

Meeting de Creully

70 ANS APRES, LE D-DAY A CREULLY!

Soixante-dix ans après le débarquement, les 7 et 8 juin derniers, le club de Creully a fêté l'événement comme il se doit en organisant un meeting exceptionnel de grands modèles. Le thème principal était bien entendu « le Jour le plus Long » de la Seconde guerre mondiale.

Texte et photos : Roger Niéto



Le meeting de Creully (en Normandie) s'est déroulé les 7 et 8 juin derniers et sera sans doute l'un des plus gros show modéliste de l'année 2014. Vu la situation géographique du terrain et la date retenue, c'est bien sûr le thème du 70^{ème} anniversaire du débarquement qui a été choisi : il y avait des warbirds à la pelle !

René Belledent, Christian Bansart et toute l'équipe de Creully n'ont pas eu peur d'affronter les difficultés engendrées par les multiples cérémonies officielles qui se tenaient à quelques encablures. Il faut savoir que Creully est situé dans le Calvados, à 10 kms d'une des plages du débarquement...

Après avoir bravé de nombreux barages gérés par les forces de l'ordre (qui nous répètent que le transport de modèles réduits est interdit ce jour-là...), et après

avoir croisé des centaines de véhicules de collection, les modélistes arrivent sur le site pour un meeting qui restera gravé dans les mémoires.

OPERATION OVERLORD

Labellisée par la Région Basse Normandie et homologuée : « 70e anniversaire de la résistance, des débarquements, de la libération de la France et de la victoire sur le nazisme », cette manifestation s'est déroulée sur la plateforme de vol dite « Stade d'Aéromodélisme Régional



L'un des très nombreux Typhoon présents sur ce site mythique. Ici le modèle de l'allemand Daniel Sabatschus qui revient d'une présentation endiablée du Legendary fighters réalisée avec 9 modèles volant simultanément.



Nos amis du PRGM (Pylône Racers Grands Modèles) qui pour l'occasion ont réalisé une escadrille de Typhoon. Presque tous sont issus d'un moule réalisé par Patrick Baudin (plan Vally Aviation). Cela donne une envergure de 2,55 m pour une masse de 17 kg. La motorisation est confiée à un Titan 62.



Marie Gicquel prépare le Dalotel de son père Bruno. La maquette présente dans de nombreux concours de maquettes en catégorie internationale est entièrement personnelle (2,86 m d'envergure, 15 kg et un moteur Titan 62). Marie qui pilote très bien affectionne particulièrement cet avion.



Le Lama de Richard Rivault. Cet hélicoptère issu d'un kit Vario est motorisé par une turbine Jakadofsky. Le diamètre rotor est de 2,50 m pour une masse de 19,5 kg. Une machine absolument magnifique.



Bien entendu les planeurs sont de la fête et les remorquages se succèdent. Ici le fantastique DG 1000 de Marc Hauss après son atterrissage. L'envergure est de 8,80 m pour une masse de 37 kg. Notez les fumigènes qui soulignent majestueusement les évolutions en voltige.

UN INCROYABLE B25 DE 6M



La vedette de ce meeting aura été sans conteste le B25 du team Legendary Fighters. Il est ici en cours de préparation avant le vol. Les moteurs Moki de 400 cm³ ont besoin de chauffer avant de donner toute leur puissance. A la fin de la première journée, un des moteurs était en panne et a dû être changé.



Au sol, ce B25 de 6 m d'envergure surprend par sa finesse et sa justesse de réalisation. Les formes sont parfaitement respectées et rien ne manque. Les trappes et tous les détails sont bien présents : il s'agit d'une véritable maquette.



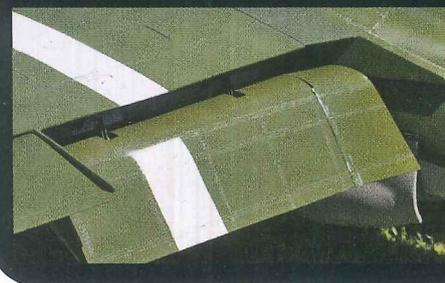
Le « Nose Art » est particulièrement coloré et complexe. Tous les reliefs sont reproduits comme les rivets et autres lignes de tôles.



Le mitrailleur de queue est confortablement installé à son poste de combat. Vous remarquerez le mécanisme de visée et l'habillage en cuir qui permet à l'armement de bouger sur tous les axes.



Le poste de pilotage n'est pas oublié. Outre les parties fonctionnelles, les pilotes sont parfaitement reproduits avec les uniformes de l'époque. Les drapeaux américains sont mis en place pour l'exposition statique.



