



# LE PETIT RÉAL

LA NOTICE OFFICIELLE DU CHAPITRE "RÉAL CÔTÉ"  
Chapitre affilié à IPMS Canada

Juillet 2008

## On se prépare pour la rentrée !

Lors de ma dernière visite au comptoir postal il y avait foule ! Non pas que tous attendaient leur cheque mais plutôt qu'il est situé dans une papeterie ! Wow, on est en plein été, les gens devraient être en vacances. Mais non, ils sont tous là pour acheter les effets pour le retour à L'école.

OFFF, pauvre Alain, lui qui vient juste de terminer la réfection de ses autobus lolol !

Lors de notre dernière rencontre Patio, Frank nous a suggéré qu'il serait temps de raviver la flamme du club en commandant une nouvelle batch de T-shirts, ou même encore peut-être créer une batch avec le logo du club. J'ai trouvé que c'était une très bonne idée. Bien sur, tout doit être fait dans le bon ordre lors de nos rencontres pour que les gens se sentent impliqués et que nous obtenions l'effet escompté !

Pour les membres qui se poseraient la question, un T-shirt n'est pas seulement un point rassembleur, mais aussi porteur de valeur sociale. Quand on le porte lors de nos visites à l'extérieur, les gens qui nous regardent se demandent :

"C'est qui cette association la ? Il y a beaucoup de membres ! ca doit être un vrai plaisir que d'en faire partie!"

Ainsi, quelque soit la couleur des T-shirts, la forme du logo ou bien sur le style préconisé, n'ont que peu d'importance, sauf si on se nomme Yves Saint-Laurent ou Gucci.

Mais bien sur que le choix doit être fait de manière démocratique pour que tous aient la chance, non seulement de donner leur opinion, mais aussi de participer et de partager les tâches qui se relient à une telle acquisition !

Donc, préparons nous pour la rentrée et portons fièrement les couleurs du club lors de nos sorties.

Bien sur que toutes les raisons sont bonnes pour ne pas porter les couleurs du club, mais rappelez-vous que vous êtes le club. Si vous ne portez pas les couleurs du club, qui le fera!

Je me dois en terminant de remercier tous les membres qui dans le passé ont porté fièrement les couleurs du club. C'est bien grâce à eux si on est reconnu, non pas seulement dans la région de Montréal, mais partout ailleurs au Canada et USA !

Bonne lecture bonne rencontre et bien sur bon maquettisme !

**Jmarc**

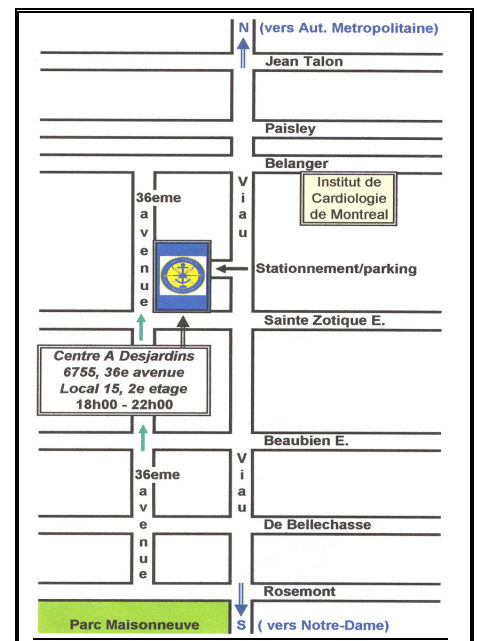
## IPMS Ste Hélène

Un autre groupe de colleurs de plastique qui se rencontrent le premier vendredi du mois (Septembre à Mai) au Vieux Fort, Parc Jean Drapeau, dès 19H.

## Calendrier des prochaines réunions

La prochaine réunion est prévue pour le vendredi 16 août, de 18 à 22:00, au **Centre A Desjardins - Local 15, 2<sup>e</sup> étage**.

## **Plan d'accès au Centre A Desjardins (6755, 36<sup>e</sup> avenue)**



## Vos joyeux scribouillards

Michel Ruel – (450) 677-2124  
([miruel@videotron.ca](mailto:miruel@videotron.ca))

Jean Marc Perreault  
(450) 659-5241  
([jmarcpe@videotron.ca](mailto:jmarcpe@videotron.ca))

Daniel Dubois – (450) 619-7629  
([cd.dubois@sympatico.ca](mailto:cd.dubois@sympatico.ca))



