AAModels-info

Belgique-België
P.P.-P.B.
2000 Antwerpen
BC 9499

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

E.R.
Gérard Proot
Rue J. Wauters 274
7110 Strépy-Bracquegnies
Avril, mai, juin 2008
Numéro d'agrément P401026
Bureau de dépôt Antwerpen X

Espace dirigeants
C'est pas chinois...
Triple 5 à Bastogne
Bombardements et OVNIS
Quels outils pour construire
Colles et solvants : sécurité avant tout
2.4 GHz, le point de la situation
Symposium électrique à Mellery
925 - prononcez "nine to five"
Grands planeurs à Pottes

Septembre 2008 - n° 103

9 771782 652809

l'hydravion prototype de Laurent Schmitz prêt à amerrir sur le lac de Serre Ponçon (Alpes)

le terrain des Libellules, photo prise par Linda Teders depuis la montgolfière au soir du meeting Elektrik

AAModels-info

Septembre 2008 - n° 103

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 Eppegem - Email : herzog@aamodels.be

AAModels-info est le bulletin trimestriel d'information des membres de l'Association d'Aéromodélisme, ASBL.

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 Paulette 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.

Site web : http://www.AAModels.be

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 2008, sa présidence est assurée par Gérard Proot, Rue J. Wauters 274, 7110 Strépy-Bracquegnies. Email gproot@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.

L'AAM est membre de l'Association Interfédérale du Sport Francophone (AISF)

Photo de couverture : un lancer énergique est nécessaire en F3B ; ici Steeve Hansoulle lance le Tomahawk de Pascal Harpigny - photo Micha Neroucheff

Au sommaire...

De la part de la rédaction	4
Espace dirigeants	6
2.4 GHz, le point de la situation	7
Les brèves	8
Mesures de bruit	9
Bombardements et OVNIS	10-11
C'est pas chinois...	12-14
Chaud le Scorpion	15
Symposium électrique à Mellery	16-19
Quels outils...	20-25
Colles et solvants, la sécurité avant tout	26
925 - prononcez «nine to five»	27-34
Critérium international du Hainaut	35-38
Le 555 en Wallonie	39-42
Les grands planeurs à Pottes	43-46
Concours Photos	46-47

Visitez notre site web

www.AAModels.be

De la part de la rédaction

Chers amis et amies aéromodélistes,

Notre président, empêché cet été par de très lourdes tâches d'ordre familial, m'a demandé de prendre le relais pour la page éditoriale de ce numéro de notre trimestriel. Que dire de l'AAM au creux de cet été qui, du côté météo, a eu bien du mal à démarrer ?

Les actions menées par nos clubs pour la promotion de l'aéromodélisme ont meublé toute la période de printemps, avec notamment de nombreux largages d'oeufs en chocolat à l'occasion de la fête de Pâques. L'initiative sympathique, (dont nous nous étions fait écho dans ces colonnes en mars dernier) de nos amis flamands des Pampa Modelfighters d'offrir le baptème de l'air aux ours en peluche et autres doudounes de nos petits enfants a été suivie avec bonheur par plusieurs de nos clubs. Peut-être un bonne façon d'inoculer dès le plus jeune âge la passion de tout ce qui vole ? Il y eut aussi la première «Journée Entreprise» organisée par le CRPAL, où le personnel du Wing Hélicoptères de la base de Bierset reçut une initiation à l'aéromodélisme. Nous en ferons écho dans notre prochaine édition.

Nous avions aussi lancé un appel à contributions de la part de nos membres à la colonne des «Brèves», l'endroit où communiquer les derniers potins de notre petit monde des mordus des choses de l'air. Laurent Schmitz (qui a la plume facile comme nos lecteurs réguliers le savent bien) a tout de suite réagi. Nous espérons qu'il en inspirera d'autres à contribuer à une colonne que l'on veut «interactive», en attendant que notre site web s'en fasse plus largement l'écho.

Parlons-en de ce site web, ou plutôt du serveur qui l'abrite; il en est maintenant à sa troisième année de fonctionnement. A ce jour, une dizaine de nos clubs tirent déjà profit de l'infrastructure que l'AAM leur offre gracieusement pour y entretenir leur site web. Rappelons que, comme le font par exemple EOLE, l'AASH ou le JAC, une totale liberté dans la composition du site est possible, à côté de la solution plus modeste, mais plus aisée à gérer, qui se contente d''intégrer le site du club sous la technologie «Plone» utilisée pour les sites de l'AAM, de la LBA et de l'ACRB. Mentionnons au passage que ces deux dernières asbl sont par ailleurs «partenaires payants» de notre infrastructure.

Saluons l'initiative de relancer, sous une forme renouvelée, le concept du Sunrise-Sunset, imaginé il y plus de 30 ans par feu notre ami Peter Blommaart, véritable parrain du vol électrique. Il s'agit fondamentalement d'une course-relais par équipes pour motoplaneurs électriques. Basée sur la formule populaire du «555», Christian Bauweraerts a imaginé une épreuve cadrant plus dans un horaire «bureaucratique» - entre 9h du matin et 5h du soir. Notre club du Chaufour a accueilli la première manifestation de ce type qui a connu, on le lira dans ces pages, un franc succès et a surtout beaucoup amusé les participants... N'est-ce pas l'essentiel ?

Nous avions évoqué il y a quelques mois la perspective de rechercher la reconnaissance de notre mouvement par l'ADEPS, à l'image de la reconnaissance par le BLOSO dont disposent nos homologues flamands de la VML. Notre administratrice Paulette Halleux vous fait part du progrès de ce dossier dans notre «Espace dirigeants».

À l'heure où j'écris ces lignes, certaines de nos équipes sont à l'étranger pour y défendre nos couleurs. Souhaitons-leur le meilleur succès, dans l'attente de pouvoir lire dans nos colonnes les récits de leurs exploits.

Robert

Updaterc
updaterc.com
Modélisme - 0032 (0)67 840 007

T-REX FAMILY

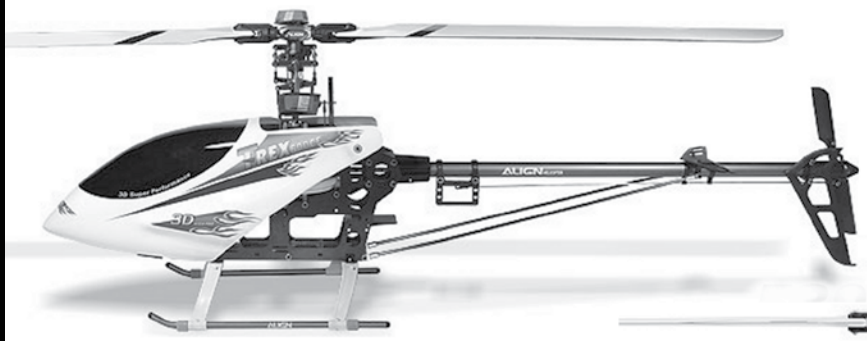
ALIGN

HIGH PERFORMANCE RC HELICOPTER

450S GF

450SE V2

T-REX 500 CF/GF



T-REX 600 Electrique

[KX016002TA]

T-REX 600 Nitro

[KX0160NOA]

T-REX 600 Nitro Pro

[KX0160NPB] **Bulle Rouge**

T-REX 600 Nitro Pro

[KX0160NPA] **Bulle Blanche**

La gamme complète des hélicoptères ALIGN, T-rex 450S, T-rex 500 GF, T-rex 600 et T-rex 600 Nitro, ainsi que leurs pièces détachées, options et accessoires sont disponible sur le site www.updaterc.com
Condititons spécifiques pour les profesionnels, merci de nous contacter.

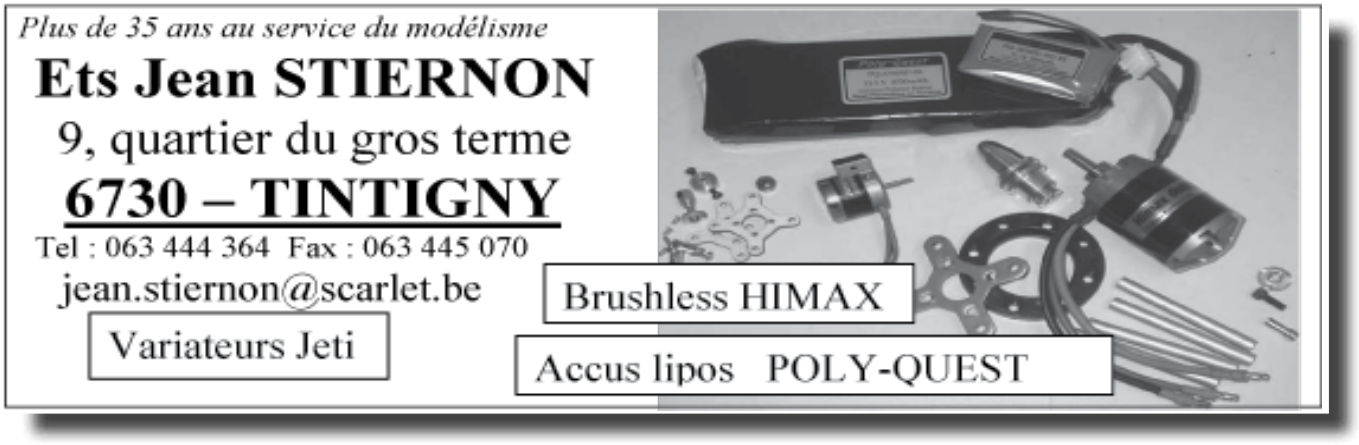
Espace dirigeants

Clin d'œil du côté de la DGTA

Quand ce n'est pas le secrétaire d'un club qui me signale : « cela fait un mois que j'ai expédié par recommandé notre demande de renouvellement et je n'ai encore reçu aucune nouvelle », c'est un président qui me dit avoir déposé personnellement la demande de son club il y a deux mois et lui aussi ne reçoit point de nouvelles.
En règle générale l'acheminement des demandes de renouvellement est réalisé, au sein des clubs, dans les délais. Mais certaines demandes le sont tardivement et même très tardivement quand elles ne sont pas incomplètes.
Par contre à la DGTA le traitement scrupuleux de ces dossiers reste, ces derniers temps, trop souvent en attente … de personnel pour les traiter.
Pour améliorer le suivi des dossiers je me propose d'effectuer un rappel auprès de chaque club, le mois qui précède la date d'expiration de leur autorisation.
Et pour éviter que les dossiers croupissent, idéalement il faudrait que les clubs m'avertissent du dépôt des-dits dossiers à la DGTA.
Ainsi fait les demandes de renouvellement et autres documents devraient retrouver un traitement dans un plus court délai.
Concernant les catégories 2, 3 et Jet la DGTA transférerait bien leur traitement au sein de l'AAM et de la VML. En quelque sorte les deux associations seraient mandatées par la DGTA pour gérer les demandes de déclaration des modèles entrant dans ces catégories.
Reste à actualiser le document cat. 2 et définir ceux pour la cat. 3 et les Jets avec les parties concernées. Une réunion de travail nous est proposée par Mr Van Laethem de la DGTA pour la fin de cette année.
Jean-Louis Schyns

L'AAM ou la bonne gouvernance

Comme dans toute institution, entreprise ou a.s.b.l. qui se respecte, la bonne gouvernance doit être de mise.
À l'AAM, le conseil d'administration s'y emploie.
Lors de la dernière assemblée générale, nous avions émis l'hypothèse que nous pourrions examiner à nouveau la possibilité d'obtenir des subsides de l'ADEPS, en particulier pour subventionner nos équipes qui participent aux championnats d'Europe et du Monde.
Nous nous sommes donc penchés sur ce dossier et avons dû vite déchanter. Les décideurs qui nous avaient refusé la reconnaissance il y environ 15 ans sont toujours en place et peu enclins à changer d'avis. Il est exclu que nous soyons reconnus comme fédération sportive de haut niveau. Autrement dit, aucune subvention à espérer pour les équipes. La reconnaissance (par ailleurs très hypothétique) comme fédération sportive de loisirs ne donne droit qu'à une aide au fonctionnement. Donc peu de retour pour les membres vis-à-vis de beaucoup de charges administratives : l'AAM et tous ses clubs devraient à nouveau changer leurs statuts pour se conformer au nouveau décret traitant de la reconnaissance des fédérations sportives.
Oublions donc l'ADEPS…
Par contre nous sommes allés au devant de nouveaux sponsors pour notre magazine AAModels-info. Vous allez pouvoir les découvrir en feuilletant ce nouveau numéro. Certains contribuent à nos recettes publicitaires, d'autres à un échange d'annonces. Parallèlement, nous sommes en train de parfaire notre dossier de sponsoring et nous ne manquerons pas de continuer à creuser de ce côté-là.
Paulette Halleux



2.4 GHz - le point de la situation

Cela fait plusieurs mois que nous sommes dans l'attente d'une prise de décision de l'IBPT, concernant l'utilisation en Belgique par les aéromodélistes, des équipements de radiocommunication fonctionnant dans la bande des 2.4 GHz.

Cette question fait actuellement l'objet d'un vaste débat au niveau européen où plusieurs grands pays comme l'Allemagne, la France et l'Angleterre ont déjà donné leur feu vert à cette utilisation.

A l'heure où j'écris ces lignes, force est de constater que cette décision n'est toujours pas prise en Belgique! Mais que s'est-il donc passé durant ces longs mois ?

Rassurez-vous, nous ne sommes pas restés inactifs ! Plusieurs démarches ont été accomplies en vue de favoriser cette prise de décision et petit à petit, la situation se débloque et devrait se traduire par une utilisation harmonisée de cette bande au niveau européen.

Dans cette optique, plusieurs réunions internationales ont été organisées durant lesquelles plusieurs avancées pour le modélisme ont été enregistrées.

Parmi ces avancées, la thèse défendue par l'industrie WIFI selon laquelle la bande des 2.4GHz lui était réservée a été réfutée par la Commission Européenne qui confirme au contraire que celle-ci est ouverte à d'autres applications et notamment à l'aéromodélisme.

Une réunion internationale a été organisée le 15 mai 2008 à Bruxelles ayant pour thème

« La coexistence dans la bande des 2.4GHz des applications WAS/RLAN (WIFI) et des aéromodèles télécommandés ».

Cette réunion avait pour but de confronter tous les acteurs du marché en leur donnant l'occasion de défendre leurs points de vue et d'exprimer leurs aspirations.