Les volets à fentes respectent le profil et la cinématique de la machine réelle. Ces gouvernes donnent une grande portance à basse vitesse. Cela augmente considérablement le réalisme et la sécurité des phases d'atterrissage et de décollage.

de Creully ». C'est ici qu'était implanté l'ex-aérodrome avancé L'ALG B 9 d'où 48 Typhoon Canadiens ont opéré de juin à septembre 1944.

Précisons que des cinquante aérodromes provisoires construits par les Alliés en Normandie, un seul, soixante-dix ans après, possède encore une activité aéronautique. Le lieu présente donc une particularité unique en tant que site historique.

Depuis huit ans, le club de Creully organise chaque premier week-end de juin un meeting aérien rassemblant les plus grandes maquettes volantes d'Europe et cette édition a été mémorable.

LE « DEBARQUEMENT »

Pour ce meeting hors du commun, la participation n'a pas manqué et ce n'est pas moins de 169 modèles dont 34 catégories B (plus de 25 kg) qui ont débarqué sur la piste en herbe de 270 mètres de long. Il est impossible de parler de toutes ces merveilles. Néanmoins, je vous propose de vous pencher sur quelques réalisations incroyables.

On commence par le team allemand de Legendary Fighters qui s'installe avec une flotte impressionnante : une dizaine de chasseurs de tous types d'environ 2,80 m d'envergure destinés à leur spectacle de groupe. Il y a également un fabuleux B25 Mitchell de 6 mètres d'envergure. Un peu plus loin, ce sont les Espagnols avec une escadrille de modèles de la guerre 14/18 : un magnifique Aircro DH2, un Fokker D7 et un Sopwith Pup.

Le célèbre Henri Wild et son épouse Mireille sont également de la partie avec leur Tempest MK5 au 1/3 qui affiche 4,20 m d'envergure. Les anciens de l'IMAA sont bien entendu venus en force : on trouve notamment Romuald Damster et son P 51 Strega, ainsi que Michel Moysan et son Spitfire de 2,80 m. Les sympathiques « racéristes » du PRGM ont fait le déplacement avec leurs racers et une petite surprise pour la commémoration. Le team d'Eric Kwiatkowski présentait au sol un énorme Dakota de 8,20 m d'envergure. Cette machine qui est en cours de construction faisait l'objet d'une cérémonie particulière dans un village voisin.

Les détaillants sont également présents avec des stands. Il y a entre autres le célèbre Marc Hauss et le toujours très dynamique Alain Ronk (Ronk Aviation Resine).

LE JOUR J

Le samedi matin, une petite entrée maritime commence par humecter le gazon. Normal, me direz-vous ! Nous sommes en Normandie et le 6 juin 1944 la météo était mauvaise. Heureusement, dès 10 H c'est un franc soleil qui s'installe avec une petite brise dans l'axe de la piste. Comme l'organisation a choisi le principe de l'entonnoir, une majorité de maquettes attend son tour de vol dans l'embouteillage. Heureusement l'ambiance est

particulièrement détendue et amicale.

Les vols s'enchaînent sans temps morts avec des groupes de circons-tances qui décident de voler ensemble pour multiplier les évolutions et garantir un spectacle de qualité. La piste est très large et parfaitement compactée, ce qui permet à tous les types de modèles de rouler parfaitement.

Dans ces conditions idylliques, il convient de saluer la prestation des vieilles toiles des modélistes espagnols qui présentent leurs machines avec brio. Sans transition François André, le talentueux commentateur, annonce le décollage des jets. Cette année, ils étaient en force avec les Mirage 2000 de Frédéric Barbeau et de Frédéric Colin qui volent en patrouille. Ce sont des kits Aviation Design. Les modèles pèsent environ 28 kg pour une turbine de 22 kg de poussée. Franck Corbet du team Rodriguez est également présent avec un énorme Rafale Aviation Design, un MD 11 et le gros Bae Hawk. Bien entendu ils sont trop nombreux pour les citer tous, mais l'un des plus marquants restera le Starfighter F 104 d'Etienne Bédossa qui effectuera des vols parfaitement maîtrisés.

On en prend plein les yeux et les époques s'entrechoquent avec le Dragon rapide d'André Lambert ou le sublime Pitts de Frank Gente. Les planeuristes ne sont pas oubliés avec entre autres le DG 1000 de Marc Hauss remorqué par le très gros



Le team du Legendary Fighters venait d'Allemagne avec une véritable escadrille de chasseurs de tous types. Au premier plan le Typhoon de Daniel Sabatschus de 2,57 m d'envergure pour 18 kg, motorisé par un 80 cm³. Au second plan, les célèbres P51 d'origine Carl Models.



