



L'Aérodrome de Paray-le-Monial, au lieu dit « La Forêt »



Sur le plateau qu'occupe le terrain actuel de « La Forêt » s'étendaient, il y a fort longtemps, des bois magnifiques ... Ils furent coupés sous Louis XIV en vue de la construction d'un monastère ... C'est finalement une tout autre destinée qu'apporta le XX^{ème} siècle ...

En 1912 eut lieu à Paray le Monial, sur le terrain de l'hippodrome, le premier meeting aérien organisé dans cette ville. Il connut un succès considérable, à la hauteur de l'engouement pour



les débuts de l'aviation et pour ces premiers héros des temps modernes : les aviateurs.

La première guerre mondiale devait confirmer l'intérêt de l'aviation et, par la suite, un peu partout, selon un maillage souhaité par les autorités de l'époque, on se mit à réaliser des aérodromes.

En 1921, d'anciens pilotes militaires vinrent en reconnaissance sur le plateau de la Forêt.

Une enquête fut ouverte en vue de l'achat du terrain et les autorités compétentes émettent un avis favorable en date du 15 janvier 1921

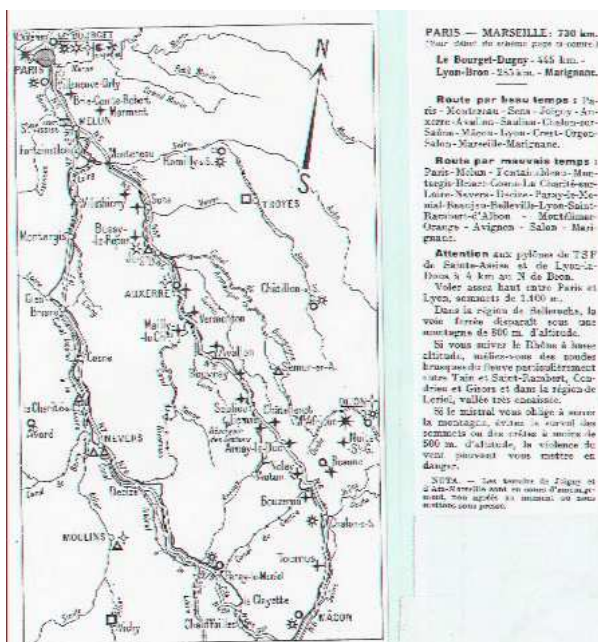
Fin des années 1920, il fut décidé de jalonner les routes aériennes pour le vol de nuit avec l'aide de phare de repérage d'aérodrome émettant chacun une lettre attribuée de l'alphabet morse. De type à éclipse, ces phares fonctionnaient soit à l'acétylène, leur portée étaient alors de 20 à 25 km, soit, de préférence, à l'électricité et étaient alors visibles à une quarantaine de kilomètres.

Plusieurs routes aériennes sillonnaient la France dont :

- « 2 Internationales » Paris-Londres et Paris-Bruxelles.

Quand aux routes intérieures, il y avait

- Paris-Tours-Poitiers-Bordeaux.
- Bordeaux-Agen-Toulouse-Carcassonne-Montpellier-Marseille
- Paris-Melun-Auxerre-Chalon-Macon-Lyon-Valence-Avignon-Marseille.



Cette dernière ligne aura une variante au départ de Melun et passant par Montargis, Briare, Cosne, Nevers, Paray-le-Monial et ensuite rejoint Lyon et Marseille par la vallée du Rhône.

La 1^{ère} de ces deux lignes était conseillée par beau temps. Celle passant par Paray par mauvais temps.

Pour Paray le Monial, l'indicatif morse du phare de repérage sera la lettre C.



L'Aérodrome de Paray-le-Monial, au lieu dit « La Forêt »



Type de phare aérien (celui-ci est celui du Mont Cindre à Lyon. Nord-Ouest de Lyon)

En 1931, pour la Coupe DUNLOP, l'étape du 24 août, Vichy-Lyon passe par Paray le Monial et Macon. Etape de 188 km. La coupe Dunlop étant l'équivalent du Tour de France aérien d'aujourd'hui.



La maison de gardien du terrain date des années 1930. Mme Laville l'a quitté en 1968 qui aura pour remplaçants Mr et Mme Dubois jusqu'en 1974.



