



*Les pages*

ABVM *Musée*

*de* ABVM *News* 2014



Fevrier 2014

## LES NOUVEAUTES DISPONIBLES

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

**Tous les articles de LA REPUBLIQUE 1946, consacrés à l'Aéroclub, sont maintenant consultables dans le Musée**

23 articles de « La République » de 1946 fond leur entrée au Musée. La guerre avait pris la vie à Georges Wandres secrétaire général, à Alain de Boisfleury, Marcel Malblanc, et à Georges Le Dilasser, âmes du club, Francis Kohler en septembre s'était tués lors d'un vol d'essai de son pou du ciel, tout le matériel du club a disparu, malgré tout cela, il faut aller de l'avant. On crée des commissions pour reprendre l'activité, commission de propagande, commission modèles réduits, commission mécaniciens, commission vol à voile, commission pilotage, commission prémilitaire. L'aéroclub organise des galas cinématographiques dont l'entrée est

gratuite le 2 avril au Kursaal, le thème est « L'aviation Française au combat », on y distribuera des baptêmes de l'air gratuits, et les personnalités officielles du département y participeront. En 1946 il n'y a pas de hangar sur le terrain, et ce manque entraine l'impossibilité de se voir attribuer un Stampe. L'effort pour redonner de l'activité porte sur le modélisme, Pourtant, les projets ne manquent pas, l'idée de créer une gare aérienne, qui datait d'avant guerre, est reprise, on va organiser un meeting le 16 juin. 7 à 8 appareils sont attendus, Albert Japy doit venir effectuer, avec son appareil

personnel, un Bucker, des acrobaties, et la veille est confirmé la venue du groupe de reconnaissance « BELFORT » 1/33 avec 5 avions. Hélas ils ne viendront pas en raison de la météo qui ne fut pas bonne le matin, mais le meeting fut quand même réussit car l'après midi le temps devient beau. Le 31 aout un hommage est rendu à Pégoud avec le récit de son dernier combat, début octobre on retrace le parcours de Camille Plubeau de Auxelle-bas, classé 4em AS de la guerre



Mars 2014



## LES NOUVEAUTES DISPONIBLES

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE



**Dix articles de LA REPUBLIQUE, consacrés à l'Aéroclub, sont maintenant consultables dans le Musée**

Le Samedi 18 janvier, au 70bis de la rue modélisme compte une vingtaine de avions, un Morane 315 et un Stampe tout neuf. MM Ecker et Sauberli assurent permanence pour les inscriptions. Ceux Le club estime avoir besoin d'un million de Francs pour rétablir sa situation qui ne pourront se déplacer, irons la de Francs pour rétablir sa situation régler avant le 1<sup>er</sup> février, à la boutique d'avant guerre, et la Chambre de de Robert Rhein, boulevard Carnot, faute commerce accorde, grâce à Albert Japy, de quoi, ils seront considérés comme cent mille Francs, que le club voudrait démissionnaires. Un appel est lancé par voir amorcer d'autres aides du la même occasion aux adeptes du vol a département et de la mairie.

voile, du modélisme et de la mécanique En mars, le 14 à 17 heures à la Grande avion pour adhérer. Taverne, Jean Vita retrace l'odyssée

En février, on annonce qu'un Club House prodigieuse de Saint-Exupéry. La est en construction et l'arrivée pour la fin conférence sera suivie par la projection du mois, d'un Hangar métallique de 2000 de deux films, « Atlantique sud » et mètres carré. La section vol moteur, sous « Fantassins du ciel ».

la direction de Mr Paul Hug a repris son En mai, le club annonce qu'il est en activité, il est prévu plusieurs brevets mesure d'assurer des baptêmes de l'air pour la fin d'année. tous le dimanches, le syndicat d'initiative

Une trentaine d'élèves sont inscrits pour donne les renseignements.

le vol à voile, il est prévu l'arrivée de 4 Le 26 juin, on nous propose de faire le planeurs pour Mars, alors que la section point, le club possède désormais deux

Le club estime avoir besoin d'un million de Francs pour rétablir sa situation

d'avant guerre, et la Chambre de commerce accorde, grâce à Albert Japy, cent mille Francs, que le club voudrait amorcer d'autres aides du département et de la mairie.

à la Grande Taverne, Jean Vita retrace l'odyssée prodigieuse de Saint-Exupéry. La conférence sera suivie par la projection de deux films, « Atlantique sud » et « Fantassins du ciel ».

le club annonce qu'il est en mesure d'assurer des baptêmes de l'air tous le dimanches, le syndicat d'initiative donne les renseignements.

on nous propose de faire le point, le club possède désormais deux

un Morane 315 et un Stampe tout neuf. MM Ecker et Sauberli assurent le renouvellement des licences, Rhein et Girardot ont repris les vols, et une quinzaine de membres supplémentaires assurent la remise en ordre de la piste et du hangar, contre des minutes de vol attribuées en fonction des heures de travail effectuées. On note la visite du commandant Plubeau, as de la guerre de 40, originaire de Auxelle-bas.

Le 30 Aout à 17 heures Assemblée Générale du club rue du Tilleul.

En octobre création d'une section Vol A Voile à l'aéroclub. Pour s'inscrire il faut avoir au moins 14 ans. Les jeunes doivent, comme les adeptes du vol moteur, passer le BESA (Brevet Elémentaire des Sports de l'Air) que fait passer le club.



## LE SUC-10 Courlis

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

Dans le premier numéro de 2014 d'INFO PILOTE, on nous a présenté le SUC-10 Courlis. L'article est particulièrement intéressant. A ce sujet nous vous proposons un extrait de La République du 28 juin 1952 qui traite d'une proposition faite aux Belfortains en remplacement du meeting annuel. La photo du journal montre le F-WBBF, mais cette photographie n'est sans doute qu'une simple illustration, cet appareil est le N° 1. Les ailes mosellanes possédant le F-BERA et le F-BFCV, c'est vraisemblablement ce dernier qui est venu, enregistré le 18 janvier 1951 au nom du club, alors que le premier n'a rejoint le club que le 14 juin 1955.



### LE 6 JUILLET, LES BELFORTAINS POURRONT VOLER SUR AVION QUADRIPLACE

N'ayant pas eu la possibilité technique d'organiser cette année un grand meeting aérien, le Comité de l'Aéro-Club de Belfort a pensé à juste titre que beaucoup de personnes aimeraient malgré tout pouvoir s'initier aux mystères du pilotage d'un avion. A cet effet, après entente avec l'Aéro-Club de Metz, les pilotes Mosellans seront à Belfort le 6 juillet avec 3 Courlis SUC 10, quadriplaces très spacieux pouvant transporter 3 passagers en plus du pilote. Ces avions équipés d'un moteur de 190 CV. volent à la moyenne de 200 km. heure. Les vols sur quadriplaces ne seront pas le seul attrait de cette journée au cours de laquelle M. Henni, Président de l'Aéro-Club de La Chaix-de-Fonds et champion de la haute voltige en planéur, fera une présentation sur son planeur d'acrobatie. D'autres démonstrations compléteront cette journée qui se terminera par une soirée récréative, musicale et dansante. Cette soirée sera animée par un orchestre de premier choix et l'Accordéon-Club de Belfort en relèvera le cachet avec 30 accordéonistes. De belles attractions et des cotillons permettront de vivre l'ambiance de franche gaieté qu'on retrouve si souvent dans les milieux aviation. Les Belfortains pourront se déplacer nombreux car la Société STABE organisera pour la journée du 6 juillet une navette de cars entre Belfort et l'aérodrome. Les détails de cette journée seront portés à la connaissance du public dans un prochain numéro.

Voici un des Courlis SUC 10 dans lesquels les Belfortains pourront prendre le baptême de l'air lors de la prochaine manifestation de l'Aéro-Club de Belfort



## RENCONTRE INSOLITE par Bernard Duband

L'histoire se passe en juin 1996. De retour de Vesoul, j'avisé une superbe Jaguar dont la custode s'orne de différents autocollants arborant avions et écussons divers. Il est 18H30, en pénétrant dans le magasin, je m'approche de deux hommes se dirigeant vers la sortie. Vous faites partie d'un aéro-club ? Le plus chevelu des deux me répond : « non mais j'ai conservé les autocollants souvenir de guerre ». L'homme paraît jeune, aucun cheveux gris et poursuit « je suis Jacques Remlinger et voici mon ami Pierre Clostermann ». Lecteur du « GRAND CIRQUE » depuis ma plus tendre enfance, ces deux noms me parlent immédiatement.

