

Novembre - 2020 -

- LE - - PTERODACTYLE -

N° 16

*Le ptérodactyle est un reptile volant de l'ère secondaire . Son nom vient du Grec ancien **Ptéros** : les ailes et de **Dactyle** : les doigts. Ce qui veut dire littéralement : Celui qui a des doigts ailés. Tout comme nous qui avons les ailes de nos machines au bout de nos doigts.
Nous sommes donc tous quelque part des **Ptérodactyles**.*

Parait la dernière semaine de chaque mois

Salut les amis, à l'heure où j'écris ces lignes, le confinement que nous subissons depuis fin octobre sera allégé ce samedi 28 novembre. Une bonne nouvelle pour nous modélistes, car nous pourrons de nouveau retourner sur le terrain, si la distance qui nous en sépare n'excède pas les 20 km. Vous trouverez dans les pages qui suivent, toutes les infos concernant l'attitude à avoir sur le terrain.
Bons vols à tous.

L'actualité du mois de novembre étant au point mort, c'est avec des images et des récits que vous m'avez fait parvenir, que je vais essayer de vous faire passer un moment.

Tout d'abord avec une photo qui augure de l'avenir du club.

C'est le jeune Vincent qui pose avec sa nouvelle création, un modèle très personnel qui laisse deviner ses goûts précoces pour l'aviation.



Il en est fier et il a bien raison. Bravo Vincent !

Au sommaire ce mois-ci

- Les mesures COVID19
- A voir bientôt sur le terrain.
- Le lâcher. Un récit de notre président.
- Y aurait-il une suite ? Un récit de P. Giraud.
- C'était comment avant ?
- De l'histoire du C.A.R.E.B. par E. Solari.
- En bref.
- Le coin du Président.
- Le mot de la fin.

Bonne lecture et...
à votre santé!



Avec modération bien sûr !

Les mesures COVID19 recommandées par la FFAM.

Voici la copie du texte diffusé par la FFAM.



Fédération Française d'Aéromodélisme
Protocole de reprise des activités aéromodélistes
Mesures sanitaires

Le Gouvernement a autorisé la reprise des activités sportives individuelles en extérieur à partir du 28 novembre. Ce document précise les modalités de la pratique de l'aéromodélisme, et rappelle le protocole sanitaire qui doit être mis en œuvre.

Il convient de se renseigner sur les éventuelles restrictions prises localement par les préfetures.

Que pourrions-nous faire à partir du 28 novembre ?

- Pratiquer l'activité aéromodéliste en extérieur, que nous soyons adultes ou mineurs, dans un rayon de 20 km autour de notre domicile, et pour une durée maximum de 3 h (temps total du départ du domicile au retour au domicile).
- Faire de l'écologie avec des mineurs.
- Effectuer l'entretien des terrains.

Le club doit enregistrer les coordonnées de chaque pratiquant dans un cahier de présence (ou un fichier). Il s'engage à communiquer celui-ci aux services sanitaires qui en feraient la demande à visée épidémiologique.

Quelles sont les mesures de protection à mettre en œuvre ?

- Distanciation physique : respecter strictement une distance de 2 mètres entre chaque pratiquant.
- Respect des gestes barrières classiques à titre individuel : lavage des mains à l'eau et au savon et/ou utilisation d'un gel hydro-alcoolique (voir affiches). La succession des deux est à recommander.
- Port du masque obligatoire pendant toute la présence sur le terrain.
- Présence sur le terrain uniquement pour la pratique de l'activité ou pour l'entretien des lieux.

Important : en cas de doute quelconque sur son état de santé, ne pas aller pratiquer et prendre contact avec son médecin. En cas de personne symptomatique, lui demander de quitter les lieux et l'inviter à consulter.

Comment désinfecter le matériel ?

- Les produits

- > pour les éléments de radiocommande (émetteurs, etc...), des lingettes de nettoyage pour informatique, contenant de l'alcool.
- > pour l'outillage et les modèles, soit un papier essuie-tout imprégné de solution hydro-alcoolique (SHA), soit du spray à vitre contenant de l'alcool et un savon (type ammonium quaternaire). Moins onéreux, l'alcool ménager pourra de même être employé.