# LE PETIT RÉAL

LA NOTICE OFFICIELLE DU CHAPITRE "RÉAL CÔTÉ"  
Chapitre affilié à IPMS Canada

Juillet 2008

## A noter sur vos agendas



### **Hull (Gatineau), le 17 Août (A.M.R.O.)**

L'Association de Modèles Réduits de l'Outaouais organise son concours annuel de modèles le dimanche 17 août. Si les autos et camions sont les plus représentés, le concours est également ouvert à d'autres catégories (motos, avions, science fiction, etc.). La manifestation se tiendra au Centre Communautaire du Père Arthur Guertin, 16 rue Beriault, à Hull (Gatineau). L'inscription des modèles se fait de 9h00 à 12h00, et le jury intervient à 15h30. Les frais d'admission sont de 3 \$ pour les plus de 6 ans, et les frais d'inscription au concours sont de 1 \$ par modèle. Cette année, le thème principal est la Ford Model T dont on fête le centième anniversaire.

Info : [www.modelbear.com](http://www.modelbear.com)



### **Sainte Anne de Belle- vue, le dimanche 14 septembre**

L'exposition annuelle est organisée dans l'enceinte de l'Hôpital des Vétérans de 10:15/10:30 jusque vers 17:00. Le but est de distraire les vétérans qui ne quittent pas l'hôpital, en leur présentant des modèles d'avions, de blindés, bateaux, figurines, des objets souvenir, ou de l'icôlographie,

ayant un rapport avec les théâtres d'opérations où le Canada a été présent, surtout durant la deuxième guerre mondiale et durant la guerre de Corée.

Il s'agit d'apporter des réalisations, pas de monter des modèles. Ces vétérans ont donné une partie de leur vie pour leur pays et pour la liberté d'une partie du monde, il est important de leur consacrer un peu de notre temps.

Un repas de midi est offert sur place aux exposants. Pour s'y rendre, on peut par exemple prendre la 20 ouest (direction Toronto), et la sortie 39, juste à l'entrée de Sainte Anne. La sortie Sainte Marie est également recommandable.

Contacts : Gilbert Texier et  
Michel Ruel

## Un peu d'histoire :

### Les heures, les jours, les mois et surtout les années passent... (Suite)

Bonjour les amis. Nous abordons ce mois-ci l'année 1909, qui fut également très chargée.

Dans l'est de l'Europe, plus précisément en Russie, un ingénieur réalise son rêve de voler. Il s'agit de Yakov M. Gakkel, qui, après deux tentatives peu chanceuses avec ses premiers prototypes, réussit un premier vol. 1909 verra aussi l'apparition du premier service postal en Allemagne, entre Borek et Brück.

Le pilote était Hans Grade, le 1<sup>er</sup> pilote breveté allemand (rappelez vous Le Petit Réal de juin, et les nouvelles d'octobre 1908).

En France, un mécanicien plein de talent, originairement fabricant de projecteurs et de phares d'automobiles, décide de construire un avion, puis d'autres, avec évidemment beaucoup de problèmes au début. Il s'agit de Louis Blériot.

Le 23 janvier 1909, il réussit un premier vol avec son Blériot type XI équipé d'un moteur de 30 ch. (21.5 kW) de marque R.E.P.

Nous reparlerons très bientôt de ce Monsieur Blériot.

En février 1909, en Angleterre, les frères Short prennent une licence de construction avec les frères Wright pour construire des aéroplanes.

Depuis le début, de cette petite histoire de l'aviation, nous n'avions pas encore beaucoup entendu parler du Canada, qui restait selon un écrivain français du temps de Louis XV, une zone constituée de « quelques arpents de neige ». Cependant, ces quelques arpents de neige comprennent de belles provinces, et notamment la Nouvelle Écosse, où, pendant l'hiver la glace est très solide dans la baie de Baddeck.

Ici s'active un certain J.H.D. Mc Curdy, ami d'Alexander Graham Bell, fameux inventeur canadien d'origine britannique. Ces deux amis ont créé la 1<sup>ère</sup> association canadienne. La Aerial Experimental Association, et le 23 février 1909, au dessus de la baie de Baddeck au Lac Bras d'or, fut réalisé le premier vol au Canada.



# LE PETIT RÉAL

LA NOTICE OFFICIELLE DU CHAPITRE "RÉAL CÔTÉ"

Chapitre affilié à IPMS Canada

Juillet 2008

Il s'agit aussi du premier vol réussi dans l'empire britannique. L'appareil conçu par Mc Curdy et construit aux ateliers de l'association.

Description du premier vol :

- 1<sup>er</sup> décollage : Arrêt des le départ. Une pompe à essence ne fonctionne pas bien.
- 2<sup>ème</sup> décollage : Parfait, vol à 9 mètres au dessus de la glace. La distance de vol est de 800 mètres à la vitesse de 6 kilomètres/heure environ.

