

AAM Models-info

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

Juillet, août, septembre 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

Espace Dirigeants

Le 40^{ème} anniversaire de l'AAM

Réforme informatique de l'AAM

XV^{ème} EUROSAM

Challenge Gérard Proot

Mon premier grand meeting

BIGGS@Pottes

Inter F5B à Thumaide

Automatisation de la signalisation

Old timers à Macon

Le 555 à l'honneur

Journées à thème au MCH

Promotion aux Faucheurs de Marguerites

Le parachutisme radiocommandé

SAM à Franière

Inter F3B à Anthisnes

Le RES sans stress

Concours Tiercé-Photos



Septembre 2017 - n°139



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

Septembre 2017 - n° 139

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 2017, 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 :
2017 est l'année de notre 40^{ème} anniversaire.
Une photo de couverture du T-shirt
commémoratif n'est pas de trop pour marquer
l'événement



Au sommaire...

Le mot de la présidente	4
Nécrologie	5
Médailles d'Argent pour la Belgique	5
40 ^{ème} anniversaire de l'AAM	6-7
Espace dirigeants	8-11
XV ^{ème} EUROSAM	12-15
Challenge Gérard Proot	16
Image mystère	18
Mon premier grand meeting	20-23
En bref	25
BIGGS@Pottes	26-29
Inter F5B à Thumaide	30-32
Automatisation de la signalisation	33
Old-timers à Macon	34-35
Le 555 à l'honneur	36-39
Journées à thème au Model Club Havay	40-41
Promotion aux Faucheurs de Marguerites	42-43
Le parachutisme RC	44-45
Petits planeurs tout bois ou le RES sans stress	46-49
SAM à Franière	50-51
25 th F3B Summer Soaring Criterium	52
Tiercé-Photos	54-55

Visitez notre site www.aamodels.be



Dans ce numéro, nous avons voulu mettre l'accent sur les manifestations organisées par nos clubs dans tous les coins de Wallonie : shows, meetings, rencontres comme les journées SAM à Franière et à Macon, journées pour les jeunes comme la journée d'écolage chez les Faucheurs de Marguerites ou le challenge Gérard Proot, notre bien-aimé ancien président. Il faut dire que cet été a vu l'organisation de la majorité des manifestations célébrant aussi le quarantième anniversaire de l'AAM. Vous pourrez lire le reportage de la première d'entre elles qui a réuni de très belles et grandes machines à Pottes, au Model club Eole. J'espère que vous avez eu l'occasion d'aller participer ou regarder quelques-unes d'entre elles. Si ce n'est pas encore fait, vous pouvez vous rendre au Model Club Havay pour leur 20^e show annuel. L'été c'est aussi le moment des championnats d'Europe et du Monde.

Cette année nous avons envoyé une équipe de deux pilotes et un chef d'équipe au championnat du monde F3N (hélico 3D) fin juillet en Pologne. Notre compatriote Hans Mievis s'est classé 14^e sur 25, le 2^e Belge, Kurt Galens s'est classé dernier. Nous avons envoyé une équipe avec deux pilotes seniors, un junior et un chef d'équipe au championnat du monde F3D (Pylon racing) fin juillet en Suède. Notre compatriote Stefan Raeven a obtenu la médaille d'argent (2^e place) et Winnibald Croux, la 25^e place sur 45 concurrents. Notre junior a aussi obtenu une médaille d'argent. Il s'est classé 2^e sur 4 juniors et 15^e sur 45 au classement général. Félicitations à tous les trois, une splendide belle performance. Notre équipe belge se classe aussi 4^{ème}. Nous avons envoyé

Une leçon à tirer de ces championnats. Il faut beaucoup d'expérience pour s'en tirer avec panache. Ce n'est pas au premier, ni bien souvent pas au second que l'on peut obtenir de très beaux résultats... mais on s'améliore sans cesse si on pratique beaucoup et au sein d'une bonne équipe. Vous pourrez lire les reportages de ces championnats dans le numéro de décembre de l'AAModels-Info. De plus, la newsletter mensuelle fera écho des résultats non encore connus au moment où j'écris ces lignes. Au niveau concours, il faut aussi souligner l'organisation par le club de Thumaidé pour la première fois, d'un concours international F5B (planeurs électriques) et l'organisation du 25^{ème} Summer Soaring Criterium par la CRPAL à Anthisnes. Au niveau

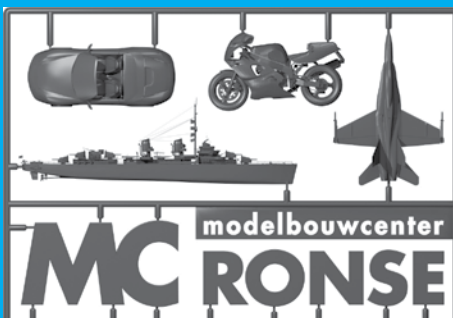
La parole à notre présidente...

une équipe de trois pilotes et un chef d'équipe au championnat du monde F3K (planeurs lancé-main) fin juillet en Ukraine. Ce concours a réuni beaucoup de concurrents : 90 pilotes seniors. Nos compatriotes, Kristof Verschoren, Steven De Weerd et Guido Ter Horst se sont classés respectivement 22^e, 75^e et 84^e. Une belle place pour Kristof pour qui ce n'était pas le premier championnat. Enfin, nous avons envoyé une équipe de deux pilotes seniors, un junior et un chef d'équipe au championnat du monde F3B (planeurs 3 épreuves) début août en République Tchèque (les résultats ne seront disponibles qu'après mise sous presse du présent numéro).

international, mentionnons encore le XV^{ème} EUROSAM en Slovaquie. Le parachutisme RC, une déjà ancienne catégorie d'aéromodélisme, peu pratiquée en Belgique jusqu'à présent, vous est présentée et attend que vous veniez rejoindre ses adeptes. La construction n'est pas en reste. Vous aurez le bonheur de découvrir le dernier né de l'atelier de Robert, le PicaRES, un vrai petit bijou. En espérant que l'été se poursuive le plus tard possible et que nous puissions en profiter. Bons vols

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

Médailles d'Argent pour la Belgique

Ci-contre une photo de notre équipe victorieuse au championnat FAI de course au pylône, catégorie F3D à Dala-Jäma en Suède.

De gauche à droite, Stefan Raeven, médaillé d'argent senior, Bram Lentjes, médaillé d'argent junior et Winibald Croux, classé 25^{ème} sur 45 participants. L'équipe s'est classée 4^{ème} sur 17 !

Le F3D met en œuvre des modèles semi-maquettes propulsés par moteur thermique "40" ou 6,5 cm³. Les courses se déroulent par manches de trois pilotes qui évoluent sur un parcours triangulaire de 400 m de périmètre, marqué au sol par trois pylônes. Les vitesses moyennes atteintes par les meilleurs dépassent les 240 km/h.

Le F3D n'est guère pratiqué en compétition en Belgique mais nos pilotes participent régulièrement à une série de concours internationaux dans des pays voisins : Suède, Allemagne, France et Italie, tous pays où la passion de la belle mécanique a bien survécu. Une catégorie simplifiée figure aussi au code FAI, à savoir le F3R, où les motorisations sont simplifiées et les modèles, qui ne peuvent pas être réalisés en composites, doivent présenter une aile à corde constante d'une épaisseur de minimum 30 mm. Un tremplin vers la catégorie reine que nos pilotes ont assidûment pratiquée ces dernières années...



Disparition de Philippe MUTSAARTS

C'est avec tristesse que nous avons appris le décès le 1^{er} août dernier à l'âge de 71 ans de notre ami Philippe MUTSAARTS, modéliste de longue date et membre de Model Club Havay. Depuis quelques temps, des problèmes de santé avaient éloigné Philippe des terrains, mais pour tous ceux qui l'ont connu, nous nous souviendrons d'un homme cultivé et serviable, un grand passionné d'aviation. Un modéliste discret, toujours aimable, souriant mais sérieux et appliqué.

Philippe a été actif dans de nombreuses rencontres et shows, il était d'ailleurs régulièrement membre de plusieurs clubs, il appréciait particulièrement l'ambiance à Havay.

Pour l'avoir accompagné lors de meeting d'avions grandeur (Bauffe, Ferté Alais, ...) j'ai pu me rendre compte qu'il connaissait très bien les avions, modernes comme anciens, avec une préférence pour les jets. Il avait d'ailleurs commenté en anglais et en français des présentations aériennes.



Philippe nous manquera.

J-F

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

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

Une bâche préparée à cette occasion fut mise en évidence lors de chacun des événements repris au programme. Fin juillet, ce furent les grands planeurs qui firent le spectacle à Pottes sur le terrain du club EOLE. Pour le mois d'août, pas moins de quatre rendez-vous étaient au programme : Enghien, Battice, Bertrix et Anthisnes furent les pôles d'attraction de tous les modélistes et du grand public. Ce fut un week-end toutes disciplines du modélisme à Enghien qui a attiré le grand public, un week-end centré sur

Événements labellisés pour le 40^{ème} 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	18 ^{ème} Stage Arthur Pirotton CRPAL Anthisnes
10-11 septembre	20 ^{ème} SHOW MCH Havay

les hélicoptères sur le fort de Battice, un grand show à Bertrix et le traditionnel stage Pirotton pour les jeunes à Anthisnes.

La date de mise sous presse de ce numéro ne nous permet

pas de relater tous ces événements dans nos colonnes. Rappelons encore le Festival de l'Aéromodélisme du Model Club Havay les 9 et 10 septembre prochains.

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

1	2	3	4	5	6	7
4-5 février	29-30 juillet	5-6 août	12-13 août	15 août	21-25 août	9-10 septem.
Exposition	BIGGS Grands planeurs	Week-End du Modélisme	Héli-days	Show	18 ^{ème} Stage Arthur Pirotton	20 ^{ème} 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

BIGGS@Pottes

C'est sur le grand terrain du Model Club EOLE situé à Pottes que s'est tenue la seconde des manifestations labellisées 40^{ème} anniversaire.

Des dizaines de pilotes sont venus de cinq pays (Allemagne, Belgique, France, Grande Bretagne, Pays-Bas). Ils se sont retrouvés là dans le cadre de leur organisation BIGGS (Benelux

Interesse Group Grote Schaalzwevers). La taille moyenne des modèles, pour la plupart des maquettes de planeurs et avions "grandeur", est l'échelle 1/3.

Tous les participants et les organisateurs portaient pour l'occasion le T-shirt anniversaire de l'AAM....!

Lisez un reportage sur cette rencontre en pages 26 et suivantes.



9^{ème} Week-end du Modélisme à Enghien

Juste à temps avant de mettre sous presse, nous avons l'occasion de relater brièvement la troisième manifestation de l'année, labellisée 40^{ème} anniversaire de l'AAM : le Week-end du Modélisme d'Enghien. Il s'agit d'un événement de très grande ambition puisqu'il regroupe dans le grand parc communal du château d'Enghien les avions, les bateaux, les voitures et en général tout ce qui touche au modélisme. Cet événement situé en plein été attire régulièrement près d'une dizaine de milliers de spectateurs sur les deux jours. Il s'agit bien entendu du "grand public" dans toute l'acception du terme, enfants de tous âges compris. La grande majorité des visiteurs ne connaît pas grand chose au modélisme et constitue donc la cible idéale pour la promotion de notre hobby. J'ai compté dans le parc au moins quatre pistes pour les véhicules terrestres, en plus d'un très grand étang, sans parler des espaces intérieurs et de tout ce

que je n'ai pas eu le temps de visiter. Il est clair que c'est l'endroit idéal pour l'AAM pour y figurer avec son stand de simulateurs, ce que faisait d'ailleurs notre regretté Gérard Proot.

La partie aéromodélisme est entre les mains de l'Aéro Model Club d'Enghien. Une zone de vol dégagée d'environ 2 ha est réservée aux évolutions des aéromodèles, principalement des hélicoptères, mais aussi divers avions de voltige.

L'après-midi du samedi a été émaillé de plusieurs averses, mais on a très bien pu voler entre les gouttes. Un lâcher de bonbons a réjoui les nombreux enfants présents. Notre présidente a pu remettre au président de l'AMCE Francis Paduwa le trophée souvenir que l'AAM a fait réaliser à l'occasion de son anniversaire.

Francis et ses copains hélicoptéristes ont présenté de multiples démonstrations de leur art, très applaudies par un public enthousiaste.

Robert



Notice of proposed amendment 2017-05

Un projet de réglementation européenne qui nous concerne

Commenousavonsdjàeu l'occasion de vous le dire, l'Agence de la sécurité aérienne (EASA) a proposé un projet de réglementation européenne qui régulerait l'évolution de tous les aéronefs non habités, qu'il s'agisse de « drones » ou d'aéromodèles. Le texte a déjà subi plusieurs remaniements, notamment en ce qui concerne les aéromodèles, et ce grâce au travail intensif des fédérations d'aéromodélisme en Europe et de leurs représentants. Le dernier texte qui nous est proposé s'intitule :

*Notice of proposed amendment 2017-05
Introduction d'un schéma réglementaire pour opérer des drones.*

Opérations mettant en œuvre des systèmes d'aéronefs non habités en catégorie « open » et « specific »

Vous le trouverez en intégralité sur le site AAM, rubrique "Actu". Il est soumis à consultation jusqu'au 15 septembre 2017, ce qui veut dire que quiconque peut émettre des commentaires. Nous ne manquerons pas d'y apporter notre contribution en accord avec nos collègues aéromodélistes européens.

C'est quoi ce projet ?

C'est le projet de réglementer les évolutions des aéronefs non habités ("drones" et aéromodèles) dans l'espace aérien européen. Il émane de l'EASA, l'organisme européen de la sécurité aérienne.

Le pourquoi ?

Les aéronefs non habités sont très variés et sont pilotés par des personnes également très différentes. Les aéromodèles et les aéromodélistes ne constituent qu'un exemple parmi d'autres.

Le but de ce projet de réglementation européenne est à la fois de prendre en considération ces nouvelles technologies et de protéger les personnes

Le comment ?

Ce projet est basé sur une évaluation du risque engendré par tous ces aéronefs non habités, en prenant en compte des critères de sécurité, notamment le risque de collision avec des aéronefs habités, des critères économiques et des

critères sociaux.

Quelle est la structure du texte ?

Il est constitué de deux documents, la NPA-2017, partie A, qui est le texte du projet de réglementation lui-même et la partie B, qui détaille l'évaluation du risque qui explique les dispositions réglementaires envisagées.

Deux grands classes d'aéronefs non habités

- La catégorie open qui ne requiert aucune autorisation avant de conduire une opération mais qui est soumise à toute une série de restrictions concernant le poids, la hauteur de vol, le marquage CE, etc. en fonction du risque présenté par l'opération (voir tableau). Les exigences pour cette catégorie sont décrites dans l'annexe I, subpart A
- La catégorie spécifique qui requiert une autorisation avant de conduire une opération, autorisation qui est octroyée en fonction du risque établi généralement sur base de scénarios standards. Les exigences pour cette catégorie sont décrites dans l'annexe I, subpart B

Les aéromodèles tombent-ils sous la définition des aéronefs non habités ?

Oui, sans aucun doute.

Deux exceptions : l'aéromodélisme indoor (par exemple en salle) n'est pas concerné car ces aéromodèles n'évoluent pas dans l'espace aérien. Il en est de même pour le vol circulaire qui met en œuvre des modèles captifs.

Tous les autres aéromodèles, y compris ceux de vol libre, sont des aéronefs non habités concernés par la législation à venir.

Les aéromodèles et les aéromodélistes devront-ils se conformer à cette réglementation lorsqu'elle entrera en vigueur ?

