

AAM Models-info

Avril, mai, juin 2017

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

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

Espace Dirigeants

Le 40^{ème} anniversaire de l'AAM

Mesures de bruit 2016

Bateau vole ! ou les coffrages en lattes

Des Belges au sommet en FPV-racing

Women at War à Lantin

Atelier secourisme à Grandrieu

Une visite de Jezabella Spatneigt

Activités au Royal Haneffe Petite Aviation

BOREA à la Haute École Condorcet

RES, des planeurs pour le plaisir

Réforme informatique de l'AAM

Concours Tiercé-Photos



Jun 2017 - n°138



EUROPEAN FLIGHT SIMULATOR
WWW.EFSIMULATOR.COM

AUX COMMANDES D'UN SIMULATEUR DE **BOEING 737 ?**
OUI, C'EST POSSIBLE !

EMBARQUEMENT IMMEDIAT POUR UNE ACTIVITE HORS DU COMMUN

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



Le site qui vous fera préférer l'électricique

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 2017 - n° 138

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 : Jean-François Lecocq, chargé d'une cargaison de planeurs, achève l'ascension du chemin escarpé qui l'amène au site de vol de montagne qu'il affectionne particulièrement.



Au sommaire...

Le mot de la présidente	4
Nécrologie	5
Espace dirigeants	6-7
40 ^{ème} anniversaire de l'AAM	8
Réforme informatique	9
Information secourisme à l'AASH	10-11
C'est reparti au RHPA	12-13
Image mystère	14
Bateau vole !	16-19
Des Belges au sommet en FPV-racing	20-21
Women at War	24-25
Une visite de Jezabella	26-27
Planeurs et motoplaneurs RES	28-32
Chasse aux Bulles et relais par équipes à EBBE	33
De la théorie à la pratique	36-37
Tiercé-Photos	38-39

Visitez notre site www.aamodels.be



Ce printemps n'est pas très ensoleillé, Il nous faut sortir nos belles machines entre les gouttes ou quand le vent n'est pas trop fort. Mais cela ne rebute pas tout le monde. Ainsi à Beauvechain lors des Helidays de notre Armée de l'Air, ce sont avant tout les modélistes qui ont assuré le spectacle, aussi bien en vol - Bernard a assuré trois vols avec son DR1 - qu'au sol - Bruno a tenu le stand AAM et il a remporté un grand succès.

D'autres profitent du mauvais temps pour se pencher sur les réglementations qui nous sont ou seront appliquées. Ce 4 mai, l'agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) a publié un nouveau texte du projet de réglementation sur les aéronefs non habités (NPA 2017-05). Ce texte est soumis à consultation de tout un chacun du 12 mai au 12

août. Ce nouveau texte prévoit que l'aéromodélisme est possible selon l'article 16 pour les membres des associations reconnues/autorisées par leur autorité compétente, à savoir chez nous, la DGTA. L'autorité compétente aura une certaine marge de manœuvre pour déterminer les

de près le développement de cette réglementation.

A côté de ces travaux administratifs, il y a d'autres nouveautés que vous pourrez découvrir dans ce numéro. C'est ainsi que la Royale Haneffe Petite Aviation s'est dotée d'un club

La parole à notre présidente...

conditions. Comme en Belgique nous avons une réglementation, cela devrait nous permettre de continuer à voler comme maintenant.

Le texte prévoit aussi que l'aéromodélisme soit permis dans des "zones" définies par les Etats membres. On pense ici aux pentes très courues en France mais qui, à l'heure actuelle, ne sont pas considérées comme des terrains d'aéromodélisme.

Nos représentants à la FAI et à EAS (Europe Air Sport) ont fait du bon travail mais le combat n'est pas fini et il va falloir aider ces associations à faire leur job, en leur donnant plus de moyens. C'est la raison pour laquelle la fondation d'une association européenne d'aéromodélisme (EMFU) est à l'ordre du jour. Une réunion de constitution a lieu en Allemagne les 20 et 21 mai. La Ligue Belge d'Aéromodélisme a décidé d'en être membre. Il va de soi que l'AAM continuera à suivre

house tout neuf et remis au goût du jour toute une série d'activités. Autre bonne nouvelle : la performance des pilotes Belges en courses de multicoptères en immersion (FPV racing). La première et la troisième place de la World Cup 2016 sont détenues par des Belges.

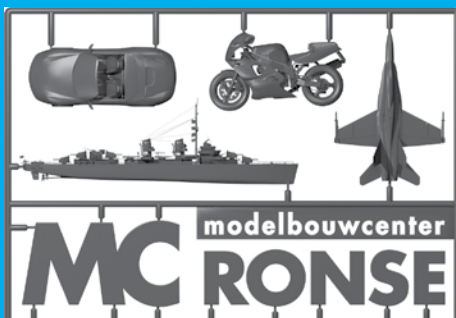
Enfin, il nous faut saluer l'ouverture d'un nouveau magasin d'aéromodélisme en Belgique, à Spy, alors que le commerce du modélisme semble subir un repli préoccupant.

Tout cela, sans compter notre nouvelle structure informatique qui continue son développement en tenant compte des demandes des membres, de plus en plus nombreux à utiliser le système et également heureux semble-t-il de s'en servir.

En vous souhaitant de bons vols tout au long de l'été

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

Disparition de Gilbert Vanransbeeck

Mon ami Gilbert Vanransbeeck nous a quitté ce 1^{er} mai à l'âge de 85 ans.

Les lecteurs de la revue Avia, dans les années 1965-1970, ont peut-être lu un de ses articles, notamment sur la construction d'outils.

Gilbert est de cette génération qui a connu le début des moteurs en aéromodélisme. Il avait plus d'un tour dans son sac pour les régler. Je me souviens qu'il frottait entre deux doigts les résidus d'échappement et pouvait presque à coup sûr dire si la quantité d'huile du mélange était correcte ou si un roulement était en train de s'user.

Ces dernières années, certains d'entre vous l'ont rencontré sur les terrains où il m'accompagnait prendre l'air. Sa moustache et son regard malicieux ne passaient pas inaperçus.

Son « baron » ne volera plus au ras des pâquerettes.

Cette fois-ci Gilbert ne fera plus sa sieste dans ma voiture, mais tout là haut, au delà des nuages.

Stefan Wilski

Royal club Capitaine Luc Mommer



R-Models

The Sky is Yours

**Avions
Drones
Grand choix de
planeurs et accessoires**

**Route de Saussin, 55/2 à 5190 Spy
Zoning artisanal, E42 sortie n°13
Tél: 081.856.495 - 0473.861.498**

Du mardi au vendredi de 14 à 19h

Le samedi de 9 à 15h

Fermé dimanche, lundi et jours fériés

www.R-Models.eu

Multiplex

Blade

E-Flite

Hangar 9

Spektrum

RC-Plus

Futaba

Hitec

GreatPlane

APC

Oracover

G-Force

OS

Seagull

Zap

Dubro

Black Horse

Top Model CZ

Fly Fly Hobby

Royal Models

Graupner

Roxyy

Power Peak

Aeronaut

RcRcm

et bien d'autres...

Les mesures de bruit en 2016

Les tableaux de mesures de bruit ci-contre reflètent bien les évolutions que l'on rencontre sur nos terrains d'aéromodélisme : on voit une multiplication des modèles électriques en tout genre, que ce soient des motoplans, avions de début, racers et même grands modèles.

Cela a une influence très positive sur le niveau de bruit moyen généré par nos

terrains d'aéromodélisme. Cela ouvre également des nouvelles perspectives car comme la plupart des modèles électriques se trouvent en dessous du niveau de bruit acceptable en période de transition cela permet de voler en paix sans craindre de réaction du voisinage. Mais attention, ce n'est pas parce qu'un modèle est électrique qu'il ne fait pas de bruit : bien souvent, plus il est petit et plus vite son moteur tourne... On a

ainsi relevé des niveaux de bruit de 92 dB à 7 mètres...

En ce qui concerne les modèles thermiques, les trainers et les modèles de taille moyenne équipés d'un moteur thermique ont vu leur nombre se réduire sensiblement (car souvent remplacés avantageusement par leurs équivalents électriques) et pour la plupart ils n'ont pas trop de difficultés à répondre aux normes de bruit.

Mesures de bruit des modèles électriques									
Code et club	2014			2015			2016		
	n	nm	db	n	nm	db	n	nm	db
B1- Aéro-club Wavre	7	10	74,9	2	7	74,4	11	35	75,8
B4- J.D.M. Nivelles							4	4	72,5
B7- Modèle Club Terre Franche	7	15	70,1				3	9	70,5
B8- Fearless Flyers 2000	8	13	76,1	4	4	72,5			
BC1- Aéro-club Ixellois	6	9	79,8						
BC3- Capitaine Aviateur Luc Mommer				1	1	60	12	20	73,7
BC4- Les Aiglons Cercle aéromodéliste	4	5	66,2	2	2	75	12	22	70,8
BC5- R.C.A.C. Les Alouettes	2	5	72,2	1	1	76	5	17	72,6
H1- A.S.A. Bauffe	1	2	69,8						
H12- Club d'Aéromodélisme Montois Les Cigognes	9	19	72,1	11	29	75,2			
H13- Equipe Acro Beloeil				11	14	73,9	10	15	72,3
H17- Model Club Havay	2	4	70,8	6	10	79,5	11	16	78,4
H18- Petites Ailes de la Frontière	9	16	71,5	2	2	64,6	10	16	72,8
H2- Aéro Model Club Eole Mouscron							1	1	72
H20- Plein Ciel - Jurbise Aerobatic Club	1	1	65						
H21- Airfield 34				8	17	66,3	9	17	66,3
H24- Aero Model Club Enghien	11	17	73,9						
H4- Aéro Modélisme Comines Air							5	8	76,9
H5- Aéro-club José Blairon				1	1	83			
H7- Albatros Club Gerpennes	7	13	62,3	7	12	68,6	13	19	72,5
H9- Assoc. Aéromod. du Sud Hainaut							3	4	74,1
L10- Les Faucheurs de Marguerites	6	8	80,3						
L15- Royale Petite Aviation Liégeoise	9	14	75,7	13	17	69,5	9	10	74,1
L16- Spirit of St Louis	12	19	69,5	8	11	71,2			
L17- Vol de Pente des Trois Frontières							1	2	70,6
L3- Blériot Club Verlaine	2	3	66	8	13	75,5	7	13	74,2
L5- Club d'Aéromodélisme Les Busards	5	14	79,8	1	2	76,4			
L7- Royale Herstal Petite Aviation	1	1	50	1	2	60,3	1	1	76
LU1- Aéro Model Club Les Libellules	17	41	73,9	14	30	74,8			
LU2- Club Aéromodélisme de Tintigny				4	5	87,1			
LU3- Club d'Aéromodélisme de Villers-la-Loue				1	4	69,8			
LU6- Model Air Club Athus Messancy	10	13	81,4	5	5	76,8			
LU7- Model Club Famenne				3	5	83,2			
N1- Aéro-club Les Faucons				5	6	66,3			
N2- Group Captain Hubbard							1	3	78,5
N3- Haversin Air Sports	5	17	65,2				4	13	67,3
N4- Model Club Andennais	10	11	75,9	1	3	75,5			
N5- Model Club de la Meuse (Franière)				1	1	72	14	25	74,4
N6- Les Accros du Servo	3	6	79,1	3	3	67,5			
Totaux pour l'A A M	154	276	71,7	124	207	72,8	146	270	73,15

n = Nombre de modélistes ayant présenté de nouveaux modèles à mesurer
nm = nombre de nouveaux modèles mesurés
dB = moyenne arithmétique des mesures

Par contre nous constatons une augmentation du nombre de grands modèles équipés de gros moteurs thermiques qui lorsqu'ils sont équipés de leur pot d'échappement d'origine se retrouvent largement au dessus du niveau maximum autorisé de 86dB. Et pourtant des solutions existent : en travaillant sur le pot, la taille de l'hélice, la résonance du modèle il est possible de ramener cela à des niveaux acceptables. Pas plus tard que hier, je me plonge un peu nostalgique dans la lecture du magazine américain «Radio Control Modeler de juin 1989» qu'un ami m'avait donné. Et là, surprise, 5 pages étaient consacrées à la problématique du bruit. Déjà à l'époque

on s'attaquait au problème et une série de tests impliquant la recherche de la meilleure hélice associée à un pot plus efficace montrait que sur un moteur parmi les plus gros de l'époque, qui était qualifié de brute bruyante «l'OS BGX-1», il était possible de ramener le niveau de bruit émis de 92 dB à 84 dB en utilisant une plus grande hélice et en remplaçant le pot d'origine par un pot à plusieurs chambres.

