

AAM Models-info

*Trimestriel d'information de l'asbl
Association d'Aéromodélisme*

Avril, mai, juin 2016

Paraît en mars, juin, septembre et décembre

Editeur responsable : Paulette Halleux

Lenneke Marelaan 36/27

1932 Sint-Stevens-Woluwe

Numéro d'agrément P401026

Bureau de dépôt Liège X

Espace Dirigeants

EUROSAM 2016

La soufflerie BOREA à l'école

Brevets à l'Aéromodelclub EOLE

Coupe des Barons à Havay

Quand la DGTA nous vient en aide

Ça plane à l'Université de Liège

La saison FPV-Racing est lancée

Le Klemm L25d

Brevets à l'Équipe Acro Beloeil à Thumaide

Visite au Royal Air Force Museum de Londres

AASH ou comment voler sans aile

A BIG BEAUTIFUL DAY

Une visite de Jezabella

Concours Tiercé-Photos



Jun 2016 - n° 134



AUX COMMANDES D'UN SIMULATEUR DE **BOEING 737** ?

OUI, C'EST POSSIBLE !

EMBARQUEMENT IMMEDIAT POUR UNE ACTIVITÉ HORS DU COMMUN

RÉSERVEZ MAINTENANT VOTRE VOL - 071 356 117 - WWW.EFSIMULATOR.COM



Le site qui vous fera préférer l'électrique

ONLYLIPO.COM

Tout pour votre propulsion électrique.
Batteries, moteurs, contrôleurs.

Stock très important de batteries, envois rapides et soignés,
pas de douane, pas de frais supplémentaires.

Venez visiter le site www.onlylipo.com et inscrivez-vous à notre newsletter
pour recevoir nos promotions dans votre boîte mail.



Contact :

par mail : info@onlylipo.com

par téléphone +32(0)475 54 24 03



AAModels-info

Juin 2016 - n° 134

AAModels-info est le bulletin trimestriel d'information des membres de l'Association d'Aéromodélisme, ASBL.

Éditeur responsable :
Association d'Aéromodélisme ASBL,
(en abrégé AAM), rue Montoyer 1 bte 1 à 1000
Bruxelles - n° entreprise 0417988935

Paraît en mars, juin, septembre et décembre

Rédaction :
Robert Herzog, Elewijtsesteenweg 190, 1980
Epegem - Email : herzog@aamodels.be

Distribution :
AAModels-info est envoyé gratuitement à tous les membres de l'AAM en règle de cotisation pour l'année en cours. Une version électronique (format pdf) est disponible sur le site web de l'association www.aamodels.be.

Publicités :
La coordination des publicités est assurée par Jean-Baptiste Gallez (jbg@aamodels.be)
Voir tarif sur le site web de l'AAM

Contributions :
Les contributions sous forme d'articles, illustrés ou non, peuvent être envoyées à la rédaction, par courrier ou par messagerie électronique. Les documents reçus ne sont pas renvoyés. Les dates ultimes de réception des contributions pour les quatre numéros de l'année sont le 1^{er} février, le 1^{er} mai, le 1^{er} août et le 1^{er} novembre.

Le secrétariat général de l'association est assuré par Jean-Luc Dufour,
Anderveldstraat, 47, 3190 Boortmeerbeek
Tél. 0477.36.33.74, email jldufour@aamodels.be

L'AAM est administrée par un conseil comportant neuf membres. Pour 2016, sa présidence est assurée par Paulette Halleux,
Lenneke Marelaan 36/27
1932 Sint-Stevens-Woluwe
phalleux@aamodels.be - 02 721 13 01

L'AAM est membre de la Ligue Belge d'Aéromodélisme, elle-même membre associé de l'Aéro-club Royal de Belgique. Ce dernier détient pour la Belgique les pouvoirs sportifs de la Fédération Aéronautique Internationale.

L'AAM est membre de l'Association Inter fédérale du Sport Francophone (AISF)

Photo de couverture :
Stéphane Jacobs, nous a envoyé cette photo de Medhy Mazy, aux commandes de son « SPIES » de Donatas Pauzuolis, un indoor de 88gr avec propulsion à hélices contrarotatives. Image prise au hall omnisport de Perwez, site de vol Indoor des Accros du Servo.



Au sommaire...	
Le mot de la présidente	4
Espace dirigeants	5-7
En bref	8
Image mystère	9
La soufflerie BOREA à l'école	10-12
EUROSAM 2016	14-16
Brevets à l'Aéromodelclub EOLE	17
Coupe des Barons à Havay	18-20
Retour sur les bancs de l'école à Thumaide	22-23
Quand la DGTA nous vient en aide	24
Ça plane à l'université de Liège	26-28
La saison FPV-Racing est lancée	29
Le Klemm L25d	30-36
Le Royal Air Force Museum de Londres	38-44
AASH ou comment voler sans aile	46-48
Une visite de Jezabella	50-53
A big beautiful day	54-57
Concours Tiercé-Photos	58-59

Visitez notre site www.aamodels.be



**Voici à nouveau un AAModels-Info bien fourni !
Nombre record de pages !**

Au menu de ce numéro, le nouvel Arrêté Royal « Drones ». Vingt-quatre pages, pas faciles à comprendre. Nous l'avons décortiqué pour vous. C'est ainsi que nous pouvons vous expliquer en page 6 et 7 en quoi il nous concerne ou plutôt **en quoi il ne nous concerne pas**.

Nous avons demandé à nos autorités que soient bien séparées les activités professionnelles et les activités sportives ou de loisir. Raté ! L'Arrêté Royal concerne toutes les activités. Heureusement, il prévoit que l'aéromodélisme soit traité dans un arrêté ministériel. OUF ! (surtout que le projet de cet arrêté ministériel a été conçu en concertation avec nous). En attendant, la circulaire GDF01 est toujours d'actualité.

Mais on peut se demander quelle

mouche a piqué notre (ex) ministre de la Mobilité de permettre des activités récréatives en dehors des terrains d'aéromodélisme avec des engins pesant près de 5 kg, même si c'est sous conditions. On voudrait provoquer des accidents que l'on ne s'y prendrait pas autrement.

La sécurité est pour nous, modélistes, primordiale. Cela est à nouveau démontré par le succès des sessions de passage de brevets organisées par plusieurs clubs et la réjouissance des membres d'y avoir participé.

Nous ne nous contentons pas de donner des conseils de sécurité. Notre « core business » c'est d'apprendre aux nouveaux venus dans nos clubs et aux jeunes dans les écoles à voler, le tout avec des notions théoriques passées élémentaires que cela, n'est-ce pas Bruno ? Cependant, il faut lever toute ambiguïté. Si nous apprenons

La parole à notre présidente...

aux candidats aéromodélistes à voler sur des terrains d'aéromodélisme en respectant la circulaire GDF01, il n'est pas question pour nous de former des candidats au vol professionnel ou même récréatif qui souhaiteraient faire de la photographie aérienne, ou autres observations, etc.

L'aéromodélisme ce n'est pas seulement voler... pour le plaisir de voler, c'est aussi pour plusieurs d'entre nous, le plaisir de construire. Vous trouverez ainsi dans ce numéro

tous les détails sur la construction du Klemm L25d. En plus, si vous désirez apprendre à utiliser certaines techniques, comme la CNC, l'impression 3D, etc. vous trouverez des renseignements sur comment, où et avec qui répondre à cette demande. Les compte-rendu sportifs seront pour les prochains numéros, la saison n'étant pas encore très avancée au moment où j'écris ces lignes. Cependant vous pourrez déjà lire le compte-rendu du premier concours de FPV-racing, discipline qui visiblement enthousiasme plus d'un.

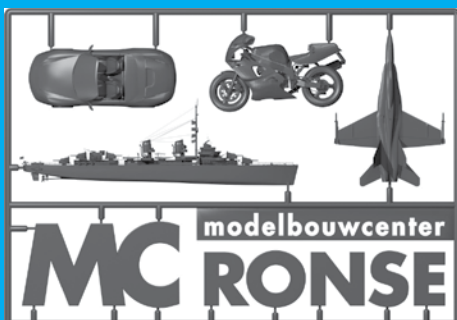
Mais en matière sportive et FUN, ne ratez pas l'EUROSAM 2016 qui aura lieu en Belgique du 27 au 30 juin sur l'aérodrome de Cerfontaine. C'est une grande manifestation européenne où vous pourrez voir évoluer des reproductions de modèles réduits volants datant d'avant 1951.

Ce numéro est très fourni comme je vous l'ai déjà dit, alors lisez-le et n'hésitez pas à nous faire part de vos appréciations. Tous ceux qui travaillent à la conception de ce trimestriel vous en seront reconnaissants.

J'espère que vous passerez un bel été ensoleillé. Mais les jours de pluie, n'hésitez pas à aller visiter le musée de la RAF à Londres.

Paulette

MODELBOUW DEKEYSER B.V.B.A.



I.Z. Klein Frankrijk Weverijstraat 14
9600 Ronse/Belgium
Tel: +32 55 45 79 60 – Fax: +32 55 23 98 20
E-mail : info@mcronse.be

Mercredi – Vendredi : 16.00 – 20.00
Samedi : 10.00 – 12.00 / 14.00 – 20.00
Dimanche : 14.00 – 18.00

WWW.MCRONSE.BE

Brevets

Historique, rappel et base du brevet élémentaire.

Suite à un incident sans gravité entre un aéronef habité et un modèle réduit dans le nord du pays en 2009, une série de compromis sont décidés entre les autorités (DGTA) et les deux fédérations reconnues (VML et AAM). Le point 8 des conditions générales de vol radioguidé dans les CTR civiles dit ceci :

«Le pilote d'un aéro modèle sera en possession d'un brevet en cours de validité délivré par une fédération d'aéromodélisme reconnue par la DGTA. Il devra avoir des notions de la structure de l'espace aérien situé aux alentours du terrain.»

EN RESUMÉ :
TOUT PILOTE ÉVOLUANT EN CTR CIVILE DOIT ÊTRE EN POSSESSION DU BREVET ÉLÉMENTAIRE.

Au sein de l'AAM, 4 clubs ont leur terrain situé en CTR civile. Tous ceux qui y volent doivent donc être porteurs du brevet élémentaire. Par extension, nous conseillons vivement, terrain en CTR civile ou pas, que tout pilote soit en possession du brevet élémentaire.

Équivalence des brevets entre la VML et l'AAM

1. Reconnaissance des brevets VML par l'AAM

a. Brevet VML

Sur preuve de la carte de membre VML, les brevets «A» du membre VML seront renseignés à l'AAM en tant que brevet élémentaire. De même, les brevets VML «B» seront repris comme brevet démo (catégorie 1 par défaut,; catégorie 2 sur présentation de la déclaration cat2/3 de la VML) . A l'appréciation du club AAM, le détenteur du brevet VML passera l'examen théorique ou à tout le moins un examinateur du club lui lira et commentera les questions de l'examen théorique AAM et les questions club.

Le brevet d'aptitude sera renseigné à condition de remplir la déclaration AAM et satisfaire à l'épreuve en vol du brevet d'aptitude devant deux examinateurs du club AAM où le modèle volera.

b. Examineur VML

La qualification d'examineur VML sera également retranscrite à l'AAM. L'examineur VML ne pourra officier comme examinateur club que sur avis favorable du CA du club concerné.

c. Instructeur VML

Cette mention n'est pas reprise sur la carte AAM. Le membre ne pourra officier comme examinateur club que sur avis favorable du CA du club

2. Reconnaissance des brevets AAM par la VML

a. Brevet AAM

Sur preuve de la carte de membre AAM ¹, les brevets élémentaires et démo seront considérés par la VML comme Brevet A ou brevet B en maintenant la notion de catégorie indiquée sur la carte AAM.

Si le brevet concerne les catégories 2 ou 3, les déclarations de modèles devront être transmises au secrétariat VML. À défaut de cette transmission, le brevet sera d'office mentionné cat.1.

b. Examineur AAM

La qualification d'examineur sera également retranscrite pour les types renseignés au niveau du brevet élémentaire

L'examineur principal et ses adjoints restent disponibles pour vous aider à organiser vos journées brevet ou réunion d'information sur ceux-ci. Contactez-moi à l'adresse aambrevet@aamodels.be.

Je vous souhaite un bon été aéromodélistique.

Bernard

¹ la carte brevet actuelle sera distribuée progressivement à tous les membres de l'AAM dans le courant 2016

FLXCOPTER
Power & balanced flights

Votre drone de course complet*, monté et configuré

*Radiocomande et batterie non inclus. **365 €**

- Up to 2200mAh type batterie
- Standard FPV Camera 32*32
- ESC 20A Mini Format
- 280mm frame motors to motors
- 4 inch prop
- Standard FC

Made in Belgium

Cobra 220B/2000kv

EACH ELECTRICAL COMPONENT ARE PROTECTED

www.flyxcopter.com

YouTube Facebook

L'Arrêté Royal « Drones » ?

En quoi nous concerne-t-il ?

L'Arrêté Royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge, appelé plus généralement Arrêté Royal « Drones », a été enfin publié au Moniteur belge ce 10 avril 2016. Il ne constitue pas le meilleur exemple de transparence qui soit. Aussi suscite-t-il pas mal de questions de la part de nos membres. Nous allons donc tenter de vous éclairer.

Champ d'application

Quelques définitions publiées dans l'Arrêté royal :

Un aéronef télépilote, en abrégé, RPA, est un aéronef non-habité, d'une masse maximale au décollage n'excédant pas 150kg piloté à partir d'un poste de télépilotage.

Un aéromodèle est un aéronef télépilote utilisé exclusivement à des fins sportives et récréatives.

Contrairement à ce que ces définitions pourraient laisser croire, l'entrée en vigueur de l'AR « drones » ne change rien à la pratique de l'aéromodélisme et donc à la situation des aéromodèles évoluant sur les terrains reconnus conformément à la GDF-01. L'AR fait explicitement mention dans son article 3, que « le ministre détermine les conditions d'opération des aéromodèles », faisant ainsi allusion explicite à la GDF01 et à un arrêté ministériel spécifique destiné à supplanter cette circulaire qui régit actuellement nos activités.

Le service juridique de la DGTA nous a confirmé que le fait que l'arrêté ministériel ne soit pas encore paru ne constitue pas un souci car l'article 18 de l'AR du 19/12/2014 régissant les règles de l'air précise : « Art. 18. § 1er. Sont soumises à l'autorisation du Ministre ou de son délégué, le directeur général :

3° les évolutions d'engins susceptibles d'endommager un aéronef en vol tels que les engins téléguidés, les fusées, les ballons libres non habités »

C'est cette même disposition de l'AR « règles de l'air » de 1994 qui servait de base à la GDF-01.

Tout au plus l'AR prévoit-il dans son article

3, §2 que les appareils de masse inférieure à 1 kg peuvent évoluer en dehors de l'espace public, s'ils ne dépassent pas 10 m de haut et que sont respectées les mesures de sécurité, à savoir :

- Vous êtes responsable pour chaque vol.
- Respectez la vie privée des autres.
- Avant chaque vol, contrôlez votre appareil.
- Pendant le vol, gardez votre appareil en vue à tout moment.
- Respectez la hauteur maximale autorisée.
- Ne survolez jamais de personnes.
- Gardez une distance de sécurité de 50 m par rapport à toute personne, rassemblement de personnes et de biens.
- Ne faites pas voler votre appareil dans des zones à risques comme les complexes industriels, les installations nucléaires, les prisons, etc.
- Ne faites pas voler votre appareil dans un espace public.
- Assurez-vous que votre assurance familiale en responsabilité civile couvre votre activité avec un aéronef télépilote.

Donc on peut voler « chez soi », au-dessus de sa propriété ou dans son jardin. Il va de soi que ce type d'activité n'est en rien couvert par l'assurance de l'AAM...

Les endroits où exercer une utilisation récréative avec son drone

Vous pouvez exercer une utilisation récréative

- Sur des sites « Indoor ». Il n'y a pas d'exigence légale à respecter concernant l'espace aérien. Gardez une distance de sécurité par rapport aux personnes et aux biens au sol.
- Au-dessus d'un terrain privé : Votre aéronef télépilote doit alors avoir une masse maximale au décollage de moins de 1 kg et évoluer à une hauteur maximale de 10 m (voir toutes les conditions ci-dessus)
- Sur un terrain d'aéromodélisme : conformément aux dispositions de la circulaire GDF-01
- En dehors d'un terrain privé ou d'aéromodélisme : Si votre aéronef télépilote a une masse maximale au décollage de moins de 1 kg son activité récréative

est considérée comme une activité de classe 2. Il doit être utilisé à une hauteur de vol inférieure à 45 m (150 ft), en dehors de tout espace aérien contrôlé et en dehors des villes et des villages, sans survol de personnes. Sinon, l'activité est classée comme une activité classe 1.

- En dehors d'un terrain d'aéromodélisme : Si votre aéronef télépilote a une masse maximale au décollage comprise entre 1kg et 5kg maximum, l'activité récréative est considérée comme une activité de classe 2 si la hauteur de vol est inférieure à 150ft (45m), en dehors de tout espace aérien contrôlé et en dehors des villes et des villages, sans survol de personnes. Sinon, la mission est classée comme une activité classe 1.
- Si votre aéronef télépilote a une masse maximale au décollage comprise entre 5kg et 150 kg maximum : la mission est classée comme une activité classe 1.
- Si l'aéronef télépilote est utilisé à des fins non-récréatives, il passe en classe 2 ou classe 1.
- Si l'aéronef télépilote a une masse maximale au décollage supérieure à 150 kg, la partie navigabilité de la mission sort du cadre de la compétence de la DGTA. L'aéronef télépilote doit être évalué par l'AESA (agence européenne de sécurité aérienne).

