Septembre 2014

ABVM News 62

L'Aéroclub à reçu son agrément ATO

Dernière partie en salle de projection
à partir de mercredi 3 septembre

DANS CETTE EDITION

L' Aéroclub a reçu son agrément ATO
Visite de présentation du DR401
Visite chez Airtm, constructeur des APM
Raid Doolittle par Antoine Gauchet
C'est la fête chez Pilatus ! Par Gilles Pouillaude
Réunion ACBR
Mondésir
En salle de projection
Relevé dans la presse par Alain Rognon
En direct du Musée: Les nouveautés
En direct du Musée: Revue de presse 1939
LE B-17 "Roanoke Magician" par Antoine Gauchet
Record Battu !
Les infos club

Septembre 2014

ATO

L'Aéroclub a reçu son agrément

FR.ATO.0148

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est

Département surveillance et régulation
Division opérations aériennes
Subdivision aviation générale, formation aéronautique et travail aérien

Nos réf. : 14/2503/DSR/OPA/AG
Vos réf. :
Affaire suivie par : Daniel LETT
Daniel.lett@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : 03 88 59 91 15 - **Fax** : 03 88 59 64 43

Entzheim, le 10 juin 2014

Monsieur le Président de l'Association Belfortaine de Vol Moteur
52, Grand Rue

90300 SERMAMAGNY

Objet : agrément ATO

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous transmettre en pièce jointe votre certificat d'agrément ATO référencé **FR.ATO.0148**.

Les formations désormais autorisées au sein de votre organisme de formation sont celles contenues dans le certificat ATO ci-joint, qui se substitue à la déclaration d'organisme déclaré ; le numéro d'ATO remplace le numéro d'enregistrement d'organisme déclaré, et est à utiliser exclusivement pour toutes vos actions de formation.

Les formations PPL/A débutées selon la réglementation JAR peuvent être poursuivies sous réserve d'être terminées (contrôles inclus) avant le 08 avril 2016.

Afin de vérifier la conformité effective des documents associés à votre agrément ATO, un audit de surveillance sera programmé, sauf demande expresse de votre part, après le 8 avril 2015.
Ce délai doit vous permettre la mise en œuvre de votre organisation et de vos cours.

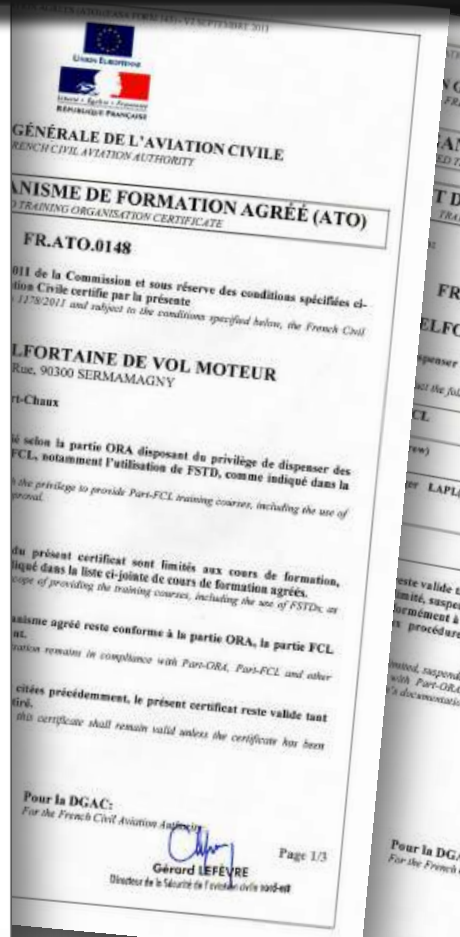
Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Daniel LETT
Chef de la subdivision aviation générale, formation aéronautique et travail aérien

Copie à : - DEL BFC
P.J. : - 1 certificat

Aéroport international de Strasbourg-Entzheim
67836 Tanneries Cedex
Tél. : +33 (0) 3 88 59 64 64

www.developpement-durable.gouv.fr



GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE
FRENCH CIVIL AVIATION AUTHORITY

ANISME DE FORMATION AGRÉÉ (ATO)
TRAINING ORGANISATION CERTIFICATE

FR.ATO.0148

011 de la Commission et sous réserve des conditions spécifiées ci-
tion Civile certifie par la présente
1178/2011 and subject to the conditions specified below, the French Civil

LFORTAINE DE VOL MOTEUR
Rue, 90300 SERMAMAGNY
rt-Chaux

é selon la partie ORA disposant du privilège de dispenser des
FCL, notamment l'utilisation de FSTD, comme indiqué dans la
the privilege to provide Part-FCL training courses, including the use of
proval.

du présent certificat sont limités aux cours de formation,
iqué dans la liste ci-jointe de cours de formation agréés.
ope of providing the training courses, including the use of FSTDs, as

