

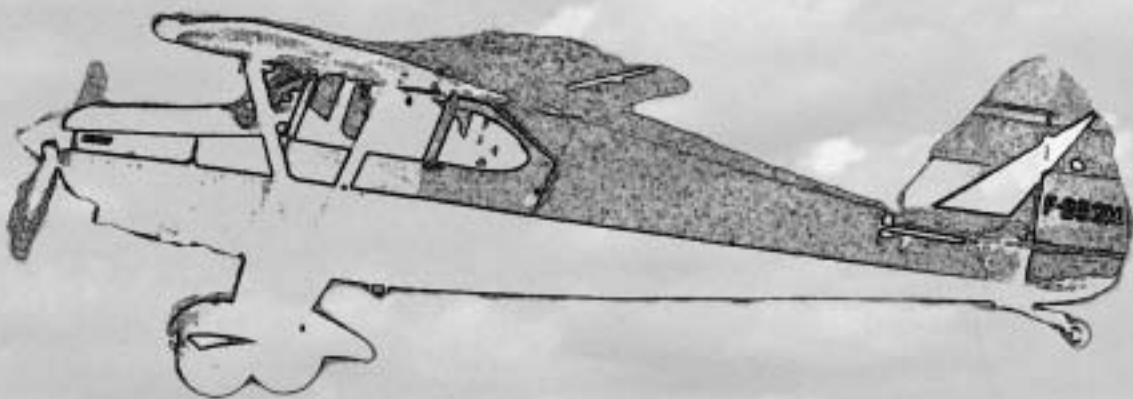
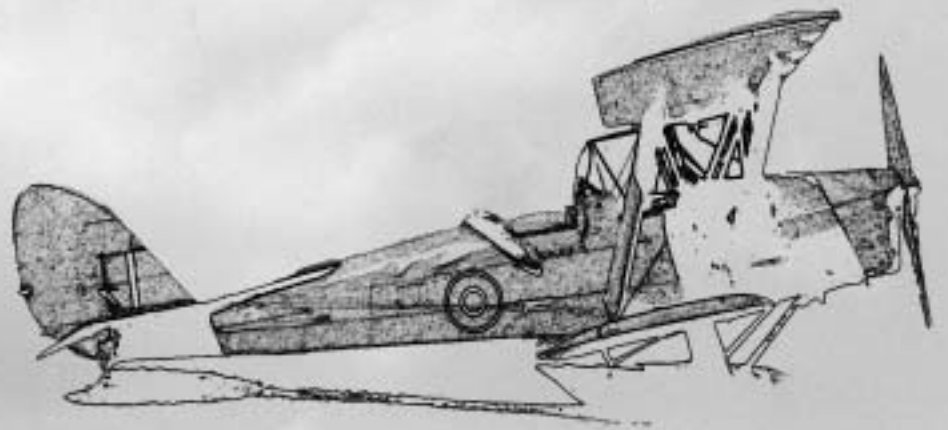
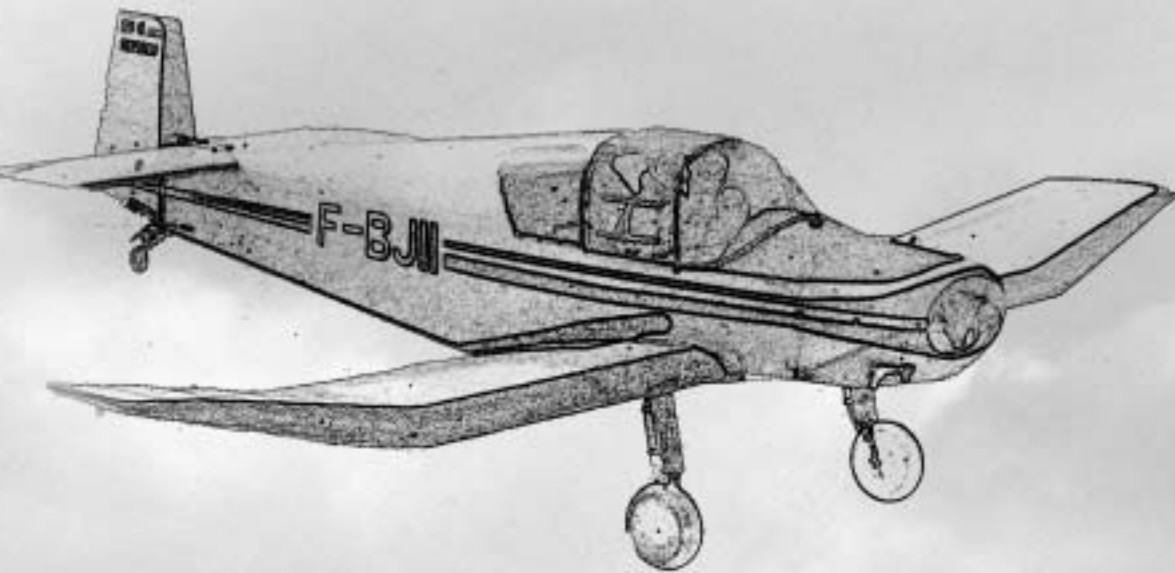
Jean PARMENTIER

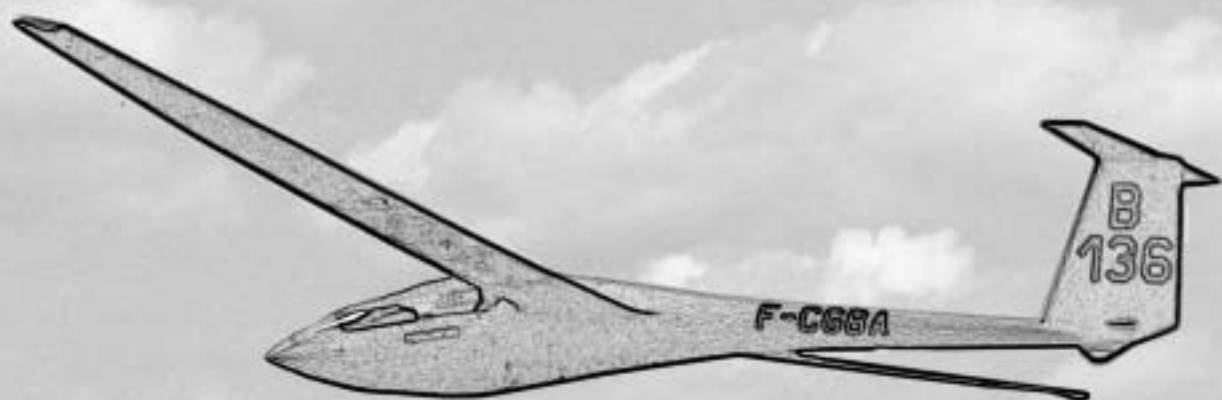
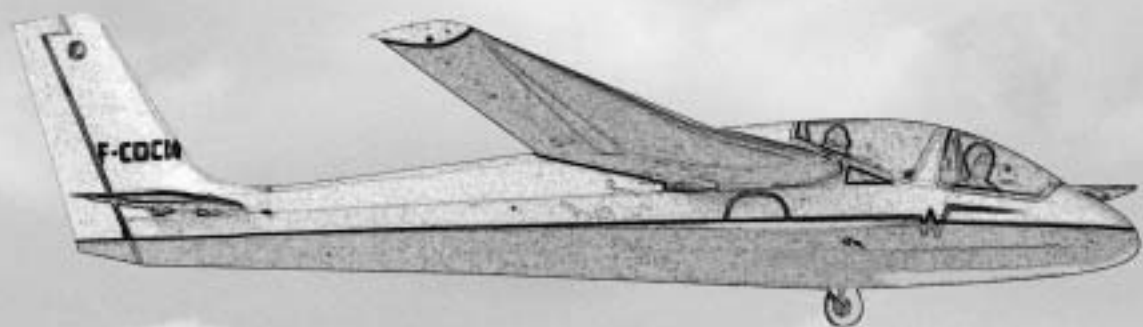
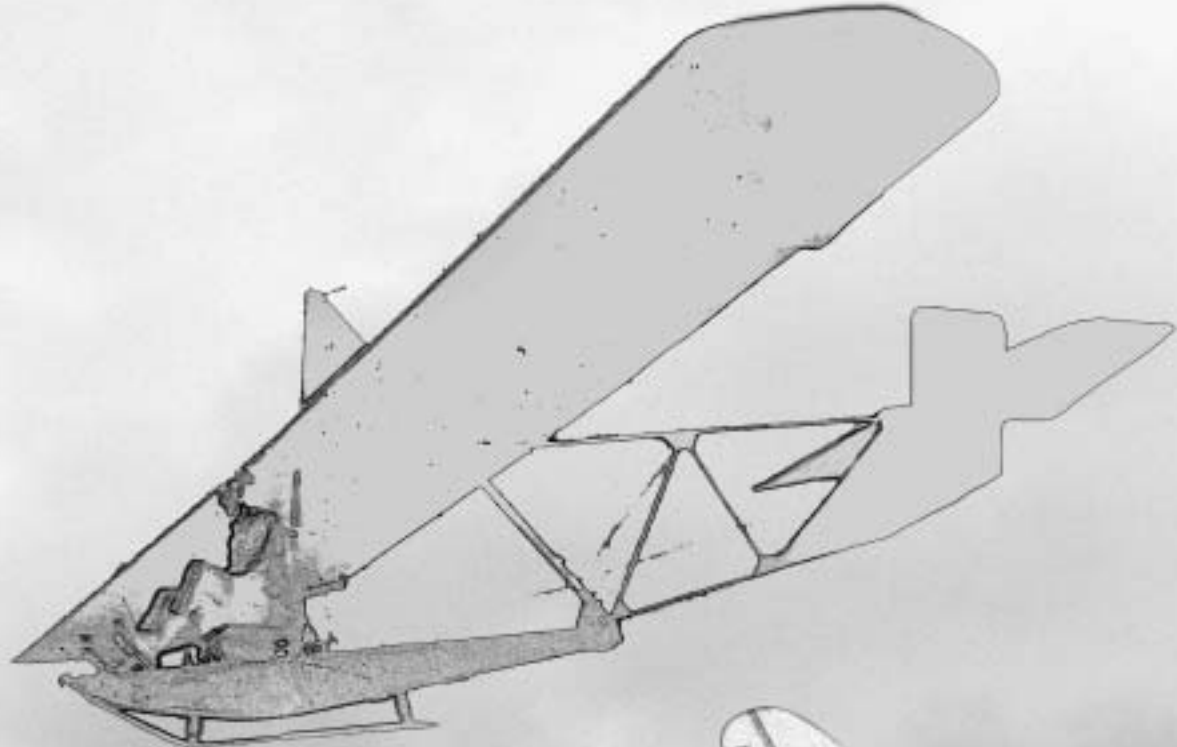
aéro-club de la Basse Moselle

1946 - 2000

journal de marche







Jean Parmentier

**AÉRO-CLUB DE LA BASSE MOSELLE
1946 - 2000**

**VOL À VOILE THIONVILLOIS
1934 - 1939**

JOURNAL DE MARCHE

rapidpress

MÉRITONS DE CEUX QUI NOUS SUIVRONT
LE CULTE QUE NOUS RENDONS
À CEUX QUI NOUS ONT PRÉCÉDÉS.

Toutefois, que le culte de nos anciens ne sclérose pas notre action
et n'occulte pas nos regards fixés sur l'avenir.
Redoutons de devenir les classiques de nous-mêmes !

Louise Weiss (1893 - 1983)
“Grand'mère de l'Europe”,
Présidente (*a.i.*) du Parlement Européen

SOMMAIRE

Préfaces	7
----------------	---

PREMIERE PARTIE : L'ACBM AU FIL DES ANS

PERIODE de	1934 à 1939	:	LE VVT	15
	1943 - 1944	:	LA GUERRE	19
	1945		LA REPRISE	23
L'ACBM de	1946 à 2000		.....	24
Les modélistes de	1945 à 1980		.....	122
L'ACBM, pépinière de vocations aéronautiques			.....	124

DEUXIEME PARTIE : AVIONS ET PLANEURS 1934 -2000

Avions et planeurs de l'ACBM	.....	127
Avions et planeurs privés	.....	156

TROISIEME PARTIE : TABLES RECAPITULATIVES

Postface : "Trois mémoriaux"	.....	165
Tables :		
Présidents et responsables	.....	167
Les pilotes d'avion et de planeur	.....	172
Les machines	.....	180
Remerciements	.....	185



JOURNAL DE MARCHE

Préface

Beau titre pour un ouvrage qui relate avec précision et humanité la vie d'un club voué à l'aventure aéronautique. Une histoire qui s'écrit depuis plus de 55 ans, au sol et dans les airs, avec des hommes et des machines évoluant au rythme du progrès technique et des enthousiasmes.

Il est heureux qu'un livre consigne et rapporte les événements, grands et petits, présente les hommes, décrive les machines et fasse ainsi œuvre de mémoire et d'hommage.

C'est la première qualité de cet ouvrage mais il en possède d'autres comme celles de nous faire rêver en racontant une véritable épopée d'enrichir nos connaissances ou de nous inviter à découvrir l'Aéro-club de la Basse-Moselle.

Plaisir et intérêt se conjuguent au gré des pages qui livrent avec le même souci de précision et d'authenticité informations, photographies et récits. Le travail de collecte et de recherche est impressionnant, il donne à ce livre un label de vérité et de documentation indéniable.

Félicitations à Jean Parmentier pour son approche objective mais non dénuée de passion qui renforce la portée de cette œuvre.

L'ACBM a produit un véritable document de référence fidèle à l'esprit de cette association dont l'histoire est liée à celle de l'aérodrome et de la ville.

L'aéronautique est en effet une des caractéristiques de Yutz marquant la commune au même titre que ses quartiers ou ses rues.

Peut-être est-ce le séjour du grand Jean Mermoz dans notre ville ou la particularité de l'aérodrome d'être au cœur de la cité qui expliquent l'attachement des Yussois à l'activité aéronautique. Mais c'est un fait, ce terrain d'aviation, parfaitement intégré dans l'urbanisme local, l'est aussi dans la vie de la commune et très certainement dans le cœur de ses habitants.

Cette localisation prend un autre sens aujourd'hui avec le développement urbain de ce secteur. Loin d'être un frein aux aménagements, l'aérodrome en est au contraire un de ses éléments rassemblant autour de lui un complexe sportif et scolaire partageant le nom fédérateur de Jean Mermoz.

L'ACBM est depuis sa création un partenaire associatif et économique important dans la ville, un interlocuteur de qualité.

Sans doute, le club doit-il sa longévité et son dynamisme à la capacité de ses membres à prendre de la hauteur, à leur sens des responsabilités et à leur professionnalisme. C'est en tous les cas ce que révèle ce Journal de Marche.

Il pourrait aussi raconter l'histoire de notre ville. Car les pilotes sont assurément les témoins privilégiés des marques que nous laissons au fil du temps sur le territoire. Signe des changements de mode de vie, des révolutions industrielles ou de la permanence des traditions, le dessin que nous traçons au sol de génération en génération, éphémère ou durable, vu du ciel, nous rappelle la fragilité des destins humains et nous invite à l'humilité.

Tout comme ce livre qui retrace des vies et des histoires réaffirmant ainsi que rien ne se construit et ne s'apprend sans mémoire.

Patrick WEITEN
Conseiller général de la Moselle
Maire de Yutz

Bientôt vingt-cinq années se sont écoulées depuis l'édition du "Carnet de Bord" de l'Aéro-club de la Basse-Moselle de Thionville-Yutz de notre ami Jean Parmentier. En cette année 2001, l'A.C.B.M. va fêter sa cinquante-cinquième année d'existence et le centième anniversaire de la naissance de Jean Mermoz dont le passage militaire sur le terrain de Basse-Yutz a marqué l'histoire de l'aviation en Moselle.

Des quatre présidents qui se sont exprimés dans la préface de ce Carnet de Bord, j'ai le privilège de pouvoir encore le faire dans celle de cette nouvelle édition. Le temps qui passe et le destin sont inexorables. Mais les actions qu'ont conduites MM. Gruninger, Masuy et Weisse sont tangibles. Surmontant opiniâtrement les difficultés au fur et à mesure qu'elles se présentaient, ils ont fait de l'ACBM ce qu'il est devenu.

Chacun d'eux, soucieux de ne pas trahir la confiance accordée par ses amis du club, s'est fait un devoir d'ajouter sa pierre à l'édifice, dans un esprit de total désintéressement, en cultivant un esprit d'équipe, un climat d'amitié et de camaraderie, vertus fondamentales de cette réussite.

Comment ne pas évoquer aussi la mémoire de quelques uns des amis qui, plus encore que d'autres, se sont dévoués sans compter pour l'ACBM pour assurer sa prospérité. Au vol moteur, Marteaux, Paradeis, Wurtz, et plus près de nous, Auguste Fischer. Au vol à voile, Zbogor, qui en fut si longtemps l'âme. Tous ces amis aujourd'hui disparus ont droit à notre profonde reconnaissance.

Mais la roue n'en continue pas moins de tourner et notre aéro-club de vivre et d'évoluer. La piste de vol circulaire de l'aéromodélisme, cause de nuisances sonores pour le voisinage, est déplacée sur le bord de la Moselle. La petite piste est-ouest peu utilisée, est fermée. Les restrictions de l'espace aérien pénalisent l'activité du vol à voile et affectent le potentiel du club.

Parallèlement, des équipes dirigeantes ont pris quelquefois des orientations qui ont rencontré une vive opposition et le club est entré chaque fois dans de dangereuses turbulences. Heureusement, ces dernières années s'est constitué, grâce à l'action de deux anciens présidents, MM. Pepos et Wagner, épaulés par un "sage", M. Malaisé, soutenus par la quasi-totalité des membres du club, un nouvel équipage qui a repris le manche pour retrouver le bon cap. Un climat serein retrouvé, une confiance restaurée, une ambiance conviviale revenue, laissent augurer d'un bel avenir pour notre A.C.B.M.

Son rayonnement ne pourra qu'être renforcé par la parution d'une édition mise à jour de son "Carnet de Bord" que nous devons au travail absolument remarquable de notre ami Jean PARMENTIER. L'ensemble de ces CARNETS, dont l'exceptionnelle iconographie, fruit de longues et patientes recherches, permet de retrouver des visages et des souvenirs oubliés. Elle retrace agréablement l'histoire et l'évolution de notre aéro-club.

Jean PARMENTIER nous offre le fruit d'un labeur dont il est difficile de mesurer l'ampleur et dont il faut le féliciter sans réserve. Qu'il trouve ici l'expression de mon amitié, de mon admiration et de ma reconnaissance.

S. BRUN
Président d'Honneur

Jean PARMENTIER a pu réaliser à nouveau une œuvre utile et intéressante pour la mémoire et la postérité de notre club. Je souhaite que ce "Journal de Marche" déclenche de nombreuses nouvelles passions aéronautiques parmi notre jeunesse.

Ces années passées, notre club a subi périodiquement ce que l'on appelle en aéronautique des "tourbillons marginaux". Ce phénomène cyclique est connu depuis toujours dans les associations, il faut y prendre garde. Beaucoup d'entre nous avaient des inquiétudes quant à l'avenir de notre association. Il est bon de s'en rappeler. Aussi, je dirai ici quelques mots à un Ami.

En acceptant de reprendre la destinée de l'A.C.B.M., Gilbert Pepos était tout désigné pour entreprendre une fois de plus une tâche de cette envergure. Mais à la compétence, il fallait une somme considérable de volonté, de courage et d'abnégation.

C'est parce qu'il a su trouver en lui toutes ces ressources que l'ACBM poursuit son vol. Ce faisant, par sa passion, il a su bien servir la cause de l'aéronautique en général et notre aéro-club en particulier, le tout dans un esprit de camaraderie, indispensable à une association de sport et de loisir. Merci Gilbert.

Comme nous pouvons le constater dans le "Journal de Marche", nous avons aujourd'hui, dans notre club la possibilité d'assouvir notre passion de voler. Ceci avec du matériel sûr et performant et au moindre coût. Cela, grâce à de nombreux bénévoles, anciens et nouveaux. Présidents, membres du comité, mécaniciens, instructeurs et tout membre actif au sein de l'association, saluons chaleureusement leurs compétences et leur dévouement.

Pour l'avenir, souhaitons une longue prospérité à notre plate-forme aéronautique et à notre aéro-club, liés tous deux depuis plus d'un demi-siècle à l'histoire de la ville de Yutz. Que ceux-ci puissent s'épanouir, s'intégrer et s'associer au développement de YUTZ.

Charles WAGNER
Président d'honneur

2001. L'ODYSSEE DE L'AVIATION, NOUS Y SOMMES.

C'est la première année de notre nouveau millénaire,
C'est l'année du 100e anniversaire de la loi sur les associations,
C'est l'année du 100e anniversaire de la naissance de Jean MERMOZ qui a volé à Yutz,
C'est le 55e anniversaire de l'Aéro-club de la Basse-Moselle,
C'est le nom de notre manifestation aéronautique d'une semaine organisée conjointement avec l'association "Si Yutz m'était conté", avec la collaboration de nombreuses associations yussoises et l'aide de la Ville de Yutz, pour fêter tous ces événements.

C'est aussi l'édition du livre de Jean PARMENTIER : "Journal de Marche de l'Aéro-club de la Basse-Moselle."

Le "Journal de Marche de l'Aéro-club de la Basse-Moselle" fait suite au "Carnet de Bord de l'ACBM". Il nous conte l'histoire de notre association année par année.

Il est le résultat d'un travail de documentation et de recherche considérable, effectué par Jean PARMENTIER, membre et ami de notre association.

Le "Carnet de Bord", dit "livre bleu de l'A.C.B.M." est un ouvrage réalisé il y a déjà 25 ans et qui avait permis au jeune pilote que j'étais, d'apprendre l'histoire de notre association de 1946 à 1976. 1976 : une année exceptionnelle pour le vol à voile, grâce à son été chaud et très sec qui a permis des plafonds jamais atteints jusque-là, mais aussi une date importante pour moi, car elle marque mon entrée au comité comme trésorier du vol à voile ; comité que je quitte en 1986 après avoir assumé la présidence du club pendant cinq années.

En 1997, à mon arrivée pour la deuxième fois à la présidence de l'A.C.B.M, Jean Parmentier m'a fait part de sa volonté de faire une réédition de son livre en le complétant jusqu'à nos jours. Je lui ai fait part de mon enthousiasme quant à la réalisation d'un deuxième ouvrage du même type. Je l'ai encouragé à passer à l'action, car je savais que seul Jean avait la capacité et la volonté de réaliser un tel livre. Ce livre est bien plus qu'une réédition remaniée, il a été en fait complètement réécrit et fait appel à des photos différentes ou complémentaires.

Comme Jean Parmentier, de nombreux membres anciens et actuels, ainsi que le comité A.C.B.M. 2001, nous pensons qu'il est important de figer par l'écrit l'histoire de l'A.C.B.M, car la mémoire collective est fugace et elle disparaît avec le temps.

Le 19 juillet 2001, notre aéro-club a fêté ses 55 ans d'existence. De nombreux anciens membres qui ont fait l'histoire de notre association ont disparu et seul un livre peut permettre de mémoriser cette histoire.

Je souhaite que tout le monde prenne plaisir à le consulter et qu'il devienne un livre important dans leur bibliothèque. Les anciens membres retrouveront une partie de leur jeunesse et les plus jeunes apprendront à connaître les anciens membres qui leur ont légué les appareils et les infrastructures d'aujourd'hui.

Ce livre aidera peut-être aussi à inculquer aux nouveaux membres et aux plus anciens qui l'auraient oublié que notre aéro-club est une association à but non lucratif où doit régner l'esprit de camaraderie, l'esprit d'équipe, l'enthousiasme, l'amitié, ce qui est essentiel à notre pérennité.

Je remercie et félicite Jean Parmentier pour son œuvre, grâce à lui, je suis sûr qu'un demi-siècle de notre histoire associative a été préservé.

La suite pour le soixantième anniversaire de l'Aéro-club de la Basse-Moselle.

Gilbert PEPOS
Président de l'A.C.B.M.
Août 2001

INTRODUCTION

LE MATIN DU PREMIER JOUR....

Lorsqu'en 1996, nous avons fêté le cinquantenaire de notre association, de très nombreux camarades de club ont regretté de ne pas pouvoir se procurer le "Carnet de Bord de l'ACBM" publié à l'occasion du trentenaire. L'histoire de notre club, de ses origines, nous fascine. Quel big bang originel a lancé le mouvement, comment cette espèce si particulière des hommes volants avec leurs drôles de machines, a-t-elle évolué au fil des décennies de ce siècle révolu ? Tous les débuts, tous les commencements suscitent enchantement et nostalgie, les débuts de notre association, mais aussi nos propres débuts de pilotes qui s'insèrent à un moment donné dans cette longue et belle histoire. Qui ne se souvient avec émotion de ses timides premiers pas dans l'enceinte du club, des visages qui l'ont accueilli, de son premier instructeur et surtout de son premier vol solo ! Le matin du premier jour, auréolé de magie et d'enchantement.

C'est dans un album de famille que plonge le lecteur en ouvrant ces pages. Comme dans tout album de famille, les photos ne sont pas forcément bien cadrées ni d'un intérêt artistique, mais toujours chargées d'histoire, témoins du passé d'une communauté. De même, les faits relatés ne sont peut-être pas les plus importants de l'année considérée ; ils constituent ce qui a survécu, à travers des rapports de comités, des articles de journaux, la tradition orale ; ils sont comme une évocation à bâtons rompus, le soir, au coin de la cheminée, d'un passé révolu. En filigrane se dessinent les soucis et les joies de nos prédécesseurs, se dessine aussi une évolution technique. Que l'on compare les machines de la première page à celles de la dernière, c'est toute l'histoire de l'aviation légère de ce XXe siècle que nous avons sous les yeux.

Une histoire locale de l'aviation légère. Les 39 avions et 36 planeurs que le club a utilisés (présentés dans la 2^e partie) reflètent l'évolution de l'aviation légère, depuis les Avia 11A jusqu'aux planeurs de compétition Pégase et Marianne, du Stampe aux DR 400. Nos avatars des premières années après la guerre témoignent aussi des tâtonnements d'une industrie aéronautique renaissante, particulièrement dans le domaine des moteurs. Témoin cette petite merveille de Courlis, condamnée à cause de son moteur Mathis, une calamité. Ou encore l'NC 853, piège à frayeurs jusqu'au remplacement de son moteur Minié par un Continental américain. Et ce n'est pas à son moteur Renault que le Stampe doit sa célébrité !

L'avant et l'après 1964. L'année 1964 peut être considérée comme une année charnière, une ligne de partage dans l'histoire du club. Elle tire un trait sur un passé définitivement révolu avec notre départ des installations ancestrales, héritées du terrain militaire, vers des installations neuves, celles d'aujourd'hui. Année charnière aussi pour l'évolution du parc, car si en 1964, le Stampe et l'NC des débuts sont toujours là, on vole déjà sur la nouvelle génération des appareils de club, les Jodel 112 qui déboucheront sur la lignée des Robin. Au vol à voile, les Caudron C 800, Nord 1300, Castel 301 sont toujours en service, mais déjà la Fauvette, l'Aile Volante, les Fauconnets annoncent le vol à voile moderne, orienté vers la performance et la compétition.

Au fil de ces pages viendront à notre rencontre des visages, des noms, des voix d'amis disparus qui ont gravé en lettres d'or l'histoire de notre club. C'est pour les arracher à la nuit de l'oubli que cet ouvrage a été écrit. On devinera aussi, çà et là, que l'histoire de notre club n'est pas toujours la "vie rêvée des anges". Mais le temps, "qui sur toute ombre, en verse une plus noire",* a aussi ce pouvoir merveilleux de décanter, dépassionner les souvenirs. Et la mémoire de notre club est belle à conter. Je suis heureux d'apporter à mes camarades de club, anciens et actuels, ce recueil de notre mémoire collective, confectionné avec leurs souvenirs, leurs témoignages, leurs carnets de vol, un peu comme le boulanger qui vient apporter à ceux de son village le pain qu'il a fait avec la farine, l'eau, le sel et le feu qu'ils lui ont donnés. Et aussi avec leur attente, sans quoi aucun boulanger ne se lèverait.

Jean Parmentier

* Victor Hugo, *Océano Nox*

I. PARTIE

AU FIL DES ANS

**LE VOL A VOILE THIONVILLOIS
1934 -1939**

**LES VOLS DE PLANEURS
PENDANT LA GUERRE
1943 -1944**

**LA REPRISE EN
1945**

**L'ACBM
1946-2000**



1934-1939

VVT Vol à Voile Thionvillois

Comité :

Grégoire Henri, président
 Mathis Hubert, vice-président
 Scharff Paul, secrétaire-trésorier
 Schiltz Georges, conseiller technique
 Denis Aimé, conseiller technique adj.

Instructeurs :

Saunier Gabriel, moniteur
 Noel André, moniteur adjoint

Planeurs :

Avia 11A construct. Caudron (1934)
 Avia 15A construct. Caudron (1935)

Pilotes et élèves :

Beck, Folny, Mathis, Nicard, Gross, Marx,
 Oblet, Tritz, Alfred Muller, Dr Gruninger,
 Hubert Muller, Robert, Noblet, Dietz, Dr
 D'Andlau, Sgt-Chef Ridel, Marteaux,
 Schiltz.

Dates marquantes :

Octobre 1932 : Demande d'autorisation pour la création d'une "Société de Vol à Voile".

7.1.1934 : Autorisations accordées, achat d'un planeur Avia 11A.

15.4.1934 : premier vol "civil" dans la région, essais du Caudron 11A.

21.4.1934 : Hôtel Métropole à Thionville, réunion constitutive.

9.6.1934 : inscription de l'association VVT au Registre des Associations du Tribunal de Thionville.

3.7.1934 : compte rendu d'activité du VVT dans un article du journal "Le Lorrain" : 70 glissades, 15 vols.

1.10.1934 : départ pour Metz de la demi-brigade du 38 RAM. Le VVT quitte le fort de Guentrange pour s'installer sur le terrain de Yutz. (Date du déménagement non retrouvée).

14.7.1935 : exposition d'un planeur au Beffroi.

21.7.1935 : bilan (d'après le Journal Le Lorrain) brevets : 11 (fin 1935 : 20 brevets) Nombre de membres : 20.

14.7.1938 : dernier vol VVT, casse de l'Avia 11A. Mobilisation partielle.

1.11.1940 : radiation du VVT par la Direction de la "Zivilverwaltung".

OCTOBRE 1932 : UNE "SOCIÉTÉ DE VOL A VOILE"

Au mois d'octobre 1932, une demande d'autorisation est déposée auprès de l'autorité militaire pour la création d'une "Société de Vol à Voile" et pour l'utilisation des terrains du Fort de Guentrange comme plate-forme de vol. Ce n'est que le 7.1.1934 que ces autorisations sont accordées et le groupe se met aussitôt en quête d'un planeur AVIA 11A. L'Association "Vol à Voile Thionvillois" est née. On lira ci-contre les étapes de sa brève histoire. Première activité aéronautique civile thionvilloise, le VVT est le précurseur de notre Aéro-Club de la Basse Moselle, créé en 1946. La petite centaine de minutes de vol annuelles du VVT nous paraît bien modeste, comparée aux 1500 heures de vol planeur d'aujourd'hui. Les machines et les techniques ont évolué, mais ce qui n'a pas changé, c'est la joie de voler, de piloter une machine qui vous élève dans les airs. C'est cette joie de voler et l'attachement un peu sentimental à ces machines auxquelles nous confions nos vies, en même temps que les liens d'amitié qui se sont noués au fil des années, que voudraient évoquer ces pages de l'histoire de notre club.

1934. Les vols sur la côte de Guentrange : de g. à dr. : Nicard et Grosse (2° et 3°), Noël, instructeur adjoint, Marx, Denis, Oblet et Tritz. Ce dernier tient le drapeau qu'on agitait dès que tout était prêt pour le lancement du planeur. (*Photo du haut de la page*).



Planeur AVIA 11A en vol sur la côte de Guentrange. Au 3.7.1934, 70 glissades et 15 vols ont été enregistrés. *Ci-dessous* : Nicard et un militaire de la BA 138 de Basse-Yutz devant un Avia 11A construit par les usines Caudron



Sans jamais avoir volé en biplace, le pilote candidat au brevet "B" était treuillé à 150 mètres de hauteur et devait se débrouiller avec ce qu'il avait appris au sol, càd effectuer un S et se poser. Il y eut des casses, mais jamais personne ne s'est blessé.



TÉMOIGNAGES. Les souvenirs évoqués dans ce chapitre sont ceux de cinq témoins interrogés en 1975, MM. Nicard, Gruninger, Louis Robert, Hubert Muller et Alfred Muller.

Le Dr Gruninger a connu l'existence du "VVT" par un article paru dans le journal local. Il rejoint le groupe à Guenrange en mai 1934. "Nous commençons à voler à 5h30 le dimanche matin, nous arrêtons vers midi. Nous nous sommes déplacés une ou deux fois sur le plateau de Kanfen pour essayer le vol de pente, mais les conditions n'y étaient pas meilleures qu'à Guenrange."

Louis Robert a 16 ans quand il rejoint le groupe qu'il a connu lors de l'exposition au Beffroi (14.7.1934). Il suit la progression et arrive à l'épreuve du Brevet "B". Lancé à 150 m pour la première fois de sa vie, il ne se souvient plus très bien de ce qu'il doit faire pour virer et laisse le 11A le conduire tout droit dans les peupliers de Kuntzig. Une nouvelle tentative quelque temps après le mènera très exactement dans la barrière (ouverte) du chemin de fer à la sortie de Basse-Yutz. Sans mal pour lui, mais le 11A reprend une fois de plus le chemin de l'atelier.

La personnalité de **Gabriel Saunier**, le moniteur du VVT, se dessine à travers tous les témoignages. Vélivole de haut niveau, il avait réalisé un vol de 5h03 dans le Puy-de-Dôme, un autre de 8h30 à Avignon. Il était pilote militaire et volait sur Potez 25 au terrain de Basse-Yutz. Il préparait la course de réputation mondiale de la "Coupe Deutsch de la Meurthe" et la firme Caudron lui avait affecté un avion Caudron de compétition à cet effet. A titre privé, il représentait la maison Farman dans la région.



COÛT. Réparations, entretien du matériel, essence pour la voiture de piste et le treuil, cela coûtait cher et se répercutait sur les tarifs pratiqués. La saison revenait à 200 F à un pilote assidu. (Pour 300 F on achetait alors un bon costume). A cette époque déjà, voler demandait des sacrifices financiers aux jeunes et à leurs parents !

En 1935, le groupe achète un **AVIA 15A** chez Caudron. L'appareil est caréné et possède un altimètre "très sensible". C'est la machine perfo du club. (photo ci-contre)



L'acte de naissance du "VVT", paru dans l'"Echo de Thionville" le 10-11.6.1934.

Jean Nicard vient au "VVT" le 17.6.1934. "Il y avait beaucoup d'amateurs pour faire quelques glissades. Mais beaucoup ne revenaient pas, découragés par le travail qu'il fallait fournir en piste. D'autres cassèrent le planeur et on ne les encouragea pas à continuer." C'est ce qui arriva à Nicard au cours d'un de ses premiers "sauts de puce" et il dut attendre l'année suivante pour s'installer à nouveau sur le siège du 11A.





Lancement au treuil d'un planeur Avia 11A (ou 15A ?) sur la côte de Guentrange, pilote Louis Robert. Pour beaucoup de thionvillois, la côte de Guentrange et l'activité vélivole qui s'y déroulait étaient un but de promenade le dimanche après-midi.



AVIA 11A sur la côte de Guentrange. Notez l'imposant chariot pour le léger Avia 11A ! Après chaque lancer, il fallait aller chercher le planeur au bas de la côte, le hisser sur son chariot et remonter le tout au sommet de la côte pour un nouveau vol d'une dizaine de secondes. Seuls les "mordus" persévéraient ! A la barre du chariot : Jean Nicard.



Fin d'une journée de vol : le planeur est démonté, hissé sur une remorque et garé dans la ferme du Chaudebourg. Noter les voitures automobiles de l'époque : une Simca-Fiat, une Renault Celtaquat.

Le problème du lancement. Au départ, les lancements se faisaient au sandow. Puis Schiltz fournit une camionnette qui sera modifiée en treuil. A l'usage, on constate que la puissance fournie par le moteur est trop faible, Denis l'équipe alors d'un moteur plus puissant. Mais l'expérience n'est pas jugée concluante et pendant quelque temps, on en revient aux lancements au sandow jusqu'à l'acquisition de l'Isotta Fraschini à moteur de huit cylindres rachetée aux saisies de douane. (Voir photo page suivante). Ce n'était pas encore un véritable treuil, mais un progrès apprécié tout de même.

Comment apprenait-on à piloter ?

Les glissades. Il n'existait pas de biplace, l'élève était sanglé sur le planeur monoplace, mais on ne l'envoyait pas tout de suite dans les airs, évidemment. L'élève apprenait d'abord le gauchissement, terme qui remonte au début du siècle où à défaut d'ailerons, il fallait tordre le bord de fuite de l'extrémité des ailes pour assurer la stabilité latérale des appareils, technique très vite perfectionnée par le montage des ailerons. Les AVIA 11A avaient des ailerons. L'élève commençait donc par apprendre à maintenir le planeur à l'horizontale en contrôlant les ailerons par une action latérale sur le manche. Le planeur était placé face au vent, l'élève s'efforçait de maintenir les ailes à l'horizontale, comme nous le faisons parfois aujourd'hui, par jeu, après l'atterrissage. Après l'acquisition d'un treuil, ce dernier tirait le planeur à vitesse modérée, un camarade courait en bout d'aile jusqu'à ce que le pilote parvienne à la maintenir horizontale. C'était la phase "glissades" de l'apprentissage, le planeur ne quittait pratiquement pas le sol.

Le "Brevet A". Puis venaient les "sauts de puce". On ne tendait pas le sandow à l'extrême ou le treuillard accélérât moyennement, le pilote tirait doucement sur le manche, décollait et atterrissait droit devant lui en arrondissant. Dès que les sauts de puce étaient jugés bons, l'élève était "giclé" à 15 ou 20 mètres et atterrissait droit devant lui. Si le vol avait duré plus de 30 secondes, l'élève épinglait alors son "Brevet A", une mouette, son premier brevet de pilote.

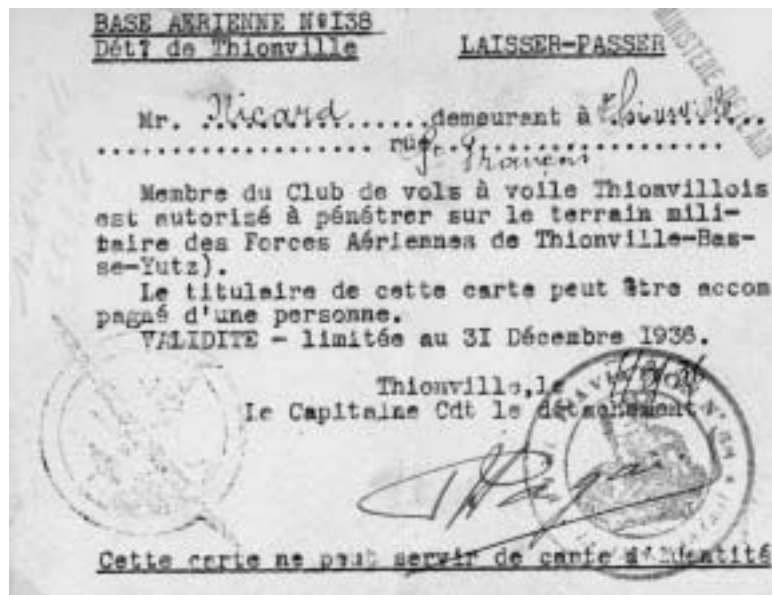
Le "Brevet B". Alors commençait le vrai vol, la préparation du "B", l'insigne avec deux mouettes. Il s'agissait pour l'élève de se faire catapulte à 150 mètres, de virer en effectuant un "huit" à la verticale du terrain, puis de revenir en vent-arrière et atterrir selon la procédure classique, étape de base, finale et, sous le coup de l'émotion, ne pas oublier l'arrondi. L'élève, qui n'avait effectué que des lignes droites auparavant, devait pour cet exercice se conformer aux explications données au sol par son moniteur et expérimenter par lui-même les manœuvres, seul en l'air et à une hauteur jamais atteinte jusque-là, assis sur une poutre, les pieds au-dessus du vide.

Avant guerre, seuls deux pilotes avaient obtenu le "B", Gruninger et Nicard. Gruninger obtiendra le "C" (cinq minutes au-dessus du point le plus bas après largage) au Centre National de Pont St Vincent en 1937. L'insigne du "C" comporte trois mouettes, il est aujourd'hui le premier insigne vol à voile, la formation moderne ne comportant plus l'attribution d'insignes A et B.

LE “VVT” S’INSTALLE SUR LE TERRAIN DE BASSE-YUTZ (1935)

Un article du journal “Le Lorrain” du 21.7.1935 évoque au passé l’activité du VVT sous le Fort de Guenrange, ce qui laisse supposer qu’à cette date, on ne vole plus à Guenrange, mais sur le terrain de Basse-Yutz, que la Demi-Brigade du 38e RAM a déserté le 1.10.1934. pour s’installer à Metz-Frescaty.

Le matériel du club en 1935 consiste en un planeur AVIA 11A d’école, un 15A pour la performance, une voiture Renault 6 CV utilisée comme voiture de piste, une voiture “Isotta Frachini” de 8 cylindres transformée en treuil, le matériel complet de lancement et les appareils de bord.



Devant les hangars de la Base Aérienne 138 de Basse-Yutz, Jean Nicard à bord de l’Avia 15A caréné, la “machine de perfo”.



L’Isotta Frachini 8 cylindres, rachetée aux saisies de douane. Partiellement incendiée, elle est réparée, un treuil est monté sur le pont arrière, l’une des roues faisant tourner le tambour en utilisant le différentiel. Denis et un mécanicien règlent le moteur. A l’avant de la voiture, le guide du câble de treuillage et le câble que Denis enjambe.

Alfred Muller sanglé sur le 11A, un militaire de la Base lui tient le bout d’aile. Au fond, la voiture de piste Renault 6 CV. Alfred et son épouse seront les premiers résidents permanents du nouvel aérodrome et gérants du bar de l’ACBM de 1964 à 1974.

Le dernier vol du VVT : 14.7.1938. “Un militaire du 80° RA demande à essayer le 15A, seul planeur encore en état de vol. Aussitôt treuillé, raconte Alfred Muller, il fait une ressource, décroche en perte de vitesse, touche le sol d’une aile, tombe sur le nez comme dans un film au ralenti. Je tourne la manivelle de la voiture pour aller ramasser le pilote, mais il se relève tout seul. Le 15A était en morceaux.” La mobilisation partielle survient alors, le groupe est dispersé. La guerre effectuera des coupes sombres dans les rangs des anciens du VVT, tous ne seront pas, hélas! au rendez-vous en 1945...



Le vol à voile à Thionville pendant la guerre.

NSFK-Gruppe 16 (Südwest) Diedenhofen : 1942-44.

Fliegerkorps Gruppe 16, Sturm 4184, HJ Bann 712. Tel était le nom du groupe des jeunes vélivoles thionvillois entraînés par la "HJ" en vue de leur incorporation dans la Luftwaffe.



Lancement au sandow sur la côte de Guentrange, le 20.6.43. Un SG 38 décolle, le pilote à bord, Pierre Heros, décrochera son insigne "A" durant ce vol de plus de 30 secondes. Le sandow en fin de course se détend et tombe, un assistant se jette de côté au moment où le planeur va passer au-dessus de sa tête... Notez la croix gammée sur la dérive du SG 38... Un second SG 38 est garé à l'arrière-plan. Le groupe se déplaçait également à Sarrebourg-Buhl à

partir de 1943. Ce centre disposait d'un Grunau-Baby, d'un Rhönlerche, d'un Kranich, de deux SG 38A et pour le lancement d'un treuil V8 de 4,5 litres. Heros obtiendra le Brevet "C" à Sarrebourg le 27.5.44 sur Grunau-Baby.

INCORPORES À LA "HJ". * Les jeunes **alsaciens-lorrains** de 14 à 17 ans, à l'instar de leurs frères aînés "Malgé-Nous" incorporés de force dans la Wehrmacht, étaient astreints à la préparation militaire au sein des "HJ", "Hitler-Jugend". Cette organisation paramilitaire comportait une spécialisation vol à voile destinée à déceler les aptitudes au pilotage dans le but évident de faire une première évaluation en vue de l'incorporation dans la Luftwaffe. Les vols étaient gratuits, les candidats sélectionnés bénéficiaient de certains avantages, ils étaient notamment dispensés de servitudes, entre autres comme "Flakdiener", servants de batterie de DCA lors des alertes aériennes. * **A Thionville, en 1943, le matériel** consistait en **trois SG 38**, dont deux à Guentrange (ferme du Chaudebourg) et un en réserve à Thionville, au n°6 de la rue de la Potence. L'atelier de réparation était à Basse-Yutz Tivoli où on dispensait également les cours. Les vols avaient lieu sur la côte de Guentrange. Les jeunes gens enrôlés suivaient un cours de formation théorique et technique durant 8 à 10 mois et leur progression était suivie à l'aide d'un carnet d'atelier, puis sanctionnée par un examen théorique et pratique. Ayant ainsi prouvé ses compétences, l'aspirant-pilote était invité à s'asseoir aux commandes d'un SG 38, suprême récompense tant attendue. Après la Libération, plusieurs jeunes gens formés ainsi durant la guerre mettront leurs compétences comme animateurs ou comme moniteurs au service du groupe vol à voile reconstitué en 1945 autour de deux SG 38 abandonnés par la Wehrmacht et remis en état par leurs soins.

Une page du carnet de vol de Pierre Heros. Le 13.6.43, cinq vols de 10 à 16 secondes. Le 20.6.43, cinq vols de 21 à 34 secondes, certifiés par le Gleit-Fluglehrer n° 1674 Gross. Le vol n°40 est celui du A-Flug, càd du Brevet "A". Pierre Heros fera partie de l'équipe qui redémarrera le vol à voile en 1945 et sera désigné par Houldinger comme instructeur. (voir photo en partie avions-planeurs sous SG 38). Il resurgit au club en 1998 pour tâter de nos voiliers en plastique. Les trouvant à son goût, il démarre une nouvelle carrière de vélivole, 56 ans après son premier vol solo sur SG 38. (Photo sous 1999).

Nr.	Datum	Flugzeug	Start-Zeit	Flug-Dauer	Ort	Startort* (1, 2, 3)	Bemerkungen, Prüfungen, Ergebnisse bei Fluglehrer
31	13.6.43	SG 38		15	Guentrange	4	~
32	"	"		12	"	"	20
33	"	"		10	"	"	~
34	"	"		12	"	"	~
35	"	"		16	"	"	+
36	20.6.43	"		21	"	"	1 A 58
37	"	"		23	"	"	20
38	"	"		22	"	"	30
39	"	"		23	"	"	40
40	"	"		34	"	"	A Flug

Die Richtigkeit der Flugs von 28-40 bestätigt.
Diedenhofen - Guentrange, am 28.6.43.

Gross
Opl. Fluglehrer 1674

Legende: I - Guentrange, II - Guentrange, III - Guentrange, IV - Guentrange



1068 • J/890. 542 SQDN. 12 APR 44 // F/36 ←

Photos prises le 12 avril 1944 par un avion de reconnaissance du Squadron 542 de la Royal Air Force à la verticale des installations de la base de la Luftwaffe à Basse-Yutz. On reconnaît aisément les trois groupes de hangars le long de la route nationale, la cour de la caserne, les hangars à l'est de la caserne. Le quadrillage du terrain par le drainage apparaît nettement, ainsi que la dalle recouvrant le ruisseau du Helpert. On peut compter une vingtaine d'avions éparpillés devant les hangars et le long du bosquet. Ces photos étaient de toute évidence destinées à préparer le bombardement avorté de l'aérodrome dont il est question dans le journal de marche du 100th Bomb Group de l'USAAF, à la date du 25 avril 1944 : " Le Colonel Benett conduit une mission programmée pour attaquer Thionville, mais le mauvais temps oblige le groupe à bombarder l'aérodrome de Dijon..." Le Squadron 542 était basé à Benson en 1944, à 75 km à l'ouest de Londres. Il était équipé de Spitfire XI, version de reconnaissance photo non armée et à long rayon d' action du célèbre chasseur. (Renseignement R. Anthoine)



Le 28 septembre 1944, un avion de reconnaissance de l'USAAF, 13^e Squadron, 7^e groupe de Reconnaissance, promène ses caméras au-dessus de l'aérodrome de Basse-Yutz, ce qui n'annonce rien de bon, car bien souvent, ces prises de vue préparent un bombardement. Cette photo est prise à la verticale de l'actuelle centrale de Cattenom, à l'altitude de 28.000 pieds (9.500 mètres). Le 7^e GR US était basé à Mount Farm à l'ouest de Londres, il était équipé de F5 "Lightning" et de Spitfire XI en 1944. Noter quelques rares flocons d'alto-cumulus sur la photo.



Le 7 octobre 1944, soit neuf jours après la prise de vue précédente, du haut de ses 21000 pieds (7000 mètres), un espion photographe du 10^e Photo Group vient voir les résultats du bombardement : trois doubles hangars semblent détruits sur les six, les impacts sur la piste sont rebouchés, mais pas ceux de la cour de la caserne ; on remarque des trous de bombes le long de la Moselle et près du pont du chemin de fer qui semble être en piteux état...

LA REPRISE EN 1945

Le 12 septembre 1944, la région de Thionville est libérée. Dès le départ de l'occupant, le scoutisme est relancé à Thionville et le "clan St Michel" crée fin septembre une section des "Scouts de l'Air", le groupe est animé par Felten et Hesse. Dans une grange de la ferme du Chaudebourg, sur la côte de Guenrange, les scouts découvrent un SG 38 tout neuf et deux sandows, ainsi que deux autres SG 38 démontés qu'ils réparent. Ce matériel provient du groupe "HJ" (Hitler-Jugend), une organisation de jeunesse paramilitaire (voir 1943). Aux scouts se joignent bientôt d'anciens membres du VVT d'avant-guerre, puis Houldinger, ancien pilote de bombardier B 26 démobilisé, qui sera le premier moniteur du groupe.

La côte de Guenrange, berceau du vol à voile de notre région. Comme ce fut le cas avant et pendant la guerre, les vols ont lieu sur la côte de Guenrange, le terrain de Basse-Yutz étant occupé par des C 47 "Dakota" de l'USAAF qui font la navette entre Basse-Yutz et Londres, transportant des blessés auxquels on a prodigué les premiers soins dans un hôpital de campagne situé dans la partie est de l'aérodrome.

À Guenrange, les premiers vols notés sur les carnets sont datés du 2 septembre 1945. Le matin, le SG 38 est transporté sur une remorque depuis la ferme du Chaudebourg jusqu'au "site de lancement" : on commence le montage qui prend d'abord toute la matinée, puis l'entraînement aidant, on parvient à monter le planeur en dix minutes.

Un sport très physique ! Lancé par sandow, l'appareil s'élève à cinq ou six mètres au-dessus du sol ; arrivé en bas de la pente, il est remonté au sommet de la côte à la force des bras et préparé pour un nouveau vol de 12 à 15 secondes. En général, le groupe parvient à effectuer une douzaine de vols dans la journée, puis l'appareil est démonté et ramené à la ferme. Et tout le monde rentre à pied... mort de fatigue, mais heureux d'avoir pu voler chacun durant douze secondes... à condition que personne n'ait cassé le planeur au cours de la journée !

Un incident comique est resté dans la mémoire de beaucoup : Pierre Heros, attaché sur le siège du SG 38 est prêt à décoller quand le sandow tendu se rompt, s'entortille autour du pilote le ficelant comme un saucisson. Libéré par ses camarades, le pilote gardera durant des jours les traces du sandow-fouet sur son anatomie...



Le "Clan St Michel" des "Scouts de l'Air". Le SG 38 sur son chariot est tiré vers le sommet de la côte de Guenrange après chaque vol d'une dizaine de secondes. De g. à dr. : Descruppe, P. Cordier, André Hesse (calot sur la tête), A. Ehly, B. Ehly en bout d'aile et Scholtus à la queue de l'appareil. (30.9.1945).



Le 7.7.1946 à Guenrange : (debout) Monpeurre, Marteaux et sa fiancée. Assis : Fougerousse, Hubert Muller, Ber, les frères Collington, Goedert.



Le 30.9.1945 : Descruppe, "Hensi" Scholtus, Radio, Hubert Muller, Hesse, Ehly.

19 Juillet 1946 : L'AÉRO-CLUB DE LA BASSE MOSELLE

Au début de l'été 1946, l'aviation américaine quitte le terrain de Basse-Yutz. Le 11 août, les véliocoptes descendent leur matériel de la côte de Guentrange et l'abritent dans l'un des hangars vides de l'aérodrome. Les vols reprennent sur le terrain, le lancement se fait maintenant au treuil. On s'organise, des tickets de vol sont imprimés.

Entre temps, un comité s'est constitué et a établi les statuts du futur aéro-club dont la première assemblée générale a lieu à l'hôtel Métropole le 1^{er} avril 1946. Le président en est Léon Vivier et le 11 juillet, la nouvelle association est inscrite au Registre des Associations au Tribunal de Thionville le 19 juillet sous le n° RA 109. (Voir fac-similé).

Des casses... Au chapitre des dépenses, la rubrique "casse" est en bonne place ! Fabbro percute la planète avec l'un des SG 38 dans les circonstances suivantes : son record personnel de hauteur atteinte avant ce jour-là était de cinq mètres/sol sur la côte de Guentrange. Un treuillard distrait le propulse subitement à une hauteur de 150 mètres. Fabbro évite le décrochage, pique, redresse, se rapproche du sol en marsouinant, le contact avec le sol est plutôt rude et le SG 38 s'éparpille, sans dommage pour le pilote cependant.

Peu après, une demoiselle Fitzhoff procède à un dégroupage-éclair non réglementaire d'un autre SG 38. Avec les morceaux du précédent, on le reconstitue. Le résultat devait inspirer confiance puisque quelques mois plus tard, le club allemand de Sarrelouis rachète cet appareil.

Puis se présente un officier parachutiste qui explique qu'il a sauté au débarquement en Normandie et qu'il aimerait expérimenter le vol en planeur. Très impressionné par des références aussi prestigieuses, le starter du moment laisse le paras'installer à bord du SG 38... Et vive l'aventure ! A 80 mètres, le SG passe sur le dos, part en piqué, se récupère par une magistrale ressource, touche le sol du bout de l'aile droite, puis du fuselage, le tout s'immobilise dans un craquement sinistre. Fin de la démonstration. Le pilote improvisé s'extrait de ce qui reste du SG et lâche une bordée de jurons en se frottant les reins.

Chance ! Le matériel constamment réparé est d'une fiabilité de plus en plus douteuse. Hesse raconte : "au moment où l'aile est soulevée pour le départ, je me retourne et je vois alors l'attache d'aile s'écarter de sa base. Je hurle d'abaisser l'aile pour interrompre le treuillage, mais déjà le tambour tourne à pleine vitesse et je me trouve envoyé à 200 m de hauteur avec une aile branlante !" Il faut ajouter que le pilote n'avait aucune possibilité de se larguer, le câble retombait tout seul lorsque la traction cessait.



La silhouette caractéristique du SG 38 en vol : mât haubané, tendeurs qu'il fallait vérifier soigneusement avant chaque vol. Ci-dessous, le 30.9.1945 : Hubert Muller sanglé sur le SG 38, prêt pour un lancer au sandow. A l'arrière plan, le chariot pour déplacer le planeur.



Le 7.7.1946 : cours théorique. Houldinger, debout à droite, fait un cours avant le début des vols. Assis, de g. à dr. : Hubert Muller, Marteaux, Scholtus, Hesse, les frères Collignon... Debout : les frères Gilbert, Houldinger.



On reconnaît dans ce groupe Radio et Ehly assis, Grandidier, Pierre Heros sur le siège du planeur.

11. 8. 1946 : FIN DES VOLS SUR LA CÔTE DE GUENTRANGE. LES VOLS DÉBUTENT À BASSE-YUTZ



Un treuil ! Dans les bois d'Élange des membres du groupe découvrent une voiture Dodge en panne, abandonnée par l'armée américaine. Des experts en mécanique se penchent sur la relique et la Dodge est bientôt remise en état. Elle est modifiée en treuil en utilisant le principe du différentiel, comme pour l'Isotta Fraschini d'avant-guerre. Les lancers sont maintenant moins pénibles, mais les casses sont toujours aussi fréquentes !



Devant le SG 38 caréné, Ehly, Ederlé, Mme Marteaux, Fougerousse, (pilote installé), Hesse, Zbogor, Fabbro, Ber, Serniclaes (à droite, en manteau, président du club en 1948-49). Accroupi : Hubert Muller. Photo prise le 1.12.1946.

Un "C" virtuel ! Événement sans précédent, Ber "accroche" et vole pendant plus de cinq minutes. Avec un barographe, il aurait homologué le premier brevet "C" du tout jeune club. Puis au fil des semaines, les machines sont cassées l'une après l'autre, même la "machine de course" carénée... Elle sera suspendue dans les charpentes du hangar où elle restera, rappel des temps héroïques, jusqu'au déménagement vers les nouvelles installations en 1964.

L'arrivée des matériels modernes. La page de la préhistoire de l'ACBM est tournée, l'annonce de l'arrivée de matériels modernes pour le début de l'année 1947 enflamme toutes les conversations. Un Stampe, un C 800, un Nord 1300, un Castel 301, des machines qui hantent les rêves des pilotes vont prendre la relève des SG 38 usés jusqu'à la corde. Une ère nouvelle s'ouvre aux passionnés du vol...

Photo ci-contre : le SG 38 prend le chemin de l'aérodrome de Basse-Yutz que les avions de l'US Army Air Force viennent de quitter. Sur la côte de Guentrange, on pose pour une dernière photo : Marteaux, Hubert Muller, Léon Vivier, Roger Houldinger, Gervaise, R. Fougerousse.



Ci-dessus : du matériel de récupération ! Marteaux communique avec la piste grâce à un téléphone de campagne, Muller Hubert attend le signal de la piste, assis sur le camion Dodge modifié en treuil, un jerrican posé sur le capot-moteur, le tambour est un enrouleur de câbles téléphoniques... Tout ce matériel a été abandonné par l'armée américaine.

Une Supermachine. Hubert Muller construit un carénage autour d'une cellule de SG 38. On équipe ce planeur d'un altimètre (modification artisanale d'un baromètre). Avec cet équipement, Houldinger fera un jour un "vol aux instruments" bien malgré lui. Fin 1946, le brouillard laisse peu de visibilité, les vélivoles traînaient sur le terrain, on décide de mettre un planeur en piste pour quelques sauts de puce au ras du sol. Houldinger essaye la manœuvre et s'installe : le treuillard, distrait une fois de plus, accélère à fond, Houldinger part droit vers le ciel et disparaît dans les stratus. Pendant une longue minute, on ne voit rien, puis soudain, le SG perce la grisaille et l'ancien squadron leader de l'US Air Force pose son planeur près du point de départ...

L'AÉRO-CLUB de la BASSE MOSELLE

L'association ci-après a été inscrite le 19 juillet 1946. au Registre des Associations tenu par le Tribunal Cantonal de Thionville, sous vol. IV, N° 108 :

« AÉRO-CLUB DE LA BASSE-MOSELLE »

Les statuts ont été adoptés le 1er avril 1946.

Le comité se compose comme suit :

Président : Vivier Léon, Thionville ; vice-président : Gervais Jean, Ranguevaux ; secrétaire général : Marchal Paul, Hayange ; secrétaires-adjoint : Bio Jean-Marie, Gruninger Edmond, Thionville ; trésorier : Felten Lucien, Thionville ; trésorier-adjoint : Muller Hubert, Haute-Yutz ; assesseur : Gruninger Charles, Thionville.

702 at

Le Greffier
du Tribunal Cantonal.



1947 : L'ARRIVÉE DES MATÉRIELS MODERNES

Le 31 décembre 1946, le Stampe SV4C n° 419 piloté par le Commandant Cuffaut, as du Régiment de Chasse Normandie-Niémen, atterrit sur les grilles métalliques de la piste de Basse-Yutz : le premier avion de l'Aéro-Club de la Basse-Moselle est arrivé ! Un grand nombre de membres s'était réuni l'après-midi et attendait, guettant le bruit du moteur du Stampe. Mais le Cdt Cuffaut avait dû faire un atterrissage en campagne près de Briey en raison du mauvais temps et n'avait redécollé que dans la soirée. Avec joie et soulagement, les nombreux membres du club ont donc vu arriver le Stampe en finale. Dès le lendemain 1^{er} janvier, Houldinger fait un grand nombre de baptêmes de l'air.



Le premier noyau de pilotes est constitué par des pilotes militaires démobilisés après l'armistice :

Léon Vivier, premier président de l'ACBM, était pilote de chasse en 1939-40, compagnon d'armes du Cdt Cuffaut. (Vivier est décédé le 13.9.1963).

Roger Houldinger a fait la campagne d'Italie comme pilote de bombardier "Marauder" B 26 effectuant 46 missions de guerre comme Squadron leader dans l'US Army Air Force. Il réintègrera l'Armée de l'Air comme pilote d'hélicoptères. Il succède à Vivier comme président de l'ACBM en 1950.

Pignon était pilote de chasse dans un groupe équipé de P 57 "Thunderbolt".

Serniclaes était fils de pilote d'essais.



Dès 1947, Schnitzler, Mertin, Rio, Schuman, Goedert, Marteaux, Marchal sont en double commande ou lâchés sur Stampe. Les appareils du "Service de l'Aviation Légère et Sportive" (SALS) appartiennent à l'État et sont pourvus de cocardes militaires. Ces cocardes seront remplacées à partir de 1950 par des immatriculations civiles lorsque le SALS passera sous tutelle du Ministère des Transports.

Le bar. On s'organise : dans un coin du hangar, on installe l'indispensable bar, on crée un peu d'ambiance en tendant des bâches qui isolent le bar du reste du hangar. Le coin bar est aussi la première salle de cours. L'appentis sera aménagé en bar et salle de cours un peu plus tard.

Le baptême du Stampe avec le double rite de l'eau bénite et du champagne. Les vertus conjuguées de ce cérémonial renforcé conféreront une longue vie au Stampe, il volera durant vingt ans au sein de l'ACBM. Photo : Onasch, Houldinger (tenant la bouteille de champagne), la marraine du Stampe, Hicter, Chanoine Schivre, archiprêtre de Thionville, Vivier, président de l'ACBM et le parrain du Stampe.

Hubert Muller (avec serre-tête) fait le plein du Stampe à l'aide d'une pompe Japy.





Nos installations en 1947. On distingue le Stampe au seuil de la piste et les planeurs... en ordre dispersé. Les hangars le long de la route nationale sont un héritage de la BA 138. Seuls les deux hangars à gauche sont utilisés par l'ACBM (toitures brillantes), l'appendice de gauche sera transformé en bar, salle de cours et logement du gérant un peu plus tard, celui de droite en atelier de mécanique et de menuiserie.

FETE AERIENNE. Le 14 juillet, au début du meeting, on procède au baptême du Stampe (voir photo). Pour la fête, deux clubs voisins nous rendent visite avec leurs avions ainsi que des MS 502 et des Piper L 18 du Groupe Aérien d'Observation (GAO) de Nancy (précurseur de l'ALAT). Ces derniers font un vol de groupe et au moment où la formation passe à la verticale du terrain, deux Piper s'accrochent en vol. Du sol, on a parfaitement entendu le craquement des ailes qui se touchent et le commentateur, croyant la chute des deux appareils imminente, hurle dans le micro : "sauvez-vous, ils tombent !" Il s'ensuit alors une belle panique dans le public !



Hubert Muller devant le Castel 301 n°1112 à cocardes du SALS et sous l'aile du C 800. Notez l'entoilage transparent du Castel 301. En 1950, ce 301 sera immatriculé F-CAVX, et plus tard F-CRCD.

Au vol à voile, les premiers appareils "modernes" arrivent également. Onasch et Alfred Muller se rendent début 1947 aux Mureaux pour prendre livraison d'un planeur Nord 1300 et d'un treuil Ford. Un peu plus tard, le C 800 (biplace) n° 303 et un second monoplace, le Castel 301 n° 1112, sont acheminés à leur tour vers Thionville. Ainsi équipée, la section vol à voile prend tout de suite un bon départ. Houldinger assure l'instruction. Parmi les élèves pilotes vol à voile que l'on retrouvera tout au long de l'histoire de l'ACBM, on note Zbogor, Grandidier, Fabbro, Paradeis, Fischer, Bighinzoli...

Un Morane 502 fait des démonstrations de remorquage de planeurs. A l'ACBM cependant, l'heure n'est pas encore au remorquage. Pendant de longues années encore, le treuil Ford enverra les planeurs en l'air. Il est équipé d'un moteur de 21 CV et de deux tambours, il treuille le C 800 biplace à 200 mètres, les monoplaces à 350 mètres. Le "Ford" restera en service pendant 18 ans et sera vendu à Joinville en 1965.



1948

Président : Serniclaes

Instructeur avion : Houldinger

Instructeurs planeur :

Houldinger, Dufieux

Avions :

SV4C n° 419 "Stampe" F-BCTC 151 h

N 1203 "Norécrin" F-BEME 106 h

PA 18 (L4) Piper-Cub F-BDTT 9 h

Planeurs :

Caudron C 800 n° 303 F-CAUQ 51 h

Nord N 1300 n° 146 F-CAXC 31 h

Castel C 301 n° 1112 F-CAVK 38 h

Pilotes "avion" :

Houldinger, Serniclaes, Vivier, Dufieux,

Pignon, Schnitzler, Gruninger, Schuman

Résultats vol moteur: 266 h 42 de vol

Pilotes 1^{er} degré : Goedert, Mertin,

Elèves pilotes : Arnould, Coutier, Clément,

Mlle Daniel, Marchal, Marteaux

Résultats Vol à Voile: 121 h 23 de vol

pour 1037 treuillées.

Elèves : Zbogar, Muller, Paradeis, Ederlé

Marteaux

Brevet "B" : Fabbro, Grandidier et Ber sur

Castel 301.



L'ACBM étoffe sa flotte : le Norécrin F-BEME. Le Stampe est l'avion-école du club, mais les membres brevetés entendent voyager. Une souscription est lancée pour l'achat d'un avion de voyage, le choix se porte sur un Norécrin triplace 140 CV. C'est ainsi que le Nord 1203 Norécrin n° 86 F-BEME atterrit à Basse-Yutz le 11 février, piloté par Serniclaes et Houldinger. Cet avion effectuera 106 heures de vol en 1948. En septembre, il sera exposé à la foire de Thionville, ainsi que le planeur Nord 1300. Sur la photo ci-dessus, le Norécrin retourne à l'aérodrome après l'exposition, Onasch surveille la manœuvre du camion prêté par Schnitzler. (23.9.1948)



EN BREF. * L'Assemblée générale du club est convoquée à l'hôtel Métropole à Thionville le 26.1.1948 et désigne Serniclaes comme son nouveau président. Le club s'organise, des registres de vol sont tenus à partir de 1948. * **Un nouvel instructeur** seconde Houldinger au vol à voile. Il s'agit de Dufieux, ancien pilote de chasse qui a fait la campagne d'Italie sur P 47 "Thunderbold". * **Les cours de préparation militaire "Air"** sont assurés par M. Masuy, officier de réserve qui a volé comme observateur au 38^e Régiment d'Aviation Mixte de Basse-Yutz sur Potez 25 en 1929. M. Masuy sera président de l'ACBM de 1954 à 1967.

La fête aérienne du 14 juillet 1948. La flotte est alignée, les avions Norécrin F-BEME, Stampe F-BCTC et deux Stampe visiteurs de Verdun et de Metz. En face des avions, nos trois planeurs : le biplace C 800 et les deux monoplaces Castel 301 et Nord 1300. *Photo ci-dessus.*

Durant l'été, un troisième avion arrive à Yutz, le Piper J3 immatriculé F-BDTT, acheté par Gruninger et Schnitzler. Cet avion servira maintes fois comme avion-école au club lorsque le Stampe sera indisponible.

Photo (ci-contre): devant le Piper J3 (ex-L4): Houldinger, Léon Noël, Hubert Muller.





14 juillet 1948. Ce Morane 502 F-BCMU (à moteur Salmson) est venu à Basse-Yutz en provenance de Villacoublay, remorquant un planeur Kranich III à l'occasion de la fête aérienne du 14 juillet 1948. Ces appareils étaient pilotés par un équipage célèbre à cette époque, Valette, pilote d'essais à l'Arsenal Aéronautique, et "La Goupille", mécanicien d'essais. *Au premier plan (accroupis) :* Hubert Muller, Ber, Houldinger. *Au second plan :* Goedert, Zbogar, Scholtus, Weiler, Fabbro, Ederlé, Valette (chapeau sur la tête). *Contre le Morane :* Onasch. *Assis sur le moteur :* le mécanicien dit "La Goupille".

Le 14 juillet 1948 : le commandant Cuffaut rendait de fréquentes visites à notre club. Vivier, président du club et le Cdt Cuffaut étaient pilotes de chasse et compagnons d'armes en 1939-40. Le Cdt Cuffaut a combattu au sein du Régiment Normandie-Niémen et détient le palmarès prestigieux de 17 victoires en combat aérien. *Photo : de g. à dr. :* Hubert Muller, Houldinger, Grandidier, Groelich (à bord du C 800), le Cdt Cuffaut, Léon Vivier. *A l'arrière plan :* Simon et Fabbro.



En piste vol à voile : devant le Nord 1300 : Fabbro (portant cravate !), Zbogar, Gilbert Schmitt. *A l'arrière plan,* le Castel 301.

Le premier "gueuleton" de l'ACBM. Le 16.10.1948, au café Dalheimer à Basse-Yutz, la gâité ne manque pas. *Au premier rang de g. à dr. :* Hubert Muller, (une invitée), Onasch, Scholtus, Houldinger (qui tient son cadeau, une mouette). *Au second rang :* (une invitée), Fougerousse, Weiller (bouteille à la main), Simon, Edouard Schoumacher, Marchal, Serniclaes (coupé). *Au fond :* Fabbro, Marteaux, Grandidier, Paradeis, (tenant une bouteille), Dalheimer, Penin, Schnitzler. Il manque sur cette photo Berto Zbogar qu'on trouvera endormi sur une table de la fabrique de bougies Dalheimer... Au petit jour, Houldinger sera obligé de mettre en vente aux enchères son cadeau, la mouette, afin de pouvoir régler la note de champagne...



1949

Président : Serniclaes
Instructeurs (VM-VV): Bergougnieux, Houldinger, Dufieux, Serniclaes

Avions :
SV4C "Stampe" F-BCTC
N 1203 "Norécrin" F-BEME
PA 18 (L4) Piper-Cub F-BDTT
Starck (Millet) F-PBGR

Planeurs :
Caudron C 800 F-CAUQ
Nord 1300 F-CAXC
Castel C 301 F-CAVK

Résultats vol moteur : 270 h.

Brevet 2° degré : Gruninger

Brevet 1^{er} degré : Penin

Résultats vol à voile : 204 h.

Brevet "C" : Fabbro, Ederlé, Ber, Simon, Schoumacher

Durée "D" : Hesse (6h37), Zbogar (5h10)



Le moteur Renault 4 PO 3 qui équipe le Stampe nécessite une surveillance constante. *Devant le Stampe : Houldinger, Hubert Muller et Onasch, clé à mollette à la main...*



Le Stark AS 72 n°10 F-PBGR de construction amateur est basé à Basse-Yutz à partir du 6 novembre. *Sur la photo :* aux commandes de l'avion, Houldinger fait un point fixe, Millet, le propriétaire (un genou à terre), Alfred Muller qui sera gérant du bar et gardien du terrain de 1964 à 1973, son jeune fils Bernard (breveté pilote de planeurs en 1960) et Hubert Muller.

Le 22 juin 1949, un bimoteur "Lockheed Ventura" atterrit à Basse-Yutz. Un peu long, il efface toute la piste, fauche le train, glisse sur le ventre et s'arrête devant le talus de la voie de chemin de fer. L'avion, sous plan de vol, avait décollé de la région parisienne pour un vol d'entretien. Son pilote, natif de Thionville, déclare aux enquêteurs avoir eu des ennuis de moteur au-dessus de la région, puis un problème de freins à l'atterrissage. L'avion, immatriculé 4X-?CL avait été acheté aux surplus américains par l'Etat d'Israël et devait être livré quelques jours plus tard. Il sera démonté et ramené à Paris peu après.



Bergougnieux, moniteur d'Etat, est affecté par le SFACT (ex-SALS) à la section vol à voile. Bergougnieux ne restera qu'une année. Recruté par Air-France comme chef d'escale au Portugal, il sera plus tard chef pilote et testeur sur Boeing 727. Bergougnieux marquera tous ceux qui l'auront connu comme moniteur. Il débute les vols le 15.4.1949, Houldinger, Serniclaes et Dufieux assurent le montage avion durant les week-ends.

Coup dur pour la jeune section vol moteur. Le 2 mai 1949, Bergougnieux et Houldinger atterrissent à Guyancourt avec le Norécrin, une jambe de train mal verrouillée s'efface et l'avion glisse sur une aile qui se replie. L'avion sera réparé aux Mureaux et Bergougnieux le ramène à Basse-Yutz le 22 septembre. L'addition est lourde : 281.000 francs ! Une petite 4 CV Renault coûtait alors 350.000 francs. Les finances du club sombrent peu à peu pour aboutir à la faillite de 1951...

Des travaux sont entrepris pour transformer un appentis du hangar. L'extrémité est aménagée en logement pour le moniteur, le milieu constitue le bar, l'autre extrémité abrite le bureau et la salle des pilotes.

Une caisse de champagne ! “Dans cette région, jamais vous n’arriverez à faire vos cinq heures” disait Bergougnieux en arrivant en avril 1949. Et de parier une caisse de champagne. Le 24 juillet, Hesse démontre le contraire en volant 6h37 sur le Nord 1300. Zbogor confirme qu’il ne s’agissait pas d’un hasard en tenant l’air pendant 5h10 quelques jours plus tard. Mme Bergougnieux, qui était gérante du bar, devait apprécier les paris de son époux ! *Dans le Nord 1300* : Bernard Hesse vient d’atterrir, il est le premier pilote à avoir réussi l’épreuve des cinq heures à Basse-Yutz. *Autour de lui* : Fabbro, Marteaux, Goedert, Simon, Tieffenthal, Gaston Muller, Bergougnieux (à la moustache). *Un genou à terre* : Hubert Muller. *A droite du planeur* : Paradeis, Zbogor.



Un bombardier léger Castel 301. Piloter des planeurs à camouflage militaire donne des idées...belliqueuses. Les tours de piste de deux à trois minutes, treuillage compris, commençaient à être fastidieuses, certains inventèrent des distractions à bord des monoplaces, comme par exemple faire du bombardement. Du reste, la “Forteresse Volante” B 17 qui gisait en bout de piste avait de quoi exciter les imaginations. Alors lorsque le moniteur était occupé ailleurs, le N 1300 ou C 301 emportait une grosse pierre et en passant en vent arrière, le pilote-bombardier larguait sa “bombe” sur un objectif déterminé à l’avance. Sitôt atterri, il se précipitait vers le lieu de l’impact, précédé par tous les véli-voles et on jugeait de la précision de l’impact et de la profondeur du cratère. *Devant le C 301*: Grandidier, Bighinzoli.

Pilote cascadeur. Un adolescent jeune breveté arrive au terrain, très déterminé. “Aujourd’hui, vous allez voir quelque chose que vous n’avez jamais vu ici” dit-il. En effet, sitôt treuillé à 250 mètres, le Nord 1300 fuse vers le ciel à la verticale, part en cloche, passe sur le dos, s’engage dans une demi-boucle dont il réussit à sortir juste à temps pour arrondir tant il est près du sol... Houldinger qui est à bord du Stampe, voit le manège, atterrit et roule vers la piste des planeurs. De tout ce qu’il entend alors, notre héros en herbe ne retient que la conclusion : il est interdit de vol pour un an. Dure sanction, mais qui ne restera pas sans effet. Peu de temps après, notre cascadeur part au service militaire, vole à Malzéville au sein de la section militaire où Fèvre, chef de centre, constatant ses capacités et son savoir-faire, lui demandera de le seconder pour l’instruction. Un demi-siècle plus tard, l’intéressé est non seulement toujours en vie, mais chef pilote du vol à voile et titulaire de 8000 heures de vol.

1950

Président : Houldinger

Instructeurs : Jeanjean, Houldinger

Avions et planeurs : cf. 1949.

Brevet avion 1^{er} degré : Scholtus, Hubert Muller

Brevet “C” vol à voile : Grandidier, Bighinzoli, Paradeis. **Insigne “D”** : Hesse (premier “D” complet à Yutz).

Heures vol moteur : 254 h. (270 en 1949). **Heures vol à voile** : 164 h. (215 en 1949).

EN BREF... * **Bergougnieux**, chef pilote et instructeur SFATAT est muté au Portugal où il prend les fonctions de chef d’escale d’Air France. Il est remplacé par Jeanjean affecté par le SFATAT à notre club. Serniclaes a quitté la région, c’est Houldinger qui est élu président du club. * **La préparation militaire “Air”** est suivie par Paradeis, Fischer, Wurtz, formés par Jeanjean pour les vols et M. Masuy pour l’examen théorique. * **Deux premières.** Hesse est le premier pilote à avoir effectué toutes les épreuves du certificat de performance “D” (insigne d’argent) à partir de notre plate-forme. Le 14 mai, il atterrit à Verdun, terminant son “D”. Et c’est à Simon que revient l’honneur de devenir le “patron des vachés” : il est le premier pilote à avoir atterri hors aérodrome en épreuve de distance (Spincourt, 41 km). Que de disciples il a eu depuis...!