Cette réunion a connu un grand succès de participation (42 personnes), représentants les fabricants (Graupner, Multiplex, Robbe et Spectrum), les fédérations internationales (FAI et EAS), les fédérations nationales de Belgique, France, Allemagne, Angleterre, Hollande et Suède, les représentants de l'industrie WIFI et des régulateurs nationaux de Belgique (IBPT), de France, d'Allemagne, des pays-Bas et d'Angleterre.

La conclusion de cette réunion est que la Commission Européenne encourage la cohabitation des applications dans cette bande et que les acteurs du marché sont d'accord pour cette cohabitation, dans le respect des normes définies par l' European Telecommunications Standards Institute (ETSI) et en particulier la norme EN 300 328, normes que nos fabricants se sont engagés à respecter.

La Commission Européenne demande cependant à cet organisme de développer une nouvelle version de la norme EN 300 328, incluant un mécanisme vérifiable pour empêcher les interférences et garantissant un accès égal aux utilisateurs en cas de congestion de la bande.

Il est à noter que selon nos expériences, réalisées sur de nombreux sites de vol dans le Monde, aucune interférence ni congestion de la bande n'ont été constatées.

L'aspect sécurité d'utilisation est donc selon nous déjà optimal, ce que réfute de manière incompréhensible le responsable de l'IBPT.

Nous en sommes là pour l'instant, l'IBPT attend la nouvelle norme, réserve sa décision, mais jusqu'à quand ? Pour ma part, il ne m'étonnerait pas que la complicité qui existe entre le fonctionnaire de l'IBPT et le représentant de l'industrie WIFI (constatée par tous lors de la réunion à la Commission Européenne), soit de nature à freiner cette prise de décision.

Encore un peu de patience, le train du progrès est en marche, il ne s'arrêtera plus, n'en déplaise à certains combattants d'arrière-garde.

Robert Liber

Pour des raisons de calendrier chargé, le

show annuel du Model Club Havay

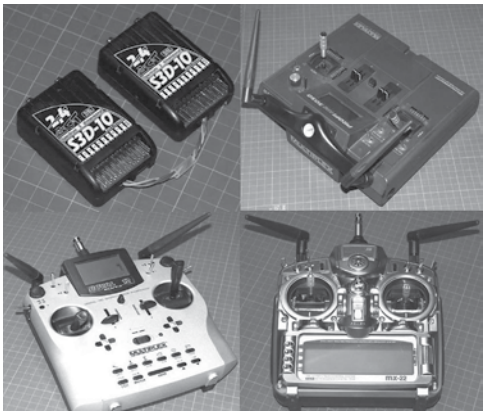
est avancé d'une semaine, et aura donc lieu les samedi 20 et dimanche 21 septembre.

www.modelclubhavay.org

Les brèves

2,4GHz et 35MHz... en même temps!

C'est ce que propose la firme ACT. Pour ceux qui ne connaissent pas, cette société allemande est spécialisée dans les ensembles émission-réception haut de gamme, très prisés sur les grands modèles. La dernière nouveauté est la gamme «S3D» permettant de convertir n'importe quel émetteur en 2,4GHz tout en continuant à émettre en FM (35 ou 40MHz). En équipant le modèle de deux récepteurs (ou plus) en 35MHz et 2,4GHz, on obtient un système complètement redondant. Une interface permet aux récepteurs de communiquer entre-eux et de transmettre aux servos le signal 'le plus propre'.
Cette nouvelle technologie est destinée aux modèles



d'exception: petits-gros, maquettes, VGM et bien sûr les jets. Sur papier en tout cas, c'est l'arme ultime contre les problèmes radio. Le module 2,4GHz peut aussi être utilisé seul, sans devoir émettre en 35MHz. En soi, c'est déjà une solution particulièrement 'solide' puisque l'électronique est complètement dédoublée. Le kit de conversion comprend deux antennes d'émission fixées de part et d'autre de l'émetteur de façon à éliminer complètement les 'angles morts'. Le prix est évidemment plus élevé qu'un ensemble chinois, mais comparée aux autres grandes marques, la gamme d'ACT est compétitive puisqu'il est possible de s'équiper pour moins de 250 € sans devoir changer d'émetteur et sans devoir remplacer tous ses récepteurs. Les propriétaires d'une radio Multiplex Evo apprécieront...
Voir la description complète (en anglais) :
http://www.acteurope.com/Vergleichenglisch.pdf
En marge des tergiversations européennes concernant l'autorisation des fréquences, cette solution mixte joue le rôle de 'chaînon manquant' dans l'évolution vers le 2,4GHz...
Par ailleurs, ACT a publié un excellent guide des systèmes de réception FM. Une véritable 'Bible' à télécharger ici (en anglais, existe aussi en allemand):
http://www.acteurope.com/RX-gb.pdf
LS

Les Français perdent le Mondial!

Le Mondial du Modélisme de Paris, bien sûr... C'est en tout cas ce que Laurent Michelet laisse entendre dans l'éditorial du magazine RC-Pilot du mois de mai. Outre des prix exorbitants pour la location des stands, la dérive commerciale des exposants et le manque de vision des grandes marques, le rédac-chef épingle les erreurs stratégiques des organisateurs. Après les résultats désastreux de la dernière édition, il est donc probable que ce monument délabré disparaisse. Un parfum de déjà-vu pour nous petits Belges, dont le dernier Modelma comptait plus de jouets birotors que de visiteurs...
Cela dit, la France a perdu le Mondial, mais elle a gagné le Grand Cirque. Pas celui de Clostermann, mais bien l'International Model Circus ('IMC'), digne successeur du Meeting 'petits gros' de La Ferté. Une véritable grand-messe de l'aéromodélisme, à mi-chemin du meeting et du salon. De quoi réconcilier fin juin les amateurs de rêve et de commerce.
Plus d'infos sur cette excellente revue française méconnue chez nous: www.rcpilot-online.com (voir annonce en couverture)
LS

Jivaro-models.org

Laurent Berlivet, vous connaissez? Après avoir été rédacteur en chef des regrettées revues Looping, Aérotech et Passion'ailes, ce Modéliste avec un grand 'M' n'a pas baissé les bras puisqu'il a fondé le site internet www.Jivaro-Models.org. Cette petite merveille produite de façon bénévole par une bande de passionnés présente une vision de l'aéromodélisme faite de création et de rêve à la portée de tous. Vous n'y trouverez ni publicités, ni monstres à 8.000 euros, mais une foule d'engins de taille humaine à réaliser soi-même. Bref, tout ce qu'on ne trouve plus dans les catalogues des grandes marques, ni dans les revues à l'orientation souvent plus commerciale. Jivaro, c'est le triomphe de la construction perso contre les ARF. De l'authentique hobby, 100% non frelaté et parfumé à la colle blanche: rien que du bonheur...
A découvrir absolument: une brochette de plans magnifiques, de nombreuses astuces, des essais en pagaille, les actualités, des articles techniques, des photos, des vidéos... et des tonnes de bonne humeur!
Un dernier détail qui a son importance: c'est absolument gratuit, chose assez rare pour être signalée. Laurent et ses Jivaros sont ouverts aux nouvelles idées, donc n'hésitez pas à les rejoindre car leur devise est
«L'aéromodélisme : une passion à partager»

Moteurs thermiques

Profitez de la saison pour faire des mesures du bruit !!

C'est l'été ! La saison apparaît sous de bons auspices ensoleillés et nous espérons que vous pourrez en bénéficier sans limites. Vos modèles sont en parfait état de marche, tout a été peaufiné, vérifié, re-vérifié, on a fait une check-list afin de ne rien oublier pour partir au terrain : ma caisse de terrain, mon démarreur, mon émetteur, ma licence, ma carte de membre du club… Zut ! Il me manque ma carte de mesure de bruit pour mes modèles thermiques !

Eh oui! beaucoup d'entre-vous n'ont pas encore cette carte qui doit en principe toujours accompagner chaque modèle thermique et doit être mise à jour chaque année. Cela peut vous paraître embêtant, mais c'est une obligation imposée par la « norme intégrale de la Région Wallonne ».

Si votre club n'a pas encore organisé de séance de mesure du bruit, prenez la peine de le rappeler à vos responsables de club. Les valeurs de la mesure du bruit doivent non seulement accompagner chacun de vos modèles mais les valeurs doivent aussi m'être transmises par mail via le fichier type qui se trouve sur le site de l'AAM.

Nous avons l'obligation légale de transmettre ces informations en fin de chaque année à la Région Wallonne. Pour ceux qui n'ont pas l'habitude de la mesure du bruit sur le terrain, allez voir l'article dédié dans le numéro 101 de votre magazine favori.

L'EXOCET Club HEMPTINNE a organisé en juin une journée très amicale de mesure du bruit en accueillant, en plus des membres du club, les membres d'autres clubs qui nous en avaient fait la demande, la mesure du bruit n'étant pas toujours disponible techniquement au moment désiré. Ces pilotes sont repartis avec les chiffres de la mesure du bruit et leur fiche mise à jour. Nous sommes prêt à réitérer une telle journée si certains d'entre-vous m'en font la demande.

Début août, j'aurai contacté tous les responsables des clubs affiliés à l'AAM afin de rappeler leurs obligations si ce n'est déjà fait.

Bien entendu nous sommes prêts à aider tous les clubs en difficultés au niveau de la mesure du bruit : explications, prêt de matériel, support pour modèles, sonomètre, anémomètre… Soyez certains que tout peut être fait pour assurer une bonne gestion de cette mesure du bruit : au moindre problème, n'hésitez pas à me contacter !

L'évolution de la technologie est telle que les motorisations électriques sont de plus en plus efficaces et peu bruyantes. Leur facilité de mise en œuvre fait que de nombreux pilotes « oublient » leurs moteurs thermiques pour passer à l'électrique. Parfois, un club entier passe à l'électrique. Il faut évidemment me le faire savoir afin d'avoir une comptabilité correcte en fin d'année.

La mesure du bruit est certes une démarche contraignante pour notre hobby, mais si on ne l'a fait pas, l'avenir et les possibilités de notre loisir risquent d'être encore plus réduits. Alors, discutez-en entre vous, équipez-vous et organisez des mesures et surtout tenez-moi au courant !

Serge VASSART
Commission environnement
Serge.vassart@skynet.be

HOBBY fun

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 - 2ème route à droite

Bombardements et OVNIS à Grandrieu...

Non, ce n'est pas une intrusion de l'armée française dans le sud du pays, croyant qu'il est déjà « à prendre » ou une quelconque visite d'un E.T. intergalactique…

Le samedi de Pâques a été organisé dans notre club (AASH) le désormais traditionnel largage d'œufs de Pâques.

Ayant voulu quelque peu améliorer notre prestation, une CLOCHE volante a été dessinée et construite, une rapide visite sur Internet permet de trouver la forme ET la décoration, ainsi qu'un fichier MP3 pour la sonorisation (Style Notre Dame de Paris…).

Quelques personnes ont trouvé également le moyen de se déguiser, qui en lapin, qui en poule ! ! (Merci Lidwine, Marie Ange et Huguette).

Ce n'est pas tout, ayant accepté comme par le passé une synergie

avec une mutuelle, ce sont quelques 110 Kgs (un, un, zéro vous avez bien lu), qui ont été largués / donnés cet après-midi.

Une partie a été offerte par MILKA, qu'ils en soient encore remerciés ici !!

Une interview par RTB_Vivacité , que demander de plus ?? : …du beau temps…

Pour la météo c'est autre chose : réveil vers 07h00 pour être au terrain vers 09h00 et pendant le chargement de la voiture, qu'est-ce qui nous arrive ? LA NEIGE, mais pas la petite neige, celle qui vous met la panique à tous les bénévoles et organisateurs en tout genre, celle qui vous bloque les routes en quelques minutes ! !

09H00 sur le terrain : tout est blanc, nos voitures sont bloquées mais nous assumons et préparons le balisage, barbecue, etc…pour 13h30…

Vers 11H00, le manteau blanc a disparu, et peu à peu la magie opère, le monde arrive, les enfants courent et les chocolats pleuvent du ciel, ciel qui était même bleu par endroit, comme quoi il ne faut jamais désespérer..

Une superbe vidéo réalisée par Bernard Houtrelle (du club) montre magnifiquement cette gradation : Terrain tout blanc le matin, pas un chat, et noir de monde l'après midi.

Un mot encore pour remercier les personnes qui ont donné un coup de main, que ce soit pour tenir un BBQ, le bar ou le vin chaud, ou pour assurer les largages comme les membres du club et des clubs d'Estinnes et Solre le Château qui viennent en renfort.

Merci et ….. à l'année prochaine.

Wérion Gérard.

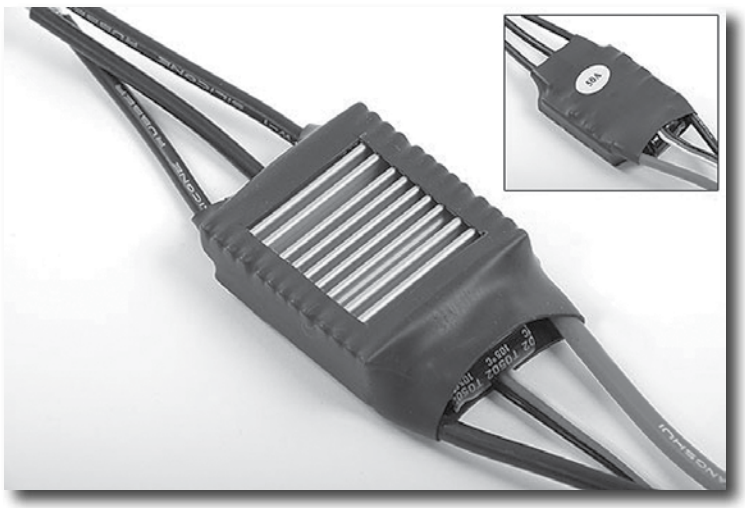
Que ceux qui n'ont jamais rien acheté en ligne lèvent la main! Entretemps, les commerçants belges encaissent... au figuré.

Attirés par des prix tout simplement incroyables, de nombreux modélistes ont découvert les joies du shopping asiatique. D'autres ne s'y abaissent pas, persuadés qu'on n'y trouve que du brol. Mais qu'en est-il exactement, et que risque le téméraire qui s'aventure au paradis 'Made in China'?