Les exigences pour exercer des activités de classe 2 ou 1

Classe 2

Le drone a une masse maximale au décollage strictement inférieure à 5kg.

Le télépilote doit être âgé de minimum 16 ans.

Le vol ne peut pas dépasser une hauteur de 150 ft (45m) au-dessus du sol.

Le vol ne peut pas être exécuté dans un espace aérien contrôlé,

Le vol ne peut pas être exécuté au-dessus des villes ou des villages ou dans un rayon de 50 m. de groupes de personnes. L'aéronef télépilote ne peut pas survoler des personnes ou des animaux.

L'aéronef télépilote doit rester toujours à la portée visuelle du télépilote.

Le télépilote doit justifier avoir suivi

une formation théorique portant sur les matières suivantes :

- Réglementation aérienne ;
- Météo ;
- Navigation ;
- Technologie de l'aéronef ;
- Respect de la vie privée.

La liste des écoles de formations est disponible auprès de BeUAS.

Néanmoins, tout possesseur d'une licence de pilote répondant à la réglementation EASA Part-FCL (LAPL, PPL, CPL, ATPL) en cours de validité est dispensé du suivi de ces cours. Il devra cependant fournir une copie de sa licence en cours de validité à l'examineur lors de son examen pratique.

Le télépilote doit réussir un examen pratique (attestation de réussite) devant un examinateur désigné par la DGTA sur un terrain agréé par la DGTA.

Le télépilote doit à tout moment respecter les mesures générales de sécurité.

Le télépilote doit être en possession d'une assurance responsabilité civile couvrant l'activité aéronautique et l'utilisation d'aéronefs télépilotes.

L'aéronef télépilote doit être enregistré auprès de la DGTA.

Si l'aéronef télépilote est utilisé en dehors des limites imposées à la classe 2, l'exploitation de celui-ci devra répondre aux requis de la classe 1.

Classe 1

Pour la classe 1, les opérateurs doivent répondre aux conditions (ou exigences) suivantes :

L'aéronef télépilote à une masse maximale au décollage strictement inférieure à 150 kg.

Le télépilote doit être âgé de minimum 18 ans.

Le vol ne peut pas dépasser une hauteur de 300 ft (environ 90 m) au-dessus du sol.

Le vol ne peut pas être exécuté dans un

espace aérien contrôlé.

Sous réserve d'une autorisation de la DGTA, les vols peuvent avoir lieu au-dessus de villes et de village

Sous réserve d'une autorisation de la DGTA, l'aéronef télépilote peut survoler des personnes ou des animaux.

L'aéronef télépilote doit rester toujours à la portée visuelle du télépilote ou de l'un des deux observateurs.

Le télépilote doit passer un examen théorique portant sur les matières suivantes :

- Réglementation aéronautique et procédures ATC;
- Performance et limitations humaines ;
- Météorologie ;
- Communications.

La liste des écoles de formations est disponible auprès de BeUAS.

Néanmoins, tout possesseur d'une licence de pilote répondant à la réglementation EASA Part-FCL (LAPL, PPL, CPL, ATPL) en cours de validité est dispensé de l'examen théorique à présenter à la DGTA. Il devra cependant fournir une copie de sa licence en cours de validité à l'examineur lors de son examen pratique.

Le télépilote doit réussir un examen pratique (attestation de réussite) devant un examinateur reconnu par la DGTA sur un terrain agréé par la DGTA.

Le télépilote doit être en possession d'une licence télépilote avec les qualifications requises.

Le télépilote doit être en possession au minimum d'un certificat médical LAPL en cours de validité.

Le télépilote doit respecter les mesures générales de sécurité.

Le télépilote doit être en possession d'une assurance responsabilité civile couvrant l'activité aéronautique et l'utilisation d'aéronefs télépilotes.

Le télépilote ou l'exploitant doit rédiger un manuel d'exploitation comprenant

notamment une analyse de risques de la mission ou du type de missions envisagé.

L'aéronef télépilote doit être enregistré auprès de la DGTA.

Si l'aéronef télépilote est utilisé à proximité de rassemblement de personnes, ou près d'un obstacle ou comporte un risque accru, l'activité requiert des dispositions additionnelles

Commentaires

Ces dispositions concernant les activités de classe 1 et 2 ont avant tout été élaborées pour assurer la sécurité des activités professionnelles.

Au niveau récréatif, ces dispositions sont avant tout applicables à ceux qui veulent faire des photos aériennes, des observations en amateur.

Au vu de ce qui vient d'être exposé ci-dessus, vous comprendrez vite que vous n'avez aucun intérêt à voler pour le plaisir en dehors des terrains d'aéromodélisme même si vous ne faites pas de compétition car pour voler entre 10 et 50 m, et au-delà il vous faudra remplir bien d'autres conditions, examens, paperasseries que pour voler sur un terrain d'aéromodélisme en toute légalité et ce sans compter les moyens financiers à mettre en œuvre....

Conclusion

Si votre plaisir est de voler, il est beaucoup plus simple, plus sûr et moins coûteux de s'inscrire à un club d'aéromodélisme où vous recevrez un apprentissage afin de voler en toute sécurité sur un terrain agréé.

Par ailleurs, il n'est pas dans nos intentions de former des candidats au vol professionnel ou même récréatif qui souhaiteraient faire de la photographie aérienne, ou autres observations, etc.

Paulette

R.C. SATELLITE s.p.r.l.

Chaussée de Bruxelles 317 6050 LODELINSART Tél. 071 32 35 10

Le spécialiste du modèle réduit avion, planeur, hélicoptère, voiture, bateau
Cours de pilotage gratuit avion et hélico
6000 articles en permanence pour le plus grand plaisir du débutant

Heures d'ouverture : 10h - 18h / samedi 10h - 16h / Fermé lundi et mardi

En bref

Ateliers AAM

Comme vous l'aurez lu dans ce même numéro (pages 50 et suivantes) sous la plume de Jezabella, Jean-Louis Loward se propose de tenir des workshops à propos des applications à notre hobby du dessin et de la découpe CNC, .

Les clubs intéressés peuvent en faire la demande à la fédération à l'adresse workshop@aamodels.be. Mr Loward peut se déplacer avec une machine de démonstration et tout le matériel didactique nécessaire. Vous pouvez aussi prévoir de grouper plusieurs clubs et il est toujours possible de trouver un local adapté

Cette première séance d'information "générale" pourrait être suivie d'ateliers plus spécialisés (dessin, fraisage, fil chaud ...), chez lui, par plus petits groupes.

D'autre part, si vous avez vous aussi envie de partager votre expérience dans un domaine qui pourrait intéresser les modélistes, n'hésitez pas à nous contacter à cette même adresse.

Cartes Brevets,

Les clubs peuvent nous contacter via aamsystem@aamodels.be pour obtenir les cartes de membres brevetés et/ou le fichier permettant de les imprimer ou les conserver sur smartphone. Une question, un doute et pour l'organisation de vos journées brevets démonstrations, Bernard Delhay
aambrevet@aamodels.be

Modifications et corrections au calendrier

Les erreurs au calendrier ont décidément la vie dure ! Veuillez nous excuser mais il y a plusieurs personnes impliquées dans nos publications et les corrections ont bien du mal à atteindre tous les intéressés...

Les dates suivantes du calendrier des manifestations régionales doivent être corrigées:

- La **Journée Portes Ouvertes de l'Hirondelles Model Club Bastogne** aura lieu le 21 août et pas les 13 et 14 août comme annoncé erronément

- Le **Meeting annuel du Club Les Faucons** annoncé erronément le 3 septembre aura bien lieu le 3 juillet sur le terrain de Louette Saint Denis
- La **rencontre Grands planeurs renommés et autonomes de Battice**, prévue initialement les 25 et 26 juin est déplacée aux 10 et 11 septembre

Calendrier des sessions de brevet de démonstration

Les dates suivantes sont prévues pour des sessions de passage du brevet de démonstration et du brevet d'aptitude. À chacune de ces dates, l'examineur principal et ses adjoints seront disponibles pour passer ces brevets, ainsi que les brevets élémentaires si nécessaire.

- 21 mai Jardins du Modélisme (Nivelles)
- 28 mai Royal Herstal Petite Aviation (Hanefte)
- 24 septembre Model Club Havay (Havay)

Les clubs suivants ont annoncé leur intention de tenir des sessions «brevets» mais les dates ne sont pas encore fixées: Exocet Rognée, Model Club Famenne, MCChaufour, Les Aigles de Battice (qualification examinateur)

Concours Tiercé-Photos

Le concours photos ne peut vivre que sur base de photos que vous nous envoyez. De ce côté-là, la foule ne se presse pas toujours au portillon !... Il faut parfois avoir recours aux «réserves» accumulées pour présenter neuf photos valables.

Pourtant, voir sa photo primée est une belle reconnaissance, en plus de donner droit à un des prix offerts par notre sponsor OnlyLipo.

Et la consécration suprême, n'est-ce pas de voir sa photo servir de couverture pour le trimestriel de l'AAM ? Bien entendu, pour la couverture, la photo doit être non seulement réussie, mais aussi présenter une résolution suffisante pour supporter l'agrandissement au format A4. Donc 300 dpi de résolution et les dimensions de minimum 20 x 30 cm (au moins env. 2000 x 3000 pixels). Pour conserver l'esprit «modéliste» de notre trimestriel, on demande aussi que sur une couverture, on présente «une personne et son modèle». Le format «portrait» est aussi quasi indispensable...

Nouvelles de la CIAM

L'assemblée annuelle de la CIAM a eu lieu à Lausanne les 8 et 9 avril passés. Sans conteste le point d'orgue de cette réunion a été le lancement de la catégorie F3U des courses pour multicoptères pilotés en immersion («FPV-racing»). Un nouveau sous-comité a été mis sur pied avec à sa tête Bruno Delor, aussi président actuel de la FFAM. Lors de la réunion, le calendrier des compétitions internationales comptant pour la World Cup 2016 s'élevait à quatre, mais d'autres projets sont en préparation et la saison 2016 s'annonce très passionnante.

Le FPV-racing connaît aussi mondialement un engouement exceptionnel qui attire les gros fabricants de matériel. Des rencontres aux budgets publicitaires astronomiques sont annoncées, qui vont tenter de rivaliser avec les organisations officielles de la FAI. Des expériences récentes ont montré que ces organisations parallèles ne sont pas toujours organisées avec le plus grand sérieux : agendas et horaires fantaisistes, règlements incertains, improvisations, etc. Sur ces aspects, la FAI, forte de son expérience plus que centenaire, est garante de sérieux et de stabilité. Les grands événements FPV-racing attirent certes l'attention des médias mais on leur prévoit des difficultés sur le long terme, une fois l'emballement initial retombé. Qui vivra verra...

World Air Games

C'est à Dubai que la FAI a organisé, avec un soutien exceptionnel du pays d'accueil, les quatrièmes Jeux Mondiaux de l'Air. Après ceux organisés en Italie en 2009, cette édition fut parée d'un support médiatique exceptionnel. Aussi trouve-t-on sur Internet bon nombre de séquences vidéo qui font notamment la part belle au parachutisme, une discipline où les Belges ont brillé particulièrement, avec une médaille d'or et une médaille d'argent. Trois disciplines aéromodélistes y furent présentées avec chaque fois un beau succès de foule : le combat en vol circulaire, la voltige en salle et la course au pylône pour semi-maquettes. Avec un tel précédent, on souhaite bonne chance au pays qui prendra la relève en 2019.

Image mystère

La solution de mars 2016 :

Cette image, bien sur sélectionnée pour sa ressemblance avec une soucoupe volante, est en fait un couvercle d'une chambre à vide qui a été utilisé au Lewis Research Center de Cleveland en Ohio pour des recherches sur un moteur ionique au mercure. Dans un moteur ionique, le carburant n'est pas brûlé mais ionisé. Les ions alors libérés passent par deux grilles fortement chargées électriquement et subissent ainsi une accélération. La force d'accélération des ions cause une force de réaction de sens opposé : c'est la force de propulsion du moteur à ions. Les ions récupèrent leurs électrons juste avant de sortir du moteur, afin de maintenir la neutralité électrique du véhicule et du carburant éjecté. Les techniciens portent des tenues de protection et font des mesures pour vérifier que les gaz chargés de mercure toxique ont bien été nettoyés.



Ci-contre l'énigme pour ce trimestre.

Est-ce ?

- L'ancien site d'un jeu télévisé des années 70.
- Des essais de centrale solaire (les panneaux étaient recouverts de miroirs).
- Des réflecteurs pour écouter les avions.
- Des «cibles» pour les premiers essais de radar en Angleterre

Envoyez vos réponses à jbg@aamodels.be



Cela s'arrêtera-t-il ?

Ci-dessous trois photos de notre chroniqueur Jean-Baptiste prises sur une cinquantaine d'années. La tendance est évidente... L'extrapolation à cinq ans ne manque pas d'interpeller !





La soufflerie BOREA à l'école

Nous sommes honorés d'accueillir dans nos colonnes la contribution de Madame Christine Swinnen, professeur de mathématiques à l'institut Saint Barthélemy de Liège. Elle y avait invité notre ami Bruno Scordo et tout son matériel de démonstration des lois de l'aérodynamique et tout particulièrement sa fameuse soufflerie Borea.

Ce jeudi 25 février 2016, un passionné d'aéromodélisme et porte-parole de la fédération d'aéromodélisme est venu faire une présentation liée à l'aérodynamique dans notre collège. C'est la deuxième fois que mon ami Bruno Scordo propose ainsi à mon école une animation pédagogique hors du commun.

Son appareillage principal est une soufflerie de démonstration de 4 mètres de long, baptisée «soufflerie Boréa», qu'il a inventée pour faire

comprendre aux élèves comment les avions parviennent à voler. Elle permet d'illustrer la théorie aérodynamique du vol et d'expérimenter plusieurs formules scientifiques. En annexe de la soufflerie proprement dite, il y a aussi tout un matériel de démonstration pédagogique. L'ensemble étant donc volumineux, Bruno est venu l'installer et le tester la veille, dans la salle des fêtes du collège, avec l'aide de son ami Georges Massart.

J'avais préparé le programme de la journée en demandant à Bruno s'il se sentait capable de refaire sa démonstration huit fois d'affilée le même jour, de 8h à 17h. En fait il ne s'est pas contenté d'accepter : il a aussi présenté différentes versions de ses explications, à chaque fois adaptées au niveau de compréhension des élèves qu'il avait devant lui.

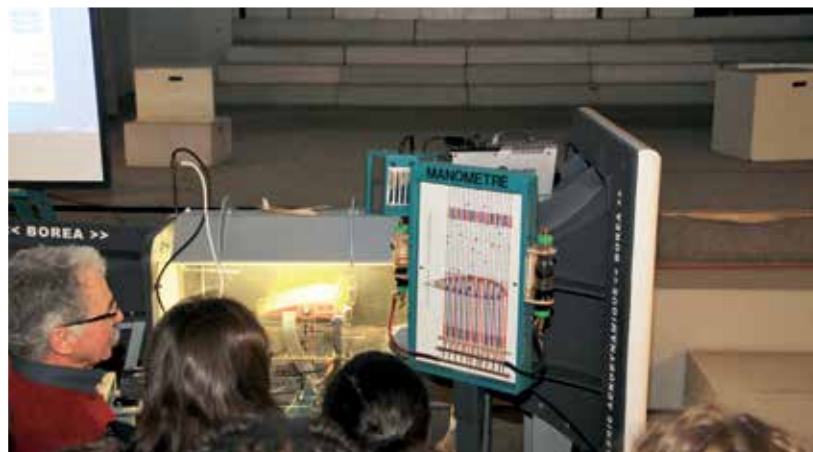
Il a eu affaire en effet à des élèves d'âges très variés : des «petits»

de 1ère année aux étudiants de 7e spéciale mathématiques, lesquels se destinent à des études supérieures en sciences appliquées. Bruno avait donc préparé trois niveaux de présentations. Chacune de celles-ci commençait par un petit historique des débuts de l'aviation. Les différentes anecdotes racontées avec brio par Bruno pouvaient parfois paraître anodines, mais elles étaient nécessaires pour restituer le contexte dans lequel les inventeurs de jadis ont travaillé, et ce qui les a amenés à faire leurs découvertes. Certaines de celles-ci étaient le fruit du hasard, mais la plupart ont été initiées par leurs nombreuses observations.

Bruno a donc effectué une série d'expériences, plus amusantes les unes que les autres, pour amener les plus jeunes des élèves à comprendre la sustentation des avions. Et même si les étudiants des classes supérieures ont déjà eu l'occasion d'étudier dans leurs cours de sciences les phénomènes physiques intervenant dans la portance des avions, il est souvent difficile pour eux de les replacer dans un contexte pratique.

Quelques grands principes établis par des physiciens célèbres du passé ont été rappelés et illustrés. Bruno évoque ainsi Pascal, Bernoulli, Newton, Venturi, Coanda et même Euler, dont les équations sont abordées en classes de « spéciale math ». C'est en présentant une nervure d'avion grande nature qu'il explique l'écoulement des filets d'air autour d'un profil d'aile. Son expérience de la balle volante, avec ses mesures des vitesses d'air différentes au-dessus et en dessous, a laissé certains des élèves sans voix. L'expérience de Coanda, matérialisée à l'aide de filets d'eau, était encore plus surprenante: l'eau restant collée au plafond du profil semblait tenir par magie, au point que plusieurs élèves y mettaient le doigt afin de vérifier qu'il n'y avait pas de trucage.