- Les principes :

- > les éléments chimiques efficients sont : les alcools (éthylrique et isopropylique), les savons, la javel, le tout en phase aqueuse ; l'acide acétique et le vinaigre blanc ne sont pas reconnus comme efficaces ;
- > le temps joue un rôle : laisser agir une SHA ou un spray alcoolique à vitre avant d'essuyer ; sur des surfaces inertes, non biologiques (bois, métal, plastique, etc...), on ne retrouve plus de virus en nombre infectant après plusieurs heures ; un modèle oublié 48 h (voire moins) ne doit plus pouvoir être contaminant.
- > l'exposition aux UVA et UVB solaires est aussi germicide, mais après un certain temps d'exposition.

Que ne pourrions-nous pas faire à partir du 28 novembre ?

- La pratique indoor reste interdite.
- La pratique de construction, formation dans les ateliers est interdite que ce soit pour les adultes ou pour les mineurs.
- Les regroupements récréatifs sur les terrains.

Quelles sont les règles concernant l'utilisation du matériel ?

- Utilisation par les pratiquants de leur propre matériel (aéromodèles, outillage).
- Pas d'échange de matériel et outillage entre pratiquants sans désinfection préalable.
- Lors d'une séance d'écologie, affecter un seul moniteur à un mineur.

mesures
sanitaires

PROTOCOLE DE REPRIS DES ACTIVITÉS AÉROMODÉLISTES

FFAM - 108 RUE SAINT-MAUR - 75011 PARIS
TEL : 01 43 55 52 03 - FFAM@FFAM.ASSO.FR

A voir bientôt sur le terrain.

Notre ami Marc est en train de peaufiner son biplan, il nous livre ici quelques détails du faux moteur en étoile.



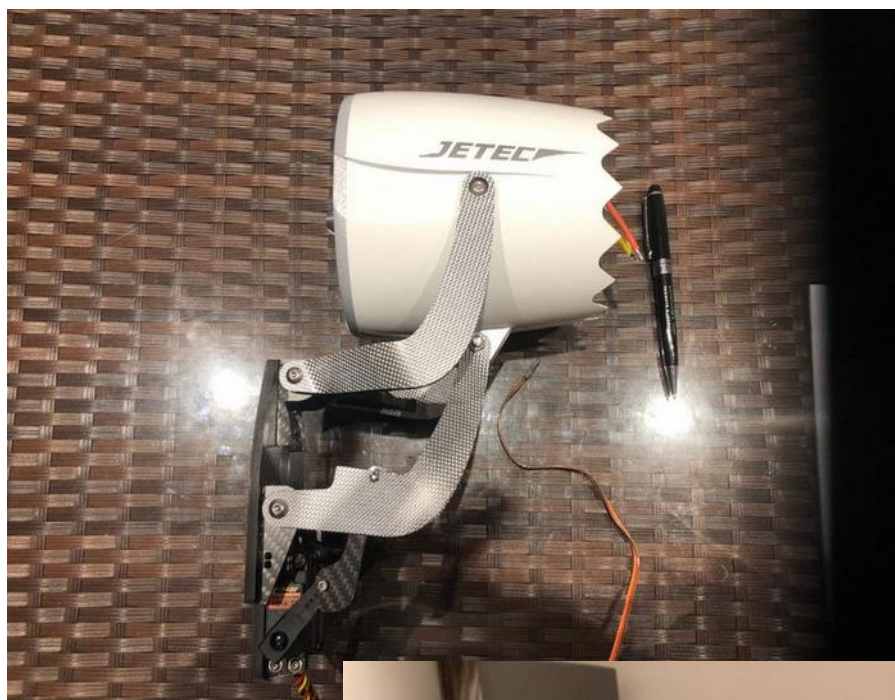
Ça fait toujours son effet !

Philippe, poursuit la construction de son gigantesque planeur, il nous en fait ci-dessous la démonstration.



Belle bête !

Yves se consacre, lui aussi, à un planeur gigantesque, mais d'un tout autre genre, car il sera mû par une turbine électrique rétractable.



Ça va décoiffer !

Le lâcher.

Une nouvelle aventure, que va nous faire partager Luc. Elle raconte cette fois, son tout premier vol en solo. Un récit plein d'émotions et de détails techniques. A lire sans modération.