Texte et photos: Laurent Schmitz

Un contrôleur brushless 50A neuf livré chez vous pour 10 euros, vous y croyez? Et en plus, il marche parfaitement: écœurant!

Alors que tout augmente, jamais l'aéromodélisme n'a été aussi abordable. Pour ceux qui ont la mémoire courte, rappelez-vous qu'un avion de début coûtait 10.000FB il y a à peine dix ans. Aujourd'hui, on trouve des «Trainer 40» à la pelle pour moins de 100 euros (4.000FB). Cette évolution a débuté avec la mode de l'ARF de masse, sous l'impulsion des grandes marques, Graupner et Robbe en tête. Il y a bien eu une percée des pays de l'Est, mais ils ont bientôt cédé sous la pression des salaires dérisoires au Vietnam ou en Chine. Puis est venue la révolution électrique et les modèles en mousse. Le nombre de pratiquants a explosé dans le monde, autorisant des séries encore plus importantes et diminuant d'autant les coûts. Enfin, Internet et eBay ont globalisé le marché, enlevant aux petits commerces et aux distributeurs leur raison d'être. La chute du dollar a porté le coup de grâce à tout un secteur économique, avec de nombreuses faillites un peu partout en Europe. Le phénomène des achats en ligne, que ce soit en Asie ou ailleurs dans le monde, s'est propagé au point qu'on ne peut désormais plus le nier ou l'ignorer. Quelques commerçants survivent grâce à la qualité de leur service, leur expertise et leurs conseils. Certains proposent du haut de gamme, des produits introuvables en ligne, ou au contraire servent d'enseigne pour des articles à bas prix, à l'intention des débutants et des personnes moins à l'aise sur internet.



Modélistes et consommateurs

De leur côté, les modélistes sont devenus de grands consommateurs. L'escadrille personnelle est passée de un ou deux à cinq modèles et plus, et il est courant de changer trois fois d'avion sur la saison. Parallèlement, l'afflux de jeunes occasions

sur le marché a encore comprimé les prix, au point que l'on peut désormais trouver un avion de début en bon état pour une soixantaine d'euros, moteur compris... Enfin, depuis quelques mois les vendeurs asiatiques qui se contentaient jusque là de proposer une gamme légère tournée vers l'électrique, n'hésitent plus à offrir des moteurs de grosses cylindrées, des avions à l'envergure conséquente, et même des matériaux: colles, entoilage, carbone,...
Certains s'en félicitent, d'autres sont furieux, mais face à cette nouvelle donne il me semblait important de faire le point. Cela dit, ne comptez pas sur moi pour vous tuyauter sur les bons sites et les adresses croustillantes. L'achat 'direct d'Asie' suscite assez de polémique pour ne pas encore en ajouter, certainement dans les colonnes de l'AAM. Je ne prendrai donc pas position, ni pour promouvoir, ni pour condamner. J'espère que ce texte, qui reflète mon seul avis, est assez neutre pour rester objectif.

***Matériel**:* tout d'abord il faut bien constater que ce matériel vendu au tiers, voire au dixième du prix des grandes marques n'est pas forcément mauvais. Parfois, c'est d'ailleurs exactement le même, à l'étiquette près. Par contre, l'absence totale de contrôle de qualité fait que parfois ça ne marche pas, ou alors pas très bien. On dit la même chose des lessiveuses 'Miele' vendues chez Makro...

***Garantie et service après-vente**:* en général, les Chinois ne sont pas 'contrariers'. Si vous renvoyez la marchandise (en recommandé), ils vous la remplaceront. Par contre, ils se fichent des frais d'envoi prohibitifs exigés par la Poste. Suivez bien les instructions et contactez le vendeur avant de retourner l'article défectueux. Armez-vous de patience car cela peut durer très, très longtemps. Si vous vous énervez ou si vous les harcelez, ils ne vous répondront tout simplement plus.

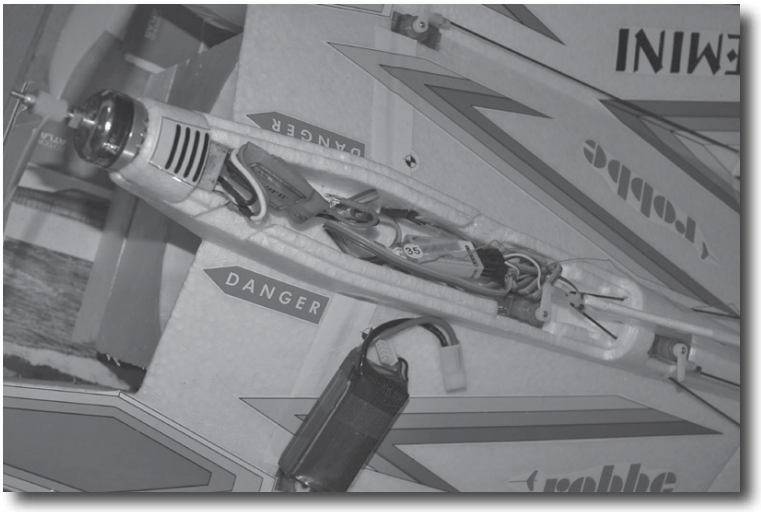
***Expédition**:* La poste asiatique est très performante et ne perd (presque) rien. Expédier un colis de 140gr au départ de HongKong coûte 2 euros et dure moins de 5 jours ouvrables! C'est avant et après que ça se corse... Avant que le colis s'envole il peut rester bloqué des semaines dans l'entrepôt du vendeur. Rupture de stock, manque de personnel pour emballer, nouvel an chinois (c'est fou ce qu'ils ont comme congés, en Chine), typhons et

tremblements de terre: misère garantie une fois sur dix en moyenne. Arrivé en Belgique, si vous êtes absent en journée vous pouvez retirer le paquet dans les deux semaines à la poste. Un envoi 'Courrier Express' prendra un jour de moins, mais en cas d'absence vous devrez aller vous-même à Zaventem chercher vos brushless... Moralité: n'achetez jamais de matériel qui n'est pas en stock, préférez plusieurs petites commandes à une grosse et ne commandez rien dont vous avez besoin samedi pour voler.

Renvoyer par avion un accu défectueux ou gonflé est irresponsable. En cas d'incendie vous risquez très gros.

***Arnaques et Sécurité**:* évitez absolument de payer par carte de crédit et préférez PayPal, qui offre des garanties contre les fraudes et est gratuit pour l'acheteur. Ne passez pas de grosse commande chez un vendeur que vous ne connaissez pas. N'oubliez pas que le prix réellement payé est le prix de l'article plus les frais d'envoi, d'emballage et autres suppléments. Vérifiez bien la monnaie indiquée, il y a une grosse différence entre une livre sterling et un dollar australien. En général, eBay ne pose pas de problèmes mais est souvent plus cher que les boutiques en ligne.
***Importation**:* Sachez que les envois de

Moteur à 9 €, contrôleur à 11 €, servos à 3 €, récepteur (IPD double conversion) à 16 €... Mais le quartz est de marque: 17 €!



cadeaux de particulier à particulier bénéficient d'une franchise de 22 euros tout compris. Tout le reste est susceptible d'être taxé de la TVA + les frais de douane (±8 euros) et une amende éventuelle en cas de fraude flagrante. Sans compter un retard de livraison de plusieurs mois.
Les contrôles concernent surtout les grosses commandes ou les articles visiblement très chers. Par ailleurs, tout matériel non agréé (fréquences, certificat CE, etc.) risque d'être saisi et détruit. Pour une raison obscure, les douanes s'acharnent particulièrement sur les hélicos vendus avec la radio, comme c'est souvent le cas en provenance d'Asie. La revente en Belgique est en outre sévèrement réprimée. Ceux qui pensent 'arrondir leurs fins de mois' en organisant un petit commerce illicite sont vite repérés.
Enfin, certains matériaux dangereux (accus lipos, produits inflammables, etc.) voyagent incognito dans les soutes des avions. En cas d'accident vous pourriez théoriquement être poursuivi, au même titre que l'expéditeur, sauf que lui habite en Chine. Autant le savoir...

***Ethique**:* Les droits de l'Homme, le Tibet, l'environnement, la mondialisation, les conditions de travail,... L'achat 'direct de Chine' est souvent présenté comme 'déontologiquement incorrect'. Ajoutez à cela le manque à gagner des commerçants belges et la concurrence déloyale des achats hors taxe et voilà une controverse aussi inextricable que BHV. Alors, que faire? BMW ou Mercedes? Tartare ou andalouse? La réponse est en vous, je ne jetterai pas la première pierre.

Conclusion: vous ne voulez pas de soucis, vous n'avez pas le temps, vous ne parlez pas anglais, vous roulez en Audi cabrio et préférez le vrai Nutella? Oubliez les Chinois! Si par contre l'aventure bon marché vous tente, vous voilà prévenu...

Ets. FANIEL
Tél et Fax 087/22 05 58
Modélisme - Importateur direct - Czech Republic
Rapport qualité/prix inégalé

Planeur Electrique Champion 274cm 880 g ARF 165 €
Planeur Electrique Variant II 200 cm 650 g ARF 155 €
Planeur Electrique Scorpion Hotliner 140 cm 135 €
Electric motors MVVS - Moteurs MVVS 2 cc à 120 cc
Power Ion 1600 3S1P JETI

AVIONIC modélisme

Toute la gamme Cyclon, les moteurs Kontronik, les batteries EP, Flightpower, Polyquest, les radios et kits Multiplex, Robbe, Graupner, BMI, les accessoires et hélices Aeronaut, la gamme T2M, RBC, les loggers Eagle Tree, le balsa sélectionné, les matériaux compsites et bien d'autres choses encore, mais surtout... une compétence et un service inégalés a ce jour (sur terre et environs)

Avionic 116 Rue Middelbourg 1170 bxl tel: 02/6730413 email: avionic@skynet.be
!!nouveaux horaires!! Mar-Ven: 9h30-18h30, Mer-Jeu: 11h30-18h00, Samedi: 10h00-17h00

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

eRCMARKET.com
New shop address : Kasteelstraat 57
1560 Hoeilaart
Tel +32 4860 59438
Fax +32 2 4166 111
Online shop: www.ERCmarket.com
Special prices for AAM readers
Insert coupon code AVL5648
SPECIAL DISCOUNT

Chaud, le Scorpion!

OO-AS300

Encore une (r)évolution dans la propulsion électrique. Après les brushless, les cages tournantes et les lipos, voici les 'super' cages tournantes. La firme Scorpion a en effet mis au point un design capable de fonctionner à très haute température. Ces moteurs offrent un rapport poids/puissance absolument étonnant, jusqu'à 100% supérieur aux générations précédentes. Exemple: le HK3026-1400 qui pèse moins de 200 grammes est capable de délivrer 1,68 kilowatts et 80A *en continu* (2,25cv)! Plus puissant qu'un moteur OS 20cc Surpass III, lequel pèse 920gr...

La température normale d'opération peut atteindre 180°C grâce aux bobinages spéciaux et surtout aux aimants 'N-50EH', qui ne perdent leur magnétisation qu'au-dessus de 200°C. Dans la pratique, l'utilisation de tels moteurs sera réservée à des modèles très spécifiques (motoplaneurs, hélicos, turbines, racers,...). En effet, sur beaucoup d'avions de taille adaptée (±160cm d'envergure), un moteur de 200gr est trop léger pour assurer un centrage correct... Un comble! Par ailleurs on peut se demander comment un arbre de seulement 5mm de diamètre peut transmettre une telle puissance à l'hélice...

Intéressant pour les bricoleurs, les Scorpions sont aussi disponibles en kit à monter soi-même.

Plus d'infos: http://www.innov8tivedesigns.com

Symposium électrique à Mellery

Le 22 juin dernier, le hameau de Mellery (Brabant Wallon) accueillait une cinquantaine de pilotes pour une nouvelle édition du désormais célèbre 'symposium électrique'. La rencontre se tient depuis six ans dans les installations du CLM, le club 'Capitaine Luc Mommer'. L'occasion de faire le point sur l'évolution de cette pratique et d'admirer quelques magnifiques modèles.

Texte et photos: Laurent Schmitz
laurent.schmitz@jivaro-models.org

Benoît Dierickx dans ses œuvres: spectacle et précision

Cette année, trois évidences s'imposaient en bord de piste. Tout d'abord, l'abandon des accus LiFe ('a123'), victimes d'un prix en hausse et surtout de performances décevantes. Car si ces accus sont capables d'encaisser de très fortes décharges, ils le font au prix d'une chute de tension importante. Par ailleurs, les deux mille charges annoncées n'ont pas beaucoup de sens pour le modéliste du dimanche dont l'avion fait une trentaine de vols par an… Ajoutons à cela la hausse des performances des lipos, la fin de la période 'méfiance-ça-va-exploser' et des tarifs en baisse et voilà les lipos indétrônables… pour le moment.

La seconde constatation concerne justement les prix. Impossible de se voiler la face, une majorité de modèles sont équipés 'Made in China'. Non seulement les moteurs et les contrôleurs, mais aussi les chargeurs et accus viennent en droite ligne de Hong-Kong. Sur le parking, on causait plus de délais de livraison et de frais de port que des bons conseils du revendeur local. Les commerçants belges étaient d'ailleurs extrêmement discrets. Cette évolution inquiétante pour les détaillants semble par contre donner un nouvel élan de créativité à un 'loisir technique' accablé par les ARF et l'industrie du jouet. Avec quelques dollars, un peu de patience et pas mal de Dépron, ont peut rapidement donner forme aux créations les plus étonnantes, ce dont les fanas d'électrique ne se privent pas. Il y avait à Mellery une quantité inattendue de modèles perso. La diffusion massive de plans sur internet n'y

La relève est assurée, ici Kevin Putman...

Les radios en 2,4GHz ont de plus en plus de succès chez les 'électriciens'

est pas étrangère non plus…
La troisième nouveauté de cette édition est la présence de quelques radios en 2,4GHz. Une évolution très rapide pour une technologie à l'avenir légal encore incertain en Belgique. Un mini-sondage des modélistes présents révèle vite pourquoi. Les heureux propriétaires de 2,4GHz sont unanimes: pas la moindre interférence! De leur côté, 100% des utilisateurs de FM ont déjà subi des 'tops radio'. J'ai pu en faire l'amère expérience lors de mon dernier vol. Un 'top' démoniaque a balancé les commandes de mon avion de 3D dans les coins ! Il s'en est fallu de peu qu'il termine sa course en plein milieu du parking… C'était d'autant plus inattendu que depuis que j'ai opté pour des récepteurs à double conversion je n'avais plus de soucis, en tout cas dans l'environnement électromagnétique de mon club. Compte-tenu de ses avantages et de sa sécurité accrue, le 2,4GHz ne peut que s'imposer au fur et à mesure du renouvellement des équipements.

