

A.A.Models-info

*Bulletin trimestriel d'information de
l'Association d'Aéromodélisme, asbl*

E.R.
Gérard Proot
rue J. Wauters 274
7110 Strépy-Bracquegnies
Octobre novembre décembre 2004
Bureau de dépôt Wavre

*Dans le viseur... le planeur remorqué F31
Le bruit de tous, le grand vacarme...*

*Focus sur... les Busards
Symposium électro au CLM
Stage de formation à Anthisnes
Les salons du modélisme cet été
Les Belges en championnats FAI
Championnats de Belgique 2004*

Décembre 2004 - n° 88



www.flylab.be



Saison Hivernale 2004



Planeurs & électrique

MONTANA (BMI) ARF Electro + motor-set
 MERIBEL (BMI) ARF Electro + motor-set
 CORTINA (BMI) ARF Electro + motor-set
 JANTAR (F-Modell) Full composite ARF
DUO-DISCUS (F-Modell) Full composite ARF
 BANANA mini F3F GFK ARF (BAUDIS)
 DISCUS 2b GFK ARF 100% Scale! (BAUDIS)
 CALEB F5B GFK ARF (BAUDIS) 6-16 E.

1800mm	1300g	95,-€
2200mm	1500g	125,-€
2200mm	1500g	137,-€
2400mm	1300g	257,-€
PROMO NEW	3070mm	499,95€
	1450mm	220,-€
	2500mm	325,-€
	1820mm	305,-€

Indoors, & parkFlyers



GWS Gold Angel Red + motor set (BMI)
 GWS Slow Stick EPS 300C + motor-set
 GWS Slow Stick EPS 400C + motor-set
 GWS Tiger-Moth + motor set 280
 GWS Tiger-Moth + motor EPS 400C White
 GWS ZERO 300C+Motor Set ARF
 GWS CORSAIR F4U-EPS 300C Blue
 GWS CORSAIR F4U-EPS 400C Blue
 GWS A-10 + EDF set ARF Green or Yellow
 GWS PT-17 EPS 350C White
 GWS PT-17 EPS 400C White
 CHRISTEN EAGLE ARC+SP300&Variateur 8A (POTENSKY)
 COBRA ARC+SP300&Variateur 8A (POTENSKY)
 ROCK EPP (EFFECT Modell) Park-Flyer. pour Typhoon 6/3D
 FREE EPP (EFFECT Modell) Park-Flyer. pour Typhoon 6/20
 X-FREE EPP (EFFECT Modell) Park-Flyer. pour Typhoon 15/10
 CARBOON 2 HELI. (combo-set RC complet) (BMI)
 CARBOON .CP HELI. Collective Pitch (RC complet, avec bat.&chargeur) (BMI)



500mm	290g	34,50€
940mm	350g	39,-€
940mm	500g	33,45€
800mm	350g	45,-€
800mm	450g	60,-€
850mm	350g	65,-€
901mm	350g	48,50€
901mm	450g	60,-€
968mm	400g	85,-€
962mm	350g	59,95€
962mm	400g	59,95€
670mm	330g	119,-€
780mm	280g	110,-€
830mm	185g	69,-€
840mm	280g	63,50€
1010mm	500g	90,-€
Dia.rotor: 510mm	1900g	275,-€
Dia.rotor: 510mm	1900g	312,-€

Moteurs électriques brushless & Micro matériel



TYPHOON Micro 6/3D Brushless **Cage tournante** 6-10 éléments
TYPHOON Micro 6/20 Brushless **Cage tournante** 6-10 éléments
TYPHOON Micro 15/10 Brushless **Cage tournante** 6-12 éléments
HP Orbit 1022 (Plettenberg) Brushless **Cage tournante** 7-10 éléments
HP Orbit 1518 (Plettenberg) Brushless **Cage tournante** 7-12 éléments
HP Orbit 2012 (Plettenberg) Brushless **Cage tournante** 8-14 éléments
HP Orbit 2514 (Plettenberg) Brushless **Cage tournante** 8-16 éléments
GWS RX Picco-4 35 & 40Mhz (20.0X30.0X9.5mm). 7.6g!
GWS RX Naro-6 35 & 40 MHz. (25.0X30.0X9.5mm). 8g!
Phoenix 10 Speed cont 3ph5-16 élém. (Castle Creations) aussi pour LI-Poly 6g!
Phoenix 25 Speed cont 3ph5-16 élém. (Castle Creations) aussi pour LI-Poly 17g!
Phoenix 45 Speed cont 3ph5-16 élém. (Castle Creations) aussi pour LI-Poly 35g!

34g	55,-€
43g	55,-€
75g	65,-€
135g	129,95€
170g	138,-€
215g	149,95€
250g	164,95€
7.6g!	37,-€
8g!	44,-€
6g!	69,95€
17g!	82,50€
35g!	119,95€

Et aussi: Plettenberg, Baudis Model, Schuize, Potensky, WES-T., MGM-Compro, HF Model, Flair Products, WeMoTec, ZAGI, Graupner, Hitec, Multiplex, Futaba, Robbe, Jamara, Ikarus, BMI, Kyosho, Aéro-Naut, Sanyo, Dremel, Proxxon, Excell, Carbulin-oil, Morgan-Fuel, etc...

Siège social : Rue Provinciale 196 1301 Bierges Tel.: 010/40-23-28 Fax : 010/40-12-88
 E-mail : info@flylab.be Web site : <http://www.flylab.be>

Edition du 4^{ème} trimestre 2004
 (Prix valables jusqu'à la prochaine parution et en fonction des disponibilités du stock)

A.A.Models-info

(Anciennement Flash-Info)

Décembre 2004 - n° 88

Éditeur responsable :

Association d'Aéromodélisme ASBL,
(en abrégé AAM)

rue Montoyer 1 bt 1 à 1000 Bruxelles

Paraît en mars, juin, septembre et décembre

Rédaction :

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

Distribution :

A.A.Models-info est envoyé gratuitement à tous les membres de l'AAM en règle de cotisation pour l'année en cours. Une version électronique d'A.A.Models-info (format pdf) est disponible sur le site web de l'association.

Publicités :

La coordination des publicités est assurée par P. Halleux (phalleux@skynet.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.

Petites annonces :

L'insertion de petites annonces est gratuite pour les membres de l'AAM. Communiquez vos annonces (pas plus de 10 articles) à la rédaction, par messagerie électronique, ou éventuellement sous forme imprimée (pas de manuscrit, svp!)

Site web :

<http://www.AAModels.be>

A.A.Models-info est le bulletin trimestriel d'information des membres de l'Association d'Aéromodélisme, ASBL. Le siège social de l'association est situé à la Maison des Ailes, rue Montoyer 1 bte 1, à 1000 Bruxelles

Le secrétariat général de l'association est assuré par Jean-luc Dufour, Zwartkloosterstraat 49, à 2800 Mechelen. Son téléphone est le 32-15-431562, son email jl.dufour@pandora.be

L'AAM est administrée par un conseil comportant neuf membres. Pour 2004, sa présidence est assurée par Gérard Proot, rue J.Wauters 274, 7110 Strépy-Braquegnies. Tél: 32-64-678361, email g.proot@fagrobels.be

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

Photo de couverture : Jean-Luc Dufour, avec nos remerciements



Au sommaire...

Le mot du président	4
En direct de la rédaction	5
Administration de l'Aéronautique	5
MODELMA 2005	6
La loi sur les ASBL	7
Nécrologie	7
Le bruit de tous, le grand vacarme	8-9
Electro symposium au CLM	10-11
Focus sur... Les Busards	12-13
Championnat d'Europe F3A	14-15
AI R-TERRE-MER 2004	16-17
F3B à Incourt	18
Commissaires sportifs ACRB	19
Mini-Maxi à Liège	20-22
Dans le viseur... le planeur remorqué	24-28
Stage Arthur Piroton	29-31
Statistiques des clubs de l'AAM	32
Championnats de Belgique 2004	33
Championnat d'Europe F3C	34
Championnat mondial F5	35
Petites annonces	36
La photo du mois	38

Visitez notre site web

www.AAModels.be

Le mot du Président

Chers Amis Modélistes,

Au cours de cette année, l'A.A.M. a mis l'accent sur l'amélioration de ses moyens de propagande et de communication. Notre site WEB est de plus en plus visité.

Pour le futur proche, une « borne informatique » sera présente dans les différentes expositions et salons afin, d'une part de promouvoir notre site et d'autre part, de procurer des informations imprimées sur place pour le public portant un intérêt à notre hobby.

Les actions de nos 65 clubs ont été récompensées puisque nous terminons l'année avec le même nombre de membres que l'an dernier, c'est-à-dire 2.480. Répondant à notre appel, plusieurs clubs ont à nouveau organisé de très fructueux stages destinés à donner aux jeunes le goût de la construction bien faite et de la mise en vol de leurs réalisations. Ce sont pas moins de 50 jeunes qui furent accueillis aux Vanneaux (Othée), au CRPAL (Anthisnes) et au CAP (Pepinster). Gageons que pour 2005, cette activité continuera à se développer avec un soutien accru de votre « fédé ».

Que tous ceux qui ont participé à toutes nos activités, à savoir shows, expos, stages, démonstrations, soient vivement remerciés.

Au sujet des démonstrations publiques en dehors des terrains habituels, nous vous rappelons qu'une autorisation de l'aéronautique est indispensable ; aussi, si vous n'êtes pas l'organisateur responsable, assurez-vous auprès de ce dernier qu'il la détient.

L'A.A.M. s'est engagée vis-à-vis de l'assurance à lui communiquer le calendrier de nos manifestations. Nous rappelons également qu'en cas de sinistre, les déclarations doivent être rentrées au secrétariat de notre association.

Depuis toujours, nous avons livré bataille pour maintenir l'usage de plusieurs gammes de fréquences et l'obtention du plus grand nombre de canaux ; aussi je vous encourage à consulter la liste figurant sur le site WEB et si vous êtes ennuyés sur votre bande de fréquence actuelle, peut-être vaut-il mieux choisir un nouveau canal au sein de votre bande habituelle, puisque l'on peut se procurer aisément des quartz sur mesure en Belgique. L'usage exclusif de fréquences autorisées par l'I BPT est de nature à conforter notre crédibilité et simplifierait grandement le déroulement de nos activités.

J'espère que vous avez eu la joie de réaliser tous vos projets pendant cette année et que pour préparer la suivante, vous assisterez nombreux à l'Assemblée Générale Sportive de la LBA le 9 janvier 2005 à Bruxelles et que vos délégués de clubs seront présents à Jambes pour l'Assemblée Générale Statutaire de l'A.A.M., le 30 janvier prochain.

Au plaisir de vous y rencontrer

Gérard PROOT, Administrateur Délégué

Le conseil de l'AAM
vous souhaite une
excellente année 2005

En direct de la rédaction

L'année 2004 touche à sa fin... et notre trimestriel connaît sa quatrième parution dans les temps, dans sa nouvelle configuration au format A4 et couverture couleurs... Les échos qui nous sont revenus quant au succès de la réforme sont globalement positifs, surtout que le prix global de la publication ne devrait pas s'en ressentir (on en saura le fin mot seulement après la clôture des comptes de 2004 !).

Le plus dur reste cependant à faire : maintenir tant le niveau de qualité de la réalisation que la qualité et la densité du contenu. Il faut dire que pour le présent numéro, il n'y a pas eu de difficultés à réunir la matière... Il y avait de quoi tirer sur 60 pages. Aussi certains articles devront attendre le printemps prochain. Nos excuses aux auteurs impatients.. Mais cette abondance ne doit pas nous surprendre. La fin de la saison de vol est traditionnellement la période des rapports et compte-rendus.

Robert Herzog

ARRETE ROYAL FIXANT LES REDEVANCES

Spectacles et évolutions

Art.6 paragraphe 3

La redevance due pour les évolutions d'engins téléguidés ou de fusées, y compris l'utilisation du terrain est de 75€ à verser à l'Administration de l'Aéronautique.

Administration de l'Aéronautique

En ce qui concerne la nouvelle circulaire, malgré les nombreux rappels adressés à l'administration de l'aéronautique, notre circulaire reste toujours en attente ; « pas le temps nécessaire pour la terminer »... voici la réponse faite à ma dernière demande. Le fait de ce blocage nous empêche de mettre sur la table le dossier tant attendu des grands modèles de la catégorie 3. Aux dernières nouvelles, la circulaire serait enfin disponible avant la fin de cette année...

Attention, j'ai été mis au courant d'un fait qui s'est déroulé lors d'un meeting dans la région de Tournai : l'administration de l'aéronautique y était anonymement présente et a constaté que les mesures de sécurité imposées lors de meetings n'étaient pas respectées (vols trop près du public, etc.) De plus cette démonstration n'avait pas été déclarée à l'aéronautique !

Attention ! Des sanctions sévères peuvent être imposées par cette administration à l'encontre du club qui ne respecte pas les règles de sécurité. Cela peut aller jusqu'au retrait de l'autorisation d'exploitation du terrain. Il faut s'attendre de plus en plus à ces contrôles ; l'administration est bien au courant du fait qu'il se produit chaque année plusieurs meetings sans que les clubs ne les leurs renseignent.

Alors fini de déclarer les meetings comme « journée porte ouverte » pour éluder le paiement de la redevance. Il en va de la survie de nos clubs.

Yves Bourgeois

PROVINCE DE LUXEMBOURG

Votre spécialiste depuis 1970 en MODELISME TELECOMMANDE

Ets Jean STIERNON

9 Quartier du Gros Terme, 6730 TINTIGNY (entre Arlon et Florenville)

Tél 063 44 43 64 Fax 063 44 50 70

**Robbe - FUTABA - Schlüter
Graupner - BMI - Rossi - etc.**

M O D E L I S M E

Romain S FREDDA

215, Route de Luxembourg L-3515 DUDELANGE
Tél.: 51 37 06 Fax: 52 29 20
 Email: sfredda@pt.lu - Du mardi au samedi 9h00 - 12h00 et 14h00 - 19h00
 Samedi jusqu'à 17h00 - Fermé le lundi

MODELMA 2005

En 2005, Bruxelles aura à nouveau son salon du modélisme et du maquettisme. Le successeur du MOMA se nomme MODELMA. Modelma veut être le lien entre les fabricants, les importateurs, les artisans, les marchands, les fédérations et vous.

L'AAM et la VML se voient octroyer une surface d'exposition de 200m² ainsi qu'une aire de démonstration de 30m x 30m (à partager avec les voitures RC).

Vous avez un modèle exceptionnel, un kit bien construit et bien fini, un modèle de conception perso, un modèle construit d'après plans, une collection de moteurs thermique et/ou électrique, des idées d'animations,...(préférence sera donnée aux modèles non RTF)

Inscrivez-vous comme exposant sur le stand AAM/VML du MODELMA 2005 (salon du modélisme et du maquettisme de Bruxelles. Le salon aura lieu du 11 au 13 mars 2005 au Heysel.