Nota : Si vous passez vos vacances en Nouvelle Écosse, n'oubliez pas de visiter le musée Graham Bell qui est une merveille.

Pour nous maquettistes, l'année 1909 vit naître un très important livre publié par Fred T. Jane. La première édition du Jane's All the World's Aircraft, qui cent ans plus tard est un dictionnaire aéronautique de référence qui paraît chaque encore année.

Le 9 mars 1909, l'aéroplane Goupy II vole pour la première fois; c'est un biplan à moteur Tractif.

Le 30 avril, nous retrouvons notre future Lord JTC Moore Brabazon qui s'accapare le succès du premier vol d'un pilote anglais sur une distance de 137 mètres (450 Ft), à Leysdon (Isle of Sheppey) où se trouvait d'ailleurs le premier aérodrome d'Angleterre.

Entre nous, notre Lord avait fait beaucoup mieux à Issy les Moulineaux le 4 décembre 1908.

Le 20 mai, Paul Tissandier fait un vol d'une heure sur biplan Wright en France.

Il est alors reconnu gagnant du record du monde de vitesse en Aéroplane. La vitesse était de 54 km/h (34 mph).

Paul Tissandier fut le deuxième élève de Wilbur Wright en France.

Le 5 juin, aux USA on assiste à la première course en ballon : La First National Balloon Race in America. Le parcours de cette épreuve atteignait 608 km (378 miles).

Le 12 juin, en France, à Issy les Moulineaux, près de Paris, voit un premier aéroplane transporter deux passagers en plus du pilote qui n'est autre que Louis Blériot (nous étions alors encore très loin des capacités d'un Airbus A 380). Les passagers étaient Messieurs Santos Dumont et Fournier.

Attention, car le 13 juillet 1909, Monsieur Alliot Vernon Roe devient le 1<sup>er</sup> britannique à voler sur un aéroplane triplan recouvert de papier. Il réalisa un vol de 30 mètres à Lea Marshes dans l'Essex.

Ce n'était qu'un début pour Vernon Roe, car par la suite, après la deuxième guerre mondiale, il travailla sur le S.R.45 Princess, un hydravion géant, recouvert cette fois d'aluminium.

Le 23 juillet eut lieu le deuxième vol de Vernon Roe sur son triplan qui parcourut la très grande distance de 274 mètres (les anglais ont de la suite dans les idées).

Une des plus belles pages de l'histoire des plus lourds que l'air est maintenant à nos portes.

Le 25 juillet 1909, c'est fini pour messieurs les anglais. Leur Île n'en est plus vraiment une.

Louis Blériot se permit de traverser l'English Channel (la Manche pour les français : c'est plus court et moins possessif que l'appellation anglaise).

Le français s'est permis, sur un aéroplane monoplan équipé d'un petit moteur Anziani de 25 ch, de décoller des Baraques (près de Calais) à 4:41 du matin, et traverser ce bras de mer de 43 km en 36 minutes, pour atterrir à Northfall Meadow (près de Douvres) en territoire anglais. En plus, il eut le culot de planter un drapeau français en territoire Britannique.

"This was indeed quite Shocking, was'nt it?", mais quel courage!

Le seul problème pour Monsieur Blériot est qu'il brisa son train d'atterrissage.



Malgré ce débarquement agressif, Louis Blériot remporte le prix de 1000 livres sterling de la part, non pas de sa majesté Eduard VII, mais du journal anglais Daily Mail.

Le prix correspondait à un montant de 25,000 francs or de l'époque.

Notons qu'en 1909, ils étaient trois à vouloir traverser la Manche pour obtenir ce prix :

- Charles de Lambert
- Hubert Latham (un anglais résidant en France)
- Louis Blériot



# LE PETIT RÉAL

LA NOTICE OFFICIELLE DU CHAPITRE "RÉAL CÔTÉ"  
Chapitre affilié à IPMS Canada

Juillet 2008

Charles de Lambert abandonna, Louis Blériot gagna, et Hubert Latham, malgré la victoire de Blériot voulut lui aussi traverser la Manche.

Malheureusement, la chance n'était pas avec lui, et il eut beaucoup de problèmes de moteur sur son monoplane Antoinette.

Le 27 juillet, il prend l'air, mais malgré une traversée assez bonne, il tombe en panne à 1.6 km de la côte britannique. Il a perdu, mais se paye un bain de mer gratuit sur les plages de son pays d'origine.

Le 2 août 1909, le gouvernement américain fait construire son premier avion Wright modèle A biplan au coût de 2,500 dollars de l'époque.