Si déjà en 1989 on pouvait le faire, près de 30 années plus tard il est certainement possible de faire aussi bien et sur tous les moteurs. Bien sûr cela demande un peu de recherche et d'expérimentation

et cela a un coût mais c'est à ce prix que nous pourrions continuer à faire voler de grands modèles thermiques sur nos terrains.

Toute solution qui consisterait à limiter depuis la télécommande le nombre de t/min du moteur pour faire une mesure acceptable est du même ordre que la fraude qu'on a connue dans les moteurs diesel ...

Bons vols en 2017 et surtout, n'oubliez pas les mesures de bruit.

Francis

Mesures de bruit des modèles thermiques

Code et club	2014			2015			2016		
	n	nm	db	n	nm	db	n	nm	db
B1- Aéro-club Wavre	9	10	81,5	4	6	84,6	7	8	84,7
B4- J.D.M. Nivelles				8	9	81,4	7	9	81,8
B6- Model Club Leuzois ASBL									
B7- Modèle Club Terre Franche	1	1	78				3	3	82,7
B8- Fearless Flyers 2000	1	4	81,9	3	7	82,5			
BC3- Capitaine Aviateur Luc Mommer	16	24	85,7	1	1	78	23	37	84,8
H1- A.S.A. Bauffe									
H12- Club d'Aéromodélisme Montois Les Cigognes	1	2	84,8	1	1	84,1			
H13- Equipe Acro Beloeil				3	5	81,7	1	1	85,3
H16- Model Club du Chaufour	10	35	78,2						
H17- Model Club Havay	3	3	85,4				3	8	83,8
H18- Petites Ailes de la Frontire	2	3	79	2	2	79	5	6	82,6
H2- Aéro Model Club Eole Mouscron									
H21- Airfield 34				2	5	78,8			
H24- Aero Model Club Enghien	1	1	82						
H4- Aéro Modélisme Comines Air	1	1	78,2				5	8	86,9
H5- Aéro-club José Blairon	12	18	82,2	13	21	81,3			
H6- Air D United									
H7- Albatros Club Gerpinnes	8	11	80,7				6	11	83,1
H9- Assoc. Aéromod. du Sud Hainaut							3	3	78,4
L10- Les Faucheurs de Marguerites	1	1	80,3						
L14- Piper Club	1	1	84						
L15- Royale Petite Aviation Liégeoise	5	6	82,2	2	4	82,3			
L16- Spirit of St Louis	6	19	81,2	8	12	80,2			
L3- Blériot Club Verlaine	2	4	78,4	4	4	82,6	2	3	80,1
L5- Club d'Aéromodélisme Les Busards	13	23	83,3	7	10	83,2			
L7- Royale Herstal Petite Aviation				5	6	83,6	1	1	84
LU1- Aéro Model Club Les Libellules	9	16	80	6	9	80,1			
LU11- ALTITUDE 480 - FREUX MODEL Club ASBL									
LU3- Club Aéromodélisme de Villers-la-Loue				6	8	90,7			
LU4- Hironnelles Model Club	3	4	81,7	4	9	82	4	5	82,4
LU6- Model Air Club Athus Messancy	8	11	85,9						
LU7- Model Club Famenne				8	14	81,2	3	5	82
N1- Aéro-club Les Faucons	5	5	83,4	6	8	84			
N2- Group Captain Hubbard							1	1	81
N3- Haversin Air Sports	1	1	78,2				1	4	80,9
N4- Model Club Andennais	7	9	85,8	4	7	84,9			
N5- Model Club de la Meuse (Franière)				1	1	87	14	28	82
N6- Les Accros du Servo	1	1	80	4	4	82,9			
Totaux pour l'A A M	131	221	81,68	105	158	83,3	89	141	83,6

n = Nombre de modélistes ayant présenté de nouveaux modèles à mesurer
nm = nombre de nouveaux modèles mesurés
dB = moyenne arithmétique des mesures

Le 40^{ème} anniversaire de l'AAM, cela se fête !

Cet été, les célébrations du 40^{ème} anniversaire de notre fédération vont se succéder:

Une bâche a été préparée à cette occasion et sera mise en évidence lors de chacun des événements repris au programme ou à toute autre occasion où son exposition sera opportune. Fin juillet, ce seront les grands planeurs qui feront le spectacle à Pottes sur le terrain du club EOLE. Du spectacle de haut vol en perspective avec les spécialistes belges et internationaux de la spécialité. Les plus grandes envergures seront au rendez-vous. Espérons que la météo y sera aussi. Pour le mois d'août, ce seront pas moins

de quatre rendez-vous à ne pas manquer : Enghien, Battice, Bertrix et Anthisnes seront les pôles d'attraction de tous les modélistes avides d'appréhender toute la diversité de l'aéromodélisme

actuel: week-end toutes disciplines du modélisme au parc d'Enghien, Week-end centré sur les hélicoptères sur le fort de Battice, grand show à Bertrix et stage de jeunes à Anthisnes

Événements labellisés pour le 40ème anniversaire de l'AAM



4-5 février	Brocante et exposition ACW Wavre
29-30 juillet	BIGGS Grands Planeurs EOLE Pottes
6-7 août	Week-End du modélisme AMCE Enghien
12-13 août	Héli-days Les Aigles Battice
15 août	SHOW MACA Bertrix
21-25 août	18ème Stage Arthur Pirotton CRPAL Anthisnes
10-11 septembre	20ème SHOW MCH Havay

Manifestations labellisées 40^{ème} anniversaire de l'AAM

1	2	3	4	5	6	7
4-5 février	23-24 juillet	5-6 août	12-13 août	15 août	21-25 août	10-11 septem.
Exposition	BIGGS Grands planeurs	Week-End du Modélisme	Heli-days	Show	18ème Stage Arthur Pirotton	20ème show annuel
ACW Wavre	EOLE Pottes	AMCE Enghien	Les Aigles Battice	MACA Bertrix	CRPAL Anthisnes	MCH Havay

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

Réforme informatique à l'AAM

La réforme de notre informatique a déjà été abordée dans ces colonnes en mars dernier. Les newsletters d'avril et de mai ont comporté une documentation détaillée de ce qui y est mis à la disposition de chaque membre, puis des dirigeants de nos clubs. Contentez-vous ici de rappeler les points essentiels, en vous renvoyant au site web pour plus de détails. Le contenu des newsletters reste accessible sur le site sous l'onglet "ACTU".

Un membre accède à

- la mise à jour de ses données personnelles
- la saisie des données de tous ses modèles
- l'impression du registre de mesure de bruit de ses modèles
- l'impression de sa carte de membre
- le renouvellement de son code d'accès

Un gestionnaire de club

accède à

- la description détaillée de son club à l'intention des visiteurs du site
- les données personnelles de tous ses membres
- l'inscription de nouveaux membres
- la réinscription d'anciens membres
- l'inscription de membres déjà inscrits dans d'autres clubs de l'AAM

Un outil efficace de filtrage permet de retrouver rapidement toute personne sur base de son nom et prénom, de son matricule AAM, de son statut, selon qu'il est junior, senior ou sympathisant, etc. Le système présente toutes les personnes qui ont été un jour membres du club, même s'ils ne se sont plus réinscrits depuis longtemps. Selon l'état de leur inscription, ils apparaissent sur des fonds colorés qui facilitent le repérage de membres pour lesquels un rappel de cotisation serait utile, par exemple. Lors de la mise en ordre d'un membre,

il est aisé par un simple clic de signaler le changement au secrétariat de l'AAM, puis de signaler le versement de la cotisation correspondante. Ces opérations peuvent aisément être effectuées sur un groupe de membres en cochant simplement les cases correspondantes.

Dans les prochaines éditions de la newsletter, nous aborderons les facilités informatiques mises à la disposition des examinateurs et des personnes en charge des mesures de bruit.

Rappelons enfin que les responsables des clubs sont expressément invités à signaler à l'AAM les identités des personnes chargées de fonctions spécifiques au sein de leur club, afin de pouvoir leur attribuer les accès qui correspondent à leur rôle.

Pour toute question, une adresse: info@aamodels.be

MULTIPLEX®

COCKPIT SX 9

Radiocommande moderne 2,4 GHz 9 voies, programmable

Utilisation comme un Smartphone

- Ecran tactile couleur transreflectif, lisible à 100% même en plein soleil
- Temps de fonctionnement ≤ 24 h grâce au mode jour / nuit
- Télémétrie et annonces vocales avec plus de 450 mots (DE, EN, FR)
- Hardware: Le meilleur de chez MULTIPLEX

PARFAITE POUR:



Idéale pour copters

- Récepteur en option
RX-4/9 FLEXX M-LINK
- Connection série SRXL
 - Convient parfaitement pour les racecopters
 - 20x11x34 mm, 7 g



5 5837



M-LINK (i)

MULTIPLEX
MADE IN GERMANY

COCKPIT SX 9

Assistance Aide Sécurité Help :



Journée d'information secourisme à l'AASH

Non, le sigle en haut à droite, ce n'est pas un nouveau modèle équipé de deux ailes entrelacées, mais bien l'Esculape, le symbole des métiers exercés par le personnel soignant, les médecins, infirmières, etc

L'hiver est peu propice pour se rendre au terrain et y faire voler nos modèles, mais si votre club dispose d'un local, il est toujours possible de s'y retrouver et même d'organiser l'un ou l'autre atelier.

Gaëtan est un nouveau membre AASH depuis août 2016; en parlant de choses et d'autres, j'apprends qu'il est pompier volontaire à Thuin. Je lui propose alors d'animer un atelier traitant du secourisme en général et des actes à



L'assemblée attentive



Gaëtan et Elodie

poser en cas de blessures pouvant être occasionnées par la pratique de notre hobby.

C'est ainsi que mi-décembre 2016, il nous donna une information illustrée par une présentation powerpoint très documentée.

Que faire quand une personne est inconsciente ?

Pansements et protection d'un membre amputé, compression en cas d'hémorragie...

Des expressions comme EVS (Entendre Voir Sentir) et PLS (Position Latérale de Sécurité) nous sont non seulement



expliquées, mais également démontrées, avec l'aide de sa compagne Elodie (future infirmière).