Les représentants de l'aéromodélisme au

niveau européen ont extrêmement bien travaillé et ont réussi à minimiser l'impact de cette nouvelle réglementation sur l'aéromodélisme (voir ci-contre)

Les aéromodèles et les aéromodélistes ont trois options :

- Les autorités nationales pourront délivrer aux associations d'aéromodélisme ou aux clubs d'aéromodélisme une autorisation permettant toutes les déviations possibles par rapport à la réglementation envisagée. Autrement dit, les membres de ces associations pourront continuer à voler dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui. (Article 14). Cette option qui nous convient très bien ressort du fait que les autorités européennes ont reconnu le bon niveau de sécurité atteint par l'aéromodélisme pratiqué dans des clubs, suite à la mise en place de procédures de sécurité, de formation au pilotage des nouveaux membres, etc. A noter qu'il n'y a aucune limite d'altitude ou de poids. Il faut néanmoins souligner que les autorités européennes exigent que tous les membres du club aient une compétence suffisante, ce qui tôt ou tard se traduira par la détention d'un brevet.
- Si une personne ne désire pas être membre d'une association ou d'un club, les autorités nationales peuvent identifier des zones dans lesquelles les exigences sont réduites (par exemple la hauteur de vol, le poids), des zones dédiées à l'aéromodélisme mais dans lesquelles les autres aéronefs peuvent pénétrer. (Article 12) Ici aussi, il n'y a aucune limite d'altitude ou de poids. Il faut remarquer qu'en Belgique les aéromodèles ne peuvent évoluer que sur des terrains reconnus qui sont généralement gérés par des clubs d'aéromodélisme. Aussi, cette dernière option peut s'appliquer à un club qui demanderait une autorisation particulière pour déroger à l'altitude réglementaire ou pour voler avec des gros modèles mais cette option pourra difficilement s'appliquer à une personne qui ne désire pas être membre d'une association ou d'un club.
- Si une personne ne désire pas être membre d'une association ou d'un

club, elle peut aussi voler dans la catégorie open-A3 mais avec des exigences techniques plus importantes

- <25kg
- Loin des personnes, des habitations, des aérodromes
- Hauteur max : 120m
- Etre âgé de 16 ans minimum et avoir une compétence démontrée par une formation en ligne (renouvelable tous les 3 ans) ou être sous la supervision d'une personne ayant cette qualification

Cette dernière option est plus exigeante que les précédentes et correspond grosso modo à la classe 2 prévue dans l'Arrêté Royal « drones » belge.

Les aéromodélistes et leurs aéromodèles devront-ils être enregistrés et identifiés ?

Les opérateurs et les aéronefs non habités (aéromodélistes et aéromodèles compris) devront être enregistrés. L'enregistrement se fera on line au niveau national mais avec un formulaire identique pour toute l'Europe. Dans le cas des modèles construits/assemblés par le pilote/l'opérateur, des informations devront être fournies sur les caractéristiques et les performances du modèle. Après enregistrement, le propriétaire du modèle recevra un code qu'il devra afficher sur son modèle de la manière la plus visible possible, afin de permettre l'identification.

Le projet de réglementation prévoit que les associations/clubs d'aéromodélisme peuvent pourvoir à l'enregistrement des pilotes et des modèles.

Pour ce qui nous concerne, l'AAM dispose d'une base de données dans laquelle tous les membres sont répertoriés. Cette base de données vous permet également d'encoder tous vos modèles. Plusieurs d'entre vous ont déjà commencé à encoder leurs modèles. Assurez-vous que cet encodage soit à jour quand cette réglementation européenne entrera en vigueur... en 2020-2021 (estimation à l'heure actuelle)

Paulette

Création de l'Union Européenne des Aéromodélistes (EMFU)

Il en avait déjà été question dans nos colonnes au cours des derniers mois (AAModels-info décembre 2016, p.8, mars 2017, p.9 et juin 2017 p.4). Face au projet européen de réglementation des évolutions des "aéronefs non-habités", sous la définition desquelles on craignait que l'autorité allait inclure tout l'aéromodélisme "classique", des dirigeants de plusieurs fédérations européennes d'aéromodélisme s'étaient contactés afin d'étudier l'opportunité et la faisabilité de regrouper en un même organisme autant que possibles d'aéromodélistes européens. L'espoir était que ce regroupement pèserait suffisamment aux yeux des autorités pour infléchir les projets en préparation. Le concept d'une European Model Flyers Union était né, à l'image de regroupements similaires dans plusieurs autres sports aériens : le vol-à-voile, le parachutisme, l'ULM, etc.

C'est sous l'impulsion de Frank Tofahrn du Deutsche Aeroclub et de ses homologues suisse et autrichien que les premiers projets furent débattus.

Tout naturellement, les experts qui avaient été désignés fin 2016 pour aller défendre les points de vue des aéromodélistes à l'EASA (le Britannique Dave Phipps et le Français Bruno Delor) furent impliqués dans le projet. Une assemblée constituante se réunit à Vienne en février 2017 ; on y jeta les

grandes lignes des statuts afin de les faire approuver par l'état autrichien pour une association sans but lucratif, ce qui devint officiel le 14 mai dernier. Cette réunion fut suivie d'une assemblée générale qui s'est tenue à Wesel en Allemagne en juin passé. Une large discussion autour des cotisations et des moyens disponibles arriva à fixer la cotisation par membre. d'un des groupe-

ments associés à 0,16 € par personne. Lors d'une réunion au siège de Europe Air Sports en juillet, un des dirigeants de la Deutsche Modellflug Verband, qui compte plus de 80.000 membres, était présent. Il s'est montré intéressé à rejoindre le mouvement

Les associations actuellement membres de EMFU figurent dans le tableau ci-dessous.

Pays	Association	Nombre de membres
France	Fédération Française d'AéroModélisme	28000
Grande Bretagne	British Model Flying Association	36000
Grande Bretagne	Large Model Association	1100
Allemagne	Modellflug in Deutsche Aeroclub	15680
Suède	Svenska Flygsportförbundet	3100
Luxembourg	Fédération Aéronautique Luxembourgeoise	450
Pays-Bas	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart	4400
Belgique	Ligue Belge d'Aéromodélisme	5600
Danemark	Modellflyvning Danmark	4000
International	International Jet Model Committee	n.d.
Norvège	NOrges Luftsportforbund	3082
Autriche	Österreichischer Aero-Club	13000
Autriche	Österreichischer Modellflug Verein	1500
Suisse	Aéro-club de Suisse	8000
Finlande	Aéro-club de Finlande	1330

Infrastructure informatique de l'AAM

Survol général et nouveautés

Une intégration profonde, presque une petite révolution...

On ne le dira jamais assez. Début 2017, l'AAM a effectué une migration fondamentale de son infrastructure informatique en intégrant l'ensemble des fonctionnalités destinées aux visiteurs, mais aussi à ses membres, ses clubs et leurs dirigeants, ses responsables des brevets et des mesures de bruit. Bref une refonte totale.

Un système unique de base de données intègre l'ensemble des données relevantes, tant sur les personnes et leurs fonctions que sur les modèles des membres, les brevets dont ils sont porteurs, les terrains de nos clubs, les manifestations d'aéromodélisme qui s'y déroulent, et ainsi de suite. L'effort d'intégration a été très élevé mais le résultat mérite d'être vu.

C'est par le site web que tout commence. Le visiteur anonyme est accueilli par un slide-show qui présente en quelques photos plusieurs facettes de l'aéromodélisme. Il peut ensuite accéder aux principales sections du site, par exemple en utilisant le menu situé dans le bord supérieur de la page : Accueil, Actualités, Agenda, Clubs, Objectifs, Publications et Administration. Il peut aussi "scroller" dans la page elle-même qui comporte plusieurs panneaux successifs. Tout d'abord les trois derniers éléments d'actualités introduits sur le site, identifiés par une image évocatrice. Un bouton permet d'accéder à "toute l'actualité". Puis viennent les activités prévues à l'agenda, présentées en ordre chronologique croissant à partir de la date actuelle. Chacune est illustrée par une image associée, soit le logo du club, soit une photo ou une affiche. Suit la présentation de l'AAM elle-même, ses buts et missions. La section suivante présente quelques vidéos puis on arrive à la section qui concerne les brevets. Un court

texte explicatif est associé à un panneau qui donne accès à l'ensemble des informations concernant chacun des types de brevets : élémentaire, aptitude et démonstration.

La bande colorée suivante affiche en temps réel le nombre de clubs, le nombre de membres, le nombre de modèles contrôlés pour le bruit et le nombre de brevets effectivement décernés. On y trouve donc en un coup d'œil la situation actuelle de l'association. Signalons au passage que le nombre actuel de nos membres au moment de mettre sous presse a atteint le record historique de 2815



membres. Suivent plusieurs panneaux qui présentent avec quelques détails plusieurs sections de notre activité : les archives de notre trimestriel lisibles en ligne, une explication du comment et du pourquoi des mesures de bruit, comment contribuer au calendrier des événements, comment contacter les responsables des clubs, quelques conseils pour les débutants, un survol et le détail des législations qui nous concernent et notamment les aspects qui concernent ces aéromodèles particuliers que sont les "drones de loisir". Le bas de page reprend les sigles de

nos sponsors. Enfin, le pied de page sur fond gris reprend en mode textuel la plupart des rubriques trouvées sur le site, ainsi que les actualités les plus récentes.

Tout ceci est bien entendu prévu pour la consultation tant sur les ordinateurs traditionnels que sur les smartphones ou les tablettes car le format des présentations s'adapte souplement au média utilisé par le visiteur.

Pour le membre, un accès personnalisé

Jusqu'ici, on a évoqué ce que voit tout un chacun qui visite notre site. Mais

chacun de nos membres dispose en plus d'un accès personnalisé aux données qui le concernent. Il y accède simplement en mentionnant son identifiant et le mot de passe qu'il aura obtenu lors de sa première connexion au site. Parmi celles-ci figurent bien entendu les données sur son adresse, son adresse de messagerie électronique, ses numéros de téléphone et ainsi de suite. Le mot de passe pour l'accès peut être modifié aisément.

Comme la grande majorité des modélistes membres de l'AAM possèdent

un ou plusieurs modèles, il est aussi prévu qu'il ou elle puisse introduire dans le système les données de base de ces modèles : type, nom, envergure, motorisation, poids, etc. Ces données serviront lors des mesures de bruit que le responsable de cette opération réalisera au terrain.

Le membre peut aussi à tout moment recevoir une vue de sa carte de membre actualisée en fonction des plus récentes modifications, comme par exemple les brevets dont il est porteur ou le numéro de sa licence FAI. Il peut bien entendu l'imprimer ou décider de conserver le fichier sur un quelconque support informatique comme son smartphone... La carte porte aussi, s'il y a lieu, les indications sur ses brevets de démonstration qui sont nécessaires notamment pour évoluer lors de manifestations publiques en France (l'équivalent de la QPDD française). Enfin, puisque la police de l'environnement de la Région Wallonne peut la requérir en tous temps, la fiche des mesures de bruit effectuées sur les modèles du membre peut être obtenue et imprimée, elle aussi, bien étendue parfaitement à jour.

Le système informatique de l'AAM se veut donc apte à permettre toute actualisation de toutes les données concernant chaque membre et l'ensemble de son parc de modèles.

Pour le dirigeant de club, toutes les fonctions à portée de main

Chacun des clubs membres de l'AAM (par définition une asbl) se doit de compter parmi ses membres un président, un secrétaire et un trésorier. En plus, l'AAM lui demande de désigner au moins un responsable des mesures de bruit et un examinateur pour les brevets. Le cumul éventuel de ces fonctions est du seul ressort du club. Dans sa vie de tous les jours, un club est amené à inscrire ses membres à l'AAM. Le système a été prévu en ce sens afin de simplifier la vie de celui ou celle qui est chargée de la gestion des membres. Lors de son identification sur le site, il est conféré automatiquement au dirigeant de club les fonctions qui lui reviennent, par exemple pour la gestion des membres ou les informations gé-

nérales à propos de son club.

Nouveautés

Jusqu'il y a peu, la consultation du site permettait au dirigeant d'identifier et de traiter individuellement chaque membre, mais depuis peu, il est possible d'obtenir aisément une liste complète des membres sous forme d'un fichier que l'on peut aisément ouvrir dans un programme de tableur sur micro-ordinateur (Excel ou Libre-Office Calc par exemple). De même, un fichier comportant l'ensemble des mesures de bruit effectuées sur l'ensemble des modèles de tous les membres du club est accessible, de même d'ailleurs qu'un fichier de tous les brevets dont les membres du club sont porteurs. Avec ces nouveaux outils, le secrétaire du club est beaucoup mieux équipé que par le passé pour consulter et exploiter toutes ces informations et relancer éventuellement les retardataires...

L'annonce des manifestations

Un club est aussi amené à annoncer les manifestations qu'il compte organiser (shows, compétitions, expositions, etc.), manifestations pour lesquelles l'AAM lui propose une publicité personnalisée sur le site. Désormais, le formulaire de soumission d'un événement est partiellement pré-rempli automatiquement par une série de données spécifiques au club : les coordonnées de son terrain, les coordonnées de contact des responsables, etc. Cela simplifie le travail. Mais pour une bonne communication vers le grand public, rappelons qu'il faut être explicite afin de faire passer le message. Les abréviations ou les termes de jargon ne signifient généralement rien pour les personnes non averties.

La présentation du club

En parcourant le site de l'AAM sous la rubrique CLUBS, on obtient d'abord une carte Google du pays avec des liens pour chacun de nos clubs. Et en cliquant sur un bouton, on ouvre une page spécifique au club correspondant. En comparant un peu le contenu des pages, on s'aperçoit vite qu'il y a deux catégories de clubs. D'une part ceux dont le responsable de la communication (son président, son secrétaire, sa personne de contact, peu importe) a cherché à bien documenter son club

pour le rendre attractif pour le visiteur anonyme. On retrouve aisément les coordonnées de la personne de contact, on accède à diverses informations sur les catégories pratiquées, on voit le nombre de membres, les dimensions de la piste, le nombre de modèles déjà contrôlés, etc. Et d'autres où aucun effort de communication n'a été tenté. On ne retrouve parfois que les termes "short desc" qui ont été mis là par défaut pour tous les clubs et se trouvent remplacés par ce que le contact-club fournira comme informations. L'édition des données sur le site est cependant simplifiée au maximum et réellement à la portée de tous. Espérons que les retardataires auront à cœur de mieux documenter leur club et ses spécificités afin qu'ensemble, nous apparaissons comme une fédération moderne et dynamique. Car ce travail-là, ce n'est pas le webmaster de l'AAM qui peut le faire pour vous...

Et les réseaux sociaux...?

Depuis quelque temps, une large tranche de la jeunesse ne communique plus que par les "réseaux sociaux". Dans l'espoir d'attirer l'attention de ce public sur notre fédération, notre expert informatique a ouvert une page Facebook. Jusqu'ici, il ne semble pas que beaucoup de trafic ait lieu sur cette page, mais c'est peut être simplement parce que peu de gens en connaissent l'existence... Il ne tient donc qu'à nous, à vous, de faire vivre cette façon de communiquer notre passion.





Le XV^{ème} EUROSAM au pays d'Adriana, d'Andy et du Kofola

Oui, Adriana Karembou et Andy Warhol sont originaires de Slovaquie.

Pour ce qui est du Kofola cette boisson est inconnue dans nos pays.