Le 22 août 1909, se déroule à Reims (France) le "1<sup>er</sup> International Meeting" pour aéroplanes.

23 avions sont présents sur le terrain. Le concours prévoit des épreuves et prix de vitesse, distance et de durée de vol.

« Le terrain de Reims était plein pour cette première journée, et j'ai eu des détails de cette journée car mon père était avec son père sur le terrain. Déjà, l'aviation avait pris sa place dans la famille! »

Les jours suivants, les gagnants se succédèrent, et pas des inconnus!

➤ Le 23 août, Glenn Curtiss, sur Golden Flyer, remporta un prix de vitesse sur son Golden Flyer, à la vitesse de 69.821 km/h.

➤ Le 24 août, Louis Blériot remporta le prix de vitesse à la vitesse de 74.318 km/h.

➤ Le 26 août, Hubert Latham, remis de son bain de mer forcé (la Manche reste fraîche, même en juillet, et nul doute qu'il descendit quelques pintes de bière brune ou quelques verres de Scotch Pure malt pour se réchauffer) remporta le prix de distance en circuit fermé avec 180 kilomètres parcourus en une Heure. NDLR. La rédaction, avec l'appui du Capitaine Haddock récemment cité dans le Petit Réal, rappelle que la modération a bien meilleur goût!

➤ Le 27 août, Henry Farman (tiens, on le connaît aussi celui-la) remporta le prix de distance en circuit fermé, comblant 180 kilomètres en une heure (il n'y a plus que les conducteurs allemands pour pouvoir tenir une telle moyenne sur certaines de leurs autoroutes!).

➤ Le 29 août, Glenn Curtiss (encore lui, c'est énervant, hein), obtint le prix de vitesse avec 75.7 km/h sur son Golden Flyer. Il fut aussi gagnant de la coupe Gordon Bennett.

➤ Le 29 août, Hubert Latham remporta le concours d'altitude sur son Antoinette IV en atteignant 155 mètres (il comprit que plus près du soleil, signifie plus vite sec !)

On constate que peu à peu, malgré les mésaventures des uns et des autres, l'aviation prend de la vitesse et de l'altitude.

Le 7 septembre, on doit regretter un premier accident mortel en France, sur un Wright modèle A à Port Aviation, près de Juvisy.

Eugène Lefebvre, au commandes de son avion, tombe à la ventrale, et se tue. Triste fin pour un jeune homme de 25 ans!

Le 22 septembre, toujours en France, le Capitaine Ferdinand Ferber se tue au décollage à Boulogne sur son avion Voisin.

Le 30 octobre 1909, Moore Brabazon gagne Le Trophée du Daily Mail. Ce trophée était assorti d'un prix de 1,000 Livres Sterling pour la réalisation d'un premier vol de un Mile en avion sur Wright biplan construit par les frères Short.

En novembre 1909, en Autriche, le premier aéroplane de Etrich, le Taube (la colombe en allemand) fait son premier vol.

C'est le début d'une lignée qui va donner la sinistre série d'avions Taube construits en Autriche et Allemagne, et utilisés durant la première guerre mondiale. Ces avions étaient très reconnaissables en vol par leurs ailes qui rappelaient encore très fort des ailes d'oiseaux.

En décembre 1909, en Angleterre, un grand nom de l'aviation commence à faire parler de lui. Il s'agit de Geoffrey de Havilland. Son premier appareil, un biplan équipé d'un moteur de la Irish Motor Company, fait son premier vol.

Le 9 décembre 1909, on assiste au premier vol d'un aéroplane en Australie. Le pilote est Colin Defries, et le 31 décembre, Harry Ferguson fait voler son premier appareil en Angleterre (appareil dessiné et construit par ses soins).



# LE PETIT RÉAL

LA NOTICE OFFICIELLE DU CHAPITRE "RÉAL COTÉ"  
Chapitre affilié à IPMS Canada

Juillet 2008

Nous voilà rendus fin 1909, année qui fut aussi un grand cru pour l'aviation, et qui a vu les débuts de nombreux aviateurs, ainsi que les premiers balbutiements de l'aviation civile.

Tranquillement, au cours des années suivantes, nous allons voir venir quelques années noires pour l'aviation et pour le monde. Avec la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, les records ne seront plus les mêmes.

Je vous rejoins pour un prochain Petit Réal en 1910.

A très bientôt,



**Portrait photographique de Louis Blériot (ne vous trompez pas, ce n'est pas le portrait tiré il y a quelques années de celui qui a rédigé cette chronique, car je ne porte pas de moustache).**

Gilbert Texier