La méthode Heimlich nous est expliquée, cette manœuvre consiste à se placer derrière une personne qui étouffe afin de comprimer violemment l'estomac et expulser le corps étranger.

Anecdote et coïncidence étrange: en recherchant le nom de ce monsieur

Heimlich sur Internet, j'apprends qu'il est décédé le 17 décembre 2016, jour même de notre atelier, et sa méthode aurait sauvé environ 100000 vies).

Encore merci à Gaëtan et Elodie pour cette intéressante journée; même si ce n'était qu'une information, il en restera toujours quelque chose.

Gérard Werion - 00AW12

Dernière minute ...

Le club AASH vient de se voir attribuer par la CIAM l'organisation du prochain Championnat d'Europe FAI de Voltige F3A. Il aura lieu à Grandrieu fin juillet 2018. Du grand spectacle en perspective !

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 !



C'est reparti à la Royale Haneffe Petite Aviation

Comme tout au long de l'année 2016, la « Royale Haneffe Petite Aviation » continue à faire preuve de dynamisme et de motivation. En effet, pendant les premières semaines de 2017, le « club house » a fait peau neuve. Un grand coup de fraîcheur a été apporté avec de nouvelles couleurs pour rendre le local encore plus accueillant et plus sympathique. Convivialité oblige.

La reprise des activités a déjà eu lieu le samedi 4 mars avec le traditionnel « sou-

per macrâle » pendant lequel un grand feu a été allumé pour mettre fin à l'hiver. Ensuite, c'est la chasse aux œufs qui était programmée le lundi de Pâques 17 avril. La météo du matin était bien triste puis, je ne sais par quel miracle, les nuages se sont disloqués pour laisser apparaître le soleil et nous offrir une après-midi sans pluie pour la plus grande joie des enfants et aussi des parents venus nombreux. Journée réussie.

Le « Challenge Maurice Bienvenu » était un petit concours organisé en la mémoire

du Président fondateur du RHPA mais aussi pour divertir de manière ludique les pilotes du club. Pendant quelques années, il n'avait plus été organisé mais ce dimanche 30 avril, il a bien eu lieu. Pour l'occasion, la version du Challenge Maurice Bienvenu 2017 a été revue et améliorée. Pour agrémenter la compétition, les épreuves pratiques se sont déroulées non plus individuellement mais bien par équipe de deux : casser de baguettes, atterrissages de précision sur un porte-avions représenté sur la piste, etc. Ensuite, un questionnaire





de connaissance générale concernant le modélisme a été remis à chaque équipe. Après l'addition des points obtenus lors des épreuves pratiques et ceux du questionnaire théorique, une équipe a été désignée victorieuse

mais il s'est également avéré qu'il n'y avait pas de perdant car comme dit si bien l'adage : « l'important, c'est de participer ».

N'hésitez pas à visiter notre site inter-

net www.rhpa.be pour consulter le calendrier de nos prochaines activités et découvrir les différentes rubriques concernant notre club.

Jacques Humblet



Image mystère

La solution du trimestre précédent :

Echo 1, le premier satellite de télécommunications passif créé en 1960. Il mesurait 30m de diamètre et était constitué d'une enveloppe de Mylar de 12.7 microns remplie de gaz. Le but était de l'envoyer en orbite à 1600km, et de lui envoyer des ondes radios, lesquelles en se réfléchissant dessus pouvaient alors parcourir une plus grande distance et relier deux points de la terre qui normalement ne pouvaient pas communiquer entre eux. Il est rentré dans l'atmosphère et a brûlé en 1968. La photo représente son grand frère, ECHO 2, qui fut lancé en 1964, il mesurait 10 m de diamètre en plus et a "volé" jusqu'en 1969. Plus de détails ici : https://en.wikipedia.org/wiki/Project_Echo

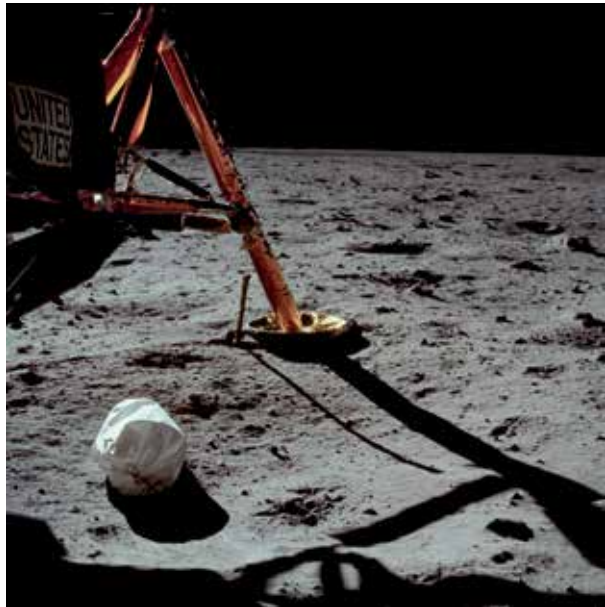


L'image mystère de ce trimestre

Vous savez que j'aime le programme lunaire américain Apollo, mais de quoi s'agit-il ?

- La preuve que ce n'est que du cinéma et qu'on a jamais été sur la lune.
- Le "bâton" à côté du pied du LEM est encore toujours un mystère.
- La première photo prise par N. Armstrong, c'est un sac poubelle.
- Pour gagner du poids, les astronautes abandonnaient tout ce qui n'était plus utile, ici, un casque du scaphandre lunaire.

Vos réponses par email à jbg@aamodels.be



HOBBY FUN
MODELES REDUITS

25 ans

Votre spécialiste
En modèles réduits radiocommandés thermiques et électriques

➔ **Couthuin (Huy)**
Rue d'Envoz, 44
Autoroute E42, sortie 8
Huy-Heron deuxième à droite

➔ **OUVERT**
Le Lundi, Mardi, Jeudi et vendredi de 13H30 à 19H30.
Le Samedi de 9H à 15H.
Fermé le Mercredi et Dimanche

☎ **085/71.25.76**

Retrouvez-nous sur
www.hobbyfun.be

AVIONS
HELICOPTERE
ACCESSOIRES
CULTUREL

HAVAY 2017

dimanche 25 juin

Journée Planeurs



Model Clubs Havay

CAAM

ASA Bauffe

Dimanche 4 Juin 2017

Rencontre Interclub

Papy Kilowatt



ASA

POTTES BIGGS

Quinzième rencontre internationale grands planeurs remorqués

Une organisation Aéromodelclub EOLE & BIGGS

inscriptions via flytobiggs.com



BBQ - Jambons braisés sur place, boissons

Remorqueurs de 60 à 200 cc présents

24-30 juillet 2017

Renseignements BIGGS VZW :
 Danny Mat +32 (0) 472 42 32 95
 Laurence Adriaensens +32 (0) 478 30 63 59
www.cilipottes.be
www.flytobiggs.com - info@flytobiggs.com

BIGGS

A.M.C.A

rencontre INTER-CLUBS

les 24 et 25 Juin 2017

Tout le Week-end boissons et restauration

BBQ Géant!

Vols de nuit

Adresse:
 11c, rue de Dadizele
 7781- HOUTHEM (Comines)

Contacts et réservation:
www.amca-monaco.be
amca.comines@gmail.com



AMCA



Bateau vole !

Dans les méthodes de finition de nos avions, nous avons un grand choix. Je ne vous parle pas de la peinture, mais de ce sur quoi nous allons éventuellement peindre.

Pour les avions en résine et fibre la question ne se pose pas ; pour les avions dont l'original était entoilé, pas de problème non plus, les films et tissus thermocollants et thermo-rétractables nous permettent de faire des prodiges.

Mais si, comme encore quelques dinosaures, vous voulez construire un avion en bois, vous vous retrouvez vite confronté à cette question :

Comment recouvrir une surface non développable avec un matériau plat.

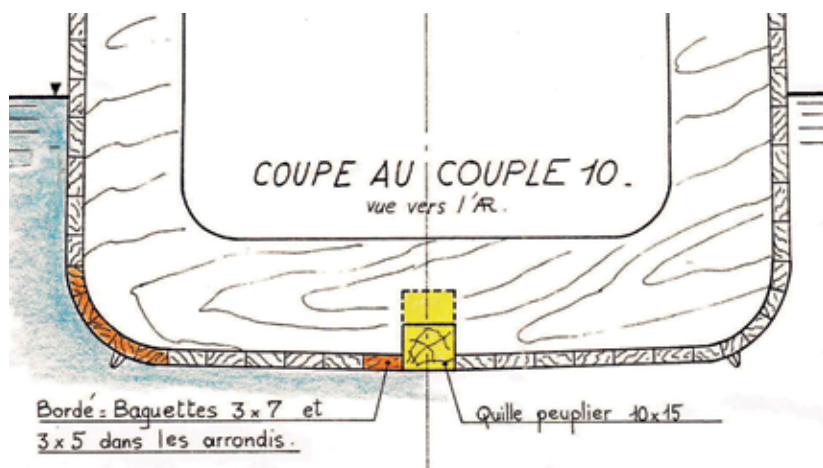
Dès l'antiquité, les constructeurs de bateaux ont dû résoudre ce problème. Une fois la structure interne de la coque posée (la quille et le couples), il fallait y ajouter le "bordé" (la "peau" extérieure) et pour cela, rien d'autre que du bois !

Un petit rappel : une surface non développable est une surface qui possède plusieurs axes de courbure. La surface d'un cylindre est une surface développable, vous pouvez la recouvrir parfaitement avec une feuille de papier. Par contre, ce n'est pas le cas de la surface d'une sphère (et de nos fuselages!), vous

ne pouvez les recouvrir de papier qu'en y mettant des petits morceaux l'un à côté de l'autre.

Et voilà justement ce que nous allons faire. Au lieu d'une grande plaque, nous allons mettre côte à côte des petites lattes.

Notre avantage sur les constructeurs de bateau, c'est que nous devons faire léger, et donc que nous utilisons du balsa. Il est bien plus facile de courber une petite latte de balsa, qu'une planche de chêne. Selon la taille de notre fuselage nous utiliserons des lattes de 2 ou 3 mm d'épaisseur, plus elles seront épaisses, plus vous aurez de confort à pouvoir poncer pour arrondir la surface sans

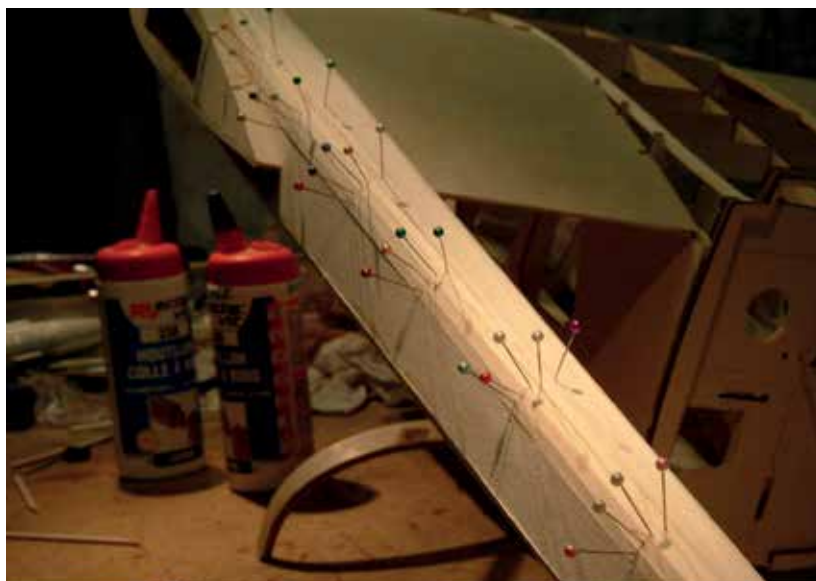


craindre de "passer à travers"

La largeur de nos lattes nous est dictée par le rayon de courbure à atteindre, pour un faible rayon il nous faudra des lattes étroites (3 x 3 mm) et pour un rayon plus grand on peut facilement aller jusque 3 x 10 mm, le travail avance plus vite. Rien ne nous empêche de combiner plusieurs largeurs si, par exemple nous avons des angles plus serrés puis un arrondi plus large.

