

L'AEROCUB DE SAINT YAN 1968 – 2002

Par PIERRE AUFRANC



L'AEROCUB DE SAINT YAN 1968 – 2002

Par PIERRE AUFRANC



LE LOGO DU CLUB

En 1969, le Président André BABIN demande aux membres de proposer un modèle de logo : à chacun de donner ses idées. Le temps passe....et personne ne bouge.

Je cherche, bien sûr, de mon côté, mais étant un piètre dessinateur je ne peux que m'inspirer du logo de Carcassonne : un cercle avec une découpe, et un avion. Je le propose au Président, qui l'accepte, ainsi que les membres du Bureau.

Les premiers logos voient le jour : sur papier à lettre, tampons encreurs, et même gouvernail des avions.

Il est satisfaisant de constater que les changements de noms de l'Association ne peuvent modifier l'histoire de ce logo.



PAR PIERRE AUFRANC

AVANT-PROPOS

Connaissant ma participation aux activités de l'Aéroclub depuis sa création, quelques amis m'ont supplié d'en raconter l'histoire. J'ai donc tenté ici de me remémorer ce que furent toutes ces années...

Je prie le lecteur de bien vouloir m'excuser d'écrire souvent à la 1^o personne, mais tout en m'appuyant sur des articles de presse ou des comptes-rendus de réunion c'est bien à ma mémoire que je fais appel...même si elle a parfois bien des trous !

Les origines

Le CENTRE-ECOLE de Saint Yan fut créé en 1948 avec pour mission le perfectionnement des pilotes privés et la formation des pilotes-instructeurs de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT).

Viendra par la suite la formation des pilotes professionnels et des pilotes de ligne.

A cette époque, tous les personnels au sol possédant un brevet de pilote 1^o ou 2^o degré ont le droit de s'entraîner gratuitement en dehors des heures de travail. Cela concerne donc aussi bien le personnel administratif que les mécaniciens-avions, les menuisiers ou les électriciens.

Perfectionnement pilotage, navigation, voltige, s'effectuent avec un moniteur ou en « solo ». L'avion disponible est un SV4c « STAMPE », et la méthode type St Yan est de rigueur !

Petite histoire : une « Autorité parisienne » est en inspection accompagné du Chef de centre, Louis Nottéghem, et lève les yeux sur un Stampe en voltige verticale terrain : « Quel est ce moniteur qui s'entraîne ? » Réponse : « Ce n'est pas un moniteur, c'est le menuisier » !!! (Il s'agissait de Maurice Cléménçon, 1^o cycle de voltige aérienne).

En 1955 la formation des pilotes professionnels s'effectue sur le monomoteur Morane-Saulnier 733, puis le bimoteur Beechcraft D18. Le Stampe sur lequel volait jusqu'alors le personnel du centre disparaît : le personnel vole donc également sur le MS733...qui disparaît à son tour en 1977. Faute d'avion, l'entraînement est alors stoppé.

(Notons que cet avion permettait d'avoir la qualification « B » : train rentrant et hélice à pas variable)

C'est en 1967 que Mr Jean Poirier, Directeur du Service de la Formation Aéronautique propose à tous les Centres-Ecoles la création d'un Aéroclub. Cela concerne Saint Yan, Montpellier, Grenoble, Castelnaudary, Carcassonne et Saint Auban.

L'AERoclub DES PERSONNELS DU SFA est créé la même année, statuts déposés sous le numéro 1616 à la Préfecture de Charolles le 14 décembre.

L'Aéroclub est affilié à la Fédération Aéronautique de vol à moteur le 16 juillet 1968 (numéro 432). Il dépend de l'Union Régionale n°2 dont le siège est à Dôle.

Voici sa composition :

- Présidents d'Honneur : Jean Poirier (Directeur du SFA) et Louis Notteghem (Chef de Centre).
- Président-fondateur : André Babin, chef-pilote adjoint au Centre-Ecole.
- Vice-Président : Olivier Lechevalier, Chef-pilote du Centre-Ecole.
- Trésorier : Maurice Cléménçon, menuisier.
- Secrétaire : Gilbert Denis, instructeur-technique-adjoint.
- Secrétaires-adjoints : René Ludger – Pierre Aufranc, division instruction.
- Moniteurs : André Babin, René Ludger, Raymond Vivien, René Dessoude.

LE MATERIEL VOLANT

Au franc symbolique, on achète des avions réformés du SFA, mais restent à faire les « grandes visites ». Mr Poirier nous met à disposition et à temps plein un mécanicien-avion : Maurice Chauvot.

Les avions : 2 Stampe, 2 Jodel 1050 « Ambassadeur », 1 Fournier RF2. En grande visite il y a en réserve : 3 Stampe et un Jodel « Excellence ». Le tout est logé dans le hangar n° 7, celui-là même où nous reviendrons en 2013.

LES MEMBRES

Ce sont les personnels du Centre et leur famille. En 1968 cela représentait 57 personnes qui effectuèrent 524 heures de vol. Les cours au sol du Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) sont dispensés par Mr Denis, Instructeur Technique. Les bourses de vol offertes par la Fédération Aéronautique sont, elles, réparties entre les autres Aéroclubs des personnels du SFA.

En 1970, Mr Poirier –toujours Directeur du SFA- conseille à l'Aéroclub l'achat d'un avion neuf.

Pour acquérir un MS 892 « Rallye » de SOCATA à Tarbes, un emprunt aux membres et un crédit vont boucler l'affaire avec une prime d'achat de la Fédération.

En 1972 le nombre d'heures effectuées va augmenter pour passer à 1294 , avec 8 BIA et 10 bourses réparties entre les divers Aéroclub du SFA.

ACCIDENTS ET INCIDENTS.

En 1972, le Jodel F-BJQM est détruit au cours d'un vol à basse altitude par mauvaise météo...Les 2 Elèves-Pilotes de Ligne (EPL) se sortent de ce crash sans trop de mal...

On déplore également quelques pannes en campagne, des Stampe sur le nez –voire sur le dos ! , des posés train rentré en Fournier...

LE CARBURANT

En 1972 l'Etat nous impose de prendre des EPL comme membres actifs. Il nous donne en compensation 6.000 litres d'essence. Et pour l'entraînement à St Yan des pilotes de réserve de l'Armée de l'Air (quelques moniteurs en font partie), celle-ci en donne autant !

Le prix du carburant est - et reste encore aujourd'hui mondialement- la cause principale du coût d'une heure de vol. Ces dotations de carburant ont donc amené cotisations et tarifs d'heures de vol du Club à des niveaux...imbattables !

Le stockage de cette essence se fait dans le hangar et dans des bidons de 200 litres. On fait les pleins des avions avec une pompe Japy et un entonnoir garni d'une peau de chamois... Ceci étant vraiment en dehors de toute sécurité, l'Etat nous affecte une remorque-citerne de 2.000 litres, avec pompe entraînée par moteur. Les membres du Club de cette époque se souviennent de mises en route du moteur à la manivelle bien laborieuses, surtout en hiver ! (Un démarreur électrique viendra plus tard).

Nous déménageons du hangar 7 vers le n° 1, avec bureau attenant.

1978

Dix années de passées ! Au cours de cette période ont été délivrés : 64 brevets et effectuées : 8.950 heures de vol.

Le Président André Babin part à la retraite : nous le nommons Président d'Honneur à vie. Il s'installe à Châtellerault où il continuera à s'occuper de l'Aéroclub local.

Notre Aéroclub ajoute à son nom 2 lettres pour devenir « Aéroclub des Personnels du SFACT » (Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique).

Mr Guy de Villoutreys, chef-pilote-adjoint au Centre-Ecole, est élu Président , et Mr Vivien –également Chef-Pilote-Adjoint- Vice-Président.

L'équipe dirigeante reste pratiquement identique, mais notons que Mme Nivet, secrétaire au bureau technique du SFACT assure maintenant le suivi des avions (visites périodiques, mise-à-jour des livrets) en collaboration avec Maurice Cléménçon, trésorier, et Maurice Chauvot, mécanicien-avion.

Les instructeurs sont toujours Mrs Vivien, Desoude et Ludger. Vivien démarre ses premiers élèves en voltige, Gérard Paradis et Serge Bonte, sur le Stampe F-BBUU.

Tous continuent les séances de perfectionnement de leurs élèves à la « méthode St Yan » : Prises de terrain en S ou en U (PTS, PTU) et autres glissades et autorotations... !

Les avantages accordés par l'Etat vont diminuer. Pour les personnels brevetés il y aura des conventions, avec un quota d'heures de vol. Nous pouvons également admettre des membres extérieurs au Centre s'ils sont parrainés par deux membres actifs.

Génèreusement le Comité des Œuvres Sociales présidé par Mr Vivien octroie une bourse de vol aux personnels et à leurs enfants.

A cause de l'installation de simulateurs de vol N262 et Corvette dans le hangar n°1, nous déménageons dans le hangar n° 2.

