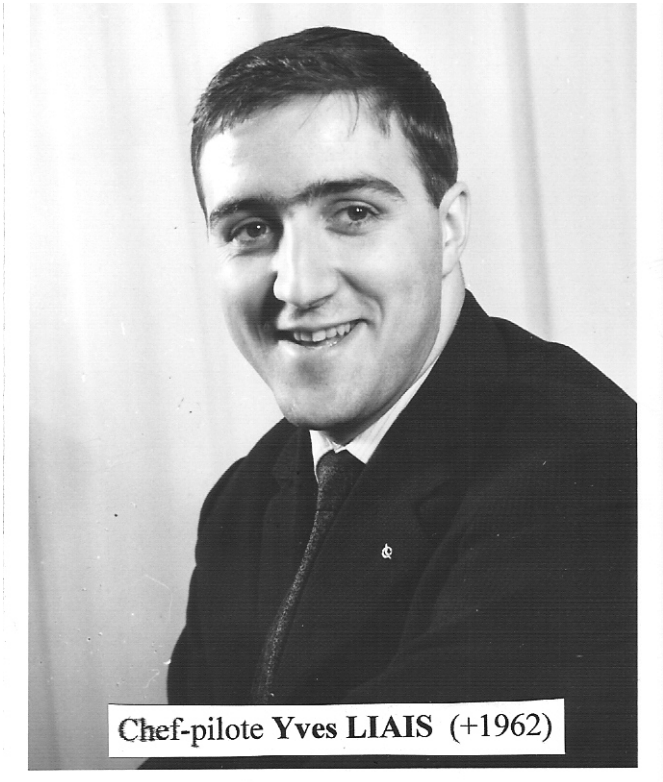
Marié et père de deux enfants, il demeurait aux Seguins, commune de Ruelle. Travailleur infatigable, il avait créé une auto-école dont il s'occupait pendant ses loisirs.

Article paru dans "La Charente-Libre" suite à l'accident du 2,4,1960

1961: Mes DE LADORIE Paul (Président), Dr. HOURTOULE Robert, ROCHE (Tr), FRAYSSINHES Jean, MANDIN Jean, CHENE Jules, etc.
Plus de **1800HDV**. 27 brevets dont 10 de moins de 20 ans.
Chef-pilote Mr LIAIS Yves, qui devait malheureusement décéder à Blanzac dans le crash du Tripacer en 1962.
M. MANDIN pilote de chasse sur P.39 et Bearcat, moniteur PSV, etc…est moniteur bénévole.
Avions : NC.854S F-BAFH, NC 853S F.BCTS, DR.1050, F-BJNX, PIPER Tripacer PA-22/135 F-BHTY (acheté le 24,11,1961 détruit dimanche 13 mai 1962 à Blanzac), STAMPE F-BDDF, CP.301A F-BIJF, et F-BIMV, et AUSTER Mk.V F-BDAY.
M. AGARD Claude arrive au club en février, tout jeune instituteur. Il pilote encore en 2011.
Le 30.09 c'est la "Nuit de l'Aéro-Club", où un orchestre renommé invite à danser le grand public autour d'un buffet froid.

-Claude Piel CP.80 Emeraude F-BIMV avec Claude Agard-

1962: M. HOURTOULE Robert (Président), DE LADORIE Paul, et les mêmes.
M. HOURTOULE a possédé un Cessna 172 C (F-BJZN) acheté au nom de la Sté Excella de Clermont-Ferrand.
Essor de l'Aéro-club, aide efficace des ingénieurs et techniciens de la fonderie.
Vente du Stampe F-BDDF.
Arrivée au club de M. LAMBERT Daniel, futur moniteur bénévole. Il pilote encore en 2010, bien sûr!
Crash du PA.22 Tripacer F-BHTY (4 morts dont Yves LIAIS Chef-pilote et M. RONGIERAS, LAVILLE), à Blanzac le 13 mai.
Coupe de l'Atlantique (aéromodélisme) le 17,02, organisée par le club.


Chef-pilote **Yves LIAIS** (+1962)

- Piper PA 22 Tripacer F-BHTY-

1963: Mrs. HOURTOULE Robert (Président, démissionne en Février), DAHIREL (Vice-président), MOREAU, ROCHE,CHENE, FRAYSSINHES, MANDIN, SEGUIN.

M. PAILLARD Georges est chef-pilote. Ancien de l'ALAT, formé à Challes les Eaux.
Fin officielle de la CoopAir.
6 avions, dont 2 NC 858 et 854 « Chardonneret » (F-BCTS et F-BAFH), C.P.301A Émeraude (F-BIJF), DR.1050 (FBJNX), Nord 1002 « Pingouin » (F-BGVD) et BÜCKER 181 Bestmann (F-BBLJ).