Par où commencer ?

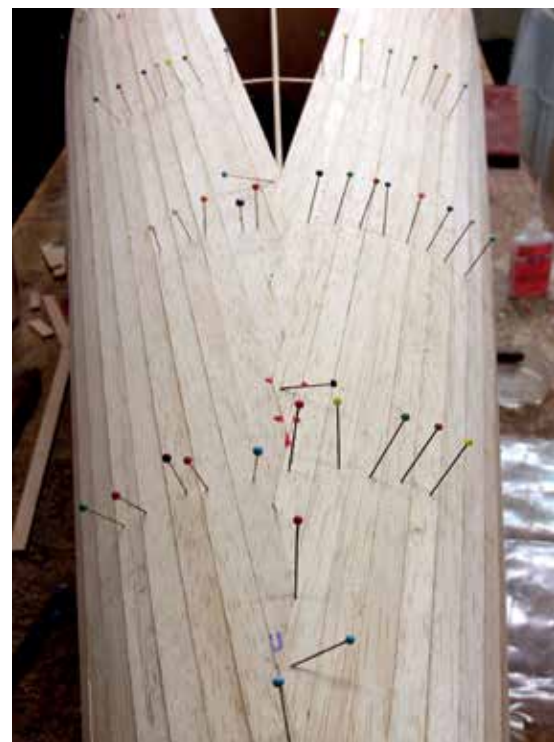
Que nous commençons par le centre ou par les bords, il faut toujours travailler symétriquement, une latte à gauche, une latte à droite, nos lattes étant "forcées" (le moins possible, nous y reviendrons) faire d'abord tout un côté pourrait induire des déformations dans la structure et aboutir à un superbe fuselage "banane".



Comment déterminer la disposition des lattes ?

C'est une excellente question, je vous en remercie, passons à la question suivante ! Il n'y a pas de méthode universelle, chaque cas est à examiner... mais tout de même en tenant compte des éléments suivants :

- En général il est plus facile de commencer par les bords et de faire la jonction au milieu, soit le long d'une latte centrale, soit biseautée l'une sur l'autre alternativement à gauche et à droite.
- Si une latte se plie facilement dans le



sens de son épaisseur, il faut évidemment éviter de devoir la courber dans le sens de sa largeur.

- Il faut aussi éviter les mouvements de torsion, ne pas la "tordre" sur sa longueur.
- Il faut éviter de devoir les biseauter (en réduire la largeur, y faire une pointe) sur une grande longueur.
- Pour les petits rayons de courbure, il n'est pas inutile d'en couper un peu les bords en oblique, afin d'avoir plus de surface de contact et de ne pas avoir trop d'espace entre les lattes après ponçage.

Comment coller ?

Une seule méthode valable : la colle vinylique (la simple colle à bois blanche). Elle n'est pas chère, 6 € le pot de 750 Gr (mais 14 € pour le même pot chez Brico-Truc), elle comble bien les petits espaces restants, elle permet un temps

de travail confortable, une fois sèche, elle se ponce facilement ... que des qualités. On pourrait être tenté de mettre un point de cyano pour immobiliser rapidement une position mais vous le regretteriez plus tard. Le balsa imprégné de cyano est beaucoup plus dur (très utile pour certains usages) et sera plus difficile à poncer que son voisin bien tendre. D'où des reliefs non-désirés.

Il faut bien sûr coller les lattes à tous les couples, mais surtout coller les lattes entre-elles sur toute leur longueur. C'est cela qui nous donnera un revêtement "solidaire" et résistant.

Comment immobiliser pendant le séchage ?

En général des simples épingles suffisent, mais tous les moyens sont bons, élastiques, pinces, serre-joints, bande collante ... selon votre imagination et vos habitudes.

Bien, une fois terminé votre recouvrement et la colle bien sèche (minimum 24h) vous pouvez vous attaquer à la récompense : le ponçage.

Commencer avec un papier assez gros, vous devez enlever de la matière pour passer d'une surface en facettes à une

surface courbe. Travailler toujours avec "un bloc à poncer" qui présente une surface bien plane, c'est la seule manière de ne pas faire de creux. Personnellement je me suis fait trois blocs en glissant simplement un bloc de bois aux bonnes dimensions dans



une bande fermée de ponceuse à bande. Lorsque la forme est bonne, passez à des papiers plus fins pour la finition de la surface.

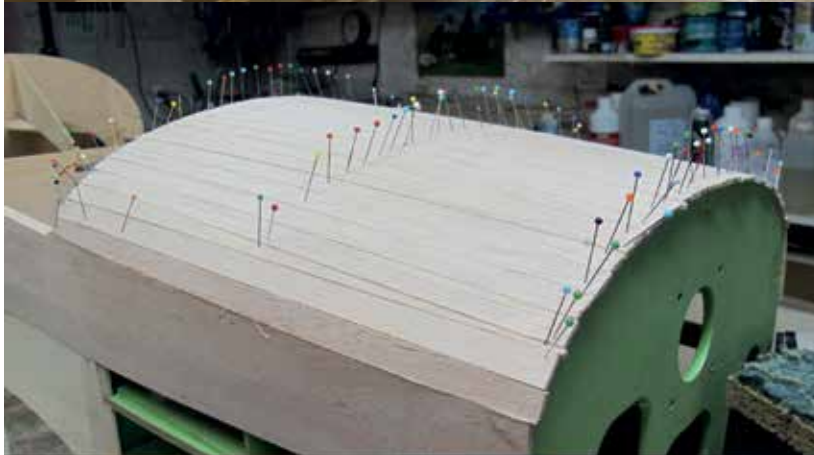
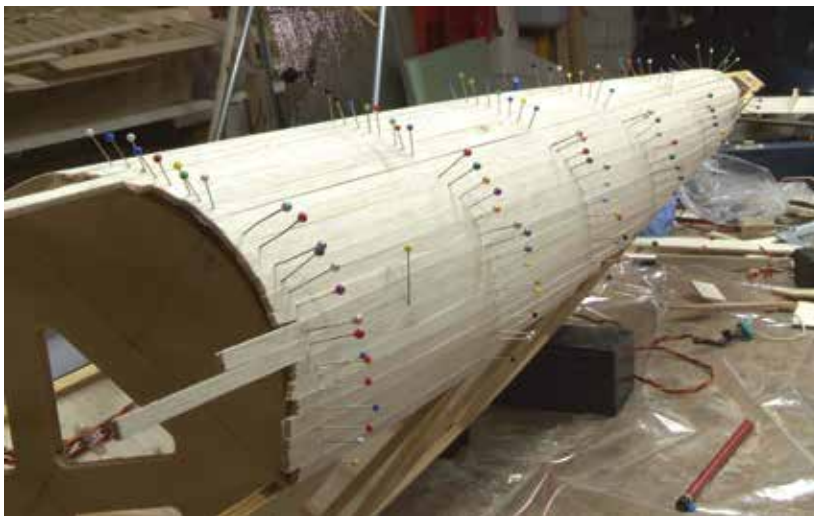
Et ensuite ...

C'est selon votre goût et le niveau de finition que vous désirez. Vous pouvez :

- Ne rien faire d'autre qu'une couche de peinture ... la structure du bois reste bien visible !
- Quelques couches de bouche-pores et quelques ponçages avant la peinture ... c'est déjà un peu plus lisse.
- Quelques couches de vernis, si vous voulez laisser la structure apparente, comme dans ce planeur vintage.



- La vieille technique du papier japon et de l'enduit nitro-cellulosique ... assez facile et relativement beau résultat.
- Un recouvrement en tissu de verre (30 gr/m²) imprégné de résine époxy ... très solide, mais demande encore un sérieux travail d'enduisage et de ponçage pour faire disparaître la trame du tissu.





- D'autres techniques existent pour des applications particulières, comme le "metal-flite" pour une belle finition aluminium.

Si vous devez y faire des trous, par exemple pour un train rentrant, le passage de l'échappement ou une trappe d'accès, il vous faudra mettre à l'intérieur un peu de tissu de verre et bien imprégner le bois à la résine époxy fluide sur toute la zone pour solidariser le tout et faire disparaître les tensions qui pourraient subsister dans le bois.

Avec ces quelques petits trucs et l'accès de plus en plus facile à la découpe CNC, rien ne vous empêche plus de vous lancer dans la fabrication de votre avion "maison".

Jean-Baptiste Gallez

Slingsby T.38
Scale 1/4 - 2.97m



Kit à construire 339€ TVAC

SCALE DREAMS



BUILD YOURSELF YOUR DREAMS !

Kits - Short kits - CAO - découpe à la demande

Oufiti 1600

800 watts ou 7.5cc glow



Kit à construire 129€ TVAC

www.scaledreams.be - 0498/69.88.17 - info@scaledreams.be



Ci-contre, le beau trophée offert par la FFAM pour la World Cup F3U

Des Belges au sommet !

Vincent Delcommene remporte la Médaille d'Or et **Maxime Bastin** la Médaille de Bronze de la Coupe du Monde FAI FPV-racing 2016

Ci-dessous, Vincbee vient de recevoir son trophée des mains du président de la CIAM (à dr.) en présence de Bruno Delor (à g.), représentant la FFAM





O n l'avait déjà mentionné dans ces colonnes. Au classement final de la saison 2016 de la classe F3U (le sigle officiel de la FAI pour la catégorie FPV-racing), deux Belges ont remporté des places d'honneur. **Maxime Bastin** s'est classé troisième et son copain **Vincent Delcommene** s'est hissé tout au sommet pour remporter la médaille d'or.

La FFAM (Fédération Française d'Aéromodélisme) a offert un magnifique challenge pour la circonstance. Il faut dire que son président Bruno Delor assure aussi depuis l'an passé la présidence du sous-comité F3U.

La remise des médailles et du trophée ont eu lieu à Lausanne le 28 avril passé lors de l'assemblée plénière de la Commission Internationale d'Aéromodélisme de la FAI (la CIAM). Comme Vincbee (le pseudo de Vincent) était en route pour la course de FPV-racing qui allait se dérouler le week-end à Lyon, il avait fait le crochet par Lausanne, avec sa compagne et

leur ravissante petite fille. La remise des distinctions pour le FPV-racing fut sans conteste la vedette de cette cérémonie, vu le succès considérable qu'a connu cette catégorie après à peine un an d'existence..