La soufflerie Boréa permet de mettre en évidence plusieurs paramètres



intervenant dans la portance, dont le principe d'action-réaction de Newton. Cela étant plus complexe à comprendre, cette démonstration a été réservée aux plus grands de nos étudiants. La vitesse de l'air restant constante, on abaissait le volet du module d'aile qui est dans la veine d'essais. Les dépressions dues au principe de Bernouilli ne changeaient pas sur les manomètres, mais la balance indiquait tout de même une augmentation de la portance par modification de la quantité d'air infléchié. (Action -réaction).

Vers 10h, les journalistes de la télévision locale RTC Liège sont arrivés pour un reportage sur la venue de la soufflerie Boréa dans notre école. La présentatrice Fannie Cornil a bien entendu interviewé notre expert du jour. J'ai dû quant à moi expliquer l'intérêt qu'il y a à faire venir une telle machine de démonstration dans notre établissement et le bénéfice que nos jeunes pouvaient en tirer. Un élève de quatrième a donné ses impressions.

Et c'est ainsi que le surlendemain, la soufflerie Boréa faisait

l'ouverture au journal de midi sur RTC Liège. (Le reportage reste visible sur RTC Liège .be).

Bravo donc à Bruno, qui a répété à huit reprises la même prestation fatigante, en une seule journée. Bravo aussi à son ami Georges, officiant en tant qu'assistant, qui le ramenait avec bienveillance sur le fil du sujet si son enthousiasme tendait à l'entraîner sur le chemin des heures supplémentaires.

Pour le bouquet final de sa démonstration, Bruno «poussait» la soufflerie à 110 km/h. La progression des aiguilles sur les vingt manomètres était alors un spectacle impressionnant.

En fin de journée, ce ne seront pas moins de 225 jeunes qui auront défilé devant la soufflerie. Non seulement Bruno les aura initiés aux choses de l'air et de l'aviation, mais il leur aura également appris un nouveau vocabulaire, et surtout aura stimulé leur curiosité scientifique. J'en veux pour preuve le grand nombre de questions et de réflexions dont m'ont fait part mes

étudiants dans les semaines qui ont suivi la venue à l'école du «phénomène de Bruno»!

Au nom de mes nombreux collègues qui ont assisté à ses différentes présentations ce jour-là, je le remercie très chaleureusement.

Christine Swinnen, professeur de mathématiques.

**MODEL CLUB DE LA MEUSE
FRANIERE**

19/06/16
Dès 9h

**Symposium
Planeurs**

*Un food truck à pizzas
à votre disposition
pour le midi
bar ouvert toute
la journée*

Remorqueurs bienvenus

Rue de Gilberoux à 5150 Franière.
Coordonnées GPS : 50°25'09" N 4°42'52" E
Infos et inscriptions : jj.cobut@tvcablenet.be - 0479/80/87/29

En attendant notre affiche

**MODEL CLUB FAMENNE
M.C.F.**

23 et 24 JUILLET 2016

**VERDENNE (MARCHE-EN-FAMENNE)
14h00**

33e show
TOUS LES MODELES SONT ADMIS

L'entrée des deux pistes totalement dégagée

Nouveau local – place couverte

Bar – Boissons – barbecue - toilettes
Assiette froide et boissons pour les pilotes

Samedi soir souper « cochon à la broche »

Entrée gratuite

Possibilité de camping dès le vendredi soir – toilettes

084/31.23.74 – 0472/93.87.67 --- A. Galerin --- a.galerin@belgacom.net

Tous les détails début mai 2016

Aerobertics.be

THE FUTURE OF FLYING

Votre partenaire en modélisme R/C - plus de 20 ans d'expérience à votre service !
 Spécialités : vol électrique, voltige F3P/F3A/F3M et gros modèles.

Le plus grand stock en Benelux de Thunderpower, Extreme Flight, Sebart, GB models, DA, DLE, ...

Distributeur de :



www.aerobertics.be - Maalse Steenweg 367, 8310 St-Kruis - 050 858020



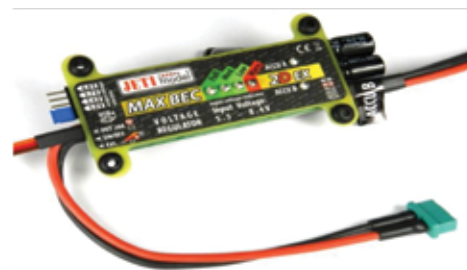
Ets. FANIEL

Téléphone/Fax : 087 22.05.58
 serge.faniel@voo.be



Modélisme – Importation directe Czech Republic

Rapport qualité/prix
 Moteurs électriques et thermiques MVVS
 Electronique JETI – Moteurs électriques MEGA
 REICHARD Modelsport





L'EUROSAM 2016 à Cerfontaine...

j'y vais !



Cette année, l'EUROSAM 2016 aura lieu en Belgique du 27 au 30 juin sur l'aérodrome de Cerfontaine. Cela sera la XIV édition. C'est une occasion unique pour le public belge de venir admirer des machines volantes datant de l'époque où l'aéromodélisme s'appelait « la petite aviation », engins volants datant d'avant 1951.

À cette époque, la télécommande était balbutiante, les moteurs à essence tournaient tant bien que mal, les planeurs étaient lancés au sandow et l'aérodynamique était en pleine éclosion. Le moteur caoutchouc régnait en maître.

Les modèles devaient être bien réglés et être auto stables car, une fois lancé dans les airs, l'appareil devait se débrouiller seul avec les éléments.

C'est pour faire revivre ces glorieuses années de l'aéromodélisme que s'est constitué aux USA le SAM (Society of Antique Modelers). Peu de temps après, cette idée se propagea à travers le monde. Et c'est ainsi que l'on retrouve des SAM en Argentine, Australie, Brésil, Canada, Tchéquie, Danemark, Angleterre, France, Allemagne, Hongrie, Japon, Pays-Bas, Nouvelle Zélande, Portugal, Slovaquie, Suède, et Belgique. Notre pays compte un « chapter » dénommé « The Belgian old PAL'S -chapter 2010 ». Rien que pour les USA et le Canada, on compte plus de 2.500 pratiquants.

Il est évident que rares sont les modèles de cette époque qui soient arrivés intacts jusqu'à nous. Un « samiste » reproduit d'après les plans originaux les modèles de cette période. Ces années furent prolifiques dans le domaine de l'aviation et il en a été de même dans le monde de la petite aviation. L'imagination des concepteurs de ces années-là fut débordante. Le choix est bien souvent difficile de par la multitude des plans mis à la disposition des amateurs (merci internet). Le balsa étant rare ou introuvable, les modélistes ont dû trouver des alternatives. C'est ainsi qu'ils ont utilisé le bouleau et d'autres bois fruitiers comme bois léger, et pour les formes courbes, le rotin et le bambou refendu. Les techniques utilisées étaient économes en matière pour réaliser des constructions solides et légères. (Le balsa apparaît dans



les magasins de modélisme au début des années 50). Les entoilages étaient en papier japon, papier « kraft » ou pour les meilleurs en soie naturelle (le pongé de soie n°5 que l'on trouve toujours dans les magasins spécialisés). Aujourd'hui, si certains puristes perpétuent la tradition, la majorité des Samistes utilise des matériaux de recouvrement plus modernes et plus faciles à mettre en œuvre. Pour se présenter au concours, il est obligatoire d'apposer sur le modèle le nom de l'avion le nom du concepteur (c'est une manière de lui rendre hommage) et l'année de sa conception.

De nos jours, ces reproductions sont équipées d'une télécommande et le moteur caoutchouc est remplacé par un micromoteur électrique. Par contre, les planeurs sont toujours lancés au sandow et la catégorie « TEXACO » est équipée de moteurs d'époque ou de reproduction, c'est-à-dire avec bobine, rupteur, accus et bougie à étincelles.

Onze catégories constituent la compétition SAM. Les plus prisées sont l'ELOT, l'ALOT, le SPEED 400, et l'ELECTRORUBBER.

L'ELOT et l'ALOT sont très similaires. Les mêmes avions peuvent participer aux deux catégories. Dans la série ALOT, la différence réside dans un limiteur d'altitude et un compteur de temps moteur à 90 secondes équipe l'avion, une des deux conditions coupe le moteur. En ELOT, le temps moteur est de 45 secondes. Le nombre de points maximum est obtenu après un vol de 10 minutes dans les deux catégories. La charge alaire étant de 24.4 gr/dm² minimum.

Le but de toutes les catégories est de prendre de l'altitude et de planer en utilisant les meilleures ascendances pour rester le plus longtemps possible en l'air dans le temps imparti.

En vous rendant sur le site du SAM BELGIUM, vous obtiendrez tous les renseignements utiles sur les différentes catégories composant le « SAM » (<http://www.sam-belgium.net/chapter2010>)

Venir à Cerfontaine fin juin, c'est vous attendre à assister à un spectacle impossible à voir lors des autres compétitions pratiquées en aéromodélisme. C'est la décontraction totale : pas de stress pour les pilotes, chacun décide de faire ses vols comme il l'entend. Les décollages se font d'un côté et les atterrissages de l'autre côté de la piste, c'est la raison pour laquelle les compétitions « SAM » s'organisent sur de grands espaces tels



que des aérodromes. Les spectateurs peuvent circuler parmi les avions posés sur le sol, les voir de près et prendre toutes les photos qu'ils désirent. Le spectacle vaut le détour, voir ces engins volants datant de l'époque de la TSF, des torpédos et autres Caudron et Dewoitine, s'envoler des mains du modéliste est une image fascinante. De par leurs formes simples et complexes tout à la fois, ces modèles nous émerveillent et nous laissent rêveurs de cette époque surnommée l'âge d'or de l'aviation. Il n'est pas rare d'admirer un véritable cirque volant en voyant en l'air en même temps une dizaine de machines volantes effectuer un véritable ballet d'une beauté inouïe. Chose impossible à voir dans nos clubs et autres manifestations. Certains soulèveront le problème des collisions, il n'y en a pour ainsi dire presque pas, de par la lenteur des vols.

Venir à L'EUROSAM 2016 à Cerfontaine, c'est passer un merveilleux moment de pur bonheur modélistique. C'est revivre la grande époque de la petite aviation, avec toute l'ambiance des premiers vols.

Quatorze nationalités seront présentes à l'EUROSAM 2016 ainsi que deux équipes venant des USA. Il est courant de rencontrer des pratiquants « SAM » inscrits dans plusieurs catégories. C'est comme cela que ce n'est pas moins de 150 à 200 modèles qui feront le déplacement. Les installations de l'aérodrome sont d'un niveau élevé, la cafeteria offre de quoi se sustenter, le tout servi par un personnel compétent et aimable. La terrasse extérieure, bien orientée, donne une vue sur l'ensemble du terrain d'évolution. Le reste de la famille n'est pas oubliée car Cerfontaine est situé dans une magnifique zone de villégiature. Nous sommes proches des lacs de l'Eau d'Heure où tout est propice à la détente et aux loisirs nautiques. Chimay est à 10 km pour les visites culturelles. C'est peut-être aussi l'occasion d'y visiter le château ainsi que la fameuse brasserie de Chimay. Il est également possible de loger dans les environs.

Les onze catégories sont réparties sur quatre jours, il vous reste à choisir le jour qui vous convient le mieux... ou décider de loger dans la région pour toute la



semaine !

Bruno Scordo 00-AS-278

Programme de l'EUROSAM 2016

Lundi – Cérémonie d'ouverture – présentation des équipes – Catégories OTVR (les planeurs) – OTMR A et B (moteur diesel et moteur à allumage)

Mardi – Catégories ½ Texaco (alimenté par des Cox 0.8 cm³) – ELOT- NMR 2.5 (Classe nostalgie maximum 2,5 cm³)

Mercredi – Catégories Speed 400 (moteur Graupner 400) – NMR (moteur à partir de 2,5 cm³) – Electr rubber (ancien moteur caoutchouc)

Jeudi – Catégories Texaco (2 cm³ de carburant par 400 gr de masse) – ALOT (altitude limitée) – Clôture et dîner gala

Vendredi – jour de réserve pour un éventuel report en cas de mauvais temps.





Brevets à l'Aéromodelclub Éole

La réglementation, même quand il s'agit de notre loisir, s'avère rarement un sujet qui passionne. Peu de modélistes s'y intéressent. Nos responsables de club l'ayant bien compris et afin de faire évoluer les mentalités nous ont proposé une journée de formation au brevet élémentaire- brevet de démonstration sous l'égide de l'Association d'Aéromodélisme.

Cette journée a été organisée courant mars, en début de saison. Nous étions une petite trentaine à y assister, chapeautés par trois examinateurs de l'AAM.

La journée a été divisée en deux parties. L'une, théorique a consisté en une présentation Power Point commentée par Roger Lebrun, représentant de la Fédération nous rappelant de manière claire et succincte la réglementation liée à notre activité. Les règles de sécurité ont été de multiples fois rappelées. Les propos ont été étayés par la distribution d'un polycopié reprenant l'ensemble de la présentation.

Afin de faciliter la compréhension de tous, notre club ayant une mixité linguistique, l'ensemble de l'exposé a été traduit en alternance en français-flamand. Le groupe a été particulièrement intéressé, actif, multipliant les questions et démontrant l'intérêt de la formule. Quelques minutes ont été consacrées à notre règlement interne de club, rappelant entre autres les horaires et les limites de notre domaine de vol.

Puis vint le contrôle des connaissances. Il fallait répondre à une dizaine de questions à choix multiples tirées au sort ainsi qu'à deux questions concernant notre règlement interne de club. Rien de bien compliqué, les questions ayant été commentées à maintes reprises au cours de l'exposé.

Les copies remises, nous nous sommes retrouvés à l'extérieur, sous le soleil, pour la deuxième partie du brevet, l'épreuve pratique.

Nous avons été pris en charge par nos deux autres représentants de l'AAM

Bernard Delhaye et Pol Barbier. L'accent a été à nouveau mis sur la sécurité.

Une mesure de bruit de nos motorisations a été réalisée à l'aide du sonomètre du club. Pas toujours facile de ne pas dépasser les normes de bruit.

Le vol quant à lui n'a pas semblé poser le moindre problème, le niveau d'exigence de pilotage étant proportionnel au type de brevet souhaité, élémentaire ou de démonstration.

Et quel a été le résultat des épreuves ? Pas d'inquiétude, tous les candidats ont été reçus.

En résumé nous avons passé une très bonne journée. Un grand merci à nos examinateurs qui nous ont consacré une journée de week-end et ont réussi à nous expliquer une réglementation peu attrayante.

JC

Brevetten in club Eole (Pottes).

Op zaterdag 12 maart werd er door het bestuur van de club een AAM brevetvliegdag georganiseerd. Er waren 's morgens reeds een 20-tal leden aanwezig, wat voor de eerste maal een succes was. We startten om 10.00 uur met een zeer goede uitleg van de circulaire door dhr. Roger Lebrun. Dhr. Lebrun weet op een eenvoudige manier de soms niet zo eenvoudige materie uit te leggen. Onmiddellijk erna werd door de aanwezige leden de theoretische proef afgelegd. Er moest hier en daar wat vertaald worden, daar de vragen in het

Frans zijn opgesteld en de club bestaat uit Waalse en Vlaamse leden.

Een eerste succes: iedereen was geslaagd en we konden starten met de praktische proef. We hadden geluk: het weer viel mee. Onder het goedkeurend oog van Bernard Delhaye en Pol Barbier kwam elk lid aan de beurt. Hoewel sommigen er toch wat zenuwachtig bijliepen, verliep alles in de beste sfeer. Een aantal leden behaalden het "brevet élémentaire", terwijl een aantal andere leden zich waagden aan het "brevet de

démonstration". Met succes! Alle deelnemende leden behaalden het brevet dat zij wilden. Een succes!

Rond 17.30 uur was alles afgelopen. Het bestuur van de club "Eole" en de aanwezige verantwoordelijken van onze federatie AAM keken tevreden terug op een geslaagde dag.

Het is zeker: zo'n dag wordt zeker herhaald!



La Coupe des Barons 2016 à Havay

La formule nous avait bien amusés l'année passée, lorsque, suivant l'idée de François Rodriguez, nous avons organisé une première Coupe des Barons à Havay. Promesse avait été faite de reconduire cette journée à thème, puisqu'elle fonctionnait bien. Nous n'avons presque rien changé, juste peaufiné l'organisation et le matériel, en tenant compte de l'expérience de la première édition. L'inscription en ligne des concurrents, lancée dès le début de l'année, nous avait rassurés sur l'intérêt des pilotes pour cette journée.

On ne présente plus le Baron, ce modèle mythique de l'aéromodélisme, dessiné il y a plus de 30 ans par un modéliste Français, Christian Chauzit, et reproduit à des centaines d'exemplaires depuis lors. Inspiré des monoplans utilisés lors de la première guerre mondiale, il s'agit d'un

avion simple à construire, au vol sans surprise, mais capable de passer sans souci toute la voltige de base.

Pas moins de 18 concurrents se sont présentés au petit matin, en ce frileux dimanche d'avril, pour s'affronter dans les quatre épreuves qui les départageront. Autant le dire tout de suite, la Coupe des Barons, c'est une philosophie bien particulière. Il ne faut pas avoir peur de risquer son modèle, ou de devoir le réparer en urgence sur le bord du terrain, qui une aile cabossée, qui d'autre un train arraché, ou de recoller un moteur qui a décidé de vivre sans son fuselage ! A ce sujet, il est à noter que l'entraide entre pilotes est de mise.

