



Newsletter

Belgian Aviation Preservation Association

a.s.b.l

Date de parution

10 décembre 2025

Numéro 19

Introduction

Editorial	2
Economisez...	3
Lieu de découverte	3

Focus

De BAPA à WoW	4
---------------	---

Projets

Le point sur le B-25	10
Le point sur l'outillage à l'atelier	12

Histoire

Les archives J. Christiaens	14
Un B-25 dans le brouillard	15

Events

Visite du "Dupe"	16
Journée "Place aux enfants"	17

Bar de l'escadrille

Vive les couverts en plastique !	18
Derniers dons reçus	20
Idées cadeaux !	21
Remerciements	22

WoW !



Suivez la BAPA sur

www.bapa.aero



Editorial

Chers membres, pilotes, mécanos, rêveurs à hélices et collectionneurs de boulons certifiés FAA,

C'est avec l'excitation du jeune pilote à son premier décollage solo que je vous annonce l'inauguration officielle de l'exposition Wings of Wallonia. Plus qu'un vrai musée ! Avec des vitrines propres, des panneaux explicatifs et — luxe suprême — des extincteurs conformes !

Nous y exposons trois thématiques :

- un échantillon de planeurs illustrant leur évolution technologique,
- des voilures tournantes utilisant des techniques peu habituelles,
- des avions plus classiques issus de conception et fabrication belges.

Sans oublier à la fin de la visite de l'exposition : un shop dans lequel vous trouverez livres, bandes dessinées, maquettes. Nous sommes en période de fin d'année, c'est le moment de (se) faire des cadeaux. Les produits de la vente du shop nous aident dans la réalisation de nos objectifs.

A la lecture de cette Newsletter vous découvrirez nos récentes acquisitions d'outillages spécifiques. Grâce à un « crowd-funding » interne, nos mécanos bénévoles progressent sérieusement dans la qualité de leur travail d'assemblage de tôles.

L'atelier est constamment en cours de réorganisation afin d'optimiser l'espace disponible.

Les efforts collectifs sont payants : meilleur confort autour de la plieuse de tôles, réorganisation du contenu des tiroirs de visserie et un nouveau tiroir pour les nombreux modèles de rivets.

Ici, pas de matériel neuf, mais des servantes d'atelier acquises en seconde main auprès d'une autre association.

La progression du nombre de membres est encourageante.

Cela se reflète sur le taux d'occupation du parking, à tel point que nous envisageons d'instaurer un couloir aérien pour gérer l'affluence au réfectoire à l'heure de table.

Nous accueillons des passionnés de tous horizons : pilotes du dimanche, ingénieurs du lundi, collectionneurs de casquettes, et même des visiteurs convertis en membres, venus vérifier que notre organisation est bel et bien "non conforme mais attachante".

Bref, entre le musée flambant neuf, les outils dernier cri et l'augmentation de nos effectifs, notre association vole plus haut que jamais.

Et si un jour nous devons déclarer une panne, ce sera uniquement par manque de place pour ranger tout ce beau monde.

Continuez de voler, de bricoler, et surtout de rire — c'est une activité qui ne nécessite pas de certificat d'aptitude.



Bonne lecture à tous

Stefan Wilski
Rédacteur en chef

Economisez sur vos impôts 2026, faites un don avant le 31 décembre 2025 !

Les travaux continuent sur le B-25, notamment au niveau d'une des deux dérives. Si la restauration de ce bombardier avance, c'est grâce à vous!

En faisant un don via la Fondation Roi Baudouin (FRB), qui soutient notre projet, vous économiserez sur vos impôts.

Pour autant que la libéralité soit supérieure à 40 €, la déduction fiscale s'élève à 45% du montant versé.

Participez à cette aventure en virant vos dons sur le compte de la FRB numéro :

BE10 0000 0000 0404

avec la mention :

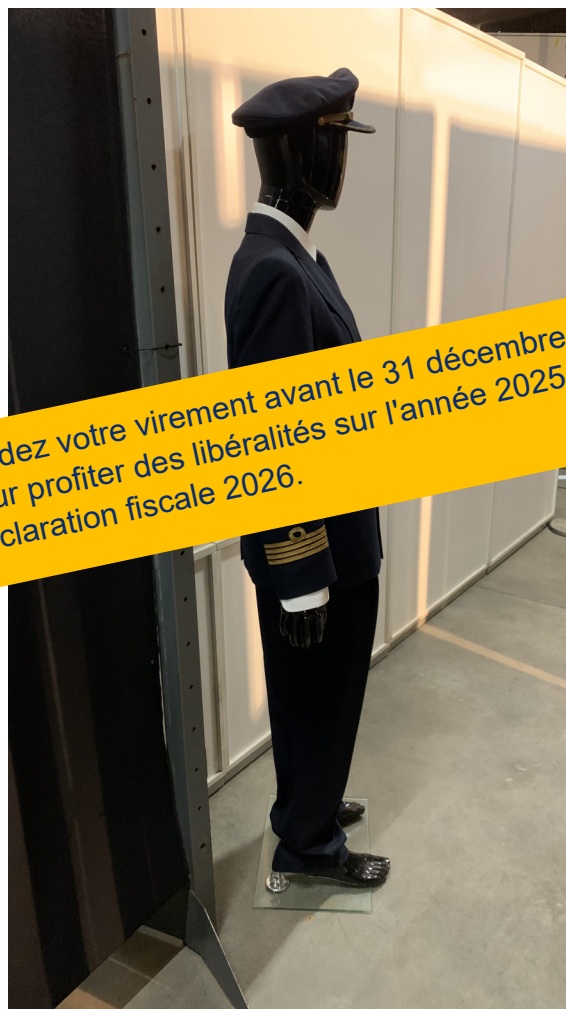
«128 / 2714 / 00065»

Vous pouvez également faire un don en ligne via le site web de la Fondation Roi Baudouin :

<https://donate.kbs-frb.be/actions/PA-BelgianAviationPreservation>

Nous devons nous mobiliser, non seulement pour montrer à la FRB notre capacité de mobilisation financière, mais surtout pour avoir les fonds suffisants pour atteindre nos objectifs.

Validez votre virement avant le 31 décembre pour profiter des libéralités sur l'année 2025, déclaration fiscale 2026.



Un lieu de découverte

Consultez le site de l'Office du Tourisme de la ville de Gembloux et choisissez les sites que vous souhaitez visiter. N'hésitez pas à mettre la BAPA en tête de sélection dans votre choix.

La BAPA est ouverte le samedi à partir de 10h du matin et le mercredi à partir de 18h.

Les visites se font individuellement ou en groupe. Lors de ces visites vous serez guidé par un membre bénévole qui travaille dans l'atelier et qui connaît donc parfaitement son sujet.

Prenez rendez-vous avec Marc par e-mail (visite@bapa.aero) pour une visite que vous n'oublierez pas de sitôt.

Tarif : 10€ par personne
Gratuit pour les enfants de moins de 8 ans

La nouvelle exposition « Wings of Wallonia » fait partie de la visite accompagnée. Vous pourrez y découvrir les appareils de pionniers qui ont inventé l'art du vol sur de drôles de machines.

Notre shop vous permettra d'acquérir un souvenir, une maquette, un livre ou un die-cast, tout en soutenant notre association.

