

AAModels-info

Belgique-België
P.P.-P.B.
1400 Nivelles
BC 3291

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

E.R.
Jean-Pierre Awouters
rue de la Cornette 18
4347 Voroux-Goreux
Juillet, août, septembre 2006
Bureau de dépôt Wavre

*Retour de l'aéromodélisme dans les écoles...
Un week-end pour décorer son avion
Résultats des championnats de Belgique 2006
Journée Planeurs au MCC
Stage Arthur Piroton- 7^{ème} édition
Les clubs de l'AAM en 2006
Electrosymposium au CLM
Coupe d'hiver à Chapelle
Il faut A-R-T-I-C-U-L-E-R
Concours F4C à Anthisnes*



*Décembre 2006 - n° 96
www.AAModels.be*

AAModels-info

Décembre 2006 - n° 96

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
Epepegem - Email : rherzog@aamodels.be

Distribution :

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

Publicités :

La coordination des publicités est assurée par P. Halleux (phalleux@aamodels.be)
Voir tarif sur le site web de l'AAM

Contributions :

Les contributions sous forme d'articles, illustrés ou non, peuvent être envoyées à la rédaction, par courrier ou par messagerie électronique. Les documents reçus ne sont pas renvoyés.

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>

AAModels-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 jldufour@aamodels.be

L'AAM est administrée par un conseil comportant neuf membres. Pour 2006, sa présidence est assurée par Jean-Pierre Awouters, rue de la Cornette 18, 4347 Voroux-Goreux. Email jpawouters@aamodels.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 : Ideux «grandes plumes» posent à la pente. Photo Patrick Bossin



Au sommaire...

Les petits mots du président	4
Actions promotionnelles en Hainaut	5
Espace dirigeants	6-7
L'aéromodélisme à l'école ?	8-9
Electrosymposium au CLM	10-11
Championnats de Belgique 2006	12
Saison sportive F5	13
Il faut articuler !	14-15
Le vol électrique en compétition	16
Un week-end pour décorer son avion	18-21
Concours F4C à Anthignes	22-23
Journée Planeurs au MCC	24
Coupe d'hiver à Chapelle	25
Stage Arthur Piroton, 7 ^{ème} édition	26-29
Echos du F3I	30-31
Statistiques de clubs 2006	32
Concours Photos	34
Championnat F3C - Royaume Uni	34

Visitez notre site web

www.AAModels.be

Les petits mots du Président

Chers amies et amis modélistes bonjour,

Ces petits mots sont les derniers que je vous écris dans l'éditorial de notre revue. En effet les membres fondateurs de notre association, dans leur grande sagesse, ont inséré dans les statuts un article qui empêche un membre administrateur de rester plus de six ans consécutivement dans sa fonction. Mes six années, dont deux comme président, sont écoulées.. je dois partir et ainsi assurer le renouvellement et si possible le rajeunissement des administrateurs.

Rassurez-vous, je ne vais pas faire le bilan de ces deux dernières années... je vous renvoie pour ce sujet aux sept éditoriaux précédents.

Le site internet est en évolution permanente et notre webmaster se recycle en assistant à des formations professionnelles sur le sujet.

Maintenant que nous sommes membre de l'AISF, nous allons représenter le dossier pour la reconnaissance de notre sport par la Communauté Française.

Nous avons eu dernièrement, comme annoncé dans le précédent bulletin, une petite conférence sur la nouvelle comptabilité et sur les volontaires. L'assistance était nombreuse et très intéressée. Il faut dire que les orateurs étaient de talent et appuyaient leur dire sur des présentations Powerpoint accessibles à tous.

Depuis le premier août, l'AAM et tous les clubs sont soumis à la nouvelle loi sur les volontaires (anciennement les « bénévoles »). Notre site vous renseigne sur ce que vous devez faire pour être en ordre ; allez visiter le lien : <http://www.aamodels.be/administration/documents/l-aam-et-la-loi-sur-les-volontaires>

Comme annoncé dans le numéro de septembre, vous trouverez dans ces colonnes l'article de Stefan sur notre essai de représentation dans les écoles.

Bonne rentrée et je vous souhaite à tous :

Bons vols et happy landing
...et mes meilleurs voeux pour la nouvelle année toute proche !

Jean-Pierre



Samedi 9 décembre
de 13h à 18h aura lieu la traditionnelle

BROCANTE AEROMODELISTE des Aiglons

Centre Culturel Centenaire, Avenue du Rubis, 1000 Bruxelles (quartier Heysel). Entrée gratuite pour tous. 8€ par table pour les exposants. Réservez vos tables par email (phalleux@aamodels.be) ou par téléphone (02-7211301- répondeur)
Bar ouvert en permanence - Succès de ventes assuré!

Actions promotionnelles en Hainaut

AIR-TERRE-MER

19/20 août
MONS

Le AIR-TERRE-MER de Mons est un salon super-sympa et convivial organisé par la ville ; il a accueilli cette année pas moins de 8.000 visiteurs dans le magnifique site qu'est « Mons-Expo ».

Cette année, notre stand était doté de quelques vitrines supplémentaires dans lesquelles l'on pouvait découvrir du matériel d'époques diverses, à savoir : moteurs, radios, revues, etc.

Une machine à commande numérique découpait au « fil chaud » des fuselages de « Corsair ». Ce même équipement avait préalablement découpé une centaine de petits modèles de « lancer-main » à assembler sans colle et destinés aux enfants.

Cela nous a permis d'organiser un concours classique avec éliminatoires et finale avec podium, dossards, cadeaux, bref personne n'est sorti « bredouille » et tout cela gratuitement.

Cette opération captivante fut très appréciée par tout le monde.

Bravo à toute l'équipe, et à l'an prochain.

Gérard Proot

MODELMA-CREATIVA

6/7/8 octobre 2006
Palais des expositions de Charleroi.

Le salon Modelma de Charleroi fut une réplique du Salon de Bruxelles dans un cadre réduit et une fréquentation moins nombreuse.

L'organisateur nous a donné l'occasion de présenter notre « hobby » sur un stand de 54 m².

La zone de vol bien que réduite (20x29m) a tout de même permis de faire évoluer des modèles acrobatiques plusieurs fois par jour pendant la durée de cette manifestation.

Nous avons renouvelé le vendredi et le dimanche le concours enfants que nous avons expérimenté à Mons. Pas moins d'une centaine d'heureux se souviendront « du moins je l'espère » du premier contact qu'ils ont eu avec les aéromodélistes.

Il me reste à remercier vivement toute l'équipe de l'interclub Indoor de Mons pour l'action menée dans les deux salons hennuyers. Un grand merci aussi à nos « sponsors » pour les cadeaux distribués.

Gérard Proot.

Chargé de la promotion en Hainaut.



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

Espace Dirigeants

Dans cette rubrique trimestrielle, les dirigeants de clubs et autres responsables sportifs trouveront les dernières nouvelles et recommandations pour les assister dans la gestion de leur club, de leur ASBL, de leur section, etc. N'hésitez pas à nous suggérer des thèmes que vous aimeriez voir traités ici.

Nouveau délégué de l'AAM auprès de la DGTA



En sa séance du vendredi 13 octobre le conseil d'administration de notre association a mandaté Monsieur Jean-Louis SCHYNS, Président du club 'Vol de Pente des Trois Frontières' (VDP3F), comme délégué de l'Aéromodélisme auprès de la Direction Générale du Transport Aérien (DGTA) anciennement Aéronautique.

Jean-Louis est né en 1952. Il pratique l'Aéromodélisme depuis 1978 (N° AAM00-AS-55). Il a commencé sa carrière aéromodéliste au sein du club RPAL avec la formule F3B. Fin 1983, il est un des membres fondateurs du club de vol de pente de Henri-Chapelle et il assume dès le départ la difficile tâche de secrétaire. Ce club 'international', il ne l'a plus quitté et il en est actuellement le Président et ceci depuis 2003. Fin des années 90, il a repris contact avec son premier choix, le F3B, et il se donne tout entier à cette formule sans oublier son club de vol de pente. Le week-end annuel de vol de pente du VDP3F est devenu, grâce à sa bonne organisation, une rencontre aéromodéliste très prisée en Belgique et ailleurs.

Sacharmante épouse, Julianne, l'accompagne régulièrement et n'hésite jamais à le seconder.

Jean-Louis est professeur d'électricité dans le secondaire. Il est presque à la pré-retraite et désire mettre celle-ci à profit pour nous aider bénévolement.

Notre ami Yves Bourgeois est très heureux que son 'job' soit repris par un ami de longue date et c'est avec joie qu'il va le renseigner, l'introduire auprès des fonctionnaires de la DGTA et le mettre au courant des nombreuses ficelles

AAM Brevet élémentaire

Laissez-moi vous rappeler l'existence du "Brevet Elementaire de pilote" de l'AAM. Il s'agit d'une épreuve de qualification simple qui établit la capacité du récipiendaire à contrôler normalement son modèle à l'issue de l'écolage de base. Son déroulement est confié à un moniteur attitré désigné par tout club membre de l'AAM. Le candidat doit effectuer dans l'ordre indiqué une série de manoeuvres simples en respectant un circuit d'évolutions et d'approche, en principe rectangulaire, indiqué par le responsable local. La désignation du jury local est laissée à l'appréciation des dirigeants du club.

- 01°. Décollage dans l'axe de la piste et maintien du cap pendant 5 secondes
- 02°. Virage par la gauche angle droit bien marqué
- 03°. Courte ligne droite
- 04°. Virage par la gauche angle droit bien marqué
- 05°. Longue ligne droite parallèle à la piste.
- 06°. Virage par la gauche angle droit bien marqué.
- 07°. Courte ligne droite.
- 08°. Virage par la gauche angle droit bien marqué.
- 09°. Ligne droite au dessus de la piste passage devant le jury - faire demi tour
- 10°. Repasser devant le jury vent dans le dos effectuer la ligne droite au dessus de la piste.
- 11°. Virage par la droite angle droit bien marqué
- 12°. Courte ligne droite
- 13°. Virage par la droite angle droit bien marqué
- 14°. Longue ligne droite parallèle à la piste.
- 15°. Virage par la droite angle droit bien marqué.
- 16°. Courte ligne droite.
- 17°. Virage par la droite angle droit bien marqué.
- 18°. Ligne droite au dessus de la piste passage devant le jury.
- 19°. Revenir, prendre l'axe de la piste, effectuer un passage bas
- 20°. Effectuer la manoeuvre d'atterrissage. (même procédure que pts 2 à pts 8 puis atterrissage.

Le rapport de brevet reprenant : date, nom, prénom, matricule, type d'appareil, ainsi que nom du club et du responsable de stage local sera envoyé à :

Hannuzet Evelyne
Présidente de la commission sportive
23, Cité des Cerisiers - B-6460 Chimay
Chaque pilote qui aura réussi cette épreuve recevra un diplôme brevet et ses ailes dorées.

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

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

Le spécialiste du modèle réduit avion, planeur, hélicoptère, voiture, bateau

Cours de pilotage gratuit avion et hélico

6000 articles en permanence pour le plus grand plaisir du débutant

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

MODELMA 2007 Les assemblées annuelles

L'édition 2007 du MODELMA de Bruxelles aura lieu du 16 au 18 mars au Heysel. L'aire dévolue à l'aéromodélisme et gérée conjointement par l'AAM et la VML sera divisée en quatre zones.

Une zone d'exposition d'environ 200m², un stand de promotion de 50m², un atelier de 50m² et une zone de vol de 40m sur 40m qui sera situé dans le Palais « Patio ». Toute participation se fait exclusivement sur inscription préalable, y compris pour les démonstrations en vol, ceci pour des questions d'organisation, de planning et d'assurance.

Vous avez un ou plusieurs modèles à exposer, une idée d'animation pour l'atelier ou un modèle indoor à présenter en vol (nous avons des modèles de voltige à foison, nos recherches vont donc vers d'autres modèles : hélicos, maquettes, autogyre,...) ?

Faites vous connaître auprès de Bossin Patrick en le contactant et/ou en lui renvoyant le talon d'inscription ci-joint.

Renvoyez votre marque d'intérêt à :
Bossin Patrick, Rue de Florival 76 b4
1390 Grez-Doiceau
010/81 62 36 - 0498 41 00 84
pbossin@aamodels.be ou bossinp@yahoo.fr

L'assemblée générale statutaire de l'AAM aura lieu le 28 janvier 2007. Le lieu de rendez-vous est nouveau : rue du Villenval, 120 à 5300 MAIZERET (Andenne). Le changement s'impose vu que les salles réaménagées de l'ADEPS à Namur sont devenues trop petites pour nous.

L'assemblée générale sportive de la Ligue Belge d'Aéromodélisme aura lieu au Centre Culturel Centenaire, avenue des Citronniers, à 1000 Bruxelles (quartier Heysel) le 21 janvier 2007. Dès 10h., proclamation des résultats des championnats de Belgique 2006. Ensuite réunion des sections sportives et mise au point des calendriers 2007.

L'assemblée générale statutaire la Ligue Belge d'Aéromodélisme se tiendra à Bruxelles, le 4 ou le 11 février 2007. La salle reste à définir. Les membres associés seront bien entendu invités personnellement et avertis du lieu de rendez-vous.