Au moment où vous lirez ces lignes, la saison 2017 sera déjà bien engagée. De grandes rencontres ont eu lieu en Espagne, en France, en Pologne et en Macédoine. Suivront en juin le Portugal, la Corée et l'Ukraine, Il y en aura encore neuf d'ici fin 2017! Et fin 2017 ou début 2018 aura lieu le premier "World Drone Racing Championship", à l'initiative du conseil de la FAI et pour répondre aux appels pressants des pilotes FPV du monde entier.

Ci-dessus Vincent Delcommene (VINC'BEE) radieux après avoir reçu son prix

Ci-dessous Maxime Bastin, de l'équipe Zygogne, victorieuse dans de nombreuses courses (12 podiums et 4 victoires en 2016)



Graupner
Modellbau



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



**MAGAZINE
GRATUIT!**
VISITEZ NOTRE SITE:

WWW.SHAMROCK-MAASTRICHT.NL

**Dimanche
11 juin
Portes ouvertes**

M
E
L
L
E
R
Y

C
H
A
S
T
R
E



CLM

50 ans

1967 - 2017



www.clmommer.be

**ENGHIEN
HELI DAYS**

7^{ème} édition

WE 3 & 4 Juin 2017



VOLS RADIOCOMMANDES

Francis PADUWAT &
Aero Model Club Enghien



MAQUETTES & AEROBATIES "3D"
Activités Nocturnes

Entrée & parking gratuits (camping 10€)
Nourriture et boissons en continu.

Chemin de Wattines 7850 Petit-Enghien Belgium
GPS: 50°39'53"N - 4°04'35"E
Samedi soir: 1/2 poulet rôti, 1 boisson: 12€ / réservation
réservation: helldays@amce-enghien.be +32 475 72 96 93
<http://www.amce-enghien.be>

2 pistes @180° - village exposants - démonstrations PRO





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



Women at War

Appel à la participation d'aéromodélistes avec leurs Warbirds '40-'45

Nous lançons ici un appel aux pilotes, possesseurs et amoureux des beaux War-Birds 1940-1945 !!

Faisant partie du club des Accros du Servo, et passionné de véhicules militaires US 1940-1945, il nous est venu à l'idée de relier les deux passions ... On a déjà vu des petits groupes d'adeptes de la reconstitution lors de journées portes ouvertes sur nos terrains de modélisme, alors pourquoi pas l'inverse !!

L'idée est de présenter au sol, et si possible en vol, des warbirds 1940-1945 lors de la concentration de Lantin, organisée par le Belgian Military Vehicle Trust. Logeant sur le site du fort il y a chaque année à cette occasion plus de 200 véhicules, trois fois plus de « reconstitutrices » et « reconstituteurs » en habits d'époques, avec tentes et matériels divers, de même qu'un grand nombre de visiteurs, estimé entre 3000 et 4000.

La concentration de Lantin est habi-

FORT DE LANTIN
2017

4-5-6 août

VEHICULES MILITAIRES
alliés 1940-1945

Woman at War
10ème édition - 30 ans du BMVT

Info : walliswitmeur@hotmail.com - www.bmvt.eu

tuellement dédiée aux femmes ayant servi sous les drapeaux, afin d'honorer leur mémoire. A cette occasion un grand nombre de nos amies, épouses, filles et passionnées, se prennent au jeu pour reproduire et porter fièrement les uniformes et tenues civiles de l'époque. Cet évènement qui dure du vendredi au dimanche 4-5-6 Août donne lieu à des séances de shooting photo pour les dames, un circuit 4x4 pour les véhicules, une bourse militaria, restaurations, ba-

lades avec road-book pour ceux qui le souhaitent, soirées (et nuits) dansantes, tout ça dans une ambiance de camp US très conviviale.

Cette année le thème est particulièrement intéressant pour nous : les WASP (Women Army Service Pilot) et l'USAAF. Donc si vous avez de beaux (si possible gros - très gros) Warbirds, et si l'aventure vous tente, vous pouvez prendre contact avec le BMVT, organisateur de l'évènement :

a.witmeur@skynet.be ; walliswitmeur@hotmail.com ; tel : 04-379.73.25

Il y aura sur place le nécessaire pour abriter les modèles. Il reste à confirmer la piste et les autorisations spéciales pour faire voler nos warbirds le samedi 5 après-midi, à cette occasion très spéciale.

Le club des Accros du Servo de Gembloux a répondu présent, et sera présent sur le site. lesaccrosduservo@yahoo.fr ou 00-TOF@hotmail.com



Drone

Réparations – Entretien – Conseils

FPV Racing

Assemblage – Initiation – Conseils

Devis rapide – Travail soigné



Entreprise enregistrée : BE 0673.748.934

Tél : +32 476/985.126
info@pim-consult.be
<https://pim-consult.be/>

Belgique – Luxembourg – Nord de La France



Une visite de Jezabella Spatneigt

Eric Remy, l'homme de Spy

Depuis quelques temps j'avais vu dans cette même revue, une publicité pour un nouveau magasin de modélisme. Dans cette période où beaucoup de magasins, même déjà implantés depuis longtemps, ferment, j'ai trouvé la démarche curieuse et j'ai voulu en savoir plus.

Ce magasin a été ouvert par Éric Remy, un modéliste de longue date, dont j'avais déjà entendu parler lors de ma rencontre avec Bruno Steelandt, le pilote instructeur en planeur grandeur et compétiteur en planeur remorqué F3Q.

Je prends contact avec lui et nous nous donnons rendez-vous dans son magasin, à Spy, près de Namur.

Un bel espace bien clair dans une

nouvelle zone commerciale implantée de part et d'autre d'une grande route nationale. Il n'y a que deux ou trois minutes entre la sortie de l'autoroute et la boutique, mais nous en reparlerons.

Une visite des différents rayons et nous devisons devant un petit café.

Comme d'habitude nous évoquons ses débuts en modélisme, et là, je voudrais pousser un petit coup de gueule. J'en ai marre ! Chaque fois qu'un modéliste de cette tranche d'âge me raconte ses débuts, j'ai droit au même refrain : « Nous étions abonnés au journal Spirou, dans lequel paraissaient les aventures de deux modélistes, Michel et Thierry, dessinées par Arthur Piroton »

C'est qui ce Monsieur Piroton ? Il faudrait un jour que je lui rende visite. Ah, il est

décédé, dommage ! Mais son fils est membre d'un club de la région de Liège ... Voilà une bonne idée de rencontre.

Mais revenons à Monsieur Rémy, pour ses douze ans, lors de sa communion, il ne reçoit pas la traditionnelle montre mais un avion de vol circulaire et tout ce qu'il faut pour le faire voler. Et dans ce même journal de Spirou il y a une publicité : contre un billet de vingt Francs, vous recevez le catalogue de la marque Svenson. Il sacrifie 20 Frs de son argent de poche et reçoit alors cette merveilleuse machine à rêver.

Sur base du plan, il construit un petit avion de vol libre puis un Westerly de chez Svenson. C'est l'époque où Sanwa commence à sortir des radios un peu moins chères, mais son budget ne lui

permet que l'achat d'une radio deux voies. Profondeur et direction, et pour se poser, on attend que le réservoir soit vide. Comme il apprend seul, il casse beaucoup et il faudra deux «Westerly» puis deux «Charter» avant de maîtriser le pilotage. Nous sommes fin des années 70 et ses études universitaires de Biologie imposent une trêve dans ses activités modélistiques.

Il s'inscrit ensuite au club de Châfour, puis au club d'Andenne qu'il fréquente maintenant depuis plus de vingt ans.

Il se lance alors dans le F3A, les compétitions de voltige pure et académique. Cette discipline est peu spectaculaire (tous les candidats font le même programme, avec pratiquement le même avion, décoré presque des mêmes couleurs), mais il paraît que c'est la meilleure école vers la perfection du pilotage. Pendant cinq ans il récolte plusieurs médailles et, avec Philippe Marquet, ils sont les premiers à introduire le moteur électrique dans ces compétitions.

Changement de cap, il se dirige vers le planeur et plus particulièrement vers les F3I (maintenant renommé F3Q), une discipline classique de compétition de planeurs - durée, distance et précision d'atterrissage, mais la mise en altitude est ici assurée par un «vrai» remorquage par un avion à moteur, lui aussi, radio commandé.

Il y a maintenant sept ans il participe à sa première compétition, à Haneffe, et depuis, monte régulièrement sur le podium.

Professionnellement, après ses études de biologie, son doctorat et son service militaire, il entre au service d'une grande firme pharmaceutique au département de recherches des vaccins.

Mais l'idée d'ouvrir un commerce le travaille depuis longtemps et une fin de carrière un peu anticipée lui offre cette opportunité. Ce sera un magasin de modélisme !

Il est bien conscient que la période n'est pas favorable et que beaucoup de magasins ferment... Et bien justement ! il espère en faire sa force. Si d'autres magasins disparaissent, il reste plus de place pour lui !

Bien sûr, il y a la concurrence d'Internet et surtout des sites de vente directe de Chine.

Il mise sur le service et sur les conseils au client. Un débutant qui veut commencer en modélisme n'a pas le réflexe de se



rendre dans un club ; en général il commence par un magasin, et s'il y reçoit de bons conseils, il lui restera fidèle.

Le magasin est situé «loin de tout» mais au milieu de la région wallonne, d'accès rapide par l'autoroute de Wallonie et dispose d'un parking facile.

Il assure aussi la vente «en ligne» pour ceux qui ne voudraient pas se déplacer, et c'est l'épouse d'Éric qui assure cette partie du travail.

Parlons maintenant sérieusement. Éric sait bien que cette entreprise est risquée et que le succès n'est pas garanti. Mais il a fait les choses sérieusement, la situation du magasin a été soigneusement étudiée, les grands fournisseurs l'ont conseillé, son stock couvre presque tous les besoins, et un plan financier réaliste a été fait.

Le marché de l'aéromodélisme classique

(avions planeurs hélicoptères) est en baisse de $\pm 30\%$, le marché de la voiture est stable et le marché des «drones de loisir» est en expansion.

Comme il couvre ces trois disciplines, il espère bien «passer en positif» au bout d'un an et pouvoir en vivre par la suite. De par son amour et sa connaissance des planeurs, il mise un peu plus sur cette partie et possède aussi un rayon maquette plastique.

Il s'est donné trois ans pour apprécier la situation, et si cela ne devait pas marcher, rien de grave. Je vous l'ai dit, il a fait les choses sérieusement, et n'a pas mis «tous ses œufs dans le même panier».





Planeurs et motoplaneurs RES

pour la détente, la chasse aux bulles et le plaisir de construire

Robert Herzog

Dans notre numéro de mars, je vous avais raconté comment ma découverte des planeurs RES m'avait donné l'idée de les remettre à la

mode dans l'espoir de stimuler chez nos membres l'envie de construire des petites machines en bois. L'AndREaS avait donc été mon premier modèle de cette lignée. Il m'avait pleinement

satisfait, tant par la qualité et l'élégance du kit prédécoupé que par son comportement en vol. Mais je n'en étais pas resté là et au hasard de mes lectures, j'avais décidé d'acquérir et d'assembler quelques autres modèles RES qui m'avaient semblé sympathiques. Quelques commandes sur les sites web des commerçants allemands et autrichiens avaient été lancées et donc le défilé des livreurs DHL, B-Post et Post-NL avait commencé.

Pendant quelques semaines, j'allais être bien occupé.