Des modèles étonnants

Ce jour-là, alors que le pays subit orages et pluies diluviennes, une bulle de ciel bleu inonde Mellery… Comprenne qui pourra! En tout cas, malgré un vent fort et turbulent de nombreux modélistes n'ont pas hésité à mettre en l'air leurs modèles. Toute la gamme en élapor de Multiplex était bien sûr présente, à juste titre car ces modèles sont formidables. Mais même ces avions qui volent très bien d'origine avaient parfois subi les ardeurs créatrices de leurs propriétaires. Du pseudo-B-24 sur base de Twinstar au FunJet propulsé par turbine, la petite mousse se prête à bien des expérimentations au résultat souvent spectaculaire.
Parmi les habitués de la rencontre, 'Papy Kilowatt' (alias Philippe Carpentier), avait fait le déplacement, accompagné par un véritable 'gang' venu tout droit du club ASA de Bauffe. Outre son Antonov-2 (biplan de 2m54) et son Ilyushin-76 (2.600gr pour 1m80)

Mon La-15 perso en Dépron: plus gros que le Spark en composites mais 3x plus léger et dix fois moins cher… La comparaison s'arrête là!

Tout le charme de la maquette… sans devoir cacher le cylindre ou le pot!

*"When the Shit hits the Fan" **

Quand J-P Zardini sort un modèle, on peut s'attendre à du spectacle. Si en plus il s'agit d'un jet à turbine comme le Spark de Composite-ARF, l'adrénaline commence à pulser! Le vol de ce modèle est tout à fait comparable à celui d'un jet à réaction. Du pur bonheur, surtout quand entre deux passages à vitesse infernale, son pilote régale le public d'un tonneau lent à une altitude absolument pas raisonnable: quelle maîtrise!

Mais les spectateurs ont aussi dû retenir leur souffle à l'atterrissage, et pas seulement au figuré… Alors que l'appareil approche du seuil de piste, le pilote constate qu'une jambe de train n'est pas sortie. Il secoue brutalement l'avion pour déloger la roue, sans succès. Il se résigne alors à rentrer le train pour poser sur le ventre. Seulement le jet allonge à n'en plus finir et termine brutalement sa course… planté dans un tas de fumier!

Grace aux vertus amortissantes de la matière en putréfaction, le superbe engin s'en sort sans dégâts, mais couvert d'un purin aussi collant que fétide, jusque dans les entrées d'air… Un dénouement pestilentiel, mais finalement plus humoristique que dramatique. Ce crash aurait certainement été fatal si l'avion avait heurté les betteraves voisines. Comme on le dit judicieusement en Amérique: *« Shit Happens!»*

maintenant bien connus, Papy alignait sur la piste un AT802F de toute beauté. Ce bombardier d'eau dérivé d'un avion agricole mesure tout de même 2m20 d'envergure. Fidèle à ses principes, Papy construit tout en CNC de Dépron et mousse synthétique. La finition maquette et l'état de surface nettement améliorés par rapport aux modèles précédents ne passaient pas inaperçus. Je vous laisse juger du réalisme en vol sur les photos: bravo!
Benoît Dierickx, toujours aussi magistral, a assuré le spectacle avec un numéro de VGM dans lequel il utilisait habilement le vent fort pour des figures inédites. Une leçon d'humilité pour bien des pilotes…

Le Klemm 35 en passage: l'électrique dans toute sa splendeur

Dans un autre registre, le T-Rex600 d'Olivier Chaufouraux a fait preuve de capacités étonnantes malgré de violentes turbulences de chaleur et un vent irrégulier. Cette machine impressionnante était il est vrai pilotée de main de maître. Il est à noter que je n'ai vu aucun autre hélico en vol, ce qui est bien dommage. Pas de courses au pylônes lors de cette édition, dommage également. Par contre, on pouvait admirer de nombreux modèles perso souvent très astucieux et un beau panel de maquettes, dont le gros Klemm-35 de P-H Thirtiaux, malheureusement endommagé à l'atterrissage.

T-Rex 600: on est loin des jouets birotors

Pour le reste, je vous laisse admirer les photos et si le coeur vous en dit, n'hésitez pas à participer l'année prochaine car la rencontre est ouverte à tous, du débutant à l'expert. C'est justement ce qui fait son intérêt!
Alors, à bientôt?

Course à la banderole improvisée

Organisation
Le symposium électrique de Mellery est une rencontre informelle. Les vols sont libres, sous la surveillance du personnel du CLM. La gestion et le contrôle des fréquences sont assurés, tout comme la sécurité de piste. Le club dispose de deux magnifiques pistes en herbe rase parfaitement entretenues. Le repas de midi, toujours excellent, est proposé à un prix aussi sympathique que l'ambiance et l'accueil.
Plus d'infos sur le site du club: www.clmommer.be

Quels outils pour construire vos avions?

De l'essentiel au 'Nice to Have*'...

Ci-dessus:... Oups! Quelqu'un a de la cyano?

Couper, poncer, coller, mastiquer, maroufler, peindre... Autant de plaisirs (ou de corvées?) qui nous attendent au détour d'une construction, d'un crash ou d'un réglage. Car si la mode des ARF a conquis le marché, il reste certains gestes dont l'aéromodéliste ne peut se passer. Et pour arriver à un résultat correct, il faut un minimum de matériel. De l'essentiel au 'Nice to Have', petit tour d'horizon du parfait atelier.

(*) pas indispensable, mais tellement pratique...

Texte et photos: Laurent Schmitz
laurent.schmitz@telenet.be

N'y allons pas par quatre chemins, l'outil le plus indispensable est... la table! Celle-ci doit être parfaitement plane, solide, stable et assez grande pour servir de chantier à votre projet. Il existe des tas de solutions, allant du kidnapping de la table de cuisine à l'établi de pro, mais sans table, pas d'aéromodélisme! N'oubliez pas que vous allez c*ouper, poncer, coller, mastiquer, maroufler, peindre...* N'hésitez donc pas à protéger ladite table des dérapages de cutter et autres perceuses en lui superposant un plan de travail en bois, lui-même couvert d'une feuille de plastique. Le panneau de contreplaqué 18mm est idéal car il ne se déforme pas et on peut y piquer facilement punaises et épingles... Là-dessus vient le kit de survie du parfait petit modéliste:

Un assortiment de tournevis et clefs à six pans;
plusieurs 'cutters' à lames brisables et des ciseaux;
une collection de petites limes;
une râpe à bois 'demi-lune';
des lattes, équerres, mètre-enrouleur, pied à coulisse,... pour mesurer;
un coffret de pinces assorties (universelle, coupante, à longs becs, à dénuder,...);
un alésoir pour hélices (vendu en boutique de modélisme);
du papier de verre de différents grains;
de quoi fixer: élastiques, pinces à linge, serre-joints, ruban adhésif, épingles et punaises;
de quoi écrire (marqueurs indélébiles, crayons 2B, stylos à bille) et quelques pinceaux.

Là vous être prêt à faire face aux tâches les plus simples, mais ça ne suffit pas encore pour vraiment passer à l'action. Il vous manque quelques accessoires essentiels, à commencer par une foreuse (et ses mèches). On peut se débrouiller un temps avec un modèle universel 220v mais ce n'est pas aussi pratique qu'une perceuse sans fil, un accessoire quand même assez coûteux a ranger dans la catégorie des 'Nice to have'. Après cela vient la micro-perceuse. Celle-ci est restée longtemps un outil de luxe dont beaucoup rêvaient sans jamais l'acheter. En effet, une vraie 'Dremel' coûte le prix d'un avion et les accessoires ne sont pas pour rien. Heureusement, nos amis chinois sont passés par là et on trouve désormais des copies plus ou moins conformes pour moins de vingt euros. Les puristes vous diront que ça n'a rien à voir avec l'original, mais force est de constater qu'on aurait tort de s'en priver, quitte à acheter la 'vraie' plus tard... Alors là, vous allez vous régaler car ces petits joujoux peuvent percer, certes, mais aussi fraiser, poncer, polir, scier et même tronçonner d'un coup les jambes de train en acier de 6mm! Ces perceuses sont généralement livrées dans un coffret contenant un arsenal impressionnant d'ustensiles. Incontournable!
Tout ça c'est bien, mais il manque encore quelques ingrédients indispensables aux constructions aéronautiques...

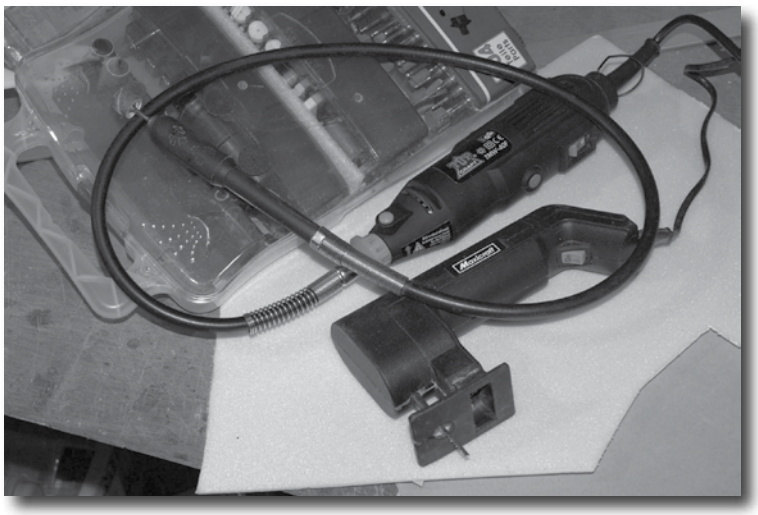
Tous les adhésifs!

L'aéromodéliste moderne ne sort jamais sans son flacon de cyanoacrylate ('Super Glue'). Attention, celui-ci ressemble à s'y méprendre au spray nasal contre la sinusite. Ne vous trompez surtout pas car le médicament n'adhère pas et risque même de tacher votre avion, ce qui serait catastrophique! La cyano existe en plusieurs versions: épaisse pour combler les trous, moyenne pour les travaux courants, super fluide qui s'infiltre partout,... Plus elle est liquide, plus vite elle 'prend'. Si la plus épaisse durcit en quelques minutes, la fluide soude instantanément le bois, les tissus, l'EPP (Elapor, Solidpor,...), un peu n'importe quoi et surtout la peau (les yeux aussi). Soyez donc très prudents (gants et lunettes) et protégez vos vêtements, sous peine de les voir se transformer en armure 'high tech' à la moindre goutte. Outre l'effet adhésif immédiat, la cyano dégage des vapeurs très irritantes pour les yeux et les voies respiratoires. Parfois la température du collage dépasse le point d'ébullition, produisant une fumée blanche asphyxiante...

Ce jour-là, c'était bien rangé ;-)

Il existe une version 'Odorless' de la cyano. Elle sent moins et n'attaque pas les mousses synthétiques (contrairement aux autres): polystyrène expansé, Dépron, etc. Elle est tellement 'lente' qu'elle nécessite l'emploi d'un spray activateur, par ailleurs assez cher. La cyano est très légère, résistante et permet un travail rapide. Outre ses effets physiologiques, elle a pour inconvénients sa fragilité aux hautes températures et son prix élevé (de 3 à 15 euros les vingt grammes). De plus, ses émanations laissent un horrible voile blanc sur les surfaces lisses: entoilages, intérieur de verrières, etc. Ce voile disparaît parfois en chauffant la surface atteinte.
Un des usages les moins connus de la cyano est l'imprégnation des tissus (fibre de verre, carbone, etc.). Pour renforcer une structure, vous pouvez former des 'congés' de sciure de bois et les imprégner de cyano super fluide (attention aux fortes émanations!). La masse durcit rapidement et devient indestructible sans grosse prise de poids. Et en l'absence de frein-filet ('loctite'), une mini-goutte de

Le 'kit de survie' du parfait aéromodéliste...



La micro-perceuse est devenue un outil 'de base'. La mini scie sauteuse est par contre 'nice to have'.

cyano peut servir à assurer un écrou.
En plus de la cyano, on ne peut se passer de colle à deux composants (époxy). Celle-ci se présente généralement sous la forme de deux liquides (une résine et un durcisseur) à mélanger. Il existe différents temps de prise (de 5 minutes et 24hr) mais plus la colle est rapide, plus elle est fragile. On utilise généralement de la '30 minutes' pour les collages divers et de la '6hr' ou plus pour imprégner les tissus. Une température ambiante élevée accélère la réaction et augmente la dureté finale. Le froid par contre ralentit ou arrête la prise. On peut conserver un excédent de mélange 'lent' en le déposant au congélateur.
L'époxy sert aux collages nécessitant une solidité à toute épreuve: clef d'ailes, bâti moteur, support de train, empennages, etc. Elle donne le temps d'ajuster correctement les pièces et ne nécessite pas de mise sous pression pendant le durcissement. Diluée au méthanol (hautement toxique), elle convient pour imprégner la fibre de verre, de kevlar ou de carbone. Enfin, on peut l'épaissir avec une poudre de polystyrène ('microballons') pour l'alléger et combler trous et fissures. Mélangée à des morceaux de fibre, elle forme la célèbre 'choucroute' à renforcer les structures. Cette colle résiste bien aux vibrations, mais peut se ramollir avec le temps ou sous l'action de produits chimiques. Elle est lourde, chère et non sans danger (voir les recommandations de sécurité en page 26).

Voltmètre et ampèremètre peuvent être remplacés par un Wattmètre, qui combine les deux fonctions.