MODELMA 2007	Formulaire d'inscription
Nom	
Prénom	
Adresse	
Matricule AAM/VML	
Téléphone	
Email	
Club	
Nom du modèle	
Envergure	
Poids	
Moteur	
Idée d'animation	

Avion Planeur Hélico Electrique Thermique Modèle de début Trainer
Voltige Maquette Autre si oui préciser:

Je souhaite participer à l'exposition: OUI/NON Valeur pour l'assurance (€):

Je souhaite participer aux démonstrations en vol (indoor électrique uniquement): OUI/NON

Ma fréquence (en cas de souhait de démonstrations en vol) :



Le retour de l'aéromodélisme dans les écoles ?

Philippe Delaunoy et Stefan Wilski

Le vendredi 22 septembre 2006, la petite école de Rumillies (Tournai) a vu débarquer deux modélistes « missionnaires » : Philippe Delaunoy et Stefan Wilski.

Dans le coffre de leurs voitures: 2 PC avec simulateur de vol prêtés par l'AAM, un projecteur, une série d'avions, des magazines. Objectif avoué : faire connaître l'activité « aéromodélisme » aux élèves de 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} primaire. Soit au total 16 élèves, garçons et filles.

Dès l'arrivée de nos voitures chargées de matériel, nous avons vu les enfants s'attrouper autour de nous, avec des exclamations de joie qui nous laissaient entrevoir le grand intérêt que suscitait notre visite. Il s'agissait alors pour nous d'être à la hauteur le restant de la matinée.

Première partie

Grâce au PC et au projecteur, nous avons montré un diaporama préparé par Philippe.

Ce support a permis de faire découvrir les aspects théoriques de notre activité. Que fait-on voler? Qui peut faire voler quoi? Comment ça vole? A quoi servent les différents composants tels que servomécanismes, émetteurs, etc.? Toute la séance était ponctuée de questions plus judicieuses les unes que les autres. Preuve que les enfants, garçons et filles, étaient vraiment intéressés par le sujet. Le côté ludique de l'activité y était pour beaucoup. A charge des « missionnaires » de faire comprendre le côté pédagogique : utilisation d'outillage de construction, apprentissage de la lecture de schémas et de plans, éléments d'aérodynamique, notions de pilotage, d'électricité, de mécanique, les ondes hertziennes et j'en passe... Bref, tout ce qui fait la richesse et la diversité de notre hobby. L'institutrice qui nous a accueilli aura eu l'embarras du choix pour développer l'un ou l'autre de ces thèmes dans les jours qui auront suivi notre visite.

Seconde partie

Le groupe d'élèves a été divisé en deux. Un groupe en classe, l'autre dans la cour de récréation.

En classe, les deux PC et les simulateurs de vols ont été assaillis par les élèves-pilotes. C'est autre chose que les classiques consoles de jeux ! Et en plus, à l'école ! C'est là que le rôle de l'accompagnateur est important. Non seulement il faut apprendre les rudiments du pilotage, mais il faut convaincre les mômes qu'il ne s'agit pas d'en faire un banal jeu vidéo.

Al'extérieur, l'autre missionnaire (Philippe) fait prendre contact aux enfants avec

les simulateurs de vol, toujours aussi fascinants



la réalité du moment : démarrage d'un moteur, fonctionnement des gouvernes, etc. Vu l'exiguïté des lieux, il n'était nullement envisagé de faire voler quoi que ce soit. Dommage. Pour clôturer la session en extérieur, les enfants se sont vus distribuer un micro-planeur découpé dans du Dépron® (Merci à Pierre Dradin pour sa contribution). Les apprentis-modélistes ont assemblé leur modèle sous la supervision de Philippe et de l'institutrice. L'envol de ces planeurs a émerveillé les enfants. Un enthousiasme indescriptible. Tous fou-fou !

En cours de matinée, nous avons eu la visite d'un journaliste qui, averti de notre action, est venu prendre la température. Ceci a valu par la suite une publication dans le journal régional. Le journaliste, qui a visiblement l'habitude de faire des reportages dans les écoles, a été charmé par l'originalité et la richesse du sujet.

En fin de matinée, nous avons quitté l'école en laissant un DVD sur un stage de construction de planeur par des élèves. Ce DVD allait être projeté l'après-midi.

Que conclure de tout ceci ?

L'intérêt présenté par l'institutrice, le directeur, le journaliste et les élèves nous encourage à renouveler et améliorer l'expérience.

Pour les organisateurs (Philippe et moi-même), il s'agit d'un investissement en temps non négligeable ! Etant donné que l'activité a lieu pendant le temps scolaire, nous avons pris sur nos congés pour l'occasion. Avis aux volontaires : nous cherchons à gonfler les effectifs des « missionnaires ».

Et l'avenir ?

Nous comptons bien renouveler ce genre de rencontre, qui a eu lieu cette fois-ci dans le cadre d'un « cours d'éveil ». Mais on peut imaginer qu'une journée pédagogique où les élèves restent à l'école peut également être l'occasion de se faire connaître.

Nous avons également un autre projet : introduire la construction d'un petit planeur de vol libre dans le cadre d'un cours de technologie. Les contacts sont en bonne voie à l'heure où ces lignes sont écrites. Nous comptons sur l'appui de l'AAM pour un support financier, et sur les clubs locaux pour une intégration « sur le terrain ». Rendez-vous en 2007 pour la suite.

Philippe Delaunoy (Club AEB Thumaide)
Stefan Wilski (Administrateur AAM – Club CLM)



beaucoup d'attention pendant les explications de Stefan



les commandes selon les divers axes sont démontrées par Philippe

lancer collectif des petits planeurs en Dépron





Electrosymposium au CLM



Le 10 septembre, pas mal de modélistes se sont réunis sur le terrain du CLM à Mellery pour la quatrième édition de l'électrosymposium. Après un mois d'août assez pluvieux, nous avons bénéficié d'une superbe météo, avec une tempête de ciel bleu, et d'un excellent BBQ préparé par notre

*Ambiance Electrique
à Mellery le
10 septembre...*



chef-lieu Yvan avec l'aide du Président.

Les motorisations sont maintenant toutes à base de moteurs brushless et rares sont encore les moteurs à balais de type speed 400 ; on note aussi l'utilisation de plus en plus généralisée des accus li-po.

L'an prochain nous fonctionnerons avec une vraie régie radio, ce qui sera plus sécurisant pour pas mal de personnes.

Comme d'habitude, il y avait quelques beaux avions que vous pourrez voir sur les photos : DC3, Piper, Pilatus, Pitts, Spitfire,...



La journée s'est terminée par un vol de multi F3A électrique piloté par Benoît Dierickx, un vol qui a réellement envoûté tous les modélistes encore présents.



Vivement l'an prochain pour voir encore plus de beaux avions électriques.

Patrick

LBA - Championnats de Belgique 2006

CATÉGORIE	OR	ARGENT	BRONZE
F2B - Acrobaties	Dessaucy Luc	Liber David	Barile Salvatore
F2C - Team racing	Dessaucy Luc Dessaucy Jean		
F2D - Combat	Liber Robert	Janssens Jean-Claude	Janssens Dimitri
F3A International	Marquet Philippe	Dierickx Benoît	Zardini Jean-Pierre
F3A Inter B	Van Nieuwenhove Stefaan	Van Eyell Arnaud	Voets Edgar
F3A National	Dumont Gaetan	Michiels Geoffrey	
F3A Sportman	Vincke Billy	Lo Furno Alexandre	
F3B	Duchesne Denis	Plumacker Eric	Barbier Alex
F3B Junior	Timmermans Jan		
F3C FAI	Flasse Jérôme	Vanderschelden Guy	
F3C Sport	Kenens Jos	Kenens Didier	
F3C Scale	Verbrugge Thierry	Filatriau Jean-Jacques	Leroy Johnny
Club 20	Lentjes Wim	Daniëls Kevin	Verjans Patrick
Quickey 500	Verjans Emiel	Daniëls Kevin	Rossillion Patrick.
F3I	Wouters Jacques	Steelandt Bruno	Gras Thierry
F3J	Mertens Tom	Hufkens Guy	Claeys David
F3J Juniors	Druyts Bram	Verheijen Arnou	Timmermans Jan
F3M Inter	Delaere Bert	Rombauts Kurt	Liber Alex
F3M National	Michiels Geoffrey	Feyaerts Marc	
F3M Novice	Jacobs Gert	Budts Gino	Plevoets Paul
F3P Inter	Dierickx Benoît	Pets Sam	Marquet Philippe
F3P Freestyle	Dierickx Benoît	Pets Sam	Delaere Bert
F3P Sport	Palmieri Benoît	Renders Alain	Daxhelet Pierre
F4C	Reynders Wim	Smeets Erik	Kennis Eric
F5 FAI	Lefebvre Hugues	Verschoren Willy	Lefebvre Gilles
F5 - 10 cellules	Van Tricht Luc	Verschoren Willy	Beckers Dieter
F5 - 7 cellules	Dufour Jean-Luc	Sabbe Tony	Bourgeois Yves
F5D	Maes Sébastien	Lorrain François	Wautelet Ivan
Triple 5	Van Kiel Kurt	Van Haaren Tom	Dropsy Michel

Plus de 35 ans au service du modélisme

Ets Jean STIERNON

9, quartier du gros terme

6730 – TINTIGNY

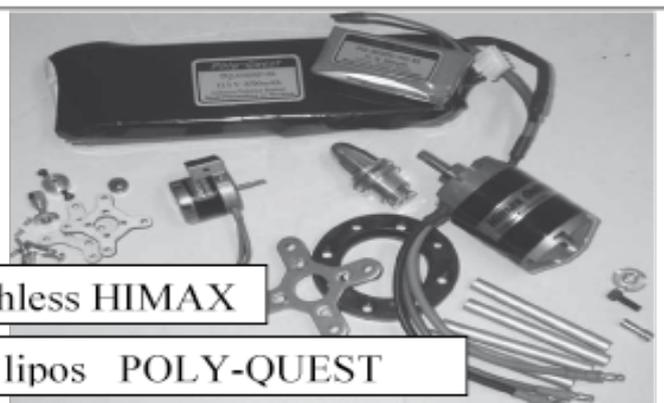
Tel : 063 444 364 Fax : 063 445 070

jean.stiernon@scarlet.be

Variateurs Jeti

Brushless HIMAX

Accus lipos POLY-QUEST



Une saison F5 se termine. Que nous réserve l'avenir ?

La saison sportive 2006 se termine pour les compétiteurs de la section F5. L'ambiance, comme à chaque fois, fut « bon enfant ». L'atmosphère de nos concours était excellente, sans perdre de vue le côté sportif des choses. Nous avons organisé au moins 3 tours par concours en F5B (moto planeur, électrique), et en F5D (pylon électrique) plutôt 4 ou 5.

Cette année nous avons envoyé 2 équipes (en F5B et en F5D) au championnat du monde en Roumanie pour représenter notre pays. Bref, c'était une bonne année.

Malheureusement, nous devons constater une participation de plus en plus faible à nos concours. Certains anciens arrêtent, et nous n'arrivons pas à trouver des gens pour les remplacer. Nous espérons, avec ces quelques lignes, faire un peu de promo pour notre catégorie et rappeler à tous les membres de l'AAM qu'ils sont les bienvenus lors de nos concours. Le calendrier sportif pour l'année prochaine sera disponible début 2007. Nous comptons sur votre présence, même si votre modèle n'est pas « réglementaire ». Ce n'est pas grave, l'année prochaine vous vous équiperez un peu mieux.

En plus, pour l'année prochaine, nous prévoyons une catégorie de « promotion » du F5D (pylon électrique), le F5D Limited. Voir ci-joint l'esquisse du règlement.

Si vous avez des questions concernant le règlement, ou concernant d'autres aspects qui ont à voir avec le F5D ou le F5B (moto planeur électrique),



n'hésitez pas à me les faire parvenir à destroyer@hotmail.com

Nous espérons vous voir nombreux lors de nos concours de F5,

DiEtEr – Directeur sportif F5.

F5D Limited

Règlement identique au F5D sauf pour les points suivants:

- surface et poids: pas de surface ni de poids minimum, MAIS maximum 65g/dm² comme en F5D
- batteries: Maximum 7 éléments (soit un total de 8,4 volts) de type GP 2000
- moteur:
 - Brushless: KV maximum 3800
Prix maximum 100€ attention, le seul prix qui est pris en considération est le prix du neuf annoncé par le fabricant.
 - Brushed: GM Racing Dr Speed 21x2
- hélice: diamètre maximum 14 cm



AVIONIC Modelisme

...rien que le meilleur du vol électrique...

NOUVEAU les LRK Electronicmodel: rendement exceptionnel !

Twister 19: 450 watts, de 8 à 14 éléments 95 €
Twister 29: 660 watts, de 10 à 20 éléments 115 €

Mais aussi:
Technic Aero, Electronicmodel, Air Loisirs
Sanyo, Baudis, Robbe, Kontronik
Multiplex, Graupner, Simprop, Aero-Naut,
Proxxon, HPI, Games Workshop, Ace R/C,
BMI, Protech, Avio&Tiger...

www.avionic.be.tf

116, rue middelbourg, 1170 BXL Tel/Fax: 02/673 04 13 avionic@skynet.be



Fabriquez des charnières parfaites

Il faut A-R-T-I-C-U-L-E-R !