L'Aérodrome de Paray-le-Monial, au lieu dit « La Forêt »



La politique étant au développement de l'aviation populaire, il était tout naturel que fût fondé un aéro-club à Paray le Monial. Créé par Gilbert Sardier, président de l'Aéro-club d'Auvergne et déclaré à la sous-préfecture de Charolles le 29 novembre 1933, l'ancêtre de l'aéro-club du Charolais faisait son entrée au journal officiel du 11 et 12 décembre 1933, sous le N°290. Alphonse Fauchon étant nommé premier président de l'aéro-club du Charolais.

Equipé d'abord d'un Caudon G3 à moteur rotatif, l'aéro-club se vit doter d'un Caudron C28 Phalène à moteur Renault de 100cv.

Au cours des 6 années précédant la guerre, les moyens étaient très limités mais une vingtaine de pilotes furent néanmoins formés.



Le grand hangar date des années 1935-1936. Il a eu sa couverture de refaite en 1965-1966.

Il a été bétonné en 1967.

Courant 1936, alors que le Front Populaire est au pouvoir le parc de l'aéro-club se compose d'un Potez 60 et d'un Salmson D5 Cricri.

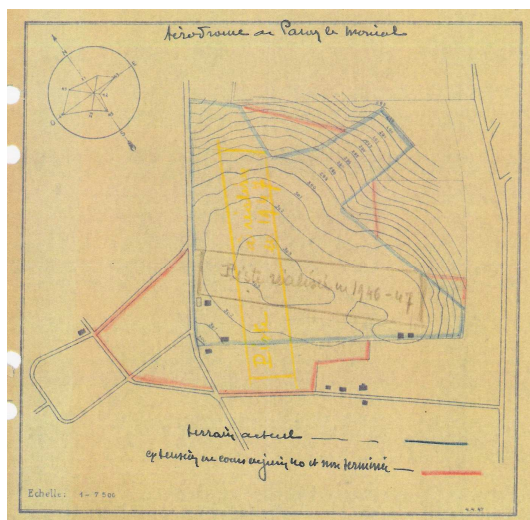
Au printemps 1939 un important meeting aérien fut donné. Spectacle grandiose où l'on put voir les champions de la voltige Michel Détrouyat et Marcel Doret qui se disputeront la vedette.

1939, sinistre année pour l'Europe et la France qui allait rapidement connaître l'occupation allemande. Les allemands occupent la base de Saint-Yan qu'ils vont développer. Afin d'éviter l'utilisation éventuelle du terrain de Paray par les alliés, la commission allemande d'armistice exigea que l'aérodrome soit neutralisé par labourage, sillons, fossés et rendu à l'agriculture. Profondeur minimum de 15cm pour neutralisation. Une bonne partie du terrain a été transformé en jardins familiaux pour les habitants de Paray-le-Monial.

En 1942, des Chantiers de Jeunesse ont été effectifs sur le terrain.

En 1943, Jean-Baptiste Fauchon prend la Présidence du club. Un concours de modèles réduits est organisé à Vichy (zone libre, Paray étant en zone occupée) avec Louis Bouteloup comme moniteur, il est de même responsable de la section modèles réduits à l'aérodrome de Paray.

En 1946, 16 élèves sont reçus au brevet élémentaire des sports aériens.



Les activités se développent : Le Stampe F-BCVB n°422, affectation par ordre n°4789 du 16 janvier 1947 vient renforcer la flotte, hélas détruit dans un accident en 1948, lors duquel le pilote (Maurice Chauvet) fut gravement blessé.

24 juin – 9 juillet 1947 : Lettres aux bases aériennes de demande de remise en état pour la reprise des activités aéronautique, sans matériel toutefois. Le vol moteur reprend quand même en 1947, grâce à l'utilisation d'un avion allemand, un

TIQUE LOUIS MOUILLARD



L'Aérodrome de Paray-le-Monial, au lieu dit « La Forêt »



Bücker 131 biplace à aile basse, récupéré en dommage de guerre.

4 juillet : Demande aux Ponts et Chaussées de récupérer le bureau de piste pour l'aéro-club.

Plan de l'aérodrome de Paray – 4 avril 1947.

1949 : Pas d'activité par manque d'avion. 22 novembre : Demande aux Jésuites la location d'une salle pour les modélistes, Rue de la Paix dans l'ancienne école Jeanne d'Arc.