Deux heures plus tard ils sont toujours là, très diserts sur leurs exploits guerriers. J'apprendrai notamment que Jacques Remlinger a acquis une propriété à Cubrial petit village situé à un jet de pierre du parcours de golf de Bournel et qu'il vit avec une jeune infirmière en poste à la maison de retraite de Loulans Les Forges.

Pour Bernard Duband  
ces souvenirs d'une  
autre époque d'un  
très vieux pilote de chasse  
Bonne chance à  
Jacques Remlinger  
En ton conf. se souvenir  
de  
Pierre Clostermann  
24-10-98

*A Jacques Remlinger, mon vieux coéquipier, en souvenir des deux cents missions que nous avons accomplies ensemble.*

*Aux commandants Mouchotte et Martell, du Squadron 341 « Alsace », et à tous mes camarades des Forces Aériennes Françaises Libres morts pour la France.*

*A mes camarades pilotes de la R.A.F. qui sont morts eux aussi, pour la libération de la France.*



Pierre\_Clostermann

tombe si  
récues...



Jacques Remlinger et Pierre Clostermann en 1944 & 1997





# Avril 2014

## RENCONTRE INSOLITE par Bernard Duband

Nous nous sommes revus avec Jacques Remlinger dans sa maison de Cubrial avec Edouard Mihaly et Claude Bourquin notamment et au cours d'une soirée organisée à l'aéro-club de Montbéliard au cours de laquelle, avec le concours de l'antenne de l'armée de l'air de Besançon, nous avons visionné une copie du Grand Cirque. Jacques Remlinger, des larmes dans les yeux, nous déclarant qu'il n'avait vu le film qu'une seule fois en 1951 à Paris, accompagné de sa première épouse.

Je conserve comme une relique un exemplaire du Grand Cirque dédié par Clostermann et Remlinger, ainsi que le courrier que ce dernier m'a adressé juste avant son décès.

Jacques Remlinger D.F.C.  
Château des Vignes  
25680 Cubrial  
1/4/88

Cher Bernard Duband

Je vous écris en feu  
laidement et avec toutes mes excuses.  
L'on avait organisé cette soirée fort  
sympathique à l'aéro club de Montbéliard,  
domage qu'il n'y avait pas de microphones.  
J'ai jamais pu répondre à beaucoup plus de  
questions.

J'étais très ému de voir le film  
'Le Grand Cirque' que je n'ai jamais déjà  
vu en entier quoiqu'invité à la  
Première au 'Cercadens' à Paris juste  
après la guerre, ma première épouse

qui était avec moi et qui fut  
d'une malaise pendant la projection.

Toujours, pour votre gentille  
attention en me prenant en charge  
dans votre voiture, c'était très courtois.

En m'excusant de mon  
français français exécrable, mais  
j'habite l'Angleterre depuis 1926 !!

Veillez s'il vous plaît  
présenter mes hommages à madame  
votre épouse

Amicalement



Petites croix  
pour les victoires  
probables  
sur un Spit...

A voir absolument sur internet:

<http://www.veroniquechemla.info/2012/07/jacques-remlinger-1923-2002-pilote-de.html>

<http://www.veroniquechemla.info/2012/06/pierre-clostermann-1921-2006.html>



## LES NOUVEAUTES DISPONIBLES

22 des 29 premiers numéros d'ABVM News, couvrant la période de 1993 à 2002.

# EN DIRECT DU MUSEE

### LE BULLETIN DE L'ABVM N°8

Aout 1996

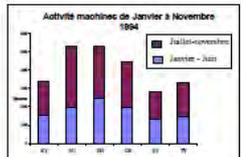
Bulletin d'information des membres de l'Association Belfortaine de Vol Moteur



Première neige - 28/12/2000
   
 N°28 - DECEMBRE 2000
   
 Bulletin d'information à destination des membres de l'Association Belfortaine de Vol Moteur
   
 Site internet : <http://perso.wanadoo.fr/icare.fc/abvm/> - Tel: 03 84 29 21 44 - Fax: 03 84 23 96 70
   
 Président 06 07 47 05 69 - S. Chabroux 06 07 08 24 24 - P. Séchet 06 74 10 26 49 - M. Lardener 03 84 78 81 90

### LE BULLETIN DE L'ABVM N°3 - DECEMBRE 1994

L'ACTIVITE SUR LES ONZE PREMIERS MOIS DE 1994



1er F BXNU	2ème Y GJZH
3ème F GJGH	

1994 aura vu, malgré plus de deux mois d'arrêt pour remise en peinture de janvier à mars, notre C150 reprendre le site de l'aérodrome face au DR400 120. On notera aussi la performance de C172 à + 54% d'heures de vol par rapport à l'an dernier.

### CE QUI VA CHANGER EN 1995

#### TARIFICATION

TARIF HDV 1995	F BKKY 336 Frs	F BNNU 402 Frs	F GJZH 504 Frs	F GJGH 588 Frs	F GLDV 678 Frs	F GHY 786 Frs
COTISATIONS :	Tarif de base 1 500 Frs Membres ABVV 1 020 Frs Conjoint de membre 780 Frs Interclubs 200 Frs Cotisation Trimestrielle 280 Frs					

\* Cachet de la poste faisant foi ou cheque déposé

INSCRIPTIONS : Lors de la première inscription, afin de limiter les renoncées à l'inscription pour cause de période dans l'année, la cotisation semestrielle est supprimée et le tarif est

### 26 - Avril 2000

Premier vol de Fan 2000
   
 N°26 - Avril 2000
   
 Bulletin d'information à destination des membres de l'Association Belfortaine de Vol Moteur
   
 Site internet : <http://perso.wanadoo.fr/icare.fc/abvm/> - Tel: 03 84 29 21 44 - Fax: 03 84 23 96 70

### LE 13 MAI G. 2000 BVM et de l'ACBR

... techniques, nous avons été repousser les AG au 13 Mai, elles au chalet de l'ABVM, à Chaux, ve...

... la grave maladie dont est atteinte Jean a décidé d'arrêter l'exploitation de l'aéro-club. Il ne sera donc pas prendre le repas de l'AG chez lui, je de de nous réunir le 20 Mai, à l'occurrence d'échange avec le vol à voile.

... à François de se rétablir et à Jean surmonter toutes ces épreuves.

... et les actions sont menées pour érant pour le Bar.

### Mécanique à Chaux, L'ABVM laisse la place à Duhet Air Service

Voir page 2

### Journée d'échange Planeur/Avion 20 MAI

Le principe : Le pilote avion prend à bord un vélocipède, qui l'emmène ensuite en planeur. A la fin de la journée un casse-croûte pour réunir tout le monde.

Inscrivez vous sur la liste affichée au club, et venez nombreux. Prix du repas : 65 FR

### Galette des rois et



### présentation des vœux

(Suite page 2)



### Nouvelle peinture pour TY



(Voir page 5)

N°20 - Septembre 1998
   
 Bulletin d'information à destination des membres de l'Association Belfortaine de Vol Moteur

**L'ABVM sur INTERNET**

Depuis le 15 Août, l'ABVM est présent sur internet, son site est hébergé par Icare Franche Comté, pour la visite rendez vous à l'adresse suivante :

<http://perso.wanadoo.fr/icare.fc>

dans le paiement des choix, cliquez sur le bouton vous serez alors dirigé vers le site de l'ABVM.

VOIR L'ORGANISATION DU SITE EN PAGE 2

**AIR SOLIDARITE 98**

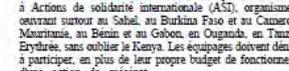
Trente trois avions au départ dont DV 5 Chabroux, JL Delvo et E Texier aux commandes.

ce raid n'a rien, mais alors absolument rien, à voir avec le Paris-Dakar. En cette Année internationale de l'air et de l'espace, le 10e Raid aérien de l'amitié Europe-Afrique, qui aura lieu du 26 septembre au 20 octobre prochains, propose une fois encore à ses participants de parcourir le monde dans un but bien précis: financer des projets destinés à l'éducation, à la santé, à l'agriculture, etc.

à Actions de solidarité internationale (A.S.I.), organisme humanitaire neutre couvrant surtout au Sahel, au Burkina Faso et au Cameroun. Et également en Mauritanie, au Bénin et au Gabon, en Ouganda, en Tanzanie, en Ethiopie, en Erythrée, sans oublier le Kenya. Les équipages doivent décoller, pour être admis à participer, en plus de leur propre budget de fonctionnement, le financement d'une action de mécénat culturel, économique ou social, d'une valeur minimale de 50 000 francs français et pouvant aller jusqu'à 200 000 francs français, selon la puissance de l'engin utilisé.

