

AAM Models-info

Octobre, novembre, décembre 2017
Paraît en mars, juin, septembre et décembre
Editeur responsable : Paulette Halleux
Lenneke Marelaan 36/27
1932 Sint-Stevens-Woluwe
Numéro d'agrément P401026
Bureau de dépôt Liège X

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

Espace Dirigeants

Le bruit...ha ! le bruit

Le 40^{ème} anniversaire de l'AAM

20^{ème} Festival du Modélisme

Des Belges sur les podiums en championnats FAI

Belgian Drone Fun Tour

Apologie de la construction bois

Programmation OpenTX

Une rencontre de Jezabella Spatneigt

Place aux Enfants à Havay et Mazée

Le modéliste, un homme comme les autres

Moteur MVVS 10 cc diesel

Soufflerie à l'école de Marbais

Relais par équipes aux Aiglons

Les activités de l'année à Rognée

F3A Vintage Belgium

Commémoration '40-'45 à Solre-le-Château

Championnats de Belgique 2017

Statistique des clubs de l'AAM en 2017

Concours Tiercé-Photos

Décembre 2017 - n°140





Pour les fêtes,
offrez un cadeau inoubliable !

Pilotez un BOEING 737

*Prenez les commandes d'un simulateur
de Boeing 737 et atterrissez/décollez
dans les aéroports de votre choix*

**TESTÉ ET APPROUVÉ
PAR LE PÈRE NOËL**



Commandez votre carte
d'embarquement sur
WWW.EFSIMULATOR.COM



EUROPEAN FLIGHT SIMULATOR
WWW.EFSIMULATOR.COM

EFSIMULATOR I +32 (0) 71 356 117
Avenue des Etats Unis 7 | 6041 Gosselies
info@efsimulator.com



Le site qui vous fera préférer l'électrique

ONLYLIPO .COM

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

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

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



Contact :

par mail : info@onlylipo.com
par téléphone +32(0)475 54 24 03



AAModels-info

Décembre 2017 - n° 140

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, Lenneke Marelaan 26A/10, 1932
Sint Stevens Woluwe
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 :
Lors du show de Havay, ce gros Piper à l'échelle 60%, 52 kg, 5.5 m env., moteur Kolm 310 cc 4T a séduit le public par ses évolutions très réalistes (photo Olivier Chaufouraux)



L'AAM vous souhaite une excellente année 2018 !

Au sommaire...

Le mot de la présidente	4
Espace dirigeants	5
En bref	6
Le bruit, ha ! le bruit...	8
40 ^{ème} anniversaire de l'AAM	9
20 ^{ème} Festival du Modélisme à Havay	10-13
Pylon racing, FAI : deux podiums pour la Belgique	14-16
Belgian Drone Fun Tour	18-19
Wallonie Bienvenue à Villers-le-Bouillet	20-22
Apologie de la construction bois	24-26
Meeting RC sur l'histoire de l'aviation belge	27
Championnat mondial F3K en Ukraine	28-30
Le coupe longeron de Michel Papleux	31
Machines de Légende 2018 à Havay	32-33
Image mystère	34
Moteur MVVS 10 cc Diesel	35
Programmation en OpenTX	36-38
Le modéliste, un homme comme les autres	39
Championnat du monde Hélico 3D	40-41
Une rencontre de Jezabella Spatneigt	42-44
La soufflerie Zephira à l'école de Marbais	45
Place aux Enfants à Mazée	46-47
Relais par équipe aux Aiglons	48-49
F3A Vintage Belgium	50-51
Commémoration 40-45 à Solre-le-Château	52-53
Championnat mondial F3B et podium à Jesenik	54-56
Activités 2017 à l'Exocet Rognée	58-60
Championnats de Belgique 2017	61
Place aux Enfants au MCH Havay	62-63
Statistiques des clubs AAM 2017	64
Tiercé-Photos	66-67

Visitez notre site www.aamodels.be



En 2017, nous avons 40 ans et nous sommes dans la fleur de l'âge.

Nous comptons 2889 membres à la fin octobre. Jamais nous n'avons atteint ce chiffre. Notre consœur néerlandophone ne se porte pas mal non plus. Cela fait de l'aéromodélisme la plus grosse fédération d'aviation de loisirs du pays.

2017 fut aussi une année record pour les médailles obtenues par les Belges en Championnat du Monde. Nos pilotes nous ont rapporté 3 médailles d'argent. Vous pourrez lire les détails des résultats plus loin dans ce magazine.

A la lecture des différents rapports de championnat, vous pourrez vous rendre compte des divers aspects de la compétition et combien le désir de s'améliorer anime nos pilotes, comment la solidarité s'exerce, non seulement à l'intérieur de l'équipe mais aussi entre les équipes même si les personnes sont de culture différente et ne parlent pas la même langue. Quand on a participé une fois à un cham-

pionnat du Monde ou d'Europe, on n'a qu'une idée en tête, y retourner et faire mieux. Cette motivation est exacerbée au niveau des grandes compétitions internationales mais cette émulation est déjà présente à des niveaux plus modestes, que ce soit au niveau des concours nationaux ou des concours interclubs.

Bien sûr, tous les membres ne font pas de la compétition, seuls environ 10 % en font. Mais avant de dire que cela ne vous intéresse pas, participez et après vous verrez si cela vous plaît, vous amuse, ou pas.

La palette de l'aéromodélisme est très large comme vous pourrez vous en rendre compte en lisant ce numéro. Certains continuent à aimer la construction surtout avec du matériel de qualité. D'autres s'intéressent plus

doléances en ce sens ces derniers temps.

Il nous faut aussi du sang neuf. En 2018, je quitte mon poste d'administratrice et donc la présidence de l'AAM puisque je suis au bout de mon mandat de 6 ans. Il y aura donc 2 places à pourvoir au sein du conseil d'administration de l'AAM qui n'était pas complet en 2017. En quoi consiste le travail d'administrateur ? Il s'agit d'assurer la pérennité de l'association, de défendre son activité et ses membres devant les autorités régionales, nationales et européennes, de la faire évoluer avec son temps, de répondre aux besoins des membres, de faire la promotion de l'aéromodélisme. En consultant l'AAModels-info et le site web, vous vous rendrez compte que chaque administrateur ou mandaté prend en charge une partie des

La parole à notre présidente...

à l'électronique. D'autres enfin s'intéressent aux lois qui gèrent l'aéronautique et l'enseignent aux enfants.

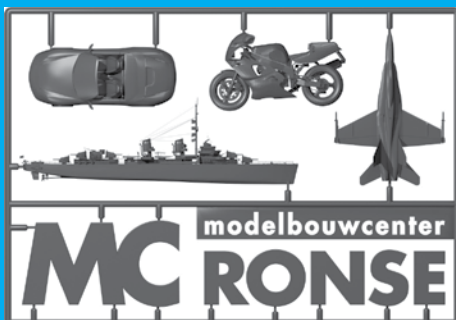
Toutes ces activités ont leur importance et c'est probablement leur diversité qui fait le succès de nos clubs. Il ne faut cependant pas oublier que ces activités sont la vitrine d'un travail considérable effectué par les dirigeants de club, les coordinateurs et directeurs sportifs des différentes sections et aussi les dirigeants de votre fédération, l'AAM.

Aidez-les, travaillez avec eux, apportez-leur votre contribution positive. N'oubliez pas que les critiques négatives finissent pas fatiguer ceux qui s'impliquent. J'ai entendu quelques

tâches, que ce soit la mise en place des brevets, des mesures de bruit, la gestion des membres, le rapport des réunions, la trésorerie, l'alimentation du site web, la rédaction du magazine et des newsletters, les contacts avec les autorités, la promotion de l'aéromodélisme dans sa région, dans les écoles, etc. Le conseil se réunit maximum 6 fois par an, généralement à Bruxelles. N'hésitez pas à nous contacter, moi ou un autre administrateur, si vous désirez plus d'information. Posez votre candidature et venez nombreux à l'assemblée générale de l'AAM qui aura lieu à Namur le dimanche 28 janvier 2018

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

Nouvelles de la DGTA

L'arrêté ministériel qui doit remplacer la circulaire GDF01 est en bonne voie.

L'AAM et la VML ont rencontré les responsables de la DGTA pour discuter de l'avancement du projet de cet arrêté qui doit remplacer la circulaire GDF01 au vu de l'article 4 de l'Arrêté Royal «drones» du 11 avril 2016

Nous vous avions déjà détaillé le contenu de l'Arrêté Ministériel dans l'AAModels-Info de décembre 2015. Quelques améliorations y ont encore été apportées compte tenu du projet européen élaboré par l'EASA et dont les détails vous ont été fournis dans l'AAModels-Info de septembre 2017. En particulier l'AAM et la VML seront dorénavant des associations officiellement reconnues par le Ministre qui a les aéromodèles dans ses attributions, aujourd'hui Mr Bellot, ministre de la mobilité. Son représentant était d'ailleurs présent à la réunion.

Le projet d'arrêté ministériel doit maintenant recevoir l'aval du cabinet, des régions et du Conseil d'Etat avant de pouvoir être publié. Encore quelques mois de patience...

Lors de notre réunion avec la DGTA, nous avons eu également l'occasion de rencontrer les responsables en charge de négocier le texte du projet de réglementation européenne qui régulerait l'évolution de tous les aéronefs non habités qu'il s'agisse de « drones » ou d'aéromodèles. Nous avons communiqué les commentaires rédigés par l'European Model Flying Union (EMFU) qui regroupe les fédérations d'aéromodélisme en Europe ainsi que nos propres commentaires sur la situation spécifique en Belgique. Nos remarques ont été écoutées avec attention et nous avons bon espoir que la DGTA soutiendra la position des aéromodélistes belges dans ce dossier.

Le texte du projet de réglementation européenne ainsi que les commentaires de l'EMFU sont disponibles sur notre site : <http://www.aamodels.be/fr/actu/reglementation.html>

Votre club est-il bien assuré pour ses activités indoor ?

Les risques liés à la pratique des activités indoor sont couverts par l'assurance AAM. Par contre, les dommages éventuels causés à la salle, en ce compris le risque incendie ne sont pas couverts !

Si vous occupez un bâtiment scolaire de la Fédération Wallonie-Bruxelles, il vous appartient de souscrire des assurances complémentaires.

La notice explicative, le formulaire de souscription ainsi que les indications concernant les modalités de paiement de la prime sont disponibles sur le site de l'AAM via le lien <http://www.aamodels.be/fr/administration/assurances/les-questions-d-assurance-a-l-aam.html> Si vous occupez un bâtiment hors Fédération Wallonie-Bruxelles, prenez contact avec le propriétaire :

- si la police incendie du propriétaire prévoit la couverture pour les tiers occupants, votre club est couvert pour ce risque. Prenez tout de même la précaution de vous en assurer via une copie du contrat ou via un contact avec l'assureur.

- si le propriétaire n'est pas couvert pour les tiers occupants, proposez lui d'ajouter cet élément à sa police. Cela permettrait de couvrir tous les occupants de la salle et à moindre frais.

- si l'option "couverture tiers occupant" est impossible, prenez contact avec le courtier de votre choix en vue de souscrire une assurance spécifique. Sachez qu'ETHIAS n'offre une assurance RC contre les dégâts causés à la salle que si le loueur exige cette couverture vis-à-vis de tous les locataires (comme la Fédération Wallonie-Bruxelles)

Quelle que soit votre situation, veillez à être correctement assurés. Ne prenez surtout pas le risque d'un sinistre incendie sans la couverture assurance requise!

Utilisez l'appli 112 BE

Un terrain d'aéromodélisme est souvent isolé. Que faire si vous êtes en détresse et que vous avez besoin de l'aide urgente des pompiers, d'une ambulance et/ou de la police en Belgique ?

Utiliser l'appli 112 BE que vous aurez téléchargée sur votre smartphone.

Le principal atout de cette app est que vous ne devez plus mémoriser les numéros d'urgence et que vous ne risquez donc pas non plus de les oublier si vous êtes paniqué. Il vous suffit de cliquer sur l'icône des pompiers, de l'ambulance ou de la police, en fonction des secours dont vous avez besoin.

Grâce à cette app, les centres d'appels urgents peuvent vous retrouver plus facilement. Lorsque vous vous trouvez dans un endroit isolé, vous pouvez avoir du mal à indiquer votre localisation exacte. L'app envoie au centre de secours votre position aussitôt que vous appelez, sur base de la situation actuelle de votre smartphone.

Avec une bonne connexion Internet, 112 secondes suffisent pour télécharger et installer l'app sur votre smartphone, et vous enregistrer. Pour ce faire : rendez-vous dans l'AppStore ou le PlayStore de votre smartphone, écrivez «app 112 BE» dans l'onglet de recherche et téléchargez l'app. Une fois l'application installée, il est préférable de la placer directement sur l'écran d'accueil de votre smartphone, afin de la trouver rapidement en situation de détresse. Il vous suffit ensuite de vous enregistrer. Cet enregistrement comporte seulement deux écrans avec quelques questions courtes.

Cette information est également disponible sur le site web : <http://www.aamodels.be/fr/objectifs/securite/112-be-une-app-indispensable.html>

Cotisations AAM 2018

A partir du 01 novembre 2017, les nouvelles cotisations, approuvées lors de l'AG de janvier 2017, entreront en vigueur :

- Seniors : 35 €
- Juniors : 15 €
- Sympathisants : 10 € - inchangé

En bref

Les assemblées de 2018

Assemblée Générale des délégués de clubs de la LBA : le dimanche 14 janvier de 10h à 17h, dans la salle de l'Ontmoetingcentrum situé Zemstsesteenweg n°15 à 1981 Hofstade

Assemblée générale sportive AAM : le dimanche 28 janvier de 10h à 12h, au Mundo Namur, rue Nanon 98 à 5000 Namur

Assemblée Générale statutaire AAM : le dimanche 28 janvier à Namur, de 14h à 17h au Mundo Namur, rue Nanon 98 à 5000 Namur

Assemblée générale Statutaire LBA : le dimanche 18 février au Centre Sportif de la Forêt de Soignes, à 14h30, Chaussée de Wavre 2057, à 1160 Auderghem

Saison Indoor 2017-2018

Avec l'arrivée de l'hiver recommence aussi la saison de vols en salle. Les compétitions en salle (programme FAI F3P) requièrent malheureusement souvent le paiement de locations coûteuses. Les pilotes des Pays-Bas et de Belgique se sont décidés à unir leurs efforts pour offrir une saison de compétitions digne de ce nom. Quatre dates ont été arrêtées, deux aux Pays-Bas et deux en Belgique. Une d'entre elles est déjà dépassée au moment où vous lirez ces lignes..

19 novembre	Spaarnwoude	NED
12 décembre	Neerpelt	BEL
10 février	Overpelt	BEL
25 février	Apeldoorn	NED

Les résultats des championnats du monde 2017

F3B (planeurs 3 épreuves) : Championnat du Monde à Jeseník en République Tchèque

Chef d'équipe : Frédéric Belche
Résultats : Marc Mólter est 27^{ième}, Steeve Hansoulle 30^{ième} et Axel Hansoulle 31^{ième} sur 49 participants. Axel monte sur la

deuxième marche du podium du classement junior
Classement par équipe ; 10^{ième}/18

F3D (course aux pylônes) : Championnat du Monde à Dala Jarna, en Suède

Chef d'équipe : Stefan Raeven
Résultats : Stefan Raeven est 2^{ième}, médaille d'argent, Bram Lentjes est 15^{ième} sur le total des 45 participants et 2^{ième} au classement junior (médaille d'argent) et Winibald Croes termine 25^{ième}
Classement par équipe ; 4^{ième}/17

F3N (hélico 3D) : Championnat du Monde à Wloclawek en Pologne

Chef d'équipe : Jo Dierckx
Résultats : Hans Mievis, se classe 14^{ième} et Kurt Galens, 25^{ième} sur 25 participants
Classement par équipe ; 7^{ième}/9.

F3K (planeurs lancé-main) : Championnat du Monde à L'viv en Ukraine

Chef d'équipe : Willy Verschoren
Résultats : Kristof Verschoren est classé 22^{ième}, Steven De Weerd 73^{ième} et Guido Ter Horst 81^{ième} sur 87 participants
Classement par équipe : 23^{ième} / 32

Drones illégaux près de l'aérodrome de Bierset

Le 16 octobre dernier, trois drones d'environ deux mètres de large ont été observés dans l'espace aérien à proximité de l'aéroport de Liège, entre Tongres et Juprelle. Le contrôle aérien a dû prendre des mesures pour éviter que des avions passent par cette zone, a signalé Belgocontrol.



Où, quand et comment les différentes catégories de drones peuvent-ils être utilisées en Belgique et à quelles conditions leurs propriétaires doivent-ils satisfaire? Tout cela est fixé par Arrêté royal depuis 2016. Belgocontrol estime qu'il est plus que temps que ce cadre légal pour l'usage de drones dans l'espace aérien belge (inférieur) soit appliqué. À cette fin, elle s'associera à la DGTA pour prendre diverses mesures.

En 2015, six incidents se sont produits

avec des drones. Il y en a eu onze courant 2016. Pour 2017 le compteur en affiche déjà 14. Un incident peut aller d'une simple observation d'un drone à une quasi-collision avec un avion. Les conséquences peuvent évidemment être catastrophiques.

Championnat Mondial F3U en 2018 !

Antonis Papadopoulos, président de la Commission Aéromodélisme (CIAM) de la FAI, vient d'annoncer l'aboutissement de la procédure de sélection du pays organisateur du premier championnat mondial de course de drones pilotés en immersion, classe FAI F3U ("FPV Racing"). Les villes candidates étaient Albuquerque (États-Unis d'Amérique), Barcelone (Espagne) et Shenzhen (Chine). C'est la ville de Shenzhen qui a été désignée comme la plus adéquate pour accueillir cet événement. La décision a tenu compte non seulement de la qualité de l'offre, mais aussi des retombées potentielles favorables pour la FAI et la CIAM. Le championnat aura lieu courant novembre 2018.

80 ans plus tard...

Dans le numéro de novembre 2017 de la revue Model Aviation éditée par l'AMA aux USA, le président Rich Hanson rappelle qu'au cours des années 1930 déjà, régnait la contestation quand à l'autorisation de faire évoluer des modèles réduits d'avion propulsés par des moteurs à combustion interne. En 1937, l'État du Connecticut édicta la règle "No model aircraft shall be flown if powered by any means other than rubber bands" (aucun modèle réduit ne peut être propulsé par autre chose que des rubans de caoutchouc). D'autre part, l'État du Massachusetts imposait aux modélistes le port d'une licence de pilote "grandeur" pour faire évoluer leurs modèles. C'est Charles Hampson Grant qui prit le premier l'initiative de défendre le droit de pratiquer l'aéromodélisme. Il fut un ardent défenseur des vertus formatrices pour la jeunesse de la pratique de l'aéromodélisme et décrocha le droit d'organiser en 1937 un championnat national avec des modèles équipés de moteurs thermiques. La contestation du droit à voler est réapparue au Congrès à l'occasion du développement spectaculaire des "drones de loisir". L'histoire se répète...



Aerobertics.be
THE FUTURE OF FLYING



CHRISTMAS SHOPPING

15, 16 & 17 DÉCEMBRE

**DÉMONSTRATIONS LIQUIDATIONS
JUSQU'À -50%**

TENTE CHAUFFÉE BAR
GLUHWEIN, CHOCOLAT
CHAUD, GAUFFRES
CHAUDES, PIZZA, ...

CONSOMMATION
GRATUITE
**POUR UN ACHAT A
PARTIR DE €50**

MONTRER LE TICKET
DE CAISSE AU BAR SVP



**SUR TOUT
LES ARTICLES
EN STOCK
(DJI ET RADIOS -5%)**

*PAS VALUABLE SUR
DES COMMANDES
(EN COURS)
EN DE PROMOTIONS



Le bruit, ha! le bruit...

Pfff, encore un article sur le bruit ! Et pourtant...

