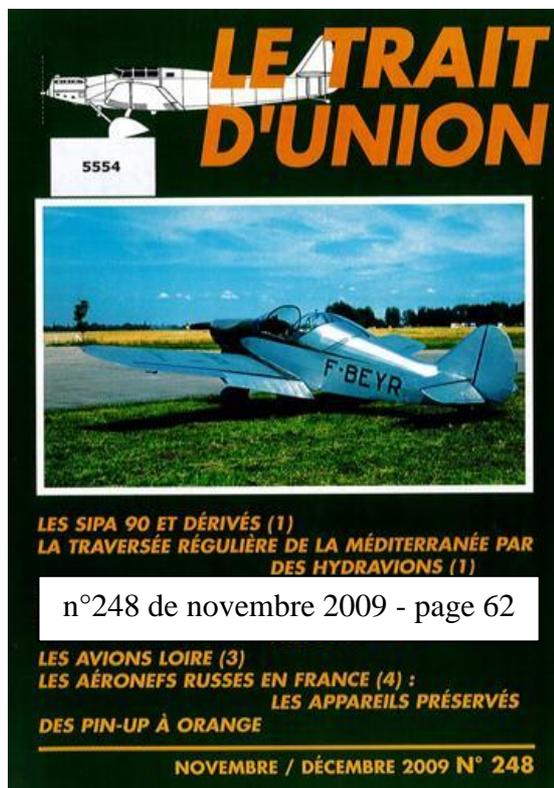


Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon

La Renaissance de l'aéro-club de SOISSONS-CUFFIES

C'est avec l'accord du Trait d'Union et de l'auteur de ces études, Jacques Chillon, que nous mettons à disposition de nos lecteurs les premières années d'après guerre, 1945-1955, des nos aéro-clubs d'aujourd'hui.



Nous vous proposons une série d'articles concernant les avions légers : l'examen des flottes des aéro-clubs de France, de 1945 à 1955 (1^{er} janvier). Pourquoi nous borner à ces dates ? Tout d'abord parce que la place disponible dans le TU n'est pas illimitée. Ensuite, parce que cette période est l'une des plus mal connues du fait des circonstances. Enfin, et pour terminer, parce qu'on y trouve une certaine unité : après la Libération, les aéro-clubs repartaient tous de zéro, mais avec beaucoup d'enthousiasme malgré des moyens très limités. Ils fonctionnaient surtout avec des avions prêtés par l'État (SALS, SFASA), d'abord des Stampe et Bücker, puis des NC-853, SIPA-901 et DH-82A. A partir de 1956, le système des primes d'achat a remplacé celui des prêts d'avions et ce fut le début des productions en grande série : Jodel D-112, Piel Émeraude etc.

Nous nous limiterons donc à cette période héroïque. Nous ne traiterons pas des planeurs, qui pourront faire l'objet d'une étude complémentaire.

Que ces lignes permettent à chaque fana de la France profonde de trouver quelques bases pour nous retracer un jour l'histoire détaillée de son propre aéro-club ...