**SUITEZ LE RAID EN DIRECT sur notre Site Internet.**

Site page 3-4



### Nouveau moteur pour le Rallye



Page 4

N°20 - Septembre 1998
   
 Bulletin d'information à destination des membres de l'Association Belfortaine de Vol Moteur

**IMAGE D'ENTRÉE**

**VOL DE NUIT à MONTBÉLIARD à BORD DU DR400-120**

**Enfin!**

Bonne nuit pour la partie du parking délimitée par les caméras lors du défilé de l'été 1997.

**Prudence!**

Un ILM a percé le plafond de terre de travail de Vol à Voile, enduit par l'explosion. Faites très attention à cet endroit qui dérape.

En page 3, Edoard Stamm nous propose "Aviation et histoires d'acier. Les bottelles sur le tarmac" du vécu en 1938, exemple à ne pas suivre aujourd'hui



### La Web de l'Aviation

Superbe collection de photos d'avions de la seconde guerre mondiale



Maï 2014

# LES NOUVEAUTES DISPONIBLES

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

24 articles de LA REPUBLIQUE 1948,  
consacrés à l'Aéroclub, sont maintenant  
consultables dans le Musée



A l'heure  
actuelle le  
musée  
regroupe  
432  
pièces.



## Le Waco du projet Gliderborne

Vous avez sans doute vu, au fond du hangar, dans notre atelier, cette structure métallique un peu étonnante. C'est le projet de Mathieu Doubs: reconstruire un WACO CG4A.

Le **Waco CG-4** (aussi nommé Hadrian dans la Royal Air Force) fut le planeur militaire le plus utilisé lors de la Seconde Guerre mondiale. Les essais en vol commencèrent en mai 1942. Par la suite, plus de 13 900 CG-4A furent livrés. Le constructeur aéronautique était la Waco (Weaver Aircraft Company of Ohio).

Le CG-4 était construit en bois et métal recouvert de tissu. L'équipage se composait d'un pilote et d'un copilote. Il pouvait transporter 13 soldats et leur équipement ou une Jeep ou encore un obusier de 75mm. Les C-47 étaient utilisés pour le remorquage des CG-4.

Les CG-4A opérèrent en juillet 1943 durant l'invasion de la Sicile (Opération Ladbroke). Ils participèrent aussi aux opérations Albany et Boston

lors du débarquement Allié en Normandie (Opération Neptune) le 6 juin 1944. Après que les premiers parachutistes des 82e et 101e divisions furent largués derrière les lignes allemandes, d'autre "para" atterrirent avec ces aéronefs silencieux pour garantir l'effet de surprise et prendre rapidement les objectifs principaux, tels les ponts.



<b>Constructeur</b>	Waco (Weaver Aircraft Company of Ohio)
<b>Rôle</b>	Planeur
<b>Premier vol</b>	mai 1942
<b>Mise en service</b>	1942
<b>Nombre construits</b>	+ 13 900
<b>Équipage</b>	
1 pilote, 1 copilote, 13 soldats (Glider)	
<b>Motorisation</b>	
<b>Nombre</b>	0
<b>Dimensions</b>	
<b>Envergure</b>	25,50 m
<b>Longueur</b>	14,80 m
<b>Hauteur</b>	4,70 m
<b>Surface alaire</b>	83,60 m <sup>2</sup>
<b>Masses</b>	
<b>À vide</b>	1 719 kg
<b>Maximale</b>	3 400 / 4 091 kg

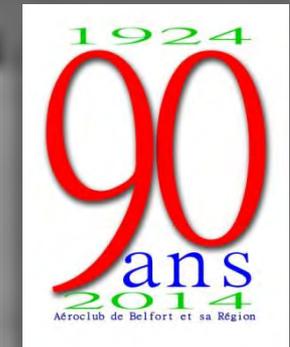




## 1<sup>er</sup> juillet 1924 : création de l'Aéroclub

L'aéroclub de Belfort a été fondé le 1<sup>er</sup> Juillet 1924 par des hommes formés à l'aviation par la guerre et qui continuent de s'entraîner à Chaux sur les avions de l'armée.

Les deux fondateurs principaux sont Marcel Hugues et Georges Lienhart qui sont des AS de l'aviation. Ce dernier sera un Président très apprécié et très actif jusqu'à sa mort en 1952. Les autres fondateurs, militaires dans l'aviation, s'appellent Albert Japy (il sera président actif jusqu'après la deuxième guerre mondiale), Paul Oudard, Georges Le Dilasser.



Marcel Hugues    Georges Lienhart

Albert Japy

Paul Oudard

La rédaction des statuts a été terminée en juillet 1924, ils ont été déposés le 24 septembre de la même année en préfecture de Belfort.

Pour des raisons de protection militaire, la zone de Chaux est déclarée zone interdite. L'aérodrome ne reçoit que des avions militaires, il n'y a pas de place pour une activité civile, On doit donc se contenter, au début, d'organiser une école de mécaniciens, sous la direction de Marcel Pfiffelmann.

Par la suite, en raison des brillants

résultats obtenus (jusqu'à 95% de réussite à l'examen de mécanicien avion), le Ministère de l'air affectera un instructeur Militaire. Ceux qui sont reçus sont assurés de faire leur service militaire dans la cinquième arme.

A l'origine les cours avaient lieu dans une baraque Adrian, sans doute l'une des deux cerclées sur la photo suivante, pour finir, après divers déménagements, dans un local offert par l'Alsthom au 70 rue de la croix du tilleul.

Ce local comportera même une cellule

de Breguet pour habituer les élèves mécaniciens aux réglages des avions. L'activité se poursuivra ainsi le reste des années 20.

En 1930, le ministère de l'air alloue une subvention au club pour la construction d'un hangar destiné à abriter ..... des avions, bien que le club n'en possède pas et que la zone soit toujours zone interdite. Mais les choses avancent, le premier avion, un Hanrio14, est attribué par la Fédération Nationale Aéronautique et arrivera courant 1930. L'aéroclub construit son premier hangar le long de la route de Lachapelle sous Chaux, près de l'entrée du village.

Courant 1931, le ministère de la guerre a enfin levé la zone interdite qui enclavait le terrain de Chaux, le Hanrio14 peut



# Juillet 2014

## 1<sup>er</sup> juillet 1924 : création de l'Aéroclub



enfin être exploité, permettant de réaliser des Baptêmes de l'air ( 50 en 1931, 300 en 1932, 600 en 1933 et 1560 en 1934 ). Le nombre d'heures de vol passera de



210 en 1931 à 850 en 1933, alors que le nombre d'élèves formés sera de 1 en 1932, de 4 en 1933 et de 8 en 1934, année du véritable démarrage de l'école de pilotage alors dirigée par Monsieur Mathey, Capitaine d'aviation de réserve, instructeur Bénévole au club.

Un second hangar sera édifié, courant 1932, implanté au Nord du premier, il comportera un atelier et sera très lumineux grâce à la mise en place, en partie haute, de vitrages..

En juin 1934, la société des pétroles Jupiter déclare à la préfecture l'installation d'un réservoir souterrain d'essence de 2 000 litres, en fin d'année sont déclarés deux autres réservoirs, l'un de 10000 litres, l'autre de 4000 litres. L'activité est débordante, le club et ses membres possèdent 12 avions, on organise des baptêmes de l'air, des meetings (1932, 1935, 1938), des rallyes parachutes (1933), des conférences (Mermoz 1929, Jacques Mortane 1932), des projections de film, on participe à des compétitions (1934 coupe des huiles Vigor)

En 1935, apparaissent des bâtiments sur le secteur sud (actuellement occupé par

l'Aéroclub), c'est le cercle aérien de Belfort, qui sera achevé courant 1938 et comportera



jusqu'à trois hangars Bessonneau , six bâtiments d'hébergement, deux bâtiments administratifs et quatre bâtiments techniques. On accédait à partir de la route de Lachapelle-sous-Chaux.

Ces installations militaires accueilleront jusqu'à 200 soldats qui seront évacués juste avant la déclaration de guerre de 1939.



## F-BKLN de Belfort à Angers

Fabrice Claudel

me suis rendu compte que le calendrier pour la réalisation de ce projet est difficilement pilotable. Il est évident que toute précipitation ne garantirait pas la sécurité des vols à venir. Je vous remercie par avance de votre compréhension.