Sans danger

Au chapitre des colles sans danger, on trouve la colle à bois (colle blanche), qui est agréable à utiliser et produit un joint solide. Elle est cependant lourde, prend lentement et nécessite une mise sous pression des pièces.
La colle de contact n'est pas très solide et résiste mal à la chaleur, c'est pourquoi on l'utilise peu. Par contre, la UHU 'Por' fait des miracles sur le Dépron et le polystyrène (noyaux d'ailes). Utilisée correctement, elle donne des résultats plus propres et plus rapides que la cyano 'Odorless', pour une fraction du prix. Pour obtenir un bon résultat, enduisez les deux pièces, faites-les se toucher puis séparez-les (attention aux 'fils' qui se forment et peuvent souiller les verrières). Laissez sécher au moins 1/4hr. Quand vous les pressez à nouveau l'une contre l'autre, les pièces adhèrent instantanément. Vous n'aurez pas le droit à l'erreur car il est impossible d'ajuster le collage... Certaines colles de contact peuvent être diluées au méthanol (hautement toxique) pour imprégner les tissus (Velpon & Bison 'universelle', Pattex 'colle forte'). Le résultat est un peu moins solide que l'époxy, mais c'est beaucoup plus léger et facile à mettre en œuvre!
La colle polyuréthane (PU) mérite aussi une place dans votre arsenal. En effet, elle n'attaque pas les mousses et fournit une adhérence correcte et une surface dure (après 24hr) qui peut être poncée (contrairement à la colle contact). Mais surtout, elle gonfle! Sous l'effet de l'humidité ambiante, la PU mousse et triple de volume. Si vous y mélangez vigoureusement une goutte d'eau, elle décuple de volume après quelques dizaines de minutes! C'est pratique pour réaliser des congés ou remplir des interstices, là où les pièces ne 'tombent pas juste'. Par contre, ce gonflement peut écarter des éléments qui ne seraient pas maintenus pendant le (long) séchage. Attention aussi aux infâmes taches, aussi indélébiles que brunes. C'est un produit presque aussi désagréable à manipuler que l'époxy, et non sans danger pour autant...

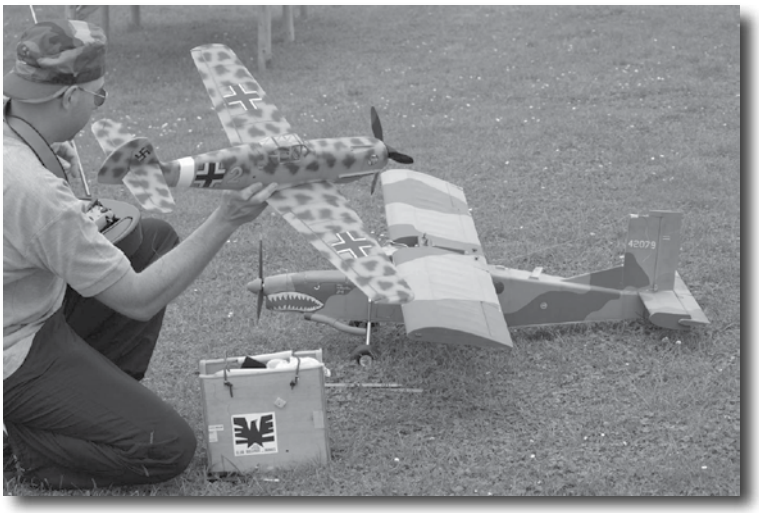
Soudez-moi ça!

Le fer à souder est un outil indispensable à tout aéromodéliste, adepte de propulsion électrique ou pas. En effet, les fils de servos doivent bien souvent être allongés, les tringles de commandes soudées, voire même le train d'atterrissage. Cet outil peut être du modèle traditionnel, en forme de gros stylo, ou plus moderne en forme de pistolet. Ce dernier a l'avantage de chauffer très rapidement à la demande, en appuyant sur la gâchette. Il convient à la majorité des travaux mais est assez cher et les copies chinoises ne tiennent pas le coup longtemps. Le fer classique est bon marché mais il prend une éternité à chauffer et doit rester branché pendant toute la séance de soudure, ce qui accroît le danger de brûlures et d'incendie. Par contre son inertie thermique permet justement de souder de grosses pièces: accus, bagues métalliques, cordes à piano, etc.
Il vaut mieux choisir un modèle pour lequel on trouve facilement des pannes de rechange. Choisissez un fer assez puissant. 100 watts pour un pistolet et 60 watts pour un classique, au minimum.
Parmi les accessoires on trouve la soudure bien sûr, mais aussi la graisse à souder, dont on enduit les pièces au préalable, et la pierre à souder, qui sert à nettoyer la panne (chaude) du fer. Après ça, ça colle tout seul!
Et tant qu'on y est, procurez-vous une 'troisième main' pour maintenir les pièces pendant que vous soudez. Il existe aussi différentes formes de pannes (pour graver le bois, couper les cordes en nylon, fondre du plastique,...) mais même avec celle pour souder on parvient facilement à découper un entoilage thermo rétractable sans endommager le bois qui est en-dessous (utilisez une latte en métal). Les bords du film sont fondus dans les fibres et ne risquent pas de peler. C'est bien plus sûr que d'employer un cutter, au risque de fragiliser le balsa par une amorce de fracture. Cette technique est idéale pour découvrir le bois avant de coller les empennages sur les avions ARF.
En même temps que le fer à souder, achetez aussi un multimètre digital. On en trouve d'excellents pour seulement 5 euros, de la marque 'Perel', 'Elro' ou autres: ce sont tous des clones asiatiques.

Entoilage et chimie

Entoiler un avion au film thermo rétractable (Oracover, Solartex, etc.) exige un peu de pratique et bien sûr un fer. On peut très bien se débrouiller avec un vieux fer à repasser, (sans eau pour ne pas produire de vapeur). Cependant, un fer spécial pour l'aéromodélisme est plus maniable et plus léger. On en trouve à partir de 30 euros. Un décapeur thermique peut s'avérer utile, mais n'est pas indispensable. Dans bien des cas, le sèche-cheveux convient parfaitement.
La finition au film ne permet pas toujours d'obtenir un résultat correct. Il faut alors peindre le modèle. La peinture acrylique est certainement la moins chère et la plus agréable à manipuler. On la dilue à l'aide de lave-glace pour voiture (la teinte bleue n'a pas d'effet sur le résultat), éventuellement additionné d'alcool isopropylique pour les pulvérisations. Les grandes surfaces de bricolage proposent des échantillons bon marché de pas mal de teintes courantes. Vous pouvez même faire préparer la nuance exacte dont vous avez besoin, sur base d'un échantillon.
Si votre modèle est propulsé par un moteur au mélange de méthanol (hautement toxique), huile et nitrométhane (hautement toxique et explosif !), vous devrez vernir les surfaces avec une laque synthé-

L'aéromodélisme, ça vous colle à la peau!


Même si vous ne faites que du 'Ready To Fly', il faut un minimum d'outils pour remplir la boîte de terrain.

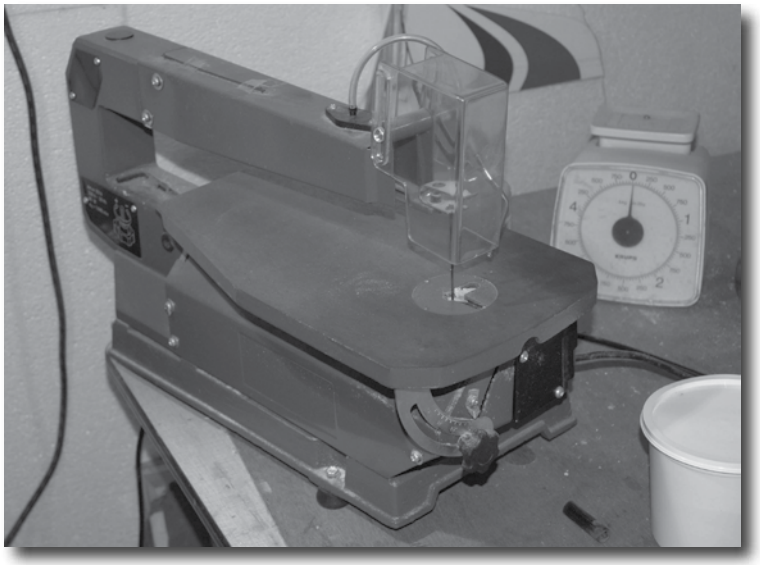
Prudence avec la cyano: même si l'aspect du flacon rappelle un spray nasal (!), il contient un composant très réactif en employer avec grande précaution - voir plus loin

tique résistant au carburant. Certains vernis polyuréthane conviennent mais il vaut mieux faire des essais d'abord. Sinon, les boutiques de modélisme vendent des peintures adéquates résistant d'origine aux carburants. Notez que cette étape n'est pas nécessaire pour les modèles électriques ou à essence. Dans ce cas, un vernis acrylique suffit. Le produit d'entretien 'Sols Plus' ('Klir' en France) vendu par la firme Johnson fait parfaitement l'affaire pour moins de 5 euros le litre.

Parmi les produits chimiques les plus utilisés, le méthanol (hautement toxique) est le plus courant. Il sert à nettoyer et dégraisser les pièces et fait merveille comme solvant de la colle universelle et de l'époxy. Le mélange obtenu est très fluide mais s'évapore rapidement. L'acétone s'utilise comme solvant et diluant des peintures synthétiques, mais aussi pour dissoudre toutes les pièces en polystyrène, ABS et autres plastiques. L'ammoniaque quant à lui rend le balsa plus souple, ce qui permet de couvrir facilement les fuselages arrondis. Attention tout de même aux émanations, ventilez bien votre atelier.

Dernier produit indispensable aux aéromodélistes: l'enduit léger. Vendue sous différentes marques (Polyfilla Superlight, Knauf RenoBand, etc.), cette pâte blanche s'applique comme du plâtre. On la reconnaît facilement car quand on soulève le pot, il est tellement léger par rapport aux autres qu'il semble vide! Après séchage (24hr), sa surface dure peut être poncée et couverte. Idéal pour combler trous et fissures, façonner des karmans, arrondir des angles,... Seul inconvénient: sa surface 'boit' la peinture. Il faut donc la maroufler ou l'enduire pour la rendre étanche.

Scie à découper: préférez une mini scie sauteuse, plus polyvalente et précise.



Nice to have

Vous le savez maintenant, on range dans la catégorie 'Nice to have' tout ce qui facilite la vie, mais dont on pourrait se passer. Ce sont souvent des outils assez chers et encombrants. Leur achat ne se justifie que si vous comptez les utiliser régulièrement ou si argent et place ne vous manquent pas...

Scie sauteuse: voilà un outil dont on peut se passer quand on assemble des modèles ARF, mais qui prend toute son importance dès que l'on devient créatif. On peut se débrouiller avec un modèle 'de bricolage', mais une micro-scie (genre 'Proxxon' ou 'Maxicraft') apporte un confort incomparable. L'alternative pour un usage occasionnel existe sous la forme d'une scie à 'chantourner' (ou à découper) manuelle que l'on trouve pour quelques euros.

Table CNC: la découpe CNC est un hobby en soi. Sachez que c'est très cher et parfaitement inutile au commun des aéromodélistes.

Arc de découpe: le fil résistif de cet arc permet de couper facilement les mousses synthétiques (EPP, polystyrène, styrodur, etc.). On peut le fabriquer soi-même pour quelques euros mais il ne sert que pour la construction 'perso' en matériaux synthétiques.

Ponceuse: je préfère la cale à poncer et le papier de verre mais certains ne jurent que par leur ponceuse électrique. Si vous construisez beaucoup, ça peut être utile. Choisissez le modèle 'souris' qui tient dans la main.

Poste à souder: c'est typiquement l'outil dont on a très rarement besoin mais qui n'a pas d'alternative. Le mieux est alors de faire appel aux services d'un copain ou d'un professionnel.

Alimentation stabilisée 12Volts: elle sert à alimenter le chargeur de terrain, l'arc de découpe ou la micro-scie sauteuse. En récupérant une alimentation de PC,

on peut s'en fabriquer une pour trois fois rien. Voyez la recette sur internet.

Etau: il vient toujours bien un moment où on doit maintenir une pièce dans un étau: pour la plier, la scier, la limer, lui taper dessus,... L'étau n'est pas indispensable, mais tout de même très utile. A défaut d'un gros bien lourd, il existe des petits modèles 'de table', bien pratiques.

Aérographe, pistolet à peinture: Ces ustensiles sont très coûteux. Leur achat ne se justifie que si vous construisez (et décorez) beaucoup. Sachez qu'on peut aussi obtenir des résultats étonnants au rouleau en mousse.

Compresseur: s'utilise pour la peinture, mais aussi pour nettoyer à l'air comprimé ou alimenter des outils pneumatiques. Réservé aux spécialistes.

Filières et tarauds: Là aussi, une collection complète vous coûtera cher. On peut souvent s'en passer, il vaut donc mieux les acquérir seulement quand vous en aurez effectivement besoin.

Balance de ménage: Même si vous n'êtes pas adepte du micro-modèle, la balance de ménage est un accessoire bien pratique pour surveiller le poids des pièces pendant une construction. Elle a cependant peu d'intérêt si vous assemblez un ARF. La balance idéale pour l'aéromodélisme pèse au gramme près et jusqu'à 5kg.

Dynamomètre: ce 'pèse-poisson' s'utilise pour estimer le poids d'un objet, mais aussi la traction au sol d'un moteur. Il est imprécis mais suffit généralement pour voir la différence entre deux hélices, par exemple. Pas vraiment nécessaire au modéliste de tous les jours...

Ampèremètre, Wattmètre: Si vous faites dans l'électrique, ces instruments sont quasi indispensables. Les mâchoires articulées de la pince ampérométrique pour courant continu se placent autour d'un des deux conducteurs et mesurent l'ampérage sans contact physique. Le wattmètre par contre s'intercale dans le circuit, entre la batterie et le contrôleur par exemple. Il est moins pratique à installer, mais coûte moins cher et donne simultanément le voltage, l'ampérage et la puissance en watts.

Prêt à entoiler!

Compte-tours: pratique pour mesurer la rotation d'une hélice, turbine, rotor, etc. On peut cependant vivre sans, au moins pendant quelques années.

Equilibreur d'hélices: pour le thermique vous pouvez éventuellement vous en passer. Par contre en électrique c'est quasi indispensable pour éviter les vibrations, notamment sur les moteurs à cage tournante. Pour les turbines EDF, un équilibreur magnétique est absolument obligatoire. En effet, aucune turbine n'est équilibrée d'usine et aux vitesses de rotation atteintes le moindre balourd peut provoquer une désintégration du rotor. Les éclats de pales traversent alors les parois du modèle pour aller se planter dans le sol, les murs ou votre visage... Même si la turbine résiste, son rendement est médiocre et le bruit infernal! Top Flite vend un excellent équilibreur magnétique pour une vingtaine d'euros, il serait dommage de s'en passer. Le même ustensile peut servir à équilibrer les cônes, jantes, cages tournantes, porte-hélices, etc.