Notre ami Jhon aime les gros avions de voltige, il vole entre autres au RCLM. Un premier contrôle montre que son avion est largement au-dessus de la norme permise sur ce terrain. Notre ami prend donc les mesures qui s'imposent, notamment en changeant d'hélice. Un nouveau contrôle permet de constater que le niveau sonore est juste à la limite de ce qui est permis. Ce talentueux pilote peut donc continuer à évoluer sur le terrain de Mellery. Mais, voici poindre une magnifique fin de journée du mois d'août et Jhon veut en profiter pour réaliser quelques vols. Malheureusement, sur son modèle, l'hélice adéquate est endommagée, et ce jour-là il utilise une hélice nettement plus bruyante. Le résultat ne se fait pas attendre, le voisin immédiat dépose une plainte au secrétariat du club. Les dirigeants du RCLM demandent à Jhon de se conformer aux règles sous peine d'exclusion temporaire voire définitive. La sanction est-elle démesurée ? Ce n'est certainement pas à nous modélistes externes à ce club à nous positionner sur cela. La situation était conflictuelle, à l'époque, avec le voisin le plus proche, et la décision prise, certainement la plus adéquate. Venons-en à la raison même de ce petit billet. Notre ami Jhon a fait part de sa mésaventure sur les réseaux sociaux, suite à cela et à son grand désarroi, la discussion dérape et lui échappe. Ce que j'ai retenu des différents échanges, est l'invitation faite à Jhon, de nombreux modélistes, à rejoindre d'autres clubs où l'on fait ce que l'on veut et où l'on s'en fout du bruit. Allons, allons Messieurs, il est totalement inadmissible de tenir ce genre de discours. Aucun club en Belgique n'a droit à une norme de bruit illimitée. Nous sommes des gens civilisés et notre liberté s'arrête là où commence celle des autres. Cela signifie que nous avons des règles à respecter. Si nous ne les respectons pas, nous prenons le risque de nous voir imposer des règlements beaucoup plus stricts. Les normes de bruit à respecter sont fonction de la distance entre le terrain d'évolution et la maison la plus proche et varie donc d'un terrain à l'autre. La norme qui nous est la plus favorable étant 86dBA si votre terrain se trouve à plus de 1000m du plus proche voisin. Cette norme étant valable en période de jour et pour un seul

avion en vol. Revoyez vos règlements. Pour rappel, fin des années 90, la Région Wallonne nous prépare une nouvelle réglementation et une norme de bruit très restrictive et identique partout, 78dB si mes souvenirs sont bons. On a voulu soumettre les terrains d'aéromodélisme aux mêmes critères restrictifs que les établissements polluants et dangereux de « classe 1 », avec étude d'incidence et tout le saint tremblement ! Bien entendu, ce n'était pas acceptable, car beaucoup de nos terrains sont suffisamment éloignés des habitations pour que nos évolutions avec des moteurs thermiques équipés de silencieux soient supportables. L'AAM a proposé alors une méthode de mesure, validée par un acousticien, proposant le bruit maximum admissible en tenant compte de la distance entre le terrain et la maison la plus proche tout en n'y influençant pas le seuil de bruit légal tant en période de jour qu'en période de transition. Cette méthode a été validée par la Région Wallonne et nous a même permis d'en assurer l'auto-contrôle. C'est ce qui a été appelé « la « Norme intégrale » dont le texte a été publié au Moniteur Belge le 15 mai 2003. Il est donc impératif de respecter cette norme, sous peine de voir nos édiles régionaux faire marche arrière en cas d'abus de notre part. A noter que pendant deux week-ends par an, les clubs ont le droit de suspendre cette norme, et donc ne plus avoir de limite. Cette dérogation est principalement utilisée pour les shows, portes ouvertes etc., pour permettre aux clubs ayant des voisins proches d'accueillir tous les modélistes.

Certains d'entre vous nous rétorqueront que le matériel du commerce ne permet pas, au sortir de la boîte, de respecter cette norme. C'est vrai, mais en même temps c'est faux. Il existe de nombreux artisans proposant des solutions efficaces, que cela soit dans des systèmes d'échappement ou dans des systèmes d'installation du moteur. Personnellement, j'estime que si l'on se donne les moyens de mettre 3000, 4000 ou 5000 euros, voir beaucoup plus dans un modèle, investir quelques centaines d'euros dans un système efficace n'est pas insurmontable. D'autre part, il existe aussi pas mal de solutions simples, accessibles et efficaces pour réduire le bruit émis par nos modèles.

Dernier exemple en date, notre ami Christian du Model Air Club de la Meuse

à Franière est mesuré hors norme à son grand désarroi, 89dB. Il poste un message sur un forum et se voit proposer quelques solutions simples et applicables par tous. Nouvelle mesure, verdict 83dB. Cela fait 6dB de moins, l'échelle de mesure du bruit étant logarithmique cela fait pratiquement quatre fois moins de bruit. Pourtant, notre ami a simplement changé d'hélice, cassé la résonance du fuselage en insérant de la mousse à certains endroits et en capitonnant le capot moteur.

Autre exemple connu de beaucoup d'entre nous, le Cap 21 Tony Clark de Gherard Reinsch vu dans beaucoup de meetings. Ce modèle motorisé par un Zenoah 62cc monté sur hydromount et équipé de l'échappement préconisé (fabriqué à partir de deux cartouches de camping gaz) est à 80dB. Et c'est loin d'être financièrement inaccessible pour un modèle de cette taille. Pour les modèles de plus petite taille, un simple changement d'hélice permet déjà une nette diminution du bruit émis. Je n'ai pas souvenir d'avoir, récemment, eu une mesure hors norme pour cette catégorie. Vous voyez, il n'est pas du tout impossible de respecter cette norme. De plus, même si nous avons le devoir d'auto contrôle et que des inspecteurs de la Région ne descendent sur le terrain qu'en cas de plainte, mon petit doigt me dit que dans un futur proche, des contrôles inopinés pourraient avoir lieu. Raison de plus pour s'assurer que tous nos modèles soient mesurés, aussi bien les thermiques que les électriques et que chaque modéliste ait sa fiche de mesure sous la main (en version papier ou en version électronique). Je terminerai en signalant que Jhon est d'accord avec mes propos et que j'estime que le RCLM a pris la bonne décision, raison pour laquelle je me permets de les citer. Pour vous rafraîchir la mémoire, lisez sur le site de l'AAM, sous l'onglet « Objectifs » les paragraphes concernant les réglementations, et plus particulièrement le « Contrôle du bruit » :

<http://www.aamodels.be/fr/objectifs/reglementations/contrôle-du-bruit/la-dgta-et-la-region-wallonne-nous-imposent-de-contrôler-nos-moteurs.html>
Dans ce texte figure un lien vers le texte complet de la « norme intégrale », d'application sur tout le territoire de la Région wallonne.

Patrick Bossin

On a fêté le 40^{ème} anniversaire de l'AAM !

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

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

Anthisnes.

La saison des célébrations a pris fin avec le Festival de l'Aéromodélisme du Model Club Havay les 9 et 10 septembre. Lisez le compte-rendu en pages 10 à 13. Dommage que la météo n'a pas toujours été au rendez-vous

Entre-temps, notre nombre de membres continue à progresser; il a récemment dépassé les 2900. Nous avons tout lieu d'être fiers de cette belle vitalité; rendez-vous dans dix ans pour le jubilé de l'Aéromodélisme belge.

Evénements 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 Piroton CRPAL Anthisnes
9-10 septembre	20 ^{ème} SHOW MCH Havay

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 Piroton	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



20^{ème} Festival d'aéromodélisme d'Havay, une réussite !

Lorsque la fédération nous a sollicités pour faire de notre meeting annuel un événement labellisé « 40^{ème} anniversaire AAM », nous avons accepté avec enthousiasme et fierté. Un éclairage particulier est donné à notre 20^{ème} Festival d'aéromodélisme.

Lors de la préparation de cette 20^{ème} édition, nous avons voulu dépasser le cap des shows traditionnels et présenter un véritable festival, un spectacle à multiples facettes. Pour y parvenir, nous

devions, non seulement, réunir un panel de pilotes de très haut niveau, mais aussi accueillir avec plaisir tous les modélistes qui le souhaitaient, quel que soit le modèle qu'ils présenteraient.

Depuis longtemps une volonté du MCH, notre meeting est ouvert à tout pilote, du « jeune modéliste » presque débutant, au plus célèbre « moustachu ». Une seule contrainte, l'inscription préalable via notre site internet, afin de nous permettre la gestion des vols et l'organisation de l'intendance.

Une nouveauté pour vous : scannez ce QR-code avec votre smartphone pour accéder à l'ensemble des photos de cet événement ...!



Ensemble, nous avons offert, à notre public et amis, non seulement un spectacle extraordinairement varié, de qualité, mais aussi le rêve et l'émerveillement mais n'est-ce pas notre but?

Pour ceux qui y étaient, fermez les yeux et... voltigez... aux commandes de ces avions, planeurs, hélicos, jets, drones et autres engins spéciaux. Ecoutez le son des machines, l'ambiance musicale de haut vol de l'ami Jean-Marc Bisoffi, et les commentaires techniques avisés, agrémentés d'anecdotes très documentées de François André, intarissable présentateur. Revivez... l'apéro-fanfare du samedi



soir, aux sons colorés d'un Jazz Band sympathique, cet excellent repas du samedi, concocté avec goût et maîtrise, mérite que nous félicitions tout particulièrement les dames et demoiselles qui œuvrent dans l'ombre pour nous l'offrir et, point d'orgue, le magnifique feu d'artifice, qui fit pétiller notre 20^{ème} Festival.

Ce n'était pas tout. Dans le cadre des événements du 40^{ème} anniversaire de l'AAM, une délégation de la Fédération a remis un beau trophée au Président, qui le dédicace aussitôt à l'équipe organisatrice et aux bénévoles du club, en les remerciant chaleureusement de leur implication.

Les présentations du dimanche ont été marquées par un show pyrotechnique exceptionnel lors d'une simulation d'attaque au sol par des warbirds, du rarement vu dans notre pays. Plus de cent soixante modèles étaient sur le terrain lors des deux jours, dans une ambiance festive et relax, mais sans concession à la sécurité ni au suivi des vols du meeting.

Nous souhaitons, ici, remercier vivement l'ensemble des acteurs de notre 20^{ème} Festival. Les pilotes, venus parfois de très loin, qui ont fait le spectacle dans des conditions assez difficiles, en cause une météo capricieuse. Les membres, les épouses, les bénévoles, et les



amis du club au sein d'équipes très motivées ! Toutes et tous ont accompli les nombreuses tâches avec maestria, professionnalisme et sérénité. Sans tous ces acteurs, faut-il le souligner, rien ne serait possible ! Encore bravo !
Toute l'équipe du MCH œuvre dès maintenant pour que notre 21^{ème} Festival d'aéromodélisme des 8 et 9 septembre 2018 soit une édition encore plus haute en couleurs, toujours plus riche en surprises...
Vous êtes d'ores et déjà toutes et tous conviés à nous rejoindre pour ce week-end convivial.
Jean-François







Championnat du Monde F3D Pylon Racing en Suède Deux podiums pour la Belgique !



Le championnat du Monde FAI de course au pylône F3D a eu lieu en juillet à Dala Jarna en Suède. L'équipe belge s'y rendit avec 3 pilotes, Bram Lentjes comme pilote junior, Winibald Croux et Stefan Raeven comme pilotes séniors.

Le championnat fut caractérisé par une parfaite organisation. Tous les "heats" se suivaient à un rythme rapide. Il y eut seulement quelques reflights. Le système d'enregistrement des temps fonctionnait parfaitement, le temps de vol était affiché sur deux écrans dans les 5 secondes après chaque vol. Seul le climat suédois imprévisible vint gâcher le bon déroulement de temps à autre : nuages, éclaircies et averses de pluie se succédaient assez rapidement.

Les entraînements libres se déroulèrent moins bien pour l'équipe belge. Bram perdit deux modèles, l'un, suite à une collision avec le pylône et l'autre, suite à une perturbation technique. Stefan en perdit un, suite à une faute de construction dans l'aile. Heureusement Bram a pu compter sur la sportivité de l'équipe suédoise qui lui a prêté une aile de réserve pour la durée du concours, de sorte qu'il put entamer le concours officiel avec deux modèles.

Les pilotes belges volèrent avec beaucoup de ténacité, avec peu de coupures de pylône et peu de chutes. Bram accède à une belle 17^e place sur l'ensemble des participants et obtient la médaille d'argent chez les juniors avec un temps moyen de 60.34 sec. Le podium junior était complété par Daniel Arapakis (AUS) à la première

Légende des photos:

À gauche,

en haut le podium Juniors avec Bram Lentjes médaillé d'Argent,

en bas le podium Seniors avec Stefan Raeven, médaillé d'Argent

À droite, de h. en b. : Stefan Raeven, Winibald Croux et Bram Lentjes, tous trois plongés dans leurs mécaniques





place et Johannes Reutenberg à la troisième place. Winibald termina à la 29^e place avec un temps moyen de 62.8 sec, un beau résultat pour sa première participation à un championnat du Monde.

Stefan termina deuxième senior avec un temps moyen de 57,9 sec, entre Jiri Novotny, le nouveau champion du monde et Thomas Erikson à la troisième place. Au classement par nation, la Belgique termine à la quatrième place, place bien méritée d'ailleurs, derrière l'Australie, l'Italie et les Etats-Unis.

Lors de la super finale, une course séparée entre les 12 pilotes les plus rapides, Randy Bridge montra sa classe de champion du monde régnant en gagnant cette course.

Le championnat se termina par un dîner convivial sur le terrain de vol. Nous avons pu jouir d'un airshow spectaculaire, exécuté par le brillant pilote de planeur, Johan Gustafsson.

Pour conclure, un grand merci aux clubs qui nous soutiennent, à savoir le PMF, le club dans lequel nous pouvons nous entraîner et TMV, le berceau du pylône racing en Belgique.

Rapporteur: Stefan Raeven

Photos: Wim Lentjes

Traduction: Paulette Halleux





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



Le Belgian Drone Fun Tour

Depuis 2013, les rencontres de pilotes pratiquant le vol en immersion en avions, planeurs ou drones (que nous devrions appeler « multiroteurs ») sont devenues de plus en plus régulières au sein de certains clubs d'aéromodélisme. Mais en 2015, suite à une médiatisation via internet notamment, une nouvelle « catégorie » voit véritablement le jour au sein de l'aéromodélisme juste à côté de nos traditionnels avions, planeurs, jets ou encore hélicoptères : le FPV-Racing. Entendez FPV pour First Person View (vol en immersion), et Racing parce que les pilotes évoluant via le retour vidéo de leurs machines se livrent à de véritables courses effrénées sur des circuits composés de flags et d'airgates. Les courses de drones sont lancées.

Cette nouvelle discipline rencontre immédiatement un grand succès et bon nombre de clubs effectuant déjà leurs rencontres sur ce nouveau thème depuis de nombreuses années restent aujourd'hui parmi les acteurs principaux : MCH, MCC, AMCA, ... mais aussi Belcopter, Exocet Rognée, Euro Space Center,

AMCE, ... grâce auxquels l'été 2015 aura pratiquement permis aux « FPVistes » de se rencontrer presque tous les weekends. De véritables extraterrestres,



lunettes sur les yeux faisant évoluer des machines tout aussi étranges et inhabituelles pour bon nombre de visiteurs, parfois étonnés, intrigués, impressionnés et plein de questions.

Fin 2015 sous l'impulsion de Fabrice Facchin, Gaetan Verpoorten et Quentin Daems, la commission sportive de la LBA valide la mise en place d'une nouvelle section dédiée à la compétition : le F3U. La Belgique démarre ainsi son premier Championnat national F3U en

2016 avec la collaboration de différents clubs AAM et VML, au cours duquel une bonne quarantaine de pilotes tant francophones que néerlandophones auront l'occasion d'évoluer ensemble face au chronomètre.

Force est de constater que de plus en plus de personnes pratiquent le FPV, mais peut-être de par la mise en place de la compétition, peu de clubs proposent encore des journées de rencontres pour les non compétiteurs. C'est en fin de saison 2016 qu'un nouveau projet se met en place sous la motivation de Valérie Lecat et de Fabrice Facchin : le Belgian Drone Fun Tour (BDFT) est né.

Son objectif est simple : « Nous voulions proposer à tout pratiquant de FPV-Racing non spécialement intéressé par la compétition mais également au grand public, de savoir où se retrouver et profiter d'une bonne journée « potes / barbecue » dédiée à leur passion ... et pourquoi pas de créer de nouvelles vocations. »

Le BDFT se veut être un moyen de partage et de promotion de la discipline dans la vie réelle, hors des réseaux sociaux. Dans la mesure du possible, il tente

également d'être un relais quant aux informations liées à la réglementation, la sécurité, la législation, etc. en restant impérativement accessible pour tous.

Sa première édition en 2017 aura permis de coordonner 8 dates (hors compétition F3U) dans différents clubs ou lieux inhabituels, comme au sein de la base militaire de Beauvechain lors des Helidays, au MCH (Havay), à l'AMCA (Comines), dans un golf, au parc d'Enghien lors du Weekend du modélisme, au RHPA (Haneffe) ou encore au JAC (Orp-Jauche). Les propositions 2018 affluent déjà sur le calendrier. C'est au cours de ces rencontres que le club organisateur aura un rôle à jouer quant à la gestion des fréquences vidéo, à la sécurité, à la sensibilisation de tous aux fondamentaux nécessaires pour la pratique du FPV-Racing.

De plus en plus de clubs accueillent cette nouvelle discipline sur leur terrain et/ou organisent des créneaux horaires pour le placement du circuit, ce qui permet une cohabitation la plus adéquate selon chaque organisation interne. D'autres disposent d'un espace permanent, comme au MCC (Chaufour), au MCH (Havay 2018), ou encore au MCBB (Basse-Bodeux), sans oublier nos amis néerlandophones du DMC (Diest).

Il est évident que cette discipline subit une évolution fulgurante sur une période très courte. Il s'agit très certainement d'une situation sans précédent pour l'aéromodélisme, un magnifique loisir qui ne demande qu'à permettre à chacun de pouvoir profiter au mieux de sa passion, dans un cadre tant légal que sécurisé, tant compétitif que de loisir,



mais toujours le plus amical possible.

- Si vous avez un club avec des membres désireux d'organiser une journée de rencontre, contactez-nous !
- Si vous êtes pilote de drone débutant, seul et que vous voulez essayer un circuit ou rencontrer d'autres passionnés comme vous, venez à ces journées Fun !
- Si vous ne connaissez pas cette discipline et que vous voulez la découvrir ou l'essayer, venez rencontrer les nombreux pilotes en démonstration !
- Si vous cherchez un club où les membres pratiquent le drone en FPV, contactez-nous !

Rejoignez le BDFT sur sa page Facebook : Belgian Drone Fun Tour.. Retrouvez les reportages photos des différentes rencontres sur notre espace Flickr (<https://www.flickr.com/photos/97162146@N03/collections/72157662951428399/>)

L'année 2018 se prépare déjà avec de belles rencontres attendues ... et

inattendues !

Concernant le côté compétitif du FPV-Racing, le deuxième championnat de Belgique F3U 2017 est maintenant terminé et a rencontré un franc succès avec la participation d'une cinquantaine de pilotes tout au long de la saison.

Un grand remerciement aux clubs ayant reçu les différentes manches de cette saison, DMC (Diest), MCC (Chaufour), CAV (Villers-La-Loue), MACH (Herentals), MCH (Havay), EML (Eeklo) et à nos différents partenaires.

Le suspense a été tenu jusqu'à la dernière manche, voici les résultats 2017 :

Catégorie OPEN :

- 1 : Vincent Delcommene
- 2 : Maxime Bastin
- 3 : Hans Turpyn

Catégorie STARTER :

- 1 : Florian Facchin
- 2 : Sergio Luque
- 3 : Erwinn Lemmen

Rendez-vous en 2018 pour la troisième édition, www.fpv-racing.be

Valérie et Fabrice





Wallonie Bienvenue à Villers-le-Bouillet

Dans le cadre de "Wallonie Bienvenue", Bruno et Bernadette Scordo avaient ouvert leur jardin pour une visite sous chapiteau sur le thème « 50 ans de modélisme ». Pour rejoindre l'intérieur du chapiteau, l'allée était bordée de part et d'autre de planeurs et avions

qui pour la plupart avaient au minimum une trentaine d'années, voire plus. À la demande de Bruno j'avais amené quelques anciennes radios et moteurs vintage ainsi que deux planeurs. Le SAM fut mis à l'honneur ; en effet à l'intérieur, les plus beaux modèles de Bruno étaient exposés, bon nombre

d'anciennes revues étaient étalées sur des tables, mais le clou du spectacle revenait à la TAGAZELLE, ce modèle inspiré de la « Demoiselle » de Santos Dumont. Tout est parfaitement équipé, les membres du pilote fonctionnent en relation avec toutes les commandes du modèle. Vous dire le nombre d'heures



passées à la réalisation de cet appareil est impossible, les quelques vols réalisés ont suffi à son constructeur et c'est avec sagesse que celui-ci ne vole plus, nous avons devant nous une pièce de musée. Mais il fallait voir les yeux écarquillés des visiteurs quand Bruno actionnait les commandes !

Nous avons eu l'honneur de la visite bien sympathique de Madame Aline Devillers, bourgmestre de Villers le Bouillet, ce qui atteste de l'intérêt porté à ce genre de manifestation.

Notre ami Thierry s'occupe entre autres des simulateurs de vol sur ordinateur. Ils eurent eux-aussi un énorme succès ; plusieurs personnes aussi bien des adultes que des enfants s'y sont essayés avec plus ou moins de succès.