Le Kofola est une boisson née des recherches menées en 1959 par le docteur Blažek de l'entreprise pharmaceutique tchécoslovaque Galena. Le produit de départ est un sirop aigre-doux, qui servira de base à la boisson gazeuse, fabriquée à partir de 1962 et distribuée dans toute la Tchécoslovaquie. Kofola devient populaire d'autant plus vite que ses concurrents directs sont commercialisés seulement en 1968 en Tchécoslovaquie et sont bien moins abordables. Le Kofola est donc né sur une base de sirop médical. Même si l'aspect est semblable, le

Kofola n'est pas une imitation de la fameuse boisson américaine. Il a un goût bien différent des colas classiques, notamment un goût de plantes bien prononcé, puisqu'il est fabriqué à partir de quatorze extraits de plantes différentes. Enfin, une des particularités de cette limonade tchèque et slovaque, est d'être commercialisée en fûts et donc servie aussi sous pression.

Source Wikipédia





Les Slovaques ont bien fait les choses. Le XV^{ème} EURO-SAM se déroule sur le terrain d'aviation de Nitra qui est un immense espace plat. L'activité aéronautique n'a pas été interrompue, les avions Zlin d'épandage et les planeurs ont continué leurs activités. Il faut dire que le terrain est tellement grand que nous n'occupons qu'une partie de l'espace en bout des pistes.

Le dimanche est la journée d'accueil des concurrents et nous sommes reçus comme il se doit. Après l'inscription d'usage, une jeune Slovaque en costume traditionnel vient nous offrir une pâtisserie locale et un petit verre d'un alcool du pays. Ce sont aussi les retrouvailles des anciens concurrents et l'arrivée de nouvelles têtes, la relève est assurée. Nous allons ensuite visiter le lieu de déroulement de la compétition et prendre possession de notre emplacement en montant nos deux tentes de repos.

Le lundi commence par la cérémonie d'ouverture style « jeux olympiques » avec majorettes et discours d'usage, il manquait la prestation de serment... Les séries peuvent commencer.

Nous commençons par les **Speed 400**, tous les modèles sont équipés du même moteur un « Graupner Speed 400 » et les **Electrorubber**, ce sont d'anciens avions à moteur caoutchouc, aujourd'hui nous remplaçons le caoutchouc par un petit moteur brushless, le même pour tous, le C20 Turnigy. Nous avons quatre vols à effectuer, 60 secondes de montée et il faut tenir 8 minutes. Les modèles doivent peser au minimum 20gr/dm². En fin de journée il y avait 9 ex-aequo qui participent au fly-off. Tous décollent en même temps et c'est à celui qui reste le plus longtemps en l'air. Comme prévu, les trois premiers sont contrôlés, le concurrent doit fournir le plan du modèle ; ensuite le modèle est pesé et contrôlé.

Le deuxième, le troisième et le quatrième sont disqualifiés pour non-respect du poids minimum, le cinquième et le





sixième sont appelés. Leurs modèles sont contrôlés et acceptés.

Le second jour c'est la journée des **planeurs**. Le plaisir est à son comble par la beauté du spectacle. Voir ces machines se dandiner dans les airs est toujours un ballet fascinant. Par contre l'on doit déplorer quelques casses au catapultage par repli des ailes. La propulsion des planeurs dans les airs se fait par un sandow de 20 mètres de caoutchouc et 80 mètres de fil de nylon le tout étiré à 170 mètres. Les planeurs doivent tenir 5 minutes en vol. Dans cette catégorie les concurrents ont droit à six vols, seuls les trois meilleurs vols sont pris en compte. C'est la série qui compte le plus de participants, ils étaient 82. En fin de journée ce n'est pas moins de 11 concurrents qui participent aux fly-off. Un des juges contrôleur soupçonne chez un des planeuristes l'emploi de fibre de carbone. Le pilote n'hésite pas à ouvrir son entoilage pour prouver qu'il n'en est rien.

Le troisième jour c'est à la catégorie « **ELOT** » à entrer en scène, le vol consiste en une montée de 35 secondes et tenir en l'air 10 minutes, les trois meilleurs vols sur quatre sont pris en compte. Ici toute la science du pilotage et du feeling de l'aérogologie du pilote sont importants pour faire le temps. Il faut faire une belle montée et atteindre l'altitude la plus propice à accrocher une ascendance et y rester en l'enroulant et ainsi continuer à monter sans le perdre de vue. Le matin était le bon moment pour voler. Vers 13 heures le vent s'est levé, nous mesurons des pointes de 35 à 40 km/h. Le directeur de compétition décide d'interrompre la compétition jusqu'à 18 h, en espérant que le vent diminue. A 18 h, le vent retombe à 15 km/h, ce qui est supportable pour nos machines. Il faut tout de même faire attention à ne pas se faire emporter et réaliser des atterrissages courts en venant de haut. Il y a six Fly-off en fin de journée, le premier est disqualifié pour non-respect du nombre de nervures par rapport au plan original ; celui qui se retrouve troisième est à son tour disqualifié pour être en dessous du poids de 24.4 gr/dm². C'est ainsi que le cinquième monte à la troisième place.

Quatrième et dernier jour, c'est la catégorie « **ALOT** » qui entre en scène. Ce sont les mêmes modèles que la catégorie ELOT. A la différence, un altimètre est embarqué qui coupe le moteur à 300

mètres ou 90 secondes de moteur, une des deux conditions atteinte arrête le moteur.

Ce XV^{ème} EUROSAM restera dans nos mémoires comme celui où nous avons cuit sous un soleil de plomb. Tous les jours la température dépassait les 35° à l'ombre. Une organisation magistrale, conduite de main de maître par le président de l'EUROSAM. **Rigueur et respect du règlement étaient les lignes directrices de ce concours.**

Une dizaine de modèles ont été perdus, emportés par le vent et les ascendances. Un autre aurait été emporté par des supposés extraterrestres, car le modèle a disparu de la vue d'un seul coup comme aspiré par un OVNI. Quelques casses sont aussi à déplorer, cela est normal car tous les concurrents poussent leurs machines dans leurs dernières limites.

L'équipe belge s'est bien défendue, le niveau est monté d'un cran, car nous commençons à faire des vols complets sur la série. Nous en faisons au moins un avec le maximum de points, deux pour Victor en ELOT; reste maintenant à améliorer notre régularité pour aligner trois bons vols afin de participer aux Fly-off et espérer un podium. Les Hongrois nous ont par ailleurs félicité pour l'ambiance régnant dans notre équipe.

Le soir du dernier jour c'est le banquet d'adieu et encore un fois les Slovaques n'ont pas lésiné sur les moyens. C'est dans le hangar à avions que le repas fut servi, il était à la mesure de nos attentes, bien servi et copieux. En spectacle de clôture des danseuses sont venues nous éblouir d'une danse du ventre, il fallait voir les yeux ébahis des concurrents... Ce fut aussi l'occasion de découvrir le prototype de la voiture volante qui est toujours au stade des essais.

Si vous aussi vous voulez découvrir l'ambiance qui règne dans le SAM, revivre la belle époque de l'âge d'or de la petite aviation, regarder plusieurs avions évoluer en même temps « en se la coulant douce », voir des entoilages au papier japon ou à la soie, sentir le parfum du balsa, alors venez nous rencontrer lors d'une des compétitions et rencontres que nous organisons tout au long de l'année. Les dates figurent sur le site « <http://www.sam-belgium.net/chapter2010/> »

Bruno Scordo 00-AS-278



Activité de promotion Challenge Gérard Proot

samedi 23 septembre

Parce que les jeunes sont l'avenir de notre loisir.

Voici la concrétisation d'une idée qui s'était imposée à la disparition de Gérard Proot, ancien Président de l'AAM, et Président d'honneur du MCH.

Dès le départ, la prise en charge de cette journée a été prévue pour varier d'une année à l'autre, non seulement de thème, mais aussi de club organisateur. Le principe d'une « organisation tournante » a été décidé lors de la dernière réunion du groupe 'Entente modéliste Hainaut'. C'est le Model Club Havay qui l'a prise en charge cette année. Comme nous l'avions expliqué dans l'article paru dans votre revue préférée de mars, l'attrait que représentent les drones (au sens large) auprès des jeunes non modélistes, nous a encouragé à organiser une journée découverte de cette discipline, et par extension, de notre loisir.

Le 24 septembre nous aurons à Havay (terrain du MCH) une manche du championnat de Belgique F3U. La veille, le samedi 23 septembre, nous recevrons les jeunes pour le Challenge Gérard PROOT sur ce thème très ouvert. Pratiquement, les pilotes de drones seront présents pour se préparer au concours, ainsi nous disposerons pour la journée de moniteurs et d'un circuit découverte ludique. Les jeunes (...et moins jeunes intéressés), auront toutes les facilités pour s'initier à la pratique du drone et du FPV.

Quelques épreuves simples et amusantes seront proposées aux débutants. Des avions école équipés en double commande

seront aussi au terrain, ouvrant ainsi la journée à découverte du modélisme 'classique'.

Ce qu'il convient de faire maintenant, est de diffuser largement autour de nous, via la presse, les réseaux sociaux, et tous les médias à notre disposition, l'information autour de cette journée.

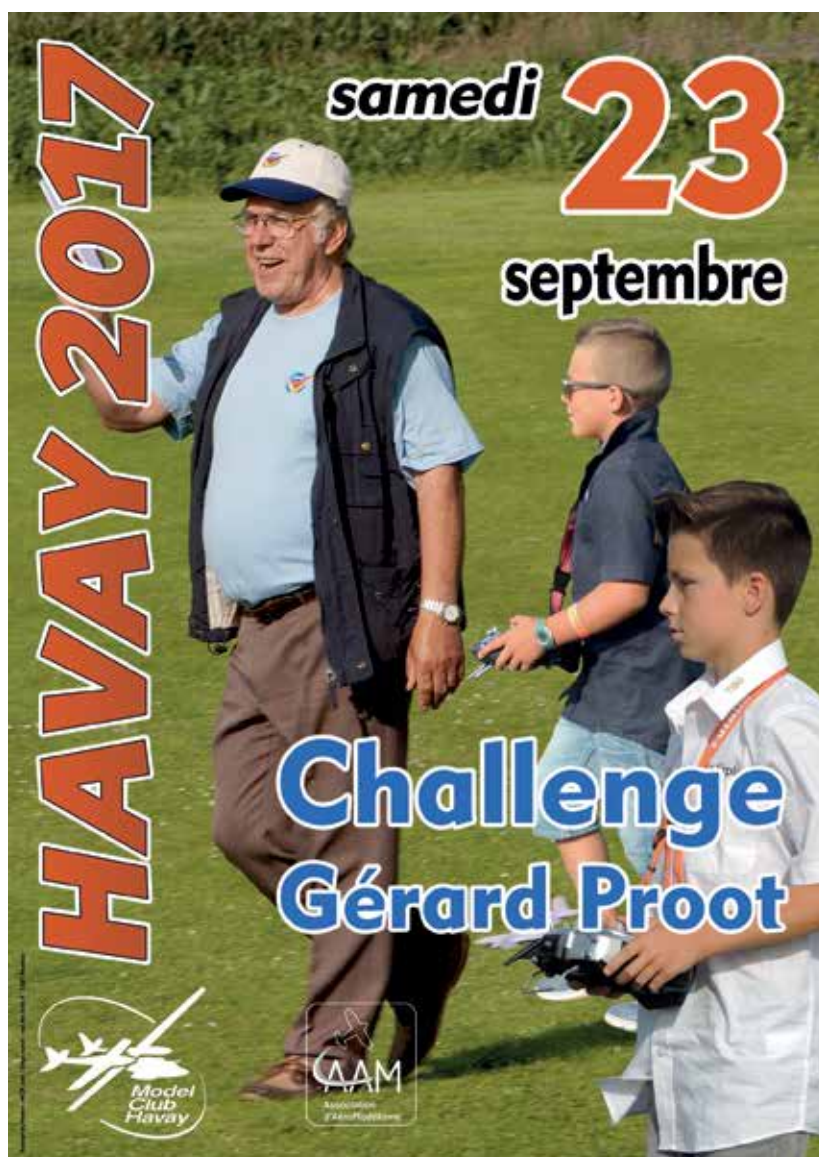
Toutes les infos sont disponibles

sur le site du MCH :

www.modelclubhavay.be

Si vous êtes intéressé par cette journée, pour venir avec vos enfants, comme débutant, comme pilote de multicoptère, ou pratiquant du vol en immersion, n'hésitez pas à nous contacter :

secrétariat@modelclubhavay.be



VOTRE SPÉCIALISTE AVIONS ET DRONES EN BELGIQUE !

EXTRA / EDGE / MXS / LASER / YAK54 / VANQUISH

239€ (KIT SEUL)

48"



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)

EXTRA / EDGE / MXS / LASER / YAK54

329€ (KIT SEUL)

60"



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)

NEW EXTRA 300

NEW SLICK 580

52"

52"



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

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

309€ (KIT SEUL)

309€ (KIT SEUL)

MXS EXP

NEW F104 EDF RTF + GYRO

76"

EDF



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

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

619€ (KIT SEUL)

550€ (KIT SEUL)

EXTRA 300

LASER / EDGE

78"

74"



Envergure : 1981 mm
Longueur : 1930 mm
Poids : 5200 - 5890 gr
Dispo en version électrique
et thermique.

Envergure : 1880 mm
Longueur : 1880 mm
Poids : 5200 - 5600 gr
Dispo en version électrique
et thermique.

619€ (KIT SEUL)

619€ (KIT SEUL)

Image mystère

La solution du trimestre précédent :

Le 20 juillet 1969, Neil Armstrong sort du module lunaire de la mission Apollo 11, descend l'échelle, pose le pied sur la surface de la Lune pour la première fois, prononce sa phrase historique ... et prend un sac poubelle en photo. En effet approximativement 15 minutes avant de poser le pied sur la Lune, Armstrong et Aldrin se sont attelés à la tâche ingrate de nettoyer le module lunaire des débris accumulés pendant le voyage, des emballages de la nourriture aux déchets d'origine humaine dans le but de gagner le maximum de masse et d'espace pour le voyage de retour. Ils ont placé tout ça dans un Jettison Bag, un sac blanc spécial de 1 m par 70 cm. Aldrin l'a passé à Armstrong qui l'a poussé plus bas sur le sol. Alors qu'Armstrong commence à photographier la surface lunaire lors de sa première sortie à la surface de la lune son premier réflexe est de photographier ce sac poubelle. Plus tard il lui donnera un coup de pied pour l'envoyer sous le module en dehors du passage où il restera jusqu'à la fin de la mission, et effectivement il est visible sur toutes les photos du module prises par la suite.



http://www.apolloarchive.com/apg_thumbnail.php?ptr=531&imageID=AS11-40-5850
http://www.apolloarchive.com/apg_thumbnail.php?ptr=541&imageID=AS11-40-5860
<https://www.hq.nasa.gov/office/pao/History/alsj/a11/AS11-40-5863-69.jpg>

L'image mystère de ce trimestre

On sait que vider complètement un immeuble de son intérieur pour le reconstruire, en conservant soigneusement ses façades extérieure est une spécialité belge, mais quel est ce bâtiment ?

- Le parlement, rue de la Loi, en face du parc royal
 - Les anciennes "Galeries Anspach", actuellement le casino de Bruxelles et une galerie commerçante
 - La Maison Blanche, 1600, Pennsylvania Avenue, à Washington
 - Le palais de l'Élysée, 55, rue du Faubourg-Saint-Honoré à Paris,
- Vos réponses par email à jbg@aamodels.be





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



MOTOCARTE



Rencontre amicale
de vol de pente
au VDP3F
Le 22, 23 & 24 septembre 2017



Tombola gratuite ouverte à tout pilote inscrit.
Nombreux lots ... 1 prix, un planeur.

Scopex le 23/09/2017 avec réservations sur le site web
et paiement sur le compte club.