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

Colles et solvants : la sécurité avant tout

En complément à l'article de Laurent Schmitz

Quand on utilise des colles ou des solvants, il s'agit de prendre les précautions nécessaires afin d'éviter tout désagrément immédiat ou à venir.

Les solvants

Le méthanol est le solvant le plus utilisé, c'est aussi le plus dangereux. Inflammable, toxique, peut rendre aveugle, j'en passe et des meilleures. Une seule gorgée de méthanol concentré peut entraîner une grave intoxication chez l'adulte. En cas d'ingestion, la victime doit être envoyée à l'hôpital le plus rapidement possible.

L'acétone est moins dangereuse mais est quand même irritante pour la peau et les yeux.

Les colles

Si la colle blanche est inoffensive, il n'en est pas de même des colles époxy ou polyuréthanes, toutes deux à deux composants.

Les colles époxy sont dangereuses par inhalation, contact avec la peau ou contact avec les yeux. En plus, elles peuvent provoquer des allergies de la peau si on n'y prend pas garde. Ceux qui parmi vous ont réalisé des moules en époxy à mains nues vous le dirons. Ils ne peuvent plus approcher cette colle.

Les colles polyuréthanes ne sont pas plus sûres. Elles sont irritantes et dangereuses pour la peau et les yeux et peuvent provoquer des allergies de l'appareil respiratoire et de la peau.

Quelles précautions prendre lors de l'utilisation de ces produits?

Loin de moi l'idée de vous dire de ne pas utiliser ces produits mais je voudrais que vous preniez conscience qu'il est essentiel de se protéger quand on utilise ce genre de produits.

- Porter des gants, des lunettes et un masque (comme les dentistes par exemple).
- Ouvrez les fenêtres afin de bien ventiler la pièce où vous opérez.
- Ne buvez pas et ne mangez pas en manipulant ces produits
- Et bien sûr évitez que vos enfants ne mettent leurs mains dedans...

Que faire en cas d'accident ?

- Appeler le centre antipoison 070/245245.
- Soyez prêt à donner l'âge de la victime, le nom du produit à l'origine de l'intoxication (gardez l'emballage, le mode d'emploi, la notice à portée de main), la quantité à laquelle la victime a été exposée, la description de l'accident et éventuellement la description des symptômes.
- Ne pas faire boire de lait, ne pas faire vomir

Paulette Halleux

Les colles cyanoacrylates, un traitement spécial

Les colles à base de cyanoacrylate ont un effet rapide et puissant : elles peuvent accidentellement coller la peau et les tissus humains en quelques secondes. L'expérience a montré qu'il vaut mieux ne jamais essayer de séparer de force les surfaces collées ou la colle séchée ni traiter ces accidents chirurgicalement.

Vous trouverez ci-après des exemples de traitements possibles pour des cas spécifiques (traitements recommandés par DETIC, l'association des producteurs de colles, en concertation avec le Centre Antipoisons).

Peau collée

D'abord tremper les zones collées dans de l'eau savonneuse tiède ou dans une solution tiède à 1% de bicarbonate de sodium. Ensuite les séparer à l'aide d'un outil mince et arrondi (par exemple, spatule ou manche de cuiller à café). Enfin enlever la colle de la peau avec de l'eau et du savon. S'il reste de légères traces de cyanoacrylate sur la peau, on peut les enlever avec une goutte d'acétone ou de produit spécial pour enlever la colle. Appliquer soigneusement le produit sur le bord des zones collées et enlever la colle en agissant sur la peau superficiellement. Ne jamais utiliser de tels produits pour décoller de grandes surfaces de peau ou sur des zones proches des yeux, des muqueuses ou de zones de peau abîmée. Une fois la colle enlevée, nettoyer la peau à l'eau claire et la traiter avec une lotion ou pommade dermatologique.

Paupières et yeux collés

Si la zone collée est l'oeil, il faut absolument rincer abondamment et aussi rapidement que possible pour minimiser les réactions de l'oeil. Si les paupières sont collées entre elles ou si elles sont collées à l'oeil, laver longuement à l'eau tiède et appliquer une compresse. L'oeil s'ouvrira normalement de lui-même, un à quatre jours plus tard. L'accident ne laissera aucune trace.

Toujours consulter un ophtalmologiste ou un service hospitalier spécialisé.

Lèvres collées

A l'extérieur de la bouche, appliquer beaucoup d'eau tiède sur les lèvres collées et, à l'intérieur de la bouche, favoriser la formation de salive et la pression de cette salive sur les lèvres. Séparer les lèvres avec un outil mince et arrondi.

925
(prononcez «nine to five*»)

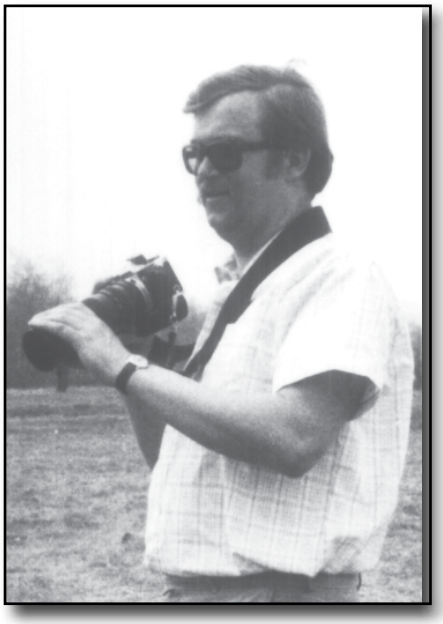
Introduction au 925
Christian Bauweraerts…

Un groupe de personnes, des modélistes RC avec leurs planeurs électriques, qui se regroupent afin de faire des vols relais non-stop pendant 8 heures… c'est ça le 925.
Et à la fin de l'épreuve il reste le fait que ce groupe d'individus est devenu un groupe soudé… c'est ça L'ESSENTIEL du 925 !
Le modéliste du dimanche qui est resté comme un malheureux dans son coin ferait mieux de venir participer au prochain 925, sa vie en sera plus riche…
Malheureusement, il devra attendre l'année prochaine.
Un grand merci à Robert Herzog, qui a eu l'idée d'une épreuve, inspirée du « Sunrise – Sunset » et qui a été baptisé le 925.

Peter Blommaart et le « Sunrise-Sunset »
par Jacky 's Jongers…

On peut dire que si Peter BLOMMAART. est l'initiateur du SUNRISE SUNSET il n'en est probablement pas l'inventeur; je crois me souvenir que Simon Wallart m'a un jour dit que l'idée venait de Hans Dieter Levin, un autre des « pères fondateurs » de la propulsion électrique. On se situe au début des années 1980.
Il a fallu constater que ce concours imposait pour quatre membres de l'équipe un vrai travail d'équipe : un qui atterrit, le deuxième qui lance, le troisième en stand-by et le quatrième qui charge. Et tout ceci en continu entre le lever et le coucher du soleil. Comme on vole plutôt en été dans l'hémisphère Nord de la Terre, cela pouvait signifier une épreuve couvrant de l'ordre de 16 heures d'affilée… Avec les améliorations concernant les moteurs, les accus et les modèles, l'épreuve a perdu peu à peu l'esprit originel. En 86, la plupart de modèles ne pouvaient tenir que 20 minutes et dans les équipes c'était la galopade pour arriver à suivre. Au fil de l'amélioration des performances on est arrivé à la victoire de Wolfgang Schäper dont l'équipe en 1998 n'a dû décoller que deux fois. Wolfgang a réalisé ce jour-là à lui tout seul un vol de 12 heures et une minute. Le jeu d'équipe imaginé par Peter et/ou Hans Dieter avait complètement disparu. L'épreuve était morte mais le « nine to five » l'a fait renaître sous une forme moderne pour le plus grand plaisir de ceux qui s'y sont frottés et qui continueront à la faire vivre. La nouvelle appellation évoque l'horaire du fonctionnaire moyen en Belgique, soit de 9 h. du matin à 5 h. du soir. Ambition certes plus modeste que le Sunrise-Sunset, mais en principe beaucoup plus praticable. La principale modification du règlement porte sur la durée maximum de chacun des vols du relais, ce qui redynamise considérablement l'exercice !

** en français : «de neuf à cinq»*



Peter Blommaart , un des pères fondateurs du vol électrique, ici vers l'année1980

Peter Blommaart

par Christian Bauweraerts…

Peter a été le premier, dans les années '80, à rassembler les adeptes du vol RC-électrique. Pour cela il a utilisé trois moyens importants :

• D'abord son inséparable mobilhome avec lequel il sillonnait toute l'Europe d'un évènement de vol RC-Electrique à l'autre.
• Ensuite l'organisation du premier championnat du monde de vol électrique à Lommel en 1986, dont il était évidemment le moteur.
• Et enfin «The Ampere Flyer », un magazine qu'il éditait à lui tout seul, sur base d'infos qu'au début il glanait à gauche et à droite lors de ses déplacements à travers l'Europe, les Etats-Unis et même l'Australie.

En janvier 1987 « The Ampere Flyer » comptait 1500 abonnés répartis sur 26 pays, dont 20% des USA, 20% de l'Allemagne, 11% de UK, + les autres. Ces abonnés, ainsi que les artisans-fabricants d'articles pour le vol RC-Electrique, comme : Keller, Tcheulin, Geist, BSK… et d'autres, et les Graupner, Multiplex, Robbe etc. se chargeaient de lui envoyer les infos.
Toutes ces infos étaient mises en page par Peter sur son Apple II, puis sur son MacIntosh, dans la rue Joseph Wauters à Gosselies. Oui, cher modéliste, le « pays noir » a été le nombril du monde du vol électrique RC ! Depuis longtemps, emporté par un cancer des os, Peter est parti dans le thermique d'où on ne revient plus...

Comme dit plus haut, Peter a été à la base d'une épreuve que l'on appelait « Sunrise-Sunset ». Le 925 reprend un peu cette idée. Il est normal que la mémoire d'un grand monsieur du vol Electrique RC soit associée à une épreuve RC-Electrique qui, tout comme le « Sunrise-Sunset » réunit un groupe de modélistes autour d'un objectif : se relayer en équipe pendant une partie importante de la journée avec un planeur Electrique RC en l'air. Un challenge «9 to 5» sera gravé au nom de Peter Blommaart.

Concours 9 2 5 au MCC

Ce samedi 21 juin le Model Club du Chaufour, de Chapelle-lez-Herlaimont, organisait un concours peu ordinaire, encore en phase d'expérimentation.

La théorie

Il s'agit d'un concours par équipes (5 en tout ce samedi), composée de 8 pilotes maximum.
Chaque équipe doit toujours avoir un planeur en l'air. Au moment de l'atterrissage d'un planeur, le suivant doit être prêt à être lancé, et à monter pendant 1 minute. Après coupure du moteur, le planeur doit idéalement planer 9 min, puis se poser à l'endroit prévu sur la piste.
S'il n'y arrive pas, et qu'il pose à 4 min par exemple, le suivant doit décoller dès que le précédent atterrit.
Si le planeur n'atteint pas la zone prévue, l'équipe encourt une pénalité, de même que si un des planeurs remet du moteur une fois la minute autorisée passée.
Le classement final sera défini suivant un principe très simple : le nombre d'envols auquel on ajoute le nombre de pénalités. L'équipe totalisant le moins de points gagne !
Il est bon de rappeler que ce concours est toujours en phase d'expérimentation et que le règlement va encore évoluer dans les prochaines années…

L'envol de l'Alpina de Paul Hubin - une grande plume pour le plaisir...

La pratique

Les premiers concurrents arrivent sur place dès 17h le vendredi…. Le temps de monter les tentes et déployer les paravents, et déjà les premiers vols d'amusement commencent, et se prolongent même jusque 23h, grâce à une aile volante munie de leds… Bonne ambiance au rendez-vous !!

Samedi matin :
Vers 8h, la plupart des participants sont levés et débarbouillés, sans craindre la fraîcheur matinale. Les voitures s'alignent sur le parking… Il faut dire qu'au MCC la

place ne manque pas : 700 mètres de piste parfaitement plane et digne d'un green anglais, un parking immense et facilement accessible, un club house confortable en dur…

H-25'
Dernier briefing, par l'ami Pol Barbier. Les questions de dernière minute fusent, et nos dévoués organisateurs s'empressent d'y répondre.
H-10'
Le concours étant censé commencer à 9h, les participants s'activent à monter leurs planeurs.
L'équipe de Hotton assemble de beaux et grands planeurs tout structure, légers et gratteurs….l'idéal pour les vols de 9 min d'aujourd'hui !
Le plafond est très bas et beaucoup se demandent « comment ça va voler !! ».
H-5'
Cette fois, ça s'agite ! La préparation des derniers planeurs est terminée, et les différentes équipes se mettent en place, la tension monte.
H-2'
« *Tout le monde est prêt* ?...» demande Myriam, notre directrice du concours.
On entend au loin :
«*Non, pas nous*…»
«*Dépêchez-vous un peu !!*»

H+1'
Ouf ! Tout le monde est prêt !! Pol annonce dans le mégaphone que le concours commence……*MAINTENANT !!!!*
H+2'
Ça y est, 5 planeurs fusent vers le ciel… toujours couvert !!!
Il est 9h 02, et nous sommes donc partis pour 8 h de vols, soit jusque 17h 02 précisément.
H+2'30''
Les planeurs sont déjà à la limite de la couche nuageuse, et disparaissent même parfois quelques secondes dans ce coton… Ça va être difficile de tenir les 9 min !
La suite
Effectivement, les 9 min vont être rarement atteintes dans le début du concours, sauf par les « plumes » de l'équipe d'Hotton, qui sont bien adaptées à ce type de conditions, sans aucun vent.
Jusque 12h30-13h, le ciel resta couvert, ce qui valut d'ailleurs 3 crashs…Après quoi, il se dégagea enfin de façon significative, ce qui permit d'enchaîner de plus en plus les vols de 9 min.
Pour le déjeuner, nous avons droit à des croque-monsieur et des sandwichs préparés par les dames du MCC. Par moment, le temps devient suffoquant, et Alain, avec son alcool autrichien, n'a pas arrangé les choses.