1964: Mrs. MOREAU Claude (Président), ROCHE, ANDRIEUX, MANDIN, WICKER, AUPY, FRAYSSINHES. CHENE,
M. FRAYSSINHES a su trouver des moniteurs compétents pour l'aéroclub.
M. PAILLARD Georges, Chef-pilote. (Parentée avec Antoine PAILLARD chef-pilote des Avions BERNARD?)
7 avions dont Jodel D112, F-BIQC, + le FOURNIER RF3, F-BLEP, acheté fin d'année/ début 1965, le NC.858 S, F-BEZU, le DR.1050, F-BJJI, et le DR.1051 F-BMGD. Vente du Bucker F-BBLJ en Belgique, du CP.301A F-BIJF à Haguenau (pilote privé), de l'AUSTER Mk.V F-BDAY à Mr. « DOFF« à RIQUEWIHR (pilote privé).

-Un des fameux NC, le BEZU! (NC=abréviation de SNCAC)-

-N.C. 854 S détruit en 1966-

1965: Mrs. MOREAU Claude, (Président) et les mêmes.

M. D'ALESIO Roland Chef pilote, ancien pilote de chasse de la 2ème G.M. Le Commandant TROQUEREAU Christian de Cognac moniteur bénévole intérimaire.

1940 Heures de vol.

Départ de M. PAILLARD. Moniteur intérimaire M. SHERER.

Adhésion au club de M. CHAUVEAUD François le 2 mars.

Achat du DR.1050M F-BLJX et du DR.250 F-BNJH. Vente du Nord 1002 F-BGVD en Belgique (pilote privé).Vente du Jodel DR.1050 F-BJNX à la SAN de BERNAY (Eure).

-Nord 1002 F-BGVD au décollage à Bel-Air-

1966: Mrs. MOREAU Claude (Président) et les mêmes + Mr. SEGUIN (entretien des radios),

M. D'ALESIO Roland est chef-pilote, **2050 HDV**.

Jumelage avec la ville allemande d'Hildesheim: 2 avions s'y rendent les 15 et 16 Octobre.

Voyage à Vitoria, ville jumelée: Ms. MARTEAU, CHAUVIN, HUGON, CHAIGNAUD.

Avions: D122 F-BIQC (dit la « Biquette » reconstruit par Jean BARON), DR.250 (F-BMZS), DR.1050 (F-BLJX), DR.1051 (F-BMGD), Stampe (F-BBAF), et le NC.854 S (F-BFSR) acheté cette année. Vente du CP.301A F-BIMV.

MM.André POL-DESSELAS quitte le club. Il a possédé dans les années 1930 un Caudron C.282/8 « Phalène », 180cv, F-AMIT surnommé « Cocorico »!

-Stampe SV.4C avec Daniel Lambert-

1967: Mr. MOREAU (Président).

2587 HDV.

Achat du NC.858 S, F-BFSI. Vente du DR.1050 F-BJJI à ?

M. Roland DALESIO chef pilote.

Jean BARON est aidé dans sa tâche par Monsieur MAZEAU.

Arrivée en septembre de Mr. TORELLI Léon (commissaire sportif des vols à l'A/C de France n°909, ex pilote armée de l'air au Maroc, tireur d'élite, mémoire intarissable, et spécialiste de méchouis!).

-CAFFART-DELON, Daniel LAMBERT, X..., Roland D'ALESIO- (de G à D).

Marcel Amont de passage au club, un gai luron!

-René Fournier RF-3, F-BLEP-

1968: Mrs. MOREAU (Président) et les mêmes.

Arrivée du Commandant DELMAS Roger, instructeur chef-pilote, (Moniteur Fouga, sélectionné pour la Patrouille de France) assisté de Mrs LAMBERT Daniel et CAFFARD-DELONG François.

Départ de Mr. D'ALESIO pour le Canada. En 2006 était toujours moniteur voltige à Cuers.

2857 HDV.

Achat du Wassmer WA.41 « Baladou « (F-BOYJ). Vente du DR.250 F-BNJH à un particulier dans l'Oise.

Mr. HUGON Robert est breveté, et arrivée de Mr. CHARENTON Gérard, deux grands serviteurs du club.

Départ en fin d'année de Mr. MILON commandant d'aérodrome.

Construction et premier vol d'un RA.14S, F-PBBP, par Ms. BARON et MAZEAU, ainsi que d'un bébé Jodel F-POIR, et d'un D.112.