Jacques CHILLON



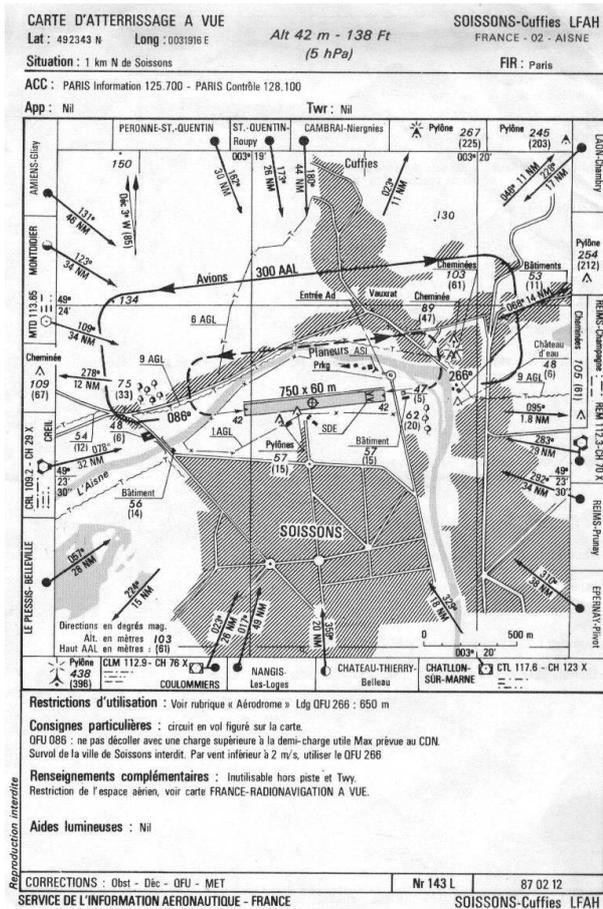
Lieu : Soissons-Cuffies

L'AC de Soissons fait d'abord voler deux Stampe : le F-BCQH livré en octobre 1946 (mais détruit le 26.11.49 à Fleury) et le F-BDDM en avril 1947. Puis, un MS-502 est affecté au vol à voile en avril 1948 (F-BARO). Le club achète ensuite le SFAN F-PAAL en juin 1950 et reçoit l'année suivante les deux standards du SALS : Tigre F-BGEK et SIPA F-BGBQ

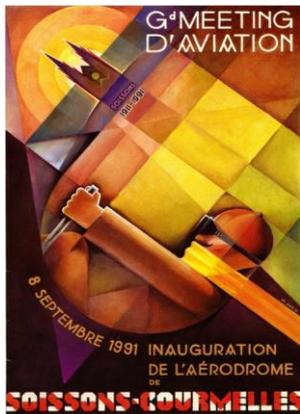
Lors du meeting organisé par l'Aéro-club du Soissonnais, le 11 juin 2017, nous avons pu rencontrer les responsables de cet aéroclub qui nous ont informés qu'ils possédaient des documents anciens. De plus, on peut effectivement trouver sur leur site des éléments sur cet aérodrome qui est fermé aujourd'hui.

En page suivante la carte VAC de Soissons-Cuffies - LFAH.

Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon



Aérodrome : Civil ouvert à la CAP, provisoirement réservé aux aéronefs basés.	SOISSONS-Cuffies LFAH
	Tél : 23 53 08 65 HJ sauf mardi.
Activités : Ecole de pilotage - Vol à voile.	RSFTA : Nil
Exploitation de l'Aérodrome : Aéro-club « Les Ailes Soissonnaises »	
District aéronautique : « Picardie » Aérodrome de BEAUVAIS-Tillé 60000 BEAUVAIS - Tél : 44 45 12 31	
Contrôle local : Nil	
VFR de nuit : Nil	
B I A de rattachement : BEAUVAIS-Tillé - Tél : 44 45 12 30	
Informations : Nil	
Météo : SAINT-QUENTIN-Roupy - Tél : 23 66 32 28 - Eté : 0345 - 1615 Hiv : + 1 Hr. REIMS-Champagne - Tél : 26 87 42 42 H24	
Douanes : Nil	
Avitaillement : carburant : 100 LL - lubrifiant : W 100 (Civ-Mil) HJ sauf mardi et mercredi matin	
Sécurité incendie : extincteurs portatifs	
Hangars pour aéronefs de passage : Nil	
Ateliers : réparations sommaires	
Aéro-club : « Les Ailes Soissonnaises » BP 198 02204 SOISSONS - Tél Ad.	
Chambre de Commerce : 14, rue de la Sellerie SAINT-QUENTIN - Tél : 23 62 39 16	
SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE - FRANCE	SOISSONS-Cuffies LFAH



Lors de ce meeting organisé par l'Aéro-club du Soissonnais, nous avons également rencontré Dominique Cotard qui est le Président de l'association « cerfvolanthistorique ». Après quelques échanges de documents, Dominique nous a fourni quelques éléments sur la vie aérienne du Soissonnais.