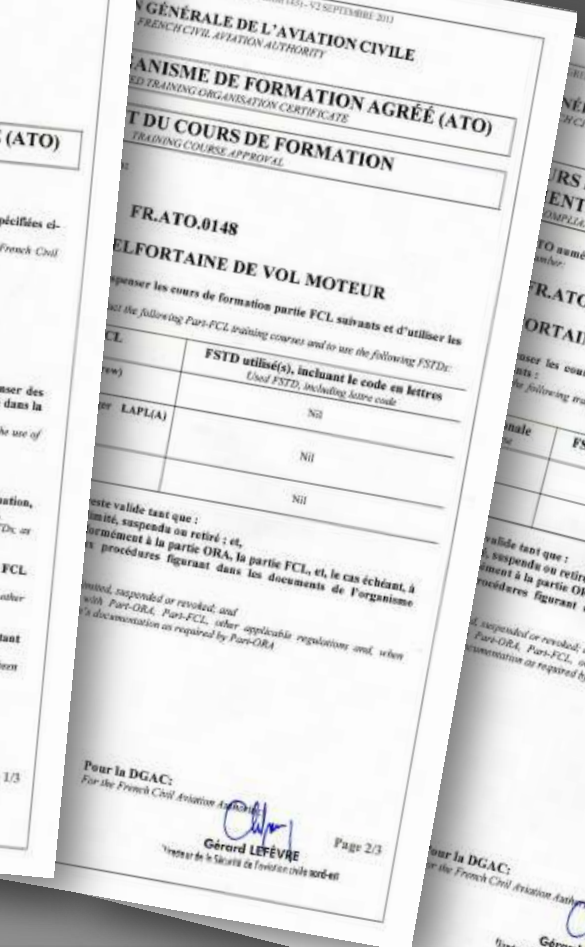
anisme agréé reste conforme à la partie ORA, la partie FCL
nt.
ration remains in compliance with Part-ORA, Part-FCL and other

citées précédemment, le présent certificat reste valide tant
iré.
this certificate shall remain valid unless the certificate has been

Pour la DGAC:
For the French Civil Aviation Authority

Gérard LEFÈVRE
Directeur de la Sécurité de l'aviation civile nord-est

Page 1/3



GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE
FRENCH CIVIL AVIATION AUTHORITY

ANISME DE FORMATION AGRÉÉ (ATO)
TRAINING ORGANISATION CERTIFICATE

T DU COURS DE FORMATION
TRAINING COURSE APPROVAL

FR.ATO.0148

ELFORTAINE DE VOL MOTEUR

penser les cours de formation partie FCL suivants et d'utiliser les
the following Part-FCL training courses and to use the following FSTDs:

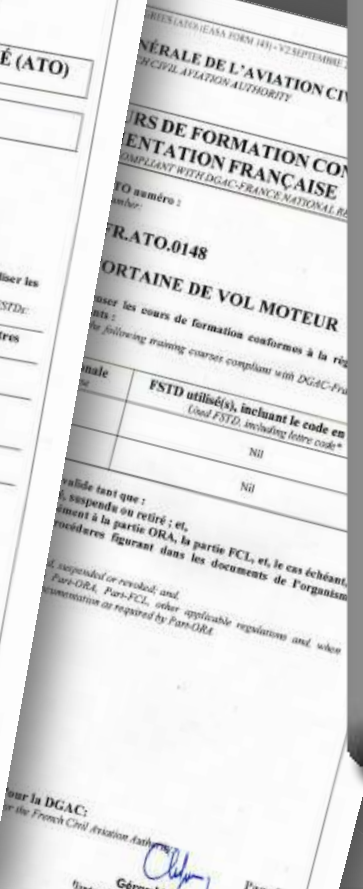
CL / rew)	FSTD utilisé(s), incluant le code en lettres Used FSTD, including letter code
er LAPL(A)	Nil
	Nil
	Nil

este valide tant que :
mité, suspendu ou retiré ; et,
formément à la partie ORA, la partie FCL, et, le cas échéant, à
s procédures figurant dans les documents de l'organisme
ended, suspended or revoked; and
with Part-ORA, Part-FCL, other applicable regulations and, when
documentation as required by Part-ORA

Pour la DGAC:
For the French Civil Aviation Authority

Gérard LEFÈVRE
Directeur de la Sécurité de l'aviation civile nord-est

Page 2/3



NÉRALE DE L'AVIATION CI
CIVIL AVIATION AUTHORITY

RS DE FORMATION CO
ENTATION FRANÇAISE
MPLIANT WITH DGAC-FRANCE NATIONAL R

O numéro :
mber:

R.ATO.0148

ORTAINE DE VOL MOTEUR

ser les cours de formation conformes à la ré
nts :
the following training courses compliant with DGAC-Fra

nale	FSTD utilisé(s), incluant le code en Used FSTD, including letter code
	Nil
	Nil

valide tant que :
, suspendu ou retiré ; et,
ment à la partie ORA, la partie FCL, et, le cas échéant,
rocédures figurant dans les documents de l'organism
ended, suspended or revoked; and
Part-ORA, Part-FCL, other applicable regulations and, when
mentation as required by Part-ORA

ur la DGAC:
For the French Civil Aviation Authority

Septembre 2014

Visite de présentation du DR401

Type 120A- places	2+2
Moteur	Lyco O-235,118hp
Hélice	Sensenich à pas fixe
Masse maximale	900 kg
Charge utile	350 kg
Envergure	8.72 m
Capacité de réservoir	110 litres

Vitesse de croisière max.	215 km/h (2)
Rayon d'action max.	940 km (2)
- avec réservoir sup. 50 litres	1360 km (2)
Vitesse ascensionnelle	590 ft/min - 3m/s
Distance de décollage	535 m (1)
Distance d'atterrissage	460 m (1)

ABVM News

Visite chez Airtm, constructeur des APM

APM SIMBA

L'équipe des Globes-trott'airs est réduite à deux membres aujourd'hui 6 août (Alexandre Picaud et Jean-Philippe Rosnet) pour la visite d'Airtm, qui fabrique les avions Philippe Moniot (APM). Alexandre et moi ayant des ascendances auvergnates, c'est avec plaisir que nous prenons la direction d'Issoire, vol tranquille, mais ça se corse à l'arrivée. Il y a un tout petit peu de vent, je me présente pour la piste 18, heureusement qu'Isabelle Moniot m'avait prévenu de faire un toucher long, l'herbe est haute en début de piste. La faute à la météo humide de ces derniers temps, qui n'a pas permis de faucher l'herbe sur toute la piste . Nous nous garons devant le hangar, Isabelle nous accueille et nous propose un café, ce qui laisse à son mari le temps d'arriver. Thierry est contrôleur à Aulnat et également instructeur. Il me propose un vol sur le Simba, j'accepte évidemment avec plaisir.

