

Histoire de l'aéromodélisme sur l'aérodrome René Couzinet situé aux Ajoncs

Merci à Robert Douillard, notre vétéran et la mémoire du club, pour cette excellente contribution ainsi qu'à la rédactrice du tapuscrit pour sa capacité à relire Robert.



A part quelques tentatives de vol libre qui, à notre connaissance, n'ont pas laissé de traces, le premier avion radioguidé a été construit à Dompierre-sur-Yon par le tandem Prosper Guédon et Guy Mocquillon (père) dans les années 1950 - 1955. Il s'agit du D.A.D. - Diable d'Albert Ducrocq, du nom de son concepteur. Il avait les caractéristiques suivantes : envergure 1 m 60 ; profils autoporteurs ; équipé d'un moteur micron "diésel" fonctionnant avec une mélange d'éther, pétrole et huile dans les mêmes proportions. Sa radio, de fabrication "maison", fonctionnait suivant le principe du tout ou rien. L'avion devait être équipé d'un système de guidage, dit à échappement, actionnant une seule commande, la direction.

► En 1955, une annonce de "Ouest-France" indique qu'un avion radioguidé a été perdu

C'est cette annonce qui a fait connaître l'équipe de Dompierre-sur-Yon. Un incident trop fréquent à cette époque, la perte de portée et l'avion avait disparu dans la nature.

Plusieurs passionnés se sont retrouvés à Dompierre-sur-Yon, formant une petite équipe de 5 à 7 personnes dont H. Bossart de Cholet, J. Le Cardinal, G. Mallard et R. Douillard, sans faire beaucoup d'adeptes et pour cause, faire voler un avion radiocommandé était une véritable gageure.

► L'avion radiocommandé n'est pas un jouet

C'est un appareil complexe qui fait appel à des connaissances diverses et les avions, à cette époque, disposant d'une seule commande, devaient être parfaitement réglés (centrage et surtout calage pour obtenir une incidence optimum en l'absence de profondeur).

Il fallait comprendre pourquoi et comment un avion peut voler, acquérir des connaissances en aérodynamique, électronique etc. notions acquises pour la plupart, dans ces années là, par la pratique du vol grandeur.

Chacun devait construire, bien sûr l'avion, mais aussi le matériel électronique indispensable : émetteur et récepteur. Les diffusions d'informations étaient peu nombreuses, la revue M.R.A. "modèle réduit avion" peu étoffée, pas de boutiques spécialisées (sauf à Paris). La source des inventions, quelques plans célèbres proposés à l'époque, le D.A.D., le A.W. 3 de Wastable, etc.

► Un peu de technique

Construire son matériel n'était pas une mince affaire. La petite équipe bénéficiait largement des conseils de Prosper Guédon – autodidacte expérimenté, de H. Bossard – technicien chez Thomson à Cholet, ainsi que de l'aide de G. Mocquillon (père) - radioamateur et très bon constructeur.

En l'absence de transistors, le matériel était lourd, volumineux et d'une fiabilité moyenne. L'émetteur alimenté par une batterie de 110 Volts devait être posé au sol et relié à la boîte de commande manuelle par un long fil.

Différents schémas étaient proposés, basés sur un oscillateur nécessitant peu de pièces et pouvant être monté facilement (ex : un tube de type EL 84) penthode monté en triode alimenté par 110 Volts

En l'absence de servos, le guidage de l'avion se fait par un système appelé échappement. Cela consiste en un mécanisme qui tourne d'une fraction de tour à chaque Top d'émission. Il est composé d'un disque entraîné par un brin de caoutchouc torsadé. Le disque fait un quart de tour à chaque Top d'émission et dirige la commande de droite à gauche en passant par le neutre. Si le système était plutôt simple, le pilotage quant à lui manquait de précision. Les vols avaient lieu sur les pistes d'avions grandeur alors en herbe.

Pour ce groupe d'adeptes qui n'a jamais dépassé 5 à 7 membres, et malgré les avions perdus ou cassés, ces débuts sont restés gravés dans les mémoires comme riches et passionnants.

