

Novembre - 2023 -

- LE - - PTÉRODACTYLE -

№ 52

*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**.*

**Paraît la dernière semaine de chaque mois.
Vous pouvez également nous suivre sur facebook.**

<https://www.facebook.com/groups/550391712643729/?ref=share>

Les n° du Ptéro sont désormais disponibles en téléchargement sur le site ci-dessous :

<https://onedrive.live.com/?authkey=!AOBVqklb4AHAVe4&id=18D44B22C3BAD90F!10838&cid=18D44B22C3BAD90F>



**Un aperçu de ce que l'on a pu voir à la journée club :
L'énorme jet de Julien Q.**

Salut à vous amis modélistes.

Toujours des nouveautés à vous présenter grâce à la créativité de beaucoup d'entre-vous. Une forte participation à la journée club et comme d'habitude, une bonne ambiance sur le terrain.

Un mois de novembre bien rempli.

Au sommaire ce mois-ci !

- Vu sur le terrain.
- A voir bientôt sur le terrain.
- Le dernier vol : Un récit de Luc M .
- Question de bon sens.
- La journée club.
- Le nouveau logo du club.
- Solution du quizz.
- Le mot de la fin.

Bonne lecture !

Vu sur le terrain.

On a vu **Grégory** donner une leçon de pilotage hélico à **Jean-Luc**



On a vu **Jean-Luc** mettre à profit cet enseignement



Ça va le faire !

On a vu **Pascal** aux commandes de son tout nouveau jet à turbine.
Un **Viper** de chez **E-Flite**. 1,40m d'envergure, mû par une turbine de 90mm avec 6 éléments de 5000mA.

Le vol est tendu comme on peut s'y attendre, mais un peu lent selon l'avis du pilote, habitué à des machines très rapides.

Plus d'infos sur le modèle ici :

https://www.jjmstore.fr/viper-90mm-edf-90mm-eflite-bnf-as3x-safe-1400mm-efl17750.html?gad_source=1&gclid=EAIaIQobChMI-cnFppjkggMVRUFBAh2yvw7pEAQYBCABEgKa-fD_BwE



Un peu lent ?

On m'a également vu faire les premiers essais de mon boîtier simulant une ancienne radio mono-canal.



Une copie du boîtier réalisé avec FreeCad a gauche et l'original à droite.

Je vous en avais vaguement parlé le mois dernier avec l'article sur les circuits **PICAXE**. J'ai pu à l'aide de ces petits processeurs, simuler les fonctions de l'ancêtre des servos, j'ai nommé : **L'échappement.**

C'est un petit mécanisme actionné par un écheveau de caoutchouc et déclenché par un relais.



Échappement O.S. (don de E.S.)

Grâce à un ingénieux système de crans disposées sur la grande roue dentée, il est possible d'obtenir 3 positions différentes du palonnier : Neutre, gauche ou droite tout cela en fonction de l'appui ou non sur le bouton poussoir de la radiocommande.

Pas d'appui : Commande au neutre, un appui maintenu : Commande à gauche. Un appui bref puis un appui maintenu : Commande à droite. Bouton relâché : Retour au neutre.



Vue de l'intérieur.

Le signal issu de la pseudo radiocommande est injecté via un câble dans la prise DSC d'une radio moderne en 2,4Ghz en tant que radio élève.

Le tour est joué, le pilotage se fait en toute sécurité. En cas de problème il suffit de passer en mode maître pour reprendre les commandes complètes du modèle.

C'est ainsi que j'ai pu piloter à l'ancienne et poser sans problème cette réplique d'un moto-modèle de vol libre des années 40.

Si ce genre d'élucubrations vous intéresse, n'hésitez pas à me contacter, je vous renseignerai avec plaisir.



Le Papillon ou C.B.30 de M. Ducros équipé d'un faux moteur S.T.A.B.

Assez parlé de moi, nous avons vu également **Hervé**, fidèle habitué de ce rendez-vous mensuel avec un **Skyraider** en polystyrène, très fidèlement reproduit avec une foule de détails. Le vol est tout aussi réaliste.



Une bien belle maquette !

Vincent est également de la partie avec son **Artizan** en E.P.P. Un modèle qui n'est malheureusement plus disponible.



Un modéliste satisfait !

A voir bientôt sur le terrain.

Nous aurons l'occasion d'apprécier très prochainement :



Le **Lama Hirobo** de **Fabien S.**



Salon de la maquette et du modèle réduit !