« Le lâcher »

C'est ce moment où l'instructeur, après des heures de préparation théorique et pratique, estimant que vous êtes apte au pilotage, vous fait faire un premier vol seul dans l'avion. C'est ce vol mythique que je vais essayer de vous faire partager.

Ce matin de printemps est radieux. Juste un léger souffle de vent du nord. Condition météo CAVOK. Il est dix heures. En compagnie de Nicolas, mon instructeur, nous nous dirigeons vers le DR 400 Fox Uniform pour une quinzième leçon de pilotage.

Nicolas a un peu plus de trente ans, il fait partie de ces jeunes qui ont eu la chance de naître dans le cockpit d'un avion. Fils et petit fils de pilote, il a obtenu le PPL quelques heures après l'âge limite minimum auquel on peut l'obtenir. Il affiche quelques 1800 heures de vol. Pilote dans l'armée de l'air, il l'a quitté « parce qu'il ne volait pas assez » ...

Aujourd'hui, instructeur à Provence Aviation et à Marseille Provence, pour satisfaire sa soif de vols. Il y patiente dans l'attente d'une réponse à sa candidature à un poste de pilote de Canadair. C'est un instructeur patient et pédagogue, très compétent.

Fox Uniform est sur le parking, car il a déjà volé ce matin avec un autre duo Instructeur – élève. Nous déposons sur les ailes notre barda, et je fais la visite pré-vol sous le regard vigilant de Nicolas. Il dit les choses gentiment, mais ne laisse passer aucun manque ou erreur.

La fin de ma visite est suivie d'un hochement de tête approuvateur de sa part.

Je m'installe aux commandes, lui à ma droite. Nous réglons nos sièges et mettons nos casques sur les oreilles. A voix hautes je fais la visite pré-vol intérieure de l'appareil. Nicolas suit attentivement la litanie des ON, OFF, vérifié et mes gestes de préparations.

Je me sens bien. Nicolas a quelque chose de rassurant. En sa présence je n'ai pas d'appréhension quant à une faute ou un oubli, ce qui n'est pas le cas de tous les instructeurs qui œuvrent dans le club.

Démarrage, communications avec la tour de contrôle, Nicolas me fait préciser que nous allons faire quelques tours de piste avant d'aller faire des exercices d'atterrissage d'urgence sur le plateau de Valensole.

Après l'arrêt des essais moteurs (point A) et celui d'entrée sur la piste où l'on prépare la machine et où on fait les dernières vérifications (point B), la tour me donne la clairance pour le décollage. Comme chaque fois qu'il y a un régime de vent du nord, je ne remonte pas en début de piste, mais m'aligne et décolle sur les 500 mètres qui reste depuis cette entrée.

En avant pour un tour de piste. A 600 ft, je rentre les volets et coupe la pompe électrique de carburant. Je stabilise à 1500 ft

Déjà, il me faut préparer Fox Uniform à l'atterrissage. Je suis en fin de vent traversier, je vais virer en vent arrière. Mélange plein riche, réchauffe carburateur réglé, pompe électrique ON, volet un cran, régime moteur 1700 tours, vitesse 130 km/h.

-Tour d'Aix les Milles, Fox Uniforme en vent arrière main droite.

-Fox Uniform, vous êtes numéro un, Tour d'Aix les Milles.

Je survole le centre commercial des Milles, dans quelques secondes, je serai à hauteur de la prison de Luynes. Je m'assure de la dépasser avant de virer en base. Il me faut maintenant descendre de 400 ft avant d'atteindre le début de la finale.

Je réduis la vitesse et pousse sur le manche. En même temps, je jette des coups d'œil à droite, pour observer la piste. Il faut que j'anticipe le virage en finale pour ne pas dépasser l'axe de la piste. Altimètre 1150 ft, doucement, ailerons et palonnier, je vire sur la droite. La piste est là devant moi. Nicolas me devance à la radio :

-Tour d'Aix les Milles, Fox Uniform en finale, pour un complet.

-Fox Uniform, vent de secteur nord 350 degrés, pour 10 Knotts, QNH 13,2 Hpa, tour d'Aix les Milles.

Etonné, je me tourne vers lui : *pour un complet ?*

-Oui ont arrête !

Il faut que je pilote, le moment est mal choisi pour poser des questions... Mais je m'en pose des questions... Qu'ai-je fait, qu'ai-je oublié de faire ?