Logements: <http://www.parcvalchereux.be/fr/infos/accueil>

A.M.C.A
Aéro Modélisme Comines Air



Dimanche
17 SEPTEMBRE

Journée portes ouvertes

AVIONS - HELICOS - PLANEURS

Toute la journée: boissons et petite restauration



Adresse:
11c, rue de Dadizèle
7781-ROUTHEN (Comines)

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



**ENTRETIENS &
REPARATIONS
DE DRONES**



**FPV RACING
CONSEILS**



**ASSEMBLAGE
SUR MESURE
TOUT BUDGET**



Pim Consult

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

Drone

Réparations – Entretien – Conseils

FPV Racing

Assemblage – Initiation – Conseils

Devis rapide – Travail soigné



Mon premier grand meeting

Jean-Baptiste Gallez

En septembre 2016, je participais au meeting du MCH, à Havay. Alors que je transportais mon Klemm vers le parking avion, je passe devant un « campement » de tentes et de caravanes et quelques messieurs me demandent alors la signification de l'immatriculation de cet avion: D-TAXE. C'est un clin d'œil à un copain qui en a commandé le kit au nom de sa société, et que j'ai donc payé sans la TVA.

Parmi ces messieurs se trouve Denis Anschling et quelques amis, le noyau des organisateurs du meeting « Icare airmeet » une des plus belles rencontres modélistiques européennes, avec la Ferté.

Et comme, vu de loin, mon avion n'a pas l'air trop moche, il m'invite à y participer.

Pourquoi pas ? Je n'ai jamais participé à un meeting international, ce n'est pas trop loin et en empruntant un camping-car, nous pourrions en profiter pour faire un peu de tourisme dans cette région, la Lorraine, que nous ne connaissons pas.

Départ le jeudi et nous passons par le Luxembourg, le village de Schengen, l'Allemagne, où nous suivons la vallée de la Sarre et enfin la France et le village de Rorhbach-les-Bitche. Et sur une colline au-dessus du village, un terrain d'ULM bien dégagé.

Nous nous installons dans la gigan-

tesque prairie réservée aux pilotes et sur le terrain ont déjà commencé les certifications des « catégorie B » par le délégué de la DGAC.

C'est du sérieux : dossier complet, inspection technique minutieuse des avions et deux vols de certification du pilote et de l'avion. Il faut aussi démontrer le fonctionnement du fail-safe de la radio, ce dont les pilotes allemands n'ont pas l'habitude chez eux. J'ai ainsi vu refusée l'autorisation de vol à un superbe planeur (un DG 100 de plus de 8m, rien que le top du matériel) parce que le fail-safe n'avait pas de prise sur le pylône de propulsion rétractable. On ne plaisante pas avec la sécurité.

Le vendredi, encore quelques vols de



certification puis vols libres pour ceux qui veulent. Pour le plaisir, car le terrain est parfaitement dégagé et le vent faible est dans l'axe, je m'offre quelques circuits avant de ranger mon Klemm dans l'un des grands chapiteaux réservés aux modèles.

Samedi matin, les choses sérieuses commencent. Inscription des pilotes et des « mécanos » (Madame !). Pendant toute la durée du meeting, nous sommes les

invités de l'organisation. Et le samedi soir, nous avons même droit à un banquet de gala, pour une somme modique. Briefing des pilotes : bienvenue, consignes de sécurité et organisation des vols. On fonctionne selon la technique de l'entonnoir. Quand on désire voler, on met son avion dans la file d'attente.

Je ne vous ferai pas la liste exhaustive des modèles présents. Rien que du beau, du grand, de l'exceptionnel et des

pilotes de talent. La crème de la crème du modélisme européen. Une petite recherche internet « l'aire airmeeet2017 » vous montrera les plus belles images.

Dans tout cela, je ne suis qu'un petit débutant. Je ferai un vol le samedi et deux le dimanche, mais ma présentation est limitée. Passage bas et lent, passage très bas, passage « à l'anglaise », un looping, un tonneau et un renversement et il est temps de battre des ailes pour dire au





revoir et se poser.

Le samedi, à l'atterrissage, je me suis un peu déporté de l'axe de piste. Attendait au bord de celle-ci une petite jeep radio-commandée qui précédait la mise en piste d'un groupe de warbirds. Une petite touchette du bout de mon aile lui a fait tomber le drapeau américain. Un avion allemand (quand même orné de la croix gammée) qui attaque une jeep américaine ... J'ai été m'excuser auprès de ces pilotes ... allemands !

Et tant que nous sommes dans les paradoxes linguistiques, il y avait sur place un groupe de passionnés d'histoire qui recréent un campement américain de la dernière guerre complet, avec Jeep et autres véhicules patiemment restaurés, armes et uniformes fidèlement reproduits. Comme nous sommes en Lorraine, beaucoup de ces GI's français parlent... allemand ! Une mention spéciale aussi au team « Legendary Fighters », une dizaine de warbirds W/W2 en formation d'attaque et un show pyrotechnique à vous couper le souffle.

Parmi les « attractions », il y avait aussi un remorquage de planeur par... un chien. Sagement assis au milieu de la piste, sur un signal de sa maîtresse, il se met à courir et le planeur se retrouve facilement à une cinquantaine de mètres. Promis, prochain meeting, mon chien fera la même chose.

Le samedi soir, après notre banquet, séance de vol de nuit où les avions

éclairés par led évoluent parmi les feux d'artifices. Le « Team » belge de Bernard Delaye était naturellement présent et comme d'habitude il a vu les choses en grand. Quand les autres mettent quelques bandes de led pour le vol de nuit, son grand Piper était carrément éclairé par une série de projecteurs qui éclairaient les ailes et l'intérieur du fuselage.

Dimanche matin, le temps est un peu gris, mais très rapidement le ciel vire au bleu avec juste quelques petits cumulus de beau temps et le spectacle reprend. Le public fut estimé à plus ou moins 7.000 personnes sur les deux jours.

Et le soir, moment magique dans la belle lumière du soleil couchant, c'est encore le team belge qui nous a fait vibrer pour la clôture de ce meeting. Après un superbe vol en formation, un circuit complet en miroir, le fiston, Loïc, sur le dos, presque au ras du sol avec le grand Piper, et le papa, Bernard, juste au-dessus de lui avec le grand Fokker DR-1.

Comme, dans le camping-car, c'est l'avion OU nous, Denis Anschling nous propose gentiment d'accueillir l'avion chez lui ; il habite à quelques kilomètres de là, pour que nous puissions faire un peu de tourisme. La région a une longue histoire de verrerie et de cristallerie et c'est à Wingen-sur-Moder que s'est installé le musée René Lalique. Moi qui croyait m'ennuyer à voir quelques vases... Je ne peux que vous recommander un détour par ce petit mais merveilleux musée.

Dans un autre domaine, nous ne sommes pas loin de la frontière avec l'Allemagne et c'est donc ici que Monsieur André



Maginot, ministre de la guerre, a fait construire, entre 1928 et 1940, une ligne de fortification censée rendre le territoire français impossible à envahir. Les militaires sont-ils toujours en retard d'une guerre...? Avant, les troupes étaient mobiles, songez aux Romains qui avaient construit sur tout l'empire un réseau de routes destinée avant tout au déplacement des légions. Mais pendant la guerre de 14-18, les troupes se sont enterrées, ont creusé des tranchées. Les militaires se sont dit alors « pour la suivante, construisons de belles tranchées, en dur, avec tout le confort ». Cela a donné la « ligne Maginot » . Pas de chance, les ennemis sont passés à côté ou au-dessus

et ces beaux ouvrages ne servaient plus à rien. Seul un certain colonel de Gaulle avait dit que, pour le même prix, on pouvait avoir de nombreuses divisions blindées capables de résister n'importe où sur le territoire.

Nous avons été visiter l'ouvrage de Simershof. J'avais déjà vu un autre fort de la ligne Maginot, mais ouvert à tous les vents, il avait été largement pillé. Celui-ci ayant été occupé par l'armée française jusque dans les années 70, est en parfait état ... A voir aussi si vous passez dans la région.

Une bien agréable expérience... je suis partant pour l'édition suivante.



Kit à construire 339€ TVAC



Kits - Short kits - CAO - découpe à la demande



Kit à construire 129€ TVAC

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



**MAGAZINE
GRATUIT!**
VISITEZ NOTRE SITE:

WWW.SHAMROCK-MAASTRICHT.NL

HAVAY 2017

**9 et 10
septembre**

**20^{ème}
Festival
d'aéromodélisme**



Portes ouvertes
aéromodélisme

Avions
Hélicoptères
Planeurs
Drones

Un an après l'inauguration de leur club, les **pilotes amateurs d'Honnay** vous invitent à découvrir ou redécouvrir l'aéromodélisme.
Des 10h30, le spectacle vous sera offert par les différents pilotes du club d'Honnay ainsi que d'autres clubs présents.
Les enfants seront ravis de venir récolter quelques bonbons sur la piste lors de nos différents événements.
Rejoignez-nous sur l'ancien terrain de football de Honnay, 50022 et 50725, "l'Aviation" toute la journée.

Dimanche 17 septembre 2017

à Honnay

Entrée gratuite



En bref

Quel talent !

Il y a quelques années, Benoît Dierickx figurait parmi les meilleurs pilotes aéromodélistes mondiaux de voltige en salle (catégorie F3P). Il brilla notamment lors des compétitions internationales en salle à Mons. Il s'est aussi distingué lors de compétitions de voltige F3A, ainsi que plus récemment aux commandes de son superbe Bucker Jungmeister à l'échelle 1/2.

On savait aussi que Benoît se faisait plaisir à bord d'un avion d'acro acquis avec quelques copains.

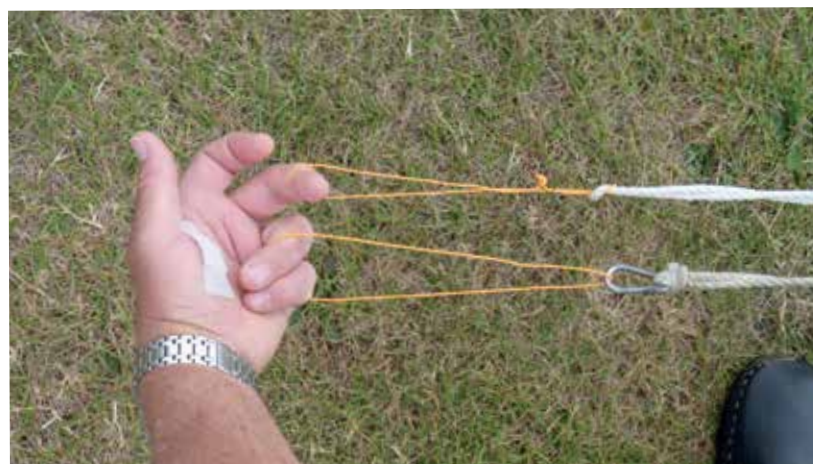
En ce début juillet, le championnat de Belgique de voltige "grandeur" BOAC 2017 a eu lieu à Coxyde et nous avons eu connaissance des résultats... Quelle ne fut pas notre surprise de retrouver "notre" Benoît à la première place du classement de la catégorie Sport, à côté de Kristof Cloetens en catégorie "unlimited" et Wim Soens en catégorie "advanced". On sait que Benoît exerce la profession de commandant de bord.

Imprimez vos avions !

Lors de l'expo de Wavre en février dernier, Albert Blondin nous avait étonnés avec ses maquettes d'avions imprimés à l'imprimante 3D. Il n'en est pas resté à l'assemblage de ces segments de modèles pour ses prototypes P38 et P47. Pour un premier essai "en vrai" afin d'obtenir un avion volant réellement, Albert a opté pour un modèle à aile haute, sans doute moins délicat à piloter que les maquettes de Warbirds mentionnées ci-dessus. C'est donc un Cessna 152 qui a vu le jour. Il fait 160 cm d'envergure et seules les roues ne sont pas issues de l'imprimante 3D ! Devant le comportement sain et coulé du modèle, les modélistes qui l'ont vu voler ont demandé à Albert quel dispositif de stabilisation il avait installé... Il n'y en a aucun ! Albert a désormais un biplan Boeing Stearman PT17 dans le pipeline et un MIG 15 en projet... Affaire à suivre.

Weak-link, le retour !

Les vieux modélistes qui ont pratiqué le F3B au siècle dernier se souviennent peut être que pour bloquer le dévelop-



pement de treuils toujours plus gigantesques, votre serviteur était arrivé à imposer dans le code FAI de la catégorie l'usage d'un fusible inséré à l'extrémité du câble de treuillage. Un simple bout de nylon 1 mm fourni par l'organisateur du concours... C'était le fameux "weak link" qui irritait au plus haut point les modélistes les plus ambitieux, et particulièrement les Allemands qui prétendaient qu'il était impossible de réaliser dans ce fil un nœud fiable. Il faut dire qu'ils étaient déjà à l'époque

les experts en technique de treuillage. Ce weak-link a disparu lorsque le treuil standard de 23 mΩ fut enfin généralisé quelques années plus tard. Quelle ne fut pas notre surprise de voir à Pottes que pour les remorquages de ces gros planeurs, les modélistes de BIGGS utilisent systématiquement un fusible de nylon "25 kg", comme dans la photo ci-jointe. C'est une mesure de sécurité au cas où un remorquage tournait mal.

Robert



BIGGS@Pottes

Le marathon du grand planeur 2017



C'est la 15^{ème} édition de BIGGS@Pottes qui s'est tenue cette année sur le terrain du Model Club EOLE à Pottes, dans le Hainaut occidental. Un grand terrain situé au milieu d'une vaste zone agricole est l'endroit idéal pour ce type d'événement qui fait partie du programme annuel de BIGGS (Benelux Interesse Groep Grote Schaalzwevers). Le club compte actuellement près de 120 membres et parmi eux une belle brochette de bénévoles. Le président Jean-Pierre Vandamme peut compter sur eux pour le montage du chapiteau, l'aménagement du terrain, y compris le vaste camping avec toilettes et douche mis en place pour la circonstance. Et aussi, ou de vrais-je dire surtout le catering, y com-

pris un impressionnant tourne-broche à jambons entiers ! Le support de la commune de Pottes (entité de Celles)



Le remorqueur Bidule dans sa version 3 m du Français Bador. Moteur MVVS 116

pour le mobilier de la cantine est considérable et très apprécié.

Cette année, les premiers arrivants étaient les bienvenus dès le lundi 24, d'où l'appellation "marathon" qui allait durer toute une semaine. Pendant les jours de la semaine, les pilotes de BIGGS se sont partagés le ciel avec les membres du club. Le samedi 29 et le dimanche 30, le ciel leur était réservé. C'est à l'aide de magnifiques gros modèles remorqueurs, certains maquettes de remorqueurs "grandeur", d'autres taillés spécifiquement pour la fonction à remplir que les planeurs, pour la plupart à l'échelle 1/3, sont mis en altitude. Pour la circonstance, nous avons obtenu de la DGTA la reconnaissance d'une "temporary restricted area", c'est-à-dire une zone de vol étendue tant en largeur qu'en hauteur, afin de permettre à ces modèles d'évoluer en toute sécurité. Cette zone était placée sous le contrôle de l'aérodrome de Amougies, situé à quelques kilomètres de là.

Le temps de la semaine du marathon ne fut pas très favorable. Notre pays fut balayé de plusieurs perturbations parfois pluvieuses ou orageuses, ce qui fit qu'il n'y avait pas en permanence un aussi grand nombre de modèles prêts à voler que lors des précédentes éditions. Il est arrivé par le passé d'avoir trois files de planeurs en attente et trois remorqueurs fonctionnant en parallèle ! Mais tant la qualité que la diversité des modèles était au rendez-vous, allant de splendides vieilles toiles de plus de 4 mètres d'envergure à des tout plastique dont les plus grands dépassent 7 mètres.