Un relais se prépare : l'un atterrit, l'autre est prêt au lancement

16h 02

«*Il reste 1 h à tenir* », avertit Myriam, montre en main ….
Les vols continuent toujours sans interruption, suivant la logique du concours….Les crashes se font rares, à part un Cularis de l'équipe du MCC, qui reste d'ailleurs introuvable à l'heure actuelle. La chaleur est toujours bien présente, et les pompes fréquentes !

Un départ chez les Dender Eagles

17h02

Pol sonne la fin du concours ! Ça y est, c'est le relâchement ! Les vols « loisirs » peuvent commencer…Un modéliste, ça ne vole jamais assez !!!

En résumé :

Aucun accident grave ne fut à déplorer, même si un planeur a bien failli me décapiter, alors que je pilotais confortablement installé dans mon fauteuil…

Côté parc des machines, on retrouve bien sûr le très célèbre Easyglider de Multiplex, ainsi que le BMI 555… Mais aussi, comme cité ci-dessus, de plus grands planeurs, légers… Il y a même un Alpina de MPX (4 mètres). L'envergure des motoplaneurs allait de 1 m 20 à 4 m.
Il est à noter aussi que les membres du Blériot club (4 pilotes) ont dû voler à 3 pendant 1 h suite à un problème technique sur une de leur machine ! Chapeau !!

Félicitations aux vainqueurs. Le nom des «Libellules» de Hotton sera le premier à être gravé sur le Challenge Peter Blommaart. Constatons que les scores sont assez serrés et que les pénalités font parfois la différence. Le MCC, lui, est champion... des pénalités.

Et après ?

Après la remise des prix, nous avons eu droit à un magnifique buffet préparé aussi par les dames du MCC… Merci à elles !
On espère que, dans les années à venir, le «9 to 5» va continuer à évoluer, et devenir plus populaire.

5 équipes, cinq réactions.

Nous avons demandé à un participant de chaque équipe du 925 2008 d'écrire en 100 mots leurs impressions. Certains étaient si enthousiasmés, qu'ils ont plutôt écrit 100 lignes. ..
Merci pour vos contributions.

Justin Detrait

Classement final :

	Equipe	Pilotes	Envols	Pénalités	Points
1	Les Libellules d'Hotton	8 pilotes	54	3	57
2	Le CRPAL d'Anthines	5 pilotes	58	1	59
3	Les Aigles de Dendermonde	5 pilotes	61	2	63
4	Le MCC de Chapelle	8 pilotes	62	9	71
5	Le Blériot Club de Verlaine	4 pilotes			75

SF-MODELISME.COM
Tout pour le modélisme avion à des prix discount !
GRAUPNER - FUTABA - KYOSHO - JAMARA -BMI
Prix exceptionnel sur moteur essence MVVS
Ouvert du lundi au vendredi de 10 à 18 h - samedi de 10 à 13h - fermé mardi
Rue Puits Marie, 76 à SERAING - 04/337.53.88

Le 925 du MCC, les impressions des participants

On fourbit les armes...

Le 925 vu par les « Dender Eagles » (Stef De Hauwere)

Il y a très longtemps, les «Dender Eagles» se rendaient à Chapelle-lez-Herlaimont pour le Sunrise-Sunset.
Le samedi 21 juin nous y étions de retour pour le successeur du Sunrise-Sunset: le 925.
Le départ eut lieu avec un ciel particulièrement nuageux et un plafond très bas. Très vite on devait se rendre à l'évidence que les très grand modèles allaient dominer ce premier 925 aussi bien par un plafond très bas que par un ciel dégagé avec un vent de 15 km/heure. Les vols de mes équipiers, Léon, Guido, Eddy, Umberto, André et moi-même se succédaient assez rapidement. Nous avons été pénalisés de deux « vols de pénalités »: un pour la commande de profondeur d'un de nos modèles qui a lâché et un pour un atterrissage en dehors de la zone d'atterrissage.

Nous avons finalement terminé à la troisième place.
Après tout, il s'agît d'une collaboration réussie, qui pourra se répéter dans l'avenir.

Le 925 vu par le « Blériot Club de Verlaine ». (Laurent Watteyne)

Gé-ni-al.
Nous nous sommes beaucoup amusés, et nous sommes très heureux d'avoir pu relever ce défi. Le côté « jeu d'équipe » a été très apprécié également.
Les deux fréquences n'ont pas posé de problème. (à part quelques petites « boulettes » dues à la précipitation)
Le règlement doit être un peu fignolé, par exemple:

- pénalité en cas de remise de moteur après la minute de montée…
- peut-on remettre du moteur à la fin des 10 minutes ? Et une pénalité est-elle

Un planeur qui ne rate jamais son spot

Stef De Hauwere, un pilote F5B de renommée internationale

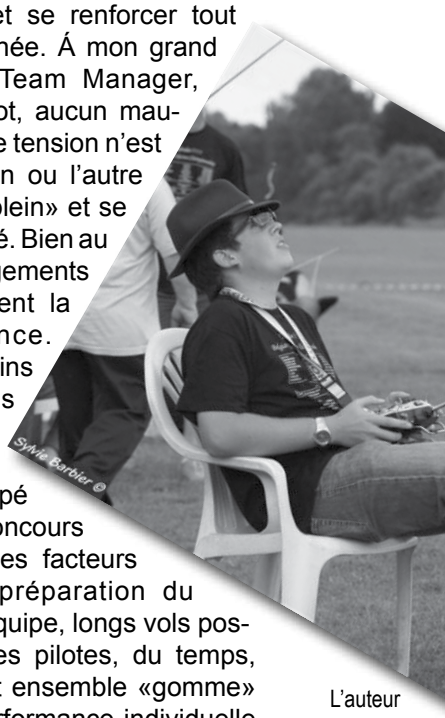
prévue
- Avoir un juge officiel par équipe serait un plus.

Mais ça doit rester un challenge «à la bonne franquette»…

Le 925 vu par les « Libellules » (Luc Lacroix).

À Messieurs Bauweraerts et Herzog,
Bonjour à vous et d'emblée MERCI.
Merci d'avoir repensé et concrétisé ce concours «925» amical ce samedi au MCC qui à permis à mon équipe et moi-même de passer une journée inoubliable !
Dans un premier temps, nous avons retrouvé les sensations du planeuriste obligé de se battre dans son élément pour rester en l'air et «tenir» le plus longtemps possible. Nous avons vu des membres de notre équipe réellement boostés par le résultat que l'on attendait d'eux et qui grâce à un coaching efficace se sont littéralement surpassés. Nous avons aussi pu (enfin) en concours, voler « tout notre saoul » et se rendre compte réellement des changements de météo, de vents, de portances tout au long de la journée.
Nous nous sommes rendus compte de l'importance du «management» au sol pour avoir en permanence un planeur en fréquence opposée toujours prêt à prendre l'air avec un pilote toujours «en alerte». Nous avons vu l'importance du coaching et de la bonne gestion des temps de vols.

Dans un second temps, et avec un peu de recul, nous avons pu voir un réel «esprit d'équipe» naître et se renforcer tout au long de la journée. Á mon grand soulagement de Team Manager, aucun mauvais mot, aucun mauvais regard, aucune tension n'est apparue quand l'un ou l'autre ne faisait pas le «plein» et se chopait une pénalité. Bien au contraire, encouragements et conseils suivaient la contre-performance. Les rapports humains en sont sortis grandis et consolidés.



L'auteur Justin Detrait en action...

Nous avons participé ce samedi à un concours inédit qui réunit des facteurs importants tels; préparation du matériel, esprit d'équipe, longs vols possibles, gestions des pilotes, du temps, des machines. Cet ensemble «gomme» quelque peu la performance individuelle qu'un seul pilote pourrait réaliser et de ce fait est et reste accessible aux pilotes du dimanche organisés.
Il y a bien longtemps que nous ne nous étions plus amusés de la sorte !
Merci encore à vous Messieurs. Ce genre de concours est à réorganiser d'URGENCE pour cause d'amusement intégral !

Le 925 vu par « CRPAL » (Nicole & Jean-François) Solstice d'été au Chaufour

A l'origine, vu le peu d'enthousiasme rencontré dans notre club par la rencontre expérimentale 925 (acronyme de « neuf heures du matin à cinq heures du soir »), nous avions d'abord songé à proposer une équipe coopérative inter-clubs. Chemin faisant, nous nous retrouvons à 5 dans une équipe hétérogène majoritairement PAL (Nicole, Jan, Jean-François et Willem d'Anthisnes) et minoritairement AIGLES (Pol de Battice) - ce qui donne, à vous de choisir, Anthice ou Bathisnes (prononcez Batine) - majoritairement hommes (4) et minoritairement femme (1), ce qui constitue aussi l'unique équipe mixte de la rencontre. Etant bien décidés à nous amuser et à voler le plus possible, nous démarrons avec un ordre de vol que nous allons respecter tout au long de la journée.

Après un début quelque peu perturbé par un brouillard matinal qui nous provoque quelques belles frayeurs, nous remarquons à peine un amical « indicateur » d'une autre équipe qui vient régulièrement examiner avec beaucoup d'attention notre feuille de route. Celui-ci finit par nous révéler que nous sommes en tête. Ah bon… c'est vrai c'est une compétition ! Pris par le jeu, nous l'avions quelque peu oublié. Cependant pour nous, cela ne change rien et nous continuons à nous amuser à faire assez souvent des temps de 10 minutes avec des planeurs très simples comme l'Easy-Glider, voire même des 2 axes comme le Libelle ou le Spirit.

Nicole Lecocq aux commandes...

Au fil des heures, les allers-retours de « l'espion » se font systématiques et, mis en confiance pour notre accueil toujours amical et pour tout dire amusé, il finit par avouer regretter n'avoir pas prévu de règle à calcul pour simplifier son ingrate tâche. On sent la tension qui monte chez nos voisins, certains de leurs pilotes restent en touche et se calment comme ils peuvent avec les moyens du bord, car il faut savoir qu'à Chaufour… il n'y a pas encore de Chouffe ! Seuls leurs meilleurs pilotes restent sélectionnés avec les planeurs les plus sophistiqués et les plus performants.

De notre côté, nous continuons tous à voler imperturbablement en respectant le tour de rôle de chacune et de chacun et, dans la belle éclaircie de l'après-midi, certains d'entre nous ne résistent même pas au plaisir de jouer avec un ADN ou un Alpina

électrifiés, qui, quoique pas des plus compétitifs à cette occasion, sont si plaisants à piloter… et à regarder… Cependant, cela ne distrait pas le moins du monde nos voisins de leur «stratégie de performance» et nous apprenons que «cela va se jouer sur un mouchoir de poche», au dire de «l'espion» de l'équipe «seconde». Oui «seconde» si bien nommée, car c'est en effet sur un seul tour que cela va finalement se décider et, à son grand soulagement, l'équipe «seconde» passe en tête peu avant 17 heures ; sa stratégie sélective finissant enfin par porter ses fruits… d'un point de vue compétitif s'entend. De notre côté, nous restons la seule équipe à n'avoir subi qu'une seule pénalité tout au long de cette journée – eh non les machos, désolé ce n'est pas Nicole !

Chacun a donc trouvé ce qu'il a amené avec lui à cette rencontre, aussi sommes-nous tous bien fatigués, mais heureux. Sur le coup, nous sommes toutes et tous disposés à remettre ça l'année prochaine. Un nombre non pléthorique de participants facilitait les contacts humains interclubs. L'application souple du règlement pour cette première expérience a été très bien ressentie. Le fait d'avoir pu enregistrer sa fréquence au moment de l'inscription préalable a grandement facilité la vie des participants. Cette procédure a montré toute sa pertinence pour l'année prochaine.

Nous avons retrouvé et particulièrement apprécié ici la qualité d'ambiance « bon enfant » que nous avions connue tout au début de ce qui est devenu aujourd'hui le « triple 5 ». Ce qui n'est pas peu dire et est tout à l'honneur de ce « 925 » promis à un bel avenir s'il sait garder la priorité à son caractère amical. « Small is beautiful », la confirmation en a encore été apportée le lendemain où nous avons vécu un «triple 5» atypique : annoncé comme amical, donc ne comptant pas pour la compétition nationale, nous y avons constaté l'absence de pas mal de participants compétitifs habituellement présents, mais apparemment peu intéressés par le caractère amical annoncé. Et nous avons constaté combien justement cela a contribué au caractère vraiment amical de la rencontre auquel il faut ajouter un service de repas absolument pantagruélique… du jamais vu dans un club d'aéromodélisme. Il faudra faire fort pour battre cette sympathique équipe des dames du Chaufour qui nous ont mijoté ce surprenant week-end gastronomique quatre étoiles. Avec ses dames, le club du Chaufour remporte ici avec élégance la palme haut la main !

Que manque-t-il donc au Chaufour ? S'il faut absolument trouver quelque chose, disons que si l'année prochaine une douche était disponible, le Chaufour serait alors un petit paradis… Peut-être que l'équipe des hommes… ?
Nicole & Jean-François

Ouvrir l'oeil et le bon !

Pour conclure

Suggestions :

Après le concours, quelques idées d'amélioration furent proposées par certains candidats…j'ai noté, notamment :
- La création d'une zone de pilotage commune aux pilotes des différentes équipes, afin de créer davantage de liens et de contacts entre les concurrents
- La multiplication de journées de ce type, pour en avoir 3 ou 4 dans l'année.

Sans essayer d'influencer les directeurs du concours, nous pensons que ces différentes remarques pourraient améliorer la formule, et correspondre à ce que chacun en attend.

Remerciements

Un grand MERCI aux organisateurs de créer et de développer des formules aussi « fun » que celle-ci ! MERCI à tous les participants de s'être déplacés jusque-là, et MERCI aux organisateurs du MCC d'avoir su gérer tout le monde présent ce jour-là. MERCI également à Myriam pour son coaching permanent du MCC…
Qu'il me soit permis d'adresser un remerciement personnel à toute l'équipe du MCC pour m'avoir accueilli chaleureusement dans leur groupe !
Justin Detrait

Critérium International du Hainaut
F3A - 24 & 25 mai 2008

Texte Gérard Wérion

La préparation

Toute manifestation aéromodéliste commence par le choix de la date, il ne faut pas interférer avec les autres shows ou concours, mais nous sommes en plus parfois confrontés avec des activités externes : pas facile de choisir.

Après quelques jours de préparations administratives, l'envoi de mails et d'une centaine de lettres, le site est prêt et testé pour les inscriptions : Il ne reste plus qu'à attendre.