13 mai 1950 : Demande d'amélioration du balisage de l'aérodrome.

En 1951, le club possède trois appareils : deux Stampe et un Luciole, biplan biplace de 100cv. La même année a lieu un très gros meeting, attirant, malgré la grisaille nuageuse, une foule très importante débarquée en voitures et en cars. De nombreux appareils sont présentés : modèles réduits, Stampe, Fouga-Sylphe, Morane 230, Caudron Luciole, Piper-Cub...

Gonnet Charles est classé 1^{er} en catégorie planeurs seniors à la finale du concours fédéral d'aéromodélisme.

5 avril 1952 : Arrêté autorisant l'utilisation du terrain de Paray par l'aéro-club.

15 avril : M. Carrier E. Conseiller Général est nommé Président d'Honneur de l'aéro-club.

10 mai : Lettre du ministère qui demande de faire agréer l'aéro-club pour percevoir des subventions. Demande envoyée le 9 juin.

29 juin : Organisation des éliminatoires du concours fédéral d'aéromodélisme.

2 juin 1953 : M. Notteghem offre participation pour meeting du 9 août à Paray et accepte de faire parti du comité d'honneur

1^{er} jeudi de juin : Remise des archives et inventaire par M. Ducharne à M. Seuillet, nouveau Président.

En application de la demande d'agrément de 1952, l'aéro-club est agréé le 16 novembre par le Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics et à l'Aviation Civile.

Début de construction du D.112 F-PEVP, 1er vol 30/10/1954, dernier vol, 14/07/1958.

En 1954, de nouveaux statuts sont déposés et l'organisation se précise. Le nombre de pilote se développe. Début de construction du Druine Turbi.

15 mai : Dépôt à la Préfecture des nouveaux statuts.

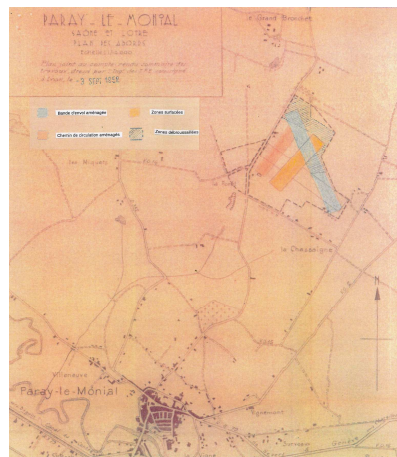
19 mai : Affectation du Bücker 181 n°20 F-BBLX en provenance de St-Yan.

20 février 1956 : Réalisation de l'achat du Bücker 181 de St Yan, immatriculé F-BBLX, suite à l'affectation de 1954, revendu en 1959 à Sarre Union (Allemagne).

26 février : Election au poste de Président du Docteur Parouty, radiologue.

Plusieurs travaux vont être effectués courant 1956 : construction de l'atelier près du hangar, finition du bar, pose de panneaux de stationnement interdit sur la route, mise en place d'un câble électrique souterrain de la maison du gardien au hangar, réalisation de la clôture du bar.

10 février 1958 : Courrier de demande d'amélioration du sol en vue de l'utilisation par les avions du Centre National de Saint Yan.



Par lettre du 14 mars, Louis Notteghem demande au directeur des Bases Aériennes à Paris l'autorisation d'utiliser le terrain pour le Centre Ecole de St-Yan.

L'année 1958 est marquée par un nouvel accident : le Jodel D-112 F-PEVP est détruit le 14 juillet, pilote : De Ruthy,



L'Aérodrome de Paray-le-Monial, au lieu dit « La Forêt »



instructeur : Cogné, mais ceci ne freine pas les activités ni le développement.

Achat du Jodel F-BIQR n°586 le 5 Juin, à Wassmer revendu en Mai 1970 en Grande-Bretagne. Achat d'un D.112 d'occasion; F-BHDF n°264, en provenance de l'aéro-club du Nivernais.

20 juillet : Lors de l'AG il est décidé de donner au club le titre de « Aéro-club du Charollais »
Plan de l'aérodrome de Paray – 3 septembre 1958.