M.MAZEAU co-fondateur avec M. MONNEREAU du terrain d'Argentine-La Rochebeaucourt à la fin de cette décennie.

-Roland D'ALESIO (à gauche) devant un T-6 à Cuers-

-Un Marcel BROCHET M.B. 72-

1969: Mrs. MOREAU Claude, ROCHE Gilles, ANDRIEUX, MANDIN André, CLERFEUILLE, CHENE Jules, MARTIN Pierre, SEGUIN Jean, MARTEAU, LAMBERT Daniel, TORELLI Léon, WICKER, AUPY, FRAYSSINHES Jean.
Mr. VERRIERE Guy arrive du Sénégal en mai comme commandant d'aérodrome. Auparavant le terrain était sous le contrôle de Limoges, assuré par le Colonel ICARD, Directeur du district.
Mr. DELMAS est chef-pilote.
A.G. Le 12 avril.
Le 15 juin ouverture officielle de l'aérodrome de Mimizan.
10 avions dont : DR.1051 F-BMGD, DR.250 F-BMZS, D.112 F-BICQ, DR.1050 F-BJZD, F-BLJX et DR.1051 F-BLMI, et 2 NC. dont le NC.854 S, F-BDQA.
De 1960 à 1969, total heures cumulées: 21434 environ.
Durant les « années 60 », les pilotes de la DCN assurent en moyenne 450 HDV par an.

Pierre RICHARD et RONGIERAS
devant un Stampe

1970: **Président** : Claude MOREAU, Vice-Président-Trésorier : Gilles ROCHE, Secrétaires : CLERFEUILLE et Jules CHENE, ANDRIEUX, MANDIN, FRAYSSHINES, AUPY, WICKER, MARTIN, SEGUIN, MARTEAU, LAMBERT Daniel, FRAYSHINNES Jean, TORELLI Léon,
2946 HDV. 26 brevets.
Mr. DELMAS chef-pilote jusqu'en mai.
Mr. CHARNET Maurice chef-pilote à/c. de mai, arrive de l'Armée de l'Air (Cotam), avec 8850 HDV!
Voyage à Hildesheim avec 2 avions: Mes. DELMAS, FRAYSSHINES, HUGON, CLERFEUILLE, CHENE.
13 avions. Achat du DR.300/125 F-BTBB vendu en 1975 à Aéroservice DANEY, vente du Stampe F-BBAF à A/C de ROYAN.
En mars, achat d'un MS 892 Rallye Commodore 150cv, F-BLSN par Ms. FRAYSSINHES et BRUN.
En décembre remplacement par un MS 893 Rallye Commodore, F-BPYU (M. FRAYSSINHES seul).
Monsieur FRAYSSHINES mettait gracieusement son Rallye à la disposition de l'aéro-club…
Monsieur Jean FRAYSSHINES a possédé ensuite un Beech Baron, un Beech Bonanza, un Socata ST10, un Beech King Air, un CAP 10 avant de passer au Bell 47 et définitivement aux hélicoptères à turbines Bell 406, Ecureuil et Hugues 300…
26 nouveaux pilotes ont été formés.

1971: Mrs. MOREAU, ROCHE, CHENE, CLERFEUILLE, FRAYSSINHES, SEGUIN, CHENE.
Mr. CHARNET Maurice, chef-pilote, MR. DELMAS bénévole.
Essor de l'école.
HDV: 3060.
Le 15.01. premier vol après achat, du F-BPKV, DR253, ramené de La Rochelle par MM. DELMAS et HOMMET.
13 avions: Achat du MS.880 F-BRLK vendu en 1974 à Aéroservice DANEY, DR.1050 F-BMGD, DR.250 F-BMZS, DR.1051 F-BLMI, DR.220 F-BOKY vendu en 1973 à ASA DANEY, DR.1050 F-BJZD, DR.1050M F-BLJX, et 2 NC. F-BFSR et F-BDQA vendu cette année; vente du FOURNIER F-BLEP à PONS (pilote privé SIRE Francis) et du Jodel D112 F-BICQ à Aéroservices DANEY. Vente du DR.1050 F-BJZD à A.C de Mimizan et du DR.1051 F-BMGD à un particulier.
En septembre, visite des amis pilotes d'Hildesheim.
Le 7 juin, Jules CHENE en mission DCN vers Cannes, pose sans dommage le DR 250 F-BMZS dans un champ d'artichauts. Avion rapatrié par DCN de CUERS.
Le 19 juin, journée inaugurale de l'aérodrome de Libourne-Artigues de Lussac, où l'A/C est invité.