Planeur RESolution

Le second de la série fut le RESolution proposé par Höllein. Dès l'ouverture de la boîte, on se retrouve en terrain connu, car la filiation avec la lignée des



Le planeur RESolution est prêt à prendre l'air

Introduction F5J et Inside F5J est évidente. Fuselage de dimensions confortables prévu pour recevoir aisément soit l'équipement comme planeur soit comme motoplaneur. Pour les ailes, la structure se passe de toute "D-box" en balsa pour se concentrer quasi exclusivement sur un généreux tube de carbone. Les empennages sont de simples surfaces de balsa allégées par quelques découpes.

L'emplacement des servos est prévu sous l'aile, alors que les dimensions du fuselage sont plutôt généreuses. Comme j'avais pris le parti de monter le RESolution en mode planeur pur, la migration de l'équipement vers l'avant du fuselage s'imposait, d'autant plus que la masse annoncée s'élevait à 750 g, soit beaucoup plus que l'AndREaS... Il fallait faire mieux !

Quelques jours plus tard, après un assemblage sans histoire où toutes les pièces prédécoupées au laser tombent à leur place à la fraction de millimètre près, je me suis retrouvé avec une masse équipée, avant recouvrement, de seulement 426 g (voir ci-contre). Après ponçage et recouvrement du fuselage à l'Oracover normal et des surfaces à l'Oracover light, la masse équipée est de 576 g. L'équipement comporte 2 servos Graupner DES-261BB dans le fuselage, deux Dymond D60 pour les aérofreins, un récepteur FrSKY X4R, un module altimètre-variomètre FrSKY et une batterie Eneloop NiMH 4 éléments 750 mAh. Malgré le positionnement aussi avant que possible de tout l'équipement, il m'a quand même fallu ajouter plus de 40 g de lest dans le nez...

Conclusion

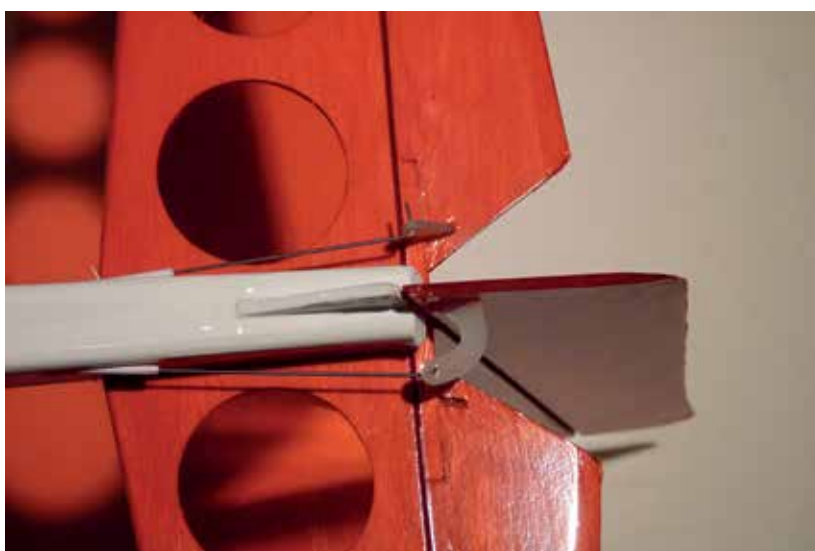
Le RESolution n'a manifestement pas subi l'affinement que lui aurait procuré une exposition à la compétition, mais c'est un très bon modèle d'apprentissage au pilotage. Il est aisé à assembler grâce à la qualité exemplaire des découpes CNC au laser. Il est assez robuste grâce notamment au généreux longeron en carbone. Il se montre très sensible aux commandes, notamment par le dièdre généreux que présentent les ailes. Comparez son dièdre à celui de l'AndREaS dans la photo de titre.. Sur la balance, les ailes du RESolution



Le gros œuvre équipé du RESolution sur la balance, mais on sait qu'il faudra du lest dans le nez...



Une petite platine en multiplex adaptée au nez reçoit les servos et un interrupteur bien pratique. La batterie et le lest ont trouvé place dans le nez.



Côté commande des empennages, rien que du très classique : tringles en acier 0,8 mm dans des gaines plastique 2 mm



Le planeur X-RES prêt à voler

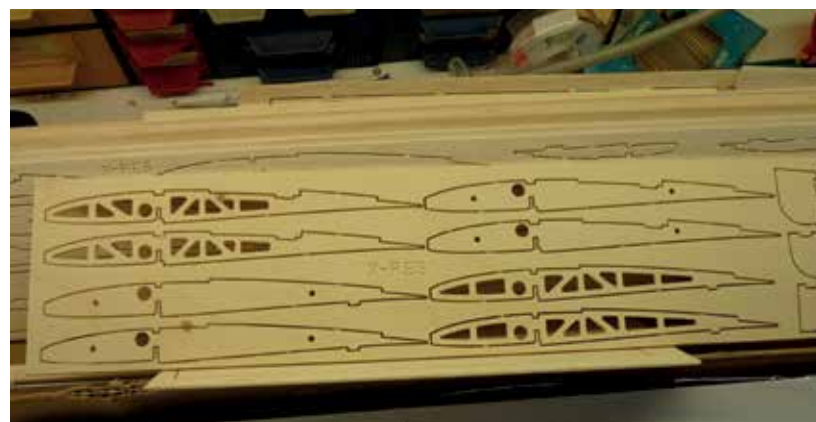
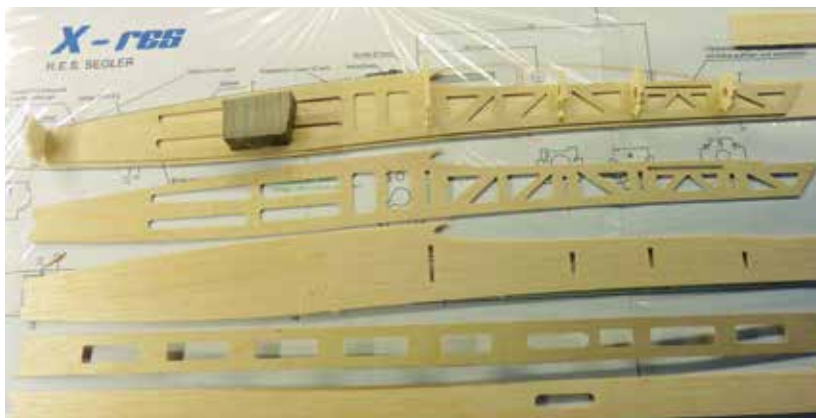
sont nettement plus lourdes que celles de ses concurrents. Non seulement les longerons en tube carbone de 10 mm en sont responsables, mais aussi la grosse barre d'acier de 6 mm qui sert de clé centrale et que l'on aurait intérêt à rendre amovible et à la remplacer par son homologue en carbone, ce qui ferait facilement gagner une vingtaine de grammes !

Planeur X-RES

Lors de mon exploration des forums RES sur Internet, j'ai rencontré le X-RES qui a clairement fait ses preuves en compétition chez nos voisins Allemands, Suisses et Autrichiens. Il y a remporté plusieurs podiums entre les mains de planeuristes aguerris. Le plan annonce une masse "à partir de 420g", ce qui est à priori très attrayant, mais sans doute un peu optimiste...

On rapporte un taux de chute effectivement mesuré à 0,31 m/sec, ce qui est exceptionnel. Le fuselage est aussi prévu d'origine pour y ajouter jusqu'à 250 g de lest.

Comme pour les constructions précédentes, le kit du X-RES est réalisé par CNC, mais les découpes ont été faites à la fraise plutôt qu'au laser. À première vue, ce n'est pas aussi "propre" que les découpes laser de chez Höllein, mais il n'y a à priori pas de raison de douter de la précision. Il reste çà et là des petites barbes de copeaux de découpe qu'il est aisé d'éliminer avant pose des pièces. Le profil de l'aile montre une certaine recherche. Il est plus mince que ceux des AndREaS et RESolution (mesuré à 8,6 %), mais il présente un creux qui impose l'usage de cales sous le bord de fuite lors de l'assemblage. Notons au passage que tous les kits RES que



J'ai assemblés font état de l'utilisation d'un profil dérivé de l'AG Strak. Il s'agit d'une famille de profils dessinés par Marc Drela pour l'usage spécifique à des nombres de Reynolds modestes, ce qui correspond parfaitement à l'usage sur nos petits planeurs. Marc Drela est notamment réputé pour ses célèbres profils de la famille baptisée "bubble dancer", ce qui en dit long sur leur destination première...

L'assemblage du fuselage du X-RES indique une bonne connaissance des points faibles qui ne se révèlent que lors d'une utilisation intensive en compétition. Tout l'avant du fuselage est doublé d'un mince triplex léger à base de peuplier. Il est nettement moins dense que le multiplex "qualité aviation" que l'on rencontre souvent. Étant nettement plus robuste que le balsa, ce matériau en épaisseur 3 mm se prête bien pour réaliser les couples du fuselage. Des emboîtements multiples assurent un assemblage robuste de l'ensemble.

L'aile

Contrairement aux AndREaS et RESolution, l'aile du X-RES est construite en trois pièces et cinq panneaux. Le panneau central plat de 80 cm à corde constante comprend les aérofreins et leurs mécanismes de commande. Les bouts d'ailes de corde

décroissante sont conçus en deux panneaux montés respectivement à 5 degrés puis à 6 degrés, ce qui confère au modèle un triple dièdre. Il s'agit clairement d'une optimisation qui profite au modèle puisqu'une grande partie de l'aile va travailler sans interférence sensible pendant les virages. De plus, la construction de l'aile présente un coffrage de l'extrados à plus de 70 %, ce qui ne peut qu'être favorable aux bonnes prestations aérodynamiques. On est à l'opposé de la formule du simple dièdre et de l'absence totale de coffrage, ce qui est plus simple à construire, mais aussi moins efficace en vol.. Les double-dièdres de AndREaS et RESolution sont à mi chemin de ce point de vue.. Sur le X-RES, la fixation de l'aile au fuselage se fait à l'avant par un solide tenon qui vient prendre dans un couple du fuselage et à l'arrière par une seule vis de nylon de 5 mm. Aucun doute, c'est fait pour tenir. J'ai aussi monté les connexions des servos d'aérofreins sur un connecteur Multiplex vert à 6 broches, de façon à ne pas devoir enficher les fils à chaque montage du modèle. Les collages des parties mâle et femelle de ces connecteurs à la colle chaude permet de les positionner idéalement. Malheureusement, cette installation interfère avec la possibilité d'insérer le tube de lest prévu.

Les empennages

Le stabilo du X-RES est clairement conçu pour l'efficacité et la légèreté. Il s'agit d'une simple planche de balsa 4 mm ajourée montée sur un sympathique petit pylône en plaquettes de fibre de verre. Le stabilo y est fixé par deux vis nylon 3 mm. De par sa position légèrement surélevée, le stabilo fonctionne sans doute essentiellement dans de l'air non affecté par son passage sur l'aile. Comme les aérofreins sont déportés, leur ouverture ne doit pas non plus trop affecter le stabilo.

Enfin, la bonne nouvelle se retrouve sur la balance. Le X-RES n'a eu besoin que d'une dizaine de grammes de lest dans le nez, devant la batterie Eneloop 4 éléments de 750 mAh. Le reste de l'équipement, ce sont deux servos Dymond D47, un récepteur FrSky X4R et un altimètre-variomètre de la même marque.

