



*Les pages*

ABVM  
*Musée*

*de* ABVM  
*News* 2016



Olivier  
RICHARD

SARLUX



traverser la frontière au moins une fois avant de revenir à Luxembourg.

Côté politique, l'idée était de démontrer que le ciel de cette grande région naissante « Saarlorlux » ne pouvait plus être découpé par l'administration du ciel. C'était aussi l'occasion, pour les pilotes, de se retrouver ou de faire connaissance et, peut être, d'envisager des groupes de pression ou de lobby...

Coté aéronautique, le rallye devait être simple et attirer le maximum de participants donc pas de photos ni de trajet chronométré et encore moins d'atterrissages de précision ; en revanche, sur chaque aérodrome participant, des petits jeux ou questionnaires sur la région étaient proposés.

Je me souviens particulièrement d'un sol de hangar sur lequel avaient été dessinées, à la craie, quelques grandes villes de

Saarlorlux qu'il convenait de relier « sur le trait » ; mais là, il fallait réaliser l'exploit à bicyclette ce qui finalement n'est pas beaucoup plus facile qu'en vol.

L'Aéroclub de Belfort, décida de s'engager dans ce rallye et grâce au soutien que Michèle Guibard obtint d'une société d'intérim (INTERTRA), ce furent trois équipages, dont un exclusivement féminin composé de Michèle Guibard, Christine Grandguillaume et Chantal Edus.



Janvier 2016

Le C172 était sous le commandement de Jean-Pierre Maréchal avec Guy Edus et un pilote qui habitait Saint-Loup-sur-Semouse mais dont je ne me souviens pas le nom.



Les trois appareils du Club partirent le samedi pour Luxembourg où une réception avait été organisée à l'Aéro-Sport Club et dès le lendemain matin, le rallye était lancé avec l'objectif de visiter le plus de terrains possible avec obligation de retour avant 12 h (ou 13h...) sous peine d'élimination. Je fis équipe avec Gilles Grandguillaume sur le ZH et nous avons rallié Saarlouis, Saarbruck, Sarreguemine, Sarre-Union, Sarrebourg, Lunéville, Nancy, Verdun, Thionville puis retour à Luxembourg.

L'après-midi, après un vol en patrouille de deux T-6 et une



Olivier  
RICHARD

SARLUX

Janvier 2016



Au fait, le gagnant de ce sympathique rallye fut le F-GIGE mais il fallut attendre bien longtemps avant que les autorités finissent par admettre que les pilotes privés n'étaient finalement pas les délinquants qu'elles imaginaient et que les accords de Schengen pouvaient s'appliquer aux vols privés !

impressionnante démonstration de vol très lent, effectuée par un Wilga (PZL), les participants se sont petit à petit séparés pour retourner sur leurs plates-formes respectives.



En 1995 Olivier a quitté Belfort pour Bordeaux où il fut Président de l'Aéroclub pendant 2 ans. Puis en 2001, il est parti à Perpignan et en 2003 il a rejoint Granville où il se trouve encore, à la direction de la CCI Centre et Sud Manche.

Il poursuit la pratique aéronautique et à défaut de Ballon d'Alsace, de Banc d'Arguin ou de Mont Canigou, il y a le Mont-Saint-Michel ou les Iles Chausey.



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

**Première affectation, la M.F 22  
(10 février 1916 au 7 mai 1916).**

Il faut noter que l'aviation est toujours en 1915, affiliée à l'armée de terre.

D'ailleurs, l'aviation d'observation est aussi appelée « aviation de corps d'Armée ».

Il est donc normal à l'heure où la principale raison d'être de l'avion est l'information, de diriger les jeunes pilotes vers des escadrilles de reconnaissance ou de bombardement. De toute manière, il n'existe pas encore de formation pour les pilotes de chasse au moment où Marcel HUGUES débute sa carrière de pilote.

Après son entraînement à Avord,

effectué sur des appareils Maurice FARMAN, il est affecté à la M.F 22 (Maurice Farman, escadrille n° 22) conformément au type d'appareil sur lequel il a appris à voler. Les appareils FARMAN étant surtout établis à l'observation, Marcel HUGUES se retrouve donc dans une escadrille d'observation.

Il arrive au Plessis-Belleville le 10 février 1916, en plein cœur des événements de la bataille de Somme.



Capitaine Drouot



L'escadrille M.F 22 fait partie du 2° Groupe d'aviation et est commandée par le Capitaine DROUOT.

La première activité de Marcel HUGUES dès le surlendemain de son arrivée est comme l'indique son carnet de vol, d'effectuer de nouveaux entraînements afin de connaître les nouveaux appareils sur lesquels il va voler.

L'analyse de son carnet de vol et du journal des marches et opérations

permet de constater que les principales activités de l'escadrille concernent essentiellement la « reconnaissance photographique », la « surveillance », la « reconnaissance d'infanterie », et le « réglage d'artillerie ».

Sur un total des 60 sorties de Marcel HUGUES, et après une brève analyse :

Marcel HUGUES est avant tout un pilote, il n'est que deux fois accompagnateur, la première fois deux jours après son arrivée, certainement pour l'approche de l'appareil n°1314 qui lui est confié le plus souvent, et plus tard une deuxième fois le 20 février pour une reconnaissance d'infanterie.

D'autre part :

La première cause des sorties et de loin avec 26 départs, est celle de l'entraînement ou des essais. Nous reviendrons plus tard dans la troisième partie de ce mémoire sur l'importance de la mécanique et de ses problèmes pour un pilote.

La deuxième cause des sorties ( 14 départs) concerne la reconnaissance et la surveillance du terrain des hostilités.

La troisième cause est imputée aux réglages d'artillerie avec 11 sorties.

La dernière cause rassemble une série de départs aux objectifs

# Janvier 2016



multiples.

Il semblerait donc que pour lui, outre le travail mécanique, la reconnaissance et la surveillance soient les missions les plus répétitives, des tâches affectées aux pilotes d'une escadrille d'observation ou de Corps d'armée.

Aux premiers jours de l'aviation d'observation, les Etats-Majors se sont demandés s'il fallait adopter pour les reconnaissances des monoplans où le pilote est en même temps l'observateur, ou des biplans avec observateur et pilote? En 1912, Millerand, président de la République, adopte les biplans, les observateurs devant tous être officiers brevetés d'Etat-Major.

Les missions ne s'effectuent donc pas en solitaire. Marcel HUGUES est le plus souvent pilote et a donc un passager plus particulièrement chargé de l'application de la mission d'observation. Il est ainsi parfois accompagné des sous-lieutenants



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

### Reconnaissance et surveillance, l'avion : les yeux de la terre.

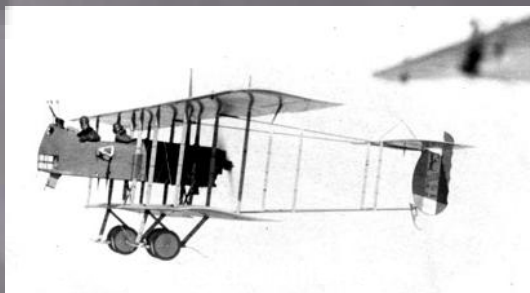
BUISSEAU, PICARD, GODINOT, SAUMANDE, DE BRUC et CAZEAUX et des lieutenants PEQUIN, DOLLINGER, ou même encore d'hommes issus d'autres corps venus effectuer des missions ponctuelles.

Pour les missions de surveillance et de reconnaissance, chaque avion se voit confier un secteur précis sur lequel il opère.

La surveillance consiste à surveiller les mouvements de l'ennemi vus du ciel ou ses intentions. Repérer les caches éventuelles dans les ravins ou autres creux de terrain, une

batterie trop avancée qui menace les amis...

Mais il s'agit aussi de cartographier les mouvements et les changements du terrain de bataille. La photographie devient alors l'alliée indispensable de cette cartographie. Le pilote embarque son observateur muni d'un appareil et garde une altitude la plus stable et la plus horizontale possible. Pendant ce temps, le pilote est lui aussi attentif à son terrain, fixe les points de repères et cherche à ne pas gêner les autres équipes en vol. Et surtout, il doit constamment faire attention à ce qu'aucun chasseur ennemi ne le repère, sinon, il est sans aucune arme pour se défendre.



Comme pour la reconnaissance, Marcel HUGUES a un passager qui traite directement la mission qui leur est confiée.

Dans le cas des missions de "réglages de tir", l'observateur a reçu dès le départ un programme

de tir. Il a pour mission de surveiller une zone d'action déterminée. Il cherche alors des objectifs qui peuvent se révéler inopinément, troupes à découvert, batteries en action, menaces de contre-attaque, ou bien il se concentre sur ce qui lui est indiqué.

En premier lieu, il exécute des réglages de précision; d'abord le tir d'essai, puis des corrections par pièces suivent pour améliorer le tir. Les réglages se font en direct, par TSF entre l'accompagnateur et le groupe d'artillerie à guider : « plus à droite, plus haut ». L'émetteur est confié à l'avion, et le récepteur aux antennes d'artillerie.

La batterie à régler a un nom ou un code, ce peut être celui du chef de corps ou la cote du lieu, « COISSAC » (28 avril) ou encore le type d'artillerie ( AD 23), et surtout cette identité est accompagnée de la cote du lieu à atteindre. Ainsi, le 2 mai, la mission du sous-lieutenant HUGUES et du sous-lieutenant GODINOT est :

« réglages pour l'AD 12 (AC XIII) sur le point 8723. – destruction ».

L'objectif est atteint cette fois ci.

Pourtant, les réglages de tirs par observation sont des opérations longues et qui comportent

# Janvier 2016

beaucoup d'aléas. Le rendement peut être alors très variable.

Il faut tenir compte des conditions climatiques pas toujours excellentes, la faiblesse des appareils qui demandent de nombreux réglages (il suffit de noter le nombre d'essais que doit accomplir Marcel HUGUES dans la courte durée de son séjour) et enfin la DCA ennemie.

Dans des conditions de visibilité moyenne, en volant à l'altitude de 2000m et à la verticale des premières lignes, l'aviateur peut facilement situer un groupement de 4 coups de 155 ou de 12 coups de 75 tombant sur un objectif de 5 ou 6 kms à l'intérieur des lignes ennemies. Mais, si l'altitude de l'observation est plus basse, ou si une brume même légère diminue beaucoup la visibilité oblique, l'avion est obligé de s'enfoncer plus en avant chez l'ennemi. Il en résulte une perte de temps due aux allers-retours et une augmentation des risques de combat aérien pour des appareils qui n'ont pas cette fonction.

Il est de même très difficile de régler des tirs dans une zone boisée.



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

*2 mai : « avant que le travail ait pu  
être commencé, une panne de  
moteur (bielle passant au travers du  
carter) oblige l'avion à attendre à  
Franconville dans de bonnes  
conditions.*

*4 mai : « Le réglage est réussi  
malgré une lenteur dans le tir  
provoqué par la présence d'avions  
ennemis ».*

Autre problème, « *L'antenne ne  
répond pas* » 25 avril 1916, noté sur  
le JMO. La TSF n'est pas  
absolument infaillible et même loin  
de l'être ; elle est encore trop  
récente, ce n'est que le 1<sup>er</sup>  
novembre 1914 que l'emploi d'un  
appareil émetteur TSF à bord  
d'avion est essayé sur le front de la

V<sup>o</sup> armée. Les émissions se  
brouillent entre les différents  
appareils qui survolent la zone : on  
instaure un système de  
chronomètre à cadran coloré  
donnant à chaque avion des  
périodes de conversation. Parfois  
même l'un des intervenants –  
observateur ou artillerie - du  
rendez-vous sur les ondes est  
absent. Comment dans ces cas là  
joindre l'absent ? La mission est  
alors reportée.

### La grande hétérogénéité des missions.

L'avion a un caractère bien pratique  
non négligeable : il passe au-  
dessus des obstacles et allie  
vélocité maximale.

Le transport devient aussi une des  
missions de l'aviation  
d'observation :

*« 2 mars : transport armes à Villers  
Châtel ».*

Comment rêver meilleure façon  
d'approvisionner des arrières  
lointains sans craindre attaques  
ennemies ou perte de matériel ?

Mais le transport peut aussi être  
celui de personne, il est encore  
limité puisque l'avion ne peut pas  
en transporter plus de deux : le  
pilote et son accompagnateur. Il

peut s'agir du  
mécanicien  
attiré de l'avion qui doit rejoindre un  
appareil abîmé en pleine  
campagne ( 14 et 15 mars); mais  
aussi d'un intervenant extérieur qui  
se trouve à bord soit pour le plaisir,  
soit comme observateur de son  
unité.

*« 30 mars – 20 mns – lieutenant  
KAPLAN du 21<sup>e</sup> d'artillerie –  
essai. »*

Les terrains d'aviation étant situés à  
l'arrière, il n'est pas rare que des  
hommes de troupes attirés par la  
curiosité demandent un baptême de  
l'air. Si la mission n'est pas  
dangereuse, ou plus simplement  
lors d'essais comme c'est ici le cas,  
l'aviateur accepte de faire partager  
ses sensations.

Mais les conditions d'observation ne  
sont pas toujours optimales, elles  
sont assujetties aux conditions  
atmosphériques, à l'altitude  
d'observation souvent limitée par la  
hauteur des nuages, à la visibilité  
très différente suivant que l'on  
observe avec le soleil de face et  
dans le dos, à la distance de  
réglage, au calibre des projectiles,  
et enfin à la liberté d'action laissée  
par la DCA ennemie.

La M.F. 22 permet à HUGUES de

# Janvier 2016

se familiariser avec l'avion et avec  
le monde de l'aviation. Pour  
quelqu'un d'aussi téméraire que lui  
et aimant le sport et le goût du  
risque, l'aviation d'observation n'a  
pas assez de piquant. On retrouve  
d'ailleurs de nombreux  
commentaires à ce propos :

*1917 « officier ayant beaucoup  
d'allant et même un peu  
imprudent »*

De plus, Marcel HUGUES est  
extrêmement individuel, or, dans  
l'observation le pilote n'est que le  
« *conducteur de taxi* » de  
l'accompagnateur qui est le  
véritable maître à bord.

100: Livret militaire p.6.

101: SHAA, carton n° A 287, *journal des  
marches et opérations escadrille M.F. 22.*

SHAA, carton n° A 286, *registre des  
correspondance M.F. 22.*

102: *Journal des marches et opérations M.F.  
22.*

103: Colonel SEGRETAIN, « L'aviation  
d'observation française au début de la guerre  
1914-1918 » dans *Revue des forces aériennes  
françaises*, décembre 1958, n°143, p.871.

104: ESCUDIER Commandant, « L'aviation  
d'observation dans la guerre de mouvement »  
dans *Revue de l'aéronautique militaire*, n°35,  
septembre-octobre 1926.

105: JMO M.F.22.

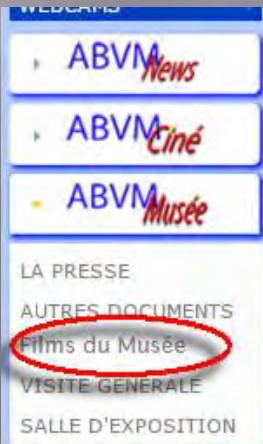
106: Entretien avec le colonel Jean GISCLON.



EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

## La flotte 1993

En 1993, la section vol moteur de l'ACBR va devenir l'ABVM. Le club compte alors cinq avions, ABVM Musée regroupe cinq vidéos destinées à vous montrer les avions tel qu'ils étaient alors.



Sur le site  
[abvm.fr](http://abvm.fr)

Janvier 2016

La flotte 1993 de l'ABVM



F-BKKY

ABVM Musée

CLIC

La flotte 1993 de l'ABVM



F-BXNU

ABVM Musée

CLIC

La flotte 1993 de l'ABVM



F-GIGE

ABVM Musée

CLIC

La flotte 1993 de l'ABVM



F-GJZH

ABVM Musée

CLIC

La flotte 1993 de l'ABVM



F-GLDV

ABVM Musée

CLIC

Je **CLIC** sur l'image pour être relié au sujet



## EN DIRECT DU MUSEE

Le musée regroupe à ce jour 862 documents

## La presse 1924

### L'Alsace 1924

La guerre terminée, on fait, dans l'édition du 30 janvier, le point sur l'emploi des aviateurs et de leurs équipiers. Outre l'activité de défense, ils vont pouvoir s'adonner à la découverte du monde et aux raids aériens. Justement, le 29 avril, un article évoque le Paris-Tokio de Pelletier d'Oisy. Pivolo, c'est son surnom, doit suivre l'itinéraire Paris/Bucarest/Alep/Bagdad/Bender/Abbas/Karachi/Allahebod/Rangoon/Saïgon/Hanoi/Hong-Kong/Shanghai/Pékin/Séoul/Tokyo, soit 18000 km à bord d'un Breguet 19A2.

Une publicité particulière est faite pour le recrutement de pilotes et de mécaniciens pour le service militaire, tout au long de l'année.

Le 21 mai, un avis informe du décès de Jean Pfiffelmann, Directeur de l'usine Steiner de Belfort, le 19 mai. Il était le père de Marcel Pfiffelmann qui va être un membre très important de l'Aéroclub.

Début juin, un article montre les difficultés que fait l'Allemagne à l'Aviation Française, alors qu'une fête sportive organisée par le journal l'Alsace va se tenir à Belfort, sur le stade Denfert-Rochereau (au Champ de Mars) le 22 juin. Les thèmes principaux sont l'aviation, l'aérostation, la course à pied et en vélo. Fronval, recordman d'acrobatie est au programme ainsi que l'as Haegelen, alors que Cormier représentera l'aérostation, et pourra emporter durant 1/4 d'heure, pour 15 francs les volontaires. Mr et Mme Grandveaux sauteront en parachute, lui d'un avion, elle d'un ballon.

Il a plu le matin et l'après-midi, et le vent empêchât d'utiliser les ballons. Le journal évalue à 30000 le nombre de spectateurs (ce qui fait beaucoup).

Dans l'édition du 29 juin, on nous raconte une petite mesquinerie de la police locale...



Le lundi 16 juin, un grave accident implique le Caporal Flotat de Meroux: suite à une virille, l'avion percutât le sol et s'enflamma. Le Caporal décéda le mercredi 18 juin.

L'Alsace organise une fête aérienne à Montbéliard le 15 aout et une autre à Vesoul le 17. On les annonce

## Février 2016

Laurent Eynac, Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique, adresse au journal une lettre de soutien qui est publiée le 22 juillet. Mais le 7 aout, le journal doit informer les Montbéliardais que la Maire de leur ville refuse d'autoriser l'évènement. Deux jours avant sa tenue, la fête de Vesoul est repoussée au 24 aout. On note la présence de *D'jelmako sur sa torpille automobile*. Là aussi, la pluie sera de la partie, les 3000 spectateurs pourront admirer *Haegelen, Grandveau...* Pour sa part, la fête de Mulhouse s'est déroulée sur un aérodrome improvisé à Pfastatt.

Le samedi 2 aout s'est tenue la première réunion de l'Aéroclub de Belfort, au cours de laquelle a été constitué le Comité Provisoire, présidé par Marcel Hughes, alors qu'il y a déjà 90 adhérents. La seconde réunion est prévue pour le 13 aout au siège social, Café d'Alsace, faubourg des Ancêtres, à 20h30. Au cours de cette réunion est décidé de tenir une AG en vu de l'approbation des statuts le 27 Aout au café d'Alsace à 20h30.

Le 13 septembre, le concours des avions de tourisme passe à Luxeuil, l'occasion pour le journal de présenter un long article de René Grandveaud sur les évolutions de l'aviation de tourisme. Cette étape va de Dijon à Strasbourg (via Luxeuil), Labouchere/Favreau sont en tête. C'est finalement André Benoit qui gagnera cette édition.

Le 16 septembre un entrefilet annonce qu'Étienne Oehmichen vient de s'élever, avec 200 kg de charge, à 1,10 mètre du sol avec son hélicoptère, et qu'une fête aérienne est organisée le 21 septembre à Lure. Celle-ci réunira environ 4000 spectateurs.

Le 21 septembre, Marcel Doret bat le record du monde de vitesse en ligne droite en campagne à 250 km/h sur 580 km entre Toulouse et Paris.

Du 5 au 21 décembre se tiendra, au grand palais, Le 9ème Salon de L'Aéronautique.





## EN DIRECT DU MUSEE

Le musée regroupe à ce jour 862 documents

### La presse 1925

### L'Alsace 1925

L'administration soutient l'aviation: pour aider au recrutement, des bourses sont offertes aux jeunes des classes 1926 et 1927, afin de financer l'entraînement dans les écoles de formation et pour concourir au brevet de pilote militaire. Les candidats passeront un examen préalable en février (instruction générale et examen médical), puis entreront en école au mois de mars. Les frais de transport, d'hébergement, et de nourriture sont pris en charge par l'État.

En 1924, Louis de Goÿs de Mézeyrac commande une expédition aérienne visant à ouvrir des voies aériennes vers le Tchad et l'Oubangui, en vue de rallier Madagascar. L'expédition prend fin en février 1925 après la mort du Sergent Vendel, le radiotélégraphiste dellois, à la suite de l'accident du Blériot BI-115.

Les pilotes Vuillemin et Dagnaux et le mécanicien Charles Knecht furent pour leur part grièvement blessés.



(Knecht, Vuillemin, Dagnaux et Vendel)

En mars, on annonce le Bal de l'Aéroclub, le samedi 14, dans les salons du Grand Hôtel du Tonneau d'Or. Carte personnelle pour 10 francs, contre 20 pour la carte famille.

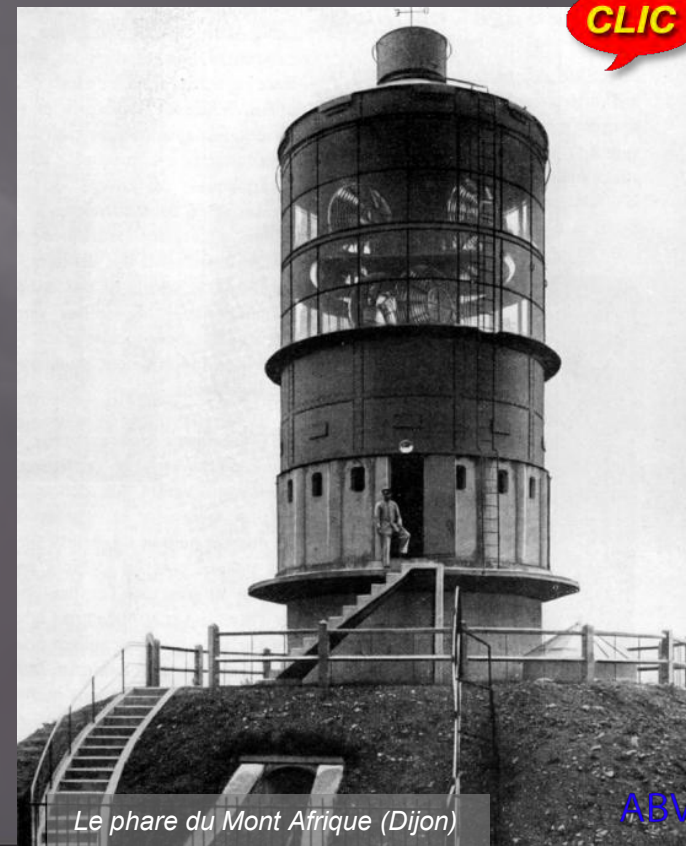
Dans l'édition du 21 avril, on parle du premier allumage du phare situé sur le Mont Afrique, près de Dijon, qui jalonne la route Paris-Alger via Lyon. Ce serait le plus puissant du monde entier, capable d'être visible par temps clair jusqu'à 500 Km. Le faisceau lumineux fait 3°. La mise en service est prévue pour juin.

En aout, on annonce une fête aérienne sur le Champ de Mars, organisée le 30 du mois par la municipalité et confiée à la Société pour le Développement de l'Aviation. L'Aéroclub de Belfort est associé à l'organisation. On y attend Fronval, Maurice Finat, Max Knipping, Raymond Mauler, André Thouin, Plinio Romaneschi (le roi du trapèze aérien), et Mlle Maryse en descente en parachute acrobatique. Le dimanche matin,

## Février 2016

place Corbis pour ceux qui se seront fait inscrire. Le vainqueur gagnera une promenade aérienne après le meeting de l'après-midi. La fête est annoncée par des prospectus envoyés depuis un avion. C'est Raymond Voirol de Belfort qui gagne le rallye parachute. Le meeting remporta un franc succès.

Les cours de mécanique commenceront le 15 septembre. L'Assemblée Générale aura lieu le 21 octobre à l'Hôtel de l'ancienne Poste et un concert-bal sera organisé le 30 octobre par l'Aéroclub, pour les anciens de l'aviation. Grand succès, on site Messieurs Lienhart, Oudard, Wandres, Hoch, Dochtermann, Pfiffelmann, Gable, Thomas, Herbelin pour l'aide fournie.