1972: Mrs. MOREAU Claude (Président), ROCHE Gilles (Vice Président Trésorier), ANDRIEUX, CHENE Jules, MANDIN André, FRAYSSINHES Jean, AUPY Roland, WICKER Maurice, HUGON Robert.
M. CHARNET Maurice, chef-pilote charismatique, élève à 800 les heures d'école, en monitant même le dimanche.
60 élèves, 34 brevets!
M. DELMAS est moniteur bénévole.
M. GODINEAU Jean-Maurice s'engage dans l'Armée (dommage pour nous, mais il reviendra!).
A.G prévue le 11 mars, reportée au 27 mai suite au décès de M. CLEMENT..
3087 heures de vol.
Le 08.01 convoyage après achat, du « Petit-Prince » par Mrs.MARTIN et CHENE, trajet aller à Dijon en Wassmer Baladou.
Ça bouge!: 8 avions dont 3 Cessna, 4 Robin dont le DR.253 F-BOZI, et le DR.220 F-BPRN (vendu en 1974 à Aéroservice DANEY), vente du NC.854-S F-BFSR à l'A/C de PONS, et du NC.858S F-BFSI à ACDF (l'Aéroclub de France?). Vente du Wassmer WA-41 F-BOYJ « Baladou » à l'A/C Marcel Dassault de Bordeaux, il est toujours en état de vol à Angers auprès du GPPA), et du DR.1051 F-BLMI à ? Achat du DR 300/120 « Petit-Prince »F-BTBB à Dijon.
Accident au sol (télescopage) en fin d'année du NC.858S, F-BEZU avec le F-BFSR. Leurs sorts ultérieurs sont inconnus, casse?
En février, crash mortel (2 morts) dans l'Ardèche du F-BPKV Régent (Mrs. CLEMENT R. et GALLOUX). Le pilote CLEMENT effectuait une mission professionnelle pour la DCN.
Début avril, un Dassault 312 « Flamant » se pose sur le terrain et y reste en expo statique durant de nombreuses années.

1973: Mrs. MOREAU Claude (Président), ROCHE Gilles (Vice Président Trésorier), CHENE Jules et CLERFEUILLE Pierre (secrétaires), MARTIN Raymond, SEGUIN Jean , ANDRIEUX, MANDIN André, FRAYSSINHES Jean, AUPY Roland, WICKER Maurice, TORELLI Léon, GUIMARD Jean-François, HUGON Robert.
M. CHARNET Maurice, chef-pilote, M. DELMAS moniteur bénévole, pilote à la compagnie Europ'Air (ligne Angoulême-Lyon).
157 adhérents, **3232 heures de vol**. (BTIA non compris).
Arrivée de M. ROUHAUD Jean-Pierre en juillet, dessinateur de talent pour les aquarelles d'avions du club, et d'un grand tableau (2x1, 50m) inspirée de BD avec scène typique d'un vendredi soir au club! Ancien pilote militaire.
Construction d'une « tour de contrôle » de plain-pied, en structure préfabriquée.
M.GARINA Gérard fait voler l'avion qu'il construisait, un Zénith métallique 100cv biplace.
11 avions dont M.S. Rallye F-BRLK, 2 Cessna 150 dont le F-BUBR vendu en 1975 à Reims Aviation, achat le 21.02. du F.150: F-BTUB vendu à un privé de la région Ouest parisienne, en 1994 . (c'est Mr Jean PERAUD ancien Président et chef-pilote en 1936, qui vend pour Reims-Aviation le F-BTUB au club!). 6 Robin : 2 DR.220 F-BPRN et F-BOKY, 1 DR.1050 F-BLJX, 1 DR.300 F-BTBB, 1 DR.250 F-BMZS, et 1 DR.253 F--BOZI. Vente du DR.1050M F-BLJX, et du DR.220 F-BOKY à Aéroservice DANEY.
Voyage à Anvers où nous retrouvons ceux d'Hildesheim (voir photo. Mr. HUGON), avec DELMAS, VERRIERE, les épouses AUTEXIER, CLERFEUILLE, etc..
En avril la piste 11/29 est balisée et utilisée de nuit en mai, ce qui en faisait la seule piste en herbe électrifiée en France.
Un aller simple Angoulême/Paris-Orly par AIR PARIS sur Twin Otter coutait 200 F, et Angoulême/Lyon par EUROPAIR sur Cessna 310 et 402 (Sté Angoumoisine) était assurée par Mrs DELMAS et LORIOT.
La fréquence passe de 123.5 à 118.2, et le locator entre en fonction sur 404.5Mhz.
Piste 11/29 de nuit, 830X30ml avec seuil décalé de 135ml cause hangar côté RN141.
Piste 11/29 de jour, 790X60ml avec seuil décalé de 95ml.
Piste 08/26 de jour, 480X60ml (la bande 081X261 uniquement utulisable au QFU 081).
Suppression de la piste 178/378.
Décès accidentel de Roger DELMAS le 28 novembre 1973 en finale dans la *forêt de bois blanc* à Magnac. Il laissera dans nos coeurs et nos mémoires un souvenir inoubliable.
Création d'AIR ANGOULEME, l'entreprise de Jean FRAYSSINHES. (travail aérien par hélicoptère).