Les pilotes ont été répartis en équipes de 3 ou 4, tenant compte entre autres des motorisations thermiques et électriques



que nous avions souhaité séparer. Juste après la traditionnelle photo de groupe, (il vaut mieux la faire avant, avec tous les modèles entiers...) la première épreuve peut débuter, c'est le 'cassé de baguettes'. Elle sera déjà très sélective ! Il s'agit de casser le plus possible de baguettes de frigolite fixées au sol, dans un temps déterminé. Suivant les pilotes, la technique diffère, circuits long ou courts, rase-mottes ou vol plongeant, tout est tenté, mais c'est la régularité qui prime, ainsi que la concentration et la précision de la trajectoire. Les minutes de vols sont longues, mais on n'en a jamais assez... Vient ensuite l'épreuve qui demande une bonne vue, tant pour les pilotes, que pour les juges, c'est 'les tours de vrille'. Il s'agit de monter le plus haut possible, et de déclencher une vrille engagée, pour en réaliser le plus possible, les scores sont étonnants, et plusieurs pilotes parviennent à réaliser près de 80 tours !

La matinée avance, et nous commençons la troisième manche avec le 'coupé de banderole'. Le principe est simple, il s'agit de couper en vol une banderole tirée par un remorqueur. À chaque coupe, le remorqueur se pose, et la banderole est rapidement changée... pendant que les Barons patientent en vol. Autant dire que sur la durée d'un vol, une coupe réussie donne un sacré avantage à son auteur.



Sens dessus-dessous



Aië - ouch !

Coupe des Barons



Les modèles étaient très virulents envers cette pauvre banderole, elle n'est pas facile à toucher, au point que l'un des modèles coupa... le stabilisateur du courageux remorqueur, mettant un terme prématuré à cette épreuve, qui sera neutralisée.

Après un bon repas bien belge (frites et barbecue), la dernière épreuve pouvait débiter : le redoutable mais spectaculaire 'passage sous limbo'. Chance cette année, le vent était fort, mais pratiquement dans l'axe de la

piste, ce qui facilitait l'approche.

Il s'agit de passer le plus de fois possible sous une banderole tendue à environ 4 m de haut, entre 2 poteaux distants de 12 mètres. Cette épreuve chronométrée n'est pas facilitée par le fait que l'on vole en équipe, il faut donc avoir l'œil partout : sur les poteaux, la banderole et les copains devant, derrière... de quoi attraper le tournis !

Certains pilotes ont terminé les épreuves avec leur modèle intact,

d'autres avec un modèle réparé sur place (c'est l'avantage de ce type de structure), d'autres ont dû abandonner, leur machine réclamant des soins 'chirurgicaux' en atelier, mais tous se sont franchement amusés et sont prêts à remettre ça.

À l'issue des vols, le jury détermina l'ordre des gagnants, ils repartirent tous avec de très beaux lots offerts par les sponsors Team Rodriguez, Aerobertics, CD Design, la Brasserie au Baron à Gussignies (un petit clin d'œil bienvenu) et le Model Club Havay.

Le coup de cœur 2016, la Coupe des Barons, a été attribué au pilote ayant le plus progressé depuis l'année passée. Il s'agit du jeune Killian Vaes qui fut félicité par l'ensemble des concurrents. Il remettra la coupe en jeu l'année prochaine.

Félicitations et merci à tous les pilotes et à l'organisation club, ainsi qu'aux partenaires, et en particulier à François Rodriguez.
JF Lothaire





Show - Aéromodélisme
 24 juillet 2016 Sivry-Grandrieu
AASH 14H00
Vol + musique....

Infos : Wéron Gérard
 40 Rue de Felleries
 59740 Soire le Château
 FRANCE
 Tél: 33(0) 3 27 59 31 09
 weron.gerard@wanadoo.fr

Cousolre Beaumont
 Grandrieu Chimay
AASH
 Rue du Chesnois
 6470 Grandrieu

Largage de bonbons... *Buvette, petite restauration*

Aerobertics.be
<http://www.clubsam.be/aash>



Exempt de licence : FFPNM - ASBL 413 309 971

Journée
PLANEURS
 Dimanche 26 juin 2016
à Havay

Infos :
www.modelclubhavay.be

Bienvenue aux pilotes de planeurs et remorqueurs de toutes catégories et tailles. Des remorqueurs seront à votre disposition. Buvette et petite restauration, ambiance relax.

14 European Championship
SAM rc models 2016




26th of june-1st of july Cerfontaine
 SAM Belgium Chapter 2010
www.sam-belgium.net

AMCA
100% HELICOS 2016

les 25 et 26 Juin 2016
 de 10H à 23H

Scale
 super show hélicoptères
 Entrée gratuite!
 3D
 Vols de nuit

Adresse:
 11C, rue de Dadizele
 7781- HOUTHEN (Comines)

Contacts et réservation:
www.amca-monaco.be
amca.comines@gmail.com
jacquesdupriez@free.fr (33) 06 32 45 06 21





Retour sur les bancs de l'école ce 19 mars à l'EAB Thumaide.

L'événement n'était pas vraiment une surprise. Depuis l'année dernière, le club a amorcé un processus de transformation visant à conscientiser les membres aux aspects réglementation et sécurité de notre discipline.

Ce processus comprenait entre autres la refonte du règlement d'ordre intérieur et la prise en charge permettant d'assurer un écolage complet jusqu'à et y compris le passage des brevets. Il était donc naturel d'y consacrer une journée.

C'est suite à une discussion lors de la dernière réunion de l'entente modéliste du Hainaut que les contacts sont pris pour planifier une date lors de laquelle les examinateurs de l'AAM se rendraient sur notre site pour passer les épreuves.

L'information communiquée en interne lors de notre dernière assemblée générale fût accueillie favorablement par les membres présents. Preuve que les aspects formation et sécurité reçoivent effectivement l'attention qu'ils méritent.

La préparation est grandement facilitée par l'accès aisé aux différents documents de référence sur le site de l'AAM. Que ce soit pour les textes réglementaires, ou les documents relatifs à l'examen, la centralisation et mise à disposition des informations est assurément une aide.

Après deux séances de révision dans notre club-house, le suspense restera entier jusqu'à la dernière semaine quant au nombre de membres qui présenteront effectivement l'épreuve. Chacun y allant de son commentaire et de son point de vue. Pour quoi faire ? Ce n'est



pas obligatoire... Ça va servir à quoi ? C'est toujours utile... Pour le fun... Pour me juger... etc...

Moins que le résultat lui-même, l'important est la prise de conscience par chaque membre que les modèles qui peuvent être achetés sur un simple clic ne sont pas que des jouets mais peuvent vite devenir dangereux si l'on ne respecte pas quelques règles de base quant à leur manipulation et leur mise en œuvre. Faire l'effort de lire les textes réglementaires et les spécificités du club est aussi essentiel pour pratiquer dans un environnement qui dépasse largement les limites de notre terrain.

L'examen est également une occasion pour chacun de se retrouver face à lui-même. Il permet une évaluation personnelle quant à ses capacités à maîtriser la discipline.

Quelques échanges de courrier auront suffi pour rapidement mettre en place l'organisation nécessaire pour accueillir au mieux candidats et examinateurs sur notre site, et assurer le bon déroulement des activités.

La météo, bien que venteuse avec un ciel couvert, a permis de réaliser les épreuves en vol, et donc de procéder à la qualification complète des candidats. Avec plus d'une vingtaine de participants, et au vu des retours de la part des membres et des examinateurs, nous pouvons dire que cette journée aura été une réussite. A plus d'un titre d'ailleurs. Tout d'abord, la compréhension par les pratiquants que 'tenir l'appareil en l'air' et 'contrôler son modèle' sont deux choses différentes. Nous avons déjà identifié quelques actions individuelles visant à prendre en charge les membres pour leur permettre, au travers d'un écolage complémentaire adapté, de combler les lacunes qu'ils auront reconnues.



Ensuite, la prise de conscience que la législation existe et que des comportements mal adaptés peuvent provoquer des risques non négligeables. La mise en conformité et les attitudes correctes ne demandent pas nécessairement un investissement conséquent, mais peuvent s'avérer extrêmement payantes pour limiter les situations dangereuses.

Cette journée constitue une étape supplémentaire importante pour le développement des activités de notre club et l'écolage de nos membres dans un environnement agréable et sécurisé.

Nous tenons à remercier les membres de l'AAM qui nous ont accompagnés dans cette démarche, et ont participé activement à sa réalisation. Nous tenons aussi à féliciter tous les pilotes qui ont eu

le courage, certains après déjà de longues années de pratique, de se confronter à l'épreuve. Quel que soit le résultat, tous auront retenu quelque chose de cette expérience. Nous sommes convaincus qu'ils auront à cœur de l'utiliser et de le communiquer aux autres en se faisant les ambassadeurs des bonnes pratiques de notre discipline.

Stéphane Aubert
00-AA289
EAB Thumaide



Quand la DGTA nous vient en aide

Terrain ouvert tous les jours !

Depuis sa création, le club 'Les Busards' était confronté à un horaire contraignant. Les vols n'étaient autorisés que les weekends et le mercredi après-midi et uniquement au nord du chemin bordant le terrain. Cet arrangement 'historique' datait des années '80. Il nous avait été imposé par les autorités de la Force Aérienne à Bierset, même si nous n'étions pas dans la CTR de l'aérodrome. A une époque nous devions même prévenir la tour de contrôle avant de commencer les vols ! C'est qu'en ce temps-là, chasseurs-bombardiers et appareils de reconnaissance survolaient régulièrement la campagne à très basse altitude, pour le plus grand plaisir des enfants et des modélistes. Le 'bang' supersonique qui faisait sursauter les ménagères s'appelait encore 'le son de la liberté'; les avions de combat faisaient tout simplement partie du paysage. 35 ans plus tard, la base de Bierset n'est qu'un lointain souvenir. Les 'Mirage V' ont depuis longtemps été ferrailés au Chili et des haies d'éoliennes rendent le rase-motte aussi dangereux qu'illégal. Mais personne n'a pensé à modifier les restrictions du club. Et pourtant, il ne fallait pas grand-chose pour rectifier le tir. Après avoir contacté M. de Tavernier à la DGTA, il est vite apparu que notre situation pouvait facilement être corrigée. Quelques emails et formulaires plus tard, Les Busards recevaient leurs nouveaux horaires : désormais le club est ouvert tous les jours du lever au coucher du soleil. Cerise sur le gâteau, la zone de vol forme désormais un cercle de 400 m autour du centre de la piste, comme partout ailleurs, ce qui simplifie diablement les approches et les circuits de vol.

La morale de cette histoire, c'est qu'il ne faut pas avoir peur de contacter la DGTA, que ce soit pour une question légale, un conseil avisé ou une aide administrative. Contrairement à ce que prétendent certaines mauvaises langues, cet organisme n'est pas opposé



à l'aéromodélisme. Au contraire, nous y avons trouvé un interlocuteur aimable et professionnel, une organisation

réellement au service du public, ce qui méritait d'être signalé.

Texte : 00-AS300



Notre club naît en 1974 à l'initiative de quelques passionnés de la région de Waremme. Les premières cotisations s'élèvent à mille francs (en comptant l'inflation, ça n'a pas changé en 35 ans!). En 1980, le club compte 45 mordus de modélisme. Certains, comme Alain Reynders, sont des figures marquantes de l'aéromodélisme en Belgique. C'est en 1982 que le club atteint son apogée avec la tenue d'un meeting d'envergure nationale. Avions de combat réels, baptêmes en hélicoptère, ULM, parachutistes et bien sûr un grand nombre de modèles réduits se disputent l'espace aérien. Pour faire voler la

'petite aviation', le club distribue pas moins de 500 litres de carburant ! Plus de 7.000 brochures d'accueil seront remises au public les 28 et 29 août. L'année d'après, les Busards doivent déménager pour s'installer à Les-Waleffe, près de Faimas. Le nouveau terrain est spartiate et l'association perd bon nombre de membres dans l'opération. Mais petit à petit les infrastructures évoluent et désormais, le club possède un grand local renforcé ainsi qu'une terrasse couverte, un parking et une zone de préparation protégée. Les quatre pistes balisées (05-23 & 16-34) permettent les vols quelle que soit la direction du vent. Le club n'a pas de buvette ; l'accent est mis sur les vols, toujours possibles sans attente car nous ne sommes jamais très nombreux. Aujourd'hui, une trentaine d'irréductibles continuent la tradition. L'arrivée de jeunes modélistes permet d'envisager l'avenir avec confiance. Nul doute que les nouveaux horaires et l'agrandissement de la zone de vol donneront un nouvel essor à notre asbl.

DRONE ZONE

L'UNIQUE DISTRIBUTEUR BELGE GRYPHON DYNAMICS
Plus de 8 ans d'expérience en configuration de radiomodèles
Berchem Sainte Agathe, Brussels -- sales@dronezone.be -- 0484 15 03 15



Hexa, Y6, Octo, X8, Dodeca, Hexadeca... Gryphon Dynamics, the reference for professional shooting



Plus de produits sur www.dronezone.be

MULTIPLEX®

TOUCH & FLY

PLUS FACILE QUE JAMAIS !



Lisible à 100% même en plein soleil

- Ecran tactile couleur transreflectif
- Temps de fonctionnement ≤ 24 h grâce au mode jour / nuit

Utilisation comme un Smartphone

- Navigation intuitive grâce à l'assistant-modèle
- De nombreux exemples de modèles, y compris des hélicoptères et multicoptères

Hardware: Le meilleur de chez MULTIPLEX

- Télémétrie et annonces vocales avec plus de 450 mots (DE, EN, FR)
- Manches de PROFI TX: parfait pour un pilotage précis
- Antenne IOAT intégrée dans l'émetteur



En option: Autocollants pour un tuning personnalisé



Ça plane à l'université de Liège

La faculté des sciences appliquées, section aérospatiale, de l'université de Liège organise annuellement le concours « ça plane pour toi », destiné aux étudiants des écoles secondaires, des hautes écoles et de l'université. Cette année, le concours a eu lieu le 13 avril. La finalité du concours est de construire un planeur capable de réaliser le vol plané le plus long dans un hall, long couloir de 6 mètres de large et 40 mètres de long. Ce planeur doit être construit au départ d'une planche de balsa de 6mm et deux planches de 3mm. Le but final est de permettre aux étudiants de développer leur créativité et d'appréhender les principes physiques élémentaires liés à l'aérodynamique et à la mécanique du vol.

En février, Madame Swinnen, professeur de mathématiques au Collège épiscopal Saint-Barthélemy de Liège et porteuse

du projet auprès de ses élèves de 6^{ème} et 7^{ème} année, nous invita dans sa classe afin de démystifier le concours « Ça plane pour toi ». Durant notre exposé, nous avons expliqué les tenants et aboutissants de la réalisation du planeur. Sur la vingtaine d'étudiants présents, cinq se lancèrent dans l'aventure.

Durant les 2 mois de préparation, nous avons mis à disposition de nos jeunes notre atelier et notre outillage pour mener à bonne fin leurs œuvres. Cette année, nos participants furent très créatifs par la diversité des solutions envisagées. A tour de rôle, chacun est venu passer une journée de construction dans notre atelier. Ce fut pour eux l'occasion d'apprendre le bon usage du stylet de découpe, le maniement du rabot, de la cale à poncer et de la scie à chantourner. La manipulation du pistolet à dessin, inconnu par les jeunes de notre époque, leur a permis la réalisation de formes exceptionnelles pour leur fuselage. L'utilisation du pied à coulisse et de

l'équerre à chapeau n'ont maintenant plus de secret pour eux. L'usage des colles fut une autre découverte ainsi que

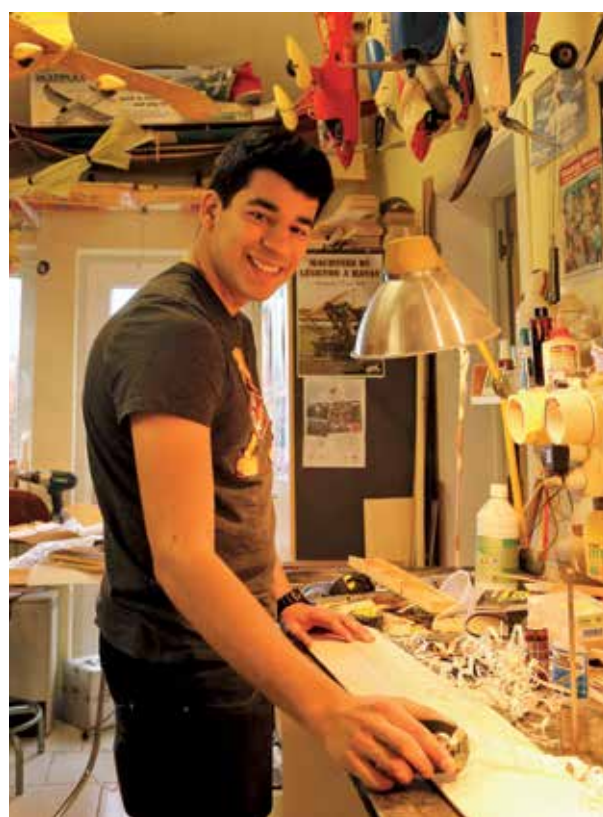


la mystérieuse « perlinpinpin » (*accélérateur de cyano*). Car, ce n'est pas tout de bien construire chaque élément pour constituer le planeur, il faut assembler tout cela pour que cela ressemble à un engin volant et planant. C'est ainsi qu'ils ont appris ce qu'est la « mise en croix », le calage d'aile, l'équilibrage et la détermination d'un centre de gravité. En fin de journée, ils avaient tous la mine réjouie de voir la concrétisation du fruit de leur imagination.