Parmi les documents mis à notre disposition en figure un datant de 1991, au moment de l'inauguration du 3^{ème} aérodrome actuel, celui de Courmelles. Les textes qui ont été rédigés sont tout à fait en phase avec la place que nous accordons à 2A pour chaque terrain ou aérodrome.

Nous remercions vivement l'auteur qui a fait un travail de synthèse très concis et reprendrons donc ses textes pour cette présentation.

« Origine de l'Aérodrome de Soissons-Cuffies »

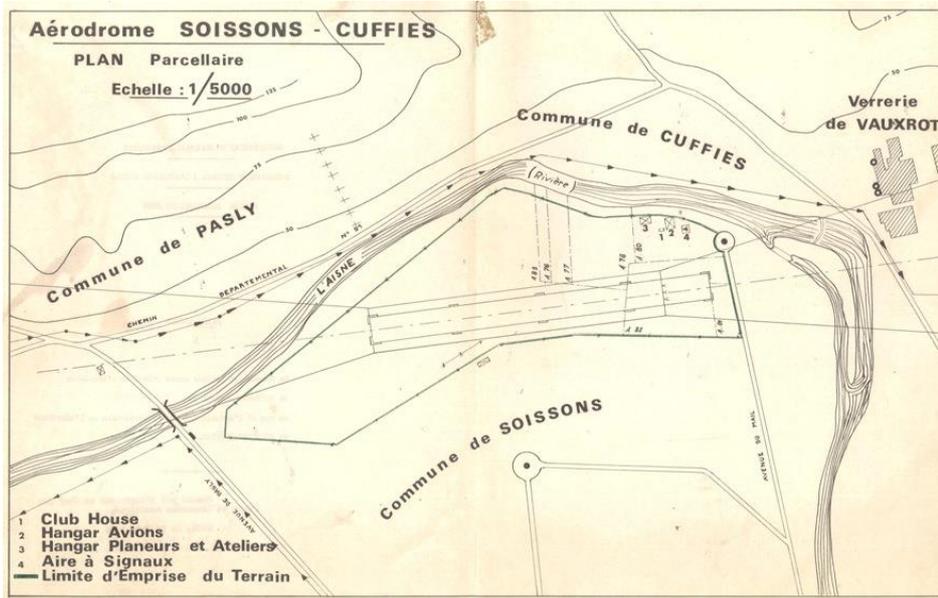
L'aviation, au cours de la guerre, a beaucoup progressé. Désormais, le terrain d'atterrissage de Maupas n'est plus adapté à la nouvelle aviation. La décision de le désaffecter et de l'échanger contre la propriété de l'arquebuse est prise par la municipalité.

C'est en 1920 qu'est acheté par la Ville de Soissons le château de Saint Crépin dans le but d'en faire un parc public auquel s'ajouterait un stade. Mais une partie du parc située entre la boucle de l'Aisne et la route longeant le sud du parc est utilisée comme champ d'aviation. Des avions du 34^{ème} régiment d'aviation du Bourget y atterrissent, par exemple, régulièrement.

Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon

Devant le projet de construction d'un champ de courses et de l'agrandissement du parc Saint Crépin qui risquait de supprimer toutes possibilités d'atterrissage, le Ministre de la Guerre va intervenir auprès du Maire, Fernand Marquigny, en demandant à ce que ce projet soit révisé.