Nombre de membres de BIGGS affectionnent aussi la discipline des rencontres de planeurs volant sur circuit triangulaire avec passages des angles contrôlés par GPS. Ces grandes machines s'y prêtent parfaitement. On les largue à 500 m et elles doivent accomplir autant que possible de circuits triangulaires entre pylônes virtuels situés 500 m à gauche, 500 m à droite et 500 m en avant du point de repère situé sur le terrain. Pour les prochaines rencontres de BIGGS, les organisateurs songeront à inclure au programme de la journée de telles épreuves qui permettront aux pilotes de se mesurer dans l'art consommé du vol-à-voile de haute performance.



Richard Branderhorst (NED) devant son beau remorqueur, semi-maquette du Swiss Trainer - 24 kg, 3 m, moteur 3W157



Les grands allongement sont de la partie ! Et le beach-flag de l'AAM flotte au vent...



Le staff de BIGGS : de g. à dr. Carel Verhaert, trésorier - Laurence Adriaensens, secrétaire - Bert Oris, président







Concours inter FAI F5B à Thumaide

Jean Lefebvre



Traditionnellement, notre club (l'Equipe Acro Beloeil de Thumaide - EAB) organise une manche du championnat de Belgique en catégorie électrique F5B. Pourquoi ne pas l'élargir en Eurotour ? Cette idée germe dans l'équipe fin 2016.

Avant tout, il faut obtenir l'accord des différentes instances, que ce soit au niveau national (M. Herzog) ou au niveau international (M. Giezendanner). Et inviter le plus possible de compétiteurs. Hugues se charge de ce travail en amont. Le comité de l'EAB Thumaide accepte de se lancer dans l'aventure et quelques membres ont de l'expérience dans l'organisation de shows nécessitant une infrastructure importante. Cela ne devrait donc pas poser de problèmes afin de réaliser le projet. Un bon directeur

de concours est indispensable. Dieter Beckers, qui a déjà prouvé ses grandes capacités, est l'homme de la situation. En outre sur le terrain, sanitaires, électricité, tonnelles, espace de camping, affichages led, ... seront disponibles. Les dirigeants du club ne ménagent pas leurs efforts ! Et un bon hôtel, le Saint-Daniel, situé à Péruwelz est tout proche. Quant aux excellents repas du midi et du soir, ils seront loin d'être oubliés par les compétiteurs ! Tous les ingrédients sont réunis pour passer 3 bonnes journées.

Ce genre de concours se déroule partout en Europe. Pas mal d'Eurotours sont organisés et le nôtre sera enclavé entre deux autres qui avaient lieu en Italie et en Allemagne. Cela a réduit sans doute le nombre de participants (22 inscrits). Pilotes venant du Danemark, Ecosse, Pays-Bas, Allemagne, Suisse et évidemment de la Belgique seront malgré tout au rendez-vous.

Pour rappel, un vol se déroule en trois épreuves : distance/vitesse durant 200 secondes (en fait, faire le maximum d'allers retours entre deux bases distantes de 150 mètres). Ensuite planer pendant exactement 10 minutes en utilisant un minimum de moteur. Pour achever le vol un atterrissage de précision. Les meilleurs arrivent à faire plus de 50 bases durant ces 200 sec et la vitesse flirte avec les 300 km/h en début de base.

Mais la contrainte est « meurtrière et cruelle » pour les compétiteurs non économes : l'énergie dépensée ne peut pas dépasser 1750 Wmin et est vérifiée par un juge !! (Télémetrie oblige...)

Le vendredi 12 mai est consacré aux vols d'entraînement. Journée accompagnée de giboulées et de vent. On croise les doigts pour que le soleil soit de la partie le reste du week-end. On reste optimiste... surtout après l'apéro offert par le club. Début des « hostilités » le samedi 13 mai, pour se poursuivre le dimanche. 3 pilotes vont défendre les couleurs du club : Stefaan de Hauwere, Hugues Lefebvre et son frère Gilles qui, pour l'occasion, va reprendre les sticks d'un Avionik, planeur de conception russe, fort utilisé par les pilotes. Les dés sont jetés. Partis pour le premier vol !

Luc van Tricht, pilote belge omniprésent à tous les championnats du monde, démarre sur les chapeaux de roue et remporte les 1000 points de la première manche. Il est talonné par Heiko Greiner, pilote allemand qui constitue une référé-



rence au sein de la discipline depuis de nombreuses années. Les pilotes du club restent cependant à l'affût ...

Le sympathique pilote écossais George Shering a moins de chance : son Avionik crashe et finit sa carrière malheureuse-

ment dans la poubelle du club. Il sera aidé un peu plus tard par un de ses amis, Jacky 's Jongers, personne plus qu'importante dans le monde aéromodéliste. Il a été en effet un des principaux organisateurs du premier championnat du monde



électrique lancé à l'initiative de Peter Blommaart à Lommel en 1986. Parti de chez lui pour supporter les belges, voilà qu'il se retrouve comme assistant et chef d'équipe de la mini équipe britannique, ceci à la demande de George qui veut être épaulé... Le résultat final ne fut pas à la hauteur des espérances de Jacky. Dans son langage châtié, je le cite : « Quant à l'équipe britannique, avec un seul concurrent et un team-manager commis d'office, qu'auriez-vous voulu qu'elle fit ? Qu'elle s'inclinasse, pardi ! » Vols 2 et 3.

Le temps est instable. Luc commence son vol lorsque les premières gouttes commencent à tomber et le résultat n'est pas mirobolant. De même pour Gilles qui le suit. Là, il commence à pleuvoir. Dieter arrêtera les vols après lui. Une pause d'une bonne heure est bien nécessaire ; mais comme il y a du positif dans toute inactivité, certains apprécieront pendant cet arrêt, le bon goût de la bière locale ; j'ai nommé la Moinette.

Gerben van Berkum est premier de cette manche.

Le vol suivant, Hugues et son planeur tchèque (le Speedfire) met les choses au point. C'est lui avec ses 49 bases effectuées qui rafle la manche.

A l'issue de la journée, les pilotes du club arrivent à de jolis résultats : Gilles 10^{ème}, Stefaan 5^{ème} et Hugues 3^{ème}.

Le dimanche, il fait un peu frisquet mais plus de nuages menaçants en vue. Heiko Greiner remportera les 1000 points, talonné par Gerben qui fait 50 bases également. Hugues ne peut pas se relâcher afin de rester dans le trio de tête. Un petit rapace nonchalant plane au-dessus du champ des bases. Signe de bon augure ! Résultat : 49 bases sans forcer mais l'atterro est loupé. Dommage ! Suspense pour le résultat final : ouf ! Hugues reste sur le podium. Résultat des autres belges : Luc van Tricht 4^{ème}, Stef de Hauwere 5^{ème}, Dieter Beckers 10^{ème}, Willy Verschoren 11^{ème}, Gilles Lefebvre 13^{ème} et Gilles Guérard 17^{ème}. Heiko Greiner est le vainqueur incontesté.

En conclusion : une météo assez clémente, une organisation sans faille et une assistance de membres fidèles ont fait de cette première une réussite totale. La qualité de l'organisation et de l'accueil furent très appréciés des compétiteurs au point qu'ils nous parlent déjà d'un Eurotour « belge » en 2018 !



Automatisation de la signalisation des passages de bases...

Enfin un projet sérieux !

Depuis des dizaines d'années, plusieurs catégories de compétition en aéromodélisme comportent des épreuves de distance et de vitesse. Citons le planeur trois épreuves (F3B), le grand planeur mis en altitude par remorqueur (F3Q), le motoplaneur électrique deux épreuves (F5B) et les courses au pylône avec moteur thermique (F3D ou F3R) ou moteur électrique (F5D). Pour plusieurs de ces compétitions, le terrain doit être équipé de dispositifs qui matérialisent deux plans verticaux parallèles situés à 150 ou 200 mètres l'un de l'autre. Pour juger le passage d'un modèle, on demande à un juge de se placer en dessous de deux cordes tendues dans ce plan vertical. La charge de travail de ce juge n'est pas à sous estimer car pour arriver à une précision raisonnable, on lui demande beaucoup de concentration, souvent pendant des heures d'affilée... Pour les courses au pylône, ce sont trois mâts qui sont implantés sur le terrain et les virages effectués par les modèles doivent contourner ces mâts. Et les courses se disputent trois modèles à la fois. Donc trois fois trois juges sont requis en permanence et il faut en plus les protéger des erreurs de pilotage éventuelles... En F3B, lors de l'épreuve de distance, ce sont parfois jusqu'à six planeurs qui évoluent simultanément. Donc six juges en base A et autant en base B. Autant dire que la concentration des juges est décisive...

On ne s'étonnera donc pas que les organisateurs de telles compétitions soient hésitants; arriveront-ils à s'adjoindre le personnel compétent pendant toute la durée du concours ?

Il est évident que pas mal d'esprits ont phosphoré au cours des dernières années à imaginer des solutions visant à automatiser la signalisation des passages de bases. Un code-barre sur

chaque planeur avec un système de laser pour les déchiffrer, à l'image des scanners de grands magasins ; un système basé sur des balises GPS ; un système de positionnement raffiné basé sur la technologie EGNOS utilisée pour les atterrissages automatiques d'avions en absence de visibilité... etc. Jusqu'ici, il y eut beaucoup d'idées qui ont été ventilées, mais aucune n'avait abouti à un système fonctionnel.

Cette année, un professeur de l'université technique de Graz en Autriche, par ailleurs expert en radars et radiofréquences, a imaginé un système basé sur la détection "monopulse", un principe exploité notamment dans les radars modernes. Pour ce que j'en ai compris, on détecte la modification d'orientation de l'antenne d'un petit émetteur "monopulse" installé dans chaque modèle par des dispositifs récepteurs monopulse disposés au sol et un processing informatisé de cette information signale le passage de la base.

La conception et la réalisation du système fait l'objet d'un travail de master

d'un étudiant. Mais la TU Graz ne roule pas sur l'or (comme tant d'institutions de recherche scientifique...). Aussi pour simplement acquérir le matériel nécessaire au projet, il faut réunir un budget estimé à 5000 €. Afin de réunir cette somme le professeur a eu l'idée de faire appel au "crowd funding" et un appel public à contribuer au financement du projet a été lancé (voir le site <http://fooblog.de/?p=5856>). Toute personne intéressée peut virer un don au compte de Gernot Tengg, Sackgasse 1 à 8077 Thondorf, compte IBAN: AT5138223000000193672, BIC RZSTAT2G223 ou par Paypal sur le compte renseigné sur le site.

Aux dernières nouvelles plus de 4000 € ont déjà été versés, notamment par des dons de quelques dizaines de modélistes de la scène internationale F3B, F5B et autres.

Lors de sa réunion du 5 juillet, le conseil de la LBA a décidé de contribuer au projet pour un montant de 100 €,

Ci-dessous, les juges lors du championnat mondial F3B à Deehlen (NED) en 2015





Rencontre Old Timer à Macon-Momignies

Pour cette troisième rencontre le 4 juin dernier, nous nous retrouvons encore une fois sur le terrain des Petites Ailes de la Frontière. Le club porte bien son nom puisque le terrain se trouve à une enjambée de la frontière française. Le terrain a été préparé pour nous recevoir dans les meilleures conditions, une partie de l'abri est maintenant fermé par une magnifique vitrine placée par une bonne équipe.

Le matin, arrivée des pilotes accueillis par le président Michel Van Vyncht et moi-même. À mon grand étonnement c'est un défilé de voitures qui s'alignent sur le nouveau parking ; débarquement des modèles qui bien vite se placent le long de la clôture de sécurité, plus d'une trentaine de modèles. Douze pilotes ont répondu présents, belle participation de nos amis néerlandophones qui eux aussi ont répondu à l'appel.

Le soleil un peu timide est aussi de la

partie, enfin ! Nous allons pouvoir effectuer nos vols comptant pour le championnat de Belgique. Quatre catégories sont représentées (ALOT - Elot - Speed 400 et Cox Texaco). Après une petite collation, café et croissant offerts, les vols s'enchaînent et plusieurs pilotes se permettent de faire le plein.

A déplorer le crash du Super Buccanner de José Moreau, décidément ce n'est pas sa saison.



C'est avec joie que nous accueillons deux nouveaux participants, Jan Odeyn et Michel Papleu,

Jan est un habitué de nos rencontres au CRPAL mais il rejoint maintenant notre groupe de compétiteurs. Il est notamment bien connu dans le monde du vol circulaire et pour sa première participation au concours SAM, il obtient une deuxième place. Quant à Michel son modèle est en cours de finition. Christian Fitskar est venu par sympathie et a chronométré plusieurs pilotes mais nous le retrouveront bien vite avec ses modèles dès que son souci de vue sera résolu.

L'apéritif a été offert par le président, et après l'annonce du classement chaque pilote inscrit a reçu le cadeau traditionnel offert par la brasserie de Chimay.

Encore une fois une excellente ambiance qui caractérise nos rencontres, et c'est avec joie que le président nous a demandé de revenir l'an prochain, ce que nous ferons sans aucun doute. Le



club n'avait pas fait de publicité voulant limiter les frais mais c'est avec plaisir que quelques riverains sont venus assister à cette rencontre ; eux aussi ont été très heureux qu'à nouveau une activité revienne au club évoquant pour certains les années où le club réunissait plusieurs

centaines de visiteurs lors des meetings. L'année prochaine nous choisirons une période un peu mieux appropriée avec moins de fêtes pour permettre à un plus grand nombre de membres PAF de pouvoir participer.

Encore merci aux membres des Petites



Ailes de la Frontière pour leur investissement.

Pour le comité SAM :
Bourgeois Yves Président
De Graeve Eddy Vice-Président

Résultats du 4/6/2017 - Mâcon		
ALOT		
1° Scordo Bruno	1736	
2° Odeyn Jan	1513	
3° De Graeve Eddy	1327	
4° Fons Bolsen	489	
5° Bourgeois Yves	223	
6° Moreau José	0	modèle cassé
ELOT		
1° Bonjean Victor	1781	
2° Odeyn Jan	1373	
3° Scordo Bruno	600	
4° Bourgeois Yves	0	hors piste
5° Bockland Pierre	0	
SPEED 400		
1° Bockland Pierre	906	
2° Sempels Wilfried	141	
3° Moreau José	0	
4° Bourgeois Yves	0	
5° Bonjean Victor	0	
½ A TEXACO		
1° Barbier Pol	1221	
2° Bonjean Victor	0	
3° Bourgeois Yves	0	
4° Sempels Wilfried	0	



Le 555 à l'honneur

Le 555 en bref

Le participant doit effectuer avec son modèle à motorisation électrique un vol plané de 300 secondes dans un laps de temps de 360 secondes. Pendant les 60 premières secondes, le participant gère son moteur comme bon lui semble pour atteindre la hauteur maximale de 200 mètres (maximum contrôlé par un altimètre). Un maximum de 300 points sera attribué après un vol plané de 300 secondes maximum ; un atterrissage dans un rayon de 10 mètres de la cible donne un bonus maximum de 100 points en cas d'atterrissage sur le centre de la cible. 2 points sont déduits par décimètre de distance mesurée entre le centre de la cible et la position du modèle posé au sol. Donc au-delà de 5 m, pas de bonus

d'atterrissage.

Une manche complète comprend trois vols consécutifs avec le même modèle et la même batterie.

Les vols sont effectués dans l'espace aérien plafonné à 200 m. Chaque pilote est obligé d'installer un altimètre dans son modèle. Cet altimètre coupe le moteur automatiquement dès que l'altitude de 200 m est atteinte.

L'utilisation d'un système de télémétrie n'est pas permise. L'infraction à cette règle aura comme conséquence la disqualification du pilote.