Le montage se fera au finish le jeudi 10 mars à partir de 9h00.

Les exposants disposeront de l'entrée et du parking gratuit durant les 3 jours du salon.

Je cherche une personne qui veut bien s'occuper de la gestion des démonstrations indoor (électrique exclusivement) dans un espace de 30m x 30m qui est à partager avec les voitures.

Une sélection sera effectuée s'il y a affluence de modèles à exposer, il n'est pas utile d'avoir dix fois le même planeur/multi ou hélico, ce que nous voulons c'est un stand vivant et accueillant.

Si vous êtes intéressé, complétez le bulletin d'inscription ci-joint.

A bientôt

Bossin Patrick
pbossin@aamodels.be
 0498 41 00 84

Talon d'inscription à MODELMA 2005

Bruxelles, plateau du Heysel, du 11 au 13 mars 2005

Nom	Prénom	Matricule AAM
Téléphone	Email	
Adresse		
Type de modèle*	Nom du modèle	
Envergure	Longueur	Poids
Moteur(s)**	Autres caractéristiques	
Valeur pour l'assurance		

* = avion, planeur, hélicoptère, autre

** = thermique et/ou électrique

Talon à renvoyer avant le 15 février 2005 à Patrick Bossin, Rue de la Barre 29, à 1390 Grez-Doiceau

Tél. 0498 41 00 84 - email : pbossin@aamodels.be

ASBL

Publications des actes et documents des ASBL : Enfin des directives ministérielles claires

La Ministre de la Justice avait annoncé lors de différentes interpellations parlementaires qu'une circulaire ministérielle allait être diffusée auprès de tous les greffes des tribunaux de commerce afin de clarifier une bonne fois pour toutes les modalités et les conditions de publicité des actes et documents des ASBL, à la lumière de la nouvelle loi. C'est aujourd'hui chose faite. Le moniteur du 11 octobre publie une circulaire du 4 octobre de la Ministre de la Justice. Vous trouverez ce texte sur le site de l'AAM (<http://www.aamodels.be/administration/asbl>). Il détaille

- Ce que les greffes peuvent faire et ne pas faire
- Quelles sont les pièces à déposer et à publier
- Que doivent contenir les différents documents
- Par qui les différentes pièces doivent être signées
- etc.

La circulaire reprend également un tableau récapitulatif de l'utilisation des formulaires. Espérons que cet instrument mette ainsi un terme à la pratique parfois assez surprenante de certains greffes.

ASBL : paiement des frais de publication par virement bancaire

Beaucoup d'entre nous se sont étonnés qu'il ne soit pas possible de payer les frais de publication des actes et documents des ASBL par virement bancaire. En effet, le chèque ou le mandat postal sont des modes de paiement obsolètes et peu prisés par les banques elles-mêmes.

Le moniteur du 22 juillet 2004 publie un arrêté royal du 12 juillet qui permet dorénavant de payer par virement ou versement bancaire. Vous trouverez ce texte sur le site de l'AAM (<http://www.aamodels.be/administration/asbl>).

La preuve de paiement doit être jointe au formulaire ! Cette preuve consiste :

- soit en un copie du bulletin de virement ou de versement au profit du compte du moniteur belge sur lequel est apposé le cachet de l'institution financière qui a accompli le transfert
- soit en un extrait de compte ou tout autre document attestant que le paiement a bien été effectué.

Le paiement par virement ou versement bancaire doit mentionner en communication le numéro d'entreprise s'il s'agit d'un acte modificatif ou le nom et l'adresse du siège social s'il agit d'une constitution.

Le numéro de compte du moniteur belge est le suivant : 679-2005502-27

P. Halleux

Ils nous ont quittés

En date du 28 octobre passé décédait **Pierre Le Docte**. Né en 1931 et résidant à Aywaille, Pierre Le Docte était bien connu dans les milieux de la maquette radioguidée, catégorie où il a exercé pendant de nombreuses années la fonction de directeur sportif. Sa gentillesse, sa grande disponibilité et son bon sens ont plus d'une fois marqué les réunions de la Commission Sportive de la LBA. Les dirigeants de l'AAM et de la LBA présentent à ses proches l'expression de leurs sincères condoléances.

Le club d'aéromodélisme les Petites Ailes de la Frontière et l'AAM vous font part du décès inattendu d'un de ses

membres les plus anciens. Né en 1921, **Roger Gaye** avait plus de 60 années de modélisme. Il était président d'honneur du club des Petites Ailes de la Frontière. Sa fierté était de faire voler son planeur "le Goéland" qu'il avait construit en 1941. Il avait sa façon bien particulière et très appréciée du public d'animer les démonstrations et les meetings organisés par le P.A.F. C'est avec une réelle émotion et beaucoup de tristesse que la fédération présente à son épouse et toute la famille ses plus sincères condoléances. Que tous ceux qui l'on bien connu aient une pensée pour lui...



Roger Gaye fêtant ses 50 années de modélisme en trinquant avec feu Yvon Wérion

Le bruit de tous, le grand vacarme !

Non, non, on ne va pas déclencher une machine infernale en cette fin de saison 2004.

On va tout simplement collationner les mesures de bruit effectuées cette saison au sein des clubs pour pouvoir, en début d'année 2005, transmettre un grand tableau récapitulatif à la Région Wallonne.

Pour ceux qui le découvrent ou qui ne s'en souvenaient plus, sachez que l'AAM a passé un accord avec le Ministère de l'Environnement de la Région Wallonne, préalable à la norme intégrale, où nous nous engageons à transmettre tous les ans les mesures de bruit réalisées par les clubs wallons et ce, en accord avec les normes de bruit qui nous sont imposées. Voilà pour le fond !

Dans la forme, comment faire ?

Sur le site "www.aamodels.be" vous trouverez dans la rubrique environnement une fiche à télécharger (registre type), qui est en fait un tableau Excel.

Je vous demanderai de bien vouloir le compléter avec les mesures faites dans votre club et de me le faire parvenir par mail à mon adresse e.mail: numerobis@gate71.be. Voir ci-dessous un exemple de fiche à remplir.

Comme ces fiches sont destinées à être envoyées à la Région Wallonne, dans un souci d'homogénéité et de manipulation pratique, je me permets de vous demander à tous, de bien vouloir vous servir de cette fiche, de la compléter tel que dans l'exemple, en étant attentif à quelques petits détails :

- Regrouper les pilotes et les mesures de leurs appareils; c'est plus facile de faire le comptage des membres mesurés.
- Rappeler le matricule AAM

Donner la niveau sonore par deux chiffres (dizaines et unités), sans ajout de lettre "dB ou décibel".

Pourquoi ? Parce qu'ainsi vous me permettrez de saisir votre fichier en une fois, de ne pas devoir le recopier ou l'importer par morceaux. Oui, encore une chose.... ne m'envoyez pas les mesures manuscrites. Demandez à un copain de le transcrire sur son ordi et me le transmettre par mail. Ce sera toujours un peu de temps sauvé..... de mon bénévolat !

Contraignant que tout cela ?? Pas tellement et vous m'aidez dans ma tâche. J'essaie de pouvoir, d'année en année, en plus de l'envoi des mesures de bruit, compléter un grand tableau où figurent tous les clubs affiliés à l'AAM. Vous le trouverez ci-contre. On a ainsi une vision globale des mesures effectuées et des moyennes annuelles de mesures, du nombre de pilotes impliqués, des appareils, leurs moteurs et les niveaux de bruits.

Vous constaterez par vous-même qu'en 2003 on a battu un record au niveau de mesures. Le nombre de pilotes mesurés est passé à 509 et celui des appareils à 733. Nette progression par rapport aux autres années ! Bravo !! Continuons dans cette voie et envoyez-moi un maximum de mesures effectuées en 2004 !

Bonne fin de saison à vous, si elle a une fin... ou bons vols et à l'année prochaine !

Patrick Vanwysberghe
Commission Environnement

Régistre-type des mesures de bruits Association d'Aéromodélisme, ASBL

Année : 2004
Club : Racer Club

Exemple

Dates	Nom	Prénom	Matricule AA	Modèle	Envergure	Moteur	Silencieux	Bruit à 7	Remarques
15.02.200	Dupont	Roger	OO-AD7514	Pitts	2.3	Super tigre	origine	78	ok
25.03.200	Louis	Pierre	OO-AL2563	Stampe SV4	1.6	OS 70 FS	perso	76	ok
etc.....									

Les mesures de bruit 1999-2003

TABLEAU DES MESURES DE BRUIT		1999			2000			2001			2002			2003		
CLUB	Abrév.	n.p.m	n.a.m	moy.bruit	n.p.m	n.a.m	moy.bruit	n.p.m	n.a.m	moy.bruit	n.p.m	n.a.m	moy.bruit	n.p.m	n.a.m	moy.bruit
Bruxelles Capitale																
Aéro-club Ixellois	ACI															
Brussels Helico Club	BHC															
Capitain Aviat. Luc Mommer	CALM				20	55	81,09									
Les Aiglons Cercle Aéromod.	LACA															
R.C Air Club Les Alouettes	ACLA															
The Mosquitos	TM															
Brabant Wallon																
Aéro Club de Wavre	ACW	17	28	79,54	18	46	78,41				22	69	79,25			
Eurocoptère	EURO													12	13	81,13
Jeune Aéro-Club	JAC	25	36	80,36	28	32	80,84	26	50	80,80	39	82	82,00	41	79	80,64
Les Jardins du Modélisme	JDM										11	34	79,03	26	30	80,97
Model Club Helibellule	MCHB	16	18	75,78												
Model Club Leuzois	MCL	3	3	78,67	10	11	80,73				15	18	81,26			
Modèle Club Terre Franche	MCTF	16	19	78,53	17	25	78,28				19	22	78,27	15	19	78,42
Hainaut																
A.S.A Bauffe	ASA	5	7	83,57							15	20	82,04			
Aéro Model Club Eole Mouscron	ACE	17	25	76,90	35	36	77,42	8	8	78,50	9	9	77,73	11	11	79,35
Aéro Model Club Exocet (Hemptinne)	AMCE	5	12	83,42				7	17	76,10	17	33	75,07			
Aéro Modélisme Comines Air	AMCA				23	49	80,45							24	31	77,66
Aéro-Club José Blairon	ACJB	13	17	83,38				?	17	83,60	7	9	84,44	9	10	78,6
Air D'United	ADU	5	7	75,01	6	6	75,38				6	6	76,67	8	9	77,91
Albatros Club Gerpinnes	ACG													26	27	81,56
Apollo Flyers	AF	13	21	76,20				10	12	77,30	11	19	77,21	17	23	72,61
Assoc. Aéromodélisme de Bernissart	ACB							9	15	81,30						
Assoc. Aéromodélisme du Sud Hainaut	AASH	23	39	82,95				9	11	85,70	5	7	86,79	10	12	84,95
Club Aéromodélisme Estinois	CAE				11	12	80,08	16	22	75,30						
Club d'Aéromodélisme Les Cigognes	CALC															
Equipe Acro Beloeil	EAB	19	25	81,29										29	44	81,68
Model Club du Chauffour	MCC	?	11	78,45	27	36	81,31									
Model Club Havay	MCH															
Petites Ailes de la Frontière	PAF	5	6	82,00	7	7	81,86	6	6	81,30						
Shape Intern. Model Airplane	SIMA															
Liège																
Aero-und Modelclub Feuervogel	AMFC	14	28	81,54										11	33	80,85
Avia Club Eupen	ACE	9	13	79,38	12	15	79,47	9	13	79,40						
Blériot Club Verlaine	BCV				18	22	80,27	9	11	72,40	11	14	82,80	3	3	76,96
Centre Aéromodéliste de Pépinster	CAP				9	17	76,6									
Club d'Aéromodélisme Les Busards	CMB	6	7	82,00	5	5	79,7				15	18	81,38	15	24	81,15
Club de Modélisme Les Vanneaux	CMV	17	20	77,65	36	44	77,36							12	15	84,86
Haneffe Petite Aviation	HPA	25	39	80,91												
La Chouette	CHOU	48	61	82,41	6	8	83,5	14	15	84,00	20	23	83,09	34	47	
Les Aigles-Battice	LAB															
Les Faucheurs de Marguerites	LDM	15	18	80,67				13	15	80,30	10	12	80,80	7	7	80,74
M.F.C Milan 90 E.V	MIL	5	15	75,87												
Modelclub Sankt Vith	MSV															
Petite Aviation des Trixhes	PAT															
Piper Club	PC															
Royale Petite Aviation Liégeoise	RPAL				8	10	80,68									
Spirit of St Louis	CSOSL	8	8	82,13	21	28	82,14							19	31	81,48
Luxembourg																
Aéro Model Club Les Libellules	AMCL	7	11	81,82	14	24	82,17				18	32	79,50	19	37	78,86
Club Aéromodélisme de Tintigny	CAT															
Club Aéromodélisme de Villers la Loue	ACAVL							8	8	82,80	14	14	80,64			
Hirondelles Model Club Bastogne	HMC										31	42	78,43	38	52	78,19
Le Moustiqu' Air Aéro-Club	MAAC															
Model Air Club des Ardennes	MACA							10	10	78,30	14	15	81,77			
Model Aviation Club Athus Messancy	MACA	14	28	80,96	9	13	79,54	10	10	78,30	14	15	81,77			
Model Club Famenne	MCF				6	11	82,73	13	21	80,70	4	5	78,40	39	59	80,39
Model Club Des Chouettes	MCDC													37	47	80,77
Namur																
Aéro-Club Les Faucons	ACLF													12	18	79,48
Les Accros du Servo	LAS				4	6	84,35	5	5	82,30	10	15	81,10	13	25	80,31
Group Captain Hibbard	GCH							16	33	77,00						
Haversin Air Sport	HAS				10	13	84,15				9	15	82,57			
Model Club Andennais	MCA	10	11	79,55				26	35	78,10	26	30	79,77	22	27	79,46
Model Club de la Meuse	MCM	24	53	83,62	25	25	81,6									
Légende																
n.p.m: nombre de pilote mesuré		384			385			214			341			509		
n.a.m: nombre d'appareil mesuré			586			556			324			549			733	
moy.: moyenne des mesures																
Moyenne Générale Annuelle		1999	80,16	2000	80,40	2001	79,61	2002	83,89	2003	79,96					

Moyenne d'ensemble 80,80431163



Electro Symposium au CLM

La météo avait prévu un temps sec avec passages nuageux entrecoupés de belles éclaircies, ce qui fut le cas. Par contre, un invité surprise fut le vent qui lui n'était pas prévu.

Cela n'a pas empêché les modélistes présents de voler.

Presque autant de monde que l'an passé, malgré les jours pluvieux qui ont précédé la rencontre et qui auraient pu en décourager plus d'un.