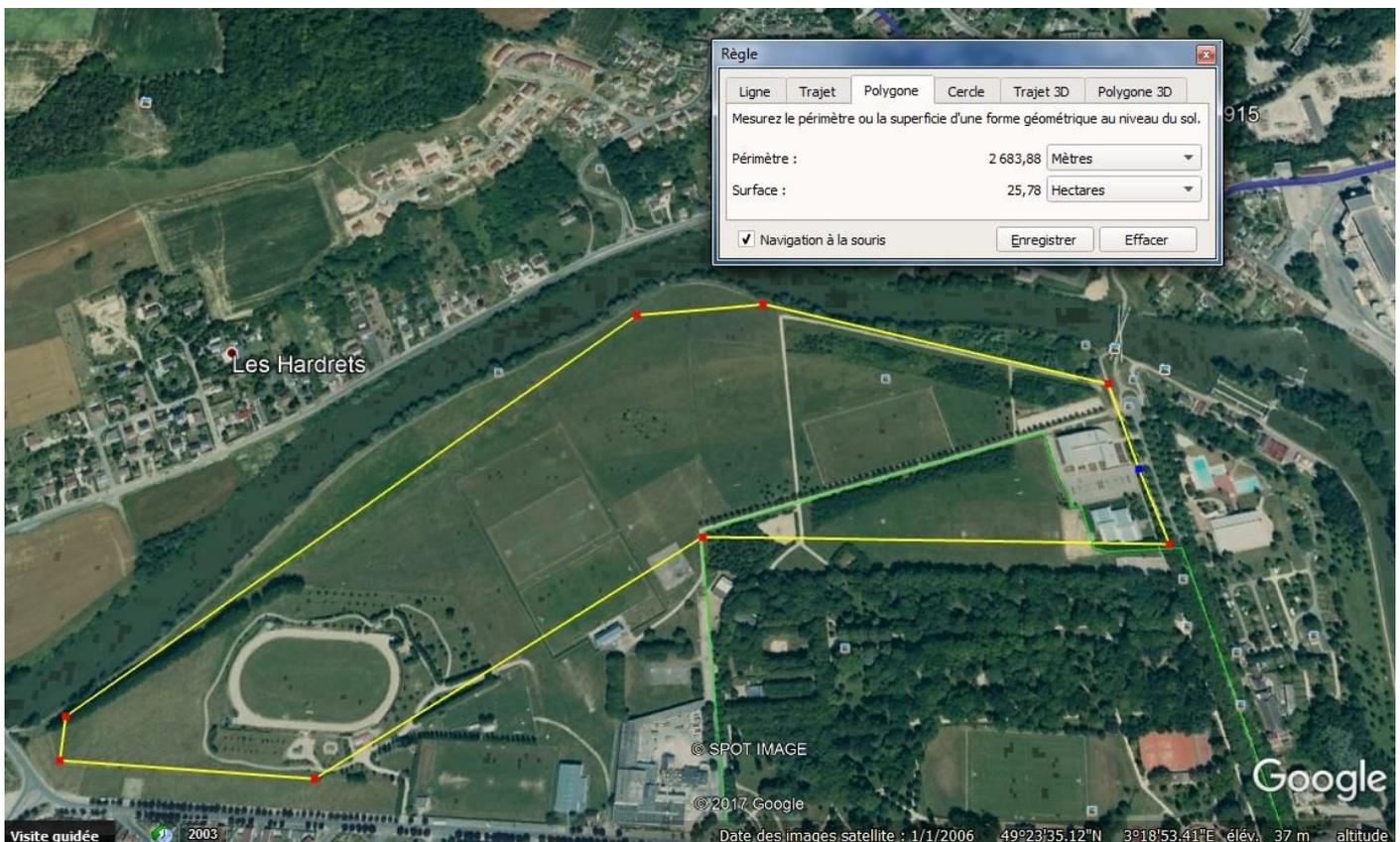
En 1927, le Ministre du Commerce et de l'industrie intervient également auprès du Préfet de l'Aisne, afin que ce terrain soit réservé à l'atterrissage d'avions et tout particulièrement utilisé en terrain de secours pour les avions empruntant les lignes Paris - Hollande et Allemagne.



Nous devons à l'obligeance de Monsieur Jean Paul Loublie tous les documents photographiques qui vont suivre.

Le plan d'époque extrêmement précis de ce terrain est de la même origine.

Une transcription très simplifiée sur Google Earth nous donne une surface d'environ 25 hectares.



Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon

Un terrain très convoité

En novembre 1930, la Société des lignes Farman demande à la Ville un terrain d'atterrissage de secours. En effet, un avion de transport de fret postal des lignes allemandes a dû se poser à Soissons suite à des difficultés mécaniques.