Essai du Simba

Le Simba est un 4 places, avec un moteur Continental TCM IOF 240 de 125 HP. Sa faible masse à vide lui permet d'emmener 4 personnes et le plein de carburant (100LL), soit 5 heures en croisière économique (120 kts tout de même !). Installation à bord : les sièges sont fixes (nous verrons sur une photo de coque nue qu'ils participent à la rigidité de la cellule), ce sont les palonniers qui se règlent. On trouve facilement une position confortable pour piloter, même si je suis plus près du tableau de bord que sur les Robin.

L'instrumentation est un peu déroutante quand on n'a pas l'habitude, il y a bien sûr quelques pendules, mais toutes les informations sont sur les écrans (vitesse air, vitesse sol, températures cylindres et directionnel, assiette, etc.). Les volets sont électriques, avec 3 positions.

Le moteur est équipé d'un FADEC, ce qui simplifie les essais moteurs.

En raison de l'herbe haute, Thierry préfère faire le roulage et le décollage, je prends les commandes en montée initiale. L'avion est très facile à piloter, il faut penser à mettre un peu de pied à droite quand on est plein gaz en montée, mais dans les virages, il n'y en a presque pas besoin. À 3500', je me familiarise avec les commandes, puis je fais quelques évolutions : virages à 45° d'inclinaison, vol lent. En roulis, les commandes ont pratiquement la même sensibilité que sur Robin, en tangage, le Simba est plus réactif, une petite action

Visite chez Airtm, constructeur des APM

au manche se traduit par un changement d'assiette important, il faut être doux sur la commande. Le trim est aussi très sensible, mais on trouve tout de même très vite le bon réglage.

La grande bulle permet une très bonne visibilité, aussi bien pour le pilote que les passagers arrière.

La gestion des paramètres est nouvelle pour moi : avec une molette, on affiche un régime de rotation de l'hélice (2600, 2450 ou 2400 tr/min), puis avec la manette des gaz, on affiche un pourcentage de puissance (65 ou 70 %), et c'est tout ! En croisière éco on a bien 119 kt de vitesse indiquée.

Les valeurs constructeur sont impressionnantes : croisière rapide : 135 kt pour 30 L/h, et en croisière normale, 125 kt pour 24 L/h. Avec un plein de 114 L et 4 personnes à bord, ça fait 4 heures et quart de vol plus une demi-heure de réserve.

De retour au terrain, Thierry m'indique les paramètres, le plan est bon, la vitesse aussi, aucune correction à faire. Un arrondi et un atterrissage tout en douceur (Alex peut confirmer), retour au hangar. Merci encore à Thierry pour cette demi-heure d'essai.

Intermède au restaurant

Avant d'aller visiter l'usine, Isabelle et Thierry nous invitent dans un restaurant du centre d'Issoire, où nous nous régalons d'un succulent aligot (je laisse aux non-auvergnats le soin d'aller se renseigner) et nous arrivons à l'usine Airtm, qui fait partie du groupe Rexiaa (650 salariés). Rexiaa est une société familiale, qui a plusieurs filiales, dont Airtm et Issoire Aviation.

Visite de l'usine

L'entreprise ne se contente pas de

fabriquer les APM, mais a aussi des activités de sous-traitance, d'expertise et de réparation pour des sociétés comme Dassault, Eurocopter, Thalès, et même, en dehors de l'aéronautique, pour la SNCF et Michelin.

Isabelle nous fait visiter toute l'usine, elle parle de son entreprise avec enthousiasme et dynamisme, et on ressent bien sa passion à travers les explications qu'elle nous donne sur toutes les étapes de la fabrication et les ateliers que nous parcourons.

Visite chez Airtm, constructeur des APM

Il y a un point remarquable, c'est la traçabilité : chaque pièce est suivie, on sait quel est l'opérateur qui l'a fabriquée et montée. Pour chaque poste, il y a une liste d'opérateurs certifiés (un opérateur peut bien sûr être certifié sur plusieurs postes). Pour chaque avion, on peut remonter pièce par pièce tout le processus de fabrication et de montage.

La visite est terminée, nous faisons un détour par l'usine Constellium, qui fabrique des pièces métalliques de grandes dimensions pour Airbus,

essentiellement en alliage d'aluminium et lithium. En ce mois d'août, l'usine est à l'arrêt, mais la taille des moules (plusieurs dizaines de mètres) est impressionnante.

Entretien et diagnostics

Nous retournons à l'aérodrome et Thierry nous parle de l'entretien des avions. Comme pour les voitures, il y a une prise de diagnostic qui permet de faire toute une série de contrôles sur l'avion.
Ensuite, en cas de panne ou de problème, on utilise un logiciel qui, en fonction des symptômes, décrit en suivant un arbre de décision les tests complémentaires à effectuer et les pièces à contrôler ou à changer. Plus de 300 incidents sont répertoriés ! Les mécaniciens formés « à l'ancienne » sont au départ réticents à suivre les instructions d'un ordinateur, mais à l'usage il s'avère que c'est une solution plus rapide et plus économique que de démonter un moteur pièce par pièce.