Rien à voir avec votre élocution. Je parle des ailerons, de la dérive et de la profondeur. Ce soir, vous fabriquerez des articulations 10x plus légères, 100x moins chères, incassables, sans fentes, sans jeu, sans 'flutter', sans forcer et qui débattent de 330°... Lisez ce qui suit, c'est l'oeuf de Colomb!

Texte & illustrations: Laurent Schmitz



Cette méthode convient particulièrement aux avions dont les charnières encaissent des efforts importants, mais aussi aux appareils 'du dimanche', comme ce Pilatus.

Un samedi soir de 1986, au fin fond de l'atelier. Je termine un multi quand, damnation, je m'aperçois que je n'ai plus de charnières! Il ne manque que ça pour que l'engin vole le lendemain. C'est alors que je me souviens de mes débuts en vol libre, où le gouvernail était articulé par un croisement de bandes de soie. Il ne me reste plus qu'à adapter la méthode aux matériaux modernes...

Principe simple

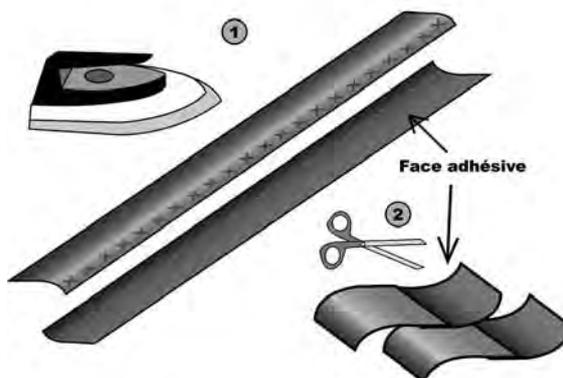
Le principe est simple: deux bandes de film d'entoilage sont collées 'dessus-dessous' en lieu et place de la charnière, sur tout ou une partie de la commande. On obtient une articulation sans fente et sans limite de débattement (puisque le volet 'roule' sur le bord du plan fixe). La solidité en traction est tout simplement stupéfiante! La pose est rapide avec un fer à repasser mais la méthode demande un peu d'entraî-

nement. Essayez donc d'abord avec deux bouts de balsa, ça vous convaincra des ressources incroyables du procédé. Autre avantage, le poids de ces charnières est dérisoire, tout comme leur prix. Bien sûr, il faudra les peindre ou les recouvrir, sauf si elles ont une couleur identique à votre décor. Elles peuvent même faire partie d'un motif car elles forment une sorte de damier naturel.

Il existe d'autres méthodes d'articulation au film thermo-rétractable, mais leur principe de fonctionnement est très différent et elles ne conviennent qu'à des avions lents et de petite taille. Méfiez-vous particulièrement du film cousu car même si sa mise en œuvre est très simple, sa résistance au déchirement et à l'usure n'est pas garantie. De même, les bandes simplement collées à l'extrados finissent par se décoller, se fendre et provoquent à la longue un soulèvement du volet.

Suivez le guide!

Le bord d'attaque du volet à articuler doit former un demi-rond (ça marche aussi en biseau ou même droit, mais le demi-rond est idéal). Le plan fixe reste droit. Vous pouvez poser les charnières sur le bois ou sur un entoilage existant.



1. Préparez deux bandes de film aussi longues que le volet. Superposez-les pour que les zones adhésives se recouvrent sur quelques millimètres (pour du balsa 6 mm, comptez 8 mm de recouvrement). Soudez cette zone de la pointe du fer pas trop chaud (il faut coller, pas rétracter).

2. Découpez des bandelettes de 1 à 4 cm de large (selon la longueur du volet à articuler). Il faut au moins 6 à 8 bandelettes sur la longueur du volet.

3. Collez les bandelettes alternativement à droite et à gauche de la partie fixe, sur toute la longueur (volet de direction) ou par groupe de quatre (ailerons full span). Insistez de la pointe du fer sur l'arête de façon à ce que les bandelettes se croisent d'elles-mêmes.

4. Présentez le volet sur la partie fixe et posez le tout bien à plat sur la table. Collez sommairement les deux bandelettes aux extrémités, retournez le tout soigneusement et faites de même pour l'autre face. Maintenant, les pièces peuvent être manipulées sans se démantibuler.

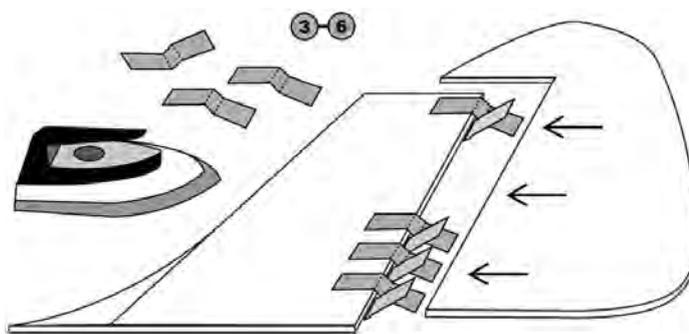
5. Collez les autres bandelettes deux par deux en partant des extrémités vers le centre et en retournant chaque fois le montage. Tirez sur le film au moment de coller pour créer la tension qui plaquera le volet sur le plan fixe. Cette tension doit être égale sur les deux faces.

6. Quand toutes les bandelettes sont collées, il faut peut-être décoller celles des extrémités pour les retendre et parfaire le collage. Si une bandelette est de travers ou mal tendue, il suffit de la chauffer légèrement de la pointe du fer pour la décoller et ensuite la repositionner.

7. Levez le volet à 90° (au moins) d'un côté et passez le fer bien chaud sur la partie centrale des bandelettes pour augmenter la tension. Répétez avec le volet braqué de l'autre côté.

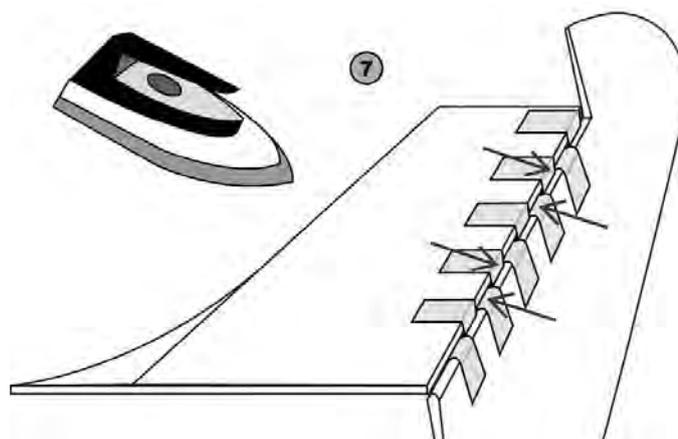
La tenue dans le temps est excellente, même sur les avions à moteur thermique. Si une bandelette se décolle il est possible de la recoller au fer ou le cas échéant, la remplacer. Sur les avions en dépron ou en élapor, il faut coller une latte de bois au bord des volets car le film n'adhère pas bien sur la mousse et un fer trop chaud peut la faire fondre.

Les articulations en film améliorent la



rigidité du montage; cela peut être utile dans le cas d'ailerons 'full span' en balsa trop mou, par exemple. Si vous avez des ailerons 'banane', mettez des bandelettes sur toute la longueur et la tension des charnières suffira à les redresser.

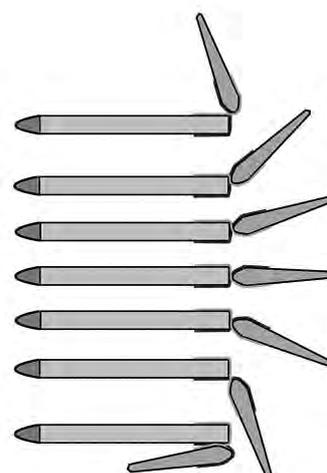
Tous les films thermo-adhésifs et rétractables peuvent servir, mais l'Oracover et le Solartex sont plus stables et plus faciles à



poser. Le Solarfilm, l'Oralight, les couleurs chrome et transparentes demandent plus d'entraînement.

La même recette peut aussi vous dépanner sur le terrain pour remplacer une charnière défectueuse, cette fois à l'aide de ruban adhésif. Glissez les bandelettes une par une dans la fente en essayant de ne pas vous coller les doigts.

Malheureusement, les charnières en film ne permettent pas d'articuler les volets à fente ni les volets d'intrados. Il faut bien qu'elles aient un défaut, sinon on n'y croirait pas...



Le vol électrique en compétition

La propulsion électrique est de plus en plus présente sur nos terrains et pour cause. Avec toutes les restrictions de bruits il est plus facile de mettre en œuvre ce genre de propulsion que des moteurs thermiques. Et puis la propulsion électrique a tellement évolué qu'il est facile, actuellement, de convertir un modèle thermique en électrique. Ça, c'est pour la détente, mais n'oublions pas que tout ce matériel de "loisir" est développé en fonction des évolutions techniques en compétition (comme dans chaque sport d'ailleurs).

F5B

En Belgique, lors de nos compétitions nationales nous retrouvons généralement une dizaine de pilotes à s'affronter, certes amicalement, mais avec acharnement sportif.

En quoi consiste l'épreuve du F5B ?

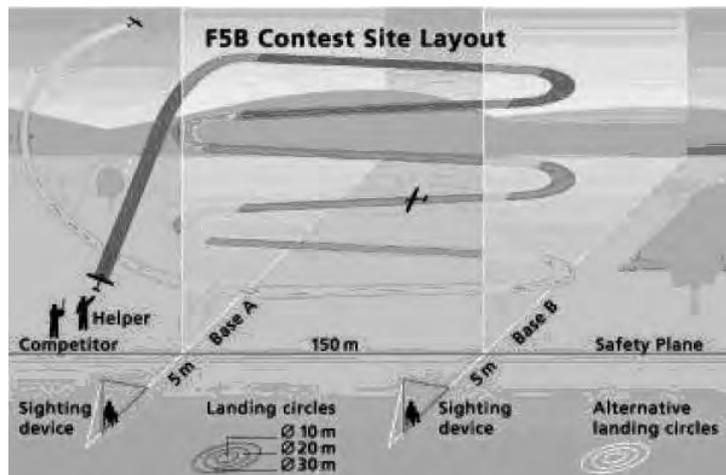
- 1 – La distance : en 200 secs (3 min 20 sec) faire le plus possible d'aller retour entre deux plans verticaux distants de 150 m.
- 2 – La durée : directement après les 200 secs. de l'épreuve de distance/vitesse, on essaie de rester 600 sec (10 min) en l'air avec le moins de moteur possible.
- 3 – L'atterrissage : après la durée, on essaie d'atterrir dans une cible de 3 cercles concentriques de 10, 20, 30 m de diamètre.

En Belgique 3 catégories pratiquent ce genre de "sport" :

- F5-7 cel – Modèle de min 20 dm², max 75 gr/dm², moteur sans restriction, accus max 7 élém type subC.
- F5F – Modèle de min 36 dm², de 75gr/dm², moteur sans restriction, accus max 10 élém type subC.
- F5B-FAI – La catégorie officielle des championnats d'Europe ou du monde – Modèle min 900 gr sans accu de propulsion, 75 gr/dm², moteur sans restriction, accus max 16 éléments de type subC (soit des 3200, 3700 et maintenant de 4300 mAh)

Les LiPo ne sont pas (encore) autorisés.

Depuis plusieurs années, nous envoyons une équipe en F5B pour représenter notre pays au championnat d'Europe ou du monde. Nos "hommes" se placent généralement dans la moitié supérieure au classement individuel et depuis quelque temps, 5^{ème} par équipe, derrière des équipes comme l'Allemagne, les USA, l'Autriche, ... équipes presque "professionnelles".



C'est évidemment grâce à leur "don" du pilotage, mais surtout à force de travail qu'ils arrivent à un tel niveau.

F5D

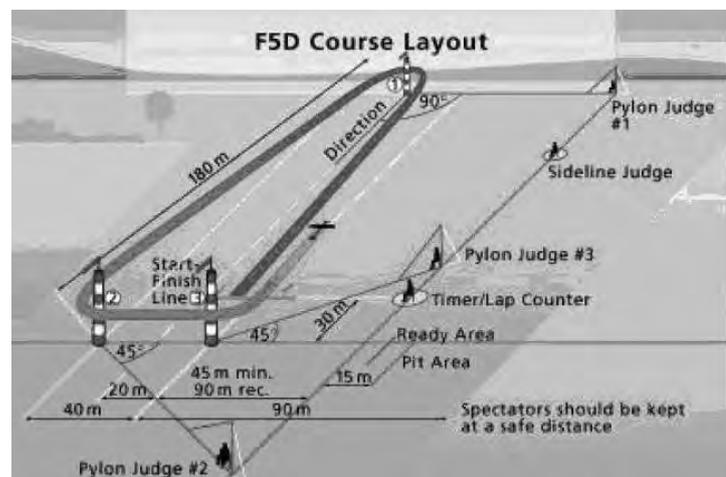
Depuis peu, nous pratiquons le F5D qui est le pylon électrique. L'épreuve est la même que pour les modèles thermiques, à savoir : 10 tours d'un circuit de 400 m le plus rapidement possible. Simple non ?