En janvier 1931, c'est au tour de l'aéroclub de l'Aisne de Saint Quentin de solliciter la location du champ de Saint Crépin puis, en mai, celui de Monsieur Pierre Collin pour l'installation d'un hangar et les autorisations d'atterrissage.

En novembre, la Mairie accepte de signer un bail avec l'aéroclub de l'Aisne d'une durée de dix huit ans renouvelable. L'aérodrome de Soissons-Cuffies ouvrait officiellement sa piste.



Collection Jean-Paul Loublier.

Le SFAN -1 n°9 du Club Aéronautique de Soissons. Vous noterez en arrière plan le hangar de l'aéro-club de l'Aisne

Le club aéronautique Soissonnais

Le club aéronautique soissonnais naît en 1933 en tant que section de l'aéroclub de l'Aisne à Saint Quentin. Les élèves sont formés par Marcel Pierre à bord d'un Potez 36. Il formera Bernard Miot qui sera le premier soissonnais à posséder son brevet de pilote complet.

En 1936, le club se voit offrir par Mademoiselle Deutsh de la Meurthe, présidente du club aéronautique, un mono planeur SFAN afin de permettre l'entraînement des jeunes pilotes. Cet avion s'écrasera un an plus tard sur un tilleul du parc Saint Crépin. Le club fait également l'acquisition d'un avion école Caudron Luciole biplan.

C'est également au cours de cette année que le vol à voile débute à Soissons.

La Guerre de 1939–1944

En septembre 1939, tous les avions des aéroclubs sont réquisitionnés. Bernard Miot est chargé de convoyer l'avion Caudran Luciole au camp d'Avord avant d'être affecté à Chartres en tant que pilote agent de liaison. Quand l'armée allemande envahit la France en 1940, les deux planeurs de Soissons vont être judicieusement cachés chez un menuisier de Saint Waast. Les aéroclubs vont être en effet dissous et le hangar démonté et emporté par l'armée allemande. Le terrain est lui-même transformé, de 1943 à 1944, en jardin ouvrier. Mais c'est en 1943, lors de l'occupation allemande qu'est créé l'aéroclub de Soissons sous forme d'aéromodélisme.

En poursuivant, nous pourrions reprendre ici le premier titre de cet exposé :

« La Renaissance de l'aéro-club de SOISSONS »

La réouverture de l'aérodrome interviendra le 1^{er} novembre 1944, sur la demande de Marcel Pierre. Mais il n'y a plus aucun avion à l'aéroclub. Les deux planeurs qui avaient été cachés vont être remis en état et les vols reprendront le 9 décembre 1944. Avec l'aide de l'État la "flotte aérienne" va s'étoffer.

En 1945, le Ministre de l'Air octroi en effet deux planeurs XV A d'entraînement et un Gruneau Baby de demi-performance à la section vol à voile et, en 1946, un planeur C 800 à double commande, indispensable à la

Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon

formation des élèves. Les premiers avions sont également arrivés à cette période.

- Un "Bucker" monoplan à ailes basses appartenant à Monsieur Delaporte,
- Un Stark, propriété de Marcel Pierre,
- Deux Stampe biplan donnés pour l'école de pilotage,
- Un Tiger Moth biplan,
- Un Sipa biplace,

qui contribueront à la formation de nombreux élèves.

Soissons disposera également de son premier moniteur d'État, André Henri, ancien pilote militaire sur bombardier B 26, nommé de 1946 à 1950.

Monsieur Corbet lui succédera puis René François de 1956 à 1967, actuellement pilote chez Dassault.

Avec l'intensification des vols, des travaux très importants d'infrastructures sont entrepris en 1952 avec la construction du club house réalisée par l'équipe de l'aéroclub et d'un deuxième hangar destiné aux planeurs. Le terrain s'ouvre en mars 53 à la CAP à usage restreint et, en 1955, Bernard Gorgeu remplace Marcel Pierre à la présidence de l'aéroclub jusqu'en 58. L'aéroclub dispose également d'une section de modèles réduits. Le modèle Air Club Soissonnais, créé en 1951, participe à de nombreuses expositions et fêtes omnisport. Parmi ses membres, certains vont rejoindre la section vol à voile et vol à moteur. En juillet 1962, une cérémonie de jumelage a lieu entre l'aéroclub et le club de vol à voile de Landau situé en Allemagne. Depuis, les pilotes des planeurs de Landau et de Soissons se rencontrent annuellement.