Vous serez informés des étapes suivantes:

- >Redémarrage moteur.
- >Autorisation laissez-passer obtenu.
- >Vols de vérification.
- >Départ pour le convoyage vers Angers.

Je vous confirme donc le bon avancement du projet.

Merci encore pour votre bienveillance pour cette action de préservation du patrimoine aéronautique français.

A Bientôt Fabrice Claudel



Photo Marc Dumas

Je ne doute pas que la présence de ce MS 885 F BKLN dans le hangar vous intrigue et que les travaux ne semblent pas avancer.

Permettez-moi de vous faire un point au sujet de cet avion:

Un travail de fond a été réalisé afin de lever les doutes sur la navigabilité de l'aéronef.

Les contacts avec l'OSAC et la DGAC sont noués, les laissez-passers seront bientôt délivrés.

Des pièces d'origine sont en commande afin de convoyer l'avion dans un état standard de navigabilité.

Le transfert de l'avion vers Angers est prévu d'ici la fin de l'automne, je me refuse de donner une date précise car je

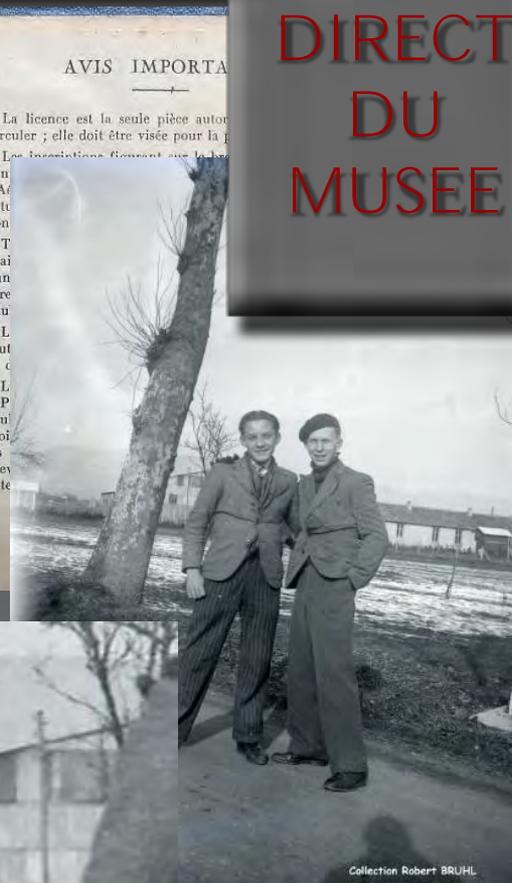


## Robert BRUHL, pilote de l'aviation populaire à Chaux en 1938

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

En 1935, âgé de 14 ans, Robert BRUHL est scolarisé à l'école pratique de Belfort, une école de l'Alsthom, qui formait ses propres techniciens et ses futurs cadres. Les études duraient trois ans.

En 1936, l'école organise un concours sur l'aviation, il gagne le 1er prix : un baptême de l'air offert par l'aéroclub de Chaux. Léon BLUM avait créé, cette année-là, l'aviation populaire. L'aviation était en pleine effervescence. Il y avait des meetings aériens un peu partout, la presse vantait les performances aéronautiques de l'aviation civile de Maryse BASTIE, Hélène BOUCHER, etc. Ce fut une révélation.



Cette photo (mars 1939) est, à l'heure actuelle, la seule sur laquelle j'ai pu voir l'arrière du hangar Bessonneau de 1935

# Aout 2014

## LES NOUVEAUTES DISPONIBLES

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

### 1938

Les articles de l'EST Républicain de 1938, consacrés à l'aéroclub de Belfort et aux principaux événements aéronautiques sont consultables en ligne. A l'heure actuelle le musée regroupe 510 pièces, dont 28 vidéos.



Dans la presse, l'année 1938 commence par le rappel du record réalisé par André Japy, frère de notre président d'alors, à bord d'un Caudron Simoun 620. Le 31 décembre il s'empare du record de vitesse sur 1000 et 2000 km à bord d'un avion léger. Mme de Boisfleury est lâchée et devient, après Yvonne Jourjon, la deuxième femme pilote de notre région. On observe que, si en décembre 1937 les avions du club ont réalisé 4H30 de vol, ceux de l'aviation populaire ont réalisé 20H29. On annonce une nouvelle salle de cours pour l'école de mécaniciens. Le mois de janvier est très froid et compliqué par la présence d'ouragans, on ne fera que très peu d'heures. L'administration autorise le renouvellement des licences avec un médical valable deux ans en restant, la deuxième année, au-dessus du territoire Français. La section d'Aviation Sanitaire de l'aéroclub de Belfort, organise des réunions les 27 janvier et 11 février, une assistance importante est présente (50 infirmières), les cours vont débiter le 22 février au 70bis rue de la Croix

du Tilleul, le 3 mai le huitième est dispensé, le 1er juillet le dixième.

Le 1er mars commence le cycle de galas cinématographiques 1938 du club. Deux films seront présentés en exclusivité pour une seule projection, dans la toute nouvelle salle du Kursaal. Ce sont "Courrier de Chine" et "L'Escadrille du Diable". Les tarifs s'échelonnent de 4 à 10 Frs, ce fut un vrai succès.

Prévu le 1er juin, finalement reporté au 20, nouveau gala cinématographique particulièrement destiné aux élèves de l'Aviation Populaire, on projettera au cinéma Le Foyer, "Millionnaire de Kilomètres" et "Routes du Ciel"

L'Aviation Populaire propose à tous les jeunes gens de 14 à 20 ans d'apprendre à piloter gratuitement, moyennant une cotisation fixée à 2frs par mois de 14 à 16 ans, 5Frs de 17 à 18 ans, et 10Frs de 18 à 21 ans.

L'école de mécaniciens de la rue de la Croix du Tilleul, dont les murs ont été mis à

disposition par Alsthom, est présentée à la direction d'Alsthom, aux représentants de la ville et à la presse. Il y a 6 pièces, 1 salle de cours, 1 salle de technologie, 1 local où se trouve un avion en partie démonté, 1 salle pour l'étude des modèles réduits, 1 bibliothèque et 1 salle de réunion. 53 élèves participent aux cours de mécanique sous la direction de Mr Pfiffelmann, et 50 sont à la section Modèles Réduits sous la direction de Mr Roland.

L'AG est organisée le 13 mars à l'Hôtel Américain. Elle commence, pour la première fois par une séance de la section Aviation Populaire et un rappel sur sa création. En 1936, il y eu 167 demandes pour une trentaine d'élèves retenus, l'Etat attribua un avion Léopoldoff en décembre. En 1937, il y eu 12 brevets de premier degré passés et 1 de second degré. Le total d'heures effectuées est de 194 en double et de 177 en solo, pour 3125 atterrissages. Le compte rendu financier fait état d'une dépense totale de 114 640 Frs.



# Aout 2014

## LES NOUVEAUTES DISPONIBLES

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

### 1938

La section Modèles Réduits de l'Aviation Populaire a été fondée en avril 1937, elle compte 51 élèves de 14 à 17 ans et a réalisé 53 aéronefs. Elle a participé le 14 aout au Grand Prix de l'Aéroclub de France et le 3 septembre au concours de Vincennes où elle obtint la 5ème place, sur 441 concurrents.

Il n'y a pas encore de section Vol à Voile, le sujet reste à l'étude.

Puis c'est l'assemblée générale de l'aéroclub, Mr Japy présente l'activité (900 HDV) qui s'est maintenue malgré des couts plus élevés. On évoque la participation aux rallyes d'Arbois, de St-Dizier et au Grand Prix de l'Aéroclub de France dont le bilan fait état d'une perte de 10 000 Frs. En 1937 ont été créés deux nouvelles sections, la Défense Passive dirigée par le docteur Ziegler et celle de l'Aviation Sanitaire présidée par Mr Millot-Dommange. Il évoque la création de l'aérogare qui ne peut aboutir pour l'instant. Pour l'école de mécaniciens, dirigée par Mr Pfiffelmann, on rappelle l'activité et on n'oublie pas de remercier l'Alsthom qui met à disposition les locaux de la rue de la Croix du Tilleul. Le Docteur Ziegler présente

ensuite la section de Défense Passive et son plan d'action pour 1938. A son tour, Mr Millot-Dommange présente la section d'Aviation Sanitaire, en soulignant que l'aéroclub participe à hauteur de 50% aux frais.