CLIC

Le phare du Mont Afrique (Dijon)



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

### 3. La préparation à la Chasse : Pau et Cazaux.

Début 1916, l'aviation est en crise. Elle a perdu lors de la bataille de la Somme une grande partie de ses pilotes. Il faut à tout prix reformer de nouveaux éléments. Fort de cette demande, de ses capacités de vol, et des relations paternelles, Marcel HUGUES demande donc son passage dans la Chasse. Le passage se fait sur demande personnelle du pilote, mais celui-ci doit avoir

aussi des compétences en matière de vol reconnues.

A partir de 1916, le pilote sur demande personnelle est envoyé en école de perfectionnement dans les conditions suivantes :

Aviation de :

> Corps d'Armée ou observation à Avord pour lâcher sur Soptwith ou Nieuport ; il y a déjà fait un séjour. De plus, sachant voler il n'a besoin que de perfectionnement.

> Chasse : à Pau pour la voltige puis à Cazaux pour le tir ;  
> Reconnaissance : Chartres ;  
> Bombardement : au Crotoy.

C'est donc tout naturellement que Marcel HUGUES passe par l'école de Pau puis par celle de Cazaux.

Marcel HUGUES a déjà fait l'étalage de ses capacités en acrobatie. Dès son premier vol il a bien failli être radié de l'armée pour ce genre

d'exercice.

Il est donc dans son élément à Pau. L'Ecole d'acrobatie forme le pilote aux récentes tactiques du combat.

L'acrobatie aérienne consiste à effectuer des changements rapides, voire brutaux, d'altitude et de direction, ceci dans le double but de se mettre dans une position de tir favorable par rapport à l'avion ennemi, ou de rompre le combat si la nécessité se fait sentir.

A Pau (108), destiné au perfectionnement de voltige pour chasseur, on enseigne quatre figures de base : la vrille, le redressement, la glissade, et les virages à la verticale.

L'instruction est d'abord donnée au sol dans un avion désentoilé. Marcel HUGUES est certainement passé par cette phase d'instruction avec le moniteur SIMON qui leur enseigne de « *faire ce qu'ils veulent* ». Le moniteur

## Février 2016

rassemble les élèves sur la piste et leur décrit les mouvements à exécuter pendant qu'un autre les accomplit en l'air à 600 mètres. Aussitôt les apprentis sont conduits sur l'appareil « fantôme » désentoilé et apprennent les mouvements par cœur en se contentant de compter pour préciser la cadence et l'amplitude du geste.

Comme dit HUGUES : « *pour la vrille, par exemple, pied à gauche, manche à balai tout droit et pousser en avant, alors la vrille s'arrête instantanément* ». (109)



Terrains de Pau - "Centre militaire" en 1918 -



**Agathe  
Bourasset**

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

Les élèves montent dans l'appareil fantôme jusqu'à ce qu'ils agissent d'une façon absolument automatique. Puis, ils sont lâchés à bord d'un Nieuport 17. si la tentative réussie, ils sont acceptés, sinon après un deuxième ils sont recalés. La chasse leur est fermée, ou ils deviennent instructeur, ou ils continuent dans l'observation.

Marcel HUGUES a fort heureusement réussi l'examen et peut donc

poursuivre sa formation vers l'école de Cazaux où il apprend à tirer.

En effet, le combat devenant aérien, il faut former les pilotes à la tactique du combat et du tir.

Cazaux a la particularité d'avoir un lac que nous voyons sur certaines photographies et qui permet de visualiser l'impact des tirs et d'établir aisément des objectifs mobiles. (110)

L'école de Cazaux (111) doit transformer un tireur quelconque en tireur aérien, c'est à dire le rendre capable d'ouvrir efficacement et immédiatement le feu sur un adversaire d'une extrême mobilité, de le dominer par la puissance et la précision du tir. Le stage se déroule en deux phases, la première enseigne la théorie du tir aérien, l'instruction théorique et pratique sur les armes employées dans l'aviation; la seconde beaucoup plus

originale et efficace, l'instruction pratique qui s'exécute à l'aide d'exercices de Ball-trapp sur le lac avec des supports mobiles.

Pour les exercices de tir en vol contre un autre avion, la mitrailleuse est remplacée par un appareil photo, une « photo mitrailleuse ». Le tir du pilote déclenche l'appareil qui saisit alors la visée du pilote. Au retour, il suffit de développer les clichés afin de connaître la réussite du tir. (112)



tous droits de reproduction réservés.

HUGUES réussit brillamment le passage à Cazaux puisqu'il

## Février 2016

a des notes plus qu'élogieuses en tir :

« A fait un stage à l'Ecole de tir aérien de Cazaux du 17 juin au 8 juillet 1916 en qualité de mitrailleur pilote de combat, il y a obtenu la mention très bien. » (113)

Il faut dire que ses capacités ont déjà été remarquées lorsqu'il était tout jeune militaire où il a eu l'occasion de recevoir une récompense

de la part du Ministre de la guerre « pour notes obtenues au cours de tir de la Valbonne en 1914 (sous officier) » (114)



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*



*l'école de Cazaux 1917*

Le stage dure normalement 3 semaines, or selon les indications du carnet militaire de HUGUES, il est présent un peu plus de 3 mois. Mais l'étude d'archives (115) de l'Ecole ne trouve sa trace que dans la quinzaine du 16 juillet 1916.

Cependant, une annotation dans son relevé de note de l'année 1916 spécifie « qu'il a fait un stage à l'Ecole de tir aérien de Cazaux du 17 juin au 8 juillet 1916 ». Vu la durée d'affectation à

l'Ecole de tir et en dehors de toute autre affectation, nous pouvons en déduire qu'il est en permission du 9 juillet au 23 septembre 1916.

Le parcours de Marcel HUGUES a tout d'abord subi une profonde évolution entre son passage de l'Infanterie à l'aviation.

Il commence à connaître le maniement d'un avion et les règles générales d'une vie en escadrille. Cependant, il demande encore une fois une nouvelle affectation qui

correspond mieux à son caractère téméraire. Alors que jusqu'en 1915 l'aviation offensive n'existe pas, les premiers combats commencent, distinguant de ce fait plusieurs rôles à l'aviation qui se précisent.

La Chasse l'attire d'autant plus que ses aptitudes l'y poussent, et qu'elle est en train de se distinguer en un corps très spécifique.

L'as se dévoile au travers de la vie qu'il mène et de ses relations avec les autres

## Février 2016

pilotes.  
...Mais, la Chasse est aussi la coqueluche de tous les journaux qui aisément traduisent la vie du pilote en une véritable légende.

108- Revue Bulletin d'Information, n°2/65, janvier 1965, p.2.

109- journal de guerre, p.3.

110-TISSIER J.L., « La B.A. de Cazaux » dans *Revue air actualités de l'Armée de l'Air*, n°288, novembre 1973, p.65

111- TISSIER, *ibid. cit.* p.67.

112- photographies.

113-Carnet militaire, relevé de notes 1916.

114-Carnet militaire, relevé des récompenses p.27.

115-SHAA, carton A28, *situations de personnels, situations de quinzaines.*





## EN DIRECT DU MUSEE

# La presse de 1931 Sur l'Aéroclub

## L'Alsace 1931 à Belfort

Marcel Verrier, Sergent-Chef au 37<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation et né le 10 mars 1907 à Belfort, va recevoir du Ministre de l'Air, la Médaille Militaire pour faits de guerre au Maroc durant la campagne de Tafilalet en 1928/1929. Il a obtenu son brevet de pilote le 24 septembre 1926 et a débuté sa carrière dans l'Escadrille des Sioux à Lyon. Plus tard il sera volontaire pour le Normandie-Niemen.

L'Aéroclub rappelle l'intérêt qu'il y a à suivre les cours de mécanique et son succès au dernier examen qui a vu 13 reçus sur 15 élèves présentés, le premier choisira son Régiment les 12 autres seront intégrés dans un Régiment d'Aviation. Les cours sont assurés par le Sergent-Instructeur Mécanicien Oriol, dans des locaux situés rue du Rosemont, au bâtiment H, dans la Caserne du Train des Equipages.

L'AG est prévue pour le 26 juin à 21 heures dans la salle d'adjudication de la Mairie, les sortants sont tous réélus. Le 22 juillet est tenue la réunion de formation du bureau, en voici la composition:

Président : M. Lienhart

Vice-présidents : M. Oudard et M. Girardot

Secrétaire General : M. Pfiffelmann

Trésorier: M. Malblanc

Assesseurs: MM. Hugues, Hergott, Dochtermann et Églin. L'Aéroclub est équipé d'un avion école Hanriot HD.14 de 80CV en cours d'essai, et on fait un appel aux inscriptions pour l'école.



Un Hanriot HD14 en vol

Courant septembre, un DeHavilland venant d'Angleterre et se rendant à Bâle est contraint d'atterrir dans un pré proche du cimetière de Bellevue, en raison de la mauvaise visibilité.

Le 1er octobre, un Potez militaire de Tours s'est abattu près de Poiseul-les-Brouches, entraînant dans la mort le Lieutenant de Réserve Hubert Peugeot âgé de 26 ans. Il serait membre de la famille Peugeot de Montbéliard.

Le 5 octobre, au moment de prendre son vol, pour effectuer un exercice de nuit, un avion militaire du centre de Mondésir, près d'Étampes, monté par deux sous-officiers aviateurs, l'Adjudant André Schwebel, et le Sergent-Chef Gabriel Charbonnier, est entré en collision avec un autre appareil sur le terrain. Il a capoté et s'est brisé. Les deux occupants, gravement blessés,

furent transportés à l'hôpital d'Étampes, où l'Adjudant Schwebel est décédé quelques heures plus tard. Il était âgé de 29 ans et originaire de Belfort. Les deux aviateurs faisaient partie du Dépôt d'Aviation de Tours et étaient stagiaires au Camp d'Aviation de Mondésir.

Il y eu beaucoup d'émotion à Belfort, où il était bien connu, à l'instar des autres membres de sa famille. Il eut

## Mars 2016

droit à des funérailles grandioses, toute la ville était là. Un



avion de Chaux, piloté par le Président du Club, fit un passage et laissa tomber une gerbe de fleurs lors de son entrée au cimetière de Brasse.

Dans l'édition du 28 octobre, un appel est lancée pour faire venir un moniteur à Chaux, afin d'assurer les formations sur place.

Le samedi 24 novembre, une demi-journée de démonstration et d'information est organisée à l'Aérodrome, avec la présence de l'ensemble du comité. Le temps couvert permis quand même de faire quelques vols. On présenta le Hanriot 14 en précisant qu'à partir de mars 1932, la formation à son bord serait possible. On évoque, pour la première fois la création d'un Centre de Vol à Voile.

Enfin, l'année se termine par la présentation à l'examen de mécanicien d'aviation de 15 élèves de l'école de l'Aéroclub.

CLIC

La presse de 1931 est consultable sur le Site de l'ABVM dans la rubrique Musée page « La Presse »

Le musée compte à ce jour 886 pièces

ABVM  
Musée



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation

### TROISIEME PARTIE LA CHASSE, UNE VIE TREPIDANTE QUI DONNE L'OCCASION AUX MYTHES.

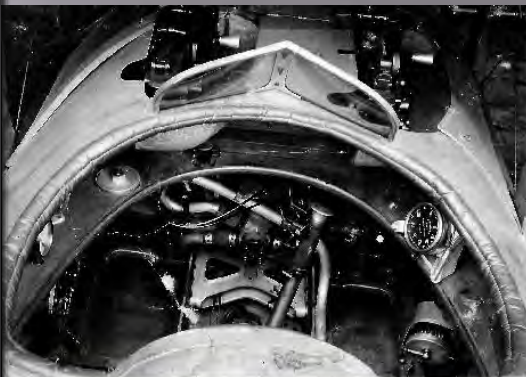
Du 23 septembre 1916 au 4 juillet 1919, Marcel HUGUES est affecté successivement à quatre escadrilles de chasse.

> La N.77 du 23 septembre 1916 au 17 mars 1917, affectée à la VIII<sup>e</sup> Armée et équipée de Nieuport.(116)

> La Spa 97 du 18 mars 1917 au 23 avril 1917, où il n'est resté qu'un mois. D'autre part, les sources antérieures à 1930 ont été perdues. Marcel HUGUES n'a pas volé dans l'escadrille comme le témoigne son carnet de vol où il n'est fait mention d'aucune heure de vol pendant cette période.

> La Spa 81 du 30 avril 1917 au 6 mars

1918, équipée de SPAD 13 et 7.(117)  
> La Spa 95 du 7 mars 1918 au 4 mai 1919. Armée du Nord, elle se compose tout d'abord de Nieuport 23 et 24 bis (118).



Cockpit d'un SPAD XIII de l'escadrille SPA 81 pendant l'été 1919 - Photo Eugène Riblet, transmise par Pierre Rousson, son petit-fils.

### LE COMBAT, ELEMENT FIXATEUR DE L'IMAGE DE LA CHASSE.

**1: La chasse et la chevalerie, même combat.**

Les aviateurs ont l'impression de faire partie d'une nouvelle noblesse, et tout les en rapproche. Les premiers recrutés, qui sont en majorité issus de la cavalerie devenue inutile avec l'apparition d'une guerre d'un type nouveau, ont apporté avec eux l'esprit et les usages de la cavalerie.

Le combat est un « sport »(119) où l'acrobatie véritable don est une activité physique à part entière. Il s'agit d'exécuter des renversements et vrilles par rapport à un ennemi qui les exécute aussi, et retomber en position de tir.

La guerre apparaît alors comme une sorte de tournoi où le caractère sportif

du combat implique une attitude différente devant l'ennemi :

« A ce moment là, vous savez, on se battait en seigneur, un type se posait, on l'arrêtait. On l'assassinait pas, moi j'ai forcé des types à s'arrêter, mais quand il était à quelques mètres au dessus de la ligne, pour moi c'était sacré. Parce que je ne suis pas un assassin. J'veux bien m'battre, je forçais la type à descendre jusqu'au sol, j'l'avais pas foutu en l'air, j'l'avais pas ni tué, ni en feu, ni esquinté, ni forcé à piquer. Mais quand il avait... eut la chance d'échapper à mon tir, de 4000/5000 ou 3000 mètres et qui frôlait sa ligne de vol, Pan, j'arrêtais le tir moi, je l'laissais se poser. »(120)

Si la chevalerie existe en « esprit » entre les pilotes, elle ne l'est pas toujours dans les faits. Dans le combat la hargne domine, il ne faut pas l'oublier, la victoire et la survie sont à ce titre.

Par contre, le pilote éprouve une certaine considération envers son adversaire, sportif comme lui. Il sait apprécier un exploit à sa juste valeur.

Chaque pilote a sa façon de combattre qui le rend plus ou moins habile par rapport aux autres, le don est personnel et les tactiques du Haut Commandement n'y font rien. La tactique reste cependant très empirique.

« Pour attaquer la théorie disait : « pour descendre, il faut faire du piqué

## Mars 2016

sur l'ennemi ». Moi, au contraire je disais aux pilotes : « pour descendre du Boche, il faut l'attaquer en dessous ». On croyait que la supériorité existait du fait qu'on était au-dessus. C'est d'la blague, le type avec une mitrailleuse à l'arrière il vous tirait dessus. [...] Moi, j'grimpais par-dessus, puis quand j'arrivais à 50 mètres, le type y pouvait pas m'tirer d'sus, j'étais dans la queue, dans le gouvernail. » (121)

Il y a mille manières de combattre et chaque rencontre à sa singularité.

Mais laissons Marcel HUGUES raconter l'un de ses exploits : (122)

« Un jour, en patrouille, un peu au dessus du Camp de Mourmelon, Marcel HUGUES est attaqué par un monoplan peint entièrement en noir. Pour éviter le tir de l'ennemi il commence à tourner sous lui en perdant rapidement de l'altitude ».

**2: Changement des règles de combat à partir de 1917, mais l'esprit est encore présent.**

1916, le tournant de la Chasse. A Verdun, l'aviation française connaît une affreuse défaite, RICHTOFFEN le « Baron Rouge » premier pilote allemand, met au point une tactique particulière de groupe appelée « cirque »(123) qui, subordonnée à une technique des avions supérieure, a raison d'une grande partie de l'aviation



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*



française. Trois ou plusieurs avions volent les uns au-dessus des autres. Celui du bas sert d'appât au chasseur solitaire, celui du milieu attaque, celui du haut l'appuie et abat le fuyard. Ce cirque de 40 à 50 avions aura raison de GUYNEMER le 11 septembre 1917. Les avions allemands sont en outre beaucoup plus puissants et surpassent en vitesse les appareils français. Une grande partie de l'aviation française est donc traquée et détruite à Verdun en

1916. Les errements de 1916 concluent à une organisation massive de l'aviation dès 1917. Elle est renforcée et dotée d'appareils beaucoup plus puissants comme le



Un Breguet XIV

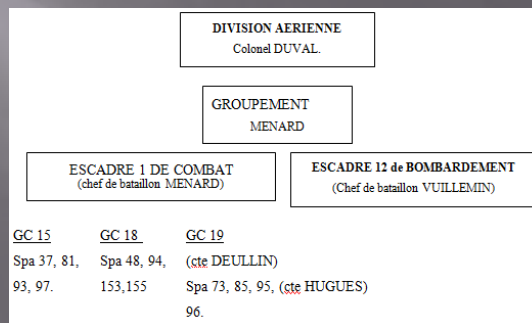
SPAD XIII ou le BREGUET XIV qui permettent de rivaliser avec la production allemande. Puis, une nouvelle stratégie est mise en place, il s'agit de créer à côté de l'aviation d'observation et des avions de protection qui lui sont attribués, une force de combat suffisamment puissante pour éliminer l'aviation adverse d'un secteur donné et pour participer alors directement à la bataille terrestre.

Pour obtenir la cohésion indispensable dans l'action, on établit des escadrilles en formations stables. En février 1918, on forme des escadres par rassemblements de 3 groupes de 4 escadrilles de chasse pour le combat (GC), et trois groupes de 3 escadrilles pour le bombardement (GB). Des groupements, amalgamant une escadre de combat et une escadre de bombardement sont organisés en mars 1918, qui regroupent chacun sous l'autorité d'un seul chef des forces de 315 appareils. Enfin, la Division Aérienne, rassemblement de groupements totalisant plus de 1000 appareils, est mise

sur pied le 14 mai 1918.

Cette concentration des forces permet ainsi à partir de mars 1918 des interventions en masse extrêmement mobiles dans les secteurs de la Somme et de l'Oise. (124)

Afin de bien comprendre le fonctionnement de la répartition des escadres, escadrilles et groupements, voici l'exemple un peu plus particulier de la Spa 95 que commande HUGUES entre le 7 mars 1918 et le 4 mai 1919. Ce schéma représente la situation du Groupement MENARD au 13 février 1918.



(note :125)

L'ère de la cavalerie est passée pour l'aviation. Elle devient, par son adaptation progressive à la guerre, une force organisée et collective. Les nouvelles méthodes ont des buts militaires d'ensemble et dominent l'individualité, elles réclament un rendement général qui dépasse les prouesses particulières.

De la bataille de la Somme se dégagent deux conclusions que l'on

peut considérer comme définitivement

## Mars 2016

Les exploits individuels doivent céder le pas à la manœuvre collective, le « groupe » devenant la règle ; L'aviation de chasse doit satisfaire à la fois à deux sortes de missions différentes et en apparence contradictoires : missions offensives et missions de protection.(126) Nous verrons ensuite que Marcel HUGUES est amené à effectuer ces deux sorties.

Tactique et stratégie apparaissent,(127) les techniques de combat aérien évoluent et en arrivent à effacer quelque peu le rôle traditionnel du pilote: celui-ci n'est plus le roi de l'air sur sa toute puissante machine. Au cours de l'année 1917, les plus grands aviateurs qui se sont construits une légende individuelle disparaissent ou sont grièvement blessés: DORME, GUYNEMER, DEULLIN, HEURTEAUX.....

Le pilote doit faire partie intégrante des patrouilles de chasse: à son rôle de vieux rapace solitaire succède celui de chef de patrouille et combine son action avec le travail de l'observation et celui des bombardiers.

Les groupes sont formés de plusieurs appareils, au minimum trois, groupés en vol de canard et balaient le ciel à hauteur et dans une zone prescrite. Les avions aux extrémités volent légèrement plus haut que l'avion central pour bénéficier de la vitesse de la descente pour le rejoindre plus rapidement. (128)



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

Le danger vient de l'attaque par une patrouille ennemie venant d'une altitude supérieure: dans ce cas, il faut refuser le combat et fuir "ventre à terre". En raison de nombreuses défaillances de moteur qui obligent tel ou tel pilote à quitter son poste, on met au point la patrouille à 4. Cette formation en losange, moins maniable et moins homogène, est adoptée par la plupart des escadrilles: seuls les chasseurs très sûrs d'eux-mêmes conservent leur formation en triangle. (129)

Lors d'un combat, l'ensemble de la troupe obéit à la tactique mise au point préalablement, et suit les ordres qu'il transmet via des positions de son avion, un dialogue s'établit. Au cours d'une patrouille, un renversement veut dire "je dois rentrer, ne vous occupez pas de moi." Tandis qu'un premier

balancement d'une aile sur l'autre signifie "prenez garde, voici l'ennemi", un deuxième balancement déclenche l'attaque. Les dialogues peuvent aussi s'établir avec des signes de la main de carlingue en carlingue.

En groupe, deux tactiques, il s'agit soit d'envelopper, soit de dissocier un groupe ennemi. Une fois que l'assaut est lancé, que les deux ensembles sont mêlés, le combat individuel reprend tous ses droits.

Le pilote doit être extrêmement attentif, à toute la mécanique complexe qu'il contrôle, au paysage pour pouvoir se situer, à l'environnement du ciel pour surveiller les attaques ennemies en privilégiant les points morts pour éviter de se faire surprendre. Enfin, dans un contexte dénué de tout radar, sa connaissance parfaite des silhouettes d'avions doit lui faire savoir d'un coup d'œil sur l'appareil en approche est ami ou ennemi.

Marcel HUGUES comme tous les pilotes apprend à reconnaître les différents avions, en cas de rencontre, il faut être le plus rapide à réagir et à se placer le plus judicieusement possible avant de déclencher l'attaque.

Parfois, la silhouette ne suffit pas :

*« Alors qu'il était en patrouille et qu'il ne possédait aucune silhouette du nouvel appareil Breguet d'observation dont la caractéristique était le plan supérieur des ailes en dièdre, Hugues attaqua, mais arrivé à 50 m de l'avion théoriquement ennemi, il s'étonne que*

*le mitrailleur d'en face n'ait aucune réaction. Surpris, mais conservant suffisamment de sang-froid, Hugues n'appuie pas sur la détente de sa mitrailleuse; au contraire il pousse un peu en avant le manche à balai en s'écartant légèrement latéralement. C'est cette manœuvre qui lui permit d'apercevoir une magnifique cocarde tricolore. » (130)*

...Et la cocarde signe de ralliement des avions français la remplace.

Ce jour là, un futur chef d'escadre, le général VUILLEMIN a la vie sauve.



Commandant Joseph Vuillemin en 1921

116: CAPLET Michel et VAUGEOIS Guy, *Historique de la 7<sup>e</sup> Escadre de Chasse et des dix escadrilles qui l'ont constituée*, SHAA, Vincennes, 1989, p. 33.

117: MOREAU-BERILLON, *L'aviation française 1914-1940 : ses escadrilles ses insignes*, SHAA, Vincennes, p.203.

## Mars 2016



Marcel Hugues

118: Colonel BLECH, *Historique d'escadrilles françaises de 1914 à nos jours*, SHAA, Vincennes, 1993, Tome 2, chapitre « Spa 95 », p 1 à 4.

119: Entretien p.19.

120: Entretien p. 11.

121: entretien, p.13.

122: Journal p.4.

123: de LA BAUME Renaud, « Patrouilles », dans *Revue Air Actualité de l'Armée de l'air*, février 1980, n° 328, p.45.

124: HARY Daniel, *Naissance et affirmation de l'aéronautique militaire française au cours du premier conflit mondial*, SHAA, Vincennes, p.24-25.

125: Les noms contenus dans cet organigramme sont ceux qui j'ai pu trouver pour cette période.

126: VOISIN It cin, « la doctrine de l'aviation française de combat au cours de la guerre : période 1915-1917 » dans *Revue Militaire Française, Etats Majors de l'Armée*, Paris, T.13, juillet-septembre 1924, p. 127-128.

127: de LA BAUME Renaud, *ibid.* cit p.46

128: BELLEROCHÉ Pierre, *histoire du combat aérien*, Sagittaire, Marseille, 1941, p. 35.

129: de LA BAUME Renaud, *ibid.* cit. p.47.

130: Journal de guerre, p.5





Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation

La cocarde tricolore emblème de  
l'aviation française n'est pas la seule  
représentation imagée que l'on peut  
trouver sur les appareils.

L'aviation en tant que toute jeune  
arme essaie très vite de se  
caractériser et de se donner une  
identité ; elle se crée des insignes  
en reprenant le système des armes  
et des blasons.