Les adieux et le retour

Nous prenons congés de nos hôtes, nous avons vraiment été très bien reçus. Nous remercions Isabelle et Thierry pour leur disponibilité et pour nous avoir consacré une journée dans un emploi du temps qui, même en août, est assez chargé.

Pour le retour, c'est Alex qui pilote, pour agrémenter le voyage, il fait un touché à Mâcon. Vers Besançon, nous avons un peu de pluie, mais la visibilité reste correcte et nous arrivons sans encombre à LFGG vers 19 heures.
Un peu de paperasse, et nous pouvons regagner nos foyers respectifs, la journée a été bien remplie.

Jean-Philippe Rosnet

RAID DOOLITTLE

Par Antoine Gauchet

Après leur terrible attaque du 7 décembre 1941 sur Pearl Harbor (Hawaï, USA), les Japonais se croyaient à l'abri de toute riposte américaine. Ils savaient en effet que les bombardiers de l'Oncle Sam n'avaient pas un rayon d'action suffisant pour les atteindre. Mais l'état-major américain ne comptait pas en rester là.

C'est le Lieutenant-Colonel James Doolittle qui eut l'idée d'utiliser un porte-avions pour rapprocher les appareils de leurs cibles. Son choix se porta sur le B-25 Mitchell, un bombardier léger. Mais le pont d'envol de l'USS Hornet ne mesurait que 150 m alors qu'il en fallait 700 au B-25 pour prendre l'air. Doolittle et son équipe devaient donc l'alléger. Ils démontèrent tout ce qui leur parut inutile, comme la tourelle ventrale et les mitrailleuses. Ils effectuèrent plusieurs essais sur une piste militaire avant de recevoir le feu vert de leur hiérarchie. Au total, 16 Mitchell furent modifiés et chargés sur le Hornet. Celui-ci quitta son port d'attache le 2 avril 1942 pour rejoindre l'USS Enterprise et 14 navires d'escorte qui devaient assurer sa sécurité.

Cette armada fut repérée le 18 avril 1942 par des navires ennemis qui furent immédiatement coulés. Craignant qu'ils n'aient donné l'alerte, on donna l'ordre aux appareils de décoller. Mais la flotte n'avait pas encore atteint le point prévu, on distribua donc des bidons de carburant supplémentaires aux B-25. Celui de Doolittle fut le premier à partir. Les bombardiers parvinrent tous à larguer leurs bombes sur leur objectif avant de mettre le cap sur la Chine, sauf un qui se dirigea vers l'Union Soviétique.

En frappant Tokyo, l'armée américaine mis un coup au moral des Japonais et redonna espoir à son peuple. James Doolittle reçu la Medal of Honor pour cette mission.

Septembre 2014

C'est la fête chez Pilatus ! *Par Gilles Pouillaude*

Pilatus PC-24

Pilatus B-4

Le 1er août 2014, jour de la fête nationale suisse, a eu lieu à Stans (canton de Nidwald, NW) au pied du Mont Pilatus, deux cérémonies, l'une pour l'anniversaire des 75 ans de la société Pilatus, et le roll out du dernier né de la firme, le biréacteur d'affaires Pilatus PC-24, pour la présentation à la presse, aux ouvriers de la firme et aux futurs clients.

Sur place de très de bonne heure, j'ai pu profiter des derniers préparatifs de la manifestation avant l'arrivée massive du public parmi lequel se trouvait de nombreux spotters. Le show aérien ne débutant qu'à 11 heure du matin pour une durée de 2 heures qui furent intenses, j'ai eu tout le loisir de visiter l'exposition statique uniquement consacré aux produits de la société (PC-6, -7, -9, -12, et -21) dont certains étaient déjà aux couleurs de clients acquéreurs avant leur livraison. 60000 personnes assistèrent au spectacle, dans un paysage de rêve, sous un soleil radieux et une température clémente.

Dès 9h30 du matin, après m'être installé dans un lieu "stratégique" pour faire mes prises de vues, contre une barrière délimitant une zone sans danger le long de la piste de décollage et d'atterrissage (… qui se trouvait tout de même à 300 m du public), j'ai pris le temps d'installer mon matériel.

Le spectacle aérien débuta dès 10h45 par le décollage à tour de rôle de tous les avions devant participer au show aérien : 1 avion

Pilatus PC-9

Pilatus PC-6

C'est la fête chez Pilatus ! *Par Gilles Pouillaude*

Pilatus PC-2

Pilatus PC-21

Pilatus PC-7 team

d'entraînement P-2 (1943), 5 avions d'entraînements P-3 (1952) qui ont fait de très belles évolutions en patrouille, 1 planeur B-4 (1972) présenté de façon magistrale en vol acrobatique, 1 PC-6 "Turbo Porter" (1964), étonnant avec ses atterrissages et décollages très courts. Celui présent était "Félix", l'avion d'accompagnement de la Patrouille Suisse, 1 PC-9 d'entraînements (1986) revêtu d'une décoration spéciale pour marquer les 75 ans d'existence de la société. 3 exemplaires de l'avion d'affaire et de transport mono-turbopropulseur PC-12 étaient présentés en formation, ce fut un vol de toute beauté. Vint ensuite le décollage de l'avion d'entraînement de dernière génération Pilatus PC-21. La tache de la présentation du PC-7 fut effectuée par la patrouille acrobatique "PC-7 Team" des Forces Aériennes suisses.