1979

Nous débutons cette année-là avec : 2 Stampe (F-BBUU et F-BCTE), 2 Jodel « Mousquetaire » (F-BIZP et F-BIZC), un Rallye (F-BPQM), un Jodel « Ambassadeur (F-BKHS), 1 Gardan (F-BJDU) et 1 Fournier (F-BJSR) ! Cela fait beaucoup trop de vieux avions, il faut renouveler et adapter cette flotte.

Nous vendons le Mousquetaire ZP, le Stampe TE et donnons à Montpellier le Gardan.

Le Mousquetaire ZC est prêté à « Aviation Sans Frontière » pour des missions humanitaires en Ouganda. Il reviendra un an après dans un état épouvantable suite à toutes ces nuits en Afrique où il couchait dehors par tous les temps...Sa remise en état se fera au Centre de Castelnaudary.

L'Ambassadeur HS est en fin de potentiel-moteur. Il est vendu à deux pilotes de chasse de Dijon.

Nous le remplaçons par un Cessna 150 d'occasion, le F-BRXP.

1981

Lors de la réunion du 7 Août du comité directeur, le Président Guy de Villoutreys fait lecture d'une lettre de la Commission Régionale de Bourgogne qui propose une aide de 40% pour l'achat d'un avion neuf de moins de 100.000 Frs. Etude du marché, plan de financement, et nous achetons chez Robin notre premier DR 400, le F-GCUT.

Le nettoyage de notre écurie de vieux avions continue : nous vendons le Mousquetaire et le Fournier, puis les cellules de Stampe à l'Amicale Jean Salis. Nous trouvons à Blois notre deuxième DR 400, mais d'occasion, le F-GDKA.

1982

Le 18 octobre 1982, Louis Notteghem prend une retraite bien méritée en laissant derrière lui une Ecole MODERNE.

Il se retire en compagnie de son épouse dans la grande maison qu'il a dessinée et fait construire à St Yan. Cette maison est pourvue d'un atelier de menuiserie digne d'un professionnel car il aime travailler le bois.

Il a été autrefois le concepteur-dessinateur-constructeur d'un petit monoplace de voltige, le « LN 01 » qui fera son vol inaugural le 30 avril 1951. Puis ce sera bientôt un Catamaran révolutionnaire dont la voile est remplacée par un profil d'aile d'avion !

Les années passent, les avions et les vols manquent à Louis Notteghem : le voilà à l'Aéroclub comme instructeur, et il formera jusqu'en 98 quelques élèves dont deux deviendront Pilotes de Ligne.

1984

Le Stampe arrive à l'échéance de sa grande visite : elle sera faite dans les ateliers du SFACT à Castelnaudary. Cet avion étant équipé d'une verrière, nous demandons qu'elle soit enlevée pour remettre l'avion dans son état d'origine. C'est un travail considérable qui prendra une bonne année. Nous choisirons nous-mêmes la peinture.

La Fédération de Vol à Moteur lance avec la Société Robin la construction d'un biplace léger dédié à la formation en Aéroclub : c'est l'ATL (Avion Très Léger). Nous prenons une option et vendons notre Cessna 150, complètement épuisé d'avoir formé tant de jeunes –qui l'avaient surnommé « le Bayard », car sans peur et sans reproches... !

Le financement de l'ATL est assuré avec une aide du Conseil Général de Bourgogne plus un prêt sans intérêt de la Fédération.

Cet avion, le F-GFOI, se révélera, confortable, agréable à piloter mais peu rapide avec ses 150 km/h extraits du petit moteur de 65 cv. Bien trop habitués au Stampe les élèves-pilotes le trouveront peu démonstratif, et il n'aura finalement pas le succès escompté en école.

Voici, illustrant les performances de l'ATL, une anecdote signée Louis Notteghem : il part sur cet avion avec l'un de ses élèves en double-commande. Mais, le vol terminé, voici que l'avion revient avec un seul pilote à bord ?

Explication : nos deux pilotent se posent sur le terrain de Paray-le-Monial. Au moment de repartir, deux tentatives de décollage et quelques frayeurs après, Notteghem estime que les 600 mètres de piste gazonnée seront définitivement trop courts. Il débarque donc l'élève –qui rentre chez lui à pied, heureusement tout près du terrain- et redécollé en solo pour St Yan !

L'ATL est un avion à train tricycle avec une roulette de nez minuscule qui développe donc une traînée énorme sur piste en herbe...Et Paray est réputé « piège- à- pilote » si tous les paramètres de calcul de la distance de décollage ne sont pas bien estimés : poids/puissance de l'avion, température de l'air, vent, humidité du sol, hauteur de l'herbe....

Ah! Combien de Capitaines, venus de régions lointaines, pour atterrir en Charollais, ont brisés leurs ailes...et finis dans les haies...

1985

Revoici le Stampe F-BBUU : flambant neuf, remis en « torpédo », il fait l'admiration de tous et s'apprête à partir en meetings aériens aux mains de Mr Vivien.

Mais 85, c'est aussi un drame... Michel Marchand se tue avec son fils en planeur...

Ancien Contrôleur à la tour de St Yan, il était également instructeur-planeur et totalisait 4.500 heures de vol à voile. Il a formé de très nombreux jeunes, conquis par son enthousiasme, sa science et son altruisme. Classé longtemps au niveau national dans l'équipe de France parmi les 5 meilleurs pilotes de planeur, il fut également le créateur de la section de vol-à-voile de Paray le Monial.

Son fils Michel était marié avec deux enfants... Cet accident déclencha mon adhésion comme Délégué Régional aux « AILES BRISEES », Association qui aide les veuves et enfants de victimes d'accident aériens.

Au cours d'une petite fête pour « arroser » nos deux avions neufs : l'ATL et le Stampe, nous demandons à Mme Marchand l'autorisation de marquer le nom de son mari sur le capot du Stampe : accordé. Il y est toujours.

La participation de l'avion aux meetings aériens est de plus en plus demandée, car le « bouche-à-oreille » fonctionne, et c'est bien sûr Mr Vivien qui s'y colle à chaque fois ! Je participe avec lui aux convoyages et accompagnements. Et nous voici aux meetings de St Yan, Roanne, Châlon-sur Saône, Tournus, Nuits-saint Georges, Lapalisse , et... Ste Eulalie.

1987

Sainte Eulalie est un petit village situé au cœur de l'Auvergne, au nord d'Aurillac. Le village est accroché au flanc d'une montagne dominant la vallée de la rivière Maronne. (sur la carte au 100.000 ème de l'IGN, c'est à l'ouest de St Martin Valmeroux).

Ce 9 Août, nous voilà partis très tôt. Vivien en place avant assure la navigation, moi, en place arrière, le pilotage.

Il faut une navigation précise, car l'arrivée n'est pas sur un aéroport mais dans un champ : pas moyen de communiquer par radio... mais la voiture rouge des pompiers finit par nous le faire trouver.

Un passage à basse altitude pour voir : hum... le champ n'est pas bien grand et il y a en travers une tranchée sommairement bouchée.... Je redonne le pilotage à Vivien qui se pose après une magistrale PTU glissée.

Comité d'accueil, présentations réciproques, et les voitures nous descendent au village. Sur la place, stands de toutes sortes, majorettes, podium pour la musique. Le Président du comité des fêtes nous invite à déjeuner.

L'après-midi un défilé ouvre la fête où nous sommes programmés vers 15H. Vivien remonte en voiture sur le plateau où attend le Stampe, gardé par les pompiers.

Sur l'estrade du village je suis chargé de commenter au micro les figures de voltige. La présentation dure environ 10 minutes au dessus de ce trou entre deux montagnes, et je tremble chaque fois que le moteur « ratatouille » dans les renversements : s'il cale ce peut bien être une catastrophe car il n'y a autour du village que rochers et sapins !

Ouf ! C'est fini. Oui, mais une heure plus tard nous sommes priés de recommencer : Vivien accepte, il ne me reste plus qu'à trembler de nouveau...jusqu'aux applaudissements et remerciements de tous.

Je rejoins Vivien sur le plateau, nous décollons, et après le traditionnel passage d'adieu, nous mettons le cap au sud vers Aurillac pour faire les pleins du Stampe.

Le retour se fait par Bort-les -Orgues, les volcans d'Auvergne, et nous enroulons le dernier cratère avant de rentrer à St Yan.

Bien plus tard les Vivien en promenade en Auvergne repasseront par Ste Eulalie et y retrouveront quelques connaissances. Mais Mme Vivien après avoir vu l'endroit se fendra de ce commentaire : « Quel jeu de c.... ! »

Cette année 87, 5 brevets et 1012 heures de vol ont été effectuées.

1988 / 1989

L'année 88 va voir le remplacement du DR 400 KA par un nouvel avion dit de voyage : un TB 10.

7 brevets de « pilote privé (TT), 2 brevets de base (BB) et 891 heures de vol.