Quelques franches parties de rigolade aussi, lorsque Claude Feremans faisait

Nom	Modèle	Envergure	Poids	moteur	Accu	Hélice	Variateur
Cambier	Magister	1.60m	2kg	Twister 25	10 x 3300mA	10 x 6	Flash 60
Cambier	Trainer 40	1.50m	2,5kg	Twister 40	12 x 3300mA	11 x 5	Flash 60
Sambrée de Fays	Easy Star	1.50m		Speed 400			
de Fays	Gille 202	1.35m	2,8kg	Twister 60	17 x 3300mA	14 x 6	Flash
de Fays	Raven	1.30m	2,7kg	Twister 40	14 x 3300mA	10 x 6	Flash
de Fays	Why Not	1.20m	1,2kg	Kontronik 500/27	10 x 1600mA	14 x 10	Kontronik
de Fays	P38	1.35m	1,5kg	2 x speed 480 race	7 x 3300mA	5 x 5	Kontronik
Taelemans	Mosquito	1.30m	1,4kg	2 x speed 480 race	7 x 3000mA	6 x 4	Protech
Taelemans	Beaver	1.80m	3,8kg	EM Titan	12 x 3000mA	12 x 4	Flash 60
Taelemans	Sunday	1.35m	1,420kg	EM Elios	7 x 3000mA	8 x 4	Flash40
Grosjean	Rocco	1.15m	1,020kg	Mega22/20/3	8 x 1600mA	9 x 4	Jetti 40
Feremans	FX117	1,10m	1,450kg	Mega 22/30/3	12 x 3300mA	8 x 6	Jetti 40
Feremans	F20	0,8m	0,750kg	Mega 16/15/3	8 x 1500mA	6 x 5	Schulze
Feremans	XF29	0,9m	1,200kg	Mega 22/20/2	8 x 900mA	Turbine	Wemotec
Schoonbroodt	Corsair	0,85m	0,380kg	Rotex	3S1P 720mA	8 x 6	MGM 12A
Deschoenmaeker	Ultimate	1m	1,450kg	Elios 24	8 x 2100mA		Flash 40
Deschoenmaeker	Graffiti	2m	1kg	Tweety speed	8 x 1000mA		Flash
Van Steensel	Logo 20	diam.1,37m	3,7kg	Plettenberg	24 x 2400mA		Schulze
Duvivier	Electro Streak	1m		Mega 22/20/3	8 x 2400mA		Jetti
Duvivier	Colibri	1,50m		Mega 22/20/3	8 x 2400mA		Jetti
Delizée	Electro Streak	1m	1,210kg	Mega 22/20/3	7 x 3300mA	9,5 x 5	Jetti
Verleysen	Zagi 400	1m		Permax 480	8 x 105mA	5,5 x 4,3	
Wilski	Spitfire	1m	0,900kg	Permax 480	8 x 1000mA	7 x 4	Kontronik
Maes	Pyranha	0,79m	1,075kg	Hacker B40-6 FAI	16 x GP1100mA	Turbine	Beat 80
Maes	Tokoloshi	0,995m	0,800kg	MPX 480-4D	8 x GP2200mA	4,5 x 5	Swing 4001
Maes	Space Scooter	0,830m	0,550kg	speed 400	2 x konion		Sun1000
Wautelet	Gilette			Hacker brushless			
Wautelet	F16 Kyosho			Evo one	10 éléments	Turbine	Wemotec



Le Beaver d'André Taelemans, 3.8 kg avec un EM Titan et 12 éléments 3000mAh



La caisse de terrain d'Yvan Wautelet

des tentatives de catapultage de ses modèles plutôt exotiques.

Les observateurs auront remarqué la grosse percée des moteurs brushless et en particulier des moteurs à cages tournantes, voir le tableau (incomplet) à la page précédente.

Rendez-vous l'an prochain au mois de septembre, nous ferons le maximum pour avoir une diversité encore plus grande de tout ce qui peut se faire en électrique.

Cette journée fut aussi, pour beaucoup d'entre nous, l'occasion de mettre un visage sur les pseudos du forum d'aeromodelisme.be

Bossin Patrick



La rampe de lancement des modèles de Claude Feremans

Focus sur... Les Busards

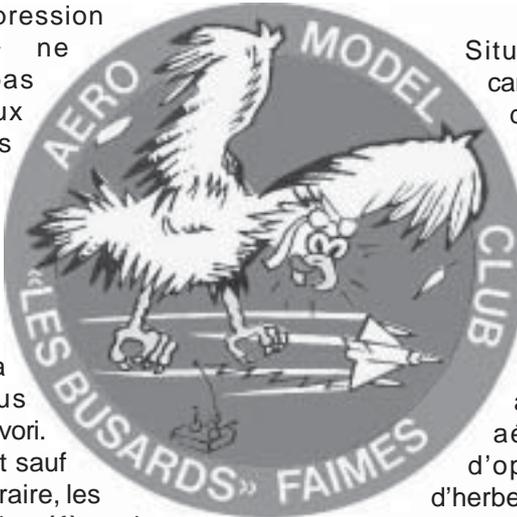


Les Busards ou l'aéromodélisme à petite échelle

Dans le titre, l'expression « petite échelle » ne s'applique pas nécessairement aux modèles ! Les biplans de deux mètres, on connaît aussi. 'Petite échelle' s'applique à notre club. Tant au nombre de membres qu'à nos infrastructures... et à la façon dont nous pratiquons notre loisir favori. Les Busards sont tout sauf des rapaces ! Au contraire, les membres de notre club préfèrent la convivialité à la compétition. Ce n'est pas pour rien que l'objet de notre association est la *promotion* de l'aéromodélisme. Pas de priorité aux vedettes, chez nous les

débutants sont rois et l'entraide est au menu. Comment faire autrement quand on n'est qu'une vingtaine ?

Laurent Schmitz (Secrétaire)



Situé en pleine campagne, à proximité de Hannut, Huy, Liège et Waremme, le club des Busards offre à ses membres un terrain triangulaire en herbe rase, un parking et un petit local. La piste est accessible à tout aéronef capable d'opérer sur $\pm 80m$ d'herbe, quelle que soit la direction du vent. Sur le plan de

la sécurité, le site est idéal : pas d'obstacles aux alentours et la plus proche habitation est à près d'un kilomètre ! Malgré ces avantages, la forme particulière de l'aérodrome demande une certaine habitude. Ça tombe bien, car aux Busards on a l'occasion de voler jusqu'à la dernière goutte (de carburant dans le réservoir) ou le dernier électron (dans les accus de la radio). Après tout, on est là pour ça ! Comme le club est à l'échelle humaine, tout y est beaucoup plus simple. Par exemple, nous n'avons pas de panneau de fréquences. Chacun a son canal et coordonne l'achat de nouveaux quartz en fonction des autres. Cette méthode est infaillible depuis plus de vingt ans... En matière d'organisation, seul un barbecue annuel est inscrit au calendrier. Par contre, il n'est pas rare de nous trouver aux





commandes en plein mois de février, sous la neige... On vole 365 jours par an chez les Busards !

La majorité de nos membres ont un sérieux passé de modélisme. Du moteur LRK aux accus LiPo en passant par le 3D, les 20cc 4temps ou les Cox 0.8cc, on voit de tout sur la pelouse et l'expertise ne manque pas. Pourtant, nous sommes ouverts à tous, avec une prédilection pour les débutants. Ceux-ci peuvent compter sur un accompagnement adéquat, du choix de leur premier modèle à leurs débuts en voltige en passant par la construction.

On ne se prend pas la tête chez les Busards. Ainsi, quand un oiseau s'égare dans les blés, il n'est pas rare de voir le club entier ratisser les champs à sa recherche. De même, quand l'un d'entre-nous décolle un nouvel avion pour la

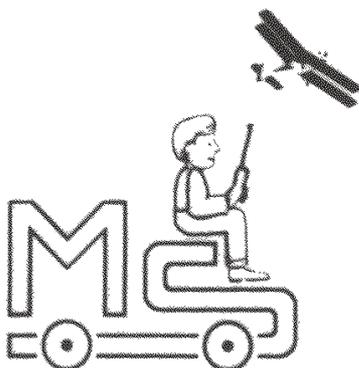
première fois, les autres restent au sol, histoire de lui faciliter la tâche... et d'admirer l'engin ! Quand la drache nous tombe dessus, on se réfugie au local pour discuter le coup et parler de thermiques, de warbirds, de servos et d'accus. Alors si vous voulez y goûter, n'hésitez pas à nous rendre visite pour une après-midi de vol, dans la bonne humeur et sans stress.

Simplement, ne venez pas tous en même temps avec vos B-29 de 9 mètres ;-)

ASBL 'Les Busards'
rue Eau Morte, 3
4530 Fize-Fontaine

Président: Paul Binvignac,
Tel. 04/259.43.39

Site web sur
http://users.pandora.be/Les_Busards



MODEL SHOP

Nombreuses promotions

Rue du Viaduc 5 - 7500 Tournai

tél. 069 210037 fax

Ouvert du mardi au samedi de 14 à 19 h

Championnat F3A 2004

ALCOCHETE – Portugal, du 19 au 29 août

Le terrain de vol est situé dans un champ de tir de l'armée portugaise. Comme toutes les années, l'équipe projette d'arriver sur place 2 jours avant le début du championnat pour s'acclimater et mettre les avions en ordre surtout, mais aussi pour être frais et dispos après les fatigues de la route. Lisbonne est à 2150 km de Bruxelles.

17/8/2004 : Arrivée du TM Alex Goossens vers 12h30 - Christian Hans est déjà sur place et s'entraîne.

18/8/2004 : Arrivée de Philippe Marquet vers 16h00. Fatigué de la route il rejoint son logement.

19/8/2004 : Arrivée de Benoît Dierickx avec sa compagne, et équipé d'une caisse énorme. Résultat : la voiture de location prévue ne convient pas. Il change de véhicule ; type camionnette Mercedes industriel chez Europcar à Lisbonne. Cela du fait qu'il a une caisse de 2.1 m et trois grandes valises. On descend vers Setubal à l'Hôtel Campanile où la chambre qu'il devait partager avec moi ne convient pas. J'avais déjà demandé un single pour moi et une double pour le couple. Il faut savoir que l'hébergement était déjà payé depuis le 15 mai dans la formule Goossens-Zardini (une double) par le biais de l'organisateur. Le désistement de Zardini a fait que Dierickx le remplace, mais il n'était pas prévu que Madame accompagnait.

20/8/2004 : On s'entraîne sur le terrain officiel. Benoît n'est pas content parce qu'on ne dispose pas d'un sonomètre. Il sait que tous les clubs de l'AAM disposent d'un sonomètre et doit être au courant de la réglementation. Je crois comprendre que le nouvel avion de Benoît n'est pas encore totalement préparé. Dans l'après-midi, on repart vers Lisbonne pour changer de véhicule du fait qu'Avis est moins cher. Donc, de nouveau presque une demi-journée sans entraînement.

21/8/2004 : Dierickx quitte le Campanile pour loger dans un appartement près de celui de Hans et Marquet au village à côté de Setubal (Brejos do Assa). On est troisième pour le processing, sans problème, et on passe à l'entraînement officiel par équipe vers 9h30. Aucun problème à part le fait que Christian me demande de lui annoncer ses figures en allemand... ! Au départ il avait fait inscrire son fils pour faire cela, mais le gamin ne le fait pas ; moi je refuse de le faire en allemand, je ne veux pas faire d'erreur du fait que je connais par cœur les manœuvres en anglais. Je lui passe un document en anglais pour étudier en lui stipulant que le règlement local stipule que les langues utilisées par la FAI sont l'anglais et le portugais. Donc, on se met d'accord pour se limiter aux annonces qu'il s'enfoncé, change de hauteur etc.... Au soir le tirage au sort nous fait partir dans l'ordre suivant : au premier tour, 10.00 h Marquet ; 13.00 h Hans ; Dierickx 19h35. Les pilotes vont s'entraîner sur un terrain près de Setubal.

22/8/2004 : Du fait qu'il y a une température de 23 à 30° et un vent de 10 noeuds un peu de travers, les pilotes viennent 1h30 avant leur départ. Si le départ est avancé, par abandon ou autre, il est convenu que je les appelle par mobile. Je suis quand même sur le terrain depuis 7h45 pour rentrer les émetteurs. Marquet vole avec son Azilute électrique et fait un vol très posé ; il obtient 841,8505 points. Hans passe vers 13h15 et fait un vol normal sans problème de 830,2169 points. Dierickx passe vers 19h 40 et fait un vol stressé avec un résultat de 853,1716 points. Ceci sont des résultats dans la ligne des vols faits en Belgique.

23/8/2004 : Les départs des pilotes dans les préliminaires est avancé tous les jours de 1h30 pour permettre à chaque pilote de voler une fois devant les deux différents panels de juges. Une équipe commence le matin à 8h 00 avec le soleil dans le dos, jusque 13h 45. A 14h 15 l'autre équipe de cinq juges commence de l'autre côté de la



piste avec le soleil également dans le dos. Ainsi c'est nickel pour tout le monde.

Marquet commence à 8h 30 et fait un score de 866,9915 normalisé. Meilleur que le jour avant. Hans passe à 11h 30 et 850.9929 points, aussi meilleur que le jour avant. Dierickx vole à 18h 15 et fait moins bien qu'hier avec 834.5363 points. Son vol était moins précis qu'hier. Rien n'est perdu, on est toujours en course pour les demi-finales. Cela veut dire que nous sommes dans les 20 premiers (nombre maximum pour la demi-finale).

24/8/2004 : Aujourd'hui Dierickx part premier à 10h 20 et obtient 831,8706 points, son plus mauvais score jusqu'à présent mais il est toujours 19^{ème} sur 20. Hans vole à 16h 15 et obtient 816.8804 points. Aussi moins bien mais toujours 18 sur 20. Marquet fait 850.7086 donc moins qu'hier, mais mieux que le premier jour. Ouf, on se maintient...

Peut-être que le vent et la chaleur plus forte dans l'après-midi ont quelque chose à voir avec cela. C'est toujours nickel : on fait toujours partie de la demi-finale.

25/8/2004 : Dernier jour des préliminaires. Dierickx vole à 9h 00 et fait 843.6185 points, meilleur que hier mais pas assez pour être dans la demi-finale. Hans vole à 16h 15 et obtient 886,7463 points. Il conserve sa 18^{ème} place et participera à la demi-finale. Donc on passe avec deux pilotes. Le soir le tirage au sort déterminera l'ordre de départ.

Le classement Inter-équipe donne comme résultat : la Belgique 7^{ème} sur 21 pays.

On ne parvient de nouveau pas à dépasser la Suisse....

1. France
2. Liechtenstein
3. Allemagne
4. Autriche
5. Italie
6. Suisse
7. Belgique (nous sommes

mieux classés que l'Angleterre et la Hollande).