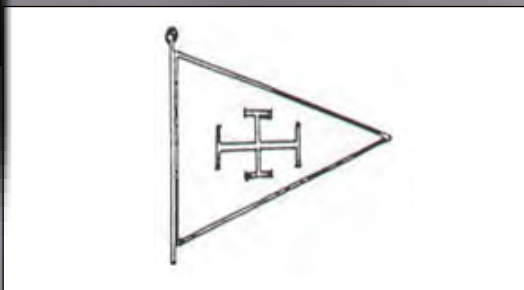
Les premiers pilotes se différencient  
personnellement à l'aide d'un dessin  
qu'ils peignent sur leur avion. La  
cocarde les définit comme français,  
l'insigne les identifie comme  
personne. Les noms sont le plus  
souvent héroïques, tendres ou  
humoristiques. Par exemple ceux de  
« Mort Subite » du Lieutenant  
Georges CHAPUT, « Zigomar » de

lieutenant TARASCON, les « Père  
Dorme » successifs et numérotés du  
... père DORME.<sup>[1]</sup>

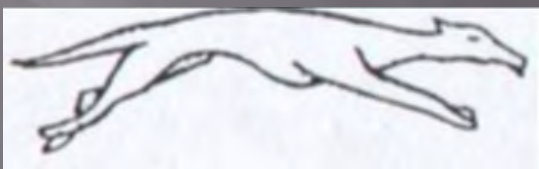
Cette personnification s'étend  
ensuite quand l'aviation s'étoffe à  
l'ensemble d'un groupe, d'une  
escadrille.

Les escadrilles fréquentées par  
HUGUES répondent à cet esprit :

•La SPA 77 où il fait ses premières  
armes dans la chasse possède un  
emblème tout à fait classique, une  
fourragère à l'insigne de la Croix de  
Guerre, mais elle est aussi un peu  
moins communément appelée  
« l'escadrille des sportifs »<sup>[2]</sup>.



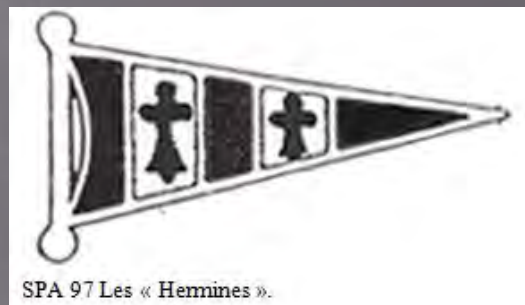
•La SPA 81 et son lévrier qui  
personnifie la rapidité, l'endurance  
et la Chasse, poursuit un lièvre orné  
de la croix allemande.



•La SPA 97, avec ses deux  
hermines noires sur fond blanc et  
rouge a un soucis plus  
humoristiques, on peut traduire

l'emblème par

« trois coups de rouge, deux coups  
de blanc et les deux bonhommes  
sont noirs. »



SPA 97 Les « Hemmines ».

•Enfin, la SPA 95 dont nous avons  
très précisément l'histoire du choix  
de l'emblème. Quand HUGUES en  
prend le commandement en avril  
1918 il choisit comme symbole le  
Martinet, oiseau au vol rapide. Le  
mot est évocateur à double sens  
puisqu'il laisse entendre l'intention  
qu'il a de lutter avec succès contre  
les Allemands. D'autre part, les  
couleurs jaune et noir adoptées sur  
le fanion sont celles qui autrefois  
étaient utilisées par les Boucaniers,  
aventuriers habiles et courageux.<sup>[3]</sup>



SPA 95 « le Martinet ».

L'emblème en plus d'être  
humoristique ou tendre laisse  
également transparaître la  
combativité des pilotes.

# Avril 2016

Toute chasse, et celle-ci ne fait pas  
exception, a des proies à son  
tableau. Dans l'aviation, il s'agit de  
descendre tous les types d'appareils  
ennemis : ballons et avions.

Le fantassin va prouver sa valeur en  
mettant en avant son courage et sa  
témérité lors d'assaut. Le pilote  
étant seul dans le ciel n'a pas  
d'échelle de valeur sur laquelle il  
peut se situer. Puis, avec  
l'introduction des combats aériens  
intervient le système de  
« l'homologation » : chaque appareil  
ennemi abattu devient une victoire  
et une preuve de combat.

L'homologation des avions devient  
même très vite le signe distinctif de  
la Chasse. Des « As », véritables  
champions des airs apparaissent, à  
la grande satisfaction de la presse  
qui voit là un moyen de sublimer la  
guerre. D'ailleurs le terme d'As et le  
mythe du pilote de Chasse sont en  
partie dus au rôle des médias.

L'homologation est aussi une des  
marques du jeu sportif de la Chasse  
et fait même parfois ressortir les  
aspects de la chevalerie. Afin de  
respecter cet esprit de franchise et  
de noblesse n'accepte pas certaines  
homologations : la victoire n'est pas  
véritable.

[1] PETIT Edmond, « Survol 1909-1969 » dans  
R.A.H., Paris, 1969, n° hors-série, p.16-17.

[2] CAPLET Michel et VAUGEOIS Guy, *ibid. cit.*

[3] HUGUES Marcel, lettre du 29 novembre 1974.



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation

A la suite du combat qu'il mène face à l'Allemand dont la cellule explose en vol, Marcel HUGUES refuse l'homologation car elle est selon lui imméritée (134) ; la victoire étant peut être due à une mauvaise manœuvre de son adversaire et non pas à une confrontation des tirs. Mais une homologation est relativement difficile à obtenir. Tout d'abord une fois au sol le pilote doit faire un rapport sur son vol. S'il y relate la destruction d'un appareil ennemi la victoire ne lui est pas directement admise. Ainsi dans son carnet de vol il y note pour la journée du 9 août 1917 : « La patrouille attaque un avion ennemi qui pique dans les lignes. Paraît touché . »

# L'Ouest-Eclair

Journal Politique  
Bourasset Deschères Du Loir

JOURNAL RÉPUBLICAIN QUOTIDIEN

TELÉGRAPHIQUE  
SPÉCIAL

|  |                                   |   |
|--|-----------------------------------|---|
| <p>ABONNEMENTS :<br/>1 AN... 20 fr.<br/>6 MOIS... 12 fr.<br/>3 MOIS... 6 fr.<br/>1 MOIS... 2 fr.</p> | <p><b>3</b><br/>AOUT<br/>1917</p> | <p>De 6 heures à 8 heures<br/>100 pages<br/>100 pages<br/>100 pages</p> |
|--|-----------------------------------|---|

## Nos avions jettent 41 tonnes de projectiles

PARIS, 2 août. (Officiel.) — Du 21 au 31 juillet, vingt avions et deux Drachens ennemis ont été abattus.

En outre et dans la même période, vingt et un avions ennemis ont été sérieusement touchés et sont descendus dans leurs lignes.

Le lieutenant Marcel Hugues a descendu cinq appareils allemands jusqu'à ce jour.

Dans la même dizaine, nos escadrilles ont effectué de nombreuses sorties et bombardé notamment les gares de Roulers, Metz, Thionville, Montmédy, Bethenyville, les usines d'Hagondange, les cantonnements et bivouacs de la forêt d'Houthulst et de Spincourt, de la vallée de la Suipe, des dépôts de munitions de la région de Laon, etc.

**QUARANTE ET UN MILLE KILOS DE PROJECTILES ENVIRON ONT ETE JETES AU COURS DE CES EXPEDITIONS, QUI ONT CAUSE D'IMPORTANTES DEGATS AUX ETABLISSEMENTS MILITAIRES.**

Il est très prudent sur son attaque. C'est maintenant qu'il faut prouver la victoire, même s'il l'a vu tomber dans les lignes.

Il doit faire preuve d'un certain nombre d'éléments issus de sources diverses qui permettent après enquête une homologation définitive, d'où une différence entre les victoires « probables » et les victoires homologuées. Il faut au moins trois témoignages qui certifient la destruction de l'ennemi. Une fois, le 4 juin 1917, c'est le Lt PINSARD qui sert de témoin. Parfois, ce sont les fantassins qui

deviennent des témoins oculaires terrestres. L'escadrille du pilote adresse à tous les observateurs de la région du combat un questionnaire très complet à remplir : l'heure du combat, le type d'avion, s'il s'est brisé en l'air, une fumée qui se dégage, une partie qui s'est détachée. Les témoins doivent affirmer que l'ennemi est en morceaux avant l'attribution de la victoire. Toutes les informations sont ensuite croisées avec celles du rapport du/des pilotes de l'escadrille. L'homologation est ensuite concédée.

Si l'on tient compte que parfois les combats se déroulent dans les lignes allemandes, il ne peut que rarement y avoir d'homologation puisque les témoins « n'existent » pas.

En réalité, un pilote ne parvient en moyenne qu'une fois sur quatre à prouver de manière certaine sa victoire, ce qui revient à dire que le nombre de victoires doit être multiplié par quatre pour tout pilote.

« Vous savez, moi, je n'ai que douze appareils, treize appareils parce que j'en ai eu un autre en 40. Du temps

Avril 2016

de la guerre... Mais en fait j'en ai presque le double. » (135)

Mais plus que tout le chasseur espère un jour obtenir le titre « d'As ».

Au début, les combats aériens sont plutôt rares et relèvent du courage des pilotes : il faut oser affronter en plein ciel un ennemi avec comme tout armement un fusil ou une mitrailleuse qui s'enraye constamment ; d'autant plus que l'avion mérite une attention de tous les instants et qu'il n'est que très rarement épargné par des désagréments techniques. Le titre d'as est alors décerné au pilote à partir de cinq victoires homologuées.

Ce titre est décerné à HUGUES au communiqué du 3 mars 1917 après l'homologation de son cinquième avion. (136)

134: journal de guerre, p.3.

135: Entretien, p.11.

136: PORRET Daniel, les As de la Grande Guerre, SHAA, Vincennes, p.108-109.



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

Mais les armes devenant de plus en plus évoluées à partir de 1917 avec l'introduction des nouveaux SPAD surmontés d'une mitrailleuse VICKERS, le Haut-commandement décide à partir de septembre 1917 de reporter le titre à partir de la dixième victoire.

Marcel HUGUES qui poursuit ses combats abat le 23 décembre 1917 son dixième appareil et devient As une seconde fois.

HUGUES a le rare privilège parmi les As de la Grande Guerre d'être nommé deux fois As. Ce titre d'As en plus de l'homologation permet de mesurer la

bravoure des chasseurs. Mais ce titre attire surtout l'attention de la presse puis de l'opinion publique en réaction. Il est donc prisé à double titre et ce n'est pas sans conséquences sur l'image de la chasse.

Complémentaire à l'homologation est la citation. Marcel HUGUES a déjà eu l'occasion d'en obtenir lorsqu'il était fantassin pour des comportements valeureux. Dans l'aviation, nous avons vu que la valeur se mesure – non pas au nombre des années – mais au nombre des victoires. Ainsi, chaque victoire appelle souvent une citation. A titre d'exemple, voici celle qu'il obtient le 28 août 1917 au titre de la Légion d'Honneur :

« Ordre n°5537 « D » du 28 Août 1917 – Chevalier de la Légion d'Honneur.

*Pilote aussi habile que brave. Passé dans l'aviation après s'être affirmé dans l'Infanterie comme un remarquable chef de section. A continué à faire montre des plus brillantes qualités militaires. Volontaire pour n'importe quelle mission donne journellement l'exemple du plus grand sang froid et d'un absolu mépris du danger. Le 22 juillet 1917, a attaqué et enflammé un drachen. Le 27 a abattu son 4° avion ennemi. Déjà 3*

*fois cité à l'ordre. »(137)*

La citation est le panégyrique de l'homme. Elle est la récompense que tous peuvent observer de la valeur de la personne citée. Elle n'hésite d'ailleurs pas à sublimer le sujet par une phraséologie standard. HUGUES apparaît donc comme un héros à de nombreuses reprises : il « n'hésite » jamais, il est « remarquable » (4 fois en 9 citations), « habile », « brave », « merveilleux de fougue et d'adresse »...

Il s'agit de donner l'exemple d'archétype, une propagande militaire devant prouver et démontrer que les hommes qui composent l'armée sont de « purs héros ».



TRIO DE HÉROS

*De gauche à droite : le lieutenant Hugues dont le tableau compte dix pièces à son actif, le major Forestier du 4° zouaves, et le sous-lieutenant Herbelin, aux huit victoires.*

# Avril 2016

## LE PALMARÈS DES AS FRANÇAIS

Pour répondre au désir exprimé par de nombreux lecteurs, nous donnons ci-dessous la liste des as français actuels. C'est en effet dans la *Guerre Aérienne* seulement que ce palmarès est publié d'une façon strictement exacte.

|                                       |               |
|---------------------------------------|---------------|
| Capitaine Guynemer.....               | 50 appareils. |
| Sous-lieutenant Nungesser .....       | 29 —          |
| Capitaine Heurtaux.....               | 21 —          |
| Lieutenant Deullin .....              | 17 —          |
| — Pinsard.....                        | 16 —          |
| Sous-lieutenant Navarre .....         | 12 —          |
| — Chaput.....                         | 12 —          |
| Adjudant Jailler.....                 | 12 —          |
| — Madon.....                          | 12 —          |
| Sous-lieutenant Tarascon .....        | 11 —          |
| — Ortoli.....                         | 11 —          |
| — Lufbery.....                        | 10 —          |
| Adjudant Chainat.....                 | 9 —           |
| Lieutenant de la Tour.....            | 9 —           |
| Capitaine Matton .....                | 9 —           |
| Sous-lieutenant Viallet.....          | 8 —           |
| Adjudant Casale.....                  | 8 —           |
| — Vitalis (mitrailleur) ...           | 7 —           |
| — Douchy.....                         | 7 —           |
| — Sayaret.....                        | 7 —           |
| Sous-lieutenant Lose.....             | 7 —           |
| Maréchal des logis Flachaire.....     | 6 —           |
| — Soulier.....                        | 6 —           |
| Adjudant Fonck.....                   | 6 —           |
| Capitaine Derode.....                 | 6 —           |
| Soldat Martin (mitrailleur).....      | 6 —           |
| Sous-lieutenant de Bonnefoy .....     | 5 —           |
| Adjudant Bloch.....                   | 5 —           |
| Lieutenant Gastin.....                | 5 —           |
| Sous-lieutenant Borzecky (obs.) ..    | 5 —           |
| Maréch. des logis Rousseau (mitr.) .. | 5 —           |
| Maréchal des logis Bovau .....        | 5 —           |
| <b>Sous-lieutenant Hugues.....</b>    | <b>5 —</b>    |
| — Régnier.....                        | 5 —           |

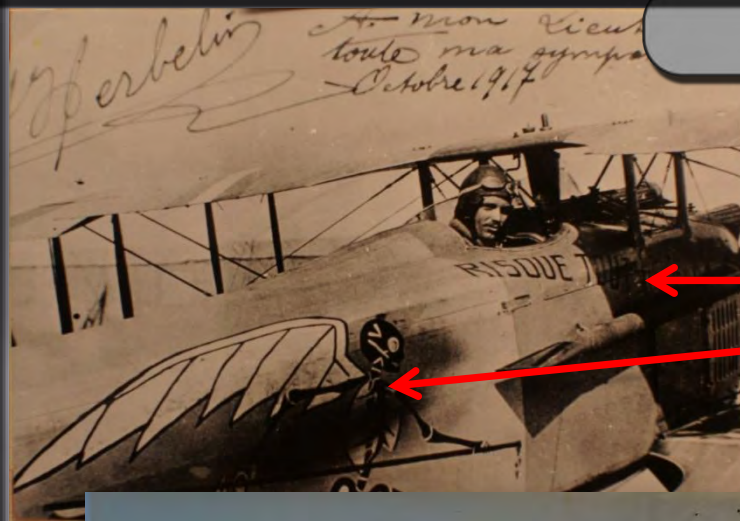
la guerre aérienne illustrée du 16 aout 1917

137:carnet militaire, copie des citations du Commandant HUGUES Marcel le 18 août 1938.

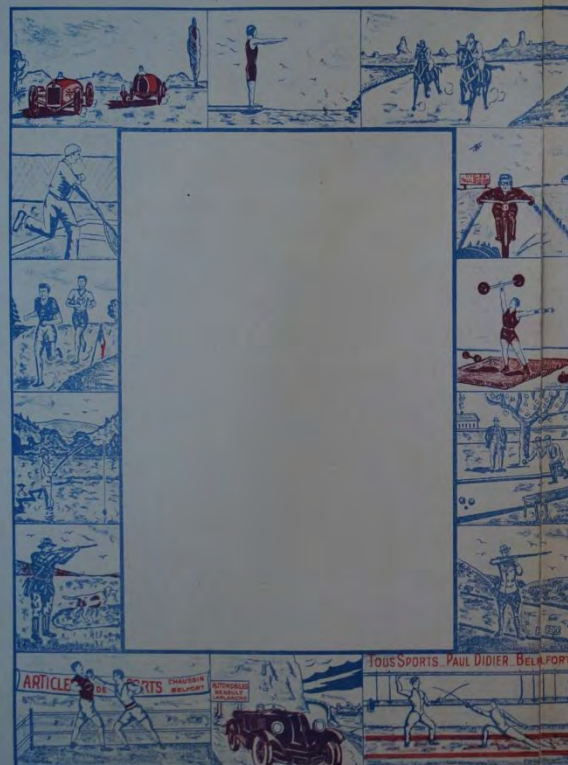
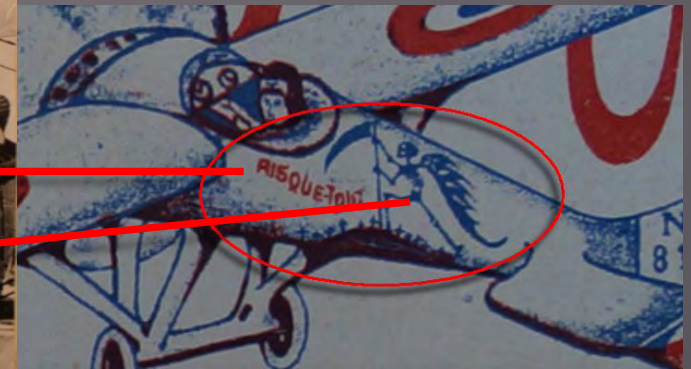
la guerre aérienne illustrée du 14 mars 1918



# EN DIRECT DU MUSEE



Avril 2016



Il est des gens dont il est facile de s'apercevoir qu'ils ont un métier fait pour eux. Ils vivent leur travail, il partagent l'intérêt qu'il lui portent. Sylvie Kalinski est de ceux là. Aux archives Municipales, elle ne laisse rien passer du domaine aéronautique sans m'en informer. Sa dernière découverte, que je vous propose de partager aujourd'hui, se trouve à l'arrière d'un document tapé à la machine, mais qui est une sorte de brouillon, dont la date est proche de 1924. Cela ressemble à une première page de magazine, consacré aux sports. L'Editeur est André Herbelin, As de l'aviation, Belfortain, né en 1889 et décédé en 1966. Il était l'ami de Marcel Hugues et du Paul Oudard. On retrouve dans le titre les repères de l'As de la première guerre, sa devise « RISQUE-TOUT » et le dessin qu'on pouvait voir sur ses avions.



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation

**LA VIE QUOTIDIENNE EST  
ASSEZ ENVIABLE, MAIS LA  
MORT ET LES DANGERS SONT  
TRES PRESENT.**

**Les difficultés d'une vie en  
escadrille.**

La vie en escadrille c'est avant tout voler. Mais ne l'oublions pas l'avion est encore très récent. De fait, de la faible technicité des moyens de l'époque, les conditions sont extrêmement rudimentaires. On peut dire que chaque vol ressemble plus à un défi que se lance le pilote à chaque sortie.

Premièrement, un bref coup d'œil aux photographies permet de constater que le pilote est peu protégé des éléments extérieurs, la carlingue de l'appareil ne l'entoure pas complètement comme c'est le

cas quelques années plus tard. En dépit des énormes progrès accomplis pendant la guerre, le SPAD VII, l'élite de la Chasse, n'est



qu'un appareil à carcasse de bois, recouvert de toile vernie et peinte. De parties métalliques, il n'y a en somme que le moteur et la mitrailleuse.

Le pilote est donc directement aux prises avec l'air, ce qui suppose qu'en cas de mauvaises conditions climatiques il n'est absolument pas protégé. De la même manière, quand il se promène dans les hautes sphères aériennes il doit subir le froid et la pression atmosphérique. On comprend mieux pourquoi la première préoccupation des recruteurs est avant tout la robustesse des hommes.

En plus des désagréments, il faut envisager les nombreux accidents dus aux « qualités » d'une technique toute jeune. Les moteurs et le matériel tombent souvent en panne les armatures se brisent, il devient impossible au

pilote de récupérer l'appareil, et c'est la chute. Le moteur HISPANO-SUIZA fut célèbre en son temps, par ses remarquables qualités en vitesse et puissance, mais aussi par une fâcheuse tendance à s'arrêter en vol. Marcel HUGUES en fait l'essai lors d'une de ses sorties<sup>[1]</sup> :

*« Or, à ses débuts, le SPAD était affecté d'une maladie terrifiante qui avait causé la mort de plusieurs pilotes: après une descente rapide et prolongée, l'essence n'arrivait plus au carburateur. A l'altitude de 1000 m, Hugues n'a plus de moteur, il continue néanmoins à piquer dans*



*l'espoir que les hélices, même en tournant lentement, remettront le moteur en marche (mais évidemment à ce moment-là, l'origine réelle de la panne était complètement inconnue du pilote). »*

Il y a aussi la cellule de l'appareil, en bois, qui est très sensible aux intempéries. Les avions se retrouvent rapidement obsolètes, hors service, si on ne les abrite pas des intempéries lorsqu'ils sont au

## Mai 2016

sol, ou lorsqu'ils reçoivent quelques ondées. Les conséquences sur les pilotes peuvent être alors dramatiques : les avions dérèglés ou surchargés d'eau ne répondent plus aux commandes, la chute en vrille s'annonce, le crash est alors inévitable.

Par exemple, un avion qui monte à 3000 mètres en 20 minutes, n'atteint plus cette altitude, même en une heure, si la toile s'est détendue et si le réglage du fuselage et des ailes s'est dérèglé<sup>[2]</sup>.

HUGUES expérimente à de nombreuses reprises les dangers de l'aviation ; après le moteur qui s'arrête, il doit résoudre le délicat problème de l'avion qui se désolidarise<sup>[3]</sup> :



*« Mon essence, mon couvercle d'essence du carburateur qui fout l'camp, et mon essence qui*



**Agathe  
Bourasset**

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

*grimpait sur les pieds. J'me dis: " Pourvu que..., tu vas sauter avec le... " et bien j'étais à 25 kms des lignes. C'est con, on a des désastres irraisonnés qui sont idiots. Y'avait l'interrupteur de mon appareil, c'était pas un bouton, c'était un p'tit truc comme ça, un p'tit tiret. Et bien, j'ai laissé mon appareil en marche, au ralenti, mais fallait pas que j'descende trop bas, parce que si j'partais trop lentement, vous comprenez... c'était très embêtant, parce qu' imaginez-vous avec la succion de l'air, l'istioile???? foutait l'camp, et j'voyais petit à petit les nervures apparaître. Alors la réaction hein, pour qu'elle foute pas l'camp, et même des morceaux de nervures, je retenais. Mais si je*

*retenais trop, je perdais d'vitesse, et en perdant de la vitesse, j'partais en vrille. Alors le problème était de descendre suffisamment vite pour ne pas partir en vrille, sinon c'était s'écraser au sol, et pas trop vite parce que mes nervures foutaient l'camp, morceaux par morceaux. Et alors je me suis finalement posé, j'ai fait mes 20 kms comme ça. Et je suis arrivé en sauvant mon appareil et ma peau... »*

En cas de combat, cet avion est une proie facile.

Cette fragilité de l'appareil rend dangereuses les actions les plus communes aux pilotes. Atterrissage et décollage sont deux opérations qui sont parfois fatales.

Le risque d'accident au décollage est le plus fréquent. Perte de vitesse, arrêt brusque, appareil trop cabré... la conduite est plutôt instinctive que technique. A l'atterrissage, les conditions météorologiques cachent le terrain, le pilote doit parfois se poser sans aucune notion de l'horizontalité du sol ou de la situation de la piste.



Dernier danger, la balle de l'ennemi

ou le moteur touché. L'avion est encore déstabilisé et le pilote doit recourir à toute sa virtuosité pour essayer de rejoindre le plus proche terrain d'aviation.

18 mai 1917 : « Adj HERBELIN est descendu par un éclat d'obus dans le réservoir ».<sup>[4]</sup>

Voici un tableau qui compare la répartition du nombre de tués chez les « As » français au nombre de victoires<sup>[5]</sup> :

|                      | TOTAL | DIS-PARUS | % PERTES |
|----------------------|-------|-----------|----------|
| Plus de 50 victoires | 2     | 1         | 50 %     |
| De 20 à 50 victoires | 12    | 4         | 33 %     |
| De 11 à 19 victoires | 29    | 3         | 10 %     |
| De 6 à 10 victoires  | 70    | 21        | 30 %     |
| 5 victoires          | 19    | 5         | 25 %     |

Contrairement à ce que l'on peut penser, la mort frappe plus les pilotes que les fantassins. En moyenne à la fin de la guerre, la moitié environ des personnels navigants meurt en mission ou en formation ; certains avancent même le chiffre de deux tiers.