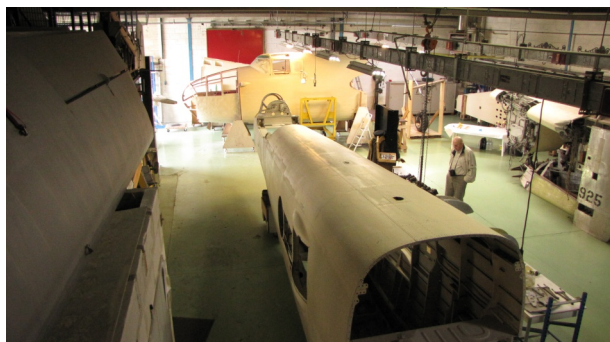


De la BAPA à WoW !

1- Des avions partout.

Lors de l'inauguration de l'atelier, le premier septembre 2013, qui aurait pu se douter que nous allions grandir au rythme où la BAPA s'est développée ?

L'atelier était à peine occupé par les segments de notre B-25...



Et pourtant, il s'est vite rempli, au point que plusieurs appareils en attente de restauration durent être stockés en dehors de ses murs (et plafonds...). Très rapidement donc s'est manifesté un besoin de zones d'entreposage, satisfait en partie par la mise à disposition qui de hauts de rayonnages dans un entrepôt de literie en plein Bruxelles, qui dans une grange à ciel ouvert en plein Brabant Wallon...

Et puis, en août 2023, je m'en souviens comme si c'était hier, de ce samedi midi, où, alors que nous étions assis à table à refaire le monde comme chaque semaine, Nicolas nous annonçait une idée de Thierry-de-chez-Yatoo : mettre une partie de son entrepôt en location.

2- Une idée germe.

Voilà qui pourrait résoudre notre besoin d'espace. La nouvelle se répandit comme une traînée de poudre auprès de plusieurs de nos membres, on aurait de la place, et juste à côté de l'atelier encore bien.

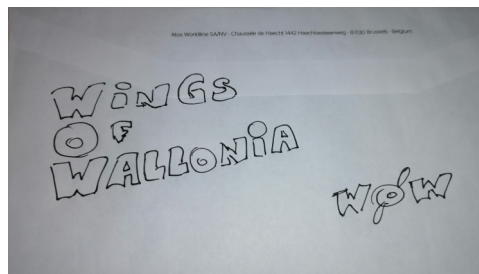
Dès septembre s'ébauchait déjà un projet : le stockage était-il vraiment la bonne idée pour ce qui allait être une location réputée temporaire ? Et pourquoi pas une exposition ?

On pourrait l'ouvrir à heures fixes, y installer une boutique et assurer ainsi des rentrées financières à l'association.

Stefaan était monté dans ce train et le menait déjà à vive allure.

Et pendant ce temps, pour ce qui devrait être notre futur musée, une discussion téléphonique avec Jeannine nous a donné l'occasion de trouver un nom porteur : le 25 septembre 2023,

j'esquissais ce nom et ce logo au dos d'une enveloppe :



Revenons à Yatoo : la zone qui nous était proposée à ce moment-là ne représentait qu'une centaine de mètres carrés, située à une bonne vingtaine de mètres de l'entrée, en plein cœur de l'entrepôt.

Bien que cette proposition ne fut pas optimale, nous nous sommes penchés sur le thème de cette exposition : que pouvait-on bien faire sur 100 m2 ?

On parlait d'appareils particuliers et un fil rouge apparut avec les voilures tournantes, sans pour autant emporter un enthousiasme général.

Trop pointu, pas assez « grand public », et pourtant quatre appareils étaient susceptibles de faire l'affaire : le Focke Achgelis FA-330 « Bachsteltze », le Clybouw « Flamingo » CW 105 expérimental, le SNCASO SO.1221 « Djinn » et le Bensen suspendu dans le hall d'entrée de la BAPA (mais Vincent ne voulait pas le décrocher, vu le mal qu'on avait eu à l'accrocher).

Les discussions allaient bon train, et les avis étaient aussi nombreux que les intervenants.

C'est dans cette ambiance enthousiaste que le 25 novembre '23, en fin de travail de ce samedi à l'atelier que s'est tenue une réunion improvisée sur le projet d'expo, et le lendemain un avis et des idées étaient demandés à chacun de nos membres effectifs.

Les idées fusèrent et très rapidement, des difficultés étaient identifiées :

- pas assez de place,
- trop loin de l'entrée,
- besoin de « gardes / guides » pour les visites lors des périodes d'ouverture de Yatoo,
- paiement du loyer : sur quels fonds ?

3- Ça prend forme.

Jenny, emballée par le projet muséal de l'association s'est impliquée à fond, allant trouver Thierry-de-chez-Yatoo, imaginant des solutions à tous les obstacles, fouettant l'attelage comme un cocher dans un chemin difficile.

C'est ainsi qu'elle nous a obtenu un espace

adjacent à l'entrée, et d'une surface plus grande qu'initialement prévue.

Et puis, de manière absolument imprévue, un sponsor s'est proposé de financer le démarrage de ce que nous allions appeler « l'expo Yatoo » en attendant mieux.

4- Tout le monde s'y met.

Stefaan s'est alors acquitté d'une tâche indispensable en mesurant l'espace qui nous serait dévolu, et Jean-François nous a réalisé une maquette à l'échelle en carton-plume, avec une série d'appareils à titre d'exemple, pour que nous puissions esquisser l'emplacement de chaque élément de manière réfléchie.



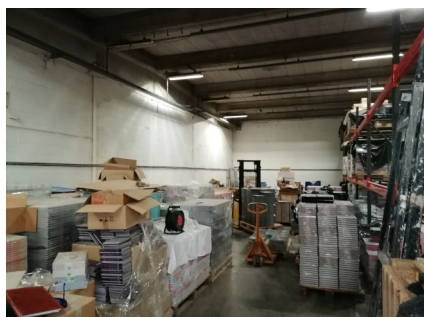
Le boulot de préparation était monstrueux : l'emplacement était occupé par 7 lignes de racks, chargées bien entendu de marchandises à trier et répartir dans l'entrepôt par Thierry, vaste programme qu'il envisageait avec optimisme.

Je l'entends encore me dire à mi-février 2024 que pour la fin du mois, ce serait dégage...

Cela n'avait plus l'air d'avancer, et le 14/2, Stefaan et moi avons rédigé un courrier adressé à tous les membres effectifs, exposant la situation et demandant à chacun si on devait continuer ou stopper le projet.

La réponse ne s'est pas fait attendre longtemps. C'était un « GO » sans équivoque, avec les réserves mentionnées par certains sur leur envie de servir comme guides de l'expo.

Et voici l'état des lieux au 6 mars '24 :



Les mois ont passé, sans que nous restions inactifs, loin de là !

J'ai contacté un ami d'école qui a fondé une société de ramassage et de recyclage, pour voir avec lui quel type de matériel il serait disposé à mettre à notre disposition, et d'en réserver déjà une partie.

Martine, architecte d'intérieur, s'était intéressée au projet, en nous expliquant l'importance de l'éclairage, et sa priorité absolue comme élément de décor à part entière. Elle nous mettait aussi en garde contre une présentation « en ligne » des appareils prévus.