Au décollage, le Fokker DVII-F de l'Espagnol José Ortéga. La maquette pèse 23 kg pour une envergure de 3,15m. La motorisation est confiée à un MVVS de 80 cm3. Ces modèles de 14/18 évoluaient ensemble pour un spectacle absolument superbe.



Le fabuleux Airco DH2 de l'Espagnol Salvador Serret. Il affiche 3 m d'envergure pour une masse de 21 kg. Le moteur DA 85 est installé en position propulsive.



Le troisième modéliste du team espagnol s'appelle Miquel Caminal. Normalement ce team compte vingt machines mais seuls trois pilotes ont fait le déplacement en Normandie. Ce Sopwith Pup mesure 2,65 m d'envergure pour une masse de 20 kg. La motorisation est confiée à un Titan 62.

Le très beau Mirage 2000 de Frédéric Barbeau. Ce jet est issu d'un kit Aviation Design. Il mesure 2,10 m d'envergure pour une masse de 28 kg. La propulsion est confiée à un réacteur Jet cat P200.



Le modélisme pratiqué entre père et fils : Michel et Ludovic Martin, qui nous viennent de Carcassonne. Ils présentent ce sublime Bearcat issu d'un kit 3W. La machine est motorisée par un Moki 215 cm3 en étoile et l'avion mesure 2,60 m d'envergure.



Le F 104 Starfighter (kit Skymaster) d'Etienne Bedossa. L'envergure n'est que de 1,35 m mais le modèle fait 3,35 m de long ! Masse de 23 kg pour 22 kg de poussée. En vol, la machine est très stable (équipée d'un gyro ?).



LE LEGENDAIRE PITTS S1S



Franck Gente et son fabuleux Pitts S1S. Ce très sympathique modéliste affectionne les kits tout bois et prend beaucoup de plaisir à construire ses modèles. Son Pitts est issu d'un kit allemand EMHW. Il est réalisé à l'échelle 1/2,1 et mesure 2,43 m d'envergure pour une masse de 17,5 kg.



Bien entendu la construction et la décoration de ce modèle ne souffrent pas l'approximation. Tout est absolument maquette et parfaitement réalisé. Par exemple le lardage sur l'entoilage qui a reçu une peinture protégée par un vernis légèrement nacré.



Sous le capot se cache un fabuleux Valach 120 cc³ bicylindre 4 temps. Le bruit et la puissance de ce moteur sont absolument remarquables et parfaitement adaptés à la machine. Vous remarquerez le support moteur tubulaire qui reprend l'implantation de l'avion réel.

Monsun BO 209 de 3,5 m d'envergure (kit Concept Aero) de Jean Michel Yvé. L'avion est motorisé par un Valach 120 cc 4 temps (bicylindre à plat) qui procure un son très réaliste.

L'aviation de tourisme n'est pas en reste et l'on a pu admirer le remarquable Dalotel de Bruno Gicquel qui n'hésite pas à donner les commandes à sa fille Marie. Les voilures tournantes sont représentées par le Cobra de votre serviteur et la fabuleuse Alouette 2 mue par une turbine de Richard Rivault.

LA BATAILLE AERIENNE

Cependant nous sommes en plein cœur des commémorations du 6 juin : c'est un peu la fête des warbirds et autres

machines de cette époque. Le Fieseler Storch de Frank Gente est par exemple décoré aux couleurs d'un exemplaire capturé par les Anglais et utilisé pour le débarquement. Cet avion s'était posé sur les plages pendant la bataille et il a transporté, entre autres, le vice air marshal de la Royal Air Force.

Les chasseurs sont extrêmement nombreux sur le taxiway et c'est par groupe de 7 à 10 machines qu'ils prennent l'air pour des passages bas toujours plus spectaculaires.

Le show le plus attendu est celui des modélistes allemands. Une jeep RC guide huit chasseurs de tous types au seuil de piste et les décollages sont ordonnés au son du clairon. Le succès auprès du public est instantané. Les avions se divisent en



Voici des approches très différentes avec ces deux P38 qui font la même taille (plan Zirolli de 3 m d'envergure). Celui de votre serviteur est construit pour la compétition F4C et pèse moins de 15 kg. Il est équipé de deux moteurs Laser 180 4 temps (30 cm³ méthanol). Celui de Frédéric Barbeau est équipé de deux Titan 45 cm³ et pèse 20,80 kg.