Passons maintenant à la pièce maîtresse, la soufflerie 'BOREA' construite entièrement par Bruno. Celle-ci est destinée aux démonstrations dans les écoles secondaires et universités ; elle a pour but de démontrer entre autres comment vole un avion. Je vous ferai grâce de tous les termes techniques employés lors des différentes démonstrations. Il faut savoir que pas moins de 280 personnes nous ont rendu visite et pratiquement non-stop, nous avons avec plaisir et passion donné toutes les explications qui nous



furent demandées. À la présentation de la soufflerie, plusieurs personnes ont demandé à Bruno quel était son niveau pour connaître ainsi et aussi bien son programme. Il lui plaît à dire qu'il a une formation de Pataphysicien et qu'il a une chaire de Zététique à l'Université de Marseille. Nous reconnaissons bien là son humour.

Nous avons eu la visite de quelques membres SAM vu le weekend exceptionnel ensoleillé. Il est certain que les autres ont bien profité de ces dernières bonnes journées pour rejoindre les terrains de vols.

Félicitations aux hôtes Bernadette et Bruno et merci pour leur accueil dans leur propriété, un bon moment passé ensemble et certainement à refaire.

Yves Bourgeois





ACW
Aéro Club de Wavre

EXPO 2018

Aéromodélisme

Entrée libre

3 & 4 février 2018

Hôtel de ville de Wavre de 9 à 17 heures

Maxi bourse d'échange



Apologie de la construction bois

David Douglas - OO-AD2374

Les récents articles de Robert (voir AAModels-info de cette année), et les discussions que j'ai eues avec lui, Robin Joseph, Nathalie Demeure et d'autres, m'ont incité moi aussi à la redécouverte de la bonne vieille construction en bois.

L'article de Robert dans l'AAModels-info de juillet-août et septembre 2017 résume très bien l'évolution de notre hobby. Ayant, comme mes compères des Aiglons des années 70, eu une

période «d'abstention» du modélisme, pour plein de raisons différentes, le virus s'est manifesté à nouveau, surtout grâce à la découverte sur internet de la résurrection de ce club sur un nouveau terrain à Hamme-Mille. Et là, surprise, je retrouve les anciens copains ! Un petit mot de reconnaissance pour Jean-Marie Tordoir qui nous a quittés : c'est grâce à lui que durant mon adolescence j'ai pu retrouver ce hobby que j'avais embrassé très jeune. Il m'a soutenu et aidé, allant jusqu'à me conduire lors de concours de

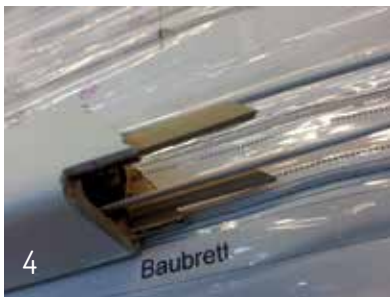
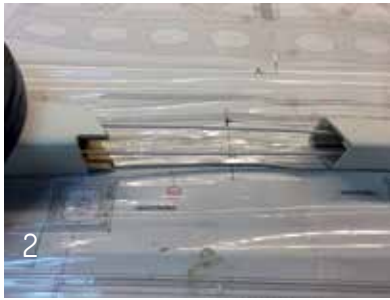
vol libre. Que de souvenirs...

Voilà donc le virus réactivé ! Mais tous mes anciens magasins fétiches où, n'ayant pas les finances nécessaires à l'époque, je ne faisais qu'admirer les modèles. Eh bien, ils ont disparu ! Il n'y a plus qu'Internet et des modèles tout montés, prêts à voler. Des mousses, des modèles bois fabriqués en Asie. Pas ma tasse de thé.

Robin nous a montré un kit de planeur électrique qu'il avait repéré chez Hollein,



1. Après le crash, de la charpie



l'Introduction F5J. Et là, coup de foudre, cela existe encore ! Et avec la découpe CNC, quelle précision ! Donc achat d'un kit directement. C'est là qu'intervient Robert ; il a découvert les modèles RES. Je suis séduit, et commande aussi un E-AndREaS. Il faut dire que j'avais la nostalgie de l'Aquila que j'avais construit

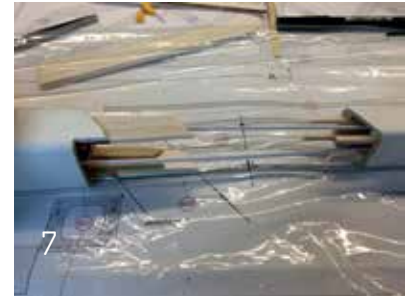
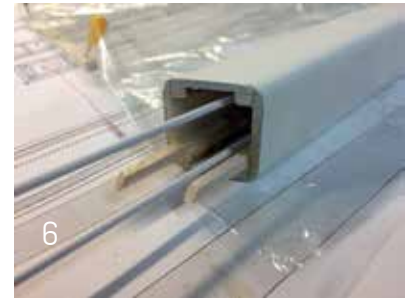
en 1979 et perdu dans un arbre. Quel modèle élégant, fait de planches de balsa (et un sérieux coup de ponçage). Le E-AndREaS me rappelle un peu cela.

L'assemblage de l'E-AndREaS est un plaisir, mais surtout pour le fuselage de la version électrique, certainement pas pour un débutant. Robert a très bien documenté sa construction. Je n'en parlerai donc pas.

Quel est donc le but de mon article alors ? Je voulais montrer un autre avantage de la construction traditionnelle, à savoir le fait de pouvoir réparer le modèle en cas de casse.

Le crash

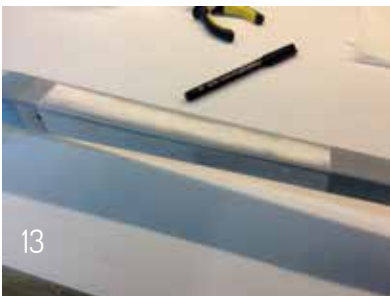
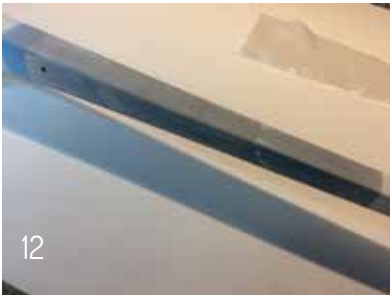
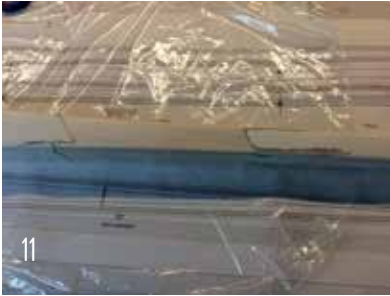
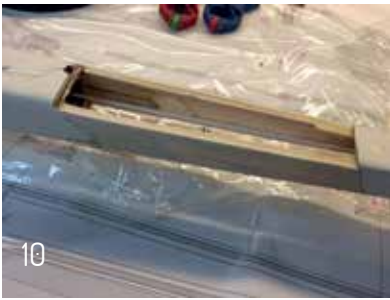
Un dimanche d'août est organisé une petite compétition sympathique sur notre terrain ; un genre de course-relais où chaque équipe doit avoir un planeur ou électro-planeur dans le ciel à tout moment pendant une heure. Je vous passe les règles que Robert commente ailleurs dans ce numéro. Je dois juste dire que cette compétition fut très agréable et forge un esprit de camaraderie certain. Mais voilà, lors de mon dernier vol, j'ai laissé l'E-AndREaS s'éloigner de trop et j'ai perdu le contrôle visuel de mon bel aéronef. Résultat : aller dans les champs récupérer ce que d'aucuns appelleraient une épave. Je l'ai ramené à l'atelier et décidé, après bonne réflexion, de le réparer. D'abord constatons les dégâts : La voilure n'a presque rien. L'avant du fuselage non plus, car admirablement bien conçu. Par contre, derrière les ailes, c'est de la charpie (voir photo 1). Il y avait aussi une fissure juste devant le pylône du stabilo, point faible pressenti, car le grain du coffrage supérieur est transversal pour pouvoir être courbé. Je mettrai simplement une couche de fibre de verre/époxy, après ponçage pour assurer



l'adhérence, et une couche de finition. Mais, comme on peut le voir sur la photo, toute la structure du fuselage derrière l'aile est détruite sur une dizaine de cm. Il faudra donc reconstruire tout cela en maintenant une géométrie correcte du fuselage, aligné et sans torsion.



Après la réparation, plus trace de l'accident



Alors en avant ! D'abord découpe de la partie exposée à la scie rasoir (photo 2), et mise en place d'un «marbre» de reconstruction basé sur les plans et les cales utilisés pour la construction (photo 3), ceci afin de maintenir le fuselage droit et à l'équerre. Je m'inspire des carrossiers automobiles qui réparent un châssis sur ce qu'ils appellent un marbre... Une fois les deux parties du fuselage bien alignées et calées, on peut commencer à reconstruire.

Des «tuteurs» sont installés sur les «moignons» restants après la découpe pour permettre de greffer les pièces qui vont remplacer la structure interne disparue (photos 4-8). On fixe d'abord les tuteurs sur les parties restantes de la structure interne en laissant bien durcir la colle. Ensuite, en s'appuyant sur les tuteurs, on fixe une à une les parties de la nouvelle structure interne. Une fois tout cela bien stable le fuselage est déjà unifié à nouveau et on peut reconstruire le coffrage (photo 9-10). Celui-ci sera en planches de balsa de 2 mm, comme à l'origine. Malheureusement j'ai mis le grain du balsa transversalement sur les faces supérieures et inférieures, ce qui n'est pas très malin ; le fuselage manque de rigidité dans le plan vertical, ce qui va m'obliger à le recouvrir de fibre de verre.

Mais avant ça, ponçage, apprêt, et re-ponçage (11-12). J'utilise pour remplir les petits défauts un produit assez sympa : le «One Fill» de Polyfilla. C'est extrêmement léger (d'ailleurs quand on l'achète, on a l'impression que le pot est vide... mais il est plein !), et ça se ponce

très facilement, comme du balsa. Ensuite de la fibre de verre 100 gr/m² enduite d'époxy 24 h (13-14). Finalement, encore du «One Fill», du ponçage, un apprêt final, et la peinture finale (15-16).

Voilà le travail. Tout ce que cela demande est un peu de patience et d'huile de coude. Le nombre d'étapes est assez important, mais on peut travailler par étapes de 10-15 minutes chaque fois, entrecoupées du temps de séchage. Donc ce n'est pas si laborieux. Le fuselage est parfaitement droit, les voilures d'équerre, et ça vole même mieux qu'avant. La prise de poids est raisonnable, 9 gr de réparation, mais comme on est derrière les ailes, 3 gr ont pu être éliminés à l'empennage (mon E-AndREaS, comme celui de Robert, avait dû être lesté à l'arrière pour obtenir le centrage recommandé) ; donc bilan : 6 gr de plus qu'avant le crash. Mais surtout une cellule saine pour de nombreux beaux vols en perspective.

Certains qui avaient vu le planeur cassé, croyaient que j'avais acheté un nouveau fuselage, donc le travail porte ses fruits. Et c'est là tout l'intérêt de construire ou de créer avec ses propres mains. Cela m'apporte autant de plaisir que de voler.

Vive la construction en bois ! L'Introduction F5J frétille dans sa boîte, il veut rejoindre son petit/grand frère....

A bientôt au terrain,

David



Meeting RC sur l'histoire de l'aviation belge



20 ans, ça se fête. Et justement en 2018, le club des Accros du Servo aura 20 ans d'existence. À cette occasion, nous voulons marquer les esprits et nous vous inviterons donc à un meeting à la thématique exceptionnelle : L'histoire de l'aviation belge.

Vous serez évidemment conviés à venir

y assister, mais aussi à en être l'un des acteurs ! Afin d'offrir au public l'éventail le plus large possible, tout comme pour vous donner l'occasion d'exposer aux spectateurs votre savoir-faire de constructeur et/ou de pilote, nous vous proposons de vous joindre à nous. Les seules conditions d'inscription sont de pouvoir présenter une maquette ou semi-maquette d'engin volant en rapport immédiat avec la Belgique, soit :

- avec une décoration ou immatriculation belge (un Marchetti de la FAé, le Sikorsky S-58 OT-ZKE, le Piper Cub 00-MEU,...)
- de fabrication belge (un Stampe SV-4, un Topsy Nipper,...)
- appartenant à un pilote Belge (le Bucker Jungmeister de Benoît Dierickx, les OV-10 Bronco du Team Bronco,...)

Il n'y aura pas de trop petit ni de trop



grand, cela peut être un RTF, un kit ou un perso. La taille du modèle sera sans importance, l'essentiel résidera plus dans son niveau de finition, son originalité ou encore son aura.

Cet événement se tiendra le week-end des 25 et 26 août sur notre terrain de Bossière. Votre inscription est à enregistrer au plus vite via notre site www.lesaccrosduservo.be. Un lien y est mis en évidence pour vous guider aisément vers notre formulaire.

Nous comptons sur vous pour nous étonner et célébrer dignement cet anniversaire !

Pour tout renseignement, contact : lesaccrosduservo@yahoo.fr

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 6B (heer/gronsveld)
6228 XZ MAASTRICHT/HOLLAND
Tel. Int. : 0031 43 3613334

MAGAZINE GRATUIT!

VISITEZ NOTRE SITE:

WWW.SHAMROCK-MAASTRICHT.NL

Championnat du Monde F3K L'viv Ukraine



Le Championnat du Monde F3K 2017 a eu lieu à L'viv en Ukraine, juste au-delà de la frontière polonaise, loin de la guerre qui se passe à l'autre côté du pays. 33 pays ont envoyé des représentants y compris la Russie, ce qui montre que le sport est au-dessus des conflits. Pour ceux qui sont allés comme nous en voiture, quelques difficultés se sont présentées car l'assurance normale n'est pas valable en Ukraine. Chez certaines compagnies, on peut obtenir une exten-

sion pour la RC pour une courte période. Pour l'assurance voyage, j'ai trouvé une compagnie qui couvre toute l'Europe, y compris l'Ukraine. Pour boucler le tout, Steven a dû demander d'autres numéros de plaque pour pouvoir changer d'assurance. Dans la brochure du championnat, il était mentionné que l'on pouvait facilement prendre l'avion jusqu'à Varsovie et de là louer une voiture. Mais cela n'était pas possible car il est interdit de passer la frontière avec une voiture de location.

La plupart des participants ont volé jusqu'à L'viv vu que Kiev est relativement loin de L'viv et que les routes sont en mauvais état. L'équipe belge avec les pilotes Kristof Verschoren, Steven De Weerd, Guido Ter Horst et le chef d'équipe Willy Verschoren ont fait le voyage via la Pologne pour pouvoir profiter d'une nouvelle autoroute peu fréquentée jusqu'à la frontière ukrainienne. Il y avait toujours peu de trafic aux abords de la frontière ce qui laissait entrevoir un passage facile.



Kristof



Steven



Guido

2017

Willy Verschoren



En réalité il en alla tout autrement : 5 heures pour faire quelques centaines de mètres. Peut-être ne veulent-ils pas de visiteurs, nous sommes-nous dit. En réalité cela provient du fait que beaucoup d'Ukrainiens qui habitent près de la frontière polonaise achètent une voiture en Pologne et roulent avec des plaques polonaises. Avant, ils allaient un fois par an en Pologne, maintenant ils vont tous les 8 jours.

Une fois la frontière passée, nous découvrons un autre monde. Plus d'autoroute, la route principale passe au travers des villes dans lesquelles la vitesse maximale est de 30km/h. Les champs sont plus petits, le matériel plus vieux. Les maisons aussi sont typiques : petites et vieilles. Ce n'est qu'aux abords des villes que l'on voit des grandes maisons nouvelles, des machines agricoles récentes, ce qui sous-entend qu'il y a quand même une évolution.

Une fois sur le terrain, nous avons pu procéder aux activités habituelles dans le cadre d'un Championnat du Monde. Cependant nous avons dû migrer d'un

aérodrome local vers le terrain où la « Wilga » cup devait avoir lieu et où il n'y avait aucune infrastructure, pas de routes, pas de hangars. Tout se passa donc dans des tentes. Heureusement il n'a pas beaucoup plu, sans quoi le terrain aurait été transformé en champ de boue. Tout était prêt pour commencer la Vladimir's Model Cup, pour permettre aux pilotes, aides et surtout aux chronométreurs de prendre connaissance des règlements et de la manière de prendre les temps, ce qui n'est pas si simple en F3K compte tenu du nombre et de la diversité des épreuves et de l'obligation de suivre le pilote ou l'aide si ceux-ci décident subitement d'aller lâcher le planeur de l'autre côté du terrain. Parfois, ils sont nombreux à être dans le même coin car la pompe y est justement attendue alors que peu après, c'est à l'autre bout du terrain que le pilote voudra se situer pour y attraper la bulle.

127 pilotes étaient inscrits à la Vladimir's Model Cup, le concours international OPEN organisé le week-end en répétition générale du championnat qui allait suivre. On a volé par groupes de 15 pilotes. Les pilotes du groupe suivant devaient se tenir prêts avec leur émetteur et démarraient à la fin de la « fenêtre ». Tant que cela marche, ça va mais après quelques vols, un certain nombre de planeurs se retrouvèrent en « failsafe », surtout ceux qui étaient dans le voisinage des grandes antennes wifi. Après que ces antennes wifi furent éteintes, il y eut moins de problèmes liés à une mauvaise réception. Bien vite, il apparut que les modèles extra-légers qui avaient été faits spécialement pour le championnat du monde étaient performants dans peu de vent et peu de thermiques. Nos pilotes étant habitués à des conditions atmosphériques plus venteuses ont donc dû s'adapter.

Nos pilotes Steven, Guido en Kristof ont bien commencé. Mais il faut bien se rendre compte que même dans des tours difficiles, il y a toujours des pilotes qui font le plein des points. Après 6 tours, Steven est 52^e, Kristof 72^e et Guido 107^e. Sont sur le podium : 1^{er} Milan Havelka, 2^e Hermann Haas et 3^e Ihor Butseroha. Ici, il est intéressant de s'arrêter sur l'histoire de Milan Havelka. Il vola avec un modèle de construction personnelle qu'il avait été obligé par les circonstances de développer et de construire car il cassait toujours les modèles de marque courante et c'était toujours de sa propre faute. Il en a donc construit un lui-même. Il y eut d'autres circonstances spéciales. Chaque matin, les ukrainiens se mettaient en rang avec la main sur la poitrine comme salut militaire. Sur le maillot des Turcs, il y avait une représentation du contour de l'Ukraine mais sans la Crimée. Vladimir l'avait très vite remarqué et il résolut rapidement le problème en dessinant la Crimée avec un marqueur. Les Japonais quant à eux exécutaient des exercices physiques chaque matin. Quant aux pilotes australiens, ils n'ont pu s'entraîner ensemble que 5 fois car ils habitent à 900km l'un de l'autre. Et nous, on trouve qu'il faut rouler loin pour aller à un concours !

L'enregistrement des modèles est très simple et se limite à la mesure de l'aile et de l'arrondi du nez ainsi qu'au collage des étiquettes sur chaque partie du modèle. Ainsi les chronométreurs peuvent vérifier rapidement le modèle du pilote. La cérémonie d'ouverture eut lieu au centre de la ville. Nous y avons été transportés en bus vu qu'il était très difficile de trouver une place de parking. Nous eûmes droit à une grande cérémonie qui a été retransmise à la télévision. Le folklore local a été alimenté comme



d'habitude par des discours en Ukrainien et en Anglais. Ensuite un tour guidé du centre de la vieille ville a été organisé suivi d'un repas dans un « grand » restaurant. Ici l'organisation n'était pas faite pour recevoir 250 personnes en une fois. Chacun trouva une place mais les serveurs ne prenaient pas note des commandes et la mémoire leur fit souvent défaut. Quand il fut temps de reprendre le bus pour regagner l'hôtel ou le camping, certaines personnes n'avaient pas encore mangé. Comme il nous apparut plus grave de rater le bus que de ne pas manger, nous avons fait une petite cure d'amaigrissement.

Les premiers tours du Championnat du Monde commencèrent avec peu de vent et peu de chance de trouver un vrai thermique à 9h du matin. Au cours de la journée, les thermiques se renforcèrent mais il subsistait de grandes différences entre les groupes. Guido a fait un bon début et fut à la fin de la première journée 28°, Kristof 41° en Steven 76°.

Les deux jours suivants, le temps fut fort semblable et il apparut rapidement que les tours difficiles alternaient avec des tours plus faciles. Avec autant de bons pilotes dans chaque groupe, les différences deviennent plus grandes si on n'est pas d'emblée dans la pompe ou si on largue moins haut et qu'on a des difficultés à prendre le thermique. A la fin du troisième jour, Kristof est 30°, Steven 78° et Guido 85°.