La section Aviation Populaire attend avec impatience la livraison d'un Luciole qui devait arriver en juillet 1937. Suite à une avarie en début d'année sur le Léopoldoff, la charge des vols est assurée par le Potez 43. Lors du concours des jeunes brevetés de Luxeuil organisé le 31 juillet, le premier classé sur 24 participants était Belfortain. En



Octobre 1938, arrive enfin le Luciole (F-ARJN), il est accompagné d'un Cri-Cri Salmson (F-AQX\_) en dotation par l'Etat, avec en prime un nouveau hangar (qui ne sera sans doute jamais monté). Cela porte à quatre le nombre d'avions destinés à la



section Aviation Populaire.

La section de Défense Passive s'organise, le premier cours destiné au public a lieu au moulin de siège (actuellement occupé par la Croix Rouge) le 14 mai 1938. Au programme, des cours sur la guerre des gaz, les protections individuelles et collectives. Le 21 mai, au même endroit, le gazé, les soins d'urgence, étude des symptômes, organisation et visite d'un poste de secours.

Le 28 mai, rue des Bons Enfants, au centre anti-gaz de l'Union des Femmes de France, exercices pratiques. Le 5 aout un exercice de défense aérienne est organisé.

A l'image de la section de Défense Passive, la section Aviation Sanitaire organise ses cours, le huitième est dispensé le 3 mai.

Autre activité du club: les conférences. Le samedi 14 mai il propose, à la Maison du Peuple, Jacques Mortane, célèbre écrivain, particulièrement actif dans les années 30, qui doit parler de Guynemer de Mermoz et de l'Aviation Populaire. Il parla durant deux



## LES NOUVEAUTES DISPONIBLES

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

### 1938

heures. Air France, dans le cadre de l'Aviation Populaire, organise aussi des conférences, et le 20 juin, au cinéma Le Foyer, Jacques Vallery-Radot fera revivre, des difficultés du début jusqu'aux projets de demain, l'aviation de ligne. Il n'y eu que peu de spectateurs, ce qui est vraiment dommage. L'école de mécaniciens reçoit les diplômés des 20 jeunes ayant obtenu, lors de la session de juin, leur diplôme CPPT.

Le 24 juillet aura lieu un grand meeting d'aviation, fruit de l'association de l'aéroclub et de la société Air-Propagande. On annonce la venue de Frantizek Novak le champion Tchécoslovaque, de Marcel Godinat

champion vélivole Helvétique, de Susanne Picat sur Morane 341, de la Patrouille Acrobatique de l'Ecole de l'Air, qu'on continue d'appeler "Patrouille d'Etampes", commandée par le Capitaine Fleurquin. Pour cette occasion des bus et des trains spéciaux seront mis en service par la SNCF. La section d'Aviation Sanitaire présentera une démonstration de sauvetage par les infirmières de l'air. Le jour venu, la météo n'est pas au rendez-vous, il pleut. Malgré le temps le public vient à Chaux, Susanne Picat sur son Morane 341 prit l'air, fit quelques exhibitions et revint se poser, puis ce fut les modèles réduits et Novak proposa un quart d'heure d'exhibitions éblouissantes. La Patrouille de l'Ecole de l'Air aligna 3 avions, Godinat et l'avion sanitaire de l'aéroclub d'Alsace ne sont pas venus. Il est décidé de reprendre le meeting le 30 aout suivant, ce fut un succès. On fait appel au public pour qu'il apporte des copies des photos présent lors du meeting pour alimenter l'album photo commencé il y a plusieurs années.

Alors qu'elle vient de se distinguer au concours de la Banne d'Ordanches en se classant 5ème sur 147 concurrents, la section Modèles Réduits organise, le 28 aout, un concours pour l'Est de la France.

La revue de presse de l'année se termine par

la remise, à Georges Lienhart, de la Rosette de la Légion d'Honneur.



Frantizek Novak



Marcel Godinat



Septembre 2014

# La presse de 1939

## LES NOUVEAUTES DISPONIBLES

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

Les articles de l'EST Républicain de 1939, consacrés à l'aéroclub de Belfort et aux principaux événements aéronautiques. Vous en trouverez les principaux moments dans l'article intitulé « Revue de presse 1939 »



## Rencontres

Après Denis Bruhl, fils de Robert Bruhl rencontré après la parution de l'Est républicain de juillet, j'ai eu des contacts avec le petit fils de Eugene Kunemann, mécanicien à l'aéroclub en 1938 et 1939, ainsi qu'avec l'un de ses aides à la réparation des Caudron Luciole de l'époque. Enfin Mr Hoffert de Rougemont le Château qui était le fils du livreur de carburants aviation, a, lui aussi d'intéressantes information à nous livrer.

Je ne manquerai pas de vous rapporter le fruit de nos conversations dans l'un des prochains numéros.

Marc Dumas



# Revue de presse de 1939

## la guerre approche!



EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

Le début d'année est difficile, la météo est très mauvaise, les vols se sont arrêtés, on en profite pour réviser toutes les machines. L'école de mécaniciens va appliquer le nouveau programme plus chargé, ce qui va entraîner une sélection plus sévère des élèves. L'Aviation Populaire fait face à de nombreuses nouvelles adhésions. Du reste, en 1938, suite aux brillants résultats de cette section, l'Etat l'a dotée de deux nouveaux avions, et la flotte en comprend maintenant 4 (2 Lucioles 275, 1 Léopoldoff et un Cri-cri Salmson). Il a été effectué 615 HDV en 1938 et 4201 atterrissages, pour 18 brevets 1er degrés et 8 de second degré. La permanence de la SAP (Section Aviation Populaire), se trouvait au 15 rue Voltaire à Belfort.

Le comité de la section est constitué ainsi:  
Président : R Liebelin  
Représentant des Masses Populaires : Mr Dreyfus Schmidt (Maire de Belfort)  
Représentant du Ministère de l'Air : M Lorach  
Représentant de l'Education Nationale : Mr Marchal, directeur de l'école pratique  
MM Pfiffelmann, Phillipe, René Kohler et

Rhein membres de l'aéroclub  
MII G. Gaudey : secrétaire  
Mr Malblanc : trésorier  
En février la section fera 63 HDV, malgré une météo toujours maussade et le mois suivant seulement 21H30.

En mars on annonce la sortie imminente de la brochure éditée par l'aéroclub sur la défense passive, intitulée "comment se protéger contre les attaques aériennes", le but est d'aider la population à se protéger, au cas où. On se la procure pour 2 francs dans les pharmacies, bureaux de tabac et librairies de Belfort. C'est Robert Hennin, membre de l'aéroclub qui l'a illustrée bénévolement. On propose de prendre des commandes pour l'achat de masques à gaz, qu'il est possible d'acquérir à crédit contre 20 francs mensuels (durée ?), et, pour ceux qui ont déjà reçu les leurs, de les essayer en chambre à gaz au poste de secours de la société de secours aux blessés militaires, au Moulin de Siège (actuel siège de la Croix Rouge). Le siège de la section se trouve chez Mr Girardel au 44 Fbg de Montbéliard à Belfort. La mairie de Belfort fait appel à la population pour recruter des volontaires pour rester à Belfort en cas de conflits pour y servir

dans le service sanitaire de la défense passive.

En février, un magasin du faubourg de France a exposé en vitrine des modèles réduits, et le club incite les jeunes à participer au concours Unifix, qui consiste, pour les acheteurs du modèle réduit Ceko35, à le construire rigoureusement, et à le déposer, avant le 8 avril, au premier étage du magasin Unifix. Il faut préciser que la construction de modèles réduits fait partie de l'instruction préaérienne de l'Aviation Populaire. Mr Rolland qui en est le moniteur, réalise de nombreux modèles et participe à de nombreux concours.

L'Assemblée Générale de l'aéroclub est organisée le Dimanche 30 avril à 10H15 Faubourg de Montbéliard dans la brasserie Danjean, on commencera par l'Aviation Populaire puis on poursuivra par l'exposition des rapports des sections.