Le clou du spectacle fut la sortie des ateliers de montages jusqu'à la zone public du PC-24 tiré par 24 chevaux sous une haie d'honneur composée d'autant de drapeaux de la Confédération.

J'ai quitté le terrain aux alentours de 14h30, après m'être restauré sur place...

Article et Photos Gilles Pouillaude.

Pilatus PC-12

Pilatus P-3

Septembre 2014

Réunion ACBR

La proposition N°2 de Guillaume Perros

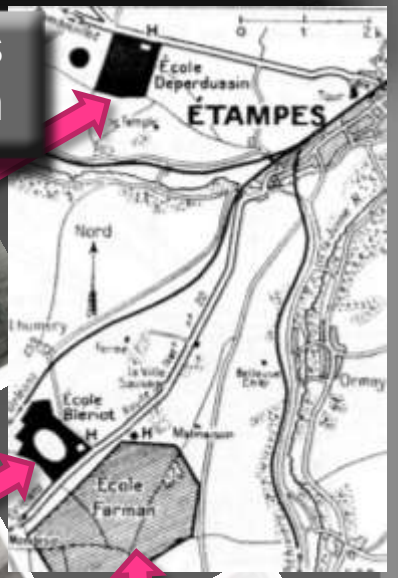
Le retour du projet immobilier

On le croyait oublié, le voici qui revient, plus réaliste que le premier, agréable au regard et coloré, il avance sans qu'on s'en rende compte, sans même qu'on nous en parle. Certes, maintenant que ce nouveau projet existe le Conseil Général nous a invité a une réunion début septembre…. Espérons qu'il ne va pas falloir adapter nos activités aux locaux ! Nous vous tiendrons au courant de l'évolution de ce dossier, en ne perdant pas de vue, qu'en ces périodes difficiles, l'équilibre financier des associations reste la priorité. Ensuite, Vol à voile et vol moteur ont partagé un repas « à la bonne franquette » pour adoucir nos relations. Objectif atteint, c'était très sympathique et agréable.

Septembre 2014

MONDESIR

Blériot & Farman à Etampes
Mais aussi Deperdussin



Lors d'un passage par Etampes, me souvenant du montage du film sur le passage de « l'Aéroclub des Cheminots d'Etampes » à Chaux l'an dernier, il m'est apparu intéressant de visiter les sites d'écoles du début de l'aviation. Que reste-t-il aujourd'hui….voici la réponse en images . *Pour voir ou revoir le film, rendez-vous en dernière page.*

http://www.corpusetampois.com/index-aviation.html

http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Ecoles_Etampes.htm

Septembre 2014

en salle de projection

Le premier et le troisième mercredi du mois

ABVM Ciné

Le 3 septembre 2014

Apres "LES PRÉMICES" et "LE DRAME", voici la dernière partie du film, montrant le travail acharné de la population d'Etobon et de Jules Henri Perret pour perpétrer le souvenir de l'accident.

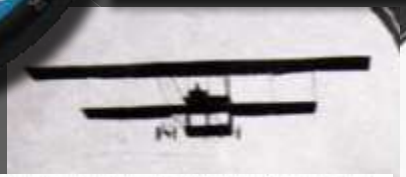
Le 17 septembre

ABVM Ciné vous propose "La Cellule", un film réalisé par Antoine Gauchet, sur une idée d'Emilien Poyard.

Septembre 2014

Relevé dans la presse

par Alain Rognon



Les Pontissaliens d'hier Ils ont donné leur nom à une rue, une place ou un lieu. Mais qui sont-ils ?

Auguste Junod : le distillateur volant

L'EST RÉPUBLICAIN

29/08/2013

Economie La situation fiscale des entreprises helvétiques présentes à Bâle-Mulhouse remise en cause

Turbulences à l'Euroairport

L'EST RÉPUBLICAIN

29/08/2013

A L'EUROAIRPORT Bâle-Mulhouse, on a peur de se faire rogner les ailes. Les discussions que les autorités françaises et suisses ont engagées depuis l'été 2013 à propos de la situation fiscale des entreprises helvétiques présentes sur le site sont en effet au point mort.

L'ultimatum de juillet

Le ministère de l'Economie français veut faire entrer ces sociétés dans le régime fiscal de notre pays au 1er janvier 2015, en faisant appliquer la TVA (qui est de 20 % en France contre 8 % en Suisse) et l'impôt sur les sociétés. Il veut aussi faire appliquer les taxes sur l'aviation civile.

Un accord imminent avait pourtant été annoncé au printemps dernier, mais Bercy a lancé un véritable ultimatum aux autorités helvétiques fin juillet. Le ministère de l'Economie invoque le principe de territorialité alors que les sociétés de l'aéroport sont régies par la convention binationale signée en 1949.

Dérogations expresses

A l'époque, 536 hectares frontaliers avaient été cédés par la France pour bâtir l'aéroport financé par la Suisse. Géré par un établissement franco-suisse, cas unique en Europe, ce dernier est divisé en deux zones douanières distinctes et un secteur binational regroupant infrastructures et services. La convention de 1949 stipule que le droit français s'applique à toute la zone.

En réalité, en vertu du principe de « dérogations expresses » contenu dans le texte, c'est plutôt le droit suisse qui y est en vigueur. Il bénéficie ainsi à la plupart des entreprises, installées sur la partie suisse. Sur les 6.000 personnes travaillant sur le site, elles en emploient 4.500, dont 2.700 Français. Le choix est vite fait : un impôt moins élevé et des règles contractuelles plus souples.