Une fois construit, les élèves ont dû apprendre à lancer leur planeur. Madame Swinnen s'arrangea avec la direction du collège pour nous mettre à disposition la salle de gymnastique. Deux demi-journées furent consacrées à l'apprentissage du lancer : bien positionner le corps, mettre la main au-dessus de la tête, les ailes bien à l'horizontale et lancer le planeur bien à plat ou légèrement vers le bas. Ce sont des gestes qu'il faut sans cesse répéter pour les assimiler convenablement. Au vu de la longueur des vols effectués aux entraînements par les élèves, nous espérons pouvoir faire quelques résultats. Nos jeunes allaient concourir dans les 4 catégories de prix offerts par l'université : le prix du vol le plus long, le prix du rapport technique, le prix de l'esthétique et le prix du jury. Chaque prix étant récompensé d'une somme de 75 €. Tous étaient fiers de représenter leur collège et de succéder à l'équipe de l'an dernier qui avait remporté trois prix, un beau challenge à relever. Et c'est dire si le team était haut en couleur. Les élèves composant l'équipe de Saint-Barthélemy proviennent de divers horizons, permettant à certains de revoir leur géographie. Lucia Liu Xiao est originaire de Chine, Saul Escalona provient du Venezuela, Wilfried Tchaman et Loïck Yavn Nnjiyeptiokois viennent tous deux du Cameroun; quant à Nassim Boutachat, il est Belgo-Marocain.

C'est ainsi que le mercredi 12 avril à 14 h, nos amateurs véliovoles, Saul, Wilfried, Nassim, Yvan et Lucia se présentèrent à la pesée des modèles. Ils étaient tous dans une fourchette de 94 à 100 grammes, ceux-ci ne pouvant dépasser les 100 grammes pour pouvoir prendre part au concours.

Cette année, il y avait 20 participants venant de diverses écoles de la Wallonie. Il est interpellant de constater que plusieurs jeunes se lancent dans l'aventure





sans se documenter outre mesure et réalisent des engins qui ressemblent à des planeurs sans aucune qualité de vol réalisant des supposés planés d'à peine 5 mètres. Il faut savoir que les lancers se font à partir d'un balcon intérieur situé à 3 mètres de haut. Chaque concurrent réalise trois lancers, seul le meilleur est pris en compte

Le tour de Wilfried arriva. Il se concentra, et d'un geste auguste, il lança dans son élément le planeur qui fit un vol présageant un bon résultat. Au vu du vol, un « ouah » admiratif s'éleva du public. Le planeur de Wilfried se posa enfin, 24.98 m plus loin. Ensuite, ce fut au tour de Nassim de lancer le sien. Il prit sa respiration, et dans un grand expire, lança son planeur au fuselage somptueux doté d'ailes équipées de becs hypersustentateurs. Son vol se termina à 19.76m. En quinzième position vint le vol de Saul avec son planeur expérimental. Il réalisa un vol de 18.60m. Loïck avec son planeur d'1.20m d'envergure effectua un vol de 15, 70m. Lucia, quant à elle ne fit qu'un vol très honorable de 8,34m. À sa décharge elle ne put venir à aucun entraînement. Et c'est sans prévenir qu'une jeune fille venant du collège Sainte-Anne de Florenville souffla la première place à Wilfried en effectuant un vol de 25m61. En fin d'après-midi, à l'annonce des résultats, Saint Barthélemy sortit haut la main de cette épreuve en remportant « le prix du jury » pour le vol le plus méritant qui revint à Wilfried. (2^{ème} au classement du vol le plus long). Le « prix de l'esthétique » fut décerné à Nassim pour son fuselage aux courbes superbes. (3^{ème} au classement du vol le plus long). Enfin, le « prix rapport technique » fut attribué à Saul pour sa théorie du soufflage de la couche limite. (4^{ème} au classement du vol le plus long). Yvan et Lucia terminant respectivement à la 6^{ème} et 11^{ème} place.

La direction du Collège Saint-Barthélemy de Liège et Madame Swinnen peuvent aujourd'hui être fières de leurs étudiants, car c'est en portant au pinacle l'honneur de Saint-Barth, que nos jeunes étudiants sortirent la tête haute de ce concours remportant le challenge en égalant le nombre de prix remportés en 2015 par les élèves de l'école !

Bruno Scordo - 00-AS-278

RICKAL MODELISME

Route de Stavelot 4 -L9964 Huldange (Luxembourg) Tél. 00352 99 76 44 rialsarl@pt.lu

Ouvert tous les jours de 10h à 20h. Fermé le jeudi

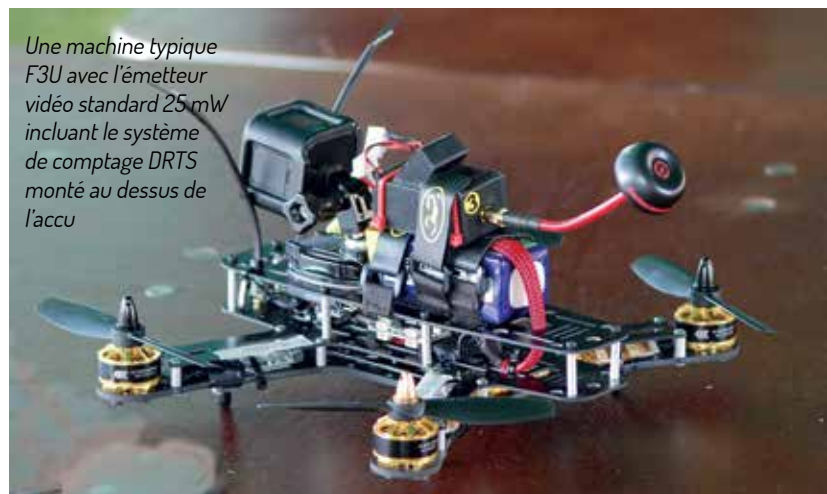
Le grenier
du modéliste



Vous cherchez une boîte des années 70, 80, 90 ? Vous cherchez un modèle original du catalogue Graupner provenant de la collection privée de Hans Graupner ? Vous cherchez une pièce rare introuvable, Svenson, Graupner, Robbe, MPX, Carrera ?
Contactez-nous !

La saison FPV-Racing est lancée Diest 17 avril

C'est sur son terrain situé à Schaffen, sur l'aérodrome partagé avec les parachutistes et le vol-à-voile que le Diest Model Club a lancé la saison 2016 des courses de multicoptères pilotés en immersion. Une belle infrastructure avec un grand club-house en dur, un chapiteau pour le public et un second pour le poste de commandement, tout était en place pour assurer le succès de la journée. Une quarantaine de concurrents s'étaient inscrits pour concourir en classe «Open» pour les plus aguerries et en classe «Starter» pour les plus modestes. La météo était capricieuse et le circuit tracé à la tondeuse était bien technique, avec ce qu'il faut d'obstacles et de virages pour assurer la sélectivité des courses. C'est une équipe bien préparée conduite par le coordinateur Fabrice Facchin et son épouse, Gaëtan Verpoorten et Quentin Daems et sous la supervision de Tim Mertens, directeur sportif VML que les courses furent menées tambour battant avec le support du système de comptage électronique DRTS (Drone Race Timing System). Saluons Pablo Sotes pour le prêt des stations de réception vidéo. Les prochaines dates de la saison sont le 22 mai à l'AMCA (Comines) et le 19 juin au MCC (Gouy-lez-Pieton)



Une machine typique F3U avec l'émetteur vidéo standard 25 mW incluant le système de comptage DRTS monté au dessus de l'accu



Un terrain permanent est tracé à la tondeuse. À gauche, le passage dans le bois est optionnel. Lors des courses, le circuit est marqué par des bornes au sol, des «beach flags» et des «airgates»

Un filet protecteur sépare bien la zone de vol et l'espace réservé au public



Avertissement de la rédaction

Les croix gammées font partie des tabous de notre culture. Enfant à l'époque du 3^{ème} Reich, j'ai heureusement échappé aux atrocités dont tant de gens, y compris parmi mes proches, furent victimes. Mais j'ai cédé aux «arguments historiques» et c'est donc en me faisant violence que je publie ici ces images.. J'espère ne choquer personne par cette publication et que vous pourrez apprécier la belle réalisation de notre ami.



Le Klemm L25d

Avion d'écolage élémentaire

Après le crash du Marchetti, j'avais pu me distraire en montant le Broussard pour un de mes petits camarades. Mais il était temps de me lancer dans une nouvelle construction pour moi.

Il faut faire la synthèse de mes envies et de ce qui est disponible sur le marché

(bien sûr on oublie le «ready to crash»). Heureusement il reste encore quelques artisans, amoureux du bel ouvrage, et qui, grâce à la découpe numérique, ont développé des kits de très grande qualité, bien que faisant l'objet d'une production limitée.

La nuance entre l'amateur passionné qui passe des centaines d'heures à concevoir,

dessiner, essayer et corriger un avion pour ensuite mettre le résultat de son travail à la disposition des autres, et le professionnel dont c'est le métier, est de plus en plus floue.

Parlons donc du choix de l'avion. J'aime voler lentement : on oublie donc presque tous les avions «modernes». Sans plus devoir se fatiguer avec un biplan et des haubans partout : on se tourne vers la période de l'entre deux guerres. On prend vite goût aux grands modèles : environ 3 mètres d'envergure est une bonne taille. Pourquoi pas un bi (ou tri) moteur, mais il existe un projet lointain d'en réaliser un en association avec un de mes camarades de club : monomoteur donc. Moteur simple et fiable : les Zenoah sont parfaits et couvrent une large gamme de puissance. J'aime construire en bois et beaucoup de ces kits sont en bois !

Quelques recherches sur internet, Toni Clark, Balsa USA, Arizona Models, Krick Modeltechnik, Wendell Hostetler, Scheinder Modell (le Broussard), Ben Buckle Kits ... et Schlundt Wood Plane Manufacture. Cette société, ce Monsieur, Wolfgang Schlundt, ne produit que quatre kits, un SV4, un Fly Baby, avion de construction amateur américain des





années 60, le même en biplan, et un Klemm L25d.

Un bel avion de tourisme et d'écolage, dessiné en 1927 par Hans Klemm et Robert Lusser, nommé responsable du bureau d'études de Leichtflugzeugbau Klemm à Böblingen, c'était une évolution du Daimler L 20B, dont le prototype conservait la structure et le recouvrement extérieur en bois, la partie arrière de l'aile et les surfaces mobiles étant entoilées. Entre 600 et 700 Klemm L 25 furent construits entre 1927 et 1936 à Böblingen, de nombreux exemplaires étant encore en service au début de la seconde guerre mondiale.

En 1928 la société américaine Boland Aeroplane Co acheta une licence de production pour produire le L 25. Même en Angleterre, en 1932 G.H. Handasyde acheta une licence du Klemm L 25 pour construire en série le biplace allemand. L'évolution de la situation internationale devait conduire à rebaptiser la société British Aircraft Manufacturing Co Ltd en 1935.

En Allemagne, les organisations de jeunesse, principalement puis uniquement la "Hitlerjugend" comptait dans ses rangs plus de 100.000 membres dans la section aviation. Les organisateurs de la future Luftwaffe savaient qu'ils auraient grand besoin de pilotes et tous les jeunes (garçons, pas les filles) qui le souhaitaient, pouvaient suivre une formation (gratuite !) d'abord sur planeur SG 38, puis sur divers avions d'initiation, dont notre Klemm.

Le kit est donc commandé et il faut

quelques semaines de délai car Mr Schlundt les découpe à la demande.

La volumineuse boîte arrive et la première chose que l'on découvre parmi les flocons de maïs est une belle et solide clef d'aile en dural de 5 cm de diamètre et d'1m50 de long. Après le traumatisme du Marchetti, voilà qui est rassurant. Vraiment beaucoup de pièces en bois, en métal, en résine, un beau capot en epoxy-fibre, un livre d'instructions et une

belle documentation sur un CD.

Découpe à la fraiseuse CNC oblige, la qualité des pièces est irréprochable, tous les emboîtements sont parfaits et forment une belle structure légère et résistante composée principalement de CTP léger de 3mm.

En théorie cela devait entrer dans la voiture, mais j'étais quand même pressé de faire un essai "in situ". Cela





rentre tout juste. A défaut, il me restait encore la possibilité de rendre le volet de dérive démontable, avec un axe unique des charnières que l'on peut mettre et enlever par le haut.

Si le montage de la structure de base du fuselage, des ailes et de l'empennage est relativement rapide, c'est le type de revêtement particulier de cet avion qui prend beaucoup de temps. Mais c'est ce qui fera le charme du modèle fini.

Presque toute la surface des ailes et tout le fuselage sont recouverts d'un très fin contreplaqué de 0.4 mm (4 dixièmes de mm) composé de 4 couches. Si ce bois est relativement souple, son cintrage dans de petits rayons, le bord d'attaque du stab, par exemple, nécessite beaucoup de soin et de patience. Et bien sûr on ne peut traiter en une pièce que des surfaces développables, c'est à dire selon un seul axe de courbure. Heureusement le grand devait aussi obéir à cette contrainte et il n'y a donc pas de partie "sphérique".

L'ajustage des pièces se fait assez facilement en découpant d'abord un gabarit, et c'est un peu plus facile si on le fait dans une feuille de plastique transparent.

C'est lors du collage, quand il faut utiliser toute son imagination pour maintenir ce fin contreplaqué, souple mais élastique, dans sa position définitive, que les difficultés commencent.

Tous les moyens sont bons :

Les traditionnelles pinces à ressort : ok, mais elles glissent si les deux faces à serrer ne sont pas parallèles, et elles passent à travers cette fine couche s'il n'y a rien en dessous et si on ne répartit pas la force par une cale en bois tendre.

- Mes vieux accus au plomb et aux faces bien lisses : ok pour les surfaces plates, mais dès que la partie à presser est courbe, il n'y a plus que quelques points de contact.

- Les bandes collantes : peuvent être utiles mais elles laissent des traces difficiles à enlever sur le bois.

- Les sangles à cliquet et ou du simple fil de fer : ok, mais usage obligatoire des cales pour répartir la force et ne pas laisser de marques

Finalement, une des meilleures méthodes est encore les chaussettes remplies de fin gravier. Elles s'adaptent à toutes les formes, ne glissent pas trop et ne laissent pas de marques.

Un autre problème est l'ajustement en épaisseur de deux plaques contiguës. Si avec du balsa vous avez 1 mm de différence de hauteur, un petit coup de cale à poncer et tout va bien. Avec un revêtement de 0.4 mm, pas question de poncer plus qu'1/10 de mm, et encore, vu l'alternance des couches, cela se voit très vite. Mais là encore, le grand obéissait aux mêmes contraintes, et quelques images d'époque montrent clairement ces traces de ponçage du ctp.

Mais revenons à cette comparaison. Avec un avion coffré en balsa, la récompense vient justement lors du ponçage, quand toutes les petites lattes finissent par former une belle surface courbe et bien lisse. Avec ce revêtement, si on a peur de poncer et d'enlever trop de matière, le bonheur suprême vient lors de la première couche de vernis qui révèle les beaux dessins et les veines du bois.

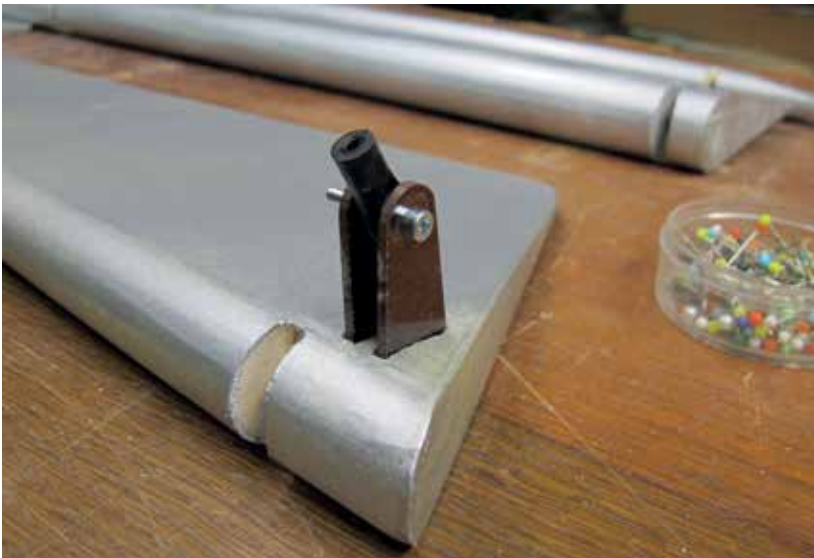
Avec 13 m d'envergure, 7 m de longueur et un moteur de seulement 50 CV cet avion ressemblait plus à un motoplaneur. A l'échelle d'un tiers cela nous fait un modèle de... 4m30 d'envergure. Difficile de faire la mise en croix totale dans mon atelier qui n'a que la taille normale d'un garage !