Vitesse 110 km/h, volet 2 crans, hop ! Empêcher Fox Uniform de piquer du nez quand on sort les volets. Je vise le peigne en début de piste, main droite sur la tirette des gaz, prêt à en redonner. Les pieds sur les palonniers. Je passe les derniers bâtiments de la zone industrielle, j'enjambe la départementale 9 et la clôture de l'aérodrome, voilà le peigne. Je tire doucement sur le manche pour arrondir, le train principal touche et la roulette avant ensuite. Je m'attribue un « bon atterrissage » et je laisse rouler le DR 400 tout en contrôlant la trajectoire. On passe le taxiway d'entrée B, et 200 mètres plus loin, je tourne dans le taxiway de dégagement.

-Tour d'Aix les Milles, piste dégagée, Fox Uniform.

Je commence à m'échauffer mentalement, je suis sûr de n'avoir fait aucune c... !

Nous revenons vers le hangar. Je freine et m'arrête avant de traverser le taxiway du point B.

Nicolas déverrouille la verrière et l'ouvre.

-Je descends là !... Tu te présentes au point B, tu refais un tour de piste et tu reviens me chercher ici pour la leçon !

-Tour d'Aix les Milles, Fox Uniform repart pour un tour de piste.

-Wilco Fox Uniform.

D'un coup je réalise ! **Nicolas me lâche !...** Je me liquéfie littéralement ! La trouille !...

C'est que je n'ai que 14 heures de doubles commandes moi... Nicolas me tourne le dos, sort de l'habitacle. Il se retourne vers moi, frappe sur la verrière pour que je la ferme. A son air, je vois qu'il s'amuse, il me fait un salut de la main et saute de l'aile... Et moi, je reste seul, perdu dans ce cockpit soudain trop grand, seul avec le plus grand doute de ma vie... Je ne sais plus quelles manœuvres je dois enchaîner...

J'ai fermé la verrière parce que Nicolas me l'a signalé. Mais c'est la confusion dans ma tête !... Nicolas a fait le tour par derrière l'avion, et le voilà maintenant à gauche dans le gazon. Il me fait à nouveau un signe de la main. Il faut que j'y aille...

-Tour d'Aix les Milles, Fox Uniform prêt à rouler pour le point B.

Ça revient...

-Fox Uniform, vous êtes autorisé à rouler pour le point B tour d'Aix les Milles.

Je desserre le frein de parc et j'accélère... M... ! Je freine brutalement ! Fox Uniform pique du nez ! j'oubliai de regarder à droite et à gauche s'il n'y a pas d'obstacles à ma progression. Ça commence bien... Je corrige mon erreur et m'achemine vers le point B.

Des idées folles me passe par la tête. Peut-être que dans quelques minutes je serai mort ? Je m'engueule ! Pilote l'avion au lieu de te perdre dans des c... Si Nicolas te lâche, c'est qu'il pense que tu es prêt... Arrête-toi au point B ! tu vas le dépasser ! Coup de frein ! Fox Uniform pique à nouveau du nez ! La Check-list vite !

Moteur 1200 tours, frein de parc serré. Mais qu'est-ce que je fais dans cette galère ? Je fais les contrôles, mais ma tête n'est pas claire : Pompe électrique ON, elle y est de l'atterrissage, je ne l'ai pas coupé, volet un cran, réchauffe carburateur froid, il est sur chaud. Anticollision ON, il y est.

-Tour d'Aix les milles, Fox Uniform au point B, prêt à décoller.

-Fox Uniform vent de secteur nord 350 degrés, pour 10 Knotts, QNH 13,2 Hpa,

Vous êtes autorisé à décoller, tour d'Aix les Milles.

-Fox Uniform, Je m'aligne et je décolle de mon entrée sur la piste.

Je rentre sur la piste sans regarder si un avion non signalé n'est pas en train d'atterrir.

Décidemment, ça ne va pas. Je suis plein de doutes. Je ne compare pas non plus le compas avec le QFU. Je ne suis pas très rassuré...