► Les années 1960 à 1980

Durant ces années le modèle réduit prend son essor à la faveur de l'apparition, dans le commerce, du matériel de radiocommande "tout ou rien". Les revues spécialisées s'étoffent et proposent plans et conseils pratiques. C'est l'apparition des célèbres Goofé et Filochar dont l'auteur n'est autre que le polytechnicien et pilote de l'armée de l'air F. Plessier, grand vulgarisateur au travers de nombreux articles.

Les grandes marques : GRAUPNER et MULTIPLEX commencent à diffuser du matériel fiable avec les fameux émetteurs Variphon, Varioton et l'intéressant servo Bellamatic. Les boîtes de construction se multiplient : KWIK-FLY, Caravelle, Baron, Pinto Prima, etc. La Vendée s'est même offert le luxe d'un plan pour la construction d'un avion baptisé Le CHOUAN, particulièrement intéressant pour ses qualités de vol et rapidité de construction, dessiné par le champion suisse Claude Sautier, Vendéen pendant ses vacances et ami de l'équipe dompierreoise.

Puis le nombre de pratiquants a cru rapidement avec l'arrivée de jeunes (et moins jeunes aussi) comptant entre autres dans ses rangs JP Chabot, G. et C. Mocquillon, R. Bagnas, J. Barailhé, R. Hillairet, J.C Pain, C. et A. Giraudeau, V. Ramé ...

Le modèle réduit était une section de l'Aéroclub Yonnais. La présence de modèles de plus en plus nombreux commençait à poser, pour les pratiquants du vol grandeur, des problèmes de sécurité. Monsieur Oudot – président de l'aéroclub, a donc souhaité que l'activité modèle réduit soit encadrée, persuadé de plus que c'était un moyen d'intéresser les jeunes à l'aviation et ainsi servir de tremplin pour le vol grandeur. La responsabilité en a été confiée à R. Douillard : ainsi est née la première section officielle de modèle

réduit à La Roche-sur-Yon. C'était le début des années 80. Le premier bureau était composé de R. Douillard, J. Barailhé et G. Mocquillon, ces derniers étant plus spécialement chargés de la partie administrative et de l'organisation des activités.

La section a fonctionné sous le régime de l'association loi 1901 non déclarée. Le bureau s'est appliqué à structurer le club, à la suite de quoi ont été établies des règles concernant les aires de vol et le stationnement des véhicules. Des manifestations destinées à faire connaître le club ont été organisées : concours, démonstrations..., des aides apportées aux nouveaux venus.

Beaucoup aimaient se retrouver malgré la précarité des moyens mis à leur disposition. Le bâtiment d'alors (au même emplacement que l'actuel club house) appartenait au Vol à voile, c'était un bungalow délabré.

Au début des années 90, la présidence est tenue pendant 1 an par JL Bourrieau, auquel succède G. Mocquillon, le secrétariat étant assuré par J. Barailhé. Les activités sont développées et le club adopte un statut officiel (déposé en Préfecture le 1er février 1994) accompagné d'un règlement intérieur élaboré avec soin.

Fin 1996, le bureau démissionne ; C. Giraudeau est élu président début 1997. En 1998, G. Barreau, accompagné d'une nouvelle équipe, succède à C. Giraudeau. Il quitte la présidence en 2001.

C'est à cette période qu'est intervenu un événement marquant pour le fonctionnement du club et qui comptera dans les annales de l'ACY Modélisme : la création de l'école de construction et de pilotage, sous l'impulsion de G. Barreau et J. Barailhé, alors que J. Ardouin et M. Debailleul contribuaient à conclure un accord avec le comité d'entreprise d'EDF qui s'engageait à mettre à la disposition du club, locaux et matériel.

Rapidement, l'école ouverte tous les samedis matins (dans les locaux en période d'hiver et sur le terrain aux beaux jours), n'a cessé de voir sa fréquentation progresser pour atteindre régulièrement de 20 à 30 personnes pouvant bénéficier de conseils pour la construction et/ou de cours de pilotage en double commande. Il convient surtout de souligner combien l'école est un facteur de cohésion et a puissamment contribué au développement du club qui est aussi devenu un partenaire respecté et à part entière des autres associations utilisatrices de la plate-forme.

En 2002, G. Charon est élu président.