1951

Président : Gruninger

Instructeurs : Jeanjean, Houldinger, Fabbro (adjoint V.V.)

Avions :

SV4C "Stampe" F-BCTC

DH 82 "Tiger Moth" F-BGDG

12.4.51

NC 853 F-BEZN 20.4.51

SUC 10 "Courlis" F-BDUT 29.8.51

PA 18 Piper J3 (ex-L4) F-BDUT (privé)

Planeurs :

C 800 F-CAUQ

C 301 F-CAVX

N 1300 F-CAXC

SA 104 "Emouchet" F-CAYB 9.6.51

Brevets avion 1^{er} degré :

Collignon L, Marteaux, Wurtz, Grandidier

Brevets vol à voile :

"C" : Wurtz, Collignon L, Collignon M, Fischer

"D" : Grandidier, Simon

Total des heures avion : 215 (- 35 h)

Total des heures planeur : 263 (+99 h)

Huit jours après l'arrivée du Tigre, Jeanjean et Grandidier convoient de St Cyr vers Thionville un avion qui fera une longue carrière à l'ACBM, l' **NC 853 F-BEZN** mais dont le moteur Minié causera bien des tracas aux mécaniciens, jusqu'au jour où il sera remplacé par un moteur Continental.



Photo : Auguste Fischer très intéressé par cette belle limousine.

Au bar : Mme Toque, gérante, Descoins, Scheidt, Wurtz, Creusot, Bighinzoli, Hesse, Simon.

NOUVELLES BREVES. - * **L'assemblée générale** du club se tient le 28 janvier, pour la première fois au bar du club, où le siège social est transféré. Le Dr Gruninger est élu président, sa tâche sera ardue car le club est endetté. Sa première tâche sera de le sortir de ses dettes... * **Situation financière catastrophique.** Un huissier vient saisir le contenu des cuves de la pompe à essence, il s'en prend même aux réserves du bar. Le bar étant à sec, le moral des pilotes ne résiste plus, les heures de vol sont en chute libre... *

LE CLUB ACQUIERT TROIS AVIONS ET UN PLANEUR



Le 12 avril Jeanjean achemine un **DH 82 "Tiger Moth"** d'Issoudun à Thionville. L'avion est dans sa livrée Royal Air Force et porte encore son immatriculation PG 622 de la RAF. Il est équipé d'une capote de vol sans visibilité. Il sera "civilisé" et immatriculé F-BGDB peu après. La note d'affectation du SFATAT destine cet avion à l'entraînement des pilotes réservistes de l'Armée de l'Air ainsi qu'au remorquage des planeurs. Faute de pilotes remorqueurs, on ne fera cependant qu'un seul remorquage, le 18 août.



Puis, le 29 août arrive de Villacoublay le "**Courlis**" **SUC 10 F-BDUT**, à son bord Houldinger avec les passagers Scholtus, Marteaux et son épouse. Le Norécrin a été vendu à Toussus, le Stark a été transféré à Pont St Vincent par son propriétaire.



DES "LOURDS" SUR NOTRE PLATE-FORME



Un "JU 52/3m", dans sa version construite en France à Colombes, l'AAC.1 "Toucan", faisait régulièrement des parachutages sur notre plate-forme pour la préparation militaire. Le pilote, complaisant, fit faire un vol à bord de "la Julie" à un groupe de vélivoles. *Devant l'avion de g. à dr. :* R. Kettenhoven, une cousine du moniteur Jeanjean avec la fillette de ce dernier, Marteaux, Collignon, Mlle Guind, Fischer très attentionné, Paradeis, Marc Roger, Gilbert Schmitt, Bauer, F. Wurtz.



Les manœuvres de l'US Air Force. Les avions de l'ACBM partageaient souvent le terrain avec les avions de l'US Air Force lors des manœuvres US. Les C47 Skytrain étaient parkés le long de la rue Mermoz où l'échelon roulant montait ses tentes. Les vols "club" n'étaient nullement suspendus pendant ces manœuvres, les "Bananes" Sikorski et les C 47 faisaient bon ménage avec les planeurs et les avions du club. Le chiffre d'affaires du bar faisait alors un bond prodigieux. Une quarantaine d'aviateurs US s'entassait tous les soirs autour des tables avec les membres du club, dans une grande fraternité aéronautique... et bachique ! Le Skytrain ci-dessus est parké près de la rue Drogon.

Du neuf au vol à voile : un quatrième planeur. Un troisième monoplace vient renforcer la flotte des planeurs, il s'agit d'un "Émouchet" SA 104 F-CAYB. Excellent voilier, ce planeur restera au club jusqu'à sa réforme en 1965, réimmatriculé F-CRCC. * **Une casse.** Le 28 octobre, une manœuvre dangereuse du treuillard aurait pu avoir des conséquences graves. Le câble commence à tirer le C 800 F-CAUQ, le treuil ralentit, puis repart pleins gaz ce qui a pour effet de détendre le câble qui passe sous le patin du planeur pour ensuite se tendre violemment ; le planeur, tiré par son patin, fuse droit vers le ciel, le patin est arraché et il faut toute l'adresse de Jeanjean pour éviter l'écrasement. L'avant du C 800 est détruit, le longeron d'aile cassé au tiers. C'était le dernier vol de Jeanjean qui partait le lendemain, recruté par la Compagnie Air France où il fera une carrière de pilote de ligne. Le C 800 sera réparé à Pont St Vincent chez le "père Mangenot" et revolera le 24.4.1952. * **L'instruction vol à voile.** À partir du mois d'août, Jeanjean confie à Fabbro la tâche de le seconder pour la double commande vol à voile.

1952

Président : Gruninger

Reponsable vol moteur : Marteaux

Resp. vol à voile : Simon, Zbogar

Avions :

SV4C "Stampe" F-BCTC arrêté

NC 853 F-BEZN

DH 82 "Tiger Moth" F-BGDB

SUC 10 "Courlis" F-BDUT jq 12.7

PA 18 (L4) Cub F-BDIT (privé)

Planeurs :

Caudron C 800 F-CAUQ

Castel C 301 F-CAVX

Nord N 1300 F-CAXC

SA 104 "Emouchet" F-CAYB

Instructeurs:

Houldinger, chef pilote VM et VV

Marteaux et Mertin, adjoints VM

Fabbro, adjoint vol à voile.

Brevet avion 1^{er} degré : Bauer.

Brevet "C" vol à voile : G. Schmitt

Insigne d'argent "D" : Collignon, Schumacher, Simon

Heures vol moteur :172 h. (-43)

Heures vol à voile :315 h. (+52)

DES AVIONS QUI NE VOLENT PAS... OU MAL



Le moteur **Minié 75 CV de l'NC 853** cause des soucis aux mécanos et des frayeurs aux pilotes. Merlin pose l'avion sur les rives de la Moselle à Basse-Ham suite à une panne de moteur au décollage. L'équipe du vol moteur réalise un véritable exploit en le ramenant au terrain sans le démonter, malgré la barrière de chemin de fer. *Photo : Wurtz et Baer, devant l'NC, se posent des questions... "à qui le tour ?"*

Le Stampe F-BCTC ne vole plus. Arrêté en 1951, il n'a pu partir en révision générale faute de crédits disponibles. Il ne sera convoyé à Charleville pour révision qu'en 1953. *

Le SUC 10 "Courlis F-BDUT affiche une baisse de régime au décollage pour un baptême de l'air le 12 juillet. Houldinger aux commandes réussit à virer à plat et à ramener l'avion sur le terrain. Le Courlis ne volera plus, son moteur Mathis est décidément trop fantaisiste. On cherche à vendre l'avion en un lot avec le Piper-Cub pour un million de francs. Un amateur se présente, mais pour le seul Piper qu'on ne lui cède pas. Le "Courlis" fera partie des décors de l'ACBM pendant de nombreuses années encore. * En fin de compte, c'est le **Tiger Moth** initialement destiné au remorquage et à l'entraînement des réservistes qui sert d'avion-école au club, ainsi que le **Piper Cub PA 18 F-BDIT** prêté par son propriétaire.

Au bar : Kettenhofen, Wurtz, Bighinzoli, Simon et Jeanjean, moniteur, qui fait ses adieux au club fin 1952 pour entrer à la Compagnie Air France comme pilote de ligne.



Un artiste du cru a peint ce magnifique emblème sur le mur du bar où se sont regroupés Kieffer, Schwoerer, Edouard Schumacher, Scheidt, Fabbro - accroupis : un "copain" et Fernand Wurtz

RESTRICTIONS. Objectif du Comité : les finances !

Assainir les finances est le principal souci du comité cette année. Mais comme pour lui compliquer la tâche, le SFATAT décide ne plus mettre à la disposition des clubs des instructeurs appointés par l'Etat. Il faut donc songer à les recruter parmi les pilotes chevronnés du club.. * **Instructeurs adjoints.** Au vol moteur, Marteaux et Mertin instruisent sous la surveillance de Houldinger. Au vol à voile, Fabbro est seul à former les pilotes, supervisé lui aussi par Houldinger. * **Câbles de treuillage... la galère !** Les câbles n'étaient pas en nylon, ils cassaient souvent. Les planchistes de l'année 1952 ont noté soigneusement toutes les ruptures de câble survenues : 93 au total, soit une rupture toutes les 14 treuillées !



1953

Président : Michel Masuy

Instructeurs Avion : Chauvin
Marteaux, Merlin (adjoints)

Instructeurs Planeur : Chauvin
Fabbro, Zbogar (adjoints)

Avions :

SV4C F-BCTC (arrêté)

SUC 10 F-BDUT (arrêté)

NC 853 F-BEZN (accdt le 2.8.53)

DH 82 F-BGDB

PA 18 (J3/L4) F-BDTT (privé)

Planeurs :

Caudron C 800 F-CAUQ

Nord 1300 F-CAXN (accdt août)

Castel C 301 F-CAVX

SA 104 "Emouchet" F-CAYB



LA DERNIERE FARCE... La dernière frasque du moteur Minié, c'est Hubert Muller qui en fait les frais. Le 2 août, Muller décolle, son passager est Léon Noël. Au-dessus de Bertrange, le moteur Minié cale une fois de plus, l'atterrissage dans un champ est inévitable. Le champ est vaste, mais un sillon d'irrigation barre la trajectoire de l'avion qui passe sur le dos. Pas de mal pour les occupants, mais l'avion ne volera plus durant les trois années à venir. Il est propriété de l'Etat, la décision de le réparer ne dépend pas du club. Il est finalement transporté à Toussus chez Farman et ne reviendra qu'en 1957, équipé d'un moteur Continental 65 CV. Dès lors, l'avion ne posera plus aucun problème.

Le Tiger Moth, seul avion valide. Le Stampe est à Charleville, l'NC sur le dos. Le Dr Gruninger prête son Piper J3 F-BDTT au club en attendant la vente, car il vient d'acheter le modèle triplace PA 12 "Cruiser" F-BEDT. *Devant le Tiger Moth, encore dans sa livrée guerrière*, Bighinzoli, Zbogar, Paradeis, Fabbro.



Le repas annuel : 17 octobre 1953.

Ci-dessus : Autour de la table en partant de gauche : Nicole Claudon, Pignon, Kieffer, Zbogar, Lojda, Kleiner, Luxembourger, Tom (USA), Paradeis, Marteaux, Alfred Muller, André Simon, Gruninger, Zimmerlich, Hesse, Gross, Costa, R. Simon, Heintz, Wurtz, Bighinzoli, Masuy (debout). *Ci-contre :* le "gueuleton", c'était samedi soir. Dimanche, les "jeunes loups" sont revenus manger les restes... Autour de la maquette d'un B 26 "Marauder", de g. à dr. : Kettenhofen, Wurtz, Zbogar, Lenclud, Kieffer, Paradeis, Tom, Schwoerer, Kleiner.

1954

Président : Masuy

Instructeurs avion : Chauvin, Marteaux, Merlin (adjoints)

Instructeur planeur : Zbogar (adj.)

Avions :

SV4C Stampe F-BCTC
à/c 13.11

DH 82 "Tiger" F-BGDB

PA 18/J3 (privé) F-BDTT jq 14.4

PA 12 "Cruiser" F-BETD (privé)

Planeurs :

Caudron C 800 F-CAUQ

Nord 1300 F-CAXN

Castel 301 F-CAVX

SA 104 "Emouchet" F-CAYB

Résultats vol à voile :

Brevet C: Schoumacher E, Wurtz

Brevet D: Schoumacher, Wurtz, Noël, Lojda

RETOUR A LA CASE DEPART... En 1947, l'ACBM démarrait avec un avion, le Stampe. Sept années plus tard, le club est à nouveau réduit à un seul appareil, le Tiger Moth. Le Piper Cub du Dr Gruninger, si souvent utilisé par le vol moteur, a été vendu au club de Gaillac-sur-Tarn, il a quitté le terrain le 14 avril. Une solution d'attente est trouvée : Chauvin vient de Metz avec son Auster personnel et assure la double-commande.

RETOUR DU STAMPE ET SURPRISE. Le Stampe est de retour de Charleville le 13 novembre et peu après, il cause une belle frayeur à son équipage. Braga est en test à Metz avec Chauvin, son moniteur. Il a la surprise de voir le manche lui rester entre les mains, en plein vol. Le moniteur, voyant les gestes désespérés de son élève et l'avion partir à la dérive, reprend les commandes et atterrit. On constate alors que lors de la mise en place du manche, celui-ci avait été insuffisamment enfoncé, la goupille de sécurité était passée sous le manche.

UN NOUVEAU PRESIDENT. Le Dr Gruninger, accaparé par ses fonctions de chirurgien-chef à l'hôpital de Mont St Martin, cède la présidence du club à M. Masuy lors de l'assemblée générale de 1953. Michel Masuy sera le président de l'ACBM durant 15 ans, jusqu'en 1958.



En 1952, Marteaux, Mertin, Wurtz et Schwoerer font l'acquisition de la liasse de plans n° 59 du D 09 "Bébé Jodel" et pendant trois ans, travailleront à la construction du "Bébé Jodel". L'appareil prend forme peu à peu et fin 1954, l'appareil est assemblé.

UN PLANEUR CERF-VOLANT. L'orage arrive très vite, les planeurs ont tardé à atterrir et on rentre le matériel en catastrophe. Les rafales de vent se renforcent, le Nord 1300 cahote sur son chariot, tiré par la B2 Citroën, Bighinzoli tient le bout de l'aile. Une rafale soulève le planeur, Bighinzoli, éberlué, voit le planeur flotter à trois mètres du sol, tiré par la B2 qui s'arrête soudain ; le planeur, qui n'est plus remorqué, retombe brutalement. La cabane d'attache d'ailes est fissurée, les attaches du longeron sont criquées. La saison est terminée pour le Nord F-CAXN. Il pourra cependant être réparé à l'atelier du club.

UN INCIDENT DROLE après un premier lâcher. Le premier vol seul à bord d'un avion ou d'un planeur n'est jamais un vol banal. Parfois, les nouveaux "lâchés" prennent un air très décontracté en sortant de l'appareil. Émotion ? Pensez-vous, la trouille, c'est pour les autres. Mais ce n'est que façade. Ce jour-là, le nouveau lâché n'attend pas les félicitations du moniteur, pourtant bien méritées, il se dessangle vite et s'éloigne en direction des hangars. Mais la meute des vélivoles le rattrape pour le tape-cul d'usage... et au moment de passer à l'action, s'arrête net. D'où viennent donc ces effluves bizarres qui chatouillent les narines ? Le fou rire s'empare de la bande quand le héros du jour, cramoisi, est obligé d'avouer que ses muscles sphinctériens l'ont trahi en plein vol. Comble d'infortune, l'intéressé, professeur dans un établissement secondaire, aperçoit l'un de ses élèves dans la horde hilare. "Dites, vous n'allez pas raconter ça à vos camarades !" Il ne l'a pas raconté. On est solidaire dans le monde vélivole, pour le meilleur et pour le pire.

LA CITROEN B2 a débuté une seconde vie comme voiture de piste en 1945 sur la côte de Guentrange. Dépouillée de tous ses atours inutiles, elle subit pendant vingt ans sans défaillir les élèves pilotes qui profitent de l'aubaine pour apprendre à conduire une automobile. Elle disparaîtra en 1966. - Photo : Tom (USA), Kieffer, Zbogar, Masuy (au volant), Paradeis, Kettenhoven, Wurtz.



1955

Président : Masuy

Chef section VM : Marteaux

Chef section VV : Zbogar

Instructeurs VM : Chauvin, Marteaux

Instructeur planeur : Zbogar (adjoint)

Avions :

SV4C "Stampe" F-BCTC

DH 82 Tiger Moth F-BGDB (jq 15.8.)

PA 12 "Cruiser" F-BETD (privé)

D 09 "Bébé Jodel" F-WHFC à/c 27.3.

Planeurs :

N 1300 F-CAXC

SA 104 "Emouchet" F-CAYB

Castel C 301 F-CAVK jq. 5.6.

Heures vol moteur : 229 (+ 111h)

Heures vol à voile : 97 h 27

Brevet "C" : Scheid

Insigne "D" : Fischer, Lojda



27 mars 1955 : le Bébé-Jodel vole ! Moment intense pour l'équipe des constructeurs, Merlin, Marteaux et leurs acolytes, Wurtz, Kieffert et Schwoerer ! Trois années de travail sont concrétisées dans ce petit avion qui fait son premier vol aux mains de Joseph Kieffert qui a étoffé à Metz son expérience du pilotage du Bébé-Jodel. Le moteur Volkswagen de 27 CV et 1290 cm³ que Marteaux a adapté à l'avion, provient d'une voiture amphibie

"Kübelwagen" de la seconde guerre mondiale. Le "Bébé" sera acquis par le club et amélioré au fil des ans ; un capot moteur plus aérodynamique et un moteur neuf seront montés, on l'équipera d'une verrière à bulbe genre Spitfire. Mais cette dernière modification manque de provoquer une catastrophe. Le 11.6.1962, à l'atterrissage, Kieffert perd le contrôle de l'avion au moment de l'arrondi et passe "au ras des moustaches" du président Masuy et de sociétaires. On constate alors qu'au moment du cabré à l'arrondi, le gouvernail n'est plus soufflé, étant masqué par la verrière. Le bel accessoire est promptement démonté ! Le "Bébé" restera à Yutz, avec des fortunes diverses, jusqu'en 1972, bichonné par Fernand Wurtz, puis il sera acheté par un fermier anglais et franchira la Manche en vol. Réimmatriculé G-BAGF, il sera basé sur un terrain privé à Basildon. *Pilote à bord du "Bébé Jodel" : Fernand Wurtz.*



LE CRASH DU TIGER MOTH F-BGDB / PG 622. Le 15 août, Wurtz et Zbogar décollent à bord du Tigre pour un vol d'entretien après révision, le moteur Gipsy Major ayant eu quelques défaillances. Parvenu à 1100 mètres, le moteur cafouille et cale. Wurtz, qui pilote, tente de le redémarrer, mais doit se résigner à atterrir en campagne près de Stuckange. Le Tigre est déséquilibré par les sillons du champ et capote, l'avion est détruit, Wurtz et Zbogar sont sérieusement blessés, mais ils se remettront après une longue convalescence. L'épave sera enlevée par le SFACT, propriétaire de l'avion. La section est à nouveau réduite à un seul avion, le Stampe.

Le "**Courlis**" SUC 10 F-BDUT ne s'envolera plus. Le plus moderne de nos avions sort de temps en temps du hangar pour essais et réglage du moteur dans l'attente d'un hypothétique acheteur. Il reste la toile de fond préférée pour les photos de famille. Douze ans plus tard, il sera enlevé par un ferrailleur. *Photo : Hubert Muller, Mme Muller, une parente et Raymond Muller qui sera breveté pilote de planeur en 1977.*

Flotte réduite au vol à voile. Le C 800 F-CAUQ, en service depuis 1947, doit être révisé. Il est à Mulhouse, et les travaux sont déjà bien avancés quand les dirigeants du club apprennent que la prime de révision ne sera pas versée du fait que l'atelier de Mulhouse emploie une main d'œuvre étrangère. Au club, on renonce à récupérer ce C 800 (propriété de l'État) et on se met en quête d'un autre C 800. Mais on n'en trouve pas, il n'y aura donc pas d'instruction vol à voile cette année. La section va tourner avec deux monoplaces seulement, le Nord 1300 et l'Emouchet SA 104. Le Castel 301 F-CAVK quitte Yutz pour révision générale le 6 mars, il n'est pas remplacé. * **Le folklore des voitures de dépannage.** Quand il devient évident que le C 800 F-CAUQ ne reviendra plus à Thionville, Fischer et Zbogar s'en vont à Mulhouse pour récupérer la remorque laissée sur place. Au départ de Thionville, la Citroën B14 passe mal les vitesses, à l'entrée de Metz, la boîte de vitesse rend l'âme. Les convoyeurs fouillent chez un ferrailleur, trouvent une boîte de B14 et la montent sur leur véhicule en pleine rue. Le voyage continue, mais à l'entrée de Mulhouse, la B14 prend feu. On maîtrise le sinistre, il faut réparer une fois de plus. Sur le chemin du retour, les phares s'éteignent subitement, la réparation s'avère impossible et pour le reste du voyage, il faut se contenter de la lumière d'une lampe de poche.



1956-57-1958

Président : Masuy

Respons. vol moteur : Marteaux

Resp. vol à voile : Simon, Zbogar

Instructeurs avion : Chauvin puis Bourkel (1958) Hosi (congé) instructeurs SFACT. Marteaux, Wurtz et Hesse, adjoints avec dérogation.

Instructeurs vol à voile : Simon, Grandidier, Fischer, Zbogar, Fabbro (tous adjoints).

Pilotes remorqueurs (à/c 1958) :

Marteaux, Hesse, Wurtz, Weisse

Avions club :

SV4C Stampe F-BCTC
NC 854 (réparé) F-BEZN 14.1.57
D 09 "Bébé Jodel" F-PHFC
D 112 "Jodel" F-BIQQ 14.6.58

Avions privés :

PA 12 "Cruiser" F-BETD
Druine Turbulent F-PDKC
CP 30 "Emeraude" F-PHUU
HM 14 "Pou du ciel" F-WHFX
C 600 "Aiglon" F-BDXT 15.8.58
T 35 "Guerchais" F-BFLQ 7.5.58
PA 18/J3 F-BFYI AéCLongwy 8.58

Piloteurs :

Caudron C800 F-CCBL à 29.4.56
Caudron C800 F-CBYS à 20.8.57
SA 104 Emouchet F-CAYB
Nord 1300 F-CAXC j 12.5.57
Nord 1300 F-CAXN à 13.8.57
AV 36 Fauvel F-CAFF à 10.6.57
Castel 301 F-CAVX à 15.9.58

Résultats vol moteur :

1956 : 286 h - Brevets : 2° degré : Ball, Bolet, Schoumacher -1° degré : Fischer, Simon

1957 : 684 h, - 1° degré : Scheidt, Ollinger, Toque - 2° degré : Fischer, Sonnery, Brusson

1958 : 927 h - 1° degré : Achard, Charlotte Bucker, Zbogar, Fabbro, Goedert, Arnould, Steinmetz 2° degré : Toque, Ollinger, Ch.Brucker, Schmitt, Crouan, Cau-illet, Brucker, Verheyden

Résultats vol à voile :

1956 : 204 h - Brevet "C" : Ball, Bargmann, Schumacher -"D" : Weisse, Lojda

1957 : "C" : Verheyden, Descoins, Grimmer

1958 : 185 h - "C" : Deroche, "D" : Grunenwald.

CERCLE LUXEMBOURGEOIS DE VOL A VOILE : CLVV

Planeur : Mü 13 LX-... 12.10.58
Lancement par treuil.

Instructeurs : Hary, Weisse (adj.)
25 membres, 7 brevetés

Début de l'activité : 12.10.1958



SARREBOURG, C'EST OÙ ? Début 1956, Joseph Kieffert quadrille la région de Sarrebourg à bord du Bébé Jodel à la recherche de l'aérodrome. L'essence baisse, la jauge est dans le coma et le pilote choisit un champ dans lequel un cultivateur trace des sillons derrière son attelage. Le cultivateur aperçoit le Jodel en finale, se précipite au milieu du champ et à grands gestes des deux bras, indique une direction. Le pilote tourne la tête et aperçoit les hangars de Sarrebourg-Buhl... * Quelques années auparavant, peu après la guerre, Marteaux avait lui aussi vainement cherché le terrain de Buhl à bord du Stampe F-BCTC. L'autonomie épuisée, il pose l'avion dans un pré, fait le point avec l'aide des habitants accourus, s'en va prendre de l'essence dans la station service du village et redécoule de là. Heureux temps où tout était simple ! * Quant à "Dédé" Grunenwald, en distance de 50 km sur Sarrebourg pour son épreuve "D", il préfère suivre une belle rue de nuages qui le conduit tout droit sur la base OTAN de Phalsbourg où il pose son planeur Émouchet au beau milieu des RF 101C "Voodoo" et C 130 "Hercule". Divertissement rare pour les contrôleurs et le personnel de piste qui bourrent de tablettes de chocolat les poches de ce tout jeune homme tombé du ciel. Mais la fête est finie quand "Dédé" doit se présenter à la police de l'air française installée sur la base. * Un autre navigateur en herbe, sur Bébé Jodel, perdu lui aussi, aperçoit un château d'eau portant une inscription. Sauvé ! Il passe en vol rasant et lit le début d'un nom : "NES". Repassant dans l'autre sens, il lit : "NESTLÉ". - La technique la plus sûre pour se repérer quand on était perdu consistait, en ces temps-là, à suivre une voie ferrée jusqu'à une gare de campagne et à lire le nom du lieu. Ce qui explique sans doute pourquoi les pilotes doivent avoir une excellente vue.



jusqu'en 1966. Loi des séries, le 12 mai, soit quinze jours après l'autorotation en finale du C 800, le Nord 1300 F-CAXC entreprend la même manœuvre. Les mêmes causes produisant généralement les mêmes effets, notre Xray-Charlie entre définitivement dans le Royaume des Epaves et Reliques, son pilote (Caye) ayant la chance incroyable de ne pas faire partie du grand voyage et de s'en tirer sans une égratignure. Là encore, l'appareil détruit peut être remplacé par un autre Nord 1300 (n° 174) F-CAXN, qui, sortant de révision à Nancy sans affectation précise, prend le chemin de Thionville où il vole le 13.8.57.

1956

CONSTRUCTION AMATEUR. Le Bébé Jodel vole depuis un an et déjà un autre appareil construit par les mêmes pilotes du club commence à prendre forme, c'est l'**Emeraude CP 30 n° 38 F-PHUU**. Il volera le 12 décembre aux mains de Mertin. Ses constructeurs sont Mertin, Marteaux, Wurtz et Bolet, Ollinger en est copropriétaire.

1957

AUTOROTATION EN FINALE LE 28.4.1957. L'équipage Grandidier-Caillet s'en tire sans mal., mais le C 800 F-CCBL doit partir en usine pour "reconstruction". Le club n'a plus de biplace, comme en 1955. M. Masuy se met en quête d'un autre C 800 et finit par obtenir du SFA le F-CBYS qui arrivera le 20 août et volera chez nous



Trois événements marquants de l'année 1957 sont illustrés par cette photo : l'acquisition par le vol à voile de l'Aile volante AV 36 F-CAFF, le retour à Yutz de l'NC 854 F-BEZN, (au second plan, exhibant sa double dérive si caractéristique) et la présence d'un avion construit par des pilotes du club, l'Émeraude CP 30 F-PHUU (devant le hangar).

Retour au bercail après trois années d'absence. Une bonne nouvelle arrive de Toussus, l'NC est réparé et équipé d'un moteur Continental de 65 CV, ce qui en fait un NC 854. Début janvier, Hesse et Wurtz se rendent à Toussus en train pour le rapatrier, mais ne peuvent décoller en raison du mauvais temps et ils rentrent bredouilles. Le 18 janvier, le temps est splendide, Gruninger emmène le même équipage à Toussus à bord de son PA12 "Super Cruiser". Désormais, toute la double commande sera faite sur l'NC qui ne cause plus de tracas à ses pilotes.

Mais où est la queue ? Les vélivoles songent depuis quelque temps à acheter une machine ayant de meilleures performances que l'É-mouchet. Dans les clubs, on parle beaucoup de l'Aile Volante AV 36 que Fauvel commence à construire en série. Mais l'argent manque pour l'acheter. Un jour arrive un vélivole jubilant et gesticulant, un attroupement se fait autour de lui : il vient de gagner à la Loterie Nationale, il va financer l'achat de l'Aile Volante ! Séance tenante, il paye à boire à tout le monde. L'AV 36 est commandée, l'ordre d'enlèvement arrive en même temps que la facture. Mais l'euphorique gagnant de la Loterie ne se montre plus. Alors on se cotise et on finit tout de même par aller chercher "La Godasse" comme on l'appelle et elle vole à Yutz le 10.6.1957.

Ce "planeur-sans-queue" intrigue. En piste, les visiteurs viennent voir de près cette chauve-souris qu'ils voient évoluer dans le ciel de Yutz. Et les réflexions fusent, la plus remarquable est sans doute celle de l'agent de police qui avait dressé le constat d'accident du Nord 1300 F-CAXC le 12 mai. Rencontrant Weisse quelque temps après, il dit : "J'ai vu voler votre planeur sans queue, je pensais bien qu'on ne pouvait pas la réparer !"



L'AV 36 est la machine de perfo de la section vol à voile. Bourgasser, Fischer, Descoins (à bord de l'AV36), Zbogar.



Au bar de l'escadrille, on carbure au blanc d'Alsace ! Autour de la table, Geodert, Gross, Schwoerer, Wurtz et Scheidt.



1958

Le Stampe est acquis au vol à voile à partir de 1958. Mais le treuil n'est pas mis au rebut pour autant et pour prouver sa vigueur toute juvénile et parfois espiègle, il soulève une demoiselle qui passait sur son câble en vélo. *Photo* : le Stampe avec ses 140 CV "ramait" tout de même pour mettre en l'air un lourd C 800. En attente de remorquage, l'Aile Volante.

Insignes d'or "E" et diamant "F" obtenus au cours d'un stage à St Auban (par les épreuves de gain d'altitude de 5000 mètres), Marius Fabbro ("F") et André Grunenwald ("E") arrosent joyeusement leurs succès. De gauche à droite : Francesquin, Arnould, Fabbro, Scheidt, Masuy, Grunenwald, Bourgasser, Hory, Muller Alfred, Zbogar, Schwoerer, Deroche (et Rémi, le jeune frère d' André Grunenwald).



Avec le Jodel 112, une ère nouvelle s'ouvre à l'ACBM. Le D 112, biplace à moteur Continental de 65 CV, devient dans la plupart des clubs l'avion-école standard. Le 4 juin 1958, Gruninger conduit Masuy et Hesse à Issoire à bord de son "PA 12 "Cruiser". Ils vont prendre livraison chez Wassmer de notre premier D 112, le F-BIQQ. Avec les 112, avions faciles et sûrs, l'école est aisée et les pilotes prennent goût au voyage.

Le Guerchais Roche T 35 F-BFLQ est acheté par Albrecht, Bolet, et Achart, l'avion vole à Yutz à partir du 7 mai 1958. Il sera racheté par le club qui désire s'équiper d'un avion triplace.

Les "Ailes du Pays-Haut" est le nouveau club créé à Longwy par un groupe de pilotes. En attendant l'ouverture de leur plate-forme et la fin des travaux de construction d'un hangar en 1959, leur avion, un Piper J3 immatriculé F-BYI est abrité dans nos hangars. Abris est un euphémisme, car l'étanchéité de la toiture des installations héritées de la Base Aérienne 138 devient de plus en plus préoccupante.

Inquiétude : plus de monitage sans stage SFA. La décision est tombée : le Service de la Formation Aéronautique ne tolère plus le monitage sans stage de formation et examen d'instructeur dans les centres de formation d'État agréés de Carcassonne pour le vol moteur, Saint-Auban ou La Montagne Noire pour le vol à voile. A Yutz, l'instruction est arrêtée aussi bien au vol moteur qu'au vol à voile. Un instructeur de Luxembourg, M. Bourkel vient "patronner" l'instruction avion durant plusieurs années. * Autre inquiétude : l'avenir de la plate-forme. Déjà les promoteurs immobiliers lorgnent vers ces hectares qui pourraient rapporter gros...

1959

Président : Masuy

Rsp. Vol moteur : Bolet, Marteaux

Resp. vol à voile : Zbogor

Instructeurs : Bourkel, Marteaux

Pilotes remorqueurs : Paradeis, Zbogor, Wurtz, Hesse, Weisse, Verheyden

Avions :

NC 854 F-BEZN

D 112 Jodel F-BIQQ

D 09 "Bébé Jodel" F-PHFC (arrêté)

SV4C Stampe F-BCTC (VàV)

Avions privés :

CP 30 "Emeraude" F-PHUU jq 4.10.

T 35 "Guerchais" F-BFLQ

PA 12 "Cruiser" F-BETD

C 600 "Aiglon" F-BDXT

PA 18/J3 Aéc. Longwy F-BFYI

Planeurs :

Caudron C 800 F-CCYS

Nord 1300 F-CRFP ex-CAXN

SA 104 Emouchet F-CRCCex-CAYB

AC 36 Fauvel F-CAFF

Castel C 301 F-CRCdex-CAVX

Résultats vol moteur : 873 h.- Brevet

1° : Martin, Féry, Menand, Deroche, Zobot, Volfroy, Machu - **Brevet 2° :** Féry, Zbogor, Ludolph, Martin, Masuy, Bouchain, Dondelinger

Résultats vol à voile : 438 h (122 h rem. Stampe)

Coupe Bréguet : 1232 km.

Brevet "C" : Hory, Mangin, Bristiel

Boulogne -

"D" : Lorich, Deroche, Ederlé.

300 km : Simon, Descoins

SECTION MILITAIRE DE VOL A VOILE (SMVY)

Instructeurs : Létard, Brun

CERCLE LUXEMBOURGEOIS DE VOL A VOILE.

Instructeur : Hary

Planeur biplace Mü 13

CHAMPIONNAT DE FRANCE STYAN.

Fabbro est sélectionné parmi les 22 concurrents autorisés à se présenter au championnat de France à St Yan. Un Bréguet 901 de Malzéville lui est affecté pour l'entraînement. Fabbro s'était signalé à l'attention de la Fédération en 1957 en obtenant les trois diamants de l'insigne d'or, 40° français et 105° dans le monde. L'insigne d'or à trois diamants du certificat de performance "F" est la consécration suprême du vélivole.



A St Yan, du 20 juin au 5 juillet, Fabbro occupe la 5° puis la 7° place durant les cinq premières épreuves, mais doit interrompre une épreuve suite à des problèmes techniques. Il termine 15° sur 22 et 18° au classement international. Il y avait là tout le "gratin" du vol à voile, Biagi, Labar, Landi, Mme Choynet, Gavillet, Rousselet.



LE T 35 GUERCHAIS-ROCHE F-BFLQ PRIVE entretenu ici par Crouan, intéresse l'ACBM. Il sera acheté par le club en 1963 afin de disposer d'un triplace pour les baptêmes de l'air et les voyages. Le moteur du Guerchais est le Renault 4PO3 de 140 CV qui équipe aussi les Stampe.

LE CRASH DE L'EMERAUDE. Le dimanche 4 octobre à 11 heures, Bolet décolle à bord de l'Emeraude F-PHUU. Il emmène un passager, le jeune Thévenot qui vient de s'inscrire au club. Il fait très beau, le ciel est bleu. Quelques minutes plus tard, l'Emeraude accroche la cime d'un arbre à Florange, près de l'actuelle "rue de la Centrale". Les deux occupants de l'avion sont tués. La cause de l'accident retenue par la commission d'enquête est "le vol rasant".



1960

Président : Masuy

Chefs sections : Marteaux (Vol Mot)

Zbogar (Vol à Voile)

Instructeurs avion: Bourkel, Holzwarth.

- Marteaux (adj) . Tests : Barbier

(Doncourt)

Instruct. planeur (adjoints) :

Zbogar, Fabbro

Avions :

D 112 Jodel F-BJII à 20.5.60

D 112 Jodel F-BIQQ

D 09 Bébé Jodel F-PHFC

NC 854 F-BEZN

Nord 1002 "Pingouin" F-BFOG 19.8.

SV4C Stampe F-BCTC (rem.VàV)

Avions privés :

C 600 Aiglon F-BDXT j 23.3.60

T 35 Guerchais-Roche F-BFLQ

PA 12 "Cruiser" F-BETD

Planeurs :

Caudron C 800 F-CCBL

Caudron C 800 F-CBYS

Bréguet 905 Fauvette F-CCIQ à 2.2

AV 36 Fauvel F-CAFF

SA 104 "Emouchet" F-CRCC

Nord 1300 (ex-CAXN) F-CRFP

Castel 301 (ex-CAVX) F-CRCD

Résultats vol moteur : 576 h

Brevet 2° : Lemale, Geodert, Guervin,

Lippis, Clément

Résultats vol à voile : 632 h

Brevet "C" : Goedert, Bertin, Wachbar,

Gardien, Muller Bernard, Albiani,

Arnould **"D" :** Paradeis, Wurtz, Wachbar, ,

"E" : 325 km Grunenwald



DEUX NOUVEAUX AVIONS ET UN PLANEUR

La flotte de l'ACBM se standardise peu à peu. Avec l'arrivée d'un second D 112 immatriculé F-BJII, et l'acquisition par le club du D 09 F-PHFC Bébé Jodel, c'est une flotte Jodel qui est constituée pour l'entraînement, l'NC permettant lui aussi une école de début nettement plus relaxe qu'avec le Stampe...



Le Nord 1002 "Pingouin" F-BFOG arrive au club le 19 août. Les pilotes "moustachus" se font plaisir avec ce descendant du Messerschmitt "BF 108 "Taifun", venu de l'Aéronavale et attribué au club. Fernand Wurtz en particulier est ravi, il était le mécanicien attiré du "Pingouin" personnel du commandant de la base durant son récent service militaire.



Le 19 août, le Nord 1002 "Pingouin" vient d'arriver, il est de suite entouré de curieux. *Au premier plan :* Toque (fils), Ollinger, Zieger, Toque Ph, Ledig, Simon, Marteaux, Wirth, Masuy (président ACBM), Guervin. *Au second plan :* Scheidt, Wurtz, Baer, Mme Van Harsen dite "La Baronne" et l'instructeur Georges Holzwarth.

L'achat de la "Fauvette" Bréguet 905 F-CCIQ constitue un pas important vers le vol de performance. Sa finesse 30 (à 78 km/h) est un net progrès par rapport à l'Aile volante (finesse 24).



1961-1962

Président : Masuy

Resp. Vol Moteur : Marteaux

Resp. Vol à Voile : Zbogar

Instructeurs avion : Paradeis, Bourkel, Marteaux (adjoint)

Instructeurs planeur : Paradeis
Létard. Adjoint : Zbogar, Fabbro, Verheyden.

Mécaniciens : Grunenwald, Guth

Avions :

D 112 Jodel F-BIQQ

D 112 Jodel F-BJII

D09 "Bébé Jodel" F-PHFC

NC 854 F-BEZN

Nord 1002 F-BFOG jq 30.4.62.

SV4C Stampe (remorq) F-BCTC

MS 315 (rem.) F-BCNL à 16.6.62

Avions privés :

T 35 Guerchais-Roche F-BFLQ

PA 12 "Cruiser" F-BETD

Nord 1002 F-BBTC

Alnot à 7.7.62

MS 880 F-BKTK

Ollinger à 9.9.62

Planeurs :

Caudron C 800 F-CCBL

Caudron C 800 F-CBYS

Bréguet 905 F-CCIQ

AV 36 Fauvel F-CAFF

SA 104 "Émouchet" F-CRCC

Nord 1300 F-CRFP

Castel 301 F-CRCD

WA 21 F-CCEG à 9.8.62

(prêté par Wassmer)

Résultats vol moteur :

1961

Brevet 2° : Thomas, Albrecht, Scimanski

1962 : Brevet 2° : Baumann, Vaut, Wesolowski

Résultats vol à voile :

1961 : 807 h

Brevet "C" : Léon Chary, Marie-Thérèse Chary, Friob, Thominé

"D" : Gardien, Thevenet, Muller B. Mangin, Arnould.

300 km : Verheyden (Taizey)

500 km : Zbogar (Angers).

1962 : 889 h.

"C" : Mme Arnould, Britscher, Jung, Zimmer, Guelminger, Binder.

"D" : Mlle Coulon, Friob, Souan, Bighinzoli, Creusot.

300 km : Descoins, Dejonge.

CERCLE LUXEMBOURGEOIS DE VOL A VOILE (CLVV)

Responsable et instructeur : Hary

Planeurs : Mü 13 (biplace), Spatz L 55, Baby 5 et treuil.



LE MORANE SAULNIER MS 315 F-BCNL n° 6527 nous est affecté par le SFACT et arrive le 16 juin. Il est le bienvenu, car le moteur du Stampe est fragile et doit être ménagé. Le Morane restera neuf ans au club, il connaîtra ensuite plusieurs affectations avant d'être intégré à la prestigieuse collection d'avions anciens de Jean Salis à La Ferté Alais où l'on peut le voir évoluer tous les ans lors du meeting de la Pentecôte.



WANTED ! ON CHERCHE INSTRUCTEURS. Le SFACT menace de retirer l'agrément à tous les clubs qui font de l'instruction sans moniteur qualifié SFACT. Paradeis, pilote de chasse à la 3° Escadre à Reims (où il vole sur F84F "Thunderstreak") retourne à la vie civile, il est instructeur avion et part en stage d'instructeur vol à voile. Grunenwald également obtient sa qualification d'instructeur vol à voile cette année. *Au bar :* Bailleux, Marteaux, Martin, Guth (mécanicien) et Edouard Paradeis.

CÂBLES MÊLÉS. Avion remorqueur et treuil ne font pas toujours bon ménage, surtout lorsque l'un part avec le câble de l'autre. Le MS 315 s'aligne pour remorquer le "Spatz" luxembourgeois, sa béquille de queue passe sur le câble du treuil et le câble s'enroule autour de la béquille sans que personne ne s'en aperçoive. Le Morane accélère et décolle avec le planeur en remorque, mais entraîne également les 200 mètres de câble du treuil. Le treuillard luxembourgeois voit bouger son câble, réalise la situation et sectionne le câble. Dans le Morane, Verheyden tempête contre le pilote du "Spatz" dont il croit qu'il a sorti les aérofreins. Si le câble tirant le planeur est tendu, celui du treuil traîne bas, arrache une ligne téléphonique et des antennes de télévision, sème la panique à la kermesse de la paroisse de Haute-Yutz et finalement se détache. A aucun moment, les deux pilotes ne se doutent de ce qui se passe. *Corollaire :* Masuy et Zbogar vont de porte en porte rendre visite aux yussois sinistrés. Sportivement, ces derniers les accueillent avec bonne humeur et aucun ne demande à être dédommagé. (Note : la béquille de queue du MS 315 sera remplacée par une roulette lors de la mue de l'avion en MS 317).



Repas annuel. *Autour de la table :* Bailleux, une épouse de sociétaire, Masuy, Alfred Muller, Creusot, (au fond:) Wurtz, Bighinzoli, Ball, Schwoerer (côté droit) Scheidt, Grunenwald, Paradeis, Grandidier, Drewniak, Hesse, Marie-Thérèse Chary, Léon Chary.



NOS INSTALLATIONS EN 1962. Ces deux hangars, le long de la route nationale près de la barrière du chemin de fer sont ce qui reste des installations de l'ancienne base militaire. L'appentis de droite sert d'atelier, l'appentis de gauche abrite le bar. La flotte ACBM est alignée devant les hangars : les deux Jodel 112 encadrent le Stampe et le MS 317. Au second rang, les deux C 800 F-CCBL et F-CBYS encadrent le Javelot WA 21 F-CCEG prêté par Wassmer (en attendant la livraison du Superjavelot commandé) et la Fauvette Br 905, F-CCIQ, fleuron de l'écurie planeurs. Au dernier rang, le N 1300 F-CRFP, l'émouchet F-CRCC, L'Aile Volante AV 36 F-CAFF et le Castel 301 F-CRCD. Il manque l'NC 854 à bord duquel Fernand Wurtz prend cette photo, le Bébé Jodel qu'on a laissé au hangar (c'était l'heure du biberon), les avions privés, et nos deux métalliques Courlis et Pingouin qu'on ne mettra plus en l'air.



Ci-dessus: ambiance en piste. Sur un siège de 2CV, Roger Hory et André Grunenwald à qui Fabbro procure de l'ombre avec un coussin, Arnould accroupi devant la planche de vol, Mme (?) et Marie-Thérèse Chary qui sera pilote remorqueur pendant près de dix ans. Au fond, trois jeunes gens élèves pilotes.



Au bar : Descoins (père), Léon Chary, Mme Descoins, Marie-Thérèse Chary, Janine Coulon (qui sera Mme Hory bientôt), Roger Hory, Berto Zbogar.

Une brochette de pilotes confirmés : (Descoins ?), Zbogar, Grunenwald, Verheyden, Dejonge, Bernard Muller, Joël Descoins.



1963

Président : Masuy

Chef section vol moteur : Marteaux

Chef section vol à voile : Zbogar

Instructeurs VM : Paradeis, Bourkel Adj : Marteaux

Instructeurs VàV : Paradeis, Létard, Grunenwald. Adj : Fabbro, Zbogar, Verheyden

Avions :

D 112 Jodel	F-BIQQ
D 112 Jodel	F-BJII
D09 "Bébé Jodel"	F-PHFC
NC 854	F-BEZN
T 35 Guerchais	F-BFLQ
SV4C Stampe (VàV)	F-BCTC
MS 315/317 (VàV)	F-BCNL

Avions privés :

PA 12 Cruiser (Grüninger)	F-BETD
MS 880 Rallye (Ollinger)	F-BKTK
N.1002 Pingouin (Alnot)	F-BBTC

Planeurs :

Caudron C 800	F-CCBL
Caudron C 800	F-CBYS
Bréguet 905 Fauvette	F-CCIQ
AV 36 Aile Volante	F-CAFF
SA 104 Emouchet	F-CRCC
Nord 1300 jq 5.5.63	F-CRFP
Castel 301	F-CRCD
A 60 Fauconnet	F-CCLF àc 6.1.63
WA 22 S.Javelot	F-CCLM àc 20.1.63
SM 31 Merville	F-CBYK àc 28.9.63

Résultats vol moteur : non retrouvés

Résultats vol à voile : 1030 h de vol

Brevet "C" : Guérin, Unterwald, Joël Descoins, Wirth, Blanc, Vignon Chomka, Rangoni, Vaut, Raubert, Pierantognetti, Saulier



DU BEAU MONDE SOUS LE TOIT. Mais hélas ! Les fleurons de la flotte ne sortiront plus que pour être découpés au chalumeau... De face, notre Pingouin Nord 1002 F-BFOG, arrêté depuis le 30 avril 1962 ; à gauche, le capot moteur du Pingouin d'Alnot F-BBTC dont le dernier vol a lieu le 18 août 1963. Ces fins coursiers étaient mieux adaptés au budget des Forces Armées qu'à celui d'un club... Une autre "belle bête", le Courlis, a été placée au milieu d'un parterre de fleurs devant le bar et fait la joie des badauds photographes.



Le MS 315 F-BCNL est allé à Chambéry courant 1962 pour sa mue en MS 317. Le moteur Salmson 130 CV a été remplacé par un Continental 220 CV, des freins de roue, une roulette de queue et un démarreur électrique ont été montés. Il fera allègrement ses 180 heures de remorquage par an sans causer de problème. Son gros inconvénient est l'important angle mort visuel vers l'avant. Son pilote doit être vigilant et avancer en zigzag à proximité d'un essaim de planeurs, car bien souvent, nos neuf planeurs spiralent tous dans l'unique "pompe" de service... À l'arrière-plan : la "Fauvette" attelée à la B2.



Le traditionnel banquet avait lieu tous les ans sans les épouses. Elles sont maintenant "admissées" précise le

rapport du Comité, et pour une si redoutable décision, on est passé au scrutin

secret. Et "elles" ont gagné. *Photo de gauche :* Mme Vanharsen, M. Chauvin, président et moniteur des Ailes Mosellanes, Mme Muller, gérante du bar de 1964 à 1973, Alfred Muller, son époux et vélivole du VVT des années 1935, Descoins, *et en face :* Michel Masuy, président de l'ACBM, Mme Masuy, Bailleux, Paradeis (au premier plan). - *Photo du milieu :* Wurtz, Scheidt, Simon. - *Photo de droite :* Marie-Thérèse Chary, Fabbro, Janine Coulon-Hory, Gardien.



1964

Président : Masuy

Resp. vol moteur : Marteaux

Resp. vol à voile : Zbogar

Instructeurs VM: Paradeis, Marteaux

Instructeurs VàV : Grunenwald, Létard.

Zbogar, Fabbro, Verheyden

Avions :

D 112 Jodel F-BIQQ

D 112 Jodel F-BJII

D 09 "Bébé Jodel" F-PHFC

NC 854 F-BEZN

T 35 Guerchais F-BFLQ

SV4C Stampe F-BCTC (VàV)

MS 317 F-BCNL (VàV)

DH 82 "Tigre" F-BGEV àc 28.8
(Metz)

Avions privés :

MS 880 Rallye F-BKTK (Ollinger)

PA 12 "Cruiser" F-BETD jq 4.1.64

Planeurs :

C 800 F-CCBL

C 800 F-CBYS

C 800 F-CAVC (ex-Metz) àc 28.8.64

Bréguet 905 "Fauvette" F-CCIQ

WA 22 "S.Javelot" F-CCLM

AV 36 "Aile Volante" F-CAFF

A 60 "Fauconnet" F-CCLF

A 60 "Fauconnet" àc 26.4 F-CCPM.

SA 104 "Emouchet" F-CRCC

Castel 301 jq 16.8.64 F-CRCD

Nord 1300 F-CRDT (ex-Metz) àc 28.8

Résultats vol moteur : 489 h

Brevet 1° : Schwab

Brevet 2° : Bailleux, Tilmont, Zilio

Résultats vol à voile : 1230 h

Brevet "C" : Parmentier, Morin, Corsin

Mlle Geissenhoffer, Taesch, Lecorre,

Clémenti, Nouviaire **5h :** Schmitt, Léon

Chary, Unterwald

50 km : Mme Chary, Guérin, Arnould,

Meyer, Unterwald, Schmitt

300 km (libres) : Reid (US) à Nevers,

Guérin à Briare.



MARS 1964 : NOUVELLES INSTALLATIONS, NOUVEL AÉRODROME.

L'ACBM disposait depuis 1946 des installations et de la superficie de 140 hectares qui avaient constitué la Base Aérienne 138 entre les deux guerres. La création d'un lotissement par la ville de Yutz entraîne le décalage de la piste d'environ 200 mètres vers l'est, sans changement de QFU et elle est portée à 900 mètres. Une seconde piste orientée est-ouest est aménagée, les installations sont érigées à l'extrémité sud du terrain. La superficie de l'ensemble de l'aérodrome est réduite à 40 hectares. Initialement, seuls les hangars devaient être construits. Pour tirer profit au maximum de l'enveloppe budgétaire disponible, les membres font beaucoup de travaux eux-mêmes, en particulier la vitrerie et toutes les installations intérieures. L'économie ainsi réalisée permettra de faire les ateliers, le bureau et même le club-house. Jusqu'à la mise en service du club-house en 1967, le bar sera installé dans l'atelier de peinture. Tout le monde est évidemment heureux de quitter les hangars ancestraux où la pluie suintait un peu partout. Mais on ne quitte pas sans nostalgie le bar où tant d'amitiés se sont nouées depuis 1946 ! Ajoutons que le président Michel Masuy a oeuvré et négocié pendant plusieurs années à tous les échelons administratifs pour obtenir ces installations que bien des clubs nous envient.

VOL DE NUIT EN JODEL 112. Ce soir-là, le D 112 F-BIQQ rentre d'un voyage dans le Jura. Le départ a un peu tardé et au passage de Nancy, la pluie et la pénombre enveloppant de plus en plus le Jodel, le pilote commence à s'inquiéter. La Moselle est là, à gauche, le pilote la suit, seul repère, car le Jodel n'a pas d'équipement de radionavigation, pas même une simple radio. Au loin, une lueur, c'est Metz, et là-bas, comme à souhait, un grand sapin de Noël vient de s'illuminer : la piste de Frescaty, sauvé ! Grandidier pose le BIQQ sur le côté droit de la piste, se sentant vaguement coupable, mais nettement soulagé. Mais soudain, un reflet coiffe le Jodel : un F84F arrondit vingt mètres plus loin, le contrôleur a juste le temps de hurler à la radio à l'intention de l'ailier : "attention, trapanelle !" et le second chasseur, pleins gaz, passe en trombe au ras de la piste et disparaît dans la nuit... Au bar, des groupes de pilotes de la 9^e Escadre de Chasse arrivent : "où se cache-t-il, le pilote du Jodel ?" Les autorités militaires, compréhensives, admettront qu'il s'agissait d'une manœuvre de détresse. (30.7.1964)

LA SECTION VOL A VOILE DES AILES MOSELLANES (METZ) FUSIONNE AVEC L'ACBM.

Metz-Frescaty est une base de l'OTAN et le siège de la 9^e Escadre de Chasse. En raison du trafic intense de la base militaire, la section vol à voile de Metz est intégrée à l'ACBM avec tout son matériel, un remorqueur DH 82 Tiger Moth, un C 800 et un Nord 1300, tout ce matériel arrive en vol le 28 août. Les deux planeurs sont révisés par Grunenwald, le Tigre sera révisé et repeint durant l'hiver. *Photo :* Bernard Sorreaux (pilote de chasse à la 9^e Escadre à Frescaty, et plus tard, pilote de ligne à la compagnie UTA) fait le plein du "Tigre". Gardien actionne la pompe Japy, car la pompe à essence n'est pas encore installée. *Au premier plan :* Muguette (SMVV). Notez la tête de tigre peinte sur le capot et le tube Venturi typique des appareils de cette génération.





Trois, et bientôt quatre avions remorqueurs ! Depuis l'arrivée du Tiger Moth de la section de Metz, l'ACBM dispose d'un Tigre, d'un Stampe et d'un Morane 315 pour remorquer les planeurs... Il s'y ajoutera un autre Stampe (F-BCVN) en 1966 qui portera cette année-là à quatre le nombre d'avions remorqueurs. Du jamais vu... et qu'on ne reverra jamais plus à Yutz !

CONCOURS RÉGIONAL DE VOL À VOILE.

Début juin 1963, Yutz aligne trois concurrents à Nancy : Verheyden (WA 22) Zbogar (A 60) et Fabbro (Bréguet 905). Ce dernier remporte le concours et décroche sa sélection pour les championnats de France à Angers. Les yussois se placent également premiers par équipe. Mais à Angers, lors des championnats de France, la "Fauvette" révèle son talon d'Achille ; les attaches de l'empennage papillon doivent être réparées, la vitesse maximale autorisée sera limitée et Fabbro ne peut plus lutter à armes égales. En 1964, au concours régional à Malzéville, Lorich et Fabbro se partagent le SM 31 "Merville", Grunenwald concourt sur Br 905 "Fauvette" et Létard sur WA 22 "Superjavelot".

Photo. : les concurrents et leurs dépanneurs au petit-déjeuner à Nancy, de g. à dr. : Unterwald, Zbogar, Creusot, Verheyden, Wurtz et Fabbro.



Morin aide Maurice Malaisé à s'installer à bord de l'Aile Volante pour son "lâcher machine." Maurice a débuté le vol à voile à Metz en 1946. Notez l'étroit cockpit, amovible pour permettre au pilote de s'installer, également les deux crochets d'attache de l'élingue fixés sous chaque aile, cause de bien des remorqués dissymétriques et un jour, d'un largage unilatéral. (voir 1968).



Le Nord 1300 F-CRDT nous vient de Metz. Comme pour l'Aile Volante, pour monter à bord et s'en extraire, il faut déposer l'habitacle. Les deux lucarnes sont destinées à éclairer le tableau de bord, très enveloppé.
Pilote à bord : Jean Parmentier. Printemps 1964.

1965-1966

Président : Masuy

Resp. vol moteur : Marteaux (jq 1965),
Wurtz (àc 1966)

Resp. vol à voile : Zbogar

Instructeurs avion : Paradeis - Wurtz (àc
1966) Adjoint : Marteaux (1965)

Instructeurs planeur : Paradeis,
Grunenwald - Adjoint : Zbogar, Hory,
Fabbro, Verheyden

Pilotes remorqueurs : Mme Chary, Hitzges,
Sorreaux, Grandveaux, Zbogar, Grunenwald,
Paradeis

Avions :

D 112 Jodel	F-BIQQ
D 112 Jodel	F-BJII
D 09 Bébé Jodel	F-PHFC
T 35 Guerchais	F-BFLQ jq 27.10.65
NC 854	F-BEZN jq 1.5.66
D 120	F-BNCL àc 25.7.65
MS 880	F-BKTK (Ollinger)

Avions remorqueurs de planeurs : SV4C

Stampe	F-BCTC jq 25.6.66
SV4C Stampe	F-BCVN àc 1.5.66
DH 82 Tiger Moth	F-BGEV
MS 317	F-BCNL

Planeurs :

C 800	F-CCBL
C 800	F-CBYS jq 14.7.66
C 800	F-CAVC
WA 30 "Bijave"	F-CCYU àc 14.2.66
WA 30 "Bijave"	F-CDCM àc 30.11.66
Br. 905 Fauvette	F-CCIQ
A 60 Fauconnet	F-CCLF
A 60 Fauconnet	F-CCPM
A 60 Fauconnet	F-CCVE àc 26.6.66
WA 22 Sup. Javelot	F-CCLM
AV 36 Aile Volante	F-CAFF
SA 104 Emouchet	F-CRCC jq 18.8.65
Nord 1300	F-CRDT jq 7.11.65

Planeur privé :

Austria	LX-CWV àc 24.4.65 (Verheyden-Deutschmann)
Vasama	LX-CEH (Hary) àc 1.5.66

Résultats 1965 :

Vol moteur : 709 h.

Brevets 2° : Mme Chary, Schmitt, Detemple

Vol à voile : (total heures inconnu)

Brevet "C" : Christian Guérin, Suzanne
Guérin, Jacobee, Mongin, Floener, Maillard,
De la Conception, Presson, Guyen, Sorreaux

5 h : Jacobée, Sorreaux, Floener

Résultats 1966 :

Vol moteur : (total heures inconnu) **Brevet**

1° : R. Briche, Adrien Yutz **Brevet 2° :**

Deperretti, Brun, Kratz, Serre

Vol à voile : 1395 h

Brevet "C" : Mme Grandveaux, Claudine
Creusot, Schmitz, Gales, Staudt, Garnier,
Phillippe.

5 h : Parmentier, Habersetzer

50 km : Holyst

300 km : Lorch et Neuville

500 km : Verheyden



LE STAMPE SV4C N° 434 F-BCVN arrive de Mulhouse le 1^{er} mai 1966 aux mains de Verheyden. Cet avion sera le remorqueur d'appoint de la section vol à voile jusqu'en 1970, non sans mésaventures (voir page suivante), avant d'être cédé à Robert Guérin.

Alfred Marteaux. - Début 1966, l'ACBM perd l'un de ses plus dévoués animateurs de la première heure, Alfred Marteaux, décédé après une courte maladie à l'âge de 45 ans. Jeune adolescent, Marteaux rejoint les véli-voles thionvillois (VVT) sur la côte de Guentrange et apprend à piloter les Avia 11A. La guerre venue, il est incorporé dans la Luftwaffe et formé comme mécanicien avion. Dès les débuts de l'ACBM, il est le spécialiste des moteurs et assure l'instruction de base sous contrôle des moniteurs d'Etat. Il est le responsable vol moteur à partir de 1954. M. Bailleux dira dans son éloge funèbre : "Il repose à jamais tout près de nos pistes".

(Photos sous 1945-49-51-60-62)

1966 : UNE PAGE EST TOURNEE, celle des débuts. Alfred Marteaux nous quitte et avec lui s'en vont en cette année 1966, comme s'ils portaient le deuil de leur ami, des avions qu'il a choyés et contribué à maintenir en état de vol aux prix d'innombrables heures de travail bénévole. Le **Stampe F-BCTC** des débuts ne vole plus après le 25 juin, l' **NC 854 F-BEZN** effectue lui aussi son dernier vol à l'ACBM le 1^{er} mai 1966, il sera réformé au club... et sacrifié par le feu devant les hangars. Les clubs n'ont guère de place pour stocker des machines hors d'usage en attendant qu'elles deviennent des pièces de musée ! Le **Guerchais T 35 F-BFLQ** sera réformé au club après son dernier vol le 27 octobre 1965, il sera remplacé à la section vol moteur par le **D 120 F-BNCL**.



L'ECURIE VOL MOTEUR AU HANGAR. Au premier plan, l'aile du D 112 F-BJII, le T 35 Guerchais Roche F-BFLQ, le D 112 F-BIQQ, le D 09 "Bébé Jodel" F-PHFC, l'NC 854 F-BEZN perclus de rhumatismes, le DH 82 "Tiger Moth" F-BEGV et le Morane Saulnier 317 F-BCNL, amputé d'une aile suite à un atterrissage hors piste le 16 avril 1965, dans les circonstances suivantes : le pilote, Verheyden, accroche à l'arrondi les rouleaux de barbelés déroulés le long de la piste pour écarter les promeneurs, l'avion fait un cheval de bois et s'arrête sur le nez. L'hélice et l'aile droite doivent être remplacées. La présence de la cabane d'ailes devant les yeux du pilote réduit fortement la visibilité vers l'avant sur cet avion.



Le 26 août 1966, le Stampe F-BCVN piloté par Marie-Thérèse Chary décolle de Verdun en remorquant le Fauconnet F-CCLF à bord duquel Holyst vient de réussir son épreuve de 50 km. Brume et compas dérégulé conduisent le Stampe au-dessus de l'Allemagne et à la tombée de la nuit, l'atterrissage en campagne devient inévitable. Le planeur se pose sans encombre, le Stampe atterrit dans le même pré, mais la roulotte de queue accroche une clôture invisible qui déséquilibre l'avion. Le Stampe termine sa course dans la clôture d'un jardin qui le freine et le laisse sur le nez contre le pignon d'une maison en lisière du village de Ferscheweiler. Marie-Thérèse s'en tire indemne, quoiqu'avec une belle frayeur. Ironie du sort, à 2 km de là se trouve un terrain de vol à voile



En piste, devant l'Émouchet : un militaire de la SMVV, Vignon, une invitée, Grunenwald, Wirth. Assis devant le planeur : Marianne Deutschmann, Reid (US). Nos planeurs anciens Émouchet, Castel 301 et Nord 1300 seront retirés du service en 1965 par le SGAC en raison de leurs collages à la kaorite.



Roger Hory lâche Flauner sur Nord 1300, sous le regard de Janine Hory.

Wirth et Rangoni installent "Neuneu" (Neuville) à bord du Castel 301.



1967-1968

Président : M. Masuy puis S. Brun

Chef sect. VM : Brun puis Baillieux

Chef section V&V : Zbogar

Instruct. avion : Paradeis, chef pilote (CP)
Wurtz, Fischer (1° cycle)

Instruct. planeur : Paradeis, CP,
Grunenwald, Billy, L. Chary. Adjoints :
Zbogar, Fabbro, Hory.

Mécanicien avion : Rémi

Pilotes remorqueurs :

1967 : Paradeis, Zbogar, Verheyden

Grunenwald, Billy, Jacobée, Baumann -

1968 : Parmentier

Avions :

D 112 Jodel F-BIQQ

D 112 Jodel F-BJII

D 09 "Bébé" F-PHFC

D 120 F-BNCL

D 140 Mousquetaire F-BKSG 1967

DR 221 Dauphin F-BOFF à c. 6.6.68

Avions remorqueurs :

MS 317 F-BCNL

SV4C Stampe F-BCVN

MS 892 F-BMNQ à c. 29.4.67

Avions privés :

MS 880 F-BKTK Ollinger

D 119 F-PMEZ Noël

D 140 F-BMBZ Weisse-

Briche 68

Planeurs :

WA 30 "Bijave" F-CCYU

WA 30 "Bijave" F-CDCM

WA 30 "Bijave" F-CDIF à c. 24.3.68

C 800 F-CCBL jq. 19.11.67

C 800 F-CAVC

Bréguet 905 F-CCIQ

SM 31 Merville F-CBYK

AV 36 Fauvel F-CAFF jq 27.4.68

A 60 Fauconnet F-CCLF

A 60 Fauconnet F-CCPM

A 60 Fauconnet F-CCVE

A 60 Fauconnet F-CDFN à c. 1.6.68

WA 22 S. Javelot F-CCLM

Planeurs privés :

Austria LX-CWV Verheyden

Vasama LX-CEH Hary

Résultats vol moteur :

1967 : 840 h.

Brevets 1° : 11 dont Klopp, Joly, Baynaud,
Moretti, Boucherez, Gallo, Ollinger (fils) **2°**
: 4 dont Roux et Baynaud

1968 : 607 h.

Brevets 1° degré : Bighinzoli, Gardien,
Cavélius, Lebeau, Manick, Franzoia, Raoul
2°degr: Ollinger P.

Résultats vol à voile :

1967 : 1401 h.

BEPP : Zilio, Caillet, Leroy, Zeler, Mlle
Entringer, Mlle Harter, Geiger, Manick,
Blandinière, Mertz, Schultz,
Mary, Hartheisser, Leinen.

BPP : Par équivalence du "D" :

Parmentier, Raubert, Malaisé Nouveaux :
Caillet, Haufmann, Jacobée, Lebeau,
Philippe, Lacroix

Résultats vol à voile 1968 : 943 h

BEPP : Caradec, Bur, Bazzana, Weck,
Gombert, Claudin G, Claudin F, Pommier,
Hartheisser, Benoist Y, Sertier, Kriegel,
Tanguy, Greth, Merklng, Chouard

.../...



Devant le Stampe F-BCVN : Grandidier, Brun, Masuy, Paradeis, De Perretti, Nicole..., Brebant, Drewniak, Mme Chary, Fischer, Wurtz, Alfred Muller, Possing. (1967)

C'ÉTAIT EN 1967. * **Le nouveau club-house.** L'assemblée générale, début 1967, se tient pour la première fois au club house dont la construction vient de s'achever. Jusque-là et depuis 1964, le bar était installé dans l'actuel atelier de peinture. * Un **mécanicien professionnel**, M. Rémi, est engagé, vu l'importance du parc et l'atelier de l'ACBM est agréé Veritas. Depuis plusieurs années, les grandes révisions étaient faites à Nancy.

LA RÉFORME DES BREVETS DE PILOTE DE PLANEUR. Depuis l'origine du vol à voile, le brevet "C" était considéré comme le brevet de pilote de planeur. A partir de 1967, le brevet de pilote de planeurs comporte trois épreuves : un examen théorique au choix multiple (QCM) organisé par le District aéronautique, une durée de deux heures de vol libre et une distance de 50 km. Jusqu'en 1977, année d'une nouvelle réforme, il existait le brevet élémentaire (BEPP) et le brevet complet (BPP). *

L'ACCIDENT DU "MOUSQUETAIRE". Le 28 janvier 1968, le "Mousquetaire" D 140 F-BKSG, acquis par le club en juin 1967, s'écrase dans la forêt peu avant le seuil de la piste 07 de Villerupt et se désintègre littéralement lors de l'impact. Les quatre occupants sont tués, le pilote De Perretti, Gallo, un militaire pilote d'hélicoptère de Trèves et un garçon de 14 ans. La commission d'enquête retiendra comme cause de l'accident la poursuite du vol par conditions météorologiques impropres au vol à vue.



Le "Dauphin" DR 221 F-BOFF arrive le 6 juin 1968. La standardisation "Jodel" est achevée. Le "Boff", comme on l'appelle, fera une longue carrière au club puisqu'il ne nous quittera que début 1980. C'est un triplace de voyage, mais il servira aussi d'avion-école.

LE DERNIER VOL DE L'AV 36

Le 27 avril 1968, Jean-Marie Manick, qui a 15 ans, est remorqué à bord de l'AV 36 pour un vol local. Au largage, seul le crochet gauche libère l'élingue qui refuse de coulisser comme prévu en pareil cas... La "Godasse" est alors entraînée en crabe par le seul crochet sous l'aile droite. Baumann, dans le Morane, continue à remorquer en ligne droite, l'Aile Volante passe alors sur le dos en une manœuvre si brutale que le genou du pilote défonce le flanc en contreplaqué du planeur ; suivent alors une détonation et un choc, le planeur virevolte comme une toupie folle. Le pilote réalise qu'il est libéré du câble, le crochet s'étant tordu et ouvert comme on pourra le constater au sol. Manick met alors le planeur en piqué et reprend le contrôle de la machine.

1967-1968 (suite)

BPP : Hartheisser, Zeller, Raithe, Mlle Petitmangin, Mlle Harter, Manick, Bazzana
Classement : 24/90 associations
300 km BF: Hory, Schmitt, André, Deroche (+ 4 livres)
500 km : Marianne Deutschmann

L'ère du C 800 se termine avec l'arrivée du "Bijave". A bord du C 800, Roger Hory avec un élève. Notez la position décalée de la place du moniteur. Le C 800 est un biplace mi-tandem, mi-côte à côte, solution adoptée également sur le M 200, la Mésange biplace.



Soupe chinoise dans le bar provisoire. Bernard Muller, Alfred Muller, Marie-Thérèse Chary, Janine Hory et devant la cuisinière, Mme Muller. Alfred et Marianne Muller sont les gérants du bar et les gardiens du terrain de 1964 à 1973.



Paradeis va effectuer le premier vol du Fauconnet F-CDFN, construit, comme le F-CCVE pendant l'hiver à partir de kits achetés à Avialsa. Frey et Gombert aident le chef pilote à s'installer. (1.6.1968).



Record d'Allemagne féminin de distance.

Le 1^{er} juin 1968, Marianne Deutschmann bat le record d'Allemagne féminin de distance : 540 km, avec atterrissage à La Souterraine. Ce record était détenu jusqu'à par la célèbre aviatrice Hanna Reitsch. De gauche à droite : Paradeis, Verheyden, Masuy, M. Carthaus, Directeur du vol à voile allemand et Marianne Deutschmann à bord du planeur Austria LX-CWV de son vol record.



1969-1970

Président : S. Brun

Resp. vol moteur : Bailleux

Resp. vol à voile : Zbogar

Instructeurs avion :

Paradeis, CP, Wurtz, Fischer

Instructeurs vol à voile :

Paradeis CP, Grandveaux, L. Chary,
Benoist, Thorens, JM Manick (1970),
Lemoine (1970)

Avions :

D 112 F-BIQQ

D 112 F-BJII

D 09 "Bébé" PHFC

D 120 F-BNCL

DR 221 F-BOFF

Avions remorqueurs :

MS 317 F-BCNL jq. 11.10.1970

MS 892 F-BMNQ

MS 893 F-BSDL à 21.8.70

SV4C Stampe F-BCVN jq. 20.8.70

Avions privés :

MS 880 F-BKTK Ollinger

D 140 F-BMBZ Weisse-
Briche

Planeurs :

WA 30 Bijave F-CCYU

WA 30 Bijave F-CDCM

WA 30 Bijave F-CDIF

C 800 F-CAVC jq 20.4.69

Bréguet 905 F-CCIQ jq 13.9.69

SM 31 "Merville" F-CBYK

KaE F-CDRK à 14.7.69

Ka6E F-CDRS à 30.7.70

A 60 Fauconnet F-CCLF

A 60 Fauconnet F-CCPM

A 60 Fauconnet F-CCVE

A 60 Fauconnet F-CDFN

WA 22 S.Javelot F-CCLM

Planeurs privés :

Austria LX-CWV

Verheyden

Vasama LX-CEH Hary

Ka6C LX-CBP Geiben,

Ettscheid

Résultats vol moteur :

1969 : 586 h

Brevet 1° : 6 dont Nachon et Neisius

Brevet 2° : 3 dont Manick et Zeler

1970 : 656 h

Brevet élément. : 7 dont Jacquet, Gillig,

Boucherat, Bertin, Bouquet

TT : 3, dont Lebeau

Résultats vol à voile :

1969 : 1620 h

BEPP : Beck, Mertz, Mlle Zivanski,

Franzoïa, Danielle Claudin, Hartenstein,

Greth, Pontabry, Parpere, Ollinger P.,

Willay, Capitte, Sauvé, Pecos, Rogar

.../...



NOTRE FLOTTE AU DEBUT DE 1970 : au premier rang : D 112 F-BIQQ, D 120 F-BNCL, D 112 F-BJII. Au second rang : DR 221 Dauphin F-BOFF et D 09 "Bébé Jodel" F-PHFC.



Assis : Adrien Yutz, Auguste Fischer, instructeur, Fernand Grandidier. *Debout :* Pontarolo, Mme Malaisé, Raymond Briche, Edouard Paradeis, chef pilote depuis dix ans et Saïd Brun, président de l'ACBM.



UN TOUR DE FRANCE EN DAUPHIN "BOFF". L'arrivée à Cannes où "l'accueil est formidable" comme l'écrit Fernand Wurtz au dos de la photo. On le croit sur parole, vu l'encadrement des pilotes qui sont, *en partant de gauche sur la photo :* le 2°, Robert Cavélius, le 4°, Gérard Klopp et le 6°, Fernand Wurtz. Il y a aussi deux pères venus surveiller leurs filles. (Du 14 au 21.7.1969).

C'EST ARRIVE EN 1969. * La plate-forme est ouverte à la circulation aérienne publique et au trafic international. L'inauguration a lieu le 22 juin. * Le **Tour de France**

des jeunes pilotes fait escale à Yutz le 12/13 juillet. * **1970.** * Un nouveau hangar est construit pour le vol à voile perpendiculairement au hangar vol à voile. Les autorités de tutelle fournissent le matériel, les sociétaires le construisent. * Le **Stampe F-BCVN** est utilisé par les pilotes remorqueurs pour leur entraînement, mais il ne remorque plus, car les deux MS 892 et 893 suffisent amplement à la tâche. * Deux **Ka6E** neufs sont acquis (F-CDRK et F-CDRS).

1969-1970 (suite)

BPP : Desvignes, Beck, Claudin Francis, Chouard, Marcelline Zbogar, Descaves, Mlle Zivanski, Kriegel, Hartenstein

Classement : 31/90 associations

1970 : 1610 heures.

BEPP : Mlle Acloque, John, Clavel, Planché, Lengert, Heintz, Schmitt, Dosdat, Schong, Rhodisio, Capitte JC, Evangelista, Frey, Care, Biewers, Diss, Herfeld

BPP : Capitte JC, Taesch, Caillet, John, Sertier, Heintz, Beck

300 km : Kieger, Thorens

ACBM : 191 membres (72 Vol Mot, 90 V&V, 29 modélistes)

Segelfliegergruppe Dillingen :

3.4.1970 au 16.7.1971.- Lanct : treuil

Planeurs : Ka7 D-0018 - Ka7 D-0047

Ka8 D0029 - Rhönlerche D-0043.



Le Morane Saulnier 317 F-BCNL, qui nous quitte début octobre 1970, deviendra à partir de 1990 une pièce de collection dans la flotte du musée volant de Jean Salis à La Ferté-Alais. Il s'y trouve toujours en 2000. *Sur la photo* : Zbogar, Guth (mécanicien), Verheyden et Weisse qui avait acheminé le Morane de Beynes vers Yutz le 16.6.1961. *Les autres pilotes* qui ont remorqué avec cet avion sont : Wurtz, Paradeis, Marteaux, Jegat, Hesse, Grunenwald, Grandveaux, Hitzges, Marie-Thérèse Chary, Carrière, Billy, Jacobée, Baumann, Descaves, Benoist et Parmentier.



Les coupeurs de cravates.

Une guirlande de cravates orne le bar, souvenir du cérémonial d'usage lors de l'arrosage d'un brevet. *Sur la photo* : Marie-Thérèse Chary, Wurtz, Lebeau, Fischer, Bailleux, qui exhibe le trophée et Alfred Muller, gérant du bar. Lebeau, visiblement satisfait, rentrera ce soir sans sa cravate, mais avec son brevet de pilote d'avion dans la poche.



Autour du WA 22: Deroche, Malaisé, Raubert, Taesch et derrière l'aile, un militaire (instructeur) de passage. Pilote à bord : Beck.



Devant le Bijave India Fox : Pepos, Mlle Zivanski, Mlle Acloque.

LES BIJAVES PERDENT LEURS PLUMES...

C'est à partir de 1968 que les Bijaves commencent à donner des inquiétudes à leurs utilisateurs. A Valence, puis à Salon-de-Provence, un plan central de Bijave casse en vol. Puis c'est au cours d'un remorqué en survitesse qu'un plan central se replie. Enfin, le 17.8.1970 se produit à Beynes l'accident qui va entraîner l'interdiction de vol de tous les Bijaves construits (quelque 350) : en sortie d'autorotation, à vitesse élevée, l'aile d'un Bijave explose. Aussitôt, tous les Bijaves sont interdits de vol durant une semaine. Après enquête, tous ceux qui n'ont pas 5500 vols à leur actif sont autorisés à voler, leur VNE étant limitée à 153 km/h. Nos trois Bijaves n'atteignant pas ce nombre de remorqués, sont remis en service jusqu'au mois d'octobre. Début 1971, le SGAC autorise les clubs à remettre en service leurs Bijaves, mais sous leur propre responsabilité. Chez nous, on décide sagement de les laisser au hangar. Le 25 mai 1971, le SGAC interdit de vol les appareils ayant un numéro de constructeur antérieur au n° 236. Nos trois Bijaves sont concernés, le plus récent, l'India Fox portant le numéro 192.