Note de Jacques Chillon (voir la première page) :

L'AC de Soissons fait d'abord voler deux Stampe, le F-BCQH livré en octobre 1946 (mais détruit le 26.11.49 à Fleury) et le F-BDDM en avril 1947. Puis un MS-502 est affecté au vol à voile en avril 1948 (F-BARO). Le club achète ensuite le SFAN F-PAAL en juin 1950 et il reçoit l'année suivante les deux standards du SALS : Tigre F-BGEK et Sipa F-BGBQ

Juin 1991: Landau-Soissons en planeur

Article de presse de la collection de Jean-Paul Loublier.



« Juin 1991.

Hermann Heil, président de la DJK Landau, renouvelle l'exploit de M. Spinner. Il est le dernier planeur à s'être posé sur l'ancien terrain de Saint Crépi, logique, il ignorait qu'on avait déménagé peu avant vers la nouvelle plateforme de Courmelles »

Les archives de Jean-Paul Loublier recèlent des trésors. 1952 : construction d'un hangar en trois images (février, juillet et septembre) ...

Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon



... mais aussi l'inauguration du club house.



Et pour terminer une vue aérienne de la partie est du terrain. On peut y voir sur le côté droit les deux hangars et le club house au milieu.



Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon

L'essor des Associations

Le 16 juillet 1969 reste une date très importante. Le vol à voile, qui était une section de l'aéroclub, va voler de ses propres ailes. Une nouvelle association est née : l'association sportive véliplane soissonnaise. Elle va permettre de donner un nouvel élan au vol à voile qui compte aujourd'hui près de 70 membres, dont une majorité de jeunes de moins de 25 ans.



Superbe photo de la collection de Jean-Paul Loublier. On y remarque 2 planeurs et le remorqueur en vol, un MS-502.

De plus, en arrière plan à droite, les 2 hangars et le clubhouse.

Avec un parc de neuf planeurs, dont trois biplaces école, six monoplaces et deux avions remorqueurs, cette association est l'une des plus importantes de Picardie.

En 1982, elle comprendra également une section de véliplanes de l'association sportive d'Air France.

En juillet 1973, une autre association est créée : les Ailes Soissonnaises, issues de l'aéroclub de l'Aisne puis de l'aéroclub de Soissons, avec pour président Pierre Lacroix. L'activité des Ailes Soissonnaises, outre la formation des pilotes, permet également des baptêmes, des promenades et des voyages.

Le 16 septembre 1977 née, sous l'égide d'André Lestrat, l'association des constructeurs amateurs d'avions soissonnais. André Lestrat débute la construction d'un avion métallique Zénith Tri Z avec son ami André Dumay. Il meurt hélas d'une crise cardiaque le 29 juillet 1980 au cours d'un rassemblement des constructeurs d'avions amateurs.

En sommeil quelques années, cette association reprit un essor en 1986 avec Roger Bouldoire et Jean-Marie Daubresse qui construisirent un petit avion biplace volant depuis 1989.

Depuis, d'autres avions sont en cours de construction. Les travaux de cette association sont réalisés grâce à l'apport de "sponsors" soissonnais et de subventions départementales et municipales.

Vers l'Aérodrome actuel : Soissons-Courmelles

En 1973, le problème de la sécurité sur l'aérodrome se pose. En effet, de nombreux obstacles entourent le terrain : habitations, piscine, arbres, tennis qui peuvent engendrer à chaque décollage et atterrissage des accidents pouvant être dramatiques. Une réunion va donc se dérouler à l'Hôtel de Ville afin d'envisager le transfert de l'aérodrome au « Mont de Courmelles ».