En 89, ce seront 11 brevets qui seront délivrés et 1039 heures.

Cette même année Serge Bonte participe sur le Stampe F-BBUU à la Coupe d' Anjou de voltige : il se classe 10° aux figures libres et 12° aux figures imposées : pour une première participation, bravo Serge !

Le moteur très sollicité du Stampe commence à donner des signes de fatigue. Il faut le réviser, mais aucun atelier en France n'est capable de le faire. Nous avons un atout précieux en la personne de notre ami Suisse Henry Walser, car un atelier là-bas révisé n'importe quel moteur.

Par contre, il faut trouver des pièces ! Nous en avons quelques-unes, dont un carter brut de fonderie qui traîne dans le magasin du Club, mais nous cherchons et finissons par trouver aussi cylindres et pistons.

Un beau matin, partent donc pour Lausanne en Suisse chez Sermex Motors, Serge Bonte avec sa voiture tirant la remorque chargée du moteur, Henry Walser et moi-même (dit « Pierrot »).

Le dossier de la douane préparé quelques jours avant ne convient pas aux gabelous de St Julien-en-Genevoix : il faut tout refaire ! Heureusement notre citoyen suisse Henry a quelques connaissances sur place et cela va se passer plutôt bien. Mais l'heure tourne, il pleut, voilà midi, les douanes ferment pour ne ré-ouvrir qu'à 14 heures... à la vitesse suisse : Dans l'attente nous partons déjeuner en ville.

Au retour il pleut encore mais le dossier est prêt. Inspection de la remorque : « Ouh ! là, là... ! Un Moteur d'avion ? ! (Normal : les douaniers ne sont pas habitués à semblable colis). « Vous avez un numéro de moteur ? ». Le moteur en a bien un vague, trouvé sur le carter, cela semble convenir...C'est fini : ouf ! Nous allons pouvoir repartir vers Lausanne.

Comme nous utilisons les autoroutes suisses il nous faut une vignette : celle-ci est valable un an, donc pour une seule journée c'est hors de prix ! ...Et la remorque ? Il faut une autre vignette...

On arrive enfin à destination où nous déposons moteur et pièces, et ce sera le retour vers la France en fin de journée. Et il pleut toujours...

Un an plus tard, nous retournerons chercher le moteur, mais le voyage sera moins mouvementé. (Et en 2013, ce moteur tourne toujours sur le Stampe BBUU.)

1990

Le TB 10 F-GCOH qui ne vole pas assez et coûte trop cher en entretien est vendu et nous achetons le DR 400 F-GJQC.

1991

Mr Vivien, 71 ans, démissionne de la Vice-Présidence (il continuera à voler jusqu'en 1997...). Il est remplacé par Gérard Lacroute.

1992 et suivantes

Deux jeunes Contrôleurs aériens, Christian Fongarnaud et Lionel Allegatière participent au Tour de France Aérien des avions Robin ATL. Ils sont sponsorisés par l'entreprise IVECO et la Poterie Emile Henri. Ce Tour voit une trentaine de pilotes en compétition pour un périple d'environ 3.000 km en 20 heures de vol : des Côtes normandes et bretonnes vers la Rochelle, puis cap au sud, et remontée par la vallée du Rhône jusqu'à l'arrivée prévue à Epinal. Ce sera 4 jours de découverte pour ces « aiguilleurs du ciel ».

C'est dans les Vosges qu'est née en 1989 l'idée de cette virée aérienne destinée à encourager et dynamiser l'Aviation de Tourisme à bas prix. Nos deux pilotes y participeront jusqu'en 1995 en remportant les 5 premières places sur une trentaine de concurrents.

Outre le Tour ATL, **L'année 1995** est riche en voyages de toutes sortes : la Corse, la Vallée blanche, les Alpes et le Mont Blanc .

Puis le Maroc en 11 heures de vol avec Serge Bonte, via Perpignan, Grenade, Gibraltar et un chaleureux accueil à Fez. Bravo à notre bon vieux DR 400 « QC » !

Nous avons fait cette année-là 2 brevets BB, un brevet TT et 916 heures.

Ayant maintenant accès à la station-essence du Centre, nous vendons la citerne : adieu les mains noires et les retours de manivelle... ! Merci, le SFACT !

En 1996 deux autres membres du Club, Rock Dury et Cédric Lavocat prennent la relève du Tour ATL. Ils terminent leur 1^{er} tour dans de très difficiles conditions météorologiques avec de nombreux orages, des plafonds bas et des visibilitées réduites. Les 25 participants de ce tour (le 7^{ème}) sont souvent contraints aux détournements. Nos deux jeunes amis s'en tirent d'abord bien avec une 5^{ème} place à l'avant-dernière étape. Mais rencontrant de violents orages à la dernière, ils termineront honorablement à la 11^{ème} place. C'est une solide expérience que Rock et Cédric garderont tout au long de leur vie de pilotes.

Bilan de l'année : deux BB, un TT et 831 heures de vol.

En 1997, Laurent Lacroix –fils d'Adrien, mécanicien navigant- fait un stage d'instructeur et, à son retour, prend quelques élèves en attendant une embauche en Compagnie.

En 1998, ne pouvant trouver un moteur neuf, nous vendons l'ATL et rachetons un DR 400 . *Anecdote* :Le vendeur de chez Robin annonce au Président qu'il a anticipé sa liste d'immatriculations pour lui fournir un avion à son nom : le F-GLVI, qui dans son idée sera le « Français- Guy La Villoutreys » ! Les vols-école seront effectués sur cet avion avec un tarif-étudiant moins 10%.

L'Aéroclub trouvant trop cher l'entretien du Stampe BBUU propose de s'en séparer. Le Bureau vote : sur 11 votants, 8 « oui », 1 « blanc », 2 « non ». Dès lors une équipe du Club décide d'acheter cet avion contre 200.000 Fr (30.000 €) avec tout le stock de pièces. C'est ainsi qu'en 2013 le Stampe est toujours à St Yan...

Et voici qu'il faut de nouveau déménager ! Hangar 7 ? Oui, mais là-bas il n'y a rien : il faut pour la 3^{ème} fois remonter un magasin de pièces détachées. Et le bureau ?

Le Chef des moyens généraux, Mr Desbrosses, propose de le construire dans le Hangar avec un financement par ses Services, seule la peinture restant à notre charge. Nous sommes bien sûr d'accord. Et nous aurons même des sanitaires !

Fred Laloyaux est un homme que l'on voit rarement, mais c'est lui qui corrige toutes nos erreurs sur les Carnets de Route-Avions. Il nous propose la création d'une *bibliothèque* et voilà comment il l'envisage : à la facture régulière des heures de vol à chacun, il joint une sélection d'ouvrages à caractère aéronautique choisis parmi les nouveautés, notamment celles proposées dans « Info Pilote ». En réglant nos factures nous renvoyons des coupons sur lesquels sont notées nos préférences, et à la majorité est ainsi choisi l'ouvrage qu'achètera la Bibliothèque .Celle-ci s'enrichira donc petit-à-petit de livres mis à la disposition de tous.

Fred ajoute : « si cette idée vous séduit, je suis même prêt à m'occuper de cette bibliothèque ». Croyez-le ou non, il n'y aura aucune réaction des membres du Club à cette proposition...Quel dommage !!!

Autre initiative astucieuse de Mrs Charnet et Cléménçon : quand on est tout seul et pas très costaud, comment sortir un avion du hangar pour l'amener sur le parking ?

Fernand Charnet possède une voiturette à trois roues de type « Arola ». Les deux compères modifient la boîte de vitesses puis adaptent une tige de remorquage d'environ 1,50 m à attacher à la roue avant d'un DR 400. Mais pour éviter en roulant dans les courbes de dépasser la butée de la jambe de train avant, il faut une astuce !

Ils coupent donc la barre de remorquage à 50 cm de son extrémité et installent entre les 2 morceaux de tube une barre de bois, type « manche à balais », tenue par 2 goupilles. En cas de dépassement de l'angle de virage maximum, la barre en bois casse...avant déformation de la jambe de train !

L'Arola sera ainsi utilisée quelques années jusqu'à la mort de son moteur.

Dans les astuces diverses il sera inventé aussi un système complexe de chaînes, poulies et manivelles pour ouvrir les lourdes portes des hangars.

LES ANNEES 2000

Jusqu'en 2002 les heures de vol se maintiennent entre 700 et 1.000.

Mais s'ouvre une période de deuils, car disparaissent : en 2.000 : Marcel Coffy. En 2001 : Louis Notteghem. En 2002 : Gérard Lacroute, Fernand Charnet et André Baradon. En 2007 : Raymond Vivien. En 2008 : André Babin....

En 2002 le Président Guy de Villoutreys laisse sa place à Gérard Paradis.

Pierre Aufranc prend la Vice-Présidence.