Le 4^e jour, on attendait plus de vent mais ce n'était pas encore le vent comme en Belgique. Pour Kristof ce fut un bon jour avec 4 fois 1000 points et il était alors 30°, Steven 78° en Guido 85°.

Le dernier jour, il y eut encore plus de vent et les différences s'accrurent : Kristof était 22°, Steven 73° en Guido 81°. Tous ont connu une expérience très riche dans un grand concours.

Le flyoff fut volé avec beaucoup de vent et par conséquent les thermiques se déplaçaient très rapidement. Ce ne fut pas facile pour les 20 meilleurs sur les 20 tours. Plusieurs pilotes se sont faits attraper et ont atterri en dehors des limites. Un tour de trop dans un thermique pour gagner un peu de hauteur et on ne revient pas au terrain ! Cela semblait très difficile pour les pilotes mais c'était passionnant à regarder.

Vincent Merlijn des Pays-Bas, qui a finalement gagné, a lui-même, au cours du 5^e tour, vu son modèle piquer vers le



sol car le ballast avait bloqué le câble de direction. Dans ce tour, peu de bons temps ont été réalisés de sorte que la perte de points fut moins grande que prévue. Rien n'est allé de travers dans le dernier tour et à la fin personne ne savait qui avait gagné. Il pouvait encore être 4^e ou 5^e. Cela dura encore longtemps avant que tous les calculs soient faits et vérifiés par le jury. L'excitation était grande dans le camp hollandais. Félicitations Vincent.

Montent sur le podium : 1 Vincent Merlijn NED, 2 Ihor Butseroha UKR, 3 Milan Havelka CZE

Ainsi prit fin le Championnat du Monde F3K à L'viv et nous pouvons considérer ce championnat comme ayant été agréable et riche en enseignement, durant lequel beaucoup de bons vols ont alterné avec de moins bons. Heureusement le temps pendant la compétition a été bon, même très bon de sorte que la compétition a pu se dérouler sans beaucoup d'interruption.

Il nous reste une longue attente à la frontière, un voyage de retour de 2 jours mais surtout de très beaux souvenirs.

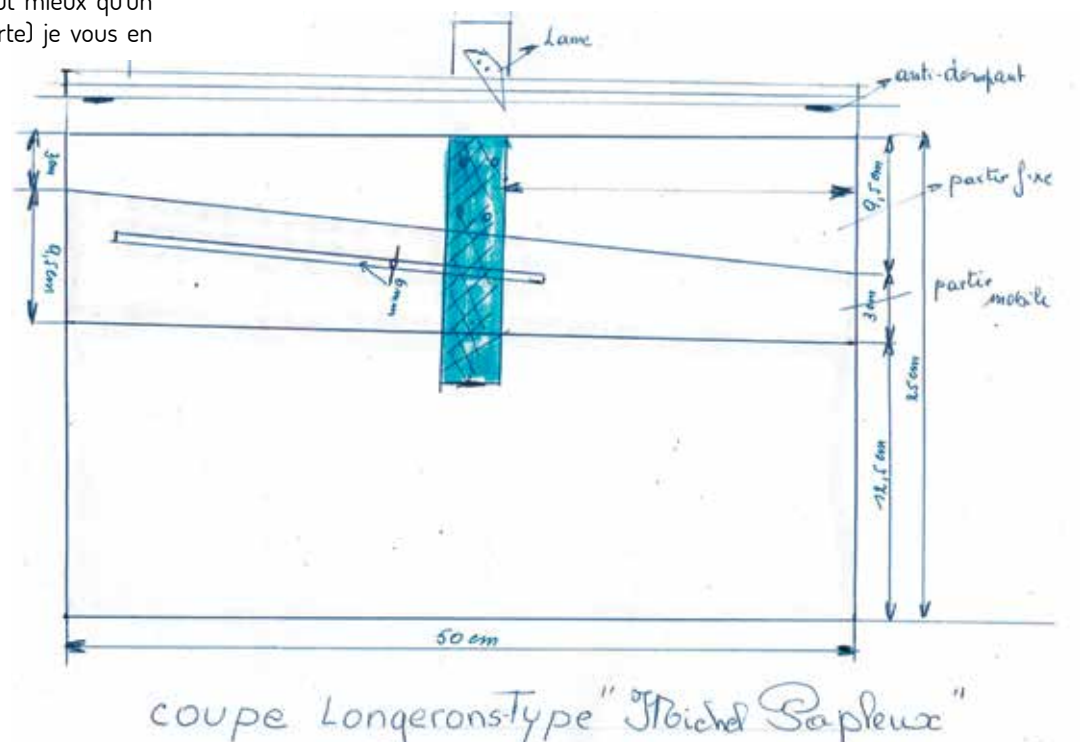
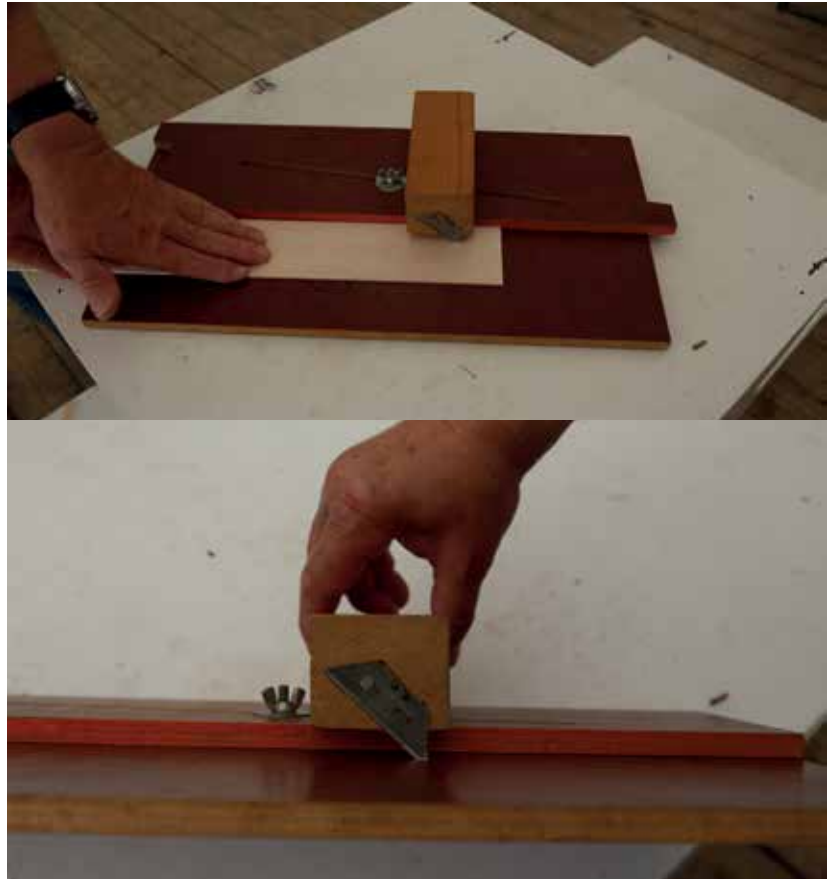
Willy Verschoren
Traduction: Paulette Halleux

Le coupe longeron type « Michel Papeux »

Il y a quelques temps nous étions attablés devant une assiette de boulets frites et il y avait à cette table Michel, Yves, Pierre, Victor, Paul et moi-même, autrement dit que des « balsaphages ». Nous devisions sur nos méthodes de travail, chacun y allait de sa propre expertise à découper les planchettes de façon à en faire des longerons. Voilà que notre ami Michel nous parle de sa manière de travailler le balsa. À un moment de la conversation, il se lève, part vers sa voiture, et revient avec un appareil dans ces mains. Quelle ne fut pas notre stupéfaction de découvrir son appareil de découpe de longerons. Nous étions ébahis devant la simplicité de l'outil et sa précision de réglage. Cet engin de découpe est réalisé à partir d'une chute de contreplaqué marin de 10 mm d'épaisseur de 50 cm de longueur et 25 cm de largeur qui constitue la base et d'une autre de 50 cm de long et 13 cm de largeur qui est découpée en oblique ; une partie est fixée sur la base et l'autre qui sera mobile est munie d'un rainure parallèle à l'oblique ; le tout est surmonté d'un bloc de 5x5 cm dans lequel vient se loger une lame de cutter.

Comme un croquis vaut mieux qu'un long discours, (Bonaparte) je vous en livre le plan.

Bruno





Machines de Légende 2018

Commémoration à Havay, village martyr de la Grande Guerre

Au Model Club Havay, depuis quelques années, le troisième week-end de mai rime avec

"Machines de Légende". Une journée où les engins volants qui ont fait l'histoire, tant au niveau "grandeur"

qu'au niveau modèles réduits, sont mis en valeur. En cette année 2018, plusieurs rencontres commémoreront la fin de la "Grande Guerre" seront également organisées sur les terrains d'aéromodélisme.

Notre commune-hôte, Havay, a malheureusement connu des heures funestes peu avant la fin du premier conflit mondial. En effet, en février 1918, l'occupant a vidé partiellement le village de ses habitants pour l'utiliser à des fins entraînement au bombardement aérien, faisant de celui-ci un village-martyr. Une zone centrale était totalement interdite, une zone périphérique l'était temporairement lors des essais. Témoignage



unique de cette expérience traumatisante, une bombe d'une tonne, non explosée et récupérée après la guerre, est visible au Mons Memorial Museum. Aussi, il y a quelques mois, notre club proposa un concept de commémoration en collaboration avec la Commune de Quévy et le Cercle des Dix Clochers, asbl., pour que cette journée soit couplée à un week-end mêlant l'aéromodélisme à d'autres activités historiques autour du thème "Havay, Village-martyr de la Grande Guerre". Ce sera durant le week-end Wallonie Bienvenue qui se déroulera à Quévy en mai 2018.



Plus d'informations vous parviendront dans les prochains mois, mais notez déjà, propriétaires, pilotes et amateurs d'engins volants de la Première Guerre, ce rendez-vous à Havay pour le week-end de la Pentecôte de l'an prochain, les 19 et 20

mai 2018. Vous êtes toutes et tous bienvenus au MCH. Le CA du MCH.



Bundesarchiv, Bild 146-1073-040-48
Foto: z. Ang. 1. November 1937 ca.



Pour plus d'informations sur le thème :

https://www.telemb.be/quartiers-d-histoires-havay-village-martyre-de-la-grande-guerre_d19752.html

https://www.rtbef.be/14-18/thematiques/detail_la-belgique-sous-les-bombes?id=8262434

<http://www.monsmemorialmuseum.mons.be>

Image mystère

La solution du trimestre précédent :

La Maison Blanche a été construite en 1792. En 1948 elle était dans un état de délabrement le plus total avec certains plafonds qui s'écroulaient, des pièces inutilisables, des poutres qui pourrissaient et même la baignoire du président qui s'enfonçait inexorablement dans le sol...

Il fut donc décidé de la démolir et de la reconstruire complètement en ne gardant que les murs extérieurs pour qu'elle garde son aspect historique.

Ici, vous reconnaîtrez le célèbre bureau ovale :



L'image mystère de ce trimestre

De quoi s'agit-il ?

- Un décor pour film de science fiction
- Un prototype de centrale téléphonique presque automatique
- Les manomètres d'une soufflerie de la Naca (l'ancêtre de la Nasa)
- Une des premières émissions de broderie à la télévision anglaise

Envoyez vos réponses à jbg@aamodels.be



HOBBY FUN
MODÈLES RÉDUITS

25 ans

Votre spécialiste en modèles réduits radiocommandés Thermiques et électriques

Couthuin(Huy)
Rue d'Envoz, 44
Autoroute E42, sortie 8
Huy-Heron 2ème à droite

085/71.25.76

WWW.hobbyfun.be

Horaires d'ouverture du Magasin

Vendredi	13H30 / 19H30
Samedi	9H00 / 15H00

Destockage sur certains Kits en stock

Moteur MVVS 10cc Diesel

Solidarité entre pilotes SAM

C'est lors d'un Eurosam en Hongrie que j'avais remarqué le moteur de Joseph Ask qui équipait son modèle, il était un peu différent de sa version originale. En effet la vis de contre-piston avait disparu.

C'est sur son modèle perché dans les arbres à Cerfontaine que ce moteur MVVS 10 cc était installé ; ayant participé à sa récupération, j'ai pu à mon aise observer ce moteur.

Ayant acheté le même et ayant des difficultés pour le faire fonctionner, je l'avais un peu mis de côté. Cette année en Slovaquie, je rencontre Joseph qui était en train de faire fonctionner son moteur. Interpellé par la régularité de fonctionnement, j'essaye tant bien que mal de converser avec lui, mais il ne parle que le Hongrois et peu d'Anglais ! Avec quelques gestes et quelques mots, je lui demande si c'est lui qui a fabriqué ces pièces de modification en lui faisant comprendre

que j'aimerais avoir les mêmes.

Comme vous comprendrez, pas de grand discours, mais Joseph ouvre son coffre à outil et sort une nouvelle culasse et une venturi et me fait comprendre qu'il me les offre !

Rentré en Belgique, je m'empresse de faire la modification sur mon moteur et les difficultés rencontrées par le passé disparaissent complètement : alimentation du moteur par deux tours d'hélice et le moteur démarre ! Sa régularité est incroyable ; il ne reste plus qu'à prendre le chrono.

Ce moteur est prévu pour la catégorie TEXACO ; nous avons droit à 1cc de carburant par 400 grammes de poids du modèle et devons voler pendant 20 minutes, temps de moteur compris.

J'avais pris comme modèle un Flying Quaker de 1938 lors de la rencontre de Rognée. Pour mon modèle, j'ai droit à 10cc de carburant ; je remplis le réservoir

qui n'est autre qu'une seringue et décide de mettre environ 20cc. Atroupement autour du modèle, entre autres Bruno qui avait déjà le chrono en main et voilà le moteur qui démarre pour ne s'arrêter que 6 minutes plus tard. Essai plus que concluant à l'émerveillement de tous.

Le carburant est composé d'éther, huile de ricin et pétrole préparé par mon ami Jo Michiels. Le carburateur RC a été remplacé par une simple alimentation avec pointeau fournie par Serge Faniel.

Le modèle est équipé obligatoirement d'un coupe alimentation (système qui étrangle la durite).

Encore une fois la solidarité entre pilotes du SAM a fonctionné.

Merci à eux tous.

Yves Bourgeois





Programmation en OpenTX

Introduction

Mon nom est Guido ter Horst. Je suis d'origine hollandaise, mais vivant en Belgique depuis plus de huit ans. Il y a trois ans, le virus du DLG (Discus Launch Glider ou planeur lancé-main) m'a frappé et j'en suis devenu fanatique, après avoir pratiqué un peu, il y a plus de 25 ans, le planeur 2 voies lancé au sandow. La rédaction de l'AAModels-info m'a sollicité pour expliquer les possibilités offertes par les émetteurs programmables qui sont devenus une part importante de mon hobby.

Depuis l'avènement de la radiocommande il y a déjà plusieurs décennies, bien des choses ont changé. L'arrivée des émetteurs programmables qui permettent de mélanger certaines commandes comme la dérive et les ailerons ou le mélange des ailerons et des volets de courbure pour obtenir ce qu'on appelle les « flaperons », a eu pour effet de faire de la programmation d'un modèle une part significative du hobby en soi. Certains émetteurs permettent l'utilisation d'un langage de programmation (on parle d'un langage de scripting...) comme le LUA, ce qui permet de réaliser sur l'émetteur toutes sortes d'actions

dont les possibilités sont littéralement illimitées.

Scripts de télémétrie

L'idée de départ qui était de permettre aux utilisateurs de composer des scripts pour accomplir certaines fonctions avait par exemple pour objectif de réaliser des écrans d'affichage pour présenter les valeurs provenant de la télémétrie. Certains pilotes souhaitent disposer pendant le vol de l'affichage en grands caractères de l'altitude actuelle du modèle; d'autres préfèrent pouvoir observer l'intensité du signal de réception ou l'état de la batterie embarquée... Les langages de scripting permettent la programmation de ce

type d'écrans. LUA¹ est le nom donné à ce langage de programmation, utilisé notamment dans le système d'exploitation OpenTX ainsi que dans certains ensembles Jeti. Ce langage convient bien car il est rapide, son code est aisément lisible (comme le Basic utilisé sur les premiers micro-ordinateurs) et est aisé à apprendre. Des exemples de scripts de télémétrie LUA pour OpenTX se trouvent sur le site RCSettings.com, un site dédié au partage de scripts « open-source » LUA pour OpenTX.

Un script LUA très populaire en aéromodélisme est « LUA-Pilot ». Il est notamment utilisé par les pilotes de drones pour disposer d'un indicateur de direction GPS, d'un log de l'utilisation de la batterie, de la force du signal et de toute autre indication sur un même

¹ Lua signifie « lune » en portugais. LUA a été développé dans les années '90 dans une université de Rio de Janeiro

Ci-dessous, un écran de télémétrie Pixhawk



écran. Il comporte une alarme du niveau de charge restante et peut même évaluer la santé de la batterie en calculant en temps réel la résistance interne sur base des mesures du courant et de la tension renvoyées par télémétrie. En cas de dépassement d'un seuil, une alarme annonce que la batterie est désormais hors d'usage.

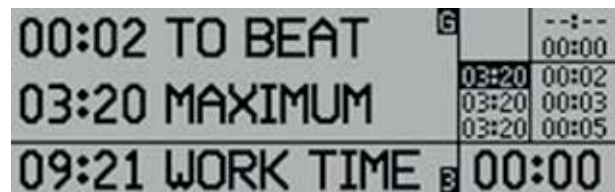
Un script spécifique : le minuteur (timer)

Vu que les scripts de télémétrie sont exécutés de façon répétée à intervalles de temps connus, on peut les utiliser pour mesurer le temps écoulé pendant certains événements. Bien entendu, la plupart des émetteurs disposent de plus d'un système de mesure ou de décompte du temps que l'on peut déclencher ou arrêter au moyen d'interrupteurs. Mais avec un script LUA, on peut faire beaucoup plus. On peut par exemple mesurer les temps de plusieurs vols, d'allers et retours, de loopings ou toute autre chose, et en afficher les résultats sur un écran. Si on dispose d'un moyen quelconque pour lancer ou arrêter le script, on peut l'utiliser comme minuteur ; par exemple un compteur de tours en course au pylône actionné par un simple bouton, un système de chronométrage cumulatif des vols en F3K déclenché par un bouton maintenu enfoncé pendant le lancement, etc.

Autre script spécifique : réglage du modèle

En fonction de la façon dont le LUA est configuré dans l'émetteur, il est possible d'employer un script pour faire apparaître un écran affichant les principaux réglages du modèle. Ensuite, en utilisant les boutons de réglage de l'émetteur, on peut agir directement sur les réglages des courses, des débattements, des mélangeurs et ainsi de suite, sans devoir utiliser la structure de menus, parfois compliquée, du système de gestion de l'émetteur. C'est extrêmement pratique quand on doit régler un modèle complexe dont les réglages sont répartis sur plusieurs niveaux dans le système standard.

Avec OpenTX, ceci est particulièrement utile parce que OpenTX ne se comporte



Ci-dessus, l'écran minuteur : suivi des résultats et conseil stratégique pour le prochain vol

pas comme beaucoup d'autres systèmes de gestion d'émetteurs. Il n'existe pas de couche dite « fonctionnelle » dans l'interface de gestion, prévue par exemple pour un mixage de surfaces sur une aile munie de volets. En OpenTX, les réglages d'un modèle sont basés sur des « entrées » qui, soumises à des mélangeurs, provoquent certains effets sur les « sorties ». On dispose de multiples façons d'ajuster les entrées, les mélangeurs et les sorties. Pour réaliser la modification d'une fonction, par exemple les ailerons, il est nécessaire de passer par plusieurs écrans de réglage, alors que sur un bon émetteur programmable, tous ces réglages se retrouveraient sur un seul écran.

Un exemple d'une telle situation complexe est le réglage de la courbure du profil sur un planeur DLG lancé main. Sur un tel modèle, chaque phase de vol requiert une cambrure différente. En OpenTX, l'entrée destinée au choix de la phase de vol (en principe un interrupteur à 3 positions) se trouve sur l'écran général de réglage, le pourcentage de cambrure se retrouve dans les variables globales puisqu'il correspond à une phase de vol spécifique, et l'offset flapéron (le décalage du neutre des servos pour obtenir la symétrie des flapérons) se trouve dans l'écran des mélangeurs.

Mon but n'est pas ici d'approfondir OpenTX en tant que tel, mais bien de me concentrer sur la composition de scripts.