A suivre



Gérard Charon raconte la suite, merci pour cette rédaction claire et précise.

L'activité de l'atelier commence à devenir significative, malheureusement les locaux de la rue E. Plocq, deux pièces quelque peu défraîchies n'offraient pas les conditions de salubrité nécessaires, les jours de pluie notamment.

L'initiation des jeunes se complète par des épreuves sur le site des Ajoncs, sous le contrôle de la FFAM. Ailes de bronze, ailes d'argent et autres diplômes sont attribués aux membres qui se voient ainsi en mesure de progresser dans la discipline de leur choix et même pour certains franchir un grand pas en accédant au vol grandeur sur planeur grâce à l'attribution de cinq heures de vol, en double commande, financées par les fédérations respectives : FFAM et FFVV

On voit ainsi se dessiner un rapprochement avec les autres activités de la plateforme aéronautique, ce qui n'existait pas ou peu jusqu'alors. Dorénavant des passerelles sont établies à la satisfaction générale. Certains de nos anciens membres sont ainsi devenus pilotes professionnels et n'oublient pas pour autant l'aéromodélisme. Et quand il y a un coup de mains à donner, un meeting aérien par exemple, comme prévu cette année, tous participent.

Des nouveaux locaux nous sont proposés boulevard Leclerc, plus vastes et plus lumineux. C'est alors que de nouvelles activités sont explorées : le vol électrique, le vol indoor avec la découpe automatique de noyaux au fil chaud permettant de simplifier la construction de ces modèles de plus en plus légers. L'indoor

se pratique en saison hivernale dans une grande salle ou des rencontres amicales inter club sont organisées... qui se terminent souvent en grosse rigolade !

A l'extérieur, le planeur radio commandé a ses adeptes dans les nombreuses disciplines retenues par la FFAM dont le F3B, qui nous a valu l'organisation du championnat de France en 2002, propulsant ainsi notre club au niveau national, qui à l'unanimité est reconnu pour son organisation et la grande convivialité qui le caractérise. Depuis l'activité planeur est bien présente avec des rencontres telles que la Formule France 2000, moins exigeante que la F3B, avec en point d'orgue le championnat de France FF2000 en 2010.

L'hélico n'est pas en reste et le vol électrique permet un apprentissage moins onéreux. Nous comptons d'ailleurs parmi nos membres un virtuose, dans cette discipline difficile, dont la notoriété dépasse nos frontières. Plus récemment quelques avions équipés de réacteurs miniatures, véritables copies des vrais, et fonctionnant au kérosène, nous offrent un spectacle bluffant, mais ils ne sont pas à mettre entre toutes les mains pour des raisons de sécurité évidente.

Ainsi va la vie du club, avec deux autres Présidents Jacques Barailhé, devenu pilote de planeur grandeur entre temps, apprécié pour sa disponibilité et son autorité, puis Jean Yves Bourneau (l'auteur de ce site !) qui montre de réelles compétences en électromécanique et informatique.

C'est encore une fois l'illustration de la mutualisation réussie des connaissances, autour d'une passion commune : le vol...

A suivre

Après 5 ans de présidence, Jean-Yves Bourneau passe la main, et c'est Raphaël Surun qui est élu.

Cependant depuis 2010, du fait du développement de l'activité sur l'aérodrome soutenue par la volonté de la ville de la Roche sur Yon et des collectivités locales un protocole imposé par la DGAC, la CCI gestionnaire de l'aérodrome est mis en place.

Notre espace de vol devient balisé et nous devons le respecter. Cette situation complique la pratique de l'activité surtout pour les modèles de grandes tailles et les modèles rapides types réacteurs.

Les non-respects de l'espace de vol se produisent et créent des situations malheureusement souvent conflictuelles.

C'est ainsi qu'un adhérent décide de créer un club à Dompierre sur Yon drainant avec lui une dizaine de membres.

Mais fin 2018, début 2019, grâce à la CCI et à la Communauté d'agglomération une nouvelle piste en enrobé est construite beaucoup plus au sud ce qui rajoute environ 200 mètres d'éloignement de la piste grandeur, les 2 pistes historiques en croix sont détruites.

Notre nouvel environnement répond maintenant pleinement à notre loisir