Les raisons de la rupture. Toutes les ruptures d'ailes ont eu pour origine **des criques** issues des trous de boulons pratiqués dans la semelle inférieure du longeron. A cet endroit, quatre trous laissent passer les boulons qui fixent l'aile au fuselage. C'est là que l'aile subit le maximum de contraintes et c'est là que se produisent les ruptures. On constate aussi que **la qualité du bois** est très variable d'un appareil à l'autre. Enfin, on suspecte **la conception de l'aile** en trois parties. Cette technique a été employée avec succès sur les Javelots et Superjavelots, et fort de cette réussite, on a homologué l'aile du Bijave sans essais préalables. Or, le Bijave, beaucoup plus lourd et de plus grandes dimensions, impose des contraintes bien plus importantes à son plan central.

Le remède. Les ateliers **Mudry de Beynes** proposent de pratiquer une saignée large d'un centimètre et d'y couler une âme en fibre de verre. Ce renforcement des longerons est pratiqué durant l'hiver 1971-72 sur nos trois appareils qui ne revoleront qu'au printemps 1972, limités à 153 km/ et 140 km/h en air agité.

1971-1972

Président : Jean Weisse

Chef sect. vol moteur : Wurtz

Chef sect. vol à voile : Zbogar

Chef sect. modélisme : Savener

Instructeurs VM : Paradeis, CP, puis Fischer, CP, Dias, Wurtz (1971), Vermeille (1972), Renard (1972).

Instructeurs VàV : Grandveaux, CP, Manick, Lorich (1972)

Pilotes remorqueurs :

Grandveaux, Parmentier, Hory, Deutschmann, Beck, Caillet

Avions :

D 112 F-BJII

D 112 F-BIQQ jq 3.07.1971

D 92 "Bébé" F-PHFC jq 10.10.1971

D 120 F-BNCL jq

2.03.1972

DR 221 F-BOFF

D 140 F-BMBZ

DR 300-118 F-BTBD àc 16.1.1972

Avions remorqueurs :

MS 892 F-BMNQ

MS 893 F-BSDL

Avions privés :

MS 880 F-BKTK Ollinger

WA 421 F-BOYS Briche-Weisse

GY 80 Gardan F-BLVT Renard

Planeurs :

WA 30 Bijave F-CCYU arrêté 1971

WA 30 Bijave F-CDCM arrêté 1971

WA 30 Bijave F-CDIF arrêté 1971

C 800 (prêté) F-CAUP (Lunéville)

Castel 25S (prêté) F-CRBI (Sedan)

ASK 13 F-CEAD àc 23.1.72

SM 31 "Merville" F-CBYK jq 5.5.71

Ka6E F-CDRK

Ka6E F-CDRS

A 60 Fauconnet F-CCLF jq 25.3.72

A 60 Fauconnet F-CCPM

A 60 Fauconnet F-CCVE

A 60 Fauconnet F-CDFN

WA 22 S.Javelot F-CCLM

Nord 1300 (loué) F-CRCE Lunéville

Planeurs privés :

Austria LX-CWV jq 15.10.72 Verh.

Cirrus D-1982 àc 26.8.72 Verheyd.

Vasama LX-CEH Hary

Ka6C LX-CBP Geiben-Etscheid

Résultats vol moteur :

1971 : BE : Di Maria, Hory, Roekel, Neveux, Mariani, Schnebelen, Terver, Thomassin, Pontabry, Gueblez, Kirsch, Jugel, Heintz **TT :** Gillig, Bouquet, Hory, François.

.../...



LA RAFLE ANGLAISE ! Les Britanniques aiment nos machines. Trois d'entre elles franchissent le Channel cette année pour s'établir au Royaume Uni. Le plus ancien de nos D 112, le F-BIQQ part durant l'été 1971 à Sywell où il sera réimmatriculé G-AZHC, le "Bébé-Jodel" F-PHFC le suit pour Basildon dans l'Essex vers la fin de l'année et s'appellera G-BACL, enfin le D 120 F-BNCL partira en mars 1972 à Hucknall (Derbyshire) et sera réimmatriculé G-AZXE. Photo : Ils ne veulent pas le laisser partir, leur "Bébé" ! Autour du D 92 : Wurtz, Jacquet, Boucherat, Bouquet et à bord du D 92 : Cavélius.



UN INSTRUCTEUR A TEMPS COMPLET, M. Dias, est engagé par le club. Il restera un an avant d'être engagé comme pilote de ligne à la Cie Air Inter. Les membres du comité accueillent le nouvel instructeur. De gauche à droite : Boucherat, J. Weisse, président de l'ACBM depuis février 1971, M. Dias, Raymond Briche.

NOUVELLES BREVES. * Tour de France des jeunes pilotes : Lucien Gillig est sélectionné et du 8 au 17/7, participe au Tour nouvelle formule. En effet, c'est la première fois que les jeunes pilotes sont seuls à bord, jusque-là, car chaque concurrent était accompagné de son chef-pilote. Lulu vole sur le DR 221 F-BOFF et se classe 17^e/52 après 23 h de vol et 3800 km parcourus. * **Edouard Paradeis,** "Doudou", quitte la région pour s'établir dans la région parisienne. L'ancien de 1947, chef pilote pendant dix années, arrose

copieusement son départ... Fischer, instructeur complet et pilote professionnel depuis peu, prend sa relève comme chef pilote du vol moteur. * **LORAVIA.** Située à l'entrée de notre aérodrome et d'abord appelée **SLCA**, la Société Lorraine de Constructions Aéronautiques est une société privée créée par Roger Kieger, Gilbert Schmitt et plusieurs autres membres du club. La raison sociale SLCA se révélant déjà utilisée, on rebaptise la société "Lorraine Aviation", Loravia. Elle construit d'abord le SLCA 10 qu'elle baptise "Topaze", une construction sous licence du SF 27 "Zugvogel" de Scheibe. Notre "Topaze", acquis en 1973, est le 7^e d'une série de 31 construits. Des modifications successives aboutissent au LA 12 (5 construits), puis la construction cesse et la société se consacre entre autres activités à l'importation et au service après vente du Motoplaneur SF 28. *

1971-1972 (suite)

1972 : BE : Malaisé, Périquet, Gosset, Castel, Neuveux, Schmitt, Hartenstein, J.Briche, Metzinger **TT :** Jacquet, Bertin, Castel, Boucherat, Di Maria, Bighinzoli, Théobalad, Coutier, Malaisé, Périquet

Résultats vol à voile :

1971 : 2177 h, 2052 km en coupe féd

BE : Grandy, Dias, Laloy, Dosch **BPP :** Sauvé, Pepos, Gillig, Grandy, Danielle Claudin

1972 : 1450 h, 508 km en coupe féd.

BE : 18 - **BPP :** 8



Le Bijave F-CCYU est en GV ("grande visite") dans nos ateliers. De grands visiteurs se penchent sur son chevet : Pastant, Lorich, Georgler, Hanus, "pépé" Claudin, Bernard Philippe et Weisse, président.



LES BIJAVES. Nous pensons avoir acquis une flotte de biplaces modernes et avons vendu notre dernier C 800 en avril 1969. Pas même un an plus tard, nos trois Bijaves sont arrêtés et aucun ne vole en 1971 (voir 1970). Dans les clubs, tout le monde se rue vers les machines anciennes. Nous trouvons un C 800 à Lunéville, un Castel 25S à Sedan en espérant qu'une solution satisfaisante soit trouvée pour les Wassmer 30 construits en "bon sapin de Clermont-Ferrand" comme disait Camiliéri à La Montagne Noire... Le club rachète le contrat de commande d'un ASK 13 au club de Sedan, mais ce planeur ne nous sera livré que début 1972. Il faudra donc se débrouiller en 1971 avec du vieux matériel emprunté.

Le 17.10.71, JM. Lisch à bord du Nord 1300 F-CRCE prêté par Lunéville, ne parvient pas à rejoindre l'aérodrome et termine sa course dans un buisson.

Le **14.7.72**, Frey va dans un champ de blé et y laisse le plan fixe et la profondeur de son Bijave F-CDCM.



Photo du bas : Non, ce Ka6E n'a pas été cassé, on procède seulement à son remontage après un dépannage par la route. Autour du planeur: Champeval, Manz, Georgin (qui fixe les tringles), Yves Claudin.

A L'ABORDAGE ! Le 5 mai 1971, Taesch spirale à bord du Merville SM 31, Grandy s'applique à centrer son Javelot WA 22 dans la "pompe", aucun des deux pilotes ne voit l'autre lui arriver droit dessus et c'est l'accrochage par les bouts d'ailes en plein vol. Les deux planeurs parviennent à atterrir, mais à chacun il manque une extrémité de l'aile et un aileron du Superjavelot flotte au vent. Le "Merville" sera vendu en l'état à Pradier et Bonnet de Nancy qui le répareront, le WA 22 restera au fond du hangar pendant 15 mois.



1973-1974

Comité :

Président : Weisse

Secrétaire général : Malaisé

Trésorier général : Herment

Vice-président VM : R. Briche

Vice-président VàV : Zbogar

Vice-président modélisme : Savener

Instructeurs avion :

Fischer, CP - Vermeille (jq sept 74)

Renard, Isselé (àc 1^{er} oct.74)

Mécanicien : Georgler

Instructeurs planeur :

Grandveaux, Manick, Lorich, Guérin,

Raubert (1974)

Avions :

D112

F-BJII

DR 221

F-BOFF

D 140

F-BMBZ jq 31.3.73

DR 300-118

F-BTBD

DR 400-160

F-BTZX àc 8.4.73

MS 892 F-BMNQ (remorq. VàV)

MS 893 F-BSDL (remorq. VàV)

Avions privés :

MS 880

F-BKTK Ollinger

WA 421

F-BOYS Briche-

Weisse

GY Gardan

F-BLVT Renard

SV4C

F-BCVN Guérin àc 15.5.73

RF 3

F-BLXI Manick (Manz)àc 2.74

CP 301

F-BJFT Manick àc 24.8.74

F 172

F-BUMT Weisse àc 12.12.74

Planeurs :

WA 30 Bijave

F-CCYS

WA 30 Bijave

F-CDCM

WA 30 Bijave

F-CDIF

ASK 13

F-CEAD

Ka6E

F-CDRK

Ka6E

F-CDRS

LCA 10 "Topaze"

F-CEEG àc 26.5.73

A 60 Fauconnet

F-CCPM

A 60 Fauconnet

F-CCVE

A 60 Fauconnet

F-CDFN

WA 22 Javelot

F-CCLM

Planeurs privés :

Cirrus Std D-1982 Verheyden

Vasama

LX-CEH Hary

Ka6C

LX-CBP Ettscheid-Geiben

ASW 15

D-0024 Ratius àc 17.6.73

Zugvogel

F-CCAX Etsel àc 24.3.74

Résultats vol moteur :

1973 : 2107 h.

BE : Joseph, Dichtel, Burg, Hofstein,

Tanguy, Wingert, Manz, Cubizolles,

Loiseau, Guérin, Sossong, Juishomme,

Mommati, Jacobs, Wittmann, Desmero,

Bossy, Credou, Zanini

.../...

13 mars 1973 : de fortes émotions pour le président, M. Weisse et Madame ! Le train du Wassmer 421 refuse de sortir à Frescaty et le mécanisme de sortie manuelle du train est inopérant. Atterrissage sur le ventre, les occupants sont indemnes.



Le "Mousquetaire" D 140 F-BMBZ a été acheté par le club pour inciter les gens à voyager. Estimé trop onéreux, il est vendu à un pilote de montagne bien connu, Giraud qui le chausse de skis et l'héberge à La Clusaz. En 2000, l'avion est basé à Annecy-Meythet.

Le remplaçant du "Mousquetaire" est un DR 400 de 160 CV, le "Chevalier" F-BTZX tout neuf qui sera équipé pour le vol aux instruments ainsi que d'un transpondeur.

Photo : Maurice Malaisé monte à bord de l'avion.



SUR LA FRÉQUENCE. * 1973 - Michel Georgler est engagé comme mécanicien du club. Il effectue un stage chez Mary à Strasbourg (Morane), puis chez Robin à Dijon. * **Trois d'un seul coup !** C'était le 10 juin 1973. Gillig veut stopper le MS 892 au parking, l'avion dérape sur l'herbe humide et emboutit l'aile gauche du Chevalier F-BTZX. Montaigu qui s'apprêtait à démarrer le moteur du Robin, change d'avion et embarque ses (courageux) passagers à bord du Dauphin DR 221. A l'atterrissage, l'avion touche une balise métallique qui rebondit et lacère le dessous de l'aile gauche. Trois avions sont mis hors service en quelques minutes, la loi des séries s'arrête là tout de même. * 1974. - Le Stampe F-BCVN piloté par Guérin et Grandveaux participe au rassemblement des Stampe à Biarritz, organisé par notre ancien sociétaire Jouhaud du 22 au 24 juin 1974. Un intrus les accompagne, le DR 221 F-BOFF, avec l'équipage Roffé, Georgler, Manz. * **Alfred et Marianne Muller** quittent le bar après dix années de gérance. Ils sont remplacés par M. et Mme **Peduzzi** et leur fille Olivia. * L'instructeur **Vermeille** quitte Yutz début octobre 1974 pour travailler dans une société de transport aérien. Un nouvel instructeur est engagé, **M. Isselé**, issu de l'Aéronavale. * **Raubert** obtient sa qualification d'instructeur 1^{er} cycle vol à voile à Saint-Auban. Il remplace Guérin qui quitte la région. *



1973-1974 (suite)

TT : Pontabry, Dichterl, Roeckel, Hofstein, Mommatti, Schnebelen, Wittmann

1974 : 1665 h , (2359 avec privés et remorq.) - **BE** : Gardin, Cave, Crestin, Pstant, Albrecht, Disacorn, Jouve, Novikoff, A. Muller.

TT : Mlle Jouve, Pstant, Cubizolles, Joseph, Jacobs, Crédou, Sossong, Albrecht, Manz.

Résultats vol à voile :

1973 : 1770 h.

BE : Claudin (père), **BPP** : Manz, Gillig, Etzel, Lisch, Petitjean,

Raymond Briche, Patrick Weisse

1974 : 1422 h. 30/98 associations. 7399 km - **300 km** : Pepos, Grant.

BE : Isabelle Ménard, Danielle Georges, Koun JM, Eric Malaisé, Roffé, Regiani, Duvivier, Giumelli, , Bapst Huchot, Thevenet, Huissous, E. Wendling, JP Wendling, G. Muller, Besson, Stablo, Antoine. **BPP** : (5) dont : JM Koun, Georgler, Serre.

Section Dillingen : départ à Dillingen

Autour du WA 30 "Bijave" : Sauvé, Marie-B l a n c h e Lefèvre, Manz, Giumelli ("le toubib"), Robert Guérin, instructeur.



Sortie en groupe à Vittel. Les avions : MS 880 F-BKTK de Ollinger, DR 221 F-BOFF, D 120 F-BCNL, D 112 F-BJII. Les équipages : Perriquet, Cavélius, Gillig, Boucherat, Jacquet, Thomassin, Bailleux, Diaz, instructeur et son Cocker, Mme Diaz.



Si le vol moteur compte un "plus jeune pilote de France" en la personne de Bernard Albrecht, le vol à voile n'est pas en reste. **Patrick Weisse** termine dans la foulée son BPP et son certificat de perfo "D". Le chef du District Lorraine, M. Dereberghe, lui remet le jour de ses 17 ans, son brevet de pilote au cours d'une petite réception organisée au club et lui confère à lui-aussi l'éphémère titre de "plus jeune pilote de France". (22.1.1974)



On savait qu'entre Robin et la Socata, ça n'a jamais été le grand amour. Mais de là à prévoir qu'ils allaient s'écharper en plein parking ! - Sur l'herbe mouillée, "Lulu" avait roulé un peu vite à bord du remorqueur Novembre Québec. Le "Zoulou Xray", arrivé tout neuf deux mois plus tôt, recevra une aile gauche neuve. (10.6.1973).

"Plus jeune pilote de France", mais tragique destin. Bernard Albrecht, tout sourire, avec son instructeur, Auguste Fischer, chef pilote. Albrecht réussira le concours de pilote de l'Armée de l'Air et sera formé aux Etats-Unis. Il en reviendra breveté pilote de chasse. Hélas ! lors de l'un de ses tout premiers vols après son retour en France, son Mirage IIIB subit une extinction de réacteur au décollage, le jeune pilote n'a pas le temps de s'éjecter, il est tué dans l'écrasement de son Mirage.



1975

Président : Weisse

Secrétaire général : Malaisé

Vice-président VM : Fischer

Vice-président VàV : Grandveaux

Vice-président modélisme : Savener

Instructeurs avion : Fischer CP, Issele, Manick, Grandveaux

Instructeurs planeur :

Grandveaux CP, Lorich, Raubert, Manick,

Parmentier (août : Négri)

Pilotes remorqueurs : Grandveaux,

Parmentier, Lorich, Manick, Malaisé

Avions :

D 112

F-BJII

DR 221

F-BOFF

DR 300-108

F-BTBD

DR 400-160

F-BTZX

PA 16

F-BBGM à 26.3.75

MS 892 F-BMNQ remorq. VàV

MS 893 F-BSDL remorq. VàV

Avions privés :

MS 880 F-BKTK Ollinger

WA 421 F-BOYS Briche

SV4C F-BCVN Guérin jq

sept 75

RF 3 Fournier F-BLXI Manz

CP 301 Emeraude F-BJFT Manick

F 172 Cessna F-BUMT Weisse

PA 32 "Six" F-BOHQ Renard/Air Est

Planeurs :

WA 30 Bijave F-CCYU

WA 30 Bijave F-CDCM

WA 30 Bijave F-CDIF

ASK 13 F-CEAD

Ka6E F-CDRK

Ka6E F-CDRS

LCA 10 F-CEEG

A 60 Fauconnet F-CCPM

A 60 Fauconnet F-CCVE jq 25.5.75

A 60 Fauconnet F-CDFN

WA 22 Javelot F-CCLM

Planeurs privés :

Cirrus Std D-1982 Verheyden

Vasama LX-CEH Hary

ASW 15 D-0024 Ratius

Ka6C LX-CBP Ettscheid-Geiben

Zugvogel III F-CCAX Etsel

Résultats vol moteur : 1623h (2384 h avec privés et remorqueurs).

TE : (16) Mille Georges, P. Weisse, Dumont, Jamin, Bongrain, Bouzidi Gouranton, Chantereau, Roffé, Occhio Mille Martin, Poloni, Hergat, Koch, Champlon. **TT :** (6) Weisse, Dumont, Jamin, Diascorn, Chrétien, Gardin.

Résultats vol à voile : 2229 h

Clf : 46/102 associations

Coupe féd : 10562 km, 34/69 clubs

BE : (15) Robert Koun, P. Ménard, Burger, Uge, Maiden, Rolando, Evelyne Feller, Hanus, Delautre, Alt, Françoise Cordier, Barth, Jaillot, Hirtz, Lacaille

BPP : Koch, Duvivier

BF 300 km : Capitte, Danielle Philippe-Claudin (300 libre)



LE PA 12 "CLIPPER" F-BBGM, un triplace de 109 CV acquis à Aurillac, arrive à Yutz le 26 mars. Il doit remplacer le D 112 F-BJII et le Dauphin DR 221 F-BOFF qui entrent en révision générale. Ce vétéran effectuera 159 heures de vol à Yutz avant d'être revendu au début de l'année suivante. En 2000, flambant neuf, il fera une escale à Yutz, piloté par un équipage anglais qui l'a restauré "in pristine condition".



A L'ASSEMBLEE GENERALE : autour de la table, en partant de gauche : JM. Manick, Camille Zieger, Claude Choquert, Aubertin, André Schmitt, Chrétien. Au fond à droite : Denis Kuntz, Jean-Paul Henry, Didier Fritz, Michel Georgler, Evelyne Feller, Lucien Gillig, Jean Gales, deux modélistes dont Savener, Francis Claudin.

TARMAC NEWS. * Le Circuit de l'Est des jeunes pilotes se déroule du 17 au 19 mai, sa dernière étape est Yutz. Denis Manz participe sur Dauphin F-BOFF et se qualifie pour le Tour de France. * Notre camarade de club **Réginald Jouhaud** est un fanatique du Stampe et c'est sur notre plate-forme qu'il organise le **rassemblement des annuel des Stampe** les 6 et 7 juillet. Mais en juin, une interdiction de vol des Stampe laisse peu de temps aux collectionneurs pour appliquer les modifications exigées. Une demi-douzaine de ces machines font tout de même le déplacement jusqu'à Yutz, dont deux belges. * Le DR 400-160 F-BTZX est équipé pour le **vol de nuit** et plusieurs pilotes commencent leur entraînement à Frescaty avec Isselé. * **Cadets de l'Air.** Patrick Weisse est retenu par le SFA pour faire partie de l'équipe des Cadets de l'Air qui séjourne au mois d'août aux Etats-Unis. * **Passation de relais.** Berto Zbogar cesse ses fonctions comme chef de la section vol à voile, c'est Grandveaux qui prend la relève. Zbogar est chef de section depuis 1958. La ville de Thionville lui décerne la médaille du Mérite Sportif. *



LES ALÉAS DE L'ATTERRISSAGE EN CAMPAGNE. Le 25.5.1975, lors de l'épreuve de distance de 50 km pour l'obtention du brevet de pilote de planeurs, Emile Wendling (de face, sur la photo) atterrit en campagne à bord du Fauconnet F-CCVE. Le pré choisi est vaste, mais le planeur bute sur un obstacle invisible dans l'herbe et subit des dégâts importants qui entraîneront sa réforme. Ce n'est qu'en 1977 et suite à de nombreux accidents que l'épreuve des 50 km disparaîtra du Brevet de Pilote de Planeurs.



Chaque planeur est lavé par son pilote tous les soirs, c'est la règle. L'avion remorqueur n'a pas toujours cette chance! Didier Fritz, Patrice Mertz et Eric Malaisé s'attaquent à la partie inférieure du MS 893 où s'accumulent poussière, pointes d'herbe coupées par l'hélice et huile brûlée. Toilette indispensable ! - (*Eric Malaisé, fils de Maurice, notre secrétaire général, est décédé dans un accident de la circulation à La Baule le 14.7.1980*).

Didier Fritz et Denis Kuntz montent leur tente à Pont St Vincent, au concours régional de vol à voile. Notez leur tee-shirt concocté par Dominique Gastaldi et Gilles Dehant avec le dessin de Gaston Lagaffe planant. Et pendant que Gaston plane, nos deux jeunes vélivoles rêvent d'une carrière aéronautique : en 2000, Didier est pilote d'hélicoptère à l'ALAT, basé à Etain et Denis, pilote de chasse à la 13^e Escadre à Colmar, détaché au Tchad.



Ci-dessus : "Le pt'it bal du samedi soir". Isabelle Ménard, très en verve, fait tournicoter Serge Uge, Edouard Lorich (de dos) valse avec Yvonne Rucknagel.



Photo de gauche : Adrien Yutz, l'incontournable trésorier de la section vol moteur, puis trésorier général de l'ACBM durant plus d'une décennie. (Adrien est décédé en avril 1994). À droite, Jean Parmentier qui a passé cette année la qualification d'instructeur de pilotes de planeur à la Montagne Noire.

1976 TRENTENAIRE

Président : Weisse

Vice-président VM : Malaisé

Vice-président VàV : Sauvé

Vice-président modélisme : Savener

Chef section VM : Fischer

Chef section VàV : Grandveaux

Instructeurs avion : Fischer CP, Zilio (à plein temps), Manick, Grandveaux

Instructeurs planeur : Grandveaux CP, Lorich, Manick, Raubert, Parmentier, Touroux (SMVV) Ardemme (SMVV)

Pilotes remorqueurs : Grandveaux, Hitzges, Parmentier, Georgler, Malaisé, Manick, Weisse J, Verheyden, Kieger, Manz, Schmitt G, Patrick Weisse.

Avions :

D 112 F-BJII

DR 221 F-BOFF

DR 300-108 F-BTBD

DR 400-160 F-BTZX

F 172 Cessna F-BXZP àc 28.2.76

PA 12 Clipper F-BBGM jq 25.1.76

MS 892 F-BMNQ remorq. VàV

MS 893 F-BSDL remorq. VàV

Avions privés :

MS 880 F-BKTK Ollinger

F 172 Cessna F-BUMT Weisse

WA 421 F-BOYS Briche jq. 06.76

PA 32 "Six" F-BOHQ Renard jq 07.76

CP 301 F-BJFT Manick jq. 03.76

FR 3 Fournier F-BLXI Manz jq 14.8.76

Planeurs :

WA 30 Bijave F-CCYU

WA 30 Bijave F-CDCM

WA 30 Bijave F-CDIF

ASK 13 F-CEAD

LS 1F F-CEKU àc 10.4.76

Ka6E F-CDRK

Ka6E F-CDRS

LCA 10 Topaze F-CEEG

A 60 Fauconnet F-CCPM

A 60 Fauconnet F-CDFN

WA 22 S.Javelot F-CCLM

Planeurs privés :

Cirrus Std D-1982 Verheyden

Ka6C LX-CBP Etscheid-Geiben

Vasama LX-CEH Hary jq. 16.10.76

ASW 15 D-0024 Ratus jq. 1.5.76

Zugvogel F-CCAX Etzel jq été 76.

Résultats vol moteur : 1424 h (2005 h

avec privés + remorqueurs).

TE : (9) Lorich Ed., Dantec, Wagner,

Thuillier, Deguillaume. **TT :** (6) Lorich,

Koch, Burg, Roffé, Champlon, Dantec.

Résultats vol à voile : 3003 h

BEPP : (14) Kunz, Henry, Schmitt Ph,

Cathy Goujon, Gastaldi, Vexo, Wagner

Senninger, Wax, Kieffert, Oehler, Hoer,

Mommati, Fritz D. **BPP :** (9) Wax, Uge,

Huchot, Gastaldi, Bapst, Wendling, Ehrhardt,

Weber, Mangenot.

300 km : Manz, Koun, Grandidier.

500 km : Lorich (BF : Niort), Georgin (500

livre : atterrissage en Loire Atlantique).

Altitude 3600 m : Grandidier



LA FLOTTE AVIONS DE L'ACBM EN 1976 : DR 300-106 F-BTBD, Cessna F 172 F-BXZP, D 112 F-BJII, DR 221 "Dauphin" F-BOFF, un intrus, le Cessna F 172 F-BUMT de notre président Jean Weisse, enfin le DR400-160 "Chevalier" F-BTZX.

LA FÊTE DU TRENTENAIRE DE L'ACBM : dimanche 27 juin 1976.

La fête est d'abord "en l'air" comme il se doit. Un Mirage III de l'Armée de l'Air vient faire quelques passages spectaculaires, puis, pour reposer nos oreilles, un chuintement au-dessus de nos têtes, une pluie fine surgit du ciel bleu et descend sur les spectateurs : notre LS1F tout neuf F-CEKU fait un passage en larguant ses water-ballasts (pilote Lorich). Un ballet aérien d'appareils télécommandés enchante tout le monde par le réalisme des maquettes et de la voltige qu'elles présentent. Le spectacle est aussi au sol : un important groupe de majorettes prend le relais des avions. Et comme toujours en ces fêtes, l'ACBM fait une multitude de baptêmes de l'air.



Sur le tarmac : de g. à dr. : Jean Zilio, formé au club en 1964, nous revient comme instructeur professionnel, engagé à plein temps par le club. Couvard, Malaisé, Weisse, président, grand amateur de photo aérienne, Duval, Koch, Hofstein.

LES CADEAUX DU TRENTENAIRE. La section vol moteur s'équipe d'un Cessna 172 F-BXZP qu'elle gardera pendant quinze ans, la section vol à voile fait le grand pas vers le plastique et s'équipe d'un LS1F, immatriculé F-CEKU, un bijou qui sera encore apprécié 24 ans plus tard, puisqu'en l'an 2000, il fait toujours partie de l'écurie. * Le "Carnet de Bord de l'ACBM 1946-1976" préparé par Jean Parmentier paraîtra au début de l'année 1977. À travers 144 pages et 278 photos, cet album essaye de faire revivre les trente années de l'ACBM et les 43 années de vol à voile à Thionville.

Le Mérite thionvillois est attribué à Auguste Fischer pour son action pour la cause sportive, ainsi qu'à Dominique Gastaldi "plus jeune pilote de France" à 16 ans, au vol à voile. * **Grandidier** est le premier (et le seul) pilote qui ait jamais réalisé toutes ses épreuves de l'insigne d'or catégorie "E" sur notre aérodrome : il fait un gain d'altitude de 3000 m (il monte à 3600 mètres QFE) et réussit les 300 km durant l'été en décollant de l'aéro-

drome de Yutz. Les gains d'altitude de 3000 mètres ne peuvent en général être réalisés que dans les régions montagneuses. * **Modèles réduits :** Aubertin et Boltzinger remportent le challenge interclubs à Metz, Hotton s'impose dans l'épreuve de vol libre, Couvard est sélectionné pour le championnat de France de vol libre.



L'ÉCURIE VOL A VOILE EN 1976. Tête de peloton, leader de la section : LS1F F-CEKU, puis trois monoplaces de performance : LCA 10 Topaze F-CEEG, KaE F-CDRS et Ka6E FCDRK, au troisième rang trois monoplaces d'entraînement de début : WA 22 Super Javelot F-CCLM, deux A 60 Fauconnet F-CDFN et F-CCPM puis nos trois Bijaves F-CDIF, F-CDCM et F-CCYU au gouvernail bleu, - il manque l'ASK 13 F-CEAD, qui est à l'atelier pour la réparation d'un aérofrein, - enfin nos deux remorqueurs MS 893 F-BSDL et MS 892 F-BMNQ.

Premier vol solo : le 16.6.1976, Philippe Schmitt vient d'atterrir, mais son "épreuve" est loin d'être terminée : tape-cul (pour remettre les idées en place), seau d'eau (pour accélérer le retour au calme), sans parler de ce qui l'attend au bar... Bapst, Henry, Stalter et Fritz empoignent fermement le nouveau pilote. Philippe Schmitt aura par la suite bien d'autres "lâchers" à arroser. (Voir ci-dessous).



"Il seront les anciens de l'an 2000" disait la légende de cette photo dans l'édition de 1976 du "Carnet de Bord de l'ACBM". Aujourd'hui, en 2001, Cathy Goujon occupe les loisirs que lui laissent ses enfants en assurant l'instruction vol à voile et le remorquage à Valence-Chabeuil, Philippe Schmitt pilote les 747 de la Cie Air France et Jean-Paul Henry est toujours membre de l'ACBM.



Pont St Vincent, Pentecôte 1976 : au campement des yussois, Hartenstein, Cathy Goujon qui ne dédaigne pas le confort, Bapst, Fritz, Jean-Marie Veber, chef de la section de vol à voile de 1987 à 1989 et Masson.



Cathy Goujon, élève pilote et Raymond Grandveaux, instructeur, à bord de l'un de nos trois Bijaves. Grandveaux a été instructeur, puis chef pilote vol à voile de 1968 à 1980, chef de section de 1975 à 1977 et instructeur avion de 1975 à 1981 à l'ACBM.

1977

Comité :

J. Weisse, président
M. Malaisé, vice-président VM
Cl. Jaillot, vice-président V à V
Cl. Choquert, vice-prés. modélistes
J. Metzinger, secrétaire général
JM. Burg, trésorier général
A. Fischer, chef de section VM
B. Schnebelen, secrétaire VM
A. Yutz, trésorier vol moteur
R. Grandveaux, chef de section VV
JM. Veber, secrétaire VV
G. Pepos, trésorier VV
R. Savener, adj. section modélistes

Instructeurs vol moteur :

A. Fischer, chef pilote
Zilio (à plein temps), Grandveaux,
Manick JM.

Instructeurs vol à voile :

Grandveaux, chef pilote
Lorich, Raubert, Parmentier, Manick,
Tavernier (SMVV)

Pilotes remorqueurs :

Georgler, Gillig, Parmentier, Manz,
Weisse P, Weisse J, Hory, Schmitt G,
Malaisé, Hitzges, Grandveaux, Kieger,
Verheyden, Bighinzoli, Manick, Georgler
et les pilotes de la SMVV : Tavernier,
Robert, Gonnet, Buisselier.

Avions :

D 112, Jodel	F-BJII
DR 300	F-BTBD
DR 221 "Dauphin"	F-BOFF
DR 400-160	F-BTZX
F 172 Cessna	F-BXZP
MS 893A (remorq)	F-BSDL 2 Rem:
MS 892 (remorq)	F-BMNQ 266h

Avions privés :

MS. 880 "Rallye"	F-BKTK Ollinger
F 172 Cessna	F-BUMT Weisse

Planeurs :

ASK 13	F-CEAD
WA 30 "Bijave"	F-CCYU
WA 30 "Bijave"	F-CDCM
WA 30 "Bijave"	F-CDIF
LS1 F	F-CEKU
Ka 6 ^E	F-CDRK
Ka 6 ^E	F-CDRS
LCA 10 "Topaze"	F-CEEG
A 60 "Fauconnet"	F-CCPM jq 8.8.
A 60 "Fauconnet"	F-CDFN
WA 22 "S. Javelot"	F-CCLM

Planeurs privés :

Cirrus D-1982 (Verheyden)
ASW 19 D-7567 à/c 14.8. (Ratius)
Hornet LX-CHF à/c 10.4. (Hary)
Janus F-CEPA, à/c 18.3 (Schmitt,
Bighinzoli, Capitte, Grandidier)

Militaires (SMVV) :

WA 30 "Bijave"	128 VB
WA 22 "S. Javelot"	128 VI
Pilatus n° 161	128 VI (à/c 9.10.

.../...



JEAN DABRY A L'ACBM (22.4.77)

M. Jean Dabry, coéquipier de Mermoz, venu à Yutz pour le 10^e anniversaire du CES "Jean Mermoz", est reçu dans les locaux de l'aéro-club par le Président Me Weisse en compagnie de M. Collot, Principal du CES et du maire de Yutz, M. Bonnetin. Jean Dabry a été le navigateur de Jean Mermoz lors de la première traversée de l'Atlantique-Sud Dakar-Natal (Brésil) par l'équipage Mermoz-Dabry-Gimié le 12-13 mai 1930 à bord du Laté 28-3, ouvrant ainsi la ligne aéro postale France-Amérique du Sud. Jean Mermoz a été pilote de chasse au 1^{er} régiment de chasse à Basse-Yutz du 29.8.1923 au 25.6.1924. *Photo* : réception dans les locaux de l'ACBM, Me Weisse, président ACBM, qui a organisé la venue de M. Dabry à Yutz, M. Dabry (82 ans), M. Collot, Principal du CES "Jean Mermoz", M. Koehler, Principal adjoint.

CONCOURS JEUNES 77 :

deux brevets de pilote ! Les membres du Comité organisent un concours pour jeunes de 15 à 18 ans. Le premier prix, un brevet élémentaire de pilote d'avion, est remporté par Philippe Oberbillig, le second, un brevet de pilote de planeurs, revient à Jean-François Gawronski. Les autres concurrents ont droit chacun à un vol d'initiation. Le président du jury est Maurice Malaisé, le financement de l'opération est en grande partie assuré par les membres du comité. Les deux lauréats feront du chemin dans l'aviation. Oberbillig sera instructeur avion dans notre club, pilote de ligne et chef pilote à la Cie Luxair. Gawronski fera un remarquable compétiteur en vol à voile et sera instructeur planeur dans notre club. Engagé dans l'Armée de l'Air, il se spécialisera dans la maintenance des systèmes d'armes des Mirage F 1 de la base de Reims.

UN CONCURRENT : L'AÉRO-CLUB DE THIONVILLE

Le journal local nous apprend la création sur notre plate-forme d'un nouvel aéro-club, dont le comité d'administration comprend plusieurs membres du Comité ACBM et de l'association. Ce club partagerait avec l'ACBM les installations et la plate-forme de Yutz. La marraine du club serait Mme la Secrétaire d'Etat aux Universités et un membre d'honneur est cité en la personne du général Bigeard. L'initiative échoue cependant, les autorisations d'ouverture ne sont pas octroyées, les différentes fédérations nationales FNA, FFVV et Modélisme ne souhaitant pas cette implantation en doublure du club existant.

faites à partir de cette date pour trouver hors de l'agglomération un terrain plus approprié au vol circulaire et au vol radiocommandé.

* **Une liste** pour les élections municipales programme le déplacement de l'aérodrome, "véritable verrue au milieu de la ville et danger permanent." La liste oublie cependant de chiffrer l'impact financier pour la collectivité d'un pareil projet. * **14.11. Nos pistes sont des lieux de promenade très prisés.** Il devient de plus en plus urgent de clôturer le terrain, les démarches sont sur le point d'aboutir et fin 1977, une clôture entourera le terrain.



Jean-Michel Koun arrose ses “300 bornes” (triangle Bar-le-Duc, Sedan) comptant pour pour l’insigne d’or vol à voile. Avec Patrick Bapst, Françoise Cordier, Jean-Michel Lisch, Didier Fritz et Jean-Paul Henry.



Ci-dessus : Michel Wax, (décédé en novembre 1977 dans un accident de moto), Alfred Hoer, Lucienne Biache. *Ci-contre* : Jean Capitte qui ne peut piloter sans sa pipe (éteinte), Jean-Michel Koun, Jean-Michel Lisch (plus tard pilote d’hélicoptère à l’ALAT), Serge Uge et Raymond Grandveaux, chef pilote de la section vol à voile.

1977 (suite)

Résultats vol moteur : 2005 heures

(1710 h section VM, soit 342 h/avion

TE : Koun, Schrepfer, Prieur, Duval, Bruder, Gelly, Suzanne

TT : Wagner Ch, Antoine, Mlle Grizou, Deguillaume, Felly, Occhio, Gouranton.

Résultats vol à voile : 2049 h, dont

311 h priv, 270 h SMVV, 1468 h club

Clf 29/95 clubs, 9571 km en coupe féd

49 épr. FAI, 4 BPP, 8 lâchers solos.

Certif.perfo “D” : Fritz, Goujon Cath,

Uge, Ehrhard, Champeval, Gastaldi

ACBM : 230 membres.

“Sans cartes, mais avec le moral.” Concours de Pont St Vincent, 28-30.5.77. Les planeurs décollent un à un pour un triangle de 300 km. Georgin, déjà en l’air en Ka6E, apprend par radio que Lorich part “en 500” sur Niort à bord du LS1F Lima 70. Il est trop tard pour atterrir et prendre les cartes, la décision est prise, il met le cap vers l’ouest pour un 500 “libre”. Les cartes dont il dispose ne couvrent pas toute la distance, mais c’est un jour férié et les zones militaires ne sont pas actives. Au bout de 7 heures, Lorich annonce par radio qu’il se pose à Niort. Il le félicite et continue au cap. Au bout de 9 heures de vol, il estime qu’il est au-delà des 500 km et atterrit dans un champ à proximité de Cholet, à la limite du département de la Vendée et des Deux-Sèvres. Il a parcouru 540 km.

LE CARNET DE BORD DE L’ACBM. Le “Républicain Lorrain” du 29.11.77 annonce que “l’Aéro-Club de la Basse-Moselle fait éditer le “Carnet de bord de l’ACBM” qui relate sa vie pendant les 30 premières années de son existence. L’ouvrage qui contient plus de 200 photographies, (*en réalité : 275, note de l’auteur*) est réservé aux sociétaires et aux membres bienfaiteurs au prix coûtant de 130 F”. L’ouvrage est tiré à 300 exemplaires.

TARMAC NEWS. 24.1. Auguste Fischer et Dominique Gastaldi obtiennent le **Mérite Thionvillois** pour leur contribution à l'effort sportif de la région, Fischer pour la formation des pilotes, Gastaldi pour avoir été "plus jeune pilote de France" en 1976. * **17.4.** Une **rencontre-compétition amicale vol à voile** entre Pont-St-Vincent, Malzéville et Yutz a lieu sur notre plate-forme. Le mauvais temps gâche un peu le plaisir, mais Tavernier (SMVV) réussit tout de même un circuit de 271 km pour le compte de l'ACBM. * **18.5.** Fabbro, à bord du LS1F F-CEKU, trouve de **Ponde** dans le secteur de Briey et monte à **3550 mètres**. Bighinzoli et Sauvé en ASK 13 parviendront à 2900 m. * Jean-Loup Créten mène le Cessna 172 **en Corse** "et retour", précise le rapport du comité qui le félicite, ces voyages lointains n'étant pas encore entrés dans les habitudes. * **19.7.** **Serge Uge** (VàV) est sélectionné par l'Air Civil Patrol pour un séjour de trois semaines aux USA dans le cadre des échanges des **cadets de l'Air**. Ce séjour comporte des visites de centres aéronautiques, des rencontres avec des pilotes américains et logement dans des familles. On propose pour 1978 Catherine Goujon (VàV) et Géraldine Grizou (VM). * **Denis Manz**, mécanicien chargé de l'entretien des planeurs au vol à voile, part pour un an **en stage de mécanicien avion** à l'Institut Amaury Lagrange à Merville. * **Jean Zilio** est engagé comme **instructeur vol moteur à temps complet**. Il vient de réussir ses épreuves de pilote professionnel et part en stage d'instructeur 2° cycle. * **11.6.** **Journée de propagande aéronautique.** Temps médiocre, mais nombreux baptêmes de l'air tout de même. On relève les vols d'un hélicoptère de la Gendarmerie et d'un Beechcraft Baron piloté par notre chef pilote Fischer, pilote attitré de la société Air Est Transports créée par des membres de notre association. *



Charles Wagner, président de l'ACBM de 1979 à 1982 et Bernard Sauvé, vice-président vol à voile en 1976 et responsable technique de la section.



La jeune garde : Denis Kuntz qui sera pilote de chasse et moniteur militaire, Jean-Paul Henry, Catherine Goujon, plus tard instructeur vol à voile et pilote remorqueur à Avignon, Jean-Marc Manz, lâché planeur en 1979.

L'accident d'Yvonne Rucknagel

Le 8 août, Yvonne Rucknagel décolle à bord du "Fauconnet" A 60 F-CCPM pour un vol de distance de 50 km, avec but fixé Verdun, pour l'obtention du brevet de pilote de planeurs. La météo vol à voile annonçait comme possibles des distances de 300 km, les ascendances vers 13 h étaient de l'ordre de 3 m/s, la visi +10 km. Un pilote militaire devait accompagner Yvonne à bord d'un autre planeur pour baliser les thermiques et la route, comme cela se faisait fréquemment à cette époque, mais il perd de vue le planeur qu'il doit accompagner. Une heure plus tard, un avion de transport militaire en descente sur Frescaty signale à la tour de contrôle qu'il vient d'observer le crash d'un planeur dans le secteur de Briey. Des cultivateurs travaillant à proximité alertent les secours. Transportée à l'hôpital de Briey, puis à Nancy, Yvonne décède le 12.8. Que s'est-il passé ? Les ascendances avaient faibli vers le milieu de l'après-midi, mais Yvonne savait exploiter les ascendances faibles. La semaine précédant ce vol, elle avait fait une première tentative de 50 km et jugeant la situation moins favorable que prévu, avait fait demi-tour ; elle était restée en vol local en réalisant un vol de 4h35 sur Javelot, un appareil moins bon accrocheur que le Fauconnet. Elle avait fait un vol de contrôle le dimanche précédant l'accident avec un instructeur testeur, vol totalement satisfaisant. Par ailleurs, la semaine précédente, Yvonne avait atterri dans un pré comme passagère de l'ASK 13 piloté par un militaire de la SMVV, une expérience qui pouvait dédramatiser psychologiquement un atterrissage hors aérodrome, toujours un peu angoissant. De plus, le champ de luzerne fraîchement fauché qu'Yvonne avait choisi pour atterrir était immense et il n'y avait quasiment pas de vent. Son expérience en vol à voile s'était étoffée au cours d'un stage à La Llagone où elle avait fait son premier vol solo le 18.8.76. Elle y avait obtenu également son brevet élémentaire de pilote de planeurs le 29.9.76. Pilote techniquement bien préparée, mûre et réfléchie, elle inspirait une totale confiance à tous ses instructeurs. On s'explique mal cette autorotation en dernier virage qui a entraîné la chute. La pilote a-t-elle été surprise par la ligne électrique qui court (à distance) parallèlement au champ choisi pour l'atterrissage ? Les engins agricoles qui travaillaient dans le voisinage ont-ils distrahit son attention ? Aucune explication technique n'a pu être donnée par la commission d'enquête.

Yvonne Rucknagel (+ 12.8.1977).

L'accident mortel d'Yvonne Rucknagel est ressenti très douloureusement au sein de notre association et provoque une profonde émotion dans toute la région. Enseignante à Uckange, Yvonne avait débuté le vol à voile le 7 août 1975 et s'était tout de suite intégrée dans la section, créant de solides liens d'amitié. La lettre reçue du chef pilote de La Llagone après son accident témoigne que là-bas aussi, durant son stage de 1976, sa personnalité si attachante avait su créer des amitiés durables. Yvonne avait 23 ans.

1978

Comité :

J. Weisse, président
M. Malaisé, vice-président vol moteur
Cl. Jaillot, vice-président vol à voile
Cl. Choquert, vice-prés. modélistes
J. Metzinger, secrétaire général
Ch. Wagner, trésorier général
A. Fischer, chef section vol moteur
L. Gillig, secrétaire vol moteur
B. Schnebelen, trésorier vol moteur
G. Pepos, chef de section vol à voile
JM Veber, secrétaire vol à voile
G. Goujon, trésorier vol à voile
M. Reiser, adjoint section modélistes

Instructeurs vol moteur :

A. Fischer, chef pilote, Manick,
J. Zilio (jq 16.8), Grandveaux
Paradeis (tests)

Instructeurs vol à voile :

Grandveaux, chef pilote, Lorich, Raubert,
Parmentier, Schweitzer, Manz (à/c sept
78), Charrier

Pilotes remorqueurs :

Parmentier, Georgler, Grandveaux,
Schweitzer, Manz, Gillig, Hory, Lorich,
Manick, Verheyden, Tavernier, Weisse P,
Malaisé, Paradeis, Schmitt

Avions :

D 112 Jodel F-BJII
DR 300-108 F-BTBD
DR 221 "Dauphin" F-BOFF
DR 400-160 F-BTZX (jq 6.3.)
F 172 Cessna F-BXZP
WA 81 (prêté) F-GAIF(20.5-19.6)
MS 893A (remorq) F-BSDL
MS 892 (remorq) F-BMNQ

Avions privés :

MS 880 "Rallye" F-BKTK (Ollinger)
F 172 Cessna F-BUMT (Weisse)
Crozes "Criquet" F-WYFC (Clément)

Planeurs :

WA 30 Bijave F-CCYU
WA 30 Bijave F-CDCM
WA 30 Bijave F-CDIF
ASK 13 F-CEAD
LS1F L70 F-CEKU
Ka6E F-CDRK
Ka6E F-CDRS
LCA 10 "Topaze" F-CEEG
A 60 "Fauconnet" F-CDFN
WA 22 "S.Javelot" F-CCLM

Planeurs privés :

Cirrus (Verheyden) D-1982
Janus (Schmitt+3) F-CEPA
ASW 19 (Ratius) D-7567
Ka6D (Etscheid-Geiben) LX-CBP
Hornet (Hary) LX-CHF

Militaires : Pilatus 128 VI

WA 30 128 VB - WA 22 128 VJ

Résultats vol moteur : 1508 h.

TE : Philippe Schmitt, Didelot, Stien,
Faerber, Senninger, Stepan, Planchon

TT : Ménard (.....)

24 élèves en formation

Résultats vol à voile :

BE : Gawronski, Uge, Winandy (....)



BYE BYE, ZOULOU XRAY ! Le 6 mars, le DR 400 "ZX" est en finale sur Verdun, pleins d'essence et 4 personnes à bord. Il est pris dans une violente rafale au ras du sol, l'aile touche le sol et l'avion fait un cheval de bois. Dantec et ses trois passagers s'en tirent avec une overdose d'adrénaline, mais le Zoulou Xray doit être amputé de son aile droite et d'une jambe de train. Les finances du club étant plutôt anémiées, le ZX est vendu en l'état à un particulier de La Rochelle qui reconstruit l'aile. Le 28.4.79, le Zoulou Xray est classé "V" et vole à La Rochelle, propriété de l'AC de Charente Maritime. Une lettre parvient même à l'ACBM exprimant la satisfaction des nouveaux propriétaires de la machine...



Assemblée générale 17.11.78 : une partie de l'équipe qui a présidé aux destinées de l'ACBM cette année : de g. à dr. : Jaillot, Brun, Weisse, Masuy, Malaisé, Gillig. De dos face à Jaillot : JM Veber. MM. Masuy et Brun, anciens présidents, sont présidents d'honneur de l'ACBM.



A.G. 17.11.1978, suite : *table de gauche* : Ph. Koch, P. Weisse, Ph. Oberbillig, Goujon, Bouquet, R. Koun, St Dizier, (*debout* : Cubizolles et Ménard), Ph. Schmitt, Gales, Goujon, Schnebelen, Monique Chary. *Table de droite* : C. Zieger, Couvard, D. Kunz, JP. Henri, Françoise Cordier, E. Wendling, G. Schmitt, Ph. Georgin, J.A.Zbogor, A. Zbogor, Ollinger.

FREQUENCE TARMAC

* **16-25.7.** : **Tour de France des jeunes pilotes** : Philippe Oberbillig est dans la course cette année avec deux autres concurrents (Metz et Sarreguemines). * Felly et Dumont volent **vers la Corse** avec le Cessna F 172 Zoulou Papa. Un exemple à suivre, souligne le président. * **Juin 78.** “Un engin bizarre dans le ciel de Thionville” titre le journal. Clément vient de terminer son “Criquet” F-WYFC, formule “Pou du ciel” et commence les essais en vol. * **11.6. Journée de propagande aéronautique.** Cette journée est le point culminant de la “semaine aéronautique de Thionville” du 7 au 15.6. patronnée (on ne dit pas encore sponsorisée) par le Républicain Lorrain. Une montgolfière s’envole de la place de la Liberté. Le dimanche 11.6, la musique de la 1^{re} Région Aérienne avec ses 50 exécutants est sur l’aérodrome, un CAP 20 militaire exécute un programme de voltige, un hélicoptère de la Gendarmerie présente ses évolutions, notre LS1 Lima 70 “KU” fait un passage sur la foule en larguant ses water-ballasts (pilote Lorich), un attelage avion-planeur fait un retour au sol. * **Sept. 78.** Année faste pour **Denis Manz** qui obtient une qualification de mécanicien avion à Merville, puis une qualification d’instructeur adjoint de pilotes de planeur à St Auban. Il est responsable technique des deux remorqueurs et des planeurs à la section vol à voile. *



Lyon-Bron, le F-BOFF en escale de ravitaillement, équipage Parmentier, Jaillot et Ch. Wagner, qui prend la photo. Charlie sera élu président de l’ACBM à la prochaine assemblée générale, les couleurs ont donc été hissées à la Tour de Bron.

VOL A VOILE : accidents trop nombreux, les épreuves du Brevet de Pilote de Planeur (BPP) sont modifiées.

Jusqu’en 1967, le “brevet C” était considéré comme le brevet de pilote de planeurs, on l’obtenait en effectuant un vol de cinq minutes au-dessus du point le plus bas du vol. En 1967, on réforme ce brevet qui comporte dorénavant grosso modo les épreuves exigées pour l’insigne d’argent “D”, donc aussi l’épreuve de distance de 50 km. Ceci a pour conséquence que des pilotes peu expérimentés partent sur la campagne dans un environnement inhabituel pour eux. A Yutz, nous essayons de pallier cet inconvénient en faisant accompagner l’élève par un pilote chevronné qui lui balise la route et les thermiques. Mais il arrive qu’élève et accompagnateur se perdent de vue, comme ce fut hélas le cas pour Yvonne Rucknagel en 1977. A Reims également, une jeune femme est décédée dans un accident similaire en 1977. Beaucoup de casses de planeurs surviennent lors de ces vols, avec des conséquences graves parfois. Le nouveau Brevet de pilote de planeurs défini en 1978 comporte une épreuve théorique QCM, deux heures de vol libre, dont une heure en vol continu, 20 atterrissages solo et le test en vol avec un instructeur testeur. Toutes les épreuves du BPP peuvent donc se faire en vol local d’aérodrome, l’épreuve du vol de distance de 50 km disparaît du programme et la sécurité y gagne grandement.

1979

Comité :

Charles Wagner, président
A. Fischer, vice-président vol moteur
Cl. Jaillot, vice-président vol à voile
Cl. Choquert, vice-prés. modélisme
Cubizolles, secrétaire général
G. Goujon, trésorier général
A. Fischer, chef de section **vol moteur**
L. Gillig, secrétaire vol moteur
B. Schnebelen, trésorier vol moteur
G. Pepos, chef de section **vol à voile**
JM Veber, secrétaire vol à voile
J. Gales, trésorier vol à voile
Bellini, adjoint modélisme

Instructeurs vol moteur :

Fischer, chef pilote, Manick, Wurtz (à/c 25.7), Grandveaux, Bourkel.

Instructeurs vol à voile :

Grandveaux, chef pilote (8 h) Lorich (76 h)
Parmentier (83 h) Raubert (49 h)
Manz (21 h) Manick (27 h) Schweitzer (82 h)
Arenas (43 h) Dupeyron, Schroeder Ph.,
Georgin Philippe.

Pilotes remorqueurs :

Grandveaux, Lorich, Parmentier, Manz
Georgler Malaisé, Gillig, Hory, Kieger,
Bighinzoli, Weisse P, Verheyden, Schmitt G,
Schweitzer, Hitzges, Manick, Mandrille, et
SMVV : Arenas, Maréchal, Schroeder Ph.

Avions :

D 112 "Jodel	F-BJII jq.14.7	47 h
DR 300	F-BTBD	374 h
DR 221	F-BOFF	273 h
F 172 Cessna	F-BXZP	303 h
WA 52 Europa	F-BUKR (28.4)	178 h
MS. 893A (remorq)	F-BSDL	161 h
MS 892 (remorq)	F-BMNQ	105 h

Avions privés :

MS 880 "Rallye"	F-BKTK	43 h
F 172 Cessna	F-BUMT	78 h

Planeurs :

WA 30 "Bijave"	F-CCYU
WA 30 "Bijave"	F-CDCM
WA 30 "Bijave"	F-CDIF
ASK 13	F-CEAD (jq. 17.6)
G.103 "Twin Astir"	F-CFHI (à/c 23.6)
LS1F Lima 70	F-CEKU
KA6E	F-CDRK
KA6E	F-CDRS
LCA 10 "Topaze"	F-CEEG (jq. 15.9)
A 60 "Fauconnet"	F-CDFN
WA 22 "S.Javelot"	F-CCLM

Militaires :

WA 30 "Bijave"	128 VB
WA 22 "S.Javelot"	128 VJ
Pilatus n° 161	128 VI
*D 140R "Abeille"	128 VL

Planeurs privés :

Janus (Schmitt+3)	F-CEPA
Cirrus (Verheyden)	D-1982 (jq. 7.7)
ASW 19 (Ratius)	D-7567
ASW 20 (Geiben)	LX-CGE (jq. 9.9.)
Hornet (Hary)	LX-CHF (jq 16.9.)

.../...



LA WASSMER WA 52 "EUROPA" F-BUKR arrive le 28.4. Après la perte du DR 400 F-BTZX l'année précédente, il fallait trouver un nouvel avion de voyage. Le WA 52, un quadriplace 160 CV à pas variable, vient de chez Robin, il permet aux pilotes de passer la qualification "B".

LE CERCLE POLAIRE EN CESSNA 172 F-BXZP

Le 10 juin, Bernard Schnebelen et son épouse décollent à bord du Cessna "Zoulou-Papa" pour une destination qui sort de l'ordinaire : atteindre le Cap Nord. D'escale en escale, ils parviennent par Aalborg et Sundsvall à Kiruna, ville frontière de la Suède avec la Norvège et située sur le Cercle polaire arctique. L'étape suivante est Narvik, mais le mauvais temps s'est installé, neige et pluies verglaçantes empêchent de pousser plus vers le Nord et l'équipage entame le chemin du retour via Stockholm, Malmö, Norderney, Maastricht et se pose à Yutz le 21 juin. Les notes de voyage publiées par le Republicain Lorrain (24.6) reflètent tout l'émerveillement de l'équipage devant cette nature féerique, éblouissante, inattendue, "le cercle polaire défile, invisible, sous nos ailes, nous climatisons l'avion... Un jour, nous y retournerons !" C'était leur voyage de noces !



Non, ce ne sont pas eux qui sont allés dans le Grand Nord à bord du Zoulou Papa ! Wagner et Galès, à Chaumont, cherchent comment revenir à Yutz sans rencontrer d'ours polaire.

DES "BUGGY" À YUTZ ?

La presse nous apprend qu'un industriel de Mönchengladbach va construire des Vowi 10 "Buggy" à Yutz, dans l'angle des deux pistes de l'aérodrome. Il s'agit d'un appareil biplace, à moteur Limbach 60 CV, vitesse de croisière 120 km/h, ailes et empennages repliables en 2 minutes et sans outillage, et tout cela au prix de 70.000 FRF environ. Un appareil serait mis à la disposition de l'ACBM, 150 emplois seraient créés et le premier appareil sortirait dès octobre 1979 des ateliers provisoires. Le projet est ambitieux et soulève l'enthousiasme de la municipalité. Les réunions se succèdent, mais rien ne se concrétise. La fin de l'année arrive, aucun "Buggy" ne pointe sa casse-rolle d'hélice à Yutz.

1979 (suite)

Résultats vol moteur : 1175 h de vol

TE : 7 - TT : Zilio Yves, Henry JP, Schmitt Ph, Duval, Villiet, Rouff, Oberbillig Ph. - 93 licenciés FNA

Résultats vol à voile : 1850 h de vol

Classement : 46/111 clubs -

BPP : Mille Behm, Foulquié, Dosdat, Oehler, Manz Jean-Marc, Desorme, Dehant, Floner, Winandy, Kieffert, Lorich Laurent, Christiany

- 9 lâchés, - D. Kuntz : 300 km BF sur A 60 "FN - 88 licenciés FVVV.

Modélistes : 41 membres actifs (50% ont moins de 16 ans).

ACBM : 223 membres actifs.



EXPOSITION AU CASINO DE THIONVILLE : 7-8.4.79. Une foule considérable a défilé au casino de Thionville à l'exposition présentée par l'ACBM. Plusieurs articles dans la presse relatent l'expo ainsi qu'un reportage-flash à RTL-Télévision. Les maquettistes présentent de véritables merveilles : un P 47 "Thunderbolt", un P 51 "Mustang", un PA 28 "Cherokee", un Luciole, un MS. 225, un Zlin Trainer, de nombreuses semi-maquettes volantes, des hélicoptères ; le LS1F F-CEKU du vol à voile est exposé, gardé par un mannequin équipé d'un parachute. Des membres du club se tiennent à la disposition du public pour fournir toutes les explications désirées.

Ci-dessus : discours d'ouverture de l'exposition par Charles Wagner, président de l'ACBM, entouré des invités dont Me Feretti à sa droite.



Ci-contre: Claude Choquert, chef de la section d'aéromodélisme, Gilbert Pepos, un visiteur, Gilbert Schweitzer, Mme Choquert, "Dédé" Hesse, (autre "figure historique" du club, pilote de planeurs et pilote remorqueur dès 1949), Camille Zieger.



UN NOUVEAU PLANEUR.

"La Buik, la Rolls du vol à voile" s'égayent nos amis "pousseurs de manettes". Le **G 103 Twin Astir** Tango 34 F-CFHI est exposé au salon du Bourget à partir du 15 juin, puis il nous est livré à la fin du salon. Ce bel oiseau atterrit le 23.6. venant de Haguenau livré par Hauss. Ce biplace plastique fera une longue carrière à l'ACBM, il permet de former les élèves au vol en campagne et sa finesse 42 en fait une monture tout à fait honnête en concours. Mais il est recommandé de se "vacher" sur un aérodrome, son démontage dans un champ n'est pas une sinécure !

A bord du Twin : Alex Hory et Paol Quenehervé, ou quand un instructeur planeur teste un instructeur avion...

(Cette photo, prise en 1995, met bien en évidence la cabine spacieuse de ce planeur.)



Un terrain pour la radiocommande. 26.5.79. Depuis plusieurs années, l'évidence s'imposait que nos modélistes ne pouvaient plus continuer à faire évoluer leurs appareils radiocommandés dans l'enceinte de l'aérodrome. Une plate-forme de 6,5 ha leur est maintenant attribuée par l'autorité militaire et la commune d'Escherange-Molvange. *Photo* : la cérémonie d'ouverture du terrain, l'adjoint au maire coupe le ruban. Frustrant pour le joli Morane 225 au premier plan qui brûlait d'envie de le faire ! *Dans l'assistance* : Archen, C. Zieger, Bellini, Ch. Wagner, président de l'ACBM et des modélistes.

FREQUENCE TARMAC * 7.3.- Changement de présidence. Réélu au comité, Me Weisse n'est pas reconduit à la présidence du club. C'est Charles Wagner qui devient président du club. Me Weisse est par ailleurs président de l'Union régionale n°1 et administrateur de la FNA. * **La municipalité de Yutz** veut acquérir la partie de la surface de l'aérodrome située dans l'angle des deux pistes. L'autorité de tutelle ne donne pas son accord. Pas encore. Quelques années plus tard ce sera chose faite. * Le maintien de la plate-forme semble assuré, la DDE ayant réitéré l'interdiction de toute construction dans le périmètre de l'aérodrome. * La clôture de l'aérodrome a coûté 355.000 FRF. * **Soucis pour les trésoriers** : très importante hausse des carburants, projet tenace de "vignette avion", suppression de la détaxe carburant pour les départs à l'étranger, réduction de la prime d'achat pour les avions neufs, diminution des bourses de formation pour les jeunes. Le prix de l'heure de vol affiche un vario résolument positif. * **Denis Kuntz** a trouvé le bon vario : il réussit un but fixé 300 km en Fauconnet par Sedan et Bar-le-Duc. * **Philippe Georgin** est en stage d'instructeur vol à voile 1^{er} cycle à St Auban. * **Le trésorier vol à voile** gémit : 15.000 F de forfaits n'ont pas été payés. * **Le MS 892 NQ** a été racheté au SFA par le club. Equipé de sièges à l'arrière et assuré en conséquence, il peut être utilisé par les pilotes avion de la section vol à voile pour des voyages ou des promenades. * L'ASK 13 F-CEAD est vendu pour acquérir un Grob G. 103 "Twin Astir" biplace en plastique que l'on surnomme tout de suite la "buik du vol à voile".

- "On ne vient pas au terrain en sandalettes et bras de chemise si on veut faire ses épreuves d'altitude !" dit le moniteur à l'élève.
- "Piolet, sac à dos, chaussures de montagne" en conclut l'élève.
Il y a des jours où ce n'est pas triste au vol à voile ! *Photo* : Claude Jaillot (à g.), Gilbert Schweitzer, instructeur vol à voile (à dr.). L'élève a préféré cacher sa honte derrière (oui, vraiment derrière) son équipement. Gageons que Gilbert Schweitzer a installé l'équipement d'altitude adéquat à bord des hélicoptères de la Compagnie Mont-Blanc Hélicoptères dont il est chef pilote et cadre en l'an 2000. (*Photo ci-contre*)



Concours vol à voile interclubs à Yutz, 22.4.79 : G. Pepos, chef de section vol à voile, remet le trophée, le "Carnet de bord de l'ACBM", au gagnant, le commandant Tavernier. "Tatave" est une figure bien connue des vélivoles : membre de l'équipe de France, il est l'officier de liaison de l'Armée de l'Air avec la FFFV. Il est membre de notre association et de la SMVV, section militaire de vol à voile de notre club.

1980

Comité :

Ch. Wagner, président
A. Fischer, vice-président vol mot.
G. Pepos, vice-président vol à voile
Cl. Choquert, vice-prés. modélisme
G. Goujon, trésorier général
Suzanne, secrétaire général
L. Gillig, chef section vol moteur
Bonoris, trésorier vol moteur
Bouquet, secrétaire vol moteur
R. Grandveaux, chef de section VV
J. Gales, trésorier VV
JM. Veber, secrét. VV, resp matériel

Instructeurs vol moteur :

Fischer, chef pilote
Grandveaux, Manick, Bourkel,
Renard (à/c 8.6)

Instructeurs vol à voile :

Grandveaux, chef pilote
Manick, Lorich, Parmentier, Manz,
Raubert, Schweitzer, Dupeyron, Georgin.

Pilotes remorqueurs :

Grandveaux, Lorich, Parmentier, Hory,
Schweitzer, Mandrille, Manz, Malaisé,
Bighinzoli, Hoty, Manick, Verheyden,
Gales, Kieger, Weisse P, Henry, Hitzges,
Gillig. SMVV : Arenas, Maréchal, Vassal,
Schroeder

Avions :

DR 300-108	F-BTBD
DR 221	F-BOFF (jq. 9.2.)
DR 400-120	F-GCIK (à/c 9.2.)
F 172 Cessna	F-BXZP
WA 52 "Europa"	F-BUKR
MS 893A remq	F-BSDL
MS 892 remq	F-BMNQ

Avions privés :

MS 880 "Rallye"	F-BKTK Ollinger
F 172 Cessna	F-BUMT Weisse
CAP 10 n°2 (Schmitt)	F-PYIF 13.9

Planeurs :

G 103 "Twin Astir"	F-CFHI
WA 30 "Bijave"	F-CCYU
WA 30 "Bijave"	F-CDCM
WA 30 "Bijave"	F-CDIF
LS1F L70	F-CEKU
G 102 "Astir II"	F-CFIM à/c 21.6
Ka6E	F-CDRK
Ka6E	F-CDRS
A 60 "Fauconnet"	F-CDFN
WA 22 "S.Javelot"	F-CCLM

Planeurs privés :

ASW 19 (Ratius)	D-7567 jq. 10.8.
Janus (Schmitt+3)	F-CEPA jq 6.9.
Pik 20 ^F (Hary)	LX-CAF à/c 1.5.
Libelle (Mielle-Pepos)	F-CEBD 17.5

.../...

Un petit atelier adossé au hangar a été construit pour les modélistes. A la fin de l'année, ils seront trop nombreux et ils se délocaliseront vers Florange. Un accès vers le hangar sera ouvert et ce local servira ensuite d'extension du bureau du mécanicien, doublant la surface disponible. *



ET VOICI NOTRE INDIA KILO ! Le 9.2.80, notre DR400-120 F-GCIK arrive, convoyé de Dijon à Yutz par Robert Koun et Auguste Fischer. L'avion est neuf, acheté pour 230.000 Fr. Il remplace le DR 221 F-BOFF, qui a bien rempli sa mission durant 12 années au club. L'IK est le triplace polyvalent permettant école, voyage, vols d'initiation comme le DR 221 F-BOFF, mais en plus, il est tricyle. Car les pilotes ne veulent plus du train classique. Les puristes regretteront la dextérité de pilotage que le train classique exigeait. A une époque, on écrivait dans les revues aéronautiques qu'on ne pourrait jamais piloter avec précision un avion à cabine fermée, qu'il fallait que le vent fouette le visage du pilote et que seuls les biplans étaient maniables. Mais on ne va pas contre le sens de l'Histoire, tous nos avions sont maintenant tricyles, monoplans et à cabine fermée ! Une petite note triste : en l'an 2000, l'India Kilo, régénéré après une cure de jouvence en usine, poursuit son infatigable carrière au club, mais l'équipage qui nous l'a convoyé n'est plus parmi nous. Robert Koun a quitté ce monde en 1991, Auguste Fischer en 1998.



Deux belles réalisations de constructeurs amateurs effectuent leur premier vol en 1980 : le CAP 10 F-PYIF construit par Schmitt, Clément et Wurtz. De nombreux pilotes du club seront initiés à la voltige sur cet avion par Fernand Wurtz au fil des ans et durant le stage de voltige de 1987. Au premier plan, le KR2 F-PYDA a été construit par Paul Planel qui le vendra en 1982. Epilogue tragique, l'appareil sera détruit à Nantes suite à un abordage en vol.

FREQUENCE TARMAC * L'essence à 80 octanes disparaît cette année pour faire place à une essence unique, la 100 LL. Pas de problème pour les Lycoming 108, 160 ou 180 CV dont sont équipés nos avions, ils sont conçus pour utiliser cette essence, mais les utilisateurs de moteurs Continental 65 CV devront changer les sièges de soupapes. * Le trésorier vol moteur cherche à faire rentrer 17.000 francs de vols impayés. On a peut-être supprimé un peu trop rapidement le Père Fouettard aux réceptions du Père Noël. *

Claude Choquert est décédé subitement vers la fin de l'été. Il était vice-président et membre du comité, responsable de la section d'aéromodélisme. Avec son épouse, il était également gérant du bar. Ses nombreux amis du club perdent un éducateur de jeunes compétent et un ami dévoué. Mme Choquert continuera d'assurer la gérance du bar jusqu'en juin 1981 (Photos sous années 1975, 1979)

1980 (suite)

Militaires : WA 30 Bijave 128 VA
D 140R Abeille 128 VL

Résultats vol moteur :

TT : Stien, Aubertin, Faerber

Vol à Voile : 87 licenciés FFVV



Le WA 52 F-BUKR arrivera fin de potentiel moteur dans le courant de l'année 1981. En plus, il vole beaucoup moins qu'au début. Est-il avisé de le garder ou faut-il s'en séparer ? La tendance serait plutôt d'acheter un DR 400 de 160 CV. La formule concrétisée par le "ZX" perdu à Verdun était la bonne. (Photo prise lors de l'inondation de 1981.)

Exit le Topaze, vive l'Astir ! Le 21.6. arrive l'élégant Grob G 102 "Astir II" F-CFIM Lima 72, piloté par Pepos et remorqué depuis Haguenau par Lorich à bord du MS 892 NQ. Le LCA 10 "Topaze" F-CEEG qu'il remplace a été vendu à Association Marnaise de Vol à Voile à Reims - Prunay. Photo : L'Astir en piste 20, onze ans et un bon millier d'heures de vol après son arrivée: pilote Claudé, pistard : Hervé Marsal.



FREQUENCE 122.5 * La Transeuropéenne vol à voile, qui se déroule courant juin, est une épreuve originale qui consiste à faire le tour d'Europe en vol à voile. Quelques planeurs atterrissent chez nous le 8

juin et nous allons remorquer vers Yutz le Nimbus 2 du Colonel Vuillemot qui est posé à Doncourt. Le 11.6, trois planeurs, un Cirrus, un Libelle et le Nimbus 2 sont remis en l'air par notre remorqueur et poursuivent leur course. Cette épreuve s'étend sur une trop longue période en raison de nos météo capricieuses, elle sera renouvelée en 1981, puis disparaîtra. * **Le vol à voile passe sous tutelle Jeunesse et Sports** tout en restant sous tutelle du Ministre des Transports. Les instructeurs vol à voile deviennent par équivalence "Educateurs sportifs 2° degré Jeunesse et Sports." * **Concours tous azimut :** Pepos avec son Libelle "BD" et Lorich en LS1F "KU" concourent à Issoudun. - Notre "Twin" est à Malzéville le 11.5. avec Dupeyron et quelques élèves. - Le 31.5, le "Twin" est à Pont St Vincent avec Raubert et plusieurs élèves, Kunz et Lorich concourent sur LS1, Mielle et Pepos sur Libelle. - Parisot est à Romorantin du 11 au 14.6. et réussit tout de même à faire un ou deux vols entre les averses. Le concours est annulé. * Ce qui marche bien cette année, ce sont les VI (vols d'initiation). Mandrille, sur remorqueur NQ, Pepos et Lorich en WA 30 "CM" baptisent à tour de bras à Doncourt le 11.5, (10 VI), Gastaldi sur le même WA 30 CM fait mieux à Longuyon avec 16 VI, remorqué par Malaisé et le NQ. A la fête aérienne à Yutz, les VI sont "nombreux", dit le journal !

PIÉGÉ ! Le vol en hiver réserve des surprises. - La petite averse de neige s'est arrêtée, l'attelage, MS 892 "NQ" et planeur WA 30 "YU", est prêt à décoller. Le câble est tendu, le Morane accélère normalement, la vitesse de décollage est atteinte, becs sortis, l'avion légèrement cabré, mais le Morane ne décolle pas, il caracole lourdement sur le sol gelé et les 2/3 de la piste sont déjà derrière. Anormal. Réduction des gaz sans freiner, l'instructeur dans le Bijave a compris, il se largue et dégage sur le côté pour ne pas rattraper l'avion.



Arrêt et coup d'œil sur les ailes : la fine pellicule de neige qui, aux vols précédents, était balayée par le souffle et les cahots, eh bien, cette fois-ci, elle est toujours là, givrée sur les ailes métalliques du Morane. Profil d'aile déformé, ça ne pouvait pas décoller. Le 13.1.1982, un B.737 d'Air Florida, au décollage à Washington, s'est fracassé sur un pont du Potomac pour les mêmes raisons. (Parmentier (NQ), Lorich (YU), hiver 1980).

Tourbillons de neige sous le "BOFF" à l'arrondi en piste 02, volets à 40°. La visi est plutôt limite, mais par temps ensoleillé, le vol sur la campagne enneigée est une expérience féerique.

1981

Comité :

Ch. Wagner, président
L. Gillig, vice-président vol moteur
G. Pecos, vice-président vol à voile
Lechner, vice-président aéromodélisme
G. Goujon, trésorier général
Suzanne, secrétaire général
Jeanine Ziegler, secrétaire vol moteur
Bouquet, trésorier vol moteur
D. Champeval, secrétaire vol à voile
Morin, trésorier vol à voile

Instructeurs avion :

A. Fischer, chef pilote
Grandveaux, Manick, Renard, Wurtz

Instructeurs planeur :

Rey R. chef pilote (15h) à/c 1.6.
Lorich (21h) Parmentier (61h) Manick
(41h) Manz (34h) Georgin, Schweitzer

Pilotes remorqueurs :

Verheyden, Parmentier, Henry, Lorich
Gales, Malaisé, Manz, Mandrille,
Schweitzer, Gillig, Hory, Manick

Avions :

DR 300-108	F-BTBD	
DR 400-120	F-GCIK	
F 172 Cessna	F-BXZP	
WA 52 "Europa"	F-BUKR	jq. 26.6.
DR 400-160 prêt	F-GAHM	26.6-31.7
DR 400-140	F-BUHA	à/c 31.7.
MS 893A remq	F-BSDL	136 h
MS 892 jq. 3.9	F-BMNQ.	51 h

Avions privés :

MS 880 "Rallye"	F-BKTK	Ollinger
F 172 Cessna	F-BUMT	Weisse
CAP 10	F-PYIF	Schmitt

Planeurs :

G 103 Twin T34	F-CFHI	81 h
WA 30 "Bijave"	F-CCYU	125 h
WA 3 WA 30 jq.18.10	F-CDCM	96 h
WA 30 "Bijave"	F-CDIF	71 h
LS1F L70	F-CEKU	149 h
G 102 "Astir II"	F-CFIM	128 h
Ka6E	F-CDRK	28 h
Ka6E	F-CDRS	109 h
A 60 Fauconnet	F-CDFN	58 h
WA 22 S.Javelot	F-CCLM	131 h

Planeurs privés :

Pick 20 ^E	LX-CAF	Hary	15 h
Ka7 (à/c 4.7.81)	D-6439	Ratius	20 h
H 201 "Libelle"	F-CEBD	Pecos	25 h
Cirrus	D-1982	Verheyden	5 h

Résultats vol moteur : 1067 h

6 TT, 80 licenciés FNA

Résultats vol à voile : 1043 h

5.614 km

BPP : Morin, Ospel, Dupont Thierry

Feller, Crinon, Suzanne, Costa

500 km : Gavronski (Poitiers)

Pecos (Chauvigny)

Résultats modélisme : A Marville, cham-

pionnat de France, catég. acro, C. Zieger

5/14

ACBM : 218 adhérents actifs

MEMBRES D'HONNEUR, Camille Zieger, Auguste Fischer

Lors du discours d'ouverture de la journée "portes ouvertes" du 14 juin, Charles Wagner rend hommage à deux membres de notre club qui oeuvrent au sein du club depuis plus de trente ans.



Camille, l'incontournable ! Sa passion pour les choses de l'air lui vient de son père, mécanicien avion sur la base militaire de Basse-Yutz entre les deux guerres. Modéliste dès 1950, il est chef de section en 1960, responsable de l'atelier de Florange et jusqu'à ce jour de l'an 2000, membre du comité ACBM. Ses savoureuses interventions aux assemblées générales sont toujours fortement applaudies. Infatigable, Camille possède la qualité rare de savoir former et motiver des jeunes dans une activité qui demande beaucoup de persévérance.



Auguste Fischer est venu à l'aéro-club en 1948, il est instructeur vol à voile puis instructeur testeur vol moteur, pilote professionnel, membre du comité et vice-président pour le vol moteur. Sa contribution à la bonne marche de notre club méritait d'être aujourd'hui reconnue et fêtée.

Deux "500" réussis ! Le 11 avril, Pecos sur LS1F F-CEKU se pose à Chauvigny et Gawronski sur Astir II F-CFIM à Poitiers. Ils reçoivent les félicitations assoiffées et bien méritées de Ch. Wagner, président, Lorich, Goujon, Champeval, Galès, Goujon Jr, Mme Goujon. Pecos est le 1^{er} en partant de la gauche.



Notre DR 400-140 F-BUHA : il a détrôné le

WA 52 F-BUKR. Il correspond bien à nos

besoins, ce quadriplace de

140 CV qui atterrit sur

notre plate-forme le 31

juillet aux mains de Charly

Wagner, car vingt ans plus

tard, il sera toujours là,

ayant entre temps bénéficié

d'une cure de jouvence et étrenné un moteur de 160 CV. Notre DR 400 "Hotel Alfa" n'est pourtant pas neuf, il a été construit en 1973 et reconditionné par Robin. Blank, Koun et Henry le mèneront en Corse du 11 au 16.9, où Pecos et Manick les auront précédés deux mois plus tôt avec le Cessna Zoulou Papa du 12 au 15.7. Les voyages lointains commencent à entrer dans les habitudes.