■ Les élus alsaciens craignent une relocalisation des emplois en Suisse. Photo Christine DUMAS

Ce qui ne va pas sans problème. En 2010, le conseil d'Etat avait sommé la société suisse Customer Ground Service d'appliquer le droit social français à cinq de ses salariés qu'elle venait de licencier, ce qui équivalait à étendre ce principe à l'ensemble de la zone. En 2012, Paris et Berne s'étaient entendus pour maintenir le statu quo. Ce qui n'empêche pas une situation floue et ambiguë.

Les Alsaciens au créneau

Réunis mercredi sur place autour du sénateur Jean-Marie Bockel, membre du comité directeur de l'Euroairport, une dizaine d'élus alsaciens ont demandé au gouvernement de se montrer plus conciliant, tout en critiquant cette « recherche du moindre centime » à tout prix. Le remplacement d'Arnaud Montebourg par Emmanuel Macron va peut-être débloquer la situation.

Les élus alsaciens, qui craignent une relocalisation de l'emploi en Suisse, mettent en avant le blocage de deux projets majeurs : le raccordement ferroviaire avec la ville frontalière de Saint-Louis et les investissements envisagés par la compagnie Easyjet qui assure la moitié du trafic (4,1 million de passagers en 2010).

Alors que onze parlementaires viennent d'écrire à Manuel Valls, plusieurs acteurs politiques et économiques locaux préconisent le maintien du droit fiscal suisse avec une répartition des recettes plus équitable pour la France. La solution ?

François ZIMMER

Un trio qui brille dans le ciel

Charline Delay, Cindy Collot et David Huet, tous trois du Grand Besançon, sont champions du monde de parachutisme voile contact à deux.

Il le reconnaît lui-même, c'est un sport qui reste encore confidentiel et qui a besoin d'être mis sous les projecteurs de l'actualité. Le voile contact est en tout cas un sport qui a dans la région ses têtes d'affiche. Charline Delay, Cindy Collot et David Huet viennent en effet d'être sacrés champions du monde en voile contact séquence à 2 avec l'équipe de France B. Tous trois qui sont respectivement de Talenay, Fontain et Devecey ont décroché, devant les Australiens et les Américains, la médailles d'or aux championnats du monde de parachutisme qui viennent de se terminer à Banja Luka en Bosnie-Herzégovine.

Cinq figures imposées

« C'est le grand chelem pour la France en épreuves de voile contact puisque les équipes de voile contact séquence à 4 et rotation à 4 sont également championnes du monde. C'est une grande fierté. A l'issue des épreuves, tout le collectif France, les athlètes et les cadres de la fédération, on a fêté ça sur place », souligne David Huet.

Lui-même et ses co-équipières ont fait une remarquable prestation. « Le largage de l'avion a lieu à partir de 2.000-2.500 mètres. On réalise des figures de parachute ouvert. Charline et Cindy sont les deux performers. Elles sautent les premières et je saute dans la foulée, je suis le videoman. En séquence à 2, on a un enchaînement imposé de cinq figures qui doivent être réalisées le maximum de fois en une minute. A Dubaï, en 2012, la France avait fini première mais nous, nous étions classés cinquième dans notre catégorie », rapporte David Huet. Militaire de carrière, sportif de haut niveau attaché au centre national des sports de la Défense, ce dernier ainsi que ses deux coéquipières sont membres de l'équipe de France.

Tous s'entraînent régulièrement à La Vèze où se trouve l'école de parachutisme de Besançon dont la spécialité est justement le voile contact. Jean-Michel Poulet, lui-même champion du monde à de multiples reprises et directeur technique national, y officie, les champions comme David, Cindy et Charline s'y entraînent. Tous donnent du lustre à la discipline et poussent ceux qui s'y initient, la pratiquent ou veulent se perfectionner vers l'excellence.

L'EST RÉPUBLICAIN

25/08/2013

■ Série de figures imposées pour les deux performers. Photo DR

ABVM News

LE B-17 "ROANOKE MAGICIAN"

Le "Roanoke Magician" était un Boeing B-17G "Flying Fortress" appartenant au 486th Bomber Group. Le 21 janvier 1945, il décolla de Sudbury (Angleterre) pour aller bombarder une usine de chars située à Mannheim (Allemagne).

Au cours de cette mission, les tirs de la Flak l'endommagèrent gravement, atteignant notamment deux de ses moteurs qui ne tardèrent pas à rendre l'âme. Le vol retour s'annonçait donc périlleux, voire impossible, en raison des nombreux dommages subis et de la météo désastreuse. Son pilote, le Flight Officer Robert Frederick Jarvis, savait que l'appareil ne tiendrait plus très longtemps. Perdu dans le mauvais temps, son seul espoir était d'apercevoir le sol.

Il finit par entrevoir la campagne haute-saônoise au travers des nuages et fit descendre le bombardier. Il repéra un champ, au lieu-dit "Gros Bois" près de Villafans, à quelques kilomètres de Villersexel. Malheureusement, l'atterrissage d'urgence ne se passa pas comme prévu et ce jeune aviateur d'à peine 23 ans y laissa la vie. Les 8 autres membres d'équipage, dont 3 blessés, furent secourus par les villageois avant d'être confiés à la Résistance.