26/8/2004 : Entraînement pour le deuxième programme (autre enchaînement de manœuvres) pour la demi-finale. Les pilotes non sélectionnés font l'excursion organisée par l'organisateur dans la province : Benavente avec un lunch avec des sardines grillées et du porc et vin portugais. Une visite de la commune de Benavente et un Ranch : *Companhia das Lezirias*, pour les Belges des chevaux couleur beige avec le

crin et la queue blanche. Race spéciale pour les combats de taureaux.

27/8/2004 : Marquet part second à 9h10 et obtient 873.5863 points au premier vol ; à 15h 50 il obtient 785.0643 points à son deuxième vol. Hans effectue le premier tour à 11h 00 et obtient 858.3554 points; à 13h 50, il obtient 740.8589 points.

Marquet termine le championnat en 11^{ème} place et est invité à effectuer les vols de calibrage devant les juges des deux vols inconnus et des deux vols de semi – finale. Hans ne passe pas non plus dans les finales avec son résultat de 19^{ème} sur 20 pilotes ; ses nerfs ont craqué. Christophe Paysant Leroux qui a gagné 3 vols sur 4 des préliminaires, perd sa 1^o place après la demi-finale. C'est Roland Matt qui mène la danse dans la finale.

J'accompagne Marquet au TM meeting où on tire l'ordre de départ, mais on compose aussi le programme des deux vols inconnus. C'est assez curieux de suivre cela, le premier du classement de la demi-finale est invité de choisir une manœuvre après le décollage. La deuxième manœuvre est choisie par le suivant du classement, etc. ... jusqu'à ce que le premier «Schedule» soit complètement composé. Le deuxième «Schedule» est également composé de la sorte, avec comme contrainte qu'une même manœuvre ne peut être choisie dans les deux programmes, à part le décollage et l'atterrissage.

28/8/2004 : La finale est un suspense du début à la fin pour le titre de Champion d'Europe. Le hasard des chiffres et le tirage au sort fait que CPLR gagne aussi deux tours sur les 4 manches de la finale. Cela fait que lui et Roland Matt sont à égalité avec leurs scores de 1000 et que CPLR gagne cette dernière manche où il vole le dernier vol du championnat. Mais il a eu un arrêt moteur dans la première manche et c'est cela qui provoque un score moindre que Matt et lui fait perdre son titre de champion d'Europe. Ce championnat s'est terminé dans un énorme suspense.

Le dîner de clôture était une fête pour certains et un enterrement pour d'autres... « C'est la vie ! » comme on dit... L'équipe belge s'est défendue comme d'habitude et devra encore travailler fort pour monter d'un cran. Quant on est passionné de F3A, on est toujours prêt à essayer.

Etabli par : Alex Goossens, TM F3A 2004. (Révision RL et RH)



*Le rendez-vous national du
Modélisme,
AIR-TERRE-MER 2004*

Cette idée géniale de réunir, l'espace d'un week-end, les différentes disciplines du modélisme remonte aux années 80. C'est au « Grand Large » de Mons que se sont tenues les premières éditions, avec un succès de foule considérable à l'époque. La technologie de la radiocommande devenait enfin abordable, et l'explosion des possibilités offertes aux amateurs de voitures, de bateaux, et d'avions radiocommandés avait multiplié le nombre de pratiquants. C'est ainsi que quelques clubs ont uni leurs efforts pour lancer la première rencontre Air-Terre-Mer. Depuis, cette organisation a été reprise par

l'Echevinat des Sports de la ville de Mons, et s'est déroulée chaque année, avec plus ou moins de succès, et dans divers lieux, car le site du « Grand Large » n'était plus en mesure de nous accueillir. Ces dernières années, la salle de sport de Cuesmes, trop petite pour les modèles volants, réduisait les présentations à quelques vols de parks-flyers dans une prairie à l'arrière du bâtiment.

Début 2003, la cité Montoise se dotait d'un nouvel espace multifonctionnel (photo 1), un immense hall de 10.000 m² dont la toiture en arc de cercle offrait une aire complètement dégagée, libre de tout pilier et d'une hauteur d'environ 21 mètres. Le rêve pour tout pilote indoor...

Très vite, l'idée de transférer la rencontre en ces lieux exceptionnels s'imposait aux autorités communales, et dès la première réunion qui eut lieu sur place, les responsables des clubs se sont montrés enthousiasmés par les possibilités du hall multifonctionnel de Mons.

Xavier Claus, intermédiaire entre la ville de Mons et les modélistes, cheville ouvrière d'Air-Terre-Mer depuis toujours, m'avait demandé de contacter en tant que coordinateur de l'Interclubs Indoor de Mons, les pilotes de la région, mais aussi d'élargir la rencontre à tous les modélistes indoor désireux de voler dans cette immense salle pour une rencontre relax, sans concours, mais en assurant un spectacle représentatif de notre passion.



Notre « Rendez-vous National du Modélisme 2004 » eu donc lieu les 28 et 29 août, et près d'une vingtaine de pilotes venus de toute la Belgique, mais aussi du Nord de la France et de la région parisienne, avaient répondu présent pour le week-end.

Nous disposions d'une grande piste en « T » entourée de barrières Nadar pour contenir le public. Xavier avait établi un programme horaire qui permettait à chaque catégorie de modélistes R/C présentes (bateaux, voitures, camions, avions...) de faire évoluer ses modèles sans interférer sur les fréquences des autres.

Dans une très bonne ambiance, décontractée, mais soucieuse de « faire le spectacle » les présentations de vol indoor ont émerveillé les spectateurs qui bien souvent découvraient les possibilités de nos modèles.

Les maquettes étaient vraiment à l'honneur, avec les modèles exceptionnels de la famille Veysière, bien connus des modélistes via les reportages dans nos revues préférées, mais aussi ceux de Philippe Carpentier, alias « Papy Kilowatt, de Jackye Sculier ou encore de « Philou » Delmotte pour ne citer qu'eux.

La voltige indoor, avec les modèles en Depron et autres « Shoks-Flyers » qui s'en donnaient à cœur joie pour défier les lois de la pesanteur, ainsi François Meunier, le sympathique responsable de Stout-Aero (fabricant de moteurs LRK) multipliait les passages sous une table de brasserie, comme un limbo, mais en torque-roll, of course !

Les vols de groupe étaient un régal pour les yeux, pleins de force, mais aussi de poésie et de légèreté. Les hélicoptères indoor de Bernard Delhaye et de Hugo Mambourg profitaient pleinement des possibilités de l'immense salle pour évoluer en toute liberté. Thierry Debel de son côté, utilisait un feu d'artifice en vol, fixé sur les patins de son Carboon, du grand spectacle. Les enfants ont particulièrement apprécié les largages de bonbons en vol par l'hélico de nos amis d'Hobby Fun venus de Huy avec leur stand de kits et de matériel indoor.

Les présentations des maquettes d'hélicoptères des copains « nordistes » ont beaucoup intéressé le public qui n'en croyait pas ses yeux devant autant de réalisme miniaturisé.

Il m'est impossible de présenter ici tous les modèles et les pilotes qui ont assuré le spectacle, peut-être encore un petit woua-



woua du Flydog ?, mon « canidé volant » qui a bien fait rire les enfants, histoire de ne pas se prendre trop au sérieux...

De superbes ballons dirigeables, présentés par Bernard Delhaye et Denis Lebrun ont évolué majestueusement durant tout le week-end en assurant la promotion des sponsors médias d'Air-Terre-Mer.

L'AAM était représentée par son président Gérard Proot, venu avec sa fille tenir le stand du simulateur de vol. Comme toujours un vif succès auprès des jeunes apprentis pilotes. Le stand était aussi branché sur Internet, et les visiteurs ont ainsi pu découvrir *on-line* le site de notre association.

Un grand merci à Alex Feguy qui a assuré la régie avec le sérieux rassurant et efficace qu'on lui connaît.

Voilà ; j'espère vous avoir donné l'envie de venir nous rejoindre lors de l'édition 2005 de ce grand rendez-vous du modélisme en Belgique.

Jean-François Lothaire



Clôture de la saison F3B à Incourt

Durant la semaine qui a précédé le concours nous étions tous à l'écoute de la météo. Celle-ci n'était pas des plus optimiste. Jusque la veille au soir elle nous prévoyait de la pluie plus ou moins forte suivant les chaînes choisies. Le matin, surprise, il y avait un ciel bleu qui s'est malheureusement assombri en cours de journée mais le temps est resté sec durant toute la compétition. Le froid évidemment était de la partie et le vent du nord n'a pas contribué au réchauffement.

Ceci dit, c'est la première fois depuis le 19 août 1984 que les Aiglons organisent un concours sur leur terrain. (Jusqu'au 28 juin 87 ils en ont organisé un à deux par an sur le terrain d'Amay). 20 ans après on s'aperçoit qu'ils n'ont rien oublié et que le sens de l'organisation n'a pas du tout pris du plomb dans l'aile. Pas d'improvisation tout est prévu, relu, essayé. La plus ancienne installation mondiale de sonorisation pour l'F3B est remise en service avec, il faut l'avouer quelques petits couacs, mais chaque fois un remède logique a été appliqué et à mon avis cette installation est répartie pour 25 nouvelles années.

Le nombre de concurrents est très important (21) si on tient compte en plus que la météo était incertaine, que c'était le dernier concours de l'année et qu'il manquait les habitués Éric, Eddy et Yves. Cette fois-ci les Allemands de Aix-la-Chapelle participèrent en nombre.

Ce fut une journée fructueuse pour les marchands de câble nylon. Le vent était tel que, pratiquement à chaque vol, on pouvait



observer soit un bris de câble, soit une «perruque» soit les deux. Un certain parachute est toujours dans les champs.

Les aides étaient en nombre suffisant et beaucoup de petits nouveaux ont été écolés.

Notre ami Robin Joseph, commandant de bord chez Virgin, nous a fait la surprise d'une trop courte visite. Nous espérons tous le revoir avec un planeur la saison prochaine.

Notre Steeve pour qui c'est le troisième concours depuis sa reprise se paye une troisième place (sans les Allemands) avec un planeur d'une conception d'il y a 15 ans, l'Ellipse 1. Bravo Steeve ! La première place revient à Alex Barbier qui a battu notre célèbre Denis de sept points sur 6000.

Les résultats furent proclamés et les aides bien récompensés.

Merci aux Aiglons pour leur magnifique organisation et à l'année prochaine.

J-P Awouters

Un aide F3B des Aiglons, bien équipé contre la bise frigorifiante... Vous le reconnaissez ?



Commissaires sportifs

Cette année lors de l'assemblée générale des clubs du 9 janvier (remise des médailles) sera organisé un examen pour les candidats commissaires sportifs.

Les commissaires sportifs sont homologués par l'Aéro Club Royal de Belgique. Pour notre association, ils sont, entre autre, indispensables pour la reconnaissance des records, Ils constituent une partie de notre commission sportive nationale et nos représentants auprès de la commission sportive de l'AéCRB doivent impérativement avoir cette qualité.

Pour être choisi dans un jury FAI il faut être commissaire sportif.

L'examen consiste en un questionnaire à choix multiples (QCM) en anglais à livre ouvert. 20 questions sur le Code Sportif FAI, section 4 (l'aéromodélisme) et 20 questions sur le Code Sportif FAI, section Générale. Pour réussir, il faut obtenir 60 % dans les deux sections. C'est l'AéCRB qui décerne le titre.

Liste des commissaires sportifs
aéromodélisme en fonction
actuellement :

Jean-Pierre Awouters
Willy De Groot
Jos De Winter
Jean Dessaucy
Maurice Huybrechts
Emilia Lamisse
Louis Leroy
Jules Malfliet
Guido Michiels
Fortuné Nenin
Gerda Olaerts
Tony Sabbe
Theo Vaesen
Raoul Wangermez

La liste des adresses est disponible sur
le site de l'AAM

J-P Awouters (un des derniers)



www.aamodels.be.tl.Tél.063445723 mobile0497485976

Denis QUINDOT vous propose...
des façons légales de planer :

Salome Horejsi, un des meilleurs SAL du moment 1.65m, 290 gr	165 €
Mini Nyx 60 inch tout plastique par Breta Model une bombe !	310 €
Ka6 3.2m, ARF, AF posés	262 €
Pilatus B4 3.0m, ARF, AF posés	265 €
ASW 28 3.4m, ARF, AF posés	305 €
ASW 28 4.2m, ARF, AF posés	375 €
FOX 4.0m, ARF, AF posés	495 €
DG 800 S 3.49-4.18m ARF, train rentrant, cockpit aménagé, AF, rallonges et winglets, splendide !	752 €

Et sur commande : Nyx F3B ou F3J, Nyx Furio, Nyx F3F
Importateur Breta Model pour le Benelux et la France



MINI-MAXI 2004
Liège, du 01 au 03
octobre

Le salon du modélisme de la région liégeoise se tient tous les deux ans en alternance avec Genkau Limbourg. Cette année encore les clubs liégeois avaient retroussé leurs manches pour la réussite de cette manifestation. Dès le mercredi un petit groupe, José, André, Gilberte (dite Gigi) Geneviève et Marianne se sont armés de patience et de débrouillardise pour procéder à la construction du stand (réception et mise en place des tables, chaises,

cimaises, nappes, raccordement électrique, affiches, etc.).

La soirée du jeudi ainsi que le début d'après midi du vendredi ont été consacré à la mise en place des modèles, du simulateur de vol, des espaces de réception, de la montgolfière (excellente idée de Jean-François) et surtout de l'ancrage au plafond des planeurs de 20 kg de notre ami Vincent du VDP3F.

L'espace de vol est, au dire de tous les pilotes, extraordinaire. Il est de 30m x 30m et peut même être utilisé par votre serveur ! Sa situation est juste à côté du stand et dans le hall numéro 1.

Vendredi c'est la course contre la montre pour être prêt pour l'ouverture à 16 heures. On y arrive tout juste. On assiste au premier rush des visiteurs. Les stands sont pris d'assaut. Dans notre cage dorée,

Vue générale du stand de l'AAM



sponsorisée par l'Aéroport de Liège, on vole sans se soucier du flux de personnes qui nous regarde avec envie.

À 18 h. 30 c'est la réception avec tout ce que le pays de Liège possède comme V.V.I.P. Là, on m'apprend que l'échevin des travaux de la ville de Liège est le fils de Monsieur Godeau, un très ancien membre du C.R.P.A.L. On fait le tour du salon en s'arrêtant à tous les stands. Toutes les Fédérations et les différents exposants ont mis les petits plats dans les grands. Notre stand fut très remarqué et c'est après beaucoup de demandes d'explications que les «huiles» se sont retirées.

Nouveauté dans ce genre de salon ; des caméras fixes placées sur les principaux points d'attractions envoyaient suivant une rotation préétablie des images vers un écran géant situé à l'entrée, et vers la TV locale RTC Liège. Ainsi, de la maison, il était possible de mesurer l'ambiance du salon.