LE GRAND DELUGE ACTE I.

Hydrobase de Thionville-Yutz, le 15.1.1981. Vers 6 h ce matin, le téléphone sonne au domicile du président de l'ACBM, Charles Wagner. Mme Choquert, gérante du bar, signale qu'en regardant vers les pistes, elle n'aperçoit qu'une immense étendue d'eau. La cave du club-house est sous l'eau également. Les membres du club accourent, les planeurs, très bas sur leurs roulettes, sont gorgés d'eau et de vase, les avions ont moins souffert, les roues doivent être démontées et nettoyées. Après le constat dressé par Me Weisse, les membres de la section vol à voile commencent à démonter les planeurs. Air comprimé, séchoirs à cheveux, on s'active autour des machines sinistrées. Et l'on s'interroge sur les raisons qui ont provoqué ce désastre. Une rencontre avec la DDE évoque le déboisement de la colline de Haute-Yutz et le débit insuffisant des canalisations. Les remèdes envisagés seront "longs et coûteux". "Equipons nos avions de flotteurs et nos pilotes de bottes" conclut le rapport du comité. Bien vu, car cette inondation n'est que la première d'une série...



Hydravions. A-t-il eu un songe prémoniteur, l'artiste qui a dessiné cet oiseau aquatique sur la dérive du DR 300 ? Au second plan, caché, le Cessna F-BXZP. Au fond du hangar, le Cessna F-BUMT de Me Weisse et le CAP 10 F-PYIF de Schmitt. La hauteur de l'eau dans les hangars était de 28 cm.



TOUR DE FRANCE DES JEUNES PILOTES. Jean-Paul Henry, classé 12^e au concours régional, est sélectionné pour le Tour 1981 qui se déroule par une météo exécrable. Le rassemblement des concurrents à Albert se fait par 1,5 km de visibilité. À l'étape Albert-Dinan, slalom entre les cunimbs, seuls les premiers partants réussissent à passer, dont Jean-Paul, les autres se déroutent. Tests de maniabilité à Rochefort, puis en route pour Montauban où un concurrent en élimine deux autres en plus de lui-même en emboutissant leurs avions au parking. Jean-Paul, qui avait garé l'India Kilo à bonne distance du maladroit, continue et gagne l'étape Capentras-Moulins sous la pluie. L'étape de Charleville est déroutée sur Verdun, pour cause météo toujours. L'arrivée a lieu à Lognes. Au classement final, Jean-Paul est 19^e sur 60 concurrents.

1982

Comité :

Hubert Renard, président
Bouquet, vice-prés., chef section VM
G. Pepos, vice-prés. chef section VV
Bellini, vice-prés. chef sect modélistes
Kieffer, trésorier général
Suzanne, secrétaire général
Bonoris, trésorier vol moteur
Jeanine Zieger, secrétaire vol moteur
Morin, trésorier vol à voile
Domange, secrétaire vol à voile
D. Champeval, assesseur vol à voile
Lechner, adjoint aéromodélisme

Instructeurs vol moteur :

A. Fischer, chef pilote
H. Renard, F. Wurtz, Pfohl

Instructeurs vol à voile :

Rey, chef pilote
Lorich Ed, Parmentier, GeorGIN, Schweitzer,
Gawronski, Lorich Laurent
Gastaldi

Pilotes remorqueurs :

Lorich, Parmentier, Hory, Malaisé, Gales,
Mandrille, Schweitzer, Henry, Gillig,
Bighinzoli

Avions :

DR 300-108 F-BTBD jq. 27.9. 248h.
DR 400-120 F-GCIK 374h.
DR 400-140 F-BUHA 259h.
F 172 Cessna F-BXZP 206h.
MS. 893A remorq. F-BSDL

Avions privés :

MS 880 "Rallye" F-BKTK (Ollinger)
F 172 Cessna F-BUMT (Weisse)
CAP 10 F-PYIF (Schmitt)

Planeurs :

SF 28 Motoplaneur F-CAAB à/c 19.6.
Grob G.103 "Twin" F-CFHI
WA 30 "Bijave" F-CCYU
WA 30 "Bijave" F-CDIF
LS1F L70 F-CEKU
LS1F L59 F-CEKJ à/c 3.4.
G 102 Astir II R72 F-CFIM
Ka6E F-CDRK
KA6E F-CDRS
WA 22 "S.Javelor" F-CCLM

Planeurs privés :

H 201 Libelle F-CEBD Pepos
H 201 Libelle F-CEBN Lathuille 22.8.
H 205 Libelle D-2468 Zanitzer R.
Pik 20 LX-CAF Hary

Résultats vol moteur : 1087 h.

82 membres licenciés FNA.

TT : Lancy, Dubois, Bonadio, Mai, Bentz,
Wagner Curt

Résultats vol à voile : 1321 h.

Classement : 70/131 associations.

80 membres licenciés FFVV

1898 km en coupe fédérale

BPP : Gawronski Muriel, Zanitzer Evelyne,
Zanitzer Daniel, Convert

Résultats modélisme : à St Etienne aux
championnats de France : C. Zieger 6°/13 en
acrobatie



INONDATIONS ACTE 2. Un orage particulièrement violent éclate le dimanche 6 juin 82, des trombes d'eau s'abattent sur le terrain. L'orage passé, un de nos avions parti à l'extérieur revient, atterrit et manque de peu de capoter car une nappe d'eau ignorée du pilote monte rapidement sur toute l'étendue du terrain et envahit progressivement les hangars. Les pompiers de Yutz sont appelés, mais leurs puissantes motopompes ne peuvent pas grand-chose, nous sommes bel et bien inondés une nouvelle fois. Les avions sont rapidement remis en état de voler, mais il n'en va pas de même pour les planeurs. Pendant l'hiver, ils avaient été stockés dans leurs remorques ou sur tréteaux pendant les révisions, mais nous sommes en juin, ils sont tous sagement alignés sur leurs roues dans les hangars. On commence par les sortir de l'eau en les plaçant sur cales, on démonte ce qu'on peut en attendant que l'eau se retire, il faut ensuite les nettoyer de fond en comble, les sécher comme durant l'hiver précédent.



Il ne fait pas un temps de canicule, vu les blousons fourrés, mais la soif vous guette, été comme hiver ! Autour du bar : Bouquet, Dantec, Suzanne, Gillig, Veber, Goujon, Pepos, Wagner, Mandrille, Galès, Koun, Dehant.

RADIO TARMAC. * Le **DR 300-108 F-BTBD** fait son dernier vol à Yutz le 29.9. après dix années au sein de notre flotte. Il arrive fin de potentiel cellule, il est jugé un peu "juste" en puissance pour un triplace (108 CV) et très bruyant. Il ne tient évidemment pas la comparaison avec les avions-école polyvalents de la nouvelle génération comme l'India Kilo. On pense donc à donner un frère à l'IK l'année prochaine et ce sera le F-GAVA. Le DR 300 avait remplacé pour l'école le D 112 F-BIQQ. C'était alors un progrès considérable. Montant de la vente : 55.000 F. * 28.8. Le dirigeable "WDL" campe sur notre terrain, il fait des vols publicitaires au-dessus de la région. L'hospitalité a ses limites, on n'a pas pu lui offrir une place dans nos hangars. * Chaque pilote d'avion a effectué en 1982 en moyenne 13h15 de vol. La moyenne nationale est de 14h. * Le remorqueur **MS 892 F-BMNQ** est vendu pour 20.000 F à un pilote privé de Metz le 13 mars, après quatorze années au service de la section vol à voile. * Le congrès national des paras se tient à Thionville les 29-30 mai. Nous assurons les baptêmes de l'air, des stands sont tenus par les paras sur le terrain, des sauts ont lieu, mais aussi des démonstrations de parachute ascensionnel. Le tout est patronné et suivi de près par le Général Bigeard. * Les ULM ont le vent en poupe. Le comité charge Champeval d'étudier la possibilité de créer une section ULM à l'ACBM. Une demande de création de section ULM avec bande d'envol

indépendante est adressée au District, mais la réponse arrive le 12.12. et c'est non. Une bande d'envol pour ULM affecterait la sécurité du trafic avion et planeur et interférerait avec ce trafic. Il est conseillé de créer une plate-forme indépendante. * **Camille Zieger** se classe 6° au championnat de France de vol circulaire.

Le Motoplaneur SF 28 F-CAAB

atterrit à Yutz le 19.6.82. Il a été acheté à l'association véliplane de Colmar qui elle-même l'avait acheté trois ans auparavant en Hollande, au centre national de vol à voile de Ternet, immatriculé PH-635. C'est l'appareil dont rêvait la section vol à voile et le rêve se réalise grâce à une aide financière de la mairie de Yutz et à une subvention du Conseil Général. Les armoiries "Ville de Yutz" figureront durant des années sur le fuselage du SF 28. Il est tiré par un Limbach de 60 CV, sa finesse serait de l'ordre de 27 d'après le constructeur, il devrait croiser à la vitesse de 160 km/h, vitesse maxi, 180 km/h. En fait, même avec l'hélice au grand pas, il croise à 140 km/h. Il s'agit avant tout d'un planeur. C'est l'appareil qui vole le plus à la section vol à voile, école économique, promenades, entraînement aux atterrissages en campagne grâce à des approches moteur réduit. *Photo* : Gawronski et Lorich, instructeurs vol à voile.



* **Le LS1F Lima 59 F-CEKJ**, acheté d'occasion, fait son premier vol à Yutz le 3.4.82, il répond au besoin d'étoffer la flotte en planeurs plastiques performants.



par de nombreux véliplaneurs. Pour Verheyden, Schmitt, Raubert, Hory, Zbogor, Georgin, Parmentier, Villiet, Bouquet et leurs familles, le terrain de vol à voile a été la résidence secondaire durant de nombreuses années.

FREQUENCE 122.5 Le jour de la fête aérienne (12.6.), **cinq planeurs** tentent un aller-retour sur Villeseneux (Châlons s/M) 320 km. Le point de virage est atteint par tous, mais une dépression arrive et seuls les plus rapides assurent le retour : Gawronski (LS1F L59) et Champeval (LF1F L70) se posent à Yutz, Pepos (Libelle BD) à Doncourt, Parmentier (Astir2 IM) et Zanitzer Renato (H205 Libelle) à Verdun. Détail ubuesque : au moment du départ, on ne trouve pas la clé de contact du MS 893. Elle est dans la poche du pilote de la veille qui a changé de pantalon lequel pantalon est à la buanderie. Quand la clé et le remorqueur arrivent en piste, 1h30 sont déjà perdus. Ils manqueront dans la soirée... * **Concours de Pont-St-Vincent 29-30.5** : Georgin, Gawronski (Twin T34) entraînent des élèves en circuit, Parmentier (LS1F L70), Crinon (Ka6 RS), Mielle (Libelle BD) circuitent. * **Vaumeil-Sisteron 8-25.8.** Lorich et Gawronski sur Twin T34 font découvrir le vol en montagne à un groupe d'élèves, Dupont Thierry, sa sœur Catherine, Murielle Gawronski, Lesage, Denis Manz et Jean-Marc, son frère. Le LS1F Lima 59 tourne avec Laurent Lorich, Crinon, Denis Manz et les instructeurs "libres de service". Le Tango34 totalise 65h30, le Lima 59 50h30 en trois semaines. Un déplacement qui valait le détour ! * **Dominique Gastaldi** revient de St Auban qualifié instructeur 1er cycle. *

Les caravanes. Elles forment un paysage familier durant des années. Cinq ou six caravanes sont installées le long du mur, au bout des hangars, réunissant des familles de véliplaneurs. C'est aussi un lieu de ralliement des pilotes avant ou après les vols autour d'un café. La Police de l'Air s'intéresse un jour à ce campement (elle ne s'est jamais inquiétée des nomades qui nous envahissent périodiquement) et Charly Wagner, président, explique : "ce sont mes moniteurs et pilotes remorqueurs !" L'endroit n'est peut-être pas idéal, mais c'est l'esquisse de cet espace d'accueil des familles que prône la Fédération. Les épouses et les enfants sont souvent les oubliés du vol à voile et la raison principale de l'abandon de l'activité

INCIDENT DE LARGAGE. On est passé très près de l'accident lors du remorquage d'un planeur Ka6 allemand privé. Les faits : au signal du largage, le planeur amorce un virage sans larguer et se met en position haute, le remorqueur devient incontrôlable, amorce une autorotation et tout l'attelage se retrouve en piqué ; le pilote (R.Hory) tire désespérément sur la poignée de largage, mais c'est finalement le fusible de sécurité du câble tendu à l'extrême qui lâche, les deux pilotes parviennent à reprendre le contrôle de leurs appareils et se posent après avoir largué dans la nature les morceaux de câble qu'ils traînent. Les crochets de remorquage sont tordus et à l'examen du planeur, on constate que le cadre du planeur supportant le crochet a lui aussi éclaté. La dérive du remorqueur ainsi que la profondeur ont subi des torsions. On ne peut s'empêcher de penser à un précédent : au début des années 50, un Stampe piloté par Lefèvre, chef pilote de Pont St Vincent (avec un élève remorqueur à bord) et l'Emouchet qu'il remorquait, sont partis en autorotation jusqu'au sol dans les mêmes conditions, faisant trois morts. Dorénavant, tout pilote de planeur étranger au club sera testé en remorquage avant d'être "mis en l'air". Depuis des années, nos pilotes passent systématiquement ce test en début de saison, quelle que soit leur expérience.

1983

Comité :

G. Pepos, président
Bouquet, vice-président vol moteur
B. Morin, vice-président vol à voile
Lechner, vice-prés. aéromodélisme
G. Goujon, trésorier général
Suzanne, secrétaire général
Mlle Ziegler J, secrétaire vol moteur
Kiffer, trésorier vol moteur
Bombardier, assesseur vol moteur
Vol à voile : Crinon, Gawronski,
Domenge, Champeval, Convert
Adjoint modélisme : Archen

Instructeurs vol moteur :

A. Fischer, chef pilote
F. Wurtz, Vermeille, Pfohl
Mécaniciens : Dantec, Max, Chrétien

Instructeurs vol à voile :

R. Rey, chef pilote
Lorich, Parmentier, Gastaldi, Georin,
Gawronski, Fabbro

Pilotes remorqueurs :

Parmentier, Lorich, Gales, Malaisé,
Henry, Fabbro

Avions :

DR 400-120	F-GCIK
DR 400-120	F-GAVA à/c 13.7.
DR 400-140	F-BUHA
F 172 Cessna	F-BXZP
MS 893A remq	F-BSDL

Avions privés :

MS 880	F-BKTK	Ollinger
F 172 Cessna	F-BUMT	Weisse
CAP 10	F-PYIF	Schmitt

Planeurs :

SF 28 Motoplaner	F-CAAB
G 103 "Twin" T34	F-CFHI
WA 30 "Bijave"	F-CCYU
WA 30 "Bijave"	F-CDIF
LS1F L70	F-CEKU
LS1F L59	F-CEKJ
G 102 "Astir" R72	F-CIFM
Ka6E	F-CDRK
Ka6E	F-CDRS
A 60 (arrêté)	F-CDFN
WA 22 "S.Javelot"	F-CCLM

Planeurs privés :

H 201 "Libelle"	F-CEBD	Pepos
H 201 "Libelle"	F-CDBN	Lathuille

Résultats vol moteur : 874h

87 licenciés FNA,

TT : Decker, Kunz, Rollinger, Kleinberg

Résultats vol à voile : 1100 h

7280 km en coupe fédérale

BPP : Jespas, Bergaire, Carole Holveck,
Catherine Dupont, Beck

BF 500 km : Laurent Lorich (Poitiers)



ET DE TROIS !

Le 26 avril, notre plate-forme est transformée en lac artificiel pour la troisième année consécutive suite à un orage particulièrement violent. Tous les planeurs sont inondés et en "situation R", donc interdits de vol. On constate que les longerons centraux des deux planeurs Ka6 (en bois marouflé) sont décollés. Le WA 30 IF sera immobilisé jusqu'au milieu de l'été, le Fauconnet A60 FN est déclaré réformé. Il revolera néanmoins en 1985 après une révision minutieuse et un rentoilage. Pour remédier à ces inondations à répétition, des travaux importants seront entrepris par la DDE et la municipalité de Yutz, en particulier la création de bassins de rétention le long de la voie de contournement de Yutz et la mise en place de canalisations à fort diamètre. La plate-forme ne sera plus inondée par la suite.

Les flotteurs du Cessna sont un peu courts, mais Robert Dantec s'apprête à les rallonger, car de nombreux pilotes brûlent d'envie de passer leur qualif hydravion ! Notez sur le mur du fond la trace du niveau de l'eau boueuse. Elle avait atteint 30 cm avant de commencer à se retirer.



ESCALE A YUTZ DU TOUR DE FRANCE DES JEUNES PILOTES

Le 22 juillet, 60 pilotes atterrissent sur notre plate-forme, venant de Belfort, l'avant-dernière étape du Tour. Nos sociétaires sont mobilisés pour l'accueil, un contrôleur aérien d'Orly s'installe dans notre tour de contrôle (elle sert enfin à quelque chose !), débriefings dans les hangars, réception à l'Hôtel de Ville de Yutz. Le lendemain, toute la flotte redécollé pour rejoindre Toussus, ultime étape. Nous n'avons pas de concurrent dans le lot cette année.



Photo de gauche : une équipe de l'ACBM accueille les arrivants du Tour de France : Crinon, Suzanne, un membre du vol moteur et Hesse (technicien DDE, ancien membre et administrateur de l'ACBM des années 1948-50).

Photo de droite : Jean-Paul Henry, Eric Blanck, responsable de l'organisation matérielle sur place et Yves Max, mécanicien adjoint au vol moteur de 1980 à 1986, attendent les concurrents du tour.



Crinon remporte le Rallye de l'Union Régionale. Ce rallye, qui devait avoir lieu en mars, a dû être reporté à septembre en raison des inondations et de la fermeture à répétition du terrain après chaque pluie importante. C'est Crinon qui, le 11 septembre, remporte le challenge de la Ville de Yutz et le rallye par une météo peu engageante et devant une quinzaine d'équipages. *Photo* : des membres de l'ACBM parmi les concurrents : accroupi au 1^{er} rang : Lorich, au 2^o rang : Weisse, Pepos, Malaisé, Crinon tenant la coupe, Ospel, Max, Zbogor.

CANAL VOL À VOILE * **Lorich** se classe 2^o au championnat des "Vieux Criqués" à Brienne-le-Château. Au vu de ses résultats sportifs, le "Mérite Thionvillois" lui est attribué. * **Gawronski** se classe 7^o aux championnats de France des jeunes pilotes. * **Fabbro** est qualifié instructeur 1er cycle vol à voile à St Auban. * **Hary** qui voit son Pik20E LX-CAF inondé pour la troisième année consécutive, décide d'aller percher son planeur à envol autonome suffisamment haut pour qu'aucun déluge ne l'atteigne plus. Il s'en va à Saint-Hubert et en 2000, s'y trouve toujours. Hary était le moniteur du Cercle Luxembourgeois de Vol à Voile sur notre terrain en 1958, il est resté membre du club depuis lors, volant sur ses machines successives Vasama, Hornet, Pik20E. * **Laurent Lorich** réussit ses 500 Km but fixé sur Poitiers. *



FREQUENCE TARMAC * Notre second DR 400-120 arrive le 13.7. **Le F-GAVA** remplace le DR 300 F-BFBD pour la formation initiale et l'entraînement au voyage. * Le second bulletin "**Lien des aéro-clubs**" est sorti. Appelé "BUCEREP", il est financé par la publicité et permet d'informer le grand public des activités de l'association. * **Il est né, le "BB"**, Brevet de Base. La formation d'un pilote TT s'est allongée, une étape intermédiaire était souhaitée depuis longtemps par les clubs. Le SFA ressort des cartons l'ancien Brevet 1^{er} degré dépoussiéré. Le "BB" permet des extensions octroyées par le pilote testeur, comme l'emport de passagers, les voyages sur des parcours reconnus. En fait, si certains pilotes "BB" font parfois une pause, la plupart progressent assez rapidement jusqu'au brevet complet. * Une Sarl groupant des **amateurs d'ULM** est créée à Thionville visant à utiliser intensivement notre plate-forme. Le président en informe le District en rappelant notre propre requête de l'année précédente et la réponse négative du District. * **Modélistes** : Maillet est 2^o aux championnats de France de radiocommande. En catégorie acrobaties, Schroeder est 3^e et Camille Zieger 6^e. * Les dimanches, des jeunes de 12-14 ans participent à des rencontres régionales de radiocommande et vol circulaire, emmenés par leurs parents et l'équipe Zieger, Maillet, Gomez, Schroeder.

À partir de 1987, le vol circulaire disparaîtra peu à peu en faveur du vol radiocommandé, plus attrayant, quand le prix de l'équipement radio sera devenu plus abordable. *Sur la piste de vol circulaire de Yutz* : "Charlie" tient son modèle dont Camille Zieger règle le moteur, sous l'œil vigilant de Archen. (5.5.1979)



“Le GAVA” comme on l’appelle familièrement, dernier arrivé dans l’écurie le 13 juillet, est tout de suite adopté par les pilotes. Il totalise plus d’heures de vol que chacun des quatre autres avions de l’écurie, soit 328 h pour l’année 1983.

LES VIEUX CRIQUÉS. Les compétiteurs vol à voile du “bon vieux temps” ont envie de se retrouver pour conserver l’esprit de compétition qui leur est chevillé au corps et pour revivre l’ambiance de ces temps forts du vol à voile. Ainsi naît le championnat de France des vétérans qu’ils appellent “les vieux criqués” (fissurés en jargon vélivole). Pour être admis à concourir, point besoin de prouver par certificat médical qu’on a des “criqués”, il suffit d’être âgé de plus de 50 ans ou avoir 20 ans de vol à voile derrière soi. Brienne-le-Château voit ainsi arriver tous les ans une vingtaine de planeurs et autant de fêlés de la compétition, pas trop “criqués” quand même. Lorich se classe second en 1983, gagnera ce concours en 1984, est 3^e en 1986. Pepos est second en 1995. Et puis, le nombre de candidats diminue, les frais à engager sont assez élevés, car l’organisation est lourde, aucune infrastructure vélivole n’existait à Brienne ; de plus, Briot et Pradié ne sont plus en mesure de prendre en charge l’organisation et la relève se fait attendre... Une tentative est faite à Châlons-Ecurey, puis l’expérience cesse, faute d’un nombre suffisant de candidats.

LA BARAKA ! - Au matin de la fête aérienne du 12.6, Eric Blanck décolle avec un ULM prêté par un ami . Lorsqu’il se présente en dernier virage, l’appareil échappe au contrôle du pilote, s’engage dans une autorotation que le pilote ne peut rattraper qu’au ras du sol. C’est un grillage qui le freine et évite l’écrasement. Eric s’en tire plutôt bien avec seulement quelques côtes fracturées. L’engouement manifesté en 1982 au club pour le mouvement ULM est en forte baisse. Le premier Tour de France aérien des ULM (deuxième quinzaine de juillet) est une hécatombe avec de nombreux accidents suite à des ruptures de structure. Le domaine de vol de ces “cyclo-moteurs munis d’ailes” comme les appellent les journalistes, est limité et pas toujours respecté. Par la suite, on construira des appareils tout à fait sûrs, la formation des pilotes sera améliorée, la sécurité des ULM sera comparable à celle des avions.

Le SF 28, mauvais avion, mauvais planeur ? Certains puristes du vol à voile le prétendent, ce qui ne les empêche pas d’accumuler quantité d’heures de vol à son bord ! Planeur qui préfère les thermiques “joufflus”, avion pour ceux qui ne sont pas trop pressés d’arriver et que ne rebute pas l’inconfort, il permet de pratiquer modestement les deux activités et là se trouve peut-être la clé de son succès ; car au vol à voile, il est l’appareil qui totalise 350 h de vol dans l’année, bien au-delà, et de loin, du score d’un planeur-école. Les vélivoles se déplacent et pas seulement vers les aérodromes voisins, Pepos et Lorich mettent le cap sur St Auban (27-28.9.1985). En vol à voile, sa finesse (27, selon le constructeur) est inférieure à celle des biplaces bois et toile, mais il permet des simulacres d’atterrissage en campagne. Et il vole quand on hésite à sortir d’autres machines à cause d’une météo très peu “vol à voile”, particulièrement durant la période hivernale. *Photo* : Galés installe Arellano, EP vol moteur, qui “veut en tâter”. Instructeur : Parmentier.



Michel Masuy (+24.6.1983) M. Masuy, ancien président et président d’honneur de l’ACBM, est décédé le 24 juin, douze jours après avoir participé à notre journée portes ouvertes du 12 juin. Ancien observateur au 38^e Régiment d’Aviation Mixte (38^e RAM) à Basse-Yutz où il volait sur Potez 25, M. Masuy succédait au Dr Gruninger à la présidence de l’ACBM en 1954, responsabilité qu’il exerce durant 14 années et jusqu’en 1967, quand il passe le relais à M. Brun. Il a géré notamment en 1963-64 le dossier du transfert du club de ses anciennes installations, route de Koenigsmaker, héritées de la Base aérienne 138, vers les installations actuelles. M. Masuy continuait à fréquenter assidûment les manifestations et réunions importantes du club auxquelles il était toujours convié par les présidents successifs. (*Photos sous 1978, 68, 63, 62, 58.*)

1984

Comité :

Pepos, président
Malaisé, vice-président vol moteur
Crinon, vice-président vol à voile
Lechner, vice-président aéromodélisme
Didelot, trésorier général
Champeval, secrétaire général
Bonadio, trésorier vol moteur
Griselle, secrétaire vol moteur
Oehler, trésorier vol à voile
Domange, secrétaire vol à voile
Lorich E., Gawronski, assesseurs VV
Archen, assesseur modélisme

Instructeurs vol moteur :

Fischer, chef pilote (120 h)
Wurtz (78 h),
Corolleur (32 h) à/c 30.9.
Oberbillig (10h) à/c 18.11.

Mécaniciens :

Robert Dantec, Yves Max

Instructeurs vol à voile :

Lorich Ed, chef pilote (31h)
Parmentier (64h) Gawronski (48h)
Georgin (àc7.7 : 37h) Gastaldi (àc 1.8 52h)

Pilotes remorqueurs :

Lorich, Parmentier, Malaisé, Gales

Avions :

DR 400-120	F-GCIK	233 h
DR 400-120	F-GAVA	328 h
DR 400-140	F-BUHA	319 h
F 172 Cessna	F-BXZP	162 h
MS 893A remorqueur	F-BSDL	

Avions privés :

MS 880 "Rallye"	F-BKTK	Ollinger
F 172 Cessna	F-BUMT	Weisse
CAP 10	F-PYIF	Schmitt

Planeurs :

SF 28 Motoplaneur	F-CAAB	165 h
G 103 "Twin" T34	F-CFHI	69 h
WA 30 "Bijave"	F-CCYU	148 h
WA 30 "Bijave"	F-CDIF	63 h
C 101 "Pégase" àc7.7	F-CGBA	42 h
LS1F L70	F-CEKU	127 h
LS1F L59	F-CEKJ	132 h
G 102 "Astir2"	F-CFIM	80 h
Ka6E	F-CDRK	-
Ka6E	F-CDRS	82 h
A 60 "Fauconnet"	F-CDFN	(sit.R)
WA 22 "S.Javelot"	F-CCLM	

Planeurs privés :

H 201 Libelle	F-CEBD	Pepos	34
H 201 Libelle	F-CEBN	Lathuille	14

Résultats vol moteur : 1042 h

BB : Plagneux, Sibille Odile

TT : Braga, Bombardier,
Feuerabend, Kleinberg, Mai,
Ospel, Tuscherer, Blank, Koch D,
72 licenciés FNA

Résultats vol à voile : 1100 h

Coupe fédérale : 7579 km

BPP : Joly, Gérard



De la Coupe de l'UR n°1 à la vice-présidence vol à voile. Le vainqueur de l'édition 1983 de la Coupe de l'Union Régionale arrose-t-il dans le bol-trophée son éléction à la vice-présidence vol à voile ? Olivier Crinon est le nouveau chef de section vol à voile, il est pilote militaire d'hélicoptère à l'ALAT, basé à Etain. *De g. à dr.* : Bouquet, Pepos, président ACBM, Weisse, président de l'UR 1, Crinon, Claudette Léonard.

Un hélicoptère surveillant les lignes à haute tension dans la région de St Avold accroche la ligne qu'il surveille, s'écrase sur une voie ferrée et prend feu, tuant son pilote. Nous apprenons avec consternation que le pilote n'est autre que **Alain Pfohl** qui a été instructeur à l'ACBM en 1982 et 1983, avant de s'installer à Nancy.

FREQUENCE TARMAC * Une expérience intéressante au vol moteur : la **modulation des tarifs** un peu comme les vols bleus d'Air Inter... Un tarif réduit est à l'essai pour les jours ouvrables, les jours fériés étant facturés plein tarif. Une réduction de 10% est appliquée aux vols supérieurs à 2 heures sauf pour les jours ouvrables déjà favorisés. On invente le compte pilote, car jusque-là, les vols se payaient par tickets à coller sur la planche de vol. On crée la carte de crédit de 80 F pour lavage d'un avion ou balayage du hangar. Si les pilotes applaudissent, le trésorier n'apprécie sans doute pas outre mesure, car on ne reparle plus de tarifs réduits par la suite. * **Edouard Lorich**, gagne le concours des "**Vieux Criqués**" à Brienne-le-Château, succès qui confère à notre sociétaire le titre de champion de France des vétérans. * Le neveu d'Edouard, **Laurent Lorich** reçoit la **Médaille du Mérite sportif thionvillois** pour avoir réussi l'épreuve FAI des 500 km en planeur. * **La journée portes ouvertes**, qui a lieu le 17 juin, tombe le jour des élections européennes. Effet inattendu de cette coïncidence : ni l'ALAT, ni l'Armée de l'Air ne peuvent prêter leur concours, "le devoir de réserve impliquant de s'abstenir de toute activité non liée au service." * Une **vitrine de l'ACBM** est installée à Thionville pour faire connaître nos activités. * Un limiteur de gabarit est installé à l'entrée de l'aérodrome par la commune de Yutz pour éviter le camping sauvage sur la plate-forme...



Le C 101 "Pégase" F-CGBA "Bravo 136" est le nouveau "cheval de course" de la section vol à voile, arrivé le 7 juillet. Il fait partie d'une commande groupée passée par la FFFVV au constructeur du Blanc. *Photo* : le "Pégase" piloté par Jean-Marc Muller et photographié par Thierry Dupont à bord du LS1F L70.



Un havre de verdure ? Cet environnement est le nôtre depuis 1964. Dès cette date, des habitations ont été construites en bordure de piste et du côté est (quartier “Stockholm”). En 1999, le terrain se verra “ceinturé” par des constructions au sud et par le lotissement “Olympe” à l’ouest, l’axe de la piste 27 restant toutefois dégagé. “Saint Lycoming, ne nous lâche pas !”

(Photo prise à bord du Cessna au décollage en piste 02).

Médaille d’Honneur de la FNA. A l’initiative de l’ACBM, la médaille d’or de la FNA a été attribuée à **Auguste Fischer**, chef pilote de la section vol moteur. *(La carrière aéronautique d’Auguste est retracée sous 1993 et 1998).*



Briefing à **Pont-St-Vincent**, au championnat de Lorraine qui se tient traditionnellement durant le long week-end de la Pentecôte. *De g. à dr. : Laurent Lorich, Jean-François Gawronski (“Casimir”), Edouard Lorich. Au second plan, (entre L. Lorich et Gawronski), Gérard Lescasse, chef de centre de Malzéville et président de la Ligue Lorraine de Vol à Voile.*



La “ZAF” (Zieger Air Force). Une formation redoutée dans tout l’est de la France, la ZAF exhibe ses bolides. *De g. à dr. : Camille Zieger, Gomez, Dominique Champeval, Martine Champeval, Berns, un stagiaire, Jean-Pascal Lechner et une sympathisante.*

L’hôtel ALPHA. Deux pilotes roulent vers Yutz. Sur le siège arrière de leur voiture, une collègue de travail à qui ils ont promis un petit tour en avion, écoute le jargon ésotérique des deux aviateurs. Elle sursaute quand elle entend : “je crois qu’on va prendre l’Hotel Alpha”. Quand enfin elle parvient à placer un mot, elle dit sur un ton mi-inquiet, mi-narquois : “et il se trouve où, votre hôtel Alpha?”

1985

Comité :

Pepos, président
Malaisé, vice-président vol moteur
Crinon, vice-président vol à voile
Fernandez, vice-président modélistes
Didelot, trésorier général
Champeval, secrétaire général
Griselle, secrétaire vol moteur
Bonadio, trésorier vol moteur
Archen, secrétaire vol à voile
Oehler, trésorier vol à voile
Puons, responsable Commission RSA
Asseurs : Lorich, Fernandez

Instructeurs avion :

Fischer, chef pilote (115h)
Oberbillig (170h), Corolleur (150h),
Wurtz (63h), Schmitt Philippe à/c 31.8.
(82h).

Mécaniciens : R. Dantec, Yves Max

Instructeurs planeur :

Lorich E. chef pilote (48h)
Parmentier (61h) Raubert (62h)
Gawronski (65h) Georgin (40h) Muller
Jean-Marc (à/c 5.9. : 5h)

Pilotes remorqueurs :

Parmentier, Lorich, Malaisé, Manz,
Henry, Abadie, Neuschwander, Gales

Avions :

DR 400-120	F-GCIK	396 h
DR 400-120	F-GAVA	414 h
DR 400-140	F-BUHA	359 h
F 172 Cessna	F-BXZP	367 h
D 112 "Jodel"	F-PHLR(comRSA)	71 h
MS 983A rem.	F.BSDL	151 h

Avions privés :

MS 880 "Rallye"	F-BKTK	Ollinger
F 172 Cessna	F-BUMT	Weisse
CAP 10	F-PYIF	Schmitt

Planeurs :

SF 28 Motoplaneur	F-CAAB	305 h
G 103 "Twin" T34	F-CFHI	115 h
WA 30 "Bijave"	F-CCYU	163 h
WA 30 "Bijave"	F-CDIF	157 h
C 101 "Pégase" B136	F-CGBA	71 h
LS1F L70	F-CEKU	65 h
LS1F L59	F-CEKJ	64 h
G 102 "Astir" R72	F-CFIM	38 h
Ka6E	F-CDRK	-
Ka6E	F-CDRS	102 h
A 60 "Fauconnet"	F-CDFN	29 h
WA 22 "S.Javelot"	F-CCLM (sit.R)	

Planeurs privés :

H 201 "Libelle"	F-CEBN	Lathuille
H 201 "Libelle"	F-CEBD	Pepos
Jantar2	F-WAQB	Champeval -15.6
Jantar2	LX-CMD	Champeval -7.9.

Résultats vol moteur : 1607 h

BB : Sandrine Duclé, Griselle, Hein,
Thuziede, Toninato, Weizel

TT : Champeval, Hein, Plagnieux,
Winandy - 91 licenciés FNA

Résultats vol à voile : 1242 h

BPP : Lahoche, Grootage, Sabatoli,
Braun, Lenhardt, Chrzavzez Emman.
13 lâchers - Coupe féd : 5837 km



Dès l'arrivée du D 112 F-PHLR, la Commission RSA entreprend de lui donner un nouveau look. Ainsi décoré, il s'envole pour Beaune le 6.9.86 pour le rassemblement des "Jodel" à l'occasion du quarantième anniversaire de la marque. "La décoration la plus poétique et la plus humoristique qui soit" écrit le "Fana de l'Aviation" qui publie cette photo. (Fév. 1987 p°55).

La Commission RSA de l'ACBM, 1985-1992

Un groupe de pilotes est intéressé par la création d'une section locale du RSA, le Réseau des Sports de l'Air. L'idée se concrétise autour d'un Jodel D 112 de construction amateur que l'on dénicher à Saint-Omer. L'avion, le D 112 n°290 immatriculé F-PHLR, est acheminé de Valenciennes à Yutz le 7.4.1985 par Edouard Lorich. Le certificat d'immatriculation est établi au nom de l'ACBM, l'avion est donc administrativement propriété du club, mais son achat est financé par un groupe de pilotes qui versent chacun la somme de 5000 F. Le nom de "Commission RSA" est donné à ce groupe qui se compose de Puons, (secrétaire du groupe), Wurtz (instructeur), Didelot, Bonadio, Pepos, Lorich, Gales, Manz. Se rajoutent ensuite au fil des ans Boucherat, Griselle, Ospel (1986), Muller Robert, Tuscherer (1987), Kazmierzak, Gillet, André, Champeval (1989). L'avion disparaît des registres de vol en 1992, un rentoilage s'avérant indispensable. Un projet de section autonome calqué sur les sections vol à voile et modélisme du club voit le jour, mais le 5.2.1992, le Comité décide la dissolution de la Commission RSA et autorise le président à mettre en vente le D 112 en l'état, en priorité aux membres de la Commission, individuellement ou en groupe. C'est évidemment la consternation au sein de la petite équipe de membres RSA restants. Le 4.9.1992, les propositions d'achat sont examinées et l'avion est finalement attribué à Norbert Guirking. Le solde des actifs de la Commission RSA est réparti entre ses derniers membres. Guirking et Lechner entreprennent ensuite une longue restauration de cet appareil, qui, après maintes péripéties, revolera huit ans plus tard, le 6.9.1999, aux mains de Jean-Marc Muller qui en assure la mise au point.



Le Commandant Oberbillig et son équipage... Ferme aux commandes, notre nouvel instructeur, Philippe Oberbillig est entouré de Fernand Wurtz, instructeur, Robert

Dantec, mécanicien, Robert Cavélius, Denis Feller, Jean-Marc Boucherat, Michèle Reinert, Albert Engelbert. De retour des Etats Unis en novembre 1984 où il a obtenu les qualifications de pilote de ligne, puis engagé par la Compagnie Luxair, Philippe Oberbillig assure l'instruction avion à l'ACBM durant 14 années, mais en 1999, il devra y renoncer pour se consacrer à sa charge de chef pilote de la Luxair.



DU MOTOPLANEUR AU BIREACTEUR.

Jean-Marc Muller, de retour de son stage à Saint Auban, est notre nouvel instructeur vol à voile à partir du 15.9.85. Élève pilote de planeur, lâché en 1979, il se révèle rapidement un circuitier acharné. Il est sans doute celui qui a réussi le parcours le plus long jamais réalisé au départ de et avec retour à Yutz, une ligne brisée de 545 km le 1^{er} août 1999 en 6 h 30 sur LS1F L59. Pendant plusieurs années, il est l'ingénieur Véritas qui ausculte nos machines. Qualifié pilote de ligne, il est copilote sur Beech 900 à la Compagnie Proteus à Lyon avant d'être engagé le 1^{er} mars 1999 à la compagnie Luxair où il vole sur biréacteur Embraer ERJ 145.



Jean Weisse, président d'honneur.

Président de l'ACBM de 1970 à 1979, président de l'Union Régionale n°1 (UR.1) et administrateur de la FNA, Me Weisse est proclamé président d'honneur de l'ACBM lors de la fête aérienne annuelle. Il rejoint au tableau d'honneur les anciens présidents, le Dr Gruninger, M. Masuy et M. Brun.

Assemblée générale : autour de la table : Quintin, Faerber, Bey, C.Zieger, Raubert, Ollinger et deux conseillers municipaux de Yutz. Au second plan: Aubertin, Ehrhardt, Marx JP, Ruvet, Rambout, Berner, Vanlandeghem, Kazmierzak, P.Laulhere, Frisch, Spindler, Mangin, A. Yutz, E. Wendling, D. Fischer, Y. Halter, Klopp, D. Zanitzer, Kaup, Bernardoni, R. Zanitzer, Meyer, Burbassi, R. Hory, A. Zbogar, Fabbro, JA. Zbogar, Parmentier.

FREQUENCE 122.5. * **Championnats de Lorraine** à Pont-St-Vincent. Lorich se classe 8°, Pepos 9° et Dehant 12°. * **Stage franco-allemand** dans le sud de l'Allemagne. Dehant participe à ce stage qui réunit une vingtaine de jeunes vélivoles des deux pays. * **“Vieux Criqués”**. Les 14 et 15 août se tient à Brienne-le-Château, comme les autres années, le championnat de France des vétérans où Lorich défend son titre conquis l'an passé ; il est classé 4° cette année. * Pepos et Lorich font un aller-retour vers **St Auban en SF 28** les 27-28.9. en 5h22 de vol. * **SMVV**. La section militaire de vol à voile est toujours très active, elle totalise 317 h de vol sur nos planeurs en 1985. * **Modélisme** : un brevet de pilote est créé qui permet au titulaire de faire des présentations de vols devant le public. Circuits de piste, touch-and-go, loopings, le postulant doit prouver son adresse à manœuvrer et maîtriser son bolide. * **Crinon** muté, Maul prend la vice-présidence du vol à voile.

UN PLANEUR QUI DÉTESTE LES VIRAGES. Le Pezetel “Jantar 2” F-CAQB acquis par Champeval vole à Yutz à partir du 15.6.85. C'est la machine à bord de laquelle Mazalérat a battu le record de France de distance en ligne droite. Entré dans la gloire en ligne droite, le Jantar n'apprécie pas les routes sinueuses du maquis corse où son nouveau propriétaire le promène et file tout droit dans un ravin. Le club de Romans (Isère) rachète l'épave, la remonte du fond du ravin et la répare. En 2000, le Jantar F-CAQB vole toujours à Romans. Vol à Voile Magazine a raconté l'histoire de son sauvetage et de sa remise en état dans le n° de mars-avril 1993.



A Pont St Vincent, Berto Zbogar et Alex Hory . Berto a été chef de section adjoint vol à voile de 1951 à 1957, puis chef de section durant 17 ans de 1958 à 1974, au total 24 années consacrées à la bonne marche de la section vol à voile. Berto est décédé le 15.11.1992.

1986 L'ACBM a 40 ans

Comité :

Pepos, président
 Malaisé, vice-président vol moteur
 Maul, vice-président vol à voile
 Fernandez, vice-président modélistes
 Didelot, trésorier général
 Champeval, secrétaire général
 Griselle, secrétaire vol moteur
 Bonadio, trésorier vol moteur
 Archen, secrétaire vol à voile
 Dehant, trésorier vol à voile
 Assesseurs : Puons, Lorich, Rioublanc,
 Berns (adj. modéliste)

Instructeurs avion :

Fischer, chef pilote (146 h)
 Schmitt Philippe (121 h jq. 19.6.),
 Oberbillig (107 h), Wurtz (77 h)
 Corolleur (88 h), Renard (32 h à/c 7.9.)

Instructeurs planeur :

Lorich Ed. Chef pilote (36h)
 Parmentier (120h) Raubert (122h) Muller
 (150h), Rey (10h) Georgin (40h)
 Gawronski (131) Lorich Laurent (40h)

Pilotes remorqueurs :

Lorich, Parmentier, Malaisé, Gales, Manz,
 Deblay, Neuschwander, Pepos

Avions :

DR 400-120	F-GCIK	405 h
DR 400-120	F-GAVA	478 h
DR 400-140	F-BUHA	195 h
F 172 Cessna	F-BXZP	395 h
D 112 Jodel	F-PHLR	130 h
ATL Robein	F-GFUR	27 h
F 172 Cessna	F-BXZR	65 h
TB 10	F-GCER	6 h
MS 893A	F-BSDL	148 h

Avions privés :

MS 880 "Rallye" F-BKTK Ollinger
 F 172 Cessna F-BUMT Weisse
 CAP 10 F-PYIF Schmitt

Planeurs :

SF 28 Motoplaneur	F-CAAB	294 h
G 103 "Twin" T34	F-CFHI	185 h
WA 30 "Bijave"	F-CCYU	120 h
WA 30 "Bijave"	F-CDIF	152 h
C 101 "Pégase" B136	F-CGBA	56 h
LS1F L70	F-CEKU	64 h
LS1F L59	F-CEKJ	70 h
G 102 "Astir2" R72	F-CFIM	36 h
Ka6E	F-CDRS	70 h
A 60 "Fauconnet"	F-CDFN	33 h
WA 22 "S.Javelot"	F-CCLM	63 h

Planeurs privés :

H 201 "Libelle" F-CEBN Lathuille
 H 201 "Libelle" F-CEBD Pepos

Résultats vol moteur : 1701 h,

105 licenciés FNA

BB : Pierpaoli, Pirlot, Zbogor Jean-A

TT : Beuse, Francschini, Marx Mich.

Meisse Ed, Pirlot, Savaris, Henry
 Vandendris, Weitzel

Résultats vol à voile : 1143 h

BPP: Braun, Zehren, Guirkingner
 Alex Hory

R A B O T É , RATIBOISÉ !

Briare, 31.5.86.- Venus à Briare avec le DR 400 "Hotel Alpha" pour participer à un rassemblement d'agents EDF pilotes d'avion, Balland et Bey campent sur le terrain. Le jour se lève, le terrain est noyé dans une nappe de brouillard et Balland s'en va prendre quelques affaires dans



l'avion, il entend un bimoteur qui chauffe ses moteurs, puis avance dans le brouillard pour s'aligner en bout de piste. Balland quitte alors l'avion et retourne à sa tente. Les moteurs montent en régime, le Twin-Commanche accélère, le pilote ne remarque pas dans le brouillard que son avion dévie de 30° de son axe, il accroche une clôture et scalpe littéralement notre DR 400 "Hotel Alpha" ainsi qu'un second appareil et termine sa course dans un pré. Le pilote du PA 34 F-BXSQ est le chef pilote professionnel de l'aéro-club de Briare. Il aurait hâtivement recalé son conservateur de cap après la mise de gaz dans la brume. Problème à résoudre de suite à l'ACBM : le dimanche 8 juin, c'est la grande fête à Yutz, l'ACBM célèbre son 40° anniversaire, il nous manquera un avion pour les vols d'initiation. Le club de Briare nous prête pour la journée son DR400-180 F-BXVG avec le chef pilote professionnel qui effectue toute la journée des baptêmes et retourne à Briare le soir même. Quant à notre "Hotel Alpha", un nouveau fuselage sera construit par Loire-Aviation à Cosnes-sur-Loire. Un Cessna 172 F-BXZR sera loué du 20.6 au 1.8. au Plessis-Belleville pour remplacer l'accidenté. Le Robin ATL F-GFUR de l'Union Régionale nous sera attribué du 7 au 18.8. Notre "Hotel Alpha" nous reviendra finalement le 3 novembre.

Photos : notre "Hotel Alpha" au fond du hangar de Briare. Etat de la cabine où se trouvait notre camarade Balland quelques instants avant l'accident...



TARMAC NEWS. *

Plagnieux participe au **circuit régional** des jeunes pilotes du 17 au 19.3 et se classe pour le Tour de France des Jeunes pilotes. * L'opération "**Le jour le plus long**" lancée en 1985 par la FNA, a lieu cette année le 22 juin. Chez nous, 25 pilotes se relaient aux commandes des avions et nous donnent la 5° place pour l'UR1 et la 63° pour l'ensemble du pays. Une prime de 2190 F est versée au club pour sa participation. * Les traditionnels **concours d'atterrissage** en septembre sont remportés par Bonadio pour le vol moteur, Maul pour le vol à voile et Zieger pour l'aéromodélisme. * **La Commission RSA** participe au rassemblement RSA de Brienne-le-Château avec son D112 F-PHLR décoré d'une foule de ballons multicolores, ce qui lui vaut des photos dans plusieurs revues aéronautiques. A Yutz, le groupe organise un bal et tient un stand conjointement avec le vol à voile lors de la fête aéronautique qui fait un bénéfice de 3000 F. * Certains élèves

pilotes font l'impasse sur le **Brevet de Base** et passent tout de suite à la préparation du TT. Le Comité rappelle que les bourses annuelles de pilotage sont attribuées en fonction du nombre de brevets enregistrés, il est donc de l'intérêt du club d'avoir des brevets de base à homologuer. * On souhaite l'acquisition d'un **5° avion**. Sondage durant l'hiver 86/87. * Sont récompensés pour leur "**participation à la vie associative**" : Griselle, Feller, Boucherat et Ospel, ainsi que Dantec pour son travail comme mécanicien au vol moteur et au vol à voile.

FETE DU 40^e ANNIVERSAIRE DE L'ACBM le 8 juin 1986.

Une patrouille de trois "Jurca Tempête" dont on aperçoit le n° 21 sur la photo ci-dessus, fait une présentation de voltige, le CAP 10 F-PYIF, Fernand Wurtz aux commandes enchaîne, un "Pitts Spécial" 200 CV entre en scène à son tour, un "Stampe" venu de l'extérieur nous rappelle que notre premier avion a été, en 1946, le Stampe SV4C F-BCTC. Un Puma de l'Armée de l'Air, des parachutistes du 13^e RDP de Dieuze, des arrivées "de vitesse" de planeurs, bref tout ce qui peut voler vole et même, spectacle inhabituel, une nuée de pigeons voyageurs prend son essor, le tout au rythme de la Musique de Basse-Ham. Un vin d'honneur a lieu à 18 h. On a enregistré 1200 entrées payantes à 10 F l'entrée. Et comme d'habitude, la majorité des spectateurs se trouvait aux abords extérieurs de l'aérodrome. Sur la photo, noter également le D 112 de la Commission RSA dans sa nouvelle livrée ainsi que le MS 880 F-BKTK de Ollinger.



CHANET-FLORAC 30.6- 6.8.86 - Quatre planeurs descendent à Chanet, au cœur du Massif Central et du Causse Méjean où se niche le petit aérodrome de Florac. A Chanet se déroulent les stages de l'UCPA à l'encadrement desquels des instructeurs de Yutz participent régulièrement pendant plus de vingt ans. Raubert, Gawronski, Parmentier, Fabbro et plus récemment Hory s'y relaient durant 2 à 3 semaines par an. L'aérologie n'est pas celle des Alpes, mais on y vole beaucoup et cela suffit pour déclencher l'enthousiasme. Quatre instructeurs vont se relayer durant 6 semaines à Chanet (Lorich Ed., Raubert, Gawronski, Parmentier) pour faire voler une dizaine d'élèves sur le "Twin" T34 (Scot, Graf, Sabbatoli, Arnaud, Diou, Rasmusse, Lahoche, Mille Chravez, Lefaix). Le LS1F KU circuite aux mains de Dehant, Veber, Gales et des instructeurs "libres", le KaE RS permet à Eliane Zehren, Bail, Raybaut, Archen de faire le tour du Causse et de visiter d'en haut les gorges du Tarn et bien au-delà, tout en maintenant le local de Chanet. Pepos se joint au groupe avec son "Libelle" BD. C'est donc une colonie de 21 Yutzois qui se retrouve avec 4 planeurs à Chanet. Ils y effectuent 165 heures de vol. La plupart sont logés à l'auberge de Nivoliers où résident également les stagiaires UCPA, d'autres campent sur le terrain. On ne peut oublier les mémorables soirées du vendredi dans les fermes auberges du Causse. Mais l'exploit de cette expédition ne se situe pas dans les airs, mais sur la route. Gawronski tracte le "Twin" et son interminable remorque. A Ste Enimie, au lieu de monter vers le Causse Méjean, il poursuit sa route vers Florac et commence la montée Florac - Nivoliers par une petite route en lacets, à très forte pente et longeant des précipices impressionnants. Moyennant deux ou trois manoeuvres et marches arrière à chaque virage en épingle à cheveux, "Casimir" parvient enfin sur le plateau. *Photos (1986)*: le site de Chanet. *A droite* : à la ferme auberge de Toulousette, "Casimir" (JF. Gawronski) durant l'épreuve (non homologuée FAI) du " glou et glou et glou...". A sa droite, Parmentier.

FREQUENCE 122.5. * Brienne-le-Château, "les Vieux Criqués", Lorich se classe 3^e à ce désormais classique championnat de France des vétérans. "L'abus de Bijave et de remorqueur n'ont pas prise sur lui" déclare le secrétaire général Champeval à la réunion-bilan de fin d'année. * Le MS 893A F-BSDL est à Castelnauary à partir de janvier, convoyé par Lorich et Galès. Le SF 28 est le seul à voler à la section jusqu'au 26 avril, date à laquelle le 893 F-BLIP nous est prêté. Les remorqueurs étant propriété de l'Etat, les révisions sont effectuées dans les ateliers de la DGAC. Inconvénient : leur durée. Avantage : c'est gratuit. * Une main rageuse a écrit sur la planche de vol du 16.6. : "Il est formellement interdit d'effectuer autant de lâchers en semaine alors que la plupart des membres sont absents !" signé : Casimir. * **Modélistes** : aux championnats de France à Poitiers, en série débutants, Maillet est 2^e, Schroeder 3^e. Camille Zieger est 8^e en catégorie pilotes confirmés.

1987

Comité :

Champeval , président
Malaisé, vice-président vol mot.
Veber JM, vice-président vol à v.
Fernandez, vice-président modél.
Trés.: Didelot, Secrét. : Zehren - Ass. V&V :
Ferber, Schmidt, Guirkingner - Ass. VM :
Tarallo, Boucherat, Wagner JM, Rioublanc

Instructeurs avion :

Fischer, chef pilote (196 h)
Wurtz (64 h), Corolleur (70 h), Oberbillig (124 h).

Instructeurs vol à voile :

Raubert, chef pilote (65h) Lorich Ed (88h)
Parmentier (55h), Lorich L.(40h), Muller JM (103h) Gawronski (40h)

Pilotes remorqueurs :

Lorich Ed., Parmentier, Gales,
Neuschwander, Laulhere P, Manz, Malaisé,
Quintin, Pepos
Dumée, Champeval

Avions :

DR 400-120	F-GAVA	425 h
DR 400-120	F-GCIK	412 h
DR 400-140B	F-BUHA	375 h
DR 253	F-BPKZ àc. 12.4:	200h
F172	F-BXZP	238 h
D.112	F-PHLR	68 h
ATL (UR)	F-GFUR	18 h
F150 (UR)	F-BXZE	30 h
MS. 893A remrq.	F-BSDL	135 h

Avions privés :

MS 880	F-BKTK	Ollinger
F 172 Cessna	F-BUMT	Weisse
CAP 10	F-PYIF	Schmitt

Planeurs :

SF 28 Motorfalke	F-CAAB	205 h
WA 30 (jq 11.7.)	F-CDIF	140 h
WA 30 Bijave	F-CCYU	104 h
G.103 Twin-Astir	F-CFHI	88 h
C.201 Mariann àc 4.7	F-CBLQ	86 h
C 101 "Pégase"	F-CGBA	105 h
LS1F L70	F-CEKU	139 h
LS1F L59	F-CEKJ	123 h
G.102 Astir	F-CFIM	86 h
Ka6E	F-CDRS	148 h
A 60 Fauconnet	F-CDFN	83 h
WA 22 Sup.-Javelot	F-CCLM	86 h

Planeurs privés :

H.201 Lib	F-CEBO	Laulhere	154 h
H.201 Lib	F-CEBD	Pepos	30 h
H.201 Lib	F-CEBN	Lathuille	149 h
ASK 20	F-CGKA	Champeval	39 h

Résultats vol moteur : 1766 h

TT: André, Pierpaoli, Michelin

BB: Lydia Bernard, Martine Champeval,
Simone Puons, Muller Robert, Muller JM,
Kazmieerzac,
Scymanski, Secondé, Gillet Dorffer (115 lic.FNA)

Résultats vol à voile : 1760 h

90 lic.FFVV- 11664 km, clt : 24°

BPP : Claudé, Puech, Hoer, Bail
Wilhelm, Lenhard

BF 500 : P. Laulhere



UN CINQUIEME AVION. Le "Régent" DR 253 F-BPKZ que Malaisé et Fischer convoient vers Yutz le 12 avril porte à cinq le nombre d'avions de la section vol moteur, souhait exprimé par de nombreux pilotes l'an passé. L'avion vient de l'Aéro-club de Bigorre à Tarbes Laloubère ; il est équipé d'un Lycoming 180 CV et destiné au voyage. Sa particularité : il possède un manche se terminant par un anneau, façon "Spitfire", mais notre avion est pacifique, sur l'anneau, un seul bouton : celui de la radio ! Le "Régent" restera trois ans à Yutz.

Le premier solo est un événement dont un pilote se souvient toute sa vie. Paol Quenehervé a été formé et breveté au club. Qualifié instructeur, il forme des élèves au club en 1996 et 1997, puis après la course d'obstacles PP, PL, IFR, concours Air France, il est engagé par cette compagnie au début de l'an 2000 comme copilote sur Airbus A 320.



TOUR DE FRANCE DES JEUNES PILOTES : Edouard Meisse et l'IK à l'escale de Perpignan. Le drapeau tricolore flotte au vent, allons z'enfants, le jour de gloire est arrivé ! Largueur de paras et instructeur à l'ACBM à partir de 1996, Edouard est en 2000 pilote de ligne à la Compagnie Luxair.

5200 M QFE A YUTZ ! Le SF 28 permet aux pilotes vol à voile d'explorer des conditions de vol peu connues dans nos régions. Le 4 novembre, à 12h55, l'équipage **Georgin-Parmentier** décolle à bord du motoplaneur par fort vent d'est. Parvenus à 700 m, les deux pilotes rencontrent une sévère turbulence qui fait penser au sous-ondulatoire et peu après, ils débouchent dans une couche laminaire avec 4 puis 5 m/seconde de montée dans un ressaut provoqué par le massif allemand du Hunsrück. Effectuant des huit sur l'axe Cattenom-Fontoy, ils montent régulièrement, la montée faiblit peu à peu à partir de 4500 m QFE. A 5200 m, la Vz est encore de 2m/s, mais les deux instructeurs abandonnent par prudence (oxygène !) et amorcent la descente. Une vue splendide s'offre aux deux pilotes, les Alpes Bernoises au massif cranté se découpent avec netteté à l'horizon sans la moindre

brume, le Ballon d'Alsace, la chaîne des Vosges gît sous 45°, une vraie carte de géographie en relief ! Le vol a duré 2 h 10 et constitue le record d'altitude à Yutz pour un planeur. Aussitôt après l'atterrissage, Jean-Marc Muller et Patrick Schmitt décollent à leur tour, mais ne retrouvent plus les mêmes conditions.

UN PRESIDENT SATISFAIT. -

AG du 30.11.87.

3600 h de vol au total, un nouvel avion, un planeur biplace neuf, l'ACBM se porte bien. Le président félicite particulièrement **Pierre Laulhere** pour avoir réussi une distance de 500 km en planeur, obtenant l'insigne d'or FAI. Félicitations également pour **Alex Hory** qui a bouclé ses 300 km but fixé, épreuve comptant pour l'obtention de l'insigne d'or FAI. *Photo ci-contre* : Malaisé, Dr Lacroix, conseiller général, M. Lamoureux, chef de District, Champeval, président (debout), Fischer, M. Demange, député, Dehant.



FREQUENCE 122.5 * Le stage de **Chanet** n'a pas le même succès que l'an passé. Le "Twin" T34 et Gawronski effectuent 12h40 de vol et 15 treuillées en une semaine, avec les élèves ou pilotes Diou, Bail Morenhouse, Zehren et Kloster. * A la rencontre **franco-allemande** des jeunes vélivoles, Dehant sur LS1F L70 et Henri Laulhere sur le Libelle familial H201 F-CEBO effectuent 48h50 en dix jours. * Au championnat de Lorraine (Ascension et Pentecôte) à **Pont St Vincent**, Ed. Lorich (LS1F L59), Dehant (LS1F L70) et Pepos sur son Libelle H201 F-CEBD se mesurent aux compétiteurs de la région. * Le WA 30 F-CDIF part le 11.7, il est vendu au Foyer des Jeunes de Loos-en-Gonesse (Nord). Il cède la place au **Marianne C201 F-CFLQ** qui est acheminé du Blanc à Yutz le 4.7. piloté par JM. Muller et Veber, remorqué par le MS 893 (équipage Parmentier-Quintin) avec escale à Châlons-sur-Marne, car le convoi remorqué a duré 4h10' ! * **Modélisme**. Au championnat de France à Libourne, Camille Zieger est 8^e en série II, Vincent Keller 1^{er} en série maquettes.

UNE PISTE EN DUR. Une proposition de construction de piste bétonnée ou macadamisée à Yutz est présentée au Conseil général par des élus du secteur, dont le Dr Lacroix, MM. Ferretti, Heitz, Putz, Dr Wendling. Le but est de "promouvoir la vocation touristique et économique de l'aérodrome de Thionville-Yutz," et dans un premier temps, le préavis de douane doit passer de 24 h à 2 heures. Le projet de piste en dur est approuvé et transmis pour étude de financement au ministre des Transports par M. Demange, député. Le projet n'est pas utopique, on évoque les DC 3/C47 qui atterrissaient et décollaient de Yutz en 1945. Par ailleurs, l'aérodrome de Sarrebourg possède une piste en dur, or l'activité aéronautique y est bien moindre qu'à Yutz. Tous les espoirs sont donc permis... Wait and see !

PAR LE PETIT BOUT DE LA LORGETTE... * **Puons** et **Wurtz** organisent un **stage de voltige** sur la plate-forme. Ce stage est effectué sur le CAP 10 F-PYIF prêté par ses propriétaires Schmitt, Wurtz et Clément, l'instruction voltige est assurée par Fernand Wurtz. * **La barre** de traction du Cessna ZP est retrouvée sur le taxiway. Quid de la visite prévol ? * Pendant la révision de l'hélice du DR 400 IK, un remplaçant inhabituel est mis en service à Yutz, le **Cessna 150 F-BXZE** que Malaisé restitue au Plessis-Belleville fin juin. * En septembre, les modélistes voient leurs attentes comblées, la nouvelle **piste pour la radiocommande** est inaugurée au bord de la Moselle.

LES MODELISTES AU BORD DE LA MOSELLE. Pepos avait fait des démarches pour faire attribuer un terrain aux modélistes en dehors de l'agglomération. Champeval, son successeur à la présidence, inaugure ce terrain au bord de la Moselle qui regroupe désormais toutes les activités. La piste est entretenue par la commune de Yutz. * **A Libourne**, aux championnats de France catégorie acrobatie, C. Zieger se classe 2^e, Vincent Keller fait évoluer une maquette d'Aeronca et se classe 1^{er}.



AMBIANCE AU BAR. Autour des canettes : Bouchara, Wurtz, Isabelle Francioni qui fait le service, Plagnieux et à l'arrière-plan, Griselle. Isabelle a géré le bar de 1982 à 1988. La fille Stéphanie du couple Francioni est née durant cette gérance, il s'agit là d'un fait sans précédent dans les annales de l'ACBM ce dont le pépé, Camille Zieger, n'est pas peu fier !

1988

Comité :

Champeval, président
 Malaisé, vice-président vol moteur
 Veber JM, vice-président vol à voile
 Fernandez, vice-président modélistes
 Didelot, trésorier général
 Zehren Eliane, secrétaire général
 Tarallo, trésorier vol moteur
 Faerber, secrétaire vol moteur
 Guirkinger, trésorier vol moteur
 Schmidt Patrick, secrétaire vol à voile
 Assesseurs : Boucherat, Wagner JM,
 Rioublanc, Berns, adjoint modélistes

Instructeurs avion :

Fischer, chef pilote (182h)
 Oberbillig (83h), Corolleur (36h)

Instructeurs vol à voile :

Raubert, chef pilote (8h), Fabbro (56h)
 Parmentier (56h), Muller (101h) Robuchon
 (19h), Ed. Lorch (46h), Lorch Laurent.

Pilotes remorqueurs :

Lorch E., Parmentier, Gales, Malaisé,
 Manz, Lauthere Pierre, Quintin, Pepos,
 Champeval

Avions :

DR 400-120	F-GCIK	382 h
DR 400-120	F-GAVA	348 h
DR 400-140B	F-BUHA	294 h
DR 253 "Régent"	F-BPKZ	104 h
F 172 Cessna	F-BXZP	208 h
D 112 Jodel	F-PHLR	65 h
ATL (Un. Rég.)	F-GFUR	50 h
F 150 (FNA)	F-BXZE	17 h
CAP 10 (Longchambon)	F-BSGC	40 h

Avions privés :

MS 880	F-BKTK	Ollinger
F 172 Cessna	F-BUMT	Weisse
CAP 10	F-PYIF	Schmitt

Planeurs :

SF 28 "Motorfalke"	F-CAAB	90 h
WA 30 Bijave	F-CCYU	138 h
G 103 Twin Astir T34	F-CFHI	97 h
C 201 "Marianne"	F-CBLQ	124 h
LS1F L70	F-CEKU	170 h
LS1F L59	F-CEKJ	160 h
G 102 Astir2 R72	F-CFIM	160 h
Ka6E	F-CDRS	131 h
A 60 "Fauconnet"	F-CDFN (sit. "R")	
WA 22 "Sup.Javelot"	F-CCLM	106 h

Planeurs privés :

H 201 Libelle	F-CEBO	Lauthere	171 h
H 201 Libelle	F-CEBD	Pepos	36 h
H 201 Libell	F-CEBN	Lathuille	133 h
Grob Dimona	F-WGAV	Fabbri	

Résultats vol moteur : 1488 h

BB : Delphine Fischer, Skoor, Quenehervé,
 Fritsch (105 lic. FNA)

TT : Muller Robert, Lestour, Gillet,
 Scymanski, Dorffer, Kazmierzak

Résultats vol à voile : 1750 h

Coupe féd. : 22.442 km.

BPP : Puech JP, Jean-Pierre St. Claudé
 Olivier. Licenciés FFVV : 68.

Total licenciés : 205 (ttes sections)



LA FETE AERIENNE du 25-26 juin a vu évoluer, fait exceptionnel, deux Mirage III de la base de Nancy-Ochey qui font une présentation impressionnante. Sont présents également un avion historique, un Nord 3200 ex-ALAT et un hélicoptère de l'ALAT. Mais pour les anciens, le moment émouvant est la visite que nous a rendue Fernand Wurtz. Nous ignorions que c'était la dernière fois qu'il franchissait le seuil de l'aérodrome et du club auquel il a voué tous ses temps libres depuis que jeune adolescent en 1948, il a appris à piloter à l'ACBM. *Photo* : Martine Champeval en conversation avec Fernand Wurtz. *A gauche*, Auguste Fischer, *à droite* : Jean-Marc Muller.



Photo : M. Demange, député-maire de Thionville, Maurice Malaisé décoré par Jean Weisse, président de l'Union régionale n°1 et M. Bonnetin, maire de Yutz.

MEDAILLE D'HONNEUR DE LA FNA pour Maurice Malaisé.

Décoré le 27.3. par Me Weisse, président de l'Union Régionale, en présence des notables du secteur. Breveté "C" en 1948 aux Ailes Mosellanes, Maurice Malaisé a été secrétaire général de l'ACBM, il est vice-président vol moteur depuis 1983, administrateur de l'Union Régionale, et fondateur du Comité Départemental.

SUR LE TARMAC. * Tarifs. Cette année, les pilotes débourseront par heure de vol la somme de 200 F pour les deux Robin 120 CV (F-GCIK et F-GAVA). Le DR 253 (180 CV) en coûtera 434 F en solo et 488 F en instruction. *** Réunion à l'ACBM** des représentants des aéro-clubs de Lorraine avec le chef de District, M. Lamoureux, M. Pinot, ingénieur Véritas et Me Weisse, président de l'Union Régionale n°1. A l'ordre du jour, les zones militaires qui restreignent fortement les vols des planeurs. Une convention est signée avec les militaires qui libère un peu d'espace pour les planeurs. On étudie ensuite un projet intéressant : l'utilisation de l'essence super automobile. "Des expériences conduites aux Etats-Unis font apparaître qu'une utilisation bien conduite ne pose pas de problème particulier" explique M. Pinot, mais la difficulté majeure reste "la grande irrégularité dans la qualité de cette essence." *** L'expérience d'un stage de voltige** lancée l'an dernier par Fernand Wurtz avec le CAP 10 F-PYIF a été encourageante. Mais Fernand nous quitte, hélas, pour le paradis des pilotes et Gilbert Schmitt vend son CAP 10. Le chef de section Malaisé fait donc appel à Longchambon qui se déplace avec son CAP 10 F-BSGC. Initiative appréciée, car 24 pilotes participent à ce stage.

FREQUENCE 122.5 * Championnat de Lorraine vol à voile à

Sarreguemines, 23 concurrents, **Pepos** se classe 12° sur Libelle, **Lorch** 13° sur Pégase B 136, **Dehant** 15° sur LS1F L70. *** Le Rallye des Cumulus** du 10 au 26.6, réservé aux motoplaneurs, conduit l'équipage **Fabbri-Fabbro** à travers la France puis l'Espagne par

Palma de Rio et se termine à Fuentemilanos, le centre vol à voile bien connu.. Ils volent sur Grob Dimona F-WGAV, prototype propriété de Fabbri. *** A Alex Hory** et Jean-Michel **Wagner** est décerné le "Brevet d'Honneur de la Fédération Française de Vol à Voile" (FFVV). *



Spectacle familial dans le ciel de Yutz, le MS 893 F-BSDL remorquant le planeur-école WA 30 F-CCYU. Notez l'assiette cabrée de l'avion en comparaison de celle du planeur. Le pilote s'efforce de ne pas dépasser 100 km/h lorsqu'il remorque un planeur en bois et toile, d'où cette assiette cabrée. Ces deux appareils battront des records de longévité au club, le MS 893 remorquera durant 21 ans (1970 à 1991) et le Bijave subira les humeurs des élèves durant 25 ans (1966 à 1991). Les deux machines se retrouvent en 2000 au club vol à voile de Caen-Falaise où elles continuent leurs vols en tandem dans le ciel de Normandie. *Pilote du MS 893 : Alex Hory. Equipage du Bijave : un élève et Roger Hory, instructeur. Photographe : Pastant.*

Fernand Wurtz (+ 1.9.88). Fernand nous a quittés à l'âge de 56 ans. Il avait rassemblé ses forces pour nous revoir deux mois avant son décès, lors de la fête du 26 juin. Pilote de planeur et d'avion dès 1949, breveté mécanicien avion à l'école de Rochefort durant son service militaire, spécialiste des moteurs, Fernand a mis ses compétences au service du club durant quarante années. On le retrouve également dans toutes les équipes de constructeurs amateurs du club depuis 1949 (Bébé Jodel, CAP 10, Crozes Criquet). Il est responsable de la section vol moteur de 1966 à 1972, instructeur de voltige et testeur, son dernier engagement important au service du club a été l'organisation en 1987 d'un stage de voltige au cours duquel il a initié à cette discipline nombre de pilotes sur le CAP 10 F-PYIF. Il a poursuivi l'instruction d'élèves pilotes jusqu'au 26.7.87. Ce jour-là, il décolle pour la dernière fois de nos pistes à bord de l'"India Kilo" pour tester un élève en vol. Fernand a su partager avec nous une amitié d'une qualité rare, nous nous étions tous réjouis de la Médaille d'Honneur de la FNA qui lui avait été décernée en 1978 et qui reconnaissait ses mérites. La salle de cours baptisée "Salle Wurtz-Zbogor" perpétue le souvenir de deux personnalités marquantes du club. Une sculpture sur bois à l'effigie de Fernand figure au bar dont il avait tracé les plans en 1964. *Photos sous 1988, 85, 72, 64, 58.*



Le Comité et le président Champeval ont voulu témoigner leur reconnaissance à **Auguste Fischer** pour les services éminents qu'il rend au club. Cette plaque est apposée à l'entrée du hangar vol moteur pour en témoigner... et susciter des émules !

Alfred Muller (+ 1988). Alfred Muller et son épouse Marianne ont été gérants du bar et gardiens du terrain de 1964 à 1974. Alfred est membre du Vol à Voile Thionvillois (VVT) en 1936 et vole sur planeur Avia 11A quand la guerre interrompt l'activité. On le retrouve dans l'équipe qui redémarre le vol à voile en 1945, sa profession de mécanicien et garagiste le prédisposant à veiller à l'entretien de la mécanique. Mais pour nous, Alfred restera le placide et chaleureux gérant du bar, s'intéressant à tous les détails de nos vols, partageant avec plaisir nos récits. Parfois, on parvenait à lui arracher quelques mots sur ses débuts vélivoles sur la côte de Guenrange. - Mme Muller est décédée le 6.8.2001. D'elle, nous gardons le souvenir d'une personne attentionnée et prévenante pour nous, membres parfois turbulents de sa "grande famille" comme elle nous appelait. - La passion aéronautique était inscrite dans les gènes de la famille, puisque le fils Bernard a été breveté pilote de planeur en 1968 et la petite-fille Françoise Cordier en 1975. *(Photos sous 1970, 68, 58).*

1989

Comité :

Champeval, président
Malaisé, vice-président vol moteur
Veber JM, vice-président vol à voile,
Fernandez, vice-président aéromodéliste.
Zehren Eliane, secrétaire général
Scymanski, trésorier général
VM : Tarallo, Didelot, Rioublanc, André
VV : Guirkinger, Schmidt, Faerber, Wagner,
Quintin. Adj. modélistes : Berns

Instructeurs avion :

Fischer, chef pilote (175h)
Corolleur (57h), Oberbillig (66h), Chartier
(12h) Fabbro (150h),
Parmentier (5h).

Instructeurs planeur :

Muller Jean-Marc, chef pilote (63h)
Parmentier (108h), Fabbro (61h), Koun
(48h), Robuchon (93h) Raubert (2h),

Pilotes remorqueurs :

Parmentier, Lauthere P, Malaisé, Gales,
Quintin, Champeval, Fabbro

Avions :

DR 400-120	F-GAVA	504 h
DR 400-120	F-GCIK	458 h
DR 400-140B	F-BUHA	350 h
DR 253 "Régent"	F-BPKZ	126 h
F 172 Cessna	F-BXZP	245 h
D 112 Com. RSA	F-PHLR	125 h
CAP 10 (stage volt)	F-BSGC	29 h
MS 893A (remorq)	F-BSDL	132 h

Avions privés :

MS 880 "Rallye"	F-BKTK	Ollinger
F 172 Cessna	F-BUMT	Weisse

Planeurs :

SF 28 Motoplaneur	F-CAAB	389 h
WA 30 "Bijave"	F-CCYU	180 h
G 103 "Twin Astir" T34	F-CFHI	133 h
C 201 "Marianne"	F-CBLQ	77 h
C 101 "Pégase"	F-CGBA	62 h
LS1F L70	F-CEKU	76 h
LS1F L59	F-CEKJ	140 h
G 102 "Astir II" R72	F-CFIM	122 h
Ka 6 ^E	F-CDRS	104 h
A 60 "Fauconnet" (sit R)	F-CDFN	43 h
WA 22 "Super Javelot"	F-CCLM	67 h

Planeurs privés :

H 201 "Libelle"	F-CEBO	Lauthere	51 h
H 201 "Libelle"	F-CEBN	Lathuille	120 h

Grob Dimona F-WGAV Fabbri

Résultats vol moteur : 1837 h

BB : Tanguy, Kazmarek, Gallet, Korsec,
Festucci, Schommer

TT : Fischer Delphine, Skoor Catherine,
Fath JJ, Muller Jean-Marc

Résultats vol à voile : 1564 h

BPP : Ayala, Dalas, Rothan, Mangeard,
Bernardoni, Stéphane, Chrzavzez
Emmanuelle, Folny, Delva

Tour de France. Jean-Albert Zbogar décroche la 3^e place. *

18-29 juillet. Jean Albert, qui s'était classé en tête des épreuves de sélection pour le nord-est de la France, se retrouve d'abord en 50^e position, il remonte peu à peu le classement jusqu'à la 3^e place. Il remporte la dernière étape Lille-LeTouquet où le temps décompté pour son avion est exactement celui fixé par les commissaires, à la seconde près. Air Inter lui offre la préparation à l'examen théorique de pilote de ligne. En 1992, Jean Albert est instructeur à Yutz puis il est engagé comme instructeur professionnel à Etampes.



Philippe Oberbillig a débuté sa carrière aéronautique en 1977 à 16 ans en gagnant son brevet de pilote 1^{er} degré au concours organisé par l'ACBM. Instructeur au club et pilote de ligne, il est, à partir de 1999, chef pilote de la Cie Luxair. *Photo* : Ph. Oberbillig suit les préparatifs de vol de son élève J.A. Zbogar à l'escale de Luxembourg du Tour de France.

La visite prévol. Après la préparation théorique du vol ou de la navigation, la visite prévol est une étape importante avant de monter à bord de l'avion. Murielle Crouvoisier, laborantine, passe le "GAVA" sous le microscope, sous la surveillance de son instructeur, Jean Parmentier (ISBB) - *photo ci-dessous*:



Les ISBB, Instructeurs Stagiaires Brevet de Base

A la fin des années 80, un vent de panique se met à souffler sur les compagnies aériennes : on manque soudain de pilotes ! Les grandes compagnies aspirent tout ce qui se trouve de pilotes professionnels dans les compagnies de 3^e niveau, compagnies taxi, sociétés de travail aérien ; ces dernières à leur tour "pompe" les instructeurs professionnels dans les centres de formation et les clubs. SFACT et FNA voient leurs effectifs d'instructeurs fondre comme neige au soleil et craignent un effondrement de la formation des pilotes d'avion dans les clubs. On se tourne alors vers les instructeurs vol à voile. Moyennant un stage de transformation au Centre National de St Auban, certains instructeurs-testeurs vol à voile (ITV) pilotes d'avion sont admis à dispenser l'enseignement du pilotage de base des avions. La qualification ISBB peut être obtenue après formation ab initio de 3 élèves, testés pour leur brevet de base par l'inspecteur régional du SFACT. A Yutz, Mario Fabbro et Jean Parmentier débutent ainsi l'instruction "avion" en 1989 et obtiennent leur qualification ISBB en 1991. Puis, le contexte change : les compagnies cessent de recruter, un

surplus important de pilotes de ligne se trouve soudain sur le marché du travail. La "JAR-FCL" (voir 1999) se profilant à l'horizon et la DGAC faisant volte-face, les qualifications ISBB ne sont pas renouvelées. On cherche à "résorber" à terme les instructeurs de base par les filières classiques via le CN de Grenoble. Les modalités sont un peu confuses au début et surtout très onéreuses. Il ne reste au fil des ans que 25 instructeurs qualifiés ISBB et nombre d'entre eux s'en retournent à leurs gracieux voiliers. Fabbro cesse l'instruction avion le 28 février 1997, Parmentier arrive à la limite de validité de sa qualification le 30 novembre 1997. Epilogue : en mars 2001, la revue "Vol à Voile" titre "ISBB, suite, mais pas fin !" On y lit (p^o14, extraits) : " la reprise du transport commercial aspire à nouveau des instructeurs vers les compagnies (...) pénurie d'instructeurs dans les clubs (...) l'ANPI (association d'instructeurs) réclame des instructeurs à formation simplifiée, non "FI", (...) formation qui ne coûterait pas 80.000 F aux candidats..."