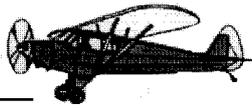
Pour les modèles ceux-ci doivent avoir un poids minimum de 1 kg, mais ne pas dépasser les 65 g/dm². Moteur libre (actuellement des brushless), accu de 7 éléments type SubC ou d'un poids de 425 gr. Pas de LiPo.

Il y a encore d'autres catégories officielles non pratiquées en Belgique faute de participants : F5A (acrobatie), F5C (hélico)....

Voilà, vous connaissez un peu mieux notre passion et je vous invite à venir nous rencontrer ou mieux, participer lors de nos différents concours. Vous verrez que la propulsion électrique est performante et que l'on est loin des balbutiements des débuts.

DiEtEr (directeur sportif F5).





Ets. FANIEL

Tél et Fax 087/22 05 58

Modélisme - Importateur direct - Czech Republic

Rapport qualité/prix inégalé

ZLIN 50 LX Reichard Modellsport 1600 mm

(voir essai R.C.M. n° 290, Juin 2005) ARF

220 €

Moteurs MEGA AC 16/7/4 Ducted Fan (MIG15)

75 €

Moteurs MEGA RC 400/7/12-16

60 €

Moteurs MEGA RC 400/15/5-6-8

65 €

Et toujours Reichard - Mega - HF Modell - Jeti - Volz ...

ERRATUM

Ampèremètre dc pour le vol électrique

Dans son intéressant article (AAModels-info n°95, pp.22-23) sur la construction d'un ampèremètre pour la propulsion électrique, son auteur Jean Lebeau a erronément mentionné que la section du segment de fil multibrins utilisé était de 2.5 mm². Il fallait lire 1.5mm². La conséquence en est un appareil qui surestime fortement l'intensité de courant...

ACROBATIE "INDOOR" Section F3P.

Calendrier du Championnat de Belgique 06/07

-14 janvier

Philippeville.

-11 février

Aalst.

-11 mars

non-défini à ce jour

-29 avril

Marcinelle.

-Premier Concours International F3P en

Belgique à MONS-EXPO les 14 et 15 avril 2007.



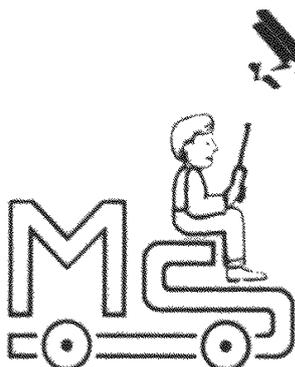
Carbon CP

199€ Complet (Radio,charg.,accus)

Votre partenaire en modélisme

EUROPEAN LOGIC

Ouvert les jeudis et vendredis de 18 à 20h. Le samedi de 13 à 18h. Tél : 081/56 05 39
E411 sortie 12, direction "La bruyère", rouler 2.5 km puis tourner à droite et suivre les panneaux "European Logic"



MODEL SHOP

A votre service depuis 1987

Rue du Viaduc 5 - 7500 Tournai

tél. 069 210037 fax

Ouvert du mardi au samedi de 14 à 19 h



Un week-end pour décorer son avion...

Les champions de maquettes vous le diront, le premier ingrédient pour réussir un modèle est le temps. Des mois, des années parfois et des tonnes de patience. C'est exactement ce qui manque à pas mal de modélistes, par ailleurs pleins de bonne volonté. Comment décorer correctement son avion quand on doit combiner le modélisme avec une vie familiale et professionnelle chargée. Tant pis, il volera tel quel ! A moins que...

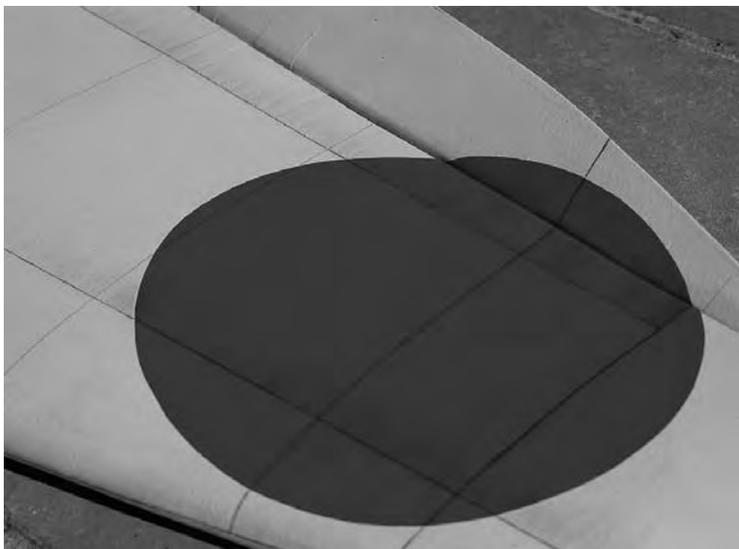
Une contribution de Laurent Schmitz

Image de titre : Avion peint à l'acrylique au rouleau sur Solartex: une solution simple et rapide.

Pas question de dégradés subtils, de 'panelling' ou de 'pre-shading'. D'ailleurs, vous n'avez même pas d'aérographe, un ustensile coûteux et difficile à maîtriser. Qu'à cela ne tienne, vous trouverez au Brico du coin d'excellents petits rouleaux en mousse jaune et de la peinture acrylique (pour extérieur) du plus bel effet. On vend même de petits pots bon marchés d'échantillons. Certains commerces peuvent aussi mélanger exactement la teinte qu'il vous faut, mais c'est assez cher. A moins de peindre un avion civil, préférez une peinture mate. Passez-en deux couches en respectant la règle suivante :

Lignes de structure au crayon 2B; notez la cocarde en 'Vénilia'.

De haut en bas sur le fuselage et la dérive, de l'avant vers l'arrière sur les ailes et l'empennage.



L'acrylique est facile à utiliser et les instruments se nettoient à l'eau savonneuse puis à l'acétone (à l'extérieur et ne pas fumer SVP !). Pour diluer la peinture, rien de tel que du liquide pour lave-glace bon marché. Pas de panique, la teinte bleue ne se voit pas dans la peinture, même dans du blanc. Le fini obtenu est un peu 'rugueux'. Un modéliste penché sur mon 'Val' se demandait comment j'avais bien pu reproduire cette texture réaliste au pistolet... Le rouleau en mousse fait ça pour vous, et en plus c'est rapide. Question solidité, on ne fait pas mieux. On peut même chauffer l'entoilage au décapeur pour le retendre, la peinture reste flexible. Le temps de séchage est très court, en moins d'une heure on peut passer la seconde couche. Plus vite encore, si on utilise un sèche-cheveux ! Cela dit, l'acrylique reste fragile pendant plusieurs jours. Attention à l'adhésif de masquage utilisé pour délimiter deux teintes : il faut utiliser un produit de qualité à faible adhérence, pas les rouleaux de papier vendus dans les bacs à 1 euro... 3M fait un ruban spécial qui n'arrachera pas la couche du dessous. Evitez de monter l'avion trop vite car les ailes pourraient bien adhérer au fuselage.

Après un mois, ça ne bouge vraiment plus, sur le Solartex, l'Oracover, le dépron, la fibre et la majorité des revêtements de nos avions. Si vous recouvrez au Solartex, pensez à choisir la teinte gris métal. Chaque accroc à la peinture renforcera le réalisme pour pas un rond !

Si votre avion est électrique, pas de souci bien sûr, mais pour les thermiques direz-vous ? L'acrylique résiste très bien à l'essence mais se transforme en pâte gluante sous l'effet du carburant deux temps au méthanol. Dans ce cas, il faut passer une couche de protection au vernis polyuréthane ou deux composants mat, en insistant sur les parties directement exposées. Rassurez-vous, ça existe en bombe. Passez plusieurs fines couches pour ne pas attaquer la peinture.

Lignes de structure

Vous pouvez toujours les graver, noyer des filets dans la peinture ou respecter la structure du 'vrai' au montage, mais ça prend des semaines et pas mal de doigté. Je vous propose une méthode beaucoup plus rapide : une heure à peu près...

Munissez-vous d'une longue latte et d'un crayon noir gras pas trop pointu; un 2B convient bien. Tracez seulement les lignes principales en vous basant sur une photo ou un croquis de l'original. Si vous ratez une ligne, un gros coup de gomme et c'est reparti. Tracez aussi les bouchons de remplissage, les marchepieds et les glissières de la verrière.

Miracle! Les lignes brillent d'un reflet métallique du plus bel effet... A ce point, vous aurez remarqué que vos doigts sont noirs de crayon. Surtout, ne vous lavez pas les mains! C'est le moment d'ajouter un dégradé à votre oeuvre. Passez l'index bien gras sur les lignes pour étaler l'excédent de crayon. Au besoin, ajoutez un peu de crayon sur la ligne. La traînée doit se trouver d'un seul côté de la ligne et au risque de se répéter:

De haut en bas sur le fuselage et la dérive, de l'avant vers l'arrière sur les ailes et l'empennage.

Précisons que si le modèle a une roulette de queue, il faut représenter des traînées qui sont verticales avec la roulette au sol, pas en ligne de vol. Sur les vrais avions, ces traces sont en effet provoquées par le ruissellement de la pluie au parking.

Lettrages, (faux) moteur et cocardes

Des cocardes et immatriculations 'toutes faites' existent dans le commerce spécialisé, mais c'est assez cher et on ne trouve pas tout dans la bonne échelle. Vous pouvez les faire vous-même à condition de disposer d'un PC et d'une imprimante. Vous trouverez dans le commerce des rouleaux de vinyle adhésif de décoration dans différentes teintes et dessins (connu sous le nom 'Vénilia'). Il y a même une 'imitation bois' bien pratique pour les 'vieilles toiles'. Découpez-en des rectangles au format d'une feuille A4. Préparez les motifs et lettrages à l'aide de votre logiciel favori. Quand vous êtes satisfait du résultat, utilisez la fonction 'miroir' pour retourner les motifs et imprimez sur le papier au dos de l'adhésif. Il faut peut-être régler

l'imprimante sur la position 'enveloppe' à cause de l'épaisseur du support. Reste à découper le tout au cutter. Avec une lame neuve, c'est bien plus facile qu'il n'y paraît.

Si les motifs sont vraiment compliqués, un 'nose art' de chasseur par exemple, vous pouvez les imprimer sur un papier adhésif spécial pour imprimante, opaque ou transparent. C'est aussi

l'idéal pour le tableau de bord et même le faux moteur. Vous n'aurez pas trop de mal à dénicher un moteur en étoile ou une planche de bord sur internet. Vous pouvez aussi scanner un magazine.

Vous trouverez quelques exemples en téléchargement gratuit à l'adresse du club 'Les Busards', rubrique téléchargements: http://users.telenet.be/Les_Busards/ Ceux qui disposent d'un simulateur de vol sur PC peuvent sauvegarder et imprimer le tableau de bord affiché à l'écran; tous les instruments s'y trouvent exactement à la bonne place. Il existe des centaines d'avions à télécharger, le vôtre s'y trouvera forcément.

Pensez à protéger votre oeuvre avec un vernis polyuréthane en bombe. Faites d'abord un test car les teintes d'im-



Lettrages en 'Vénilia'.

Le faux moteur est réalisé à l'imprimante à jet d'encre sur du papier autocollant.





Trop, c'est trop! Le 'vieillessement' de ce Mustang ARF manque de subtilité et de réalisme

primantes à jet d'encre ont tendance à 'baver' quand elles dégoulinent de vernis. Il vaut mieux passer plusieurs couches légères.

Tant pour les cocardes que pour les immatriculations, procurez-vous une photo ou un dessin de l'avion réel et *respectez l'emplacement et le sens des illustrations*. Par exemple, ce n'est pas parce qu'il vous en reste qu'il faut coller des étoiles sur toutes les ailes de votre Mustang... Votre grand-mère trouvera peut-être ça joli, mais sur le terrain vous passerez pour un sauvage! Dissipons donc tout de suite 90% des malentendus:

- Sur presque tous les avions, les inscriptions sur les ailes sont lisibles *quand l'avion monte à la verticale*.

- Depuis 1941, les avions américains portent l'étoile *sur une seule aile, à gauche* (vu quand l'avion monte à la verticale) et avec une pointe vers le bord d'attaque.

- Les cocardes françaises sont *bleues* au milieu. Les anglaises ont toujours le centre *rouge*.

- Le drapeau belge comporte trois bandes *verticales*: noir, jaune, rouge.

Le pilote en silicone mou est lui aussi peint à l'acrylique, qui reste très flexible après séchage



- En général, les cocardes RAF bleu/rouge vont sur le dessus des ailes, les jaune/bleu/blanc/rouge sur le fuselage et les bleu/blanc/rouge sous les ailes.

Flambant neuf ou 'vieilli'?

Bon, le week-end n'est pas terminé et il vous reste une heure ou deux? C'est le moment de vieillir votre avion. Les avions réels ne restent pas longtemps propres et lisses, surtout les avions de combat. Peinture écaillée ou usée, traces d'huile et de poudre égaillent l'aspect sinon un peu terne des valeureux guerriers. Ça tombe bien car tout cela camoufle aussi les imperfections de nos modèles. Cela dit, n'exagérez pas! Si certains chasseurs du front de l'Est avaient l'air ravagés, tous les avions sont un jour sortis de l'usine. C'est une affaire de goût, mais pour rester réaliste l'effet doit rester subtil...