1974: Ms. MOREAU, ROCHE, ANDRIEUX, MANDIN, FRAYSSINHES, AUTEXIER Joël, AUPY Roland, BERTRAND André, CHAIGNAUD Gérard, CHANTAL Georges, CHAUVAUD François, CLERFEUILLE Pierre, CLERFEUILLE Jean-Charles, CLERFEUILLE Jean-Pierre, CLERFEUILLE L.M, DESC HET Jean-Claude, DUBOIS Dominique, DUBOIS Claude, FAUBERT Michel, FAVRAUD Henri, FREVILLE Clément, GARINAT Gérard, GASPALOU Francis, JARLE Adrien, LAUNEY Jacques, LIMOUZIN Gérard, MARCEL André, MARTIN Raymond, MONTAUBAN B, NOBLE Frédéric, PICHON Jacky, POURSAC Jean-Pierre, PREVOST Henri, PREVOST Maurice, PROTEAU Robert, ROUX James, ROYER Patrick, SEGUIN Jean, TARDOT Jacques, TORELLI Léon, TRUYMAN Pierre, VERRIERE Guy, VISSOL J, WICKER, GUIMARD Jean-François, HUGON Robert, DELMAS Roger, WICKER. CHENE Jules.
-M. CHARNET Maurice, chef-pilote, aidé de Mr. LEGAY C.
28 brevets. **2858 HDV**.
Vente des DR.220 F-BPRN à Aéroservice DANEY, et DR.250 F-BMZS à ST-JUNIEN (pilote privé), en service les DR.400 F-BVCS vendu en 1986 à ASA DANEY, et achat du F.172 F-BUEO vendu en 1988 à Montpellier (pilote privé).
Vente du MS.880 F-BRLK à Aéroservice DANEY.
Léger déficit à rattraper (3000 fr).
Edition d'une plaquette: « lien d'informations des aéro-clubs » 1973-1974.

1975: Ms. MOREAU, ROCHE, CLERFEUILLE, GUIMARD, CHENE, FRAYSSINHES, HUGON, JAMIN, LAMBERT, PICHON, HUDE, POURSAC, etc .
M. CHARNET Maurice, chef pilote.
24 brevets, **2910 HDV**.
Achats du DR.400/180 F-BXJT, (quel bel avion!) vendu en 1982 à Aéroservice DANEY, du DR.400 F-BXEG détruit en 1992, et du F.150 F-BTFT vendu en 1977 à Aéroservices DANEY. Ventes du DR.253 F-BOZI, et du DR.300/125 F-BTBB à Aéroservice DANEY. Vente du F.150 F-BUBR à REIMS AVIATION.
« *Officialisation* » par M. GUIMARD des réunions du « *vendredi soir* ». Bravo Jeff…

1976: Ms MOREAU Claude (Président), ROCHE Gilles (Vice-Président-Trésorier), AUTEXIER, AUPY, CHAUVEAUD François, CHENE Jules (Secrétaire), CLERFEUILLE, (S/A), FAVRAUD, GARINAT, GUIMARD, HUGON Robert, ROUHAUD, SEGUIN, TORELLI, VERRIERE, TARDOT, MARCEL, FRAYSSINHES, MARCEL, POURSAC Jean-Pierre, PREVOST Henri, PREVOST Maurice, ROULLAND, SEGUIN, SERNATINGER, VISSOL, etc...
Président d'Honneur : Jean FRAYSSINHES.
M. CHARNET Maurice, chef pilote, 142 membres
2961 HDV avec 9 avions. Achats du F-BXVM (vétéran du club en 2007) qui sera transformé en DR.400/140 en 1989, et du F.150 F-BXNJ détruit en 1980.
A.G. Le 15 mai.
Arrivée au CA de M. MACCARI Max, avec 7500 HDV dans l'aéronavale. Affecté à Angoulême comme technicien de l'aviation civile.
Edition d'une plaquette d'information: « lien d'informations des aéro-clubs ».