La très connue maison Réducta de Liège fêtait à cette occasion ses 50 ans d'existence avec une très belle exposition de modèles réduits et de documentation d'époque. Car si Réducta a 50 ans, son géniteur la maison OBRA date de 1938. Bon anniversaire Monsieur Guillaume.

Autre anniversaire : celui de la libération qui était illustré par l'exposition de chars d'assaut mis à disposition par l'Arsenal de Rocourt. Ce stand fournissait par la même occasion le côté Maxi du salon.

La journée du samedi fût très longue. Elle commença à 10h. pour la mise en place et les derniers visiteurs furent priés de sortir à 22h. Après, la direction avait organisé pour les exposants un souper carbonades. Pendant la nuit un hall restait ouvert afin de pouvoir assurer les 24h. 2CV modèle réduit. Ces 24h se déroulaient en même temps que celles des voitures grandeur à Francorchamps.

La bonne surprise du samedi fût l'arrivée sur notre stand du président de l'A.A.M. Monsieur Gérard Proot et sa charmante épouse. Ceux-ci nous ont accompagnés jusqu'au souper.

Le dimanche était à peine moins long. La

fermeture à 19h, puis le démontage nous ont retenus jusqu'à 21h.

Notre simulateur, avec l'écran plat gracieusement mis à disposition par Jean-Yves, a fait fureur. Les visiteurs faisaient la queue pour pouvoir y avoir accès. Il est vrai que notre monitrice, Nicole, a un réel don pédagogique et beaucoup de patience avec les élèves.

Ci-dessous, la jolie vitrine d'exposition de la radiocommande au travers des âges : du Bellaphon au MC24





Une montgolfière... simulée. une bonne idée de Jean-François.

L'aire de vol a été rentabilisée. Les aéromodélistes ont été nombreux à l'utiliser. Pierre Daxhelet, qui gère les séances de vol dans le hall omnisports de Villers-le-Bouillet, avait par l'entremise de notre membre de liaison Frédéric amené tout le gotha du vol en salle de la région. Les membres du CRPAL, du VDP3F, de Bas-Oha, du presque Royal HPA ainsi que le président des Moustiques de Hannut, sans oublier les pilotes de démonstration de chez Protech, n'étaient pas en reste. Il n'y a pas eu une minute sans modèle en évolution. Philippe, notre champion de Belgique de F3A, a même fait voler un parapente à moteur normalement destiné au vol d'extérieur. Dominique n'était pas en reste et, à mon avis, il a passé plus de temps en l'air que sur le plancher.

Pratiquement tous les membres CRPAL sont passés sur le stand, et ce qui nous a fait grand plaisir, ce fut de revoir un grand nombre d'anciens.

La directrice du salon est ensuite venue nous trouver pour remercier très chaleureusement l'A.A.M. Tout était parfait, pas une seule fausse note. Sur l'écran géant pas une seule fois l'aéromodélisme n'a été pris en défaut d'inaction. Pas une seule interférence.

Le salon a fait 15.000 entrées soit 50% de plus qu'en 2002. Les heures d'ouverture étaient respectivement de 6h le vendredi, 11h le samedi et 8h le dimanche soit 25 heures.. cela fait 600 'clients' à l'heure ou 10 à la minute... Ouf !

Jean-Pierre Awouters, président du CRPAL et administrateur de l'AAM



Est-ce bien raisonnable... ? La suspension du superbe planeur de Vincent du Vol de Pente des 3 Frontières. Le "clou" du stand !



Update2
www.updateRC.com

modélisme 0032(0)2 384 52 22

Nos accus LIPO

- 3S1P 11.1v 2200mAh.....57€
- 3S2P 11.1v 5000mAh.....169€
- 4S2P 14.8v 5000mAh.....215€

Autres formats en stock, contactez nous

* NOUVEAUTES * NOUVEAUTES * NOUVEAUTES * NOUVEAUTES* NOUVEAUTES* NOUVEAUTES



Spirit PRO SPECIAL EDITION
Numéroté de 001 à 800
Full options
549€



La gamme des hélicoptères Electrique MIKADO
Logo 10, Logo 10 carbone, Logo 14, 16 et 24



Futaba FF9 SUPER
full kit PCM 669€

et bien PLUS en magasin et sur www.updateRC.com

Nos SUPER promos..... et d'avantage sur www.updateRC.com

- | | |
|--|--|
| * Heli Electrique QUICK EP10 DELUXE(carbone/alu)....310€ | * Kokam LIPO 11.1V HD 2000mAh.....69€ |
| * Variateur Hacker Master 48A OPTO Heli.....159€ | * Robbe Eolo avec moteur std(electrique).....260€ |
| * Hitec chargeur rapide de terrain CG-335.....122.80€ | * Heli Electrique QUICK EP16 DELUXE(carbone/alu)....345€ |
| * Moteur Hacker C50-15XL.....239€ | * Shuttle PLUS + moteur Hirobo 36.....299€ |
| * Moteur OS 91 SX-H.....225€ | * Raptor 30 V2 ARF + moteur TT50.....499€ |
| * Fun PICCOLO KIT 1(Picoboard,servos,accu,chargeur,simu)....230€ | * Variateur BRUSHLESS MS016.....59.90€ |
| * DVD 3D Master 2003 (4h de plaisir).....27€ | |
| * Moteur Thunder Tiger 50H.....100€ | |

D'AVANTAGE sur WWW.UPDATERC.COM



Nous distribuons les produits
CASTEL CREATION



TOUTE la gamme des variateurs PHOENIX
en STOCK, ainsi que le PHX-LINK pour
regler votre variateur via PC/USB

Les Micros Hélis...la PROMO continue...



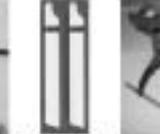
**Hornet
ou
ZOOM
199€**



Nombreuses pièces options en aluminium/carbone en stock

- Futaba - Radios - Servos - Gyros
- FF7 "New" + rx + 3xS148.....299€
 - FF7 "New" + rx + 3xS3151...350€
 - FF9 PCM Full kit 4xS3001.....599€
 - S3001.....16€
 - S9402 "pormo".....79€
 - S9252 "Digital".....115€
 - S3305 "pignon métal 8kg".....54€
 - S3151 "Digital 3.1kg".....29€
 - S3150 "Digital petit format"....51€
 - S9254 "Digital spécial gyro"....110€
 - GY240 "HH gyro".....150€
 - GY401+S9254 "HH gyro".....249.90€
 - GY601+S9251 "promo".....389€

Exemple d'options ZOOM 400, d'autres en magasin

- | | | | | | |
|---|---|--|---|--|---|
| 
KIT COULOIRS
Full alu
125€ | 
Kit Washout
Full alu
78€ | 
Support tube
Carbone/Alu
19€ | 
Com. AC + support
45€ | 
Pales SAB
CARBONE
35€ | 
Chassis Carbone/Alu
prochainement |
|---|---|--|---|--|---|



CALIBER M24, le petit électrique READY SET
L'hélico est livré dans sa boîte complet et prêt à fonctionner,
Il n'y a plus qu'à recharger la batterie et il volera de votre
salon vers le jardin. **EN STOCK**

- ### PALES
- Bois 550mm "class 30".....18€
 - Bois 600mm "class 50".....20€
 - Bois 680mm "class 60".....22€
 - SAB 550mm fibre/carbone....49€
 - SAB 550mm carbone.....62€
 - SAB 600mm fibre/carbone....52€
 - SAB 600mm carbone.....69€
 - SAB 680mm fibre/carbone....70€
 - SAB 680mm carbone.....90€
 - SAB 710mm carbone.....90€

CARBURANT COOL-POWER

La référence
0, 5, 10, 12.5, 15, 30% en stock
EXPEDITION EN BELGIQUE
10€ par boîte de 4 gallons



CP5%.....15.30€*
CP10%.....17.55€*
CP15%.....20.25€*
CP30%.....34.20€*

*prix par gallon à partir de 4 gallons

Expédition à votre domicile
ou bureau
Gratuite à partir de 250€ (sauf carburant)

Où nous trouver:
Grand'Route 194
B-1428 lillois

Horaires d'ouverture:
Magasin Mardi au vendredi
14h à 19h
Samedi 10h à 18h
Permanence téléphonique
de 10h à 12h

Ecole Le lundi
Sur rendez-vous
Contactez nous

02/384 52 22

Dans le viseur...

le planeur remorqué

Les planeurs radioguidés ont été de tous temps parmi les disciplines les plus populaires de l'aéromodélisme. En plaine, la mise en altitude des planeurs peut s'effectuer par une grande diversité de techniques, qui vont du lancement au sandow ou remorquage à la course, un peu comme les cerf-volants, à la mise en altitude au moyen d'un avion remorqueur ou porteur. Dans ce numéro, nous nous concentrerons sur ce dernier type, les planeurs remorqués selon le règlement international F3I de la FAI.

F3I

Une saison de planeur remorqué F3I

par Pierre Rasmont

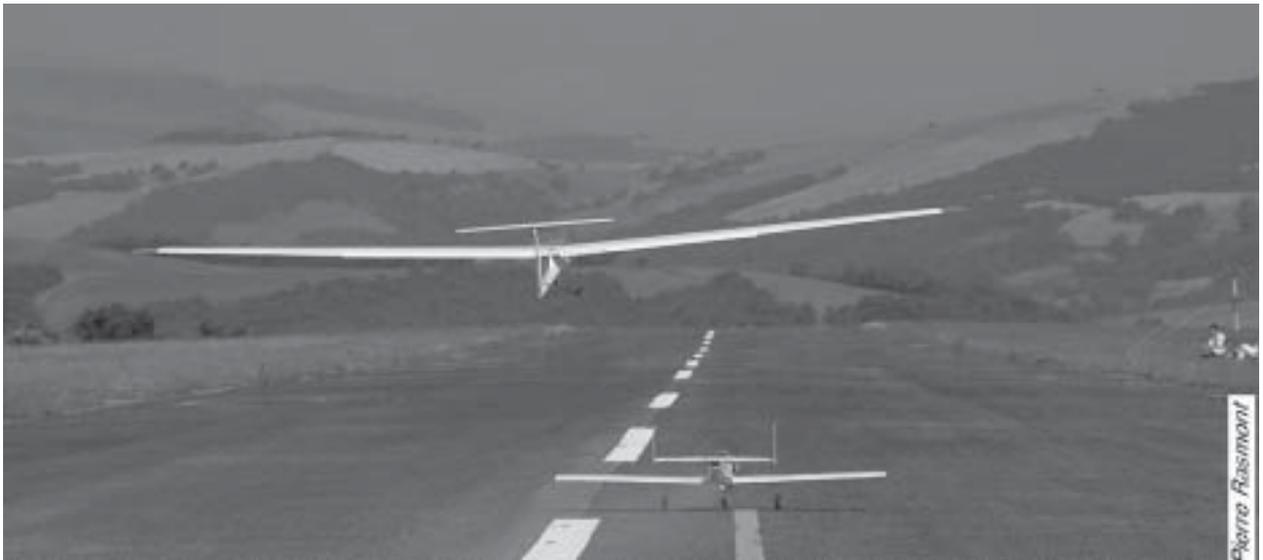
Le planeur remorqué F3I est une discipline qui se veut proche de l'esprit "grandeur". Pour être homologués, les planeurs doivent avoir des proportions et une allure "réaliste" avec, notamment, un maître-couple minimal et une verrière. Il s'agit de grands planeurs puisque l'envergure minimale autorisée est de 3,5m, pour un poids maximum de 5kg. Comme en grandeur, c'est par un remorquage en bonne et due forme que les épreuves commencent toujours. Celui-ci amène à l'altitude de

200m. Un altimètre étalonné met le moteur du remorqueur au ralenti. Le planeur largue la remorque et son vol plané débute.

Deux épreuves se succèdent dans chaque manche: une épreuve de durée-précision et une épreuve de vitesse. En durée-précision, les planeurs doivent tenir 8 minutes juste et atterrir sur la cible. Toute seconde en moins ou en plus est pénalisée, de même que tout atterrissage non conforme (hors cible, par exemple). Pour la vitesse, le planeur largué à 200m doit parcourir 4 fois une longueur de 250m délimitée par des systèmes de visée.

Photo de groupe lors du concours de Thumaide 2004





Les F3Istes belges vivent chaque année deux grandes compétitions: le Championnat de Belgique et la Coupe d'Europe. Soyons francs et disons-le tout de suite: le premier apparaît comme un long entraînement à la seconde. Le Championnat de Belgique se déroule en 6 ou 7 concours étalés entre avril et septembre. La Coupe d'Europe est organisée le plus souvent durant une pleine semaine en juillet ou en août, en France ou en Belgique.

Cette année, le Championnat de Belgique a accueilli 15 concurrents. Avec les grands planeurs, ça fait une sacré belle photo de groupe.

Au cours des dernières années, la qualité moyenne des planeurs s'est améliorée et homogénéisée. Le résultat est que c'est surtout la qualité du pilotage qui fait la différence. Et cette année, mes amis, ça a été une empoignade homérique!

Depuis plusieurs années, le F3I est dominé par un pilote hors-pair, Jacques Wouters (Club des Vanneaux à Othée). Et pourtant, l'an dernier (2003), c'est Thierry Gras (Club JDM à Nivelles) qui a été notre champion. Cette année, Jacques s'était promis de laver cet affront. Pendant ce temps, d'autres pilotes arrivent petit à petit à ce niveau élevé. Bruno Steelandt (JDM Nivelles) devient excellent et il a ENFIN une bonne machine. Deux jeunes pilotes de haut niveau, venus d'Othée, sont venus rejoindre cette équipe de tête: Yves Mardaga et Raymond Goffinet. Les autres concurrents, on est juste là pour faire le peloton, y compris votre serviteur, il faut le reconnaître.

Le remorquage, ici lors de la Coupe d'Europe 2002 à Belmont (France)

Les concours ont eu lieu cette année à Haneffe (25 avril), Thumaide (16 mai), Chapelle-lez-Herlaimont (30 mai), Othée (20 juin), Anthisne (5 septembre) avec la finale à Nivelles (26 septembre). Une nouvelle équipe dirigeante est en place, avec Yves Bourgeois comme directeur sportif, secondé par Jean-Claude Stienon. Bruno Steelandt est le directeur technique. En pratique, c'est lui qui s'occupe du calcul des résultats et du site Internet. Les reportages sont assurés par Yves Bourgeois et/ou moi. L'équipe de remorquage est assurée par l'imputrescible Eric Counson, par Serge Marneffe (le retour) et, à l'occasion, par Dominique Piroton.

Tous les concours ont eu lieu dans la bonne humeur. On a eu du beau temps SAUF à Chapelle où il a plu pas mal.