Cyril Foltran : le secrétariat, avec Serge Bonte et Henri Carriez.

Patrick Lagardette : la trésorerie, avec Maurice Cléménçon.

Henry Walser : la mécanique, avec Pascal Descréaux.

Les membres Présidents d'Honneur à vie sont :

Jean POIRIER, ex Chef du SFACT.

André BABIN, ex Chef-pilote-adjoint du Centre-Ecole

Louis Notteghem, ex Chef de Centre

Guy de Villoutreys, ex Chef de la Division Instruction.

=====

Mon récit s'arrêtera là, ma vie de pilote aussi. Car il vaut mieux qu'à 74 ans âge et santé apportent sagesse plus que témérité...

Je souhaite que d'autres écrivent la suite de cette histoire de l'Aéroclub

Et puis...comme disait Pierre Closterman dans son livre « Le Grand Cirque » :

...la pluie, le vent et l'oubli en effaceront peut-être les traces...

Pierre AUFRANC.

ANNEXE

PHOTOS

DIVERS



**Les Vétérans du Club
La Brockouse (citerne)
Le Stampe
la 2 cv**



AEROCLUB DES PERSONNELS DU SFACT

BAPTEME DE L'ATL F-GFOI et du STAMPE F-BBUU

Discours du Président, Guy de Villoutreys

MESSIEURS LES DIRECTEURS,

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs.

La cérémonie d'aujourd'hui a un triple but. Elle se veut tout d'abord être l'expression de la reconnaissance de TOUS les membres du Club envers ceux qui participent à son fonctionnement -et il y en a tellement que j'hésite à les nommer de crainte d'en oublier !

-Mr Palayret, qui a la responsabilité et la gentillesse d'envoyer bien des « feux verts » lors de nos multiples et diverses sollicitations.

- Mr Ballot, dans la matérialisation de ces feux. Pour continuer dans le même style de comparaison je dirai qu'il est chargé d'implanter les feux.

-Mr Masini qui a la charge de faire le gros entretien : réviser les minuteries, changer les ampoules, repeindre les poteaux...etc..

- Mr Villemont, qui s'occupe, lui, de la chaussée sur laquelle pourra rouler notre affaire et est également chargé du service d'ordre aux carrefours -aériens, bien sûr !

-Mr Valette qui « occupe la chaussée » en apportant la clientèle sans qui tout ce qui précède est inutile.

- Mr Rohel, qui facilite la circulation avec son super-service de dépannages en tous genres.

Et je remercie ceux que je ne veux pas nommer pour ne pas laisser chauffer le champagne, mais sans qui rien ne pourrait se faire, ceux dont la participation est capitale dans le bon fonctionnement du Club.

Je n'aurai garde d'oublier également ceux qui nous tirent dans les pattes -ils se reconnaîtront eux-mêmes- en les remerciant de nous forcer ainsi à ne pas nous endormir sur nos lauriers. C'est aussi important que le reste (mais ce n'est pas une raison pour en faire trop, et surtout inutilement...).

Bref, en 17 ans de fonctionnement le Club a effectué 16.346 heures de vol et breveté 86 pilotes privés, dont 6 rien que pour cette dernière année. Et il y en a en cours pour 86 !



(de gauche à droite)

Mr Valette- Mr Palayret- Yves Marchand

Mr de Villoutreys- Mr Massini- Mme Alain Marchand- Mme Yvette Marchand – Mr Notteghem



L'activité double-commande représente 42 % du total d'heures, ce qui tord le coup à l'idée que certains se plaisent à répandre que « le Club ne fonctionne que pour les loisirs des instructeurs-professionnels du Centre ». Personnellement je regrette qu'ils ne volent pas plus !

Si je vous dis maintenant que les moins de 25 ans font le tiers des heures, vous comprendrez également qu'était juste la décision d'acheter un A.T.L. L'article 1^{er} de nos Statuts ne dit-il pas : « *L'Association a pour but de vulgariser et de faciliter la pratique de l'Aviation* ». Avec des heures de vol à moins de 100 Fr pour nos jeunes boursiers, il me semble que nous sommes dans le coup !

Le deuxième but de cette cérémonie est de faire participer Officiels et Amis de l'Aéronautique au chaud souvenir que nous gardons de Michel Marchand.

Bien sûr il serait bon de retracer toute sa carrière, bien sûr est-il capital de se rappeler les faits marquants de ses activités aéronautiques : je citerai seulement ses nombreuses participations en 1^{ère} série à l'Equipe de France de Vol à Voile, et son record du monde, où, pour la 1^o fois, un vélivole crevait le plafond des 10.000 mètres.

Mais surtout et avant tout Michel était un homme d'Aéroclub. Et nous savons tous ce qui se cache derrière ce mot en termes de présence, de participation, de dévouement, de bénévolat, d'aide aux jeunes, de monitorat, bref ! De PASSION.

Si nous voyons aujourd'hui évoluer des planeurs dans les beaux ciels d'été du Charollais, c'est à Michel qu'on le doit car il est à l'origine de la création de cette discipline à l'Aéroclub de Paray-le-Monial...

Et enfin, Michel était membre de notre Aéroclub : nous n'avons pas de planeurs, mais nous avons des avions !

Monsieur le Directeur, je voudrais que vous nous fassiez l'honneur de dévoiler l'inscription cachée sur les flancs de notre beau Stampe :

L'hommage que nous avons voulu faire à Michel Marchand pourra ainsi voler, de jours en jours, et de meetings en meetings. Tous les amis de l'Aéronautique, les gens de Paray, de Lapalisse, de Roanne, de Vichy, en admirant la belle livrée toute neuve du dernier Stampe du SFACT auront ainsi une pensée pour celui qui leur a tant apporté dans le domaine du vol-à-voile.

Chère Madame Marchand, je n'avais pas le plaisir de connaître votre fils Alain, mais vous savez que le monde entier de l'Aviation l'a uni pour toujours à son père, Michel, dans la même peine par tous ressentie.

Veuillez trouver dans ces quelques mots, et l'émotion de cette cérémonie, l'expression de toute notre sympathie.

Le troisième but de cette cérémonie a la même importance que les précédents : la vie a ses peines, la vie a ses joies, et les unes comme les autres sont engendrées par l'affection, l'amitié, ou encore plus simplement par la camaraderie.

Dans tous les pays du monde un « arrosage » est souvent ce premier lien de camaraderie. En tous cas en France on ne saurait s'en passer, et notre Club ne peut échapper à la règle...

Nous ne casserons pas spectaculairement de bouteilles de Champagne sur la proue de nos belles machines, de peur de les abimer, et afin de ne pas imiter ce navire envoyé immédiatement par le fond parce que la bouteille de Champagne de son baptême avait fait un trou dans la coque !

Je préfère que l'on boive comme des trous, ce sera (provisoirement) moins risqué ! Le Champagne est prêt.

A vous tous, mes remerciements, et puisque nous avons TOUS ici l'occasion un jour de voler : HAPPY LANDINGS !





AERO-CLUB

DES PERSONNELS DU S.F.A.C.T

SIEGE SOCIAL

Aérodrome de SAINT-YAN

71600 PARAY-le-MONIAL

Tél. (95) 84.91.57 PARAY-le-MONIAL

CCP : 2505 41 R DIJON

Saint-Yan, le 4 décembre 1985

Chers Amis de l'Aéronautique,

Six mois. Il y a déjà 6 mois, le 30 mai 1985, que s'écrasait le planeur A.S.K. 13 de l'U.C.P.A. de Chanet, en Lozère, du dernier soubresaut de ses ailes blanches précipitant Michel MARCHAND et son fils dans les ailes noires de la mort.

A St-Yan, il reste une pierre, austère, discrète comme celui qu'elle recouvre à jamais. Avec son nom, c'est tout. Est-ce bien suffisant, cette tombe dénudée, pour témoigner de toute une vie consacrée à l'Aviation, toute une carrière de vélivole, couronnée par les places officielles en Équipe de France, glorifiée par le 1er record mondial des 10 000 m d'altitude, consacrée par la médaille de l'Aéronautique et le titre de Commissaire de l'Aéro-Club de France ? Et ces milliers d'heures de vol effectuées comme instructeur avec un seul but : partager avec les jeunes la foi et la joie du planeur, n'en doit-il rester qu'un souvenir périssable dans la mémoire de ses élèves ?

Nous pensons que cette modeste pierre doit porter témoignage impérissable de Michel MARCHAND.

Alors, amis de l'Aviation, vous les vélivoles et vous tous qui l'avez connu et apprécié, vous aurez à coeur de vous joindre à nous pour "faire quelque chose".

Pierre entière ou plaque de bronze, nous ferons ce que vos dons nous permettrons de faire. Mais nous ne voulons pas être mesquins : l'enthousiasme de Michel n'avait que faire des mesquineries.