Plein gaz. Dans cette action il y a un peu de « A dieu va ». Du fatalisme... Advienne que pourra... Rotation... 600 ft. Surpris d'être là sans encombre. Mais il y a encore un reste de trouille et puis que

dois-je faire maintenant ? Stabiliser à 1500 ft. Couper la pompe électrique. J'aurai déjà dû le faire... Mais, il faut que je prépare l'atterrissage. M... ! il faut remettre la pompe. Les volets, 1 cran. M... ! Je ne les avais pas enlevés... Régime moteur 1700 tours, Ok ! Vitesse 130 kms/h. Réchauffe carburateur, réglé. Il manque quelque chose ? C'est le mélange. Plein riche. C'est bon, je n'y ai pas touché.

-Tour d'Aix les Milles, Fox Uniforme en vent arrière main droite.

-Fox Uniform, vous êtes numéro un, Tour d'Aix les Milles.

Je me calme. En tous cas, je recherche un peu de calme pendant les quelques secondes qu'il me reste avant de virer en base. Mais j'ai peur d'oublier quelque chose. J'essaye de refaire le tour de mes instruments et de mes commandes... Voilà le centre commercial... La prison... ça va mieux. Je reprends de la confiance en moi. Tu es à la moitié du tour de piste...

Virage en Base, j'essaye de faire aussi bien que tout à l'heure. Je réduis la vitesse et l'altitude : 1100 ft en début de finale... L'axe de la piste, la pente et la vitesse. « La vitesse c'est la vie » dit Nicolas.

-Tour d'Aix les Milles, Fox Uniforme en finale, pour un complet.

-Fox Uniform, vent de secteur nord 350 degrés, pour 10 Knotts, QNH 13,2 Hpa, tour d'Aix les Milles.

Vitesse 110 km/h, volet 2 crans, le peigne, tirette des gaz, prêt à en redonner. Ne pas tomber en dessous de 110 kms/h...je survole la zone industrielle, puis la départementale 9 et la clôture de l'aérodrome, voilà le peigne. Ne pas jeter Fox Uniform sur la piste comme un sac de patates... Je tire doucement sur le manche pour arrondir, Fox Uniform se pose en douceur. Cette fois ci, c'est à l'atterrissage que j'ai mal aux abdominaux. Je me rends compte que depuis un moment, je retenais ma respiration. Depuis combien de temps ? Je regarde autour de moi, Nicolas est là-bas. Il m'attend. Je réalise soudain, que ce lâcher a été très court. Il s'est passé quasiment en dehors de moi. Je n'ai pas eu le temps de l'apprécier. Je l'ai fait dans la fébrilité. Il me semble même que je l'ai fait dans une totale confusion. J'ai oublié des choses. Je ne me sens pas très fier. Pas satisfait du tout.

Je tourne dans le taxiway de dégagement.

-Tour d'Aix les Milles, piste dégagée, Fox Uniform.

Je reviens vers le taxiway B et je m'arrête à hauteur de Nicolas. Il a l'air narquois. Je déverrouille et ouvre la verrière.

Nicolas s'installe, il lève le pouce et me dit « Super ! » « Non, non ! J'ai oublié la pompe électrique, j'ai fait tout le tour de piste avec un cran de volet ». Il rigole...

« La charge émotive du lâcher est telle que les émotions peuvent, plus ou moins prendre le dessus sur certaines commandes ou actions. Mais les instructeurs sont formés à appréhender le niveau réel des élèves, et justement leur capacité à dominer le part d'émotion contenue dans le lâcher. Si j'avais eu le moindre doute sur ce point ou sur ton niveau de formation, je ne t'aurais pas lâché. Ce moment est unique dans ta vie. Il ne se reproduira plus jamais. Demain, je t'autoriserai un vol solo jusqu'à Vinon, et tu verras que tu n'auras presque plus d'émotion de voler seul... »

Aller, ont à une leçon sur les atterrissages d'urgence... Appelles la tour. »

Luc Marilier

-----o-----

Comme l'a si bien dit ce célèbre philosophe Arabe du IXe siècle: Hassan Seheph « *Un talent peut en cacher un autre* », c'est donc au tour de Pierre Giraud de nous dévoiler sa prose, dans un récit à la fois loufoque, amusant et chargé de références historiques.
Voici donc une nouvelle histoire de l'oncle Pierre intitulée...

Y aurait-il une suite ?