Vincent qui nous prépare sûrement un super modèle.



Le futur Jedi construit déjà en lévitation !



Claude C. Monsieur F3A va décorer comme il sait si bien le faire cet **Extra** (un moody blues) aux couleurs **Breitling**.



C'est Jean-Luc qui va être content !



Bon courage !

Le dernier vol.



Suite et fin du récit auto-biographique de **Luc M.**

Coup d'œil sur l'espace aérien à droite et sur ma montre et je vire au 71,13°. (Route magnétique 11,13° plus déroutement 60°). J'observe 10 minutes de vol, puis nouveau coup d'œil à gauche cette fois, virage au 311,13° (11,13° moins 60°) et 10 minutes.

J'observe en face et largement en dessous de moi, la Montagne d'Albion qui culmine à 4639 ft. Retour au cap initial (11,13°).

A 11 heures la Montagne de Chamouse 5026 ft et à une heure la Montagne de Beaumont. À ma droite je le confluent des vallées du Buech et de la Durance. Sisteron que je ne vois pas, caché par la montagne.

En dessous de moi la vallée du Jabron. Je dois quitter la CTA de Marseille pour passer en secteur de classe G, non contrôlé, avec le SIV 3 de Provence (Service d'Information de Vol).

- *CTA de Marseille, je quitte la Zone et la Fréquence. Au revoir, Fox Uniform.*

- *Au revoir, Fox Uniform. CTA de Marseille.*

Maintenant et quasiment jusqu'à Grenoble, avec le SIV 3 de Provence.

- *SIV 3 de Provence Bonjour, Fox Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 en provenance d'Aix les milles à destination du Versoud une personne à bord, altitude 7500 ft, transpondeur 2,4,1,8.*

- *Fox Uniform bonjour, altitude 7500ft, transpondeur 2,4,1,8, SIV 3 de Provence.*

Je vois maintenant le goulot d'étranglement de Serres, un peu plus à droite la montagne de Céüse (6672 ft) et plus en arrière en revenant sur la gauche le pic de Bure (8890 ft). Très au-delà, les sommets encore enneigés du Parc de la Vanoise, et du Gran Paradiso.

Je fais du regard le tour des cadrans et des voyants. Tout va.

Je distingue bien maintenant, à la jonction des routes de Veynes et celle de Lus la Croix Haute, le petit aérodrome de Serres qui, comme celui de Aspres est très prisé des adeptes du vol à voile et tout particulièrement des Belges, Hollandais, Allemands, Suisses et bien d'autres. La région très ensoleillée offre de magnifiques ascendances durables auquel s'ajoute beaucoup de possibilités de vols de pentes. L'aérodrome de Serres est assez acrobatique. En effet, il est dominé au sud par la montagne qui oblige les pilotes à des finales courtes et abruptes et des décollages avec des dégagements rapides par la droite ou la gauche. Lors de mes séjours dans le Dévoluy, je me suis souvent arrêté pour me régaler du ballet des planeurs et de leurs remorqueurs.

À une vingtaine de kilomètres, plus au nord, l'aérodrome de Aspres sur Buech. Lui par contre est niché sur un plateau qui surplombe le village qui lui a donné son nom.

Il abrite en plus un club d'aéromodélisme très recherché.

Les hauts sommets 5000 ft et plus dominant. Je coupe la vallée de la Drôme, à ma droite celle de Buech jusqu'à Lus la Croix Haute. Lus, la vallée de la Jarjatte, le Grand Ferrand, c'est des souvenirs de camp de Scout qui me reviennent en mémoire. Les raids de patrouille (les Loups) dans la montagne pour essayer d'atteindre le lac du Grand Ferrand. La nuit au creux d'un sentier de montagne, sous la pluie, sous une toile de tente sans mats, à quelques mètres du ravin qui coupait le sentier. Le réveil transis, mouillés jusqu'aux os, par un berger dont la bergerie se trouvait à quelques dizaines de mètres au-dessus de nous. Nous avons passé la matinée dans le creux de ce sentier cherchant à profiter des rayons du soleil enfin sorti des

nuages pour tenter de nous sécher et nous restaurer avec du pain mouillé, des pâtes collées par la pluie et une boisson aromatisée au lait en poudre réduit en purée.

Nous n'avons jamais atteint le lac. Mais j'adorais ces raids. La montagne, la forêt, les torrents, notre coin de patrouille, aménagés par nos soins. C'était la grande liberté, l'aventure, l'exploration et la débrouille. Le plus jeune d'entre nous avait dans les treize ans, le plus vieux dix-huit. Nous étions soudés dans une camaraderie qui n'était pas dénuée de taquineries.