PAR LE PETIT BOUT DE LA LORGNETTE... * 4.6. Fête aéronautique, les avions de l'ACBM ouvrent le bal, suivent l'école de voltige de l'Armée de l'Air, Lancereau avec son Nord 3200, Goebel de Luxembourg avec son Pitts, le T6 de Welbes et les décibels de son Pratt et Whitney, une nuée de moustiques appelés ULM, et les minis, toujours très entourés, nos modélistes avec leurs maquettes volantes plus vraies que les vrais... * On profite du changement de moteur de l'Hotel Alpha pour monter un moteur de 160 CV. Il devient ainsi un **DR 400-140B**.

À l'assemblée générale :
autour de la table :
 Szymansky, Malaisé, Berner, François, Van Landeghem, Bombardier, Quintin, Tuscherer, Weisse, Brun, modélistes, Meyer, Zieger, Berns, Bauer, Aubertin, Marx JP, Bapst, Guirkingier, Martine Champeval, Marquis. *Debout :* Ruvet, Kazmierzak, Faietta, Sandrine Ducel, R. Dantec, J. Kieffert, R. Muller



MERITE SPORTIF JEUNESSE ET SPORTS. Dimanche 22.9.89. **Maurice Malaisé, Auguste Fischer et Jean Parmentier** se sont vu attribuer le diplôme de Lauréat des membres du Mérite Sportif des médaillés de Jeunesse et Sports.

● **M. Auguste Fischer :** c'est « l'œil du maître » sur le terrain de Yutz. Entré au club en 1948, il a obtenu son brevet de pilote de planeur, en 1950, et celui pour le vol moteur en 1953. En 1973 il est devenu pilote professionnel. Depuis 1968, il est instructeur. En 1973, il s'est vu confier les responsabilités de chef pilote. M. Fischer compte 4.200 heures de vol et il a formé 320 pilotes.

● **M. Jean Parmentier** a obtenu son brevet de vol à voile en 1963 et en 1965, celui pour le vol moteur. Titulaire de 3.100 heures de vol, voile et moteur, il est moniteur de vol à voile depuis 1975. Ce modeste et dévoué dirigeant s'apprête à entamer sa 27^e saison.

● **M. Maurice Malaisé** a adhéré au club en 1963 mais il pratiquait, depuis 1948, à Metz, où il avait obtenu son brevet de pilote de vol à voile. En 1970, il a reçu son certificat de performance D de vol à voile et, en 1972, il est devenu pilote de vol moteur. M. Malaisé compte 1.300 heures de vol dont 900 sur avion à moteur. Depuis 16 ans, il remplit les responsabilités de vice-président du club, chargé du secteur vol moteur. En 1984 il a été élu président du Comité départemental du vol moteur pour la Moselle. En 1979, il a été élu comme administrateur de l'Union régionale des Aéro-Clubs du Nord-Est.



Maurice Malaisé siège dans les instances régionales.



Jean Parmentier, « la longue patience » du moniteur.



Auguste Fischer, « le maître à voler » de l'aéro-club de Yutz.

Remise du diplôme de membre d'Honneur de l'ACBM à Robert Dantec : de g. à dr. : Mme Wagner, M. Wagner, maire de Yutz, Champeval, Robert Dantec, Malaisé.



Robert Dantec membre d'honneur de l'ACBM. Un Breton naît marin, Robert a naturellement fait une carrière dans l'Aéronavale comme mécanicien avion. Il débute à Rochefort où il décroche ses brevets de mécanicien, puis il est embarqué sur le porte-avions "Arromanches" où il bichonne les moteurs 24 cylindres en double étoile 3000 CV des chasseurs "Corsair". Revenu à terre, il veille sur ceux des "Lancaster", se retrouve ensuite aux Ethiopian Airlines, puis à la TWA. Venu au club en 1978, Robert a dû trouver les "Lycoming" bien minuscules ! La fête qui l'honore aujourd'hui consacre ses nombreuses années de présence discrète et efficace.

FREQUENCE 122.5. * Le SF 28, qui volait jusque-là sans limitation de potentiel moteur, va devoir suivre l'exemple des "grands", le potentiel du moteur Limbach est désormais fixé à 1000 heures. Et comme on n'a aucune idée du nombre d'heures de fonctionnement de ce moteur, notre SF 28 est cloué au sol. La municipalité de Yutz nous attribue une subvention excep-

tionnelle, la section râcle les fonds de tiroir pour cette dépense tout à fait imprévue et un Limbach flambant neuf vient équiper le moto-planeur. * **A propos des subventions**, Champeval fait remarquer que nous restituons à la collectivité sous forme de taxes une part non négligeable de nos bénéfiques, soit 260.000 F pour l'exercice 1988 ! * **"Le jour le plus long"** pour *Alex Hory*, qui a abat 7h15 de vol en planeur en folâtrant au-dessus de la région après plusieurs tentatives de départ en circuit. *Gérard Quintin* parcourt la plus grande distance de l'année : 316 km, pas vraiment un record, mais symptomatique d'une météo pas très véli-vole tout au long de l'année.

1990

Comité

Champeval, président
 Malaisé, vice-président vol moteur
 Quintin, vice-président vol à voile
 Lechner, vice-pdt modélisme
 Zehren, secrétaire générale
 Scymanski, Tarallo, Faerber, Berns, Bail,
 Zehren, Wagner JM, André, Cavélius,
 Guirking, Zieger (modél.)

Instructeurs vol moteur :

Fischer, chef pilote (164 h)
 Oberbillig (45 h), Corolleur (32 h),
 Parmentier (54 h), Fabbro (375 h)

Instructeurs vol à voile :

Raubert, chef pilote
 Parmentier, Hory, Fabbro, Koun JM. Muller,
 Robuchon

Pilotes remorqueurs :

Hory, Parmentier, Quintin, Malaisé,
 Champeval, Bighinzoli, Lauthere P, Muller,
 Precetti, Robuchon, Fabbro, Robert Koun

Avions :

DR 400-120	FGAVA	535 h
DR 400-120	FGCIK	456 h
DR 400-140B	FBUHA	449 h
DR 253-180	FBPKZ (jq 13.2)	62 h
F172 Cessna	FBXZP	252 h
DR 400-160	FBXRP (à/c 28.3.)	...
D112	FPHLR	35 h
ATL Robin	F GIKT (U.R.)	58 h
MS 893A	F-BSDL (remorq.)	

Avions privés :

MS. 880	F-BKTK (Ollinger)
F 172 N	F-BUMT (Weisse)

Planeurs :

SF 28 "Motorfalke"	FCAAB
WA 30 "Bijave"	FCCYU
G.103 "Twin-Astir"	FCFHI
C.201 "Marianne"	FCBLQ
LS1F L70	FCEKU
LS1F L59	FCEKJ
G.102 "Astir II"	FCFIM
Ka6E	FCDRS
A 60 "Fauconnet"	FCCFN (R)
WA22 "Super-Javelot"	FCCLM

Planeurs privés :

DG 300	LX-CRP	R. Zanitzer
G.103 Twin	F CFYL	Dosda-Bighin
DG 400	FCGRH	Fabbri
GROB "Dimona"	F.WGAV	Fabbri
H.201 Libelle	FCEBN	Lathuile
H.201 Libelle	FCEBO	Lauthere

Résultats vol moteur : 2120 h de vol

DC : 669 h. - Mouvements : 17166
 124 membres licenciés

BB (11) : Gallet, Bleuse, Benit, Ploncart,
 Mathieu, Lapierre, Rossi, Balin, Croschiti,
 Coutelier, Schmitter

TT : (8) Crestin, Korsec, Fritsch, Denys,
 Quenehervé, Gallet (père), Gallet (fils),
 Bleuse.

Résultats vol à voile : 2000 heures

16000 Km coupe fédérale, 90 licenciés

BPP : 10

Effectif : + 20%. Registres VV partiels



Exit le Kilo Zoulou (13.2.), bonjour Roméo Papa (28.3.)

Notre DR 253 "KZ" n'a pas vraiment la cote. On cherche à le remplacer par un DR 400-160 qu'on trouve chez Robin, refait à neuf et rentoilé et que Malaisé nous ramène le 28.3. Il est baptisé le 30.3. Dans son discours, le président Champeval glisse une petite information à l'adresse de la brochette d'élus présents dont le vice-président du Conseil Général, Me Ferretti, laissant entendre subrepticement que le club a reversé en 1989 au trésor public une bonne partie de ses recettes, soit 400.000 francs. Il restait tout de même dans nos caisses de quoi offrir le champagne ! Photo : sur l'aile du DR 400 "RP" qui vient d'arriver : Auguste Fischer.



FÊTE AÉRIENNE du 4.6.90. Des avions de collection à la fête de l'ACBM ! Deux Boeing "Stearman", un Cessna 160, un Yak 11, des T6, un MS 733, un Max Holste "Broussard", le Nord 3200 de Lancereau qui, avec le Pitts de Goebel, nous fait des démonstrations de haute voltige. Les parachutistes de Dieuze font des atterrissages de précision, deux hélicoptères de l'ALAT venus d'Etain, dont l'un piloté par Didier Fritz, évoluent et attirent les jeunes spectateurs intéressés. Quinze jours plus tard, Lancereau reliera Paris à Londres en vol dos à bord de son Nord 3200. Une performance pour le "Livre Guinness des records."



Samedi soir, 3 juin, la veille du meeting, un méchoui géant rassemble beaucoup de monde dans le petit hangar.

Photo : A. Zbogar,
 Lancereau, Yutz, Parmentier,
 Georgin, Marcelline Zbogar

APPRENDRE A PILOTER EN ETANT NON-VOYANT. Antoine Bour, de Thionville, appartient à l'Association des Pilotes Aveugles de France. Il est élève pilote avion à l'ACBM et débute son entraînement avec Fabbro. Cours en écriture braille, schémas en relief, le pilotage est basé sur les sensations. "Sentir l'avion". Belle expérience d'entraide et de solidarité. Un messin a ainsi totalisé 1600 heures de vol depuis 1960, secondé par ses camarades pilotes voyants.

MÉDAILLES, MÉDAILLES...

Une médaille de bronze de Jeunesse et Sports est venue s'accrocher au veston de Mario Fabbro pour ses prestations en compétition vol à voile. Le président, D. Champeval est décoré lui aussi de la médaille de bronze de Jeunesse et Sports pour son activité de président du club, de secrétaire général de la Ligue de l'Est vol à voile et de secrétaire du comité départemental de vol à voile. Par ailleurs, deux belles plaques frappées de cinq planeurs vont à Jo Raubert et Jean Parmentier pour avoir consacré plus de 1000 heures de vol à former des pilotes.



Après les médailles, la photo pour la postérité ! *De g. à dr.* : Malaisé, M. Heitz, conseiller général, Champeval, Raubert, M. Demange, député maire de Thionville, Parmentier, Fabbro, Cavélius, MM. Pruneau et Gravier, conseillers municipaux de Yutz.



UNE DELEGATION DE L'ACBM se rend à Cannes pour examiner un DR 400-160 proposé à la vente. A l'escale de Chambéry, devant l'Hotel Alpha : Malaisé, Dantec, Fischer, Champeval. (24.2.90). C'est finalement le "Roméo Papa" qui sera acheté chez Robin à Dijon-Darois.

LE PREMIER CHAMPIONNAT DE L'UNION REGIONALE N°1 vol moteur organisé par le Comité départemental présidé par Malaisé, s'achève à Yutz. Sur la terrasse du bar, Adrien Yutz, Martine Champeval, Berto Zbogar, Marcelline Zbogar attendent l'arrivée des avions.



LA PLUS JEUNE PILOTE DE FRANCE. - Béatrice Laulhère est brevetée pilote de planeurs le jour de ses 16 ans. Le vol à voile est inscrit dans les gènes de la famille : son frère Henri, (à gauche sur la photo), compétiteur vol à voile, participe aux échanges internationaux des cadets de l'air, ses brillantes performances lui valent un séjour en Californie cette année. Pierre Laulhère, le père, vélivole passionné, a pris en charge l'organisation de la coupe fédérale à la section vol à voile. Son classement au championnat de Lorraine le qualifie pour les championnats de France. Il est pilote de chasse et colonel adjoint au commandant de la base de Frescaty



Béatrice vient de s'installer dans l'appareil en compagnie de son instructeur, M. Jean Parmentier ; elle a été encouragée au départ par sa maman et son frère Henri.

AU VOL A VOILE, le SF 28 "Ville de Yutz" a été remis à neuf par Missud et Bail au cours de 400 heures de travail. * **Deux mois de stage non-stop.** Instructeurs et pilotes remorqueurs assurent par roulement les vols pour permettre une formation continue en juillet et août. * On songe à **macadamiser** un tronçon de début de piste pour permettre un décollage plus rapide, car le MS 893 F-BSDL a de plus en plus de mal à franchir les caténaires en piste 02 avec un Twin ou un Marianne en remorque. *

Photo: à bord du SF 28 : un élève et Parmentier, instructeur, derrière l'aile : Béatrice Laulhère, Valérie Prinz et Serge Uge.



FRÉQUENCE TARMAC * Premier **championnat départemental** le 12.5.90. Le comité départemental présidé par Maurice Malaisé organise les épreuves de ce championnat qui se termine à Yutz. Il est remporté par un équipage de St Avold. * Eté 1990. - **Vol rasant**, l'éternelle et dangereuse tentation ! Un pilote se fait prendre à surfer au ras des pâquerettes d'une localité de la région à bord du Cessna 172 "ZP". Pas de poursuites judiciaires, mais une interdiction de vol jusqu'à la fin de l'année. Il reconnaît les faits et s'en va tout contrit. * Au **championnat de Lorraine de vol à voile**, trois pilotes se qualifient pour les championnats de France, dont Laulhère, adjoint au commandant de la BA 128 de Frescaty. * Novembre 1990. - Le DR 400 F-GCIK décolle, son **carburateur givre** et l'avion atterrit droit devant lui. Train avant fauché, pas d'autres dégâts, pilote indemne. On rappelle les consignes à appliquer lors du givrage du carburateur. * **Statistiques.** Notre vice-président vol moteur Maurice Malaisé a constaté à partir des registres d'inscription, que la population de notre club se renouvelle pratiquement à 100 % tous les cinq ans, à l'exception d'un petit nombre de fanas que l'on retrouve encore après plusieurs décades.



Ce n'est pas le moindre des mérites d'un club que de créer des amitiés solides autour d'une activité que l'on juge parfois individualiste, mais qui en fait exige un véritable sens de l'équipe et l'intégration dans une section. *Ci-contre*, retrouvailles pour une brochette d'anciens, pilotes brevetés à l'ACBM et dispersés aux quatre coins du pays : au premier rang, de g. à dr. : Janine Coulon-Hory (1961, VàV), André Gunenwald (1956, VàV-VM), Marceline Petitmangin-Zbogar (1967, VàV-VM), Albert Zbogar (1948, VàV-VM), Mario Fabbro (1948, VàV-VM). *Au 2° rang* : Roger Hory (1957, VàV-VM), Jean Parmentier (1962, VàV-VM), Jean Wirth (1956, VàV), Walter Verheyden (1956, VàV-VM), Edouard Paradeis (1948, VàV-VM).

LA MÉDAILLE DES INSTRUCTEURS VOL A VOILE

En 1986, la Fédération Française de Vol à Voile (FFVV) crée une distinction en faveur des instructeurs vol à voile qui ont dispensé un grand nombre d'heures de vol en formant des élèves au pilotage ou à la performance. La médaille de bronze est délivrée pour 1000 heures de vol d'instruction, la médaille d'argent pour 2500 heures, la médaille d'or enfin pour 5000 heures. La médaille de bronze a été attribuée depuis cette date aux instructeurs suivants :

- en 1987 : à Edouard Lorich
- 15. 4. 1990 : à Jean Parmentier et Joseph Raubert
- en 1996 : à Marius Fabbro
- 24. 4. 1997 : à Philippe Georgin et Jean-Marie Manick
- en 1998 : à Jean-Michel Koun
- 21.11.1999 : à Roger Hory



1991

Comité :

Champeval, président
 Malaisé, vice-prés. VM
 Quintin, vice-pdt VV
 Lechner, vice-pdt modélisme
 Scymanski, trésorier général
 Zehren Eliane, secrétaire générale
 Assesseurs : Faerber, Tarallo, André, Wagner
 JM, Guirking, Bail, Zieger (modélisme).

Instructeurs vol moteur :

Fischer A, chef pilote
 Corolleur, Oberbillig, Fabbro, Parmentier

Mécaniciens : Dantec, Festucci

Instructeurs vol à voile :

Raubert J. chef pilote (160 h)
 Hory R. (136 h), Parmentier (34 h), Muller JM (20 h), Robuchon (20 h) Fabbro (20 h)

Pilotes remorqueurs :

Malaisé, Hory Roger, Hory Alex, Parmentier, Fabbro, Bighinzoli, Champeval, Muller, Quintin, Precetti, Matteoni, Hervé Marsal

Avions :

DR 400-120	FGCIK	460 h
DR 400-120	EGAVA	491 h
DR 400-160	FBUHA	435 h
DR 400-160	FBXRP	305 h
F172 Cessna	FBXZP (13.1)	5 h
F172 Cessna	FGFGQ (13.1)	344 h
ATL (Un.rég.)	FGIKT	23 h
D112 (RSA-ACBM)	FPHLR	40 h
MS 893	FBSDL (jq 23.6.)	36 h
Christen CA-1 Husky	FGGZX	191 h

Remorqueur, arr. 29.3.91.

Avions privés :

MS 880	F-BKTK	Ollinger
F 172N	F-BUMT	Weisse

Planeurs :

SF 28 Motoplaneur	F-CAAB
WA 30 "Bijave"	F-CCYU
C 201 "Marianne"	F-CBLQ
G 103 "Twin-Astir"	F-CFHI
ASK 13 (à/c 21.9)	F-CEAC
C 101 "Pégase"	F-CGBA
LS1F "L70"	F-CEKU
LS1F "L59"	F-CEKJ
Ka6E	F-CDRS
WA 22 "S.Javelot"	F-CCCC àc 25.8

Planeurs privés :

G 103 - FCFYL - Dosdat-Bighinzoli
 DG 300 - LX.CDE - R. Zanitzer
 Libelle - FCEBN - Lathuille
 Libelle - OE.0914 - D. Zanitzer
 LAK 12 LX.CDM - Champeval

Résultats vol moteur : 2.097 h

5 BB : Cavélius, Quéré, Wonner, Montereale, Desjardins
 7 TT : dont Ferbus, Balin, Coutelier, Hory Alex - 125 licenciés FNA

Résultats vol à voile : 1946 h de vol

77 licenciés FFFV
 Coupe fédérale : 13.901 km, Clt : 41/81 - Clt.
 Assoc. : 44/167
 Brevets : 9 BPP, 9 certif. de performance



UN CESSNA PEUT EN CACHER UN AUTRE... 13.1.1991. La flotte se renouvelle dans la continuité. Le Zoulou Papa prend de l'âge, onze années et plus de 5000 heures de vol en club, un moteur de 150 CV parfois un peu "juste" à pleine charge, la section vol moteur décide de s'en séparer. Il quitte discrètement Yutz au matin du 13 janvier emmené vers Reims-Prunay par le pilote de Flight Service qui nous a livré son remplaçant, le F-GFGQ. Le "Golf Québec" a 160 CV sous le capot, 700 heures de vol seulement, une peinture neuve, il a été la monture choyée d'un propriétaire privé américain. Photo : baptême du "Golf Québec", de g. à dr. : Gérard Spindler, M. Heitz, conseiller général., Montereale, Martine Champeval, Me Ferretti, député, Champeval, président du club, Malaisé, Brun, Dantec.



Le Rallye des Trois Frontières à l'escale de Sarrebruck : devant l'Hotel Alpha, Robert Muller, sur l'aile, Kazmierzak.

SAR-LOR-LUX, le rallye des trois frontières. 13-14.4.91 - Ce rallye est organisé par l'Union Régionale des aéro-clubs de la FNA, la Fédération aéronautique luxembourgeoise et l'Aéro-club de la Sarre. Son but : "attirer l'attention des responsables politiques et des populations sur la réglementation archaïque de l'aviation privée en matière de survol des frontières. Tandis que depuis des années, les automobilistes passent presque sans contrôle d'un pays à l'autre, des préavis allant jusqu'à 24 heures freinent le passage de ces mêmes frontières aux pilotes privés" explique M. Birgen, directeur du rallye et président de la Fédération aéronautique luxembourgeoise. Les 89 participants collectionnent un maximum de cachets d'atterrissage sur les aérodromes du polygone Luxembourg-Sarrebruck-Nancy-Longwy-Thionville. La remise des récompenses a lieu à Yutz par M. Champeval, président de l'ACBM qui a aussi la charge de l'organisation du rallye. Cette manifestation devait se répéter d'année en année et s'élargir, mais elle restera unique.

MISE EN SERVICE DE METZ-NANCY-LORRAINE (MNL)

Émoi à la section vol à voile. En semaine, tout le secteur de montée habituel des planeurs passe en classe "D", le plafond y est donc limité à l'altitude de 3000 ft QNH. Un espace de liberté subsiste dans le secteur est, qui permet les prises d'altitude avant le départ sur la campagne. Mais pour y parvenir, il faut enjamber la R 45, donc passer au-dessus de 2400 ft/sol. La marge est mince. Un modus vivendi est trouvé avec les contrôleurs de Metz qui autorisent des montées au-dessus de 3000 ft en contact radio tant qu'ils n'ont pas de trafic IFR dans le secteur. Au sud de l'aérodrome, près de Guénange, est implantée la balise NDB "MTZ" qui attire vers elle le trafic commercial de ce secteur en approche sur MNL. Il vaut mieux éviter dorénavant de s'attarder dans ces parages, surtout le dimanche où aucun contrôle n'est exercé par Metz Approche.



L'ANCIEN S'EN VA...

Notre MS 893 F-BSDL, arrivé le 21.8.70 piloté par Verheyden, remorque pour la dernière fois le 23.6.91 aux mains d'Alex Hory. Alex est aussi le dernier pilote remorqueur formé sur cet avion. En 2000, le "Delta Lima" remorque au club vol à voile de Caen-Falaise en compagnie du Bijave F-CCYU, une autre machine ex-yussoise.- *De g. à dr.* : Quintin, Alex Hory, (à bord de l'avion), Precetti, Zbogar, Dantec, Roger Hory.

... **LE NOUVEAU ARRIVE !** Le "Christen CA-1 Husky" F-GGZX arrive le 29.3.91, piloté par Champeval et Fischer. Dès le lendemain, Fischer commence la transformation sur cet appareil des quatre premiers pilotes remorqueurs. *Photo* : briefing avant le vol, *de g. à dr.* : Parmentier, Fabbro, Malaisé (à bord de l'avion), R. Hory, Fischer

UN "HUSKY" AU VOL A VOILE. 29.3.91. - On l'attendait depuis la veille, il arrive en louvoyant entre des nappes de stratus et de bruine, convoyé par l'équipage Champeval-Fischer. Le "Christen CA-1 "Husky" est le nouveau cheval de trait du vol à voile, 180 CV, hélice à pas variable, réputé plus silencieux que le MS 893. En fait, notre Morane a de plus en plus de mal à sauter la voie ferrée quand on lui attache nos biplaces lourds "Marianne" et "Twin". Sur le marché, le choix était restreint : Robin DR 400-180, très cher à l'achat, ou Piper Pawnee agricole reconditionné, mais monoplace. Le comité a opté pour cet oiseau rare en France, unique dans l'hexagone, mais dont pas moins de 25 exemplaires remorquent des planeurs en Allemagne. De nombreux exemplaires de l'espèce peuvent être observés aux Etats Unis et au Canada équipés de flotteurs ou de skis ou tirant des banderoles publicitaires.



Baptême de la remorque du "Marianne". On baptise les avions et les planeurs pour qu'ils fassent de beaux vols, on baptise les remorques pour qu'elles se contentent de rouler. Un jour, dans la région de Troyes, la remorque du "Twin" a pris la fantaisie de décoller, son hôte le "Twin" Tango 34 étant à bord. C'était juste un petit saut de puce pour expérimenter un passage sur le dos. Casimir avait peut-être roulé un peu vite ! (24.8.1984).

De g. à dr. : Zanitzer, R. Hory, Guérin, Muller JM, Hazard (genou à terre), visiteur, E. Zehren, Guirkingner, D. Zanitzer, Dantec, Meyer, Fabbro, un visiteur, Aubertin. *Photo de droite* : visiteur, Serge Bail, Dehant, Hazard, Kaup, Malaisé, Dantec, Guérin, Fischer.

Chez les modélistes, la radiocommande s'impose peu à peu à partir de 1987 avec Lechner, Maillot, Gomez, Fernandez, Schroeder, Zieger, Faïetta, J.P. Marx. Mais dans la section, des groupes continuent à pratiquer le vol de pente en planeur ou le vol circulaire suivant leurs préférences... ou leurs moyens ! A partir de 1991, seul le vol radiocommandé sera pratiqué, car les radios sont maintenant à un prix plus abordable ! *Photo* : Camille Zieger à Eblange, entouré de jeunes, dont Keller, Bertrand et Wittmann, avant une séance de formation au pilotage.





L'ASK 13 - F-CEAC. La formation "tout plastique" tentée l'année précédente sur "Twin-Astir" n'a pas donné satisfaction aux instructeurs vol à voile, on décide donc de revenir au bois et toile pour la formation initiale. L'ASK 13 reste un planeur apprécié pour l'école, on en dénicher un à l'AC du Languedoc. Raubert et Hory se rendent à Lasbordes et ramènent le F-CEAC par la route. L'appareil est essayé en vol le 21.9.91 par l'équipage Bail-Raubert, respectivement responsable du matériel et chef pilote. *Photo : de g. à dr. :* Raubert, Zanitzer R, Mutzenhardt, Cl. Kieger, A.Hory, Madelaine, Martine Champeval, Fabbro, Kaup, Gojeki, Spindler, Me Ferreti, député, Champeval, président ACBM, M. Demange, député, Dosdat, M. Wagner, maire de Yutz, M. Gravier, adjoint au maire de Yutz, M. Brun, président d'honneur de l'ACBM.



On "tchatte" en attendant son tour pour voler. *En piste, ci-dessus, de g. à dr. :* Pascal Meyer, Jean-Michel Wagner, André Hazard, un élève pilote, Jo Raubert, Emile Wendling. *Ci-contre :* Catherine Trépagne, Alex Hory, Christian Mioni.



Edouard Paradeis (+ 16.10.91)

notre ancien chef pilote, est décédé à 59 ans des suites d'une chute. L'ACBM venait tout juste de souffler sa seconde bougie quand "Doudou" rejoint à 16 ans l'équipe des jeunes (Zbogor, Fischer, Fabbro, Bighinzoli, Wurtz, etc.) de la toute nouvelle association. Breveté pilote de planeurs en 1948, il est au Canada en 1956 puis à Reims, breveté pilote de chasse à la 3^e Escadre, sur F.84.F "Thunderstreak", avec détachement en Algérie. Il quitte l'Armée de l'Air en 1961 et sera notre chef pilote vol moteur et vol à voile, testeur pour les clubs voisins, jusqu'en 1971. Ses occupations professionnelles le fixent dans la région parisienne par la suite où il continue de former des pilotes d'avion. Sa "nav" préférée sera évidemment Yutz et bien souvent, il passera quelques heures avec nous. "Doudou" laisse son empreinte dans la mémoire de tous ceux qui l'ont croisé. Boute-en-train, il était de toutes les fêtes, l'ACBM était sa seconde famille. Il aimait évoquer "l'aviation en culottes courtes", son expression préférée,

lorsqu'il parlait de ses débuts. *Photo :* Paradeis, à bord de son F.84F à Reims en 1959. (*Photos sous 1951, 1953, 62, 68, 69, 1990.*)

L'ESPION QUI SEMAIT L'EFFROI

Etain, 30.5.1991. Le LS1F Lima 59 spirale et depuis un moment, ne monte plus. Son pilote doit se rendre à l'évidence, il faut atterrir. À l'est, la piste d'Etain. A la tour, personne ne répond aux appels du pilote, il est 18 h 30 et le planeur se pose sur l'immense piste en béton. Le pilote raconte la suite : "un véhicule militaire surgit, me barre la route, trois hommes en treillis bondissent, le premier se jette à terre en braquant un fusil mitrailleur, les deux autres avancent prudemment, la main sur leur arme de poing. Interrogatoire succinct et je suis embarqué dans l'arrière du véhicule, surveillé de près par un homme en armes. Je remarque au passage un groupe de militaires qui pouffent de rire en voyant ce dangereux envahisseur vêtu d'un vieux T-shirt, short, baskets et bob sale, profil type d'un espion de Saddam Hussein. (Les hélicoptères de la base venaient tout juste de rentrer de la guerre du Golfe). Nouvel interrogatoire par la gendarmerie de la base, et on m'appelle au téléphone. C'est le colonel commandant la base qui m'annonce que je suis libre, il propose que je revienne le lendemain avec l'avion remorqueur pour chercher le planeur. Je

respire un grand coup ! Canular, ou exécution des consignes en vigueur durant la guerre du Golfe ? Les deux peut-être. Le lendemain, dans le créneau horaire fixé, soit 12h30 à 14h30, la fréquence radio du vol à voile 122.5 étant autorisée exceptionnellement, le MS 893 me ramène à Etain avec mon père pilote remorqueur et nous rapatrions mon Lima 59 à son bercail." (Alex Hory).



1992

Comité :

Champeval, président
Tarallo, vice-pdt vol moteur
Mme Zehren EL., vice-pdte vol à voile
Faietta, vice-pdt modélisme
Scymanski, trésorier général
Marquis, secrétaire général
Spindler, Rambout, Guirkinge, Wagner JM,
Kaub, Ferber, Bail, Zieger (modél.)

Instructeurs vol moteur :

Fischer Auguste, chef pilote
Oberbillig, Corolleur, Zbogor JA, Rolando
(à/c 2.9.), Fabbro, Parmentier

Instructeurs vol à voile :

Raubert, chef pilote (135h) Hory (155h)
Parmentier (40h) Fabbro (18h) Fareneau
(SMVV, 8h), Muller JM (37h) Georgin

Pilotes remorqueurs :

Hory Roger, Hory Alex, Parmentier, Quintin,
Malaisé, Champeval, Muller, Fabbro,
Matteoni (SMVV)

Avions :

DR 400-120	FGCIK	521 h
DR 400-120	FGAVA	580 h
DR 400-160	FBXRP	206 h
F.172 N Cessna	FGFGQ	
M20J "Mooney"	FGKDC (à/c 23.5.)	
Christen C-A1 "Husky"	FGGZX	173 h

Avions privés :

MS 880	F-BKTK	Ollinger
F 172N	F-BUMT	Weisse

Planeurs :

SF 28 Motoplaneur	FCAAB	188 h
ASK 13	FCEAC	299 h
C 201 "Marianne"	FCBLQ	103 h
G 103 "Twin"	FCFHI	94 h
C 101 "Pégase"	FCGBA	109 h
C 101 "Pégase"	FCHKQ	139 h
LS1F L70	FCEKU	126 h
LS1F L59	FCEKJ	142 h
Ka6E	FCDRS	88 h
WA 22 "S.Javelot"	FCCCC	98 h

Planeurs privés :

G 103 - FCFYL - Dosdat-Bighin.	72 h
DG 300 LX.CDE -Renato Zanitzer	44 h
Libelle F.CEBN - Lathuille	66 h
LAK 12 - LX.CDM - Champeval	39 h
H 201 "Libelle" OE-914 D.Zanitzer	24 h
KV2 F-WASE Loravia-Kieger	1 h

Résultats vol moteur : 2117 h.

BB : Veinand, Pellerin, François, Marx JP,
Bouvier, Bauer, Duclat Sandrine
TT : Cavellius, Spindler, Mille Schaeigis,
Montereale, Dupont Thierry

Résultats vol à voile : 1634 h de vol

Coupe fédérale : 17193 km, Clt : 36/88

Brevets : Bergström, Hazard, Mellinger,
Heckel, Claudé.

ACBM : 220 membres à jour de leur cotisation.



LE MOONEY M20J F-GKDC, acheté aux Etats-Unis et révisé par Troyes Aviation, arrive le 23 mai piloté par Fischer. Destiné aux voyages à longue distance et à l'entraînement au vol aux instruments, cet appareil haut de gamme suscite la curiosité et rencontre un certain succès, d'autant plus que le prix de vente de l'heure est de 600 francs, ce qui le rend particulièrement attrayant. Avec le Mooney, "on entre dans une autre aviation" commente un pilote enthousiaste. Quinze pilotes commencent leur transformation sur cette machine avec les instructeurs Fischer, Corolleur et Oberbillig.



CHAMPIONNAT DE MOSELLE

17.5.92. - Les concurrents du Championnat de Moselle font étape à Yutz. Cette épreuve a été créée par le Comité mosellan de vol moteur présidé par Maurice Malaisé. Deux équipages yussois concourent : Quéré-Balin sur DR 400 F-BXRP et Bonadio-Kazmierzak sur Cessna F-GFGQ. Photo : Balin, Quéré, Malaisé, Bonadio, Kazmierzak, Champeval. A bord du "RP" : Balin et Quéré. Devant l'aile : Guy Hofstein.



Albert Zbogor + 15.11.92. "Berto" a été un membre de la première heure de l'ACBM, il est breveté pilote de planeur en 1948, pilote d'avion en 1949. Toujours sur la brèche quand il faut réviser, remettre en état les machines, il seconde "Dédé Simon" dès 1951 dans les fonctions de chef de la section vol à voile, dont il devient le responsable en titre à partir de 1958. A bord du Bréguet 905 "Fauvette", il décroche son troisième diamant en réussissant une distance de 500 km. Instructeur suppléant jusqu'en 1963, Berto était un dirigeant-né, tout entier voué à sa tâche, n'hésitant pas à passer une nuit à remettre en état avec "Bébert" Guth le fragile moteur Renault du Stampe remorqueur pour que le lendemain, la section puisse tourner. Durant un quart de siècle, le vol à voile à Yutz, c'était "Berto", il dirige la section jusqu'en 1974, soit 24 ans de service bénévole dont 17 ans comme chef de section. Il est parti prématurément un jour de novembre 1992 et nous étions fous à l'accompagner en l'église de Hayange. (Photos sous 1990-85-70-63).

REMISE DE DISTINCTIONS

9.2.92. - Deux sociétaires sont à l'honneur aujourd'hui : Maurice Malaisé à qui Me Ferretti remet le diplôme de membre d'honneur de l'ACBM en raison de son activité tous azimuts en faveur de la cause aéronautique, et Christian Mioni, notre benjamin, breveté pilote de planeurs et insigne FAI "D" à 17 ans. Me Weisse remet ses diplômes à l'intéressé.



Christian Mioni, D. Champeval, Me Ferretti, Me Weisse



Me Ferretti, vice-président du conseil général, remet à Maurice Malaisé le diplôme qui le fait membre d'honneur de l'Aéro-club.



Les copains d'abord ! Patrick Cancelli, Edouard Meisse, Paol Quenehervé, Alex Hory



Championnat de Moselle, 17.5. L'équipage Bonadio-Kazmierczak et le Cessna 172 F-GFGQ à Lunéville.

UN LAK 12 A VENDRE

Le 2.5.92 apparaît sur les registres journaliers du vol à voile un planeur de construction lituanienne de type LAK 12, immatriculé LX-CDM et propriété de D. Champeval. Ce planeur est cédé au club par contrat de location-vente le 17.11.92 pour la somme de 190.000 F payée de suite, le planeur étant loué pour trente ans et pouvant être racheté pour un franc à tout moment. Cependant, ni la procédure d'acquisition, ni la machine elle-même ne font l'unanimité au sein de la section vol à voile. Si certains circuitiers sont satisfaits de voir arriver une "grande plume", d'autres auraient préféré voir investir dans un appareil plus standard. Toujours est-il que le LAK 12 ne volera plus à Yutz. En 1997, le nouveau comité présidé par G. Pepos décide d'acquérir l'appareil pour le franc symbolique conformément à la convention, puis il cherche à le vendre. Des annonces sont passées dans les revues spécialisées. Finalement, Michel Mangenot par l'intermédiaire de sa société Air Est Services le vend à une société anglaise pour la somme de 110.000 F. L'appareil quitte Yutz en avril 1998. Il totalise à ce moment-là 39h42 de vol depuis neuf.

Marc Bleuse est sélectionné pour faire partie de l'équipe française des échanges de Cadets de l'Air. Il séjourne 15 jours en Israël.



TURBULENCES. Lors de l'assemblée générale du 20.12.92, une partie de l'équipe dirigeante présidée par D. Champeval n'est pas reconduite. Un nouveau Comité se met en place présidé par Serge Corolleur. Presqu'aussitôt, toute l'équipe vol à voile du comité nouvellement constitué démissionne. JM. Wagner, vice-président vol à voile (depuis le départ d'Eliane Zehren) expose un projet de club vol à voile indépendant sur la plate-forme de Yutz. Ce projet de scission ne semble pas réaliste au comité qui évoque la possibilité de modifier les statuts lors d'une assemblée générale extraordinaire début 1993.

12.12.92 : Jean Weisse, médaillé de Jeunesse et Sports. Entouré du Conseil d'administration de l'Union Régionale n°1 dont il est le président, Jean Weisse peine à tenir tous ses cadeaux ! *De g. à dr.* Maurice Malaisé, Claude Penot, président de la FNA, Jean Weisse, Petitot, Guy Verra qui succèdera à Jean Weisse comme président de l'UR 1, JM. Gatel.

1993

Comité :

Corolleur S, président
 Spindler G, vice-pdt vol moteur
 Manick JM, vice-pdt vol à voile
 Marx Pierre, vice-pdt modélisme
 Rambout F, secrétaire général
 Berner E, trésorier général,
 Assesseurs : Veinant, Manick Gér,
 Montereale, Burbassi, De Judicibus, ,
 Dehant, Zieger (modélisme).

Instructeurs vol moteur :

Fischer A, chef pilote (106 h)
 Corolleur (64 h) Oberbillig (33 h) Manick,
 (46 h) Rolando (58 h) Fabbro (298 h)
 Parmentier (76 h)

Instructeurs vol à voile :

Hory R, chef pilote (111h) Georgin (49h)
 Fabbro(18h) Parmentier (27h) Manick (25)
 Muller (14h) Raubert (19h) Robuchon (3h)

Pilotes remorqueurs :

Fabbro, Hory R, Hory A, Malaisé, Manick,
 Parmentier, Precetti, Muller, Quintin

Avions :

DR 400-120	F. GCIK	450 h
DR 400-120	FGAVA	366 h
DR 400-160	FBUHA	347 h
DR 400-160	FBXRP (jq.30.7)	298 h
DR 400-180	FGMXE (à/c 30.7)	
M20J "Mooney"	FGKDC	57 h
F. 172 N Cessna	F. GFGQ	
CAP 10 (st.voltige)	FGKKD	23 h
ATL (Union région)	FGIKT	21 h
Christen CA1 "Huski"	FGGZX	125 h

Avions privés :

MS 880	F-BKTK	Olinger
F 172N	F-BUMT	Weisse

Planeurs :

SF 28 Motoplaneur	FCAAB	139 h
ASK 13	FCEAC	171 h
C 201 "Marianne"	FCBLQ	120 h
G 103 "Twin-Astir"	FCFHI	78 h
C 101 "Pégase"	FCGBA	138 h
C 101 "Pégase"	FCHKQ	172 h
LS1F "L70"	FCEKU	194 h
LS1F "L59"	FCEKJ	175 h
Ka6E	FCDRS	147 h
WA 22 "S.Javelot"	FCCCC	54 h
ASK 21 (voltige)	FCBDU (Dugas)	5 h

Planeurs privés :

DG 300 LX-CDE - R.Zanitzer	80 h
G 103 F-CFYL - Dosda-Bighinzoli	73 h
Libelle F-CEBN - Lathuille J. et D.	27 h
ASK 21 D-4974 (passage)	6 h

Résultats vol moteur : 2100 h de vol.

Brevets de base : Halter, Spet, Zawada,
 Ramognino, Crouvoisier, Lefondeur, Croux,
 Lebouvier.

TT : Crocitti, De Judicibus, Ruvet

Résultats vol à voile : 1580 h de vol

Coupe fédérale : 20.590 km ,Cl : 43/168
 7 BPP : Manick Gér, Ramsayer, Kieger Cl,
 Schaegis, Antoine Anne-Sophie, Dietrich H.
 Pittini L.

6 certificats de performance

L'ACBM compte 160 membres cotisants
 dont 93 VM, 42 VV, 25 modélistes.



CHAMPIONNAT DEPARTEMENTAL - 15 et 16 mai 1993.

Serge Corolleur et François Rambout remportent le championnat départemental vol moteur et étrennent leurs coupes remises par Maurice Malaisé, président départemental vol moteur, dans les locaux des Ailes Mosellanes à Frescaty. Ils volaient sur Mooney M20J F-GKDC. Guy Hofstein et G. Spindler participaient sur Cessna F-GFGQ et l'équipage Muller-Dupont sur Wittmann W8 "Tailwind" F-PZGN, l'avion construit par Paul Planel.



Aux "Ailes Mosellanes" :
 Jean-Marc Muller
 Serge Corolleur
 Jean Weisse (Pdt UR 1)
 Gérard Spindler
 Thierry Dupont
 Guy Hofstein
 François Rambout



TOUR DE FRANCE DES JEUNES PILOTES : Nathalie Schaegis

19.7. -1.8.93. Sélectionnée lors des éliminatoires à Dôle, Nathalie connaît une forte émotion lors du vol d'acheminement vers Roanne, point de départ du 41^e Tour de France. Volant en compagnie des deux autres lorrains sélectionnés, un sarrebourgeois et un nancéien, Nathalie voit les deux avions se rapprocher l'un de l'autre comme pour un vol en

formation serrée et s'accrocher par le bout de l'aile. L'avion de Sarrebourg atterrit dans un champ qui, ironie du sort, est un ancien un aérodrome ! L'autre pilote parvient à rejoindre Nancy-Essey. Le Tour de France passe par Nancy, Liège, Bourges, la Corse. Nathalie maintient une 19^e place au début, puis finit 36^e sur les 64 rescapés.

Photo : S. Corolleur, instructeur, Nathalie à bord du Robin DR 400 F-GCIK.

Le "MOONEY s'en va..."

Le 23 juin, le Mooney effectue son dernier vol à Yutz aux mains de Jean-Marc Muller. Passés les premiers mois d'enthousiasme pour cet avion de rêve, il faut se rendre à l'évidence que son utilisation pose problème dans un club car le pilotage de cet appareil nécessite un haut niveau d'entraînement et une pratique assidue du pilotage de ce type d'avion. Avec son train d'atterrissage très court, il est de plus mal adapté aux terrains en herbe. Fischer demande aux pilotes de ne plus prévoir de destinations autres que des terrains possédant une piste en dur et il faut entretenir soigneusement la piste de Yutz. On estime que l'achat du Mooney a été "surdimensionné" par rapport aux besoins du club. Enfin, le prix de l'heure de vol passe de 600 à 1200 F, afin de se rapprocher du coût réel de l'heure de vol de cet avion, ce qui évidemment fait chuter le nombre d'heures de vol. Un forfait de 5 h de vol pour 3500 F est néanmoins maintenu pour l'entraînement au lâcher sur cette machine. On estime qu'un Robin 180 CV serait mieux adapté à nos besoins et c'est ainsi que le DR 400-180 F-GMXE débarque à Yutz le 30.7.93. Le rêve n'aura duré que 13 mois.

...le "RÉGENT" arrive.

Robin nous reprend le Mooney pour 550000 FRF, mais le DR 400-180 F-GMXE "Régent" tout neuf que nous lui achetons nous en coûte 900000 FRF. Il se révélera parfaitement adapté aux besoins du club. Un silencieux, riverains oblige, lui sera monté en 1995.



Le "Mooney" en escale à Chambéry : Mario Fabbro, Delphine Fischer, Auguste Fischer. Mis à part les moniteurs, six pilotes seulement volent en solo sur cette machine : Jean-Marc Muller, Kazmierczak, Balland, Dantec, Fabbro et Champeval. D'un pilotage délicat et s'accommodant mal des pistes en herbe, le Mooney sera remplacé fin juillet par le DR 400-180 "Régent" F-GMXE. L'Xray-Echo sera la monture des capitaines au long cours, on le verra sillonner les cieux aux quatre coins de l'Europe.



L'aviation en couple. Il est assez rare que mari et femme soient tous les deux pilotes. L'ACBM peut s'enorgueillir de compter deux couples pilotes dans ses rangs : Nicole et Roger Wax (à bord de l'Xray Echo) *ci-dessus*, Patricia et Michel Faerber, autour du Romeo Papa (avec leur fils) *ci-dessous*.



MEDAILLE DE L'AERONAUTIQUE POUR AUGUSTE FISCHER (novembre 1993).

Auguste Fischer reçoit la Médaille de l'Aéronautique des mains du Lieutenant-Colonel Feller. Distinction rare (il en est délivré 250 par an, quatre fois moins que de Chevaliers de la Légion d'Honneur), elle récompense les personnes qui se sont particulièrement distinguées par leur action pour le développement aéronautique civil et militaire.

Le Lieutenant Colonel Feller évoque devant l'assistance et les invités les états de service d'Auguste Fischer durant 45

années consacrées à l'aviation civile : débuts à l'ACBM en 1948, pilote d'avion et de planeur, puis instructeur testeur avion, pilote professionnel, qualification bimoteur, 5000 heures de vol dont 4600 h en instruction, plus de 300 élèves formés. Auguste a été vice-président (vol moteur) de l'ACBM de 1972 à 1982.

Dans sa réponse au Lt-Colonel Feller, Fischer rappelle comment il était venu à l'aviation. Son père, ancien combattant de la Grande Guerre, avait été pilote et ses récits ont enthousiasmé le jeune Auguste, qui dès son plus jeune âge, est venu contempler les avions stationnés sur le terrain de Yutz.

En piste vol à voile.
Entre le planeur LS1 F-CEKU
et l'avion remorqueur Husky :

de g. à droite :

J. Parmentier, M. Malaisé,
Joseph Kieffert, C. Trépagne
Janine Hory, Roger Hory,
Aline Parmentier, Alex Hory,
Vincent Mellinger



Stage de vol à voile. Une formule de stage permanent juillet-août permet aux élèves et pilotes de voler tous les jours selon leur disponibilité, un instructeur et un pilote remorqueur étant présents sur le terrain par roulement. (19.7.93)

STAGE DE VOLTIGE PLANEUR 2-3.10.93

C'est maintenant une tradition, la saison vol à voile se termine par un ou deux week-ends de voltige. Alain Dugas vient de Malzéville avec l'ASK 21 F-CBDU et fait exécuter les mises en garde et figures élémentaires de voltige aux pilotes vélivoles et aux amateurs de sensations.



Ci-dessus : Nathalie Schaegis qui vient de passer son brevet de pilote de planeur après son Tour de France des jeunes pilotes avion et Alain Dugas à bord de l'ASW 21.



Ci-dessus : "Pour la voltige, il faut tout attacher dans la cabine" a-t-on dit aux voltigeurs. Pipe et lunettes ont donc été soigneusement scotchées. Jacques Raybaut et Gilles Dehant.

Ci-contre : Anne-Sophie Antoine, Olivier Claudé,
Dr Antoine.

Au second plan : Vincent Mellinger Claude
Kieger



CONCOURS D'ATTERRISSAGE, 7.8.93.

Banzai ! Un verre de sacké avalé, l'Honorable Gérard Quintin s'installe dans le "Charlie4fois" pour la Grande Envolée sous l'œil vigilant du Maître des Cérémonies de l'Empire du Milieu, le Très Honorable Olivier Claudé chez qui le sacké semble déjà avoir fait son effet. (Nota bene : le "Charlie4fois" est le WA 22 F-CCCC, planeur du concours d'atterrissage).



Ils y étaient ! Après la bataille, nos kamikazes, heureusement tous rescapés, posent pour la postérité. *De g. à dr.* : Josette Georgin, Dany Zanitzer, Th. Dupont (un genou à terre) Vincent Mellinger, Nathalie Schaegeis, Maurice Malaisé, M. Thual, Mme Thual, Philippe Georgin, Olivier Claudé, Gérard Quintin, Renato Zanitzer, Catherine Trépagne, Anne-Sophie Antoine, M. Antoine, Mangeard, Jean-Marc Muller, Lathuille. *Accroupis devant le planeur* : Levesque, Catherine..., Jean-Marie Manick, Gérard Manick, Pittini.



DU RIFIPI CHEZ LES HOMMES VOLANTS. Lors de l'Assemblée générale du 20.12.92, les sociétaires n'avaient pas approuvé les comptes, suivant en cela l'avis d'un expert comptable. Non qu'il y ait eu des malversations, mais comme l'explique Serge Corolleur dans le Républicain Lorrain (RL 28.1.93), "certaines imputations ne (figuraient) pas aux chapitres concernés et il (était) nécessaire d'établir un document clair et exhaustif." Une nouvelle AG est donc convoquée pour le 25.4.93. Dire que les débats ne furent pas très sereins est un euphémisme, deux anciens présidents, Me Weisse et M. Brun ramenèrent un peu d'apaisement dans l'assemblée. La nouvelle présentation des comptes est approuvée, mais la gestion de l'exercice de l'année précédente est refusée. Le nouveau comité présidé par S. Corolleur se trouve ainsi confirmé dans ses fonctions.

FREQUENCE TARMAC. Un stage de voltige a lieu du 30.7 au 1.8. L'avion est le CP 10 - FGKKD de la FNA. Les instructeurs de voltige JM. Manick, Rolando et Corolleur emmènent 19 élèves "se retourner la crêpe". Aucun pilote cependant n'est lâché, car la FNA exige que tous les vols soient effectués avec un instructeur à bord. * **QRRI.** Un cours d'anglais aéronautique est organisé par Bonadio, instructeur contrôleur de la navigation aérienne à Eurocontrol, l'école des contrôleurs aériens située à Luxembourg. * **Au vol à voile,** dans la foulée des démissions de ce début de saison, Jo Raubert se démet de sa fonction de chef pilote. Il est remplacé par Roger Hory. Levesque prend la responsabilité du matériel suite à la démission de Serge Bail. On cherche également un nouveau plieur de parachutes.

Jean Weisse. (+ 31.8.1993).

Président de notre association de 1971 à 1978, président d'honneur de l'ACBM, Me Weisse est décédé subitement le 31.8.93. Membre cofondateur de l'AC de Sarrebourg dont il est le secrétaire de 1947 à 1952, il devient membre de notre association l'année suivante. Il succède à M. Brun à la présidence de l'ACBM en 1971 et présidera aux destinées de notre club jusqu'en 1983. En 1978, il est élu président de l'Union Régionale Nord-Est et à partir de 1982, il devient membre du Comité Directeur de la FNA. Pilote passionné, détenait les qualifications de pilote remorqueur, avion bimoteur, pilote largeur de parachutistes ; il parlait avec émerveillement des vols en montagne que lui permettaient ses qualifications de pilote de montagne et de glaciers. D'abord copropriétaire du Wassmer 421 F-BOYS, il préfère le Cessna mieux adapté au vol en montagne et achète le F. 172 F-BUMT qu'il garde à Yutz à partir de 1974. Président de la Société d'Histoire et d'Archéologie de la Moselle, il emmenait volontiers des pilotes lorsqu'il effectuait des séances de prises de vues aériennes, les entretenant avec passion du riche passé lorrain. (Photos sous 1993-92-84-77).

Serge Bail (+14.4.1993) et André Hazard (+20.9.1993) Disparus prématurément cette année, ils étaient tous deux membres du Comité en 1992. Serge avait pris la responsabilité du matériel vol à voile. André avait une autre passion, la musique, il jouait du saxophone dans un groupe dont il nous parlait souvent. (Photos sous 1991).

1994

Comité :

Corolleur, S, président
Spindler G, vice-pdt vol moteur
Manick JM, vice-pdt vol à voile
Marx P, vice-pdt modélisme
Rambout F, sec. général
Bernier E, trésorier général
Assesseurs : Veinand, Montereale, De Iudicibus, Manick Gér, Burbassi, Dehant, Arnoux, Pittini, Zieger (modélisme).

Instructeurs vol moteur :

Fischer A., chef pilote
Corolleur, Oberbillig, Manick, Fabbro, Parmentier

Instructeurs vol à voile :

Hory Roger, chef pilote (150h)
Georgin (55h) Parmentier (51h) Fabbro (31)
Muller JM (23h) Manick JM (19h)

Pilotes remorqueurs :

Fabbro, Parmentier, Bernardoni, Precetti, Malaisé, Marsal, Hory R, Hory Alex, Quintin, Muller JM, Manick JM

Avions :

DR 400-120	FGCIK	
DR 400-120	FGAVA	
DR 400-160	FBUHA	
DR 400-160	FBXRP	
DR 400-180	FGMXE	
F. 172 N Cessna	F. GFGQ	
Christen CA1 "Huski"	FGGZX	154 h

Planeurs :

SF 28 Motoplaneur	FCAAB	144 h
ASK 13	F. CEAC	255 h
C 201 "Marianne"	FCBLQ	108 h
G 103 "Twin-Astir"	FCFHI	105 h
C 101 "Pégase"	FCGBA	153 h
C 101 "Pégase"	FCHKQ	188 h
LS1F "Lima 70"	FCEKU	120 h
LS1F " "	FCEKJ	141 h
Ka6E	FCDRS	133 h
WA 22 "S.Javelot"	FCCCC	39 h
ASK 21 (voltige)	F-CBDU	3 h

Planeurs privés :

DG 300 LX.CDE - Renato Zanitzer	34 h
DG 300 LX. CRP - Daniel Zanitzer	82 h
G. 103 FCFYL - Dosdat-Bighinzoli	40 h
Libelle FCEBN - Lathuille J. et P.	62 h
SF 25 F.WAQI -Loravia : essais remorq.	

Résultats vol moteur : 2006 h

BB : Lestrade, Mellinger, Juszak, Renaudin, Delbart
TT : Fromowicz, Bauer, Sibille Odile, Occhio

Résultats vol à voile : 1792 h

Coupe fédérale : 23.226 km, Clt : 54/168
Lâchés solo : 8
BPP : 6 : Mangin, Thual, Redel, Goldberg, Delanoix, Burbassi - 77 licenciés FFVV.



CHAMPIONNAT DEPARTEMENTAL 15-16.5.94

Au désormais classique championnat départemental de vol à moteur, deux équipages ACBM sont engagés, Corolleur-Montereale sur Cessna F-GFGQ et Spindler-Rambout sur DR 400 F-BXRP. Photo : Monterale, Rambout et Corolleur préparent leur navigation sur le plan fixe du Cessna à l'escale de Sarre-Union. Le DR 400 India Kilo au second plan est utilisé par Maurice Malaisé, l'organisateur du championnat.



CONCOURS "Les ailes de la Jeunesse". Grâce à une souscription ouverte parmi les membres du Comité vol Moteur, une formation au brevet de base avion est offerte au gagnant d'un concours de jeunes préparé par Quenehervé et Pellegrin. C'est François Schlegel, élève de terminale au lycée Charlemagne qui en est le gagnant, mais 24 vols d'initiation ont été obtenus par d'autres concurrents. En 1977, un concours similaire a vu Philippe Oberbillig se classer en tête des concurrents vol moteur, JF. Gawronski s'était classé 1^{er} en catégorie vol à voile. Photo : Quenehervé, Marsal, Schlegel, un militaire de passage et Malaisé.

FREQUENCE TARMAC

Sur le terrain des **aéromodélistes**, au bord de la Moselle à Basse-Ham, les campements de Tsiganes se succèdent à un rythme rapproché. La remise en état des lieux après leur passage n'est pas une mince affaire. La Mairie, sollicitée pour écarter les gens du voyage de ce terrain, "ne semble pas pouvoir régler le problème" constate le Comité. * M. Klioua, **gardien du terrain** et tenancier du bar du club donne sa démission à compter du 31.10.94. La candidature de M. et Mme Fries est retenue par le Comité. Des travaux d'aménagement de la cuisine seront entrepris pendant l'hiver 1994-95 pour un montant de 42000 F afin de pouvoir servir des repas à midi. Le couple Fries prendra ses fonctions début 1995.

COUPE FEDERALE

Ce fut une excellente année vol à voile avec 23.226 km parcourus par 16 pilotes en coupe fédérale homologuant 136 circuits. Trois pilotes participent au championnat de Lorraine à Sarrebourg, Bernardoni 5^e, Mioni 9^e et Dehant 13^e. Mais on retiendra surtout la journée "fumante" du 10 juillet : 60 h10 de vol à voile pour cette seule journée, 31 remorquages, mais surtout 2500 km parcourus en coupe fédérale dont Muller 450 km (Ka6-RS) en un vol de 6h55', Bernardoni 380km (Pégase KQ), Zanitzer D. 380 km (DG 300), Mioni, 300 km (Pégase BA), Mellinger 300 km (LS1f- KJ), Dehant et passager (Marianne LQ), Mangin (LS1f KU), Pittini et Pax (Twin T34 HI), Emile Wendling avec un circuit non homologué parce qu'effectué sur SF 28. Le 17.12.94 a lieu la remise des prix aux lauréats ACBM de la coupe fédérale : 1) Zanitzer D. 4076 km en 19 circuits, 2) Bernardoni 3644 km, 15 circuits, 3) Mioni, 3536 km, 23 circuits, 4) Mellinger, 2850 km, 19 circuits.



ANALYSE D'UN CRASH EVITÉ

C'est sous ce titre que paraît dans la revue Aviasport de janvier 1994 un article signé "Rolando-Eugio". L'auteur nous apprend les circonstances d'un incident de vol survenu à la verticale de l'aérodrome de Pont-St-Vincent au cours d'un vol d'instruction avec trois personnes et réservoirs pleins à bord du DR 400-160 F-BUHA. L'instructeur décide de faire un passage à 500 pieds sur les installations de Pont. Des membres de Pont témoins voient l'avion engager un virage en descente à grande vitesse, puis effectuer un demi-tonneau déclenché suivi d'un décrochage dynamique. L'avion passe "à un cheveu" du toit du hangar. L'auteur décrit dans l'article, à des fins pédagogiques selon ses termes, les manœuvres employées pour se sortir de cette situation dangereuse tout en reconnaissant qu'il avait agi avec beaucoup d'inconscience. "Bon Dieu, je suis sur la tranche. Et je descends toujours ! Que se passe-t-il ? L'avion vibre de partout. Vite, redresser l'inclinaison. Je suis en décrochage dynamique. Ça ressemble aux tonneaux déclenchés que je faisais sur CAP 10 - sauf que là, nous sommes trois à bord d'un DR 400. OK,

rendre la main, manche contre et pied extérieur en douceur." Le Comité réuni le 11 février examine cet incident. "Devant la gravité des faits et la publicité qui en est faite, le Comité décide de statuer sur la poursuite ou non de l'activité d'instruction de M. Rolando." De fait, Rolando n'assure plus l'instruction à partir de cette date. *Illustration Aviasport, janvier 1994.*

17.12.94, REMISE DES COUPES.

Les circuitiers les plus performants au vol à voile sont récompensés. *Photo : les cadres et organisateurs de g. à dr. : Renato Zanitzer, S. Corolleur, président de l'ACBM, M. Malaisé, président du Comité départemental de vol à moteur, N. Montereale, A. Fischer, F. Rambout et les champions de la saison : D. Zanitzer, C. Bernardoni, O. Claudé, C. Mioni.*



LE REMORQUEUR HUSKY a été acheté (neuf) pour ses qualités de décollage et d'atterrissage courts, sa puissance, la modération de ses nuisances sonores et il a tenu ses promesses. Mais il révélera au fil des ans son talon d'Achille, il "vieillit mal", d'où une maintenance assez onéreuse. Bâti moteur, haubans, visserie exigent une vigilance constante et sa limitation à 12 noeuds vent de travers est un handicap certain. La ventilation du moteur n'est sans doute pas suffisante, car il tend à chauffer lors des remorquages par journées chaudes. Mais son principal défaut est sans doute d'être un spécimen unique en France, la moindre pièce de rechange doit être commandée aux USA, d'où des immobilisations à répétition et

des frais de location d'un remorqueur de remplacement. Début 2001, on envisage de le remplacer par un D 140 Mousquetaire disponible sur le marché. Le projet n'aura cependant pas de suite, vu les dépenses dont l'avion a fait l'objet : moteur neuf, bâti moteur neuf, haubans d'empennage remplacés, entre autres.

Pilote à bord du "Husky" : Alex Hory.



Au repas de fin de saison : de g. à dr. Nathalie Schaegis, Christophe Bernardoni, Mangeard, Fabienne Hory, Alex Hory (et en face :) Anne Silengo, Olivier Claudé, Dany Zanitzer.

1995

Comité :

S. Corolleur, président
 Montereale, vice-pdt vol moteur
 Manick JM, vice-pdt vol à voile
 Marx P, vice-pdt modélisme
 Rambout F. sec. général
 Berner E, trésorier général
 Assesseurs : Arnoux, Burbassi, Mioni,
 Manick Gér, Berner, Halter, Zieger (mod.)

Instructeurs vol moteur :

A. Fischer, chef pilote (131h)
 Manick, (63h) Oberbillig, (106h)
 Corolleur, (112h) Fabbro (ISBB, 325h),
 Parmentier (ISBB, 68h).

Instructeurs vol à voile :

Hory R, chef pilote (131h) Parmentier
 (59) Fabbro (30), Geogin (57), Muller(5),
 Koun(30) Manick (5) Robuchon (10).

Pilotes remorqueurs :

Hory R, Hory A, Bernardoni, Fabbro,
 Parmentier, Precetti, Manick, Muller,
 Quintin, Malaisé, Robuchon

Avions :

DR 400_120	F.GCIK	456 h
DR 400-120	F.GAVA	428 h
DR 400-160	F.BUHA	357 h
DR 400-160	F.BXRP	286 h
DR 400-180	F.GMXX	264 h
F.172N "Cessna"	F.GFGQ	233 h
Christen CA1 "Husky "	F.GGZX	118 h
CAP 10 (FNA)	F.GKKD	22 h

Planeurs :

SF 28 Motoplaneur	F.CAAB	206 h
ASK 13 -	F.CEAC	235 h
C 201 "Marianne"	F.CBLQ	91 h
G 103 "Twin-Astir"	F.CFHI	126 h
C 101 "Pégase" B136	F.CGBA	108 h
C 101 "Pégase"	F.CHKQ	131 h
LS1F "Lima 70"	F.CEKU	51 h
LS1F "Lima 59"	F.CEKJ	93 h
Ka6E	F.CDRS	111 h
WA 22 "S.Javelot"	F.CCCC	41 h

Planeurs privés :

SF 25	F-WAQU -Loravia (remorq)	5 h
DG 300 LX.CRP	- Daniel Zanitzer	77 h
DG 300 LX.CDE	- Renato Zanitzer	45 h
G 103	F.CFYL - Dosdat-Bighinzoli	
Libelle	F.CEBN - Lathuille	68 h
H.303B "Mosq"	LX-CAX - Buitenhuis	35 h
Nimbus	LX-CDB	31 h
DG 100	PH-792	25 h

Résultats vol moteur : 2148 h.

BB : Quaresimin, Crouvoisier, Hambli,
 Mettdji, Sibille R, Sibille JM, A. Martin.

TT : Jost, Mlle Batier, Delbart, Crestin
 Quaresimin, Juszak, Klaa, Marx, Massa,
 Rollinger, Renaudin

Résultats vol à voile : 1513 h

16.940 km parcourus en coupe fédérale

Brevets : Mutzenhardt, Michel, Kasel,
 Wilgé



LE CHAMPIONNAT DEPARTEMENTAL. Le 21.5.95 a lieu le championnat départemental de vol à moteur permettant "de préparer les équipages aux épreuves de haut niveau organisées au plan national" (RL 6.6.95) et aux pilotes de la région de se retrouver. Berner, Halter et Quénéhervé concourent sur le DR 400 "XE" et remportent l'épreuve. Montereale et Klaa volent sur DR 400 "HA". *Photo* : l'équipage victorieux : Berner, Mme Berner (qui tient la coupe), Quénéhervé, Malaisé (organisateur du championnat), Halter.

FREQUENCE TARMAC - La soirée dansante du 4.3.95 organisée par Mansour Klaa a rapporté 8000 FRF. * Serge Corolleur et Jean-Marie Manick sont les instructeurs d'un **stage de voltige** qui se déroule du 19 au 24.5.95, avec le CAP 10 F-GKKD de la FNA. Une quinzaine d'élèves ou curieux se soumet aux accélérations + 4 à -1,5 que le planchiste note soigneusement ! * A partir du 2.4.95, les moins de 40 ans voient la **validité** de leur licence portée à deux ans, ils ne passeront donc leur visite médicale que tous les deux ans. Quant aux quadras et plus, ils continueront à aller au District tous les ans. * **L'assurance** du Cessna GQ et du DR 400 XE est suspendue pendant les mois d'hiver, période où on ne voyage guère. * Un **GPS** vient compléter le tableau de bord du DR 400 HA. * **Pas sérieux !** Le trésorier s'émeut de ce que certains comptes sont débiteurs de 20.000 FRF. Dorénavant, il faudra créditer son compte d'au moins 1000 FRF avant de s'envoler avec un avion. * Au **Comité**, Quénéhervé est remplacé par Klaa (27.6) et Mioni par Dietrich (20.10.) * Des essais de **remorquage par motoplaneur** sont faits par Roger Kieger (Loravia) avec le SF 25 F-WAQU. D'après les temps notés par le planchiste, les remorquages ne sont guère plus longs qu'avec le Husky pour les monoplaces mais avec un prix du remorqué divisé par trois. * On **informatise** la gestion des vols, PC et logiciels sont acquis par le vol à voile. * Les **modélistes** songent sérieusement à quitter Yutz, leur terrain au bord de la Moselle étant de plus en plus fréquemment occupé par des nomades.

Docteur Michel CRESTIN, membre d'honneur de l'ACBM (+7.8.1995).

Notre camarade de club Michel Crestin nous a quittés brusquement, âgé de 53 ans. Il était chef du service de radiothérapie à Bel Air, mais également le médecin aéronautique que de nombreux camarades de club consultaient tous les ans. Lors des assemblées générales, les présidents successifs aimaient à le taquiner pour sa générosité, car il n'acceptait jamais d'honoraires pour les visites de ses camarades de club. L'ACBM comptait beaucoup pour lui, il adorait voyager en avion ; deux jours avant son décès, il avait effectué un déplacement à Chambéry à bord du "Régent" Xray Echo en compagnie de Mario Fabbro. Nous étions très nombreux pour ses funérailles dans la petite église de Scy-Chazelles.



Soirée véli-vole : Quintin, Mangeard, Mellinger,
 Dan Zanitzer, Renato Zanitzer, Pittini, Gérard
 Manick, Geogin, Burbassi, Malaisé. Assis : R.
 Hory, Parmentier, Fabbro.

DES COUPES POUR LES CIRCUITEURS

C'est encore Daniel Zanitzer qui a parcouru le plus grand nombre de kilomètres à bord de son DG 300 RP. Il totalise 3.574 km, suivi de Christian Mioni, 1951 km, Alex Hory 1834 km et 13 autres pilotes, pour un total de 16940 km en 85 circuits. *Devant les coupes* : Daniel Zanitzer, Mellinger, R. Zanitzer, Alex Hory, Jean-Marc Muller, Roger Hory, Jean-Marie Manick.



Ci-contre : Sandrine Ducel, Mioni, Zanitzer D, Catherine Trépagne, au premier plan : Joseph Kiffert, fervent adepte du SF 28.



Photo ci-dessous : à bord du planeur, Eric Silengo, élève pilote, Roger Hory, chef pilote s'installe sous les regards de Gérard Manick. Planeur ASK 13 F-CEAC.



EMOIAU VOL A VOILE : les voitures de piste en situation "R" ! On apprend que les voitures de piste doivent être immatriculées, passées au contrôle technique, porter vignette. Fini le doux folklore des carcasses fin de carrière, rafistolées, tenant plus du stock-car que de l'automobile. Un club parisien se voit infliger par la gendarmerie des amendes salées pour des voitures qui ne quittent jamais l'enceinte de l'aérodrome et qui sont pourtant assurées par la Mutuelle FFVV. A Yutz, un guetteur est posté pendant qu'on tire les planeurs en piste, puis on finit par les acheminer avec les voitures des sociétaires. En fin de compte, la FFVV négocie et obtient le statu quo. La B2 de 1946 continuera d'avoir des successeurs dignes d'elle. Pas pour longtemps cependant, car en 2001, la section fera l'acquisition d'un tracteur agricole, véhicule non soumis au contrôle technique.

De la Citroën B2 de 1946 à la Peugeot 104... Les voitures de piste brinquebalantes ont de tout temps et sur tous les terrains de vol à voile ajouté une note de folklore mécanique au milieu des fières machines volantes dont la moindre vibration, le moindre jeu dans les axes déclenche de minutieuses vérifications. *Ci-contre* : la Citroën B2, voiture de piste pendant plus de vingt ans, devant le C 800 F-CCBL qui fait son dernier vol à Yutz le 19.11.1967. *Trente ans plus tard, au volant de la 104* : Xavier Eiden, l'artiste qui a peint la Peugeot 104 et à ses côtés Julien Mutzenhardt.

1996 L'ACBM a 50 ans

Comité : jq 31.5.96

S. Corolleur, président
 N. Montereale, vice-pdt VM
 JM Manick, vice-pdt vol à voile
 P. Marx, vice-pdt modélisme
 E. Berner, trésorier général
 JP. Marx, sec. général
 M. Halter, trésorier VM
 P. Burbassi, trésorier VV
 Assesseurs : Sibille R., Manick Gér., H. Dietrich, Zieger, Pittini

Comité à partir du 31.5.96

P. Burbassi, président à c 3.7.96
 René Sibille, très. général
 JP. Marx, sec. général
 N. Montereale, vice-pdt VM
 JM. Sibille, trésorier VM
 M. Klau, secrétaire VM
 E. Berner, assesseur VM
 H. Dietrich, vice-pdt VV
 G. Manick, secrétaire VV
 S. Corolleur, trésorier VV
 L. Pittini (puis JM Koun), assesseur
 P. Marx, vice-pdt modélisme
 C. Zieger, trésorier modélisme

Instructeurs vol moteur :

A. Fischer, chef pilote, 57 h, -
 - Oberbillig, 47 h - Manick, 4 h -
 Quénehervé, à c 1.7, 220h, - Corolleur 24 h, -
 Fabbro, 325 h - Parmentier, 50h

Instructeurs vol à voile :

R. Hory, chef pilote
 Parmentier, Fabbro, Georgin, Koun, Muller
 JM, Manick JM, Alex Hory

Pilotes remorqueurs :

Hory R., Hory A., Parmentier, Malaisé,
 Bernardoni, Precetti, Quintin, Muller,
 Fabbro, Pstant, Kieger Roger

Avions :

DR 400-120	FGCIK	382 h
DR 400-120	FGOVI à c 6.3.	547 h
DR 400-160	FBUHA	313 h
DR 400-180	FGMXE	294 h
F 172 Cessna	EGFGQ	238 h
DR 400-120	FGAVA jq 21.1.	
DR 400-160	F-BXRP jq 4.3.	12 h
CAI "Husky"	FGGZX	100 h

Remorqueur

Planeurs :

SF 28 Motoplaneur	FCAAB	193 h
ASK 13	FCEAC	55 h
C 201 "Marianne"	FCBLQ	97 h
G 103 "Twin"	FCFHI	257 h
C 101 "Pégase"	FCGBA	78 h
C 101 "Pégase"	FCHKQ	104 h
LS1F "L70"	F CEKU	114 h
LS1F "L59"	FCEKJ	41 h
G 102 "Astir"	FCFML	106 h

Planeurs privés :

SF 28 FWFJK - Dosdat-Bighinzoli
 G 103 FCFYL - Dosdat-Bighinzoli
 DG 300 LX.CRP - D. Zanitzer
 DG 300 LX.CDE - R. Zanitzer
 Libelle FCEBN - Lathuille
 H303-Mosquito LX.CAX - Buitenhuis

Résultats vol moteur : 1577 h

BB : Rigitano, Scheide, Vilette, Rinckwald,
 Toti, Galey, Burbassi, Pardon, Bungert
 TT : Fisch, Hambli, Mabila

Résultats vol à voile : 1015 h



Parmi les nombreux préparatifs de la fête du cinquantenaire figurait le montage d'un chapiteau. Une vingtaine de courageux constructeurs posent devant la structure de l'ouvrage après son montage : *au 2^e plan, de g. à dr.* : Moscato, Georgin, Quintin, Malaisé, R.Hory, Ruvet, Brucher, Corolleur, Quénehervé, Aubertin, Klau et deux sympathisants - *au 1^{er} plan, un genou à terre* : Lionel Mutzenhardt, Keller, Berner, Fritz, JP. Marx, Zieger et un sympathisant.

LES FETES DU CINQUANTENAIRE DE L'ACBM : 11-12 mai 1996

Samedi 11.6.96. Décor de fête champêtre, énorme chapiteau où joue la fanfare des Sapeurs Pompiers de Yutz, camion-stand de l'Armée de l'Air, podium du Républicain Lorrain, majorettes de Yutz, l'ambiance de fête a attiré un public nombreux dès le premier jour des festivités. On procède ensuite au baptême du DR 400 F-GOVI et la journée se termine par un dîner dansant animé par la fanfare des Sapeurs Pompiers de Yutz.

Dimanche 12.5.96. Le programme n'a pas connu d'interruption : apéritif concert par l'Harmonie Municipale de Yutz, vols de modèles réduits de notre association, voltige silencieuse d'Alain Dugas sur ASK 21 avec Julien Mutzenhardt comme passager, parachutistes du CN d'instruction d'Orléans. Les vols d'initiation sont effectués par un Antonov 2, un hélicoptère et nos avions. La foule venue le dimanche est estimée à 2000 personnes par les services officiels. Klau, satisfait, peut annoncer à la réunion du comité du 31 juin un bénéfice net de 16.564 F.

FREQUENCE TARMAC * Gérants. M. et Mme Fries sont partis (CR Comité 9.2.96). On retient la candidature de M. Groo, restaurateur à Solgne. En attendant, l'intérim est assuré par Berner, Klau, Brucher, Montereale et leurs épouses ainsi que Paol Quénehervé.

* Des **remorquages** sont expérimentés avec le **SF 28 F-WFJK** de Loravia et piloté par R. Kieger. * **Week-end de voltige sur planeur** le 12-13 octobre. Alain Dugas entraîne seize pilotes sur l'ASW 21 F-CBDU. * Un **silencieux** équipe le DR 400 F-GMXE. * La section **vol moteur** passe de 6 à 5 avions. Si le DR 400 GAVA est remplacé par le GOVI de même puissance (6.3.96), on décide de ne pas remplacer le DR 400-160 F-BXRP parti le 4.3.96. C'est l'achat du Mooney qui avait porté la flotte à six avions pour la première fois.

Les machines de leurs "lâchers" sont dans les musées depuis des lustres... Eux continuent à sillonner l'azur depuis quarante ou cinquante ans. Roger Hory, Jean Parmentier, Mario Fabbro, instructeurs planeur et pilotes remorqueurs, 135 ans d'ACBM, 16000 h de vol... La fête du cinquantenaire est aussi la fête des anciens !



1997

Comité :

G.Pepos, président
C.Wagner, vice-pdt vol moteur
JM Koun, vice-pdt vol à voile
P. Marx vice-président modélisme
JP Marx, sec. général
Kleinberg, trésorier général
Asseseurs : Quintin, Klau, Mangin,
Salier, Dehant, Corolleur, Zieger C.
(modélisme)

Instructeurs vol moteur :

A.Fischer, chef pilote
Manick, Oberbillig, Meisse
Quénéhervé, Nicaise (à/c 17.2.)
Fabbro (ISBB jq 28.02)
Parmentier (ISBB jq 30.11.)

Instructeurs vol à voile :

R.Hory, chef pilote
JM Manick, Parmentier, Fabbro, Georin,
Koun, Muller, Hory Alex, Mioni (à/c
20.8) Klopfenstein (à/c 19.10.)