Après 55 longues années, et grâce au travail de mémoire quelques Français de grande valeur, il fut décidé d'ériger une stèle sur les lieux de l'accident. Celle-ci fut inaugurée le 21 mai 2000 en présence de trois membres d'équipage du "Roanoke Magician" (Sgt Clayton Walker, Sgt Gerald Christ, Sgt William Roselle) et de Monsieur Fred Jarvis, fils du Flight Officer Robert Frederick Jarvis. Durant la cérémonie, les honneurs militaires furent rendus pendant que le B-17 "Pink Lady" effectuait de nombreux

passages devant les yeux émus d'une large foule.

Antoine Gauchet

Vous pouvez retrouver une vidéo du B-17 "Pink Lady" en vol lors de cette cérémonie, sur le site You Tube, à cette adresse:
http://www.youtube.com/watch?v=-vo3bJi0zvI

Photos: US Air Force

La presse de 1939

EN DIRECT DU MUSEE

LES NOUVEAUTES DISPONIBLES

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

Rencontres

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

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

Marc Dumas

Septembre 2014

Revue de presse de 1939

la guerre approche!

EN DIRECT DU MUSEE

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

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

En février la section fera 63 HDV, malgré une météo toujours maussade et le mois suivant seulement 21H30.

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

dans le service sanitaire de la défense passive.

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

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

Revue de presse de 1939

EN DIRECT DU MUSEE

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

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

Marcel Pfiffelmann

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

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

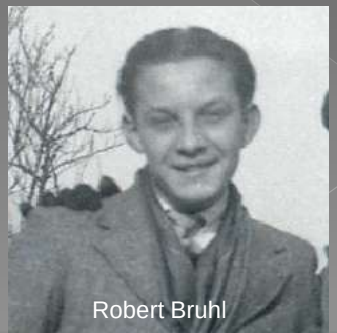
Revue de presse de 1939

EN DIRECT DU MUSEE

La section vérifie efficacité de ces appareils de protection individuelle par des démonstrations de passages gratuits en chambre à gaz, en collaboration avec les sociétés de Croix-Rouge et les Assistantes du Devoir National.
Un autre point mérite également d'être mentionné, c'est la réalisation d'un abri familial type anti-gaz, avec système de surpression, qui a été construit au 7, avenue d'Alsace, grâce à la générosité de la direction d'Alsthom. La section engage tout le monde à le visiter et à s'en inspirer pour en réaliser partout où cela est possible.
Pour terminer, Mr Millot-Dommange expose l'activité de la section d'Aviation Sanitaire en regrettant le manque d'entrainement de ses infirmières en raison des couts d'HDV.
Il ne sera pas possible de passer au vote, un membre ayant soulevé un problème avec le quorum. A l'issue de l'AG, un repas sera servit contre 30 francs par Mr Thomann, directeur de la brasserie.
Une AG complémentaire est donc organisée le 2 juin à 18h30 au local du 70bis rue de la Croix du Tilleul. Les commissaires aux comptes, MM Lefebvre et Hattiger sont reconduits, les mandats de MM De Boisfleury, Pfiffelmann, Philippe, Viellard et Wandres sont à renouveler et soumis au vote à bulletins secrets. Ils seront tous reconduit, alors que, non candidats, des bulletins au nom de Hattiger, Le Dilasser et Lefebvre ont été proposés.
Dans le cadre du décret du 1er avril, portant sur l'organisation de l'Aviation Prémilitaire, l'aéroclub appelle les pilotes de réserve de classe C à se présenter afin de bénéficier gratuitement d'un entrainement en vol. L'aéroclub se chargeant des démarches avec le Ministère.
Début juin eurent lieu les examens des élèves, en vue de l'obtention de leur certificat d'aptitude au brevet de mécanicien d'aviation. La commission, présentée par le Capitaine Durieux de la Base 102 de Dijon, a constaté avec un vif plaisir la qualité de formation technologique des élèves. Ainsi, sur 39 élèves présentés, 38 furent reçus.
D'autre part, dans le classement général où 340 élèves étaient en concours, l'Aéroclub de Belfort occupe une excellente position : Lambalot Fernand, 8ème - Lamblin Edmond, 17ème - Bruhl Robert, 47ème - Clerc Louis, 47ème - Fusié

André Philippe

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


Robert Bruhl

André Fusié

Septembre 2014

Revue de presse de 1939

EN DIRECT DU MUSEE

Le 21 juin, le comité de l'Aéro-club, après avoir ratifié le vote de l'Assemblée Générale complémentaire, a reformé son bureau qui n'a pas changé:
Président : M. Albert Japy
Vice-présidents : MM. Marcel Pfifelmann & Louis Girardot
Secrétaire général : M. Georges Wandres
Secrétaire adjoint : M. Robert Rhein
Trésorier général: M. Marcel Malblanc
Trésorier adjoint: M. Maurice Dumont
Membres : MM. Alain de Boisfleury, François Kahler, René Kahler, Raymond Liebelin, André Philippe, Aimé Reiset, Etienne Vieillard, Eugène Vuillaume