La rencontre au Modèle Club Terre Franche

Du vent, du vent et encore du vent. La quatrième manche du championnat 555 s'est déroulée le dimanche 25 juin sur

le terrain du Modèle Club Terre Franche (commune de Chaumont-Gistoux). 24 pilotes s'étaient inscrits.

Une présence remarquée était celle du vent de 4 à 5 Beaufort et celui-ci rendra le concours plutôt « Rock'n Roll ». Le règlement prévoit que tout atterrissage en dehors du rectangle de 80 m x 20 m est noté comme un vol nul à zéro points.



Seuls trois pilotes ont réalisé le sans

faute en réussissant leurs neuf atterrissages dans ce fameux rectangle : Jan Timmermans, Lysandre Dardenne et votre serviteur (Christian Bauwe-raerts). Pas de Dimitri Michot, pourtant un des meilleurs pilotes, mais la légèreté de son BMI 555 l'empêchait de remonter le vent. Dimitri a ainsi collecté deux zéros, mais cela n'a pas entamé sa bonne humeur.



Lysandre est un jeune pilote qui doit encore apprendre à consommer la bière de manière raisonnable. Suite à un abus de ce breuvage il s'est trébuché avec pour résultat son bras gauche dans le plâtre, ce qui ne l'a pas empêché d'obtenir un très bon résultat.



Quelques personnages du petit monde du 555.

Willem Vandermeulen



Parmi les participants à ce genre de concours, nous comptons parmi nous Willem Vandermeulen. Willem est certainement, avec ses 93 ans, le plus ancien modéliste de Belgique. Son âge ne l'empêche pas de venir participer, même par un vent de près de 30 km/h.

Il réussit d'ailleurs encore des atterrissages « près du spot ». L'ami Willem était tellement content qu'il s'est offert une Chouffe pour l'occasion. Willem était instituteur de métier, ce qui l'a



certainement aidé à transmettre son savoir faire à son petit-fils Jan Timmermans, qui a remporté le concours avec un planeur 2 axes !



Dimitri Michot



Il y a aussi l'inévitable Dimitri Michot, qui après deux zéros a décidé de passer une journée complètement « Zen ». N'empêche que Dimitri est un fonceur et que quand il est partant pour un projet il y va à fond. C'est ainsi qu'il a commencé les drones de course, au début de l'année passée et qu'en fin d'année il en a assemblé une trentaine. Dimitri reste fidèle au 555 car cela lui permet de souffler un peu.

Buts, my name is Buts



Olivier Buts a commencé à participer au 555 il y a deux ans, ensemble avec plusieurs membres de son club Terre Franche. Avant le concours organisé par son club, il avait remporté son premier concours 555 sur le terrain des Dender Eagles. Cela ne lui est pas monté à la tête.

Au concours organisé par son club il était non seulement participant, mais également directeur de concours a.i. et préposé au percolateur.

Le BMI 555 face au PHOENIX 2000

Les spectateurs d'un concours 555 remarqueront très vite que 90% des participants utilisent deux modèles différents. Il s'agit du BMI 555 et du Phoenix 2000.

Le choix de ces planeurs vient du fait que la Brasserie d'Achouffe soutient cette formule, qui rassemble des pilotes avec des planeurs électriques dont le prix est des plus abordables.

A la fin de la saison, des caisses de bière Chouffe pour une valeur de plus de 4000 € seront distribuées parmi les pilotes qui auront participé aux concours 555 avec un BMI 555 ou un Phoenix 2000, selon la formule « Chouffe Cup » mise au point par Paul Van Holle, le coordinateur du 555.



Au début, peu de pilotes aimaient le Phoenix 2000 et cherchaient coûte que coûte un BMI encore en stock ici et là (la société BMI a cessé ses activités et donc sa production il y a environ 2 ans). Cette année est en train de devenir l'année Phoenix 2000. Olivier Buts a d'ailleurs remporté son premier concours avec son Phoenix 2000 et l'équipe de DENDER EAGLES est actuellement en tête de la Chouffe Cup avec ce même modèle.

Donc, cher lecteur, si cela vous tente le Phoenix 2000 est en passe de devenir le planeur « standard » du 555.



En remportant deux caisses de Chouffe votre planeur est amorti et vous ne mourrez pas de soif.

La rencontre au Hirondelles Modèle Club de Bastogne

De 3X10 = 35, via 3X5, à « 555 ».



Le dimanche 2 juillet c'est au tour du Hirondelles Modèle Club de Bastogne (HMCB) d'organiser une rencontre

« 555 ». C'est un peu un retour aux sources car tout a commencé dans ce club. D'abord avec une formule 3 X 10 = 35, créée au sein du club H.M.C.B. C'était l'époque où tout le monde utilisait encore des batteries NiMh. Quand les LiPo devenaient incontournables, la formule a été modifiée en 3 X 5 ou « 555 ». Les anciens pourraient vous expliquer ces deux formules énigmatiques, il suffit de venir assister à un concours « 555 ».

Le toqué du « 555 »

A leurs débuts, le 3 X 10 = 35 et le « 555 », il y a eu pas mal d'adaptation au règlement. Depuis 3 ans le règlement n'a plus été modifié en profondeur. Par contre, ce qui est resté inchangé, c'est qu'au H.M.C.B. on mange très bien... ! Au menu de ce dimanche 2 juillet : rôti de porc, en suffisance, avec 7 kg de champignons, sauce crème et moutarde, frites et/ou croquettes, dessert + café. Pour féliciter le chef A. Denys, Norbert Dewulf, membre du K.E.M.L. et critique culinaire, a remis un petit souvenir à notre « toqué du 555 ».



Les qualités de cuisinier professionnel du président André Denys, diplômé de l'école hôtelière de La Panne, sont-elles inversement proportionnelles à ses qualités de pilote ? (Je crains ne pas recevoir pas de dessert la prochaine fois... !). André Denys est à ce point dévoué qu'il tient, avec un grand sourire, compagnie à Valentina, la copine de son co-équipier Jacques Vandenninden, quand ce dernier teste l'indes-

tructibilité de son Phoenix 2000. Après une chute de +/- 200 m, ce planeur a été retrouvé quasi intact dans les hautes herbes. Un aileron était devenu introuvable. Jacques a donc pu participer la semaine suivante, avec le même planeur, sur le terrain de son club, le H.M.C.B.



Il est certain que le « 555 » actuel n'aurait pas vu le jour sans l'appui inconditionnel d'André Denys. Actuellement André peut compter sur un petit noyau de membres dévoués, seulement six personnes, mais qui ont réussi l'organisation de leur 555, à la satisfaction et la bonne humeur générales des participants.

Les éoliennes tueuses de planeurs...



Le terrain des Hirondelles Modèle Club de Bastogne compte dans son voisinage quelques éoliennes tueuses de planeurs. Cette année ces éoliennes n'ont pas fait de victime. Pourtant ces engins ne sont pas loin, ce qui donne lieu à quelques photos insolites.





Nicole et Jean-Claude Cherry, le couple du 555



Qui connaît encore l'époque du RCD ? Il y a 35 ans, une catégorie de modélisme planeur RC était le RCD. Avec un fil de 150 m le « treuilleur » devait tirer le planeur de son équipier en l'air. La hauteur ainsi atteinte était bien moins des 200 m actuels du 555. Le temps de plané à réaliser était de 6 minutes. Cette épreuve était très populaire, on a même connu entre 70 et 80 participants. Parmi ces participants il y avait une petite délégation du modèle club Athus. Nicole et Jean-Claude Cherry étaient membres de ce club. Ils sont toujours présents dans des concours, maintenant au 555 et en durée ils sont encore très fort. Ils participent d'ailleurs aussi avec succès en F5J.

Ricky Maise et le coup de sifflet de l'arbitre



Enrique Maise est un participant du club Spirit of St-Louis. Enrique pilote un Phoenix 2000 et il ne s'en sort pas mal. Au concours de Bastogne il a fait la connaissance du « sifflet de l'arbitre ».

Ce sifflet retentit à la 360^{ème} seconde et si à ce moment un planeur est encore en mouvement, même au sol, le vol est coté nul. Enrique a très sportivement compris qu'il était trop tard et l'a bien pris. Bravo pour sa sportivité !

Selon une idée de notre coordinateur, le calcul d'attribution de cartons de Chouffe a été revu. C'est ainsi que Ricky remporterait neuf cartons de cette bière, si la saison « 555 » s'arrêtait maintenant. À 34 € le carton de Chouffe l'achat de son Phoenix 2000 serait plus qu'amorti.

Et Philippe Constant...



Philippe Constant, qui fait son one-man-show pour son club de Bas-Oha, remporterait actuellement 5 cartons de Chouffe.

Mais Philippe a d'autres soucis pour l'instant...

Tous les participants au « 555 » présents à Bastogne ont signé une carte, faite par Christiane, l'épouse de Guido Coppens. Le petit mot de soutien sur la carte exprimait le souhait de pouvoir accueillir Philippe le plus vite possible parmi nous. Notre Directeur Sportif V.M.L., son épouse, Leon Van Riet et son épouse Christine sont allés saluer Philippe sur leur chemin de retour. Philippe était très content de la visite et de la carte. Peut-être que nous reverrons Philippe au prochain concours « 555 » qui se déroulera le dimanche 30 juillet à Messancy sur le terrain du club de MACAM, au lieu du club de Basse-Bo-deux.

Le classement de la « Chouffe-Cup »

Pour être classé, le pilote devra piloter un BMI 555 ou bien un PHOENIX 2000 et avoir participé à au moins 3 concours. Les pilotes désirant de participer avec un autre planeur peuvent le faire mais leur résultat obtenu n'entrera pas en ligne de compte pour le Chouffe-Cup.

L'importation du BMI555 s'est arrêtée avec la disparition de la société belge BMI. Le remplaçant tout désigné est le PHOENIX 2000 que l'on peut trouver pour un peu moins de 70 €

RESULTATS 555 CLASSEMENT ANNUEL							
2017		CHOUFFE CUP: KLASSEMENT PLOEG / EQUIPE					CHOUFFE
place	EQUIPE	nombre	au moins 3 concours	piloot	aantal	som	BAKKEN
plaats	PLOEG	piloten	PILOTE	total	concours	3 beste	CASIERS
1	Dender Eagles	4	Van Riet Leon	100	5	291	33
			Bauveraerts Chris	96	5		
			Coppens Guido	95	5		
			Antoniewicz Wojciech	70	5		
2	MACAM	3	Michot Dimitri	125	4	260	32
			Cherry Nicole	86	5		
			Cherry Jean-Claude	58	5		
3	LAC LIER	1	Mariën Bart	166	5	166	20
4	MCTF	3	Buts Olivier	80	3	141	17
			Dardenne Lysandre	39	3		
			Dardenne Christophe	22	3		
5	KEML	2	De Wulf Norbert	63	4	90	10
			De Bruyckere Frank	17	3		
6	HIMCB(Bastogne)	2	Vandenindén Jacques	46	5	75	9
			Denys Andre	29	4		
7	Spirit of St Louis	1	Maise Enrique	73	4	73	9
8	BIAS-OHA	1	Constant Philippe	39	3	39	8
				0	0		



Journées à thème au Model Club Havay Les Machines de Légende et la Journée Planeurs

Voilà deux journées qui sont maintenant devenues des classiques au MCH et qui connaissent un succès grandissant. Succès dû en grande partie à la bonne ambiance qui règne sur le terrain et à l'accueil chaleureux ; cela se sait et le bouche à oreille fonctionne parfaitement.

Petite constatation en passant. Force est malgré tout de constater que, pour beaucoup d'activités proposées par les clubs, les dates se chevauchent. Pourtant, il reste des week-end libres. Je constate depuis quelques années que lors de l'assemblée sportive AAM de début d'année, la plupart des dates sont déjà fermes et arrêtées alors que l'idée de départ était de négocier le calendrier à ce moment. La raison ? Le fait que de nombreuses activités arrivent déjà à cette époque (expos, bourses d'échange, etc.) et que les

clubs ont besoin que leur affiches et flyers soient déjà prêts. Vu que l'AAM possède maintenant un magnifique outil avec son nouveau site web. Je suggère la mise en

ligne d'un calendrier « sondage » (Doodle ou autre) afin que les clubs puissent tester, dès à présent, les dates choisies pour 2018. Fin de la parenthèse.



Les Machines de Légende

La journée machines de légende est une journée dédiée aux avions, planeurs et hélicos ayant fait l'histoire de l'aviation grandeur ou du modélisme. Si jusqu'à présent nous avons surtout des participants qui viennent avec des maquettes (Warbirds, vieilles toiles,...) l'avenir pourrait voir la participation d'avions de légende purement modèles réduits. Ceci grâce à l'équipe SAM et aussi grâce aux « Kits cutters » qui ressortent des kits de modèles qui nous ont fait saliver lorsque l'on était en culottes courtes : Curare, Rasant, Kwik Fly etc. À noter une association entre un artisan belge et un hollandais qui commencent à ressortir tous les kits Svensson (Westerly, Wayfarer, Sunny, Prima,...). Tout cela est de bonne augure pour les prochaines éditions. Outre l'habituelle présence de modèles bien connus comme le Dauntless de B. Leblanc et l'escadrille de Marc Maillez et Patrick Neckebroek, nous noterons la première participation de l'équipe du 13^{ème} squadron emmenée par le sympathique Bart Stroobants avec quelques magnifiques modèles. Tous n'ont pas pu évoluer du fait du vent de travers mais cette participation fut une belle surprise. La journée s'est terminée par le vol de la Tagazelle de Marc Maillez tout en poésie comme d'habitude.

La journée planeurs

Cela fait maintenant quelques années que le MCH organise cette journée destinée aux planeurs toutes catégories confondues, que cela soit du remorquage, du planeur électrique ou du lancer main.

La météo était bien ensoleillée, mais le vent présent avec de grosses rafales, ce qui n'a pas empêché les aficionados de s'en donner à cœur joie une bonne partie de la journée.

Les pilotes présents sont des habitués de la discipline et la gestion de la piste se fait de façon autonome sans qu'il n'y ait le moindre incident. Les planeuristes sont des gens sérieux.

Quelques vols se sont terminés dans les champs, mais sans dommages pour les machines.

Notons ici la participation des clubs de Bertrix, Bas-Oha, Blériot, Franières,...

Soyez certains que cette journée sera à nouveau au calendrier des activités du MCH en 2018, en y espérant enfin, la participation du RCLM, du Model Club de la Meuse de l'AMCE etc. x

A bientôt
Le MCH





Promotion chez les Faucheurs de Marguerites

Jedi 29 juin, 8.30h à My, commune de Ferrières. Le temps est couvert mais sec. Le vent est faible à modéré de Sud-Ouest. Température clémente. Les conditions de vol sont correctes.

9.00 : Les Faucheurs de Marguerites accueillent les élèves de sixième année primaire de l'école de Xhoris et leur institutrice. Il y a maintenant six ans que celle-ci, Madame Dominique Kersten, avait souhaité que ses élèves découvrent ce hobby lors d'une journée de détente après les examens et avant qu'ils ne quittent l'école communale. Manifestement, l'idée a plu puisque nous avons le plaisir de réaliser cette journée pour la sixième année consécutive avec elle et ses élèves...

C'est donc 5 moniteurs, assistés des autres membres du staff, et leurs avions en double commande qui permettront aux 13 apprentis pilotes de s'initier aux rudiments du pilotage d'avion RC. Les avions sont des avions en mousse bien adaptés à une première expérience du vol radiocommandé: quatre EasyStar et un Alpha139 .

9.05 Briefing et mot de bienvenue. Le programme est proposé aux participants :

9.15 : Formation des cinq équipes élèves-moniteur.

Explications de la télécommande et de son utilisation.