Exemple d'un script LUA

Pour fixer les idées, le script LUA pour OpenTX qui affiche en grand caractères l'altitude renvoyée par le système de télémétrie se présente comme suit :

```
Function showAltitude()
    Lcd.drawText(20,10,get-
    Value('Altitude'),MIDSIZE)
End

Return {Run=showAltitude}
```

Ce script qu'il est aisé de saisir par

exemple en Wordpad doit être sauvé avec l'extension .LUA et placé dans le répertoire /SCRIPTS/telemetry de la carte SD de l'émetteur OpenTX. Ensuite, dans les réglages de télémétrie, il faut sélectionner ce script pour l'affichage dans un des écrans de télémétrie.

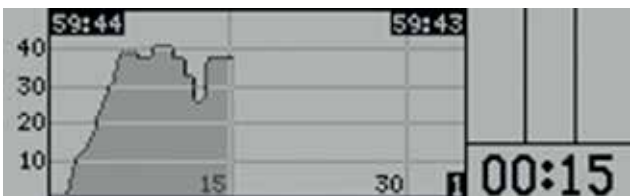
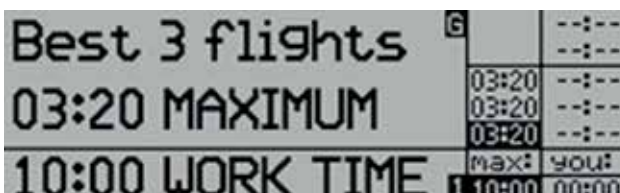
Comment cela fonctionne-t-il ? Tout d'abord, la fonction est définie avec comme nom « showAltitude ». Aucun argument ne doit être passé à cette fonction, donc il n'y a rien entre les parenthèses. La fonction va écrire une valeur numérique à l'écran, à 20 pixels du bord gauche (x) et 10 pixels du bord haut (y) de l'écran, en utilisant la fonte « MIDSIZE ». La valeur à afficher provient du tampon de télémétrie consacré à l'altitude. Cette fonction est ensuite définie comme « Run » et retournée à l'émetteur, lui demandant d'exécuter ce script lorsque l'écran de télémétrie est affiché. Cette fonction Run est appelée de façon périodique, de sorte que la valeur affichée à l'écran se trouve actualisée chaque fois qu'une nouvelle valeur d'altitude a été reçue par télémétrie.

L'application JustFly

Il faut l'admettre, pour la plupart des gens, écrire des scripts de programmation est chose trop compliquée, ou en tous cas une chose que l'on ne fait pas pour le plaisir... ! Quand on est un peu familiarisé avec le scripting, la programmation et tout ce que cela implique, ou qu'un peu d'apprentissage ne rebute pas, on peut obtenir sur le Web des scripts open source et les utiliser tels quels. Leur choix est bien entendu limité et les fonctions sont celles que d'autres ont programmé pour leur propre usage. Quand je me suis lancé avec la Taranis, un émetteur qui utilise OpenTX comme système d'exploitation, j'ai beaucoup apprécié la possibilité d'utiliser un minuteur personnel pour mes entraînements au F3K en solitaire. J'aimais aussi la possibilité d'afficher à l'écran de l'émetteur un graphe de l'altitude en



Sous JustFly, sélection du vol et son écran juste avant de lancer



Sous JustFly, suivi du vol et affichages des résultats consolidés

temps réel pendant le vol. Il existait sur le Web des scripts pour ces deux fonctions, mais je recherchais une solution pour les combiner, une chose difficile à réaliser à cause des limites de mémoire disponible sur la Taranis. Comme aucun des programmeurs des deux scripts mentionnés ne se montraient prêts à développer ce que je recherchais, je me suis mis moi-même à la programmation. Il m'a fallu beaucoup d'essais et d'erreurs, mais j'ai compris comment circonvier la limite imposée par la taille de la mémoire ; je suis arrivé à écrire complètement un script de graphe d'altitude et minuteur des temps de vol. Puis, en modifiant les paramètres du minuteur, toutes les épreuves du F3K² ont pu être intégrées, et plus encore. J'ai baptisé le fruit de ce travail « JustFly », une application LUA pour les radios Taranis. Il s'agit en fait d'une série de scripts qui sont exécutés séquentiellement afin d'éviter au mieux la surcharge de la mémoire.

L'application Basics

Vers la même période, des modélistes m'ont vu piloter mes planeurs DGL et me demandaient des détails à leur propos. Au travers de mes explications et après avoir démontré l'usage de l'application minuteur, ils se sont enthousiasmés pour le DLG, ont acquis un modèle ainsi qu'une radio Taranis et se sont mis à utiliser l'application minuteur. Ils sont aussi devenus demandeurs d'une assistance aux réglages d'un planeur DLG

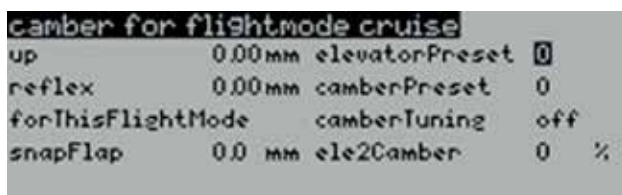
² Le règlement du F3K prévoit des vols par groupes de pilotes. Il comporte la description d'une dizaine d'épreuves différentes, comme « Task A, last flight » ou « Task C. all up, last down ». Chaque épreuve requiert un chronométrage spécifique.

en OpenTX. Comme je disposais déjà d'une infrastructure LUA permettant de créer le menu pour l'entraînement aux épreuves du F3K, j'ai mis au point un menu spécifique, cette fois dédié à

simplifier l'installation et l'utilisation, j'ai créé un site web avec les instructions et j'ai commencé à vendre le tout... Ma motivation n'est bien entendu pas de me faire du blé sur le dos de mes "clients". Le marché est bien trop petit pour cela.



Dans l'application Basics, écran de menu principal



Dans l'application Basics, détails des réglages de cambrure

la mise au point des modèles. Il permet aux personnes qui ne maîtrisent pas la programmation OpenTX d'effectuer tous les réglages d'un modèle au travers d'un menu intuitif. Ce menu est en fait une couche fonctionnelle au-dessus de OpenTX et il n'expose que les réglages nécessaires pour chaque fonction. J'ai baptisé ce menu « Basics ». En distribuant cette application Basics à mes copains, ils ne m'assaillent plus de questions à propos des réglages et du tuning de leur Taranis. Ou en tous cas, ils le font beaucoup moins...

Quelques réflexions sur OpenSource

J'ai préparé des packs de distribution des applications que j'ai créées, j'y ai ajouté une structure de menu pour en

Mais je veux offrir des applications testées, aisées à installer et dotées d'un réel support, compatibles avec tous les ensembles de radiocommande utilisant toutes les versions de OpenTX et les radios FrSky Taranis D9 et X7. OpenTX est libre d'accès pour tout un chacun, mais les scripts LUA n'en font pas partie et j'ai donc fait le choix délibéré de ne pas les distribuer en OpenSource. Le lecteur intéressé peut examiner tous les détails sur le site web, tant sur mes applications que sur le choix que j'ai adopté de vendre les scripts précompilés comme « source fermée ».

www.justfly.solutions

J'espère que la lecture de cet article vous aura intéressé.

Have Fun and Just Fly!
Guido ter Horst (traduction RH)



Le modéliste, un homme comme les autres...

Lorsque je prête une oreille faussement distraite aux conversations de nos épouses et compagnes et qu'elles parlent de leur compagnon ou époux modélistes, et quand je dis modéliste je parle évidemment de modélisme aérien autrement dit « d'aéro-modéliste », je les entends dire que souvent il se retire au fond du garage, d'autres disent qu'il est au fond du grenier, des fois j'en entends qui disent qu'il est au fond de son trou ou au fond de la cave, les meilleures disent qu'il est au fond de son atelier. Mais au fond, le modéliste n'est au fond de nulle part, il est entre ciel et terre, il vole, il est dans son monde, dans une sorte de tour d'ivoire, dans sa tanière, son antre, sa thébaïde, voire son paradis. Son paradis à lui, c'est son enfer à elle, car elle n'y voit que copeaux, poussières et odeurs nauséabondes, dans un désordre qui paraît indescriptible, qu'elle ne saurait tolérer dans sa cuisine. La réalité est toute autre, chaque chose est à sa place, celle que lui seul connaît, tout est codifié. Son lieu de construction est rempli d'odeurs qu'il ressent comme des par-

fums sublimes qui le font déjà planer. Il n'est pas dépendant, non, ni accro à quoi que ce soit, car dès les beaux jours, il s'en va avec son modèle humer l'air des campagnes, il se met au vert. En réalité il est dans le bleu, le bleu du ciel, évidemment...

Sur sa table de travail se trouve un immense parchemin sur lequel sont tracées des lignes ésotériques qui se recoupent dans tous les sens et qu'il interprète en un engin volant. Il construit le plus beau des modèles, le meilleur, celui qui va épater les copains.

Ses copains, il les retrouve dans une société semi secrète ; ils portent tous des insignes cabalistiques d'un autre temps. Pour en faire partie, il faut être un virtuose du cutter et un Paganini de la cale à poncer.

Il entre en construction comme certains entrent au séminaire, il entend l'appel du balsa. Une voix intérieure qui lui dit « va, construis-moi un avion » ; pour lui aussi c'est un sacerdoce, une vocation. Tel un anachorète sur son piédestal, il s'isole sur son île.

Il entre dans un monde parallèle où le

temps s'écoule différemment, les heures et les jours ont une autre dimension, celle du temps qui s'arrête, le temps de construire.

Et quand il vous parle de sa passion avec des mots qui vous paraissent incompréhensibles, n'allez pas croire qu'il vous raconte des calembredaines ou emploie un quelconque sabir ; non, c'est sa façon bien à lui d'exprimer ses idées.

Si un jour vous avez la chance qu'il vous ouvre les portes de son domaine, laissez-vous faire, entrez ; vous serez émerveillé de pouvoir contempler une multitude de machines volantes, toutes plus fantastiques les unes que les autres et si vous réussissez à pénétrer son âme d'enfant, il va vous montrer ses projets les plus inouïs qui traînent sur une étagère depuis des lustres et qu'il finira dès que la construction en cours sera terminée...

Vous aussi vous l'avez déjà croisé, soit en rue, soit dans une grande surface ou même parmi la foule et vous ne l'avez pas remarqué car il est comme vous et moi, un homme comme les autres.

Bruno Scordo 00-AS-278



Championnat du monde Hélico 3D (F3N) à Wloclawek (Pologne)

Sur base du classement 3D Belgium de l'année dernière, Hans Mievis (FunFlyers Landen) et Kurt Galens (Bluebirds Zomergem) ont été sélectionnés pour le championnat du Monde F3N 2017.

Ce championnat du monde a eu lieu à Wloclawec, en Pologne. Les pilotes se sont rassemblés sous la houlette du chef d'équipe, Jo Dierckx, fer de lance de l'Hélico 3D en Belgique.

Il fallut rouler 14h, même 15h pour certains, pour atteindre Wloclawec après un voyage d'environ 1300 km. Les autoroutes allemandes ressemblaient plutôt à un immense chantier entrecoupé de quelques morceaux de route.

Pour nous, l'aventure commença le vendredi afin d'être à temps pour la magnifique cérémonie d'ouverture qui avait lieu le samedi sur l'aérodrome "KRUZNyn". Un pilote d'acro donna même une démonstration avec un EXTRA-300 "full scale" pendant le show d'ouverture.

C'est le dimanche que commença le gros travail pour notre chef d'équipe qui devait enregistrer l'équipe belge. Après

le briefing et l'établissement des ordres de départ, l'équipe était complètement en ordre pour commencer le concours. Lundi, nous étions directement dans le coup car notre premier rendez-vous avait lieu sur le terrain à 8h30 pour l'entraînement officiel. Hans et Kurt reçurent 20 minutes pour faire connaissance avec le terrain. Jo pouvait aussi se préparer pour annoncer les figures (l'importante fonction de « caller »)

Après la séance d'entraînement, nos hélicos ont été soumis à un contrôle sérieux de la part de l'organisation : le

pois, le diamètre du rotor, la tension de la batterie et les éventuels « gyros interdits » furent contrôlés. Nos cinq hélicos ont été approuvés sans problème et ont reçu les étiquettes nécessaires.

Dans la matinée, nous croyions encore que "voler" constituerait le plus grand défi mais il est vite apparu que les coordonnées GPS polonaises des terrains d'entraînement ne nous menaient pas à l'endroit voulu.

Les capacités de nos voitures en-dehors des routes ont été testées jusqu'à leurs



limites et nous avons finalement été sauvés par un paysan polonais qui nous a laissés nous entraîner sur son champ. Très vite nous avons été rejoints par l'équipe irlandaise et même plus tard par l'équipe espagnole qui ne parvenaient pas non plus à trouver le terrain d'entraînement officiel. Après nous être bien entraînés, le jour touchait déjà à sa fin. Mardi était le premier jour du concours. Hans dut se secouer pour exécuter la première série de figures à 8h du matin. Un peu plus tard, c'était le tour de Kurt. Les vols se sont déroulés comme prévu mais nous avons volé devant un jury international très sévère qui analysait chaque figure jusqu'au moindre détail. Dans l'après-midi, le deuxième tour, freestyle, était planifié mais les dieux du temps ne nous furent pas favorables et comme la pluie ne cessait pas, le directeur de concours décida d'arrêter le concours pour ce jour-là.

Mercredi fut un jour très occupé avec encore 3 tours à voler : Freestyle, figures et vol en musique. Les deux pilotes belges se sont surpassés. C'était également une nécessité pour les meilleurs pilotes du monde.

Après les quatre tours, Hans termina à une très belle 14^e place et Kurt termina à une méritoire 25^e place.

C'est ainsi que prit fin notre concours car seuls les 10 pilotes les mieux classés pouvaient aller en finale. Ce fut une expérience très riche en enseignements que nous rapporterons en compétition 3D en Belgique. Nous y avons puisé une sérieuse motivation à nous entraîner plus en faisant attention aux détails afin de tendre vers la perfection. Il apparaît que



nos compétitions locales de F3D constituent une bonne base pour progresser au niveau international.

Nous espérons que nous pourrions partager au cours des prochaines années cette expérience unique avec une équipe belge plus étoffée.

Jo Dierckx
Traduction : Paulette Halleux

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 !



Une rencontre de Jezabella :

Jean-Pierre Awouters

Vous vous souvenez sans doute que je m'étais promis de rencontrer un des fils de Monsieur Arthur Piroton, auteur de plusieurs bandes dessinées consacrées à l'aéromodélisme dans les années 60, et qui avaient influencé bon nombre de modélistes actuels ... d'un certain âge.

En cherchant un peu j'apprends qu'ils sont membres d'un club de la région liégeoise, le Club Royal Petite Aviation Liégeoise. Je me renseigne donc auprès de son président, Monsieur Jean-Pierre Awouters. Devant les difficultés à les contacter, il me propose de m'éclairer, il a lui aussi bien connu Monsieur Piroton père.

Je fais quelques recherches et me rends compte que Jean-Pierre est, en fait, un monument du modélisme en Belgique et mérite bien ce petit article. Vous allez voir que ce titre n'est pas usurpé.

Nous prenons rendez-vous et je constate que sa maison n'est qu'à quelques centaines de mètres de la base de Bierset, cela commence très fort au chapitre aviation.

Dès l'entrée, le ton est donné, tous les murs sont couverts d'images d'avions, civils ou militaires. Quelques pas de plus et trois vitrines présentent sur de

nombreux étages, tous les avions de notre force aérienne, depuis la guerre 14-18, jusqu'à nos derniers F-16 et cargo C-130, mais dans toutes les différentes décorations qu'ils ont connues.

D'autres murs sont couverts de différents trophées et souvenirs consacrés d'un côté à la compétition et de l'autre à son club.



Clairement, Jean-Pierre est tombé dedans quand il était petit. Il a obtenu son premier brevet en 1959, il fallait tenir en l'air une minute avec un petit planeur de vol libre. Pas de radiocommande à l'époque. Son brevet récompense donc le constructeur plus que le pilote. Son papa, Richard, était un des pionniers de l'aéromodélisme en Belgique depuis les années 30, et déjà membre du club qui s'appelait à l'époque la Petite Aviation Liégeoise. Sa maman, Emilia Lamisse, était, elle aussi, très impliquée dans la discipline.

Une petite parenthèse, Jean-Pierre a rédigé un ouvrage consacré aux 75 ans de son club. Mais ce livre est bien plus que cela. C'est une véritable bible que chaque modéliste devrait posséder. Par exemple, c'est le seul endroit où j'ai trouvé toutes les explications de ces codes obscurs qui désignent les catégories de compétition, F2B, F4C ...

C'est aussi un merveilleux morceau de nostalgie pour tous ceux qui s'intéressent à l'histoire du modélisme en Belgique. Jean-Pierre m'en a offert un exemplaire, sur la couverture, une belle jeune fille, les



cheveux au vent lance un modèle. Cette jeune fille ... c'est sa maman. Et dans ce même ouvrage, on la retrouve, à un âge respectable, occupée à différents postes d'administratrice du club et de notre fédération, jusqu'à très récemment.

Bien, mais continuons donc à évoquer sa famille. Son épouse Marianne, elle aussi, entre autres, commissaire sportif de l'Aéroclub Royal de Belgique. C'est un poste important obtenu après des examens et qui en fait une sorte d'huissier assermentée pour toutes les constatations officielles concernant le modélisme.



La famille Awouters dans les années '40. Jean-Pierre est dans les bras de Emilia.



Sa sœur, Marie Laure épouse un autre modéliste, et ils ont un fils Christophe ... pilote, lui aussi.

Génération suivante : sa fille Geneviève, pilote, s'occupe beaucoup de compétitions et est, elle aussi, commissaire sportif de l'ACRB. Son époux fut rapidement converti.

Et son fils ... je vous laisse deviner.

Côté professionnel, après un diplôme

d'ingénieur, Jean-Pierre travaillera pour les « Pieux Franki » puis sera responsable de tout le charroi de « Bruxelles Propreté ».

Jean-Pierre est donc le président du CRPAL. C'est, et de loin, le plus gros club de Belgique, avec près de 200 membres. C'est le club qui organise le plus de compétitions, tant nationales qu'internationales. C'est le club qui compte la plus forte proportion de compétiteurs parmi ses membres. C'est le club qui organise



le plus fameux stage à destination des jeunes. Pendant une semaine, une trentaine d'enfants s'initient à toutes les facettes de l'aéromodélisme, de la construction au pilotage.

Je vous laisse imaginer ce que l'hébergement, les repas et les autres activités impliquent de la part du club, en matériel, mais surtout en bonnes volontés bien sûr bénévoles. Tiens ! Ce stage s'appelle « Arthur Pirotton »

C'est aussi le club qui possède le plus beau club house.

Y a-t-il un rapport entre tout cela et le dynamisme de la dynastie Awouters ? Je vous laisse juges. Un niveau plus haut, si on additionne les mandats d'administrateurs de la fédération francophone et de la ligue nationale, endossés par des membres directs de la famille, on arrive à 63 (chiffres arrêtés en 2010).

Une petite visite du reste de la maison : Plusieurs bibliothèques qui contiennent TOUS les numéros de TOUTES les revues de modélisme, tous les numéros reliés de la revue « Fana de l'aviation » et des milliers d'ouvrages de références, de toutes les époques.

Son atelier, dont une partie est réservée à la maquette plastique, parfaitement en ordre et propre, contrairement à ce que j'ai souvent vu. Mais ma visite était prévue ...

Et partout des modèles, du plus récent au plus ancien, mais rappelons-nous qu'en plus de tous ses modèles, il y a tous ceux de papa et maman.

Et souvent, quand un modéliste nous quitte ou arrête ses activités, c'est à Jean-Pierre que l'on confie son matériel. Si un musée de l'aéromodélisme devait voir le jour en Belgique, ne cherchez plus, la matière de base est ici.



Mais ce n'est pas prévu, que deviendront donc ces pièces, souvent uniques ?

Comme d'habitude, nous devisons de l'avenir de ce loisir. Existera-t-il encore dans vingt ans ? Pas sûr, en tous cas dans sa forme actuelle. Sur la trentaine d'enfants qui participent chaque année au stage, seuls deux ou trois s'accrochent, et encore seulement pour quelques années. « La graine est plantée et germera un jour », mais cela ne sera pas suffisant pour un renouvellement des pilotes dont la moyenne d'âge actuelle au niveau de la fédération AAM est de plus de cinquante ans.

D'ailleurs, le marché de la nostalgie se porte bien. Graupner a ressorti tous ses modèles vedettes des années 70. Voyez aussi le succès de la section « Society of Antique Modelers » qui remettent au goût du jour des modèles de l'époque héroïque.

Très gentiment, Monsieur et Madame Awouters me convient à partager un délicieux « poulet paysanne » et notre conversation se poursuit autour de la table. Les souvenirs de Madame mériteraient aussi un livre complet. Une telle complicité autour d'une même passion fait plaisir à voir.