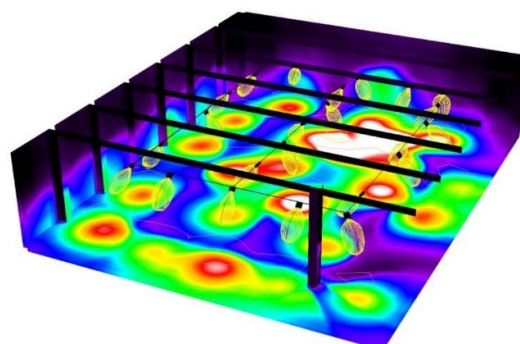
Stefaan avait déjà une première estimation du coût de l'assurance, nous avions une idée du loyer, et de ce que pourrait coûter une installation de spots.

Dès lors, pour l'Assemblée Générale du 30 mars '24, nous pouvions déjà esquisser un plan budgétaire prudent, qui nous assurait certainement deux années de vie, ce qui paraissait suffisant pour nous faire connaître, et le projet fut approuvé par les participants.

La société Secondway fut approchée pour le matériel d'éclairage; un des avantages résidait dans sa proximité avec nos locaux : il n'y a pas deux kilomètres entre nos implantations.

Il est difficile de résumer l'élan de sympathie que son directeur, monsieur Mertens a eu pour notre activité, et parler d'enthousiasme en voyant nos réalisations n'est pas exagéré.

Patrick Mertens a bien compris nos besoins et nos limites financières et il a intégré le tout dans une offre reçue le 26 avril, incluant une description précise du matériel et une étude approfondie de la quantité de lumens que chaque mètre carré de l'expo allait recevoir.



A l'analyse, cette offre nous est apparue correspondre parfaitement à nos besoins, il nous fallait trouver qui pourrait nous installer ce matériel somme toute assez délicat, et très vite, nous avons compris qu'il faudrait faire appel à un spécialiste pour le placement du cadre-support de dimensions imposantes et fragile.

C'est un électricien de Limal, Voltflow qui a emporté ce marché fin 2024, par sa ponctualité et la précision de son offre.

Nous avons alors en fin d'année '24 quasiment tous les éléments pour rechercher du financement : c'est grâce à Charles, qu'un mécène s'est proposé pour financer l'achat et l'installation.

5- Un premier arrivant.

C'est le 15 octobre '24 que notre premier appareil entraînait dans son nouveau local, le Djinn arrivait depuis son abri ardennais.



Le travail titanesque de fourmi (je ne trouve pas de meilleurs qualificatifs) de Thierry a continué tout au long de l'année : vider les racks, trier les palettes, sélectionner ce qu'il gardait, faire de la place ailleurs, déplacer la marchandise, démonter les racks excédentaires, évacuer le matériel, Tout cela en continuant à exercer son métier bien entendu.

Pour faciliter le démontage de certains racks, nous avons alors déplacé le Monett « Moni » grâce à l'expertise et au chariot élévateur de Thierry, et nous l'avons déposé sur le toit du container qui sert de bureau à l'entrée de l'expo.



Mais il restait encore beaucoup à faire, dont du nettoyage ...

6- Fiat lux et peinture fraîche.

C'est au cours de la semaine du 27 janvier '25 que Sylvain Yvens est venu avec un aide pour installer les spots et les lignes électriques demandées. Avant tout, ils ont « testé à blanc » l'installation des spots, pour constater qu'un des « noeuds » de la structure était la pièce inverse de celle qui était prévue. Patrick Mertens était averti et il pouvait mettre la pièce ad hoc à disposition très rapidement.

Les choses se précipiteront dès ce moment-là, car le nouvel éclairage de la zone nous a virtuellement donné des ailes.

Le 22 février, c'est au tour du Sablier Chanute de rejoindre Yattoo, en même temps que le rare Focke Achgelis FA-330 Bachsteltze, que le camion de Jean-François nous amenait.

Le 14 mars, nous choisissons le matériel d'expo chez MCA, les différents aménagements prenant doucement leur place en attendant que Thierry dégage la totalité de la zone.

Avec Jean-François comme tête pensante de l'installation (c'est un orfèvre en matière d'organisation d'espace et de rangement, cet homme-là), nous avons continué à amener et disposer les appareils, surtout ceux qu'il fallait suspendre au plafond. Il faut dire que le chariot élévateur de Thierry nous y a énormément aidés.

Le tissu noir ignifuge choisi pour masquer les racks fut assez aisément posé par Stefaan, qui s'apercevrait rapidement qu'il faudrait le rehausser pour éviter que le regard ne soit perturbé par les palettes du dessus.



Mais ce n'était pas terminé : les murs de l'entrepôt étaient blancs, ou devrais-je dire avaient été blancs. Nous étions à la mi-avril, et des voix se sont élevées pour que nous repeignions les murs en noir.

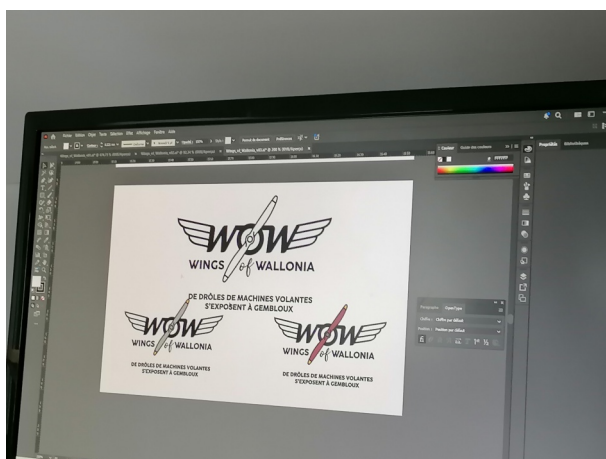
Pour nous donner envie de le faire, Stefaan nous a proposé d'offrir la couleur, joli cadeau !

C'est donc la semaine du premier mai que la fine équipe de peintres (Stefaan, Jean-Luc, Thierry Langlois, Raphaël, Thibaut et Stefan) s'est acquittée de ce travail de bénédictin : couvrir les murs de noir, et surtout de remplir de couleur chacun des petits trous dans les parpaings de béton.

Merci les gars, une fois de plus, vous aviez vu juste, et vous avez fait un boulot incroyable !



Dès le début juin, nous avons fixé la date du 12 juillet pour ouvrir officiellement, et nous avons aussi choisi d'utiliser le nom Wings of Wallonia pour ce qui était l'ébauche de notre futur musée. Il n'a pas fallu longtemps à Thibaut pour emporter la décision en proposant un logo qui fera vite l'unanimité.



7- Des moules et du béton.

Après cette ouverture, un des détails de présentation restait à produire : les lutrins qui devraient afficher les explications sur les différents appareils de manière originale.

Une fois de plus, c'est la créativité de Thibaut qui nous permet de nous distinguer du commun des lutrins, avec ses cadres et ses socles originaux.

Dès avril, il avait développé son projet et commencé à produire des exemplaires de test qui allaient nous montrer les points à corriger, tant dans les découpes laser que dans le gabarit de rédaction des textes.

Il restait encore un point important à régler : celui des pieds.

Il fallait un pied lourd et un mât assez solide pour soutenir le cadre et nous avons jeté notre dévolu sur le béton pour le socle et le tuyau de pvc pour le mât.

Aussitôt dit, aussitôt fait : deux moules étaient fabriqués pour couler le béton, et la découpe des tubes allait bon train.

Encore fallait-il prévoir le démontage du mât de son socle, et nous devions nous assurer de la verticalité du mât au moment de couler le béton.

Ce sont vraiment ces deux points qui furent les plus exigeants, mais en travaillant avec Thibaut, j'ai appris que rien n'était impossible, et que le diable résidait dans les détails.

8- Dernières retouches et premiers visiteurs.