Le train d'atterrissage est, conformément au grandeur, un modèle de simplicité et d'efficacité, il est amorti par un système de sandow. Seul bémol, la voie (l'écart des roues) est de seulement 50 cm (maquette oblige). Pour une envergure de 4m30, il va falloir se poser bien à plat, sous peine de toucher d'abord avec un bout d'aile, avec tous les ennuis qui en découlent.

Les ailerons et les demi-profondeurs sont tous commandés par un servo de 7 Kg, une tringlerie courte de 3 mm et un guignol double, que du sérieux dans ce kit !

Le moteur est un simple, solide et fiable Zenoah 38 cm³, avec un allumage par volant magnétique et bobine, comme celui des mobylettes. Pour ne pas aspirer l'air chaud du compartiment moteur, qui

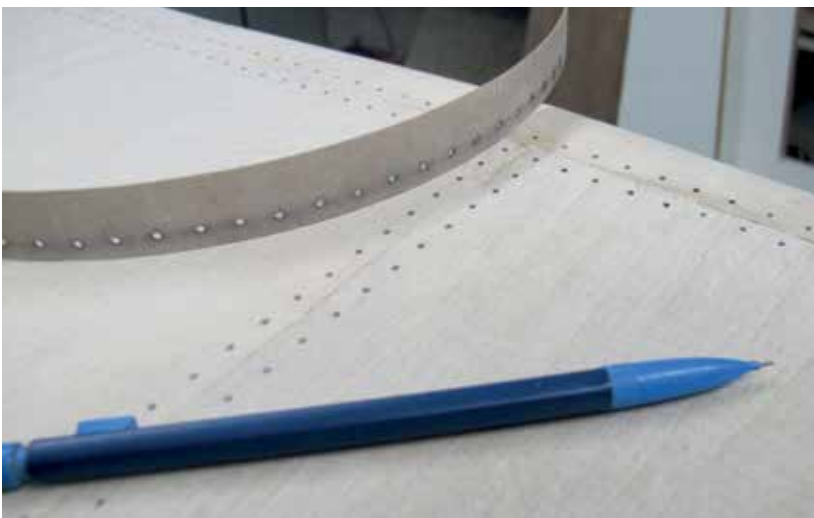




des clous qui fixaient le revêtement à la structure interne. On s'y met donc. Un gabarit, un porte mine et beaucoup de patience, mais le résultat est sympa.

Comme déjà dit, le plus gratifiant est la première couche de vernis. Vernis teinté "chêne doré" satiné de chez V33. Une couche très légère, juste pour imprégner le bois, un léger ponçage, puis une deuxième couche, le résultat est merveilleux, enfin moi, j'aime.

Oui, il y a un panneau de couleur légèrement différente. Sur le grandeur, quand il fallait faire une réparation, il fallait changer un panneau complet, et on ne retrouvait peut-être pas toujours le même pot de vernis.



Les parties entoilées le sont simplement au Solartex puis peintes à la Levis métallisée avec un simple petit rouleau en mousse.

A l'arrière du capot, le fuselage est encore doublé d'aluminium. Dans le kit, on reçoit une feuille d'alu fine d'imprimerie "offset". Mais j'ai préféré l'utilisation de bandes autocollantes en alu comme on en utilisait jadis pour réparer les échappements troués, encore une fois, des mobylettes de notre enfance. Coupées en bandes fines, elles peuvent même se courber, par exemple pour imiter le profil de base des pare-brise.



La découpe des autocollants est confiée à mon fournisseur habituel et son travail est comme d'habitude impeccable. Se pose alors une question importante. Presque tous ces avions étaient décorés au sigle du parti national-socialiste, puis du parti nazi, la croix gammée noire dans un rond blanc sur fond rouge.

J'avais déjà vu certains modèles réduits sur lesquels cet insigne était hypocritement remplacé par un carré et ses médianes ou simplement représenté à l'envers (l'évogyre, alors que la croix nazie est dextrogyre)

Je sais que la représentation et l'utilisation des insignes de l'Allemagne nazie est prohibée dans beaucoup de pays européens. En consultant les textes légaux, il y est toujours fait mention d'exceptions pour des besoins divers, dont cinématographiques ou historiques. Même en Allemagne (selon l'article 86a du code pénal, il est interdit d'employer la

comprendaussi l'échappement, un tuyau prolonge l'entrée d'air vers l'arrière, dans le compartiment du réservoir. Une belle hélice 22 x 8 taillée dans deux bois de couleurs différentes complète ce GRP

(groupe moto-propulseur). Mais je l'ai déjà fendue dans une petite touchette.

Décoration : sur beaucoup d'images d'époque on voit clairement les têtes

croix gammée autrement qu'à des fins de représentation historique] les différents musées de l'aviation ont renoncé à ne pas reproduire les insignes d'origine.

Mon Klemm, c'est clairement une représentation historique ; sa décoration sera donc conforme à l'original !

J'ai échangé quelques mails avec Monsieur Schlundt, et dernièrement je lui ai envoyé quelques images de l'avion terminé. Il m'a expliqué ne pouvoir les mettre sur son site à cause de la présence de cette croix gammée. Un petit coup de Pho**shop, et le problème est réglé. (voir page suivante).

Il est prévu pour des moteurs de 38 à 100 cm³ (si vous voulez faire du remorquage), le Zenoah 38 est donc léger et un peu de poids est nécessaire au centrage.

L'instant du premier vol est arrivé, carburant à 3% d'huile pour le rodage, réglage facile, le moteur tourne rond à tous les régimes.

Vol facile, les commandes répondent très bien (trop même pour mes habitudes de pilotage). 50% d'exponentiel aux ailerons et à la profondeur et le voilà plus calme. Comme il est dit dans le manuel : « Le modèle est capable des figures acrobatiques de base, mais gardez à l'esprit que l'original était un avion de tourisme et d'écologie ».





Le vol est agréable et surtout "majestueux". Il vole lentement, sa charge alaire et son profil (presque Clark Y de 68 cm de corde et 12 cm d'épaisseur à l'emplanture) y sont pour beaucoup.

Attention! "lentement" pour un avion de 4m30 ... La piste est vite avalée. Mais il doit avoir moyen de faire des approches plus lentes. Dans un premier temps j'ai préféré garder un peu de sécurité.

Le lendemain, il y avait plus de vent, mais tout va bien ; merci l'inertie d'un avion grand et quand même un peu lourd (14 kg pour 4m30, c'est encore raisonnable).

Me voilà donc heureux, et je ne peux que vous recommander les kits de Monsieur Schlundt.

Jean-Baptiste Gallez

Bonneville le 26 juin 2016
Model Club Andennais
Rencontre planeurs
remorqués

Renseignements:
Eric Remy 0473 / 86.14.98, Remy-eric@skynet.be

GRAND SHOW
 d'aéromodélisme
 Avions - Hélicoptères - Drones - Planeurs

Samedi 13
 &
Dimanche 14
AOUT 2016

EAB
 RC MODELE
 Club

Petite restauration le midi
 (samedi & dimanche)

Samedi soir, grand barbecue
 (réservation obligatoire)

Adresse:
 Rue Sainte Brigitte
 7971 THUMAIDE (B)

WWW.EAB-THUMAIDE.BE



RC Take Off

Take me for a flight...

*Plus de 25 ans d'expérience
Service après-vente inégalé!*

NOS SERVICES:

PROFESSIONNEL :

- RPAS sur mesure !
- Rodage avant livraison
- Conformité DGTA
- Entretien/Réparation dans notre atelier

LOISIRS: *Nombreuses marques*

- Large choix de stock
- Commandes en ligne
- Pièces & accessoires
- Conseils & Service après-vente



+32 2 308 45 17
+32 486 688 569



info@rctakeoff.be



RcTakeOff.be



DRONE MEDIA SERVICES

www.d-ms.be



+32 479 229 448



info@d-ms.be

PHOTOGRAPHY - MOVIE - THERMOGRAPHY AND MORE... FROM THE SKY !



INSPECTION TECHNIQUE

- Thermographie
- Energie solaire / éolienne
- Lignes haute tension



MÉDIA & ÉVÉNEMENTS

- Prise de vue photo et vidéo
- Publicité télévisée
- Court et long métrage
- Live TV / Web TV
- Clip vidéo
- Documentaire



IMMOBILIER & CONSTRUCTION

- Immobilier de prestige
- Intégration de projets 3D
- Suivi de chantier



URBANISME & OUVRAGE D'ART

- Cartographie / cadastre
- Photogrammétrie

Follow us!



www.d-ms.be



Royal Air Force Museum de Londres

C'est arrivé près de chez vous!

Depuis son inauguration en 1994, l'Eurostar met le musée de la RAF à seulement trois heures de Bruxelles. Ce joyau de l'aviation militaire est situé à Hendon, près du centre de Londres, là où le Royal Naval Air Service organisa la première escadrille de défense aérienne, en 1915. De nos jours, cinq grands hangars abritent ce qui est tout simplement la plus belle collection d'avions britanniques au monde. Alors, s'il fait trop froid pour voler ce weekend, vous savez quoi faire! Et si vous habitez trop loin de Bruxelles, Lille ou Calais, pas de soucis. AAModels-info vous embarque pour une visite privée exclusive. Comme on dit dans ce cas-là: 'Follow the guide'..

Texte et photos: Laurent Schmitz

«Oh my God!»
C'est par ces quelques mots qu'on pourrait commencer la visite, sous le radôme d'un Eurofighter tout de noir vêtu et suspendu dans une attitude bigrement agressive. Les amoureux du Rafale noteront que

si le 'jet' britannique est très moche, il faut bien reconnaître que ça lui donne un air bestial fort impressionnant. Après cet accueil musclé, le regard est vite attiré par le dernier cri de l'aviation de combat moderne: le F-35 'Lightning II' posé au rez-de-chaussée. L'engin est réputé invisible au radar, et pour cause:



il est en bois! Ce F-35 est en effet une maquette grandeur nature offerte à la RAF par Lockheed-Martin. Le Mosquito garé un peu plus loin est lui aussi en bois, ce qui ne l'a pas empêché d'être l'avion le plus performant de la RAF pendant la seconde guerre mondiale. On s'étonnera de la petite taille du célèbre Harrier, qui fait figure de lilliputien à côté du Tempest suspendu au plafond. Plus loin, un des rares Me-262 survivants semble bien seul entre tous ces appareils alliés. C'est que si le musée de la RAF présente surtout des avions utilisés par les britanniques, quelques ennemis y ont aussi leur place. Et ne croyez pas qu'on n'y trouve que des avions. L'entrée du musée est balisée par deux navires utilisés par la RAF pour repêcher les pilotes tombés en mer. Il y a aussi une belle collection de véhicules utilitaires employés par l'aviation militaire, une belle variété d'hélicoptères, des planeurs et même des missiles antiaériens.

Immaculés

Ceux qui adorent le Musée de l'Air de Bruxelles seront peut-être déçus... Les anglais ont les moyens de leurs ambitions et présentent les appareils dans un état immaculé. Pas de fientes d'oiseaux, de camouflages décrépis ni de patine originale, ici les collections sont alignées comme à la sortie de l'usine. Si on apprécie la belle lumière, les espaces propres et aérés, on regrette



Sur ces pages :

1. Un magnifique Hawker Hart
2. L'Eurofighter pendu au plafond accueille les visiteurs.
3. Un Bleriot XI, similaire à celui qui servit pour la traversée de la Manche.
4. Certains appareils sont mis en valeur par des mannequins en costume d'époque.
5. Le Me-262, premier chasseur à réaction avec en arrière plan le Hawker Hart, à la pointe du progrès dix ans plus tôt...
6. Harrier, premier avion de combat à décollage vertical. Un appareil étonnamment petit comparé aux chasseurs à hélice.



8



9



10



11

cependant l'aspect parfois aseptisé de certains avions, auxquels une fuite hydraulique symbolique aurait donné un cachet un peu plus 'opérationnel'... Bon, ne boudons pas notre plaisir. En plus d'être propre, le musée de la RAF est aussi très sûr, on peut y flâner avec les enfants sans risque de se prendre les pieds dans une ferraille ou de s'ouvrir le crâne contre un bord de fuite. Chaque avion s'est vu attribuer un volume suffisant pour 'respirer', on n'a jamais l'impression de se trouver dans un capharnaüm de pièces aéronautiques. Pour la plus grande joie des photographes, il y a presque toujours un point de vue qui permet d'isoler le sujet, sans qu'un empennage ou une tourelle bloque la vue. La lumière souvent abondante permet en outre de travailler sans trépied. Les images de ce reportage ont d'ailleurs été prises de cette façon, à 1600 ISO avec un Nikon D7000. Impossible de se perdre, un sentier bien balisé serpente de chasseur en bombardier. Une discrète cordelette au ras du sol sert de barrière mais sans jamais isoler les appareils du public ni obstruer la vue. Les panneaux d'information (aussi en français) sont discrets et proposent un texte explicatif bref mais suffisant.

'Sold Out'

Si l'entrée au musée est gratuite, quelques attractions sont payantes et assez chères, mais c'est pour la bonne



7

cause. Tous les bénéfices sont investis dans la maintenance et les collections. Il faut réserver à l'avance via internet, si c'est encore possible. Par exemple, pour avoir le privilège de s'asseoir aux commandes d'un authentique Spitfire ou d'entrer dans l'Avro Vulcan, les places s'arrachent jusqu'à un an à l'avance!

Outre le hall d'entrée décrit plus haut, le visiteur est invité à découvrir trois autres salles. Le hangar des bombardiers ravira les amateurs de grands avions. Dans une ambiance malheureusement très 'caverne', on y découvre quelques vedettes du musée, à commencer par l'Avro Vulcan, une aile volante à réaction absolument immense sous laquelle les curieux peuvent circuler librement. Un peu plus loin, un Halifax exhibe sa structure telle qu'elle a été récupérée au fond d'un lac norvégien en 1971. Mais c'est bien le Lancaster qui impressionne le plus. Le célèbre quadrimoteur est énorme et les B17 et B24 exposés à côté sont éclipsés par son imposante présence. Quelques chasseurs parsèment le hall, profitant de la place libre entre les ailes des géants. On citera l'incontournable Me109, un rare FW190 biplace et un monoréacteur He-162. Plus moderne, le Buccaneer affiche fièrement sa livrée 'panthère rose' datant de la première guerre du Golfe. Malheureusement, l'éclairage jaune/vert donne un air maladif à cet avion et les photographes devront utiliser le flash pour lui rendre sa couleur caractéristique.

Aeronauts

A ce stade de la visite, quelques heures sont passées et c'est avec soulagement que le visiteur découvre le bar du musée et les toilettes situés à l'entrée des hangars historiques. Ceux-ci datent de la première guerre mondiale et sont le refuge des sections d'hélicoptères, des hydravions et de nombreux chasseurs, principalement de la seconde GM. La zone 'Aeronauts Interactive' est réservée aux aviateurs en herbe et permet aux enfants de jouer sous la supervision de maman pendant que papa mitraille les collections à l'objectif grand angle. Parmi d'autres perles, on citera un autogyre Cierva C-30, une brochette de Spitfires, un beau P40, l'impressionnant Beaufighter, une coque d'hydravion superbe en bois de cèdre et un très

Sur ces pages :

7. Le Mustang P-51 est probablement le meilleur chasseur léger de la seconde guerre mondiale, et certainement le plus élégant.

8. Le Lancaster pouvait emporter cette incroyable bombe géante de 10 tonnes, conçue pour exploser après s'être profondément enfoncée dans le sol.

9. La queue du bombardier Halifax repêché au fond d'un lac norvégien en 1971.

10. Avro Lancaster, le quadrimoteur le plus emblématique de la RAF.

11. Reproduction d'un atelier d'aviation bombardé, avec gravats, fond sonore et fuite d'eau.

12. Ambiance nocturne pour les chasseurs abrités sous les ailes des bombardiers.

13. Poste du bombardier/mitrailleur avant dans le B17 américain.

14. Avro 'Rota', version britannique de l'autogyre Cierva C-30.





15



16



17

impressionnant jet Lightning dont on se demande comment les réservoirs externes posés sur les ailes pouvaient être largués. Bizarre.

Passons maintenant à la salle dédiée à la bataille d'Angleterre. La visite commence par quelques scénettes avec mannequins en costume d'époque recréant l'ambiance du 'blitz' en 1940 à Londres. Ici aussi on aura droit au plein de Spitfires et de Hurricanes, mais aussi un très beau Ju-88 et même un rare Falco CR-42. Ce chasseur italien mal armé était déjà obsolète avant la guerre et quelques exemplaires ont fini la bataille dans la campagne anglaise, certains avec des dégâts mineurs. Le clou de la visite est sans conteste le Short Sunderland, hydravion géant dont la silhouette blanche était redoutée par les équipages des U-Boot, de l'Atlantique à l'océan Indien. Ma préférence va cependant au Lysander posé à côté, un appareil lent et disgracieux qui a pourtant joué un rôle prépondérant dans le ravitaillement de la résistance un peu partout en Europe



18

Sur ces pages :

15. L'avant de l'hélicoptère Chinook est accessible, pour la plus grande joie des enfants.

16. Les hydravions ne sont pas oubliés, ni même les véhicules de la RAF. Ici un Supermarine Stranraer exposé avec un camion léger Trojan.

17. Charme éternel des vieilles toiles... Ici, un DH-9 de 1918.

18. Pas de musée de la RAF sans Spitfires!

19. Le Lightning est vraiment un jet atypique: deux réacteurs superposés, les réservoirs extérieurs posés sur les ailes et les missiles de part et d'autre du fuselage.