Même si au regard du tribut que

## Mai 2016

paie l'Infanterie celui de l'Aviation semble faible, il ne faut pas oublier de relativiser les chiffres : le volume humain de l'Arme de Terre n'est en rien comparable à celui de l'Aviation. Il en résulte en fait d'un point de vue relatif que les pertes humaines sont deux à trois fois supérieures à celles de l'Infanterie.

<sup>[1]</sup> Journal, p.4.

<sup>[2]</sup> JAUNEAUD Marcel, Servitudes techniques de l'aviation militaire dans R.M.F, Paris, 1923, avril-juin , T.8, p. 402.

<sup>[3]</sup> Entretien, p.10.

<sup>[4]</sup> carnet de vol.

<sup>[5]</sup> DOURNEL Jean-Pierre, L'image de l'aviateur français en 1914-1918 dans Revue Historique des Armées, Paris, Ministère de la Défense, 1975, n°4, p.79.





## EN DIRECT DU MUSEE

CLIC

# 1932 Année charnière

1932, est pour le club, l'année de la libération. Après la suppression de la zone interdite, il est enfin possible d'effectuer des vols. Voici le compte rendu des articles de la presse locale, Alsace et Est Républicain, de cette année, disponible sur le site, dans le Musée.

La reprise des cours de mécanique avion a eu lieu le 4 janvier. Il y a 16 élèves. On annonce la venue de Jacques Mortane le 4 février, pour une conférence donnée sous le patronage de l'Aéroclub de Belfort, dans la salle d'honneur de l'Hôtel de Ville. Jacques Mortane, professeur de l'École Nationale Supérieure d'Aéronautique et historien de l'aviation, dirige la revue "L'AIR" et a animé des revues à grand tirage telles que "La vie au grand air", "Très Sport" et "La guerre aérienne illustrée". L'entrée sera gratuite et Mr Mortane dédicacera ses ouvrages dans l'après-midi à la librairie Fabry du faubourg de France. La salle était comble, le Gouverneur de Belfort, le

Secrétaire Général de la Préfecture, le Chef de cabinet du Préfet étaient présent.

Le Président de l'Aéroclub présentât donc le conférencier et évoqua en quelques phrases l'œuvre entreprise afin de pouvoir faire voler des avions à Chau, dès lors que la zone interdite sera levée. On pourra alors faire des baptêmes de l'air. Un grand meeting est en voie de préparation tandis que l'achat d'un planeur est envisagé. Jacques Mortane évoquât son voyage en Europe Centrale qui le conduisit, au départ de Paris à 4 heures du matin, à Varsovie pour le déjeuner, soit une balade de 1.465 kilomètres en une matinée. Le 10 juin 1913, Brindejonc des Moulinais, parti à la même heure mais n'arriva qu'à 17h15. La preuve est ainsi faite des progrès de l'aviation, les liaisons aériennes relient quotidiennement les grandes villes européennes. Les tarifs sont encore élevés mais lorsque l'on pense au temps gagné, ce n'est pas si cher. Il existe même des destinations en Europe Centrale pour lesquelles le coût de l'avion n'est pas plus élevé que celui du train. Les avions ont à bord la TSF et la radiogoniométrie qui assurent une grande sécurité. Rien n'est plus instructif que de voyager, Jacques Mortane recommande donc aux français de le faire. Il conclut ainsi sa conférence "Pour toutes ces raisons, je me permets d'insister auprès de vous, sur l'intérêt et l'importance que présente l'Aéroclub de Belfort. Comme vous l'a si bien dit Monsieur le Président, l'as de la guerre Lienhart, il faut que vous vous groupiez autour de cette force qui deviendra puissante si vous le voulez. Adhérez à l'Aéroclub de a Belfort, c'est pour la France que vous travaillerez et songez à la grandeur que prendra votre ville si elle se passionne pour l'aviation, suivant en cela l'exemple que lui donne le Président d'Honneur Mr Japy, qui vous prouve sans cesse que l'aviation de tourisme ne présente pas le moindre danger. Je suis sûr que vous le comprendrez tous et si dans une bien faible

## Mai 2016



GRANDE TAVERNE  
CE SOIR, A 20 h. 30  
**L'AVIATEUR**  
Film parlé français  
avec  
Douglas Fairbanks Fils  
Jeanne Helbling, Rolla Norman

mesure, j'y ai contribué, je serai encore plus heureux de ma venue parmi vous, dont j'emporte un souvenir ému". Pendant ce temps, la Grande Taverne diffuse "L'Aviateur", film parlé, avec Douglas Fairbanks jr, Jeanne Helbling et Rolla Norman.

Début avril, on annonce une Fête de l'Aviation organisée le 29 mai pour fêter la levée des zones interdites. Afin de lui assurer une certaine ampleur, l'Aéroclub de Belfort compte sur des As de haute réputation groupés sous le fanion de la SDA ainsi que sur Maryse Bastié. Cette dernière détient le Record Mondial de Distance féminin depuis qu'elle a franchi 2.976 kilomètres en ralliant Paris à Uring (URSS). Le 27 mai à 20h45, elle racontera les péripéties de ce raid dans une salle de la Chambre de Commerce. Quatre films seront ensuite projetés: "Passage sous le pont transbordeur de Bordeaux d'un Caudron G3 piloté par l'aviatrice", "Atterrissage de Maryse Bastié au Bourget de retour de Russie", "Elèves-Pilotes" et "Sur les cimes neigeuses". Le prix des places s'échelonne de 5 à 20 francs. Six cent personnes viendront assister à cette soirée. Il y aura aussi le recordman Victor Gardon, qui a volé sur le dos durant 50 minutes, Maurice Finat, Monteil, Bois, Thouin, Vassat, Bideau, Berrichou-Norman et Sailly. On prévoit aussi l'organisation d'un rallye de tourisme aérien à Toussus-le-Noble, auquel participera le tout nouveau breveté Robert Rhein, à bord de son avion personnel.



# EN DIRECT DU MUSEE

CLIC

## 1932 Année charnière



Victor Glardon



Maurice Finat

Organisés sur trois jours, les baptêmes de l'air pourront être pris le samedi et le lundi pour 50 francs par personne (40 pour les membres de l'Aéroclub) pour un circuit d'une trentaine de kilomètres, alors que la fête proprement dite aura lieu dès le dimanche matin 8 heures. Il y aura des trains au départ de Belfort pour la gare de Lachapelle-sous-Chaux (7h56, 10h10, 11h30, 13h10, 13h30, 13h50 durée 25mn, prix 8,50 Francs). Des autobus partiront en rotations

continues toute la journée de la place Corbis pour Sermamagny. Les enceintes du terrain pourront contenir jusqu'à 25.000 personnes et 2.500 véhicules. Le second hangar est en construction, il est insuffisant pour garer tous les avions. Ceux-ci sont arrivés à partir du 23 mai (quatre appareils de la SDA, des Caudron et Morane pilotés par Finat, Froissard, Monteil et Bidault). Maryse Bastié et son avion surnommé "Trottinette" étaient attendus le 26, mais ils ont été contraint d'atterrir à Romilly-sur-Seine en raison des mauvaises conditions météo. L'aviatrice a repris l'air le lendemain et s'est posée à Chaux aux alentours de midi. Elle a été accueillie par le Comité de l'Aéroclub avant de recevoir une magnifique gerbe de fleurs. Le rallye avion n'est pas une compétition mais une promenade aérienne destinée à faire connaître la région. Il verra la participation de Maryse Bastié sur son Kleimm, de Mr Scordel de Chaumont sur Caudron 232 (F-AJSS), de Mr Bijasson de Besançon sur Potez 36, de Mr Marchal de Metz sur Potez 36, de Robert Rhein de Toussus-le-Noble et membre de l'Aéroclub de Belfort sur Farman 232, de Mr Tesyford de Mandes sur Caudron "Luciole", de Mr Hougleur de Romilly sur Morane 35, de Messieurs Janin et Cosselin du Bourget sur Breguet, de Mr Girardot de Ronchamp sur Farman 232, de Mr Japy sur Morane "Moth" et de Mr Bosuet d'Arbois. En arrivant, les pilotes feront un tour complet du terrain "main gauche", puis ils le traverseront face au vent à plus de 100 mètres d'altitude et lâcheront un message lesté qui devra tomber le plus près possible du cercle situé au milieu du terrain. Ils devront être arrivés pour 11 heures. Les concurrents seront ensuite pris en charge et se rendront à Belfort en voiture pour une visite du Lion et du Château avant de participer à un déjeuner au cours duquel seront distribués les prix du concours de messages (remporté par Georges Lienhart) ainsi que les cadeaux tirés au sort. Ce fut un vrai succès, si la

## Mai 2016

météo du samedi fut morose, le temps s'améliora le dimanche matin, permettant la tenue de tout le programme devant 10.000 personnes. Il fut réalisé plus de 300 baptêmes sur les 4 jours et on enregistra plus de 50 nouvelles adhésions.

Le 3 juin, la vaillante aviatrice d'origine alsacienne Maryse Hilsz est de passage à Mulhouse, de retour de son périple Paris-Tananarive-Paris. Elle s'est posée à Habsheim à 11H41 en provenance de Strasbourg, ville qu'elle avait quitté 38 minutes plus tôt.



Le F.291 F-ALUI "Joe II" de Maryse Hilsz en début de carrière. L'avion est construit avec une cellule de F.199. Un insigne non identifié figure sur la dérive. [© Michel Barrière]

Les 9 et 10 juin, est organisé à Belfort, un exercice de défense aérienne, afin de vérifier l'efficacité des mesures de défense passives prévues et d'étudier les délais d'extinction des lumières sur les communes concernées. La population participa, au signal les lumières s'éteignirent, la place Corbis était noire de monde, les hauteurs étaient prises par la population, dans l'attente du passage des avions. Le Commandant Hering, dirigeant la 7ème Région, félicitât le Maire et la population.

Lors de l'examen du Contingent 1933 de mécaniciens avion, sur les 23 élèves présentés par l'École de Mécanique de l'Aéroclub, 21 furent reçus.

Le 6 août, l'Aéroclub organise une grande journée de baptêmes de l'air aux personnes qui se feront inscrire comme membre honoraires. Tous les samedis, l'entraînement des pilotes sur les avions du Club attire les curieux. Il est possible, pour 50 francs, de





## EN DIRECT DU MUSEE

CLIC

# 1932

## Année charnière

s'inscrire comme membre donateur et de se voir offrir un bon pour un baptême gratuit.

Le 6 novembre à 10 heures à l'hôtel de ville, était convoquée l'Assemblée Générale de l'Aéroclub qui compte plus de 200 membres. Le Comité est composé de la manière suivante:

Président actif: Georges Lienhart

Président d'honneur: Albert Japy

Vice-présidents: Paul Oudard et Louis Girardot

Secrétaires: Marcel Pffelmann et Georges Wandres

Trésorier: Marcel Malblanc

Section de Luxeuil: Lecoq et Narbey

Le président Lienhart félicite le représentant de la section de Luxeuil ainsi que le Sergent Boussard, détaché du 2<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation, pour les cours qu'il dispense aux élèves de l'École de Mécanique. Après le compte-rendu moral il passe la parole au Trésorier qui annonce des dépenses de 15.503 Frs

pour une recette de 25.864 Frs, soit un bénéfice de 10.361 Frs.

Puis, Intervention de Mr Le Dilasser, pour la section de vol et d'entraînement nouvellement créée, qui utilise un Hanriot 14 obtenu du Ministère de l'Air après de longues démarches. Depuis que la zone interdite a été levée au mois de mai, il est possible de voler presque librement. Il a été effectué environ 60 HDV sur l'exercice 1932 (du 01/11/1931 au 31/10/1932). Une subvention de 75.000 Frs du Ministère de l'Air a permis de faire construire, en août, un second hangar qui est équipé d'un atelier. Le même mois, le Club a reçu une cellule de Morane biplace double commande à moteur Rhône de 80 chevaux qui est en cours de montage. Albert Japy, pour la section de tourisme, précise que l'Aéroclub possède 7 avions appartenant personnellement à des membres. Mr Eglin, pour l'École de Mécanicien, insiste sur la grande valeur de cette section et sur ses problèmes de locaux qui ont changés trois fois depuis 1924. Depuis cette année, il a été formé environ 300 personnes et 30 élèves sont actuellement en formation. Les cours ont lieu lundi, mercredi et vendredi de 20h00 à 22h00 et sont dispensés par le Commandant Boussard. Il regrette que les élèves ne s'inscrivent pas au Club après avoir été formés.

Le Président annonce la nomination de Marcel Hugues comme Président d'Honneur et de Mr Deshaie (donateur d'un plancher pour l'École de Mécanicien) comme membre bienfaiteur. Le Comité est ensuite renouvelé dans sa totalité et 4 nouveaux membres sont élus: Messieurs Lecoq, Duvernois, Wandres et Le Dilasser.

Le samedi 10 décembre à 20h45 se tiendra, dans les locaux de la Chambre de Commerce, la première réunion du Groupement de Défense Aérienne de Belfort, section locale de la Ligue de Défense Aérienne fondée par André Michelin, dans le but de protéger les populations en cas d'attaque aérienne.

## Mai 2016

Une causerie du Médecin-Colonel Pheulpin sur la guerre aérochimique ouvrira la séance, suivie d'une conférence qui intéressera tous ceux qui sont soucieux de la sécurité du pays par le Président de la Ligue, le Lieutenant-Colonel De La Rocque. Les protections héritées de la guerre de 14 sont bien insuffisantes pour se protéger des périls modernes, qu'ils soient toxiques, incendiaire ou explosifs. Pour Belfort, il faudrait, envisager une dépense de l'ordre de 160 Millions de Francs, que la Ville et l'État, sont bien incapables de couvrir. Au niveau individuel, il faut porter des masques pour lesquels des cours de mise en place seront donnés. Il est important de posséder une aviation forte pour contrer l'ennemi et de préparer l'évacuation des populations civiles non indispensables sur place. Le Comité constitué, compte parmi ses membres le Président d'Honneur de l'Aéroclub, Albert Japy.



Un touriste de l'air: M. Albert Japy



## EN DIRECT DU MUSEE

## La presse de 1956 Disponible sur le site

Le samedi 21 janvier, l'Aéroclub organise, au profit des sections vol à moteur et vol à voile, un bal à la brasserie La Coupole avec l'orchestre de Marcel Hubert.

Le moniteur Chatel ira à Lyon récupérer le Piper Cub dès son retour de congés. L'avion sort de révision, "à l'état de neuf". On prévoit la sortie du Stampe en deuxième quinzaine de mars, Passadori en fera les essais les 24 et 25 mars. Un nouveau bal est programmé pour le 14 avril.

Quelques jeunes membres de l'Aéroclub, regroupés sous le nom de "l'Escadrille des Satyres" souhaitent acquérir un avion. Avec l'aide du moniteur Hecker, ils trouvèrent un Phrygane Salmson, le F-BEEO, qui semblait correspondre à leur recherche, pour 800.000 francs. Dès l'arrivée de l'avion à Belfort, on fit passer Mr Charlemagne du bureau Veritas. Ce dernier devait alors constater l'impossibilité de

faire voler l'appareil en raison de son état général et en particulier, d'une crique sur le carter moteur. Les pilotes demandaient 600.000 francs pour couvrir les frais de remise en état. Mr Sénéchal se défendit lui-même et les pilotes (partie civile) furent condamnés aux dépens, Mr Sénéchal étant relaxé au bénéfice du doute quant à l'intention frauduleuse.

Le journal du 05/04/1956 propose, avec l'arrivée des beaux jours, une revue de ce qu'offre l'Aéroclub: promenades, apprentissage du pilotage, brevets, parachutisme et, pour bientôt, un grand meeting.

Début avril, le Stampe est en état de vol et attend les pilotes qui veulent se perfectionner.

Suite à une réunion du comité régional N°2, en présence du Président Lefebvre, du vice-Président Gangloff et du trésorier Rhein, la question du vol à voile à Belfort fut abordée. Le démarrage de cette section peut maintenant être évoqué officiellement. L'entraînement se fera en double sur un C800 qui arrivera fin mai et sous la responsabilité de Mr Chatel. Les lâchés seront réalisés sur les monoplaces Emouchet et Rohn Musar que le Club possède déjà.

Le lundi 21 mai, au stade USB, la section modèles réduits propose une démonstration en présence d'un champion de France, M. Couprie.

Le 25 mai, Etienne Viellard meurt dans un accident de la route, il fut l'un des premiers membres de l'Aéroclub.



## Juin 2016

Le 3 juin, la section modélisme organise le concours annuel, qui réunit toute la région Est. À la fin du concours, une distribution de prix est organisée devant le hangar. (voir ci-avant)

La date du 29 juillet est retenue pour le meeting, au programme Passadori avec la Patrouille Nationale de Saint-Yan, des sauts en parachute,



des avions à réaction, les F-86 de la Patrouille Américaine de Chaumont, des F-84G français de Metz, des avions canadiens F-86 de la Base de Zweibrücken dont un qui franchira le mur du son.

Le prix des entrées est de 300 francs. Il ne fit pas beau, mais le public vint et le programme fut réalisé.

Suite au meeting, le 12 août, les journalistes et leurs conjoints sont invités pour un repas et un vol en avion ou planeur, et une visite de la Base de Zweibrücken est organisée le lendemain pour les membres et les journalistes. Six voitures furent nécessaires, la visite amicale fut passionnante.

Comme les années précédentes, la Préparation Militaire Air est assurée par l'Aéroclub dans les locaux de la rue de la Croix du Tilleul.

Le 29 septembre, les paras fêtent la Saint-Michel et Serge Merlet construit son Jodel D9.



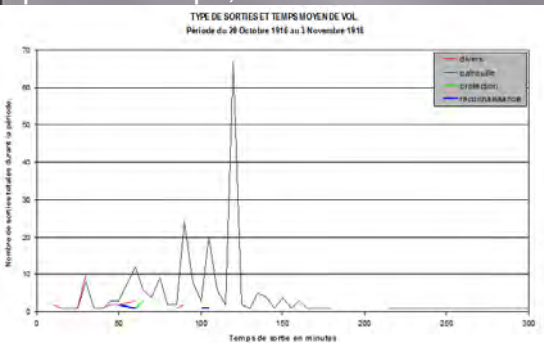
Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation

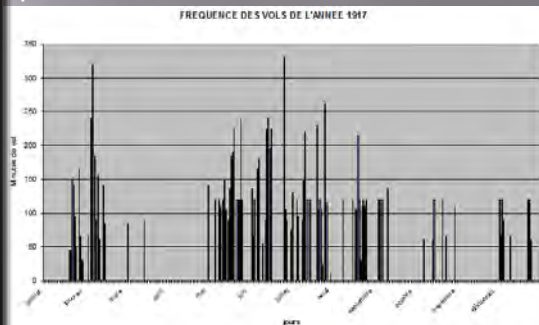
### Etude du carnet de vol. Emploi du temps d'un aviateur.

Cette étude est menée avec les  
années 1917 et 1918 du carnet de  
vol de Marcel HUGUES. Dans un  
premier temps, sont retranscrites les



durées de vol journalières en terme  
de minutes de vol totales sans tenir  
compte du nombre de sorties dans  
la journée. Cette répartition est  
ensuite traduite sous forme

d'histogramme où chaque colonne  
représente une journée de l'année.  
Un graphique représente alors la  
fréquence de ses vols sur une  
période donnée.



Puis, dans un deuxième temps, j'ai  
répertorié le type de sortie et le  
temps qui est réalisé pour chacun  
d'eux. J'obtiens une courbe qui pour  
un temps donné associe un nombre  
de sorties précis. J'ai alors la  
représentation du nombre de sorties  
par temps de chaque type de  
missions.

Par mesure de lisibilité, j'ai choisi de  
ne retenir que trois grands types de  
missions, ceux qui sont en général  
les plus souvent cités dans le carnet  
de vol. La quatrième catégorie  
« divers » englobe les essais, les  
barrages, les réglages occasionnels  
qu'il peut faire en association avec  
l'Infanterie, les déplacements de  
matériel ou les changements de  
terrain et les informations non  
spécifiées. Cependant, les résultats  
ne sont que le fait d'une source de  
données, celle de l'aviateur. Or, le  
carnet de vol même s'il

est normalement  
rempli à chaque sortie peut  
connaître certains oublis. En  
premier lieu, après une brève  
comparaison avec le journal de  
marche de l'escadrille SPA 95 on  
peut noter qu'il ne répertorie pas  
systématiquement tous les vols  
d'essais du pilote. D'autre part,  
parfois les services administratifs de  
l'escadrille sont débordés et n'ont  
plus de temps de remplir les  
carnets, c'est donc au pilote, s'il  
n'oublie pas lui-même, à qui  
incombe la tâche.

•**Première constatation** : l'activité la  
plus souvent entreprise par Marcel  
HUGUES au cours de cette période  
concerne essentiellement les  
patrouilles. La patrouille consiste  
pour un pilote, puis un groupe de  
pilote à effectuer de nombreux  
allers-retours au-dessus d'un  
secteur qui leur est confié. Leur  
mission est alors défendre ce  
secteur contre les appareils  
ennemis (ballons et avions) qui sont  
présents soit pour diriger leurs  
batteries, soit pour déverser des  
bombes sur les troupes alliées au  
sol, ou soit pour détruire les avions  
français présents sur zone.

La patrouille n'a pas de mission  
précise, elle doit réagir en fonction  
des besoins demandés. S'il faut  
protéger, elle protège, s'il faut  
attaquer, elle attaque.

•**Deuxième constatation** : la durée

## Juin 2016

des vols s'échelonne en moyenne  
entre 100 et 130 minutes, avec une  
grande majorité s'effectuant autour  
de 120 minutes.

L'autonomie de l'avion de combat  
est limitée, avec sa grande  
puissance il est par conséquent  
« mangeur » de combustible. Sous  
peine de se surcharger de manière  
exagérée en combustible, ce qui le  
rend plus aussi maniable, il lui faut  
limiter son approvisionnement, et  
donc son champ d'action. Ainsi,  
l'avion le mieux armé offensivement  
est le moins apte à des actions en  
profondeur dans le ciel ennemi.

Toutes les sorties ne durent  
cependant pas 120 minutes, c'est  
un maximum. Au-dessus, elles se  
font en plusieurs étapes avec un  
retour des appareils à la base pour  
faire le plein et vérifier la  
mécanique.

La sortie est très dépendante des  
conditions extérieures de vol ou plus  
simplement du matériel. Il arrive  
souvent que le pilote doive rentrer  
plus tôt à cause de défaillances qui  
ne sont pas de son fait.

**Journée du 7 juin 1917**  
« **patrouille. Interrompue à cause  
du mauvais temps.** »

Ou encore :

**Journée du 11 mai 1917** : « **Excès  
de pression (pause)** ».



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation

Les rares sorties qui additionnent  
200 à 300 minutes de vols se font  
en plusieurs étapes. Ainsi, dans la  
journée du 12 juillet 1917 :

|    |           |  |   |      |
|----|-----------|--|---|------|
| 12 | 5h45-7h05 | Patrouille Aubérive Reims. Piqué 3 fois, aucun résultat.   | Vu 4 biplaces ennemis.  | 1h20 |
| 12 | 14-16h20  | Patrouille Aubérive Reims Herbelin un groupe de 4 des monoplaces tiré par nous drachens envue au NE de | attaqué avec l'adj. Avions ennemis. L'un paraît désemparé. 4 Pont Taverge (?) | 2h20 |

Dans les cas où HUGUES vole deux fois dans la journée, il enchaîne une période tôt le matin, suivie d'une deuxième généralement en fin d'après-midi afin de laisser le temps aux mécaniciens de faire une vérification complète et aussi afin de lui permettre de se reposer d'heures de vol intensives qui l'épuisent.

La patrouille n'est pas seulement la seule opération de vol que Marcel

HUGUES accomplit, il est entre autres amené à effectuer des missions de reconnaissance et de protection. Ces sorties sont fort peu nombreuses, le total cumulé ne dépassant pas cinq. En fait, les escadrilles sont polyvalentes, ce qui signifie que la plupart du temps lors d'une sortie elles font plusieurs missions au gré des instructions. Outre la reconnaissance et la



Les mécaniciens au travail.

La reconnaissance est une mission dangereuse, le pilote ne connaît pas son terrain. Ou c'est une mission préalable à de futures opérations sur le secteur, il faut alors posséder son terrain le plus parfaitement possible afin de repérer rapidement tous les éléments du secteur : batteries, tranchées, topographie... Ou c'est une mission de « connaissance » sur un espace contrôlé par l'ennemi : le pilote n'est absolument plus dans une zone protégée, il s'avance même au devant d'un

danger encore plus grand. Les missions de reconnaissance se font à plusieurs appareils, la stratégie du vol de canard est vitale pour chacun des pilotes. Généralement, l'avion de reconnaissance est alors protégé par une patrouille haute.

patrouille, le carnet de vol répertorie de nombreux changements de terrains, ce que lui appelle « voyage ».

Journée du 5 septembre 1918 : « voyage à Ochey ».

Ou encore dans la journée du 23 septembre 1918 : « voyage de Ochey à Trécon ».