Pilotes remorqueurs :

Parmentier, Hory R, Manick JM, Precetti,
Muller, Malaisé, Hory Alex, Quintin,
Pastant, Bernardoni, Fabbro, Klopfenstein,
Gales, Koun, Pepos

Avions :

DR400-120	F.GCIK	435 h
DR 400-120	F.GOVI	557 h
DR400-160	F.BUHA (arrêté)	
DR 400-180	F.GMXE	335 h
F.172 N Cessna	F.GFGQ	239 h
CA1 "Husky"	F.GGZX	104 h

Planeurs :

SF 28 Motoplanr	F.CAAB	272 h
ASK13	F.CEAC	77 h
C201 "Marianne"	F.CBLQ	209 h
G 103 "Twin"	F.CFHI	192 h
C101 "Pégase"	F.CGBA	98 h
C101 "Pégase"	F.CHKQ	129 h
LS1F -	F.CEKG	159 h
LS1F -	F.CEKJ	121 h
G.102 "Astir"	F.CCFML	75 h
Ka8 -	F.CHHQ	32 h

Planeurs privés :

G.103 - F.CFYL - Dosdat-Bighinzoli
ASW20 - F.CEUP - Pepos
DG 300 - LX.CRP - D. Zanitzer
H.303-Mosquito LX.CAX - Buitenhuis
SF 28 - F.WFJK (Dosdat-Bighinzoli)
H.303B - LX CAX - Buitenhuis

Résultats vol moteur : 1886 heures

BB : Bettinger, Wax Nicole, Calluad,
Turco, Vaezi-Najad, Barrère, Lenhardt
TT : Sibille R., Sibille JM, Klau, Roffé
Gaillard

Résultats vol à voile : 1682 heures.

12.000 km, clt : 24^e

Modélistes : 23 adultes



LA FLOTTE AVIONS DE L'ACBM au début de cette année 1997. Le DR 400-160 F-BUHA, les deux DR 400-120 F-GOVI et F-GCIK, le Cessna 172 N F-GFGQ et au premier plan, l'avion remorqueur de la section vol à voile "Husky" F-GGZX. Il manque le DR 400-180 F-GMXE parti sous d'autres cieux avec l'équipage Quintin-Gillet.

DOMINIQUE NICAISE, NOUVEL INSTRUCTEUR

Le 17.2.97, un nouvel instructeur entre en fonctions à la section vol moteur. Dominique Nicaise, professeur de math à Metz, a été pilote de transport dans l'Armée de l'Air (C 160 Transall à Orléans) en 1980, puis instructeur à Cognac de 1982 à 1991, il totalise 1500 h sur CM 170 Fouga Magister et 1000 h sur TB 30 Epsilon (photo). Commandant d'escadron, il quitte l'Armée de l'Air en 1992 avec le grade de lieutenant-colonel. Qualifié ITT depuis 1987, il est testeur selon les normes JAR-FCL dès leur entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1999. Renfort bienvenu dans l'équipe des instructeurs avion de l'ACBM, car Philippe Oberbillig est de plus en plus accaparé par ses nouvelles fonctions de chef pilote à la Cie Luxair, JM. Manick, pilote de ligne à la Cie TAT-British Airways, ne peut plus guère se libérer que pour les stages de voltige et les deux instructeurs de base, Fabbro et Parmentier, cessent leurs fonctions cette année.



MEMBRES D'HONNEUR DE L'ACBM

24.4.97. Dans le cadre des manifestations tout au long de l'année du cinquantenaire, deux sociétaires sont faits membres d'honneur de l'ACBM : Camille Zieger, l'infatigable animateur de la section modéliste depuis les débuts et Mario Fabbro, dont le carnet de vol reflète à lui seul toute l'histoire du vol à voile à Yutz et en France. Photo : de g. à dr. : Zieger, Fabbro, Pepos, président de l'ACBM, M. Weiten, maire et conseiller général de Yutz, M. Demange, député-maire de Thionville, un invité, C. Wagner, Malaisé.

Au cours de la même fête a lieu une autre cérémonie honorant la mémoire de deux camarades disparus, l'inauguration de l'espace de formation "Wurtz-Zbogor". Une plaque portant les noms de ces deux sociétaires disparus qui ont marqué de leur empreinte la vie de l'ACBM durant plusieurs décennies, est apposée sur la porte de la salle de cours.



Ci-dessus :

Aéroport de Palerme (Sicile). Le DR 400 F-GMXE vient d'atterrir avec l'équipage Quaresimin, Delbart, LiMani via Cannes, Ajaccio et Rome. La Polizia épluche les documenti. Au fond, un ATR 42 d'Alisarda et un ATR 72 d'Alitalia. (9-15.7.97).



te, mais l'ASK 13 doit être envoyé en réparation à Verdun où il restera jusqu'au 11 septembre. On en profitera pour effectuer sur notre biplace-école une modification intéressante, l'incorporation d'une roulette de nez qui facilitera les décollages. En attendant, les vols d'école devront de nouveau être faits sur Twin Astir, ce qui n'enchant personne, cet appareil n'étant pas la machine idéale pour la formation. (Photo ci-dessus).

L'AERO-CLUB MUDRY. En 1996, des membres du Comité ACBM et plusieurs sociétaires créent sur notre plate-forme un nouveau club appelé "Auguste Mudry" (Inscription du 1.7.96 au Tribunal d'Instance de Thionville sous n° RA 73/96) dont les statuts prévoient "la pratique de l'aviation sous toutes ses formes." Ce club demande à cet effet l'attribution du "petit hangar" occupé par des planeurs depuis sa construction en 1970. La réattribution de ce hangar est soumise à un vote contrôlé par huissier lors de l'assemblée générale extraordinaire du 2 février 1997 qui rejette cette réattribution par 90 % des voix. Un nouveau comité, présidé par Gilbert Pepos, est mis en place à partir de cette date. Compte tenu de la décision de l'assemblée, le club Mudry renonce à son implantation à Yutz.

FREQUENCE TARMAC

Vers un désengagement de l'État par rapport à la plate-forme. Des négociations sont entreprises qui aboutiront en mai 2000 au transfert de la gestion de l'aérodrome à la commune de Yutz. Une convention est élaborée entre la commune de Yutz, le District aéronautique et le club qui stipule qu'il n'y aura pas de constructions dans le cône d'approche et de décollage de la grande piste (02-20). "Une zone sera réservée pour une éventuelle extension et le parking pour remorques et voitures sera sauvegardé. Un parking privatif sera également délimité" (RL 29.3.97). - A l'ACBM, on regrette la fermeture, l'année précédente, de la petite piste (10-28). Elle avait prouvé bien des fois son utilité lors d'atterrissages d'urgence aussi bien de planeurs que d'avions. * **Nos vélioles aux concours régionaux.** A Malzéville, d'abord, au championnat de Lorraine du 1 au 8 mai, Zeyen et Dehant concourent sur le Pégase HQ. JM. Koun, sur Marianne LQ, entraîne à la compétition Gosselin, Mangenot, Mutzenhardt et Bouffange. A Châlons-en-Champagne du 18 au 22 août, Zeyen, Mutzenhardt et Mioni se relaient sur les monoplaces Pégase B 136 et LS1F L 59. Christian Mioni se classe 1^{er} à Châlons. Bernardoni se classe 6^e aux championnats "Air" à Romorantin, il est 9^e aux championnats nationaux et occupe la 17^e position au classement des compétiteurs nationaux. * Des pilotes vol moteur peuvent **passer la qualification "B" sur Husky** en souscrivant la Licence FFVV. Cependant, le Husky, biplace en tandem, ne se prête pas bien à la formation, l'instructeur n'ayant aucun accès à la commande de pas de l'hélice. * Un changement dans le paysage : on enlève la "tour de contrôle" qui n'a jamais rien contrôlé en fait si ce n'est le train de laminoirs de l'usine St Jacques de Hayange d'où elle avait été extraite en 1976 pour être installée sur l'aérodrome.

VICTIME DE LA DCA, 52 ans après la guerre.

Le 1^{er} mai, un pilote décolle à bord de l'ASK 13 F-CEAC pour un tour de reprise en mains après plusieurs vols satisfaisants en double commande. Se voyant un peu bas à l'atterrissage, il agit sur les aérofreins, mais dans le mauvais sens et pose l'appareil avant le seuil de piste sur l'ancien socle en béton d'un poste de DCA de 1944. Pas de mal pour le pilo-

MEDAILLE D'INSTRUCTEUR

Philippe Georgin et Jean-Marie Manick se voient attribuer la médaille de bronze des instructeurs vol à voile ayant effectué plus de 1000 heures d'instruction. Jean-Michel Koun passera le cap vers la fin de l'année 1997 et recevra à son tour la médaille de bronze.

JEUNES PILOTES

Frédéric Gaillart (en juillet) et **François Schlegel** (en septembre) obtiennent leur brevet de pilote d'avion (TT) le jour de leurs 17 ans, ce qui donne toujours lieu à une petite fête au club et à un article dans le journal. Pour bien des jeunes, ce type d'information est le déclic qui les décide à venir s'inscrire au club.



SAINT NICOLAS. Camille Zieger est souverain dans son rôle de "saint Nicolas" débarquant du Cessna. Il s'annonce sur 123.5 d'une voix caverneuse qui vient de si loin, si loin... les enfants frémissent et trépignent en voyant surgir l'avion. Cérémonie désormais traditionnelle, mais toujours "neuve" tant l'enthousiasme des petits est exubérant. Pepos et Wagner accueillent le VIP, l'un des deux clowns chargés de l'animation le conduit vers le tarmac où l'attend une foule enthousiaste...

NOUVEL AN 1997/98 AU CLUB.

Un groupe de membres de l'ACBM est venu fêter au club- house le réveillon et le passage à l'année nouvelle. *De g. à dr. :* Auguste Fischer, une invitée, Jean Gosselin, Jean-Michel Koun, Mme Fischer, Mlle Fischer, Gilbert Pepos, Mme Pepos, Pierre Marx et Edouard Lorich. On ne peut qu'éprouver beaucoup de tristesse en songeant que deux camarades de club qui figurent sur cette photo nous quitteront au cours de l'année à venir, Auguste Fischer (+ 7.5.98) et Edouard Lorich (+ 9.7.98).



Walter VERHEYDEN (+ 2.11.97) membre d'honneur de l'ACBM, est décédé dans un accident de planeur au nord-est de Fayence, dans le massif alpin italien. Walter était une figure bien connue et appréciée à l'ACBM dont il était sociétaire depuis 1955 jusqu'à sa retraite des Institutions Européennes dont il était haut fonctionnaire. Conseiller avisé auprès des instances dirigeantes du club et vélivole circuitier passionné, il avait installé sa caravane sur le terrain de Yutz, où il partageait avec nous la joie de voler. (*Photos sous 1970, 68, 64, 62*).

Emile WENDLING (+ 24.12.97) Au fil des ans, des camarades nous ont quittés bien avant l'âge. Emile Wendling est de ceux qu'on ne peut oublier, tempérament heureux fait de bonhomie, de gaîté et d'un humour désarmant. Il avait le don de trouver spontanément le côté humoristique, cocasse des choses, désamorçant parfois bien des tensions. Il était par ailleurs un excellent pilote, l'un des rares à avoir "tourné" un triangle de 300 km en SF 28 sans remise en marche du moteur. Adieu Mimile, ton amitié chaleureuse et ta gaîté restent solidement accrochées au fond des cœurs ! (*Photos sous 1991, 85*).

1998

Comité:

G.Pepos, président
JP Marx, vice-pdt vol moteur
JM. Koun, vice-pdt vol à voile
Kircher Jean-Luc, v ice-pdt modélisme
D. Salier, secrét général
Kleinberg, trésorier général
J. Gales, sec. vol moteur
A. Haller, très. vol moteur
Berthomé, sec. Vol à voile
G. Mangin, très. vol à voile
Asseseurs : Marx P, Quintin, Klaa,
Dehant, C Zieger (modélisme).

Instructeurs vol moteur :

A. Fischer, chef pilote
D. Nicaise, chef pilote à/c 1.10.98
Ph. Oberbillig, JM Manick,
Ed. Meisse

Instructeurs vol à voile :

M. Fabbro, chef pilote
J. Parmentier, R.Hory; Ph.Georgin,
JM.Muller, JM.Koun, Mioni, Klopfenstein

Pilotes remorqueurs :

Fabbro, Hory R., Parmentier, Gales,
Malaisé, Klopfenstein, Bernardoni,
Precetti, Pepos, Muller, Pasant, Koun,
Quintin, Bleuse

Mécaniciens : Dantec, Cancelli

Avions :

DR 400-120	F.GCIK	128h10
DR 400-120	F.GOVI	479h45
DR 400-160	F.BUHA	251h15
DR 400-180	F.GMXE	322h40
F.172 N Cessna	F.GFGQ	219h30
DR 400-120	F.GEIC (UR)	36h00
DR 400-120	F.GIBJ (Robin)	21h25
CAP 10	F.GKKD (FNA)	13h50
CA1 "Husky" F. GGZX (remorqueur)		

Planeurs :

SF 28 motopl.aneur	F-CAAB
ASK 13	F-CEAC
C201 "Marianne"	F-CBLQ
G.103 "Twin"	F-CFHI
C 101 "Pégase"	F-CGBA
C 101 "Pégase"	F-CHKQ
LS1F "L70"	F-CEKU
LS1F "L59"	F-CEKJ
G.102 "Astir"	F-CFM
Ka8 -	F-CHHQ

Planeurs privés basé :

SF 28	F.CFJL Dosdat-Bighinzoli
T.17E "Taïfun"	F.CGAF - Bergbauer
ASW20	F.CEUP - Pepos
DG 300	LX.CRP - D. Zanitzer
H.303 -	LX.CAX - Buytenhuis

Résultats vol moteur : 1472 h 35

TT : Barrère, Kastner

Résultats vol à voile : 1429 h



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 29.3.98

Au cours de cette AG, il est beaucoup question du changement de gestionnaire de la plateforme, l'État se désengage, la commune de Yutz devient gestionnaire.

"La fermeture de la petite piste comporte des risques quant à l'urbanisme. Lors d'une rencontre avec le maire de Yutz, des apaisements ont été apportés. Il n'y aura pas de constructions dans le cône d'approche de la grande piste. Une zone sera réservée pour une éventuelle extension et le parking pour les remorques et planeurs sera sauvegardé. Ces dispositions seront reprises dans le cadre d'une convention entre la commune de Yutz, le District aéronautique et le club." (RL. 29.3.98)

Photo du haut : Ch. Wagner, G. Pepos, JM Koun, G. Mangin. *Photo du bas :* 1^{er} rang : Rigitano, Plagnieux, Kintzel - 2^e rang : Quaresimin, Brucher, JP. Marx, Gonthier Hory, Georgin - 3^e rang : Quénehervé, Parmentier, Bighinzoli, Catherine Zanitzer, R. Zanitzer. 4^e rang : Roffé, Spick, Stien, Aubertin, Fath, Meisse, Zanitzer D, Bernardoni, Ehrhardt, Saint-Dizier, Ducloux.



BAPTEMES DE L'AIR : C'EST FINI ?

Début 1998, vent de panique dans les clubs : les vols d'initiation payants sont interdits. Sauf si votre avion est classé catégorie transport public, votre pilote, un professionnel, votre société, commerciale et non une Asbl selon la loi de 1901. Exit donc les aéro-clubs. Cadeau de la réglementation européenne JAR-FCL. La FNA s'émue, négocie, l'année se passe sans vols d'initiation, sauf au vol à voile (sous obédience Jeunesse et Sports) qui récupère les débutés du vol moteur. Le 3 octobre 1998 paraît au Journal Officiel un décret qui règle la question à l'avantage des clubs : les vols d'initiation peuvent à nouveau se faire à titre onéreux, en vol local de moins de 40 km, si la durée ne dépasse pas 30 minutes, avec les avions habituels du club, sans transport entre deux aérodromes. Quant au pilote, il doit être bénévole, titulaire de 200 h de vol et avoir effectué 30 h de vol dans les 12 derniers mois "glissants" càd le jour du vol d'initiation à faire. Vous saurez tout en notant que le vol en formation et la voltige sont interdits en baptême de l'air.

FREQUENCE TARMAC. * Le traditionnel **Championnat départemental** de vol à moteur se déroule le 26 mai et l'épreuve se termine à Yutz. Un équipage de Sarrebourg est gagnant, mais l'équipage Lestrade-Hambli-Halter se classe second. * **Jérôme Barrère** est à l'honneur pour son brevet de pilote d'avion obtenu le jour de ses 17 ans. * **Christian Mioni**, sélectionné pour les championnats de France vol à voile 99, part à Saint Auban en stage d'instructeur vol à voile. * **Voyages.** Les avions de l'ACBM se déplacent beaucoup. Il y a ceux qui privilégient la bronzette sur les plages de Berk (Krier, XE), Le Touquet (Heinen, GQ, Hambli, XE, Halter, XE) ou encore Dinard, Deauville ou Belle-Ile (Fabbro, Haller, XE). Il y a ceux qui adorent avoir de l'eau sous les ailes : Quintin à Calvi, (XE), Delbart, LiMani et Quaresimin à Jersey, (XE), le même équipage à Aix-les-Milles pour le premier match de l'équipe de France en Coupe du Monde ("Allez France"), avant de partir pour Londres-Bighin Hill (XE).

Auguste Fischer, au retour d'un test de navigation avec sa fille cadette Delphine, brevetée depuis 1987.

Auguste Fischer (+ 7.5.98)

Auguste nous a quittés. Il était âgé de 66 ans. Après une première et brève alerte de santé, nous avons revu Auguste à la terrasse du club, heureux d'être de retour parmi nous, formant des projets, il reprend même l'entraînement au vol de nuit. Le 29 mars, il effectue une navigation avec Turco sur Haguenau à bord du DR 400 F-GOVI, puis Auguste ne reparait plus sur le registre des vols. Lors de la messe des funérailles le 11 mai en l'église Notre-Dame de Thionville, Maurice Malaisé a évoqué la personnalité d'Auguste Fischer et ses nombreuses activités au sein de diverses associations ou organismes, en particulier à l'ACBM qui a vu arriver Auguste en 1948, jeune homme de dix sept ans. Il est resté membre de l'ACBM depuis ce jour-là. Extraits de l'allocution de Maurice Malaisé:

“... A l'Aéro-Club de la Basse Moselle, Auguste Fischer a été membre actif sans interruption pendant cinquante ans, additionnant les qualifications : instructeur vol à voile en 1956 et vol moteur en 1968, chef pilote depuis 1972 et pilote professionnel en 1973. Il a ainsi accumulé 5500 heures de vol et surtout formé près de 350 pilotes, ce qui lui a valu la plus haute distinction qu'est la Médaille de l'Aéronautique, très exceptionnellement décernée dans le cadre de l'Aviation Légère. Au-delà d'une simple énumération, ce qui ressort à l'évidence, ce sont les multiples facettes d'un homme passionné, chaleureux, convivial, toujours prêt à apporter aide et conseil, disponible, aimant par-dessus tout se trouver en atmosphère familiale et amicale. A notre époque d'égoïsme et de chacun pour soi, il était l'exemple de l'ouverture vers les autres (...) Au revoir, Auguste, tu as tracé sur notre planète un sillon profond et fertile. Nous t'en remercions !”



STAGE VOL MOTEUR. Le stage annuel vol moteur organisé par le Comité départemental vol moteur présidé par M. Malaisé se déroule sur notre plate-forme cette année. Ce stage permet à des jeunes d'effectuer 5 heures de vol gratuites financées par le Conseil Général et Jeunesse et Sports. Dominique Nicaise assure la formation des élèves pilotes venus de Sarrebourg, Sarreguemines, Metz et Yutz. *Photo : de g. à dr. Zeyen, Mutzenhardt, Koun, un élève pilote, Chochoy, des élèves pilotes, Bergbauer, Gales, Mioni, Heros, des élèves pilotes, Klopfenstein, Dominique Nicaise, instructeur.*



STAGE DE VOLTIGE. Du 6 au 13 avril, Dominique Nicaise, Jean-Marie Manick et Edouard Meisse se relaient à bord du CAP 10 F-GKKD de la FNA pour initier à la voltige élémentaire et aux mises en garde vingt-six pilotes du club. Un total de 13 h 50 de vol est effectué, soit une moyenne de 32 minutes par pilote.

CHAMPIONNAT DE LORRAINE DE VOL A VOILE

Le championnat de Lorraine se tient cette année à Yutz les 1-2-3 et 8-9 mai. Trente concurrents s'alignent au départ. Le temps est exécrable et le week-end du 1^{er} mai, aucun vol n'a lieu. Il n'est pas beaucoup meilleur les 8 et 9 mai. Un circuit de 126 km est bouclé par 5 pilotes, un autre de 103 km voit Mioni s'installer en 3^e position, ce qui lui assure la sélection pour le championnat de France des moins de 25 ans. Lescasse, président de la Ligue Lorraine de Vol à Voile, note la modestie des résultats vu la météo, le premier (Bociarelli, sur Nimbus 3, de Pont-Saint-Vincent) totalisant 167 points alors qu'en temps normal il en capitaliserait un bon millier. On songe à déplacer la date de ce championnat vers les mois d'été.



Le début de la saison approche, on monte les planeurs : Malaisé, Koun, Salier, un visiteur, Williams, Berthomé et de dos : Gilbert Mangin qui inspecte le Jean-Astir.



à gauche :
Christian Mioni, classé 3^e, reçoit la coupe du Républicain Lorrain des mains du président Pepos.



à droite :
Jean-Michel Koun, félicité par M. Fritz, adjoint au maire de Thionville et chargé des Sports.

ALTIMÈTRE RELAX : PILOTE RELAXÉ. Un de nos avions Robin se signale à l'attention des gendarmes de Hayange le 9.6.96 par ses évolutions à basse altitude, à proximité de l'hôpital Alpha Santé et du viaduc routier. La DGAC inflige au pilote une interdiction de vol de 6 mois assortie d'un sursis de 3 mois. Le substitut du procureur requiert une peine d'un an de prison avec sursis, mais la défense plaide la relaxe : "les pots d'échappement percés ont accentué l'impression de vol bas, l'altimètre était déréglé au-delà de ce qu'il est admissible, ainsi qu'en atteste un document de la société qui assure l'entretien de l'avion. Mon client assure avoir volé à plus de 1000 mètres, mais il a pu être trompé." (RL du 21.1.98). Verdict : relaxe pour absence d'élément intentionnel. - **L'avion relaxé lui aussi.** Dans une lettre au journal, Maurice Malaisé, président du Comité départemental de vol moteur, estime que cet article jette injustement la suspicion sur nos avions, il précise entre autres détails techniques que "l'altimètre, passé au banc chez le constructeur Robin, est dans la tolérance avec 2 hPa, soit 17m,40 d'écart". Le 29.1.1998, le Républicain Lorrain publie un article intitulé "Le comité départemental de vol moteur plaide la relaxe de l'avion", il y est dit entre autres choses : "la Direction de l'Aviation Civile a infligé une sanction au pilote sans émettre la moindre critique à l'encontre de l'aéro-club et de son avion".

AIR-PROX CATÉGORIE A.

Un "Air-prox" est une plainte que dépose un commandant de bord contre le pilote d'un autre aéronef dont les manœuvres ont mis en danger son propre appareil. - Le 12.5.98, le planeur biplace "Marianne C 201 F-CBLQ spirale à proximité de la balise MTZ située au sud de notre aérodrome. Un biréacteur Fokker 100 de la Compagnie Air Liberté en approche sur Lorraine-Airport et en descente sur MTZ évite d'extrême justesse la collision avec le planeur en exécutant un break presque "sur la tranche". Son commandant de bord dépose un air-prox catégorie A (danger extrême) contre le pilote du planeur. Cette zone de classe "D" étant contrôlée par Metz, comment cela a-t-il pu arriver ? Un planeur "Pégase" du club annonce en atterrissant : "fin des vols à Thionville". Le pilote du "Marianne" LQ ne l'entend pas, ou rectifie dans un langage inadéquat et le contrôleur de Metz pense que l'espace est libre. Peut-être oublie-t-il que le LQ, qui est toujours sur la fréquence de Metz- Approche, était autorisé à monter au-dessus de 3000 ft et se fie-t-il trop facilement à l'annonce imprudente faite par le pilote du "Pégase" (fin des vols). Une enquête est en cours, le protocole liant l'ACBM à la BA 128 de Metz est suspendu, les vols au-dessus de 3000 ft en espace "D" ne sont plus autorisés sans transpondeur. Comme il n'existe aucun transpondeur homologué pour planeurs, la section vol à voile se procure un modèle pour avion et seul le planeur ainsi équipé est autorisé à monter au-dessus de 3000 pieds QNH.

Edouard Lorich (+ 9.7.98)

Breveté pilote de planeurs à Pont-St-Vincent, Edouard Lorich vient à l'ACBM en 1959 où il se signale tout de suite comme un compétiteur enthousiaste et expérimenté. Instructeur à partir de 1974, il est chef pilote de la section vol à voile de 1981 à 1988. Il aimait circuler dans les Alpes et se rendait fréquemment à St Crépin. Au cours d'un vol à bord de son ASW 20, il est pris d'un malaise, mais réussit à ramener son appareil à St Crépin où il est hospitalisé. Transféré à Metz, il ne se remettra malheureusement pas. Il avait 64 ans. (Photos sous 1975, 1984).

1999

Comité :

Pepos, président
Marx JP, vice-président vol moteur
Koun JM, vice-président vol à voile
Kircher JL, vice-président modélisme
Albert Haller, secrétaire général
Kleinberg, trésorier général
Kastner, Galès, Mangin, Salier, Mioni,
Berthomé, Zieger C (modélisme)

Instructeurs vol moteur :

Dominique Nicaise, chef pilote (207h)
Meisse (59h), Rapp (40h), Oberbillig (18h),
Manick (16h).

Mécaniciens : Dantec, Cancelli

Instructeurs vol à voile : (375 h DC)

Fabbro, chef pilote
Parmentier, Hory, Georgin, Koun, Mioni,
André, Muller JM
Klopfenstein Ch.

Pilotes remorqueurs :

Fabbro, Hory Roger, Hory Alex, Malaisé,
Parmentier, Precetti, Pepos, Muller JM,
Bernardoni, Quintin, Galès, Klopfenstein,
Koun

Avions :

DR 400-120	F-GCIK	420 h
DR 400-120	F-GOVI	372h
DR 400-160	F-BUHA	339 h
DR 400-180	F-GMXE	258 h
F.172 N Cess.	F-GFGQ	236 h
CAP 10 B	F-GROU	59 h
CA1 Husky	F-GGZX (remorqueur)	
MS 893 A	F-BSVR (remorqueur)	
MS 893 A	F-BRKS (remorqueur)	

Avions privés basés :

ST 87-01 R.Stern F-PRCP -G.Quintin
D113 - F-PHLR Guirkinger-Lechner

Planeurs :

SF 28 Motoplanr	F-CAAB
ASK 13	F-CEAC
C201 Marianne	F-CBLQ
G 103 "Twin"	F-CFHI
C 101 "Pégase"	F-CGBA
C 101 "Pégase"	F-CHKQ
LS1F -"L.70"	F-CEKU
LS1F -"L.59"	F-CEKJ
G.102 "Astir"	F-CFML
Ka8	F-CHHQ

Planeurs privés basés :

SF 28, F-CFJL - Dosdat-Bighinzoli
T 17 "Taïfun" F-CGAF Bergbauer
LS 6 - D-7351 Pepos G.

DG 300 - LX-CRP Zanitzer D.

H.303 - LX-CAX Buitenhuis

Résultats vol moteur : 1684 h

BB : 4 TT : 9 dont Gerin, Godfroy,
Lenhardt, Halter Y, Scholtès.

127 membres actifs

Résultats vol à voile : 1448 h

Clf 52/80 clubs

BPP : 7 dont Chochoy, Hoarau, Ghirardi,
Hausmann, Eiden, Nicaise,
Bergbauer.

L'AÉRO-CLUB REND HOMMAGE À AUGUSTE FISCHER (RL. 7.3.99)

A l'issue de l'assemblée générale du 3.7.99, une plaque est dévoilée en souvenir d'Auguste Fischer, "un demi-siècle de dévouement et de compétence" écrit le Républicain Lorrain. L'article du journal rappelle longuement l'action de notre ancien chef pilote disparu l'an passé et les éminentes distinctions dont il a fait l'objet et que nous avons relatées plus haut (cf. 1993). "Il expliquait son goût pour l'aviation par les récits de son père qui avait servi comme aviateur durant la Grande Guerre."



Photo ci-dessus : au 1^{er} plan, de g. à dr. : S. Brun, M. Malaisé, Mme Fischer, M. Blanchet, vice-président du Conseil Général, M. Weiten, maire de Yutz et conseiller général. De dos : G. Pepos, président de l'ACBM pendant son allocution. Au second plan : Parmentier, Zieger, et l'assistance réunie au hangar devant la plaque dévoilée. Photo ci-dessous publiée par le journal en mars 1999, mais prise en 1997 : Pierre Heros, Mario Fabbro, Roger Hory, Jean Parmentier et Auguste Fischer.



LA JAR-FCI, ÉPÉE DE DAMOCLÈS SUR NOS TÊTES ?

Elle a fait couler beaucoup d'encre, cette Joint Aviation Requirement-Flight Crew Licencing qu'on a paraphrasée "Just Another Reason For Cancelling Light Aviation". La réglementation européenne, disons, anglo-saxonne, qui est entrée en vigueur le 1^{er} juillet, a inquiété beaucoup de pilotes. Pour les brevetés pourtant peu de changements : ils ne sont plus TT mais PPL(A) "Private Pilot Licence (Aeroplane)" et renouvelleront leur licence tous les deux ans, soit avec 12 h de vol dont 6 en commandant de bord plus un vol d'entraînement avec instructeur (FI), soit par un test avec un instructeur testeur (FE), comme auparavant. Ce sont les élèves qui devront s'armer de courage et de patience, ils passeront un examen théorique de 120 questions QCM d'une durée de 3h30 et divisé en 5 épreuves, 75 % de réponses justes étant exigées pour chacune. Le nombre minimal d'heures de vol passe à 45, dont 25 h de double, 10 h de solo supervisé et 5 h de solo en navigation à plus de 150 NM. L'examen comporte un virage de 180° en IMC simulé, il faut donc un entraînement au vol aux instruments. Les instructeurs, anciens IATT ou ITT sont soit Flight Instructor (FI), soit Flight Examiner (FE), avec des contraintes non négligeables pour renouveler leurs qualifications, (périodicité de trois ans, 100 h d'instruction dont 30 h

dans les douze derniers mois, suivre un cours de recyclage FI approuvé, sinon test avec FIE, un Flight Instructor Examiner). On constate à Thionville que les choses ne se passent pas trop mal, quatre instructeurs sont passés FI (stage d'information), Dominique Nicaise est FE. Cependant, cinq épreuves théoriques risquent de décourager certains candidats au PPL(A), surtout s'ils doivent recommencer toutes les épreuves après un second échec.



PATROUILLE DANS LE CIEL DE YUTZ (21.7.99)

Guettant les intrusions dans notre espace aérien, (voir ci-dessous), deux Robin patrouillent : DR 400-120, F-GCIK, pilote Cancelli et DR 400-160 F-BUHA, équipage Thiaville-Meisse. Avion photographe : "Husky" F-GGZX piloté par Quintin, photographe : Pastant.



UNE INTERCEPTION - Un Jaguar de la 11^e escadre de Toul (1/11) a été intercepté par Edouard Meisse et reconduit hors de notre espace aérien le 21.7.99. Edouard pilotait le DR 400-120 F-GOVI dont on aperçoit le bout d'aile sur la photo. Altitude d'interception: 4500 ft. Pilote du Jaguar : un membre de l'ACBM. Le GOVI pleins gaz, le Jaguar à la limite du décrochage, volets braqués, cabré et "assis sur ses réacteurs", les deux compères se quittèrent après cette petite patrouille tout à fait insolite dans un coin de ciel tranquille.



**L'ÉCLIPSE DE SOLEIL
DU 9.8.99.**

Beaucoup de membres se sont réunis sur notre plate-forme pour assister à l'éclipse du soleil qui s'est produite vers 13 h ce jour. C'est l'occasion d'une petite fête au terrain dans cette ambiance étrange, irréelle, de lumière blafarde de l'éclipse.

A la terrasse du club : Ruvet, Quintin, Mme Pepos, Pepos, Dantec. *A l'arrière plan :* JM. Koun, Haller, Gosselin, Lazzarollo et les familles de membres du club.

DISTINCTIONS 21.11.99 - En présence de M. Weiten, maire de Yutz et conseiller général et de M. Fritz adjoint aux sports de Thionville, **Maurice Malaisé**, président départemental du vol moteur et secrétaire général de l'Union régionale n° 1, reçoit la médaille de bronze de Jeunesse et Sports. **Charles Wagner**, président de l'ACBM de 1978 à 1980, est nommé président d'honneur, **Roger Hory**, instructeur vol à voile depuis 1990 reçoit la médaille de bronze des instructeurs vol à voile ayant assuré plus de mille heures d'instruction.

Ci-contre : R. Hory, Malaisé, Wagner, Pepos.



Ci-dessous : **Réunion de la section vol moteur** le 12.12.99. Nicaise fait le bilan des premières expériences de formation selon la réglementation JAR-FCL. *De g. à dr. et du 1^{er} plan au dernier*, Wendling, Malaisé, Fath, Lazzarollo, Krier, Madelaine, Lechner, Van Landeghem, Gonthier, Turcot, Fabbro, Roffé, Quintin, etc.



TOUR DE FRANCE DES JEUNES PILOTES (14-27.7.99). Jérôme Barrère réussit les présélections en mai à Dijon et participe au Tour de France des jeunes pilotes. Après son brevet de base obtenu à 16 ans et son brevet complet à 17, il enfourche le DR 400 F-GOVI pour cette aventure toujours palpitante qu'est le Tour pour les jeunes pilotes. Il est le seul représentant de la Moselle.

Petit sourire : "que va-t-il encore trouver à redire, mon instructeur ?" Au départ d'un vol d'instruction : France Weinmann et Mario Fabbro à bord de l'ASK 13 Alpha Charlie. France fera son premier vol solo le 11 juillet.

FREQUENCE 122.5 * **Jean-Michel Koun** quitte la vice-présidence vol à voile début 1999 pour prendre les fonctions de chef pilote du club parisien de Bailleau. * **Le SF 28** n'a volé qu'à partir du mois d'août, son rentoilage s'est un peu prolongé, haute couture oblige. * **Le "Husky"** doit changer de moteur en pleine saison. Deux MS 893 (F-BSVR et F-BRKS) se relayent pour le remplacer du 26.7 au 4.8. Agréable rappel de sensations pour les "anciens" du F-BSDL, mais gros soucis pour le trésorier ! * **Pepos** : 2^e au championnat de Lorraine à Pont. * **Koun** : 11^e sur 29 au championnat de France classe libre, sur un Nimbus 4 DM prêté par un ami. * **Bernardoni** concourt au championnat de France de planeurs monotypes à Poitiers. * **Un rallye de motoplaneurs** (4-5/09) organisé par Yutz navigue entre Saint Hubert (Belgique), Metz Nancy Lorraine et Düren. Trois appareils seulement participent.

UNE PREMIERE A YUTZ : deux triangles de 530 km et un 545 km en ligne brisée.

Journée "fumante" que celle du 31 juillet ! Christophe Bernardoni décolle à bord du planeur Pégase F-CHKQ, suivi de Dan Zanitzer à bord de son DG 300 LX-CRP avec des intentions ambitieuses, tenter de tourner un triangle de 530 km et revenir à Yutz. Ils y parviendront au bout de 5 h 55 pour Zanitzer et 6 h de vol pour Bernardoni. Les points de virage étaient Essweiler-aéro, Mouzon, Sankt-Wendel. Ces performances sont homologuées FAI. Le lendemain, Jean-Marc Muller parcourt 545 km avec retour à Yutz, mais en "cats-craddle" càd en ligne brisée, à bord du LS1F F-CEKJ Lima 59 en 6 h 50. Les "500" réalisés à partir de Yutz l'ont toujours été en ligne droite jusqu'à présent, le but fixé étant Poitiers habituellement.



LA VOLTIGE À L'ACBM.

Autour du CAP 10 F-GROU de Sarrebourg : Mangin, Koun, Pepos, Gosselin, Muller JM, Marx JP, Dantec, Gales, Haller, Muller Evelyne, Klopfenstein, France Weinmann. Devant le CAP 10 : Jérôme Barrère, D. Nicaise, instructeur et une courageuse candidate à un baptême voltige, ces deux derniers avec leurs parachutes.

STAGES DE VOLTIGE (30.4. - 9.5. et 27.8. - 6.9.99).

Nos trois instructeurs de voltige Nicaise, Manick et Meisse ont initié 38 pilotes aux mises en garde et à la voltige élémentaire, ils ont effectué 59 heures de vol et lâché six pilotes en voltige solo. Les deux stages de voltige de 1999 tranchent nettement avec ceux des années précédentes du fait que, pour la première fois, des pilotes peuvent être lâchés en solo voltige. Non pas que leurs prédécesseurs étaient de moins bons pilotes, mais l'avion de voltige était les années précédentes le CAP 10 F-GKKD de la FNA que seuls les instructeurs étaient autorisés à piloter. La FNA ayant vendu son CAP 10, on fait appel cette année au CAP 10 F-GROU d'une société basée à Sarrebourg. Dès lors, il devient possible de lâcher des pilotes en voltige. Ces chanceux, au nombre de six, sont dans l'ordre : Gales, Bonadio, Alex Hory, Gosselin, Jean-Marc Muller et Pellerin. Mais à la fin de l'année 1999, on apprend que la société de Sarrebourg dépose le bilan et que leur CAP 10 n'est plus en état de vol. La FNA n'ayant plus de CAP 10 à prêter, il n'y aura pas de stage de voltige à Yutz en 2000.

Le vol à voile n'est pas en reste, puisque depuis une dizaine d'années, Alain Dugas vient clôturer la saison vol à voile par un ou deux week-ends de voltige avec l'ASK 21 F-CBDU de Malzéville.

LA VOLTIGE DES ANNEES PASSES

En 1998, un stage de voltige a lieu du 6 au 12 avril avec les instructeurs Nicaise, Manick et Meisse. Pas de stages en 1997 ni 1996, mais **en 1995**, Corolleur et Manick dispensent 22 h d'instruction de voltige au cours d'un stage qui se déroule du 19 au 25 mai avec le CAP 10 F-GKKD de la FNA. L'année 1994 est une année sabbatique, mais **en 1993**, le club a enregistré 23 h de voltige avec les instructeurs Corolleur, Manick et Rolando. **En 1988**, 24 pilotes sont entraînés à la voltige par Longchambon, venu à Yutz avec son CAP 10 F-BSGC. Fernand Wurtz organise **en 1987** un stage avec le CAP 10 F-PIYF de Gilbert Schmitt. Les années précédentes, Fernand avait entraîné un certain nombre de pilotes sur cet avion qui était abrité dans nos hangars de 1980 à 1988. Le club a toujours compté dans ses rangs des fanas de la voltige qui se déplaçaient **dans d'autres clubs**. Marc Bleuse est un habitué de Bourg-en-Bresse, Marie-Thérèse Chary a obtenu ses qualifications dans la région parisienne (1975). Certains allaient voltiger à Verdun tant que ce club était en possession d'un CAP 10.

La location du CAP 10 F-GROU, appareil privé, pour le stage de voltige a rendu possible les lâchers voltige pour six pilotes, dont trois obtiennent la qualification de voltige 1^{er} cycle. *Photo : Alex Hory au départ d'une promenade en compagnie de Janine, sa mère, brevetée pilote de planeurs en 1961 (Janine Coulon).*



Denis Manz (+ avril 1999)

Denis s'en est allé au paradis des aviateurs en avril dernier, à l'âge de 44 ans. Denis a participé au Tour de France des Jeunes Pilotes en 1976, était instructeur planeur et pilote remorqueur pendant une dizaine d'années jusqu'à son départ de la région. Son plaisir, c'était son RF3 F-BLXI qu'il abrita au club de 1974 à 1976. Mécanicien avion à la CAE à Luxembourg puis à Frescaty, il a été recruté à Vilgenis par Air France où il travaillait avec Jean-Marc, son frère, ancien vélivole du club également. En 1981, le Comité lui adressait ses remerciements "pour les nombreuses années passées au service du club comme mécanicien de la section vol à voile et instructeur de pilotes de planeur."

(Photos sous 1972, 1974).

2000

Comité :

Pepos, président
Haller Albert, vice-pdt vol moteur
Mangin G, vice-pdt vol à voile
Kircher JL, vice-pdt modélisme
Salier, secrétaire général
Kleinberg, trésorier général
Marx JP, secrétaire vol moteur
Gales Jean, trésorier vol moteur
Lazzarollo, assesseur vol moteur
Mioni, secrétaire vol à voile
Ghilardi, trésorier vol à voile
Berthomé, assesseur vol à voile
Zieger C, assesseur modélisme

Instructeurs vol à moteur :

Nicaise, CP 189h, Meisse 61h, Rapp 29h

Mécaniciens avion : Dantec, Cancelli

Instructeurs vol à voile :

Fabbro, chef pilote 62h, Hory 76h, Muller 15h, Mioni 37h, Georgin 33h, Klopfenstein 21h, Koun 4 h.

Pilotes remorqueurs :

Fabbro, Hory R, Hory A, Malaisé, Prescetti, Pepos, Bernardoni, Quintin, Klopfenstein, Bernardoni, Muller, Gales

Avions :

DR 400-120	F-GCIK	326 h
DR 400-120	F-GOVI	359 h
DR 400-160	F-BUHA	321 h
DR 400-180	F-GMXE	216 h
F.172 N Cessna	F-GFGQ	202 h
C-A1 "Husky"	F-GGZX	51h
MS 893 ST-180	F-BLIN 1.8-10.8	21h
MS 893 A	F-BRKS àc 11.8.	26 h

Avions privés basés :

D 112 Jodel	F-PHLR (Guirkinger)
ST 87-01	F-PRCP (Quintin)

Planeurs :

SF 28 Motoplaneur	F-CAAB	124 h
ASK 13	F-CEAC	128 h
C 201 "Marianne"	F-CBLQ	98 h
G 103 "Twin Astir"	F-CFHI	127 h
C 101 "Pégase"	F-CGBA	81h
C 101 "Pégase"	F-CHKQ	82 h
LS 1F L70	F-CEKU	94 h
LS 1F L59	F-CEKJ	82 h
G 102 "Astir"	F-CFML	50 h
Ka8	F-CHHG	76 h
JANUS (Cté région)	F-CFAC	30 h

Planeurs privés basés :

SF 28.	F-CFJL -Dosdat-Bighin.	76 h
T 17 Taifun	F-CGAF -Bergbauer	89 h
LS 6	D-7351 -Pepos	45 h
DG 300	LX-CRP -Zanitzer D.	48 h
H303	LX-CAX -Buitenhuis	11 h

Résultats vol moteur : 1424 h .

BB : Thomas, Mehler, De Biasio, Wax R, Lechner, Guirkinger, Heinius, Madelaine, Barrère P, Schoor, Kintzel

PPL(A) : Nicaise N, Bungert, Kintzel Cancelli, Bergbauer

Résultats vol à voile : 1329 h

BPP : Néant - 7392 Km - Clt : 38/55

Coupe Gomy : (-25 ans) : 8/11

Membres : 204 dont : VM : 119

VàV : 59, Modélistes : 26.



Les parachutistes organisent le championnat de Lorraine de chute libre sur notre plateforme le 23 et 24 septembre. La fête aérienne organisée pour la circonstance attire beaucoup de monde, elle est l'occasion de faire connaître nos activités et de faire de nombreux vols d'initiation. *Au parking :* nos trois DR 400 et le Cessna (le "Régent" XE est en vol) ; *à l'arrière plan,* le MS 893 F-BRKS remorqueur loué à Colmar pour remplacer notre "Husky" qui attend son changement de moteur ; *au premier plan,* le ST 87-01 F-PRCP de Gérard Quintin.



Ces hommes qui murmurent à l'oreille des chevaux...-vapeur. Robert Dantec (depuis 1978) et Patrick Cancelli (depuis 1998) sont les gourous de nos mécaniques. Grâce à nos Docteurs ès Lycoming, nos joujoux tournent rond et le ciel est le plus beau des terrains de jeu ! Le Régent DR 400-180 F-GMXE est en révision générale ; au mur, la cocarde et l'hameçon de l'Aéronavale, réminiscence pour Robert d'une vie antérieure à bord du porte-avions Arromanches. Patrick a effectué fin 2000 un stage de perfectionnement pour mécanicien d'aviation générale à l'Institut Amaury de La Grange, stage dont il est sorti major de promotion.

FRÉQUENCE TARMAC. * Gestionnaire de la plate-forme. Si l'État et les Domaines restent toujours propriétaires fonciers de l'aérodrome, la gestion en est confiée dorénavant à la municipalité de Yutz qui, à son tour, par un sous-traité de gestion, délègue à partir du 29 mai une partie de la gestion au club. *** Notam : fermeture hivernale !** Il a fallu prendre la décision début novembre de fermer l'aérodrome à toute circulation, une nappe d'eau stagnant en permanence à même la surface de la piste. Récurrence de nos problèmes de drainage ? Il semble que tous les clubs disposant de pistes en herbe connaissent ce problème dans la région. Durant tout l'hiver, une seule journée sera "volable", en janvier, la piste étant gelée. *** Un nouvel instructeur, Cyril Delcourt,** entrera en fonctions en 2001. Vingt candidats à l'inscription au vol moteur figurent sur la liste d'attente. *** Le "GOVI" à 160 CV ?** Une étude de rentabilité est faite pour le montage d'un moteur de 160 CV sur le DR 400-120 F-GOVI par Robin au moment de son changement de moteur. En fin de compte, on en restera au 120 CV. *** Lazzarollo met au point la réservation**

informationnée des avions qui permet également une saisie directe des vols, ce qui supprime la fastidieuse saisie des planches de vol. *** Le Noël des enfants :** arrivée du Père Noël en montgolfière cette année et par la même occasion, baptême de montgolfière pour Camille drapé dans la houppelande de l'illustre visiteur. *** Les modélistes et le vol à voile font une exposition commune** à Thionville, puis au Géric, vitrines destinées à faire connaître leurs activités.

LE JOUR LE PLUS LONG. * Samedi 24 juin, 37 pilotes (sur 116 que compte la section) s'envolent et en 43 rotations entre 7 h et 21 h, effectuent 26 heures de vol. Le but est de faire voler tous les avions un maximum de temps. Le club est classé en 68^e position sur 120 clubs participants.



Assemblée générale du 26.3.2000. De gauche à droite : DeFrance, Halter, Rey, Ledain, Rigitano, Klaa, de District, Gonthier, Malaisé, Lazzarollo, M. Weiten, maire de Yutz, des invités, Pepos, président ACBM, Vasseur, Lestrade, Pastant, Ruvet, Zeyen, Dosdat, Mlle Lazzarollo, Bergbauer, Mangin,



À la baille ! Voler au bord de la Moselle, loin de toute habitation, est une garantie de tranquillité pour tout le monde. Mais les petits engins ont parfois la fantaisie d'échapper au contrôle de leurs pilotes et d'aller tout droit à la baille. S'impose donc la création d'une sous-section SAR (Search And Rescue) équipée d'un hélicoptère radiocommandé pourvu d'un treuil. En attendant, Jean-Luc Kircher (*photo de gauche*) récupère son fuyard à la nage. Il reste que le terrain aménagé par la mairie de Yutz au bord de la Moselle en 1987 (et qu'elle entretient), est convivial et dégagé de toute contrainte environnementale. Des modélistes comblés ! *Photo de droite* : Jean-Luc Kircher, (chef de section), François Rambout, Pierre Marx, Lucien Boucher, un visiteur, Aubertin (sous la casquette), Jean Taesch (décédé en mai 2001). *Accroupis* : Brucker, Perez. Le photographe, invisible, est Camille Zieger. *Les maquettes* : au premier plan, le P 47 "Thunderbolt" de Aubertin et à l'extrême droite, l'Extra 300 de Jean-Pierre Marx, les autres appareils sont des machines d'entraînement. Quant à la section modéliste jumelle de Florange, elle poursuit son activité avec des jeunes sous la houlette de Camille Zieger, dans des locaux entièrement rénovés mis à leur disposition par l'association Inter-Coss de Florange.



Le "Bogue" de l'an 2000 n'était pas un canular, Gilbert Mangin peut en témoigner pour ce qui concerne la gestion informatisée du vol à voile. Le 1^{er} janvier au matin, le "crash" était parfait. Notre chef de section a reconstruit la gestion à partir d'un nouveau logiciel et fin 2000, seulement deux erreurs étaient signalées pour plus de mille entrées. Cette performance vaut au vice-président vol à voile une distinction que lui remet M. Weiten, maire de Yutz lors de l'assemblée générale. *De g. à dr.* : Haller, Kleinberg, Pepos, président de l'ACBM, M. Weiten, maire de Yutz et Mangin.



LA NUIT LA PLUS COURTE. * La nuit du 17 au 18 juin, entre 21 h et 5 h, cinq pilotes se relaient à bord du DR 400 XE, accompagnés de Nicaise, instructeur. Gales, Schrepfer et Haller effectuent un triangle Verdun-Lunéville-Nancy, DeFrance et Gonthier atterrissent à Reims-Prunay et Troyes. Les rotations se font à partir de Verdun, Lorraine-Airport n'étant pas ouvert la nuit. Avec 4h50 de vol, nos équipages se classent 15^e sur 40 clubs participants.

Landmann, Stien, Godefroy, Madelaine, Guybertrand, Brun, prés. d'honneur ACBM, Ledoux, chef Dantec, Turcot, un invité, Mme Liebna (Assoc. "Si Yutz m'était conté"), deux invités, Lechner, Haller. *Devant, un genou à terre* : (inconnu), Heinius, (inconnus), Georin.



LE SURVOL DE LA CENTRALE NUCLÉAIRE DE CATTENOM.

Le rampant ordinaire pense que le survol de la centrale nucléaire est interdit. Certains représentants des forces de l'ordre en sont convaincus eux aussi. Or, il en va de la centrale comme de tout bâtiment industriel, le survol est autorisé à 1000 pieds AGL, soit 300 m au-dessus du point le plus élevé de l'usine et dans un périmètre de 600 mètres. C'est ce qu'ont essayé d'expliquer, cartes et règlements en mains, deux instructeurs de vol à voile convoqués dans un commissariat, l'un pour avoir remorqué des planeurs au-dessus de la centrale, l'autre pour avoir spiralé et gagné de l'altitude dans les colonnes d'air chaud qui montent au-dessus des refroidisseurs. Résultat : deux après-midi passés au commissariat, un rapport chez le procureur, et un non-lieu trois mois plus tard, bien entendu. Un largage à proximité de la centrale se fait à 750 ou 800 mètres QNH (niveau mer), une stricte discipline impose à nos pilotes de planeurs de ne pas se présenter au-dessus de la centrale à moins de 750 m. QNH, soit à une hauteur largement supérieure à celle exigée par la réglementation. Mais nos planeurs ne sont pas les seuls à profiter des courants d'air chaud que la centrale envoie dans les airs. Cattenom est un point de virage très prisé par les circuiteurs, on s'y trouve fréquemment en compagnie de planeurs belges, allemands ou français surgis des quatre points de l'horizon. Et il arrive que certains spiralent à une hauteur à laquelle nous aurions déjà quitté le site pour aller atterrir à Yutz. Les consignes sont rappelées à nos pilotes et affichées, des réunions régulières ont lieu entre les services de sécurité de la centrale et l'ACBM. Quant aux avions, on les voit rarement traverser cette zone à très fortes turbulences.

FRÉQUENCE 122.5 * Un fil à la patte. Un équipage s'apprête à décoller à bord du SF 28. Dans l'herbe haute, le câble de remorquage, qu'on a oublié de ramasser, se prend dans la roulette de queue, le SF 28 décolle, franchit la voie ferrée et ses caténaies avec 40 mètres de câble traînant sous 45° derrière lui. Prévenu par radio, le pilote revient se poser, le câble accroche la clôture au seuil de la piste 02 et se libère. Rappel des consignes et l'on reparle de l'enrouleur dont il faudrait équiper le "Husky". * **Moteur fatigué. Notre remorqueur "Husky"** est arrêté en plein mois d'août suite à d'impressionnantes chutes de régime. Le moteur n'arrive en fin de potentiel qu'en octobre, mais on décide par précaution d'effectuer sans attendre le changement de moteur. Le MS. 893 de Malzéville, puis celui de l'Union régionale "Alsace" nous sont prêts du 1^{er} août au 20 octobre, ce qui n'arrange pas particulièrement les finances de la section. Le changement de moteur était estimé à 100.000 F, il revient finalement à 170.000 F, principalement à cause de la hausse du dollar. Le Conseil Général contribue par une subvention de 50.000 F. * **Concours de vol à voile.** Aux championnats de Lorraine à Sarreguemines, Zeyen se classe 8^e/20, Mioni et France Weinmann sur biplace "Marianne" se classent 19^e/20, mais avec deux journées de concours en moins. A Romorantin, Christophe Bernardoni remporte devant 30 concurrents le championnat de France militaire en classe "club".

MODÉLISME

DATES-REPÈRES 1945-1980

1945 : André Simon + groupe
aérodrome de Basse-Yutz

planeur "Gigé" 2m50 envergure

1952 : Edouard Paradeis, chef de section
Section structurée, matériel SFA

1957 : Créati, chef de section,

12 membres - Champ. France vol libre : 8^e : Camille Zieger, 16^e : Elodie Zieger, Lock. Vol circulaire, resp. Pontarolo

1960 : Chef section : Zieger C.

Europacoupe en Sarre - Hangar affecté au modélisme.
Concours en Belgique, Luxembourg, Sarre : Pontarolo, C et E Zieger, Guérin, Couvard, Rozanoff, Marck

1961 : A. Ledig, débuts radiocommande

1964 : Nouveau locaux à :

Florange : resp. Calcano - C. Zieger

Basse-Yutz : resp. Pontarolo

Moniteur Jeunes : Richard Bailleux

Classement national : 30/70.

1974 : Piste de vol circulaire à Yutz

1976 : Nouveau local - 50 membres

1977 : Vol de pente à Kanfen

1979 : Inauguration du terrain de Molvange pour radiocommande

1982 : Champ. France cirul. Zieger : 6^e

1983 : Champ. France à Poitiers : en radioc. Maillet 2^e en acro. : Schroeder 3e et Zieger 6^e.

1984 : champ. France à Libourne : Zieger 2^e (acro), Keller 1^{er} (maquettes).

1987 : Inaugurat. piste radio-commande à Haute-Ham, au bord de la Moselle.

1980-2000 : cf. histoire générale ACBM



1956. Les modélistes posent avec des membres des sections vol à voile et vol moteur. Parmi les personnes debout : Alfred Muller, M. Masuy, président de l'ACBM, Dr Gruninger, André Simon, Fabbro, Zbogor, Kettenhofen, Marteaux tenant sa petite fille. Assis au 1^{er} plan : Bernard Muller, Hesse, Oesterlé, C. Zieger. Au modélisme, toutes les tranches d'âge sont représentées, de l'écolier au retraité !

1945. Les débuts. On commence à parler de modélisme au club lorsque "Dédé" Simon réunit sur le terrain de Yutz quelques fans de modèles réduits autour d'un planeur "Gigé" de 2m50 d'envergure. Ce planeur vole pendant quelque temps, puis on le suspend au-dessus du bar de l'aéro-club.

1952. La section se structure. Edouard Paradeis est chef de section, "Doudou" se partage entre le vol à voile et le modélisme. Des cartes d'adhérent sont imprimées, on souscrit une assurance. La section obtient du Service de la Formation Aéronautique du matériel pour la construction des planeurs et des avions.

Vol circulaire. La même année, une équipe de Rehon vient faire une démonstration de vol circulaire et l'équipe de l'ACBM se lance aussitôt dans la construction d'appareils appropriés et l'apprentissage du vol circulaire.

A cette date, on commence à trouver assez facilement sur le marché du balsa, de la colle élastique ; Oesterlé et Camille Zieger construisent un avion en s'inspirant des cahiers Guillemard, à la manière d'un cuisinier débutant : "un peu de ceci, un peu de cela"... le résultat n'est pas brillant, cet avion est un vrai veau : il pèse 600 gr, le moteur de 5 cm³ de type REA qui l'équipe peine à l'arracher du sol. "Quand nous parvenions à faire trois vols dans l'après-midi, nous rentrions heureux, ayant cassé en moyenne pour 10 francs d'hélices (elles étaient en bois à l'époque)".



1958. Au début, on construisait surtout des planeurs faciles à mettre en œuvre, mais qui, dépourvus du système de "déthermalisation" non encore inventé, s'échappaient parfois au gré des thermiques. Photo: Camille Zieger, Heintz Beer et "La Flèche" dont seul le pseudonyme est passé à la postérité...

1953. Le premier looping ! L'acrobate s'appelle Perioli, une fièvre nouvelle s'empare des modélistes : la voltige ! La construction de modèles de voltige est lancée, mais K1000 Zieger part au service militaire et la section végète pendant quelques années.

Ci-dessous : le 5 mai 1979, Camille et Élodie Zieger, Lechner. Au premier plan, le Messerschmitt 109 de Camille, aujourd'hui en situation "R", conservé au musée personnel de son constructeur.



A partir de 1963/64, une section modéliste jumelle fonctionne dans les locaux du centre de loisirs de Florange. *Debout* : Perez, un hayangeois, Valente, le capitaine des pompiers de Thionville, Daniel Ledig. *Assis* : Hergersheimer, Camille Zieger, Elie Calcagno, responsable de l'atelier, A. Ledig, Savener, responsable modélisme de l'ACBM de 1973 à 1977 et Ledig junior.



1957. Un nouveau départ. En juin 1957, Créati prend la section en mains, Camille Zieger rentre du service militaire de Tunisie où il a eu tout le loisir de fabriquer des "taxis" de vol circulaire, rassembler des plans de planeurs et d'avions. On fait la connaissance du champion de France de vol libre, Jacques Lock, qui vient faire voler ses "taxis" au terrain. L'expérience et les conseils de ce dernier vont être précieux pour la section qui bientôt fera parler d'elle dans les concours du nord-est de la France ! L'équipe se compose à cette époque de Lock, Bernard Schmitt, Bernard Muller, Beer, Élodie et Camille Zieger, Franco Zago. Trois d'entre eux sont sélectionnés pour les championnats de France et se classent : 8^e, C. Zieger, 16^e, Elodie Zieger, mais Lock ayant cassé son appareil, est éliminé. Parallèlement à l'activité du vol libre s'organise également le vol circulaire animé par Bruno Pontarolo.

Florange, affiliée à l'ACBM, pratique toutes les activités modélistes, elle possède des locaux et un outillage de premier ordre, grâce à son maire, M. Arnould et l'appui du centre de loisirs. Elle décroche tous les ans un classement proche du 30^e sur 70 associations. "En vol libre, nous ravagions tout l'Est de la France," nous dit K1000. En 2000, la section compte 45 licenciés.

1960. Un incident diplomatique. La plupart des membres possèdent également des licences allemandes ou belges, si bien qu'en 1960, trois membres de l'ACBM sont sélectionnés pour les championnats d'Allemagne : en séniors Camille Zieger, en juniors, Bernard Muller, en wakefield, Beer. La même année l'**Europa-coupe** est disputée en Sarre. L'AC de France n'ayant pas répondu à l'invitation allemande, Camille propose une "équipe de France" avec des modélistes de l'ACBM. Mais le jour du concours, les parisiens débarquent avec leurs planeurs. Pour parler, les "planeuristes" yussois se retirent et concourent en candidats libres. L'Equipe de France ("les parisiens") se classe 5^e, mais les francs-tireurs yussois sont 2^e. Mauvais perdants, les "parisiens" se plaignent à la Fédération. Notre président Masuy reçoit une lettre de protestation et répond en expliquant la présence des yussois. Le classement, lui, reste inchangé : la bande à K1000 a encore frappé !

1974. Une piste circulaire à Yutz. Un vieux rêve se réalise, la piste circulaire clôturée est achevée à l'aérodrome de Yutz, grâce au président, J. Weisse. C'est l'âge d'or du vol circulaire, Maillot, Schroeder, Lechner, Keller, Wittmann, Gomez s'imposent dans tous les concours de l'Est de la France.

Un hangar est affecté aux modélistes. L'un des deux hangars encore debout le long de la route nationale est déblayé et affecté aux modélistes. Pontarolo y fait installer une piste circulaire. L'entraînement dans la spécialité progressant, l'équipe de l'ACBM composée habituellement de Pontarolo, Zieger, Guérin, Couvard, Rozanoff, Taesch, Marck se fait une réputation d'invincibilité dans les pays voisins, Luxembourg, Allemagne, Belgique.

1977. Vol de pente à Kanfen. Archen et Becht lancent le vol de pente, "la folie s'empare de l'équipe" Archen, Zieger, Reiser, Fernandez, Vatié, Rioublanc. Ils finiront par céder la place aux deltaplanes et aux parachutes ascensionnels.

1961. Les débuts de la radiocommande. Albert Ledig expérimente le vol radiocommandé, un spectacle qui vaut le déplacement, même pour des non-initiés. Quand le planeur motorisé décolle, une équipe de "récupérateurs" se tient prête à bondir sur les vélos et les solex, comme au départ d'une course cycliste, pour le cas où l'appareil échapperait au contrôle du pilote, ce qui n'était pas rare. L'appareil, son carburant épuisé, atterrissait souvent bien au-delà de Haute-Ham et même un jour dans un poulailler.

1979. Au camp militaire de Escherange-Molvange. La radiocommande n'est plus guère possible à Yutz en raison de l'environnement et du trafic avions et planeurs. Le président Jean Weisse contacte les autorités militaires qui nous autorisent à utiliser une partie du terrain militaire de Molvange.

1964. L'ACBM emménage dans ses nouveaux locaux. Suit une période de flottement. "Mais courant 1964, nous dit C. Zieger, un jeune qui nous apportera beaucoup, Richard Bailleux fait ses débuts en circulaire. En un an, il apprend tout le programme circulaire et devient ensuite un excellent moniteur pour les jeunes de l'équipe de Yutz. Hélas, en 1971, Richard disparaît dans un accident de la circulation, nous perdons un camarade aimé de tous et un animateur de grande valeur.

1987. Au bord de la Moselle à Haute-Ham. Le vol circulaire quitte lui aussi l'aérodrome pour s'établir sur un terrain préparé par la commune de Yutz au bord de la Moselle. Toutes les activités de vol sont donc regroupées depuis sur ce terrain. L'atelier de Florange, rénové et rééquipé par la commune de Florange, continue à rassembler des jeunes pour la construction des appareils, la piste de Haute-Ham est entretenue par la municipalité de Yutz. Des appuis que les modélistes savent apprécier à leur juste valeur.

Les débuts de la section à Florange. La maison des jeunes de Florange crée une section de modélistes dirigée par Elie Calcagno qui demande à Camille Zieger d'en être le conseiller technique, Pontarolo prenant alors la direction de la section de Basse-Yutz. La section jumelle de

En 1982, au championnat de France de vol circulaire à St Etienne, François Schroeder, Camille Zieger (classé 6^e/13 en acrobatie) et Olivier Maillot avec leurs petits bolides, (photo ci-dessous).



L'ACBM, pépinière de vocations aéronautiques.

Pilotes militaires : Chasse	8
Transport	3
ALAT	7
Pilotes de ligne	5
Instructeurs professionnels	3
Hôtesse de l'Air	2

Vingt-six jeunes-gens ont fait au sein de notre association leur première expérience de pilotes avant de s'orienter vers une carrière de pilote professionnel civil ou militaire. Hélas, cinq d'entre eux, tous militaires, ont disparu tragiquement aux commandes de leurs appareils, trois pilotes de chasse (Bernard Britscher, Alain Franzoïa, Bernard Albrecht) et deux pilotes d'hélicoptère (Billotte, Christian Guérin).

1949

Edouard Paradeis, pilote de planeurs en 1949, pilote de chasse à la 3^e Escadre à Reims volant sur F 84F "Thunderstreak" de 1956 à 1961 avec détachement en Algérie. Il est chef pilote avion et vol à voile de l'ACBM de 1961 à 1971. Edouard Paradeis est décédé des suites d'un accident de cheval le 16.10.1991. (Photos : voir sous 1991, 67/68, 53, 90).

1950

Hubert Hosy, pilote de planeurs en 1950, pilote de chasse à Dijon sur MD 450 "Ouragan", instructeur avion à l'ACBM durant ses congés de 1956 à 1958, moniteur à la base-école de Marrackech, puis pilote de ligne à la Cie Air Inter et commandant de bord sur Caravelle.

1952

Billotte, pilote de planeurs en 1952, puis pilote militaire. Il est décédé aux commandes d'un hélicoptère Sikorski "Banane", abattu par un tir de DCA au cours d'une opération héliportée durant la guerre d'Algérie.

1953

Jean-François Klosé, pilote de planeurs lâché sur Castel 301 le 21.9.1953, école de pilote militaire au Texas, guerre d'Indochine comme pilote de multimoteurs (avion de commandement), puis en Algérie. Pilote de ligne et instructeur Boeing 707 aux Cameroon Airlines en 1976.

1955

Gilbert Schumacher, pilote de planeurs en 1955, avion en 1956, il est pilote ALAT en Algérie de 1957 à 1960.

1956

André Grunenwald, pilote de planeurs en 1956, instructeur VV à l'ACBM puis au Centre National de la Montagne Noire, chef pilote adjoint SFA au Centre National du Service de la Formation Aéronautique de Melun-Villaroche. (Photos 1958, 65, 90)

1962

Bernard Britscher, breveté "C" planeur à Yutz le 23.9.1962, il est pilote de chasse basé à Nancy-Ochey de 1964 à 1966. Décédé en service aérien commandé aux commandes de son Mystère IVA près de Grostenquin (Moselle) le 23.5.1966.

1965

Christian Guérin, brevet "C" de planeur en 1965. Pilote d'hélicoptère au Cisolat de Nancy-Essey. En stage de chef de patrouille sur Alouette III au Luc, il est décédé en service aérien commandé le 29.10.1975 suite à une panne mécanique. Il était le fils de Robert Guérin, instructeur de pilotes de planeur à l'ACBM.

Jean-Marie Manick, pilote de planeurs en 1965, pilote de transport militaire sur C. 160 "Transall" à Orléans-Bricy en 1975. Il est en 2000 pilote de ligne à la Cie TAT-British Airways et vole sur ATR 42/72. (Photos sous 1996, 97).

1966

Staudt, pilote de planeurs le 24.7.1966, pilote de Mirage IV. à la Force Aérienne Stratégique en 1976.

1967

Jean Zilio, pilote de planeurs en 1967. Il est instructeur professionnel avion à Deauville puis à l'ACBM de 1976 à 1978. Il est l'auteur d'un cours de pilotage fort apprécié édité par Cepadues et qui a connu plusieurs éditions successives. En 2000, il exerce à Montpellier à la Cie Air Littoral. (Photo sous 1976)

1968

Alain Franzoïa, breveté pilote d'avion en 1968 et de planeur en 1969. Pilote de chasse à la 4^e Escadre à Luxeuil sur Mirage III. Moniteur de vol sans visibilité, Franzoïa est décédé en service aérien commandé à Ochey à bord d'un T. 33 de l'Escadron d'entraînement au VSV.

1973

Gilbert Schweitzer, breveté pilote de planeur en 1973, il est ensuite pilote d'hélicoptère à l'ALAT. En 2000, il est chef pilote et cadre à la Cie Mont-Blanc Hélicoptères et basé à Annemasse. (Photos sous 1979).

1974

Gérard Desmero, breveté pilote d'avion à l'ACBM le 13.1.1974, puis pilote de transport dans l'Armée de l'Air.

Bernard Albrecht, pilote d'avion le 4.9.1974. Breveté pilote de chasse aux Etats-Unis, il est décédé en service aérien commandé à bord d'un Mirage IIIB suite à une extinction de turbine au décollage. C'était son second vol depuis son retour en France. (Photo sous 1974)

1975

Jean-Michel Lisch, brevet "C" planeur, puis pilote d'hélicoptère à l'ALAT. (Photo sous 1977).

1976

Denis Kuntz, pilote de planeurs en 1976, pilote de chasse à la 3^e Escadre de Reims. En 2000, il appartient à la 13^e Escadre de chasse de Colmar, il est en détachement au Tchad. (Photo sous 1975).

Dider Fritz, pilote de planeurs en 1976, pilote d'hélicoptère ALAT à Nancy puis Etain. Détachements en Bosnie et Macédoine. (Photo sous 1975, 76, 77).

Philippe Schmitt, pilote de planeurs 1976, avion en 1978, il est pilote de ligne à la Cie Air France et vole sur Boeing 747. (Photos sous 1976).

*
* *

1977

Philippe Oberbillig, a gagné par concours son 1^{er} degré du brevet de pilote avion à l'ACBM en 1977. Il obtient les licences de pilote de ligne aux États-Unis en 1984. Pilote de ligne à la Cie Luxair, il assure l'instruction des pilotes d'avion à l'ACBM de 1985 à 1999, il doit renoncer à l'instruction au club suite à sa nomination de chef pilote de la Cie Luxair. (Photos sous 1985 et 89).

1985

Edouard Meisse, breveté pilote d'avion à l'ACBM en 1985, il est largueur de paras à Doncourt, puis instructeur avion à l'ACBM à partir de 1996. En 2000, il est pilote de ligne à la Cie Luxair. (Photos sous 1987, 1992)

Paol Quénéhervé est breveté pilote d'avion à l'ACBM en 1985, il est instructeur en 1996 et 97. En 2000, il est pilote de ligne à la Cie Air France et copilote sur Airbus A320. (Photos sous 1987, 92, 94, 95).

1979

Jean-Marc Muller, breveté pilote de planeurs en 1979, est instructeur vol à voile à l'ACBM à partir de 1985. Pilote de ligne à la compagnie Proteus (Lyon), il est engagé par la Cie Luxair à partir de 1999 où il vole sur biréacteur Embraer 145. (Photos sous 1985, 87, 91, 93, 95).

1988

Jean-Albert Zbogar est breveté pilote d'avion en 1988, instructeur avion à Yutz en 1992, puis instructeur professionnel à Etampes où il exerce en 2000. Il est le fils de Berto Zbogar, chef de la section vol à voile de 1951 à 1974. (Photo sous 1989).

1990

Marc Bleuse, breveté pilote d'avion à l'ACBM en 1990, est pilote d'hélicoptère à l'ALAT au 1^{er} Régiment d'hélicoptères de combat (RHC) à Phalsbourg.

1993

Stéphane Spet est lâché sur DR 400 le 12.9.1993 et breveté pilote d'avion la même année. Il est breveté pilote de chasse à Tours le 6.2.2000 et affecté à la base d'Ochey début 2001 où il vole sur Mirage 2000D à l'escadron I/3 "Navarre". Fouillant dans les Traditions de son escadron, il découvre que le "Navarre" était stationné à Basse-Yutz en 1923-24, équipé de Nieuport-Delage NiD29 .

Cette liste des pilotes civils et militaires qui sont passés par notre club avant de faire carrière dans l'aéronautique, n'est pas exhaustive. Les contacts n'ont pas toujours été maintenus avec les anciens.

Il faut ajouter qu'un grand nombre de jeunes passés dans notre association se sont dériégés vers les diverses carrières qu'offre l'aéronautique, comme agents de maintenance ou autres.

Enfin, et non les moindres, nos **hôtesses de l'air**.

Catherine Skoor fait son premier vol solo sur le Robin F-GAVA le 16.9.1987 et obtient son brevet de base avion le 6.8.1988. Elle est aujourd'hui hôtesse de l'air à la compagnie Air France.

Valérie Schiebel s'envole à bord de l'India Kilo le 20.8.1994 pour son premier solo. Elle est hôtesse de l'air à la Cie Luxair avant de rejoindre la compagnie Air France.

*
* *

II. PARTIE

AVIONS ET PLANEURS DE L'ACBM

VVT 1934 - 1939

ACBM 1946-2000

N.B. Avions privés au service de l'ACBM. Avant 1960, il n'est pas aisé de distinguer entre avions achetés par le club avec des fonds privés, avions privés mis à la disposition du club et avions à usage exclusivement privé. La section vol à moteur avait parfois son "infirmerie" remplie d'avions à réparer et un manque chronique de liquidités pour les remettre en état. Certaines années, le club possédait un seul avion en état de vol et la solidarité jouant, les avions privés étaient utilisés par les pilotes confirmés du club. Par ailleurs, des avions ont été construits par des particuliers et là encore, des membres du club ont volé régulièrement sur ces avions néanmoins "privés". Voilà pourquoi on trouvera dans la partie "avions ACBM" des appareils qui, en fait, appartenaient à des particuliers mais qui effectuaient plus d'heures de vol entre les mains de pilotes du club que de leurs propriétaires. A partir du moment où l'ACBM a pu disposer d'une flotte appropriée, les avions privés n'ont plus été utilisés que par leurs propriétaires. Après 1960, ils ne figurent donc plus dans le chapitre "Avions de l'ACBM," mais sont présentés dans un chapitre à part. Ils sont mentionnés également dans la liste récapitulative des avions et planeurs basés à Yutz (voir 3^e partie).



STAMPE SV4C n° 419 F-BCTC

Le 31.12.1946, un Stampe à cocardes piloté par le commandant Cuffaut atterrit à Basse-Yutz. Le premier avion de l'ACBM vient d'arriver. Construit par la SCAN en 1946, ses premiers pilotes sont d'anciens pilotes de chasse ou de bombardement : Houldinger, Vivier, Pignon, Serniclaes. Le Stampe vole pratiquement tous les jours durant l'été 1947, participe aux meetings et rallyes dans la région (Toul, Nancy, St Dizier) fait de l'école, des baptêmes. En 1950, le SALS quitte le Ministère de l'Air et passe sous la tutelle des Transports. Les cocardes disparaissent alors et sont remplacées par l'immatriculation civile F-BCTC. Arrivé fin de potentiel cellule (665 h) et

moteur (755 h) fin 1951, le Stampe reste trois ans sans voler pour cause d'état des finances ! Révisé à Charleville, il revient le 13.11.54 (Merlin), sert d'avion-école, remorque des planeurs, largue des parachutistes. En 1959, il est acquis par la section vol à voile. Dernier vol : 25.6.66 (Grandidier). Cédé démonté à Guérin en 1970, il est vendu à une société privée à Habsheim en même temps que le Stampe F-BCVN. Ses éléments servent à restaurer le Stampe n°119 D-EBHH (ex- F-BBVH). *Photo* : à bord du Stampe : Fernand Wurtz.

NORÉCRIN N. 1203 n° 86 F-BEME

Construit par la SNCAN aux Mureaux en 1947, le Norécrin a été acheté neuf par souscription et arrive à Yutz le 11.2.48 convoyé par l'équipage Houldinger-Serniclaes. Il est équipé d'un moteur Régnier de 135 CV, il possède une cabine quadriplace, des volets de courbure et un train rentrant à commande manuelle. L'avion fait 106 h de vol en 1948. Le 2 mai, Houldinger et Bergougnieux atterrissent à Toussus, une jambe de train mal verrouillée rentre, l'avion glisse sur une aile qui se replie. L'avion est réparé aux Mureaux et le 22 août, Bergougnieux rapatrie l'avion. Mais l'addition est lourde : 281.800 francs (une petite 4 CV Renault coûtait alors 350.000 F). L'élégant Norécrin quitte Thionville le 16 mars 1951 pour Toussus avec l'équipage JeanJean-Houldinger-Perrin, vendu à Morane-Saulnier. Quelque temps après, on apprend qu'il a été détruit dans un accident.



PIPER CUB J3 n° 12.488 F-BDTT

Ex-SOAA - L 4 J n° 44.80192

Provient des surplus des Sections d'Observation Aériennes d'Artillerie engagées dans les combats de la 2° guerre mondiale. L'avion vole à Lognes le 21.10.47, équipé d'un moteur Continental 65 CV. Il est acheté par Schnitzler et Gruningier et vole vers Thionville le 24.11.48. Son total est de 195 h de vol "civiles". En 1953, l'ACBM n'a plus d'avion-école, le Stampe étant arrêté, le Piper est alors mis à la disposition du club pour l'école. Le 14.4.54, le J3 quitte Thionville pour Gaillac-sur-Tarn avec 470 heures de vol civiles, dont 275 effectuées à Thionville. On le retrouve ensuite à Graulhet où il fera une longue carrière d'avion-école. En 1976, il totalise 3336 h de vol quand la Société des Avions Robin en devient propriétaire pour le céder aussitôt à l'AC de Lons-le-Saunier. En 1998, il est basé à Epinal-Dogneville et en 2000, nous le trouvons à Amiens-Glisys, il totalise 5160 heures de vol.

DE HAVILLAND TIGER MOTH DH. 82A - PG 622 F-BGDB.

Construit par De Havilland pendant la guerre, notre Tigre provient des stocks de l'EAA 601 de Châteauroux. Le 3 janvier 1951, l'avion est affecté au Service de l'Aviation Légère et Sportive, son ordre d'affectation le destine au remorquage des planeurs. Jeanjean le prend en compte à Issoudun, l'avion est revêtu de son camouflage RAF dont il porte la cocarde et l'immatriculation, il est équipé d'une capote de VSV. On s'empresse de démonter cette capote, puissant aérofrein dont les 135 CV du Gipsy Major n'ont nul besoin. L'immatriculation civile lui est appliquée peu après son arrivée à Yutz. Le Tigre vole surtout aux mains de pilotes réservistes de l'armée de l'air, mais le remorquage est tout de même essayé et le 18.8.51, Houldinger remorque le SA 104 "Émouchet" piloté par Zbogor. Le 15.8.1955, Zbogor et Wurtz décollent pour un vol d'entretien, le moteur grippe, l'atterrissage en campagne tourne mal et l'avion est détruit. Les deux pilotes sont hospitalisés, mais se remettent rapidement.



NC 853/854 n°107 F-BEZN

Construit par la SNCAN de Bourges, il est propriété de l'Etat (SALS) et affecté à notre club. Le moniteur Jeanjean l'achemine à Yutz le 20.4.1951. Le moteur Minié de 75 CV qui équipe l'avion est source de bien des ennuis, il refroidit mal, rabote les cylindres, on trouve de la limaille dans le filtre à huile ! Les pannes de moteur se succèdent ; le 31.8.52, Mertin atterrit à Haute-Ham ; le 6.6.53, Hesse, en panne au-dessus du terrain, se pose en vol plané ; le 2.8.53, Hubert Muller survole Bertrange quand le Minié cale encore. Mais cette fois, dans le champ où il atterrit, l'avion passe sur le dos. Réparé à Toussus, l'avion est équipé du moteur Continental 65 CV préconisé par le constructeur et devient de ce fait NC 854s. L'avion

revient à Yutz aux mains de Hesse et Wurtz le 18.1.57. Dès lors, l'avion ne pose plus de problème et fera une longue carrière d'avion-école. Dernier vol : 1.5.66 par le Dr Hallé. Les frais à engager pour une GV sont jugés trop importants, l'école est faite sur D 112. La cellule est brûlée au club en 1968 et le moteur est vendu à Rectimo.