20. Eh oui, la RAF c'est aussi des navires, utilisés pour le sauvetage en mer et l'appui aux hydravions.

21. Les avions de la bataille d'Angleterre sont en cours de rénovation, comme ce Me109, ce qui permet d'admirer ses dessous.

occupée.

RAF Museum Cosford

Enfin, situé à l'extérieur, derrière les bateaux, le dernier bâtiment du musée est dédié à la grande guerre. Il s'agit ni plus ni moins que des premiers ateliers de fabrication d'avions au Royaume-Uni, établis en 1911. Un cadre approprié pour la collection. Entre autres joyaux, on y trouvera un Fokker D-VII, un SE5-A et les inévitables Sopwith de service.

Si vous êtes arrivé à ce point avant la fermeture, bravo! En effet, le musée de Hendon est énorme et une journée suffit à peine pour le visiter sérieusement. C'est d'autant plus vrai si vous cherchez des informations spécifiques ou détaillez chaque avion à des fins de documentation. Pour photographier à l'aide d'un trépied il vous faudra un permis. Celui-ci est délivré gratuitement à l'entrée. Choisissez un jour en semaine pour éviter la foule et n'hésitez pas à demander l'aide du personnel si vous voulez passer la corde pour approcher un avion ou même faire reculer le public le temps d'une photo. Vous pouvez aussi demander à accéder au centre de documentation historique et aux archives du musée (sur rendez-vous). 'Last but not least', la boutique vaut le détour pour un gadget ou un T-Shirt. Les prix sont raisonnables et les gains entièrement reversés au musée.

Tant qu'à venir à Londres, vous trouverez d'autres avions exposés au Science Museum et à l'Imperial War Museum, en plein centre-ville. Et ce n'est pas tout! Les plus fanatiques n'hésiteront pas à se rendre à Cosford, près de Birmingham, où une autre branche du RAF Museum expose de très nombreux avions, principalement de la guerre froide. Quant à la petite ville de Duxford, au nord de Londres, elle abrite une collection extraordinaire d'appareils appartenant à l'Imperial War Museum dont certains sont en état de vol. Le meeting annuel de Duxford est d'ailleurs un des moments forts du calendrier aérien en Europe. L'exposition 'American Air Museum' y ouvrira ses portes le 19 mars, après une longue période de remise en état et de transformations. L'occasion de passer quelques jours agréables chez nos voisins anglais, entouré des plus beaux avions de l'Histoire.



<http://www.rafmuseum.org.uk/>

Infos pratiques
RAF Museum London
Grahame Park Way
NW9 5LL
Tel: +44(0)20 8205 2266

Depuis le centre de Londres ou la gare Eurostar de St-Pancras, prenez la ligne 'Northern' (noire) vers Edgware. Sortez à Colindale et marchez 200m vers le nord-est sur Colindale Avenue jusqu'à



un giratoire. Traversez jusqu'à la rue Grahame Way Park. Le musée se trouve 400m plus loin.

L'entrée est gratuite mais le parking est payant. Toilettes, bar, boutique et restaurant. Accès pour moins valides.

Sur cette page :

22. Les Italiens ont brièvement participé à la bataille d'Angleterre avec entre-autres des biplans Fiat CR-42.

23. Le sinistre missile balistique V2, exposé partiellement ouvert pour montrer ses entrailles.

24. L'hydravion Sunderland était surnommé le 'porc-épic volant'. L'un d'eux, attaqué par huit chasseurs lourds Ju-88, parvint à en abattre six et à rejoindre l'Angleterre malgré d'importants dégâts.

25. L'intérieur caveurneux du Sunderland se visite.

26. Le Lysander était capable de se poser dans une courte prairie et ainsi ravitailler discrètement la résistance derrière les lignes ennemies.





**BEST PERFORMANCE
BEST PRICE**



SPORTPOWER 30+ 30C-50C

450 • 1000 • 1300 • 1600 • 1900 • 2200 • 2500 • 3300 • 3700



3S - 1600mAh

16,90

3S - 2200mAh

20,70

3S - 3700mAh

34,70

PYTHON PLUS 25C-50C

430 • 800 • 1250 • 1500 • 2500 • 3200 • 4000 • 5000



3S - 2100mAh

24,20

3S - 3200mAh

40,50

3S - 5000mAh

59,20

PYTHON POWER 35C-70C

1500 • 2200 • 2500 • 3300 • 4300 • 5000



3S - 2200mAh

27,40

3S - 3300mAh

43,20

3S - 5000mAh

62,90

PYTHON X-TREME 50C-100C

1500 • 2500 • 3600 • 5000



3S - 1500mAh

29,90

3S - 3600mAh

60,90

3S - 5000mAh

83,60

PYTHON PLUS CAR

3300 • 4000 • 5000 • 5400



4000mAh 25C

33,90



4000mAh 35C

42,90



3300mAh 35C

49,90



5000mAh 25C

42,90



5000mAh - 35C

51,90



5000mAh - 35C

59,90



5000mAh 50C

68,90



5400mAh 60C

69,90



5000mAh 50C

69,90



AASH ou comment voler sans aile

Non, ce n'est pas un article sur les soucoupes volantes, drones ou autres fusées, « Voler sans aile » signifie pour l' AASH, depuis le 5 décembre 2015 « cambriolage », car notre club a été victime d'une visite nocturne dans la semaine du 1^{er} décembre au 5 décembre, ne sachant préciser la date exacte.

A noter que d'autres clubs ont également été victimes de tels actes dans la même période : Havay et Gerpennes...

Je vais vous relater les faits afin que cela puisse éventuellement servir d'expérience à l'avenir, le récit est peut-être un peu long, mais l'amputer nuirait à la vérité et la bonne compréhension...

Le samedi 5/12/2015, j'arrive sur le terrain où Charles a déjà constaté les dégâts : vitre cassée, portes de garages défoncées, tubes d'éclairage cassés (une dizaine) etc....

Nous appelons la police pour faire constater le cambriolage et le préjudice subi : 4 avions club disparus, radios, canons à chaleur, bouteilles de gaz, débroussailluse, mazout, boissons bar, etc...

Un mail est rapidement envoyé aux

membres du club et aux autres clubs, afin de parer toute tentative de revente par les auteurs des faits, à la suite de ce mail, j'apprends que les clubs de Gerpennes et Havay ont été également visités, et pour Gerpennes dans la même semaine, Ainsi qu'un club de football de Beaumont ...hum !

Des visites régulières sont faites sur les sites de vente comme Ebay, le boncoin. fr etc... afin de trouver d'éventuelles annonces de vente de notre matériel.

25/01/2016 : Je reçois un mail de notre membre Michaël P., qui m'annonce avoir vu sur le boncoin.fr une mise en vente d'un avion Skystar qui ressemble étrangement au nôtre...

BINGO, C'EST LE NOTRE, preuves en sont les ré-entoilages successifs et réparations diverses.

Je me crée un compte internet « anonyme » afin de pouvoir répondre à l'annonce, je n'obtiens que l'adresse Email en retour mais pas l'adresse du revendeur (en France), je ne peux pas téléphoner, risquant d'être trahi par mon accent belge, mon fils va alors envoyer un SMS proposant une somme conséquente et demandant rendez-vous pour voir le matériel, ça marche, nous avons l'adresse, Thibaut décline

évidemment son rendez-vous la veille...

J'envoie alors un mail proposant la même somme, mais « je vous rappellerai » ... prétextant un voyage d'affaire d'une semaine afin de gagner du temps, ...

Je constitue alors un dossier prouvant que c'est bien notre avion (je dispose de photos prises avant le cambriolage...)

Avec ce dossier, notre président Freddy D. et moi-même nous nous rendons à la gendarmerie de Solre Le Château,

La gendarmerie de Solre nous indique alors que nous devons contacter la police d'Aulnoye Aymeries (étant donnée l'adresse du « revendeur »).

Je leur adresse donc un courrier, mais nous décidons Freddy et moi d'y aller le lendemain.

Nous y sommes accueillis avec une réelle écoute et empathie, mais nous ne pouvons pas déposer plainte en France car une plainte a déjà été faite en Belgique, la commissaire va alors contacter directement le procureur de la République pour connaître la procédure dans un tel cas, le procureur de la République demande quelque temps (minutes) pour contacter le procureur du roi en Belgique afin qu'il se dessaisisse du dossier, nous constatons que la police française est très motivée pour nous aider, mais liée par les procédures administratives.

Vers 18h30, nous décidons de rentrer et laissons les policiers français attendre la réponse.

Freddy recevra à son retour un message comme quoi le procureur du roi accepte qu'une plainte pour recel soit déposée en France.

Le lendemain matin, Freddy se rend donc à nouveau à Aulnoye et signe la plainte, Aussitôt la plainte signée, la police part pour une perquisition à l'adresse du revendeur...



Voir sur la carte

Description :

vend avion modélisme a essence avec 5 telecommandes yen a 2 de marque FUTABA et 2 de marque FLY SKY et une autre dans son emballage une telecommande neuf vaut 100 euros faire offre raisonnable pour tout autre renseignement n'hésitez pas a me contacter.

Ci-contre l'annonce sur Internet placée par le revendeur

Freddy rentre chez lui, nous attendons donc la suite....

Quelques jours plus tard, un de mes voisins (qui est policier à Maubeuge) me rend visite avec des photos, je reconnais immédiatement notre débroussailluse, un canon à chaleur, ...

Il m'apprend alors que le revendeur du skystar n'était en fait pas l'auteur du vol, il a récupéré l'avion d'un cousin qui l'avait lui-même obtenu du voleur en échange d'autre chose (une arme si je me souviens bien).

La police de Maubeuge ayant l'adresse de l'auteur des faits, ils s'y rendent pour une perquisition et y découvrent de multiples bacs de bière venant de Belgique, avions, frigos, compresseur, etc... et une remorque double essieu qui a été volée dans la région de Gerpinnes, ce qui me fait penser qu'ils étaient peut-être également passés par le club Albatros ?

L'histoire nous apprendra que ce sont les mêmes qui étaient passés au club de football de Beaumont (Frigos, bières, compresseur)

L'auteur avoue tout et reconnaît les faits, nous sommes alors convoqués à la police de Maubeuge afin de récupérer une partie de notre matériel.

L'officier nous apprend alors que nous pouvons déposer plainte pour obtenir réparation des dégâts occasionnés, nous lui faisons donc parvenir une créance basée sur des recherches de prix sur des sites internet de magasins divers.

Le commissaire de police nous indique que l'auteur des faits ayant avoué, il n'est pas vraiment nécessaire que nous prenions un avocat, (c'est toujours un coût pour les petites associations) et qu'en France, les victimes sont toujours indemnisées par le justiciable ou l'Etat ou une caisse d'aide aux victimes qui se substitue le cas échéant à la personne condamnée.

Le dossier étant préparé, il ne reste plus qu'à repartir, aimablement aidés par les services de police pour recharger le matériel récupéré dans nos véhicules.



Les ailes d'un Alpha 139 transformé par les auteurs



Vue du garage fracturé et des tubes fluo à l'intérieur



Nous rentrons donc confiants et conscients d'avoir correctement agi et défendu le bien commun de tous les membres de notre association.

Le jour du procès arrive, notre président s'y rend accompagné d'un autre membre : Jean Louis H.

Après avoir expliqué que les prix des éléments détériorés ne pouvaient provenir d'une facture réelle ou d'un devis, étant donné que notre club n'a pas les moyens de faire réaliser les travaux par un artisan et qu'il ne serait pas très honnête de demander un devis et faire perdre du temps à une entreprise sachant pertinemment que nos bénévoles réaliseraient les réparations par eux-mêmes... Bref, nous demandons uniquement le prix du matériel détruit, même pas la main d'œuvre.

La partie adverse dispose d'un avocat, pas nous, le juge reprend brièvement en revue les éléments, puis demande :

- « A quel titre demandez-vous réparation pour l'Association ? »
- « En qualité de Président, Monsieur le juge »

Puis vient la question qui tue :

- « Pouvez-vous le prouver ? »

Evidemment non, qu'il ne pouvait pas le prouver notre brave président, personne ne se balade avec tous les statuts des associations qu'il représente !! , sinon nombre de politiciens cumulards seraient suivis par des tombereaux de documents... !

On peut d'ailleurs se demander si le juge lui-même avait son diplôme ou sa nomination en poche afin de prouver sa fonction...

Bref, notre confiance en la justice s'écroule, tolérance zéro qu'ils disaient !!, et voilà un malfrat repartant chez lui confiant et peut être prêt à réitérer quelque larcin dans quelques mois.

Une dizaine d'heures pour enquêter, constituer le dossier, deux commissariats de police engagés et motivés pour nous aider, tout ça pour ça !!



Une autre vue des garages

Réflexion par l'absurde :

Imaginons un instant qu'un membre de notre association ait été surpris durant la nuit et occis par les malfrats, que ces derniers aient été appréhendés exactement dans les mêmes conditions, voici des meurtriers libérés parce que..... non, je n'ose y croire... !

Bien sûr, on nous dira que dans ce cas, ce sont les assises et qu'un report ou ajournement de séance est toujours possible, mais dans notre cas, pourquoi n'était-ce pas possible ?

On se sent alors réellement trahi par la « justice », par des règles d'un autre âge, désuètes et rétrogrades à l'heure où internet vous permet de connaître pratiquement tout sur tout n'importe quand, que l'horloge de l'église de Tombouctou retarde de 10 minutes ou qu'une exo-planète a été découverte pour un étudiant de l'université de Princeton, une simple consultation sur

<http://www.ejustice.just.fgov.be/tsv/tsvf.htm> aurait d'ailleurs prouvé que Freddy est bien le président de notre asbl.

Moralité :

- Ne nous étonnons pas si des victimes décident de plus en plus de se défendre elles-mêmes, par manque de confiance en leur justice, ouvrant la porte au chaos !!
- Les plus anciens d'entre nous ne pourront s'empêcher de penser au sketch de Fernand Raynaud « Y'a pas d'justice (les citrouilles) » (Vous pouvez aussi le trouver par internet).
- Pour les plus jeunes ou les plus motivés : il est encore temps, indignez-vous et changez le système !!

Wérion Gérard
00AW12

Gruppen
Modellbau

Kit FLAMMANG 

Depuis 1986 votre spécialiste en modélisme

Nouvelle adresse :

486, Route de Longwy, L-1940 Merl Luxembourg
Tél. +352 31 22 32 - Fax. +352 31 30 49 - contact@kit.lu - www.kit.lu

Heures d'ouverture :

du lundi au vendredi de 10:00 à 18:30
le samedi de 9:00 à 18:00
fermé dimanche et jours fériés



**Avions, voitures, hélicos,
maquettes à construire,
accessoires**

Le magasin assure
le service après-vente



MODELBOUW - MODELISME - MODELLEBAU

★ ★ ★ ★ ★ **SHAMROCK**

RIJKSWEG 68 (heer/gronsveld)
6228 XZ MAASTRICHT/HOLLAND
Tel. Int. : 0031 43 3613334



**MAGAZINE
GRATUIT!**

VISITEZ NOTRE SITE:

WWW.SHAMROCK-MAASTRICHT.NL

ALBATROS **Modelbouw**



Heures d'ouverture :

de 9 à 12 - 13.30 à 17.45

Fermé :

dimanche, lundi et jours fériés

WWW.ALBATROS.WS

tel : 015 - 51 14 61

fax : 015 - 51 23 50

e-mail : albatros.modelbouw@telenet.be

Leuvensesteenweg 759

2812 Mechelen



Jean-Louis Loward

une rencontre de Jezabella Spatneigt

Il y a peu de temps, la fédération avait émis l'idée de "workshop", d'ateliers-conférences qui permettraient à des modélistes qui possèdent un savoir-faire ou une expérience particulière, de le transmettre à d'autres.

Une réponse de Monsieur Jean-Louis Loward qui se proposait d'initier qui voulait aux techniques du dessin et de la découpe par ordinateur a attiré mon attention et j'ai souhaité rencontrer ce Monsieur. Rendez-vous est donc pris chez lui, ce qui me permettra aussi de jeter un coup d'œil sur ces machines mystérieuses.

Sa maison est un peu perdue au fond d'un charmant vallon, un peu au-delà de

Liège, non loin du musée de la mine de Blegny. C'est encore le seul site où l'on peut réellement descendre dans une vraie galerie de mine. Les autres se sont contentés de reconstituer une galerie en surface. Les mines de charbons, c'est toute une époque de la Belgique, qui comme en Angleterre, ont fait de notre pays une des premières puissances industrielles. Je me suis souvent dit que j'irai voir cela, et de passer juste devant, m'a conforté dans cette idée.

Revenons à Monsieur Loward. Comme d'habitude nous devisons de ses débuts en modélisme. Le mercredi après-midi, la maison des jeunes proche de chez lui organisait une activité "aéromodélisme". Parmi d'autres, Monsieur Faniel, encore

bien connu des modélistes par ses importations de produits de Tchèque, et Monsieur Nyssen, alors patron des établissements Nitor, initiaient alors les jeunes aux "petits avions". Pas encore de radio, trop chère, mais le vol circulaire est au programme. Bois, papier de soie, dope, un petit moteur ... et cela vole ... et on peut le piloter !