Pour représenter les éclats, procurez-vous un petit pot de peinture 'argent' de marque Humbrol pour maquettes plastiques (numéro 11) et un pinceau 'numéro 1' bien pointu. Commencez par déposer de minuscules taches et filets argentés partout où la peinture peut s'écailler: glissières de verrière, articulations des capots, croisement de lignes de structure, etc. Attention, on a vite fait d'en faire trop; c'est un avion, pas une ruine! Bien entendu, il ne faut pas en mettre sur les surfaces qui étaient entoillées sur le vrai, ça fait désordre...

Les traces d'échappement et de poudre aux bouches des canons sont aussi faciles à simuler. Trempez un vieux pinceau ébouriffé (taille 7 ou 8) dans de la peinture Humbrol noire matte (numéro 33). Prenez bien la 'pâte' du fond du pot, pas le liquide au-dessus. Enlevez l'excédent sur le bord du pot, puis passez le pinceau sur un chiffon et un bout de journal jusqu'à ce qu'il ne dépose pratiquement plus de noir. Frottez alors les zones à 'salir': sortie des échappements, traînées devant et derrière les canons, etc. Le noir doit être plus prononcé vers l'avant. Faites un essai sur un bout de papier blanc d'abord car là aussi on a vite fait d'en mettre trop. La même technique avec de la peinture argentée permet de représenter facilement les endroits où la peinture n'est pas écaillée, mais usée: pales d'hélices, marchepieds, etc. Passez aussi le pinceau quasi-sec sur tous les reliefs que vous voulez faire ressortir. Attention: plus la peinture de l'avion est sombre, plus l'effet doit être subtil, sinon votre modèle aura simplement l'air sale.

Vernis 'miracle'

Je vous invite maintenant à passer chez Delhaize ou Colruyt au rayon 'produits de nettoyage'. Achetez un bidon de 'Sols plus', ça coûte 3 ou 4 euros pour un litre. Ce liquide est plus connu en Amérique sous la marque 'Future' et en France comme 'Klir'. Quel rapport avec le modélisme? C'est tout simplement un vernis acrylique brillant de première qualité. Nettement supérieur au vernis Tamiya qui coûte cinquante fois plus cher... Il est très courant dans le monde des maquettes plastiques, mais curieusement ignoré des modélistes RC.

Le 'Sols Plus' est à base d'eau et n'attaque aucun matériau de modélisme, pas même le dépron! Il s'applique facilement au pistolet ou au pinceau et protège efficacement les peintures de nos chers modèles contre les accrocs. Bien sûr, pour les thermiques il faudra ajouter l'habituelle couche de protection PU. Attention, même s'il est sec au toucher après une heure, sa polymérisation prend 24 heures. Sa bonne odeur ne s'estompe qu'après plusieurs semaines.

Sur une peinture satinée ou brillante, 'Sols Plus' améliore l'éclat. Sur du mat, il donne un fini satiné du plus bel effet. Il est possible de le rendre vraiment mat en y ajoutant de 10 à 30% de 'Flat Base' de marque Tamiya (X21). Cependant, cela ne marche que si on l'applique au pistolet en plusieurs fines couches. En effet, l'agent matant est blanchâtre. Posé au pinceau ou en couche épaisse, il s'accumule dans toutes les aspérités, laissant des taches honteuses après séchage...

Le 'Sols Plus' n'est pas qu'un simple vernis. Trempez-en une verrière et posez-la sur un papier absorbant pour capter l'excédent sur les bords. Après séchage le 'verre' brille de mille feux, c'est magique! Ajoutez un peu de peinture 'or' X12 Tamiya et vous obtenez un cockpit fumé façon F-16 du plus bel effet. Avant d'appliquer le produit sur

un vitrage, nettoyez-le soigneusement à l'alcool car 'Sols Plus' n'adhère pas bien sur le gras et les traces de doigts. Protégez la verrière de la poussière et des insectes pendant le séchage, en posant une grande boîte propre par dessus.

Ce n'est pas tout! Ce liquide miraculeux améliore l'état de surface des moules en résine. Il augmente l'adhérence des décalcomanies. Il s'enlève facilement à l'ammoniaque sans endommager la peinture.

On peut le mélanger avec des microballoons pour en faire un enduit. Plus incroyable encore: certains astiquent leurs sols avec!

Comme déjà lu ailleurs, je termine par un avertissement important: Une fois versé dans un verre, ce produit ressemble à s'y méprendre à du pastis. Ne le laissez donc pas traîner dans le clubhouse un jour de fortes chaleurs ;-)



Tout savoir sur le 'Sols Plus', le 'Future' ou sa version française, le 'Klir': <http://www.master194.com/encyclo/klir/index.htm>

Téléchargez gratuitement quelques instruments de vol, faux moteur et illustrations ici (rubrique 'téléchargements'): http://users.telenet.be/Les_Busards/laurent.schmitz@telenet.be



M O D E L I S M E

Romain  **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



Concours F4C à Anthisnes

le 24 septembre 2006

Jene merappelle plus trop les circonstances qui ont fait que l'on inscrive au calendrier 2006 un concours de maquettes volantes à Anthisnes cette année.

Quand cela fut décidé nous n'avions pas encore eu l'opportunité d'allonger sensiblement notre piste. Enfin pourquoi pas ? Le dernier rassemblement de ce type avait eu lieu dans notre club en 1990, époque où deux de nos membres E. Gillain et A. Piroton



pratiquaient cette catégorie. De plus C. Renwa de notre club en était le Directeur sportif. Depuis nous n'avions plus vu évoluer ce genre d'avion dans notre ciel. En Directeur sportif consciencieux Christian Fanali nous à rendu visite le week-end précédant la compétition pour se faire une idée de l'état et de la situation du terrain. Il nous a également informé sur les quelques petites choses à prévoir (comme par exemple une table pour poser les modèles lors de la cotation statique).

Dès 09h00 les concurrents arrivent et déballent leurs machines ; de véritables trésors. Toutes ces réalisations sont splendides. L'épreuve statique est aussi éprouvante que le vol. En effet trois juges inspectent, à trois mètres de distance, les avions un à un sur toutes leurs coutures. Le pilote reste à coté et manipule l'engin au gré des demandes des juges. Cette exercice dure toute la matinée.

Comme d'habitude les pains saucisses de midi sont très appréciés. C'est le ventre bien rempli que nous reprenons la compétition vers 13h30.

Le premier à voler est Augustin Godet avec son fameux SR7 le célèbre avion conçu par notre constructeur aéronautique national A. Renard. Cet avion a été champion du monde en 1959 piloté par le non moins célèbre aviateur Léon Biancotto. Ensuite c'est un Spitfire puis un Beechcraft enfin le Tigercat de notre ex-champion du monde 1982 l'Anversois Wim Reynders. Ce spectacle est tout bonnement extraordinaire. On ne s'en lasse pas tellement les vols sont beaux et réalistes.

Un vol maquette consiste à faire cinq figures imposées (décollage et atterrissage compris) plus cinq au choix du pilote, ces figures doivent rester réalistes avec les possibilités de l'avion réel.

Heureusement on remet cela trois fois puisque les concurrents ont droit à trois vols, les deux meilleurs étant pris en considération pour le classement.

C'est après un vin d'honneur et après un échange des remerciements que les résultats sont proclamés dans la bonne humeur générale.

C'est avec plaisir que le CRPAL se porte candidat pour remettre ce concours au calendrier de l'an prochain.



Journée planeurs



Model Club du Chaufour - Chapelle-lez-Herlaimont - 10 septembre 2006

Une météo favorable était au rendez-vous lors de notre journée planeurs, les pilotes étaient présents en nombre, même nos amis Français se sont joints à nous.

Du moto-planeur en passant par le treuil, le sandow et le remorquage, beaucoup de disciplines étaient présentes. Un grand merci aux remorqueurs (surtout du Club de Nivelles) qui ont eu énormément de travail. Notre magnifique piste (40 x 600

m) a été découverte par de nombreux pilotes. Elle se prête très bien à la pratique du planeur RC.

En résumé, une très belle journée que tout le monde a appréciée et que nous reporterons en 2007.

Pol Barbier



Coupe d'Hiver 2006

Model Club du Chauffour - Chapelle-lez-Herlaimont - 8 octobre 2006

Reportée en fin de saison pour cause de mauvais temps, nous avons bénéficié d'une excellente journée. La participation des modélistes a doublé malgré les élections ce jour-là.

Nous avons toujours le plaisir de voir participer les anciens du R.C.D. mais les nouveaux arrivent en force, la relève est donc assurée, c'est très bien.

Cinq vols ont été effectués aux treuils électriques (3 de forces différentes). La coupe Challenge est remportée pour la deuxième fois par Alex BARBIER (1439 points) talonné par notre amis français Laurent CHEF (1436 points). Viennent ensuite E. VAN WALLENDAELE, M. ANTHEUNIS, P. BARBIER, J. DUCENE, M. BOURET (F), C. FITSKAR, L. MEYER, M. GOESSENS, M. FERMEUSE, C. VAN WALLENDAELE, J. MOREAU et M. VAN SCHAEYBROECK.

En fin de journée, eu lieu la remise des coupes aux trois premiers ainsi que des souvenirs à tous les pilotes (médailles, bouteille de cidre). Suivie du tirage des lots par tombola. Une mention spéciale pour les sponsors: René Poncelet (bons d'achat), Pigs Charleroi (casquettes) et Albatros Malines (1 boîte de planeur de pente de très belle facture).

Il me reste à remercier tous les bénévoles: chronos, aidants et particulièrement

l'intendance. Un excellent dîner nous a été servi sur la terrasse ensoleillée du Club House.

La Coupe d'Hiver a pour but de voler le plus possible en gardant l'ambiance R.C. durée, n'hésitez pas à venir voler avec nous en 2007!

Bravo et merci à tous de votre participation ainsi que de votre fair-play!!





Stage Arthur Pirotton 7ème édition

Du dimanche 20 au samedi 27 août

ET VINT LE DIMANCHE SANS
AUTRE INCIDENT. DES MILLIERS
DE TOULONNAIS ET DE TOURISTES
PURENT SUIVRE L'ÉTOURDISSANTE
DÉMONSTRATION DES POMPIERS-
PILOTES CALIFORNIENS...



Au début de ce siècle, la commune d'Anthisnes nous convoque avec toutes les autres associations sportives et culturelles de l'entité pour nous proposer d'organiser comme les autres un stage pour les jeunes. Sans sourciller mon 'adjoint' à cette réunion répond oui qu'il n'y a aucun problème. Quelques mois plus tard nouvelle convocation pour affiner le projet. Là, j'y vais avec d'autres personnes qui elles aussi foncent et sont de suite très enthousiasmés par cette idée de faire découvrir les joies de la petite aviation aux jeunes de l'entité. Le Challenge Arthur Pirotton était né. Nous en sommes maintenant à la septième édition.

Dimanche 20

Dès le dimanche, la majorité des moniteurs et quelques stagiaires plantent leur tente, où arrivent leur caravane, qui va nous servir d'abris et de dortoir durant toute la semaine.

Nous arrivons à former un camp digne de ceux que nous installions à la belle époque où la majorité d'entre nous (toujours les mêmes) participaient aux concours internationaux. Les drapeaux nationaux, provinciaux, du club et cette année un tout nouveau de l'entité d'Anthisnes sont hissés autour du chapiteau. Ce chapiteau est quelque chose d'indispensable pour mener à bien un stage d'une semaine avec une vingtaine de jeunes.



Pour cette soirée dominicale il est très utile pour agré-
menter le premier repas pris en commun (un géant «chili
con carne»). Ce souper est offert par le responsable
du stage et sa charmante épouse. On ne la fait pas
longue et c'est très tôt que nous allons dormir pour
être en forme le lendemain. La nuit fût bonne car les
ronfleurs n'arrivent que demain.

Lundi 21

La météo n'est pas franchement de la partie. Après
un réveil rapide nous descendons dans le village pour
accueillir les parents et leurs enfants dans la salle
communale. Petites conversations amicales, le premier
examen se passe bien, tous les parents nous jugent
capable de nous occuper de leur petit trésor et nous
les confient pour une semaine.

Pour briser la première glace (sans toucher au trou
d'ozone), nous nous rassemblons en un grand cercle
et nous commençons par la présentation habituelle
de chacun puis direction le terrain.

Une fois les équipes formées nous entreprenons les
premiers vols. Il y a cinq équipes de trois stagiaires
'première année' et une équipe de cinq stagiaires 'per-
fectionnement'. Les équipes de trois sont encadrées
par deux ou idéalement trois moniteurs, l'équipe de
cinq est confiée à trois jeunes moniteurs très qualifiés
assistés de deux autres jeunes qui sont à la fois aides
et élèves. La matinée se passe pour le mieux et sans
casse. Les enfants volent déjà pas mal du tout, sur-
tout ceux de l'équipe perfectionnement qui n'ont pas
perdu la main.

Nous avons le plaisir d'accueillir notre ami Gérard
Proot qui nous amène les nouvelles casquettes de
l'AAM. Elles sont splendides.

A midi nous distribuons un lunch paquet à tout le
monde. En moyenne 120 pistolets par repas. Notre
premier repas ensemble moniteurs et stagiaires est
pris dans notre magnifique chapiteau.