L'aviation appuie encore très fortement l'infanterie, même si la maîtrise des airs est maintenant un concept acquis, c'est finalement

# Juin 2016

Les actions terrestres qui déterminent les victoires et la possession du sol. Les escadrilles suivent donc les mouvements au front et renforcent les batailles ponctuellement, ou « actions de champ de bataille ». Un terrain réclamant de nombreuses exigences, ce qui le place relativement à l'arrière des opérations ; il ne peut desservir qu'une zone réduite du front car l'autonomie des avions n'est pas très avancée. Il faut donc déplacer entièrement les escadrilles au fur et à mesure de la progression du mouvement. Inversement, parfois il faut déplacer entièrement le terrain d'aviation.

En 1918, au plus fort des opérations (de mai à septembre), l'escadrille change de terrain environ tous les quinze jours. (143)

### Escadrille SPA 95 en date du 10 février 1918.

|                    |              |
|--------------------|--------------|
| Plessis Belleville | le 27/03/18. |
| Villeneuve         | le 01/04/18. |
| Airaines           | le 13/04/18. |
| Vermes             | le 28/05/18. |
| Plessis Belleville | le 03/06/18. |

143: journal de marche de l'escadrille SPA 95, document fourni par l'officier de tradition l'Adjudant DENIS Albin



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

La protection enfin, dernière grande  
fonction qu'on attribue à la Chasse.

*Journée du 3 février 1917 : « escorte  
de photo »*

*Journée du 22 juillet 1917 :  
« escorte de bombardement ».*

Cette idée s'est développée dans le courant de l'année 1917. l'aviation est alors distinctement séparée en trois grands corps ayant une fonction précise : chasse, bombardement, et observation. Mais les appareils des deux derniers ont un pilotage moins souple que celui des avions de chasse. Or, lorsqu'ils sont en mission, ils peuvent risquer à tout moment de se faire attaquer par l'aviation offensive ennemie. La protection des chasseurs vise alors à « nettoyer » le ciel des « prédateurs », pour des actions

ponctuelles sur un secteur qui est moins gardé. Ces missions se nomment alors « protection » ou « escorte ».

•Troisième constatation : le pilote ne vole pas tous les jours. En effet, entre 1917 et 1918 le carnet de vol contient plusieurs périodes pendant lesquelles Marcel HUGUES n'a, semble-t-il, pas volé.

Deux grandes similitudes rapprochent les deux années, premièrement, les vols sont plus nombreux l'été et tendent à se raréfier en hiver. Nous pouvons évoquer ici un parallèle avec les conditions climatiques de la région Est : les pluies sont relativement équilibrées tout au long de l'année, le seul facteur différentiel étant la température. Par trop grand froid les pilotes ne peuvent soutenir les agressions extérieures car ils ne sont pas bien protégés par la carlingue de l'avion ou simplement, par trop grand froid les moteurs ne partent pas. D'autre part, la luminosité joue un rôle très important pour l'aviation de chasse et d'observation. Le principal atout des deux armes étant assurément le regard, la surveillance de l'espace et le guidage. Dans la nuit, ils sont aveugles et leur utilité est réduite d'autant ; ainsi, les pilotes volent en général plus aux jours les plus longs.

Cependant les conditions climatiques ne suffisent pas à elles

seules à expliquer les différences de

fréquences de vol de Marcel HUGUES sur l'ensemble des années 1917 et 1918.

La vie en escadrille laisse quand même de nombreux instants de repos. Les pilotes ne volent pas tous les jours ; mauvais temps, réparations, et le nombre insuffisant d'avions ne permet pas toujours une rotation optimale, et souvent la difficulté des vols ne permet pas de réitérer les efforts précédents.

Les raisons sont multiples, même en période d'opérations, Marcel HUGUES vole en moyenne entre 120 et 150 mns par jour de vol ; et si on calcule la moyenne journalière sur toute la durée 1917-1918, le quota horaire chute à 34 minutes.(144)

Il existe deux grands types d'inaction :

- Les repos longs et volontaires qui correspondent à des périodes de permission ou de « repos » ordonnés par les Etats-majors. Sur les graphiques des fréquences de vols, on remarque certaines périodes vides de toute activité de vol. Certaines s'expliquent par leur mise à l'arrière. Ainsi, début 1918 Marcel HUGUES ne vole pas, il est avec l'ensemble de son escadrille 81 à Villeneuve lès Vertus dans la Marne afin de se préparer à la grande offensive de VERDUN qui va suivre.

## Juin 2016

Des périodes d'inactions involontaires et de plus courte durée (quelques jours) alors que l'escadrille et *a fortiori* HUGUES sont au front, sur lesquelles nous reviendrons dans un chapitre concernant les « temps morts » de la vie quotidienne.

-L'affectation à une autre escadrille : entre le 18 mars 1917 et le 4 avril 1917, HUGUES est à la SPA 97. Or, il n'a pas volé. On peut éventuellement trouver trois raisons



*Les pilotes se retrouvent dans le baraquement autour du lit de l'As HERBELIN.*

-qui expliquent cette inactivité en vol ; soit il est affecté en temps que formateur, et donc se contente d'effectuer des conférences sur les nouvelles tactiques et stratégies ; soit il est affecté en coïncidence avec une période de repos de l'escadrille ; soit, ayant demandé son rattachement auprès de l'escadrille 81 pour rejoindre son ami HERBELIN, il est tout d'abord affecté par facilité à une escadrille du même groupe en attendant son passage au centre de



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

VILLACOUBLAY puis son  
rattachement véritable à la SPA 81.  
Les périodes de permission enfin,  
dernières causes des périodes sans  
vols. Malheureusement il n'y a  
aucun détail quelconque dans son  
carnet militaire. Certaines phases de  
« non-vol » restent donc  
inexpliquées.

A l'instar des périodes creuses,  
Marcel HUGUES connaît aussi des  
périodes où la fréquence des vols  
est très forte. Pour l'année 1917,  
une ample période s'affiche entre  
mai et septembre avant que tout se  
calme.

On peut dire que dans cette période  
Marcel HUGUES appartient *grosso  
modo* à l'escadrille du Lévrier.  
Elle participe à la bataille de 1917

qui se caractérise par le seul nom  
de « VERDUN ». Chacun sait ce  
que ce lieu véhicule en pertes  
humaines et qu'il représente à lui  
seul toute l'atrocité de la guerre de  
14.

La SPA 81 effectue essentiellement  
des vols de patrouille et de  
protection, leur rôle étant de  
dégager le ciel des attaques  
aériennes ennemies tout en  
renseignant l'armée de terre de  
l'organisation générale de la bataille.  
Verdun est un des éléments clés qui  
permettent la protection de Paris en  
stoppant l'avancée des Allemands  
est une bataille âprement disputée  
par les belligérants. L'offensive qui  
est très active demande de  
nombreuses sorties, certains pilotes  
de l'escadrille comme LEPS,  
PERONNEAU, HERBELIN et  
Marcel HUGUES se distinguent à  
cette occasion.

En 1918, l'intensification des vols se  
constate entre avril et septembre,  
puis une dernière entre octobre et  
novembre.

Cette intensification est en partie la  
résultante de la nouvelle cohésion  
obtenue avec l'établissement des  
escadrilles en 1918 qui autorise  
alors des actions de masse. D'autre  
part, l'organisation générale est  
maintenant plus autonome,  
l'aéronautique se divise en Divisions  
Aériennes distinctes à  
l'indépendance et aux possibilités  
renforcées : l'aviation devient une

division à part  
entière. La plus

grande majorité des pilotes  
disponibles devant voler, les  
moyens de production sont accrus :  
les pilotes sont dorénavant plus  
souvent en l'air. Les actions contre  
les Allemands sont de plus en plus  
nombreuses. Pour terminer  
rapidement cette guerre de quatre  
ans, la tactique du Général FOCH  
demande en première ligne les  
troupes les plus fraîches possible. Il  
s'ensuit une rotation systématique  
sur le front de l'est de toutes les  
unités terrestres et aériennes. La  
SPA 95 participe quasiment à toutes  
les offensives et change souvent de  
terrains d'aviation dans cette  
dernière phase (au moins un tous  
les quinze jours). (145)

La troisième raison à cette  
intensification des vols de Marcel  
HUGUES pour la période 1918,  
correspond aux interventions de  
masse qui sont conduites dans les  
secteurs de la Somme et de l'Oise  
menacées par l'offensive du général  
en chef allemand LUDENDORFF.  
Enfin, en juillet 1918, où la  
fréquence des vols est la plus forte,  
HUGUES participe aux diverses  
offensives du général FOCH  
lancées en Picardie et Champagne :  
à cette occasion Saint-Mihiel revient  
dans la vie de Marcel HUGUES,  
c'est avec la SPA 95 qu'il participe  
en octobre – novembre 1918 à  
l'offensive contre Saint-Mihiel.

# Juin 2016



le général Foch



Portrait du général Ludendorff.

144: graphique des fréquences de vol. carnet  
de vol Marcel HUGUES.

145: Journal de l'escadrille SPA 95.



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

### 3. L'organisation de la vie quotidienne de Marcel HUGUES.

La situation du pilote est matériellement beaucoup plus enviable que celle du fantassin.

En fait, la relative fragilité des appareils et la nécessaire obligation de disposer d'un vaste champ de manœuvre à l'abri des attaques, organise l'ensemble des centres d'aviation à l'arrière, dans des conditions beaucoup plus confortables par rapport à celles que connaissent les fantassins.

L'avion est encore suffisamment délicat et demande des conditions environnementales élaborées :

- Un terrain d'aviation

sophistiqué : un espace spacieux ; un sol horizontal, apte à supporter atterrissages et décollages ; un espace dégagé, ouvert, visible de loin et sans obstacles. ; drainage et écoulement des eaux...

Au milieu du terrain, un « T » est disposé, fait de deux rectangles de toile blanche posés sur l'herbe, pour indiquer le sens de l'atterrissage.

•Des aménagements nombreux et durables : l'avion doit être protégé du mieux possible des variations climatiques extérieures. Le fantassin est dans les tranchées, sans vraiment de protection, l'avion bénéficie quant à lui d'un hangar en « dur », ou Bessoneau (grand hangar de bois et toile démontable), dans lequel il stationne ; Ateliers de réparation conséquents pour le matériel. Les hommes ne sont pas en reste, tentes ou baraquements « Adrian » les logent.



Bessoneau de l'Ecole de Cazaux. Au premier plan, le lac.

•Mais, si au contraire du fantassin, l'aviateur possède un lit, une table, et la quasi-certitude de les retrouver au retour de sa mission, il n'est en

revanche pas sûr

de revenir. Les « chances » de mourir sont autrement plus importantes dans l'aviation.



Les pilotes se retrouvent dans le baraquement autour du lit de l'As HERBELIN.

Les pilotes sont à l'arrière, loin de tout, en pleine campagne. Leur vie est conditionnée en grande partie par l'avion, qui est au centre de tous leurs intérêts.

La vie quotidienne devient vite « mécanique ». La principale activité d'un pilote outre le vol, est la préparation ou la réparation de son avion pour le prochain vol.

La Revue est systématique après et avant chaque départ.

Dès le retour aux Bessoneaux il faut procéder aux opérations suivantes :

•Le plein d'essence, d'huile et d'eau distillée.

•La vérification des organes délicats (que les câbles soient tendus, les supports de moteur, les boulons de fixation...)

•Il faut régler les fuselages qui se sont détendus pendant l'ascension

# Juillet 2016

et la descente.

•Boucher les trous des projectiles dans les ailes avec des rustines, sinon la toile risque de se déchirer.

•Changer si besoin est le réservoir, le radiateur, les roues, les béquilles, la tuyauterie.

•Recharger les bandes mitrailleuses.<sup>[1]</sup>

Après le vol le pilote diagnostique son avion et fait part au mécanicien de ses premières sensations. Puis l'équipe s'affaire pour le rendre opérant le plus rapidement possible.

On teste ensuite l'engin par une série d'essais auxquels participe parfois le mécanicien. Les essais ont lieu quasiment journalièrement. Ils sont si banals que lors de la confrontation entre le carnet de vol de Marcel HUGUES et le Journal de l'escadrille les omissions de part et d'autre sont fréquentes. En règle générale l'essai dure en moyenne entre une vingtaine de minutes et quarante cinq minutes, le temps pour le pilote – et de son mécanicien si celui-ci l'accompagne – de vérifier que les réglages sont parfaits ; ou bien de déterminer les autres réglages à faire.



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation



### 3. L'organisation de la vie quotidienne de Marcel HUGUES. (suite)

Autre facette des obligations quotidiennes, les tâches administratives. Il faut remplir le carnet de vol, ou le faire remplir, annoter les documents de missions, rendre compte de la reconnaissance. L'arrière réclame ardemment des états hebdomadaires.

Marcel HUGUES n'est pas continuellement en train de voler, les principales raisons ont été énumérées. Parmi celles-ci, il faut analyser plus en détails les instants où le pilote n'est libre que parce qu'il y est obligé, souvent à cause des éléments techniques des appareils et de vol.

Le temps de repos peut être comblé de deux grandes façons. Soit le pilote en profite pour se consacrer à des activités annexes au vol mais nécessaires, soit il se consacre à lui-même.

Sa première activité est bien souvent celle de la mécanique. Les heures sont utilisées à l'amélioration technique des appareils, seul ou en association avec son mécanicien. Habitué aux voitures, peut-être est-ce lui qui trouve l'astuce des ressorts de voiture CHENARD pour changer un moteur en trois heures alors que le temps habituellement nécessaire est d'au moins une



Juillet 2016

Un pilote de la SPA 95 prépare sa future mission dans son lit.

journée.<sup>[2]</sup> Les temps de repos sont aussi l'occasion de se préparer plus efficacement aux nouvelles stratégies et tactiques en écoutant et en se comparant aux « camarades »<sup>[3]</sup>. L'expérience des uns et des autres permet l'élaboration des stratégies de groupe. Sinon, à l'instar de son ami, dans sa tente, il faut préparer la mission du lendemain, apprendre la carte par cœur avant de s'envoler. Le pilote doit aussi participer aux conférences sur les nouvelles avancées techniques, et s'entraîner au tir. « *Mens sana in corpore sano* »<sup>[4]</sup>.

Le pilote est aussi un sportif qui se doit de garder

une condition physique de qualité, sa capacité d'adaptation lors du vol et sa vie sont à ce prix. L'effort physique est largement pratiqué, parfois sous forme de jeux collectifs. On peut aussi évoquer les parties de cartes<sup>[5]</sup>, les discussions avec les autres pilotes comme avec son meilleur ami HERBELIN ; ou bien encore la rédaction de lettres à sa famille et à sa jeune fiancée, ou encore la lecture, les jeux de société, les ballades, la récupération des heures de sommeil, les virées en voiture d'escadrille.

<sup>[1]</sup> JAUNEAUD Marcel, *ibid.cit.*, p.413.

<sup>[2]</sup> Journal de guerre p.4.

<sup>[3]</sup> Entretien p. 13.

<sup>[4]</sup> RABELAIS François, « un esprit sain dans un corps sain ».

<sup>[5]</sup> Journal de guerre, p.2.





# EN DIRECT DU MUSEE

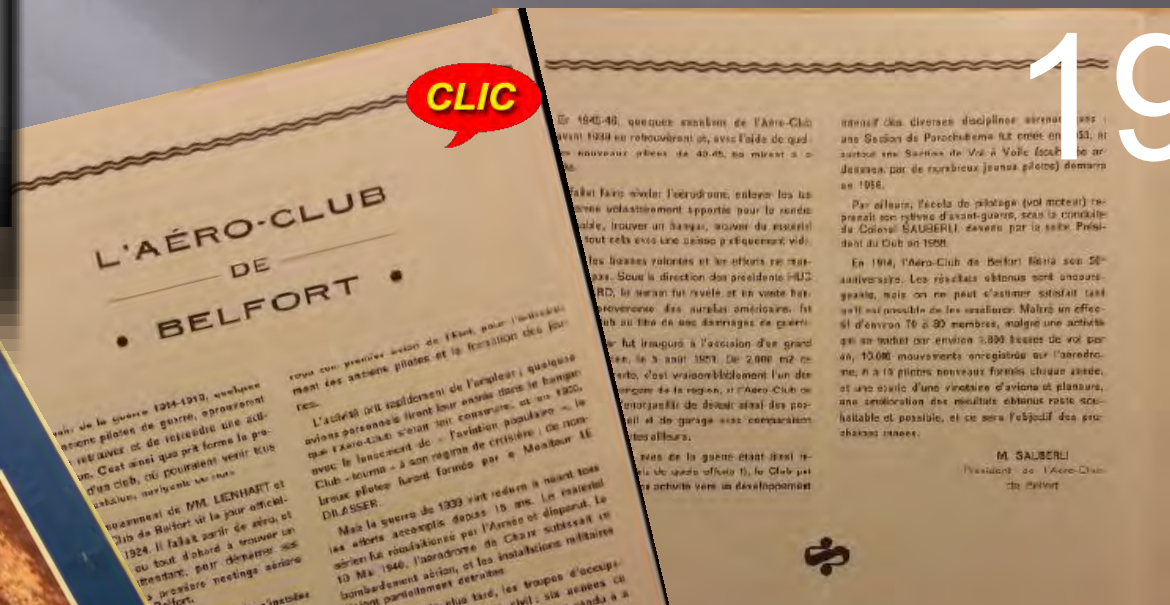
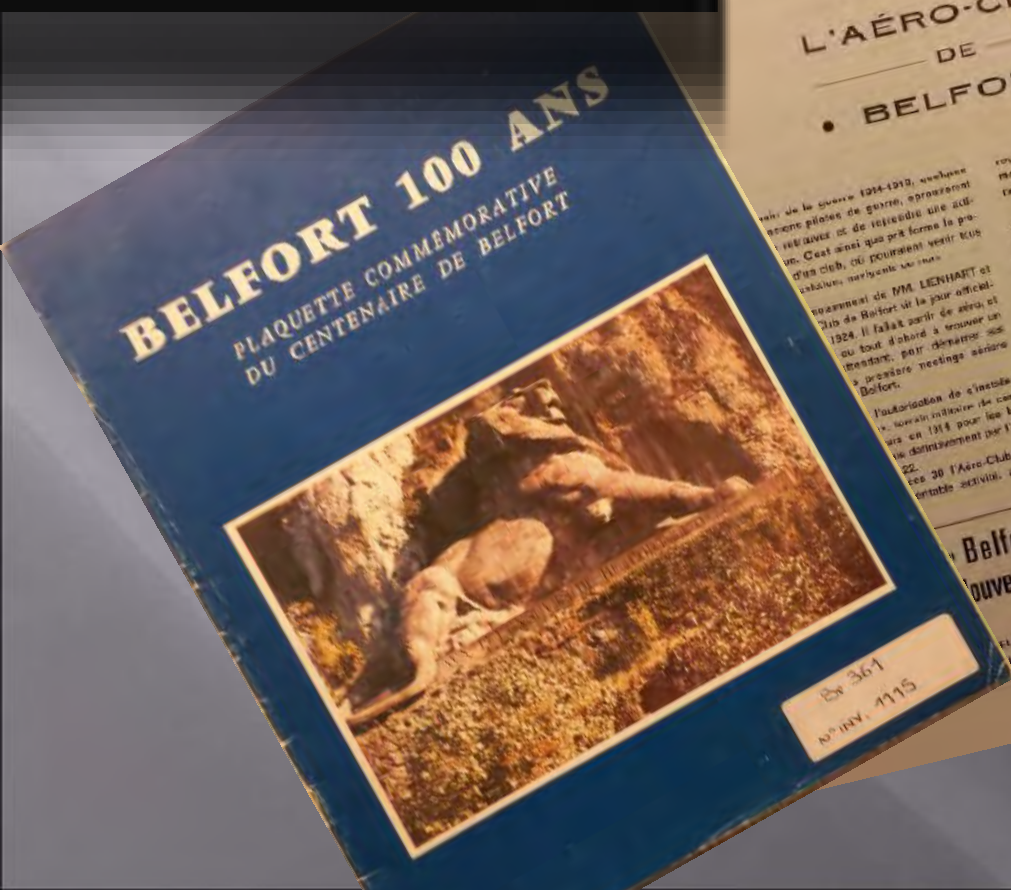
## Centenaire de Belfort

Juillet 2016

A l'occasion des commémorations du centenaire de la ville de Belfort, une plaquette fut imprimée. Le président de l'aéroclub de l'époque, Mr Sauberli, rédigea un article sur deux pages, c'est cet article qui est proposé à la consultation dans la page « Les curiosités » de la section « Autres documents » du Musée. L'original de ce fascicule se trouve aux archives municipales sous la référence « BR361 » inv1115

# 1974

CLIC



- DOC
- AVIONS
- BAPTEMES
- STATISTIQUES
- ESSENCE
- ECOLE
- L'AÉROCLUB
- POUR NOUS TROUVER
- BAPTEMES DE L'AIR
- QUI SOMMES NOUS
- PRÉPARATION VOLS
- MÉTÉO LOCALE LFGG
- METAR-TAF
- IMAGES SATELLITE
- WEBCAMS
- ABVM News
- ABVM Ciné
- ABVM Musée

- Autres documents du musée
  - les panneaux
  - les curiosités
    - 01\_bulletin\_officiel\_de\_Laero-club\_1927.pdf
    - 02\_Statuts\_AOBR\_1924\_prefecture.pdf
    - 03\_declaration\_association\_1924.pdf
    - 04\_Comment\_s\_protoger\_contre\_les\_attaques\_aeriennes\_1939.pdf
    - 05\_livret\_meeting\_16\_juin\_1935.pdf
    - 06\_livret\_meeting\_22\_mai\_1977.pdf
    - 07\_revue\_aeronautique\_de\_belfort\_et\_la\_region\_1924\_DSC04738.jpg
    - 07\_revue\_aeronautique\_de\_belfort\_et\_la\_region\_1924\_DSC04738.pdf
    - 08\_Belfort\_100ans\_article\_Sauberli.pdf
  - Pages\_musee\_de\_ABVM\_News
  - LaFeuilleDeChaux1988
  - ABVM-News\_1993-2002



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation

**Cette vie particulière  
entraîne des relations  
propres au petit monde de  
l'aviation.**

On peut dire que la jeunesse de l'aviation et de ses éléments favorise une certaine ambiance de camaraderie.

Marcellin HODEIR qui a étudié en 1977 dans son mémoire de maîtrise le milieu social des aviateurs français de la Première Guerre Mondiale, donne sur un total de 211 dossiers militaires une moyenne d'âge de 24 ans et dix mois pour les pilotes. Autrement dit l'ambiance est jeune et prompte à l'innovation.

En plus de cette jeunesse



HUGUES commence son apprentissage de pilote avec ses habits d'Infanterie et des bottes de fortune.

apparente, l'extrême diversité des costumes et des armes ne laisse que peu de repères fixes sur lesquels peut s'appuyer une stricte discipline. Jusqu'en 1916, le personnel toujours détaché de son arme d'origine, garde l'uniforme de l'arme à laquelle il appartient. Spahis, cavalerie, chasseurs alpins... les habillements sont colorés et variés. HUGUES qui vient de l'infanterie est confronté à cette situation. Il éprouve même une certaine jalousie en comparaison de son uniforme « dégueulasse »<sup>[1]</sup>:

« Il y avait un capitaine dont j'étais jaloux.[...] c'était un tirailleur

marocain. [...]

j'admirais cette tenue de chasseur d'Afrique, splendide »<sup>[2]</sup>

Diversité des uniformes qui laisse difficilement une hiérarchie s'organiser : les grades ne correspondent pas toujours, l'officier de marine n'a pas la même formation/ tradition qu'un officier de cavalerie...

Puis, pour « uniformiser » et donner un visage à la réorganisation qui court, en septembre 1916, une instruction paraît, créant des insignes spéciaux réservés au personnel navigant. Deux catégories, les insignes portés sur le collet (étoile ailée, roue ailée, grenage ailée) ou sur la poitrine (pour le breveté, une étoile, de deux ailes et d'une couronne, pour l'élève pilote l'insigne ne comporte qu'une aile.), l'uniforme est tendance bleu horizon. Toutefois, la couleur des uniformes dépend aussi des stocks et parfois la couleur peut sensiblement différer.

A la question que lui pose le SHAA sur les rapports qui existent entre lui et les autres pilotes, Marcel HUGUES répond :

« Très bons camarades... Vous savez, c'était la discipline, ...les marques de respect, comment dirais-je, les gestes conventionnels plus ou moins cérémonieux qui

## Aout 2016

accompagnent... la vie de...l'officier. Ca n'existait pas chez nous, on était, ... comme si on avait été en classe, des camarades de classe vous comprenez. Mais... il y avait de la discipline bien sûr, m'enfin c'était euh... entre camarades quoi. Il n'y avait pas de... de... c'est pas le règlement d'Infanterie, vous comprenez. »<sup>[3]</sup>

Confrontés régulièrement au danger, les aviateurs privilégient plus la compétence et l'expérience que la hiérarchie pure.