Le très élégant Dragon Rapide d'André Lambert. Le modèle affiche 4 m d'envergure et il est motorisé par deux 45 cm³. Particulièrement réaliste en vol, il a mis un peu de poésie dans ce monde de warbirds.



Les racers du PRGM. Au premier plan le fameux Howard Ike de David Adam-Cuvillier. Il est maintenant disponible en kit chez Ronk Aviation Résine. La machine pèse 12 kg pour 2,27 m d'envergure. Le Titan 62 est particulièrement à l'aise sur ce modèle.



Le monstrueux Hawker Tempest au tiers d'Henri Wild. 4,16 m d'envergure pour une masse de 70 kg, ça en impose. Les vols seront comme toujours parfaitement maîtrisés par ce modéliste hors normes.



Particulièrement rare, le Heinkel Salamander de Armin Morgenweck. La machine est au 1/3,6. Elle mesure 2m d'envergure et affiche 20 kg sur la balance. Le réacteur est un Franck turbine TJ 74. La maquette a été mesurée à 270 km/h. Comme à l'époque, les P 51 Mustang sont à la peine lorsqu'ils poursuivent cet avion.



Le splendide Bae Hawk du team Rodriguez piloté par Franck Corbet. C'est un kit Skygate distribué par Marc Hauss. Le modèle est motorisé par un Olympus AMT de 24 kg de poussée, pour une masse totale de 28 kg. La longueur du jet atteint 3,30 m et d'après son pilote, ce modèle est un pur régal à faire voler.



Ce très beau McDonnell Douglas MD 11 est issu d'un kit allemand Peter Michel. Il mesure 3,50 m de long et pèse 21 kg. Il utilise un seul réacteur Evo Jet de 13 kg de poussée logé à la base de la dérive. Ce modèle est le seul en France et il appartient au team Rodriguez.

Le superbe Dakota des frères Régis et Thierry Cliquoteaux.

Tous deux menuisiers, ces amoureux du bel ouvrage ont décidé de réaliser la réplique du Dakota exposé au musée de Sainte- Mère- Eglise. Pas tout à fait prête pour le meeting, la maquette affiche 5 m d'envergure pour une masse de 39 kg. La propulsion est confiée à deux 3w 80 cm².



Quelques-uns des modèles du Legendary Fighters qui se préparent à leur spectacle.



Une nouvelle fois le team Rodriguez avec Franck Corbet est aux commandes de ce très gros Rafale Marine. La maquette au 1/5 affiche des mensurations imposantes avec 3,20 m de long pour 38 kg en ordre de vol. Le kit provient de chez Aviation Design et la motorisation est confiée à deux Franck Turbine Raptor de 19 kg de poussée chacun.



Le très beau Spitfire de l'Allemand Michel Sabatschus.

Le modèle affiche 2,55 m d'envergure pour une masse de 20kg. La machine est propulsée par un moteur essence de 90 cm².



Le très sympathique Christophe Baudrillart avec son L 39 Albatros. La maquette provient de la gamme Carf Models (2,45 m d'envergure pour 3,10m de long). Le réacteur est un Jet Cat P 180 et l'ensemble accuse 19,3 kg réservoir vide. Un bien belle réalisation qui vole parfaitement.



Lors du spectacle du team des Legendary Fighters avec ses 9 modèles, une Jeep RC guide les chasseurs jusqu'au seuil de piste.



Le Fieseler Storch de Franck Gente. La déco reprend celle d'un appareil capturé par les Anglais et utilisé lors du débarquement. Le modèle est issu d'un kit allemand tout bois au 1/4. Il ne pèse que 15 kg et utilise un Titan 38 réduit qui entraîne une hélice 32x18.



Le team Flying Légendes avait réalisé des Dakota de 5 m d'envergure. Le fuselage est en fibre de verre, la masse est de 35 kg et la motorisation est confiée à deux Titan 62 cm². Non certifiées par la DGAC pour un petit détail sur la clé d'ailes, les modèles n'ont pas été autorisés à voler et étaient exposés avec une mise en scène de figurines très réalistes.



Le P51 de John Barnitz volait au sein du team allemand. La maquette est superbe, issue d'un kit Carf Models. Elle est motorisée par un DA 85 cm3 et affiche une envergure de 2,60 m.



Ben Barnitz évoluait également au sein du Legendary fighters avec ce magnifique P51 (kit Carf Models). Notez que ce P51 poursuivait le Heinkel Salamander.