Nous étions déjà en juillet, l'expo était ouverte et nous avons assez rapidement accueilli les visiteurs, grâce notamment à l'Office du Tourisme de Gembloux qui venait de nous référencer.

Deux groupes de visiteurs néerlandophones sont venus parmi les premiers grâce à ce référencement, et sont repartis enthousiasmés par nos activités, et notre accueil dans leur langue.

Par une chance inouïe, nous avons été contactés par la RTBf qui envisageait de tourner une séquence de son émission TV « Les Ambassadeurs » à Gembloux, et -pourquoi pas ?- dans nos locaux.

Il nous fallait absolument les lutrins...



Et le 29 août nous avons accueilli leur équipe avec la charmante Nathalie Guirma comme présentatrice. Dois-je vous décrire la surprise des cameramen, des preneurs de son et de la présentatrice devant notre collection peu courante ?

Au retour des congés le CA prit la décision d'organiser l'inauguration du 3 octobre.

Nous avions déjà pris assez de retard pour lancer les invitations, il fallait cravacher !

On allait encore faire des miracles : Jenny nous ramenait un excellent Crémant de Loire, et Mariyam acceptait le défi de réaliser un buffet pour 90 convives, avec quatre plats pour trois francs six sous.

Il y eut un peu plus de 80 confirmations de présence (pour des raisons de sécurité incendie que nous devons nous limiter à 90 personnes).

Le 2 octobre, un journaliste venait nous rendre visite afin de pouvoir annoncer l'inauguration du lendemain, ce qu'il fit avec un enthousiasme débordant au point de donner tous les détails de lieu et d'heure et sans préciser que c'était strictement sur invitation (limitation à 90 obligeait).

9- Couper du ruban.

Le grand jour arriva enfin, et il y avait du monde sur le pont pour accueillir nos invités dans l'atelier : Jean-François s'était posté sur le parking pour aider les voitures à trouver une place, et Jeannine s'était installée dans le hall pour distribuer les badges à chaque participant, avec son charme et sa bonne humeur habituelle, elle s'est acquittée de cette tâche de manière impeccable.

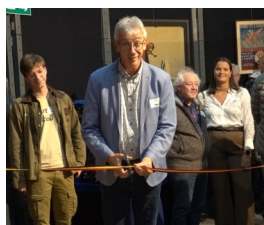
Chacun était à son poste pour accompagner les visiteurs dans l'atelier et montrer les progrès dans la restauration du B-25 et du Cessna 310 aux couleurs de l'Ecole d'Aviation Civile.

Comme on pouvait s'y attendre, un monsieur de Gembloux ayant lu le journal demandait à pouvoir entrer, que nous avons refoulé avec le plus d'égards possible.

Ce « brave monsieur » n'était autre que Jean-Marie « Dupe » Dupont, pilote très connu de notre Force Aérienne, que nous avons pu inviter quelques semaines plus tard à venir admirer dans une de nos vitrines, le modèle réduit d'un F-84F qu'il avait piloté... Il nous a finalement confié qu'il avait préféré avoir une visite guidée pour lui tout seul !

Vers 18h30, monsieur Dispa, Bourgmestre-Député de la Ville de Gembloux nous rejoignait, et nous nous dirigeâmes tous ensemble vers les locaux qui abritent l'expo WoW.

Stefan remet les ciseaux au Bourgmestre qui s'acquitta avec beaucoup de bonne humeur de la coupe de notre ruban tricolore, avant de lâcher un sonore : « Je ne m'attendais pas du tout à cela ».



Vincent nous a tous accueillis dans les lieux avec un discours bref et très clair :

« Nous restaurons des appareils et les collectionnons, mais cela ne sert à rien si c'est pour les garder sous le boisseau : ceci est le premier pas vers un musée complet, voyez ce que nous savons faire et aidez-nous à faire profiter le public de ce fabuleux héritage ».



Nous avons pu communiquer avec l'échevin du Tourisme, monsieur Delsaute, très intéressé par la conservation du patrimoine, et les responsables de l'Office du Tourisme ainsi que de l'organisation Terra Curiosa, et nous pûmes mesurer le plaisir de nos visiteurs à l'aune de leurs compliments.

Nous étions finalement 68 participants, jusque vers 21 heures, quand s'est présenté un autre journaliste qui avait lu l'article de son collègue et qui passait voir s'il y avait encore de la lumière...

Ce qui nous a valu un autre article dans la presse locale.

10- L'aventure ne fait que commencer...

Bilan très positif au lendemain de l'inauguration, beaucoup ont été très agréablement surpris par ce que WoW représentait.

Les visites, quant à elles, se suivent et nous font connaître même en Flandre, puisque nous assurons les accueils en Flamand et même en Anglais en plus du Français.

Et vous, chers lecteurs, quand venez-vous visiter notre espace WoW, en plus de notre atelier ?

Réservez vos visites à l'adresse mail « visite@bapa.aero », et prévoyez deux heures. Un guide vous présentera et vous racontera maintes anecdotes et explications sur quelques principes de base de l'aviation.



Marc Loward

Dès le 12 juillet 2025



**DE DRÔLES DE MACHINES VOLANTES
S'EXPOSENT À GEMBOLOUX**

Le saviez-vous ?

Des passionnés sauvent des avions historiques à Gembloux.

Venez découvrir des appareils restaurés
dans leur nouvel écrin et les secrets de leur renaissance.



Visite de l'atelier et de l'exposition
uniquement sur rendez-vous par mail:
visite@bapa.aero

Chaussée de Tirlemont 75D2 Gembloux
www.bapa.aero



Le point sur la restauration du B25

Les chantiers actuels

Les différents chantiers sur la section avant du fuselage se poursuivent avec l'installation définitive des plexiglas, la construction des supports des équipements radio et des supports des casiers à munitions dans le poste bombardier.

Plusieurs chantiers comme la trappe d'accès sous le ventre de l'avion ainsi que des travaux de tôlerie à l'emplacement de la tourelle devront encore être terminés. Ces activités vont certainement encore nous occuper pendant des mois.

Les prochains chantiers envisagés

Courant octobre, une réunion regroupant les membres de l'association s'est organisée dans le but de faire le point sur l'avancée des travaux et envisager la suite de la restauration à moyen terme. De par sa complexité, la restauration d'un avion comme le B25 nécessite souvent un long travail préparatoire avant de pouvoir commencer une nouvelle phase du chantier, il est donc important d'anticiper avant la fin de ce qui est déjà en cours.

La section centrale

Le prochain gros chantier consistera à commencer la restauration de la section centrale.

Cet élément de l'avion consiste en une section du fuselage (où viennent se monter la section avant et la section arrière du fuselage) ainsi que la partie centrale de la voilure, incluant les deux nacelles-moteurs, l'ensemble des réservoirs d'essence et d'huile.

Cette partie est fortement endommagée par la



corrosion suite à des années de stockage à l'extérieur au Royaume-Uni et aussi par les manutentions malheureuses lors de transports antérieurs à sa prise en charge par la BAPA.

Il y a plusieurs années, la section centrale a déjà fait l'objet d'un travail préliminaire visant à démonter la majorité de ses équipements notamment les trains d'atterrissage, les commandes des moteurs et des volets.

Une partie d'entre-eux ont déjà été remis en état et sont stockés prêts à être remontés le moment venu.

Les deux nacelles-moteurs ont été démontées et sont actuellement stockées en attendant leur tour pour être restaurées. Les dommages qu'elles ont subis datent du temps où l'avion a été posé à même le sol, train rentré, et sans protection aucune.