SUC 10. "COURLIS" N° 18 F-BDUT

Construit par la SECAN à Gennevilliers, son carnet de route est ouvert le 16.12.48, puis l'avion est stocké. Houldinger vole vers Yutz à son bord le 29.8.51, l'avion n'a que 3h31 depuis neuf, mais déjà son 2° moteur, un Mathis de 175 CV à huit cylindres inversés. Avec sa cabine quadriplace confortable et silencieuse, ses volants, son accès aisé, son aile haute, l'avion plaît et semble dessiné pour le voyage. C'est le moteur qui handicapera cet avion. Situé à l'arrière, il refroidit mal. Une turbine de refroidissement est montée, mais celle-ci absorbe 20 CV et ajoute du poids. L'avion est alors lourd et sous-motorisé. Le 12.7.53, au décollage pour un baptême de l'air, le moteur cafouille et affiche une grosse perte de tours. Houldinger vire à plat et revient se poser. C'est le dernier vol du Courlis. Il totalise alors 58h18 depuis neuf. On découvre une crique dans une jupe de cylindre. Réparé sur place, le moteur tourne rond, mais un Bulletin de Service interdit de vol tous les Courlis et demande le montage d'un moteur Continental. La dépense est jugée trop importante et le Courlis est mis en vente.



En 1956, un planteur sud-américain achète cet avion et envoie un chèque de 200.000 F au club. Mais il oublie de venir chercher son bien ! Garé à l'extérieur, devant l'ancien bar, puis derrière les nouveaux hangars à partir de 1964, il sera enlevé par un ferrailleur en 1966.



**PA 12 PIPER "CRUISER" n° 12.3557
F-BETD**

Construit à Lock Haven (USA) en 1947, cet avion est la version triplace à moteur Lycoming 90 CV du célèbre J3. Basé à Carcassonne en 1948, il devient la propriété de Millet et Gruninger et vole à Yutz à partir du 20.6.53. Rien à signaler sauf qu'un jour, il a ramené au parking la ligne téléphonique reliant Kuntzig à Yutz et qu'il a dépanné bien des fois l'ACBM en manque d'avion en état de vol. Il quitte Yutz début 1964 pour être basé à Nancy Pont-St-Vincent, puis à Epinal-Dogneville où il vole toujours, ayant à son actif 1622 heures de vol en 52 ans, soit 31 h de vol par an.

Devant l'avion : Zbogar, Tom (US), Paradeis, Wurtz, Kieffer.

D.09 "BEBE JODEL" n° 59 F-PHFC

En 1952, Mertin, Schwoerer, Wurtz et Marteaux commencent dans les ateliers du club la construction de ce gros modèle réduit. Pour le motoriser, on démonte sur une voiture amphibie de la 2^e guerre mondiale un VW de 27 CV que Marteaux adapte à l'avion. Le 31.3.55, l'avion décolle aux mains de Kieffert. Mais ce moteur à allumage simple, pas très fiable, est en plus difficile à démarrer, ce qui explique que de 1957 à 1959, l'avion reste au hangar. Les constructeurs volent du reste sur leur seconde production, l'Émeraude F-PHUU. En 1960, le Bébé est rentoilé, repeint, son moteur est caréné et le club décide de l'acquérir. Les pilotes 1^{er} degré sont lâchés sur cet avion dont l'heure de vol est bon marché. Fin 1967, on estime qu'il est



prudent d'arrêter les vols et Wurtz se met en quête d'un nouveau moteur. Un Porsche VW 40 CV est monté, on dessine un nouveau capot moteur et l'avion revole en 1969. Son dernier vol survient le 10 octobre 1971 : Bighinzoli signale d'impressionnants ratés du moteur. L'avion est vendu à un anglais et quitte Yutz en 1972.



CP 30. "Émeraude" n° 38 F-PHUU

L'Émeraude a été construit par un groupe de pilotes du club, Mertin, Bolet, Wurtz, Marteaux et Garret, Ollinger étant copropriétaire. Equipé d'un Continental 65 CV, il effectue son premier vol le 1.12.56 piloté par Mertin. C'est le second avion construit par cette équipe et l'avion donne totale satisfaction. Le 4.10.59, Bolet emmène un jeune inscrit au club le matin même pour une promenade au-dessus de la région. Quelques minutes après le décollage, l'avion accroche la cime d'un arbre à Florange, engage un demi-tonneau et s'écrase dans un jardin. Les deux occupants sont tués. L'enquête retiendra comme cause de l'accident le vol rasant.

T.35.2 GUERCHAIS n°7 F-BFLQ

Le Guerchais-Roche était un avion triplace, le siège arrière tourné vers la droite, équipé du moteur Renault 140 CV 4PO3 qui équipe également les Stampe. Construit par Roche-Aviation à La Courneuve en 1949, l'avion vole d'abord à l'AC de Versailles. Un groupe de pilotes (Achard, Arnould, Bolet, Crouan) l'achète et le transfère à Yutz le 7.5.58. Début 1963, l'ACBM qui a besoin d'un avion de voyage et de baptême de l'air après l'arrêt du N.1002 "Pingouin", le rachète pour 600.000 F. Cette machine ne suscite pas l'enthousiasme des pilotes. Haute sur pattes, elle part facilement en cheval de bois par vent de travers ; pour pallier cet inconvénient, le constructeur a prévu une commande de blocage



de la roulette de queue. L'avion doit passer en RG et ne vole plus après le 27.10.65. Il compte alors 430h27 de vol depuis neuf, dont 164 h effectuées en 7 ans à Yutz, soit 23 heures de vol par an ! On décide alors de ne pas faire la RG, l'avion est vendu à la Municipalité de Joef qui l'expose dans un jardin public. Le moteur est vendu à Guérin qui le destine à son Stampe.



D 112 JODEL n° 585 F-BIQQ

Construit à Issoire par Wassmer Aviation, l'avion est convoyé par Hesse et Masuy le 14.6.58. Avion-école par excellence, il peut aussi être mis entre toutes les mains pour les voyages et vols d'agrément. Rien à signaler durant ses 13 années passées à Yutz, à part une mise en pylône le 13.4.59 (Toque) et un atterrissage en campagne pour cause météo le 18.12.64 (Grunenwald). Son dernier vol à Yutz est un vol école par Thomassin et Diaz, instructeur. Les Anglais étant très friands de Jodel en ce temps-là, c'est un groupe du PFA (Popular Flying Association), l'équivalent de notre RSA, qui l'achète. Il est réimmatriculé G-AZHC et basé à Sywell (Northamptonshire), le nid du PFA. Au club, le BIQQ est remplacé par le DR 300 F-BTBD tricycle dans les tâches école et voyage.

Pilote à bord : F. Wurtz

CAUDRON C.600 "Aiglon" n°4

F-BDXT

Dessiné par Marcel Riffard et construit aux usines Caudron, ce biplace en tandem est une belle bête racée qui croise à 190 km/h avec un moteur Renault "Bengali" de 105 CV. Il est construit avec cabine ouverte ou fermée selon l'option choisie, possède des volets de courbure qui courent tout le long du bord de fuite de l'aile. Avion de raid, (Paris-Saïgon, Paris Madagascar), les Françaises Dupeyron et Lion battent le record du monde féminin en ligne droite en 1937 et 1938. Notre BDXT a été "reconstruit" précise Veritas en 1949 à Tournan-en-Brie et appartient à l'AC Paris-Est basé à Lognes. Il est acheté aux "Ailes sparnaciennes" par un groupe de pilotes dont Caillet, Marteaux, Lemale et Goddet. Il vole vers Yutz le 8.10.58, piloté par Marteaux. Il y restera deux ans avant d'être revendu à l'AC de Douai et il quitte Thionville le 23.3.60. Fin juillet 64, le F-BDXT est détruit accidentellement. Il totalisait alors 529 h depuis neuf.





D 112 JODEL n° 1009 F-BJII

Notre second D 112 est pris en compte à Dijon et convoyé par Marteaux et Achard le 18.3.60. Avion-école, il va lui aussi "aux vaches" à Stadtbredimus le 26.6.60 avec Holtzwarth (instructeur) et un passager, sans dégâts. En RG en 1974, Michel Georgler le repeint comme un CAP 10 de l'équipe de France de voltige. Le 14.7.79, il vole vers Blois aux mains de Dumont et il est remis à son nouveau propriétaire, un particulier. Sa moyenne d'utilisation à Yutz est de 254 h par an. En 2000, il ne figure plus au registre français.

A bord du D 112 en vol : Vermeille, pilote, Marcelline Zbogor et Jean-Albert (bébé), photographiés par R. Jouhaud.

NORD N. 1002 "Pingouin" n° 268

F-BFOG

L'ACBM demandait un Stampe, mais c'est le "Pingouin" n°268 qui lui est attribué par l'Aéronavale pour la somme de 50.000 F. Il arrive piloté par Holtzwarth le 19.8.60, revêtu des couleurs de l'Aéronavale. Le N. 1002 est la réplique française du Messerschmitt 108 "Taifun". Le "268" est construit en 1949 par la SCAN aux Mureaux pour l'Aéronavale, il totalise 862 h quand on le "civilise" pour nous l'attribuer. C'est un avion quadriplace, train rentrant, hélice à pas variable, tiré par un moteur Renault 6Q de 220 CV qui le fait croiser à 260 km/h. Pas vraiment la placide machine de club à mettre entre toutes les mains. Un nombre restreint de pilotes vole sur cet avion, Paradeis, Weisse, Marteaux, Wurtz, Schumacher. Le 30.4.62, date du dernier vol, l'appareil est immobilisé suite à une panne de génératrice. Vu le manque de pièces de rechange (et leur prix !), on décide de ne plus remettre l'avion en état de vol. En 20 mois, il aura volé 32h18 à l'ACBM. Les dernières pièces détachées sont vendues en 1972.



Un nombre restreint de pilotes vole sur cet avion, Paradeis, Weisse, Marteaux, Wurtz, Schumacher. Le 30.4.62, date du dernier vol, l'appareil est immobilisé suite à une panne de génératrice. Vu le manque de pièces de rechange (et leur prix !), on décide de ne plus remettre l'avion en état de vol. En 20 mois, il aura volé 32h18 à l'ACBM. Les dernières pièces détachées sont vendues en 1972.



MS 315/317 n° 6527 F-BCNL

Assemblé à Tarbes en 1945 à partir d'un stock de pièces fabriquées en 1936 et retrouvées intactes après la guerre, (une RG faite à Yutz révèle une plaque constructeur datée de 1936), l'avion vole dans l'Aéronavale, puis à Muret, enfin à Beynes en 1961. Il totalise 562 h 57 quand Weisse le prend en compte et vole vers Yutz le 16.6.61 où il commence à remorquer les planeurs. En 1962, le SFA décide de rajeunir sa flotte de remorqueurs, le moteur Salmson 130 CV est échangé contre un Continental 220 CV, mais qui tourne dans le sens contraire du Salmson, d'où quelques surprises car le vrillage du fuselage conçu pour le

Salmson amplifie le couple moteur au lieu de l'atténuer. Avec un démarreur électrique, des freins de roue, une roulette de queue, le MS 315 mue en 317. Fin août 62, Verheyden ramène l'avion de Chambéry. En 1970, le SFA nous affecte un MS 893 tout neuf, le 317 va à Sedan le 11.10.70, ayant volé un total de 1613 h à Yutz (180 h/an). Affecté à Pont-sur-Yonne, puis à Haguenau, il entre au musée volant de Jean Salis à La Ferté-Alais où on peut l'admirer aux meetings de la Pentecôte. 2862 h de vol fin 1999.

DH. 82A TIGER MOTH n° 877

F-BGEV

Ce Tigre a été construit par De Havilland en 1945, le CDN civil français lui est attribué le 2.7.51, il est affecté à Sedan, puis aux Ailes Mosellanes jusqu'à la suppression du vol à voile quand Frescaty est devenu base OTAN. Il vole vers Yutz, remorquant le C. 800 F-CAVC le 23.8.63. Grunenwald, alors instructeur et mécanicien au club, le révisé et commence à remorquer les planeurs le 30.5.64. Mais les 120 CV du Gipsy Major sont fatigués et l'entretien de ce moteur coûte cher. De plus son maintien au sein de la flotte ne se justifie plus, la section vol à voile disposant en 1968 du MS 317 et du MS 892 NQ. Zbogor fait un vol d'entretien le 30.8.68 puis l'avion est cédé au centre Vol à Voile de Troyes. Il disparaît du registre Véritas en 1973. Il aurait été incendié lors de la suppression temporaire de la section vol à voile de Troyes.



D 120 JODEL n° 296 F-BNCL

Construit par Wassmer Aviation à Issoire, il vole vers Thionville le 25.7.65, piloté par Marteaux. Equipé d'un moteur Continental de 90 CV, cet avion, le premier du club à être équipé d'une radio, est destiné au voyage. Lorsque le club acquiert un Mousquetaire, il sert d'avion-école. Une curiosité : il est équipé d'aérofreins comme un planeur. Après l'arrivée du DR 300 F-BDTD, tricycle destiné à l'école, le D 120 est vendu au Kestrel Flying Group de Hucknall (Derbyshire) qui le prend en charge à Toussus le 23.3.72 où Vermeille et Bertin l'ont convoyé. Au registre anglais, il est immatriculé G-AZXE.

STAMPE SV4C n° 434 F-BCVN

Construit par la SCAN à Sartrouville en 1947 et propriété de l'Etat, le F-BCVN est d'abord affecté à l'AC de Mantes (1947) puis à St Auban le 23.2.53 où son carnet de vol porte des noms bien connus des vélivoles : Landi, Real, Aniel, Brun, Lamort, Rousselet, Ringlé. Fin 1958, il passe en RG à Castelnaudary. Suivent ensuite diverses affectations : Le Plessis-Belleville et Beynes (1962), Chérence (1964), Mulhouse (1965). Le 1^{er} mai 1966, le VN vole vers Yutz aux mains de Verheyden. Avec le MS 317, le VN est notre second remorqueur. Il connaît un incident le 26.8.66. Au retour d'un dépannage-air à Verdun, avion et planeur se retrouvent au-dessus de l'Allemagne et se posent en campagne, l'avion termine sa course dans le grillage d'un jardin. (M.Th. Chary-Holyst). Début 1967, le MS 892 nous est affecté, le VN ne remorque plus, mais vole aux mains des pilotes d'avion de la section vol à voile. Le 20.8.70, le F-BCVN est cédé à R. Guérin qui le transfère à Lunéville, puis à nouveau à Yutz le 15.5.73. Il est vendu par Guérin à un privé à Mulhouse en 1976. En 2000, il y est toujours et totalise 2005 h de vol.



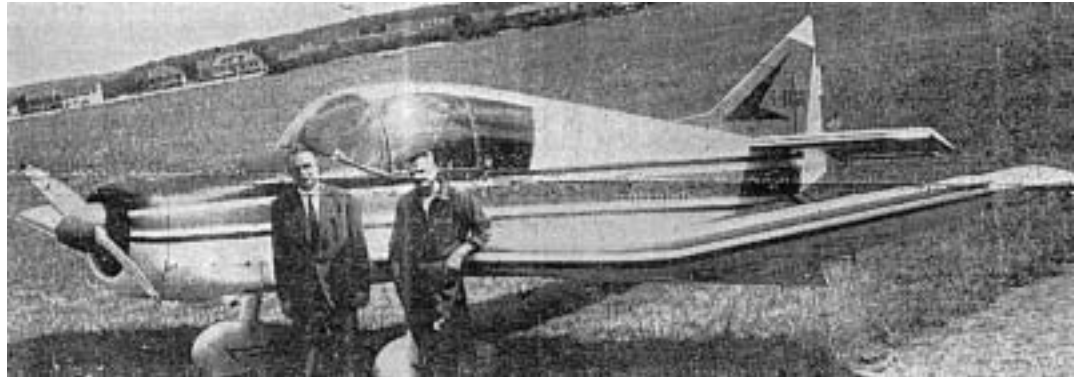


MS 892 n° 10.494 F-BMNQ

Construit par la SEEMS (Société d'exploitation des Ets. Morane Saulnier) et équipé d'un Lycoming 150 CV, l'avion sort d'usine le 9.3.65, il vole d'abord au club VV de Mulhouse, puis nous est affecté avec un total de 629 h à son actif. Verheyden le convoie à Yutz le 29.4.67. Comme tous les remorqueurs du SFA, il est révisé périodiquement à Castelnaudary. Fin 1967, il totalise 2651 h de vol. Son dernier vol à Yutz a lieu de 3.9.81, il est vendu à un acheteur privé et basé à Guéret St Laurent. En 1999, il est basé à Reims-Prunay avec un total de 4013 h de vol. *Photo:* Remorquage au-dessus de la campagne enneigée. Pilote Parmentier.

D 140 "Mousquetaire" n° 93 F-BKSG

Avion 4-5 places équipé d'un moteur Lycoming 180 CV, construit par la SAN à Bernay, CDN en mars 1963. Basé à Lille-Bondues puis à Vichy, l'ACBM en devient propriétaire et Paradeis le conduit de Vichy à Yutz le 30.6.67. La fin de l'année se passe en prises en mains et en voyages. En janvier 68, l'avion totalise 1000h28 de vol dont 160 h effectuées à Yutz. Le 28.1.68, De Perretti décolle avec trois passagers dont Gallo et se dirige vers Villersrupt. Vers 16h15, l'avion s'écrase dans la forêt près de l'aérodrome, les quatre occupants sont tués, l'avion est détruit. L'enquête conclura à la "poursuite du vol par conditions météorologiques impropres au vol à vue". *Photo :* Devant l'avion, M. Brun, président ACBM et M. Rémi, mécanicien du club.



D 140 Mousquetaire n° 115 F-BMBZ

Ce D 140 a été construit à Bernay début 1964 et appartient à une société établie à Toussus. Briche et Weisse l'achètent et l'acheminement à Yutz le 6.4.68. Le club acquiert cet appareil le 16.10.71, il compte alors 576 heures de vol depuis neuf. Il est assuré cinq places pour encourager les voyages, mais ne se rentabilise pas au club. Robin le reprend lors de l'achat du DR 400 F-BTZX, Malaisé et Fischer le conduisent à Darois le 8.4.73. Il est basé ensuite à La Clusaz où l'on pouvait le voir chaussé de skis. En 2000, il est basé à Annecy-Meythet et totalise 3039 h de vol.

Sur l'aile de l'avion : Patrick Weisse, Jean Weisse.

DR 221 “Dauphin” n° 49 F-BOFF

A été construit par le Centre Est Aéronautique à Dijon, CDN en juillet 67. D’abord avion de démonstration de la société, l’ACBM l’achète et l’équipage Brun-Wurtz le conduit à Yutz le 6.6.68 avec 290 h depuis neuf au compteur. C’est un 3-4 places, tiré par un Lycoming de 108 CV, qui le fait voler à 210 km/h. Avion d’école et de voyage, il vole 330 h par an. Il quitte Yutz pour Dijon le 9.2.80 avec l’équipage R. Koun-Fischer qui le troque contre un DR 400 tout neuf, le F-GCIK qu’ils ramènent à Yutz le même jour. En 1996, le “BOFF “ est basé à Melun avec 4725 heures de vol ; en 2000, il niche à Coulommiers, il totalise 4807 h de vol depuis sa construction.

Equipage à bord : Lucien Gillig et Jean Zilio, instructeur.



MS 893A n° 11.484 F-BSDL

Construit début 1970, l’avion appartient au SFA, il remorque au championnat de France au Blanc puis il est “enlevé” par Verheyden qui le convoie vers Thionville le 21.8.70. Durant onze ans, ses 180 CV seront appréciés par les pilotes remorqueurs. Il quitte Yutz le 23.6.91, après l’arrivée du “Husky”. Propriété du SFA à Muret, il est affecté au club de “Caen Falaise Planeurs”. En 2000, on le trouve à l’aérodrome du Mont d’Eraines, en Normandie, il totalise 4386 heures de vol depuis sa construction.

DR 300-108 n° 638 F-BTBD

Fischer et Vermeille vont chercher cet avion chez Robin à Dijon le 16.1.72 . C’est un avion-école qui sera soumis à une utilisation intensive, puisqu’il effectue une moyenne de 635h par an. Le BD connaît une aventure singulière. Le 22.11.74, un pilote se trouve piégé au-dessus d’une couche soudée. Ignorant sa position, il lance des Mayday qui alertent la Force aérienne belge ; un SF 260 Marchetti parvient à le localiser et le fait atterrir à Florennes. Merci une fois ! leur a dit Perriquet. Le 27.9.82, l’avion fait son dernier vol à Yutz qu’il quitte pour Lognes, puis Valenciennes où en 2000, il totalise 10.210 h de vol depuis neuf.

Pilote de l’avion : Lucien Gillig





DR 400-160 n° 797 F-BTZX

Sorti des ateliers Robin début 1973, ce quadri-place 160 CV de voyage est convoyé par Fischer et Weisse le 8.4.73. Le 10.6.73, le MS 892 dérape au parking et heurte l'aile du ZX qui doit être reconstruite. Début 1975, un transpondeur et un radiocompas sont montés, l'avion est équipé pour le vol de nuit. Sa carrière yussoise s'arrête le 6.3.78 ; en courte finale sur Verdun par un fort vent traversier et à pleine charge, l'avion est pris dans de fortes turbulences. Une aile heurte le sol et l'avion s'engage en cheval de bois. Dantec et ses trois passagers s'en sortent indemnes. L'aile droite de l'avion est à reconstruire, une jambe de train à remplacer. Les finances manquant, il est vendu en l'état à un privé de La Rochelle

qui le répare. Le 28.4.79, il est la propriété de l'AC de Charente Maritime et basé à la Rochelle. En 1985, il est la propriété de l'AC du Var et basé à Cuers Pierrefeu, mais il ne figure plus au registre français en 2000.

PIPER PA 16 "Clipper" n° 16732 F-BBGM

Construit à Lock Haven en 1950, ce triplace motorisé avec un Lycoming de 109 CV est le prédécesseur du Tripacer mieux connu. Il est utilisé pendant 6 ans dans le sud algérien par la Société "Aigle-Afrique", puis il connaît de nouveaux maîtres à Roanne, Reims, Aurillac. C'est ici que l'ACBM le déniche et lui fait prendre le cap de Thionville le 26.3.75. Pourquoi a-t-on acquis ce vieux coursier ? Deux avions allaient passer en RG, le D 112 et le DR 221, il fallait un avion de remplacement. Le PA 16 était triplace et le prix demandé (16000 F) était attractif. En 9 mois, il vole 159 heures à Yutz, puis il part pour St Romain-de-Colbosc en Normandie le 25.1.76. Durant l'été 1999, nous avons eu la surprise de le voir atterrir à Yutz aux mains d'un équipage anglais qui l'a entièrement restauré. Il est basé au Royaume Uni.



CESSNA F 172 M n° 1283 F-BXZP

La FNA passe une commande groupée de F 172 auprès de Reims Aviation équipés d'un Lycoming 150 CV. Notre Zoulou Papa fait partie de cette commande, il est construit au premier trimestre 75, il se trouve à Dôle pour être équipé d'une radio 360 canaux et d'un VOR quand un équipage de Thionville le prend en charge le 28.2.75 et l'achemine vers Yutz. Il y restera 16 ans. Le 13.1.91, Flight Service de Reims-Prunay nous livre son remplaçant, le Golf Québec et repart avec le Zoulou Papa, mis en location-vente à Reims. Le 4.3.91, Malaisé et Fischer, le convoient de Reims à La Roche-sur-Yon où ils le remettent à son nouveau propriétaire. En 2000, il est basé à Rennes St Jacques, propriété de l'AC d'Ille-et-Vilaine et totalise 7235 h de vol depuis sa construction.

WASSMER WA 52 n° 106 "Europa"

F-BUKR

Construit en 1974, cet avion est un quadriplace en fibre de verre, à moteur Lycoming 160 CV, hélice à pas variable. L'avion arrive à Yutz le 28.4.79 piloté par l'équipage Wagner-Fischer. Il est destiné à compléter la flotte suite à l'accident du DR 400 ZX l'année précédente. Le fait de pouvoir passer la qualif. "B" attire des clients pour cet appareil, mais deux ans plus tard, le moteur arrivant fin de potentiel et l'engouement pour cette machine étant retombé, on lui préfère un DR 400-160 et on le rend à Robin le 26.6.81 (équipage Bouquet-Wagner). Robin nous l'échange contre le F-BUHA ...et un petit chèque, tout de même ! En 2000, cet avion ne figure plus au registre français.



DR 400-120 n° 1459 F-GCIK

Le 9.2.80, le DR 221 F-BOFF, un vieux serviteur de l'ACBM, est abandonné à Darois et l'équipage (R.Koun-Fischer) qui l'a amené n'a plus d'yeux que pour le DR 400 F-GCIK flamboyant neuf sur le parking de Robin. Dix sept ans plus tard, ayant 7349 h de vol, l'IK est de retour chez Robin pour une remise à neuf complète effectuée entre le 30.1. et le 31.7.98. Fin 2000, il a 8207 h de vol à son actif et poursuit gaillardement sa carrière.

Photo : Alex Hory, pilote et Paul Quenehervé, instructeur, photographiés par Pasant.

DR 400-140 (B) n° 782 F-BUHA

L'"Hotel Alfa" est construit en 1973 et vole d'abord avec un moteur de 120 CV à l'AC de Sceaux et St Cloud à Toussus. L'ACBM l'achète comme avion reconditionné avec un moteur de 140 CV. Il est intégré dans la flotte le 31.7.81 et remplace de WA 52 F. BUKR. Le 31.5.86, il est littéralement raboté par un bimoteur à Briare (voir année 1986), son fuselage est reconstruit et son aile rentoilée par Loire Aviation à Cosne-sur-Loire. Il nous revient le 3.11.86. Son moteur ayant épuisé son potentiel, le 30.8.89, Dantec l'équipe d'un moteur de 160 CV en lieu et place du 140 CV et l'avion devient un DR 400-140B. Fin 1998, il subit une cure de jouvence chez Robin et nous revient remanufacturé, convoyé par Gales le 13.3.99. Fin 2000, il totalise 9700 h depuis sa construction. *Photo : atterrissage de précision à Sarreguemines lors du championnat de Moselle 1988. Pilote Edouard Meisse.*





DR 400-120 n° 1254 F-GAVA

Le "Petit Prince GAVA" vole d'abord à Ailles-Milles à sa sortie de l'usine du Centre Est Aéronautique de Darois le 3.8.77. Le club l'achète pour étoffer sa flotte qui ne compte alors plus que 3 avions (ZP, HA, IK). Suzanne vole de Dijon à Yutz le 13.7.83. Après 13 années de bons et loyaux services, il est vendu et convoyé à Berk le 21.1.96. Le DR 400 F-GOVI tout neuf le remplacera le 6.3.96. En 2000, le GAVA est basé à Niort, appartient à un particulier et totalise 9.252 heures de vol.

D 112. JODEL n° 290 F-PHLR

Cet appareil est acheté par la "Commission RSA" mais son certificat d'immatriculation est établi au nom de l'ACBM. Lorch le transfère de Valenciennes à Thionville le 7.4.85. Il a vu le jour en 1956, construit par un club de modélistes et il est basé à Chartres, propriété du Cercle Aéronautique Pierre Issy. Quand la Commission RSA l'achète, il est à St Omer, propriété du Comité François Lescar et il a volé 2521 h jusque-là. L'avion disparaît des registres de vol en 1992, il entre en atelier pour rentoilage. Après bien des péripéties, il sera vendu par le Comité à Guirkingen le 4.9.92. Suit une longue révision et six ans plus tard, le 6.8.1998, il reprendra l'air aux mains de Jean-Marc Muller pour un test et vole depuis cette date aux mains de son propriétaire. (Voir aussi "Commission RSA", année 1985.)



DR 253 "Régent" n° 122 F-BPKZ

Le besoin d'avoir un 3^e avion de voyage se fait sentir, le Robin F-BUHA et le Cessna F-BXZP étant beaucoup sollicités. On trouve à Tarbes ce DR 253 quadriplace de 180 CV construit en 1968 auquel Malaisé et Fischer font traverser la France destination Yutz en 6h40 le 12.4.87 par une météo exécrable. Après sa sortie d'usine, il a volé au Castelet à l'AC du Soleil avant d'aller à l'AC de Bigorre à Tarbes. Notre club le gardera 3 ans, durant lesquels il sera prêté à deux pilotes contrôleurs d'Orly pour un rallye, qui les mènera jusqu'à Ouagadougou. En fin de compte, l'ACBM préfère à ce "Régent" un DR 400-160 "Chevalier" et ce sera le F-BXRP. Le Kilo Zoulou est vendu à l'AC de Bordeaux-Yvrac. Il totalise 7.175 h depuis neuf à la date

de son dernier vol à Yutz, le 13.2.90. En 2000, l'avion est à Rochefort-Agnan avec un total de 7410 h de vol.

DR 400-160 n°1076 F-BXRP

Un mois après le départ du DR 253 KZ, le 28.3.90, la maison Robin nous livre le Roméo Papa. Ce "Chevalier" possède deux réservoirs supplémentaires dans l'emplanture des ailes ce qui lui donne avec 190 litres d'essence, une autonomie de 5h25 de vol. En 1996, le Comité décide de ramener la flotte à 5 avions, deux d'entraînement et 3 quadriplaces de voyage. Le RP est vendu à Morsang-sur-Orge et quitte Yutz le 4.3.96, il n'est pas remplacé. Il totalise alors 6106 h de vol. En 1998, le RP a eu les honneurs de la presse aéronautique : un pilote l'a bourré de réservoirs supplémentaires et a franchi l'Atlantique via le Groenland, l'Islande et Terre Neuve pour participer au grand rassemblement d'Oskosh aux Etats Unis. En 2000, l'avion est la propriété de l'AC Dassault et basé au Plessis-Belleville, totalisant 7609 heures de vol.



F 172N Cessna n° 172.71595 F-GFGQ

Faut-il passer à une flotte "tout Robin" ? La question se pose quand il devient évident que notre Cessna Zoulou Papa donne des signes de fatigue. Les instructeurs et membres du Comité sont d'avis qu'il faut maintenir un appareil "différent" au sein de la flotte. On trouve donc un Cessa importé des Etats-Unis, ayant peu volé et seulement aux mains d'un propriétaire privé. De surcroît cet appareil est plus puissant, son moteur Lycoming développe 160 CV au lieu des 150 du ZP. Flight Service (Reims-Prunay) nous livre cet appareil le 23.1.1991 et transfère le "Zoulou Papa" à Reims pour le mettre en location-vente. Fin 2000, le Golf Québec totalise 3406 h de vol depuis sa construction.

CHRISTEN CA-1 "Husky" n° 11599 F-GGZX

En 1989, la décision est prise de remplacer le MS 893 F.BSDL. Sur le marché des avions remorqueurs, on trouve le Piper Pawnee agricole reconditionné, mais il est monoplace, et le DR 400-180, très cher à l'achat. C'est le Christen "Husky" qui retient l'attention du Comité. Moteur Lycoming 180 CV, hélice à pas variable, réputé silencieux, présentant de remarquables performances de décollage court, cet avion est une extrapolation du PA 18 Super-Cub, avec une aile redessinée. Construit par Christen Industries Inc. à Afton (Wyoming) au 4e trimestre 1990, il est pris en mains à Evreux chez Tec'Aéro par Fischer et Champeval qui rejoignent Yutz le 29.3.91 après 1h30 de vol. Fin 2000, le total des heures de vol depuis neuf est de 1198 heures.

Photo : pilote à bord : Parmentier.





M 20 J “Mooney” F-GKDC

“Ma p’tite folie, mon p’tit brin de fantaisie”, cette chanson des années 60 pourrait être appliquée au passage éclair de cette supermachine dans notre club. Arrivé le 23.5.92 piloté par Fischer, le Mooney a été importé des Etats-Unis et révisé par Troyes Aviation. Moteur de 200 CV, hélice à pas variable, train rentrant, pilote automatique, radar météo, il permet l’entraînement IFR. “Il est mieux équipé que les avions de ligne des années 60 !” se plaît-on à dire. Tant que l’heure de vol reste à 600 FRF, il y a beaucoup de candidats à l’entraînement. Mais il faut se rendre à l’évidence que cet avion grève le budget et lorsque l’heure de vol est facturée au prix réel, càd 1200 FR, l’intérêt

pour cet avion est en chute libre, peu de pilotes sont lâchés sur cet avion. Le dernier vol à Yutz a lieu le 21.6.93 par Jean-Marc Muller. L’avion est repris par Robin lors de l’achat du DR 400 F-GMXE et ne figure plus au registre français en 2000.

DR 400-180 n° 2203 F-GMXE

Construit par Robin à Dijon en 1993, l’avion arrive à Yutz le 30.7.93 piloté par Spindler. Grand voyageur, on le retrouve aux quatre coins de l’Europe. Fin 2000, le fleuron de notre flotte totalise 2017 h de vol depuis sa sortie d’usine.



DR 400-120 n° 2310 F-GOVI

Deux mois après le départ du “GAVA”, le “GOVI” se pose à Yutz (6.3.96), convoyé par le pilote de la maison Robin, Maréchal. Cet avion est destiné aux tâches remplies précédemment par le GAVA, càd, l’école de début et l’entraînement à la navigation. Fin 2000, il totalise 2340 h 40 de vol depuis neuf. Photo : le “GOVI” au décollage à Sarreguemines, pilote Raymond Keller.

**ROBIN ATL n° 80
F-GFUR (UR 1)**

Les avions de l'Union régionale sont aussi nos avions ! Nous avons utilisé le "GFUR" aux dates suivantes :

Du 7.8. au 18.08.1986

Du 15.5. au 25.05.1987

Du 25.8. au 6.12.1988

L'ATL F-GFUR était basé à Metz-Frescaty.

En 2000, il appartient à un particulier avec un total de 1201 heures de vol ; son port d'attache est Toussus.



**ROBIN ATL n° 130 F-GIKT
(UR 1)**

Second ATL acheté par l'Union Régionale pour être mis à la disposition des clubs, le F-GIKT a volé à Yutz aux dates suivantes :

Du 9.06. au 1.07.90

Du 15.09 au 30.06.90

Du 24.11. au 17.12.90

Du 17.07. au 19.08.91

Du 4.06. au 15.06.93

En 2000, l'avion appartient à un pilote privé, il est basé à Épinal Mirecourt et totalise 1248 h de vol depuis sa construction.

Devant l'avion : Mme Malaisé.

**CAP 10 F-GKKD
(FNA)**

Après le départ du CAP 10 F-PYIF de Schmitt en 1988, un stage voltige est animé la même année par Longchambon avec son CAP 10 F-BSGC. Le CAP 10 F-GKKD de la FNA prend le relais ensuite (photo) avec les instructeurs voltige de l'ACBM, notamment en 1993, 1995 et 1998. En 1999, deux stages ont lieu en avril et en septembre avec le CAP 10 F-GROU d'une société de Sarrebourg.





AVIA 11A.

Construit par Caudron, l'Avia 11A qui est livré début 1934 au "VVT" (Vol à Voile Thionvillois) fait ses premiers vols sur la côte du fort de Guentrange le 15.4.1934. D'après le journal Le Lorrain, "M. Saunier fit plusieurs vols, dont un à une altitude d'une centaine de mètres". Saunier était pilote militaire à Basse-Yutz et moniteur du groupe. En 1935, le groupe achète un Avia 15A caréné dont la structure est identique au 11A. Ces deux planeurs ont été détruits accidentellement, l'un au printemps 1938, l'autre le 14 juillet 1938, sans dommages pour les pilotes.

Photo : entre deux membres du VVT, J. Nicard

SG 38 "Schulgleider"

Le SG 38 est un planeur allemand dérivé du planeur "Zögling". Fin 1944, les "Scouts de l'Air" de Thionville, rejoints par d'anciens du "VVT", récupèrent deux SG 38 et des éléments d'un troisième. Ces planeurs avaient appartenu à la "HJ" (Hitler-Jugend, jeunesses hitlériennes). Ces planeurs sont réparés et remis en service sur la côte de Guentrange. En 1947, quand l'ACBM s'équipera de matériels modernes, l'un de ces SG 38 sera vendu aux "Segelflieger" de Dillingen, l'autre restera suspendu jusqu'en 1960 dans les charpentes du hangar vol à voile.

Photo : Scholtus attend le départ, sanglé sur le SG 38, il est assisté par Pierre Heros.



CAUDRON C 800 n° 303 F-CAUQ

Ce planeur biplace a été construit par les usines Caudron devenues SNCAN à Issy-les-Moulineaux. Le prototype, dessiné et construit en 1942 par Jarlaud, est suivi d'une série de 300 exemplaires construits à partir de 1945. Affecté par le Service de l'Aviation Légère et Sportive (SALS) à notre association début 1947, notre premier planeur biplace porte les cocardes jusqu'en 1950, quand le SALS quitte la tutelle du Ministère de l'Air pour passer sous la houlette du Ministère des Transports. Il reçoit alors son immatriculation civile. Son dernier vol au club a lieu le 21.11.1954 par Zbogor. Le CAUQ part en révision à Mulhouse, il est réaffecté ensuite à Pont St Vincent à sa sortie d'atelier.

NORD 1300 n° 146 F-CAXC

Copie du planeur allemand "Grünau-Baby" dessiné par l'ingénieur Schneider en 1932, ce Nord 1300 est le n° 146 d'un marché de 400 appareils passé par le SALS à la SCAN à Méaulte en 1945. Onasch et Alfred Muller en prennent livraison début 1947 aux Mureaux. L'appareil porte des cocardes jusqu'en 1950, puis il est immatriculé F-CAXC. Ce Nord 1300 vole au club pendant 10 ans et finit sa carrière dans une autorotation le 12.5.1957, le pilote Caye s'en sort indemne.

Photo : pilote Fernand Wurtz.



CASTEL 301 S n° 1112 F-CAVK

Cet appareil est affecté à L'ACBM par le SALS début 1947 pourvu de cocardes jusqu'en 1950 comme le C 800 et le N. 1300. Dérivé du "Moustique" 30 S, le prototype du "301" date de 1931, dessiné par l'ingénieur Castello et réalisé par Fouga qui construit une série de 25 appareils de 1944 à 1946. La SNCAC à Bourges lance une série de 252 planeurs en 1945. Le dernier vol à Yutz est effectué par Guillou le 5.6.54, puis l'appareil est repris par le SFATAT (ex-SALS) pour révision. Il ne reviendra pas à Thionville à sa sortie d'atelier.

Sur la photo : Grandidier, Bighinzoli...

C 301 S n° 1194 F-CRCD (ex F-CAVX)

En service à Malzéville, ce 301 est affecté à l'ACBM et vole vers Yutz le 15.9.58 sous la pluie, Zbogor dans le planeur, Weisse dans le Stampe. Il ne sera mis en service que le 15.5.60. Dernier vol le 12.9.64 (Sorreaux). Démonté, il restera au fond du hangar jusque vers 1990, puis il sera récupéré par le Musée Régional de Nancy-Essey.

SA 104 "Émouchet" n° 208 F-CAYB puis F-CRCC

Acheté le 9.6.1951, l'Émouchet sera le planeur des distances et des épreuves FAI en raison de ses excellentes qualités d'accrocheur. "Avec les ailes d'un Salamandra ex-polonais accidenté, Mangenot, chef de centre à Pont-St-Vincent, redessina un fuselage en 1931, ainsi naquit le 1^{er} "Emouchet" (d'après Aviasport-Spécial, 1960). Une série de SA 104 est construite par Minié à St Cyr, une autre par Merville. Notre n° 208 connut bien des aventures. Le 6.5.61, Gardien le pose aux vaches près de Marpingen. Il est détruit à 50 %. Reconstitué par la Carman à Moulins, réimmatriculé F-CRCC, il revole le 26.5.62. En 1964, Unterwald atterrit dans un parc en pente, le planeur glisse à grande vitesse vers la clôture qui arrache le déflecteur et bute contre la cabane supportant les ailes. Unterwald a juste le temps de baisser la tête. En 1965, des haubans neufs sont montés. Le 18.8.65, notre Emouchet fait son dernier vol (De la Conception), les SA 104 sont définitivement interdits de vol (collage à la kaorite). Un luxembourgeois l'acquiert et le place dans son jardin. *Photo : Bighinzoli à bord, Zbogor, à dr.*





CAUDRON C 800 n° 184 F-CCBL

La section vol à voile n'a plus de biplace depuis le départ du C 800 F-CAUQ fin 1954. Alors quand en avril 56, ils vont chercher le "BL" au camp militaire de Nanterre, Zbogar, Deutsch et Hesse sont euphoriques et décident de faire remonter les Champs Élysées à leur C 800 ! A Yutz, le "BL" fait son 1^{er} vol le 29.4.56 aux mains de Hesse et Simon. Il reste 11 ans et demi à l'ACBM, non sans mésaventures. Le 28.4.57, Grandidier et Caillet s'offrent une autorotation en finale presque rattrapée mais qui se termine avant le seuil de piste et derrière la voie ferrée. La cabine est détruite, mais l'équipage s'en tire avec quelques écorchures. Réparé à Moulins par la Carman, l'appareil

vole à nouveau le 5.3.61 (Zbogar-Fabbro). L'équipage Paradeis-Deroche fait le dernier vol le 19.11.67, puis le "BL" restera au hangar. Au fil des ans, il subira des amputations, victime du procédé de cannibalisation bien connu en aéronautique. Ce qu'il en reste sera cédé à Virton en 1969.

AV 36 n° 148 F-CAFF "Aile Volante."

Dessinée par Fauvel qui construit le prototype, l'AV 36 vole en 1953, le SALS en construit un exemplaire, puis Wassmer (Issoire) lance une série de 50 appareils. Construite dans 21 pays, l'AV est homologuée "acrobatie simple" en Allemagne. Notre "Godasse", comme on l'appelle, vole à Yutz le 10.6.57 aux mains de Simon, puis "chaussera" les pilotes de l'ACBM durant 11 années. De Jonge, Descoins feront leurs "300" à son bord, Simon gagne la coupe "Survol" 1959 destinée au pilote ayant parcouru la plus grande distance en Aile Volante (375 km). Mais avec l'arrivée du "Merville" et des "Fauconnets", la "Godasse" n'a plus vraiment la faveur des circuitiers. Elle est arrêtée de vol le 27.4.68 suite à un incident grave dont le pilote, Jean-Marie Manick, 15 ans, se sort grâce à son sang-froid et un peu de chance. (Voir 1968). Achetée la même année par Marc Ranjon (Le Blanc), sa révision est à peine commencée qu'un pan de mur s'écroule sur elle... Un groupe d'Orléans l'achète et entreprend de la restaurer. Photo : Marie-Thérèse Chary vient d'atterrir à bord de l'Aile Volante AV 36.



NORD 1300 F-CAXN

Quand un club conduisait un planeur dans les ateliers de l'Etat pour révision, il était fréquent qu'il en reçoive un autre sortant de révision, les planeurs (et la plupart des avions) des clubs appartenant à l'Etat à cette époque. C'est ce qui explique la rotation des N. 1300, et peut-être aussi qu'on ne sache rien sur ce F-CAXN.

NORD 1300 n° 174 F-CRFP

Trois mois après la destruction accidentelle du N. 1300 F-CAXC, le F-CRFP nous est affecté par le SFATAT (ex-SALS). Hesse le contrôle en vol le 13.8.57. Le jour de la Pentecôte 1963, le FP est sur son chariot (BO) face à un fort vent, il se soulève doucement et retombe sur le dos. Disloqué, il est réformé.

NORD 1300 n° 14 F-CRDT exF-CAXB

Authentique Grunau Baby construit en 1942, cet appareil arrive de Metz en vol remorqué en juillet 1963 après la dissolution de la section vol à voile de Frescaty. Révisé par Grunenwald, il vole au club à partir du 23.8.64. Dernier vol : 7.11.65. Collé à la kaorite, il est définitivement interdit de vol et sera brûlé au cours d'un méchoui clôturant un stage de vélivoles voraces et iconoclastes.

C 800 n° 116 F-CCYS

Suite à la casse du C 800 F-CCBL (1957), nous n'avons plus de biplace pour l'école. Le président Masuy obtient l'affectation de cet appareil qui sort des ateliers François de Nancy et vole à Basse-Yutz le 13.8.57, piloté par l'équipage Fischer-Chauvin. Auparavant, il avait volé à Nancy-Malzéville et dans le nord de la France (révision à Merville en 1955). Révisé chez Carman à Moulins en 1962, il nous revient repeint en rouge avec liseré blanc. En 1965, le MS 317 lui coupe une aile en tranches avant de se mettre en pylône. L'YS récupère alors une aile du C 800 F-CCBL qui sert de magasin d'accessoires et vole jusqu'en 1968. Il est cédé avec le Tiger Moth F-BGEV au club de Troyes. Il aurait fini en "chaleur et lumière" comme le Tigre au cours du même autodafé.



BREGUET 905 n° 13 F-CCIQ Fauvette

Avec la "Fauvette", l'ère du bois et toile touche à sa fin. Tubes soudés, revêtement en stratifiés, fibre de verre et résine entrent dans la construction de cette machine qui affiche une finesse de 30 à 78 km/h et une vitesse max. de 200 km/h, une révolution. Premier vol à Yutz le 2.2.60 par Zbogor. Première épreuve réalisée à son bord : le "300" de Grunenwald sur Tournus (24.4.60), la plus remarquable le "500" de Zbogor sur Angers le 17.5.61. Mais très vite, la "Fauvette" manifeste son talon d'Achille : les fixations de son empennage papillon. En 1963, Fabbro est aux "Huit Jours d'Angers" et au cours d'une pointe de vitesse, des vibrations importantes se manifestent dans la profondeur. Fabbro réduit sa vitesse et atterrit à Angers pour constater le décollement des ferrures d'attache. Réparée, la Fauvette restera limitée en vitesse max. Par la suite, elle sera immobilisée à plusieurs reprises pour la même raison, puis interdite de vol. En 1970, deux Ka6E prennent la relève, la Fauvette est vendue et basée à St Hubert. Dernier vol au club: 13.9.69. Photo : Fabbro (pilote), Unterwald.

A 60 n° 10 F-CCLF "Fauconnet"

Extrapolation du planeur allemand "Spatz" et construit par Avialsa à Haguenau, le premier de nos quatre "Fauconnets" arrive à Yutz le 6.1.63 en vol remorqué, Grunenwald à bord et Zbogor pilotant le MS 317. Une aile cassée (Creusot) le 10.6.64 est vite réparée. Le dernier vol à Yutz a lieu le 25.3.72, le "LF" est vendu à l'AC du Pays de Hanau, Haguenau.

A 60 n° 19 F-CCPM "Fauconnet"

Le second de nos "Fauconnets" est construit lui aussi par Avialsa à Haguenau et vole à Yutz le 26.4.64 (Grandidier). Le "PM" connaîtra un destin tragique. Le 8.8.77, en distance de 50 km, au cours d'une manœuvre d'atterrissage en campagne, le planeur part en autorotation en dernier virage et s'écrase au sol. La pilote, Yvonne Rucknagel, grièvement blessée, ne survivra pas, hélas, à ses blessures. (v. 1977).





WA 22 n° 63 F-CCLM "Superjavelot"

Construit par Wassmer à Issoire, le Javelot est livré le 11.12.62 et vole début 1963, destiné en priorité à la "perfo". Bighinzoli, en "300", atterrit en Côte d'Or, mais bute sur un obstacle et endommage la machine. Réparé à Issoire, le Javelot est interdit de vol l'année suivante, en même temps que tous les "Bijaves" suite à un accident à la Montagne Noire (5.4.64) causé par un mauvais verrouillage de la partie extérieure de l'aile. Des cales sont fixées pour empêcher le déverrouillage. En 1966, après le retrait des N. 1300 et C. 301, le WA 22 est affecté à l'entraînement de début, d'autant plus qu'il est la suite logique monoplace du Bijave, le planeur-école. Le 5.8.71, il accroche en vol le "Merville", les deux pilotes atterrissent, le WA 22 ayant la demi-aile extérieure très endommagée.

Pendant un an, on cherche une demi-aile extérieure dans les clubs, Moret-Episy nous en cède une et le planeur revole le 16.8.72. Dernier vol le 29.9.90, il est cédé au C.V.V. de Troyes-Barberey. Photo : Philippe Schmitt et Jean-Paul Henry.

S.M. 31 n° 01 F-CBYK "Merville"

Prototype construit en 1960 pour les championnats du monde, le "Merville" est expérimenté à St Auban, puis après révision à St Cyr l'Ecole, affecté à l'ACBM. Convoyé par la route, le Merville vole à Yutz le 28.9.63. (Fabbro). Appareil de performance, il possède des volets de courbure qui permettent aux pilotes de passer la qualif. "B" planeur. Les circuiteurs hésitent cependant à partir loin avec ce monstre dont le poids et les dimensions transforment un dépannage en campagne en véritable aventure. Sa carrière à Thionville finit le 5.5.71, son pilote Taesch accroche (ou est accroché par) le WA 22 Superjavelot, les deux planeurs atterrissent avec une aile plus courte que l'autre...



La Société Merville nous envoie les plans du SM

31 pour nous permettre de le réparer, mais les faveurs des pilotes vont aux Ka6E plus maniables et plus performants. Il est vendu à Pradier et Bonnet de Nancy qui le revendent au Blanc. En 1996, le registre Veritas le situe à Abbeville, avec un total de 1864 h de vol. Photo : Neuville, J. Descoins, Fabbro, Janine Hory.



C 800 n° 277 F-CAVC

En 1963, les vélivoles des Ailes Mosellanes intègrent l'ACBM avec armes et bagages, càd avec leur Caudron C 800, leur Nord 1300 et leur remorqueur Tiger Moth, la toute neuve base OTAN de Frescaty ne s'accrochant pas des voiliers. Le C 800 F-CAVC arrive en vol remorqué le 23.8.63. Son dernier vol à Yutz se situe au 20.4.69, équipage Deroche-Franzoia, il partira à Troyes. En 1974, Veritas le situe à Pont-sur-Yonne, CDN validé.

WA 30 n° 118 F-CCYU "Bijave"

Construit par Wassmer à Issoire en 1966, il vole à Yutz le 6.02.66 (Paradeis-Chary). Le planeur-école standard des écoles vol à voile sera construit à 350 exemplaires et constituera l'épine dorsale de l'école planeur durant 30 ans, non sans causer des tracas aux mécaniciens (voir 1970: "Les Bijaves perdent leurs plumes"...). Premier arrivé, le "YU" sera aussi le dernier à partir de nos trois "Bijaves" : dernier vol : 13.10.91 (Chauvin, solo). Il partira au CVV de Falaise où en 2000, il totalise 4821 h de vol depuis sa construction.

Photo : premier solo de Serge Uge, Jean-Paul Henry en bout d'aile, instructeur Parmentier.



A 60 n° 52K F-CCVE "Fauconnet"

Le troisième de nos Fauconnets a été acheté en kit et construit en nos ateliers durant l'hiver 1965-66. Il est essayé en vol par Zbogor le 26.6.66. Malchanceux, il subit trois avaries majeures sans dommage pour les pilotes : 22.7.70 : détruit à 35 % par un atterrissage en campagne (50 km, Greth), il est réparé par Scheibe à Dachau. Un mois après sa remise en service, le 25.8.72 : il atterrit hors aérodrome, le pilote ignorant que ses aérofreins mal verrouillés étaient sortis ! Il est réparé par Rocheteau dans l'Indre. Le 24.4.74, en 50 km sur Verdun, Claudin (père) le pose sur un terrain de football à Hayange et... retour chez Rocheteau. Deux mois après sa remise en service, le 25.5.75, Emile Wendling, en distance 50 km sur Verdun, le pose à Terville. L'appareil est détruit, on ne récupère que les instruments. (*voir 1975*).

WA 30 n° 152 F-CDCM "Bijave"

Notre second Bijave vole à Yutz le 30.11.66. Un élève pilote (Frey), en solo, ne parvient pas à rejoindre le terrain le 14.7.72 et atterrit dans un champ de blé. Les dégâts au fuselage et aux empennages sont réparés chez Rocheteau dans l'Indre. Le dernier vol au club a lieu le 18.10.81, puis l'appareil est acheté par Jean-Marie Manick pour le compte de l'Aéro-Club Christian Guérin de Delme. En 2000, il ne figure plus au registre français.





WA 30 n° 192 F-CDIF "Bijave"

Le troisième de nos "Bijaves", acheté neuf lui aussi, vole à Yutz le 24.3.68 avec Léon Chary. Il remplit sagement sa tâche de planeur-école jusqu'à son dernier vol à Yutz le 11.7.87. Avec l'arrivée du "Marianne", ce Bijave est devenu superflu. Il est acheté par le Foyer des Jeunes de Loos-en-Gonesse. En 1995, une photo dans une revue aéronautique le montre en vol à Nouméa (Nouvelle Calédonie). En 2000, il est basé à Ghisonaccia, en Corse, propriété du Foyer des Jeunes d'Alzitone, il totalise 3631 h de vol depuis sa construction.

A 60 n° 111K F-CDFN "Fauconnet"

Nous avons eu quatre "Fauconnets", deux achetés terminés, deux autres en kit. Le "FN" est notre second kit, il est construit dans nos ateliers durant l'hiver 1967-68. Le 1.6.68, Paradeis le teste en vol. Mais deux mois à peine après ce vol, Caillet fait un mauvais atterrissage en campagne et l'A 60 doit être transporté chez Avialsa à Haguenau pour réparation. Puis le 3.7.71, Evangelista, en épreuve de distance 50 km, le casse encore, il est réparé à Joigny. Après un répit de quatre ans, le 25.6.75, Caradec se présente trop haut, oublie que les aérofreins peuvent parfois servir, efface le terrain et fait un soleil en bout de piste. Loravia récupère l'aile du A 60 "VE" cassé un mois plus tôt et après une transplantation réussie nous rend la machine. Dernier vol au début des années 1990, puis le dernier de la nichée des petits faucons reste au hangar. Mangenot l'achète le 25.8.95, lui prend les ailes qu'il implante sur un fuselage de motoplaneur ULM, le "Goéland", immatriculé 63, qui vole aujourd'hui à Brioude en Auvergne.



Photo ci-dessus : Alex Hory vient d'atterrir. Le planeur rangé avec l'aide de Denis Feller et Jean-Marc Muller, le pilote s'éloigne avec son parachute.



Ka6E n° 4302 F-CDRK

Construit par Schleicher à Poppenhausen, le Roméo Kilo vole à Yutz le 14.7.69. Il est destiné aux vols de performance et aux concours et subit lui aussi les aléas des vols sur la campagne. Le 22.5.72, en concours à Pont St Vincent, Francis Claudin l'endommage sévèrement au cours d'un atterrissage dans un champ et l'appareil passe le restant de l'année chez le constructeur. Dernier vol à Yutz le 24.4.83 par Marie-José Behm, le RK quitte Yutz pour Pont St Vincent. En 1996, il vole à Châlons-Ecurey. Il s'y trouve toujours en 2000 avec un total de 4811 heures de vol.

KA6E n° 4317 F-CDRS

Un an après le Roméo Kilo arrive le Roméo Sierra qui vole 30.3.70 à Yutz. Appareil de perfo au début, il devient ensuite la monture intermédiaire entre les planeurs du lâcher et les plastiques. Son dernier vol se termine par un accident, heureusement sans dommages graves pour la pilote, Nathalie SchaeGIS, le 23.7.95. Obligée d'atterrir dans un champ labouré près de Sierck, Nathalie voit l'appareil échapper à son contrôle au moment du toucher. Mangelot achète l'épave et la reconstruit. Le "RS" devient OO-XAB en Belgique, il est basé à la Mecque du vol à voile belge, St Hubert.



ASK 13 n° 13340 F-CEAD

Biplace produit par Schleicher à Poppenhausen, notre "K 13" était destiné initialement à Sedan. L'ACBM rachète le contrat au moment de la "maladie" des Bijaves (v. 1970), l'Alpha Delta" vole à Yutz le 21.1.72. Dernier vol le 17.6.79, l'appareil est repris par Avialsa/Hauss lors de l'achat du Twin F-CFHI. En 2000, cet ASK 13 vole au célèbre Camp Maneyrol, berceau du vol à voile français des années 1920, à Vauville-Hague en Normandie, il totalise 4557 heures de vol.

LCA 10 n° 7 F-CEEG "Topaze"

Le "Topaze" est issu du SF 27 "Zugvogel" de Scheibe (Dachau), il est le n°7 d'une série de 31 machines construites par la SLCA puis Loravia. Cette société, établie à l'entrée de notre terrain, a été créée par quelques membres vélivoles de notre association (Kieger, Schmitt, Zbogar, Guérin, entre autres). La finesse du "Topaze" est 34 à 85 km/h. Son premier vol à Yutz a lieu le 26.3.73 et son dernier le 15.9.79, après quoi, il est vendu à l'Association Marnaise de Vol à Voile à Reims-Prunay. Il s'y trouve toujours en 2000, crédité de 3393 heures de vol.





LS1F n° 405 F-CEKU "Lima 70"

Notre premier planeur plastique vole à Yutz le 10.4.76, essayé par Lorich. Il a été acheté neuf à Bailleau où est installée la SCAP, société qui importe les productions des usines Rolladen Schneider situées à Egelsbach/ Hessen. Vingt-quatre ans plus tard, le Lima 70 est toujours là et dispute aux Pégases la préférence des pilotes. Fin 2000, il totalise 3070 h depuis neuf. Moyenne annuelle : 128 h.

Photo : Thierry Dupont, pilote du L 70, photographié par Jean-Marc Muller à bord du Pégase B 136.

G 103 n° 3255 F-CFHI "Twin Astir"

Construit au 2^o trimestre 1979 par Grob à Mindelsheim (RFA), cet appareil est exposé au salon du Bourget la même année et à l'issue du salon, prend le chemin de Yutz. Son code concours "Tango 34" apparaît sur bien des photos du salon. Sa finesse est 37 à 95 km/h. Il vole à Yutz le 23.6.79 avec l'équipage Pepos-Wagner. Au bout de ses 21 ans de courses dans le ciel aux mains de pilotes yussois, il totalise 3430 h depuis neuf, soit une moyenne annuelle de 164 h d'utilisation.

Photo : Malaisé, Raybaut, R. Hory.



G 102 n° 5038 ASTIR II F-CFIM R 72

Planeur plastique monoplace produit par Grob et importé par Avialsa/Hauss de Haguenau, notre Astir vole à Yutz 21.6.80. et se place entre les machines de début et la perfo de la classe LS1/Pégase. Le dernier vol retrouvé se situe au 20.9.90, cette machine quitte ensuite Yutz pour être remplacée par un second Pégase. En 2000, ce Standard Astir vole à Brioude, crédité de 2132 heures de vol.

Pilote à bord : Alex Hory.

LS1F n° 393 F-CEKJ "Lima 59"

Cet appareil, qui vient renforcer notre flotte perfo, a été construit par Rolladen-Schneider à Egelsbach (RFA) au 2° trimestre 1975. Il effectue 408 h à Pont-sur-Yonne avant d'être acheté par Bonnet (Nancy) en 1979 qui effectue 558 h, puis le vend à l'ACBM avec un total de 966 h. Lorich le teste en vol le 3.4.82. Fin 2000, le Lima 59 totalise 2780 h de vol depuis neuf.

Photo : Stéphane Goldberg déséquipe le LS1F Lima 59 au retour d'un vol.



Photo : le SF 28 dans la livrée bleue de ses premières années à l'ACBM avec l'écusson "Ville de Yutz". Pilote Parmentier et passagère.

SF 28A n° 5772 FCAAB "Motorfalk"

ex PH-TER, Construit par Scheibe à Dachau au 4° trimestre 1974, l'appareil est immatriculé PH-TER pour son convoyage vers le centre national hollandais de vol à voile à Ternet/Arnhem, il figure ensuite au registre hollandais sous PH-635. En 1980, il s'envole vers le CIVV de Colmar où il reçoit son immatriculation actuelle. A Colmar, il vole depuis deux ans quand l'ACBM en devient propriétaire le 19.6.82, avec un total de 1533 h de vol depuis neuf. A Yutz, le SF 28 ne chôme pas, aussi bien en vol à voile (Emile Wendling tourne un 300 km à son bord), qu'en voyage. Fin 2000, le SF 28 est âgé de 25 ans, il a volé 1045 h à Ternet, 488 h à Colmar, et 3867 h durant ses 18 années à Yutz, soit un total général de 5400h. Moyenne annuelle à Yutz : 215 h.

C 101A n° 0136 F-CGBA Pégase B136

Faisant partie d'une commande groupée passée par la FFVV à la Centrair au Blanc, le premier de nos "Pégases" a été construit au 2° trimestre 1984, sa finesse est 41,6. Lorich effectue le premier vol à Yutz le 7.7.84. Avec le F-CHKQ, il constitue 16 ans après son arrivée, le fer de lance de notre association en compétition. Fin 2000, il totalise 1700 heures depuis sa fabrication, soit une utilisation moyenne de 106 heures par an.

Photo : pilote du Pégase B 136 : Jean-Marc Muller, photographié par Thierry Dupont à bord du LS1F Lima 70.





C 201A n° 44 F-CBLQ "Marianne"

Notre second biplace plastique a été construit par Centrair au Blanc début 1987, sa finesse est de 40,5 à 100 km/h. L'équipage Veber-Muller le prend en compte au Blanc le 4.7.87. Le convoyage est fait par air, un très long et éprouvant vol remorqué Le Blanc-Yutz derrière le MS 893 F-BSDL, (équipage Parmentier-Quintin), avec une escale à Châlons-Ecurey. Fin 2000, le "Marianne" totalise 1610 h de vol, soit une moyenne annuelle de 115 h d'utilisation.

Photo : pilote Christian Mioni et passager.

WA 22 n° 154 "Superjavelot" F-CCCC

Ce Superjavelot est un cadeau de l'Armée de l'Air que le Général Lartigau, commandant la FATAAC et patron du vol à voile de l'Armée de l'Air, nous remet fin 1990. Ce WA 22 a appartenu la BA 722 avant de venir à la BA 128 à Frescaty, il totalise 2209 h quand il nous est présenté. Révisé, l'appareil est testé par Dupont le 25.8.91, il est destiné aux élèves après leur lâcher. Le dernier vol ACBM a lieu le 22.10.96 par Michel. En fait, le WA 22 ne cadre plus dans la progression, il était le prolongement monoplace des Bijaves. Or, la formation se fait maintenant sur ASK 13 dont la suite logique est le Ka8 que le club acquiert en 1997. Le F-CCCC restera au hangar jusqu'en septembre 2000, Jean Molveau (Aviasport) l'acquiert pour l'intégrer dans un musée de planeurs anciens.



Photo : le "Charlie4fois" était le planeur du concours monotype d'atterrissage. Cérémonial fin août 1993 : l'Honorable Levesque présente le verre de sacké à l'Honorable Kamikaze Jean-Marc Muller avant la Grande Epreuve.



ASK 13 n° 13.339 F-CEAC

La formation "tout plastique" tentée en 1989-91 n'a pas donné satisfaction, on décide de revenir à une machine plus classique, c'est la raison de cet achat fait courant 1991. Construit par Schleicher à Poppenhausen au 4^e trimestre 1971, l'Alpha Charlie vole d'abord à Dôle-Tavaux. En 1986, il est à Bourg St Bernard (AC du Languedoc). Roger Hory et Jo Raubert le prennent en charge à Toulouse-Lasbordes et l'acheminement par la route vers Thionville, il est testé en vol par Serge Bail et Raubert le 21.9.91. Il totalise à ce moment 6706 h depuis sa construction. Il est le planeur-école de base et du 1^{er} lâcher. Il est accidenté le 1.5.97. un pilote s'embrouille dans la manœuvre des aérofreins et le pose avant le seuil de piste sur la base bétonnée d'un ancien poste de DCA. La réparation est faite à Verdun et on en profite pour installer une roulette sous le nez du planeur. Fin 2000, il totalise 8630 h depuis neuf, dont 1924 h à Yutz, moyenne annuelle à Yutz : 137 heures de vol.

C 101A n° 0424 F-CHKQ "Pégase"

La "Centrair" au Blanc a construit ce Pégase au 1^{er} trimestre de 1992, Jean-Marc Muller le teste à Yutz le 20.4.92. Le plus jeune de nos monoplaces de perfo totalise, fin 2000, 1135 h depuis sa fabrication, soit une moyenne annuelle d'utilisation de 126 heures.

Photo : Briefing "Pégase" pour Thomas Hory, par son père Alex. Quand Thomas aura les jambes assez longues pour le piloter, le plus récent de nos Pégases aura sans doute été déclassé "entraînement de début".



G 102 n° 2245 F-CFML "Astir Jeans"

Le KA6E "RS" ayant été vendu comme épave suite à son accident du 23.7.95, on cherche une machine intermédiaire entre le planeur de début et les machines de perfo. C'est la raison de l'achat de cet Astir que Roger Hory essaye à Buno-Bonnevaux le 4.3.96. Il totalise alors 1493 h depuis neuf. Construit par Grob-Flugzeugbau en 1979, il a sans doute volé d'abord en Allemagne. Fin 2000, il totalise 1750 h dont 257 h effectuées à Yutz, soit 52 h par année à l'ACBM. *Photo :* Laurent Haussmann astique le "Roméo 86" au soir d'une journée de vol à voile.

Ka8B n° 883 F-CHHG ex HB-682

Pendant 25 ans, on passait du Bijave au Super-javelot, une fois lâché solo. La formation étant maintenant faite sur ASK 13, la suite logique est le Ka8. Nous dénichons cet oiseau au "Club Vélivole Léman Mont-blanc" à Annemasse, mais à l'origine, il a volé en Suisse au Groupe Vol à Voile de Bex (Vaud) immatriculé HB 682 où Véritas le situe en 1985. Il a été construit en 1960. Mangin effectue le 1^{er} vol à Yutz le 30.3.97, l'appareil totalise alors 3693 h de vol depuis neuf. Fin 2000, il en compte 3890, dont 197 effectuées à Yutz. Moyenne annuelle à Yutz : 50 h.

Photo : France Weinmann au décollage, en bout d'aile ses supporters Xavier Eiden et Julien Mutzenhart.



LES APPAREILS DE LA SECTION MILITAIRE DE VOL A VOILE

On trouve la trace de la section militaire de vol à voile au sein notre association à partir de 1959. Les modalités pratiques du fonctionnement de la section au sein de l'ACBM faisaient l'objet d'un accord entre l'association et l'officier chargé des relations avec la FFVV. Les militaires de l'Armée de l'Air volaient sur nos planeurs, un après-midi par semaine leur était réservé. C'était un apport d'activité appréciable. En 1977 et pendant plusieurs années, la SMVV a mis en œuvre ses propres machines qui étaient garées dans nos hangars. Ainsi, un WA 30 Bijave immatriculé BA 128 VB, un WA 22 Superjavelot BA 128 VJ, et un oiseau rare, le Pilatus BA 128 VI.



PILATUS N° 161 BA 128 VI.

Cet élégant monoplace métallique Pilatus était basé à Yutz où il vola à partir du 9.10.1977, en compagnie de deux autres planeurs, le WA 30 Bijave BA 128 VB et le WA 22 Superjavelot BA 128 VJ.

Le **Commandant Touroux** était officier de liaison Armée de l'Air-ACBM de 1975 à 1979 et instructeur vol à voile. Les instructeurs militaires nous secondaient volontiers et les élèves pilotes militaires volaient aussi bien avec les instructeurs civils. Certains chefs de sections militaires comme Létard (1962) Neuville (1965), Billy, Tavernier (1979) Arenas (1981), Rougeyres, et plus récemment Pierre Laulhere (1990) ont marqué de leur empreinte leur passage au club. Des instructeurs comme Gilbert Schweitzer entre autres ont consacré leurs congés d'été pour assurer des stages de vol à voile.

Photo : Cdt Touroux, instructeur, élève pilote Delautre.



D 140R - BA 128 VZ, "Abeille".

L'avion remorqueur "Abeille" est un D 140 Mousquetaire modifié dont la Société Aéronautique Normande de Bernay a construit une série pour les sections militaires de vol à voile. Le Victor Zoulou de la SMVV arrivait de Frescaty en début d'après-midi et retournait à son port d'attache à la fin des vols.

Au second plan : notre MS 893 F-BSDL.

AVIONS ET PLANEURS PRIVÉS

HM 14 "Pou du Ciel"

Adeptes de la formule Mignet très en vogue avant guerre, Hubert Muller construit un "Pou du Ciel", appareil sans empennage horizontal ni ailerons. Il obtient l'autorisation de garer l'appareil sur la BA 138 de Yutz, mais on lui rappelle que les vols des "Poux du Ciel" sont interdits en France à la suite de nombreux accidents. Quelques essais de roulage et sauts de puces sont entrepris et le 28.11.1937, tard dans la soirée, Muller tente un décollage, mais l'appareil décroche et tombe à plat. Le constructeur ramène son appareil chez lui, le répare, l'abrite chez un cultivateur ami à Imeldange et, bien sûr, fait ses essais dans un pré jouxtant la ferme. Muller met au point sa technique du pilotage, il fait discrètement un certain nombre de vols à l'heure des premières lueurs de l'aube. Survient la mobilisation générale de 1939. Quand Muller rentre de captivité à la fin de la guerre, il ne retrouve que quelques débris de son "Pou du Ciel".



"POU BEBE" F-WHFX

En 1957, H.Muller s'associe avec un constructeur amateur de Thionville, M. Planel pour construire un second "Pou du Ciel". L'appareil est prêt pour le premier vol le 24.11.57. Pour gagner en performance, les constructeurs réduisent un peu l'envergure et suppriment le dièdre. Le 25.5.58, H. Muller est au terrain très tôt et prépare l'appareil pour le 1^{er} vol. L'appareil est lourd, le réservoir d'essence est plein, l'avion n'accélère pas bien et dès le décollage, Muller se rend compte d'une certaine instabilité en roulis. Avant d'atteindre l'extrémité de la piste, l'avion engage un demitonneau et percute le sol. Muller se dégage du siège, est un peu groggy, mais s'en tire sans plus de mal.

MS 880 B. n°215 F-BKTK

Le "Rallye du père Ollinger" comme nous l'appelions, est resté à Yutz pendant trente ans et son propriétaire le pilotait encore à l'âge de 85 ans. Construit à Tarbes en 1962, le "Rallye" avion triplace, est équipé d'un moteur Continental de 100 CV. Ollinger et Dondelinger (copropriétaire au début) volent vers Yutz le 8.9.62. Le "père Ollinger" ne manque aucune foire aux vins, en Alsace ou en Allemagne, fête de la bière à Munich, participe à de nombreux rallyes dans l'Est de la France, et en Allemagne. Notre retraité, grand voyageur, est souvent accompagné d'un autre retraité, Bourkel, notre ancien moniteur. Un seul "pépin" : atterrissant sur le terrain privé de Blainville, le Morane glisse sur la piste humide et accroche une barrière. Il faut tout de même changer l'aile ! (1963) Et un jour, le père Ollinger rejoint sans son avion le paradis des pilotes. Son fils Pierre, pilote lui aussi, fait don du F-BKTK à la collection Jean Salis à la Ferté Allais, où depuis 1993, il est basé maintenant. Il totalise 1281 h de vol en 2000.





NORD 1002 n° 144 F-BBTC

Le second "Pingouin" basé à Yutz arrive le 18.5.62, il est la propriété de l'ancien président des Ailes Mosellannes J. Alnot. Provenant de l'Armée de l'Air, il est tiré par le moteur de 220 CV Renault 6Q10B que Fernand Wurtz connaît bien, ayant été le mécanicien du Nord 1002 du colonel commandant la base durant son service militaire. Cet appareil ne vole plus après le 14.9.63. son destin sera celui du F-BFOG de l'ACBM : magasin de pièces détachées, puis proie du chalumeau d'un ferrailleur.

GARDAN GY 80 n° 84 F-BLVT

Propriété de Renard (ancien président et instructeur de l'ACBM) et Hammes, ce Gardan est basé à Yutz à partir du 6.3.71. Dessiné par Yves Gardan et construit par Sud Aviation à partir de 1960, le GY 80 est un avion quadriplace métallique équipé d'un moteur Lycoming 160 CV, son train rentrant est commandé manuellement (19 tours de manivelle!). L'avion quitte Yutz en 1974, il est vendu à un pilote de Mulhouse.



WA 421 n° 406 F-BOYS "Super-4"

Construit par Wassmer en 1968 et équipé d'un Lycoming à injection 300 CV, le "BOYS" est une célébrité, car Hrisa Pélissier a effectué à son bord le tour du monde en 145 h.- R. Briche (Technilor) ainsi que J. Weisse en sont les propriétaires. L'avion atterrit à Yutz venant de Dijon le 28.8.71. Avion d'affaires et de voyage, il connaît deux incidents. Le 13.3.73, Weisse le pose sur le ventre à Frescaty, le moteur de sortie de train étant grillé et bloquant le mécanisme de sortie manuelle. En mai 1974, à la verticale du Mont-Ventoux, des fumées se répandent dans la cabine. Briche lance des "may-day" et fait une percée sur la base militaire d'Orange. Une canalisation rompue avait répandu l'huile sur le moteur chaud... A partir de

1976, le "BOYS" sera basé à Frescaty.

Photo : le "Boys" à Courchevel, après une arrivée mouvementée stoppée à quelques centimètres des clôtures... (31.12.1972).

RF 3 n° 17 F-BLXI "Fournier"

Construit à Gap-Tallard en 1964, équipé d'un VW Rectimo de 45 CV, ce "Fournier" vole d'abord à Lognes, puis à Blois. Il totalise 1537 h quand Jean-Marie Manick l'acquiert et vole vers Yutz le 16.2.74. Il effectue 33 heures de vol pour se distraire du "Transall" puis le revend à Denis Manz le 22.8 de la même année. Denis le garde deux ans, effectue 45 h de vol et le vend ensuite à un pilote parisien. Le 14.8.76, Denis le convoie lui-même vers Etampes, le nouveau propriétaire n'ayant que le Brevet de pilote 1^{er} degré. *Photo* : Denis Manz s'installe, entouré de Patrick Bapst et Charles Wagner et sous les regards admiratifs de Manz-père, qui reconnaît avoir longtemps rêvé posséder "la Kukucks" comme il aimait dire.



CP 301 C1 n°552 F-BJFT

Le 24.8.74, un élégant Emeraude se pose sur la piste de Yutz, venant de Cannes : JM Manick, qui vient de céder son "Fournier" à Manz, nous présente sa nouvelle acquisition, un Emeraude équipé d'un Contintal C90.14F de 90 CV. L'avion a été construit par Scintex Aviation à Rennes en 1960, il appartient successivement à l'AC de Moisselles, puis à un particulier du même lieu, à un anglais ensuite qui voyage à travers toute l'Europe. Manick le garde deux ans, puis le cède à l'AC de Saint-Dizier en mars 1976 avec un total de 3900 h depuis neuf. L'avion ne figure plus au registre français en 2000.

CAP 10A n° 2 F-PYIF

Construit à Thionville par Gilbert Schmitt et Clément auxquels se joint Fernand Wurtz, le CAP 10 effectue son premier vol le 13.9.80. Il obtient au rassemblement RSA le prix de la meilleure finition. Détail pittoresque : cherchant quelle décoration lui appliquer, les constructeurs voient à Orly un avion d'Aéro-Mexico et l'emblème de la tête d'aigle, ils décident aussitôt de la copier ! Détail curieux : ce CAP 10 est le seul de tous les CAP construits à posséder un bas de gouvernail droit et non arrondi. Explication : un aide occasionnel fait les nervures sans regarder les plans. Résultat : ce CAP vole aussi bien que les autres ! L'avion quitte Yutz en 1988, vendu à l'AC de Château-Thierry. En 2000, il appartient à l'Amicale de avions de collection et de sport située à Yvetot (Seine Maritime) avec un total de 1766 h de vol.





CESSNA F 172 n° 1002 F-BUMT

Jean Weisse, qui a cédé sa part du WA 421, prend livraison de son Cessna le 12.12.74 auprès de Strasbourg-Aviation. Le F-BUMT a été construit par Reims-Aviation en 1973, Weisse le fait équiper d'un VOR, d'un radio-compas et d'un transpondeur, ce qui n'est pas encore courant en ces années-là ! L'appareil atterrit fréquemment sur les altiports des Alpes, un dessin sur la dérive de l'avion matérialisera longtemps la passion du pilote pour le vol en montagne. Entre deux voyages, le Cessna et son pilote, qui est aussi président de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Lorraine, sillonnent la région, photographiant des sites historiques. L'avion sera vendu à un particulier du Touquet après le décès de son propriétaire et quitte Yutz le 22.12.93. En 2000, l'avion est basé à Saint-Brieuc et totalise 1785 heures de vol. *Photo* : Jean Weisse et son fils Patrick.

KR2 F-PYDA

Construit à Thionville par Paul Planel, l'avion effectue son premier vol en 1980 par Sablé. Basé par la suite à Villerupt, il est vendu en 1982 à un privé qui le cède à un pilote de Nantes. Epilogue tragique, en panne de moteur et en approche finale d'urgence sur Nantes, le KR2 coiffe un Cessna 172 et s'écrase au sol. Pilote passager sont tués.