Le lac, je l'ai atteint plus tard avec mon frère et nos aînés lors ce que nous venions en vacances, camper dans le Dévoluy.

A ma droite, majestueux et tragique, l'Obiou (9060 ft).



Le 13 novembre 1950, un DC 4 Canadien qui ramenait des pèlerins de Rome à Montréal a percuté le sommet de la montagne, tuant les 58 passagers et membres d'équipage.

Mais, superbe ascension pour qui ne répugne pas à se lever tôt. Panorama sur 360°, vertige au bord des falaises nord assuré.



A mon gauche détaché du massif du Vercors, le mont Aiguille (6320ft)

Derrière, les falaises du Vercors, qui n'ont pas, à la fin de la guerre de 40, protégé les Résistants qui y avaient créé un maquis.

Verticale de Lus la Croix Haute j'infléchi ma route sur la gauche, cap au 357,15° réduction du régime moteur à 1800 tours et je mets le réchauffe-carburateur sur ON.

La dépression qui se crée dans le carburateur lors du mélange air carburant s'accompagne d'un refroidissement qui peut aller jusqu'au givrage, et donc à l'arrêt du moteur. Le réchauffe-carburateur introduit sur commande, de l'air chaud prélevé autour de l'échappement qui, de ce fait empêche le givrage. Il me faut perdre 5500 ft progressivement en descendant la vallée du Drac qui est devant moi.

A ma droite, la Ville de la Mure. Tout au long de la rive droite s'échelonne quatre sites de vols de pentes pour aéromodélistes. En amont de la Vallée du Drac, à ma droite et au-dessus, le Parc national des écrivains et le mont Pelvoux (12933 ft). Toujours à ma droite et en remontant vers le nord, une pléthore de sommets échelonnés entre 7800 et 9800 ft. Je distingue le grand Pic de Beldonne qui culmine à 9769 ft.

A ma gauche, toujours les contres forts du parc naturel régional du Vercors, et dans la vallée, descendant vers Echirolles la succession des lacs formés par le Drac et ses affluents. Grenoble s'étend devant moi à 11 heures.

Je perds de l'altitude parallèlement au fond de la vallée et petit à petit les sommets à gauche et à droite me dominent.

Pont de Claix, confluent du Drac et de l'Isère la vue se dégage sur la droite la vallée de l'Isère. Je redonne du moteur à 2400 tours, mets le réchauffe-carburateur sur OFF. Altitude 2500 ft. Je regarde l'espace à droite et en arrière et vire au 44,94° en direction du Versoud.