Les 3 médaillés se sont battus avec acharnement. De telle sorte qu'en débutant la finale à Nivelles, les jeux n'étaient pas encore faits. Et en fait, jusqu'à la dernière épreuve de la dernière manche, la bagarre a continué. On peut le dire avec certitude: les médaillés (l'Or pour Jacques Wouters; l'Argent pour Thierry Gras et le Bronze pour Bruno Steelandt) se sont battus avec acharnement et ce sont des pilotes de première classe. Pour la première fois aussi, Jacques Wouters a vraiment dû se battre griffe et ongle pour l'Or. A vaincre sans péril, on triomphe sans gloire. C'est donc une victoire glorieuse. Les quatrième et cinquième places sont occupées par Yves Mardaga et Raymond Goffinet. Les jeunes qui montent, ça promet pour l'an prochain. Le peloton suit, nettement plus loin. Votre



Dominique Piroton et son remorqueur

serviteur est 6ème, puis Yves Bourgeois, Pierre Lecuy, Pierre Dubois, Ulrich Schuster, Dany Ghellynckx, André Lambinon, Gérald Smet, Serge Marneffe et Alain Steelandt.

Voilà pour le Championnat de Belgique. Quant à la Coupe d'Europe, elle avait lieu à Caussade, près de Montauban au pied du Massif Central durant la troisième semaine d'août. On nous avait promis un temps ensoleillé, dans une plaine surchauffée. On a eu des brumes, des brouillards, des orages. Dur pour le camping (on ne m'y reprendra plus!)

Le vol à voile en France est fort différent de ce qu'on a chez nous. Tout d'abord, le niveau général des pilotes est éblouissant avec des machines de premier niveau. La lutte a été serrée, à nouveau, entre les 35 pilotes inscrits. La météo a été très curieuse mais surtout, pour le vol à voile, les vents et les thermiques y ont varié de manière absolument inconnue en Belgique. Ainsi, lors de la dernière journée, on a eu du vent de toutes les directions: de la brume, des gros cumulus, de la rosée, du grand soleil, du soleil voilé, des vents avec gros rouleaux, du calme plat, bref, tout et avec des changements rapides. Les pilotes belges n'y ont pas vraiment brillé. Comme le dit Jacques, "pour qu'on ait une chance de

gagner, y faut faire la Coupe d'Europe en Belgique".

Jacques Wouters a terminé 5ème, Thierry Gras 10ème, Stéphane Gras 21ème, votre serviteur 25ème et Bruno Steelandt 27ème. On s'est bien marré tout de même: Notre hôte, Michel Geerts, avait organisé ça de main de maître. C'est ainsi qu'on a passé une journée de kayak éblouissante dans les gorges du Tarn (coups de soleil dantesques!). Comme on était dans le sud-ouest, la bouffe a été à la hauteur de sa réputation. Ah, le cassoulet de Castelnaud! Ah, le confit de canard! Ah, le petit vin rouge de Cahors! Et le mieux de tout, les gars: on était ravitaillé en bière au tonneau de toute première qualité. Notre hôte a réussi à mettre le grappin sur un brasseur artisanal français de pils. Une des meilleures que j'ai jamais bue. Je me suis régalé.

Les performances

Cette année, la meilleure vitesse du Championnat de Belgique a été parcourue par Raymond Goffinet, avec le kilomètre en 29 secondes, ce qui fait une vitesse moyenne de 124 km/h! A titre indicatif, le record du monde est détenu par Jean-Yves Leguillanton: 27,0 sec, soit 133 km/h. N'oublions pas que ce kilomètre est parcouru avec 3 virages. On peut donc imaginer les accélérations subies durant ces derniers. Combien de g encaissent nos planeurs durant ces virages? Je n'ai pas calculé mais la flexion des ailes est très impressionnante.

De manière nette, il est devenu exclu de monter sur un podium sans passer toutes ses vitesses en moins de 40 secondes au km, et même 35 secondes pour la Coupe d'Europe. C'est un progrès considérable. Grosso-modo, on a gagné 10 secondes depuis 1990.

En ce qui concerne la durée-précision, là aussi les progrès sont nets. Il est devenu illusoire de gagner un concours sans frôler les 1000 points à chaque manche. Là aussi, il y a eu progrès technique net.

Les planeurs

Ah, qu'ils sont beaux! Leur envergure fait de 3,5 à 3,7 m. Leur allure est semi-maquette. On est loin des suppositoires F3B et F3J!

F3I

Il est possible de débiter en F3I avec des modèles en kit du commerce (voir le site <http://membres.lycos.fr/belf3i/kitf3i.html>). Trois de ces modèles sont particulièrement prisés: l'Orcal de MCM, le Solution XL de Simprop et le BK DG-600 evo Master de Multiplex. Ce dernier semble particulièrement performant. Toutefois, pour monter sur un podium ou même, tout simplement, pour figurer dans le peloton, il faut construire. Tous les F3Istes sont aussi des constructeurs. C'est donc, un championnat de pilotes-constructeurs!

Les fuselages artisanaux sont des MDW (club des Vanneaux à Othée), des Talis (Pierre Lecuy du club JDM à Nivelles), des JCH (moulés par Jean-Claude Hodet, Toulon) et des RAC (moulés par René Ricciardi, Nice). On voit encore quelques planeurs plus anciens comme le Scoop et le Crystal mais ceux-ci tombent en désuétude. Les bons fuselages sont stratifiés avec plusieurs couches de fibre de verre et de kevlar. Des mèches de carbone rigidifient le pied de dérive, le cas échéant. La fixation des ailes se fait, soit avec une clé flottante (MDW, Crystal, Scoop) soit par des vis en nylon (JCH, Talis, RAC). Cette dernière solution semble recueillir la faveur actuelle.

Le stab est en V ou en T, ce dernier est le plus souvent préféré. Le stab en croix est presque absent. On se demande pourquoi. Question de mode, semble-t-il.

Les ailes sont presque toutes construites en roofo mate nappé de fibre et coffré à la carteline, le tout renforcé par un longeron costaud. Durant les dernières années, le remplacement de la fibre de verre par le carbone a considérablement amélioré la tenue des ailes en flexion et en torsion. Il est probable que c'est un paramètre très important de l'amélioration des performances.

Les profils utilisés sont le HQ2/9 dont tout le monde reconnaît les qualités de facilité de pilotage et de performance (dont Jacques Wouters, médaille d'Or). En même temps, on se dit qu'il y a moyen de faire mieux en durée et en accélération, alors qu'il utilise assez mal les volets de courbure. Le RG12a est utilisé sur les seules ailes creuses disponibles, celle des JCH (utilisés entre autres par Thierry Gras, médaille d'argent). Ce profil accélère

Sur Internet

Quelques adresses utiles de sites Internet (pour faire court)

Le site F3I Belgique (<http://membres.lycos.fr/f3i/>) rassemble tous les reportages sur le Championnat de Belgique et la Coupe d'Europe. On y trouve les résultats détaillés. Il y a aussi des dossiers techniques (dont certains sont très précieux). Le site est animé par Bruno Steelandt et votre serveurur.

Daniel, Brigitte et Julien Gourdet (bref toute la famille) sont les grands animateurs du F3I en France. Leur site vaut la peine d'être visité: <http://perso.wanadoo.fr/brigitte.gourdet/site/>

Le site de Guy Glad (<http://g.glad.free.fr/>) est un autre incontournable du F3I pour la France. En particulier, il approfondi tout ce qui concerne le remorquage.

Le site de Matthieu Scherrer est plein de techniques de fabrication et de feuilles de calcul utiles pour la conception et la construction des F3I: <http://perso.wanadoo.fr/scherrer/matthieu/modeli.html>

de manière extraordinaire mais, par contre, il est délicat en durée. Il oblige à voler vite, ce qui fait rater les pompes discrètes et il décroche sans prévenir. On se sent vraiment défavorisé en durée avec ce profil alors qu'il n'existe encore rien de mieux en vitesse. J'ai mis au point un profil nouveau, le PR001, qui est en fait un intermédiaire entre le MH32 (réputé en F3B) et le SA7035 (excellent en F3J). Deux planeurs l'ont utilisé cette année: Bruno Steelandt (médaille de bronze) et moi (loin derrière). En durée, j'ai pu constater que ce profil bien utilisé fait gagner, grosso modo, 30 secondes, à la condition d'utiliser les volets à bon escient. En vitesse, il se

Le JCH de Thierry Gras, porté par Bruno Steelandt lors de la Coupe d'Europe. Ailes à profil RG12a, fabriqué par Jean-Claude Hodet à Toulon





L'entraide caractéristique du F3I; Dany Ghellynck pilote, Pierre Rasmont aide et Marie-Claire Counson chronomètre

comporte ni mieux, ni moins bien que le HQ2/9. Evidemment, ce qui compte c'est la qualité de la fabrication: respect du profil, solidité, rigidité, finition. Et il faut le pilote! Un dossier complet sur les profils F3I est disponible à l'adresse Internet suivante: http://membres.lycos.fr/belf3i/Vers_profil_PR001_04.pdf

Tous les planeurs F3I de compétition sont donc construits par leurs pilotes. Dans ces conditions, on évite de crasher (aucun crash majeur durant cette saison bénie). Ceci implique que le renouvellement du parc est plutôt lent.

Comme en F3B, la programmation radio est assez délicate: on utilise de nombreux mixages et un émetteur programmable de haut niveau est quasi indispensable. Les modèles préférés sont Futaba FC28, Multiplex 3030 ou 4000, Graupner MC20

Le Talis, fabriqué par Pierre Lecuy (Club JDM de Nivelles), ici avec des ailes de JCH à profil RG12a. De gauche à droite: Thierry Gras, Dany Ghellynckx, Pierre Lecuy



ou MC24. La programmation d'une Futaba FC28 pour le F3I est développée à l'adresse Internet suivante: <http://membres.lycos.fr/belf3i/fc28.html>

Les remorqueurs

On y observe deux tendances opposées: des remorqueurs plutôt lourds (8-10kg) avec des moteurs de forte cylindrée (35-50cc), un bon exemple est le Tug. Plus récemment apparus sont les remorqueurs légers (5-7kg) avec des moteurs de cylindrée moyenne (25cc) (modèle construit par Philippe Ruid), . Curieusement, ces remorqueurs légers semblent faire le même job que les plus lourds. C'est étonnant et ... économique.

L'ambiance F3I

Tous les concurrents le disent: il règne dans le F3I une ambiance tout à fait particulière. La compétition est rude, certes, mais tout se fait avec une chaleureuse camaraderie. Le remorquage requiert déjà un haut niveau de coopération et de coordination entre les deux pilotes. Tous aussi, nous savons qu'on a un besoin absolu d'aide sous la forme d'un "coach" à chacune des épreuves. Le meilleur coach possible est toujours un autre concurrent et on peut toujours compter sur cette aide, même dans les moments les plus difficiles. Une des raisons de ceci est qu'on se retrouve comme une équipe belge soudée une fois par an contre nos amis d'outre-Quévrain. Malgré la lutte au sommet, le Championnat de Belgique joue son rôle d'entraînement à la Coupe d'Europe. Et à ce moment-là, vraiment, **l'union fait la force.**

F3I

Stage Arthur Piroton



EVOLUTIONS D'UN STAGE D'AEROMODELISME POUR JEUNES Anthisnes - Eté 2004

Pour sa cinquième édition, ce stage a connu quelques innovations et péripéties qu'il nous semble utile de vous faire partager.

D'abord, nous avons pris le temps de nous réunir par deux fois en équipe pour préparer au mieux cette activité. L'expérience acquise au cours des 4 premiers stages(1) nous a permis de mettre en évidence un certain nombre d'éléments que nous souhaitons peaufiner, voire aborder différemment.

Ce stage, fort prisé par les jeunes du village et des environs, est devenu un point fort dans la vie du club. Beaucoup «d'anciens» jeunes y reviennent chaque année, ne laissant que peu de places pour de nouveaux jeunes. Aussi, tout en maîtrisant mieux le nombre d'inscriptions - 16 à 18 participants nous semble un bon nombre à ne pas dépasser - nous souhaitons offrir plus d'opportunités pour de «nouveaux» jeunes de participer à ce stage. Quant aux «anciens» les plus motivés, nous voulions leur proposer une nouvelle formule de participation plus impliquante offrant - au-delà du stage lui-même - une perspective d'intégration plus active dans la vie du club.

La fourchette des âges, précédemment restreinte entre 10 et 15 ans, ne nous semblait pas devoir encore être réduite. Nous avons plutôt choisi un nouveau critère fixant la participation à 4 stages maximum par jeune. Nous nous sommes ainsi retrouvés avec une vingtaine de jeunes que

nous avons répartis en 3 groupes en fonction de leurs différentes capacités et expériences.

Le premier groupe - le groupe des (plus) jeunes - fut composé de 7 participants dont 6 nouveaux. L'année passée, bien que supervisé par un des moustachus les plus expérimentés de notre vénérable club, ce groupe avait peine à terminer les petits Uhu de Graupner équipés d'un système assez complexe et délicat de lancement. Aussi avons-nous décidé de choisir un modèle de vol libre plus simple à construire et à mettre en oeuvre. Après différents essais, et suite à une proposition de Graupner, notre choix s'est finalement arrêté sur le Sonny II, un petit planeur de construction rapide de 87cm d'envergure. Il possède une aile en structure maintenue au fuselage par des élastiques qui se détachent pratiquement à chaque atterrissage. Ce qui garantit à la fois la sécurité du

Un bel alignement de "Plouf"...



Hé-hé! Il vole bien!



modèle et... l'hilarité générale!

Question solidité, construction et performances de vol, il est comparable au Gégé, construit en 2001, et au Petipif, construit en 2002. C'est donc un modèle fiable et, vu le temps exécrable rencontré dès la troisième journée du stage, il a permis d'approfondir (!) la pratique de quelques techniques élémentaires de construction et de décoration des planeurs.

Le deuxième groupe - le groupe des aînés - fut composé de 8 participants dont 5 nouveaux. Cela fait un total de 11 nouveaux, notre objectif de nous adresser aussi à de nouveaux participants est ainsi pleinement atteint.

Le modèle original choisi, créé par le club et baptisé Plouf (pour plonger dans l'aéromodélisme), est issu d'un premier essai de modèle en dépron, le Gropif,

L'apprentissage du geste bien fait..



expérimenté au stage de 2002 et qui vole très bien mais que nous voulions encore simplifier. L'aile ne comporte plus cette fois qu'un seul dièdre et son envergure a été ramenée à 1,50 mètre. Son fuselage est constitué d'une simple plaque de 2cm de polystyrène extrudé, surfacée de deux feuilles de balsa de 2mm. La plupart des pièces avaient été prédécoupées et un plan du modèle était fourni à chaque jeune de façon à pouvoir s'attaquer très vite à la construction proprement dite. Prévu au départ pour le vol libre, il offre la possibilité d'être équipé facilement d'une RC, aussi bien standard que mini, pour l'année suivante.