En 1959, le club compte 72 membres, 24 titulaires du brevet du 1^{er} degré, 9 titulaires du 2^{ème} degré. Cette année, c'est le premier aéro-club du département. Achat d'un D.112 neuf ; F-BIQR. Mais cette année-là aussi, la réglementation devient draconienne... Tous les aéro-clubs doivent désormais avoir un moniteur titulaire d'une qualification. Ce n'est pas le cas à Paray et les activités se réduisent. Il faut faire appel à un moniteur de Saint-Yan...

30 octobre 1961 : Réception et remplacement point géodésique de la borne IGN de 1943 sur le terrain.

En 1962, le club a deux avions Jodel de 65cv, une dizaine d'élèves dont plusieurs femmes.

En 1963, on fête le 30^{ème} anniversaire et on décompte 2500 heures de vol effectuées au cours des 10 dernières années.

En 1964, le club projette d'acheter un quadriplace pour le voyage : ce sera un Ambassadeur. Achat d'occasion du CEA DR 1050 F-BJOU en provenance de Chalon-s-S. Le D.112 F-BHDF est cassé à Trivy en 1965. Achat d'occasion du D.112 F-BLFI en provenance d'Alençon pour le remplacer. Le club va connaître un bel essor sous l'ère du président alors en place : M. Georges Carrier, essor qui va culminer en 1967.



25 juin 1965 : Date de début des travaux pour l'aménagement et l'entretien des plateformes gazonnées.

La récupération et l'installation du bar, clubhouse est effectué en 1965. Il s'agit en fait du local de l'ancien Syndicat d'Initiative de Paray-le-Monial qui était place de la Poste.

En 1966, Installation d'un volucompteur.

1967 : cette année-là, le bilan est exceptionnel : 96 membres actifs, 42 brevetés, 100 heures de vol, 1997 sorties... ce qui fait de l'aéro-club charollais un des tout premiers de France ! 1967 est vraiment une année faste : c'est aussi la création de la section vol à voile avec l'accord de la Fédération des œuvres laïques de Saône-et-Loire. Pour cette section la livraison d'un Wassmer WA-30 Bijave est effectuée. Un Stampe remorqueur arrive également en 1967 à la section vol à voile. Mr. Pilosu est à l'origine du club de vol à voile, moniteurs Michel Marchand, rejoint par André Baradon

Plusieurs travaux sont effectués en 1967 : Amélioration de l'aire à signaux faite en bitume, exécution de marques d'angles, balisage en béton peint en blanc pour la piste, mise en place d'un T mobile, peinture du bureau du Président pour la mise en place des archives, peinture des barrières, bétonnage du hangar.