Mais je ne suis pas au bout de mes surprises. Je l'ai souvent constaté les collectionneurs sont tous un peu malades, mais je ne m'attendais pas à ce que Jean-Pierre me montre dans sa cave. Encore quelques anciens modèles ? Non, une impressionnante collection de bières trappiste. Sans doute pas loin d'un millier de bouteilles, de tous les pays, de toutes les tailles, de tous les millésimes.

Un grand merci, Marianne et Jean-Pierre de votre accueil, j'ai été très heureuse de cette rencontre. Le monde du modélisme compte vraiment des gens exceptionnels.

Jezabella Spatneigt





La soufflerie pédagogique à l'école de Marbais

Les impressions de l'institutrice...

Le 2 septembre dernier, notre école a reçu la visite de Monsieur Scordo. Arrivé des alentours de Huy, il était prêt, aux aurores, à installer tout un dispositif dans notre réfectoire pour faire comprendre aux élèves de 5^{ème} et 6^{ème} par quelle "magie" les avions arrivaient à voler!

Partant du mythe de la chute d'Icare, il a retracé toutes les étapes marquantes de l'histoire de l'aviation puis a illustré par quelques ingénieux dispositifs les grands principes de l'aérodynamique. Avec beaucoup d'enthousiasme et d'humour, il a réussi à vulgariser les théories scientifiques pour que ces

notions complexes deviennent plus explicites pour les enfants.

«Intrados, extrados, portance, gravité, tangage, lacet et roulis...» tant de mots compliqués, qui, loin d'engendrer «vertiges et tournis», ont fait pétiller les yeux et peut-être même fait germer quelques vocations précoces parmi nos chères têtes blondes.

Merci, Mr Scordo, d'avoir mis toutes ces notions compliquées à hauteur d'enfant et de nous avoir si chaleureusement fait partager votre passion !

Mme Sylvie de l'école de Marbais





Place aux Enfants au club AA-E Stirling Memorial de Mazée

Je me permets un petit préambule de présentation de notre club avant d'aborder notre journée Place aux Enfants. Nous pratiquons l'aéromodélisme à Mazée depuis plus de 25 ans au sein de l'ASBL «Les Petites Ailes de la Frontière».

Début 2017, nous avons choisi de dédou-

bler le club en créant une nouvelle ASBL pour gérer le terrain de Mazée; c'est ainsi que le «AA-E Stirling Memorial» est né et nous avons souhaité, par le choix de ce nom, rendre hommage à l'équipage d'un bombardier anglais qui a été abattu le 15 avril 1943 et qui s'est écrasé dans notre entité, Viroinval, au sud de la Province de Namur.

Ce bombardier, c'était un Short Stirling, le prédécesseur du Lancaster beaucoup plus populaire, et il était codé AA-E, marquant ainsi son appartenance au 75(NZ) Squadron de la RAF.

AAOE
Stirling Memorial...

Voilà, notre logo sera dorénavant moins mystérieux :-)

Le 21 octobre dernier, nous avons eu la chance d'accueillir les enfants dans la salle de sports de l'école de Oignies, disposant ainsi de tout l'espace nécessaire pour exposer les modèles mais aussi pour faire des démonstrations de vol indoor. Beaucoup de modélistes se sont investis dans cette activité et nous avons pu ainsi présenter aux jeunes la plupart des facettes de l'aéromodélisme. Les photos illustrant cet article, choisies



parmi une soixantaine de clichés, sont l'œuvre de Lili et Serge, les modélistes/photographes du club qui "couvrent" toutes nos activités mais aussi toutes nos séances de vol. Un grand merci à eux ! Au total, une soixantaine de jeunes répartis en sept groupes pour une présentation d'une heure; une journée bien remplie pour nous mais riche aussi de partage voire de complicité avec nos "modélistes d'une heure". Des questions, déstabilisantes parfois ; un réel intérêt pour les "jouets" des adultes et surtout des visages exprimant tout à tour l'étonnement, l'amusement, la curiosité, le questionnement mais aussi l'enthousiasme ... "c'est trop cool !"

Bien entendu, les drones suscitent un intérêt particulier et des membres du club qui se sont lancés dans l'aventure de la licence de catégorie 2 ont pu présenter aux jeunes des multicoptères "de pointe". Une bonne occasion d'expliquer un peu la réglementation mais aussi d'attirer l'attention sur la dangerosité des drones qui "polluent" l'espace aérien au mépris des règles de sécurité les plus élémentaires.

Pour le reste et à notre grand étonnement, un banc d'essais pour moteurs électriques a suscité un grand intérêt, chacun voulant expérimenter les divers instruments de mesure et comparer les résultats affichés. L'expérience du vol en immersion au départ d'un petit quadricoptère a fait "un tabac" ; les lunettes FPV ont été fort sollicitées, provoquant à la fois étonnement et amusement.

Enfin, les quatre simulateurs de vol ont permis aux jeunes de se défouler. En quelques minutes, il est impossible d'utiliser le simulateur en mode formation et nous avons donc privilégié le mode découverte. Inutile de préciser que les jeunes, même à cet âge, sont alors dans leur élément et, placés en mode découverte, ils trouvent vite, très vite même, affichant sur les écrans des environnements et des avions les plus improbables, les éclats de rire en prime !

En conclusion, une journée "promotion" réussie qui a plu aux jeunes et dont nous retirons également beaucoup de satisfactions ! C'est, selon l'expression à la mode, "une opération Win-Win". Dans le contexte actuel de l'évolution



de notre loisir, j'ai la conviction que nous devons profiter de chaque occasion pour promouvoir l'aéromodélisme auprès des jeunes ; ce loisir sera formateur pour eux et, d'autre part, permettra de rejuvenir les cadres chez nous.

Je profite de l'occasion pour souhaiter une belle saison aux "indooristes" ainsi qu'un hiver clément pour ceux d'entre-nous qui volent en extérieur toute l'année.





Relais par équipe aux Aiglons



925 ou le relais par équipes, un plaisir aéromodéliste trop méconnu

Un peu d'histoire!...

Qui se souvient du « sunrise-sunset » ? Dans les années '60 et '70, lors de l'essor de la propulsion électrique en aéromodélisme, on était à ce point fasciné par les possibilités offertes par ce nouveau moyen de propulsion que l'imagination allait produire une grande diversité de nouvelles disciplines « électrifiées ». Inspiré des succès du F3B², on eut tôt fait d'inventer une catégorie similaire en motoplans à propulsion électrique : cela donna le F5B. D'autres tentèrent le vol acrobatique à propulsion électrique, baptisé F5A, qui connut peu de succès car à l'époque, les seules batteries rechargeables disponibles étaient les Nickel-Cadmium, très lourdes. On sait qu'aujourd'hui, grâce à l'apparition des batteries Lithium-polymère, la propulsion électrique a totalement détrôné les moteurs à combustion pour la voltige,

1 - Merci à Jacky S'Jongers pour ses précieux souvenirs

2 - cette catégorie de planeurs dite "trois épreuves" où, au travers de trois épreuves distinctes, on arrivait à exploiter les capacités extrêmes d'un planeur (vitesse de chute minimale en épreuve de durée, finesse maximale en épreuve de distance et vitesse pure sur trajectoire en épreuve de vitesse)

notamment en F3A.

Peter Blommaert imagina à l'occasion du championnat mondial Electro organisé à Lommel en 1986 une épreuve où les membres d'une équipe se lançaient le défi de tenir au moins un modèle en l'air sans interruption, entre le lever et le coucher du soleil (15 h en été !). Il baptisa cela « Sunrise-Sunset » (littéralement « du lever au coucher du soleil »). Cela fit les beaux jours des veilles de championnats du monde pendant de nombreuses années. En 1992, aux Pays-Bas, c'est une équipe belge composée de Simon Wallaert, John Dascombe, Jos Colemons et Daniel Bougard qui ont remporté l'épreuve avec 19 décollages. Mais les chasses au thermique permirent d'améliorer cette performance au cours des années successives et l'émergence de batteries plus performantes, comme les NiMh et les ancêtres des LiPo, firent régresser progressivement l'intérêt pour la discipline. En 1998 à Neu Ardenberg, ce fut la dernière année où on organisa le sunrise-sunset. Un pilote allemand (un certain Werner) s'offrit le vol le plus long : 12 h et 2 min. Un pilote talentueux, aux commandes d'une machine spéciale équipée de matériel de pointe avait eu raison de ses opposants. Avec

son coéquipier, ils ont décollé deux fois sur plus de 16 heures. Ce fut le coup de grâce; la preuve par l'absurde des mérites indiscutables de la propulsion électrique avait été apportée.

Passons à autre chose.

On simplifie pour populariser. Bien des années plus tard, l'idée de la course relais par équipe a resurgi, notamment au sein de la communauté très active des pratiquants belges du 555. Ici, il ne s'agit plus de motoplans de haute performance réservés à une élite, mais plutôt au contraire de petits motoplans simples de conception et de mise en œuvre, où le but est de réaliser trois vols successifs de 5 minutes chacun, avec une même batterie. C'est Christian Bauweraerts, inventeur du 555, qui imagina ensuite le 925, une version embourgeoisée du Sunrise-Sunset dont le sigle évoque la durée normale de la journée d'un bureaucrate moyen, de 9 h du matin à 5 h du soir (en anglais « nine to five » et donc « 925 »). On forme des équipes de modélistes équipés de motoplans électriques qui s'engagent à tenir au moins un modèle en l'air pendant les huit heures de l'épreuve. Mais avec la montée de la société du loisir et d'une

certaine recherche de confort, on a peu à peu écorné la formule en s'octroyant une confortable pause de midi, en ne lançant les hostilités qu'à 10 h plutôt que 9 h, etc. Peu importe. Une journée 925 est une grosse partie de plaisir ouverte à tous, quel que soit le modèle dont on dispose. C'est la niche idéale pour les Easy-Glider, Easy-Star, Alpha 139, Bix3 et autres « mousses ».

Objectif Jeune Pilote

Il y a déjà cinq ans, l'AAM avait organisé l'opération de promotion « Objectif Jeune Pilote » au cours de laquelle une version encore simplifiée du sunrise-sunset allait être proposée aux participants : tenir l'air par équipe de 3 ou 4 pilotes avec les modèles de l'opération (les fameux Alpha139 et assimilés) pendant une heure en se relayant au moins une fois toutes les cinq minutes... Ce fut une belle partie de plaisir pour les jeunes gens qui ont participé aux journées de clôture de l'opération, tant à Thumaide qu'à Nivelles. Cette année, du 925 ou assimilé a été pratiqué à ma connaissance par au moins deux clubs (CRPAL à Anthisnes et Exocet à Rognée) pour la plus grande joie des participants. C'est une formule à la portée de tous et qui requiert très peu d'investissement côté personnel.

Les planeurs RES

Au club Les Aiglons, nous avons tenté cette année de stimuler l'intérêt pour la construction tout-bois, au travers des modèles baptisés « RES ». Le règlement international informel du RES précise que le modèle, en principe un planeur de construction tout-bois, peut être mis en altitude avec un sandow modeste avec lequel l'altitude atteinte avoisine les 100m. Le temps chronométré est de maximum 6 minutes. Par extension, des motoplaneurs électriques de même conception sont acceptés, à la condition que le temps moteur soit limité à 30 secondes et que le moteur soit coupé à 90 mètres.

À la date choisie pour notre rencontre à Hamme-Mille, le 20 août, le nombre de planeurs RES réellement qualifiés était encore trop bas. Nous avons donc décidé d'élargir la journée à la participation avec tout planeur ou motoplaneur modeste, y compris les « mousses ». Et on introduisit le concept de la course relais pendant une heure. Comme la présence au terrain dès le matin n'arrangeait pas tout le monde,



L'équipe RES.
Robert Herzog, Paulette Halleux, David Douglas et Gérald Van De Kerckhove



L'équipe mixte.
Denis Lebeau, Daniel Robert, Daniel Lambert et Robin Joseph

on décida de ne voler qu'à partir de 15 h... Mais il était 15:20 avant que tout le monde fut prêt. Les chronométrages furent pris en main par Patricia, l'épouse de Daniel Lambert, et Nathalie Demeure qui avait apporté un beau Pulsar, malheureusement pas encore complètement équipé. Ce sont huit pilotes qui se sont proposés à voler et on décida de se répartir en deux équipes de 4. Dans l'une des équipes figuraient un planeur RESolution à monter au sandow, deux motoplaneurs e-AndREaS et une mousse de 2 m. Dans l'autre équipe figuraient un motoplaneur Introduction F5J tout bois de 3 m, un motoplaneur "Thermic Dream" de 3 m et deux motoplaneurs mousse dotés d'ailerons. Toute interruption de la chaîne relais de plus d'une seconde serait pénalisée d'un point. Avec un temps de vol comptabilisé à 6 minutes, il était théoriquement possible de compléter l'heure en 10 montées. L'équipe gagnante

a atteint le but en 17 montées. L'autre dut monter 20 fois. Mais tout le monde s'amusa beaucoup ! Pour son dernier vol de son équipe, David devait encore voler 1 min 30. Mais son e-AndREaS se trouvait dans du très bon air. David ne se précipita donc pas pour atterrir. Il laissa même son modèle dériver plus que prévu et il en perdit le contrôle visuel. On retrouva son planeur, quelque peu abîmé dans un champ moissonné à 600 m du terrain, ce qui lui donna l'idée de son article « Apologie de la construction bois » (voir ce numéro, pages 24 à 26).

L'an prochain...

On l'a déjà décidé. On va remettre ça. Et cette fois, on essaiera de faire plus d'une seule manche. Et le virus RES se répand. on peut donc s'attendre à voir des inter-clubs de relais RES se multiplier en 2018.

Robert



F3A Vintage Belgium

Depuis le début des années 60, les acrobaties aériennes F3A ont souvent été considérées comme le summum des disciplines de la radio-commande.

Au début, le contrôle à l'aide d'ensembles tout ou rien, ensuite grâce à la radio proportionnelle, et enfin aux ensembles programmables et le 2,4 GHz, les modèles ont évolué vers la haute performance, produits fabriqués en usine qui se vendent au détail pour plusieurs centaines, et éventuellement milliers d'euros.

Ajouté à cela, le coût d'équipement de ces modèles avec les derniers servos, moteurs et batteries (F3A est presque entièrement électrique de nos jours), alors le coût peut être prohibitif pour un grand nombre d'amateurs potentiels de voltige.

Un nouveau mouvement "vintage" est occupé à se mettre en place dans plusieurs pays: Angleterre, Autriche, Italie, France, USA et encore bien d'autres. C'est ainsi que des avions comme le Kaos, le Kwik Fly, le Taurus, le Tornado, les Super star, Sicrolly, Curare, Blue Angel, etc... ont repris du service lors de rencontres



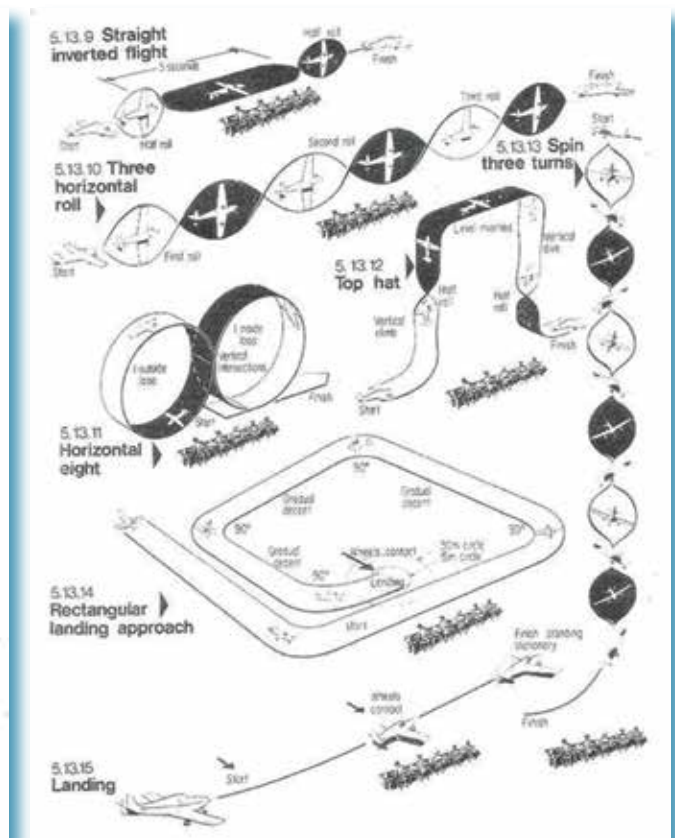
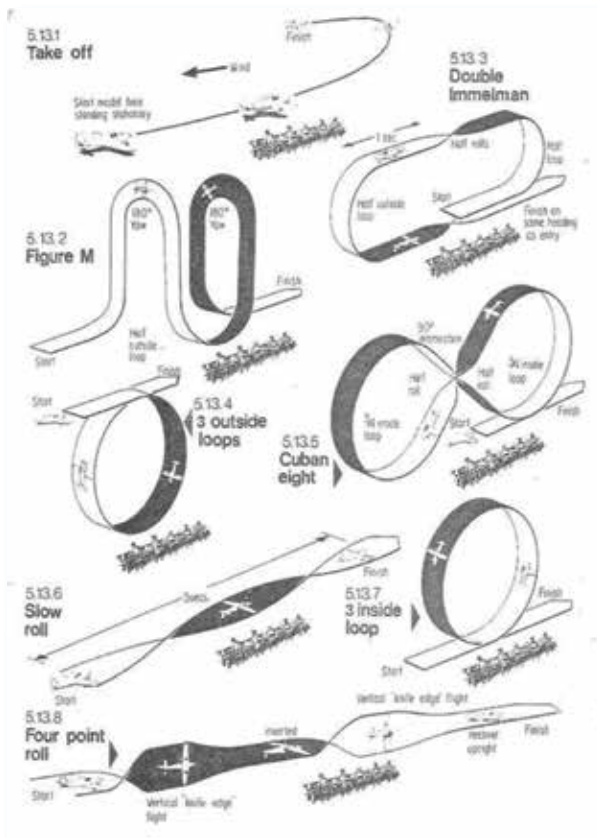
conviviales et ambiance rétro.
L'idée d'ouvrir une nouvelle section F3A

Vintage en Belgique fait son chemin. Pas mal de personnes déjà contactées sur terrain lors de rencontres F3A se souviennent du bon vieux temps et se disent prêtes à se joindre au nombre des participants.

Les modèles concernés:

Des origines du F3A (1960) à 1976. Soit : Taurus, Kwik Fly, Super-Star, Stormer, Sicrolly, Curare, Blue Angel, Mixer, Kaos, et encore bien d'autres, une liste des modèles éligible sera dressée. Pour ce qui est du respect du moteur 2 temps .60 ou 4 temps .90 qui étaient





utilisés à l'époque, ils doivent bien sûr être équipés de silencieux efficaces pour arriver aux normes de bruit du moment. Les moteurs électriques seront acceptés pour autant qu'ils respectent la puissance des .45 à .61 de l'époque, soit la puissance d'un .40 actuel.

Exemple: pour un Kwik Fly, poids +/- 2.7 kg: moteur Ripmax Quantum II 40, régulateur 60 A, et batterie 4s 3700 mAh. Le but n'étant pas d'avoir des avions qui montent à la verticale indéfiniment, mais bien de reproduire le vol d'époque où le pilote prenait de la vitesse avant chaque figure centrale.

Les radios utilisées à l'époque pourront bien sûr être acceptées, pour autant que les fréquences soient toujours autorisées aujourd'hui. Certaines radios d'époque peuvent être converties en 2.4 GHz avec ajout d'un module.

Le programme:

Dans un premier temps, il n'y aura pas de programme inter et national, un seul programme sera volé, car pour les débuts nous comptons joindre cette discipline au F3A actuel où le nombre de concurrents a considérablement diminué. De ce fait, nous profiterions du collège des juges déjà sur place. Nous proposons de voler le programme de **1971**,

1- Décollage	
2- Figure M	K3
3- Double Immelman	K2
4- Trois loops inversés	K2
5- Huit cubain 1/2 tonneau	K3
6- Tonneau Lent	K2
7- Trois loops droits	K2
8- Tonneau 4 facettes	K3
9- Vol dos	K1
10-Trois tonneaux	K2
11- Huit horizontal	K2
12- Chapeau 1/2 tonneau	K3
13- Trois tours de vrille	K2
14- Approche en carré	K1
15- Atterrissage	K1
16- Respect de l'origine	K1

Soit sur un total de 3000 points.

Si vous aussi, vous avez envie de retrouver l'ambiance rétro des modèles « années 60-70 », alors à votre X-acto et planchettes de balsa pour confectionner votre modèle, à moins que vous possédiez un trésor dans votre grenier.