Le troisième groupe - le groupe des anciens - comprenait 1 «revenante» et 4 «revenants» avec le grand Uhu de l'année passée. Chaque jeune se voyait offrir 2 servos Graupner C-261 à installer dans le fuselage. Pour la durée de stage, il recevait en plus un petit accu 4,8v ainsi qu'un récepteur Graupner R-600 avec des quartz correspondant aux moniteurs. Ce qui devait permettre d'être ainsi écolé plus intensivement et avec son propre planeur durant le stage et avec la perspective de poursuivre plus facilement son entraînement au club par la suite.

C'est sans doute une bonne idée, malheureusement le temps ne voulut pas jouer longtemps avec nous cette année. Si les deux premiers jours, les moniteurs et les jeunes profitèrent de conditions de vol encore favorables, le troisième jour, le vent forçant le ton, permit juste de faire une excursion du côté de la pente d'Henri-Chapelle et de présenter quelques

démonstrations de vol de pente «pour l'honneur» par des moniteurs audacieux. Mais les deux derniers jours, le vent violent ne laissait plus aucune possibilité de jouer avec lui. L'homme est une petite chose face aux éléments de la nature...

Dans ces conditions difficiles, on ne peut bien sûr pas tirer de conclusions hâtives... sinon que le simulateur est toujours le bienvenu! Mais au-delà de la météo que nous ne maîtrisons évidemment pas, une personne ayant une vaste expérience des stages de jeunes et collaborant depuis le début avec nous à l'organisation de ces stages, se plaisait à souligner combien le travail en petit groupes et la préparation des moniteurs contribuaient à une évolution positive de l'ambiance générale de ce stage au fil des années. C'est une reconnaissance qui nous va droit au coeur, car nous sommes tous de simples bénévoles pour cette activité. Peu d'entre nous ont une expérience, voire des notions élémentaires, de dynamique de groupe en général et encore moins de groupes de jeunes.

Durant une partie du stage, nous avons pu bénéficier aussi cette année de l'aide efficace de deux moniteurs venant du club d'Henri-Chapelle. Ce fut vraiment une très chouette collaboration qui, nous l'espérons vivement, pourra se poursuivre à l'avenir.

Comme d'habitude, ce stage se poursuit le samedi par le Challenge Arthur Piroton, au



Le groupe des Minimes

cours duquel les participants ont l'occasion de montrer leur savoir-faire devant un public plus large composé notamment de leurs parents. Mais le vent persistant à se mêler à la fête, celle-ci dut être réduite au lancer des fusées à eau et à une seule épreuve plutôt symbolique... Néanmoins chacune et chacun est reparti fièrement avec son planeur, son T-shirt illustré de la première page de la B.D. du «Grand Raid» d'Arthur Piroton et son beau diplôme, richement décoré lui aussi.

Jean-François Lecocq

(1) Pour les 4 premières éditions, cfr. le n° 83, d'octobre 2003, de «Flash-Info».



Vue de l'atelier des "grands"

Bruxelles Capitale						
Nom du club	Totaux 03	Sympatis.	Juniors	Seniors	Totaux 04	Différence
Aéro-club Ixellois	61		7	49	56	-5
Club Capitaine Aviateur Luc Mommer	113		10	89	99	-14
Cercle aéromodéliste Les Aiglons	13	2		9	11	-2
R. C. Air Club Les Alouettes	19		6	18	24	5
The Mosquitos	7			3	3	-4
F3Zone	3	1		3	4	1
Indépendants	1			0	0	-1
	217	3	23	171	197	-20
Brabant wallon						
Nom du club	Totaux 03	Sympatis.	Juniors	Seniors	Totaux 04	Différence
Aéro-club Wavre	62		14	53	67	5
Eurocoptère	34		1	32	33	-1
FF 2000	0		1	15	16	16
Jeune Aéro-club	57		5	51	56	-1
Les Jardins du Modélisme	130		6	113	119	-11
Model Club Heli Bellule	32			41	41	9
Model Club Leuzois - Nivelles	35	1	6	28	35	0
Modèle Club Terre Franche	36		4	46	50	14
Indépendants	1			0	0	-1
	387	1	37	379	417	30
Namur						
Nom du club	Totaux 03	Sympatis.	Juniors	Seniors	Totaux 04	Différence
Aéro-club Les Faucons	33		5	28	33	0
Group Captain Hubbard	45		7	31	38	-7
Haversin Air Sports	21		1	18	19	-2
Model Club Andennais	45	0	6	33	39	-6
Model Club de la Meuse (Franière)	88		8	87	95	7
Les Accros du Servo	41	2	7	31	40	-1
Indépendants	0			1	1	1
	273	2	34	229	265	-8
Liège						
Nom du club	Totaux 03	Sympatis.	Juniors	Seniors	Totaux 04	Différence
Aero und Modellclub Feuervogel	24		2	17	19	-5
Avia Club Eupen	30		3	28	31	1
Blériot Club Verlaine	16		7	24	31	15
Centre Aéromodéliste de Pepinster	17		2	10	12	-5
Club d'Aéromodélisme Les Busards	22	0		21	21	-1
Club de Modélisme Les Vanneaux	78	13	27	57	97	19
Herstal Petite Aviation	52		7	44	51	-1
La Chouette	47	1	2	30	33	-14
Les Aigles-Battice	26		1	27	28	2
Les Faucheurs de Marguerites	29	2	3	25	30	1
M.F.C. Milan 90 E.V	15		2	18	20	5
Modellclub Sankt Vith	14		2	12	14	0
Petite Aviation des Trixhes	4			4	4	0
Piper Club	41		2	34	36	-5
Royale Petite Aviation Liégeoise	91	28	33	35	96	5
Spirit of St Louis	36		2	32	34	-2
Vol de Pente des Trois Frontières	45		2	40	42	-3
Indépendants	1			0	0	-1
	588	44	97	458	599	11
Luxembourg						
Nom du club	Totaux 03	Sympatis.	Juniors	Seniors	Totaux 04	Différence
Aéro Model Club Les Libellules	25			21	21	-4
Air Sport Promotion	5		1	4	5	0
Club Aéromod. de Tintigny	24		2	17	19	-5
Club Aéromod. deVillers-la-Loue	15			17	17	2
Hirondelles Model Club	59	1	9	58	68	9
Le Moustiqu'Air Aéro-club	11		1	6	7	-4
Model Air Club Athus Messancy	45		3	37	40	-5
Model Club Famenne	27		5	22	27	0
Model Air Club des Ardennes	25		1	15	16	-9
Model Club des Chouettes	5			0	0	-5
Indépendants	0			0	0	0
	241	1	22	197	220	-21
Hainaut						
Nom du club	Totaux 03	Sympatis.	Juniors	Seniors	Totaux 04	Différence
A.S.A. Bauffe	35		0	35	35	0
Aéro Model Club Eole Mouscron	87		9	79	88	1
Aéro Model Club Exocet	37		7	26	33	-4
Aéro Modélisme Comines Air	105	19	5	70	94	-11
Aéro-club José Blairon	41	1	11	39	51	10
Air D'United	16		1	19	20	4
Albatros Club Gerpennes	63		4	73	77	14
Apollo Flyers	30		5	28	33	3
Assoc. d'Aéromod. du Sud Hainaut	42		2	37	39	-3
Assoc. d'Aéromod. de Bernissart	40		5	29	34	-6
Club Aéromodéliste Estinois	45		0	27	27	-18
Club d'Aéromod. Les Cigognes	11		1	11	12	1
Equipe Acro Belœil	62		6	65	71	9
Plein Ciel - Jurbize Aerobatic Club	1			4	4	+3
Model Club du Chauffour	77		10	73	83	6
Model Club Havay	16	1	4	6	11	-5
Petites Ailes Frontière	21		3	17	20	-1
Shape International Model Airplane	4			8	8	4
Indépendants	0			1	1	1
	733	21	73	647	741	8
Flandre Orientale						
Nom du club	Totaux 03	Sympatis.	Juniors	Seniors	Totaux 04	Différence
Airfield 34	39	3	2	22	27	-12
	39	3	2	22	27	-12
Totaux	2478	75	288	2103	2466	-12

Ligue belge d'Aéromodélisme - Championnats de Belgique 2004

	OR	ARGENT	BRONZE
F2A - Vitesse			Merlin Raymond
F2B - Acrobaties	Dessaucy Luc	Liber David	Barile Salvatore
F2C - Team racing	Dessaucy Luc Dessaucy Jean		
F2D - Combat	Janssens Dimitri	Liber Robert	Janssens Jean-Claude
F3A International	Marquet Philippe	Hans Christian	Dierickx Benoît
F3A Inter B	Reynders Alain	Remy Eric	Voets Edgard
F3A National	Debouverie Kristof	Wullaert Freddy	Willems Lode
F3A Sportman	Wautelet Jérôme	Gouttiere Charles	Cateau Thomas
F3B	Duchesne Denis	Quindot Denis	Barbier Alex
F3B Junior	Timmermans Jan		
F3C FAI	Dutrieux David	Flasse Jérôme	Lo Furno Alexandre
F3C Sport	Van Boxem Philippe	Dejean Julien	Marcin Eric
Club 20	Lentjes Wim	Daniëls Kevin	Verjans Patrick
Quickey 500	Verjans Emiel	Beerden Ghislain	Wathion Johnny
F3I	Wouters Jacques	Gras Thierry	Steelandt Bruno
F3J	Hufkens Guy	Mertens Tom	Druyts Bram
F3J Juniors	Arnou Verheijen	Jeroen Verstraete	
F3M Inter	Marquet Philippe	Delaere Bert	Daniëls Kevin
F3M National	Jacquemin Brice	Libert Axel	Winand Tom
F3M Novice	Michiels Geoffrey	Van Kiel Kurt	Feyaerts Marc
F4C	Smeets Erik	Goddet Augustin	Reynders Wim
F5 FAI	De Hauwere Stefaan	Verschoren Willy	Lefebvre Gilles
F5 - 10 cellules	Verschoren Willy	Van Tricht Luc	Beckers Dieter
F5 - 7 cel.	Leurrelle Ludo	Dufour Jean-Luc	Sabbe Tony
F5D	Maes Sébastien	De Hauwere Stefaan	Dufour Jean-Luc
Portage Planeurs	Neuhard Johan Michiels Roland	Bauweraerts Christian Libaers Henri	Smets Stefan Michiels Roland
R/C Paras	Vaesen Theo	Liesenborghs Urbain	Malfliet Jules



Ets. FANIEL

Tél et Fax 087/22 05 58

Modélisme - Importateur direct - Czech Republic

Rapport qualité/prix inégalé

NOUVEAU !!!

**Contrôleurs pour moteurs brushless JETI ADVANCE PLUS Prog Card
Chargeur 20 JETI pour 4 à 10 NiCd-NiMH / 1 à 4 éléments LIPO**

Et toujours Reichard Modellsport - HF Modell, Jeti - Volz et bien d'autres...

Championnat d'Europe F3C

Bitburg/Eifel - Allemagne

Ce championnat se déroule près de la frontière grand-ducale. Cette fois les distances à parcourir sont réduites à environ 250 km. Tobias Schulz, qui fut il y a quelques années un concurrent lors d'un championnat F3C européen, était chargé de l'organisation. Si je me souviens bien c'était en 92 à Salzburg. L'équipe belge se compose de David Dutrieux, Jérôme Flasse et moi-même, qui joue aussi le rôle de chef d'équipe.

La compétition a lieu dans une sorte de complexe sportif appelé "Sport-schule" à la



für ferngesteuerte Modellhubschrauber

Bitburg, 28. August - 5. September 2004

périphérie de Bitburg. Le voyage aller ne prédisait rien de bon, pluie et vent nous attendaient.

Le premier jour de compétition nous avons eu 2 interruptions mais le timing général n'en a pas souffert. Au fur et à mesure que la semaine a progressé nous avons eu une météo plus ensoleillée et plus calme, ce qui est plus agréable pour les concurrents.

David et moi, déjà habitués à ce genre de compétition, avons passé sans encombre le contrôle des modèles, les vols d'entraînement officiel et enfin le concours avec 1 vol par jour durant 4 jours. Pour Jérôme, tout était nouveau... Beaucoup de pilotes ont critiqué la tribune qui se trouve en arrière plan du site de vol. Mais il est apparu que ce fut une aide pour cadrer les figures. Pour le jury aussi, il a été un point de référence pour les cotations.

Lors du premier tour, par mauvais temps, Jérôme et moi devions voler à 9h30. Bien que, ces derniers temps Jérôme ait souvent changé d'hélicoptère, son vol est très raisonnable. Pour ma part, j'ai eu très peu de temps dans le courant de cette année pour m'entraîner avec mon nouveau matériel. Ceci a été perceptible tout au long du déroulement du concours. Mon premier vol s'est interrompu pour cause d'une panne au moteur. La panne ne venait pas du moteur proprement dit mais d'un filtre obstrué. Cela nous a demandé quelques heures de recherche pour trouver la cause de la chauffe moteur. Heureusement le jour suivant, je passai à la fin du tour et j'ai eu bien le temps pour monter un nouveau moteur. Tout ce qui concerne l'arrivée d'essence a été remplacé finalement. Pour voler en toute sécurité et être certain que le moteur ne chauffe pas, les réglages sont ajustés assez richement. Le deuxième tour ne fut pas meilleur car pour cause d'un moteur trop riche, je n'ai plus d'essence pour faire la dernière figure et donc une perte de points comme résultat. En ce qui concerne Jérôme et David, pas de problèmes, ils ont volé chacun à leur niveau sans difficultés. Jérôme a même pris son temps pour voler le programme, il a volé exactement les 10 minutes lors de son deuxième vol. Un dixième de secondes de plus et il aurait obtenu un zéro pour sa dernière figure. La même chose est arrivée au pilote français Pascal Brianchon, il a volé à la limite avec 9'59 secondes.

Laurent Lombard a également eu des difficultés, il a volé le push-over du programme B lors du tour programme A et a aussi obtenu un zéro pour cette figure. Laurent était déçu car il attendait beaucoup de ce championnat. L'italien Massimo Livi a eu des perturbations avec sa radio et a dû interrompre son vol. Il est apparu, après contrôle, que son émetteur "bavait" sur une largeur de bande de 4 canaux. Un autre module à haute fréquence et l'affaire était résolue. Les champions peuvent aussi avoir des problèmes comme Rüdiger Feil qui a dû lors de son quatrième tour se poser en autorotation suite au bris d'un bras de

Suite en page 39

Championnat mondial F5

York (Grande Bretagne) du 6 au 15 août 2004.

C'était la première fois qu'une équipe belge se trouvait représentée dans les deux disciplines : F5B (motoplaneur) et F5D (pylon racing). Heureusement, les mêmes aides pourraient servir pour les deux disciplines, puisque tout se déroulait sur le même terrain. Le temps ne fut réellement pas de la partie et imposa de nombreuses interruptions et des discussions quant à quelle catégorie serait reprise lorsque les conditions s'amélioreraient un peu... Assister à toutes les réunions de chefs d'équipe n'était pas non plus aisé pour moi, qui cumulait cette fonction avec celle de pilote.