Son papa était actif au club de Battice, et il vole là jusqu'aux nombreuses restrictions dont fut victime ce club, notamment l'interdiction des moteurs thermiques. Il fréquente d'autres clubs de la région et vole maintenant à l'"Avia Club Eupen"

Dans le salon sympa de sa maison, outre Madame qui me propose gentiment un

petit café, j'avais déjà fait la connaissance d'un charmant petit chien et d'un chat. Mais pendant que nous discutons, nous sommes rejoints par un superbe perroquet rouge, qui vole en liberté et vient se poser sur mon épaule. L'oiseau veut jouer, avec mes boucles d'oreilles, avec le bic avec lequel je prends ces quelques notes mais aussi avec mon nez ou mes oreilles ! Amusant (et rassurant) de constater qu'il est capable de couper le poussoir de mon bic en deux coups de bec, mais d'une grande douceur avec mes appendices !

Nous descendons alors dans ses ateliers. Comme souvent cela "déborde" un peu dans les pièces voisines, et c'est ici la chaufferie qui sert de stockage à quelques avions. Superbe atelier, impeccablement rangé et propre, je n'ai pas vu cela souvent.

Très tôt, Monsieur Loward s'est équipé des machines utiles pour faciliter la découpe et la construction en bois, Dremel, Proxon, lapidaires, scies circulaires et oscillantes... Mais, informaticien de métier, il comprend très vite que les machines de découpe pilotées par un ordinateur



permettent une qualité, une complexité et une précision de découpe impossibles à obtenir avec des machines manuelles

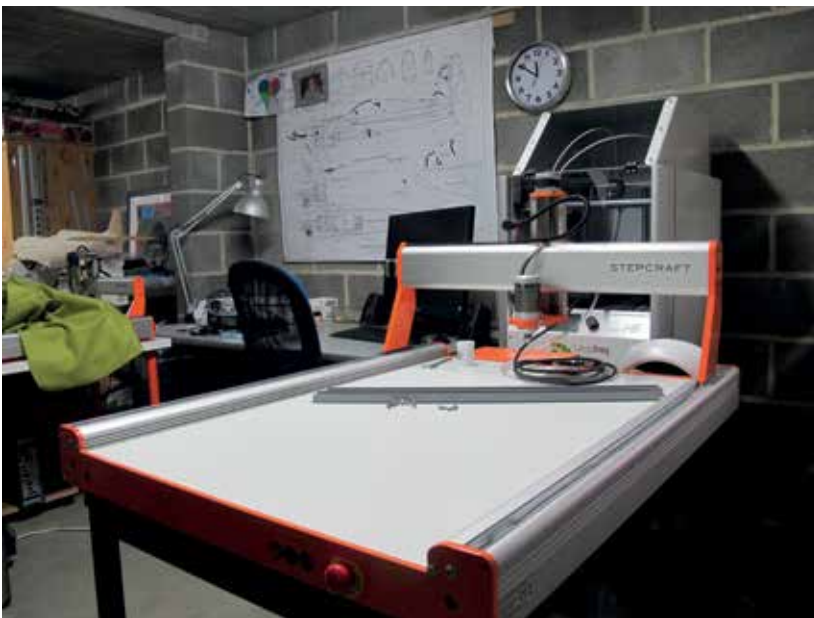
Il se lance alors dans la construction d'une fraiseuse "CNC" personnelle, ce qui l'amène à cette conclusion, que j'avais déjà entendue chez d'autres modélistes : ou la construction de cette machine est un hobby et un but en soi, et tout va

bien, ou le but est la découpe de pièces pour des constructions d'avions (ou de bateaux, ou tout ce que vous voulez), et là, il faut en passer par des machines fabriquées et vendues par des pros. Bien sûr c'est plus cher, mais l'efficacité est à ce prix. Une solution intermédiaire, adoptée par Mr Loward, est la construction de machines, fournies en kit, de marque Stepcraft.





Vous composez vous même votre machine, plateau, portique et outils. Toutes les combinaisons sont possibles. On peut y mettre une fraiseuse, une tête de découpe laser, une tête d'impression 3D, ou même faire de la prise de dimensions 3D avec un capteur. L'ensemble est sobre, propre, toutes les vis sans fin de guidage sont protégées des poussières et l'électronique est bien à l'abri sous le plateau. On est loin des bricolages que j'ai souvent vus. De plus, la construction personnelle, assez simple quand même, de ces kits vous assure une connaissance des "entrailles" de la chose, utile à la compréhension et à la solution d'éventuels dysfonctionnements.



Mais qui dit découpe informatique, dit au préalable dessin informatique. Il faut dire à la machine ce qu'elle doit faire dans un langage qu'elle comprend.

La solution adoptée par Mr Loward est de dessiner la pièce "pure" en Autocad, puis de passer par un logiciel intermédiaire "Aspire V Carve" pour donner toutes les instructions de découpe, vitesse, profondeur, nombre de passes, séquence, découpe intérieure ou extérieure... Le logiciel génère alors du "G Code" que la machine comprend... Vous avez tout compris? Moi presque!

Fort de cette expérience, il a aussi construit une machine de découpe "au fil chaud", à l'aide de pièces mécaniques de grande qualité. Cette réalisation est faite de deux mécanismes indépendants que l'on fixe à distance variable, fonction de la pièce à découper. De plus les deux côtés peuvent avoir un mouvement indépendant, ce qui permet une grande liberté de découpe, par exemple des ailes dont le profil et les dimensions varient d'une extrémité à l'autre. Comme il en a aussi réalisé lui-même toute l'électronique, cette machine ne marche qu'avec un ordinateur relativement ancien disposant encore d'une sortie "parallèle" (LPT)



Toujours curieux de ce que la technique peut apporter au modélisme, il teste maintenant aussi l'impression 3D. Mais si cela permet une totale liberté de conception des pièces, elles ne sont encore que dans une matière plastique peu solide, à réserver pour le moment à des usages décoratifs.

Son projet est maintenant de partager ses connaissances avec tous les modélistes et de leur montrer toutes les possibilités que ces machines peuvent apporter à tous ceux qui construisent ou qui hésitent à franchir le pas. Une belle structure dont les pièces s'emboîtent parfaitement, légère et solide, est la base d'une construction agréable et d'un avion qui volera bien.

Merci, Monsieur et Madame Loward pour votre accueil, toutes ces explications, et votre engagement envers les modélistes.



Voir en page 8 l'adresse de contact pour les «ateliers AAM».

Florennes, 25 et 26 juin

Air Force Days

Après le succès de l'Air Show International de 2012, la Base de Florennes a été choisie pour accueillir les Belgian Air Force Days 2016 les 25 et 26 juin. Ces journées auront pour thème principal les « 70 ans de la Force aérienne ». Le 2^{ème} Wing Tactique s'attend à la participation des plus prestigieuses patrouilles acrobatiques contemporaines, un grand nombre d'avions belges et étrangers ainsi que des « oldtimers » illustrant l'histoire

de notre prestigieuse Force aérienne et, notamment, les 20 ans d'opérations du F-16 à l'étranger et le 75^{ème} anniversaire de la 350^{ème} Escadrille. Comme vous allez probablement le découvrir sur notre site internet www.belgianairforcedays.be, l'événement que nous préparons sera assurément le plus important de la Composante Air pour l'année 2016. Ainsi, nous nous attendons à réunir pas moins de 80.000 spectateurs

pour un week-end hors norme ! On vous y attend nombreux ! Ne tardez pas à réserver vos places en ligne via le site internet www.belgianairforcedays.be, c'est 5 € moins cher que sur place.

Facebook: <https://www.facebook.com/belgianairforcedays/>
twitter <https://www.twitter.com/Air-ForceDays>





24 avril 2016

A BIG BEAUTIFUL DAY!

Ne cherchez pas, toute analogie avec « BIG BEAUTIFUL DOLL » est voulue. Il y a plusieurs années déjà, nous discussions au sein de l'AASH comment remercier François André, le speaker officiant brillamment dans des dizaines de clubs durant les shows ou journées portes ouvertes, et ceci depuis de nombreuses années, c'est comme s'il avait toujours été là !!...

Qu'il me soit permis ici de citer également un autre « speaker » talentueux qui commentait régulièrement les shows à l'ASA Bauffe : Mr Xavier Claus.

Mais revenons à François, comment donc le remercier ? se cotiser et lui offrir une maquette ? il est tellement connaisseur qu'il va compter le nombre de rivets pour se plaindre qu'il en manque un, un voyage ? où, quand ?...

Puis l'idée germa de lui offrir un baptême de l'air, mais un « spécial », un qui vaut la peine et dont il garderait le souvenir.

Dans le monde F3A, nous avons la chance d'être accueillis tous les ans en

juin à Ashford sur le terrain privé de Rob Davies, vous savez celui qui a dû sauter du Big Beautiful Doll en 2011 à Duxford.

Mr Davies nous gratifie chaque année d'un vol spectaculaire à bord du Mustang



« Marinell ». Le raccourci est vite fait, l'avion étant un biplace, pourquoi ne pas lui demander si notre ami François ne pourrait pas monter à bord ?

Oui, mais l'avion n'appartient pas à Mr Davies, le propriétaire est Mr Maurice Hammond, un baptême à bord du Marinell était possible, mais le prix était quelque peu dissuasif, quoique François l'eut mérité !!

De même pour le Spitfire ML 407, Mme Carolyn Grace a décliné, indiquant que le vol biplace n'était assuré que pour les membres de son association et que cela posait problème, vu la législation en Angleterre.

En 2014, au show de Havay, je parle du projet avec Bernard Delhaye, il y adhère à 100 % mais il faut contacter les autres clubs, beaucoup de responsables clubs sont ici me dit-il, faisons une mini-réunion...ok, et le comble, c'est que François va lancer lui-même l'annonce demandant à tous de se regrouper autour de Bernard pour une « mise au point technique » ...hihihi...

On décide donc qu'un mail va être envoyé à tous les clubs dans lesquels François se déplace, et que Bernard va ouvrir un compte réservé aux donations.

Les mails et les dons commencent à arriver en septembre 2014, mais par



Le groupe d'amis autour de François après le vol





manque de date libre, 2015 n'a pas permis de concrétiser le projet. Mais le secret a été bien gardé, il faut dire que tous les mails échangés portaient en bannière rouge la mention

« NE JAMAIS ENVOYER CE MAIL À FRANÇOIS ANDRÉ »

Le Baptême :

À la Ferté-Alais, il est possible de faire des vols à bord d'avions légendaires comme PT-17, biplan 1928 ou North American T6. Nous choisissons donc le T6 pour François. Début 2016, je retape donc sur le clou et une date est fixée : le dimanche 24 avril 2016. Bernard contacte François pour qu'il bloque cette date, prétextant qu'il a besoin de ses services afin d'expertiser un gros modèle qu'il

voudrait acquérir...

La date est envoyée à tous les donateurs, afin qu'ils puissent assister à cet événement. Nous arrivons bien avant Bernard et François afin de pouvoir juger de sa surprise lorsqu'il va apprendre la raison réelle de sa présence.

Quand il arrive, quoique nous sommes une vingtaine à l'attendre (des membres du club Icare-Moselle, Model club Havay, AASH, Albatros Gerpinnes...), il ne se doute encore de rien, nous allons en catimini effectuer les formalités administratives, la dame nous informe que le bénéficiaire doit venir signer un document, c'est donc à ce moment qu'il va savoir ...

François passe devant le T6, là il semble

se produire un petit déclic, sa signature confirme son pressentiment, il semble ravi...

Passage par le vestiaire pour les vêtements requis, l'installation dans l'avion, le petit briefing « sécurité » et le décollage sous une légère pluie, l'avion disparaît pour réapparaître quelques instants après, il semble prendre ses marques, puis viennent quelques figures de voltige au-dessus du terrain, hé oui ! Il faut bien que nous, les rampants nous en profitions aussi un peu !!!

Loopings, tonneaux barriqués s'enchaînent, l'atterrissage se fait en douceur et le T6 nous ramène un François radieux. 12h30, l'heure de se retrouver au restaurant « l'Amicale », la journée s'achève par l'incontournable



visite du musée volant « Jean Salis » où le Blériot côtoie un Antonov et une forteresse volante

Oui, ce fut un Big Beautiful Day, et nul doute que quand François sera à notre show ce 24 juillet prochain à l'AASH, il aura encore plus de finesse dans son commentaire lors du vol du T6 que notre président Freddy D. est occupé à terminer...

Les dons ont permis de collecter 820 €, les clubs suivants ont participé :

- MCH Havay (BEL)
- MACA Beugin (FRA)
- AMCB Creully (FRA)
- Club ICARE (FRA)
- AASH (BEL)

Egalement, 16 dons privés de modélistes de ces clubs et de l'Albatros Gerpinnes ont été reçus. Merci à tous, et à Robert Denuit pour les photos.

Wérion Gérard



Sur cette page :

- 1 et 2. On s'équipe avant le vol
3. Vigoureuse poignée du main du pilote avant le vol
4. Le T6 garde des souvenirs de sa carrière à l'US Army
5. Le T6 est prêt pour l'embarquement
6. Le Marinell
7. Le musée volant
- 8 et 9 La plaquette souvenir remise à François pour commémorer l'événement

8 Big Beautiful day



Concours Tiercé-Photos

Principe du concours

1. Tout lecteur peut envoyer chaque trimestre à l'adresse photo@aamodels.be une photo digitale de son choix, portant sur l'aéromodélisme. Les premières neuf photos reçues participent au concours du trimestre, sont publiées dans la revue et sur le site web du concours <http://www.aamodels.be/concours>.
2. Tout membre de l'AAM peut nous soumettre à partir du site le classement de ses trois photos préférées (son "tiercé photo") et ceci avant la date de clôture annoncée ci-dessous.
3. Le "tiercé gagnant" de chaque trimestre est établi sur la base de tous les votes cumulés.
4. Le participant qui a proposé un classement identique ou se rapprochant le plus du tiercé gagnant remporte un des prix offerts par notre sponsor. - En cas d'ex-æquo, un tirage au sort désignera le gagnant.
5. Chaque trimestre, la photo la plus appréciée rapporte à son auteur un des prix offerts par notre sponsor, la firme OnlyLiPo établie à Thieu (voir sa publicité en 2^{ème} de couverture).

6. L'AAM pourra faire usage des photos dans la revue ou sur son site web.
7. Aucun membre ne peut gagner plus d'une fois par année civile.
8. L'AAM préviendra les gagnants qui devront réclamer leur lot par email à info@onlylipo.com.

Pour le concours du trimestre passé (mars 2016), c'est la photo 1 de Gabriel Dessart (00-AD2284) qui a obtenu le meilleur score. Il remporte un des lots offerts par OnlyLipo.

Quant au Tiercé gagnant (1-5-4), il n'a été proposé par personne. C'est la proposition 1-5-6 de Daniel Valepin (00-AV396) qui a été tirée au sort parmi celles qui s'en rapprochaient le plus. Il remporte le second lot offert par OnlyLipo.

Félicitations aux gagnants!

La participation au concours de ce trimestre sera clôturée le 1^{er} août 2016.












Hobbyfun magasin et atelier spécialisé en avion, hélico, voiture, indoor, bateau

Rue d'Envoz 44 - 4218 COUTHUIN (HUY)
085/71.25.76

LE PLUS GRAND CHOIX DE LA REGION AUX MEILLEURS PRIX

Ouvert lundi, Mardi, Jeudi, Vendredi de 13H30 à 19H30
Ouvert Samedi de 9H00 à 15H00
Fermé Mercredi et Dimanche

Accès: E42-sortie 8 Direction HUY-2 ème à droite











MODEL SHOP

À votre service depuis plus de 25 ans
Rue du Becquerelle 18 - 7500 Tournai
Heures d'ouverture : contacter le
répondeur au 069 21 00 37

Concours TIERCE PHOTOS

Rendez-vous sur le site <http://www.aamodels.be/concours> ou choisissez ci-dessous vos trois photos préférées pour participer au concours. Règlement du concours en page ci-contre.

Les photos de juin >



Photos trop petites ?
Voyez-les à l'écran sur le site du concours !

Tentez votre chance. Envoyez-nous votre meilleure photo d'aéromodélisme par email à photo@aamodels.be
La participation au concours est réservée aux membres de l'AAM en règle de cotisation.

Le Tiercé gagnant de mars >



Photo Gabriel Dessart

Les gagnants de mars 2016:

La meilleure photo venait de **Gabriel Dessart (OO-AD2284)**.

Le Tiercé gagnant dans l'ordre (1-5-4) n'a été proposé par personne. Daniel Valepin (OO-AV396) a été tiré au sort pour le vote le plus approchant (1-5-6). Il remporte donc le tiercé. Les prix du concours sont offerts par **OnlyLiPo**.

Ils ont remporté chacun

un châssis et émetteur vidéo
25 mW pour FPV-racing + bon
d'achat 20 €. Valeur totale plus de 100 €



À remporter
cette fois-ci :

un châssis et émetteur
vidéo 25 mW pour FPV-
racing + bon d'achat 20 €. Valeur totale plus de 100 €



RCMarket - Kasteelstraat 27 - 1650 Hoeilaart - Belgium
sales@ercmarket.com - Tel. +32 486 80 80 80



+30 modèles de DRONES, multicoptères de course, une gamme complète d'accessoires FPV

PRIX

**Profitez de nos prix bas
tout au long de l'année**



QUALITE

**Plus de 9000 articles en stock !
Expéditions immédiates**



SERVICE

**Service, conseils et suivi clientèle
de qualité, donnés par une équipe
d'ingénieurs avisés**

**Conception, fabrication et réparation de drones, hélicoptères et
voitures de nos marques distribuées.**

Venez découvrir nos offres spéciales, régulièrement renouvelées

*** Livraison gratuite à partir de 90 € d'achat.**