Motoplaneur e-AndREaS

Je l'avais annoncé en mars dernier, un kit de montage de la version électrifiée de l'AndREaS m'attendait à l'atelier.

La construction allait s'avérer tout aussi agréable que pour son frère non-motorisé, avec cependant le besoin d'une réelle réflexion quant au positionnement de tout l'équipement. Car la construction de l'e-AndREaS n'a ma-



Le motoplaneur e-AndREaS prêt à voler

nifestement pas été finement revue en fonction de l'installation d'une motorisation électrique. le positionnement des servos est resté le même. Il se retrouvent bien à l'aise sur la même platine en multiplex que dans le planeur, alors qu'il doit être possible de gagner au moins un tiers de son encombrement. Car on a besoin de place pour, non seulement le moteur électrique, mais aussi son contrôleur et la batterie de propulsion, en plus du récepteur, des dits servos et de l'éventuel altimètre.

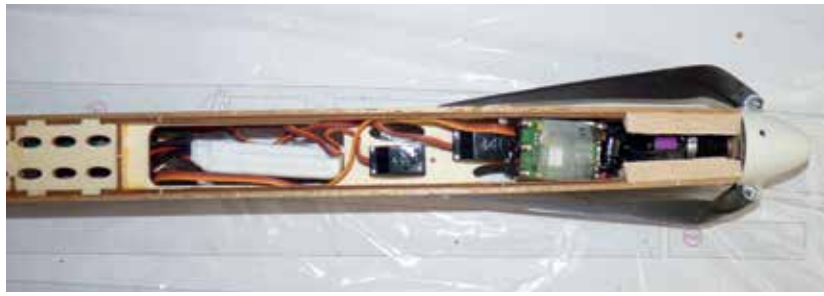
Une place pour chaque chose...

En même temps que le kit de construction, j'avais acquis tous les éléments de la propulsion comme recommandés par Höllein : un moteur réducté Hacker 7/10, un ESC Hacker A12, des servos Graupner DES281BB pour le fuselage et des HS50 pour les aérofreins.

J'ai malheureusement réalisé trop tard que l'installation électrique allait requérir de l'imagination, car j'avais déjà installé la platine de servos originale avant de me rendre compte des difficultés qui m'attendaient. J'en pris mon parti et décidai de positionner le contrôleur le plus près possible du moteur. Il y a juste la place sous la platine des servos devant le premier servo mis à sa place, comme on peut le voir sur une des illustrations sur cette page. Le grand espace découpé dans la platine de servos recevra la batterie (une 3S-450 mAh comme recommandé par Höllein). Restent le récepteur et le variomètre-altimètre qui trouveront leur place sous l'aile, devant le compartiment destiné au lest. Le montage des tringleries doit aussi être particulièrement soigné, vu qu'elles passent fort près de la place destinée à la batterie. Il faudra être prudent lors du placement de la batterie, raccordée par un connecteur XT30, largement suffisant pour la consommation prévue de 10 A.

Fin prêt...

Toute la structure de l'e-AndREaS est évidemment identique à celle de la version non-motorisée. Aucune surprise à signaler. Fort de la leçon subie lors de l'installation des servos d'aérofreins sur la version planeur (je rappelle qu'il est très fortement recommandé de commander les deux



Ci-dessus, l'équipement de l'e-AndREaS est positionné dans le gros oeuvre; ci-dessous l'état terminé, batterie de propulsion branchée. La LED fait partie de l'altimètre.



servos par des voies séparées, afin de pouvoir régler indépendamment l'ouverture des aérofreins), j'ai adopté aussi les connecteurs Multiplex dorés à 3 broches dont les mâles sont installés sur l'emplanture de chaque aile et les femelles affluent aux flancs du fuselage. De la sorte, aucun souci lors des montage et démontage des ailes. Elles sont bien entendu aussi montées sur deux broches en carbone de 5 mm et retenues par les puissants aimants au samarium fournis dans le kit. Petite surprise: le centrage de mon e-AndREaS équipé est trop avant, mais pas possible de reculer quoi que ce soit. J'ai donc dû installer 9 g de lest sous le stabilo. Si vous choisissez d'en monter un, soyez prévenu.

En vol

L'e-AndREaS ne déçoit pas en vol. Par rapport à son frère non motorisé, il n'a pris que 75 g. Le jour des essais, le vent assez faible n'a pas permis d'apprécier une différence de finesse. Par contre, pour tourner dans les petits thermiques, les AndREaS sont bien dans leur élément.

Conclusions et perspectives

Me voici en possession de quatre modèles de la famille RES. Ils sont tous fort agréables à piloter. Pour ce qui est de la sensibilité aux commandes, c'est indiscutablement le RESolution

qui l'emporte. Cette sensibilité est due au dièdre généreux présenté par les ailes. En seconde place vient le X-RES qui, parmi les quatre modèles, est clairement le plus abouti. Il a subi une évolution entre les mains de pilotes qui se sont mesurés en compétition et est le résultat de cette optimisation. Dans la pompe, il peut tourner en cercles très serrés. Il est aussi plus pénétrant que les autres, malgré le léger creux de son profil.

L'AndREaS dans ses deux déclinaisons est un modèle élégant et sympathique. Je ne crois pas qu'il puisse menacer un X-RES par petit temps.

J'ai encore dans un coin de l'atelier un PicaRES qui n'attend que la fin de mes travaux administratifs pour l'AAM... Apparemment, sa géométrie ressemble à celle du X-RES, excepté qu'il est proposé aussi avec un empennage papillon. C'est sa version électrifiée que je construirai. J'ai déjà tout ce qu'il faut et le plan propose les emplacements optimisés des divers modules. J'ai aussi un MadRES en commande. Il s'agit alors d'un planeur dont l'aile est réalisée en balsa massif profilé par CNC. Il est réputé particulièrement léger. Je l'attends de quelques heures pour l'assembler et l'équiper. Un copain à qui je l'avais recommandé a déjà reçu son kit...

À suivre sur les terrains cet été...

Comparaison des modèles RES présentés					
Nom	Masse des ailes	Masse du fuselage équipé	Batterie de propulsion	Masse totale	Charge alaire approximative.
AndREaS	240 g	263 g	-	503 g	14.25 g/dm ²
RESolution	300 g	276 g	-	576 g	14.96 g/dm ²
X-RES	229 g	270 g	-	499 g	12.9 g/dm ²
e-AndREaS	260 g	276 g	45 g	581 g	16.46 g/dm ²

Chasse aux bulles et relais par équipes à EBBE*

Mes planeurs RES ont été assez bien appréciés par les copains du club Les Aiglons. Plusieurs kits ont été commandés et sont en cours de montage. Certains seront prêts à voler quand vous lirez ces lignes. Beaucoup de membres ont dans leur parc de modèles des planeurs (genre Amigo II) ou plus souvent de petits motoplaneurs qui, moyennant quelques accommodements, peuvent être assimilés à la formule RES. Ils font moins de 2 m d'envergure et sont équipés en deux voies. Pour se mesurer aux RES authentiques, il suffit d'y monter l'un ou l'autre type d'aérofrein. Cette opération est en soi un petit challenge à assumer, mais le résultat vaut largement la peine puisque la sortie d'un thermique puissant en est considérablement simplifiée.

On s'est demandé au club s'il n'y avait pas dans cette mode des RES une occasion à saisir pour une activité amicale entre chasseurs de bulles du Brabant wallon et des environs. Cela faisait quelques années qu'on se demandait quelle formule employer pour une petite journée festive. Et la colle a pris...! On vous invitera un beau dimanche d'été à venir à Hamme-Mille, armés de vos RES et assimilés. La date prévue est le dimanche 20 août. Une autre date sera annoncée si la météo du 20 s'avérait infréquentable... Le but de la journée sera le moins de lancers pos-

sibles sur la durée d'une heure entière pour les planeurs et motoplaneurs d'une équipe de trois pilotes. Aucun vol ne sera comptabilisé au delà de 6 minutes, mais chaque équipe doit avoir au moins un modèle en vol en permanence. Il faudra donc avoir à tout moment un modèle prêt à lancer au cas où le vol du pilote précédent de l'équipe touchait à sa fin. On a pratiqué cette course relais il y a quelques années dans le cadre de "Objectif Jeune Pilote" et cela s'était avéré très amusant. On augmente un peu la difficulté en limitant le nombre de pilotes par équipe à trois.

Les mises en altitude se feront soit "treuillé à la main" (fil nylon de 100 m), soit au sandow (15 m de caoutchouc et 90 m de nylon, un seul sandow par équipe), que l'on ne pourra étirer de plus de 45 m, soit pour les motoplaneurs, un arrêt moteur à 90m de haut, commandé par un altimètre embarqué genre Altis-V4 comme ceux utilisés en F5J. Le moment de l'arrêt moteur ou celui du décrochage marquent le début d'un vol comptabilisé.

Nous prévoyons un premier relais entre 11h et midi, un second entre 14h et 15h et un dernier entre 16h et 17h. À 18h, proclamation et remise des prix. Et pour se sustenter à midi, on aura des hamburgers préparés sur place. Bien entendu, il y aura aussi des boissons fraîches. En fonction des participants, on pourra éventuellement comparer

les diverses formules adoptées par les équipes : soit de purs planeurs RES tout bois, soit des motoplaneurs tout bois, soit encore des "quasi-RES" où le choix des matériaux est moins classique (mousses diverses...). Le choix des formules dépendra du nombre de participants inscrits avant 10h. Mais le but de la journée sera de toute façon de s'amuser à rechercher, puis à profiter des ascendances.

Je vous renvoie au site web du club Les Aiglons www.lesaignlons.be pour plus de détails qui seront mis en ligne dans les semaines précédant l'événement.

Si vous ne possédez pas encore un planeur RES, il n'est pas trop tard pour vous équiper.

Il y a 20 ans, on aurait dit "chauffez la colle", mais aujourd'hui, la cyano n'a nul besoin de cette préparation !

Robert

*EBBE est l'indicatif officiel de l'aérodrome militaire de Beauvechain. Six clubs d'aéromodélisme sont établis dans la CTR correspondante



ASA Bauffe

5 & 6 Aout 2017

**Rencontre
amicale
JETS**

Pilotes uniquement sur invitation
www.asabauffe.be tél 0032 485 371215

LOUETTE-ST-DENIS

Gedinne

2 JUILLET 2017

**SHOW
d'aéromodélisme**



**ENTRÉE GRATUITE
TOMBOLA - RESTAURATION**

Une organisation



Coordonnées du terrain
49°57'07.96" N / 4°58'12.55" E
Élev : 389 M.