D'ailleurs, cette vision de la hiérarchie n'est pas sans poser de délicats problèmes quand le pilote n'est pas seul à bord. Dans le cadre d'opérations d'observation et de réglages d'artillerie, s'instaurent des rapports durs entre pilote et observateur, principalement lorsque le l'observateur est un jeune lieutenant provenant des grandes écoles et que le pilote est un sous-officier de carrière et un officier de grade égal issu du rang. Dans ce cas, le chef de bord est l'observateur. Des exigences et de l'inexpérience de l'un, de la pratique et de l'impuissance de l'autre peut naître une fâcheuse discorde préjudiciable au bon fonctionnement de l'escadrille.<sup>[4]</sup>

<sup>[1]</sup> Entretien p. 8.

<sup>[2]</sup> Entretien p. 8.

<sup>[3]</sup> Entretien p. 13.

<sup>[4]</sup> HODEIR Marcellin, *ibid.* Cit.



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*



Les trois As, BOYAU, HUGUES et HERBELIN ont un uniforme qui diffèrent sensiblement.  
On reconnaît l'étoile ailée des pilotes brevetés sur les vestes.

Mais en règle générale les pilotes ont l'impression de former un groupe solidaire, reproduisant la patrouille en vol de canard où chacun protège les autres jusqu'au combat. Ils appartiennent à la même arme, à quelque chose d'extraordinaire qui vient de commencer et où ils sentent que beaucoup de choses sont encore possibles par leur simple volonté : les cadres ne sont pas encore posés, la hiérarchie n'est pas sclérosée.

Quand HUGUES décide en 1917 de changer d'escadrille pour rejoindre son ami HERBELIN à la SPA 81, il lui suffit d'une demande et il est rapidement muté là où il désire aller.<sup>[5]</sup>

Cet état d'esprit est en outre

accentué avec les rapports que chacun a avec la mort. Elle est proche, et bien souvent le pilote se demande s'il va revenir de sa mission. Les frasques sont nombreuses pour profiter de cette vie brève et réconcilient tous les aviateurs au sein d'un même esprit, d'un même langage qui n'est compris que des initiés.

On peut mesurer le lien qui peut unir les pilotes avec une anecdote que Marcel HUGUES avait coutume de raconter à la famille. Son meilleur ami le sous-Lieutenant HERBELIN n'a pas assez de victoires en 1917 pour obtenir le titre d'As tant convoité. Marcel HUGUES qui possède déjà cette distinction lui

attribue pour homologation une ou deux victoires qu'il remporte. Parfois même les victoires se vendent.

Cette grande complicité des pilotes est aussi en partie due à leur spécialité : ils ne sont qu'un faible nombre à voler.

En comparaison, la SPA 95 en novembre 1918 compte 18 pilotes et 106 personnes au sol pour les encadrer.<sup>[6]</sup>

Ils se connaissent tous entre eux, d'autant plus si plusieurs escadrilles sont sur le même terrain ; cette unité est en plus confortée par les mouvements d'affectation réguliers entre escadrilles.

Les pilotes vivent ensemble et

## Aout 2016

partagent les mêmes occupations. Jeux de cartes, pitreries et réunions sont quotidiens. Mais la camaraderie n'empêche pas la comparaison entre les pilotes. Chacun montre son talent et sa supériorité, prouve qu'il a sa place au sein de ses camarades par des épreuves d'adresse.

« Des concours d'adresse et d'atterrissage en particulier étaient organisés entre les pilotes. Marcel HUGUES et SARDIER étaient les seuls à réussir à faire stopper leurs NIEUPOINT sur une ligne blanche, tracée préalablement à la chaux, qui devait se placer entre la roue et la béquille (il n'y avait qu'une béquille sur le NIEUPOINT). »<sup>[7]</sup>

Marcel HUGUES qui a un caractère très entier ne supporte pas de ne pas être le premier. C'est avec une certaine satisfaction qu'il raconte cinquante ans plus tard de quelle manière il dame le pion de PINSARD, l'as français aux 27 victoires homologuées :

« Un jour de présentation du SPAD, Marcel HUGUES part au ras du sol, fait immédiatement 2 tonneaux successifs et effectue une démonstration éblouissante. C'est alors que PINSARD, l'As aux 27 victoires homologuées, veut faire un vol personnel et démontrer son

<sup>[5]</sup> journal, p.3.

<sup>[6]</sup> Adjudant DENIS Albin, officier de tradition EC 173

<sup>[7]</sup> Journal de Guerre, p.3.



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

*habileté. Au décollage, il fait une  
chandelle suivie de 5 mns de  
retournement. Mais l'altitude était  
insuffisante et il percuta le sol.  
PINSARD fit un vol plané d'une  
quinzaine de mètres et resta une  
semaine dans le coma. »<sup>[8]</sup>*

Les relations entre  
pilotes aussi fortes soient-elles  
reposent sur la reconnaissance  
d'une même identité. Mais il existe  
un autre corps qui joue un rôle tout  
aussi important, celui des  
mécaniciens ; sans eux, pas de  
pilotes.

Les rapports entre le pilote et  
son ou ses mécaniciens sont  
généralement encore plus étroits.  
Un pilote a très souvent des  
mécaniciens qui lui sont affectés, les  
mécanismes étant particuliers à

chaque avion, et tout pilote  
transforme son appareil à sa façon  
de voler. Pilote et « mécanos »  
doivent se comprendre  
immédiatement sur les irrégularités  
de l'appareil, le pilote doit pouvoir  
avoir une entière confiance en lui,  
car il lui confie l'ordonnance de son  
avion, et par-là même sa vie. Le  
mécanicien est à la fois – pour en  
revenir au système de la chevalerie  
– le compagnon d'armes, le  
*manager*, son écuyer, et en  
définitive participe un peu à sa  
gloire.

Marcel HUGUES coopère avec  
un mécanicien dont le nom revient  
fréquemment dans le journal de  
l'escadrille M.F 22 alignés avec la  
mention « essai » : il s'agit de  
SENEUZE avec qui il vole  
journallement pour des vérifications  
le plus souvent d'ailleurs pour des  
problèmes de moteur.

Les binômes entre le pilote et  
ses mécaniciens sont bien souvent  
au départ d'innovations. Marcel  
HUGUES et ses mécaniciens ne  
sont pas en reste, ils trouvent, pour  
n'en citer qu'une, une méthode  
amusante pour faciliter la vérification  
d'un moteur :

*« Dès la réception des premiers  
SPAD, la révision ou le changement  
de moteur demandait plusieurs jours  
de travail, tellement il y avait de  
boulons et de rivets sur le capot.  
Hugues fit fabriquer par les  
mécaniciens de son Escadrille, avec*

*des ressorts de  
voitures*

*CHENARD en particulier, un  
outillage spécial grâce auquel un  
jour, en rentrant de patrouille sur le  
terrain de Revigny à 10 h du matin  
avec une panne de moteur, il put, à  
13h, reprendre le combat, moteur  
changé et réglage de tir à la  
mitrailleuse sur la butte terminé. »<sup>[9]</sup>*

Parfois leur rôle est encore plus  
important, ils sont souvent à l'origine  
d'améliorations des performances  
techniques qui sont ensuite  
réutilisées par l'industrie  
aéronautique. Lors de cette  
transformation, Marcel HUGUES  
permet de corriger un défaut sur les  
premiers SPAD qui coûta la vie à  
plusieurs pilotes :

*Mis en présence des  
défauts de SPAD en vol, dont  
le réservoir partiellement circulaire  
se trouvait sous les pieds du pilote  
dans le bas du fuselage, Marcel  
Hugues pensa que la panne était  
due au fait que l'essence n'arrivait  
pas, par manque de pression (sans  
doute par mauvaise circulation de  
l'air).*

*Or les SOPTWITH  
anglais possédaient sur l'une de  
leurs jambes de force du train  
d'atterrissage un petit moulinet à air.  
Avec l'aide de MAITRE, son  
mécanicien, un ancien de la marine  
de La Rochelle, Marcel Hugues  
monta l'un de ces moulinets, modifia  
les canalisations d'arrivée d'air de*

# Aout 2016

*façon à ce que celui-ci, entraîné  
par la pompe à air du moulinet arrive  
très régulièrement dans le réservoir  
d'essence.*

Le SPAD classique possédait  
bien une pompe à air mais entraînée  
seulement par l'arbre à cames d'une  
des deux rangées de cylindres de  
l'HISPANO en V 180 HP. [...]

*« 20 ans après la Première  
Guerre Mondiale, Monsieur  
LACOSTE, Président directeur  
Général d'Hispano-Suiza, rencontra  
HERBELIN, cousin de Marcel  
Hugues et as de la Guerre, lui  
déclara "Hugues a résolu, seul, un  
problème que mes ingénieurs ont  
mis près d'un an à élucider. »*

Cette ingéniosité des pilotes et  
des mécaniciens sert à toute  
l'aviation, les astuces sont parfois  
encore améliorées par d'autres, sont  
appliquées à l'escadrille. Parfois,  
des rapports remontent au Service  
Technique pour généraliser la  
découverte à l'ensemble des  
escadrilles.

*« La 2° escadre  
aérienne du Commandant MENARD  
prenant exemple sur les résultats de  
l'expérience Hugues, modifia très  
rapidement la plupart de ses  
appareils avec le moulinet à air des  
SOPWITH. »<sup>[10]</sup>*

<sup>[8]</sup> journal de Guerre, p.5.

<sup>[9]</sup> journal de guerre, p.4.

<sup>[10]</sup> journal de guerre, p.4.



**EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE**

**1953**

**Création de la section  
PARACHUTISME**

## La République 1953

Les articles parus dans La République de 1953, sont disponibles dans le Musée. Celui-ci compte maintenant **983 objets**.

**Aout 2016**



11 juin 1953

## Le dimanche 14 juin premier largage de parachutistes à l'aérodrome de Belfort-Chaux

Faisant suite à un article paru récemment dans ce journal et concernant la création d'une section de parachutisme à l'Aéro-Club de Belfort, cette société a le plaisir d'annoncer aux Belfortains que les premiers sauts auront lieu à l'aérodrome de Chaux, le dimanche 14 juin 1953, vers 17 heures. Les largages auront lieu à bord de l'appareil « Caudron-Phalène », quadriplace, dont le club est depuis peu propriétaire.

Tous les adeptes du parachutisme ou de l'aviation en général, sont cordialement invités à venir assister à ces premiers sauts, qui concrétisent l'ouverture de la section parachutisme.

Nous espérons que le public viendra nombreux, encourager à la fois nos jeunes parachutistes et l'Aéro-Club de Belfort, dans son activité.

Au préalable, vers 15 heures, aura lieu également, le 14 juin, la présentation de l'avion « Turbulent » construit par un fervent de l'aviation, le jeune Gérard Brobecker, membre de l'Aéro-Club. Vous avez pu admirer ce petit bijou lors de la foire artisanale et vous voudrez, naturellement le voir voler.

Les baptêmes de l'air commenceront le 14 juin, dès le matin, à 10 heures. Outre les trois appareils habituels, l'Aéro-Club aura le plaisir de mettre à la disposition du public, pour la première fois, son bel appareil quadriplace. Dès lors, il vous sera possible de

faire une promenade aérienne en famille. Des repas froids pourront être servis à midi, sur le terrain, aux personnes qui le désireraient.

Il reste bien entendu que le dimanche 14 juin, l'entrée du terrain sera gratuite. Toute personne pourra accéder sur le terrain librement, comme à l'habitude.

Nous profitons de cette occasion pour signaler que l'entrée à l'aérodrome se fait désormais côté route de Giromagny. L'entrée côté route d'Auxelles est condamnée en raison des récents aménagements du terrain.

Les services réguliers de la Sté S.T.A.B.E. sur la ligne Belfort-Giromagny, permettront aux Belfortains de venir aisément au terrain de Chaux, le dimanche 14 juin. A toutes fins utiles, nous rappelons ci-dessous l'horaire correspondant ainsi que les différents points d'arrêts :

Départ Belfort :  
Autogare : 14 heures  
Gendarmerie : 14 h. 03  
Roseraie : 14 h. 05  
Valdoie : 14 h. 15.

Un arrêt pourra se faire à l'aérodrome de Chaux (Café Martine) : 17 h. 55, 19 h. 52 (dernier service).

Souhaitons maintenant que le soleil soit de la partie, afin d'assurer la réussite de cette journée et de permettre aux jeunes parachutistes de goûter les joies du saut.

BELFORT

3 juin 1953

Le 5 juin 1953 à 20H30, au local du 70 de la rue de la croix du tilleul, se tient une réunion pour la création de la section parachutisme. Le premier largage a lieu le 14 juin, les parachutistes seront transportés dans le Caudron Phalène que vient d'acquérir le club. A cette occasion le turbulent de Brobecker sera exposé, et des baptêmes proposés. Cette manifestation marque le début de l'activité de la section Para de l'aéroclub.

**Vous pouvez consulter les journaux concernés dans le musée.**

- 3 photos d'identité ;
- le certificat médical d'aptitude ;
- une copie certifiée conforme du C.A.P.P. ;
- un bulletin de naissance ;
- un extrait du casier judiciaire ;
- une copie du brevet militaire certifiée conforme ;
- un relevé de sauts certifié conforme ;
- l'autorisation des parents légalisée par la Mairie de pratiquer le parachutisme (pour les moins de 21 ans) ;
- 20 francs de timbres.

Ils pourront éventuellement effectuer leur premier saut, le 14 juin, au cours d'une petite manifestation organisée à l'aérodrome de Belfort-Chaux.

Nous comptons donc sur le plus de présences possibles vendredi 5 juin 1953, à 20 h. 30, au local de l'Aéro-Club, 70, rue de la Croix du Tilleul, à Belfort.

DE PARACHUTISME



Agathe Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation

### •LE ROLE NON NEGLIGEABLE DE LA PRESSE DANS LA FORMATION DU MYTHE DE LA CHASSE.

Nous abordons dans ce chapitre les éléments qui façonnent l'image de l'aviation telle que nous la percevons aujourd'hui. La Chasse devient l'arme noble de la guerre, les hommes – et surtout les pilotes – sont des héros. Mais nous ne devons pas oublier qu'il n'en a pas toujours été ainsi aux débuts de l'aviation.

D'autre part, avec la jeunesse des pilotes et la nouveauté du vol vient se greffer un intérêt plus particulier pour le monde de la Chasse. Les médias profitent de cet engouement et développent largement l'idée d'une arme singulière, digne

représentante de la France guerrière, et ceci au détriment des autres corps de l'aviation qui semblent beaucoup moins attrayants. Il faut avant tout faire rêver la France et motiver les soldats.

Un sentiment issu de la chevalerie bientôt relayé et sublimé par la presse. L'As apparaît dans l'étude d'un article de la « Guerre Aérienne ».

Il est certain que la transposition de la mentalité de la cavalerie contribue à fonder le début de la légende. Les armes, les écuyers, les destroyers mécaniques aident à former une image colorée de la guerre qui n'est pas sans rappeler la richesse et les valeurs de la noblesse, à cent lieues des horreurs des tranchées.

Cette impression des chevaliers volants est en premier lieu ressentie par les fantassins. Les poilus voient en eux des anges qui les préviennent des intentions ennemies et leur sauvent la vie, la simple admiration se transforme en culte du héros, semi-dieu dont on attend la protection.

En plus de cette attente, il existe un simple rêve, celui d'Icare, qui est enfin réalisé. Comment ne pas s'enthousiasmer pour des hommes qui réitèrent chaque jour l'exploit de décoller de la terre ? Ils ne sont comparables à personne, il n'y pas de précédent ; le vol est magique



LE LÈVRIER, INSIGNE DE L'ESCADRILLE 81.

L'escadrille 81 est l'une des plus remarquables de notre aviation de chasse et peut-être celle comptant parmi ses membres le plus grand nombre d'as. Son insigne est un lévrier.

## L'ESCADRILLE DES " LÈVRIERS "



MANDINAUD



HUGUES



JEPS



PERONNEAU



BAILLY



HERBELIN



DHOMÉ



DE CAZENEUVE

C'EST la Spa 81, anciennement N° 81, une des plus glorieuses de nos escadrilles de chasse. Elle a connu des sorts divers et des heures douloureuses, mais tint à honneur malgré des pertes cruelles et le destin contraire d'imposer son mérite. Animée du plus pur esprit de sacrifice, ardente à pourchasser le Boche, unie par les liens de la plus affectueuse camaraderie, c'est une formation où l'on travaille, où il fait bon travailler. La plus noble émulation règne entre ses pilotes : elle a remporté de magnifiques succès et comme dit la citation qui lui fut décernée, elle « affirme sa supériorité sur l'ennemi et obtient la maîtrise chaque fois qu'elle tient l'air ». Au surplus peut-elle s'enorgueillir, en même temps que de ses 41 victoires officielles, de posséder certains des as les plus fameux.

de se redresser plus fortes et d'affirmer plus haute leur volonté. L'escadrille força la chance. En Champagne, puis à Verdun, elle connut de merveilleux succès. Le destin peut la frapper à nouveau : elle supportera les coups sans broncher, fière, comme les lions ouvriers, d'avoir forgé sa gloire dans la souffrance.

Un chef admirable la mène à la victoire. Bien avant d'entrer dans la cinquième arme, le capitaine Bailly avait fait ses preuves. L'aviation ouvrit de nouvelles perspectives à sa bravoure. La Légion d'Honneur, quatre palmes, une étoile, la Military Cross donnent la mesure de sa valeur. Exaltant chacun par la beauté et la continuité de l'exemple, partageant les dangers communs, énergique et bon tout à la fois, il est adoré de ses pilotes. De nombreuses reconnaissances à longue distance d'où l'avion revenait criblé de balles et d'éclats, la victoire remportée par lui sur un Albatros après un rude combat quelques jours après son arrivée à l'escadrille, son passé et les preuves renouvelées de son courage lui ont valu sur ses subordonnés un ascendant qui lui permettait de tout exiger d'eux s'ils n'étaient animés d'une même ardeur et d'un même enthousiasme. Au groupe de combat dont elle fait partie, l'escadrille s'est classée la première.

Elle compte six as officiels. Technicien d'une valeur reconnue et merveilleux pilote, le lieutenant Hugues étonne par son cran prodigieux. « Volontaire pour n'importe quelle mission », dit une de ses citations. Ce brave qui avant d'entrer dans l'aviation s'était affirmé « dans l'infanterie comme un remarquable chef de section », a remporté dix victoires. Il avait abattu deux appareils ennemis à la N. 77 quand il passa sur sa demande à la N. 81. Son cousin, le sous-lieutenant Herbelin ne tarla pas à l'y rejoindre. Ce dernier arrivait de la 102. Le 29 janvier il avait jeté bas un premier avion, avait triomphé une deuxième fois le 16 mars et le 10, attaqué par cinq avions ennemis, avait précipité l'un d'eux en flammes. La réunion des deux parents comblait leur secret désir. Ils se mirent à l'œuvre, se soutenant de leurs conseils, et rivalisant de bravoure. Herbelin en est à son huitième; deux avions le séparent du lieutenant Hugues. Tous deux sont la fierté de l'escadrille et sans aucun doute ajouteront encore à son renom.

A leurs côtés et brûlant de les égaler le lieutenant Jeps.

Quand, au mois d'avril, elle quitta le secteur d'Alsace et rejoignit en Champagne le groupe du commandant Ménard, elle comptait deux autres victoires à son actif. Le sort mit encore sa résistance à dure épreuve. Elle eut quelques jours de guigne noire où les visages restaient graves, où l'angoisse pesait sur les âmes. En arrivant sur le nouveau terrain, le sergent Caillon se tua à l'atterrissage. Quelques jours après, le sergent Boitoux était atteint par un obus en plein ciel et les sergents Raymond et Sauvat entraient en collision à 3.000 mètres d'altitude. Mais c'est le propre des âmes généreuses atteintes par le malheur,



Agathe Bourasset

# MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

Exemple du parcours d'un soldat entre l'Infanterie et les débuts de l'aviation

•pour la plupart des soldats, ruraux, qui ne connaissent pas encore les merveilles de la mécanique et pour qui une voiture est un engin que l'on aperçoit que très rarement dans les campagnes.

Parfois, il semble même que ces héros volants entraînent l'ardeur des fantassins par le charisme de leur action. Tout en relativisant, voici la citation que Marcel HUGUES reçoit le 10 septembre 1917 :

« Ordre général n°889 de la II<sup>e</sup> Armée en date du 10 septembre 1917 :

Officier d'élite, pilote de premier ordre, superbe d'entrain et de bravoure. Le 20 août a remporté sa 7<sup>ème</sup> victoire en abattant un appareil

qui s'est écrasé sur le Mort-Homme exaltant ainsi l'enthousiasme de l'Infanterie qui arrachait cette position à l'ennemi. »

Mais surtout et avant tout, la gloire des pilotes est entretenue par la presse.

La guerre est de plus en plus mal vécue par les troupes au sol : les conditions matérielles toujours aussi déplorables et une situation qui continue de s'enliser, le moral des troupes est au plus bas. Il faut changer le visage du conflit et trouver une catharsis aux sentiments d'inaction et d'absurdité qu'ont les soldats afin d'éviter, entre autres, les mutineries. La presse s'empare de cette jeunesse et de

cet esprit neuf de l'aviation, loin de toutes les horreurs quotidiennes et en fait une légende. Elle a trouvé ses héros et tient bien à le faire savoir.

Le Miroir et la Guerre Aérienne sont les deux principaux journaux qui s'emparent de l'aviation, et plus particulièrement de la Chasse qui reflète l'esprit d'attaque, vengeur et de revanche à travers l'image de la chevalerie et du combat.

Concernant Marcel HUGUES il y a effectivement le rappel d'une de ses citations (colonne 2 lignes 46 et 47), et la description sommaire mais néanmoins très convaincante d'un de ses combats (col.2 ; l. 53.) qui

sous-lieutenant Dhôme, l'adjudant Péronneau se sont illustrés en remportant chacun six victoires officielles.

Le lieutenant Leps a vingt-deux ans. C'est un charmant officier, d'une fine modestie, au surplus pilote remarquable, audacieux et sûr. Il passe pour ne pas être favorisé par la chance ; l'homologation en ce qui le concerne se fait particulièrement lente et s'oublie souvent jusqu'à ne point venir. Rien ne saurait altérer sa confiance. Il est titulaire de la Légion d'Honneur ; sa Croix de Guerre s'orne de six palmes et une étoile.

Le sous-lieutenant Dhôme est très connu dans l'aviation où il entra après avoir été grièvement blessé dans l'infanterie. Il totalise 1.200 heures de vol dont 300 sur les lignes. Avant de faire la chasse aux Boches, il enseigna aux Ecoles de Buc, du Crotoy, de Juvisy. Le sort lui ménagea quelques déconvenues à son arrivée en escadrille. Le troisième jour il se faisait descendre par cinq monoplaces ; le lendemain un obus coupait trois haubans de l'appareil. Sept jours après il prenait sa revanche et abattait sa première victime. Médaille Militaire, cinq palmes, une étoile.

L'adjudant Péronneau eut plus longtemps la guigne. Il vint de la N. 65 avec laquelle il s'était prodigué à Verdun et sur la Somme. Il fit partie de la N. 81 dès sa formation, la suivit en Alsace, puis en Champagne et ne connut ici et là que des déboires. Le 22 décembre, la fortune lui sourit pour la première fois et depuis lors il s'est converti de gloire. La Médaille Militaire, six palmes et deux étoiles sont la digne récompense de sa patience et de sa valeur.

Ce sont les grands premiers rôles de l'escadrille. D'autres travaillent à côté d'eux, mais par les mêmes ambitions et les mêmes espérances qui ne manquent pas un jour de graver

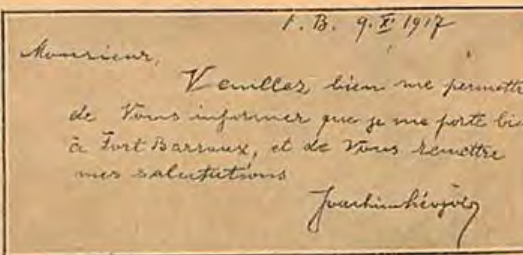


UNE VICTOIRE DU LIEUTENANT LEPS  
Avion ennemi abattu par le lieutenant Leps (as aux six victoires) en Alsace, en mars 1917.

Les marches de la gloire définitive. De ce groupe, un se détache brillamment, le sous-lieutenant de Cazenove de Pradines, vainqueur de quatre avions et un drachen et qui le 9 décembre dernier fut grièvement blessé dans une rencontre de patrouille. Ses exceptionnelles qualités de dextérité et de sang-froid permettent de lui prédire une belle carrière à laquelle ne manquera pas d'applaudir ses camarades, séduits par sa réserve charmante où s'enveloppe une nature enthousiaste, instinctivement amoureuse de la lutte. Le sergent G..., pilote d'une finesse extraordinaire, virtuose de l'acrobatie, en est à sa deuxième victoire. L'adjudant L..., luttant consciencieux et réfléchi (un avion) l'adjudant S. (un avion), le sergent R..., les caporaux C..., et A..., tous les trois plein d'allant, ne rêvent que de donner leur mesure. Les circonstances sans aucun doute leur en fourniront bientôt l'occasion.