Septembre 2014

## Revue de presse de 1939

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE



Marcel Pfiffelmann

Il y a là les autorités locales, civiles et militaires, et tout le bureau du club dirigé par Albert Japy, qui prononce une allocution présentant l'activité réduite par rapport à l'année précédente. La parole est donnée à Mr Liebelin pour l'AG de l'Aviation Populaire, il présente le nouveau chef mécanicien, Mr Kunemann et se félicite pour les transformations heureuses qu'il a apporté. Il félicite également Mr Le Dilasser, le Chef Pilote, et rappelle les résultats obtenus. Mr Rolland présente la section des modèles réduits qui a fabriqué 65 planeurs et 25 avions et a participé au meeting de Belfort (Rolland bat le record de France de planeur), au concours de la Bannière d'Ordanche, au concours de Belfort du 28 août 1938. Pour terminer, Mr Liebelin communique les chiffres du cout d'une formation, soit en moyenne 4125 Frs, le cout horaire de l'HDV étant de 275 Frs. C'est Mr Clerc, qui représentera ses camarades au comité.

On passe à l'AG de l'aéroclub, Albert Japy présente l'activité, réduite par rapport à l'année précédente, en raison de couts en progression. Il informe

l'assemblée des modifications à venir, transformant l'Aviation Populaire en Groupement d'Aviation Prémilitaire et du fait que les aéroclubs seront chargés de l'entraînement des pilotes de réserve. René Kohler se charge de la présentation de la section de vol à voile alors que Mr Pfiffelmann, directeur de l'école de mécanicien, retrace l'évolution de sa section en rappelant le travail effectué par Oudard, Gable, Wandrés et Lienhard qui commencèrent dans une baraque Adrian pour poursuivre aujourd'hui dans des locaux modernes et adaptés, avec un instructeur militaire, l'Adjudant-Chef Thomas pour enseigner. En 1938 il y avait 43 élèves, 22 remplissant les conditions d'âge pour être présentés à l'examen, alors que 21 étaient acceptés. Pour 1939, 70 élèves sont inscrits. Mr Malblanc, trésorier présente les chiffres (dépenses 46012 Frs, disponibilités 56661Frs). Pour la section Défense Passive, en l'absence de son Président, le Docteur Ziegler, Mr Guntz souligne les efforts de propagande accomplis, en particulier avec la publication de la brochure sur la défense passive intitulée "comment se protéger contre les attaques aériennes", dont 15000 exemplaires ont été imprimés avec l'aide du Conseil Municipal et du Conseil Général, l'Education Nationale assurant

des causeries dans les écoles pour sensibiliser les jeunes. Il souligne la création de comités, l'un d'honneur, un autre de patronage, un troisième central pour Belfort et d'autres locaux, sous la direction de Mr Gauffroy, coordonnant les efforts des principales agglomérations du territoire.

Puis, c'est l'importante question de fourniture de masques à gaz qui est traitée. Après bien des tractations avec différents fournisseurs, la section est arrivée à obtenir un approvisionnement complet, grâce à la compétence de Mr Girardel qui, en acceptant chez lui la permanence de la section, assure également la vente des masques au prix de fabrique. Le club rend hommage à son très large esprit d'abnégation et de dévouement pour le bien public.



Septembre 2014

## Revue de presse de 1939

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

La section vérifie l'efficacité de ces appareils de protection individuelle par des démonstrations de passages gratuits en chambre à gaz, en collaboration avec les sociétés de Croix-Rouge et les Assistantes du Devoir National.

Un autre point mérite également d'être mentionné, c'est la réalisation d'un abri familial type anti-gaz, avec système de suppression, qui a été construit au 7, avenue d'Alsace, grâce à la générosité de la direction d'Alstom. La section engage tout le monde à le visiter et à s'en inspirer pour en réaliser partout où cela est possible.

Pour terminer, Mr Millot-Dommange expose l'activité de la section d'Aviation Sanitaire en regrettant le manque d'entraînement de ses infirmières en raison des coûts d'HDV.

Il ne sera pas possible de passer au vote, un membre ayant soulevé un problème avec le quorum. A l'issue de l'AG, un repas sera servi contre 30 francs par Mr Thomann, directeur de la brasserie.

Une AG complémentaire est donc organisée le 2 juin à 18h30 au local du 70bis rue de la Croix du Tilleul. Les

commissaires aux comptes, MM Lefebvre et Hattiger sont reconduits, les mandats de MM De Boisfleury, Pfiffelmann, Philippe, Viellard et Wandres sont à renouveler et soumis au vote à bulletins secrets. Ils seront tous reconduits, alors que, non candidats, des bulletins au nom de Hattiger, Le Dilasser et Lefebvre ont été proposés.

Dans le cadre du décret du 1er avril, portant sur l'organisation de l'Aviation Prémilitaire, l'aéroclub appelle les pilotes de réserve de classe C à se présenter afin de bénéficier gratuitement d'un entraînement en vol. L'aéroclub se chargeant des démarches avec le Ministère.

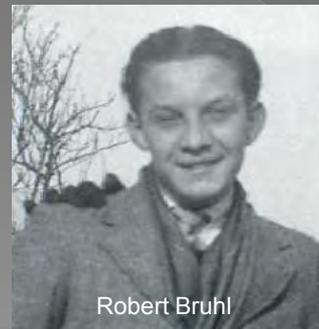
Début juin eurent lieu les examens des élèves, en vue de l'obtention de leur certificat d'aptitude au brevet de mécanicien d'aviation. La commission, présentée par le Capitaine Durieux de la Base 102 de Dijon, a constaté avec un vif plaisir la qualité de formation technologique des élèves. Ainsi, sur 39 élèves présentés, 38 furent reçus.

D'autre part, dans le classement général où 340 élèves étaient en concours, l'Aéroclub de Belfort occupe une excellente position : Lambalot Fernand, 8<sup>ème</sup> - Lamblin Edmond, 17<sup>ème</sup> - Bruhl Robert, 47<sup>ème</sup> - Clerc Louis, 47<sup>ème</sup> - Fusié



André Philippe

André, 98<sup>ème</sup> - Garret Emile, 98<sup>ème</sup> - Gallecier Emile, 98<sup>ème</sup>. Ces magnifiques résultats, dus à la ténacité du directeur de l'école de mécaniciens, Mr Marcel Pfiffelmann, confirment les hautes capacités techniques et pédagogiques du nouvel instructeur, le Sergent-Chef Thomas. Dans le même temps, la section de Modèles Réduits emporte la première place et la Coupe de l'Aéroclub de Côte d'Or lors du Concours Interrégional de Dijon, auquel participaient 150 concurrents.



Robert Bruhl



André Fusié



Septembre 2014

## Revue de presse de 1939

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

Le 21 juin, le comité de l'Aéro-club, après avoir ratifié le vote de l'Assemblée Générale complémentaire, a reformé son bureau qui n'a pas changé:

Président : M. Albert Japy

Vice-présidents : MM. Marcel Pfifelman & Louis Girardot

Secrétaire général : M. Georges Wandres

Secrétaire adjoint : M. Robert Rhein

Trésorier général: M. Marcel Malblanc

Trésorier adjoint: M. Maurice Dumont

Membres : MM. Alain de Boisfleury, François Kahler, René Kahler, Raymond Liebelin, André Philippe, Aimé Reiset, Etienne Vieillard, Eugène Vuillaume

participés au concours Unifix. Une trentaine d'appareils sont présentés, la météo est à l'orage, il va pleuvoir toute la journée. Il y a là un groupe venu de Montbéliard qui participe pour la première fois à une compétition, la section Jean Mermoz de Delle, menée par Mr Baumann et les Belfortains, tous habillés en combinaison blanche. Les temps de vol sont chronométrés par Mr Chaussin, chronométrateur officiel et bénévole, depuis le départ jusqu'à ce que l'appareil disparaisse du champ de vision du chronométrateur. Il est prévu deux vols par candidat. Mr Baumann termine premier de la catégorie planeurs (Coupe Ceko), Mr Pioli de Montbéliard premier de la catégorie avions (Challenge Unifix) et Belfort remporte la Coupe Interclubs devant Montbéliard.

Le 19 juillet le club informe la population du décès de Jacques Mortane, rappelant ses conférences proposées aux Belfortains, la dernière datant du 14 mai 1938. Les 29 et 30 septembre, passera l'Exposition Aéronautique organisée par Air France et la revue "l'Aviation d'Abord".

En aout, l'Aviation Populaire disparaît. Elle est remplacée par l'Aviation Prémilitaire dont toute l'exploitation est assurée par



Jacques Mortane

la Base Aérienne de Dijon, la permanence de la rue Voltaire disparaît, les courriers concernant l'école de mécanique, les modèles réduits et les sections annexes devront être adressés au club (BP110).