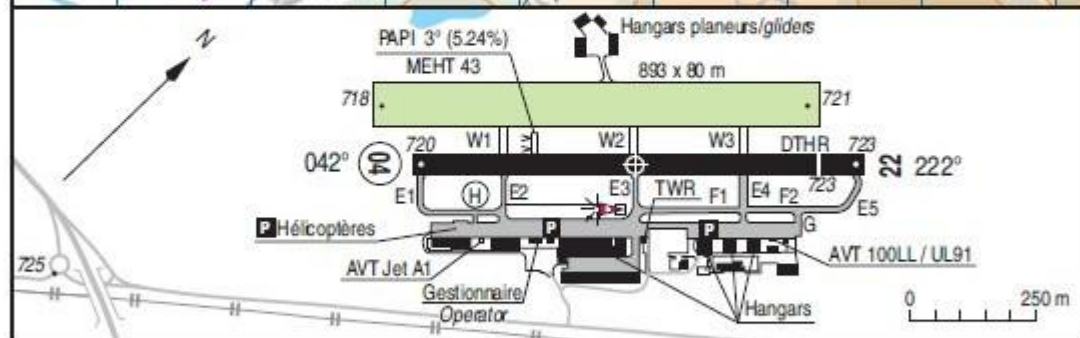
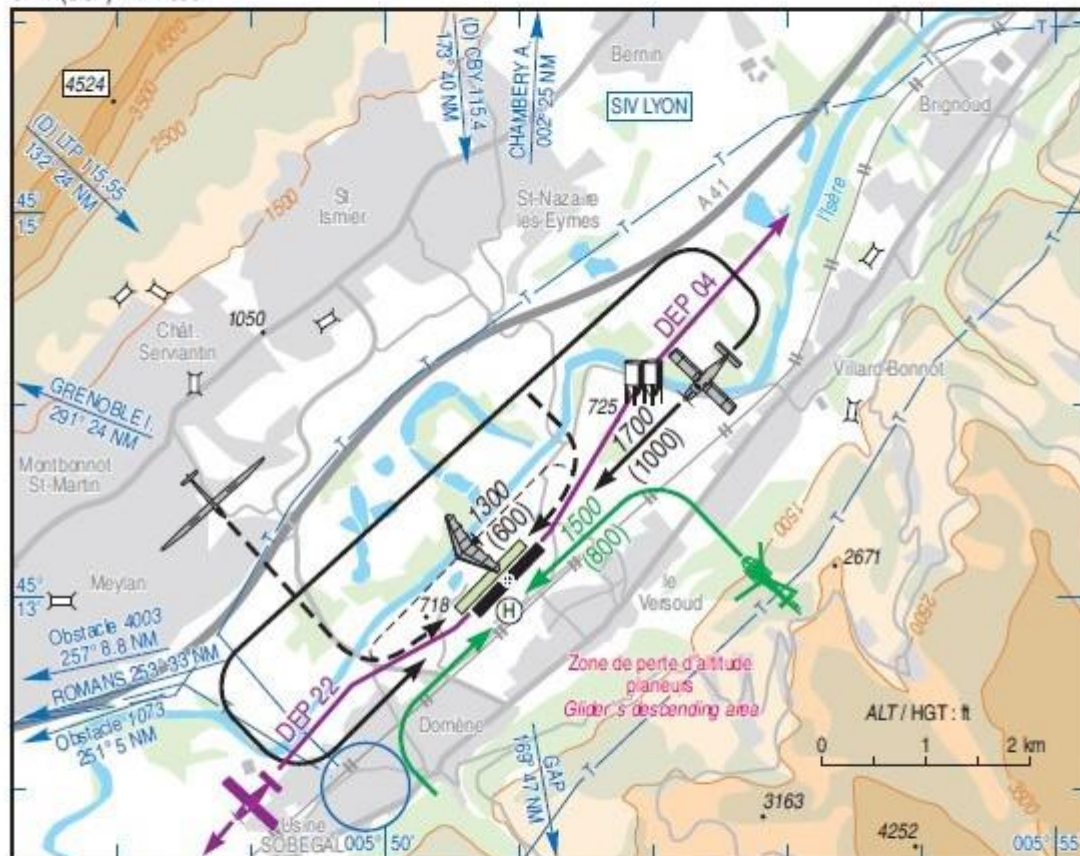
ATERRISSAGE A VUE Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
09 SEP 2021

GRENOBLE LE VERSOUD
AD 2 LFLG ATT 01

	ALT AD : 724 (26 hPa) LAT : 45 13 05 N LONG : 005 50 55 E	LFLG VAR : 1°E (15)
--	--	--------------------------------------

ATIS 125.230 ☎ 04 85 88 10 17
APP : NIL
TWR : 121.000
GND (SOL) : 121.655



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
04 22	042 222	900 x 30	Revêtu Paved	6.3 TRSI	900 900	900 900	900 815

Aides lumineuses : NIL Lighting aids : NIL

Pas de Traffic sur la fréquence, j'appuie sur l'alternat :

-SIV 3 de Provence, je quitte la Fréquence pour celle du Versoud. Au revoir, Fox Uniform.

-Fox Uniform vous quittez la fréquence pour celle du Versoud. Au revoir, SIV 3 de Provence.

Le Versoud est équipé de l'ATIS je bascule sur sa fréquence.

-Bonjour, ici le Versoud, information Charlie enregistré à 6 heure 15 UTC, piste en service 04, vent du 85° pour 15 nœuds, température 27 point de rosé 15, QNH 1014 hPa, informez la Tour du Versoud au premier contact que vous avez Charlie.

Je règle le QNH sur mon altimètre et passe sur la fréquence de la tour.

-Tour du Versoud, bonjour, Bravo Roméo Fox Uniform, un DR 400 en provenance de d'Aix les Milles à destination de vos installations pour un complet avec l'information Charlie, une

personne à bord. Altitude 2500 ft, Je suis à Echirolles. Fox Uniform.

- Fox Uniform bonjour. Numéro un, je vous propose une directe. Tour du Versoud.

- Tour du Versoud, en longue finale, Fox Uniform.