Cette escadrille, si prompt à conquérir la suprématie aérienne partout où elle déploie ses ailes et dont le malheur ne put jamais abattre l'inlassable confiance, se recommande par son amour du travail et sa franche gaieté. Aux heures de loisir, des conférences sur l'avion, sur le moteur, sur l'armement réunissent les pilotes, tous désireux d'améliorer leurs méthodes et d'accroître leurs connaissances. Des jeux variés, football, course, tir, détendent les esprits et les muscles fatigués par les longs croisières, surexcités par la lutte. La meilleure camaraderie, une charmante insouciance, président à ces divertissements. Le capitaine Bailly maintient, saines et fécondes, parmi les siens, les traditions de la bonne humeur et de l'entrain. Sous un tel chef l'escadrille est promise à un superbe avenir où chaque jour grandiront plus éclatantes les hautes vertus guerrières dont elle a déjà multiplié les preuves.

CLAUDE DORÉ.



POLITESSE BOCHE

Carte-postale adressée à Fay Herbélin par une de ses victimes abattues dans nos lignes à Mousieur, veuillez bien me permettre de vous informer que je me porte bien à Fort-Barroux et de vous remettre mes salutations. — Joachim Léopold.



TRIO DE HÉROS

De gauche à droite : le lieutenant Hugues dont le tableau compte dix pièces à son actif, le major Forceter du 4<sup>e</sup> sonaves, et le sous-lieutenant Herbélin, aux huit victoires.



LES DÉBUTS DE LA 81.

De gauche à droite : Etienne, Boiteux (tué), Rivière (tué), de Cazenove de Pradines (as), Caillon (tué), le capitaine Mandinaud (tué et tué), Mailland, Debois, Leps (as), G... P... (vainqueur du premier Boche de la N. 81).



DEVANT UNE VICTIME

L'adjudant-chef Péronneau (as aux six victoires) et l'adjudant de Cazenove de Pradines (as aux 5 victoires) devant une de leurs troisième victimes.



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation

n'est en fait que la reprise d'une autre de  
ses citations.

La Presse est une fervente  
collectionneuse d'anecdotes. En plus des  
récits et exploits des aviateurs, elle aime  
mettre en avant certains petits faits  
personnels particuliers. L'amitié et  
l'attachement entre HERBELIN et  
HUGUES étant très fort, ils ont coutume  
de se présenter comme « cousins »,  
mais en réalité il n'en est rien. Sur une  
brève recherche parmi les articles de la  
guerre aérienne concernant l'un ou  
l'autre de ces pilotes, les auteurs  
s'attachent systématiquement à  
présenter le couple HERBELIN/HUGUES  
comme des cousins.

La Guerre Aérienne, n° 64 du 31  
janvier 1918, en couverture la photo  
d'HERBELIN, en note :

« il fait le plus souvent équipe  
avec son cousin, le lieutenant HUGUES,

*l'as aux dix victoires ».*

Ainsi, dans cet article, dans le  
résumé de Marcel HUGUES on note  
(col.2 ; l.51) :

« son cousin, le sous-lieutenant  
HERBELIN »

Ils sont même associés, ne  
faisant plus qu'un couple très  
« fusionnel », la suite de l'article ne  
distinguait plus l'un de l'autre, leurs  
histoires se mêlent.

Plutôt que de parler d'un  
paragraphe relatif à HUGUES, il faudrait  
parler d'un paragraphe relatif à  
HUGUES-HERBELIN.

Comme les « valeureux » qu'ils  
sont, ils « rivalisent de bravoure ». Le ton  
est le même pour l'ensemble de l'article.

Le champ lexical de la chevalerie  
est nettement posé, il n'est question que  
de « noblesse », de « vengeance » et d'  
« honneur ». ; les pilotes sont emplis de  
vertus guerrières qu'un héros ne  
dédaignerait pas. Ainsi, suivant ce que la  
chevalerie (et la religion chrétienne qui  
en est le fondement) véhicule de l'idée  
des hommes parfaits, ils doivent être les  
plus « vertueux » possibles s'entraînant  
mutuellement, mais pour arriver à la  
perfection ils sont nécessairement  
soumis aux « sacrifices » et aux  
« épreuves »

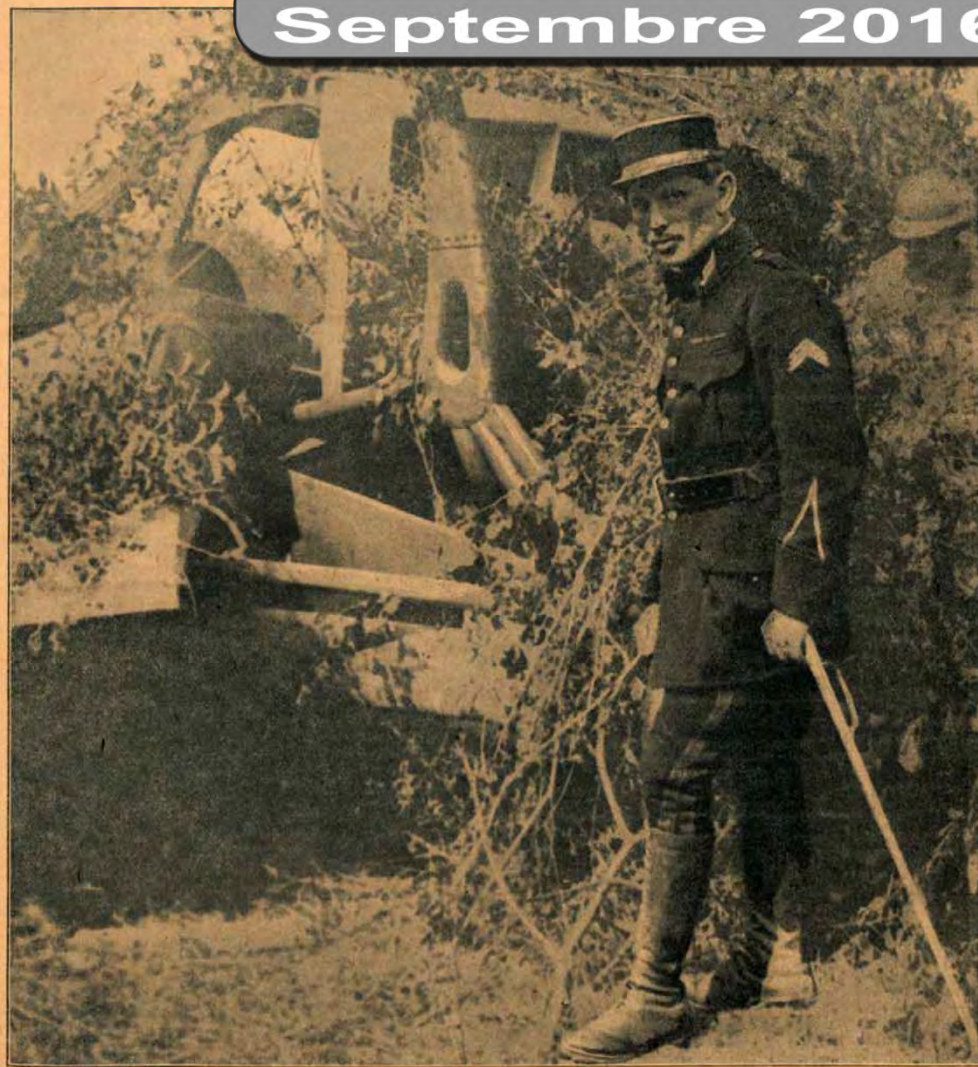
Les termes les plus expressifs ne  
manquent pas, et les personnifications et  
métaphores qui sont usées – et abusées  
– essayent encore plus de marquer les  
esprits.

Dans le plus pur classicisme :  
« L'escadrille [qui] débuta en Alsace et  
dans une même journée pleura sur l'un  
des siens et naquit à la Gloire » col. 1  
l.31-33.

Ou encore :

« Mais c'est le propre des âmes

Septembre 2016



LA SIXIÈME VICTIME DU SOUS-LIEUTENANT HERBELIN

Le sous-lieutenant Herbelin compte huit avions à son actif. Il a remporté sa première victoire le 25 janvier 1917. Puis, à trois jours de distance, en mars, le 16 et le 19, il abat deux nouveaux Boches. En août, trois succès en dix jours, les 15, 20 et 25. Enfin, en décembre, deux autres pièces. Il agit par sévère. C'est un vaillant très fin, très courageux et qui ne laisse rien au hasard. Il fait le plus souvent équipe avec son cousin, le lieutenant Hugues, l'as aux dix victoires et appartient à une escadrille (la Spa 102), qui compte six as dans son effectif.

généreuses atteintes par le  
malheur de se redresser plus fortes et  
d'affirmer bien haut leur volonté ». col.1-  
col.2.

En résumé, l'article représente un choix  
délibéré d'informations dictées par le  
soucis d'instituer auprès du public le  
culte de l'aviateur ou du chasseur, en lui

proposant des modèles de bravoure et  
de patriotisme. Ainsi se trouve clairement  
exprimée l'idée que Marcel HUGUES est  
un être exceptionnel par ses qualités tant  
physiques que morales, un aventurier  
hors du commun ; une sorte de  
champion.





**EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE**

## **Activité 1953 Résumé des articles de La République**

Le 7 janvier a lieu l'Assemblée Générale au café Central à Belfort. On évoque la construction du bar, les 10 brevets 1<sup>er</sup> degré, les 3 brevets second degré, ainsi que les 120 baptêmes de l'air passés en 1952.

Pour la Préparation Militaire de l'Air, 23 candidats ont été reçus, le Club compte 38 élèves en ce début 1953. Durant l'année 1952, 400 heures de vol ont été effectuées. Le Club ne dispose pratiquement que d'un appareil alors que 22 pilotes et 12 élèves sont inscrits. La section modèles réduits compte 30 inscrits et va fonctionner sous peu. Pour la section vol à voile, après la réunion de Dole, on reste en attente de la répartition

du matériel par la FNA.

Après la première vague d'expropriation (70 hectares) pour les travaux d'aménagement de l'aérodrome de Fontaine, une seconde est prévue pour 1953. Courant juin, les cultivateurs concernés formeront un syndicat.

Le 31 janvier, le bal annuel du Club est organisé dans les salons du Grand Hôtel et du Tonneau d'Or. L'animation est confiée au Grand Orchestre de l'Armée de l'Air, composé de 12 exécutants. La table d'honneur était occupée, aux côtés du Président Lefebvre, par Mr le Préfet Dupoizat, le Colonel Degurs (Commandant de la Base Aérienne de Dijon), Mr Scobero (Président de l'Aéroclub de Porrentruy) et de bien d'autres. Ce fut un beau succès.

Le 4 février, le Secrétaire Général des meetings nationaux de l'air est venu annoncer à la presse la tenue, pour le 2 août, d'un Meeting National. Au programme, des As et du matériel jamais vu à Belfort.

Toujours en attente de matériel pour monter sa section vol à voile, l'Aéroclub fait la "pub" pour les centres nationaux vélivoles et invite les intéressés à se rendre rue de la Croix du Tilleul pour se renseigner.

Le vendredi 27 février, à bord de son

## **Septembre 2016**

avion personnel, sans doute le J3 F-BDRQ, Mr Wendling quitte Chaux pour se poser sur le terrain de Fontaine. Il est le premier pilote civil à atterrir sur la nouvelle piste.

Ce n'est que début mars que l'activité de l'Aéroclub peut reprendre et le premier lâcher de l'année est effectué par Mr Hecker. Il s'agit de Mr Gallet, pharmacien installé dans le faubourg de France.

On attend un nouvel avion, le Tiger-Moth F-BGDA, convoyé par Mr Hecker et Mme Gibertini depuis Toussus-le-Noble. L'appareil arrive le mardi 10 à 16h45.

Fin mars une séance de baptêmes est organisée. On va en effet appeler le NC-854S F-BEZY "Alain de Boisfleury", le Piper J3 F-BFYD "Francis Kohler" et le Tiger Moth F-BGDA "Georges le Dilassert". Pour sa part, le nouveau chalet (celui qui brûlera en 1975) sera nommé "Georges Wandres".





## EN DIRECT DU MUSEE

Septembre 2016

### Activité 1953

## Résumé des articles de La République

Le 14 avril, arrivée d'un Caudron Phalène, le F-AMMP, 140 CV et 4 places.



Le 23 avril un article long et détaillé est imprimé afin de répondre à des affirmations perçues comme mensongères, voir malveillantes par le Comité de l'Aéroclub. Celles-ci ont entraîné une réponse négative aux subventions demandées par l'association. On remarquera que par la suite paraîtront

toute une série d'articles visant à démontrer que l'aviation n'est pas réservée aux "riches". Ainsi, on signalera le brevet de Roger Monnier (le 13 mai), celui de Monique Pflieger et de Mme Gibertini interviewée dans l'édition de 15 mai, celui de Richard Mangano et Noel Recouvreur (édition du 9 juin), Heureusement, lors d'un nouveau conseil municipal deux subventions sont accordées. La première de 300.000 francs pour le Meeting National du 26 juillet (la date a changé) et la seconde de 50.000 francs pour récompenser le vainqueur du challenge du Conseil Général lors de cette manifestation.

Dans l'édition du 19 mai, on présente Gérard Brobecker (qui n'a que 23 ans) et son Turbulent. Le jeune homme de 23 ans vient de passer le plus beau jour de sa vie. Le 16 mai, il amène son appareil à Chaux et Mr Hecker effectue le premier vol le lendemain, validant ainsi le travail effectué par trois décollages. Heureux, Gérard va maintenant apprendre à piloter.



Le 5 juin à 20h30, une réunion est organisée au local du 70 de la rue de la Croix du Tilleul pour la création de la section parachutisme. Le premier largage a lieu le 14 juin, les paras seront transportés dans le Caudron Phalène. La plupart des participants sont de Vesoul, Besançon ou Dijon. À cette occasion, le Turbulent de Brobecker est exposé et des baptêmes de l'air sont proposés.



Le 14 juillet devait être le jour de présentation en vol de la section para qui compte alors une quinzaine de membres, emmenés par le Lieutenant Royer. On compte parmi eux un grand nombre d'anciens parachutistes militaires. Passadori, crack de la voltige et enfant de Danjoutin, mais aussi Haenni pour la voltige en planeur devaient compléter l'organisation alors qu'un bal dans le hangar devait terminer cette journée. Hélas, pour raison météo, il fallu tout annuler et attendre le grand Meeting National du 26 juillet pour voir tout cela.



**EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE**

## Activité 1953 Résumé des articles de La République

Quelle organisation ce meeting! Deux gros trimoteurs apportèrent du matériel ainsi que de jolies secrétaires. Jamais un programme aéronautique aussi varié et aussi somptueux n'avait été présenté à Belfort. Un tournoi d'acrobatie opposa les plus grands noms de l'aviation française. Parmi les concurrents, Marcel Doret, le champion de toujours, Michel Berlin, l'as de la haute école, Elisabeth Boselli, la grande virtuose, et Louis Clément, le champion de la fantaisie. Pierre Lard, champion du monde de parachutisme, disputa un match de saut en chute libre avec la championne du monde Monique Laroche. La «Patrouille de France» commandée par le Commandant

Delachenal fit une démonstration.

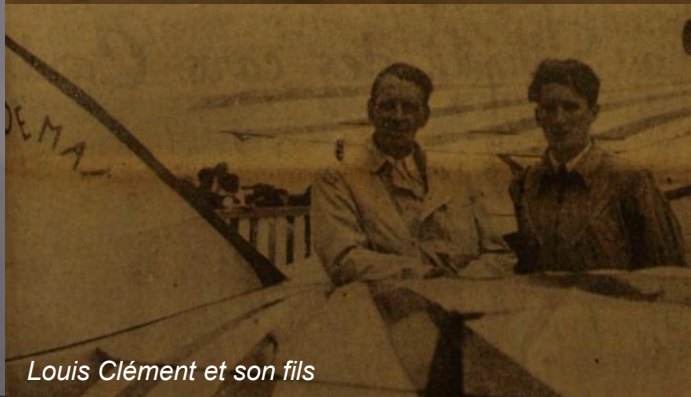
De l'avis des plus grands spécialistes, elle se hisse au niveau des meilleures patrouilles du monde. Une formation de «Vampire» effectua également une présentation en vol. Un saut massif de parachutistes terminera le programme. Ainsi, s'annonce la journée.



*Le Stampe de Michel Berlin*



*Le Mystère en plein vol*



*Louis Clément et son fils*

## Septembre 2016

Le 14 août, on organise une grande journée de baptême, en présence de Passadori. Cette journée ne rencontrera que peu de succès, malgré les prouesses du voltigeur belfortain, sans doute en raison de la chaleur accablante.

Fin du mois, la seconde tranche des travaux démarre à Fontaine, après un rappel sur la première tranche qui débutât en juin 1952 et qui consistât notamment à construire la piste. On ne manque pas de préciser tous les inconvénients rencontrés. Cette seconde tranche comprend la création de seize alvéoles.

Le 27 août, un titre énorme... et une énormité! Pour fêter Pégoud, on le prénomme Emile au lieu d'Adolphe.

Sur les éditions de septembre, une demi-page est consacrée à Pierre Barbier, pilote dans l'Aéronavale. On signale qu'en juillet, Noël Recouvreur et Jacques Galley (le pharmacien) ont passé leur 1<sup>er</sup> degré, alors que Mlle Pflieger a obtenu son brevet second degré. En septembre, c'est Mlle Kintz et Mr Janet qui obtiennent le second degré. Roger Coffinet de Eguenigue, effectue son premier vol seul à bord.

Le 22 octobre, le Phalène capote, Eckert et Rhein s'en tirent sans dommages mais l'avion restera arrêté 3 semaines.



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation

### La vision de l'arrière qui en résulte.

La presse s'emploie donc très tôt en plus des articles à reprendre le classement des As que fournit l'Etat-Major, dans chaque édition paraissent les derniers exploits des pilotes. On peut y trouver les nouveaux arrivés, ainsi que les nouvelles victoires des nommés. Cela permet un classement où les plus souvent nommés deviennent des sauveurs et de véritables héros. Mais ces héros sont avant tout des pilotes de Chasse, alors que les pilotes de bombardiers et d'observation ne bénéficient pas de la même considération : ils n'ont pas de classement.

Nous donnons à nouveau la liste des « as » français cette liste, nous tenons à le dire, a été certifiée exact par les services officiels.  
Il est bon en effet de fournir cette indication, car on a fait circuler, depuis quelque temps les listes les plus invraisemblables : nous estimons donc utile de fournir de renseignements précis et surtout contrôlés :

Avions

l'Aérophile, 1<sup>er</sup>-15 Novembre 1917

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| Lieutenant Nungesser .....      | 30 |
| Capitaine Heurteaux .....       | 21 |
| Sous-lieutenant Fonck .....     | 19 |
| Capitaine Deullin .....         | 18 |
| Sous-lieutenant Madon .....     | 17 |
| Capitaine Pinsard .....         | 16 |
| Sous-lieutenant Lufbery .....   | 15 |
| — Navarre .....                 | 12 |
| — Chaput .....                  | 12 |
| — Jailler .....                 | 12 |
| — Tarascon .....                | 11 |
| — Ortolé .....                  | 11 |
| — Boyau .....                   | 10 |
| Adjudant Chainat .....          | 9  |
| Capitaine de la Tour .....      | 9  |
| Sous-lieutenant Casale .....    | 9  |
| Adjudant Douchy .....           | 8  |
| Sous-lieutenant Viallet .....   | 8  |
| Adjudant Vitalis .....          | 7  |
| Sous-lieutenant Flachaire ..... | 7  |
| Adjudant Soulier .....          | 7  |
| Adjudant Soyars .....           | 7  |
| Sous-lieutenant Lachmann .....  | 7  |
| Sous-lieutenant Hugues .....    | 7  |
| Sous-lieutenant Montigny .....  | 7  |
| Sous-lieutenant Leste .....     | 6  |
| Soldat Guérin .....             | 6  |

Pourtant, les bombardiers et les observateurs courent des risques aussi importants que les chasseurs, outre leurs appareils qui sont plus lents et moins maniables, ils n'ont pas un armement aussi efficace. Cette situation est d'autant plus injuste qu'il arrive à un chasseur d'avoir au cours d'une mission le privilège d'engager le combat avec un aviateur ennemi qu'il soit observateur comme lui ou chasseur. Le commandant VUILLEMIN aura ainsi l'occasion d'abattre cinq ou six avions dont quatre « officiels » au cours d'exercices de réglages ou de bombardement.<sup>[1]</sup> Cette disparité se caractérise ensuite dans l'opinion publique sous forme d'une coupure entre le monde

de la chasse et

celui du bombardement et de la reconnaissance, certainement en raison de la maniabilité des appareils de combat et du caractère individuel, sportif et spectaculaire de la chasse.

Le public est fortement guidé dans son choix par la presse et par l'institution du palmarès des as, réservé aux seuls chasseurs.

Le passage de HUGUES dans la chasse est en partie dû à cette attraction qu'exerce sur lui la liberté de la Chasse. Il sait pertinemment qu'être un « conducteur de taxi »<sup>[2]</sup> ne lui donnera pas l'occasion de se faire remarquer auprès de la foule.

Le chasseur va donc attirer à lui tous les mérites puisque ceux des autres ne sont pas mis en avant. Il est véritablement l'homme de la compétition aérienne par qui toute victoire arrive.

Il apparaît donc au public comme celui qui risque le plus sa vie, celui qui présente les meilleures qualités pour un pilote : virtuosité, sang-froid, courage ; celui enfin dont l'action est la plus efficace du point de vue militaire puisqu'il détruit l'ennemi et protège les autres.

Madame Simone BOURASSET la fille aînée de Marcel HUGUES parle de la popularité de son père telle qu'elle a pu s'en rendre compte en étant jeune fille, environ une dizaine

# Octobre 2016

d'années après l'Armistice :

« Les pilotes étaient adulés par tout le monde, on se les arrachait ».

Cette situation est d'autant plus forte que lorsque le chasseur revient à l'arrière il possède de nombreux atouts que n'ont pas les autres soldats :

Quand Marcel HUGUES retourne à l'arrière il est « classieux » par rapport aux fantassins qui ressemblent plus à des clochards. Il a des habits neufs et propres rehaussés de nombreuses distinctions dont les « ailes » de pilote et de l'insigne de son escadrille.

Il peut même s'enorgueillir d'un atout non négligeable qui le rend encore plus attirant : son prestige d'As. Le nombre des pilotes de chasse français est très restreint, pas plus de 187.<sup>[3]</sup>

Alliées de son titre sont les médailles qu'il reçoit. Sa légion d'honneur obtenue le 28 août 1917 ne fait certainement pas ombre aux ailes de son uniforme.

Enfin, dernier atout, son aspect physique. Ayant sa propre chambre ou du moins des locaux à peu près stables, il a le moyen de s'entretenir : un exemple, sur les photographies les tenues sont toujours propres et soignées.

Quant le pilote revient à la vie civile on assiste à deux réactions.



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*



auréolé mais il a des difficultés à  
accepter la rigidité de la vie militaire  
et des règlements en temps de paix.

### CONCLUSION

A la fin de la guerre sur le front, on  
compte sept mil six cent vingt avions dont :

- > 4398 dans les escadrilles,
  - > 3222 en réserve,
  - > 664 avions neufs dans les  
entrepôts constructeurs,
  - > 3404 avions d'entraînement,
  - > 148 en service dans les  
escadrilles de DCA et escadrilles  
cotières
- Soit 11836 appareils pour l'aviation  
militaire..

En 1914 les appareils non armés  
ont une vitesse de 120 Km/h et un

plafond de 2000  
mètres.

En 1918 les appareils puissamment  
armés ont une vitesse de 180 km/h  
voire 200 avec un plafond de 8000  
mètres. Elle représente la première  
force aérienne des alliés.

Les changements sont donc  
importants et l'évolution rapide. De  
pionnier qu'il est en 1915, Marcel  
HUGUES appartient dès 1917 à un  
système qui commence son  
organisation générale. Celle-ci  
prend fin avec la loi du 8 décembre  
1922 qui consacre officiellement  
l'existence de l'aéronautique  
militaire ; elle est

reconnue comme arme à part  
entière et devient la 12<sup>e</sup> Direction du  
ministère de la Guerre.

Marcel HUGUES qui commence la  
guerre comme sous-officier de  
l'Infanterie termine As de l'aviation.  
Le parcours est étonnant à double  
titre. Premièrement, parce qu'il entre  
dans une arme nouvelle,  
dangereuse et qui n'est pas  
approuvée par la majorité ; puis  
parce qu'il est issu de l'Infanterie  
d'où peu de pilotes proviennent ; et  
enfin parce qu'il parvient au titre  
d'As où seulement 187 as français  
aboutissent.

Mais n'oublions pas que l'aviation  
est une arme dangereuse d'où  
beaucoup ne sont pas revenus.

## Octobre 2016

CORVISIER dans son ouvrage  
recense 21,6% de pertes parmi les  
officiers, et 3,5% parmi les hommes  
de troupes. Ces résultats sont  
inférieurs à ceux de l'Infanterie  
(respectivement 29% et 22,9%). Or,  
ces pourcentages ne reflète pas la  
réalité de la mortalité chez les  
pilotes, ils sont minorés avec la  
comptabilité du personnel au sol et  
de l'administration qui eux ont des  
pertes très minimes puisqu'ils sont  
peu exposés au danger.