Rue Fontaine les Dames
5575 Louette St Denis

www.aeroclublesfaucons.com

**Bonneville vous donne
rendez-vous le 4 Juin 2017
pour sa Rencontre
PLANEURS REMORQUES !**

*Un CADEAU attend le pilote qui fera évoluer le plus grand
Planeur!*



Renseignements:
Eric Romy: 0973.861.998
Romy-Eric@Savnet.be

Dimanche

11 juin

Portes ouvertes

**M
E
L
L
E
R
Y**

**C
H
A
S
T
R
E**



RCLM

50 ans

1967 - 2017



www.clmommer.be

GRAND SHOW D'AEROMODELISME



Avions
Hélicoptères
Planeurs
Drones

**SAMEDI 19
DIMANCHE 20
AOÛT 2017**

Adresse:
Rue Sainte Brigitte
7971 THUMAIDE (B)

GPS N 50° 32' 25.551"
E 3° 36' 52.235"

> Petite restauration le midi
(samedi & dimanche)

Samedi soir, grand barbecue
(réservation obligatoire)


WWW.EAB-THUMAIDE.BE

16 JUILLET 2017

MODEL CLUB FAMENNE

VERDENNE

MARCHE-EN-FAMENNE



PORTES OUVERTES

AVIATION TELEGUIDEE

14 heures

BARBECUE ENTREE GRATUITE BOISSONS

MODEL CLUB DE LA MEUSE FRANIERE

2° Symposium Planeurs

Food truck à pizzas pour le midi et bar ouvert toute la journée



**18/06/17
Dès 9H**

Remorqueurs bienvenus



Rue de Gilberoux 5150 Franriere
Coordonnées GPS 50°25'09 N 4°42'52" E
Infos et Inscriptions jj.cobut@fvcablenet.be 0479/808729

2ème EDITION

JOURNÉES WARBIERDS

Dimanche 11 Juin 2017



Un barbecue se tiendra
à votre disposition pour
vos rations de survie

Venez nombreux chers amis, c'est une
rencontre sympa





De la théorie à la pratique

Un article de Madame Nadine Konvalinka
du service presse de la Province du Hainaut

La lecture d'un article dans un magazine spécialisé a donné l'idée à Cédric Bruhat, professeur à Condorcet, de faire vivre à ses étudiants une expérience enrichissante. Quelques mois plus tard, « un merveilleux fou dans sa drôle de machine volante » atterrissait à la Haute Ecole Condorcet, à la section aérotechnique.

« J'avais lu un article dans le trimestriel AAModels-info, un magazine publié par l'Association d'Aéromodélisme (AAM). Il portait sur la présentation de la soufflerie Boréa, un outil pédagogique très intéressant, qui avait été présenté à la Haute Ecole de Liège. Il a entièrement été conçu et imaginé par Bruno Scordo, un retraité passionné d'aérotechnique, membre de l'Association d'Aéromodélisme. Après avoir obtenu l'autorisation de ma direction, j'ai pris contact avec le concepteur de cette présentation originale » explique Cédric Bruhat.

Visualiser les phénomènes !

Durant leurs études, les étudiants doivent assimiler des données scientifiques abstraites et ils doivent comprendre les implications et effets des phénomènes physiques sans avoir la possibilité d'en faire l'expérimentation. L'ingénieur

retraité, ingénieur en travaux publics et en génie civil de formation a mis au point toute une série de démonstrations et de matériels didactiques dont la soufflerie Borea (longue de 4 mètres) qu'il amène gratuitement dans les Hautes Ecoles, les clubs de modélisme, les



universités. « J'ai fabriqué des appareils qui permettent aux étudiants d'aborder les notions d'aérodynamisme grâce à l'expérimentation, comme le générateur de fumée qui permet de voir les filets d'eau sur les ailes » confie Bruno Scordo. « Durant deux heures, je retrace l'histoire de l'aviation et de ses pionniers, et j'aborde différents concepts ». Le phénomène Henri Coanda, précurseur du moteur à réaction, le manomètre et la pression, le tube de Pitot et la mesure de vitesse des fluides, les expériences sur la force, la portance, l'effet Newton, le moteur à piston, l'expérience de Venturi et la dynamique des fluides (dépression), le théorème de Bernoulli sont ainsi passés en revue de manière très ludique car notre sympathique inventeur se revendique aussi pataphysicien technique. Clou des démonstrations : la soufflerie Borea ! « Un profil d'aile d'avion va subir, grâce à une soufflerie, un vent pouvant atteindre les 100 km heure. Sur l'écran, on peut visualiser les forces aérodynamiques grâce aux capteurs de pression. Et avec les fumigènes, on voit aussi l'écoulement d'air. »

Un plus pour les étudiants !

« Il y a un intérêt certain pour les étudiants de pouvoir visionner les différents phénomènes comme la portance qui demande du matériel spécifique que nous n'avons pas. Il est important de confronter les étudiants à des activités représentatives, ne pas se limiter à l'apprentissage livresque, mais d'observer la réalité technique. De plus, il adapte sa présentation suivant son public. Ici, en deux jours il a vu défiler toutes les classes de bachelier en aérotechnique et de master en sciences industrielles, finalité aérotechnique » poursuit Cédric Bruhat. « C'est intéressant de voir comment ça se passe concrètement, ça permet de mettre plus d'images sur la matière enseignée. On a des cours pratiques mais ici on a une autre vision. C'est constructif. De plus, c'est intéressant de rencontrer une personne passionnée. On voit que c'est quelqu'un qui a du plaisir à nous expliquer » confie Pierre Bolle, étudiant en 1ère Master ingénieur aérotechnique. Un avis partagé par Valentin Verleysen-Velghe, 1ère Master en aérotechnique dont le rêve est de devenir pilote de ligne. « On a un autre point de vue. Même si c'est une matière qu'on a étudiée, c'est une approche et



une manière d'expliquer différentes. Il a une façon ludique et très pédagogique d'expliquer les phénomènes. Il présente des animations très parlantes, je n'avais

pas encore eu l'occasion de voir ces montages. Ici, il a littéralement monté un atelier et ça permet de voir directement l'impact des mots, des équations. »

Ci-dessous la lettre envoyée par le Professeur Cédric Bruhat de la Haute École Condorcet

L'aérotechnique a le vent en poupe à la HE Condorcet grâce à la soufflerie BOREA

C'est par une soirée d'hiver au coin du feu que je découvre l'existence de la soufflerie BOREA dans l'AAModels-info. Après un petit détour sur le site de la soufflerie, un petit courriel et un entretien téléphonique quelques jours plus tard, me voilà avec un rendez-vous en poche.

Dès ma première rencontre avec Monsieur Scordo, les sujets de discussion entre deux passionnés de l'aéronautique me donnent l'impression de connaître Mr Scordo depuis toujours. Nous décidons donc de la réalisation de plusieurs présentations à la Haute Ecole Provinciale de Hainaut-Condorcet pour nos étudiants du Bachelier et du Master en aérotechnique.

Et là... voilà qu'un beau matin du 2 mai apparaît la soufflerie conçue et réalisée par Mr Scordo. Un beau bébé de 4 mètres de long, dédié totalement à la didactique. Après une introduction historique sur le plus grand rêve de l'homme passant du mythe à la réalité, les démonstrations commencent. Pour ces jeunes étudiants, habitués aux démonstrations théoriques qui peuvent paraître abstraites, voir apparaître l'invisible rend les choses tout de suite plus claires. Souffler sur une balle à grande vitesse et voir celle-ci en sustentation illustre l'effet Coanda. Souffler sur deux profils d'ailes libres de se mouvoir et les voir se rapprocher l'un de l'autre illustre l'effet Bernoulli.

Après cela let's GO, Monsieur Scordo démarre sa soufflerie, envoie la fumée dans la veine d'air et la couche limite apparaît. Un petit changement d'incidence et la portance augmente. La portance par Bernoulli ou par Newton c'est à vous de choisir. Le tout est rendu visible par les mesures de pressions le long de l'extrados et de l'intrados. La vitesse de la soufflerie peut atteindre 110 Km/h, à cette vitesse accrochez-vous bien. Après cela nos étudiants ont repris leurs activités, mais avec une meilleure compréhension des phénomènes aérodynamiques et des idées plus claires sur la conception des aéronefs.

Un grand merci à Monsieur Scordo pour sa présentation, sa bienveillance et le temps qu'il nous a consacré.

Cédric Bruhat

Bachelier et master en aérotechnique

www.condorcet.be



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 2017), c'est la photo 3 de Dimitri Michot (00-AM810) qui a obtenu le meilleur score. Il remporte un des lots (voir bas de la page suivante) offerts par OnlyLiPo.

Quant au Tiercé gagnant (3-8-5), il a été proposé par Bernard Gobert (00-AG689) qui l'a proposé dans l'ordre avec la quatrième photo également classée. Il remporte le second lot (voir bas de la page suivante) offert par OnlyLiPo.

Félicitations aux gagnants!

La participation au concours de ce trimestre sera clôturée le 1^{er} août 2017.



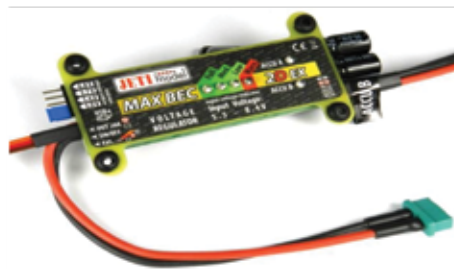
Ets. FANIEL

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

electricmotors
MVVS



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 >



2



3



4



6



7



8



9



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 Bernard de Schaetzen



1

Photo Dimitri Michot



2

Photo Roland Crombez

Les gagnants de mars 2017:

La meilleure photo venait de **Dimitri Michot (OO-AM810)**.

Le Tiercé gagnant dans l'ordre (3-8-5) avec la 4^{ème} image également classée a été proposé par **Bernard Gobert (OO-AG689)**. 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 :



VOTRE SPÉCIALISTE AVIONS ET DRONES EN BELGIQUE !

48"

EXTRA / EDGE / MXS / LASER / YAK54 / VANQUISH

239€ (KIT SEUL)



Envergure : 1219 mm • **Longueur :** 1219 mm (vanquish 1308mm) • **Poids :** 1250 - 1360 gr

Équipement recommandé : Torque 2814/820 + Airboss 45a esc + 12x6 propellor 4s lipo 2500-2700mah 3 x micro servo (hitec hs-65mg / savox sh-0255mg) + 1 x hs-85mg (elevator) vanquish : 4 x micro (hs-65mg / sh-0255mg)

60"

EXTRA / EDGE / MXS / LASER / YAK54

329€ (KIT SEUL)



Envergure : 1524 mm • **longueur :** 1486 mm • **poids :** 2270 - 2720 gr

Équipement recommandé : torque 4016/500 + airboss 80a esc 6S 3300-4000mAh 4 x mini servo (hitec hs-5245mg ou hitec hs-7245mh / KST DS589MG for 7.4v use)

52"

NEW EXTRA 300



Envergure : 1320 mm
Longueur : 1300 mm
Poids : 1814 gr
Batteries recommandées :
4S 2500 - 3300mAh LiPo

309€ (KIT SEUL)

52"

NEW SLICK 580



Envergure : 1320 mm
Longueur : 1308 mm
Poids : 1700-1800 gr
Batteries recommandées :
4S 2500 - 3300mAh LiPo

309€ (KIT SEUL)

76"

MXS EXP



Envergure : 1930 mm
(2110mm w. wingtips)
Longueur : 1980 mm
Poids : 5000 - 5500 gr
Dispo en version électrique
et thermique.

619€ (KIT SEUL)

EDF

NEW F104 EDF RTF + GYRO



Envergure : 740 mm
Longueur : 1600 mm
Poids : 3650 gr
Batteries recommandées :
Li-Po 5000 - 6S

550€ (KIT SEUL)

78"

EXTRA 300



Envergure : 1981 mm
Longueur : 1930 mm
Poids : 5200 - 5890 gr

Dispo en version électrique
et thermique.

619€ (KIT SEUL)

74"

LASER / EDGE



Envergure : 1880 mm
Longueur : 1880 mm
Poids : 5200 - 5600 gr

Dispo en version électrique
et thermique.

619€ (KIT SEUL)