L'après-midi commence avec un petit crachin, aussi
en profitons-nous pour distribuer les petits modèles en
mousse injectée à tous les stagiaires. La distribution
terminée, le beau temps revient et les vols vont sans
interruption se dérouler jusqu'à cinq heures, fin de la
première journée.

Pour les moniteurs ce n'est pas fini. On fait le bilan
puis le rangement du chapiteau qui doit nous servir
pour le repas du soir qui nous est offert ce lundi par
les Bourgeois ; une délicieuse pælla précédée d'un
sangria. Nous ne savions pas qu'Yves avait des talents
culinaires aussi développés.

Mardi 22

Nos stagiaires pilotent de mieux en mieux, certains
d'entre eux atterrissent déjà tous seuls même parmi
les débutants. Certains, en perfectionnement, décollent
et volent avec seulement une légère surveillance.

A 11 heure moins une, atterrissage de tous les modèles
car au programme aujourd'hui un A109 de l'aviation



légère de la base de Bierset doit venir faire une dé-
monstration.

11h00 pile il est là, arrivant en radada de Villers-Aux-
Tours. Après deux ou trois passages spectaculaires,
surtout celui venant du bois, il se pose sur le terrain.
Notre joie et notre enthousiasme sont à leurs pa-
roxysmes. Les pilotes descendent de leur machine
et les jeunes comme les moniteurs, le journaliste et
l'échevin des sports (tous deux là par hasard) n'en
finissent pas de leur poser des questions toutes aussi
pertinentes que les autres. On fait rassembler les
participants avec les machines du stage pour poser
pour la photo traditionnelle, avec les pilotes, devant
l'hélico. Nos trois stagiaires d'un jour (les deux pilotes
et l'échevin des sports de la commune) n'échappent
pas à la leçon de pilotage d'Easy-Glider. Honnêtement
on peut dire qu'ils ont tous les trois le sens de l'air.
Après ce premier vol ils peuvent être lâchés. Nous
leur proposons alors une petite démo avec un hélico
modèle réduit. C'est entouré de tous les participants
du stage que nos deux militaires partagent notre repas
de midi. Après remise de souvenirs ils repartent vers
d'autres cieux sans oublier de nous réaliser une de
ces petites démonstrations des capacités de l'A109 !!!
Un chef d'oeuvre.

Après-midi le temps a l'air de vouloir se dégager, nos
visiteurs auraient-ils chassé les nuages avec leur gros
ventilateur ?

Nous terminerons la journée par de nombreux vols et at-
terrissages. Les lancements de fusées à eau font aussi
partie de cette fin de deuxième journée. Aujourd'hui





soir, ainsi que mercredi c'est le club qui offre le souper, un barbecue et demain un buffet froid.

Mercredi 23

Aujourd'hui la météo est avec nous, hurra, les frileux peuvent enlever les pulls.

Une bonne journée en perspective. Nous volons sans interruption de 8h30 à 20h00. Certains risques sont pris ce qui occasionne un peu de casse mais rien de grave. Avec cette dizaine d'Easy en l'air en même temps l'un est pris pour l'autre. Quand on pilote un modèle qui n'est pas le sien c'est toujours la même chose qui arrive. Cette fois c'est le modèle dont j'ai la gestion qui en est la victime. Le planeur géré par Yves Bourgeois se barre dans le bois et il s'y cache très bien (à l'heure actuelle on ne l'a toujours pas retrouvé). Après le souper nous organisons une petite réunion de moitié de stage où chacun s'exprime et donne ses impressions. La veillée est assurée à la guitare par Patrick. Nos responsables sont aussi de la partie et nous les entendons même entamer quelques petites chansons.

Jeudi 24

La journée commence très incertaine mais il fait viable. Aussi profitons-nous, vu le grand nombre de commissaires sportifs sur le terrain pour faire passer le brevet AAM aux jeunes moniteurs. Nous avons juste le temps de voir Simon puis Mathieu le passer, ensuite la



drache. Sur cet entrefait un journaliste nous arrive et nous en profitons pour distribuer les nouveaux t-shirts de la CRPAL pour la photo de groupe.

Le soir, le seul repas payant du stage ; nous nous sommes arrangés avec le distributeur de frites de l'entité, qui est monté au terrain avec sa marchandise : boulets saucisette ou tomate. C'était copieux : les poules d'Yvan ont apprécié le surplus.

Les parents (y compris sœurs et cousines) de Mathieu étaient nos invités pour cette soirée. Quelle ne fut pas notre surprise d'assister au spectacle joué par les sœurs et les cousines. Une petite chanson digne des comédies de boulevards parisiennes avec moult animations et lancer de pigeons en papier. Nous fredonnons encore à l'heure actuelle cette chanson entraînante '<Vole petit Mathieu vole>'.
</p></div><div data-bbox=

Vendredi 25

Aujourd'hui c'est la douche nationale, pour toute la journée, cela ne s'arrêtera que vers 5h lorsque les stagiaires seront rentrés chez eux. Eh bien que fait un modéliste lorsque le temps ne l'autorise pas à voler ? Il construit, répare ou améliore ses modèles ou bien encore il se rend utile ou inventif. Un grand merci ici aux moniteurs venus du club de Hotton : ils avaient prévu le coup. De leurs coffres ils nous sortent des plaques de dépron, de la colle et des plans et en fin de journée ces matériaux ont pris vie et sont devenus de petites merveilles téléguidées. Ce soir ce sont les parents de Simon, notre responsable formation, qui continuent la tradition commencée lors de la sixième édition du stage. Ils nous offrent le souper, soit des spaghettis sauce bolognaise. Comme l'année passée c'est délicieux et la réputation ayant dépassé les frontières du stage c'est la famille F3B presque au complet qui participe à cette soirée. Le président (moi) fait un premier vol avec son nouvel Estrella à presque 21h30 (chuit...). Avec Christophe et Simon jamais le temps de s'ennuyer ; chaque soir ils nous écolent avec le moulage de fuselage pour petit planeur électrique. Dominique nous prouve qu'il ne faut jamais désespérer et durant les soirées il répare une aile que beaucoup auraient sans hésitation jetée dans le conteneur des encombrants.

Samedi 26

Le Grand jour avec les parents. Les festivités doivent commencer à 02h00. Comme il fait relativement beau, que beaucoup de monde se trouve sur le terrain, que beaucoup de commissaires sportifs sont présents, que la présidente de la commission sportive AAM ne demande pas mieux, nous pourrions... faire passer des brevets AAM. Eh oui, peu de monde au club (deux exactement Jean-Claude et Christophe Remy) possèdent ce brevet. Eh bien, sans complexe moniteurs et élèves passent ensemble cette épreuve. Une bonne vingtaine de brevets sont passés dont cinq stagiaires. Nous avons ce jour-là la visite de Patrick Bossin, administrateur AAM, journaliste et responsable de l'ex-

position Modelma au Centenaire à Bruxelles. Il est là avec son appareil photo et sa grande mallette. Il prend plusieurs photos de groupe et immortalise sur pellicules l'ambiance de cette fin de stage. Les groupes se sont reformés avec les élèves et leurs parents. Ceux-ci ne peuvent que constater les énormes progrès de leur fils qui est maintenant devenu un adepte de la petite aviation. Certains d'entre eux essaient eux-mêmes au pilotage et se font ainsi une meilleure idée du travail accompli par nos moniteurs durant toute une semaine. Le diplôme, et pour certains, les ailes du brevet, sont distribués plus ou moins solennellement en présence des parents dans le chapiteau. Cette dernière soirée est organisée du côté agape par la famille de celui qui a donné son nom à ce stage. L'épouse d'Arthur offrant les boissons et la famille de son fils Patrick un délicieux couscous. D'autre part la famille de Steeve nous a proposé une soirée musicale mémorable où on a vu, chose très rare danser, le président. Cette soirée est quasiment indispensable pour décompresser d'une semaine complète consacrée à l'aéromodélisme.

Remerciements

Je vais commencer par le remerciement aux clubs amis qui n'ont pas hésité à venir nous prêter main forte :

Jean Louis et Philippe du VDP3F, Alain et Etienne de Hotton, Jean-Louis des Aigles de Battice, Gérard des Aiglons, Justin de Chimay et Patrick du CLM.

L'AAM qui nous a sponsorisé avec les magnifiques nouvelles casquettes, les inscriptions des jeunes et sa prime financière non négligeable.

La Brasserie d'Achouffe pour ses magnifiques T-shirts.

La commune de Anthisnes qui a réparé la route, prêté du mobilier, de l'infrastructure et donné le drapeau de l'entité.

La famille Latour sans qui nous aurions manqué d'eau.

La Base de Bierset qui est venue avec son A109 rehausser le prestige du stage

L'Éveil qui prend en charge les inscriptions, assurances, coordination et qui nous met une monitrice plein temps à disposition.

Les diverses sociétés qui ont participé à la location du chapiteau et à l'achat du matériel volant.

Les différents journalistes qui ont contribué à la diffusion de l'événement.

Les personnes qui ont offert et préparé les repas.

Tous les membres qui n'ont pas hésité à prendre une semaine de congé pour être présents.

Conclusions

Les dirigeants et initiateurs habituels des six premières éditions du stage ont désiré prendre une année sabbatique et passer la main à du sang neuf. Merci Jean-François et merci Nicole pour tout ce que vous avez fait pour que le stage soit ce qu'il est devenu maintenant.

Ce septième stage, sous la nouvelle direction de Simon



et André, a pris un tournant. Ces jeunes (Simon est un ex-stagiaire de la deuxième édition) ont marqué leur empreinte personnelle et à aucun moment on n'a vu d'hésitation tellement tout était bien réglé.

La nouvelle dimension est que nous réalisons, cette année, une autre ambiance en vivant toute la semaine sur le terrain. Les repas sont pris en commun et nous dormons sous tente ou caravane. Plus d'un quart des stagiaires ont aussi choisi cette formule. J'ai retrouvé ici l'ambiance que j'ai connue aux internationaux. L'entente entre moniteurs a été extraordinaire : pas un coup de gueule pas une dispute pas un mot plus haut que l'autre.

Une équipe uniquement composée d'élèves de deuxième année donne des résultats surprenants. Tous ont obtenu le brevet AAM et certains s'adonnent même à de l'accro de bon niveau.

Objectif 2007

Notre objectif 2007 est de pouvoir faire de la huitième édition au moins la même chose que cette année.

Il faudrait être un peu plus prévoyant pour des journées où la pluie ne se décide pas à se lever. Pour cela j'aimerais avoir un simulateur avec comme décor le terrain d'Anthisnes et comme avion un Easy-Glider le vol étant projeté sur grand écran pour que tout le monde puisse voir et commenter.

J-P AWOUTERS



Echos du F3I



Thumaide, 3 septembre
Pierre Rasmont

En venant à Thumaide pour ce premier dimanche de l'automne météorologique bien belge, je me demandais si nous allions pouvoir voler. Le ciel était bas, plafond à 200m mais guère plus. Une couche épaisse et obscure de nuage avec toutes les nuances de gris (et à la radio une chanson de Jacques Brel "Avec un ciel si bas qu'un canal s'est perdu, Avec un ciel si gris qu'il faut lui pardonner, Avec le vent du nord qui vient s'écarteler, Avec le vent du nord, écoutez-le craquer, Le Plat-Pays, qui est le mien)". Donc, oui, il y aussi du vent, pas mal de vent, et un bande de maïs fort aimablement semée par le fermier voisin, pile dans l'axe d'approche de la cible.

Donc, des conditions limites.

A 10:00, tout le monde est arrivé et on peut prendre une décision : on vole !

Au fait, tout le monde, ça fait qui ? Yves Bourgeois, n'est pas là, ni Dany Ghellynck, ni Yves Mardaga, ni Thierry Simon; par contre, Pierre Lecuy s'est reconstruit un tout nouveau F3I. Bref, on n'est que 7: Pierre Dubois, Raymond Goffinet, Thierry Gras (enfant du pays, je le rappelle), Pierre Lecuy, Pierre Rasmont, Bruno Steelandt, Jacques Wouters.

On part donc pour une vitesse dans ce ciel si bas et tourmenté. Pierre Dubois tente un remorquage mais renonce devant les tabassages. Alors que tout le monde fait plus de 40 sec, Thierry parvient à nous faire un 35 sec, incroyable !

La première durée est curieuse. Il s'agit de se faire déposer face au vent à 300m devant le terrain, au dessus de la nationale ou de l'usine, pour ceux qui connaissent. Là, on fait du sur-place dans une succession incessantes de micropompes et de turbulences hachées. Du pilotage tout en finesse, il faut détecter les micro-nuages gris et délités qui pompent bien (et qui passent à toute berzingue), tout en évitant les dégueulantes qui les suivent immédiatement. Bien difficile de faire le plein dans ces conditions, mais Jacques Wouters et Raymond Goffinet y parviennent, même si ce dernier rate la cible.

La deuxième manche reprend avant le dîner, en commençant par une durée, sous un très petit crachin, qui invite à glisser la bulle de nos radios (pour ceux qui

De g. à dr. l'auteur
Pierre Rasmont,
le champion de
Belgique 2006
Jacques Wouters et
Thierry Gras, classé
troisième



l'ont prise). Ce coup-ci, c'est moi qui fait le plein et la cible (7 min 55 sec, pas de miracle, viser la cible plutôt que la dernière seconde), Jacques y parvient de même.