Pour leurs parties inférieures, il vaut mieux parler de reconstruction que de restauration.

Dans la mesure où elles se montent sur la section centrale, il est logique d'attendre que cette dernière soit terminée pour entamer leur restauration. Notamment pour vérifier leur ajustage, le but étant quand même que toutes les sections s'assemblent parfaitement.

Actuellement stockée sur un bâti provisoire ayant permis son transport jusqu'à l'atelier de la BAPA, la première étape de sa restauration consistera à construire un nouveau bâti permettant de soutenir très soigneusement sa structure avant d'en attaquer le démontage. Il est impératif de conserver l'alignement parfait des différents composants pour ne pas avoir de mauvaises surprises lors du remontage de l'avion.

La conception de ce bâti est en cours et un appel aux dons et sponsoring sera prochainement lancé pour trouver les fonds nécessaires à sa réalisation.

Une fois la section centrale bien calée et sécurisée, suivra l'ouverture des différents panneaux donnant accès aux réservoirs d'essence et d'huile qui devront être extraits pour pouvoir intervenir sur l'ensemble de la structure.

Actuellement, on sait que les deux longerons avant et arrière présentent de gros dégâts dus à la corrosion et que d'importantes réparations seront nécessaires.

Nous ignorons par contre l'état de la structure interne invisible actuellement. Elle pourrait nous réserver de bonnes surprises...ou des moins bonnes.

La section arrière



D'autres chantiers seront également lancés en parallèle à celui de la section centrale, notamment sur la section arrière du fuselage qui, si sa restauration est déjà très avancée, nécessite encore des travaux de tôlerie et la construction de différents supports pour l'installation d'équipements que nous possédons déjà.

L'empennage

Les différentes parties de l'empennage : plans fixes, gouvernes de profondeur et gouvernes de direction vont nécessiter, ce n'est pas une surprise, des travaux de restauration.

L'idée est de réaliser progressivement ces chantiers en parallèle.

(ndlr : Il y a même un élément de dérive qui nous manque. Il pend dans un musée en Angleterre, et le propriétaire actuel ne répond pas à nos sollicitations pour entamer un dialogue d'achat ou d'échange.)

Inutile de dire qu'il reste fort à faire pour de nombreuses années et que toutes les aides sont les bienvenues.



Que ce soit du sponsoring par des sociétés et organisations actives dans le domaine de l'aviation, des personnes spécialisées dans le travail de chaudronnerie ou bien toute personne simplement motivée pour apprendre et s'investir dans le projet.

Les moteurs

On a abordé les nacelles des moteurs dans le chapitre portant sur la section centrale. Si nous possédons les moteurs, leur bâti est celui d'un PBV Catalina.



Le moteur du DC-3 en cours de rénovation, devant les deux moteurs du B-25

Des bâtis de B-25 étaient en vente aux USA, mais faute de financement et à cause de problèmes de transport, nous n'avons pas pu les acquérir. De même pour les rares hélices que nous voyons en vente au cours de nos recherches. Ce chantier des moteurs sera proposé aux bénévoles qui sont en train de terminer la restauration du moteur C-47/DC-3.

Les ailes

Pour l'instant, elles restent entreposées telles quelles dans l'atelier. Le manque de place ne permet pas de débuter actuellement un travail sur ces éléments.

Loïc Desguin

Le point sur l'outillage à l'atelier

Non, nous n'avons toujours pas de fraiseuse à l'atelier. Mais on continue de rêver.

Entre temps, un autre outil est venu garnir notre panoplie. Cette fois-ci dans le domaine de la tôlerie et plus précisément dans l'assemblage de tôles.

Le besoin s'est fait sentir lors de l'assemblage des tôles servant à reconstituer les supports des différents équipements radio et autres éléments. Pour ne pas mettre en route le compresseur uniquement pour marteler 3 rivets avec un outil pneumatique, un outil manuel est envisagé. Yves Cartilier nous a mis sur la piste d'un Rivet Squeezer de chez Cleaveland. Oui : Cleaveland et pas Cleveland comme la ville aux USA (<https://cleavelandtool.com/>).



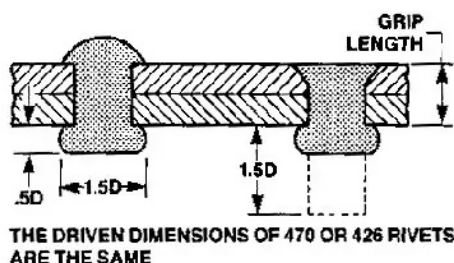
Ci dessus, la pince, vue dans son ensemble. C'est entre ses becs, à droite, que vient se placer une paire d'embouts.



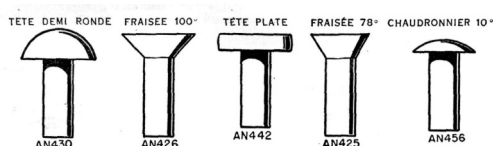
Embout pour rivet à tête bombée



Embout pour rivet à tête plate



Les embouts s'utilisent par paire. Par exemple un embout à tête bombée dans le bec supérieur de la pince et un embout plat dans le bec inférieur. L'embout plat écrasera la base du rivet.



En plus de « sertir » des rivets, cette sorte de pince peut être adaptée avec des embouts pour former des cuvettes dans la tôle. Ces cuvettes ont pour fonction de "cacher" la tête d'une vis, par exemple.

In English : ça s'appelle des « dimple dies ».
En Français : des poinçons.

Des poinçons, il y en a de plusieurs tailles et de plusieurs formes. Le tout normalisé « américain » et spécifique à l'aviation.



Le hic : le prix.

Certes, il y a des produits similaires moins chers, mais moins polyvalents et dont la facilité d'emploi n'est pas connue. On reste sur la recommandation de notre expert : Yves Cartilier.

Une cagnotte est constituée par des membres pour près de 50 % du budget, le reste est pris en charge par la BAPA.

On parle d'un montant total de 1.000€, dont 200€ de douane.

Le délai de livraison étant tributaire de la disponibilité d'un élément accessoire, on a préféré attendre plutôt qu'avoir des livraisons partielles et multiplier les frais d'expédition.

Expédié par le fabricant via UPS, le dédouanement s'est fait rapidement.

Pour les documents, nous devons fournir un numéro EORI (Economic Operators Registration and Identification). Didier nous apprend que celui-ci est identique à notre numéro d'entreprise et à notre numéro de TVA.

Merci à lui pour cette information qui a grandement facilité les formalités de douane.

Une fois livré, l'outil a directement été mis dans les mains de Jean-Luc, Jean-François et Loïc.

Tous unanimes : d'une facilité d'emploi déconcertante. Aucun effort physique à fournir.

Le plus délicat, c'est choisir les bons embouts et régler l'écartement de ces embouts, afin d'avoir un beau champignon à la base du rivet.

Pour cela, il faut prendre en compte la longueur du rivet, le diamètre de celui-ci et l'épaisseur des deux tôles à joindre. Cela donne l'épaisseur et le diamètre du « champignon » qui doit être formé après « écrasement ». Et c'est en réglant l'écartement des becs de la pince qu'on y arrive.

Heureusement, il y a des tableaux de conversion et des jauges d'épaisseur et puis... l'expérience acquise.