Retour au parking pour le Gee Bee de Michel Moysan. Ce modèle à l'échelle 1/2,5 mesure 2,60 m d'envergure. Il a été assemblé sur la base d'un kit J Perkins et le moteur est un DLE 111. Les performances sont bien entendu au rendez-vous.



Un avion particulièrement à l'aise sur l'herbe verte de Normandie, le Messerschmitt 109 G2 de Arnim Morgenweck. Une réalisation superbe de 2,56 m d'envergure pour 18 kg. L'avion est motorisé par un 100 cm³.



Au décollage le Dornier 335 de Roland Sabatschus. Un avion puissamment motorisé avec deux Titan 45 cm3. L'envergure est de 2,50 m et la masse de 21 kg.



Cet énorme Dakota de 8,38 m d'envergure est l'œuvre de la Zoulou team, une bande d'amis avec comme chef de file Eric Kiatkowski. Les caractéristiques sont impressionnantes avec deux moteurs Moki 5 cylindres en étoile de 400 cm3 et une masse estimée à 130 kg. Non terminé, le modèle est entièrement en bois recouvert de tissu de verre.



La Zoulou Team qui construit le Dakota de 8,38 m est ici devant le vénérable C45 qui a 70 ans. C'est le premier avion de la seconde guerre Mondiale à avoir été déclaré Monument Historique.



Les stands et les détaillants sont nombreux derrière les spectateurs : tout est fait pour renseigner et aider les modélistes venus nombreux admirer le spectacle.



Alain Ronk a créé sa société Ronk Aviation Résine. Il propose plusieurs kits composés de fuselages en fibre de verre (réalisés en France) et de plans pour fabriquer soi-même la voilure et l'empennage.



Parmi les détaillants présents, Marc Hauss Modélisme présentait des kits de haut niveau, comme ce Corsair et ce P47 issus de la gamme Carf Models.

deux groupes et les alliés pourchassent les appareils allemands qui utilisent leurs fumigènes pour simuler les combats.

La commémoration prend une tournure particulièrement réaliste, surtout quand vient le tour de l'énorme B25 Mitchell de 6 m d'envergure. Il est motorisé par deux moteurs Moki 5 cylindres en étoile de 400 cm³ et accuse 145 kg sur la balance. Parfaitement réalisée, cette maquette est à couper le souffle. Dès le décollage le réalisme est saisissant, bien aidé par un pilotage coulé et très doux. En vol on croirait presque un véritable Mitchell. C'est bluffant.

Un autre challenge a été relevé par les adhérents du PRGM qui ont réussi à construire dans l'année une escadrille de Hawker Typhoon de 2,50 m d'envergure. Rappelons que ces appareils étaient basés à ici à Creully juste après le débarquement. Sur les huit maquettes réalisées, quatre prendront l'air pour le bouquet final et seul celui de Gilles Wattelet en reviendra. En effet deux Typhoon se heurtent en vol, et un autre se pose sur le ventre. Quand on vous dit que c'est la guerre, il faut le croire...

Dans les évocations de cette douloureuse période, il convient de noter le souci du réalisme historique. Par exemple, nos amis allemands avec deux P51 Mustang prennent en chasse un Heinkel 162 H1, l'un des premiers chasseurs à réaction du troisième Reich. Ils reproduisent ainsi des scènes de combat réellement vécues par les vétérans.

Toutes ces présentations sont faites avec des maquettes particulièrement fidèles et détaillées. Le niveau monte au fil des années, les modèles sont remarquablement fiables et bien équipés sur le plan technique. A cela s'ajoute un niveau de pilotage sans faille. Il faut dire qu'à ce degré de réalisation, on n'a plus le droit à l'erreur.

LA VICTOIRE EST EN VUE

Cette fantastique journée du samedi se termine par un repas de gala qui se déroule sous la tente officielle. Le dimanche, le spectacle commence dès 10 H sans interruption jusqu'à 18 H. Les spectateurs sont extrêmement nombreux, le parking est submergé et la buvette est prise d'assaut. En résumé : c'est un succès total.

Pour ma part j'ai vécu un week-end de rêve, revu beaucoup d'amis, appris des tas de choses et rencontré des modélistes talentueux et particulièrement sympathiques. Il convient de souligner la qualité du plateau avec un nombre incroyable de modèles d'exception qui ont tous volé sans aucun incident notable. Tout cela dans une ambiance particulièrement amicale et conviviale au sein de ce remarquable club de Creully. Celui-ci a su relever le défi d'un grand meeting commémoratif sous la houlette de René Belledent, un « jeune homme » de plus de 80 ans, toujours animé d'une passion sans faille.