Rendez-vous en 2018 sur les terrains Y. Van Gompel 00 AV 49 & A Laruelle 00 AL 47



Ci-dessus, un faux moteur monté sur une propulsion électrique du Kwik-Fly
Ci-dessous, une photo vintage, à Gorizia en 1971...





DV308 – AASH – W4787

En mars 2017, je suis abordé par le Président des anciens combattants de Sivry-Rance. Il me signale qu'une personne de Solre le Château (FR) va me contacter pour l'inauguration dans sa commune d'une stèle en mémoire de l'équipage d'un Lancaster (W4787 Sqn 103), ce dernier ayant été abattu le 21 décembre 1942. Nous en discutons au club, le Lancaster construit en 2012 peut être utilisé. Pour mémoire, il a été utilisé en 2012 pour l'inauguration à Sivry-Rance de la stèle dédiée au DV308 (101 Sqn) en juillet 2012. Lors de cette inauguration, le maire de Solre le Château était présent, ceci explique cela...

Il y a un club modéliste à Solre le Château, mais une rapide vérification par Google montre que le terrain est à plus de 1000 m de l'endroit prévu pour la stèle ; je me mets donc en quête d'un terrain acceptable. Il y a une très grande prairie de l'autre côté de la route où la stèle va être érigée, cet emplacement sera parfait après quelques aménagements.

Lors d'une réunion afin d'établir le protocole, il est décidé que le Lancaster décollera juste après la Marseillaise, nous décidons également de garder ce survol confidentiel, ceci afin que personne ne regrette un éventuel problème, de plus ceci sera une surprise pour les familles du pilote John Rose (AUS), deux de ses neveux s'étant déplacés d'Australie.

27 août 2017, nous sommes trois de

l'AASH pour veiller au bon déroulement du survol : André V. comme aide et signaleur, Jean B. pour le bruitage et votre serviteur pour amener l'avion au bon moment au bon endroit.

En 2012, nous n'avions pas vue directe sur la stèle, ni sur la commémoration. À Solre le Château, la « piste » étant à moins de 200 m de la stèle, nous aurons l'opportunité d'assister à la cérémonie, aux discours etc., ce qui change tout au niveau mental. On prend alors conscience que tout doit bien se dérouler, timing, sécurité, rien ne doit être laissé au hasard. On prend également conscience de l'importance de réussir ce vol, plus de 200 personnes sont présentes, les familles du pilote et une dame, venue de Londres, un Lieutenant-colonel de l'aviation australienne représentant la RAAF et l'ambassade d'Australie.

Jean me demande de prévoir environ 15 secondes en éloignement, afin de profiter du crescendo naturel du bruit d'un Lancaster grandeur... Il faut également que Jean soit certain que le modèle a bien décollé avant de démarrer le bruitage qui serait ridicule sans la présence de l'avion dans le ciel ; c'est là qu'André va aider en relayant l'information vers Jean.

Les différents discours et leur traduction en anglais s'égrènent, la tension monte, nous attendons. Puis la responsable du protocole annonce l'hymne australien, çà y est, il est temps

de se préparer, brancher la batterie, placer l'avion, se placer et visualiser la trajectoire à prendre.

Hymne anglais...

Enfin la Marseillaise. Dès la fin de celle-ci, une bonne inspiration et moteurs à fond, il ne faut pas hésiter sur une piste de fortune... Il décolle, déjà je me doute qu'André a levé le bras..., le bruitage démarre...

1,2,3,...10,11 ...15, je vire pour me placer sur l'axe menant à la stèle qui est dans mon dos. Même circuit au retour et atterrissage. L'avion est amené près du monument pour des photos. Nous sommes heureux, nous




 Monsieur Philippe LETY
 Maire de Solre-le-Château,
 L'ensemble du Conseil Municipal



ont le plaisir de vous offrir

**Le livret commémoratif
 De l'inauguration de la Stèle
 en mémoire de l'équipage
 De l'Avro Lancaster W4787**






du dimanche 27 août 2017 à 11 h 00
 Près de la Salle des Fêtes « G. KORS »
 Rue de Beaumont Solre-le-Château

Solre-le-Château

21 décembre 1942

Nuit d'angoisse et de mort pour des aviateurs alliés

Durant la seconde guerre mondiale, notre ciel nocturne servait de couloir aérien pour que les escadrilles alliées puissent effectuer de nombreux bombardements nocturnes sur les sites industriels allemands et les villes emblématiques du III^e Reich.

Le 21 décembre 1942, de nombreuses escadrilles reçoivent comme mission : « Bombardement nocturne sur la ville de Munich. » La 103^{ème} escadrille équipée d'Avro Lancaster de la R.A.F. participe à la sortie nocturne.

Le Bombardier immatriculé : GV W4787 décolle d'Elsham Wolds à 17h28 heure anglaise. L'équipage se compose du Flying-Lieutenant John Colin Mac Intosh ROSE au poste de pilotage, il appartient à la Royale Air Force Australienne et est âgé de 21 ans. Le reste de l'équipage fait partie de la Royal Air Force : Le Sergent Peter Laird DONALD du haut de ses 20 ans est le navigateur. Le poste de mécanicien est tenu par le Sergent Frank John FISHER, Le Sergent Gordon thomas HAWKINS âgé de 27 ans est également navigateur et bombardier en vol. Les communications radio sont sous l'autorité du Flight-Sergent William Edward RYAN âgé de 24 ans, un des postes de mitrailleurs est occupé par le Sergent Edward Jack SMITH et l'autre par le Sergent, Frederik TRIMMER, âgé de 20 ans.

Solre-le-Château, 21 décembre 1942 vers 23h15, heure allemande, commence une nuit d'angoisse et de mort, pour des aviateurs alliés. Une nuit d'effroi et de dévouement pour les habitants de la cité du Solrézsis.

avons réussi. Ensuite, le modèle sera placé sur une table au vin d'honneur ; j'expliquerai aux frères Rose que l'immatriculation a été changée de DV308 à W4787 etc...

Au retour vers nos voitures, je ne peux m'empêcher d'interpeller à nouveau les frères Rose et de leur dire: « *Le comble, c'est que pour cette journée de commémoration, le Lancaster a été véhiculé par une Volkswagen* » !!

Je pense qu'ils se souviendront longtemps de l'accueil fait par la commune de Solre-le-Château et de cette cérémonie. Une fois encore, l'Aéromodélisme a été reconnu sous un autre angle que bruit, pollution, etc...

Merci à André, Jean et bien sûr Freddy qui a construit le Lancaster.

Gérard Werion - 00-AW12

<http://www.aerosteles.net/stelefr-solrelechateau-lancaster>

23h15, une rafale de mitrailleuse toute proche nous réveille, suivie d'une seconde salve et de quelques coups de canon ; très haut, dans le ciel étoilé, un bref combat aérien vient d'avoir lieu... quelques secondes s'écoulent et, dans la nuit troublée par les vrombissements des bombardiers de la R.A.F., un point rouge s'amplifie rapidement, un quadrimoteur anglais descend en spirale, fonce vers le sol qu'il percute en explosant à 50 mètres de la Ville de Solre-le-Château, à proximité d'une ferme près de la chapelle Saint-Hubert.

Plusieurs pièces se sont détachées de l'appareil en perdition ; un moteur en flammes tombe sur un garage près de la salle des fêtes et y écrase une voiture ; un réservoir d'huile perce la toiture et les plafonds d'une maison rue de Beaurieux ; l'habitant et sa fille s'en sortent indemnes, un trou béant au pied du lit... ; une tourelle de mitrailleuse et son servent s'écrasent dans la rue de Jeumont, au pignon de la maison habitée par Monsieur Roger ROUEZ.

C'est vers la partie principale de l'avion, illuminée par les flammes, que se précipitent les habitants de Solre-le-Château et, malgré l'explosion des balles de mitrailleuses, pénètrent courageusement dans le brasier pour essayer de sortir l'équipage de la Carlingue ; quatre aviateurs sont extraits mais ont hélas, cessé de vivre.

Les allemands arrivent sur les lieux, font reculer la foule et postent une sentinelle ; il est trois heures du matin ; Solre-le-Château vient de l'échapper belle car l'appareil en détresse est passé en flammes à quelques mètres du clocher ; le carnet de vol de l'aviateur tombé rue de Jeumont est retrouvé ; il est écrit en français par un aviateur qui accomplissait son 63^{ème} raid.

Ce 23 décembre, ce sont les Pompes Funèbres de Maubeuge, accompagnées de soldats allemands, qui viennent mettre les corps dans un cercueil, les cinq corps sont emportés.

Le 30 décembre, des camions viennent charger le reste de l'avion, sous la ferraille, gisent la dépouille de deux aviateurs, ils seront inhumés le 31 décembre aux côtés de leur frères d'armes au cimetière de Maubeuge.

Témoignage de M. Marcel NAVET





Championnat mondial F3B Jeseník un podium pour la Belgique !

Cette année, la Tchéquie organisait le 21^{ème} championnat du Monde F3B sur un terrain d'aviation civile grandeur près de Jeseník à Mikulovice. Jan Stonavski, bien connu dans le petit monde du F3B, a organisé l'événement à la perfection (comparé au fiasco du dernier championnat du monde à Arnhem il y a deux ans).

Nous voilà partis le jeudi 3 de bonne heure pour une douzaine d'heures de route vers Jeseník, une ville au nord de la Tchéquie, proche de la frontière polonaise. C'est une région de moyenne montagne avec des stations de ski pour l'hiver. L'aérodrome est à une vingtaine de kilomètre de l'hôtel avec une piste en herbe plate de près de

1000m de longueur sur un plateau bien dégagé bordé de cultures céréalières.

L'équipe est composée du chef d'équipe Frédéric Belche, de deux pilotes seniors, Marc Molter et Steeve Hansoulle, d'un pilote junior Axel Hansoulle et des deux aides Christelle Vrancken et Sébastien Peters. 16 autres équipes sont présentes mais de grands noms du F3B sont malheureusement absents cette année comme l'Italie ou l'Afrique du Sud.

Le vendredi 4 août, nous découvrons le site de vol qui est déjà presque prêt, les bases sont en place, un chapiteau comportant 18 boxes pour les équipes est prêt. Nous effectuons le montage d'une tente de l'équipe pour placer le matériel et testons les treuils

pour être à la norme. Cela nous a valu beaucoup de stress étant donné que les batteries 12V que nous avons emportées étaient quasi neuves et ne donnaient pas encore tout leur potentiel ; mais progressivement elles devenaient plus performantes. Pas moins de 80 mesures ont été effectuées pour avoir un réglage correct des résistances et s'approcher au mieux des 23 mΩ (valeur maximale réglementaire). En fin de journée, les pilotes ont effectué quelques vols sur le site de treuillage du championnat.

Le samedi 5 août, le concours open débute mais l'équipe belge a préféré ne pas y participer pour éviter casse, stress et fatigue avant le début du championnat. La journée est consacrée à l'observation des conditions de vol

et des autres pilotes mais aussi au contrôle des planeurs et de petites réparations et réglages. Quand tout est en ordre, le contrôle des modèles est réalisé par des officiels ; chaque pilote peut disposer de trois modèles pour le championnat. Nous rentrons tôt à l'hôtel et profitons de la piscine et du sauna de l'hôtel.

Le dimanche, le concours open se poursuit et nous consacrons la journée à l'entraînement ; l'organisateur avait réservé le bout de la piste de l'aérodrome pour l'entraînement. Cette configuration permet de pouvoir voler sur le même site de vol que le championnat et donc de se familiariser avec les conditions aérologiques locales. Lorsque le concours open est terminé, nous plaçons les treuils. Vers 17h, la cérémonie protocolaire a lieu avec les résultats de l'open et la cérémonie d'ouverture du championnat. Celle-ci est terminée par le passage de deux Saab Gripen de l'armée tchèque.

Lundi 6 aout 8h, début du championnat : les conditions météo sont excellentes ce lundi comme elles le seront toute la semaine : soleil, peu de nuage et peu de vent.

Le championnat débute avec les durées qui se déroulent bien pour les belges avec des scores presque parfaits. On poursuit avec les distances, qui sont correctes. Viennent ensuite les vitesses qui sont plus compliquées, Axel fait



16.66 sec., Marc, 16.30 et Steeve 17.66.

On enchaîne avec la vitesse du tour 2, le score s'améliore, Marc 16.96, Steeve 14.38 et Axel 18.03. Le dernier vol de la journée est une distance. Axel et Steeve font le 1000, Marc perd 3 bases mais ce qui déçoit toute l'équipe, c'est Steeve qui loupe un peu le virage en base B et pose un morceau du planeur dans les fils de treuil, ce qui lui vaut 300 points de pénalité. Il faut dire que la zone pour poser est assez étroite et que l'organisateur s'en rend compte puisque lors du changement de position de treuil, la zone d'atterrissage sera élargie de 10 m. Mais bon la pénalité est malheureusement là.

Le mardi, les vols se poursuivent avec la durée du tour 2 où à nouveau les trois Belges font le plein (ou presque), puis la durée 3

avec de bons résultats également. Le moral et le fonctionnement de l'équipe sont très bons malgré que l'équipe est assez petite.

Le mercredi, le concours se poursuit avec la durée du tour 4 où seul Marc fait le plein, Axel et Steeve ont plus de mal dans des conditions difficiles... Ensuite, la durée du tour 4 est également difficile pour Axel et Steeve qui perdent respectivement 6 bases (à cause entre autres de la distraction d'un aide occasionnée par une collision d'autres concurrents) et 4 bases par rapport au premier. Marc fait une nouvelle fois le 1000. Le mercredi est depuis toujours une journée qui ne porte pas chance à l'équipe belge ; une nouvelle fois cela se traduit par des résultats décevants. Au cours de cette journée, nous recevons la visite de Jean-Louis Schyngs et son épouse, cela remonte un peu le moral des



troupe.

On enchaîne avec la vitesse du tour 5 qui occasionne la seule casse de la semaine... au moment du lancer, le fil de treillage casse et le planeur tombe sur le nez, le fuselage est un peu cassé, mais une réparation de fortune permet à Steeve de faire un temps et d'éviter un 0. Axel fait le meilleur temps pour l'équipe belge avec 15.92s et Marc fait 17.53s dans des conditions difficiles car l'absence de vent rend la montée pénible. Les distances du tour 5 sont une nouvelle fois décevantes pour les trois pilotes avec une perte de 2 bases pour Axel, 7 bases pour Steeve (qui a réparé son modèle avec de la résine et de la fibre de verre) et 5 bases pour Marc. La journée se termine avec la durée 5 par des résultats presque parfaits pour nos trois pilotes.... Cela remonte un peu le moral de l'équipe après cette journée compliquée.

Le jeudi débute avec la durée du tour 6 qui se passe très bien pour les 3 pilotes, une nouvelle fois dans de bonnes conditions météorologiques. Les distances du tour 6 s'enchaînent avec du bon et du moins bon, Marc fait le 1000, Axel perd une base contre des ténors du F3B et Steeve perd 8 bases... Les vitesses du tour 6 sont dans la moyenne avec des montées toujours aussi pénibles avec un vent tournant et presque nul...

On enchaîne avec la durée du tour 7 et de bons résultats pour Axel et Marc. Mais Steeve perd des points à cause d'un fil de batterie de réception cassé qui aurait pu occasionner la perte totale du modèle. On termine la journée avec la distance du tour 7. Steeve (qui a changé de modèle pour reprendre un modèle qu'il connaît très bien puisqu'il vole avec depuis longtemps) fait le 1000, Marc et Axel perdent respectivement 4 et 6 bases.

Vendredi sera la dernière journée du championnat avec la vitesse du tour 7 et le tour 8 complet.



À gauche, Axel Hansoulle sur le podium Junior

Comme d'habitude la dernière vitesse se déroulera dans le sens opposé du classement actualisé. On débute donc le vendredi avec la vitesse 7 qui donne des résultats moyens (Marc fait 16.42s, Steeve fait 17.28s et Axel fait 19.02s). On enchaîne avec la distance du tour 8 où Axel et Steeve font le 1000 et Marc perd 2 bases, ce n'est pas mal... La durée est très bonne pour Axel et Steeve mais Marc perd des points (il vole 7 minutes 43...). On termine avec la vitesse dans l'ordre inverse du classement avec des temps dans la moyenne pour les pilotes belges... 17.34 pour Axel, 18.65 pour Steeve et 16.63 pour Marc.

L'organisateur propose aux pilotes et aux aides une speed cup le samedi matin. Les pilotes belges y participent ainsi que l'aide de l'équipe belge Sebastian Peters et une quarantaine de pilotes. En fin de journée la cérémonie protocolaire proclame un nouveau champion du monde à savoir

l'autrichien Bernhard Flixeder (20 ans) qui était encore junior lors des championnats du monde de 2015 et devient le plus jeune champion du monde de F3B, détrônant un certain Denis Duchesne, champion du monde en 1993 à l'âge de 25 ans. La soirée se termine avec le banquet final qui réunit dans une ambiance conviviale l'ensemble des équipes.

La Belgique termine 10^{ème} sur 18 équipes, l'Allemagne est championne du monde par équipe. En individuel, Axel monte sur la deuxième marche du podium du classement junior ; une très belle performance pour la Belgique! Au classement général, Marc est 27^{ème}, Steeve 30^{ème} et Axel 31^{ème}, ce qui est un peu décevant mais l'équipe était jeune et manquait d'expérience. La médaille d'argent d'Axel vient quand même adoucir cette légère amertume.

Fredéric Belche, chef d'équipe



LA COCKPIT SX

NEW! 12

Radiocommande moderne programmable 12 voies en 2,4 GHz
Touch and Fly!

Utilisation comme un Smartphone

De nouvelles fonctionnalités:

- **Commande par détecteur de mouvements**

Des fonctions telles que le déclenchement de caméras, de la télémétrie ou d'interrupteurs peuvent être activées en inclinant ou tournant la radio.



- **Technologie SAFE-Link**

Protection en cas d'erreur du choix du modèle – dispositif anti-démarrage

- **Look CARBONE**

- **Mixage 6 gouvernes**

M-LINK (iii)



COCKPIT SX 12
1-00151

499,90 €*



Ci-dessus, Christian Magerotte nous a fait parvenir cette photo de son beau SV4 de 3.4 m d'envergure, basé sur le plan du "short kit" de Laurent Buisseyne

Ci-dessous, il n'est jamais trop tôt pour apprendre. C'est du moins ce que semble nous dire le petit Albéric, digne arrière petit-fils de feu notre trésorier Richard Awouters, alors qu'il est plongé dans la lecture de votre magazine préféré... Jezabella a rencontré son grand père Jean-Pierre Awouters (voir ce numéro, pages 42 et suiv.). Il paraît que lui-aussi était déjà "tombé dedans" quand il était petit...





Activités de l'année au club Exocet Rognée

Fidèle à sa réputation, l'Aéro Model Club EXOCET Rognée a organisé cette année pas moins de sept manifestations.

Le traditionnel lâcher d'œufs de Pâques

Le club «Exocet de Rognée» a organisé pour la onzième fois une sympathique chasse aux œufs sur son terrain d'aéromodélisme. Une bonne cinquantaine d'enfants ont couru sur notre beau terrain pour ramasser tout ce qui tombait du ciel ! Les organisateurs, menés de mains de maître par le président José Vrancken, n'ont pas eu peur de mettre



les petits plats dans les grands : quarante-trois kilos d'œufs en chocolat et caramels, des ours en peluche, des minis jeux et des parachutes, le tout lâché par six avions. La météo était assez bonne, un vent pas trop fort, mais assez frisquet.



2^{ème} manche du championnat de Belgique F3B

Le dimanche 14 mai, à huit heures, nous avions un temps super ensoleillé. Les pilotes, trop peu nombreux, sont venus pour voler et en découdre. Notre ami Marc va en profiter pour les derniers réglages de ses machines car cette année, il nous représentera au championnat du monde. Quand tout le matériel fut installé (treuils, poulies de renvoi, aires de sécurité, etc..), nous pouvions commencer la compétition. Le matin,



les concurrents ont pu terminer une manche complète de trois épreuves (durée, distance et vitesse) et entamer une deuxième manche avec une épreuve de vitesse. Sur le temps de midi, les participants ainsi que les juges

et les organisateurs, se sont sustentés en savourant un bon pain saucisse. L'après-midi, les pilotes terminaient les deux épreuves de la seconde manche. Comme chaque année, à la proclamation des résultats, une bonne bouteille de bière fut offerte à chaque pilote ainsi qu'aux juges.

Le week-end «jets»

Pour la troisième fois, notre président José Vrancken a organisé une rencontre amicale «jets». Les pilotes trop peu nombreux sont venus avec leurs jets et ont pu apprécier, surtout lors des atterrissages, notre piste de 223 m nouvellement rafraîchie et roulée tout spécialement pour cette rencontre par



cinq membres. (Huit passages d'un gros rouleau compresseur). Les modèles étaient superbes, tant à réaction que propulsés par des turbines électriques. Les pilotes présents nous ont fait des démonstrations dignes de ce



nom, pilotant de main de maître des machines spectaculaires.