L'autre volet d'application, outre la pose de rivets, c'est la formation de cuvettes pour noyer des têtes de vis. Ici aussi, le choix des embouts et de l'écartement est important. Et le résultat est impeccable. Preuve en est les vis d'attache de trappes de visite sur les bidons du Cessna 310.



Un futur usage sera fait lors de la réfection des dérives du B-25. Dans les chapeaux de nervures, il faut prévoir un logement pour une tête de vis, tout en laissant de la place pour coincer l'entoilage de ladite dérive.

Nous n'avons pas encore les références des vis, et donc pas de références pour les embouts. Quitte à devoir les fabriquer nous-même.

Mais c'est une autre histoire.



Ci-dessus, sur les chapeaux de nervures, on voit les cuvettes où vont se cacher les têtes de vis.



Ci-contre une ancienne vis.

Elle emprisonne l'entoilage dont on voit encore quelques fibres.

Une boîte a été fabriquée sur base d'une caisse à vins. Christian, qui nous a déjà fabriqué une boîte pour un altimètre, va nous modifier cette caisse, afin notamment de rendre la charnière plus discrète et installer des fermoirs.



On a même prévu de la place dans cette boîte pour de futurs accessoires.

Stefan Wilski

Un peu de détente

Alphabet phonétique, alphabet de la Navy, de l'aviation, de l'OTAN... Petit aide mémoire pour vous rappeler comment dicter les lettres de l'alphabet phonétique.

Vous pouvez également cliquer sur l'image pour être renvoyé vers une video YouTube qui en relate la genèse et l'utilité.



<https://www.youtube.com/watch?v=UAT-eOzeY4M>

Les archives J. Christiaens

Dernièrement, nous avons reçu de Jenny, un album photo du voyage d'un pilote à Pretoria. Les photos jaunies ont pu être restaurées informatiquement et Vincent a reconnu Joseph Christiaens, un pilote belge, en tournée de présentation en Afrique du Sud, en 1911.

La reconnaissance de l'avion (Bristol Boxkite) et l'histoire du pilote nous sont fournies par l'excellent livre de Pierre Cryns et Olivier Orban sur « Les précurseurs de l'aviation belge » édité aux Éditions PatH, en 2023.



Joseph Christiaens est né à Bruxelles en 1882. D'abord pilote automobile chez Peugeot en 1899, il passe chez NAG (Allemagne) et gagne sous cette marque la Coupe de Liedekerke. Il passe ensuite chez Darracq (Constructeur automobile Français absorbé par Talbot en 1920 Ndr) et remporte le Circuit du Littoral à Ostende. Il concourt également aux USA sur voiture anglaise Sunbeam.

En décembre 1908, il travaille chez le motoriste belge Vivinus pour la mise au point du moteur d'aviation destiné à Henry Farman, ce qui l'amène ensuite à l'école Farman à Mourmelon en 1910.



Il obtient son brevet belge n° 7 le 12 avril 1910, et participe cette même année, sur un biplan Henry Farman à moteur Gnome, aux meetings de Cannes, Saint-Petersbourg, Mondorf-les-bains, la grande semaine de Reims et Bournemouth (GB).



En 1914, il s'engage aux ACM (autos-canon-mitrailleuses).

Fait prisonnier, il s'évade en 1915 et rejoint ensuite le G.P.R.A. (Grand Parc de Réserve Automobile). Après la guerre, il est chargé de travaux expérimentaux chez Sunbeam, et continue les courses automobiles. Il décède dans un accident lors d'un essai à Wolverhampton (Angleterre) en février 1919.



Les photos de Joseph Christiaens lors de son séjour en Afrique du Sud en 1911.

L'appareil est un biplan Bristol Boxkite.

Charles Mali
Les Archives BAPA

Un B-25 dans le brouillard...

A lors que je devais attendre plus d'une heure avant que je sois pris en mains à un rendez-vous, il m'est proposé de regarder la télévision...

Je choisis un documentaire qui explique la construction de l'Empire State Building à New York et c'est vraiment très intéressant.

Sa structure est constituée de poutres métalliques assemblées par rivetage et une triangulation lui permet de résister aux vents. Pendant la construction, il y a des braséros à tous les étages pour chauffer à blanc les rivets que les ouvriers se lancent à l'aide de pinces ! Je n'ose imaginer ce qui se passe si un ouvrier est touché par un rivet ou s'il tombe plus bas sur quelqu'un ...



La description se poursuit avec l'habillage de cette structure et ce bâtiment donne l'impression d'être indestructible. Il mesure 380m de haut, a 103 étages et 73 ascenseurs !

Puis soudain, le samedi 28 juillet 1945, un B-25 Mitchell fonce dans le building et l'éventre à hauteur des étages 78 et 80 !

Je ne connaissais pas du tout cet événement et il me rappelle un certain 11 septembre de sinistre mémoire.

Parti du terrain de Bedford Army Airfield dans le Massachusetts, sa destination devait être l'aéroport de La Guardia. Du fait d'un brouillard important, le pilote, le Lieutenant-Colonel William Franklin Smith Jr, demande d'être dérouté sur l'aéroport de Newark Metropolitan dans le New Jersey.

Averti que la visibilité y est aussi nulle, il perd petit à petit ses repères. Alors que l'altitude obligatoire au-dessus de la ville est de 2000ft (610m), il vole en fait à la moitié de cela pour retrouver des repères. Suivant la 42ème Rue, il tourne au sud dans la 5ème Avenue et passe à la droite du « Chrysler Building » au lieu de la gauche et le frôle de près.

A 9h40, il s'écrase dans la face nord de l'Empire State Building » y creusant un trou de 5,5m sur 6m entre les étages 78 et 80.



Heureusement, nous sommes un samedi et le building est presque vide. Il y a à ce moment un groupe de 60 visiteurs à l'étage 86 et ils sont évacués par les escaliers.

L'accident fait néanmoins 14 victimes, dont les 3 membres d'équipage et 24 blessés.

Si l'épave de l'avion se retrouve en plein milieu de l'étage, un moteur traverse tout le bâtiment et se retrouve 270m plus bas sur le toit d'un immeuble voisin où il met le feu à un penthouse.



L'autre moteur ainsi qu'une partie du train d'atterrissage se retrouvent dans une cage d'ascenseur dont ils endommagent les câbles.



Betty Lou Oliver, une opératrice d'ascenseur souffrant de brûlures, est évacuée avec l'aide d'une autre opératrice par cet ascenseur sans en connaître les défauts. Il tombe de 75 étages et sa chute est amortie par le coussin d'air créé sous celui-ci.

Survivant toutes deux miraculeusement à cette chute mais ayant maintenant quelques fractures en plus, elles gardent le record de survie de la plus la plus haute chute d'ascenseur. Sûrement la plus belle frayeur de leur vie aussi !

L'incendie sera maîtrisé en 40 minutes et le bâtiment sera déjà rouvert le lundi comme d'habitude.



Le B-25D portait le serial 41-30577, avait été modifié en transport VIP et était baptisé « Old John Feather Merchent ».



Les deux autres membres d'équipage étaient le Sergent-Chef Christopher Domitrovich et le mécanicien navigant de la Navy Albert Perna dont le corps ne sera retrouvé que deux jours plus tard dans le bas d'une cage d'ascenseur.

Vincent Jacobs

Visite de Jean-Marie Dupont

La BAPA a eu le grand honneur de recevoir l'Adjudant-chef Aviateur Jean-Marie "Dupe" Dupont (89 ans), pilote à la carrière exceptionnelle.