Le 16 avril 1973, le Conseil Municipal délibère pour l'éventuelle acquisition de 25 hectares à Courmelles. Quatre années plus tard, les craintes d'accidents se vérifient. Un avion trop chargé, n'ayant pu décoller, percuta un passant. Un accident qui provoqua, en 1977, la fermeture de l'aérodrome par arrêté préfectoral. Sa réouverture est obtenue sous condition restrictive d'utilisation par des pilotes expérimentés et basés à Soissons. La réalisation de l'aérodrome à Soissons-Courmelles se concrétise. Les travaux vont commencer. Et en juin 1987, la piste d'atterrissage à peine terminée, l'association sportive véliplane soissonnaise organise le concours régional de la région Nord comptant pour la sélection au championnat de France avec 25 planeurs en compétition.

Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon

Quelques dates essentielles pour Soissons-Courmelles :

- **Mai 1989** : Début des travaux d'infrastructure de l'aérodrome de Soissons-Courmelles.
- **14 avril 1991** : Transfert des avions et planeurs de Soissons-Cuffies au nouvel aérodrome.

Nous ne pouvons terminer ce tour d'horizon du second terrain de Soissons sans présenter cette belle vue aérienne de l'aérodrome et de la ville. (Collection Jean-Paul Loublie).



Les 6 pages suivantes présentent des photos extraites de la collection de Monsieur Loublie.

Comme les appareils n'étaient pas tous identifiés, nous avons demandé à Christian Ravel, vice-président du Musée Régional d'Angers-Marcé, de se charger de nous fournir les types exacts de certains avions et planeurs. Nous remercions ce spécialiste de l'aviation légère pour les précisions apportées.

Certains planeurs étant de construction allemande, nous plaçons en annexe un document, toujours du même auteur, expliquant les immatriculations de ces appareils et la récupération comme « dommage de guerre » d'une grande quantité de planeurs utilisés pour l'apprentissage des pilotes allemands durant la Seconde Guerre mondiale.

Merci à Monsieur Loublie pour toutes ces photos.

Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon

Toutes les photos de planeurs sont de la collection de Jean-Paul Loublrier.



« Kranich II affecté à divers club de la région parisienne, mais aucun à Soissons. »

« C'est un Caudron C-800, livré comme avant 1947, non peint. »



Toutes les identifications de cette page ont été fournies par Christian Ravel de Espace Air Passion du Musée d'Angers-Marcé.

Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon

Toutes les photos de planeurs sont de la collection de Jean-Paul Loublrier.



« Grunau-Baby n° 44 (R-125) ou n° 45 (R-126). »

« Wassmer Wa-30
Bijave n° 32 F-CCRA. »



« SIREN C-30s Edelweiss -
1970. »

« Au premier plan, Avialsa A-60 Fauconnet n° 2 F-CAMD. Derrière, un SA-103 ou 104 Émouchet et au dessus, un MS-502. »



Toutes les identifications de cette page ont été fournies par Christian Ravel de Espace Air Passion du Musée d'Angers-Marcé.



Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon

Toutes les photos de cette page sont de la collection de Jean-Paul Loublier.



« Bücker 181 Bestman. »



« 2 Stampe et le MS-315 n° 6593.339 F-BCNF. »



« MS-317 n°265 F-BFAH. »



Toutes les identifications de cette page ont été fournies par Christian Ravel de Espace Air Passion du Musée d'Angers-Marcé.

Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon

Toutes les photos de cette page sont de la collection de Jean-Paul Loublier.



« Cuffies – La Flotte. »

« Cuffies – La Voltige. »



« Septembre 1990
Journées Portes
Ouvertes. »



Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon

Toutes les photos de cette page sont de la collection de Jean-Paul Loublier.



*« Un moment folklorique.
Défilé en ville de la section Vol à Voile
des Ailes Soissonnaises. »*



Trait d'Union - Les dossiers de J. Chillon

Toutes les photos de cette page sont de la collection de Jean-Paul Loublier.



« Le jour du débordement de l'Aisne. »



« La première image n'est pas tout à fait significative mais la suite est plus parlante. Les avions de l'Aéro-club sont montés sur cales. »