« Du Raduro XL on n'entendit plus parler... » Et bien non, le bel avion moisit dans un entrepôt, caché derrière une pile de ballots de Béthel. Et un homme l'a retrouvé.

Segueï Klorokine l'infâme, l'ignoble Sergueï. « Le Beau Serge » pour les dames. Trafiquant, espion, membre, un temps, du RA.OU.L.T (*Rassemblement OUzbek Libre Transgenre*). Mange à tous les râteliers, pourvu qu'ils soient bien garnis. Il a croisé Monsieur Paul, Paulo pour les dames.

Sacré pédigrée, Paulo. Il est né aux Muraux, juste en même temps que les « plus lourds que l'air ». Dingue de mécanique et d'avions. Il les a tous tripotés, caressés, réparés. L'avionnette, le Déperdussin, les Blériots... Son truc c'est les moteurs Anzani, puis Renault... Sapétoku. Pour le Grand Carnage ça a été la Légion ... Désertion. On se retrouve à Tanger, passage obligé. On embarque sur le *Karaboudja* comme soutier. C'est terrible le charbon, la chaleur, le « pacha » toujours bourré... L'escale à Hodeïda. On bricole : automitrailleuses pour Corto ; fusils anglais pour Henri de Monfred (faut pas l'appeler « Riton », ça le vexe), Rolls Royce *Fantom* pour Iznogoud le vizir local. Mais pas d'avions et ça lui manque.

Et un jour –il s'en souviendra toute sa vie- on tombe sur la merveille : le Raduro XL. Il y a du boulot mais quand on aime... Bichonné, recollé, rapiécé le bel oiseau. Oui mais voilà : Paulo ne sait pas piloter et en plus il a peur en avion ! Et ce *Sapétoku 300 HP* qui ronronne.

Et qui attire bien sûr du beau monde. Black et Mortimer : trop naïfs, boy-scouts. Vlan ! Un coup de clef de douze !. Corto : c'est un dur, on ne sait pas ce qu'il pense. Lui, la clef de douze ça ne marchera pas. Alors on l'embrouille : son faible c'est les belles Ethiopiennes. Zoubida , « zouzou la Mauresque » rencontrée à Tanger va le plonger dans les délices de l'Orient mystérieux. Exit Corto Maltèse ! Tintin, reporter : pouf ! Chargé à l'opium. A cette heure il doit courir encore en faisant de belles bulles bleues. Et le Beau Serge ? Là c'est du sérieux. Malhonnête mais beau parleur, il propose de ramener le Raduro XL en France pour la coupe 1935. On va gagner c'est sûr ! A nous le pognon et les femmes !

Mais il y a un problème : Sergueï non plus ne pilote pas et de toute façon avec une heure d'autonomie, la France c'est loin ! Que faire ?

Dans la chaleur du désert

Sergueï s'est fait beau : short et veste blancs, casque colonial, chaussettes aux genoux... La classe ! Quand on fait des affaires aux colonies ça compte. Il a repéré un établissement « *Au Petit Paris* ». Belles dames, boys aux petits soins. Allan Thomson dans un coin sombre discute avec Rastapopoulos. Du menu fretin. Pas ce qu'il cherche.

Et si on faisait un tour au « Bédouin amoureux » ? C'est dans une ruelle écrasée de chaleur. Il entre et se poste au bar...

Qu'est-ce que je vous sers, beau Monsieur ? C'est Anita, la taulière

- *Un scotch !*

- *Ah non ! Ici c'est une BD pour la jeunesse ! Un verre de lben... Avec un zeste de chichon ?*

- *Ca roule !*

- *Salut...! T'as d'beaux yeux, tu sais... On me dit que tu es Laureline, agent spatio-temporelle ?.*

- *Voui. Mais tu vois le beau brun, au fond là bas ? C'est Valérian. Si tu lâches pas mes rondeurs il te balance direct dans une autre galaxie. Et t'es pas prêt de rev'nir, mon pote !*

- *Ok ma poulette... Moi je cherche un pilote pour ramener le Raduro XL en France...*

- J'ai ce qu'il te faut. Regarde vers l'orchestre : le beau gosse c'est Michel Vaillant (pas intéressant, lui c'est les bagnoles). L'autre avec une stroumfette sur les genoux c'est Laverdure (bon pilote mais dragueur). A côté le petit rondouillard c'est Luc il cherchait les calanques avec son DR400 et on l'a retrouvé dans le désert (le pauvre !). Tiens, sur la piste c'est Barbarella, une gourgandine intergallactique. Elle est en train d'embobiner Momond (lui c'est son clébard qu'il essaye de piloter et il y arrive pas. Problème de radio ?). Justement, avec le cocker Bill, c'est Boule, un gamin. (il a perdu Caroline, sa tortue. C'est pas ici qu'il va la trouver).- Ah ! Voilà notre homme : Buck Danny ! Fameux pilote !