En octobre, répondant à l'appel de la Fédération Aéronautique de France, l'Aéroclub de Belfort a décidé de créer une section du Comité National d'Entraide Aéronautique. Ce Comité a pour but primordial de venir en aide, aux familles d'aviateurs qui, bénévolement ou sur la recommandation des autorités, furent obligés de quitter brusquement leur foyer pour être dispersés ou évacués dans des conditions morales et matérielles souvent fort désagréables. Le Comité d'Entraide s'occupera ensuite des membres mobilisés.

Marc Dumas

ABVM  
News



CEKO 35

En juillet, il est temps de vérifier la qualité en vol des modèles réduits ayant



Octobre 2014

## Raymond Hoffert, souvenirs d'enfance à Chaux

Né en 1925, en même temps que notre aéroclub, Raymond Hoffert est un homme particulièrement agréable, jovial, plein de

litres et une circulaire. Lorsqu'il y avait des meetings à Chaux, dans les années 1930, il allait à Luxeuil avec une camionnette pour chercher des tonneaux ( en fer) de pétrole aviation de 200 litres (qui pesaient 147 Kg), pour les amener à proximité du passage à niveau de Lachapelle-sous-Chaux, sur le terrain pour le ravitaillement des avions. Il approchait la camionnette de l'avion, et il utilisait une pompe JAPY pour faire les pleins.

**ABVM News:** Y avait-il des pilotes célèbres sur place ?

**Raymond Hoffert :** Lors de ces meetings j'ai pu approcher des pilotes, j'ai aperçu Marcel Doret et Michel Detroyat mais je ne peux dire si c'était lors des meetings.

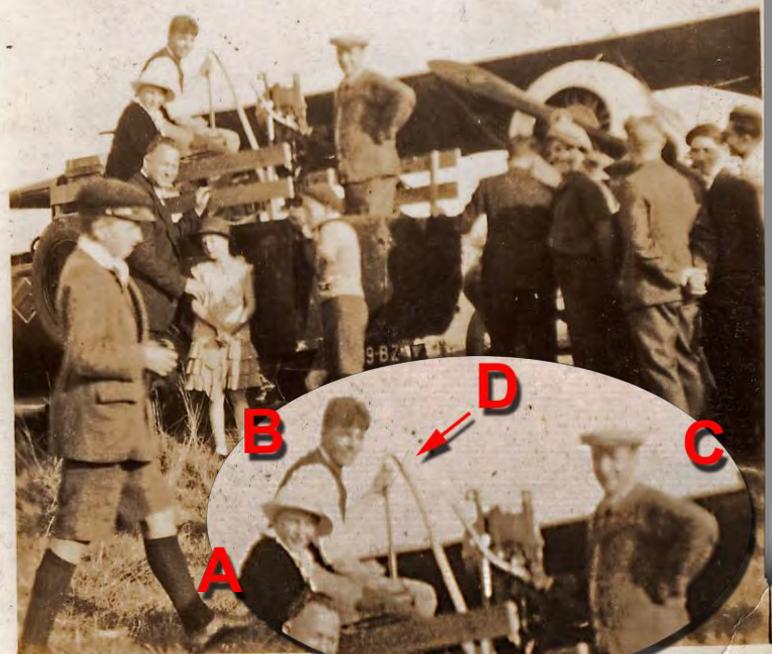
**ABVM News:** Que pouvez-vous nous dire sur le bombardement des 10 & 11 mai 1940.

**Raymond Hoffert :** Nous habitons alors en plein Belfort, le vendredi 10 mai 1940, mon père est rentré vers

- A: Raymond Hoffert
- B: Camille Hoffert, Le père de Mr Hoffert
- C: Camille Comtesse, son parrain
- D: La pompe Japy

HISTOIRE  
du CLUB

ABVM  
News



souvenirs précis. Lorsqu'il va lire, dans l'EST Républicain l'article consacré aux 90 ans du club, il se rappelle immédiatement ces jours de meeting où il accompagnait son père, alors livreur de carburant pour les pétroles Jupiter de Meroux (Actuellement Bolloré ), et, voyant que nous faisons appel à la population pour nous apporter ses témoignages, il me téléphone pour me raconter ces jours-là. Il me fera parvenir son unique photo de cette scène avec un courrier détaillant ses souvenirs. Il me recevra chez lui pour récupérer cette photo, occasion de partage très intéressant.

**ABVM News:** Quels souvenirs avez-vous sur l'aéroclub de Chaux.

**Raymond Hoffert :** Mon père, mort en 1967, était chauffeur-livreur de ce qui est devenu le dépôt d'essence Bolloré de Meroux et qui était à l'époque le dépôt des pétroles JUPITER. En 1925, à Meroux, il y avait deux cuves quadrangulaires de 40000



Octobre 2014

## Raymond Hoffert, souvenirs d'enfance à Chaux

2H30 du matin et s'est couché vers 3 heures, 3 heures plus tard, il était 6 heures, pas plus, par un temps magnifique, pas un seul nuage, on entend des avions, on se lève, on regarde, j'ai vu des avions allemands que je connaissais, car mon père, qui n'était que simple chauffeur, né en 1902 en Alsace ( soit en Allemagne à l'époque et qui avait commencé par apprendre, pour langue maternelle si on peut dire, l'allemand, et qui par la suite avait suivi une école française car il y en avait une à Montreux-le -Château), dans les années 1935/1936, m'avait abonné a la revue Sciences et vie. Je lisais cette revue, et je connaissais tous les avions allemands et leur armement. Je me souviens d'un exemplaire sur lequel il y avait en couverture un engin blindé, et fort de cette lecture, j'avais dit à mon père: "Et bien tu vois, papa, en une semaine, l'armée Française est écrasée!" Je ne l'ai pas dit deux fois craignant de recevoir une gifle, il m'a regardé .... j'avais presque raison. Revenons a notre sujet, au matin du 10 mai, il y avait des avions allemands sur Belfort, je connaissais tous les types d'avion,

il y avait une dizaine d'avions, des bombardiers Heinkel 111 et Dornier DO17 ainsi que deux ou trois Messerschmitt 110, chasseurs biplaces, en principe chargés d'accompagner des bombardiers sur des vols longs, cela m'avait surpris sur un vol court comme celui-ci. Ils volaient a 600 mètres d'altitude, on les distinguait bien, c'est tout juste si on ne voyait pas les pilotes. la DCA française tirait à 3 KM derrière; puis on a entendu un bruit d'explosion, c'est là qu'ils avaient bombardé le passage a niveau de Valdoie, il y avait à proximité une boucherie à l'intérieur de laquelle le fils d'une de mes amies avait été tué. Ce jour-là il n'y a eu que cela comme bombardement. Pour le bombardement du 11, je n'ai qu'entendu au loin, qu'une sorte de gros bourdonnement mais j'ai tout de suite compris qu'il s'agissait du bombardement de Chaux. Les avions français qui se trouvaient à Chaux à ce moment-là n'étaient pas des avions modernes ( à cette époque-là, Morane 405 et 406, Curtiss américains et les premiers Dewoitine D520). Les avions présents étaient, si j'ai bonne mémoire, des Breguet 27 reconnaissables à ce que le fuselage se terminait par une sorte de poutre cylindrique où était fixé l'empennage et qui



Mr Hoffert me reçoit chez lui



Messerschmitt BF109



Breguet 27

avaient une vitesse d'environ 300 Km/h, la moitié de celle des Messerschmitt BF109.



## L'AVIATION POPULAIRE à CHAUX

HISTOIRE  
du CLUB

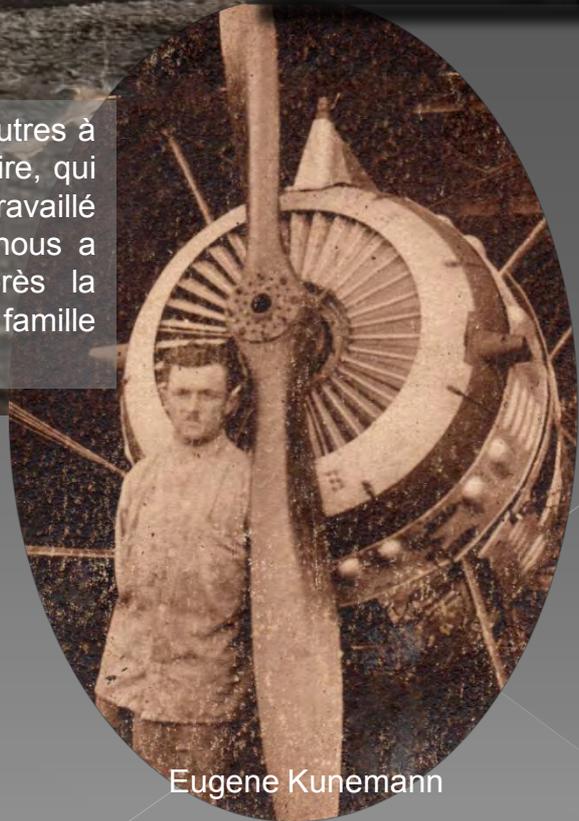
ABVM  
*News*



La flotte de l'aviation populaire à Chaux début 1939



Je devais montrer ces photos et quelques autres à Louis Clerc, mécanicien de l'aviation populaire, qui connaissait Eugene Kunemann pour avoir travaillé avec lui sur les avions à Chaux, hélas il nous a quitté le 20 octobre, quelques jours après la disparition de son épouse Jacqueline. A sa famille nous présentons nos sincères condoléances.