CEKO 35

En juillet, il est temps de vérifier la qualité en vol des modèles réduits ayant participés au concours Unifix. Une trentaine d'appareils sont présentés, la météo est à l'orage, il va pleuvoir toute la journée. Il y a là un groupe venu de Montbéliard qui participe pour la première fois à une compétition, la section Jean Mermoz de Delle, menée par Mr Baumann et les Belfortains, tous habillés en combinaison blanche. Les temps de vol sont chronométrés par Mr Chaussin, chronométreur officiel et bénévole, depuis le départ jusqu'à ce que l'appareil disparaisse du champ de vision du chronométreur. Il est prévu deux vols par candidat. Mr Baumann termine premier de la catégorie planeurs (Coupe Ceko), Mr Pioli de Montbéliard premier de la catégorie avions (Challenge Unifix) et Belfort remporte la Coupe Interclubs devant Montbéliard.
Le 19 juillet le club informe la population du décès de Jacques Mortane, rappelant ses conférences proposées aux Belfortains, la derniere datant du 14 mai 1938. Les 29 et 30 septembre, passera l'Exposition Aéronautique organisée par Air France et la revue "l'Aviation d'Abord".
En aout, l'Aviation Populaire disparait. Elle est remplacée par l'Aviation Prémilitaire dont toute l'exploitation est assurée par

Jacques Mortane

la Base Aérienne de Dijon, la permanence de la rue Voltaire disparait, les courriers concernant l'école de mécanique, les modèles réduits et les sections annexes devront être adressés au club (BP110).
En octobre, répondant à l'appel de la Fédération Aéronautique de France, l'Aéroclub de Belfort a décidé de créer une section du Comité National d'Entraide Aéronautique. Ce Comité a pour but primordial de venir en aide, aux familles d'aviateurs qui, bénévolement ou sur la recommandation des autorités, furent obligées de quitter brusquement leur foyer pour être dispersées ou évacuées dans des conditions morales et matérielles souvent fort désagréables. Le Comité d'Entraide s'occupera ensuite des membres mobilisés.

Marc Dumas

Septembre 2014

DERNIERE MINUTE
RECORD BATTU !

Le 28 aout, la chaine ABVM Ciné a battu son record de vues avec 158 visites et son record de minutes regardées avec 9H01mn. Ce jour là, la catastrophe d'Etobon a cumulée 108 passages, Antoine de St Exupéry 14, le Caudron Rafale et les règles de bonne conduite 6 chacun.

Les meilleurs audiences

Antoine de Saint Exupéry	2 480 (20%)
Le Caudron RAFALE	1 879 (15%)
logo animé sonorisé	495 (4,0%)
Le P-51 Mustang	447 (3,6%)
visite chez robin	434 (3,5%)
Le Caudron de Trivier	429 (3,5%)
DR400 F-GXGH	386 (3,1%)
Les Instruments	376 (3,0%)
Pegoud et la patrouille	371 (3,0%)
L'hélicoptère	369 (3,0%)

L'audience de la chaine est en progression constante, il faut trouver les raisons dans la production régulière de sujets et la qualité de ceux-ci. Même si l'audience n'est pas notre priorité, il est bien agréable de voir qu'aussi, en dehors du club, on porte de l'intérêt à ce qui est fait. Que ceux qui participent à ces sujets, réalisation, narrations, assistance, images, scenarios soient remerciés.

Record de visites

2502 le 31/Aout 2014

14 visites par jour

4 visites par jour

1 visite par jour

ABVM News

Septembre 2014

LES INFOS CLUB

Nouveau Brevet de Base

Bruno BOLLE-REDDAT élève à Laurent Nicolodi, testé le 7/08/2014 par Sylvie Charbonnier .

Nouvel inscrit : Victor MERLET le 01/08/2014

Concours d'atterrissage: le week-end du 4 et 5 octobre si la météo le permet

Aéro-clubs de Belfort et Région

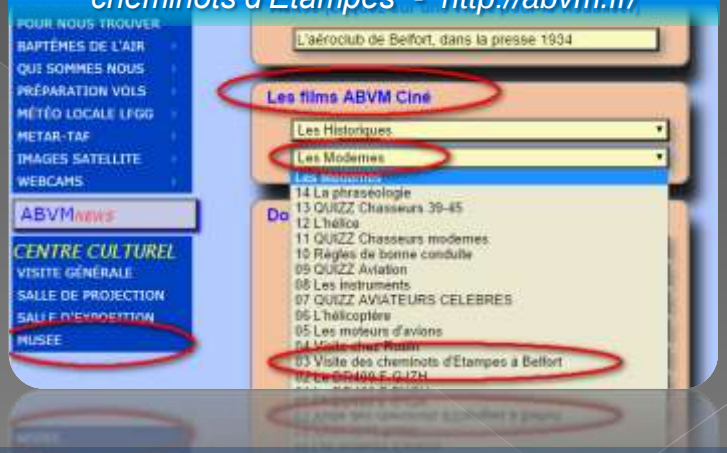
L'ACBR VOUS INVITE A PARTICIPER A UNE
RENCONTRE INTER-CLUBS

LE SAMEDI 20 SEPTEMBRE A 18H00.

> QU'EST-CE QUE L'ACBR ?
> QUEL EST SON ROLE SUR L'AERODROME ?
> QUELS SONT LES PROJETS EN COURS?
> QUEL EST SON FONCTIONNEMENT ?

CE MOMENT SERA L'OCCASION DE NOUS RENCONTRER ET D'ECHANGER AUTOUR D'UN VERRE DE L'AMITIE.

Pour voir ou revoir le film sur la visite des cheminots d'Etampes - http://abvm.fr/



Photos et dessins: Antoine Gauchet, Marc Dumas, Gilles Pouillaude,, Jean-Philippe Rosnet, Sylvie Charbonnier, Joël Crémaschi.
Collaborateurs de cette édition: Sylvie Charbonnier, Alain Rognon, Antoine Gauchet, Maryse Perrez, Gilles Pouillaude, Jean-Philippe Rosnet.

Site Internet développé par Sylvie Charbonnier. Réalisation de ABVM News: Marc Dumas – 2014 ABVM News