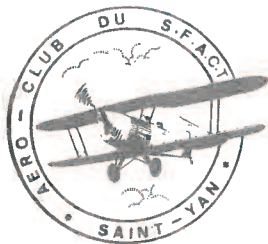
Envoyez votre participation sous forme de chèque bancaire ou postal n° 2505-41-R Dijon en ajoutant simplement au verso : Michel Marchand.

Merci - Sa femme et son fils cadet apprécieront.

Le Président,

G. de Villoutreys.





AERO-CLUB

DES PERSONNELS DU S.F.A.C.T

SIEGE SOCIAL

Aérodrome de SAINT-YAN

71600 PARAY-le-MONIAL

Tél. (05) 84.91.57 PARAY-le-MONIAL

CCP : 2505 41 R DIJON

Saint-Yan, le 15 juin 1986

Madame, Monsieur,

En fin d'année dernière, nous avons fait appel à tous ceux pour qui Michel MARCHAND était un véritable ami de l'aviation afin que soit érigé un monument à sa mémoire et vous avez eu la gentillesse de répondre "présent".

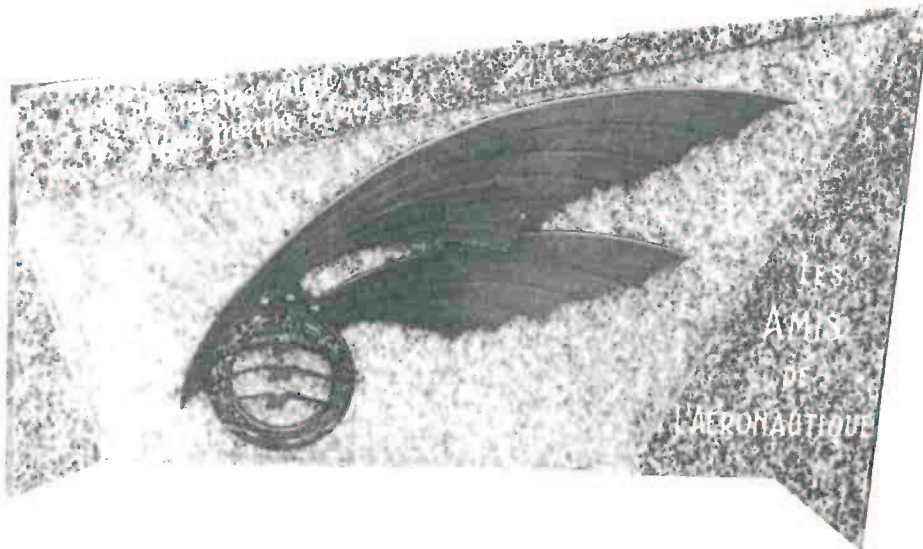
Le monument maintenant terminé sera installé le 15 juin 1986 et rappellera à tous l'effective participation de Michel à l'histoire de l'Aéronautique.

Afin que vous puissiez en avoir une idée, voici la reproduction de cet ensemble de belle facture en marbre et bronze, et dont le prix de fabrication de 12 000 francs a été juste couvert grâce à l'aide de tous.

Madame Marchand, sa belle fille et son fils vous remercient du fond du coeur et je me fais un plaisir d'être leur intermédiaire auprès de vous.

Le Président,

Guy de Villoutreys.





A GAUCHE VIVIEN
DANS L'AMILCAR

1985
Une journée Rétro
VIEILLES VOITURES
VIEUX-AVIONS



Maurice CLÉMENÇON
PRÊT AU BRASSAGE
DE L'HÉLICE DU
STAMPE





1983- VIVIEN LACHE UN ELEVE SUR LE FOURNIER



1984- RETOUR DU MEETING DE MACON. DERNIER VOL DU FOURNIER



Ce petit bonhomme ne sait pas encore qu'il pilotera le Fournier du club, qui est derrière lui, et qu'il y fera ses navigations solo pour son brevet de pilote.



HUMOUR

JE VEUX ETRE PILOTE

Je serai pilote quand je serai grand parce que c'est un métier amusant et facile. C'est pour ça qu'il y a beaucoup de pilotes aujourd'hui.

Les pilotes ne vont pas à l'école longtemps, ils doivent simplement apprendre à lire les chiffres pour pouvoir lire les instruments. Je pense qu'ils doivent aussi savoir lire une carte routière pour ne pas se perdre.

Les pilotes doivent être braves pour ne pas avoir peur s'il y a du brouillard et qu'ils ne peuvent rien voir, ou si une aile ou un moteur dégringole, ils doivent rester calmes pour savoir quoi faire.

Les pilotes doivent avoir de bons yeux pour voir à travers les nuages et n'ont pas peur des éclairs et du tonnerre parce qu'ils en sont plus près que nous.

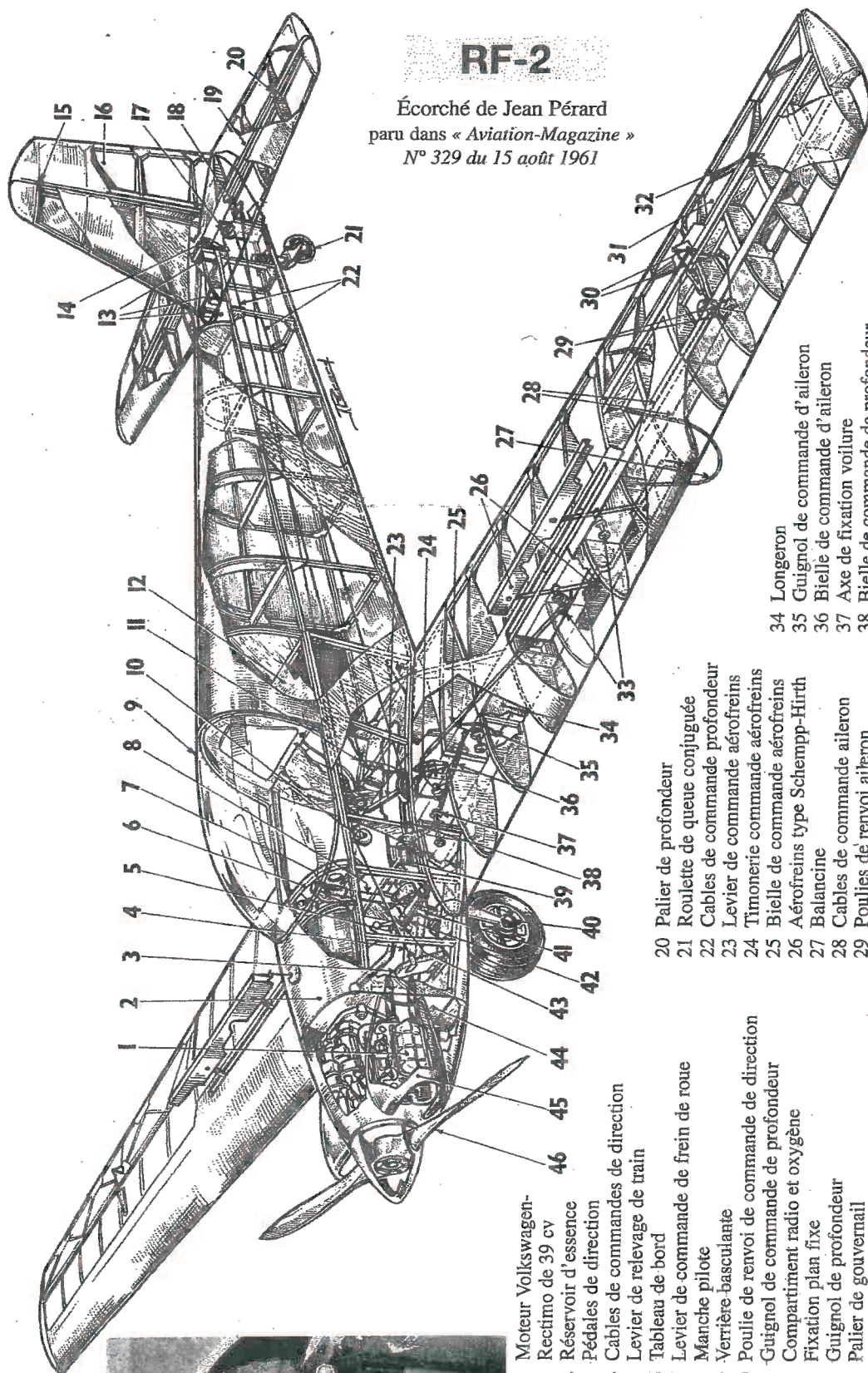
Le salaire des pilotes est aussi une chose que j'aime. Ils ont plus d'argent qu'ils ne peuvent dépenser. C'est pourquoi les gens croient que voler c'est dangereux, sauf les pilotes eux savent que c'est facile.

Il n'y a pas grand chose que j'aime pas, excepté que les filles et toutes les hôtesses veulent les épouser et qu'ils sont obligés de les chasser pour qu'elles ne les ennuiant pas.