En réalité, cette mortalité chez les  
pilotes peut atteindre les deux tiers  
de l'effectif.

Dans cette arme encore neuve, où  
chaque action relève de  
l'extraordinaire, où la surexposition  
à la mort et la jeunesse des  
éléments crée donc un sentiment  
d'exception chez les pilotes qui  
développent un certain esprit  
d'originalité qui fait de l'aviation une  
arme à part.

Les hommes qui composent la  
Chasse ont l'impression de faire  
partie d'un autre monde, et de créer  
eux-mêmes ce monde. Ils sont  
d'une même caste et se  
reconnaissent entre eux quelque  
soit leur nationalité.

Et pourtant, malgré les dangers  
d'une telle vie, l'armistice est vécue  
comme une déception. Les



**Agathe  
Bourasset**

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

hommes, en particulier les pilotes  
vont devoir quitter l'univers qu'ils se  
sont créés.

*« Et bien nous étions sur le point de  
nous mettre à table, il était midi.....  
Fin d'la guerre.*

*Vous savez c'qu'on a fait? Vous  
n'allez pas l'croire, .... on a tous  
pleuré.[...] Nous on a pas crié  
victoire [...]Oh, j'ai fait une drôle de  
tronche.*

*SHAA: Pourquoi vous avez pleuré?  
Vous étiez heureux ? Pourquoi?  
Parce que vous alliez vous  
séparer ?*

*MH: Mais ...parce...Parce que  
...c'était, c'était un sport la Chasse,*

*c'était, c'était not' vie quoi. Alors  
mince, plus de boches à descendre,  
plus de combats, la barbe. Tous  
nous étions malheureux comme des  
pierres. Au lieu de.... manger tous  
en criant "Victoire"; "oh bravo", oui,  
... on était tous la gueule en bas,  
puis en train de pleurnicher. Parce  
qu'on pouvait plus....les combats  
allaient s'arrêter. »*

Après l'Armistice Marcel HUGUES  
ne quitte pas l'armée, Capitaine  
sous les ordres du commandant de  
groupe DEULLIN, il continue à  
effectuer le commandement de la  
SPA 95 basée à Azelot (au Sud-Est  
de Nancy).

En mars 1919, Marcel HUGUES est  
désigné par le Colonel de  
VAUGRENARD pour constituer  
l'escadrille de démonstration  
d'acrobatie réclamée par le Baron  
de COUBERTIN pour les Jeux  
Olympiques de Lausanne, en  
Suisse. Il forme cette escadrille de  
pilotes qu'il choisit personnellement,  
dont certains comme le Sgt De  
FLEURIEU sont issus de la SPA 95.  
Cette escadrille peut être  
considérée comme l'ancêtre de la  
Patrouille de France.

Au retour de la manifestation  
acrobatique, HUGUES toujours  
aussi individualiste, choisit de  
s'arrêter à Belfort pour voir sa



**Octobre 2016**



fiancée, Angèle LIEBELIN et envoie  
un message à son Colonel. Mais à  
la suite de la carence d'un  
téléphoniste ce message n'arrive  
jamais à destination. Malgré la  
défense paternelle du Général de  
MARENCOURT, le colonel de  
VAUGRENARD inflige 30 jours  
d'arrêts de rigueur à HUGUES et le  
casse de son commandement de la  
SPA 95.  
Marcel HUGUES préfère alors  
démissionner.

Il devient commercial dans l'affaire  
en vin de son beau-père, et continue  
néanmoins régulièrement les

« périodes », stages de remise à  
niveau deux à trois fois par an.

En décembre 1938, il pressent la  
guerre prochaine et demande à  
reprendre du service. Après de  
nombreux échanges avec le  
Ministère de la Guerre, grâce à de  
nombreux appuis et à ses notes  
élogieuses de 1914-1918, il obtient  
sa réintégration dans l'armée active  
à 46 ans. Il est tout d'abord affecté  
aux Services de Mobilisation et en  
avril 1939, il est nommé  
Commandant du Groupe de Chasse  
LAFAYETTE II/5, l'escadrille des  
Sioux et des Cigognes.



Agathe  
Bourasset

## MARCEL HUGUES DU FANTASSIN A L'AS DE LA GRANDE GUERRE.

*Exemple du parcours d'un soldat entre  
l'Infanterie et les débuts de l'aviation*

Parmi les As de 14-18, seuls quatre pilotes reprirent du service en 1939, Maurice ARNOUX qui fut abattu par les Allemands, André DUBONNET qui en 1914 était aux Cigognes, Jean-Paul AMBROGI et Marcel HUGUES.

Dans cet essai, il aurait été intéressant d'ouvrir un champ plus large aux sources. Par manque de temps, il a fallu restreindre les recherches, ne se pencher que sur un ou deux JMO, les photographies auraient gagné à être plus abondamment fouillées en mettant plus de noms sur les physionomies. En fait, la destruction de certaines données (comme le JMO du 172°RI)

est aussi un facteur limitateur. Mais avant tout, c'est le choix d'une problématique à traiter en un nombre restreint de pages qui est le principal obstacle. Le sujet aurait pu être plus strictement la vie de Marcel HUGUES en le localisant moins dans le contexte global ; une recherche critique qui se rapprocherait plus de la biographie, en le replaçant dans un contexte plus restreint, celui de l'escadrille. Ainsi, il aurait été plus aisé de suivre son parcours qui est très fortement lié à son caractère. A de nombreuses reprises, c'est un choix personnel, aidé par son père, qui fait son avancement. Il n'est que très rarement subordonné à des ordonnances ou directives de l'Etat-Major. HUGUES n'attend pas et favorise les événements.

L'histoire n'est pas seulement l'étude de documents, certains faits peuvent être redéfinis. C'est alors qu'une nouvelle histoire apparaît.

Alors qu'il n'est encore qu'en formation, il désobéit aux ordres de son instructeur le Lt LEVY. Ce jour là, il ne doit qu'effectuer un tour de piste à faible hauteur lors de son premier lâché. Mais il est tellement à l'aise qu'il s'envole à 150 mètres d'altitude et fait demi-tour au-dessus des bessoneaux d'autres écoles de pilotage.

Le Lt en rapporte à son supérieur le

commandant BOUCHER, qui au lieu de punir HUGUES sermonne LEVY : pour une fois l'Ecole a un pilote qui a des notes élogieuses d'Infanterie et qui n'est pas envoyé simplement là par ce qu'il est handicapé ou incapable de se comporter dans les tranchées. Le Lt LEVY commente dès lors tous les bulletins de notes par cette phrase :

« *Pilote moyen, pouvant se perfectionner par plus d'entraînement.* »

*Je tiens à remercier vivement Agathe Bourasset pour nous avoir permis de suivre, depuis février 2015, dans un feuilleton passionnant, la vie de soldat de son arrière grand père, fondateur de notre aéroclub.*  
*Marc Dumas*

Octobre 2016



Marcel Hugues est décédé le 14 juillet 1982, à l'âge de 90 ans à l'hôpital de Fontainebleau, il repose au cimetière de Rougegoutte, en compagnie d'Angèle dans le caveau de la famille Liebelin



ABVM  
Musée

Marc  
Dumas

## Madeleine Charnaux



À 20 ans, en 1922, elle épouse à Paris l'écrivain très en vue, Pierre Frondaie (le 22 septembre 1922), ce mariage durera cinq ans.

Elle prend l'avion pour la première fois à l'occasion d'un voyage de Palerme à Naples à bord d'un hydravion. Elle écrira plus tard dans son livre *La passion du ciel, souvenirs d'une aviatrice* que sa vocation est née ce jour-là.

En 1938, elle épouse Jean Fontenoy, un ancien communiste passé au Parti Populaire Français, Il part pour la Finlande comme correspondant de guerre lors de l'invasion de ce pays par l'Union Soviétique et ne revient en France que pour assister à la fin de sa femme atteinte de tuberculose.

### L'Aviatrice:

En 1934, Madeleine Charnaux, encore amateur, après avoir voyagé en Afrique sur son Moth personnel, elle participe, avec son nouvel avion, un Miles Hawk, et Yvonne Jourjon comme passagère, aux *Douze Heures d'Angers*. Encore débutante, elle est largement surclassée par des pilotes tels que Hélène Boucher, débutante elle aussi mais déjà connue et reconnue dans le monde de l'aviation, et équipée d'un Caudron Rafale, beaucoup plus efficace que son appareil. D'autres pilotes de renom participent à cette course comme Legendre et Signerin, Lacombe et Trivier, Arnoux et Brabant. C'est en raison de la défection de sa passagère prévue, Madeleine Heudebert,, alors jeune pilque Madeleine Charnaux à rencontré Yvonne Jourjonote à St Cyr et "Toujours Partante" cette dernière accepta immédiatement la proposition de remplacement

Le 24 septembre 1934, à St-Cyr, Madeleine Charnaux aux commandes, secondée de Yvonne Jourjon atteint une altitude de **4 990 m**. L'appareil utilisé est un Miles Hawk de la société Philips & Powis Aircraft équipé d'un moteur de Havilland Gypsi III de 105 ch, c'est le premier record d'altitude féminin sur avion léger de

Octobre 2016

première catégorie. Elle passe son brevet professionnel et se fait engager par Caudron-Renault en tant que professionnelle. Elle fait partie de l'Escadrille qui



*Madeleine Charnaux par Antoine Bourdelle en 1917. Elle a tout juste 15 ans lorsqu'elle pose pour cette étonnante sculpture.*

*Avec sa Madeleine Charnaux, Bourdelle joue d'une exagération filiforme que les sculptures de Giacometti sauront bientôt réinvestir d'un sens nouveau.*





ABVM  
Musée

## Madeleine Charnaux

Marc  
Dumas

voler pendant plus d'un an. Un avion qui l'attendait chez Potez pendant son absence est confié à Maryse Hilsz. Celle-ci bat le record d'altitude féminin et le

Maryse HILSZ POTEZ 50 à moteur... Gnome-Rhône s'élève à 14.310 mètres  
SUT AVION... 14-Nov-36  
S'ADJUGEANT : le record de France d'altitude toute catégorie et le record du monde d'altitude féminin



porte à 14 000 m. La même adversaire tente de piloter les Caudron pour battre des records de vitesse et manque de se tuer à bord d'un Caudron Rafale. Éjectée de la carlingue, elle déploie son parachute au-dessus de l'étang de Berre. Maryse Hilsz, la championne, n'insistera pas : cet avion n'est pas fait pour elle, elle se lance dans les records de distance. Dès les débuts de l'aventure, quand Hélène Boucher était venue frapper à sa porte pour piloter le Caudron Rafale, le patron de Renault avait hésité à employer une femme à cause de la mauvaise publicité que pourrait provoquer la mort d'une aviatrice comparée à la mort d'un aviateur. Mais il a engagé Hélène Boucher... qui se tue en 1934 aux commandes de cet appareil. Puis il y a eu l'accident de

Hilsz.

Renault décide alors de ne plus employer de femmes pilotes. Qu'importe, nous sommes en 1936, Madeleine Charnaux ne se décourage pas. Elle assiste au quinzième Salon du Bourget où elle revoit Maryse Bastié, son aînée, et l'équipe Caudron-Renault dont elle a fait partie si peu de temps... Sa motivation grandit. Si personne ne veut lui confier d'avion, elle en achètera un. Elle acquiert un Caudron Rafale. On a beau la mettre en garde, rien n'y fait. L'engin est fabriqué sur mesure, seuls six exemplaires sont sur le marché, le prix n'est pas exorbitant.

## Octobre 2016

Boucher. En effet, Riffard, l'ingénieur du Rafale, considérait qu'une championne expérimentée, ayant battu des records d'altitude, aurait du mal à perdre ses habitudes pour faire de la vitesse, ce qui pourrait lui être fatal. Quant à Hélène Boucher, c'était une débutante et on s'attendait à ce qu'elle fasse des merveilles. Après un test surprise, c'est elle qu'on avait engagée.

L'hiver de l'année 1936 arrive et Madeleine Charnaux s'entraîne sur son avion. Madeleine Charnaux est abandonnée par ses pairs et



Mais cet avion est un défi en lui-même, il a déjà trois morts à son actif. L'appareil demande une grande finesse dans le pilotage. Cette finesse, Maryse Hilsz n'en a peut-être pas fait preuve. En 1934, on lui avait d'ailleurs préféré Hélène

ses confrères, trop marqués par la mort d'Hélène Boucher et l'accident de Maryse Hilsz. Ils l'ont presque oubliée. Mais elle se prépare calmement tout en poursuivant son lent rétablissement. Elle vole sur

représente la marque au cours d'un Tour de France.

On lui a confié un appareil de tourisme le *Luciole* alors qu'elle aurait dû piloter l'Aiglon, mais celui-ci, fragile du train, fut confié à un



pilote plus aguerris. À la fin du Tour de France, au sol, elle chute de l'aile de son avion et, blessée, doit rester alitée plusieurs mois. Elle est opérée des vertèbres et cesse de



ABVM  
Musée

Marc  
Dumas

## Madeleine Charnaux

des distances de cent et deux cents kilomètres et envisage aussi des trajets plus longs comme le mille et



le deux mille kilomètres.

Elle s'entraîne sur le plateau d'Étampes, un terrain qui a connu

les débuts de l'aviation en 1910, haut lieu de la voltige aérienne.

de l'aviation en 1910 et le haut lieu de la voltige aérienne. Elle vole en fin de matinée quand les cieux sont libérés de la plupart des acrobates.

En 1937, Madeleine Charnaux est la première aviatrice à obtenir un brevet de pilotage sans visibilité. Elle s'entraîne heure après heure sur le parcours qu'elle devra accomplir à la vitesse la plus élevée possible entre des balises. Pour le cent et le mille kilomètres, ces dernières sont placées à Ville Sauvage et La Marmogne qu'elle n'arrive pas à bien situer. Après plusieurs vols, un homme qui en connaît la localisation se propose de l'accompagner. La balise, détremée par les intempéries n'est, à sa décharge, que peu visible. Comme Hélène Boucher, elle place un repère dans un champ voisin pour être sûre de ne pas la manquer.

Le jour du record arrive. C'est un soir de mai. Elle installe sa passagère et décolle. Elle parcourt cent kilomètres en quelques minutes et bat un premier record en biplace. Ensuite, elle repart seule et bat de nouveau les records établis. Elle a ainsi battu cinq records. Maryse Bastié lui remet la Croix de la Légion d'Honneur à Orly.

Elle s'entraîne maintenant pour le mille et ses amis sont revenus. Elle



Octobre 2016

baptise son Rafale « Long Museau ». Elle espère battre de nouveaux records, pour que Renault revienne sur sa décision et lui confie un nouveau Caudron. On est en septembre 1937. Elle parcourt le trajet Villesauvage - La Marmogne dix fois aller et retour et est encore couronnée de succès. Il s'en est fallu de peu : l'examen du moteur révèle une fuite à un joint de culasse.

Elle fut la propriétaire du Caudron immatriculé F-ANAR, acheté à Louis Lumière.

*Je tiens à disposition une version PDF de son livre "La Passion du Ciel, souvenirs d'une aviatrice", passionnant. A vos tablettes.*





**EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE**

## Souvenirs de Robert BRUHL aviation populaire

**Nouveau ! Chaque mois, un extrait de l'entretien que Robert Bruhl a eu avec son fils Denis, sur ses souvenirs d'aviateur.**

### **LE BAPTÊME DE L'AIR (1936)**

En 1935, je suis entré à l'âge de 14 ans à l'école pratique de Belfort située au bout de la rue de Saverne. C'était une école de la société Alsthom qui formait ses propres techniciens et ses futurs cadres. Les études duraient trois ans.

Un jour de 1936, l'école a organisé un concours sur l'aviation. J'ai gagné le 1er prix : un baptême de l'air offert par



l'aéroclub de Chaux. J'avais 15 ans, ce fut pour moi une révélation.

L'aviation, à cette époque, était très en vogue. Le gouvernement socialiste de Léon BLUM avait créé, cette année-là, l'aviation populaire. Les magazines vantaient les combats aériens héroïques de la guerre de 14-18, les exploits de GUYNEMER, FONCK ... ainsi que les performances aéronautiques de l'aviation civile de Maryse BASTIE, Hélène BOUCHER, etc. L'aviation était en pleine effervescence. Il y avait des meetings aériens un peu partout.

Il faut dire que j'habitais Sermamagny avec mes parents et mes deux frères à 4 - 5 km du terrain d'aviation de Chaux et que des avions j'en ai vu passer plus d'un au-dessus de ma tête durant toute mon

**Novembre 2016**



Robert Bruhl, en 1939, devant le hangar N°1

enfance !

J'ai donc passé mon baptême de l'air sur un Phrygane, un avion piloté par son propriétaire membre de l'aéroclub. C'était un avion de tourisme, un monomoteur à ailes hautes, au train non rentrant, avec 4 places, 2 à l'avant, 2 à l'arrière. J'étais assis à droite du pilote.



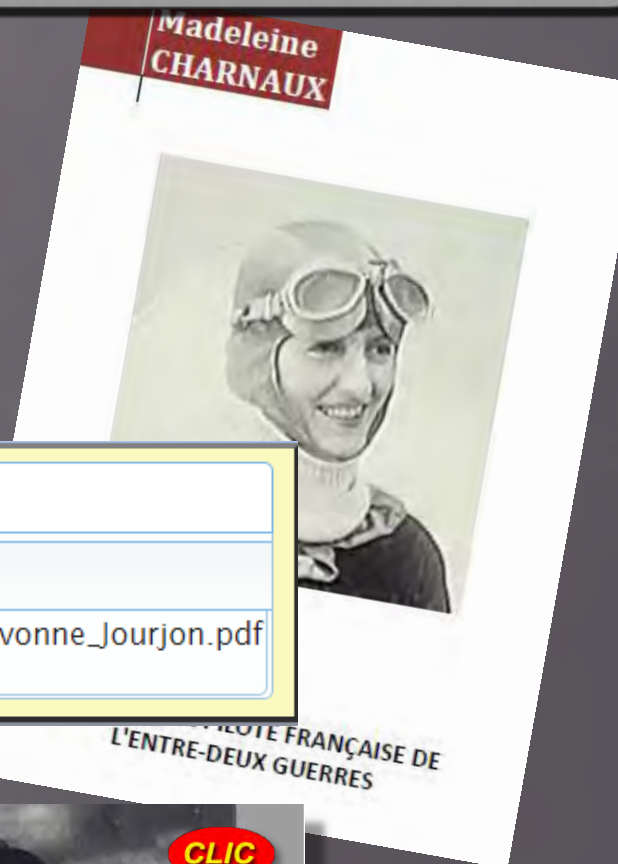
ABVM Musée

NOUVEAU

Novembre 2016

# PORTRAITS

Nouveau, dans le Musée, maintenant, des portraits sous forme de dossiers comprenant des textes, des photos et même des films.



▼ Portraits

▼ Madeleine\_Charnaux

Film\_La\_rencontre\_entre\_Madeleine\_Charnaux\_et\_Yvonne\_Jourjon.pdf  
La\_vie\_de\_Madeleine\_Charnaux.pdf

ABVM Musée

LA PRESSE

PORTRAITS

DOCUMENTS D'ÉPOQUE

Films du Musée

VISITE GÉNÉRALE

SALLE D'EXPOSITION



La rencontre entre  
Madeleine Charnaux  
et Yvonne Jourjon

ABVM Ciné

Cliquez sur l'image pour voir le film

ABVM News



**EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE**

## Souvenirs de Robert BRUHL aviation populaire

**Chaque mois, un extrait de l'entretien que Robert Bruhl a eu avec son fils Denis, sur ses souvenirs d'aviateur.**

Comme je te l'ai dit, ce baptême de l'air fut pour moi un véritable déclic : j'ai décidé que je serai pilote.

En 1938, après avoir convaincu mes parents, j'ai fait une demande d'inscription à l'aéroclub de Chaux, puis j'ai passé la visite médicale des yeux, des oreilles et du cœur, à Belfort, chez le docteur LEFEBRE qui m'a reconnu apte. (24 Mai 1938)



Robert Bruhl, en 1939, devant le Caudron Luciole de l'aéroclub

*Collection Robert BRUHL*

C'est ainsi que je suis devenu à 17 ans membre de l'aéroclub et élève-pilote de l'aviation populaire. Je suivais cette formation en-dehors de mes heures de travail à l'Alstom. L'Etat prenait en charge tous les frais de cette formation dans le but de vulgariser l'aviation civile et d'attirer les jeunes vers l'aviation militaire. C'était une sorte de préparation militaire.

Au moment où j'ai commencé ma formation d'élève pilote, je venais de finir mes trois années à l'école pratique.

Je travaillais à l'Alstom comme agent technique de 2ème classe. J'étais dans le

**Décembre 2016**

service des petites et des grandes dynamos.

Quand je sortais de l'usine en fin de journée, je sautais sur ma bicyclette pour rejoindre l'aéroclub et suivre les cours de pilotage. Le matin, avant d'aller au travail, je faisais de même.

Nous étions une quinzaine d'élèves. Nous portions des combinaisons de pilote en toile bleue avec l'insigne à une seule aile, ce qui voulait dire que nous étions élèves pilotes. Une fois brevetés, nous avions droit aux deux ailes !



EN  
DIRECT  
DU  
MUSEE

Décembre 2016

## Lucien Berland CHASSEUR DE PAPILLONS EN AVION !



Bureau d'entomologie des Etats-Unis, M. Coad s'en est servi pour explorer les couches de l'atmosphère avec un appareil ingénieux, dont voici ci-après le model. Pensant qu'il pouvait y avoir quelque intérêt à entreprendre des recherches de ce genre en Europe, Lucien Berland à mis le projet à exécution.

Pour la partie aéronautique, habitant Versailles, il s'est tourné vers l'Aéro-club de l'Ile-de-France, dont l'aérodrome se trouve à Saint-Cyr, présidé par Mr M. Régnier dont le chef pilote est Paul Gaudin, alors que les vols de ce début d'expérience seront réalisés par M. Créter, un pilote très expérimenté.

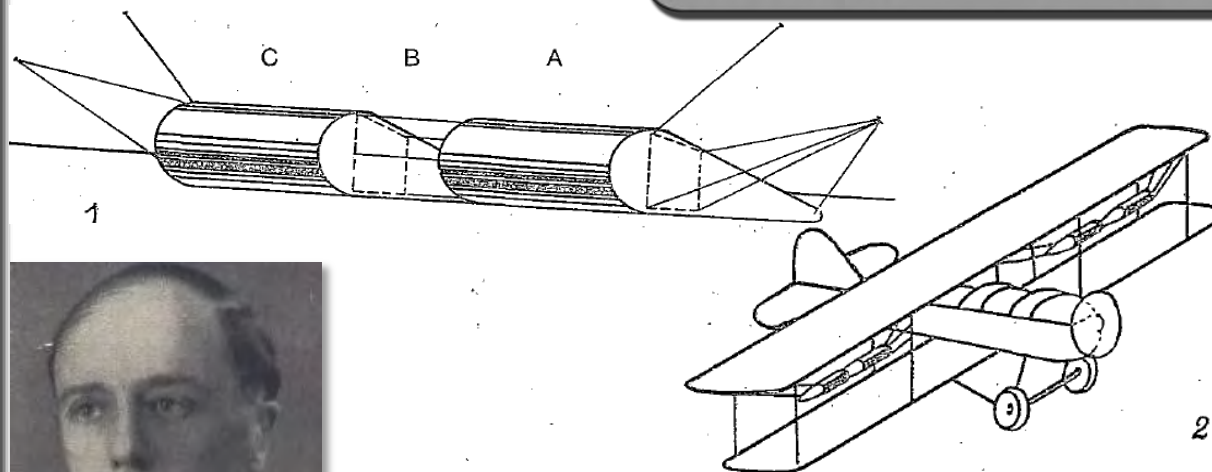


Fig. 1. — Croquis de l'appareil de M. COAD, fixé sous l'aile d'un monoplane.  
Fig. 2. — L'appareil fixé, des deux côtés, entre les ailes d'un biplan (Ces deux croquis, d'après des photographies de M. COAD).

Si ses collègues Américains disposent d'avions qu'ils peuvent transformer à leur guise, il n'en était pas de même ici en France, et fixer sur un avion un dispositif similaire à celui des américains eu couté très chère et justement les crédits dont dispose Lucien Berland sont relativement faibles. Il fallait trouver un autre dispositif.

**Bientôt la suite de cette histoire, un film et des images étonnantes.**

En 1934, Lucien Berland entreprend, dans le cadre de ses recherches d'entomologie, la construction d'un dispositif à même de capter des échantillons d'insectes et de flore dans l'air.

On admet, que l'atmosphère peut servir au transports d'êtres vivants, et cette notion a servi de base à de nombreux travaux, et d'appui à diverses théories. M. Coad, un américain a déjà travaillé sur ce sujet et en 1931 a publié une note courte, mais substantielle, où il indiquait ses résultats.

Ayant à sa disposition des avions du