9.30 Début des vols

12.00 Pause dîner

13.30 Cours d'aérodynamique par Bruno Scordo : "Pourquoi les avions volent-ils ?"

15.00 Fin de la journée et retour à l'école.

9.15 : Les équipes sont rapidement formées. Ensuite, les moniteurs donnent les directives de vol à leurs équipes respectives. Le schéma est maintenant bien rodé, et les élèves écoutent attentivement. Quelques questions et réponses et tout le monde a bien compris les directives. Les vols peuvent commencer.

9.30 : Début des vols. Après une montée en altitude du modèle par le moniteur, les élèves s'essaient aux commandes. Souvent au début, le moniteur est aidé par un assistant qui passe d'un moniteur à l'autre. En effet, les jeux sur console ou

ordinateurs peuvent entraîner des réflexes inappropriés et il faut montrer que les commandes des radiocommandes sont proportionnelles, au contraire des manettes de jeux. L'assistant joint alors ses pouces aux pouces de l'apprenti sur la télécommande pendant quelques instants. Les élèves pilotent à tour de



rôle et les vols se succèdent sans interruption et sans encombre. Les progrès sont rapides et les avions de mieux en mieux maîtrisés.

12.00 Fin des vols. Tout s'est bien passé et le niveau de pilotage des apprentis s'est remarquablement élevé. Tout le monde est donc satisfait de la matinée.

12.10 C'est l'heure du pain-saucisse que Jan a préparé sur le barbecue avec son talent habituel. Une crème glacée fera ensuite office de dessert. Et tout le monde apprécie.

13.00 Quelques vols de démonstration sont effectués. Les apprentis pilotes sont bon public et applaudissent les figures acrobatiques.

13.30 Présentation de la mécanique de vol par Bruno Scordo. Les présentations de Bruno dans les écoles, les événements et autres sont maintenant bien connues des affiliés de l'AAM. Et c'est donc à l'aide de son important matériel didactique qu'il va donner aux élèves un cours d'aérodynamique. Les élèves sont particulièrement attentifs et posent des questions pertinentes. Manifestement, le présentateur est un bon pédagogue et les élèves, pour leur dernier jour d'école de l'année, ont bien écouté et bien compris. Bravo à eux.

15.30 Fin de la journée. Madame Kersten est chaleureusement remerciée pour sa fidélité à notre rendez-vous annuel, et il est souhaité bonne chance aux élèves en partance pour découvrir d'autres horizons après leurs vacances. Les volontaires du club sont également remerciés pour leur motivation: certains n'ont pas hésité à prendre congé pour pouvoir participer à cette journée.

Concluons en constatant que ces séances annuelles n'ont rien d'une routine, malgré leur périodicité. Il faut à chaque fois mettre en place l'organisation préalable de la journée, préparer le matériel, trouver les volontaires, assurer l'intendance, etc. Rien ne serait possible sans le dévouement des membres du club. Mais ces journées donnent une image extrêmement positive de notre hobby et il serait contre-productif de s'en passer.



Victor Bonjean - 00-AB 152

AAModels-info septembre 2017



Le parachutisme RC une discipline à (re)découvrir ...

Guy Lapaille

Il y a plusieurs dizaines d'années déjà, la firme ROBBE présentait un parachutiste radiocommandé prénommé "Charly".

A l'époque, le concept n'était

manifestement pas porteur; ROBBE a rapidement stoppé sa production et le pauvre "Charly" est vite tombé dans l'oubli...

Pourtant, dans certains pays voisins comme l'Allemagne et les Pays-Bas, mais aussi Outre-Atlantique et aux Etats-Unis notamment, le parachutisme radiocommandé est une discipline à part entière; des concours nationaux voire internationaux y sont organisés et rencontrent un franc succès.

A l'instar du parachutisme grandeur, le mot clé pour le parachutisme RC est "précision". Il s'agit de se poser au plus près du centre de la cible ... à défaut de l'atteindre :-)

Des artisans, en Allemagne et aux Etats-Unis principalement, proposent des "kits parachutiste" avec tous les accessoires nécessaires mais des plans sont également disponibles et certains modélistes n'hésitent pas à faire alors usage d'un outil inhabituel pour nous ...



la machine à coudre !

Il existe de petits parachutistes RC pour le loisir mais, pour faire de la précision, le parachutiste est à peu près à l'échelle 1/4 (55 à 60 centimètres) pour un poids variant entre 1,2 et 1,8 kilos. La voile, quant à elle, a une envergure de 1,6 à 2 mètres et l'ensemble peut être mis en altitude avec un avion remorqueur ou équivalent. Les puristes pourraient faire remarquer que la circulaire DGTA interdit de larguer des objets mais cette disposition ne trouve pas à s'appliquer ici; il s'agit plutôt de mettre en altitude un aéronef radiocommandé, à l'instar de ce qui se fait avec les planeurs remorqués par exemple. Le para RC reste contrôlable dans toutes ses phases de vol et les photos illustrant cet article le démontrent à souhait.

Point bonus, quelques caméras FPV bien placées devraient ravir les amateurs d'images d'action et celle embarquée sur le parachutiste apporterait une aide précieuse dans la phase de "chute libre" avant l'ouverture de la voile.

Aujourd'hui, les voiles sont présentes sur les terrains d'aéromodélisme et font partie de notre quotidien; le pauvre "Charly" était peut-être en avance sur son temps ... à côté des parapentes et des paramoteurs, pourquoi pas des parachutes ?

Au départ de quelques modélistes pratiquant le para RC puis le promouvant dans les meetings et les journées interclubs, un petit groupe pourrait se constituer, se structurer et, qui sait, faire à terme du parachutisme radiocommandé une discipline à part entière au sein de l'AAM...

Revenons sur terre car il ne faut pas confondre vitesse et précipitation; à défaut d'avoir emporté votre adhésion immédiate, j'espère au moins avoir suscité votre curiosité ... les liens repris ci-dessous devraient vous permettre de la satisfaire et je me tiens à votre disposition si vous restez sur votre faim.

Guy Lapaille
AA-E Stirling Memorial
guy.lapaille@skynet.be

www.rcuniverse.com/articles/rc/rc-skydiving-com-beginner-combo-rc-sky-diver
www.rc-parachute.nl



www.solomonrc.com/home.html
www.freifaller.de/bluesky/
www.paramax.de/rc-fallschirm-cs.de/

mfc-ettringen.de/rc-fallschirmspringen.html



Le e-PicaRES face à l'e-AndREaS, deux motomodèles RES s'affrontent...

Petits planeurs tout bois

Plaisirs simples ou le RES sans stress

Robert Herzog



PicaRES, le petit dernier de ma lignée : 502 g tout équipé

Pour moi, cette année fut placée sous la redécouverte du plaisir simple de construire... Aux débuts de l'aéromodélisme, la construction était une voie de passage obligé pour entrer en possession d'un modèle apte à voler. Au cours des années, les kits de montage se sont multipliés, mais il n'était pas toujours aisé de découper proprement des dizaines de nervures hors d'une planchette de balsa à partir de dessins sur le plan ou d'empreintes imprimées directement sur le bois.

Il y a une quinzaine d'années, l'apparition de modèles moulés en mousses de plastique (EPO, EPP et autres) ont réellement révolutionné l'aéromodélisme.

On ne devait plus commencer par passer de longues heures à coller du bois pour obtenir un modèle plus ou moins fonctionnel... Les modèles "ready to fly", "plug and play" et autres dénominations engageantes allaient séduire les débutants, d'autant plus que les moulages permettaient d'obtenir aisément des modèles au look maquette. La production de ces modèles en toute grande série dans les usines chinoises eut tôt fait de provoquer la régression rapide de leurs homologues en bois. Cependant, des ateliers d'assemblage de modèles haut de gamme utilisant pour la préparation des pièces des machines numériques ont continué à produire des modèles prêts à voler largement utilisés en compétition ou lors de show aériens. Leur prix de revient n'a rien à envier aux modèles "tout plastique", une technologie basée sur le moulage à base de fibre de verre, de fibre de carbone ou de kevlar. Cette technologie très exigeante est choisie surtout pour la réalisation de planeurs de toutes tailles. Les plus grands ont d'ailleurs atteint des tailles impressionnantes, comme celles rencontrées lors de la rencontre BIGGS de fin juillet, relatée ailleurs dans ces pages.

Au bas de l'échelle des prix figurent les kits de montage tout bois, avec la plupart des pièces découpées au laser ou à la fraise numérique dans des bois soigneusement sélectionnés. Il est désormais à la portée du plus grand nombre de monter à partir de ces kits des modèles sympathiques, simples et agréables à piloter. C'est notamment le cas des planeurs RES auxquels j'ai déjà fait allusion dans ces colonnes. Et pour ceux qui ne l'auraient encore jamais fait, ils redécouvrent le plaisir de la construction. Les planeurs RES font partie de cette catégorie, puisque plusieurs petits artisans allemands, suisses et autrichiens commercialisent les kits à des prix tout ce qu'il y a de démocratiques. On trouve aussi actuellement ce que certains appellent les "short kit" qui consistent avant tout en l'ensemble des pièces dont la découpe manuelle est la plus délicate, notamment les nervures et les couples du fuselage. Il suffit d'acquiescer en plus quelques planchettes de balsa et quelques lattes pour disposer de tout ce qui est nécessaire pour compléter la construction.



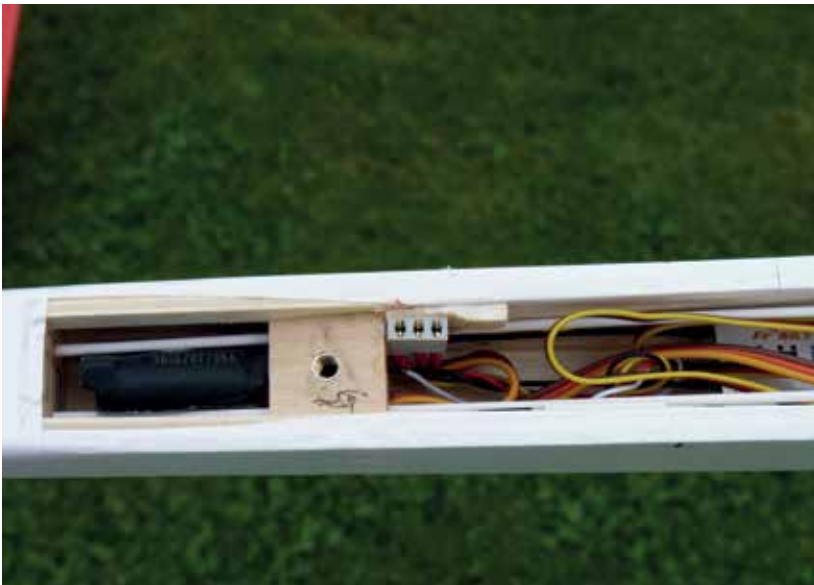
Trois pièces en composite pour fixer et commander le stab. La centrale se prolonge pour recevoir la chape de commande



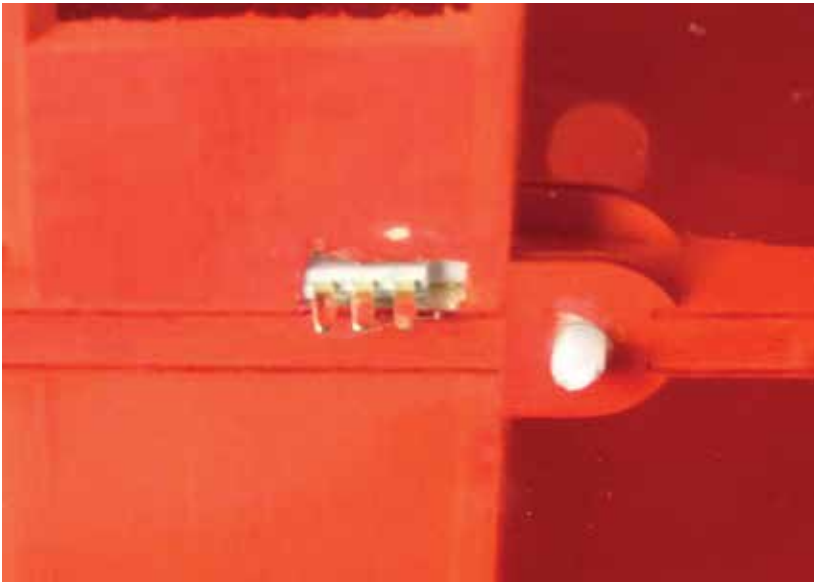
Le montage du stabilo : quelques pièces en composite et une vis nylon 3 mm



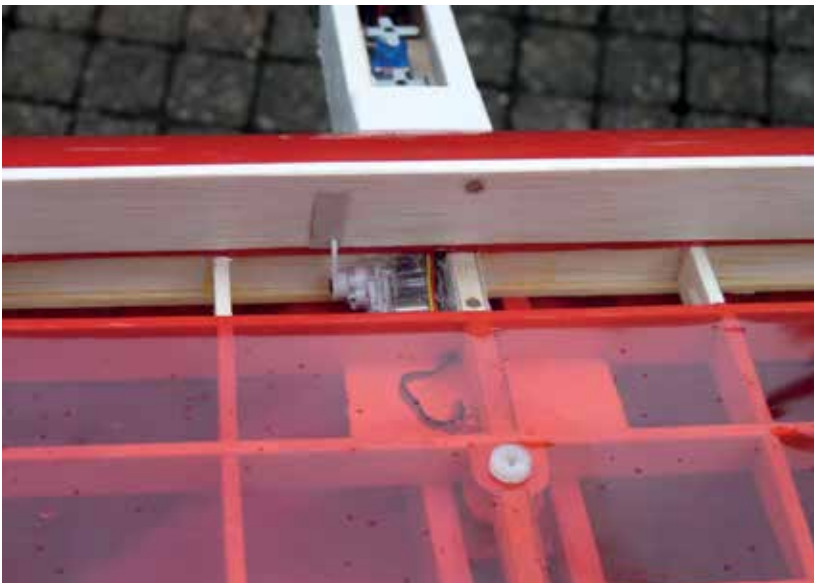
La commande du stab : une chape sur la tringle CAP 1 mm en prise sur la pièce en composite centrale fixée dans la structure



Le connecteur pour le servo d'AF est monté près du filetage pour la vis de retenue de l'aile



Le connecteur mâle est monté à l'intrados de l'aile



Le bras du servo d'AF soulève directement le volet. Un peu de CTP prévient l'usure. Au repos, une paire d'aimants (diam 3 mm) maintiennent le volet rabattu...

Le PicaRES, taillé pour la compétition

Quand on recherche sur Internet des planeurs de la classe RES, on tombe très vite sur le PicaRES, une création de l'Allemand Markus Schmidt. Il a remporté pendant plusieurs années des podiums aux concours RES avec ses copains et leur modèle a connu plusieurs développements. L'aboutissement a été, en 2016, le PicaRES EVO 2. Au moment de ma commande, c'était encore le PicaRES EVO 1.1 qui était disponible. Entre-temps, deux autres développements avaient pris forme : une version avec stab en V et une version langohr (littéralement "grandes oreilles") qui dépasse la norme RES de 2 m d'envergure en accueillant des panneaux d'extrémité d'ailes rallongés de 30 cm chacun.

Sur le plan de la version 1.1 figurent aussi plusieurs options, parmi lesquelles la motorisation avec un petit moteur Hacker 10/7L réducté 4,4:1, ainsi qu'un nez raccourci. Le plan prévient que le raccourcissement du nez doit s'accompagner d'un raccourcissement de l'arrière du fuselage, afin de pouvoir rétablir le centrage aux 65 mm recommandés. J'ai hésité à suivre ce conseil pour finalement l'abandonner pour le nez court motorisé, sans toucher au bras de levier arrière. La géométrie générale du PicaRES ressemble fort à celle du X-RES que j'ai déjà décrit en juin. Le stabilo est cependant un peu plus petit, argument décisif pour ne pas raccourcir ce bras de levier...