On se fait un pique-nique à l'extérieur. Un peu venteux mais il fait vraiment chaud, et on est tous très bien dehors, dans cet automne naissant.

On reprend vers 13:30, par la vitesse de la deuxième manche. Et là, les choses empirent brutalement. En quelques minutes, le vent s'amplifie, avec des bourrasques costaudes. Je me fais philosophe, grâce à Caussade. On y a tellement souffert des vents en travers, des rouleaux, des bourrasques et des dégueulantes que je me sens prêt à tout accepter. Ici au moins, on décolle et on atterrit vent de face et sans rouleaux. Je pars donc le premier et, ma foi, je parviens à 40,9 sec dans ces conditions infectes. Je peux pas me plaindre. Thierry me suit et fait 40,0, ce qui sera le meilleur temps de la manche. Tous les atterros sont difficiles et la stratégie la plus sûre est certainement de continuer tout droit en passant la dernière base, tirer les AF et se vautrer dans les éteules et les andains de pailles du champ voisin. Dès qu'ont sort des AF, les ailes sont roulées de gauche et de droite, en fait, faut tenter de ne pas les sortir, en tout cas en approchant le sol. Les andains font office de barrière de sécurité.

A nouveau, Pierre Dubois renonce devant les risques. Raymond fait une curieuse vitesse (après une très mauvaise durée, il faut le dire) : quelques mètres devant le deuxième passage à la base B, il renonce et rentre sans finir. Je ne comprends pas très bien sur le moment.

En fait, les conditions continuent d'empirer (difficile toutefois de mesurer le pire et le plus pire). Lorsque Jacques Wouters s'envole pour la dernière durée, la météo est vraiment m... ique.

On décide, bien entendu, de ne pas voler de troisième manche. Ce qui nous fait arrêter à 15:00.

Il faut ici parler des remorqueurs. En absence d'Eric Counson, seuls Serge Marneffe et Michel Picou sont venus. Ils sont à rude épreuve. Je pense que cela fait longtemps qu'ils n'ont plus eu des conditions de remorquage aussi difficiles. Michel Picou fait un mauvais atterro dans les betteraves qui provoque une salade de pignons dans un servo de gouverne. Heureusement, un pilote de Thumaide, Philippe Eggermont, a pris son TUG. Il remplace Michel Picou au pied levé. Ce remorqueur impromptu est tombé à pic et nous avons reçu ainsi une aide du plus haut niveau F31.



Le classement est le suivant :

1. 3698,4 Jacques Wouters
2. 3698,3 Pierre Rasmont
3. 3583,5 Thierry Gras
4. 3335,0 Bruno Steelandt
5. 3217,0 Pierre Lecuy
6. 2442,8 Raymond Goffinet
7. 1358,8 Pierre Dubois

Je me retrouve donc 2ème à 1/10ème de point de Jacques Wouters, un coup à bouffer ses c... !

Raymond aurait préféré qu'on abandonne la dernière manche et qu'on arrête le concours. Une telle décision était difficile à prendre alors qu'il ne restait plus qu'un seul concurrent à faire voler. Je promets de prendre mon anémomètre la prochaine fois. Certes, on aurait pu décider d'arrêter mais sans un instrument de mesure, il était difficile de faire un tel choix. Il est déjà délicat d'arrêter une décision avant de démarrer mais encore bien plus difficile de reculer lorsque le concours est presque achevé.

Je pense aussi que ceux qui sont revenus de Caussade y avaient pris le pli de voler dans des conditions difficiles. Notre jugement était peut-être émoussé par rapport à nos amis qui n'y étaient pas.

Bref, à Thumaide, plus que partout ailleurs et depuis longtemps, on a volé dans des conditions limites, et, dans ce cas, les décisions prises ont toujours un goût amer, quelles qu'elles soient. Soyons sans regret (en tout cas, moi, j'ai bien volé et je ne regrette pas).

Le TUG, remorqueur à train bicyclette de Philippe Eggermont

Remorqueur F31 attiré, Serge Marneffe est venu avec Rita



Statistiques des Clubs de l'AAM

Bruxelles Capitale							
	Nom du club	Totaux 05	Sympathisants	Juniors	Seniors	Totaux 06	Différence
1	Aéro-club Ixellois	73		8	69	77	4
2	Cercle aéromodéliste Les Aiglons	15		0	12	12	-3
3	Club Capitaine Aviateur Luc Mommer	103		13	93	106	3
4	R. C. Air Club "Les Alouettes"	23		6	17	23	0
	The Mosquitos	5			0	0	-5
	F3Zone	4			0	0	-4
	Indépendants	0			1	1	1
		223		27	192	219	-4
Brabant wallon							
	Nom du club	Totaux 05	Sympathisants	Juniors	Seniors	Totaux 06	Différence
5	Aéro-club Wavre	57		15	46	61	4
6	Eurocoptère	34		1	51	52	18
7	FF 2000	23		1	24	25	2
8	Jeune Aéro-club	50		10	44	54	4
9	Les Jardins du Modélisme	125		8	120	128	3
10	Model Club Heli Bellule	35		1	15	16	-19
11	Model Club Leuzois - Nivelles	32	1	6	24	31	-1
12	Modèle Club Terre Franche	43			39	39	-4
	Indépendants	0			1	1	1
		399	1	42	364	407	8
Namur							
	Nom du club	Totaux 05	Sympathisants	Juniors	Seniors	Totaux 06	Différence
13	Aéro Model Club Exocet	0		3	12	15	15
14	Aéro-club Les Faucons	30		4	23	27	-3
15	Group Captain Hubbard	43		4	25	29	-14
16	Haversin Air Sports	17			16	16	-1
17	Les Accros du Servo	38		4	40	44	6
18	Model Club Andennais	35		8	35	43	8
19	Model Club de la Meuse (Franière)	100		10	98	108	8
	Indépendants	1			1	1	0
		264		33	250	283	19
Liège							
	Nom du club	Totaux 05	Sympathisants	Juniors	Seniors	Totaux 06	Différence
20	Aero und Modellclub "Feuervogel"	20		1	20	21	1
21	Avia Club Eupen	32		2	33	35	3
22	Blériot Club Verlaine	33		2	21	23	-10
23	Centre Aéromodéliste de Pepinster	11		2	8	10	-1
24	Club d'Aéromodélisme Les Busards	25		3	25	28	3
25	Club de Modélisme Les Vanneaux	50	6	2	49	57	7
26	Country Flyer (Sankt Vith)	20		4	16	20	0
27	Herstal Petite Aviation	66		13	57	70	4
28	La Chouette	36		6	36	42	6
29	Les Aigles-Battice	38		3	29	32	-6
30	Les Faucheurs de Marguerites	31	4	5	24	33	2
31	M.F.C. Milan 90 E.V	20		1	17	18	-2
	Petite Aviation des Trixhes	4			0	0	-4
32	Piper Club	60		4	48	52	-8
33	Royale Petite Aviation Liégoise	106	36	30	45	111	5
34	Spirit of St Louis	38		1	37	38	0
35	Vol de Pente des Trois Frontières	45		2	46	48	3
	Indépendants	0			2	2	2
		635	46	81	513	640	5
Luxembourg							
	Nom du club	Totaux 05	Sympathisants	Juniors	Seniors	Totaux 06	Différence
36	Aéro Model Club Les Libellules	30		1	24	25	-5
37	Club Aéromod. de Tintigny	22		3	20	23	1
38	Club Aéromod. de Villers-la-Loue	21		1	18	19	-2
39	Hirondelles Model Club	72	1	9	68	78	6
40	Le Moustiqu'Air Aéro-club	7		1	6	7	0
41	Model Air Club Athus Messancy	37		5	39	44	7
42	Model Air Club des Ardennes	17		2	17	19	2
43	Model Club Famenne	26		8	19	27	1
	Indépendants	0				0	0
		232	1	30	211	242	10
Hainaut							
	Nom du club	Totaux 05	Sympathisants	Juniors	Seniors	Totaux 06	Différence
44	A.S.A. Bauffe	44		2	51	53	9
45	Aéro Model Club Eole Mouscron	85		16	82	98	13
46	Aéro Modélisme Comines Air	85	7	6	70	83	-2
47	Aéro-club José Blairon	42	1	9	23	33	-9
48	Air D'United	20		1	20	21	1
49	Airfield 34	26	5	3	13	21	-5
50	Albatros Club Gerpinnes	83		3	58	61	-22
	Apollo Flyers	31			0	0	-31
51	ASAC-YMCA Exocet	30			7	7	-23
52	Assoc. d'Aéromod. de Bernissart	31		4	17	21	-10
53	Assoc. d'Aéromod. du Sud Hainaut	37		3	30	33	-4
54	Club Aéromodéliste Estinois	17			2	2	5
55	Club d'Aéromod. "Les Cigognes"	12		1	13	14	2
56	Equipe Acro Belœil	56		5	52	57	1
57	Model Club du Chauffour	69		6	61	67	-2
58	Model Club Havay	17		2	12	14	-3
59	Petites Ailes Frontière	18		2	15	17	-1
60	Plein Ciel -Jurbise aerobatic Club	3			3	3	0
	Shape International Model Airplane	11		0	0	0	-11
	Indépendants	1			2	2	1
		718	13	63	551	627	-91
Totaux		2471	61	276	2081	2418	-53

Updata

www.updaterc.com

modélisme - spécialiste en hélicoptères

81a Avenue du Centenaire
B-1400 Nivelles - Belgique
Tel +32 67 840 007

HORAIRES: du mardi au vendredi inclus
10h00 à 12h00 et 14h00 à 19h00.
Samedi 10h00 à 18h00.

Importateur officiel
Miniature Aircraft - Align - JR Heli - RJX Hobby
Sab - MS-Composit - K&S - Quick UK - Heliup
HT Market - Correct

SYNERGY N9 1029€

by Jason Krause

-Classe 90 (15cc) -Mat rotor : 12mm
-120 E-CCPM -Axe anti-couple : 6mm
-Poids : 4.71 Kg -Barre de bell : 5mm
-Tube de queue : 22mm -Réservoir : 650ml
-Transmission anti-couple : Tube 10mm
Le kit est livré avec les pales anticouple carbone SAB
105mm et les palettes (paddles) SAB carbone 25 grs.



PIECES EN STOCK



T-REX 450 XL V2
Nouveau, livré avec moteur
3550KV et Variateur 35Amp
252€



T-REX 450 SE V2
Nouveautés, ensemble pignon,
moyeu d'A/C acier, poulies
D'A/C en aluminium, ect...
Moteur/Variateur
inclus **489€**



**Pales
NHP
Carbone**
Razor Pro 550mm Cat 30 **59.90€**
Razor Pro 600mm Cat 50 **69.90€**
Razor Pro 620mm Cat 50 **74.90€**
Razor Pro 710mm Cat 90 **89.90€**
Razor Pro 710mm "Cammed" **99.90€**



NOUVEAU
RAPTOR 50 TITANIUM
KIT SEUL +TT50H +OS50HYPER
375€ 469€ 548€



T-REX 450 XL V2
En combo c'est plus
AVANTAGEUX
COMBO 3
COMBO 4
COMBO 5
COMBO 6
COMBO 7
COMBO 8
COMBO 9
COMBO 10
COMBO 11
à partir de 309€
Détails sur notre site
www.updaterc.com



HURRICAN 50
Châssis carbone, pièces aluminium,
CCPM ou H1, bulle fibre
KIT Seul **399€**
Avec OS 50 HYPER **599€**



STRATUS 90
La nouvelle référence pour du 3D
sans compromis **1249€**
Poids plume +/- 4.3kg



VIBE 90
Développé par C. Youngblood
pour le 3D et le F3C
1249€



T-REX 600 CF
VERSION CARBONE
569€

- T-REX 600 CF en KIT (sans pales principales)
- + Variateur 75A Brushless RCM-BL75G
- + Moteur 600L Brushless
- + BEC externe REC-B3X
- + Accu de réception Li-Polymer 7.4V 1100mAh 9C pour BEC



RAPTOR 50 SE
KIT Seul **499€**
Avec TT50H **579€**
Avec OS 50 Hyper **672€**



AIRSKIPPER 50
La référence en terme de
QUALITE
KIT Seul **579€**
Avec OS 50 HYPER **749€**



MultiGov
Governor / Limitateur
Le MultiGov est 1 governor et/ou limitateur
de tours en un seul boîtier.
Il se programme très facilement grâce à
son écran LCD amovible, tous les réglages
sont visible directement sur l'écran LCD.
Plus besoin d'un tachymètre extérieur pour
ajuster le nombre de tour rotor.
MultiGov set avec LCD 119€
MultiGov set sans LCD 95€



OS 91 SZ-H & PS
265€ 305€



SPECTRA-G
Le "GAZ" 3D
Son moteur 23CC (non inclus)
lui procure puissance et faible
consommation.
KIT Seul **1349€**



SYLPHIDE 90
Du très haut de gamme pour
les connaisseurs avertis
KIT Seul **1999€**



SHUTTLE +2 ARF
KIT Seul **269€**
Avec OS37 SZH **434€**



GY401 + S9254
La référence en terme de gyroscope
pour tous les hélicoptères.
Le maître achat de sa catégorie
GY401+S9254 **213€**

Visitez notre catalogue complet sur notre site **WWW.UPDATERC.COM**, pour découvrir l'ensemble
de nos produits. TOUS les articles de ce folder (et bien plus) sont disponibles en stock important.