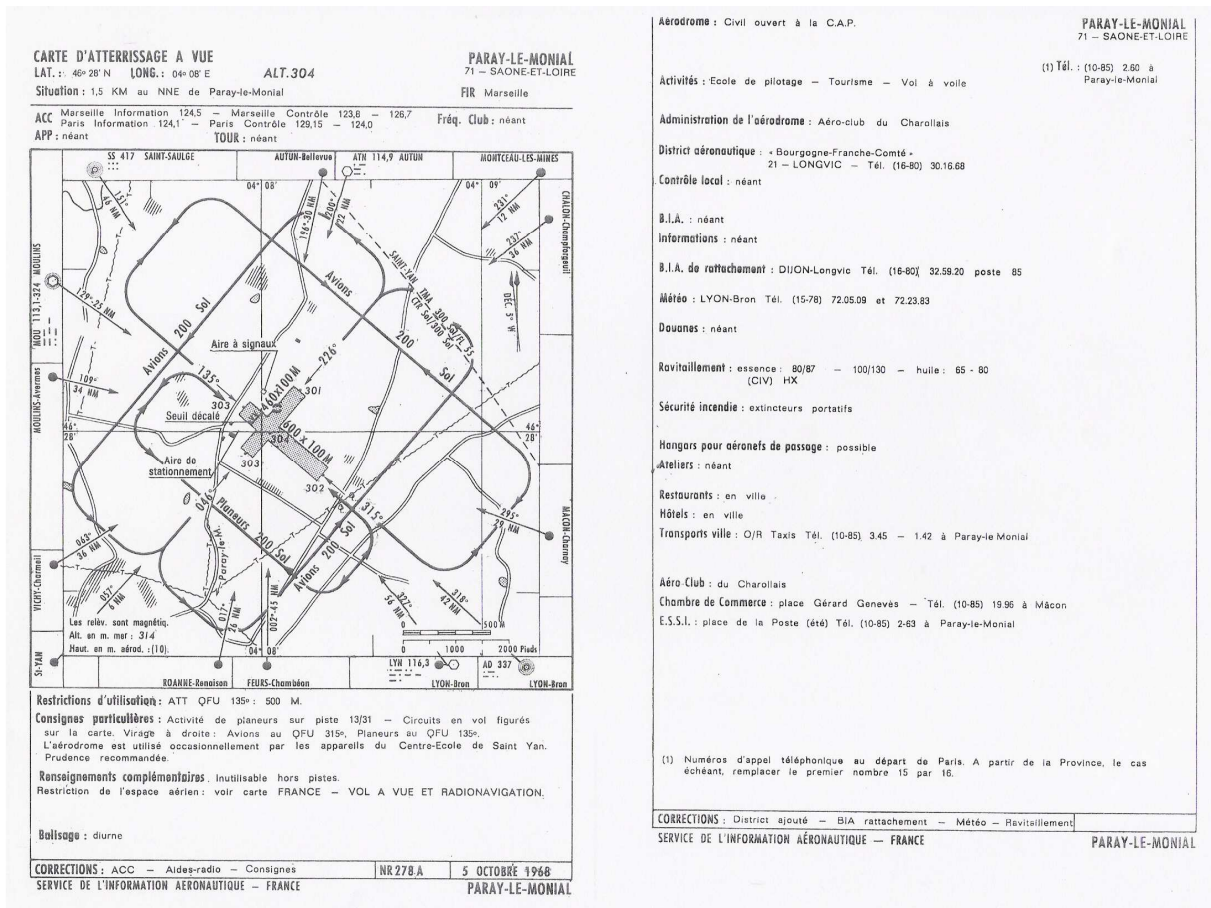


L'Aérodrome de Paray-le-Monial, au lieu dit « La Forêt »



En 1968, l'Ambassadeur est remplacé par un DR 340 Major. Juste après arrive un Morane-Saulnier Rallye. On projette de construire un nouvel hangar. Ce nouvel hangar, a été récupéré à Paris, grâce à l'intervention de M. Carrier. Ses dimensions sont de 15m x 20m. 1968 sera une année faste pour le club avec 1008 Heures de vol moteur, le mettant en 1^{ère} place sur le plan national ; 12 brevets 1^{er} degré, 12 brevets 2^{ème} degré. Il sera également

organisé un grand meeting avec présentation de : Nord 262, Morane MS 260 Paris, voltige en planeur, des parachutistes et des vols radiocommandés.



Carte d'atterrissage à vue. Service de l'information Aéronautique - France 1968.

L'année 1969 commence mal : le 20 janvier, MM. Gaillot et Foncelas, moniteurs pilotes, se tuent lors du convoyage à Autun du Stampe F-BCLQ. Mais l'année connaîtra aussi des événements heureux : un grand meeting en juillet, un nouvel avion arrive, un Morane-Saulnier



L'Aérodrome de Paray-le-Monial, au lieu dit « La Forêt »



M-S 880 Rallye de 100 cv, l'aéro-club achète un Robin DR 340 Major, qui remplace l'Ambassadeur F-BJOU. Le doyen de l'aéro-club, Pierre Dionnet fête ses 1000 heures de vol. 1969 verra aussi le début du montage du nouvel hangar.

1971 verra la plantation d'une haie de thuyas séparant le parking voitures du coin jeux pour enfants avec adjonction d'un portique à balançoires. La haie étant fournie par les Etablissements Lacarelle, pépiniériste local.

Le club traversera ensuite une période marquée par les turbulences et, en 1972, suite à l'assemblée générale, le journal local titre : « Crise à l'aéro-club » ... Ceci n'empêchera pas les activités de se poursuivre, tant pour le vol moteur que pour le vol à voile.

1985 : la plateforme de Paray est à nouveau endeuillée : Michel Marchand, instructeur du vol à voile, se tue avec son fils dans un accident de planeur en Lozère le 30 mai. Cette année-là, une nouvelle association est créée sur l'aérodrome : l'ASPAC (Association de Sauvegarde du Patrimoine Aéronautique Charolais). Elle comptera parmi les premières associations de ce type en France et réalisera, sous la présidence d'Yves Soudit, la remise en état de vol de nombreux planeurs et avions anciens.