Assemblage du modèle

Les découpes ont été réalisées à la fraise numérique; il reste quelques copeaux... Le kit est accompagné d'une notice (en allemand, mais on trouve des traductions sur les forums) et d'un plan. Mais ni la lecture attentive de la notice ni le plan ne révèlent toutes les astuces nécessaires à l'assemblage. Le kit n'est pas recommandé au modéliste qui débute en construction... Les choix de bois sont par contre de toute première qualité : du CTP 0,4 mm pour les renforcements des flancs du fuselage et les renforts de nervures, du balsa ferme là où c'est nécessaire et du balsa "plume" quand le poids a son importance, notamment pour les surfaces arrières.

Le plan suggère aussi de monter les servos sous l'aile en cas de motorisa-

tion électrique, mais ce conseil-là non plus, je ne l'ai pas suivi. En réalisant un montage à blanc, je me suis convaincu que la batterie LiPo 3S 550 mAh pouvait trouver sa place devant la platine de servos installée devant l'aile. Le récepteur X4R FrSky et le capteur vario trouvent leur place sous l'aile.

Mon "e-PicaRES" terminé avoue 502 g sur la balance, soit près de 30 g de moins que la masse annoncée dans la notice pour une propulsion identique

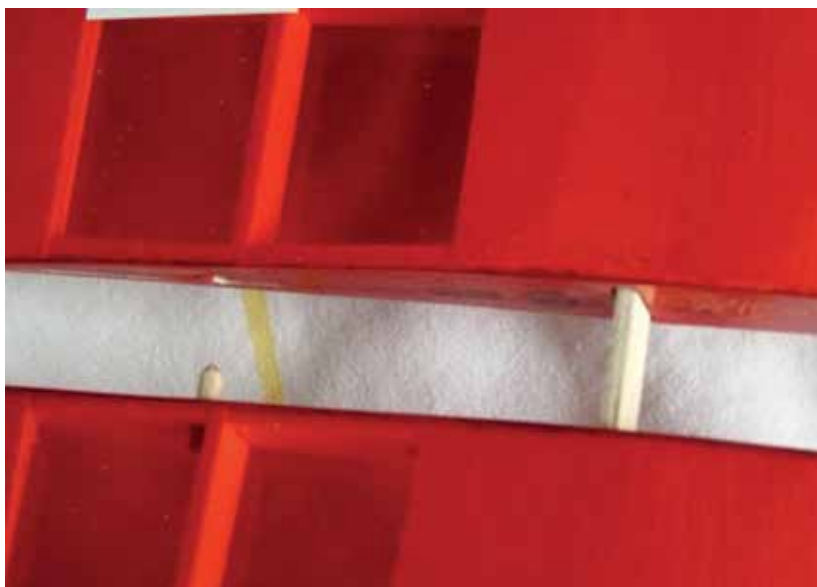
Simple à mettre en œuvre.

Depuis le montage de mes planeurs Introduction F5J et Inside F5J, j'ai réalisé qu'il est très confortable de disposer de la connexion "automatique" des servos d'aile au récepteur via des connecteurs mâle-femelle fixes montés à demeure dans les pièces à joindre. En mettant l'aile en place, la connexion se fait sans aucun chipotage à des prises et des fils qui sont toujours dans le chemin. Le tout est de bien choisir les connecteurs. La prise VGA 9 broches est souvent utilisée à cette fin mais à cause de ses broches assez fragiles, je lui préfère les connecteurs "MPX verts" à 6 ou 8 broches quand il y a plus d'un servo à raccorder. Pour le PicaRES, comme il n'y a qu'un seul servo dans le panneau central de l'aile pour l'unique aérofrein, j'ai choisi un connecteur MPX 3 broches doté de longues broches dorées plates (5 mm), comme utilisé pour les ailes de l'AndREaS. Les panneaux extérieurs des ailes, amovibles, sont montés sur de grandes broches constituées de CTP 3 mm et ils sont maintenus au panneau central par des paires de puissants aimants de 10 mm de diamètre.

Pour monter l'aile sur le fuselage, il suffit d'engager la broche de CTP 5 mm montée amovible à l'avant de l'aile dans la fente correspondante du couple du fuselage, puis de rabaisser doucement l'aile en engageant le connecteur. Un vis nylon de 5 mm tient le tout parfaitement en place. La tête de la vis est assez grosse pour pouvoir la visser à la main. Aucun outil n'est nécessaire!

Une propulsion musclée

La comparaison du PicaRES avec son cousin X-RES, le RESolution et les AndREaS et e-AndREaS s'impose, même si les uns montent au moteur quand les autres requièrent le sandow. Je peux bien comparer la montée au moteur du PicaRES à celle de l'e-AndREaS. Avec la même motorisation,



Les panneaux extérieurs des ailes sont positionnés par un V en CTP 3 mm. Une paire d'aimants de 10 mm et un toron de 3 mm assurent l'alignement et le maintien.



La batterie 3S 550 mAh est en place devant la platine des servos d'empennages dans le nez "court" du PicaRES. Le CG est à sa place!

(Hacker A10/7L + réd. 4,4/1, hélice 12x10 Aeronaut) la différence de masse de près de 80 g se fait sentir. Le rapport poids/puissance du PicaRES est d'environ 230 W/kg, ce qui n'est quand même pas mal. La montée est encore plus vive et s'approche de la verticale comme celle de l'Inside F5J. Quand aux sensations en vol plané, le PicaRES rejoint aisément le X-RES qui n'est que 3 g plus léger sans être motorisé ! Il est franc à la profondeur et aisé à engager et à maintenir dans le virage, même serré. Il sera redoutable dans la chasse aux petits thermiques.

Pour la commande de l'AF, j'ai opté pour la solution la plus simple : plus de tringlerie ; le bras de servo pousse directement sur le volet pour le relever.

J'ai prévu un petit bout de CTP 0,4 mm comme surface d'usure. Je compte sur la traînée pour rabattre l'AF en vol, et une petite paire d'aimants de 3 mm de diamètre vient le sécuriser en position fermée. L'efficacité de l'aérofrein laisse un peu à désirer ; sa surface n'est que la moitié de celle de l'X-RES. Mais avec l'AF sorti, le profil de l'aile est quand même sérieusement modifié sur la moitié du panneau central, et cela suffit à augmenter fortement le taux de chute.

D'ici le moment où vous lirez ces lignes, j'aurai attaqué le montage du MadRES, un modèle dont l'aile est entièrement fraisée au profil dans du balsa léger. Je le motoriserai également avec le Hacker 10/7L réducté...

À suivre.



Rencontre SAM à Franière

Pour notre quatrième rencontre SAM, le 9 juillet, c'est le Model Club de la Meuse qui nous reçoit, comme toujours un accueil des plus chaleureux nous attend, de traditionnelles viennoiseries et cafés sont à la disposition des pilotes. Le soleil enfin est présent, pas trop de vent ce qui présage une bonne journée, deux nouveaux pilotes nous ont rejoint Michel Papeux avec un tout nouveau DALLAIRE issu d'un short kit de « CARAMBA » et Toine Hondlet qui avait pour cette première un émetteur qui paraissait sur ressorts tellement il était secoué, lui aussi l'était un peu. C'est toujours avec joie que nous accueillons de nouveaux membres, qui à leur dire se sont éclatés, Michel réalisant une très belle performance avec un plein et au total un beau classement pour un début, croyez-moi ce n'était pas si facile à réaliser. Il fallait être fin pilote pour serrer au plus près les « pompes ». Antoine fit un très bon résultat lui aussi. Une belle brochette de différents modèles étaient disposés le long de la piste plus d'une trentaine. Les vols se sont enchaînés

presque non-stop toute la journée, mais le terrain fut rendu à 17 heures pour permettre aux locaux d'en profiter de cette belle journée. Pour le midi restauration assurée par un Food Truck et dans l'après-midi pour le bonheur de tous le marchand de glace nous fit une petite visite.

A déplorer malheureusement la casse de trois modèles ; l'une a pour cause

la mauvaise sélection du modèle. Pour Wilfried, une ressource trop importante avec son magnifique « LANZO » eut raison de ses ailes. Pour Bruno, une prise d'altitude importante et certainement une mauvaise appréciation de la position de son modèle referma également ses ailes. Ce magnifique avion « Cyclone » montre une structure trop légère et ne permet aucune ressource importante, mais cela



Résultats	
ALOT	
1° Scordo Bruno	1649
2° Papeux Michel	1396
3° Bourgeois Yves	785
4° Sempels Wilfried	589
5° De Graeve Eddy	446
6° Bolsen Fons	266
ELOT	
1° Bonjean Victor	1602
2° Scordo Bruno	1223
3° Bockland Pierre	636
4° Bourgeois Yves	608
Speed 400	
1° Bockland Pierre	825
2° Sempels Wilfried	496
3° Bourgeois Yves	185
COX TEXACO	
1° Barbier Pol	915
2° Bourgeois Yves	357
3° Sempel Wilfried (casse)	0



reste un modèle très performant. Les dizaines de vols se sont enchaînés pour le bonheur de tous, Christian Fitskar et Thierry Depret nous avaient rejoints et nous ont aidés pour le chronométrage, notre directrice sportive Evelyne n'a pas chômé non plus assurante elle aussi plusieurs aides aux pilotes. Bernadette, absente pour raison familiale, nous a manqué.

Une excellente journée qui se termine par la proclamation des résultats et la remise d'une plaquette SAM souvenir que le comité offre à tous les clubs qui nous accueillent.

Rendez-vous le 06 août à Haneffe
Pour le comité :
Yves Bourgeois président
Eddy De Graeve vice-président



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 !

25th F3B Summer Soaring Criterium

Anthismes, 1 et 2 juillet

Cette année, le Club Royal Petite Aviation Liégeoise organisait la 25^{ème} édition du classique critérium d'été pour planeurs de la classe F3B « trois épreuves ». Il s'agissait aussi du 40^{ème} anniversaire de la première édition de cet événement. En effet, c'est en 1977 qu'elle fut organisée sur le beau terrain de Amay. La catégorie était alors à ses débuts puisque le premier championnat du Monde F3B allait avoir lieu cette même année à Pretoria, en Afrique du Sud.

À l'époque, la mise en altitude se faisait soit à la course, soit au sandow. Au cours des années suivantes, le critérium eut lieu soit à Amay, soit à Bruxelles, sur le fameux « Parking C » du plateau du Heysel. Mais la PAL dû abandonner le terrain de Amay quelques années plus tard car le site allait être reconverti à des fins industrielles. On sait que le Club Royal Petite Aviation Liégeoise est à présent installé sur le plateau d'Anthismes où, au cours des dernières années, il a fait évoluer ses installations pour en faire un site unique en Wallonie, avec un terrain de très belle taille et un club-house en dur où toutes les facilités sont installées à demeure.

Malheureusement les prévisions météo pour le week-end des 1 et 2 juillet étaient assez pessimistes, ce qui dissuada plusieurs concurrents étrangers de faire le déplacement. Ce sont 45 pilotes qui s'alignèrent dès le samedi matin, mais un plafond trop bas empêcha tout vol pour quasiment toute la journée. Aussi déclara-t-on en début d'après-midi la remise des premiers vols au dimanche matin.

Le dimanche donc, on tenta les treuilages sous un ciel encore fort bas, mais les concurrents en voulaient et acceptèrent de voler dans des conditions de visibilité parfois limite. Dès le troisième groupe en durée, les nuages n'étaient plus aussi bas et l'épreuve put se dérouler sans autre retard et profiter de la reconnaissance octroyée par la DGTA d'une "temporary segregated area", c'est-à-dire une zone



de vol étendue tant en largeur qu'en hauteur afin de permettre aux planeurs d'évoluer en toute sécurité et d'atteindre les performances exigées par le Code FAI.

On enchaîna immédiatement avec un second tour de vols de durée. Il fut ensuite possible de voler la distance puis la vitesse, car le temps ne cessait de s'éclaircir. Peu avant 17h, on avait ainsi complété le minimum pour assurer la validité de la rencontre pour la comptabiliser comme manche de la World Cup. On décida d'en rester là car la majorité des concurrents étrangers (des Suisses, Allemands, Hollandais et Français) avaient pour la plupart une longue route devant eux. Une bonne averse mit définitivement fin aux éventuelles velléités de poursuivre. Quand aux concurrents belges, la plupart avaient consacré leur week-end pour assister l'organisation. Le F3B reste une discipline exigeante quand au nombre et à la compétence des membres de l'organisation...

Le classement final du concours ne surprit personne. Les frères Andreas et Martin Herring, tous deux porteurs d'au moins un titre de Champion du Monde au cours des dernières années, se sont

emparés des deux premières places, et par la même occasion de tous les trophées : meilleure vitesse et trophée Yves Bourgeois pour Martin Merrig (12,87 secondes), trophée de l'Eurotour et trophée de la World Cup. En troisième place se retrouve Günther Lucas, celui qui avait abattu une vitesse exceptionnelle l'an passé, frôlant de peu le record du Monde. Sur les 45 concurrents engagés, 42 se retrouvent classés.

Pour célébrer l'anniversaire du Summer Soaring Criterium, le CRPAL avait fait imprimer de beaux T-shirt qui furent offerts à tous les participants.

Lors de la proclamation, on eut l'occasion de rappeler la longue série de Summer Soaring Criterium qui avaient été organisés en Belgique. Notre organisation figure parmi les plus grandes classiques de la catégorie. Gageons qu'après la réforme vers l'électrification que la catégorie F3B va probablement subir au cours des prochains mois, une nouvelle série de Summer Soaring Criterium réunissant à nouveau la soixantaine de participants comme par le passé. verra le jour.

RH



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

MULTIPLEX
MADE IN GERMANY



COCKPIT SX 9

R-Models

The Sky is Yours

Avions,
Drones,
Hélicoptères,
Grand choix de
planeurs et accessoires.



E-Typhoon RCRCM

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 | Futaba | G-Force | Black Horse | Roxy |
| E-Flite | Hitec | OS | Top Model CZ | Power Peak |
| Hangar 9 | DLE | APC | Fly Fly Hobby | Aeronaut |
| Graupner | GreatPlane | Seagull | Royal Models | RcRcm |
| RC-Plus | Nine Eagles | Zap | Krumscheid | et bien d'autres... |
| FMS | Oracover | Dubro | Savox | |

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 (juin 2017), c'est la photo 6 de André Legrand (00-AL105) qui a obtenu le meilleur score. Il remporte un des lots (voir bas de la page suivante) offerts par OnlyLipo.

Quant au Tiercé gagnant (6-4-2), il n'a été proposé par personne. C'est Stephan Peeters (00-AP678) qui s'en est le plus rapproché (6-4-X). 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} novembre 2017.



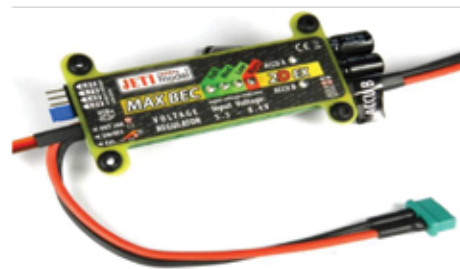
Ets. FANIEL

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 septembre >



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 juin >



Photo Jhon Delhaye



Photo André Legrand



Photo Georges Claus

Les gagnants de juin 2017:

La meilleure photo venait de **André Legrand (OO-AL105)**.

Le Tiercé gagnant dans l'ordre (6-4-2) n'a été proposé par personne. C'est **Stephan Peeters (OO-AP678)** qui s'en est le plus rapproché (6-4-X). 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 €





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