J'espère que je ne serai pas malade en l'air, car je suis malade en voiture, et si je suis malade en avion, je ne serai pas pilote et alors il faudra que j'aille travailler.

RF-2

Écorché de Jean Pérard
paru dans « Aviation-Magazine »
N° 329 du 15 août 1961

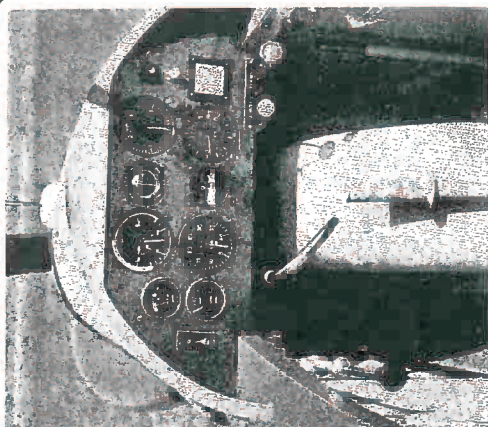


- 1 Moteur Volkswagen-Rectimo de 39 cv
- 2 Réservoir d'essence
- 3 Pédales de direction
- 4 Câbles de commandes de direction
- 5 Levier de relevage de train
- 6 Tableau de bord
- 7 Levier de commande de frein de roue
- 8 Manche pilote
- 9 Verrière-basculante
- 10 Poulie de renvoi de commande de direction
- 11 Guignol de commande de profondeur
- 12 Compartiment radio et oxygène
- 13 Fixation plan fixe
- 14 Guignol de profondeur
- 15 Palier de gouvernail
- 16 Gouvernail de-direction
- 17 Poulie de renvoi de profondeur
- 18 Guignol de renvoi de la gouverne de direction
- 19 Volet de profondeur

- 20 Palier de profondeur
- 21 Roulette de queue conjuguée
- 22 Câbles de commande profondeur
- 23 Levier de commande aérofreins
- 24 Timonerie commande aérofreins
- 25 Bielle de commande aérofreins
- 26 Aérofreins type Schempp-Hirth
- 27 Balancine
- 28 Câbles de commande aileron
- 29 Poulies de renvoi aileron
- 30 Guignol de commande aileron
- 31 Aileron
- 32 Palier d'aileron
- 33 Palier d'aérofreins

- 34 Longeron
- 35 Guignol de commande d'aileron
- 36 Bielle de commande d'aileron
- 37 Axe de fixation voilure
- 38 Bielle de commande de profondeur
- 39 Tube de torsion gauchissement
- 40 Roue à frein mécanique
- 41 Fourche d'atterrisseur
- 42 Axe de train

- 43 Support de train
- 44 Cloison pare-feu
- 45 Capot moteur
- 46 Hélice à pas fixe



Sixième tour de France A.T.L. du 24 au 27 mai 95

Deux contrôleurs du centre-école de Saint-Yan, Christian Fongarniand et Lionel Allegatière vont participer pour la 4^e année consécutive au tour de France sur avion A.T.L. (avion très léger de construction Robin Dijon). Trente équipages de deux pilotes seront au départ de cette manifestation qui aura lieu du 24 au 27 mai.

Départ de Toulouse et arrivée habituelle à Epinal en passant entre autres par Arcachon, Poitiers, Quiberon, Dinard, Blois, Belfort, etc.

Pour la première fois, Saint-Yan sera ville étape le vendredi 26 mai en fin d'après-midi et la municipalité participe généreusement au vin d'honneur qui sera offert.

Ces deux jeunes passionnés d'aviation ayant terminé à la seconde place lors des épreuves 94 espèrent bien faire encore mieux, ils sont toujours sponsorisés par la C.C.I. Mâcon-Charolles-Tournus représentée à Saint-Yan par Corinne Farnier.

Le principal attrait de ce rallye aérien reste l'ambiance très sympathique qui dynamise les



participants au cours de ces heures de vol (environ une vingtaine) encadrés par des personnes compétentes... ces chevaliers du ciel espèrent que la météo sera très favorable.

Retour du Tour de France aérien 96



Dimanche 19 Mai, Roch Dury et Cédric Lavocat ont bouclé leur tour de France aérien, qui s'est déroulé cette année dans des conditions météorologiques particulièrement difficiles. En effet, confrontés à des visibilités réduites, des plafonds bas et de nombreux orages, les 28 participants de ce 28^{ème} tour de France ont été souvent contraints au déroutement, et les organisateurs ont été obligés de modifier l'itinéraire initialement prévu.

Nos jeunes amis s'en sont pourtant bien tirés puisque classés 5^{ème} à l'avant dernière étape, tous les espoirs leur étaient encore permis. Malheureusement pénalisés par les violents orages rencontrés lors de la dernière épreuve, ils terminent ce difficile périple à la 11^{ème} place, résultat très honorable au regard de leur toute nouvelle participation à ce genre d'épreuve.

Roch et Cédric remercient tous ceux qui leur ont donné les moyens de connaître cette aventure. Au delà des horizons nouveaux, ils se sont enrichis d'une expérience qui les aidera dans leur vie de pilote.



Mais où donc nos deux pilotes ont-ils pu faire escale pendant le « Tour ATL » ???