Courant 1989, achat, montage et aménagement du nouvel hangar-atelier de l'ASPAC., qui n'est d'autre qu'un ancien préfabriqué d'un CES de la ville de Paray-le-Monial.



Courant 1989, également mise en place du nouveau restaurant « La Taverne » qui est une ancienne baraque de Saint-Yan.

L'ASPAC et le centre de vol à voile vont, par la suite occuper peu à peu le devant de la scène des activités aéronautiques parodiennes au détriment de l'Aéro-club Charolais qui entrera dans une sorte de « léthargie » si l'on en croit un article de presse de 1991. Se succèdent des hauts et des bas, le nombre de membres devient fluctuant, les activités aussi ...



L'Aérodrome de Paray-le-Monial, au lieu dit « La Forêt »



1996 est une année noire pour le club : les avions sont cloués au sol, faute d'argent pour les révisions réglementaires et le journal titre : « Comme un avion sans ailes ... » Cette année-là, le club qui affichait encore 400 heures de vol en 1993, enregistre zéro au compteur ... Tel le phénix, il devait pourtant renaître de ses cendres et une relance est amorcée en 1997 avec l'achat d'un Piper PA 38.

En 2001 est organisé le premier rassemblement des « Traîne queues » à l'initiative de Robert Burdillat et d'Yves Soudit. Les « Traîne queues » sont des avions à trains classiques, c'est à dire avec la roulette à l'arrière.

Les heures de vol progressent de nouveau : 195 en 2005 (+35%). Cette progression se confirmera les années suivantes.

De nouvelles activités apparaissent : les sections ULM et paramoteur se développent.

En 2006, dans le cadre du transfert des compétences, l'état cède l'aérodrome à la ville de Paray le Monial. Le club poursuit son essor ... Les effectifs progressent et, ces dernières années, les installations se développent : réhabilitation de bungalows, installation d'une salle de cours, de sanitaires, de nouveaux avions sont basés ...

Aujourd'hui, l'Aéro-Club Charolais est une association dynamique, malgré le contexte économique difficile qui frappe aussi bon nombre d'aéro-club de notre pays.

Un octogénaire qui ne craint pas du tout de devenir centenaire !



Au cours de ces 80 années d'existence se sont succédés plusieurs présidents qui ont marqué l'histoire de l'association : Alphonse Fauchon, Jean-Baptiste FAUCHON, Marius DUCHARNE, Henri SEUILLET, Daniel VIVIN, Jean PAROUTY, Georges CARRIER, Maurice CAILLETTE, Robert VICART, Jean-Marc BILLAUT, Bernard GEY, Robert BURDILLAT, Patrick THAVOT.



L'Aérodrome de Paray-le-Monial, au lieu dit « La Forêt »



Au cours de ces 80 années d'existence, une trentaine d'appareils ont été basés dans les hangars de l'aéro-club : Caudron G3, Hanriot HD.32, Potez 600, Caudron Phalène, Bücker BU 181, Stampe, Caudron 275 Luciole, Morane-Saulnier MS.230, Jodel D112, DR 1050, DR 340, Piel Emeraude, Rallye, DR 400, Piper PA38, DR 220, ULM Rans Coyote, ULM VL3, ULM Avid Flyer, ULM Pioneer.

Il y a eu également des appareils de particuliers immatriculés en Fox-Papa : Jodel D.112, SNCAN NC 854s, Aero 101, Piel CP.301 Emeraude, Druine D.5 Turbi 1, Jodel D.92.

Pour l'aide qu'ils m'ont apportés tous mes remerciements à :

Madame :	SALVY Odile	: Correspondante à « la Renaissance », journal local.
Messieurs :	AUFRANC Pierre	: Ancien adhérent de l'Aéro-club.
	CARRIER Georges	: Ancien Président de l'Aéro-club du Charolais.
	LAUROUA Pierre	: Mission mémoire de l'aviation civile.
	LETESSIER Marc	: Bases aériennes de Lyon-Bron.
	MATHEVET Paul	: Historien aéronautique.
	SOUDIT Yves	: Ancien Président de l'ASPAC.
	THAVOT Patrick	: Président de l'Aéro-club du Charolais.

BREDILLET Gérard.
Décembre 2013.