- Salut Buck ! Ca boume ;?

-Bof ! ! Just two japs hanging out there! I took them down like pigeons, those fucking bastards.

- Un vol vers la France sur le Raduro XL, ça te plairait ?

- Shure ! Raduro XL, fantastic airplane ! At CAREB, they're the best!

- Sans t'offenser, ma beauté le coucou n'a qu'un peu d'essence.

- T'occupe, Beau Serge, Valérian a repéré un Alphajet de la PAF ! Un coup de pistolet spatio temporel et hop ! Direction Berre-la Fare airport, et pof ! C'est Raduro XL qui se pose avec Buck !



Epilogue

Extrait du « Ptérodactyle – Journal de la région de Berre paraissant le Samedi. Nouvelle locales. Annonces légales. Petites annonces. Mariages et fêtes » En date du 3 Juillet 1934

« Hier après midi Monsieur Jean-Claude P... Qui cherchait des truffes sur notre aérodrome a eu la surprise de découvrir le célèbre *Raduro XL*, vainqueur de la Coupe Deutz 1933 et comme on sait mystérieusement disparu depuis. Quel ne fut pas son étonnement en constatant que l'avion, considérablement rétréci et encore fumant « modèle quasiment réduit » nous précisa-t-il, portait sur l'aile droite le message suivant : « *Signé Furax* ». L'affaire a été confiée par la police locale aux célèbres enquêteurs Dupond et Dupont. Notre journal, fidèle a sa réputation de nouvelliste local, ne manquera pas de vous faire part des derniers rebondissements de cette très étrange affaire.



Diable ! Y aurait-il une suite ?

P. Giraud

-----o-----

N.D.L.R. « C'est ce qu'on espère ! »

C'était comment avant ?

Ben c'était comme ça !

Ce mois-ci, des images, toujours issues des archives de Serge Hartmann. C'est en Suisse, à Biel, ville située dans le canton de Berne, que nous allons évoquer quelques souvenirs.
Cette Coupe d'Europe Hydro s'est déroulée les 26 et 27 septembre 1992.



Saurez-vous les reconnaître ?

Et puis deux autres photos pour le moins, intéressantes.
Si un jour vous vous êtes demandé comment sont nées les premières infrastructures que nous utilisons encore aujourd'hui, voilà une partie de la réponse...



**Du beau travail.
Merci les gars !**

Et pour en terminer ce mois-ci avec les souvenirs, un récit d'Edmond Solari sur les origines de notre club.

De l'histoire du CAREB

par Edmond SOLARI*



C. Jaboulin

J'ai connu Claude Jaboulin** lorsque je suis entré au collège de Berre. J'ai appris qu'il animait un groupe d'aéromodélistes construisant des modèles. Je fus séduit, et la grande histoire entre nous allait commencer.

D'abord par le CLAP (Centre Laïque d'Aéromodélisme Populaire) qui débuta en 1960, que Claude animera par des stages de construction au Centre Ménager qui est devenu depuis, le Forum de la culture de Berre.

Certains jeunes se sont particulièrement illustrés par le résultat à des concours nationaux de vol libre, avec des planeurs de vol libre construits : le Zéphir.

Plusieurs champions de France, Guy Sallaberamborde, Luc Lappassé, Jean-Etienne Jaboulin.

La compétition était entrée au sein du Club.

Claude prit en charge ensuite, la construction de radios proportionnelles qui étaient très rares à trouver au début des années 70. Dix stagiaires réaliseront leur radio sous la coupe et avec l'aide de Claude.

Ensuite, Claude a commencé à pratiquer la compétition F3A voltige. Plusieurs concours étaient alors organisés dans la région.

Il a été avec Pierre Albertini le fondement de cette discipline au sein du CLAP et plus tard en 1977 au sein du CAREB.