LE TOUR ATL
ESCALE A SAINT YAN



PLANCHE DE BORD
ROBIN ATL
F-GFOI

BAPTEME DE L'ATL

Le Président

Et Sylvie Berger

1986



**LE SECRETAIRE
ET SON EPOUSE**





**LE BBUU
AU TEMPS
DE SA VERRIERE**





1984

ARROSAGE DU BREVET « TT » DE DEUX ELEVES

Le Président, Guy de Villoutreys, Raymond Vivien

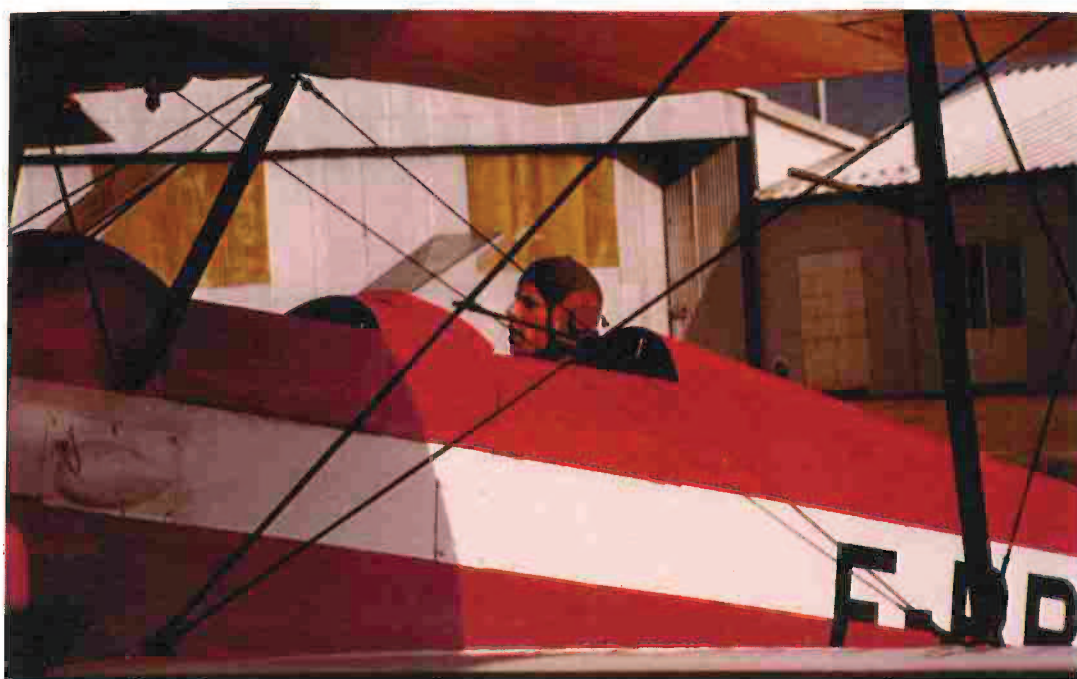


1984

LES PREMIERS VOL DE NUIT AVEC R. VIVIEN



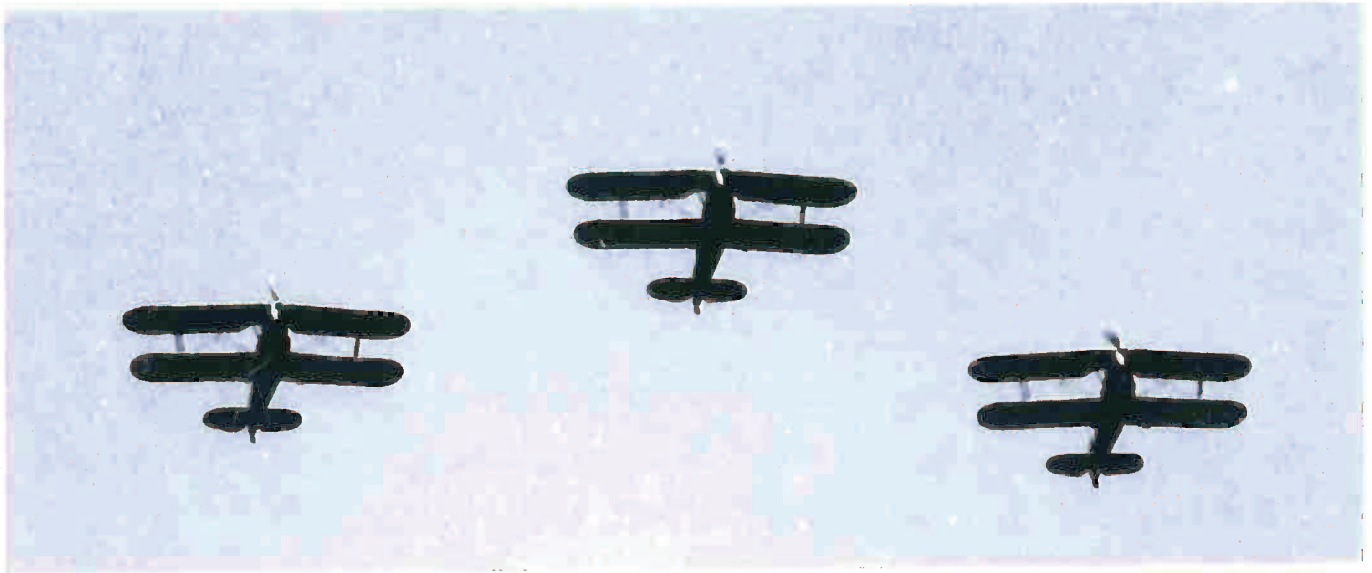
1986
PERE ET FILS
EN STAMPE



EN SOLO



APRES LE VOL



Portes ouvertes à Saint YAN - Juin 1975



Les PATROUILLES DE L'AERoclub : STAMPES : F-BAOM – F-BCTE – F- BBUU,



Et MOUSQUETAIRES : F-BIZC et F-BIZP + RALLYE : F-BPQM

L'époque des zéros

Je viens d'apprendre qu'une personne résidant sur le site de l'aérodrome, s'est plainte avec véhémence auprès de l'aéroclub d'avoir vu un avion passer au-dessus de sa maison. Il faudrait quand même se rappeler qu'un aérodrome existe d'abord pour les avions, même à St-Yan où l'on a tendance à se croire dans un centre de vacances pour personnes du 3^{ème} âge ; dommage, il reste quelques aéronefs pour couvrir de temps en temps le bruit des tondeuses à gazon. Le jour où il n'y aura plus aucun de ces avions perturbateurs sur ce lieu de villégiature, de toute façon, ce résidant bouffant grâce à l'aviation n'aura plus qu'à aller voir ailleurs si le ciel est plus bleu et la vie plus rose, sans voiture ni train ni pollution...etc.

Mais quel était donc cet avion ?

- Un STAMPE (sans lui, St-Yan n'aurait sans doute jamais existé)

Note : Ce Stampe n'appartient pas à l'aéroclub, inutile d'en aggraver le secrétaire, mais à l'ASSY : Association Stampe St-Yan.

Ce STAMPE volait soit disant à 25 m de haut (quelle précision !) en effectuant des virages serrés (qu'est-ce qu'un virage serré pour une personne non compétente en aéronautique ?)

La réglementation de la circulation aérienne impose en effet des hauteurs minimales de survol suivant les cas mais « sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent » (RCA1. Règles de l'air 3.1.4.).

Loger au pied des pistes, c'est idéal pour le ski, par contre ici, préférer PARAY-le-MONIAL, la hauteur minimale de survol étant 3300 pieds (1006m pour les non initiés).

Avion vole

Grognon grogne

J'espère que le temps n'est pas encore venu à St-Yan où la seule chose que l'on pourra dessiner sera un mouton et que l'on pourra plutôt voir se dessiner quelques arabesques dans le ciel.

Signé : un pilote de STAMPE qui le revendique haut (25 m) et fort.

G. PARADIS

NOUS LES POLLUEURS !

Combien de Marins, combien de capitaines
Sont partis tout heureux de polluer des mers lointaines !
Ignorant le programme, ignorant TB3
Son tour de piste à l'envers et celui à l'endroit
De bruit nous sommes porteurs et portés par lui
Partout où nous allons on nous excommunies !
Voici qu'à droite le 1000 pieds à son tour est proscrit
Il froisse les oreilles de ces « petites chéries »
Qui habituées au luxe d'une confortable aisance
Ne savent plus que faire, mais combattent les nuisances
Victimes d'une mode, victime de cet esprit
Qui rend intelligentes même les plus sottes pies,
Au point de faire d'elles les plus surs agents
De la destruction de leurs revenus d'argent !
On peut épiloguer, comparer mérites respectifs
De ceux qui nous supportent sans but lucratif !
Car de l'Hôpital le Mercier à Saint-Yanun seul pas
Celui qui sépare l'intelligent.....de celui qui n'est pas !

Roger BRUNET 13 mars 1973

Hommage d'un Club à Raymond Vivien en 2007

Le 2 juin dernier, l'Aéro-club Louis Notteghem de St Yan rendait un dernier hommage à Raymond Vivien en baptisant son Dr 400 F GJQC à son nom.

C'est en présence de Mrs. Rebillard, Accary, tous deux conseillers Généraux et de nombreux élus locaux que se sont réunis ses petits enfants et de nombreux amis.

M Pierre Aufranc très ému a retracé sa longue et riche carrière.

Raymond Vivien nous a quitté le 2 avril dernier. Il était né en 1920 dans une famille très modeste. A 6 ou 7 ans ses parents le placent en colonie de vacances dans le Jura.

Le soir pour endormir les enfants, le directeur racontait des histoires d'aviation.

Et c'est là que tout va commencer !

Plus tard il part en apprentissage « le bleu et la lime ». son patron le remarque, l'aide et le pousse à reprendre ses études.

Nous sommes en 1938, l'époque de l'aviation populaire. Il s'inscrit à Vincennes et passe ses brevets civils.

Mais la guerre arrive, il est envoyé en Allemagne dans le cadre du STO. Mais dès sa première permission s'engage dans l'armée de l'air en 1939.

En 40, breveté pilote militaire il entre à la 3^{ème} école de chasse d'Avord puis en 1944 il est envoyé à Rabat.

Revenu à la vie civile, il est moniteur à l'Aéro-Club Paris Est et c'est en 1951 qu'il est affecté au SALS « Service de l'aviation légère et sportive » et au Centre Ecole de St Yan.

C'est l'époque des stages militaires de la formation des futurs instructeurs de l'ALAT et du perfectionnement des pilotes privés.

C'est le début de l'école, la vie est dure surtout pour les épouses, tout le monde loge sur la base dans des baraques en bois.

En 1956, c'est la création de la patrouille de St Yan, qui remplace celle d'Etampes dissoute cette année là. Vivien en fait partie avec Souchet, Babin, Cogné, Passadori, Lechevalier.

Les Stampe rouges et jaunes participent à de nombreux meetings en France comme à l'étranger.

Ils représentent l'école et la fameuse méthode française de pilotage appelé « l'évangile selon St Yan ».

La patrouille est dissoute en 1962 car elle coûtait trop chère.

Le Centre s'oriente vers la formation des pilotes professionnels de 1^{ère} classe. Après les Stampe ce sont les Morane 733, Beech 18, Morane 760 Paris, DC3, Nord 262, Mystère 20 et Corvette.

Raymond Vivien forme de nombreux pilotes qui sont pour certains, encore sur les lignes françaises ou étrangères.

A St Yan il participe à la création du Comité des Œuvres Sociales dont il fut président de nombreuses années.

Puis vient l'âge de la retraite : Mais pourquoi s'arrêter ? Il forme de nombreux jeunes au brevet de pilote privé, ainsi que les futurs moniteurs du club, avec formation voltige.