Pour la troisième année consécutive, la météo était de la partie, beau soleil, très peu de vent, une température estivale, que demander de plus à part plus de



pilotes.

Fête du club

Chaque année au 15 août, nous organisons une journée récréative où tous les pilotes du club sont les bienvenus et où de nombreuses activités sont organisées pour permettre au pilote de se mesurer avec ses pairs et de démon-



trer la maîtrise de ses modèles. Suite à une météo capricieuse, presque toutes les activités ont été annulées, seuls deux jeux furent organisés. Comme de coutume, lors de cet événement, cer-



tains pilotes ont fait le pitre afin de déstabiliser les autres concurrents. Lors de notre souper annuel, nous avons pu savourer notre traditionnelle cochonnaille accompagnée de ses crudités.



Journée constructions hétéroclites

Le dimanche 3 septembre vers dix heures trente, tous les participants sont arrivés, sauf notre ami Serge Vassart, qui la veille a commencé à avoir des problèmes de santé qui se sont soldés

par un grave infarctus du myocarde avec arrêt cardiaque. Pendant que je vous écris ces quelques lignes, Il est toujours aux soins intensifs. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement. Tous les participants commencent à apporter leurs outils, colles, lattes, marqueurs, etc. Ensuite, les groupes se forment et une plaque de Dépron d'un



mètre carré est distribuée à chaque groupe.

Après quelques discussions et surtout la répartition des tâches, tout le monde se met au travail. Chacun dans son coin œuvre à la réalisation du projet, qui est censé voler en fin de journée. Discrète-



ment on voit passer des pilotes qui espionnent les idées et les créations des autres groupes.

A midi, nous prenons l'apéritif suivi d'un bon BBQ.



Vers seize heures, le premier modèle est terminé et presque tout le monde sort pour voir si la création va voler. A la mise en l'air, le modèle se comporte à merveille, un peu de trim et c'est réglé. Peu de temps après, ce fut le tour du second projet à prendre l'air et, comme le premier, aucun problème. Vers dix neuf heures, le troisième « prototype » pris son envol, mais quelques correc-



tions ont dû être faites pour permettre à ce modèle de voler parfaitement. Le quatrième projet a été avorté suite à l'absence de deux participants. Une superbe journée à réitérer.

Journée modèles anciens

Le dimanche 10 septembre, plus de vingt pilotes se sont retrouvés pour exposer et, si possible, faire voler leurs anciens modèles qui dorment dans



les ateliers ou les greniers. Vols libres, moteurs caoutchouc, vols circulaires, planeurs, avions mono ou multiaxes,



ainsi qu'ancien matériel : boîtes de construction, moteurs, radios... quel qu'en soit l'état étaient les bienvenus pour voler ou être exposés.



Nous avons eu la participation de la société des modèles antiques (SAM). Le midi, les pilotes et organisateurs ont pu savourer un bon pain saucisse. Pendant la journée, les jeunes avec leurs aînés ont échangé des idées et surtout leur savoir-faire tout en passant une agréable journée à faire revivre ces vieux modèles. Le SAM a pu se faire de nouveaux membres pour l'an prochain.

La Coupe des planeurs

Comme chaque année, notre rendez-vous de planeuristes a lieu un dimanche. Dès leur arrivée, les pilotes ont été accueillis par Sylvie pour compléter les formulaires d'inscriptions et surtout le briefing sur les instructions



de rigueur afin d'éviter tout accident (Inutile de préciser que le règlement est connu de tout le monde). Les participants ont passé la journée sous un ciel serein avec une température super agréable. Tout doucement, des petits thermiques se sont installés et les vieilles plumes ont pu les exploiter



à leur guise, devant parfois se battre pour tenir les six minutes réglementaires. C'est là que l'on reconnaît les pilotes... Notre concours comporte deux catégories différentes : les structures ou planeurs conventionnels et les composites F3B et F3J.

Chez les composites, ce fut une bagarre acharnée pour grappiller quelques secondes afin de faire la différence au classement. Voyez les résultats. Toutes

les manches prévues ont pu se faire : trois le matin et trois l'après-midi. A midi nous prenons l'apéritif suivi d'un bon BBQ.

Cette année, la chance n'a pas souri à trois de nos pilotes qui ont cassé leur planeur. (Pour deux rien de grave, de petites réparations mais pour notre ami Robert !!!)

Beaucoup d'amis modélistes ainsi que des curieux sont venus rejoindre le groupe et ont profité de cette excellente ambiance qui est propre à la «Coupe des Planeurs».

Je remercie Sylvie pour le secrétariat et l'organisation du concours, ainsi que Pol qui m'a suppléé pour la mise en œuvre de cette compétition. Votre serveur, étant souffrant, n'a pu ni organiser ni voler...

Je remercie aussi les chronomètres et aidants qui ont œuvré à cette belle journée qui s'est clôturée par la proclamation des résultats et la remise de nombreux prix et lots aux participants. Pour l'an prochain, nous prévoyons d'ajouter à notre concours une catégorie RES.

Planeurs structures		
1	Pol Barbier	1222
2	Grégory Quettier	997
3	Michaël Pieroux	992
4	Dumonceau Steve	728
5	Robert Scailquin	671
6	Roland Gheys	476
7	Freddy Lorge	0 (hors cible)

Michel Papeux n'est pas classé pour cause de casse au 1^{er} décollage

Planeurs composites		
1	Alex Barbier	1799
2	Marc Mölter	1797
3	Jonas Mölter	1793
4	Sébastien Peters	1668
5	René Mölter	1543

Championnats de Belgique 2017

Catégorie	O R	A R G E N T	B R O N Z E
F2B - Acro	Luc Dessaucy	David Liber	Robert Liber
F2D Combat	Jo Michiels	Natalia Dementieva	Antonio Usala
F3A Internat.	Philippe Marquet	Viken Malacioglou	Gérard Wérion
F3C FAI	Christophe Depruyck	Guy Vanderschelden	Jos Kenens
F3K	Kristof Verschoren	Raymond Goffinet	Yves Mardaga
F3M Internat.	Timen Deprince	Brent Rombouts	Jurrien Vissers
F3M National	Alain Reynders	Wannes Grootaert	Maximiliaan Huyghe
F3N	Kurt Galens	Gerard Leonard	Robin Debeuf
F3P-A	Ignace Pawlenko		
F3P-B	Patrick Lemmens	Romain Trevison	
F3Q	Jacques Wouters	Etienne Belluz	Eric Remy
F3U Starter	Florian Facchin	Sergio Luque Gonzales	Erwin Lemmen
F3U Open	Vincent Delcommene	Maxime Bastin	Hans Turpyn
F4C	Wim Reynders	Eric Smeets	Eric Kennis
F5B	Luc Van Tricht	Hugues Lefebvre	Stefaan De Hauwere
F5J	Tom Mertens	David Claeys	Kristof Verschoren
555	Pierre-Louis Burtin	Bart Mariën	Dimitri Michot
SAM EL0T	Victor Bonjean	Bruno Scordo	Jan Odeyn
SAM Speed400	Pierre Bockland	Georges Petit	Jean-Pierre Awouters
SAM AL0T	Bruno Scordo	Jan Odeyn	Eddy De Graeve
SAM 1/2A Texaco	Pol Barbier	Pierre Bockland	Yves Bourgeois

F3B : la saison 2017 fut incomplète. Pas de médailles cette année. Le Challenge Joseph De Dobbeleer est remporté par le CRPAL

Tipsy Nipper



Construisez belge !
Scale 1/3 - 2,0m

SCALE DREAMS



BUILD YOURSELF YOUR DREAMS !

Kits - Short kits - CAO - découpe à la demande

Oufi 1600

800 watts ou 7,5cc glow



Infos ==> www.scaledreams.be - 0498/69.88.17 - info@scaledreams.be **Kit à construire 129€ TVAC**



Journée Place aux Enfants au Model Club Havay

L'évènement « Place aux enfants » est une opération proposée conjointement par les Provinces Wallonnes et la Commission communautaire française de la Région de Bruxelles-Capitale, le tout sous la coordination de l'Association de Provinces Wallonnes.

Dans notre entité, c'est Hainaut Culture Tourisme, secteur Education permanente et Jeunesse qui assure la coordination provinciale comme partenaire actif dès la genèse de l'opération. Celle-ci est organisée depuis 1995.

Au Model Club Havay, cela fait déjà quelques années que la commune de Quévy (dont dépend le village de Havay, notre hôte) nous distingue en nous impliquant dans cet évènement. Le mini

bus de la commune arrive pile à l'heure convenue. Cette année, nous avons eu l'occasion d'accueillir un groupe de 6

jeunes accompagné de trois adultes (appelés « passe-muraille »). L'horaire prévu par la commune nous laissait deux





bonnes heures pour leur permettre de s'essayer à notre loisir.

Après quelques essais sur les trois simulateurs présents, dont deux de l'AAM, et malgré un vent assez fort, tous se sont essayés, avec succès, au pilotage réel sur les différents avions-école amenés par nos membres. Nous profitons pour remercier ceux qui sont venus encadrer les enfants dans la bonne humeur à cette occasion.

Les jeunes présents ont aussi pu, avec l'aide de nos « moustachus », assembler le petit planeur en balsa offert par l'AAM. Tous les modèles ont été correctement assemblés et équilibrés, mais n'ont pas été essayés à cause de la météo défavorable. Nos jeunes apprentis sont donc tous repartis avec un modèle intact, un autre kit à assembler chez eux et un beau diplôme.

C'était le vingtième anniversaire (tiens, comment notre festival d'aéromodélisme...) de la participation de la commune de

Quévy à l'opération « Placeaux Enfants ». Nous étions donc conviés à un drink en fin de journée où le club a été mis à l'honneur. Madame Florence Lecompte, notre Bourgmestre incita avec enthousiasme la population présente à nous rendre régulièrement visite lors des activités que nous organisons et elle insista sur les nombreuses qualités de notre hobby. Notre club la remercie encore ici pour cette reconnaissance et la mise en avant de notre loisir et du MCH.

Nous ne pouvons qu'encourager les clubs dont la commune participe à cette opération de proposer la découverte de l'aéromodélisme. C'est une excellente occasion de prendre, ou reprendre, contact avec les autorités communales. C'est surtout une magnifique opportunité de découverte et de promotion de notre passion au sein de la population locale. Plus d'info, via <http://www.placeauxenfants.be>

Le MCH



	Nom du club	Totaux 2016	Sympatisants	Juniors	Seniors	Totaux 2017	Différence	Membres d'un autre club
	Bruxelles Capitale							
1	Cercle aéromodéliste Les Aiglons	36	1	2	36	39	3	2
2	The Mosquitos	21		3	27	30	9	1
	Indépendants	3			3	0	-3	
		60	1	5	63	69	9	3
	Brabant wallon							
3	Aéro-club Ixellois	61		4	66	70	9	3
4	Aéro-club Wavre	97	8	6	77	91	-6	5
5	Belcoptère	32		1	31	32	-11	14
6	Club Capitaine Aviateur Luc Mommer	129		13	126	139	10	2
7	FF 2000	28		2	31	33	5	1
8	Jeune Aéro-club	48		6	58	64	16	1
9	Les Jardins du Modélisme	105		4	100	104	-1	6
10	Model Club Leuzois - Nivelles	14			14	14	0	
11	Modèle Club Terre Franche	36		3	31	34	-2	1
12	R. C. Air Club "Les Alouettes"	18		1	18	19	1	1
	Indépendants	1			0	0	-1	
		569	8	39	522	569	0	34
	Namur							
13	AA-E Stirling Memorial	0		4	21	25	25	2
14	Aéro Model Club des 7 Sergents	8	3	1	3	7	-1	2
15	Aéro Mod. Club Exocet Rognée	30	4	3	25	32	2	5
16	Aéro-club Les Faucons	34		6	29	35	1	
17	Exocet Club Hemptinne	25		1	7	8	-17	11
18	Group Captain Hubbard	11			16	16	5	
19	Haversin Air Sports	18		1	14	15	-3	5
20	Les Accros du Servo	61		8	48	56	-5	
21	Les Blancs Volants d'Honnay	14		3	13	16	2	
22	Model Club Andennais	26	2	2	24	28	2	1
23	Model Club de la Meuse (Franière)	93	1	2	84	89	-4	2
	Indépendants	0			0	0	0	
		320	10	33	284	327	7	28
	Liège							
24	Aero und Modellclub "Feuervogel"	20		3	14	17	-3	1
25	Avia Club Eupen	33		5	35	40	7	2
26	Blériot Club Verlaine	30	6	2	24	32	2	
27	Centre Aéromodéliste de Pepinster	17		1	13	14	-3	1
28	Club d'Aéromodélisme Les Busards	23		2	20	22	-1	
29	Club de Modélisme Les Vanneaux	24	2	1	21	24	0	3
30	Country Flyer (Sankt Vith)	18	1	6	16	22	4	
31	MCBB La Chouette	23	1	1	24	25	2	3
32	Les Aigles-Battice	109		9	74	83	-26	7
33	Les Faucheurs de Marguerites	38	8	4	22	34	-4	1
34	M.F.C. Milan 90 E.V	23		3	19	22	-1	
35	Piper Club	53		1	48	49	-4	2
36	Royale Herstal Petite Aviation	76	6	1	72	79	3	1
37	Royale Petite Aviation Liégeoise	165	47	50	81	178	13	12
38	SAM Belgian Old Pal's 2010	3			3	3	0	15
39	Spirit of St Louis	31			29	29	-2	
40	Vol de Pente des Trois Frontières	33		1	34	35	2	15
	Indépendants	2			0	0	-2	
		721	69	90	549	708	-13	63
	Luxembourg							
41	Aéro Model Club Les Libellules	14		1	11	12	-2	1
42	Altitude 480	10			11	11	1	
43	Club Aéromod. de Tintigny	19		2	26	28	9	1
44	Club Aéromod. de Villers-la-Loue	22		2	25	27	5	
45	Hirondelles Model Club	49		5	45	50	1	
46	Les Moustiqu'Air	5			5	5	0	
47	Model Air Club Athus Messancy	49		2	42	44	-5	2
48	Model Air Club des Ardennes	23		4	24	28	5	1
49	Model Club Famenne	29			32	32	3	2
	Indépendants	0			0	0	0	
		220	0	16	221	237	17	5
	Hainaut							
50	A.S.A. Bauffe	61		6	63	69	8	1
51	Aero Model Club Enghien	51	1	4	60	65	14	15
52	Aéro Model Club Eole Mouscron	116	1	2	109	112	-4	2
53	Aéro Modélisme Comines Air	67	1	9	68	78	11	2
54	Aéro-club José Blairon	35	5	4	26	35	0	1
55	Air D'United	13			14	14	1	
56	Airfield 34	24	2	1	19	22	-2	
57	Albatros Club Gerpinnes	65		6	84	90	25	
58	Assoc. d'Aéromod. du Sud Hainaut	49		1	39	40	-9	7
59	Club Aéromodéliste Estinois	41	3	1	32	35	-5	2
60	Club d'Aéromod. "Les Cigognes"	20		3	18	21	1	
61	Equipe Acro Belœil	66		4	71	75	9	2
62	Inter Clubs Indoor de Mons asbl	3			4	4	1	28
63	Model Club du Chauffour	163		1	225	226	63	10
64	Model Club Havay	75	13	3	49	65	-10	17
65	Petites Ailes de la Frontière	47		1	22	23	-24	1
66	Plein Ciel - Jurbise Aerobatic Club	8		1	3	4	-4	13
	Indépendants	2			0	0	-2	
		906	26	47	906	979	73	100
	Totaux	2796	114	230	2545	2889	93	233



DOCTEURDRONE.BE

Deux sites de dépôts et de réparations sont disponibles en Belgique : Gembloux et Mons.

Pourquoi choisir docteurdrone.be pour effectuer vos réparations de drone?

Notre laboratoire est entièrement équipé et nous permet d'assurer les réparations les plus compliquées.

Par exemple, nous sommes autorisés à distribuer les DJI, donc nous stockons la plupart des pièces DJI.

Si ce n'est pas le cas nous pouvons les obtenir dans des délais très courts.

Nous fournissons un service complet de nettoyage et de révision avec chaque demande de réparation.



Pour nous contacter, nous vous invitons d'abord à nous laisser un SMS (+32 476 985 126) ou un email (info@drone-clinic.be) et nous y répondrons dans la journée.

Nous sommes ouverts tous les jours du lundi au vendredi de 18:00 à 21:00 et le samedi de 10:00 à 21:00.

Nous travaillons uniquement sur rendez-vous. Vous pouvez néanmoins nous contacter pour en fixer un dans l'heure.

Nous pouvons prendre en charge les marques suivantes : DJI, Parrot, Yuneec, GoPro et Xiaomi.

Fêtez Noël avec **Models**

Des idées de cadeaux à gogo !



Route de Saussin, 55/2 à 5190 Spy
Zoning artisanal, E42 sortie n°13

Du mardi au vendredi de 14 à 19h
Le samedi de 9 à 15h

www.R-Models.eu

Tél: 081.856.495 - 0473.861.498



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 septembre 2017, c'est la photo 1 de Liliane Dardenne (00-AD2127) qui a obtenu le meilleur score. Elle remporte un des lots (voir bas de la page suivante) offerts par OnlyLiPo.

Quant au Tiercé gagnant (1-6-5), il n'a été proposé que par Jean-Jacques Marchal (00-AM59). 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} février 2018.



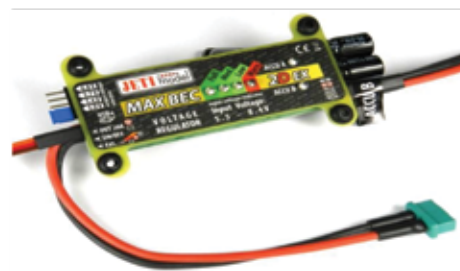
Ets. FANIEL

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

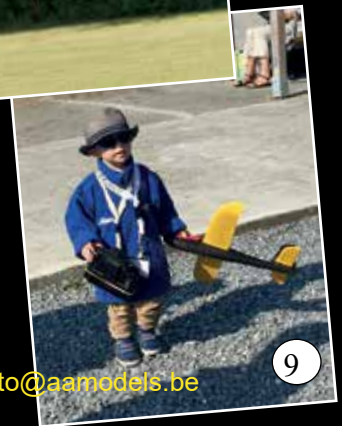
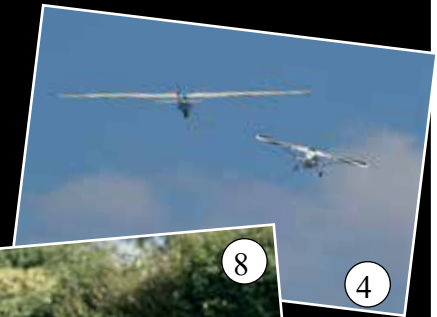
electricmotors
MVVS



Concours TIERCE PHOTOS

Rendez-vous sur le site de l'AAM www.aamodels.be ou choisissez ci-dessous vos trois photos préférées pour participer au concours. Règlement du concours en page ci-contre.

Les photos de décembre >



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 septembre >



Photo Thierry Desprez



Photo Liliane Dardenne



Photo Olivier Carpentier

Les gagnants de septembre 2017:

La meilleure photo venait de **Liliane Dardenne (OO-AD2127)**.

Le Tiercé gagnant dans l'ordre (1-6-5) n'a été proposé que par **Jean-Jacques Marchal (OO-AM59)**. Il remporte donc le tiercé. Les prix du concours sont offerts par **OnlyLiPo**.

Ils ont remporté chacun un kit Hélico Walkera (valeur > 100 €) chez OnlyLiPo



À remporter cette fois-ci:

un kit hélico Walkera d'une valeur de plus de 100 €





Freewing F7F-3 Tigercat PNP

€449

- 2 moteurs brushless 600kV
- 2 variateurs 60A
- 7 servos 9g MG num. / 2 servos 17g MG num.
- Train reentrant électrique

Envergure : 1600mm
 Longueur : 1400mm
 Poids (RTF) : 3200g
 Accu recommandé : 2 pcs 4S LiPo
 3000-4000mAh

Toutes les modèles Freewing avec la disponibilité
 sur Aerobertics.be



Grand stock, prix compétitifs, bon service.

MULTIPLEX COCKPIT SX-7 EN SX-9

les radios polyvalentes ! Dotées d'un écran tactile vraiment facile à utiliser, l'assistant de programmation multilingue vous invite à le suivre dans toutes les étapes du réglage de votre appareil.

Une radio idéale pour les débutants et les experts, conçue et fabriquée en Allemagne.



NOUVEAU : Frais de port offert a partir de €75 en Belgique