Eugene Kunemann

Alors que je recherchais des informations sur Eugene Kunemann, mécanicien à Chaux en 1939, je suis parvenu a retrouver une plaque, posée sur un hangar de Bassillac, puis, de là partant, Jean-Marie KUNEMANN, celui-ci ayant commencé ses étude a Bassillac. Il est maintenant mécanicien dans l'armée de l'air. Je lui envoie un mail .... Il est le petit-fils de Eugene, Nous engageons une conversation par mail, et il m' apprend qu'il possède trois photos qu'il pense pouvoir être prise à Belfort. Finalement une seule vient de Chaux, mais elle nous apporte l'image de quatre avions, l'un étant connu grâce à Robert Bruhl ( Le F-ARJN le deuxième en partant de gauche, mais, si nous en connaissons l'existence, nous n'avions pas de photos des trois autres ( F-APMX, F-APSE et F-APGY), nous en reparlerons bientôt.



## La presse de 1949 : La République

**5 articles de LA REPUBLIQUE 1949, consacrés à l'Aéroclub, sont maintenant consultables dans le Musée**

EN DIRECT DU MUSEE

La République de 1949, n'offre que 5 articles sur l'aéroclub de Belfort.

En février on annonce l'ouverture des cours, on vise particulièrement les jeunes de 17 à 19 ans, en évoquant les avantages possibles à leur arrivée au régiment et les bourses distribuées par l'aéroclub aux plus méritants. M Hug est alors chef pilote. En juin, une session d'examen du BESA ( Brevet élémentaire des sports aériens) est organisée. Les inscrits peuvent suivre les cours des mercredi et vendredi soir, ainsi que le dimanche matin, rue de la croix du Tilleul.

Les cours d'instruction militaire préparatoire de l'armée de l'air débiteront quand a eux le 11 juin. En novembre une petite polémique éclate entre notre club et celui de Montbéliard au sujet du leadership régional.(Voir a droite)

A l'heure actuelle le musée regroupe 557 pièces.

### Une mise au point de l'Aéro-Club de Belfort

« A propos d'un article paru dans « La République » du 22 courant sous la rubrique de Montbéliard : « Il paraît que », le comité de l'Aéro-Club de Belfort fait connaître que, contrairement à ce qui est affirmé, aucune tractation n'a eu lieu entre les Aéro-Clubs de Montbéliard et de Belfort, au sujet de la création et de l'aménagement d'un soi-disant terrain régional à Courcelles-Montbéliard ».

« A cette occasion, le comité de l'Aéro-Club de Belfort ajoute qu'il a toujours porté ses efforts dans l'aménagement de la base aérienne de Chaux, avec l'espoir que cette base pourrait être utilisée pour les trafics aériens futurs, trafics qui serviraient avant tout les intérêts du Territoire de Belfort. Et ce n'est pas sans une certaine déception que l'Aéro-Club de Belfort a constaté que ses efforts n'ont pas toujours été compris et appuyés ».





# Decembre 2014

## IMPLANTATION DES PREMIERS HANGARS DU CLUB

A la faveur des changements de position du soleil, et avec l'appui d'une photo aérienne de mai 1937 que m'a donné Edouard Mihaly, j'ai retrouvé l'implantation exacte du Hangar N°1 et celle de l'une des parois du N°2. Le soleil rasant et le fauchage de l'herbe ont été des aides précieux. Pour ceux que cela intéresse, j'ai fait des marques au sol pour vous aider à les repérer.

Marc Dumas

HISTOIRE  
du CLUB

ABVM  
*News*



011  
LACHAPELLE  
LE CHAUX

63,50 m

30 m





## La République 1950 entre au Musée

Ce mois-ci, nous vous proposons 39 articles de La République 1950, ainsi, le Musée compte à ce jour 565 pièces et 12 films consultables sur le site.

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE



l'aéroclub de Belfort invite les pilotes de réserve et les mécaniciens titulaires du brevet de pilote de deuxième degré, à se faire connaître pour bénéficier d'un réentraînement. En avril, dans une rubrique intitulée "Regards sur le demi-siècle", on évoque Pégoud, son dernier combat et ses funérailles. Quelques jours plus tard, le 18 avril, Henriette Bloch, témoigne de ses souvenirs pour Pégoud. En juin, Mr Dupoizat, préfet de Belfort, visite l'aéroclub en compagnie de Mr Beauquier, député, membre de la commission de l'aviation civile au parlement. L'invitation émane des dirigeants du club afin d'obtenir les aides nécessaires à la finition du hangar qui depuis plus d'un an, reste à l'état de squelette. On leur présente l'activité du club, qui depuis la reprise en 1946, a formé neuf pilotes avion et 11 pilotes planeur et compte 33 membres, dont 7 élèves, parmi lesquels, "une charmante jeune fille", Mlle Giraux, deviendra secrétaire de l'aéroclub. Le 17 juin, un nouvel article de Louis Gaiffe, insiste

sur l'intérêt qu'il y a à aider l'aéroclub. Le 27 juin, on annonce comme proche le



premier vol de l'avion SCHWANDER, construit à Montbéliard, il sera transporté en deux blocs sur l'aérodrome, les ailes remontées le 4 juillet alors que le premier vol se déroulera le 20 juillet, sans qu'il soit nécessaire de prévoir des retouches, au dire de son pilote d'essai, Robert Burtin. Dans l'édition du 8 juillet il est fait état de l'exposition itinérante de l'armée de l'air, dans un véhicule télescopique, devant la chambre de commerce. Début juillet, l'unique avion

En ce début d'année 1950, La presse fait état de démarches des armées, pour recruter des parachutistes et les former sur Belfort et Montbéliard, tandis que



Decembre 2014

## La République 1950 entre au Musée

Ce mois-ci, nous vous proposons 39 articles de La République 1950, ainsi, le Musée compte à ce jour 565 pièces et 12 films consultables sur le site.

EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

du club, le stamp F-BDFS, suite à un atterrissage manqué, est détruit. On

la patrouille d'Etampes, de Louis Clément sur son Lignel 44, M Haenni présentera des exercices de haute

et du travail d'équipe. Le 19 septembre, les chaussettes Stemm viennent

faire leur publicité au dessus de Belfort en offrant des baptême de l'air à bord de l' Hélicoptère STEMM. Début octobre, on évoque l'hypothèse de la construction d'une AERO-GARE à Chaux, c'est le début d'une réflexion. Courant novembre il est rappelé que le club organise des cours de mécanique avion qui permettent de servir dans l'Armée de l'air.



pourrait croire à une mise en sommeil du club, il n'en est rien, l'achèvement des hangars se poursuit, un nouvel avion, un Tiger-moth est annoncé pour bientôt et, avec le concours des clubs voisins, un rallye aérien est organisé le 23 juillet, en prime, baptêmes de l'air et fête champêtre pour le public. Un service de bus sera assuré depuis la place Corbis. Il semble que la météo n'est pas été très favorable ce jour là. Courant aout, deux articles nous rappellent la fin de Pégoud, et Albert Japy, alors président d'honneur du club, ramène le Tiger-Moth F-BDNY. Le club prépare un grand meeting pour le 17 septembre avec la participation de

voltige sur planeurs, il est même envisagé de faire venir une patrouille américaine depuis Munich, elle ne vint pas. Le temps n'était pas vraiment de la partie, mais le public fut nombreux et les pilotes firent tout de même leurs présentations. A la mi-septembre, pour célébrer le génie et le mérite du professeur Oehmichen, on inaugure une stèle sur l'aérodrome de Montbéliard en sa présence, il donnera, à cette occasion, une leçon de modestie et de dignité, en insistant sur l'importance de la solidarité, de l'affection