Entré à la Force Aérienne en 1954, il rejoint la 132e promotion et fait ses premiers vols sur SV.4B à Goetsenhoven puis poursuit son entraînement sur Harvard à Kamina au Congo.

Après une transition sur T-33, il est breveté en mai 1957 et rejoint la 2e Escadrille à Florennes. Il est de retour au Congo en 1964 et pilote à la FATAF sur DC-3 et hélicoptère H-21. En mars 1965, il est de retour à Florennes et retrouve le F-84F. En 1966, il succède au Major Marette comme pilote de démonstration.



Il enthousiasme le public avec son "crazy flying", manoeuvres particulièrement délicates ! En 1970, il est choisi avec 7 autres pilotes pour

une formation sur Mirage III à la 2e Escadre de Dijon en France. Ces 8 pilotes seront chargés par la suite de la conversion des 3 escadrilles de F-84F en Belgique. Il devient ensuite tout naturellement le pilote de démonstration sur Mirage 5.

Après plus de 6000 heures de vol au sein de la Force Aérienne Belge, il accepte une proposition de l'ambassade du Zaïre pour un poste d'instructeur sur Mirage à la FAZA (Force Aérienne Zaïroise). Sur place, il commence d'abord par voler sur Cessna 150 et Cessna 310 pour finalement assurer le convoyage des Macchi MB326 acquis par le Zaïre. Il forme ensuite les pilotes locaux sur ces avions.

Ce n'est que en 1980 qu'il vole finalement sur les Mirage 5M à la demande particulière du patron de la FAZA. En 1983, il est engagé par Scibe Zaïre pour piloter le C-130 civil (L-100) acquis par la compagnie de Mr Bemba. Il passe ensuite sur Boeing B727 et termine sa carrière sur DC-10. Une carrière de pilote hors du commun !

Nous remercions encore Jean-Marie Dupont pour sa visite et ces agréables moments.

Eric Dessouroux

Journée « Place aux Enfants »

Chaque année en Belgique francophone, est organisée une journée « place aux enfants ».

L'idée est d'ouvrir, à des jeunes de 8 à 12 ans, les portes d'un lieu de travail, un atelier ou une institution implantée dans sa commune. Faire découvrir une association ou partager une passion, éveiller l'enfant à un aspect concret de citoyenneté à travers une expérience d'adulte.

La ville organise et coordonne l'activité avec les différents hôtes.

A Gembloux, la BAPA participe à cette opération depuis 2016, avec Marc aux commandes.

Quelques consignes pour nous : prévoir une pause casse-croûte et ne pas prendre en photo les enfants ayant une marque rouge sur leur badge d'identification.

La BAPA a donc ouvert ses portes le matin et l'après-midi à deux groupes d'une dizaine de bambins, encadrés par deux ou trois accompagnants.

Parmi les sites ouverts à cette occasion, les enfants que nous accueillons ont choisi de nous visiter, on a donc de bonnes chances de capter leur intérêt.

Dans le groupe de l'après-midi, un jeune était déjà venu l'an passé et n'a pas résisté à une nouvelle visite.

Que proposons-nous concrètement ?

Exceptionnellement, Marc étant indisponible, c'est Stefan qui a guidé chacun des deux groupes.

A l'arrivée de l'autocar, un mot de bienvenue, une rapide explication de ce qu'est une association, et un passage rapide aux toilettes pour assurer un confort de tous pour la suite.

Puis, installation du groupe sur les tables à l'exposition WoW, suivit d'un exposé très simple sur l'épopée de l'aviation, un peu de vocabulaire, qualifier certains groupes d'aéronefs (ballon, planeur, avion, hélicoptère, hydravion, fusée,...). Le tout illustré avec des photos, mais aussi les aéronefs présents dans la salle d'exposition. Ensuite, un peu de technologie, les matériaux

utilisés, notions de mécanique des structures (la triangulation), un soupçon d'aérodynamique, le principe d'action/réaction.

Le tout illustré à chaque fois par un petit outil pédagogique adapté qui est mis dans les mains de chaque enfant. (gyroscope, échantillons de matériaux, cadre pour la triangulation, un ballon de baudruche sur son fil, un parachute coupé dans un sac en plastique, etc)

Les principes de base du guidage d'un avion (3 axes), avec à nouveau un outil simple que les enfants peuvent manipuler.

Être le plus interactif possible et faire parler les enfants un maximum.

Nouveauté cette année, une pause casse-croûte. On profite des tables pour proposer aux enfants de déballer leur en-cas, manger et boire. Pendant



ce temps, j'en profite pour leur faire plier un avion en papier qu'ils peuvent faire voler dans l'espace disponible.

Après le casse-croûte, on migre vers l'atelier.

La visite fait ouvrir de grands yeux aux enfants. Je m'efforce à ne pas présenter les avions comme en lisant un catalogue, mais en répondant aux questions des enfants. Et s'il n'y a pas de question, alors je m'efforce de leur en faire suggérer.

Et voilà, il est temps de conclure ces presque deux heures de visite, retour à l'autocar qui emmène le groupe pour une autre visite ailleurs dans la ville de Gembloux.

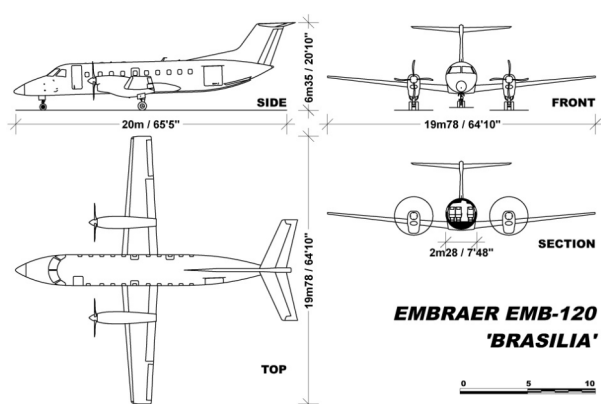
A l'année prochaine...

Stefan Wilski
L'animateur du jour

Vive les couverts en plastique !

C'est Jean-François et Pat qui m'ont soufflé l'idée de partager cette anecdote croustillante (et un brin électrisante). Notre récente discussion à propos d'« Air Meuse » sur notre groupe WhatsApp à fini par me faire reprendre la plume.

Ma carrière de pilote a décollé comme copilote pendant deux années, sur l'Embraer 120, le plus petit avion de Sabena, opérés par Delta Air Transport (DAT).



Embraer EMB120 :
Premier vol : 1983
Bi-turbopropulseur, 2x P&W118B de 1800cv
30 passagers, 3 membres d'équipage
Cruise speed : 300 kts
MTOW : 12T

Pendant que la majorité de mes camarades de promo attendaient sagement une place au chaud dans l'illustre Boeing 737, quelques rebelles impatients comme moi se sont retrouvés immédiatement à bord de l'Embraer, ce minuscule avion aussi modeste que courageux.

Moins glamour que le 737 ?

Peut-être, mais parfait pour apprendre le métier. Pendant que les copains volaient confortablement au-dessus de la crasse, nous, les petits « Moulinex », étions directement dedans : turbulences garanties, sensations fortes offertes !

Notre petit Embraer était quand même équipé comme un grand, avec une avionique moderne et surtout un stick en forme de "W" qui nous faisait fantasmer qu'on pilotait le Concorde...