Au centre de l'image l'aérodrome du Versoud

Je prépare ma machine : Mélange plein riche, réchauffe-carburateur ON, pompe électrique ON, volet un cran, régime moteur 1700 tours, vitesse 130 km/h.

Je donne un peu de manche pour descendre à 1700 ft.

Je vois bien la piste devant moi, avec à gauche la piste en herbe réservée aux ULM.

Je peaufine mon alignement et m'assure de mon altitude : 1700 ft. Parfait. J'annonce :

- Tour du Versoud, Fox Uniform en finale.

Vitesse 110 km/h, volet 2 crans, de la main droite je sors les volets, hop ! je maîtrise le piquer du nez et remets la main droite sur la tirette des gaz, prêt à en redonner. Je vise le début de la piste. Les pieds toujours bien calés sur les palonniers. Je, passe le seuil de piste, je tire doucement sur le manche pour arrondir, le train principal touche sur le peigne. C'est un bel atterrissage...

Les ateliers où je dois laisser Fox Uniform se situent à droite à côté des hangars. D'après la carte VAC, dégagement E4 face aux hangars. Un peu de moteur pour m'y engager et j'annonce :

-Tour du Versoud, piste dégagée, je passe sur la fréquence sol, aurevoir Fox Uniform.

Je freine et m'arrête pour me donner le temps d'appeler.

-Le Versoud sol, bonjour, Fox Uniform, un DR 400 pour les ateliers de réparations BAM.

- Fox Uniform bonjour. Tout droit, au parking à gauche, le hangar du bout. Le Versoud sol.

Je redonne du moteur, jette un coup d'œil à gauche et à droite avant de traverser le taxiway E5 et vire à gauche pour essayer de trouver une place proche des ateliers.

En, j'en trouve trois côtes à côtes. Je m'engage dans la troisième et j'annonce :

-Le Versoud sol, Fox Uniform, au parking, au revoir, merci.

-Fox Uniform, au revoir, le Versoud sol.

J'ai un peu le cœur qui se serre en serrant le frein de parc et faisant les gestes de fin de vol. Je mets la radio OFF. Pompe électrique OFF, réchauffe-carburateur froid, feux de navigation OFF, transpondeur OFF, VOR OFF. Régime ralenti, essai de coupure (avec le sélecteur de

magnétos, pour vérifier qu'il n'y a pas d'auto-allumage). Régime 1100 tours, mixture : étouffoir. Clé de contact retirée, Anticollision OFF, Alternateur OFF, Batterie OFF, hora-mètre noté, Volets pleins sortis.

Je regarde autour de moi, un peu désorienté.

Je déboucle ma ceinture et je m'extrais de l'habitacle.

Mon dernier vol avec Fox Uniform est terminé. Moi, Léo* va venir me chercher dans l'après-midi avec un PA 28, Fox Uniform va rester ici pour une révision des 2000 heures, et surtout pour changer l'entoilage des ailes et du stabilisateur qui ont été trop souvent exposés aux intempéries. C'est l'entoilage qui justifie le déplacement. La révision, notre mécano sait faire. Je débarrasse le cockpit de mes affaires et des papiers de l'avion, je ferme la verrière et replace les flammes dans le tube Pitot et les statiques.

J'ai et un peu de peine à me détacher de Fox Uniform. C'est fini, il ne me reste qu'à remplir le livre de bord. Je lui tourne le dos et me dirige vers le hangar.

Luc Marilier

Marseille fin septembre, début octobre 2023.

*Lire mon récit intitulé « l'assiette de charcuterie »

N.D.L.R. Vous trouverez L'assiette de charcuterie, un autre récit passionnant dans les pages des numéros 18 et 19 de janvier et février 2021

Bravo Luc, je pense que tout le monde attend avec impatience la prochaine histoire.

Question de bon sens.

Chers amis, essayez de répondre à ce petit Q.C.M.

Voici la question :

- Nous sommes en semaine.
- Il fait beau, pas de vent.
- Vous n'avez pas volé depuis un certain temps, il vous tarde de mettre votre modèle en l'air.
- Vous êtes arrivé sur le terrain depuis un bon moment.
- Vous êtes accompagné d'un référent.
- Vous n'êtes pas un débutant.
- La radio d'écoute est en fonctionnement.
- Imaginons même que votre modèle est en piste et prêt à partir.

Sur là ou lesquelles des images figurant ci-dessous, vous n'êtes pas autorisé à voler ? (plusieurs réponses sont possibles).