PORT GRATUIT POUR TOUTES COMMANDES DE + 250€* FRANCE / BELGIQUE / LUXEMBOURG (*voir conditions sur site)

PHOTOS NON CONTRACTUELLES - Sauf erreurs typographiques. Offre valable pour le mois de parution. Dans la limite des stocks disponibles.

Championnat F3C -Blandford - Royaume Uni

Guy et moi sommes partis, le 5 août 2006, vers l'Angleterre en prenant le tunnel de la Manche.

Ce jour-là, le temps était splendide. Arrivés sur place, à Blandford, nous avons directement passé les hélicos en revue, tout était conforme. Ensuite, nous sommes allés reconnaître les lieux, la ville et surtout le terrain d'entraînement qui se trouve à 15 Km du logement.

Le lendemain nous sommes allés faire des essais sur le terrain d'entraînement, ce fut concluant après avoir changé les pâles, surtout en statique.

A 17h, début de la cérémonie officielle suivie d'un barbecue ; ensuite la réunion des Team Manager.

La première manche, le lundi, Guy doit voler à 17h, le dernier ; ce vol s'est très bien passé, mais Guy peu faire mieux ; ce jour il est 29^{ème} sur 41 participants ; c'est très bien somme toute.

Le mardi fut très néfaste pour Guy. Au début du vol tout se passe bien jusqu'à la 8^{ème} figure, ensuite Guy prenait de la distance pour pouvoir prendre de la vitesse mais malheureusement son moteur s'arrête, panne de carburant, l'hélico est tombé dans le bois ou sur un arbre... nous avons cherché pendant 3h durant, nous étions +/- 10 personnes à fouiller le bois sans succès.

Le lendemain, j'ai repris les recherches pendant 2h, toujours en vain.

C'est alors qu'un Suisse est venu nous trouver pour nous dire qu'il a vu l'hélico perché sur un arbre à +/- 20m de haut. Les responsables sont au courant et cherchent une solution pour le récupérer.

Entretemps Guy doit voler, ce fut un vol pas terrible, il y a beaucoup de vent et Guy était un peu stressé de la veille ; avec tous ces

problèmes il se retrouve à la 37^{ème} place.

Pour l'hélico perché sur l'arbre, les responsables on trouvé un jardinier qui s'occupe des arbres en général et en plus il grimpe aux arbres, le singe parfait, et quelle souplesse !

Le jeudi, 10 août, nous nous sommes tous retrouvés dehors à 6h du matin, suite à l'enclenchement de l'alarme incendie, c'était une fausse alerte ou alors un exercice ???

Le dernier vol de Guy fut très dur car le vent soufflait de travers. Il se classe à la 39^{ème} place pour ce vol et au classement final il occupe la 37^{ème} place.

Je crois que cette fois Guy n'a pas eu de chance ; il aurait pu être classé environ à la 25^{ème} place.

A 12h30 le jardinier grimpe sur l'arbre en question, ce fut une belle escalade, il a descendu l'hélico avec une corde et surprise l'appareil n'a pas grand-chose. Mais cette escalade nous a coûté 70 livres. Le vendredi, la matinée s'est déroulée sur le terrain et l'après-midi congé pour tous, certains ont fait l'excursion à Poole en bateau. Nous sommes allés également à Poole mais pour visiter la ville.

Le dernier jour est arrivé, samedi, pour la proclamation des vainqueurs.

Par équipe : 1^{ère} la France – 2^{ème} l'Autriche – 3^{ème} la Suisse.

Individuelle : 1^{er} Kessler Patrick – 2^{ème} Feil Ruediger – 3^{ème} Egger Bernhard.

Au banquet ce fut un bon repas et une belle soirée.

Le dimanche nous sommes parti après avoir déjeuné. Le voyage s'est bien déroulé et je signale tout de même que nous avons passé 7 jours ensoleillés ; ce fut une belle aubaine.

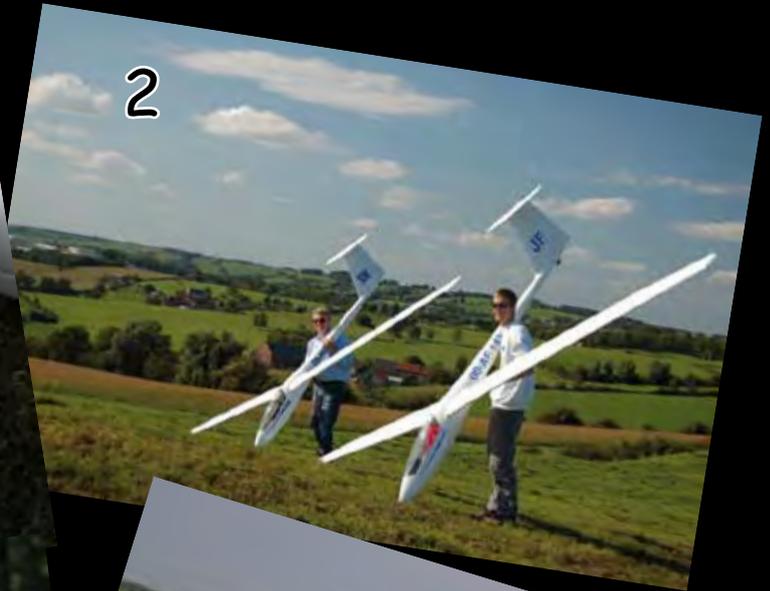
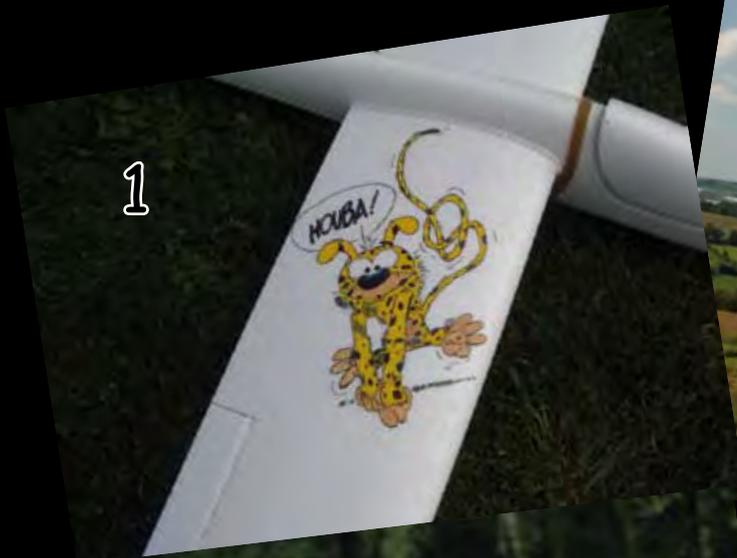
Lo Furno Giovanni, chef d'équipe

Concours Photos

En "troisième de couverture" figure désormais notre Concours Photos. Rappelons-en le principe:

1. tout lecteur de notre revue peut participer et envoyer chaque trimestre à l'adresse photo@aamodels.be une photo de son choix, portant sur l'aéromodélisme. Les sept premières photos reçues participent au concours suivant et font l'objet de publication dans la revue.
2. sur base des photos publiées, tout membre de l'AAM peut nous envoyer, par courrier électronique et avant la date de clôture annoncée, le classement de ses trois photos préférées (son "tiercé").
3. le "tiercé gagnant" de chaque trimestre est établi sur la base de ces votes cumulés
4. le participant qui a proposé un classement identique ou se rapprochant le plus du tiercé gagnant remporte sa réinscription à l'AAM
5. la photo la plus primée chaque trimestre rapporte à son auteur son inscription ou sa réinscription à l'AAM.
6. L'AAM pourra faire usage des photos dans la revue ou sur son site web.

Pour le concours de septembre 2006, la photo plébiscitée nous venait de Patrick Bossin (photo 4). Mais Patrick, faisant partie du conseil de l'AAM, a décliné son prix. Celui-ci revient donc au suivant au classement, à savoir Jean-Baptiste Gallez (photo n° 5 - atterrissage du Sopwith). Jean-Baptiste remporte sa cotisation gratuite à l'AAM pour 2007! Le nombre de participants au tiercé gagnant fut bien plus élevé qu'en juin, au point que deux membres ont proposé le tiercé gagnant (4-5-2). Ce sont donc Patrick Piroton et Cédric Viqueray qui remportent leur cotisation AAM pour 2007. Félicitations à tous deux pour leur perspicacité. Pour le numéro de mars 2007, vos contributions (une seule photo par personne) sont attendues à la même adresse avant le 15 janvier 2007.



Concours Photos

Gagnez un an de cotisation gratuite à l'AAM !

Pour ce numéro, une nouvelle série de sept photos vous est présentée. Empressez-vous d'y faire votre choix du "tiercé gagnant" et de nous l'envoyer à l'adresse électronique photo@aamodels.be avant le 15 janvier prochain. Chaque trimestre, l'auteur de la photo primée recevra un an de cotisation à l'AAM. De même, si votre tiercé est correct ou se rapproche le plus du tiercé gagnant, un an de cotisation à l'AAM vous est assuré.

Voir gagnants de septembre et détails en page 34.

NOUS LIVRONS PARTOUT DANS LE MONDE



CADEAU -10€
BON DE REDUCTION
 valable pour tout achat de 100€ minimum
 un seul bon par client
 code à utiliser sur le site : AAMODELS00154

www.pigs-airlines.be

~~569,00€~~

388,99€



Extra 300S Wagstaff
de Great Planes

★ 1980 mm ✂ 1650 mm 📦 6350-7260g
 — 74,6 dm² 🛩 2T 25-35cc 🛩 4T 41-65cc
 Radio 4 à 7 voies 6 à 7 servos

~~499,00€~~

470,99€



PITTS S12
de Jamara

★ 1750 mm ✂ 1650 mm 📦 4000g
 — 93,3 dm² 🛩 2T 45 cc

PRIX DE COCHON !!



GEE BEE
de Graupner

★ 1800 mm ✂ 1200 mm 📦 5800g
 — 53,5 dm² 🛩 2T 40 cc 🛩 4T 50 cc
 Radio 4 voies

~~369,45€~~

192,39€



CHRISTEN EAGLE
de Great Planes

★ 1740 mm ✂ 1585 mm 📦 6800 à 8200g
 — 92,6 dm² 🛩 2T 26 à 35 cc 🛩 4T 30 à 49 cc
 Radio 4 voies

~~539,00€~~

388,00€

~~59,00€~~

special debutant



Avion téléguidé
de ACME

★ 380 mm ✂ 380 mm

Complet prêt à voler

PRIX FOUS



F4U Corsair
de Jamara

★ 1560 mm ✂ 1270 mm 📦 3200g
 — 45,60 dm² 🛩 2T cl.60 à .60 🛩 4T cl.80 à 1,20
 Radio 5-6 voies 6-7 servos

~~189,00€~~

162,14€



P-51D Mustang RFT
MonoKote de Top Flite Warbir

★ 2146 mm ✂ 1865 mm 📦 7900-8600g
 — 80,3 dm² 🛩 2T 34,5 à 46 cc 🛩 4T 41 à 70 cc

~~699,00€~~

599,99€



IBIS 120
de Protech

~~276,00€~~

173,64€

'SONT COMPLETEMENT FOUS CHEZ PIGS



Lancair ES .60 RTF
de Great Planes

★ 2030 mm ✂ 1320 mm 📦 3850-4080g
 — 85-92 dm² 🛩 2T 10-12cc 🛩 4T 15cc

~~399,99€~~

298,99€



M.Chapman CAP 580
de Great Planes

★ 2530 mm ✂ 2415 mm 📦 13,2 - 14,54 Kg
 — 119 dm² 🛩 4T 70-120cc

~~999,99€~~

699,99€



Oxalys
de Kyosho

★ 1450 mm ✂ 1450 mm 📦 2400-2500g
 — 32,9 dm² 🛩 2T 7,5cc 🛩 4T 10cc

~~269,00€~~

239,00€

HANGAR 9



EXTRA 260
de Hangar 9

★ 1981 mm ✂ 1835 mm 📦 5200-7000g
 — 73,2 dm² 🛩 2T 1.2-2.2 🛩 4T 1.4-2.2
 6 servos min.

PRIX ECRASE

~~520,00€~~

378,95€

~~199,00€~~

149,00€

Super Sportster 40 MkII RTF
de Great Planes

★ 1410 mm ✂ 1170 mm 📦 2200-2300g
 — 35,8 dm² 🛩 2T 5,5-7,5cc 🛩 4T 8,5cc
 Radio 4 voies 4 servos



~~169,00€~~

149,00€

Super Sporter EP Electrique
de Great Planes

★ 1220 mm ✂ 990 mm 📦 1470g
 — 24,7 dm² 🛩 électrique

livré avec moteur et variateur

LIVRAISON GRATUITE
à pd 250€

www.pigs-airlines.be
Chée de Charleroi 151 - B6060 Gilly

Tél. +32 (0)71 28 18 41
Fax +32 (0)71 28 18 47

Livraison à domicile :
Avion : 15€ — Petit colis : 8€
Prix valables sauf erreurs d'impression ou omission