C'est un groupe de 9 personnes qui a effectué le voyage : Hugues Lefebvre, Stefan De Hauwere et votre serviteur comme pilotes F5B, Sébastien Maes comme pilote F5D et moi-même comme chef d'équipe.

À l'arrivée à York, le temps était assez clément et a permis quelques vols d'entraînement. Le terrain d'entraînement ne se prêtait pas aux vols de pylône. Ce fut le concours international organisé le week-end précédant le championnat qui a effectivement servi d'entraînement. Malheureusement, il y eut des problèmes d'interférences au cours de ce concours, dont notre pilote Stefan De Hauwere a été victime. Son modèle s'est écrasé dans un jardinier voisin ! Les habitants ne se sont heureusement aperçus de rien... Fuselage, moteur, régulateur et batterie, tout était détruit ! Un officiel a été envoyé en exploration avec un Palm raccordé à un scanner, et



effectivement, il y avait des modélistes qui volaient en bordure du très grand terrain, en réalité un champ de courses de chevaux.

Lors de la compétition, il y avait même des promeneurs qui se retrouvaient involontairement en plein milieu du jeu de quilles ! Fort dangereux pendant une course aux pylônes ! Les organisateurs étaient clairement trop peu nombreux pour tout contrôler. Certains d'entre eux ont même abandonné leur mission car on leur demandait plus que de raison. Un sommet fut la liste des résultats de l'inter, où les participants aux trois catégories (on volait aussi la catégorie de « 10 éléments ») se retrouvaient dans un seul et même classement ! Quel chaos !

Lors du premier jour du championnat, il n'y eut pas de vols de F5B, par suite d'un temps trop mauvais. En F5D, comme les vols ne durèrent qu'environ 90 secondes, on a quand même volé. Le lendemain, il fallait tenter de rattraper le retard et donc les vols de F5B devaient commencer à 7h30. Mais le plafond était encore trop bas. Lors du troisième vol, un modèle a été perdu de vue dans les nuages et ne fut jamais retrouvé. À partir de ce moment, il fut décidé que chaque jour, tout le monde devait être au terrain toute la journée, au cas où

Suite en page 39





AVIONIC Modelisme
 ...rien que le meilleur du vol électrique...
 NOUVEAU les LRK Electronicmodel: rendement exceptionnel !
 Twister 19: 450 watts, de 8 a 14 éléments 95 €
 Twister 29: 660 watts, de 10 a 20 éléments 115 €
 Mais aussi:
 Technic Aero, Electronicmodel, Air Loisirs
 Sanyo, Baudis, Robbe, Kontronik
 Multiplex, Graupner, Simprop, Aero-Naut,
 Proxon, HPI, Games Workshop, Ace R/C,
 BMI, Protech, Avio&Tiger...
 www.avionic.be.tf
 116, rue middelbourg, 1170 BXL Tel: 02/673 04 13 Fax: 02/673 04 13 avionic@skynet.be

Petites annonces

A VENDRE

- Planeur 2 axes Robbe FINIKOFI, env. 160cm, aile en expansé coffré abachi verni, 20EUR.
 - Motoplaneur électrique 2 axes de début T2M WINDSTAR, env. 180cm, complètement équipé, moteur Speed 500 SP Race et réducteur 2,8:1, hélice 10x8 repliable, soft-switch, récepteur 35 Mhz, 2 servos et accu 7x1.700 mAh, 120eur
 - Parkflyer électrique d'accro 3 axes Graupner PEPITO, env. 85cm, état impeccable, complètement équipé, moteur Speed 300 et réducteur Aéronaut 5,44:1, hélice 8,5x5, variateur, récepteur 35 Mhz, 3 micro-servos et accu 8x350mAh, 140eur.
- Jean-François Lecocq
04/388.13.28 après 17h.

Je cherche...

une aile droite (ou la paire) pour SOLUTION XL
 Fortuné Nenin 071 50 32 31
 Email : fortune.nenin@swing.be

A Vendre

Extra 330, env. 2,45m, Moteur 62ccm avec Servo Graupner+Emetteur DS 40MHZ, tous pour 1999 Euro.
 Helicopter Vario Ranger 3 + Nouv. Mécanique Heim pour 1000 Euro.
 Model "Ente" env. 2,5m Mot. 25 ccm pour 150.
 Av. Extra 300 nouv. env. 2,10 m langemann avec Servo Hitec+Moteur Essence Moki tous pour 1.300 Euro.
 Tel.00352 21164012

Je cherche...

Qui serait intéressé par la construction et la pratique du ballon solaire ?
 Contact : Roland Maury
 (r.maury@pi.be)

A vendre

Avion : CAP 232 EX de HACKER
 Envergure : 2 mètres 35
 Longueur : 2 mètres 15
 Poids : env. 12 kgs
 Etat : Nickel
 Avion seul Prix : 850 euros
 Pour ren. : 0477/75 70 15

Je cherche

Kit ou plan de l'avion GRAUPNER TOPSY ref. 4611
 Bernard Maton 086/323759

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

Heures d'ouverture : 10 heures - 18 heures - Fermé le mardi

Une information demandée
fréquemment : il est possible d'obtenir
tout quartz réalisé à la pièce, sur
demande chez :

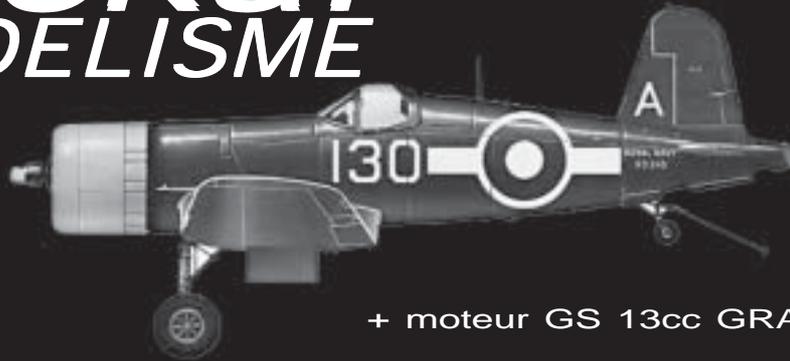
European Crystal Organization n.v.
Demer, 26
2230 HERSTEL - Belgium
Tél : 014/54.78.63
Fax : 014/54.78.62
e-Mail : sales@eco-crystal.be
Web : www.eco-crystal.be

Les quartz...

Rickal MODELISME

STATION TOTAL

Route de Stavelot,4
LUX-9964
HULDANGE



353€

+ moteur GS 13cc GRATUIT

Radio Futaba F14 + récepteur + servo		169 €
Servo Futaba FS110 3.5 kg	49€	10 €
Corsair Topflite 1.7 m + moteur GS13cc GRATUIT		353 €
Chargeur rapide 3A voiture + avion 12v + 220 v	98.7€	79 €
Chargeur rapide Multiplex Nicad + Nimh	89€	69 €
Simprop Microscan récepteur + variateur en un	118€	94 €
Corsair Topflite 2.2m boîte à construire	587€	489 €
Citabria 2.12m boîte à construire	286€	227 €
Réacteur Jetcat P80 + avion Hot Spot		3599 €
Voitures Avioracing		369 €
A l'achat d'un chassis 2 carrosseries (déjà peintes) GRATUITES!		
Carburant Tornado voiture 16% nitro 2.5 litres		22.79 €

Tel + fax : 00 352 97 93 43

Ouvert tous les jours de 15h à 21h même le dimanche
Fermé jeudi et samedi



MODÈLES RÉDUITS

Rue d'Envoz 44 - 4218 COUTHUIN

(HUY) 085 712576

SPECIAL INDOOR et PARK FLYER

Salles disponibles tous les dimanches à partir de septembre

Renseignements & inscriptions : 085 712576

LE PLUS GRAND CHOIX DE LA RÉGION ET TOUJOURS LES MEILLEURS PRIX

Ouvert lundi, mardi, jeudi, vendredi de 13h30 à 19h30

Ouvert samedi de 9h30 à 15h00 - Fermé le dimanche

Accès : E42 - Sortie 8 - Direction Huy - 2^{ème} route à droite



La photo du mois... Le terrain du CLM en fin d'après-midi, vu de l'avion de P. Verleysen de l'ACW



F3I : le planeur MDW de Jacques Wouters en plein virage dans l'épreuve de vitesse. Les ailes fléchissent mais ne rompent pas...

Photo Pierre Rasmont

MODELMA

LE SALON DU MODELISME ET DE LA MAQUETTE

Suite Champ. F3C

servo. Et je n'ai pas encore mentionné le fait que j'ai oublié de couper un trim moteur avec un zéro comme résultat. Une place en finale est très difficile à obtenir pour beaucoup de pilotes pratiquant leur hobby comme 2^{ème} job. David, qui est entre-temps devenu un pilote confirmé, a dû se contenter de la 23^{ème} sur 48 participants. Lui aussi n'a pas eu, comme moi, le temps de s'entraîner du fait de la nouvelle affaire qu'il a mis en marche. Le résultat final pour l'équipe belge est le suivant : David 23^{ème}, Jérôme 43^{ème} et Guy 46^{ème}.

L'organisation a été parfaite : les annonces et les billets quotidiens au sujet du déroulement du concours étaient distribués lors du déjeuner et via Internet. Beaucoup de personnes ont coopéré à ce que la machine soit bien huilée ; qu'elles en soient remerciées.

L'an prochain, les championnats mondiaux se dérouleront, si tout se passe comme prévu, à Zamora en Espagne. Là je voudrais être bien préparé avant de débiter.

Nous attendons que tous les pilotes belges qui volent le programme FAI, réunissent leur énergie pour élever notre niveau.

Le chef d'équipe, pilote et coordinateur, Guy Vanderschelden

Suite Champ. F5

l'on pourrait voler. Harassant ! Après quelque temps, le F5D avait terminé cinq vols et pouvait annoncer le vainqueur, alors que le F5B n'avait complété qu'un tour. Entre-temps, l'averse se prolongeait et une partie du centre ville était déjà inondé....

Heureusement, le temps s'est rétabli pendant les journées de réserve et on a pu terminer la compétition à peu près normalement avec 8 vols en F5B et 5 en F5D. Il a quand même fallu plusieurs heures aux organisateurs pour arriver à publier le résultat final.

Aux classements, on observe une domination allemande (places 1 et 2 en F5B et 1, 2 et 3 en F5D). Ils ont raflé 5 des 6 places au podium.

Les Belges se classent comme suit en F5B : Verschoren 14^{ème}, Lefebvre 17^{ème} et De Hauwere 41^{ème} (ce dernier a eu un score nul à cause de la violation de la zone de sécurité et un autre à cause de la perte d'une hélice). Au classement inter-nations, la Belgique se retrouve à la 11^{ème} place. En F5D, notre unique participant, Sébastien Maes, se classe à la très honorable 12^{ème} place. Un beau résultat pour une première participation.

Willy Verschoren, chef d'équipe (traduction libre RH)



Votre partenaire en modélisme et en informatique (vente et réparations)

EUROPEAN LOGIC



Ouvert les jeudi et vendredi de 18 à 20h, le samedi de 13 à 18h. Tél. 081 560.539

E411 sortie 12, direction "La Bruyère", rouler 2.5 Km puis tourner à droite et suivre les panneaux "European Logic".

**NOUS LIVRONS
PARTOUT DANS
LE MONDE**



**CATALOGUE
GRATUIT**
par fax +32 (0)71 28 18 47
par mail : bernard.daloz@skynet.be

www.pigs-airlines.be des prix dingues !!!

**Giles 202
de GRAUPNER**

PRIX FOUS

- ✦ 2350mm
- ✦ 2120mm
- ✦ apd 8500 g
- ✦ 34 dm²
- ✦ 7 à 11.5 cm³



1165,00 €

**Extra 300
de Graupner**

- ✦ 1600 mm
- ✦ 1140 mm
- ✦ 3000 g
- ✦ 2T 10 à 15 cm³
- ✦ 4T 15 cm³



129,00 €

**Mégafly
d'Air Loisir**

- ✦ 1480 mm
- ✦ 2225 g
- ✦ 2T cl 40 à 46
- ✦ 4T cl 50 à 64



98,00 €

**Zoom 400
de Protech**

208,00 €



Testé dans
FLY

Corona Lite Machine

Hélico électrique

- Diamètre du rotor principal : 610 mm
- longueur 671 mm
- hauteur 241 mm
- poids avec
- 7 éléments : 1250 gr

299,00 €



**Presque incassable
Regardez la vidéo
sur notre site**

**Micro star 400
de Graupner**

- Longueur, sans le rotor, env. 580 mm
- Hauteur, env. 205 mm
- Largeur, sans le rotor, env. 90 mm
- Ø du rotor principal 630 mm
- Ø du rotor de queue 140 mm
- Poids en ordre de vol, à partir d'env. 495 g
- Démultiplication du rotor principal 13,2:1
- Démultiplication du rotor de queue 4:1



199,00 €

**PICCOLO FUN COMPLET !
de IKARUS**

- hélicoptère COMPLET
- +radio+récepteur-
gyroscope
- +chargeur
- +accus
- +servos



299,00 €

**Caliber M24
de Kyosho**

399,00 €



**Caliber 30
de Kyosho**

- longueur : 1095 mm
- Hauteur : 408 mm
- Largeur : 168 mm
- Rotor principal : Ø 1230 mm
- Rotor arrière : Ø 240 mm
- Poids approx. : 2900 g



**Caliber 30
+ moteur OS32SXH**

335,00 €

Caliber 30 sans moteur

250,00 €

F16 Falcon de Kyosho

249,00 €

- ✦ 970 mm
- ✦ 980 mm
- ✦ 1600 g
- ✦ 22 dm²
- ✦ Radio 4 voies
- ✦ 6 servos



**Moteur
OS .15 CV-DF
fourni**

Stock limité

**MOTEUR
OS 15
INCLUS**

Stock limité

Sabre f86 de Kyosho

249,00 €

- ✦ 1000 mm
- ✦ 970 mm
- ✦ 1500 à 1700 g
- ✦ 22 dm²
- ✦ Radio 4 voies



**NOUVELLE VERSION, LIVRE
AVEC CATAPULTE ET MOTEUR
OS 15 TURBINE**

Zagj-XT twin



- ✦ 1220 mm
- ✦ 624g
- ✦ 22 dm²
- ✦ Electrique ft 400
- ✦ Radio 3 voies

**Bi-Moteur
Passe
les 110 Km/h**

249,00 €

Mannequins non compris

Zagj-XS

**Plus de 80 Km/h
Incassable
Mega Fun**

- ✦ 1210 mm
- ✦ 780g
- ✦ 22 dm²
- ✦ Electrique
- ✦ Radio 3 voies

179,00 €

Zagj-Fox



- ✦ 1050 mm
- ✦ 280g
- ✦ 22 dm²
- ✦ Electrique
- ✦ Radio 3 voies

**Batterie &
Variateur
INCLUS**

169,00 €