Regardez bien les images !



Image A



Image B



Image C



Image D



Image E

Vous avez tout bien regardé. La réponse est à la fin du Ptéro.

Bonne chance !

La journée club.

Elle a eu lieu le samedi 18 novembre.

La météo a été de notre côté, ce qui a donné l'envie à beaucoup de modélistes de se joindre à nous. Une belle journée donc qui a été marquée par la présence de nombreux modèles d'exception, comme vous pourrez le voir sur les photos.

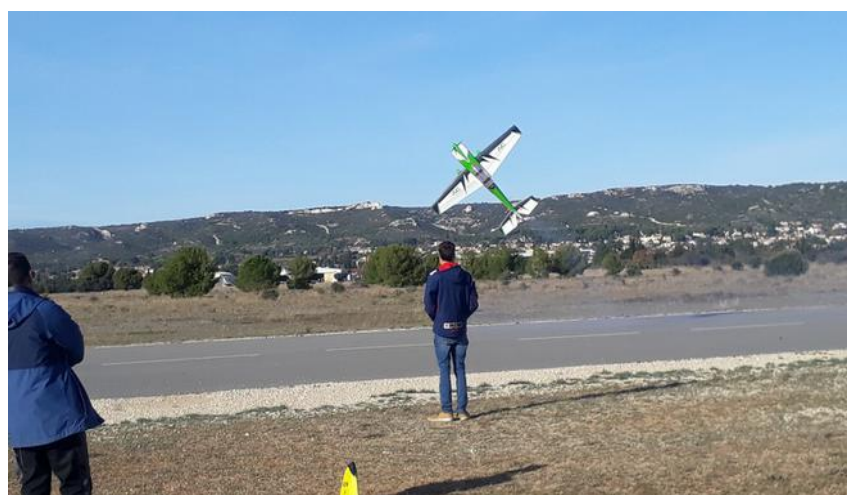
Lancé-main, prêt à voler en E.P.P., trainers, maquettes, planeurs, modèles à turbine toutes les catégories étaient représentées.



Les démonstrations proposées par quelques pilotes émérites ont ravi l'ensemble des participants. En voici quelques images.



Une aile volante larguée depuis un hélicoptère à une altitude vertigineuse.



Du torque-roll bien sûr.



Du remorquage de planeurs.



De la poussée vectorielle.



De la grosse turbine.



De la belle maquette.



Un concours d'avion en papier.



Plein de copains.



Des saucisses et des merguez.



Encore des copains.

Voilà, c'était la journée club. Merci à tous les participants d'être venus se joindre à nous.
Nous vous espérons encore plus nombreux l'année prochaine.

Le nouveau logo du club.

Le sujet fait débat depuis pas mal de temps au sein du C.A. : Doit-on changer le logo du club ? La réponse a été oui et il a été demandé à tous de participer à la création d'un nouveau logo pour le C.A.R.E.B.

Quelques-uns ayant la fibre artistique se sont portés volontaires pour le dessiner et voici après une présélection par le C.A. sur une cinquantaine de modèles, les 5 logos qui ont été retenus et qui vous seront proposés au vote lors de la prochaine assemblée générale.
Vous pouvez faire dès maintenant votre choix.



A vous de choisir... !

Solution du quizz.

J'espère que vous avez été nombreux à trouver la bonne réponse qui est :

Je ne peux en aucun cas voler sur les images A-B-C-E

**La seule image où il n'y a pas d'hélicoptère en l'air ou au sol est
l'image D**

Il est rappelé à tous les membres utilisant la plate-forme d'aéromodélisme que les vols sont interdits lors de la présence d'hélicoptères grandeur sur le terrain. Nous avons l'obligation de cesser tous les vols et de poser immédiatement le modèle quelque soit sa taille ou son poids.

Relisez le règlement !

Le non-respect de cette règle pourrait avoir de graves conséquences pour nous modélistes.

Merci à tous de la respecter et de la faire respecter.

DURA LEX SED LEX

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 et à la prochaine.....

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

Un merci également à tous ceux qui ont participé à ce numéro.
Sans oublier bien évidemment de remercier aussi ceux qui le lisent.

Rappel : Les n° du Ptero sont désormais disponibles en téléchargement sur le site ci-dessous :

<https://onedrive.live.com/?authkey=!AOBVqklb4AHAVe4&id=18D44B22C3BAD90F!10838&cid=18D44B22C3BAD90F>

Jean Claude PESCE.