Les « Mach » (vitesse) en moins, mais « on se prenait des machs » (turbulences) en plus! Les vols étaient courts, nombreux et s'enchaînaient à une cadence infernale, parfois jusqu'à six rotations par jour. Ma première année, j'ai ainsi accumulé plus de 1000 heures de vol. De vrais "vols-minute", excellents pour apprendre le métier.

Le rythme était si effréné qu'on mangeait souvent en pleine descente, transformant chaque repas en numéro de jonglage gastronomique, chaque bouchée relevant plus de la procédure d'urgence que d'un dîner first-class dans le upper-deck du 747 SN !



Mais chez nous, pas question de grignoter un vulgaire sandwich mou : nous transportions fréquemment des hommes d'affaires, et nous avions pris l'habitude de terminer leurs plateaux de foie gras.

Donc pas de vulgaires couverts en plastique, non Monsieur ! De la belle porcelaine et des couverts métalliques dignes d'un étoilé Michelin.

Un jour, lors d'une descente particulièrement mouvementée vers Bruxelles, je dégustais tant bien que mal ma seconde tranche de foie gras quand une violente secousse m'a fait perdre le couteau qui a atterri sur le plancher du cockpit. J'essayai vainement de le récupérer dans les turbulences, mais impossible de remettre la main dessus.

Le Captain me rassure : « Laisse tomber, prépare ton approche, tu le retrouveras après. »

L'atterrissage se passe comme sur des roulettes, les passagers débarquent tranquillement, je détache ma ceinture et recule mon siège pour enfin récupérer mon précieux couteau et soudain...

"FLASH !"



Un énorme arc électrique, suivi immédiatement d'une fumée âcre envahissant le cockpit !

Panique générale ?

Ben non... Étant déjà à l'arrêt au sol, nous coupons immédiatement l'électricité et arrêtons instantanément le barbecue improvisé.

Le coupable ?

Le couteau en métal s'était sournoisement logé sur le rail de mon siège.

En reculant, il était allé perforer la cloison derrière moi, droit dans le « main bus bar » électrique.

Imaginez un instant si j'avais reculé mon siège en plein vol...

À deux doigts d'inventer la première grillade volante de l'histoire : cuisson à point de mes fesses garantie, mais certification non incluse !

Conclusion vitale : dans un cockpit, vive les couverts en plastique !



Au total, la DAT a opéré 12 Embraer Emb 120 entre 1988 et 1997.

Les avions de la DAT faisaient les liaisons entre Bruxelles et plus de 50 autres villes d'Europe.



Yves Cartilier

Derniers dons reçus

Régulièrement nous avons le privilège de bénéficier de dons ayant rapport au domaine de l'aviation. Ce semestre, nous avons eu l'avantage de recevoir les objets et documents suivants :

- Le président du musée Flanders Aviation Society de Wevelgem, Bart Vandamme, nous a donné une belle collection de magazines d'aviation tous reliés.
- Le Comte Jean de Broqueville nous a donné un compas américain Bendix D-12 qui proviendrait d'un B-17 et un barographe allemand de marque N.S.
- Monsieur E. Depireux nous a donné des artefacts des sociétés Avions Fairey et SONACA où il a fait carrière.
- Nos archives SABENA se voient complétées d'affiches, prospectus et dépliantes horaires grâce aux dons de Jenny Mosseray, Jeannine Martiny et Christophe Schuvie.
- Pierre Cryns nous a donné un morceau d'entoilage d'aile du SV-4B V22. Il l'avait reçu avant que l'avion soit vendu au Canada en 1971. Pour l'anecdote, le V22 est revenu chez nous en 2021 sans jamais avoir été restauré ni même avoir volé au Canada !

Ces dons nous sont très précieux et nous les acceptons avec beaucoup d'intérêt.

Soyez-en tous une nouvelle fois remerciés et assurés qu'ils sont préservés en de bonnes mains.

Vincent Jacobs



Si vous aussi...

... Vous trouvez dans un grenier des documents ou des objets ayant trait à l'aviation,

... Vous avez des amis et/ou connaissances qui voudraient se débarrasser d'éléments pouvant intéresser l'asbl,

... Vous cherchez à donner des outils ou matières pouvant être utiles à la restauration des avions de l'atelier,

Pensez à la BAPA !

Si certaines pièces devaient être des doublons, la BAPA les valoriserait en les vendant. Ce qui permet de financer la conservation des collections et les restaurations d'avions anciens.

Un tout grand merci d'avance !



Des idées de cadeaux !

La BAPA lance une collection de petits avions en bois entièrement conçus par un de ses membres et donc uniques au monde.



Demoiselle

Ce modèle est inspiré du Santos-Dumont « Demoiselle », un des premiers avions de sport léger et ULM de l'histoire de l'aviation, chef-d'oeuvre de l'ingénieur-pilote-pionnier franco-brésilien Alberto Santos-Dumont, fabriqué à environ 50 exemplaires en 5 versions n°19 à n°22, de 1907 aux années 1910

Dimensions du modèle: Longueur = 30cm Envergure = 40cm

Bois non peint et entoilage fourni. Vendu monté

Ce modèle est une représentation fidèle du Pou-du-ciel HM-14 conçu par Henri Mignet dans un esprit de simplicité, de sécurité et de faible coût. Il en offrit les plans à tout le monde au moyen d'un livre, *Le Sport de L'air*, publié en 1934.

Dimensions du modèle: Longueur = 30 cm Envergure = 40cm

Bois gravé, non peint et entoilage fourni. Vendu monté



Pou-du-ciel



Piper Cub

Ce modèle est inspiré du Piper Cub, avion léger monomoteur dont la conception remonte aux années 1930. Construit à plus de 20.000 exemplaires, il reste aujourd'hui l'un des avions à train classique les plus connus et appréciés.

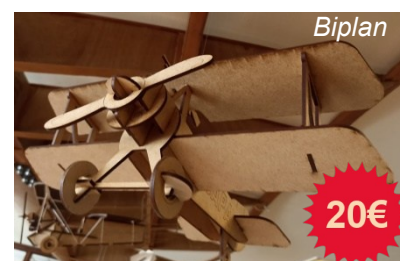
Dimensions du modèle: Longueur = 30cm Envergure = 40cm

Bois gravé et non peint. Vendu monté

Biplan fantaisie pour les enfants de 10 ans et plus. Facile à construire et robuste, il peut être acheté en kit ou monté.

Dimensions du modèle: Longueur = 30cm Envergure = 40cm

Bois gravé et non peint.



Biplan

Tout achat soutient nos chantiers de restauration. Merci d'avance !

Remerciements

Nous remercions tous les bénévoles pour leur implication dans les nombreux projets au cours de cette année 2025.

Chers donateurs et mécènes, nous sommes touchés par vos contributions...

Nous remercions également celles et ceux qui ont oeuvré à la compilation de cette Newsletter : Martine, Yves, Charles, Eric, Stefan, Vincent, Loïc et Marc.

Avis à nos membres :

Vous pouvez d'ores et déjà renouveler votre cotisation pour l'année 2026 !

Le montant de 35€ est à virer sur le compte de notre asbl :

IBAN : BE81 3631 1427 4124
BIC : BBRU BE

N'oubliez pas de mentionner le nom et le prénom de la personne qui renouvelle sa cotisation !

Pour les lecteurs qui ne sont pas encore membres mais désireux de l'être, nous vous invitons à envoyer un e-mail avec pour objet «Adhésion» à l'adresse **contact@bapa.aero**

Vous recevrez en retour un formulaire d'inscription à nous retourner complété.