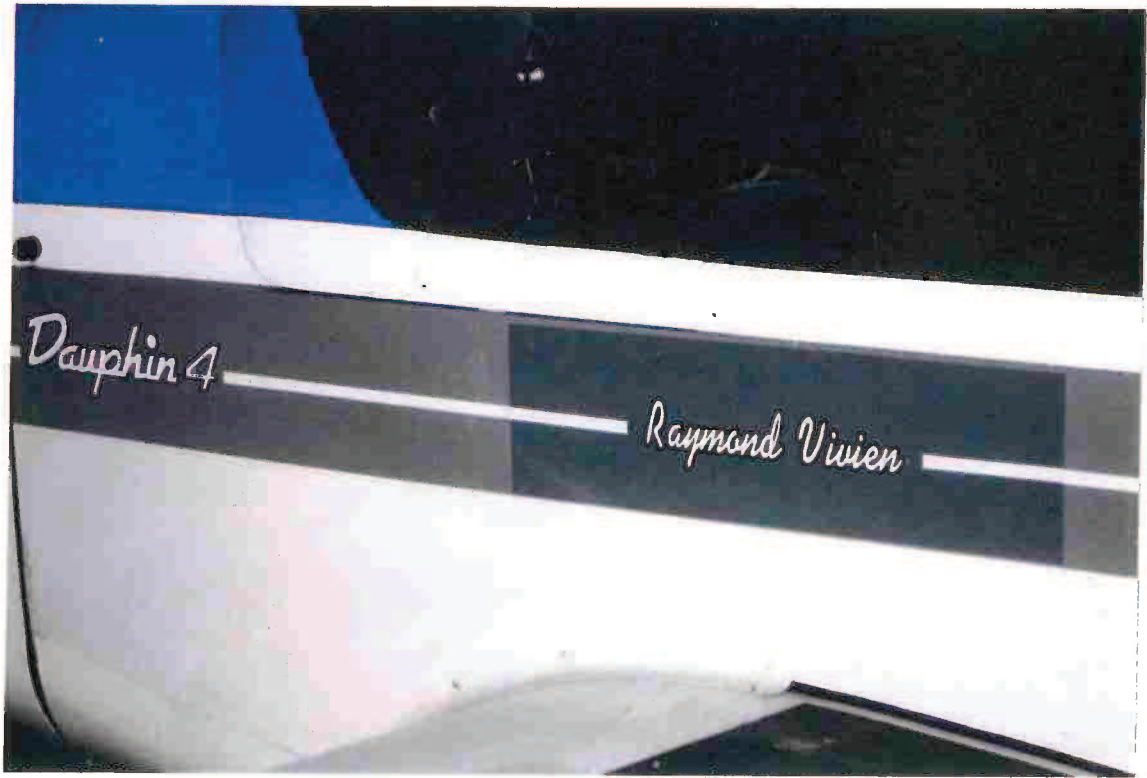
Le club possédant un Stampe, les meetings repartent et Raymond aussi.

Il n'y aura que les problèmes de santé qui l'arrêteront. Malgré cela il reste au Club, c'est sa deuxième maison. Il disait « j'ai de la chance de me retrouver aujourd'hui avec vous » surtout depuis la disparition de son épouse et de sa fille.

On comprend mieux la grandeur d'âme qui l'animait, quand on sait combien il a pu souffrir, la maladie ne l'épargnant pas.

Homme doté de qualités professionnelles remarquables et d'une exceptionnelle richesse de sentiments, il reste un exemple pour nous tous. Quand les plus jeunes nous poseront la question: « Mais qui est ce M. Vivien qui est marqué sur l'Avion ? », Ce sera alors à nous de leur raconter des histoires d'aviation et de leur parler de l'Homme.

Raymond Vivien était breveté pilote de ligne avec plus de 20000 h de vol, mais aussi titulaire de l'Ordre National du mérite et de la Médaille Aéronautique.





Maquette télécommandée du F-BBUU avec sa verrière.

Cet avion est construit par un maquettiste lyonnais



Saint-Yan, remise de décorations 1984

M. Louis Notteghem, chef de centre, élevé au grade d'officier de la Légion d'honneur

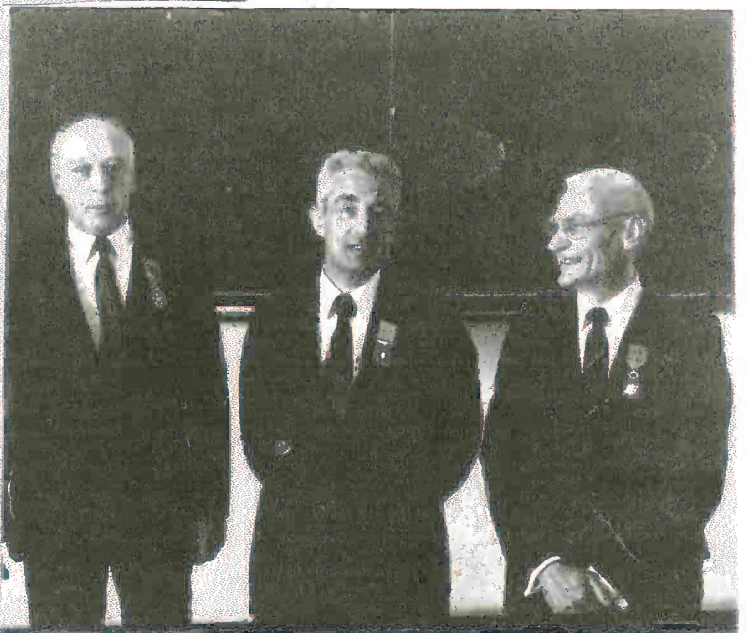


Inter, Debicose, chef de bureau d'instruction et examen du P.N., Grisoni du bureau programme et mission de centre, Hemond, chef du bureau inspection du P.N., Bailot, chef du F.M.F.A., Caliac, rédacteur en chef de « Aviation Magazine », Lapiere, S.M.F.A., Simon, chef d'administration F.F.A.C.T. et de nombreux chefs de centre.

C'est à lui encore que revenait l'honneur d'appeler et de décorer les trois récipiendaires, retraçant pour chacun les étapes importantes de leur carrière, tout en les félicitant et en insistant sur les précieux services rendus, leurs mérites et qualités. A M. Jean Vedel, ingénieur électronicien, il remit la médaille de l'aéronautique, à M. Guy de Villoutreys, chef de la division instruction, la médaille de l'aéronautique, à M. Raymond Vivien, chef-pilote adjoint en retraite, l'ordre national du Mérite.

Chacun des décorés dit alors quelques mots remerciant et associant toute la grande famille du centre à sa distinction.

Ce fut ensuite le tour de M. Notteghem d'être élevé par M. Poirier, qu'il avait choisi comme parrain, au grade d'officier de la Légion d'honneur ; celui-ci le fit en toute amitié après avoir évo-



qué l'exceptionnelle carrière du récipiendaire. Ayant débuté en 1945 en qualité de pilote instructeur, il fut nommé chef-pilote et muté au centre de Carcassonne en mars 1947. M. Notteghem devait se voir ensuite confier la mission de recruter une équipe d'instructeurs et de participer à la mise sur pied d'un nouveau centre qui sera Saint-Yan. Il y fut nommé chef de centre le 1er avril 1951. Insistant sur la valeur de la tâche accomplie, M. Poirier rapporta avec humour quelques anecdotes ; il parla de l'homme passionné, curieux, et de ces qualités de cœur insistant sur le fait que Saint-Yan était un peu « son

enfant ». M. Notteghem, très heureux remercia à son tour chacun des présents, association, ses collaborateurs et son épouse à la haute distinction qu'il venait de recevoir.

La cérémonie se termina par le traditionnel vin d'honneur au cours duquel fut échangé bien des souvenirs.

Le « Dauphiné-Libéré » est heureux de s'associer aux chaleureuses félicitations exprimées en la circonstance.

Nos photos. — M. Notteghem recevant sa haute distinction ; les récipiendaires.

P. Aufranc médaillé de l'aéronautique

Bien sympathique manifestation à l'aérogare de l'aéroport du Charolais-Bourgogne du Sud, où samedi à 11 h, M. Ferrarin président de l'Union Régionale Bourgogne-Franche-Comté remettait les insignes de la médaille d'honneur de la Fédération Nationale Aéronautique à Pierre Aufranc, pilote à l'aéroclub des personnels du S.F.A.C.T.

Dans son allocution, M. Ferrarin retraçait les 32 années de carrière aéronautique de Pierre Aufranc breveté pilote privé en 59 à l'aéroclub du Charolais à Paray Le Monial, puis pilote dans l'A.L.A.T pendant son service national, et depuis secrétaire de l'aéroclub de St Yan. Il est en outre depuis 1985 délégué régional des « Ailes Brisées » association de soutien aux veuves et orphelins de l'aéronautique civile.

Le président de l'aéroclub Guy De Villoutreys dans son mot de félicitations insistait sur l'efficacité remarquable de son secrétaire dont le dévouement et sans faille et dont le caractère égal lui attire l'estime de tous.

Autour du vin d'honneur qui suivit la remise de médaille on notait la présence de MM. Barnigaud, maire de Saint-Yan, Villemont Commandant d'aérodrome, Lidoine chef de

la division technique du Centre-École de Saint-Yan, Billaut président de l'aéroclub du Charolais.



REMERCIEMENTS

POUR LEURS

PARTICIPATIONS

Guy De VILLOUTREYS - CORRECTIONS

Jacques BORD - PHOTOS

Gérard PARADIS - ARCHIVES

Lucien FERRIER - APASY