Parallèlement, lors d'une sortie à Monaco où se déroulait une coupe d'Europe d'hydravions, il décida d'organiser un jour, une coupe d'Europe à Berre. Ce fut fait en 1980 avec l'aide de la Municipalité et de son Maire, Monsieur Martin.

Cette manifestation fut une grande réussite et le CAREB fut reconnu sur le plan Européen par le résultat de ses compétiteurs à des compétitions F3A hydro et l'organisation de Coupes d'Europe.

Le CAREB est à ce jour le seul club Français à avoir gagné la Coupe d'Europe d'hydravion.

Le CAREB compte aussi le plus de pilotes titrés champion de France de voltige avec : P. Albertini, T. Lense, S. Carrier, C. Alarcon, E. Simon.

Tout ceci fut à l'origine possible grâce aux impulsions au sein du CAREB données par Claude.

*Edmond Solari : Aéromodéliste émérite, champion d'Europe de voltige hydravions (1997 Aix les Bains), brillant compétiteur F3A. Président du CAREB de 1992 à 1995, de 2006 à 2011 et 2015.

**Claude Jaboulin : Professeur de math au collège Fernand Léger de Berre. Fondateur et Président du CAREB de 1977 à 1991.



En bref.

Une info qui m'a été transmise par P. Giraud (encore lui !), concernant la pénurie de balsa qui règne en ce moment.

Si l'info vous intéresse, allez faire un tour sur le site dont l'adresse figure ci-dessous.

Vous n'aurez pas plus de balsa pour autant, mais au moins, vous saurez pourquoi !

<https://www.rfi.fr/fr/emission/20191115-penurie-balsa-va-elle-stopper-envol-eolien>





Le coin du Président

**L'actu de la Fédé, l'actu du club, les nouvelles, les événements
qui ont une incidence sur la vie du club.**

Bonjour à tous,

La Mairie m'informe des restrictions préfectorales en matière de rassemblements.
Les Assemblées Générales ne sont pas autorisées, du fait de la pandémie,
probablement jusqu'en Janvier.

Nous sommes donc dans l'obligation d'annuler notre réunion du 6 décembre et toutes
les démarches qui vont avec.

Vous recevrez donc en janvier une nouvelle convocation avec le pouvoir ad hoc.

Concernant la cotisation 2021 :

Comme vous le savez déjà, le conseil d'Administration a constaté que, du fait de la
pandémie, les adhérents du CAREB dans leur grande majorité n'ont pu profiter du
renouvellement ou de l'adhésion 2020. Il proposera à l'Assemblée Générale de
supprimer pour 2021 la perception de la part de cotisation restant au club, pour
compenser la perte de celle de 2020. Cette mesure sera votée.

Vous pouvez, d'ores et déjà payer la part de cotisation FFAM 2021 conformément au
tableau imprimé au dos de la convocation annulée du 6 décembre.

Je vous rappelle que cette part de cotisation contient l'indispensable assurance en
responsabilité civile qui vous permet de pratiquer votre loisir en toute légalité
et en toute sérénité.

En pièce jointe à ce courrier, le programme d'activité 2021. En sus des aléas du
Covid, il est soumis à celle de la météo, mais aussi à celles de notre engagement.

Les mois de juin, juillet et août sont largement ouverts à de nouvelles
initiatives : journées club, vide atelier et autres rencontres amicales.

Je réitère : Vous pouvez, dans la limitation du rayon de 20 kms venir voler pendant
3 heures (incluant le temps de déplacement) sur le terrain. Ceci bien sur en
respectant la distanciation sociale, les gestes barrières et l'usage du masque et
des désinfectants.

Prenez soin de vous (et des autres).

En toute amitié,

Luc

Copie du courrier envoyé par Luc à l'ensemble des adhérents.

Voilà, c'est fini pour ce mois-ci. Et comme d'habitude le mot de la fin revient à notre ami Georges !



On n'est pas bien là ?

Merci à vous les Ptérodactyles, prenez soin de vous et à la prochaine.....

Jean Claude PESCE.

Un merci particulier à ma compagne Françoise qui corrige inlassablement mes fautes d'orthographe !

Un grand merci également à tous ceux qui ont participé à la rédaction de ce numéro.