CROZES "CRIQUET" F-WYFC

Construit par Clément et Wurtz, le "Criquet" effectue son premier vol aux mains de Wurtz en 1975. L'appareil est une amélioration de la formule "Pou du Ciel" dont il possède la caractéristique de n'avoir pas de palonniers et de ne pouvoir être ni décroché, ni mis en autorotation. Au cours d'un vol de prise en mains de Clément, sous fort angle d'incidence, un décrochage brutal se produit, l'appareil effectue un demi-boucle négative, la barre de commande de l'aile pivotante se brise et perce le réservoir d'essence. Plus aucune commande ne répond. Wurtz saisit alors le bout de barre qui pend sous l'aile devant lui et en variant l'incidence, parvient à redresser le "Criquet" et à le poser dans un champ près de Kanfen ; cabine

et équipage sont inondés d'essence. Réparé puis inspecté par le concepteur des plans en présence du futur acheteur, l'appareil est vendu et basé dans les Alpes du Sud (1979 ?). Il sera détruit et le pilote tué au cours d'un vol en montagne.

W8 WITTMANN "Tailwind"

F-PZGN

Cet avion construit par Paul Planel fait son premier vol 20.4.92 piloté par Sablé. JM. Muller et Thierry Dupont participent à son bord au championnat de Moselle en 1993, à divers rallyes et rassemblements RSA. L'avion est vendu à un particulier, il est basé à Etampes en 2000 et totalise 341 h. de vol depuis sa construction.

Devant l'avion : Jean-Marc Muller.



D 113 JODEL n°290 F-PHLR

Racheté à l'ACBM par N. Guirkinge le 4.9.92, le "112" de l'ancienne Commission RSA (cf 1985) subit d'abord une très longue révision générale (8 ans) et quelques transformations majeures comme le montage d'un moteur Continental 100 CV en lieu et place du 65 CV d'origine, d'un démarreur électrique et d'un équipement radio, d'un nouveau capot-moteur, d'une nouvelle hélice. Il est rentoilé, repeint et devient ainsi un D 113. Après tous ces travaux effectués par Guirkinge et Lechner, l'avion est testé en vol le 6.9.98 par Jean-Marc Muller. Le 7.7.2001, une panne d'alimentation oblige Guirkinge, en vol test avec Nicaise, à un atterrissage en campagne entre Avril et Trieux. Sans une égratignure pour l'avion ni l'équipage. L'avion totalise 3150 h depuis sa construction. *Pilote à bord : N. Guirkinge.*

87.01 R. STERN n°01 F-PRCP

Construit par R. Stern de Farébersviller, son CNRA est approuvé par Veritas/Paris le 8.7.91. Il est équipé d'un moteur Limbach 2400 de 80 CV. Le 1^{er} vol a lieu à Sareguemines le 31.5.91. L'avion est acheté par Gérard Quintin et vole vers Thionville-Yutz le 15.10.98. Fin 2000, il totalise 350 heures de vol depuis sa construction.





STANDARD AUSTRIA LX-CWV Cet appareil appartient à Walter Verheyden et Marianne Deutschmann, il vole à Yutz à partir du 24.4.1966. Dernier vol le 15.10.72. Le 1.6.68, Marianne Deutschmann vole jusqu'à La Souterraine (Limoges) et porte le record d'Allemagne féminin de distance à 540 km, améliorant, et de très loin, le précédent record détenu jusque-là par la célèbre Hanna Reitsch. Le dernier vol à Yutz de l'Austria a lieu le 15.10.72, Verheyden vient de recevoir son Cirrus D-1982 tout neuf.

CIRRUS D-1982 VD

Propriété de Verheyden, cet appareil vole à Yutz à partir du 26.8.1972. En 1981, son propriétaire le transfère à Fayence où il reste basé, mais Verheyden continue à voler sur nos machines jusqu'à son départ de la région en 1989. *Photo* : Verheyden prépare son planeur. Au second plan, Philippe Schmitt fait la prévol du Super-Javelot F-CCLM.



JANUS F-CEPA

Ce Janus est la propriété de Schmitt, Bighinzoli, Capitte et Grandidier. Il vole à Yutz à partir du 18.3.1977. Il circule beaucoup, "tourne" jusqu'à quatre triangles de 300 km en une saison, atterrit aussi parfois là où il ne doit pas, base de Grostenquin, Camp militaire de Bitsche, mais réussit toujours à s'en échapper en vol remorqué, toutes autorisations obtenues, sans que ses pilotes soient mis au cachot. Dernier vol à Yutz le 6.9.1980, puis il est acheté par l'AC d'Issoudun où il se trouve toujours en 2000. *Photo* : Roland Bighinzoli et Gilbert Schmitt .

LIBELLE F-CEBD 717

Ce planeur apparaît sur les registres de l'ACBM le 6.8.80, il est la propriété de Pepos et Mielle, puis de Pepos seul. Dernier vol à Thionville : 15.8.88. Transféré à Pont St Vincent, il sera vendu en Belgique après le 10.3.91.

Photo : Mme Pepos, Gilbert Pepos à Sisteron



LIBELLE F-CEBO 729

Pierre Lauthere vole avec son Libelle à Thionville à partir du 8.3.87. C'est aussi la monture de son fils Henri qui participe aux échanges de jeunes vélivoles franco-allemands en 1989. La famille Lauthere quittant la Lorraine pour l'Alsace, le "Bravo Oscar" est transféré à Haguenau par son propriétaire. *Photo : Pierre Lauthère s'équipe pour le vol.* Ambiance en piste à l'heure de midi : les visites prévol s'activent autour du Twin, d'un Pégase et d'autres machines alignées pour le départ en circuit.

G 103 "TWIN 4" F-CFYL (R3)

Ce "Twin" est la propriété de Dosdat et Bighinzoli et vole à Yutz à partir du 25.5.1990. Sept ans plus tard, il effectue son dernier vol à partir de la plate-forme de Yutz le 19.9.1997 pour rejoindre Mulhouse-Habsheim où, en 2000, il vole au sein de l'AC du Haut-Rhin. *Photo : Quintin (à bord), Dosdat, Bighinzoli.*





DG 300 LX-CDE

Production des usines Glaser-Dircks, cette machine de course appartient à Renato Zanitzer et vole à Yutz de 1990 à 1998.

Photo : Renato Zanitzer, Olivier Claudé, Dany Zanitzer.

DG 300 LX-CRP

Le fils ne pouvait pas faire moins que le père, Dany Zanitzer fait voler son bijou à Yutz à partir du 25.5.1994 et depuis, machine et pilote raflent tous les ans la palme du meilleur compétiteur vol à voile de l'ACBM.

ASW 20 n° 20180 F-CEUP

Le Libelle vendu, Pepos passe à une machine plus performante, l'ASW 20, photographié ici au centre de vol à voile de Fuentemilanos en Espagne. Acheté à Lyon-Corbas, cet appareil vole d'abord à Pont St Vincent, puis à partir du 31.3.97, à Thionville. Dernier vol le 17.8.98. L'appareil est vendu à un italo-argentin qui le transfère en Argentine.

Pilote à bord : G. Pepos



SF 28 n° 5737 F-CFJL ex D-KOEG

Construit en 1973 par Scheibe à Dachau, ce SF 28 était basé à Oerlinghausen, puis à Krefeld à partir de 1979. Le carnet de vol révèle de nombreux voyages à travers l'Europe, la Corse et l'Angleterre. Il est stocké chez le constructeur depuis deux ans quand Kieger et Loravia importent l'appareil en France après révision générale par Scheibe. Il totalise à ce moment-là 2186 h depuis sa sortie d'usine. Le vol de contrôle à Yutz est fait par Kieger le 12.5.98, Dosdat et Bighinzoli volent sur cette machine à partir du 16.5.98.



VALENTIN T 17E n° 1073 “Taïfun” F-CGAF

Ce motoplaneur allemand construit en 1985 et équipé d’un Limbach L 2400F de 85 CV, est la propriété de Bergbauer qui l’acquiert à Saint-Dié et vole vers Yutz le 23.09.1998. En 2000, il totalise 1513 heures depuis neuf.



LS6c 18WL n° 6256 D-7351.

Propriété de Pepos, cette superbe machine vole à Yutz à partir du 10.4.99. Construite en 1992 comme LS6c et basé à Dinslaken, ses propriétaires d’alors, Siegfried Baumgartl et Brigitte Brüning, bien connus dans les milieux véli-voles, la font transformer en 18 mètres, (18W en 1994) puis rajoutent des winglets, (18 WL en 1995), ce qui lui donne une finesse de 50 dans cette configuration. Fin 2000, l’appareil totalise 900 h de vol depuis sa construction. *Photo* : l’appareil au centre de vol à voile international de Fuentemilanos, près de Ségovie, au nord-ouest de Madrid.

III. PARTIE : LES TABLES

TROIS TABLES, TROIS MONUMENTS COMMÉMORATIFS

En guise de postface : “ la face cachée des choses...”

Les tables sont ces pages reléguées à la fin d'un ouvrage, passionnantes comme un inventaire qu'on parcourt distraitement mais qu'on ne lit jamais. Et pourtant...

Voici donc trois tables récapitulatives, érigées comme autant de mémoriaux à la sortie de ce petit village que nous formons dans notre club.

Sur le premier de ces monuments sont gravés les noms de ceux qui ont présidé aux destinées de notre club : les présidents et les chefs de section, les instructeurs et les mécaniciens. Tous ont été des bénévoles dans notre club, mis à part l'un ou l'autre instructeur professionnel avion. Leurs temps libres étaient consacrés à faire vivre l'association ; veiller sur le destin de notre club a été leur mission. Si les pilotes ont leur carnet de vol pour témoigner de leur expérience de pilotes, les machines volantes leur carnet de route pour certifier leurs états de service, aucun registre ne rend compte des services rendus par les cadres des associations. Ils ne totalisent pas à la fin de l'année le nombre d'heures passées à gérer, organiser, correspondre, rappeler, projeter, évaluer, entretenir. Ce tableau est un mémorial érigé à leur mémoire, à leur dévouement.

Le second monument est érigé à la mémoire de tous ceux qui ont piloté un avion ou un planeur en qualité de pilote commandant de bord dans notre club. Pourquoi ce “culte” ? Parce qu'ils ont rejoint dans la Légende ceux qui, avant eux, se sont affranchis de la pesanteur et se sont envolés dans la troisième dimension. Dans l'Aéronautique se perpétuent certaines traditions. Ainsi, en Angleterre, pays de Tradition par excellence, on remet les Ailes (“the Wings”) au nouveau pilote au cours d'une cérémonie solennelle et émouvante. Chez nous, l'Armée de l'Air recrutait traditionnellement les pilotes d'avion ou de planeur appelés à effectuer leur service militaire, ceci “au titre de la famille aéronautique”. Avoir volé en solo constitue donc un titre et fait entrer dans une famille. Cette liste de nos pilotes est un peu notre arbre généalogique, elle répond à la volonté de maintenir nos Traditions, d'évoquer ceux qui ont appartenu, appartiennent à la grande famille aéronautique de l'ACBM au fil des années de son demi-siècle et plus d'existence.

Le troisième monument est consacré à nos machines ... Elles nous fascinent et nous subjuguent. C'est l'attachement du cavalier à son cheval dont il connaît les lubies, les humeurs, mais aussi la puissance et la souplesse. Faisant corps avec elles, nous avons vibré dans l'atmosphère turbulente des ciels de traîne et des météos pré-orageuses. Elles nous ont enchantés dans l'air calme du soir, nous ont fait découvrir sous un jour nouveau les paysages que nous aimons, nous ont appris la géographie de notre pays et des pays voisins, nous ont fait rencontrer une foule de gens et peut-être en tout premier lieu, nous ont mis face à nous-mêmes... Elles nous élèvent au-dessus de la couche des turbulences et des pesanteurs quotidiennes. Elles nous ont prouvé aussi que nous pouvions leur faire confiance et leur confier nos vies et celles de nos proches et amis. Elles nous ont appris surtout à les respecter, à deviner leurs faiblesses et leurs limites. Ce monument dédié à nos machines sera peut-être celui vers lequel nous reviendrons le plus volontiers, tant est fort le lien qui s'établit entre le pilote et sa machine. Nos aéroplanes sont bien plus qu'un assemblage de mécaniques, de tubes, de bois et de toile. La magie qu'ils exercent continue à nous rassembler aujourd'hui, après nous avoir fait franchir le seuil de notre aéro-club.

**PRÉSIDENTS, RESPONSABLES, INSTRUCTEURS
DE 1934 à 2000**

LE VOL A VOILE THIONVILLOIS (VVT)

Années	Président	Resp.VàMot.	Instr. Avion	Resp.VàVoile	Instr. Planeur	Bar/mécanos	H. Av.	H. Plan.
1934-39	Grégoire				Saunier Noël			
1945				Muller H. Scholtus	Houldinger			

L'AÉRO-CLUB DE LA BASSE MOSELLE (ACBM)

Années	Présidents	Resp.VàMot.	Instr. Avion	Resp. V àVoile	Instr. Planeur	Bar/mécano	H.Av.	H. Plan.
1946	Vivier			Muller Hubert Scholtus	Houldinger			
1947	Vivier		Houldinger Pignon	Muller Hubert Scholtus	Houldinger			
1948	Serniclaes		Houldinger Vivier	Muller H. Scholtus	Houldinger Dufieux		226h42	121h23
1949	Serniclaes		Bergougnoioux Serniclaes Dufieux	Muller Hubert Scholtus	Bergougnoioux	Mme Bergougnoioux	270h34	215h07
1950	Houldinger		Houldinger Jeanjean	Muller Hubert Scholtus	Jeanjean	Kieffer J.	254h53	164h45
1951	Gruninger		Jeanjean	Simon - Zbogar	Jeanjean	Kieffer J.	215h57	263h53
1952	Gruninger	Marteaux	Houldinger Mertin Marteaux	Simon Zbogar	Fabbro	Lojda	192h19	315h10
1953	Gruninger	Marteaux	Marteaux Mertin	Simon Zbogar	Fabbro Zbogar	Lojda	172h11	183h57
1954	Masuy	Marteaux	Bourkel Chauvin Marteaux	Simon Zbogar	Zbogar	Lojda <i>Marteaux Wurtz</i>	118h04	159h18
1955	Masuy	Marteaux	Chauvin Marteaux	Simon Zbogar	pas de double commande	plusieurs barmen	229h33	97h27
1956	Masuy	Marteaux	Chauvin Marteaux Hesse	Simon	Simon Grandidier Fischer	plusieurs barmen <i>Wurtz-Martx</i>	286h41	204h46
1957	Masuy	Bolet	Chauvin Marteaux Hesse Wurtz	Simon	Simon Fischer Grandidier	plusieurs barmen <i>Wurtz-Martx</i>	684h59	190h13
1958	Masuy	Bolet	Bourkel Marteaux Wurtz Hesse	Zbogar	Zbogar Fabbro Simon Fischer	Mme Toque <i>Marteaux Wurtz</i>	927h37	185h09
1959	Masuy	Bolet (puis Marteaux)	Bourkel (SFA) Marteaux Hesse	Zbogar	Fabbro Zbogar Létard	Mme Toque <i>Marteaux Wurtz</i>	873 h	438 h 1232 km
1960	Masuy	Marteaux	Holtzwarth Marteaux Hesse	Zbogar	Zbogar Fabbro Létard	Mme Toque <i>Marteaux Wurtz</i>	567h46	632h03
1961	Masuy	Marteaux	Paradeis Bourkel Marteaux	Zbogar	Zbogar Fabbro Létard Verheyden	Mme Toque <i>Marteaux Wurtz</i>	509h57	807h55
1962	Masuy	Marteaux	Paradeis Marteaux	Zbogar	Paradeis Zbogar Létard Grunenwald	Mme Toque <i>Marteaux Wurtz Guth Grunenwald</i>		889h37

Années	Présidents	Resp.VàMot.	Instr. Avion	Resp.àVoile	Instr.Planeur	Bar/mécanos	H.Avion	H.Plnr.
1963	Masuy	Marteaux	Paradeis SFA Marteaux	Zbogar	Paradeis Grunenwald Létard Zbogar Fabbro	Scheidt <i>Wurtz Guth Grunenwald</i>	486h37	889h57
1964	Masuy	Marteaux	Paradeis Marteaux	Zbogar	Paradeis Grunenwald Létard	Mme Muller <i>Grunenwald</i>	489h08	1356h05
1965	Masuy	Marteaux	Paradeis	Zbogar	Paradeis Grunenwald Guérin	Mme Muller <i>Grunenwald</i>	709h00	1081h15
1966	Masuy	Wurtz	Paradeis Wurtz	Zbogar	Paradeis Billy Guérin	Mme Muller <i>Rémy</i>	607h00	1395h00 1812 km
1967	Masuy	Wurtz	Paradeis Wurtz	Zbogar	Paradeis Chary Billy	Mme Muller <i>Rémy</i>	840h26	1401h00 Clt : 24°
1968	Brun	Wurtz	Paradeis Wurtz Fischer	Zbogar	Paradeis Chary Benoist Grandveaux	Mme Muller <i>Rémy</i>	552h00	943h00 48° 1290 km
1969	Brun	Fischer	Paradeis Wurtz Fischer	Zbogar	Paradeis Benoist Grandveaux Thorens	Mme Muller <i>Rémy Susini</i>	660 h	1620 h Clt : 31°/90
1970	Brun	Wurtz	Paradeis Wurtz Fischer	Zbogar	Paradeis Lemoine Benoist Manick/Thorens Grandveaux	Mme Muller <i>Susini</i>	643 h	1610 h 34°/97 3371 km
1971	Weisse	Wurtz	Paradeis Diaz Wurtz Fischer	Zbogar	Grandveaux Manick	Mme Muller <i>Susini</i>	1398 h	2177 h 2052 km
1972	Weisse	Fischer	Fischer Vermeille Renard	Zbogar	Grandveaux Manick Lorich	Mme Muller <i>Susini</i>	1337h25	1450 h Clt : 57° 508 km
1973	Weisse	Fischer	Fischer Vermeille Renard	Zbogar	Grandveaux Lorich Manick Guérin	Mme Muller <i>Georgler</i>	2106h43	1770h 50°/95
1974	Weisse	Fischer	Fischer Vermeille Zilio Isselé	Zbogar	Grandveaux Manick Lorich Guérin Raubert	Mme Peduzzi <i>Georgler</i>	1665h40	2422 h 30/98 7399 km
1975	Weisse	Fischer	Fischer Isselé Grandveaux Manick	Grandveaux	Grandveaux Lorich Manick Raubert Parmentier	Mme Peduzzi <i>Georgler</i>	1623h40	2229 h 46°/102 10562 km
1976	Weisse	Fischer	Fischer Grandveaux Manick Zilio	Grandveaux	Grandveaux Lorich Manick Raubert Parmentier Touroux smvv Ardemme smvv	Mme Peduzzi <i>Georgler</i>	2005h00	17070 km 32°/104 <i>1424h20 sans privés et remorq.</i>
1977	Weisse	Fischer	Fischer Zilio Grandveaux Manick	Grandveaux	Grandveaux Manick Lorich Raubert Parmentier Tavernier smvv	Mme Peduzzi <i>Georgler</i>	1468 h club	2049 h dont 1468 h club 9571 km 29°/95

Année	Présidents	Resp.V à Mot.	Instr. avion	Resp. V à Voile	Instr. Planeur	Bar/mécanos	H. AV	H. Plan.
1978	Weisse	Fischer	Fischer Paradeis Manick Zilio Grandveaux	Pepos	Grandveaux Lorich Raubert Parmentier Schweitzer Manz, Charrier	Choquet <i>Georgler, puis Dantec et Chrétien</i>	1508 h	
1979	Wagner	Fischer	Fischer Manick Wurtz Grandveaux Bourkel	Pepos	Grandveaux Lorich Parmentier Raubert Manz Manick Schweitzer Dupeyron Arenas SMVV	Choquet <i>Dantec Chrétien</i>	1175 h club 1440 avec privés et remorq.	1850 h Cl : 46°/111
1980	Wagner	Gillig	Fischer Grandveaux Manick Bourkel Renard	Gales	Grandveaux Manick Lorich, Raubert Parmentier Manz, Georgin Schweitzer Dupeyron	Choquet <i>Dantec Max Yves Chrétien</i>		
1981	Wagner	Gillig	Fischer Wurtz Manick Grandveaux Renard	Veber	Rey Lorich Parmentier Manick Manz Schweitzer Georgin	Mme Choquet puis Mme Decet <i>Dantec Max Yves Chrétien</i>	1067 h	1043 h 5.614 km
1982	Renard	Bouquet	Fischer Wurtz Renard Pfohl	Pepos	Rey Lorich Parmentier Georgin Schweitzer Gawronski Gastaldi Lorich Laurent	Mme Decet Isabelle Francioni <i>Dantec Max Chrétien</i>	1087 h	1321 h clt : 90°/131 1898 km
1983	Pepos	Bouquet	Fischer Wurtz Vermeille Pfohl	Morin	Rey Lorich Parmentier Gastaldi Georgin Gawronski Fabbro	Francioni Is. <i>Dantec Max</i>	874 h	1100 h 7280 km
1984	Pepos	Malaisé	Fischer Wurtz Corolleur Oberbillig	Crinon	Lorich Parmentier Georgin Gawronski Gastaldi	Francioni Is. <i>Dantec Max</i>	1042 h	1150 h 7579 km
1985	Pepos	Malaisé	Fischer Wurtz Oberbillig Corolleur Schmitt Phil.	Crinon	Lorich Parmentier Raubert Gawronski Georgin Muller J.-Marc	Francioni Is. <i>Dantec Max</i>	1607 h	1242 h 5837 km
1986	Pepos	Malaisé	Fischer Wurtz Oberbillig Schmitt Ph. Corolleur Renard	Maul	Lorich Parmentier Raubert Muller Rey Georgin Gawronski Lorich L.	Francioni Is. <i>Dantec Max</i>	1701 h	1143 h

Années	Présidents	Resp. V&Mét.	Instr. Avion	Resp. V&Velle	Instr. Plaqueur	Bar/Indoones	H. Av.	H. Plaq.
1987	Champoval	Malsinè	Fischer Wurtz Corolleur Oberbllig	Veber	Raubert Loch Edouard Parmentier Müller JM. Larick Laurent	Premioni Is. <i>Danteo Festucc! Aldo</i>	1766 h	1760 h 11664 km CR : 24°
1988	Champoval	Malsinè	Fischer Oberbllig Corolleur	Veber	Raubert Loch Ed. Parmentier Müller JM Larick L. Robuchon <i>movv</i>	Premioni Is. Kilona (1.6.) <i>Danteo Festucc! A.</i>	1488 h	1750 h 23442 km
1989	Champoval	Malsinè	Fischer Oberbllig Corolleur Chartier Fabbro Parmentier	Veber	Müller JM. Parmentier Fabbro Korn Robuchon Raubert	Kilona <i>Danteo Festucc! A.</i>	1837 h	1564 h
1990	Champoval	Malsinè	Fischer Oberbllig Corolleur Fabbro Parmentier	Quintin	Raubert Parmentier Hory Fabbro Müller Korn Robuchon	Klicoua <i>Danteo Festucc! A.</i>	2120 h	2000 h 16000 km
1991	Champoval	Malsinè	Fischer Oberbllig Corolleur Fabbro Parmentier		Raubert Parmentier Hory Müller JM Fabbro Robuchon	Klicoua <i>Danteo Festucc! Aldo</i>	2264 h	1930 h 41°01 13901 km
1992	Champoval	Turillo	Fischer Oberbllig Corolleur Fabbro Parmentier	Zehren Ebene puis Wagner JM.	Raubert Parmentier Fabbro Hory Georgin Farnoux <i>movv</i> Robuchon <i>movv</i>	Kilona <i>Danteo Festucc!</i>	2117 h	1634 h 36°00 17193 km
1993	Corolleur	Spindler	Fischer Oberbllig Corolleur Rolando Marrick Fabbro Parmentier	Marrick JM	Hory R. Fabbro Parmentier Marrick Müller JM Raubert	Klicoua <i>Danteo Festucc!</i>	2100 h	1578 h 23°05 20590 km
1994	Corolleur	Spindler	Fischer Oberbllig Corolleur Fabbro Parmentier	Marrick JM	Hory R. Fabbro Parmentier Müller JM Marrick JM	Klicoua, puis Pries <i>Danteo Jansat</i>		1792 h 23225 km
1995	Corolleur	Montreuil	Fischer Marrick Oberbllig Corolleur Fabbro Parmentier	Marrick	Hory R. Parmentier Fabbro Georgin Müller JM Korn JM	Pries <i>Danteo Jansat</i>		16940 km
1996	Corolleur puis Barbani	Montreuil	Fischer Oberbllig Corolleur Marrick Molano Fabbro Parmentier	Marrick	Hory R. Parmentier Fabbro Georgin Müller JM Korn, Hory A. Marrick, Molani	Pries, puis Gru <i>Danteo Jansat, puis Fischer Aviation</i>	2096 h	1216 h

MEMBRES AYANT VOLÉ A L'ACBM EN QUALITÉ DE PILOTE COMMANDANT DE BORD
 par année d'arrivée ou de premier libéré solo. (Résumés : Vol Motor : 766, Vol à Voile : 674, Total : 1360)

Les noms des pilotes déjà brevetés à leur arrivée sont marqués d'un astérisque. *
 Les registres journaliers des vols ne débutant qu'avec l'année 1948, les années antérieures n'ont pu être relevées.

Pilotes d'aviation :		Pilotes de planeur :	
1948 Hondinger* Sennelack* Vivier* Pignon* Dufieux* Schmidler Burotto Perin	Murth Groninger Schumann Henry Goedert Petit Long	Hondinger* Sennelack* Dufieux* Martoux Scholin Simon Tritz Müller	Zogger Fabbro Granddier Groninger Schumacher Bléret Ber Goedert
1949 Bergognion* Jeanjean* Kleffer	Planel Müller H. Collignon	Bergognion* Jeanjean* Gewlich Tiefenthal	Paradels Bighinelli Hesse Schumacher
1950 Martoux Scholin Millet	Müller H. Planel Collignon	Fischer Wurtz Planel Jung	Grunwald (Dr) Thovanet Collignon L. Hoy
1951 Wurtz Granddier	Ligier	Schmitt Kottenhoven Henric	Collignon M. Billotte Chalet
1952 Kieffer* Bauer	Saillant*	Scheidt Kiesé Bauer Gobard Gretl	Schwoerer Gross Scharif Kiefer Billotte
1953 Paradels Fabbro Schmitt	Grodner Hann	Lajda Noël Lanchad Pottier	Descoins M. Heintz Lacourgne Hartisser
1954 Weisse J.* Krieger Charpentier	Trotel Wagner	Weisse J.* Schumacher G. Guilleu	Müller J. Bloch
1955 Schwoerer Ball Simon	Schumacher G. Bolst	<i>(pas de double commandé faute de places)</i>	
1956 Fischer Hoy* Roumy*	Schmitt (Dr) Barba De Laloe	Grunwald A. Maury Deroche Schmitt Caye Grimmer Wirtz Peiffert	Verheyden Bergmann Ball March Clemack Bristel Tocque
1957 Verheyden* Bighinelli Vish	Olinger Berlaguet	Hoy R. Bourgnier	

Pilotes d'aviation :		Pilotes de planeur :		
1958		Truffist		
Mlle Brocker	Lippin	Cercle Luxembourgeois de Vol à Velle		
Bouzel* [*]	Leiser	Hary	Hurtz	
Achard*	Lemal	Steffin	Reak	
Caillot*	Podetti	Panacci	Knap	
Raul	Ludolph	Ploren	Tinacat	
Brucker	Fery	Mugnen	Stoffin	
Croum	Zabet	Everts	Gelhen	
Stalmetz	Martin			
Demillewil	Nivelleu			
Arnould				
1959		Section militaire (SMVV)		
Bourgnier	Mme Freydinge*	Loich*	Laird	
Marsud	Deroche	Lacroix*	Brun	
Fuchs	Focas	Boulogne	Camin	
Soyanski	Mme Albrecht	Bolet	Jacquesson	
Brucker H.	Cridel	Mangin	Graier	
Dunklinger	Clément	Dumas	Laburthe	
Caradeo	Jungickel	Bertin	Hivur	
Gauvin	Noh	Wachter		
1960		Bernardoni	SMVV	
Holtewart*	Corviay	Benoit	Mangin	Gardien
Bernardoni	Mathieu	Müller B.	Hoberdian	Corrin
Mme Van Aerssen	Chenet	Arnould	Chaillot	Fruvier
Borel	Fery	Stank	Dumortier	Abiani
Brunner	Redinger			
Thomas				
1961		Mlle Coulen	Mougel	SMVV
Hrebant*	Bailloux	Mme Chry	Jegat	Meyer
Drowniak	Vosolowski	Chry L.	Souza	Bastien
Arnault	Arnould	De Jonge	Clemens	
Brunner	Grain	Craust	Thominé	
Albrecht	Wurth	Priob	Ortiz	
Bannann	Gangler			
Houg	Souza			
Groring				
1962		Britcher	Jung	SMVV
Aiser*	Lemal	Mme Arnould	Arcella	Cahart
Grosswald*	Wenker	Descoins J.	Richard	
Nicolay	De Jonge	Zimmer	Moreau	
Lammier		Guelminger	Binder	
1963		Malsied M.*	Parmontier	SMVV
Krusec	Coullerez	Mlle Deutchmann*	Rangoni D	Sankar*
Schwartz	Estienne	Unterwald	Rangoni A.	Marin
Mme Schwab	Baglioli	Raubert	Pierantognetti	Guerin
Meyer	Noël	Vant	Vignon	Maurer
Thevenot	Renter	Tausch	Hoyer	Thura
Martin		Blanc	Reid	
1964		Mlle Geissenhoffer	SMVV	
Mme Chry M.Th.	Deletang	Lamy	Serroux*	Dal Fost
Pierantognetti	De la Conception	Garnier	Nouvillat*	Lavilla
Camin	Hoberfeld	Noeviale	Mallak*	Mailard
Detampic	Zilio J.	Camin	Lecore	
		Isabelle		
		Clementi		

Pilotes d'avion :		Pilotes de glisseur :		
1965				
Fanestier*	Hallé A.	Grandvaux*	Mariak JM.	SMVV
Hitzger*	Possing	Hitzger	Philippe	André*
Brun	Venturi	De la Conception	Galen	Fraeson
Galen	Delange	Gudin Christian	Etschold	Bodet
Yutz	Gardien	Gudin Suzanne	Philippe	Floemer
Kemperack	Przybylski	Recht	Grohan	Corriere
Millet	Cherez	Guyon		
1966				
Klopp	Houx	Georgin*	Collé	SMVV
Boudinon	Remark	Mlle Cousot Claudine	Colas	Billy*
Eriche R.	De Perrotti	Mme Grandvaux	Stank	Haberstroer
Linell	Brown	Mlle Harter Michèle		Schmitz Holyst
Prakouf	Stadler	Mlle Krieger		Kocher
Joly	Serre	Hartmann		Bleek
Cousot	Unterwald	Pommier		Garnier
		Schmitz		
1967				
Mlle Pettimengin*	Mlle Deutschmann	Zeler	ZHo	SMVV
Culman*	Musati	Caillot	Leroy	Blondiniere
Gobin*	Bur	Flury	Lacroix	Labau
Piscinato*	Raul	Schmitz	Bur	Fouquet
Nuffel*	Byrmand	Desceves	Laurent	Albiger
Cavelins R.	Galla	Hartelisser	Geiger	
Saint-Dizier		Mary	Mertz R.	
		Mertz JM.	Labau	
1968				
Mantak JM.		Benoist*		Claudin Francis
Franzain		Reiff		Claudin G.
Zeler		Mlle Pettimengin		Gumbert
Olinger P.		Roulo		Benoist Yves
Burkhardt		Wack		Sertier
Labau		Baccata		Darvignat
Roulo		Caradeo		Serre
Thil		Taugny		Groth
		Laignel		Kriegel
		Merkling		Chouard
		Reitan		Kédinger R.
		Olinger		
1969				
Kleger*	Nachon	Kinger*		Baumann
Doulat*	Lefevre	Thorens*		Francois
Desceves*	Cooder	Pepos		Capitte Jean
Kirsch*	Nicolas	André		Gillesson
Francois	Géné	Mlle Zivnaldi		Parys
Ranard	Giroux	Mlle Claudin Daniella		Fornbry
Theobald	Boucheres	Mlle Müller		Willay
Thomas	Berlin	Choesler		Perrard
Delorbeau	Delafarge	Engels		John
Sebastianelli	Gudin Christian	Hartenstein		Bock
Lebeau		Sauvé		Rogard
		Blowers		Hartfeld
1970				
Hory B.	Bouquet	Lemoine*		Schönwald
Jasquet	Gillig	François*		Planché
Boudierat	Cherry	Mlle Actoque		Doedt
Schnacklen	Newen	De Lorbeau		Lengert
Perrigot	Heintz	Schmitz P.		Cleval JM
Jugal	Eneckal	Evangelista		Rodicio
Terver	Mouthin	Scheng		Capitte JC
Mammertz	Gachler	Heintz		Frey
Thomasin	Di Maria	Dias		Kilburger
Lachize		Klein		Dosch
		Carré		

Pilotes d'avion :			Pilotes de planeur :			
1971			SEC TION DE DILLINGEN (Sarre)			
Dias*	Pontabry		Ratius	Kasper	Kuntz	Gillert
Mariani*	Gosset		Lenhardt	Kern	Saher	Klein
Leblanc*	Hartenstein		Müller	Spath	Glowins	Koch
Harent*	Tabillon		Hareng	Schmitt	Eritz	Mlle Bock
Burg			Berger	Brecker		
1972			SEC TION DE DILLINGEN (Sarre)			
Jouhaud*	Hofstein	Jacobs	Mlle Lefèvre MBl.	Marteaux	Muzzin	
Grandveaux*	Müller	Chardon	Mlle Duhamel	Charnet	Etzel	
Malaisé	Schmitt A.	Laprévotte	Weber	Champeval	Clavel	
Metzinger	Eriche J.	Conlon	Salciarini	Tell	Conlon	
Alberola	Castel	Montaigu	Schmidt	Trompette	Jodin	
1973			SEC TION DE DILLINGEN (Sarre)			
Georgler*	Desmero	Mommati	Mlle Basselin	Roffé		
Bertin	Vanderkerkhove	Dichtel	Mlle Mängenot	Czo		
Zanini	Joseph	Hubert	Eriche R.	Weisse P.		
Chaussner	Bertrand	Serre	Martel	Giumelli		
Wittmann	Benedetti	Pierre	Capizzano	Calmas		
Frey	Bossy	Brach	Schneider	Cave		
Thil	Niverge	Juichomme	Casonato	Mängenot M.		
Mlle Novikoff	Habier	Wingert	Müller	Bové*		
Crestin	Burkhardt	Delafosse	Schweitzer G.			
Cubizolles	Lossong	Biscart				
Crédou	Jouve	Loizeau				
Pastant	Schmitt A.	Herman				
1974			SEC TION DE DILLINGEN (Sarre)			
Isselé*	Gales		Huissoud	Georgler	Wendling E.	
Flament*	Meslin		Herbulet	Mlle Ménard	Chary M.	
Gardin	Stablo		Malaisé E.	Steper	Besson	
Cave	Giaume		Reggiani	Stablo	Burger	
Chanterau	Hackspiel		Vogely	Duvivier	Schwartz	
Ektner	Béranger		Metzinger	Koun	Mlle Georges D	
Ausdat	Poloni		Antoine	Roche	Lacaille	
Besson	Albrecht B.		Wendling J.P.	Florance	Koch	
			Thevenet	Jesselin	Bapst	
1975			SEC TION DE DILLINGEN (Sarre)			
Mlle Georges	Manoel		Mlle Cordier Françoise	Mlle Feller Evelyne		
Martin	Roffé		Ménard P.	Huchot Ph.		
Wolff	Occhio		Koun R.	Uge		
Bouzidi	Bongrain		Müller G.	Maiden R.		
Weisse P.	Lorich		De Carnière	Ollivier		
Gouranton	Rétiveau		Rolando	Hanus		
Young	Fath		Maiden	Delautre		
Kaercher	Nguyen Dhuay		Schroeder	Alt		
Diascom	Dumont		Basso	Hirtz		
Koch	Koun R.		Kieffert	Jaillet		
Champlon	Jamin de la Roque-Latour		Lisch JMichel			
Mme Jamin	Derain					
1976			SEC TION DE DILLINGEN (Sarre)			
Pérvier*	Wagner	Tuilier	Zantzer R.	Schmitt Ph.	Fritz Didier	
Schweitzer*	Dante c		Lecoq*	Wagner Ch.	Hoer A.	
Kern*	Werlé		Lecomte*	Kuntz Denis	Henry J.P.	
De luze*	Ortiz		Senninger	Wax Michel	Oehler	
Felly	Deguilkonne		Ehrhardt	Vexo	Mommati	
Duval	Schrepfer		Mlle Goujon C.	Gastaldi D.	De lauze	
Mlle Grizou	Antoine		SMVV : Touroux, Gouliers, Ardemme, Tellier, Vankenne /			

Pilotes d' avion :		Pilotes de planeur :	
1977			
Bebing	Prieur	Mlle Rucknagel Yvonne*	Frimh
Cristian	Zilio Yves	Mlle Blache Lucienne	Seeringer
De La Conception	Touscherer*	Mlle Helan Marie-Ju	Robert
Koun Robert	Wagner Charles	Mme Faerber Patricia	Faerber Michel
Chiffau	Suzanne*	Muller Raymond	Bruder
DeLaFosse*	Goffy	Goujon Georges	Prieur
Julliet	Bruder	DeLaFosse*	
SebastianoE	Gobel	Bordin	
Corsta	Ockio	Feller Denis	
Soudier	Maty*	Winandy	
Perrin*	Lescardier*	Champion	
Villiet	Ménard	Scharning	
Raiser	Spick	Toussaint	
Star			
1978			
Oberbüllg	Schmitt Philippe	Christiny	Gawronski
Raquin	Seeringer	Margaret	Jaquet
Henry	Romy	Seeringer	Ugo
Stephan	Faerber	Mlle Goujon Dominique	Dodier*
Fluchon	Rouff	SMVV	
Dunklyne	Stien	Lema	Salvaie
Motte	Didelet	Jaquet	Cartier
		Vankenne	Fouquier
		Pequet	Theobald
		Naralla	
1979			
Boner	Wargier	Mans Jean-Marie	Galès
Broquard	Hagen	Cupel	Ochler
Bouquet	Dhiffre*	Desorme	Dinh Doan
Fabrierl	Bouha	Przym (SMVV)	Zanibar Ramiro*
Lapierre	Wusakowski*	Mandrille*	Kali*
Aubertin	Pariset	Duns Maria	Teigen
Néan	Hahnz*	Lorich Laurent	Muller Jean-marc
Bonoris	Faerber Michel	Muthien	Pariset*
Stien		Floner H.* (SMVV)	Debant
		Kieffer	Grizon
1980			
Laroux	Duvivier	Debant	Kirsch
Pepos	Lagner	Muller Jean-Marie	Marx Jean-Pierre
Goujon	Winandy	Duns Hans	Blaise
Blunck	Max	Brich R.	Lehart (SMVV)
		Mankok Gérard	Criston
		Feller Evlyne	
1981			
Koun JM	Ehrhart	Mlle Kunz Joisane	Schroeder
Bazon	Jurichomme*	Feller Denis	Costa
Joanner*	Duvivier	Dupont Thierry	Joly
Teule*	Weller	Suzanne	Schroeder
Kieffer	Fagant	Marnal	Kurtz Yves
Ménard	Estève	Wagner Charles	Wirtz
1982			
Bathu*	Hagen	Raybour*	Gawronski Miriel
Bertz*	Van Landeghem	Cottvert	Péché*
Wagner	Bombardier	Dromengo	Morta
Mal	Vasseur	Dupont Catherine	Witz
Fauriband	Bourgnie		
Bouadio	Dubois*		
Cupel	Koch Denis		
Lancy*	Koch Philippe		
Nuigem			

Pilotes d'aviation :		Pilotes de planeur :	
1983 Kuntz Rollinger Kleinberg Garriga		Decker Bifler Lecornu	Beck Jespas Embschmuer Mlle Holvoet Carole Vielar
1984 Maui Battiston Gosé Barbier* Champoval André Plagnieux Kosco		Tzuttmann Fath Puma Griselle Sibille Dantel Balland Lepierre	Mlle Garwonski Muriel Mlle Chrovasse Emmannelle Kruben Maui Joly Hamelin Clausac
1985 Wattrel* Champoval Black Tarallo* Schwyfer Hein Sibille Star Marc Kauf* Vustin		Turbato Quincheval Paul Feller Melese Ed.* Turziade* Koch Denis Wingody Piriot* Mlle Dorci Sandrine Bey* Ludmann*	Houtack Sabot Raybaut* Brun N. Guickinger Reynard Beune Grémier
1986 Michelin Lotoquart Vandendria Mortier* Saint-Dizier* Zbogor Jean-Albert Pierpaoli Dorffer* Michelin Simmons*		Bernard Holt Fath Francoischi** Beuse* Perrinet* Duponcharret* Vanhaeflowyn* Christin* Aubertin*	Hoer Festart Vagner Koch Dion* Becsis Schneid Balland Guickinger
1987 Mlle Sknez Catherine Mlle Fischer Delphine Mme Champoval Martine Nicolas D.* Puma S. Gillet Cremmer* Quatin*		Muller Robert Soymanaki Muller Jean-Marc Mendes* Karmierak Secondé* Vandendria*	Lehard Holika Pach Quatin
1988 Jabaudon* Fritsch Rambout* Kifler* Bichet Gales P. Zbogor Jean-Albert		Gillet Kosco Wimling Marceaux* Micheil Tanguy	<i>Les registres journaliers de vol de 1988 de la section vol à voile n'ont pu être retrouvés.</i>

Pilotes d' avion :		Pilotes de planeur :	
1989			
Schommer	Contalier	Mlle Valérie Prinz	Marquis
Gojeki*	Festaci	Mangward	Molich
Remy	Gurriem	Laubert H*	Kofman
Ludwig	Mathien	Ayala	Derdas
Schmigger	Demagn	Pantat	Hoesmann
Haller	Lapierre	Jeanpierre	
1990		<i>(Registers des vols de 1.1.90 au 30.6.90 seulement)</i>	
Blouac	Strimik	Sabouret	Laurent C.
Derys	Quiré	Ransayer	
Road	Cavillon	Meyer	
Contalier	Wattier		
Croffitt	Faber		
Bernardini	Bauer		
Parbus	Wonner		
Sisor	Desjardin		
Hingon	Benk		
Krum JM.			
1991			
Ludwig	Khoua	Bonnora	Guérin J.
Chambroy	Montwrele	Rambout	Mangin
Berner	Comte	Marsal	Zelch
De Jodicibus	Thiel	Hazard	Charvin
Primi	Schaugia Nathalie	Koumó	Mellinger
Spindler	Toupet		
Zentzer	Spielmann		
Max JP	Ruvet		
Mathot			
1992			
Droel Sandra	Souffl	Kamb*	Larvay
François	Halter	Cotin	Meyer
Legalo	Bello	André	Mlle Tropicane Cath.
Croix	Koujzar	Blouac	Bergstrom
Rikacher*	Bouvier	Ransayer	Martin Gérard
Mlle Kastner	Bujidantovic*	Burbasi	Caufmont
Rollinger*	Zawada*	Louvaque	Madelain
Mirramondee*	Rolando*	Hackel	Dietrich
Mari*	Senninger*		
Oechle*	Labouvier		
1993			
Watrin	Mlle Rannagnieu	Mlle Antoine Anna-Sophie	Mlle Radel
Clair	Corbeau	Mlle Schaugia Nathalie	Hory Alex
Kiffer	Mlle Crouvoisier Murielle	Kieger Cl.	Rongeyres*
Lajoie	Klas		
Lestrade	Spek		
Fritsch	Dumont		
Brucher	Haller		
1994			
Mlle Schisbel Valérie	Lorin	Montevale Julien	Delannoy
Kaller	Rouadin	Galkburg	Silangu
Juzak	Marsal*	Subertelle	Wilgó
Dellert	Mellinger	Minni Denis	Mutzenhardt
Rim	Mira Mandes	Mlani Christian	Lathuille Philippe*
Quaravirin	Harabi	Loit*	
Mottidji	Bolmart		
Sturmitzki*	Sibille René		
Sibille Jean-Marie	Montemuro		

Pilotes d'avion :		Pilotes de planeur :	
1995			
Caye	LiManni	Le Mao	Arbt
Martin	Golliard	Kasel	Michel
Rigitano	Fromowicz*		
Rinckwald	Galey		
Dezavelle	Fritz D.*		
Fritsche	Burbassi		
Bettinger	Braun*		
Masse	Sossong**		
Zamaron**	Kasel**		
Batier *	Bligny		
1996			
Schneider	Bungert	Werra Cédric	Mayeux
Toti	Kowalski	Salier	Lambrey
Calhaud**	Mme Müller M.	Versavel	Godefroy
Barrère Jérôme	Beck		
Pardon			
1997			
Bonit	Mme Nicole Wax	Bouffange	Back
Pierrard	Ramsayer	Gosse lin B.	Tessaro
Defrance	Krier	Uhrig	Milandre
Lenhardt	De Cointet	Giopp	
Kinzel	Gaillart		
Kastner			
1998			
Cancelli	Lorang	Guinkinger R.	Chochoy
Lazarolo	Gonfruer	Bergbauer	Cester
Scholbus		Houffart	Libert
1999			
Schoor	Wax Roger	Hoarau	Mlle Weimann
Thomas	Venzi-Najad	Hausmann	Ghirardi
Simon	Godfroy	Eiden	
Madelaine	Heinbas		
Bungert	Bergbauer		
2000			
Mehler	Simon	Weinberg	
De Biasio	Lion	Kieffer	
Thiaville	Binger		
Schilling	Olivieri		
Barrère Patrice	Closé		
Martins	Thomas		
Kuhlein	Klemm		

AVIONS BASÉS À YUTZ
1946 à 2000 (total : 57)

Année	Type	Immatriculation	1 ^{er} vol à Yutz	Dernier vol	Propriétaire	
1946	SV4 Cn°419 Stampe	F-BCTC	31.12.1946	26.6.1966	ACBM	Réformé
1948	N.1203 "Noré crin"	F-BEME	11.2.1948	16.3.1951	ACBM	Vendu à Morane Sauhier. Détruit accidentellement.
	J3L4 "Piper-Cub"	F-EDTT	24.11.1948	14.4.1954	Gruninger Schnitzler	Vendu à Gaillac/Tarn. 1998 à Epinal-Dogneville
1949	AS 72 "Stark"	F-PBGR	6.11.1949	14.5.1950	Millet	Transféré à Nancy
1951	DH 82 " Tiger-Moth"	PG 622 F-BGDB	12.4.1951	15.8.1955	SALS / ACBM	Détruit en vol
	NC 853/854 n° 107	F-BEZN	20.4.1951	1.5.1966	ACBM	Réformé à Yutz
	SUC 10 n°18 "Courlis"	F-EDUT	29.8.1951	12.7.1953	ACBM	Réformé à Yutz
1953	PA 12 n°3557 Piper-Cruiser	F-BETD	20.6.1953	4.1.1964	Gruninger Millet	Transféré Longwy Pont St Vincent en 2000
1955	D 09 n° 59 "Ébé-Jodel"	F-PHFC	27.3.1955	10.10.1971	ACBM	Vendu Grande-Bretagne Basé Basildon
1956	CP 30 n°38 "Émeraude"	F-PHUU	1.12.1956	4.10.1959	Marteaux, Bolet, Martin Ollinger	Détruit en vol
	Draine n° 130 "Turbulent"	F-PDKC	2.11.1956	13.8.1957	Sonnery	Transféré Lyon-Brindas
1957	HM 14 "Pou du Ciel"	F-WHFX	24.11.1957	24.11.1957	Müller Hubert Pikel Paul	Détruit lors du 1 ^{er} vol.
1958	T 35 n° 7 Guerchais- Roche	F-BFLQ	7.5.1958	27.10.1965	Achard, Arnaud, Bolet puis ACBM	Réformé ACEM
	D 112 n°585 Jodel	F-BIQQ	14.6.1965	3.7.1971	ACBM	Vendu Grande-Bretagne Basé à Sywell
	C 600 n°4 "Aiglon"	F-BDXT	15.8.1958	23.3.1960	Caillet, Lemak Marteaux, Goddet	Vendu AC de Douai. Détruit en vol.
	J3 C65 / L4 "Piper-Cub"	F-BFYI	11.8.1958	26.9.1959	"Ailes du Pays-haut"	Transféré Longwyon 2000 : à St Girons
1960	D. 112 Jodel n°1009	F-BJII	20.5.1960	14.7.1979	ACBM	Vendu à Blois
	Nord 1002 n° 262 Pingouin	F-BFOG	19.8.1960	30.4.1962	ACBM	Réformé ACEM
1961	MS 315/17 n° 6527	F-BCNL	16.6.1961	11.10.1970	SFA / ACBM Vol à Voile	en 2000 : collection Jean Salis, La Ferté-Alais
1962	MS 880 n° 6527 "Rallye"	F-BKTK	9.9.1962	1993	Paul Ollinger	en 2000 : collection Jean Salis, La Ferté-Alais
	Nord 1002 n° 144 Pingouin	F-BBTC	7.7.1962	18.8.1963	Alnot	Réformé à Yutz
1964	DH 82 "Tiger Moth"	NL 877 F-BGEV	30.5.1964	30.4.1968	SFA / ACBM	Vendu Troyes. Incendié.
1965	D 120 n° 296 Jodel	F-ENCL	25.7.1965	2.3.1972	ACBM	Vendu Grande-Bretagne Basé Hucknall (Derbysh.)
1966	SV4C n° 434 Stampe	F-BCVN	1.5.1966	Sept 1975	SFA / ACBM Vol à Voile	Vendu, basé Habsheim
	D 92 n°466 Ébé Jodel	F-POIA	25.12.1966	14.5.1967	Gruning, Bourg	Transféré Sarreguemines puis à St Cyr IEcok
1967	MS 892 n° 10494 Commodore	F-BMNQ	29.4.1967	3.9.1981	SFA / ACBM Vol à Voile	En 2000 : propriétaire privé, basé à Reims
	D 140 n° 93 Mousquetaire	F-BKSG	30.6.1967	28.1.1968	ACBM	Détruit en vol
	D 119 Jodel	F-PMEZ	6.8.1967	29.8.1968	Noël	Transféré Nancy. Réformé

Année	Type	Immatricul.	1 ^{er} vol à Yvetot	Dernier vol	Propriétaire	
1968	D 140C n° 15 "Moussquetaire"	F-BMHZ	6.4.1968	8.4.1973	Hriche Weiss puis ACBM	Vendu à Robin. En 2000 : basé à Annecy
	DE 221 n° 49 "Dauphin"	F-BOFF	6.6.1968	9.2.1980	ACBM	En 2000 : privé, basé à Coulommiers
1970	MS 891A n°11 484 Commodore	F-BSDL	21.8.1970	23.6.1991	SFA / ACBM Vol à Voile	En 2000, vole au club VAV de Caen-Palais
1971	GY 80-160 n°84 "Gardien"	F-BLVT	6.3.1971	1974	Renaud, Hamras	Vendu à Mulhouse Habsheim
	WA 421 n° 406 Super IV	F-BOYB	28.8.1971	Juin 1976	Hriche, Weiss / Briche-Tschaffler	Transféré à Procey
1972	DE 900-108 n° 838	F-BTBD	16.1.1972	27.9.1982	ACBM	Vendu à Lognon. En 2000, basé à Valenciennes
1973	DE 400-160 n° 797 "Chevalier"	F-BIZK	8.4.1973	6.3.1978	ACBM	Accidenté. Vendu AC Rochefort.
1974	RF3 n°17 Pournier	F-BLXI	19.2.1974	14.8.1976	Marrick, puis Marr	Vendu, basé à Buzepes
	CP 301 n° 332 "Encroûte"	F-BIFT	24.8.1974	Mars 1976	Marrick	Vendu AC St Dizier
	F 172 M n°1002 Cassas	F-BUMT	12.12.1974	22.12.1993	Weiss	Vendu particulier Le Touquet
1975	PA 16 n° 16735 Piper-Clipper	F-BHGM	26.3.1975	25.1.1976	ACBM	Vendu Le Havre. En 2000 basé en Grande Bretagne
	PA 32-300 n° 32. 400.06 Charok. 6	F-BOHQ	30.11.1975	Juillet 1976	Air-Est Transport	Vendu Toulouse
	Cross "Crignot"	F-WYPC	1975	1979	Clément	Vendu privé/Savaria. Détruit dans un accident.
1976	F 172 M n°1283	F-BXZF	28.2.1976	4.9.1991	ACBM	Vendu AC Rennes
1979	WA 52 n° 106 "Europe"	F-BUKR	28.4.1979	26.6.1981	ACBM	Repris par Robin / Djon
1980	DE 400-120 n°1459	F-GCIK	9.2.1980	En service	ACBM	
	CAP 10 n°2	F-PYIF	13.9.1980	1988	Schmitt, Clément	2000 : basé Yvetot
1981	DE 400-140 (160) n° 782	F-BUHA	31.7.1981	En service	ACBM	
1983	DE 400-120 n°1254	F-GAVA	13.7.1983	21.1.1996	ACBM	En 2000, privé, basé à Niort
1985	D 112 n° 290 Jodel	F-PHLR	7.4.1985	En service	ACBM/BSA puis Gairinger	
1987	DE 253 n° 122 "Régent"	F-BPKZ	12.4.1987	13.2.1990	ACBM	Vendu AC Rochefort. En 2000, Rochefort St Agnes
1990	DE 400-160 n° 1076	F-BXRP	28.3.1990	4.9.1996	ACBM	Vendu Montargis/Orge 2000 : Plasac-Bailleville
1991	F 172 N Cassas n° 172.71595	F-GFGQ	13.1.1991	En service	ACBM	
	Christen CA-1 "Hinky"	F-GGEX	29.3.1991	En service	ACBM Vol à Voile	Avion remorqueur
1992	Wittmann W 8 "Tailwind"	F-PZGN	20.4.1992	1995	Plasac	Vendu basé à Buzepes en 2000.
	M 200 J "Moonry"	F-GEKC	23.5.1992	23.6.1993	ACBM	Vendu à Robin/Djon
1993	DE 400-180 n°2203 Chevalier	F-GMXB	30.7.1993	En service	ACBM	
1996	DE 400-120 n°2313	F-GOVI	6.3.1996	En service	ACBM	
1998	ST87-01 H. Stern	F-FRCP	15.10.1998	En service	G. Quintin	

PLANEURS BASÉS À YUTZ
1934- 2000 (total : 78)

Année	Type	Immatric.	1 ^{er} vol Yutz	Dernier vol Ytz	Propriétaire	
1934	Caudron Avia 11A	Sans	15.04.1934	printemps 1938	VVT	Détruit
1935	Caudron Avia 11A	Sans	Début 1935	14.07.1938	VVT	Détruit par autorotation
1945	SG 38	Sans	02.09.1945	Début 1947	ACBM	détruit à Guenrange
	SG 38	Sans	02.09.1975	Début 1947	ACBM	Stocké jq. 1960.
1947	Caudron C 800 N° 303	F-CAUQ	Début 1947	21.11.1954	SALS / ACBM	CN Pont St Vincent
	Nord N 1300 n° 146	F-CAXC	Début 1947	12.05.1957	SALS / ACBM	détruit - autorotation
	Castel C 301 n° 1112	F-CAYB puis F-CRCC	09.06.1951	18.08.1965	SALS / ACBM	Réformé. Musée Nancy-Essey
1956	Caudron C 800 n° 184	F-CCBL	29.04.1956	19.11.1967	SFATAT / ACBM	"Carrubaïse" Restes cédés à Vitton
1957	Fauvel AV 36 n° 148	F-CAFF	10.06.1957	27.04.1968	ACBM	Vendu au Blanc
	Nord 1300 n° 174	F-CAXN puis F-CRFP	26.06.1957	05.05.1963	SFATAT / ACBM	Détruit au sol (rafale)
	Caudron C 800 n° 116	F-CBYS	20.08.1957	14.07.1966	SFATAT / ACBM	Vendu à Troyes
1958	Castel 301S n° 1194	F-CAVX puis F-CRCD	15.09.1958	16.08.1964	ACBM	Réformé ACBM
	Mia 13 "Bergfalke"	LX...	12.10.1958	1961	Cercle Vol à Voile Luxembourgeois	Retour Luxembourg
1960	Éréguet 905 n° 13	F-CCIQ	02.02.1960	13.09.1969	ACBM	Vendu, basé à Saint Hubert (Belgique)
1962	Baby V.	LX...	1962	1963	VàV Luxembg.	Retour Luxembourg
	L 55 Spatz	LX...	08.07.1962	1963	VàV Luxembg.	Retour Luxembourg
	WA 21 n° 4 Wassmer	F-CEEG	09.08.1962	02.12.1962	Wassmer	Repris par Wassmer
1963	Avialsa A 60 n° 10 Fauconnet	F-CCLF	06.01.1963	25.03.1972	ACBM	Vendu AC Haguenau
	WA 22 n° 63 "Super-Javelot"	F-CCLM	20.01.1963	29.09.1990	ACBM	Vendu CVV Troyes
	SM 31 n° 01 "Merville"	F-CBYK	28.09.1963	05.08.1971	SFA puis ACBM	En 2000 : privé à Merville
1964	Avialsa A 60 n° 19 Fauconnet	F-CCPM	26.04.1964	08.08.1977	ACBM	Détruit atterrissage en campagne
	Caudron C800 n° 277	F-CAVC	23.08.1964	20.04.1969	SFA puis ACBM	Vendu Pont s/Yonne
	Nord 1300 n° 14	F-CRDT	23.08.1964	07.11.1965	SFA puis ACBM	Réformé ACBM
1965	Austria Standard	LX-CWV	24.04.1965	15.10.1972	Verheyden et Deutschmann	Vendu
1966	WA 30 n° 118 Wassmer Bijave	F-CCYU	14.02.1966	13.10.1991	ACBM	Vendu Caen-Falaise
	Avialsa A 60 n° 52K	F-CCVE	26.06.1966	25.05.1976	ACBM	Détruit atterrissage en campagne
	Vasama	LX-CEH	01.05.1966	16.10.1976	Hary	départ St Hubert
	WA 30 n° 152 Wassmer Bijave	F-CDCM	30.11.1966	18.10.1981	ACBM	Centre V&V C. Guérin, Delme
1968	WA 30 n° 192 Wassmer Bijave	F-CDIF	24.3.1968	11.07.1987	ACBM	Ghisonnaccia (Corse) en 2000.
	Avialsa A 60 n° 111K	F-CDFN	01.06.1968	1990	ACBM	Delme, puis Mangenot (ULM)
1969	Ka6E n° 4302 Schlicher	F-CDRK	14.07.1969	24.04.1983	ACBM	Pont St Vincent puis Châlons-Ecury

**PLANEURS BASÉS À YUTZ
1934 -2000 (suite)**

Année	Type	Immatriculé	1 ^{er} vol à Yutz	Dernier vol	Propriétaire	
1970	Ka6E n°4317	F-CBRB	30.07.1970	23.07.1995	ACHM	Accidenté. Vendu
	KA 7	D-0018	22.08.1970	05.09.1970	Sagal/Kr. Dillingen	Pété par Dillingen
	Ka6E	LX-XPB	10.05.1970	03.09.1978	Gilben - Bachelid	Hateur Luxembourg
	KA 7	D-0047	03.04.1970	16.07.1971	Sagal/Kr. Dillingen	Hateur Dillingen
	Ka 8	D-0029	03.04.1970	16.07.1971	Sagal/Kr. Dillingen	Hateur Dillingen
	Hbfmarcha	D-0043	03.04.1970	16.07.1971	Sagal/Kr. Dillingen	Hateur Dillingen
1971	C 23a Castel	F-CRBI	24.04.1971	10.08.1971	ACHM	Vendu Pont n/Yours
	SP 27 Schmitz	F-CDAY	02.05.1971	04.08.1972	SLCA / LORAVIA	Vendu Serraguelles
	C 800 Candron	F-CAUP	11.08.1971	24.10.1971	AC Loméville	Héritié Loméville
	Nord 1300 n°250	F-F-CRCE	14.08.1971	17.10.1971	AC Loméville	Accidenté. Restitué à Loméville.
1972	ASK 13 n° 13340 Schleichner	F-CBAD	23.01.1972	17.06.1979	ACBM	Vendu Haguenau. 2000 : V&V Vauxville
	Cirrus Standard	D-1982	26.08.1972	07.07.1978	Vachuyden	Transféré Fagnace
1973	ABW 15	D-0024	17.05.1973	01.05.1976	Rathus	Détruit accident route
	LCA 10 n°7 "Topaze"	F-CBEG	26.05.1973	15.09.1979	ACHM	Vendu Assoc. V&V Reims-Frunay
1974	Zagvogl III n° 1071	F-CCAK	24.03.1974	1975	Etael	
1976	LS1F n° 405	F-CBKU	10.04.1976	En service	ACHM	
1977	Janus	F-CEPA	19.03.1977	06.09.1980	Schmitt, Highinzoli Capita, Granddier	Club V&V Incendia
	Hornet	LX-CHF	10.04.1977	16.09.1979	Hury	Remplacé par PIK 2
	ABW 19	D-7567	14.08.1977	10.08.1980	Rathus	Transféré Dillingen
1979	G 103 n° 3255 "Twin-Astir"	F-CFHI	23.06.1979	En service	ACBM	
1980	PIK 20	LX-CAF	01.05.1980	Avril 1983	Hury	Transféré St Robert
	H 201 "Libelle"	F-CEHD	17.05.1980	15.08.1988	Pepus - Minils	Vendu Belgique
	G 104 n° 5038 Astir II	F-CFIM	21.06.1980	20.09.1990	ACHM	Vendu
1982	LS1F n° 393	F-CEKI	03.04.1982	En service	ACBM	
	SP 28A n°5772	F-CAAB	19.06.1982	En service	ACBM	
	H 201 "Libelle"	F-CEBN	22.08.1982	23.09.1995	Lambille	En 2000 : à Nangh
	H 201 "Libelle"	D-2468	1982	1982	Zankner	Départ Luxembourg
1984	C 101A n°0136 "Pégase"	F-CGSA	07.07.1984	En service	ACBM	
1985	Janus 2	F-WAQB LX-CDM	15.06.1985	1985	Champveval	Accidenté circ. Course 2000 : à Romans
	H 201 "Libelle"	F-CEBO	08.03.1987	1990	Lambere	Transféré Haguenau
	C 201 n°044 "Marianne"	F-CBLQ	04.07.1987	En service	ACBM	
1988	Grob "Dinosa"	F-WGAU	15.05.1988	02.12.1990	Fabbri	Vendu
1990	DG 400	F-CGRH	06.04.1990	19.05.1990	Fabbri	Vendu privé Eschbahn
	G 103 Twin 4	F-CFYL	25.05.1990	29.09.97	Dondet - Highinzoli	AC Haut-Rhin Esbah.
	DG 300	LX-CDB	1990	1998	Zankner Romano	Vendu
1991	WA 22 n° 154 "Super-Javelot"	F-CCCC	25.08.1991	22.10.1996	ACHM ex. Armée de l'Air	Vendu à J. Malvoisin en 2000
	ASK 13 n° 13359	F-CBAC	21.09.1991	En service	ACBM	
1992	C 101A n° 0424 "Pégase"	F-CEKQ	20.04.1992	En service	ACBM	
	LAK 12	LX-CDM	02.05.1992	26.07.1992	Champveval puis ACBM	Vendu en Angleterre en 1998.
1994	DG 300	LX-CRP	25.05.1994	En service	Zankner Daniel	
1995	H 303B Mosquito	LX-CAK	08.04.1985	En service	Butenhais	
1996	G 102 Astir Jean	F-CFML	04.03.1996	En service	ACHM	
1997	Ka8B n° 883	F-CEHG	30.03.1997	En service	ACBM	
	ABW 20	F-CEUP	31.03.1997	En service	Pepus	
1998	SP 28	F-CFJL	16.05.1998	En service	Dondet - Highinzoli	
	T17 "Taffin"	F-CGAF	24.09.1998	En service	Bergbauer	
1999	LS 6 Schneider	D-7351	10.04.1999	En service	Pepus	

MES REMERCIEMENTS

vont tout particulièrement à Maurice Malaisé dont la longue expérience au sein de notre club et dans les instances régionales et nationales m'a été précieuse et qui a suivi de près la préparation de cet ouvrage,

à Gilbert Pepos et Charles Wagner, présidents à diverses périodes durant ces 20 dernières années, dont la vaste documentation et la mémoire m'ont été bien utiles, et le soutien déterminant,

et bien entendu à tous mes camarades de club, anciens et actuels, qui ont mis à ma disposition leurs collections de photos, d'articles de journaux et m'ont aidé à réunir la documentation et les témoignages nécessaires à la rédaction de notre "Journal de Marche".

Je voudrais dire également un merci chaleureux à ma collègue linguiste, Mme Brigitte Mathiot, qui a bien voulu relire l'ouvrage.

CREDIT PHOTOGRAPHIQUE

Il a été possible de reconstituer la période 1934 -1976 couverte par le "Carnet de Bord" de 1976, grâce à trois personnes qui ont bien voulu me confier leur collection de photos :

M. Nicard, fils de M. Jean Nicard (décédé), pour la période 1933-1939,

Mme Muller, veuve de M. Hubert Muller, dont la vaste collection de photos a permis de reconstituer en grande partie la période 1945-1950,

Mme Fanchini, sœur de Fernand Wurtz, qui m'a transmis de Bretagne, par l'intermédiaire de Robert Cavélius, la précieuse collection de photos de Fernand.

Les autres photos proviennent des collections personnelles de :

Bergbauer, Bighinzoli, Bonadio, Cancelli, Collot (R.L.), Faerber, Mme Fischer, Fritz, Gillig, Héros, Hory A, Hory R, Jouhaud, Lorch L, Malaisé, Meisse, Muller JM, Mutzenhardt, Nicaise, Parmentier, Pastant, Pepos, Quaresimin, Quénéhervé, Schmitt A., Wagner Ch, Mme Weisse, Mme Zbogor, Zieger.

2001 L'ACBM A 55 ANS

Comité

Pepos, président
Gales, vice-président vol moteur
Mangin, puis Mioni, vice-président vol à voile
Kircher, vice-président modélisme
Zieger, trésorier modélisme
Salier, secrétaire général
Kleinberg, trésorier général
Lazzarolo, secrétaire vol moteur
Gonthier, trésorier vol moteur
Krier, trésorier adjoint vol moteur
Ghirardi, trésorier vol à voile
Berthomé, puis Goldberg, secrétaire vol à voile

Instructeurs vol moteur :

Nicaise, chef pilote
Meisse
Delcourt
Rapp

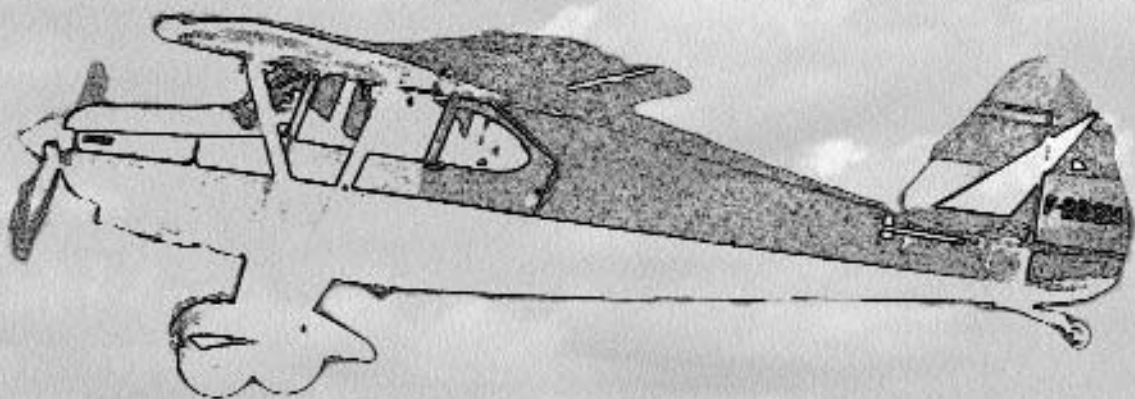
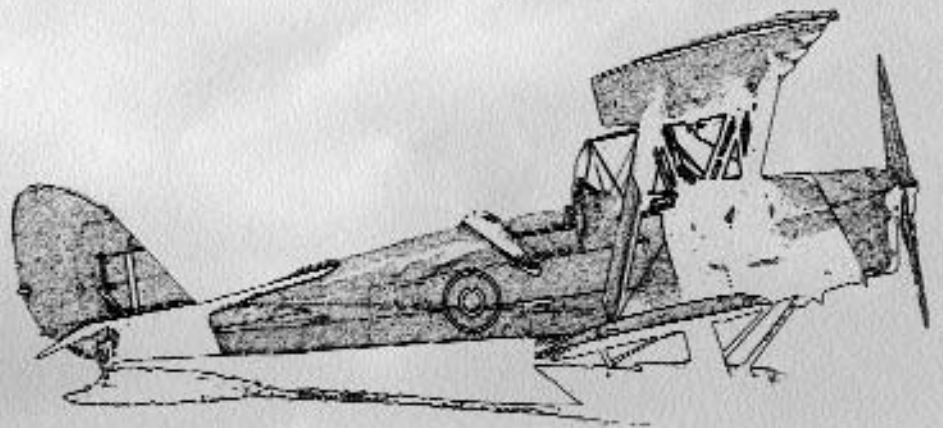
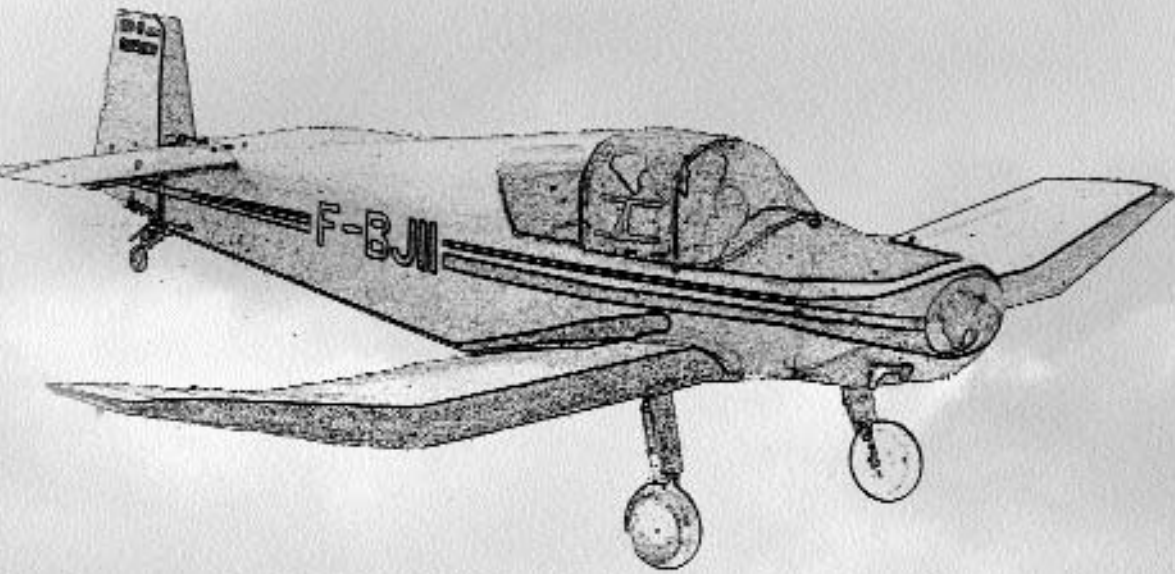
Instructeurs vol à voile :

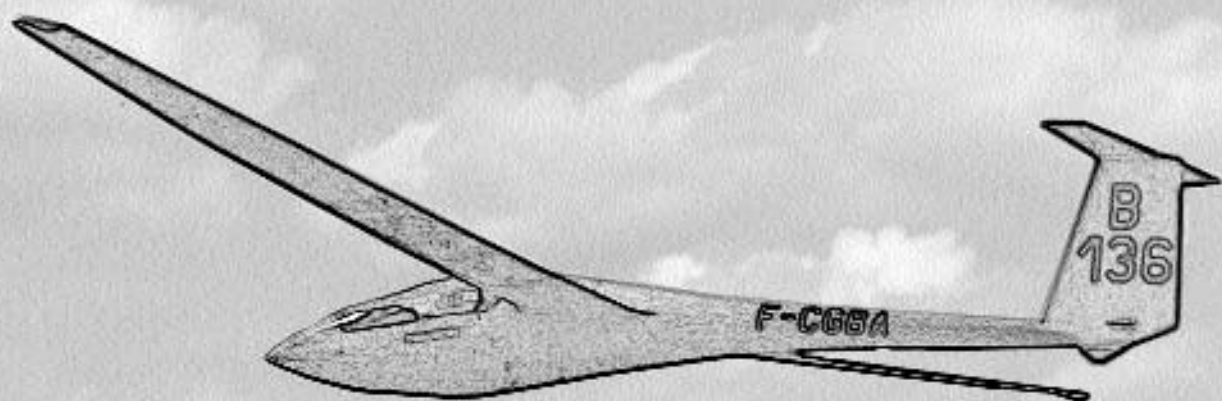
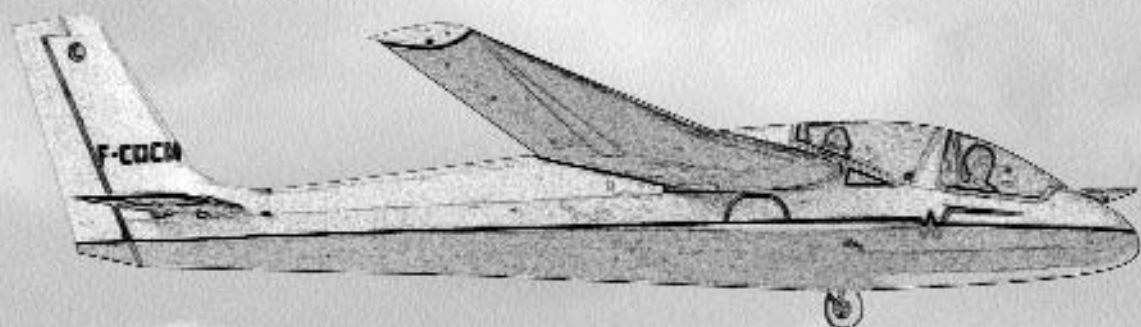
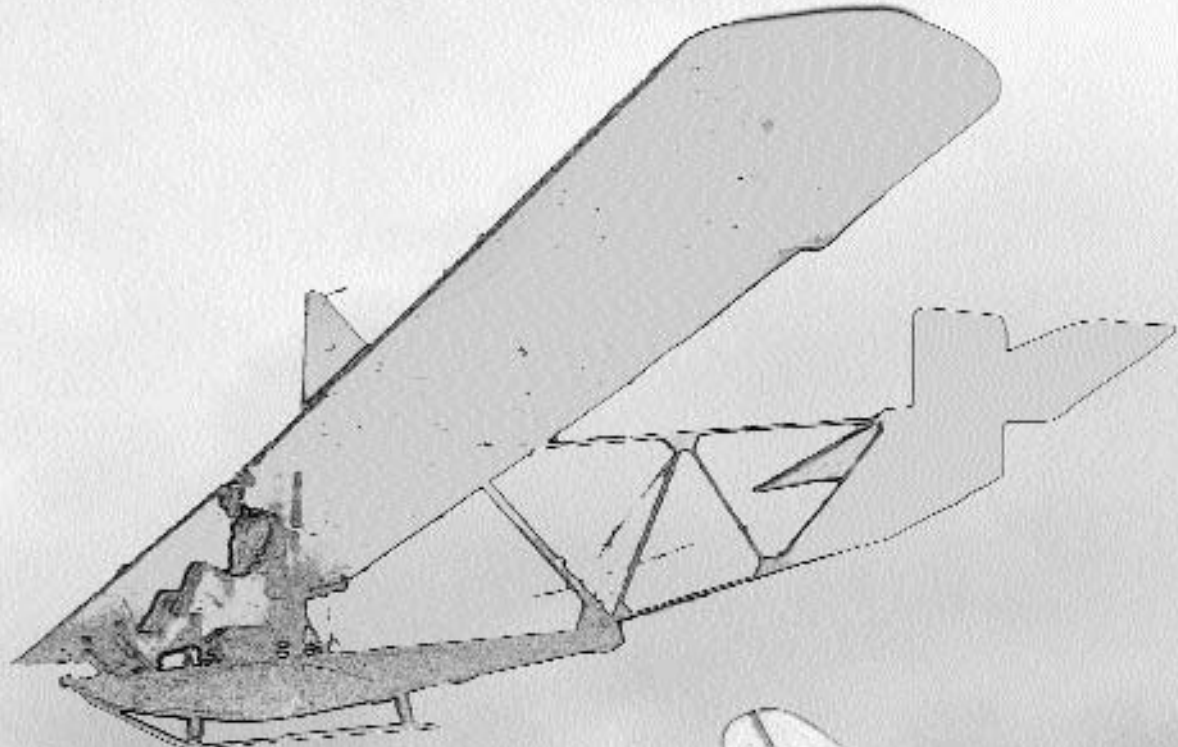
Fabbro, chef pilote
Hory R.
Mioni
Georgin
Muller JM
Zeyen (adjoint, ITP)

Mécaniciens : Dantec, Cancelli

Flotte avions et planeurs : sans changement

(mise à jour : 26.08.2001)







L'ACBM a publié en 1977 le "Carnet de route de l'Aéro-Club de la Basse-Moselle" rédigé par Jean Parmentier et qui couvrait la période 1934-1976 de son histoire et de sa "préhistoire". Le présent "Journal de Marche" en est une édition refondue, complétée et mise à jour.

L'AUTEUR a commencé à voler à l'ACBM en 1962, il totalise 4400 heures de vol, dont 2290 heures comme instructeur testeur de pilotes de planeur et instructeur de base de pilotes d'avion.