L'intendance

Préparer et/ou servir 70 repas les samedi et dimanche midi n'est pas chose aisée, le banquet a réuni environ 80 convives, l'entrée, les crudités et le dessert ont été réalisés par des membres du club ; pour le traditionnel cochon à la broche, nous avons fait appel à un traiteur. Merci encore à toutes celles et ceux qui ont œuvré pour assurer la restauration des pilotes et autres visiteurs.

La compétition

1er vol

Pour rappel, cette année est l'année du changement de programme en F3A, il est donc intéressant de voir comment vont se comporter les concurrents avec le programme P09.

Notre président Gérard Proot souhaite la bienvenue à tous

Après un vol de calibrage pour les juges, réalisé par le dernier pilote du tirage au sort, Kevin Caton, Mr Ed Heemskerk lance

Le Hollandais Derk Van der Vecht et son équipe

la compétition, le vent est assez soutenu à 45° pour rapprocher.

Le 3ème pilote à partir est déjà un (le ?) favori : Philippe Marquet ; il réalise 447,68 points.
Ce premier vol se déroule sans problème,

Ces dames qui ont assuré l'intendance...

jusque

La table des prix. - Chimay Bleue pour tout le monde !

jusqu'à 14h00 et donne pour les 5 premiers le classement suivant :

Marquet Philippe	1000
Van Der Vecht Derk	980,91
Caton Kevin	961
Delaere Bert	959,09
Van Vliet Danny	952,55

2ème vol

Le second vol est démarré rapidement, on est toujours dans la crainte d'avoir de la pluie le lendemain, il faut donc assurer
Le vent est encore plus fort, et flirte avec les 35 – 40 Km/h toujours pour rapprocher.
N'ayant pu (du fait de l'organisation) regarder les vols, je ne peux que vous livrer le résultat inchangé pour les cinq premiers. En effet, Marquet réalise un super score de 469,88 points qui fait que ramené sur 1000, presque tous les concurents verront leur 2ème vol non comptabilisé.

Marquet Philippe	1000
Van Der Vecht Derk	980,91
Caton Kevin	961
Delaere Bert	959,09
Van Vliet Danny	952,55

La pluie fera son apparition vers 18h30 comme annoncé, le deuxième vol est terminé , il reste à espérer que la météo sera bonne le lendemain pour le 3ème vol.

3ème vol

Le lendemain vers 06h30, le ciel est gris mais pas de pluie, le vent est maintenant toujours de travers mais pour éloigner, il est également beaucoup moins fort que le samedi (au sol)

Les vols commencent par le 3ème tiers des concurents : Geoffrey Michiels (14 ans). A l'issue de ce 3ème vol, le classement des cinq premiers sera quelque peu changé, Danny Van Vliet réalise un très bon score et gagne 2 places pour monter sur le podium, Bert Delaere voit son avion basculer lors d'un renversement et se déconcentre quelque peu, ce qui l'amène finalement à la 6ème place (vivement Romilly doit-il se dire…).

Christian Hans quand à lui fait également un très bon vol qui le fait remonter de la 8ème à le 5ème place.

Le banquet

Le banquet se déroule sous les tonnelles qui peuvent accueillir une centaine de personnes, tout est « fait maison » et le dessert (glace, crème chocolat et noisettes pilées) concocté par Jean et son épouse Annie sera encore dans les mémoires pour longtemps.

Lors du banquet, je remettrai aux deux plus jeunes pilotes : Billy Vincke et Geoffrey Michiels un petit souvenir personalisé pour marquer leur première compétition internationale, ils ont 14 ans tous les deux ! !

La cérémonie

Nous avons également fait un effort pour la dernière partie du Criterium, Guy Hardy (Ceux qui ont fait du F3A avant 1980 savent de qui il s'agit) a en effet réalisé un superbe podium, fini les caisses de bière rapidement bidouillées pour réaliser les 3 places tant convoitées….

Le podium : Philippe Marquet (BEL) Derk Van der Vecht (NED) et Danny Van Vliet (NED)

Encore un grand merci à tous et...à l'année prochaine !

Musique d'ouverture, et la cérémonie peut commencer par les remerciements à tous ceux qui ont travaillé pour rendre ce weekend inoubliable et à tous ceux qui nous ont rendu visite car je le dis et je le répète : même le dernier du classement doit rentrer satisfait de son déplacement chez lui, et ce fut encore le cas cette année.
Je rappellerai également la devise de notre compétition : **« Competitors in the sky, Friends on the ground »**.

Un grand merci également à tous les juges : Mr Ailles, Mr Guillaume, Mr Uhlig, Mr Van Loon et particuliérement à Mr Casterman et Mr Jean Louis Hembise qui ont rempli leur tâche tout en étant souffrants.

Enfin un grand merci également à tous les concurrents, car si l'on dit généralement « sans juge pas de concours », il ne faut pas oublier que nous sommes en tant qu'organisateurs et responsables de clubs redevables envers nos membres et responsables de l'équilibre financier de toute organisation.

Deux concurrents hollandais enchantés de leur week-end en Belgique

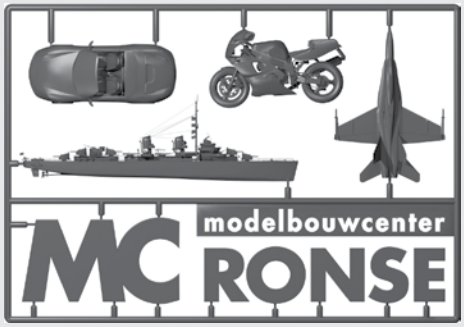
Les sponsors

Merci à l'AAM, Aerobertics, Agri Bombled, Baire, Battard Leugnies, Chantiers Beaumontois, Dinoflore, Drink Decoster, la bijouterie Dutry, la ferme de la Salle, la Librairie d'en haut Beaumont, Nathalie superette, Peugeot Collinet, Pigs Airlines et la boulangerie Sol.

Dernière remarque... Il n'a pas plu durant les vols, chose assez rare à Grandrieu ! !

Wérion Gérard.

MODELBOUW DEKEYSER B.V.B.A.



I.Z. Klein Frankrijk 7
9600 Ronse/Renaix
Tel: +32 55 45 79 60 – Fax: +32 55 23 98 20
E-mail : info@mcronse.be

Mercredi – Vendredi : 16.00 – 20.00
Samedi : 10.00 – 12.00 / 14.00 – 20.00
Dimanche : 14.00 – 18.00

WWW.MCRONSE.BE

Le « 555 » en Wallonie...

555 goes International: Nath Bloch, Suisse, Michel Dropsy, Hottonnais et Wojchek, Polonais

Après Battice, le «cirque du 555» s'est posé à Bastogne, plus précisement sur le terrain très bien entretenu du « Modèle Club les Hirondelles » à Michamps, un petit village près de Bastogne.
Sur le site de « météo Belgique » le vent annoncé se situait dans une fourchette de 15 km/h à 45 km/heure. Toute la journée les 27 pilotes auraient à affronter la plus haute valeur de cette fourchette.
Dans ces conditions, le soussigné optait pour un modèle plus lourd, 1850 grammes, équipé d'un pack de 10 accu's Nimh de 2200 mAh pesant ses 450 grammes, un poids bien supérieur à des LiPo's de même capacité.
Paul Behm, un des pilotes les plus chevronnés du club local, s'est fait piéger par le vent car son ARCUS était beaucoup trop léger. Croyez-moi, Paul n'était pas le seul et beaucoup de participants se sont rendus compte qu'un planeur ultra-léger ne garantit pas toujours de bons résultats. Un nombre considérable de modèles ont d'ailleurs atterri hors piste, ce qui leur a valu un score nul...

L'absence de membres du club organisateur à des concours 555 faisait craindre pour l'organisation. Mais l'organisation s'est très bien déroulée. Il est vrai que la veille, Michel Dropsy, le président des Libellules de Hotton est venu rendre visite et a aidé le club bastognard à la mise en place du terrain.

Le lendemain matin, à 8h, Alain Lampertz, directeur sportif pour l'AAM, était déjà présent avec tout le matériel nécessaire. Une bon âme lui apportait les croissants et le café et voilà notre redoutable Alain fin prêt et de bonne humeur pour aider à l'inscription des pilotes. Très vite son job était pris en charge par des membres du club local qui sont venus en nombre afin de garantir une organisation sans faille.

Comme il n'y avait pas de retardataires, le concours pouvait commencer, après le briefing vers 10h. La direction du concours débuta sous la haute direction du président local, le « magic » André Denys, qui arrivait, en un minimum de temps, à déléguer sa baguette de direction à deux membres du Chaufour, Eric Ryckaert et Sylvie Barbier. Ils ont certainement pris goût à diriger des « 555 » lors du concours amical organisé par leur club, le Modèle Club du Chaufour, la semaine précédente.

Paul Behm et Guy Kergen, une équipe du Grand Duché

Les amis du Grand-Duché…

Vu la situation géographique de ce club, le concours en devient un peu international. Pas mal de membres de ce club habitent le Grand-Duché voisin. Parmi ces « Luxo's » Paul & Guy préparent la nourriture (côtelettes marinées, frites + salade) oui,

Heureusement, ce n'était pas un taureau...!

oui, on vit bien en « 555 ». Pour sa part Vic, un autre Luxo, vient tondre la piste en semaine.

Paul & Vic profitent de leur présence pour participer à ce « 555 ».

Magnifique terrain !

Paul, qui n'est quand-même pas le premier venu en modélisme - il effectue souvent des essais pour la firme ROBBE ou SIMPROP - m'a fait remarquer un très grand avantage de la formule : « c'est une formule très facile pour le transport, car je n'ai besoin d'emporter que mon modèle et de mon émetteur, puisque je charge mes batteries la nuit et ensuite je n'ai plus à m'en occuper ! ». Voilà un avis d'un modéliste quasi « professionnel » qui a participé à des championnats du monde et à des meetings internationaux.

« No Recharge »…

Une remarque à méditer et en faveur du « No recharge » : si tout le monde adhère à cette solution, on pourra plus facilement réaliser du co-voiturage, ce qui au prix actuel et à venir du carburant, vaut vraiment la peine d'être considéré.

En plus, les pilotes devront limiter la prise d'altitude excessive car ils devront gérer la consommation plus judicieusement. Donc vivement un « consensus » au sujet de « No Recharge ».

Il y a donc deux avantages à la formule « No Recharge » : co-voiturage et limitation de la prise d'altitude. Patience, on y arrivera !…

C'est vrai que la suggestion du « No Recharge » a été refusée car cela impliquait des frais supplémentaires… Mais ne vaut-il pas mieux d'envisager maintenant une formule qui permet plus aisément le co-voiturage.

Un plein de carburant coûte aisément plus qu'un pack de 3 LiFe, qui feraient amplement l'affaire pour toute une journée de « 555 ».

Le modéliste, au sens de l'économie légendaire, devrait de temps en temps penser à la phrase suivante :

« *Ce qui est cher devient bon marché et ce qui est bon marché devient cher* »…

« Il arrive évidemment qu'il faille recharger »…

C'est vrai, c'est arrivé près de chez nous, un clown de service, mon pote « Cravillon »

rebaptisé « Cravaillon » s'amusait depuis un certain temps à anticiper verbalement le signal de départ du directeur de concours. Au premier tour un pilote n'avait rien entendu car il se trouvait à l'autre bout du terrain. Mais l'après-midi, au deuxième tour, en changeant de spot « F » vers spot « A », à l'opposé, le pilote et son aide se trouvaient loin du mégaphone de service et tout près du clown de service. Ce qui devrait arriver arriva, 3 – 2 – 1 partez… et parti le planeur UN SEUL PLANEUR !
Le temps de se rendre compte et d'agir auprès du directeur de concours, pas mal de courant avait été consommé, ce qui rendait un deuxième départ tout de suite impossible car il fallait bien recharger la batterie.
Enfin cela s'est finalement bien passé, le pilote a pu recharger et faire prendre l'envol à son modèle deux tours plus tard et le pote « Cravaillon » lui a offert une bonne CHOUFFE parfaitement tirée au fût !

«Cravaillon», le clown de service...

« 555 » easy OR difficult ? That's THE question !
Bill Shakespeare n'aurait pas inventé mieux. Mais le titre cache une question importante: est-ce que cette formule est trop difficile ou trop facile ? Je laisse ma réponse en suspens.
On constatera qu'à la suite d'une saison, ce seront quand même les « gros bras » qui émergeront.
Par contre il serait bien de simplifier l'attribution des points et de simplifier les fiches de participants tout en ne changeant pas le règlement !.
Ici aussi, on commence à s'habituer aux nouvelles fiches…. L'idéal serait d'arriver à pouvoir se passer de l'inévitable ordinateur pour le calcul des résultats.

Le 555, un règlement difficile à expliquer ?
Un délégué commercial de la firme BMI, qui supporte le « 555 », a voulu convaincre un gérant de magasin de modèlisme de faire la promo pour le « 555 ». Au vu des 12 pages du règlement, ce gérant en a conclu assez vite que c'est trop compliqué !
Zut alors, le déroulement du concours est d'une simplicité enfantine; évidemment lors de l'élaboration du règlement nous avons dû penser à tous les cas de figure qui pouvaient se présenter lors du déroulement d'un concours… et cela a plombé la simplicité du règlement.
Donc voici, pour rappel le principe du « 555 » en toute simplicité :
Le vol est « nul »…
- *si le temps de vol alloué de 390 secondes est dépassé*
- *si le modèle atterrit en dehors du grand rectangle délimité par 4 cônes.*
- *si le pilote remet du moteur pendant la phase de plané.*

Concernant la phase de plané…
- *de T = 0 à T = 60 secondes, le pilote peut utiliser son moteur.*
- *de T = 60 à T = 360 secondes, le temps de plané est gratifié d'un bonus d'un point par seconde de plané.*
- *de T = 360 à T = 390 secondes, le temps de plané est pénalisé d'un point par seconde dépassant les 360 secondes.*

Concernant les points d'atterrissage…
- *entre le point central du cercle d'atterrissage (le « spot ») et 5 m, le pilote obtient des points « bonus ».*
- *entre 5 m et 10 m du point central d'atterrissage, le pilote n'obtient pas de points « bonus ».*
- *au-delà de 10 m du point central d'atterrissage, le pilote aura une penalité de 30 points.*
- *Le pilote aura également une pénalité de 30 points si, après son atterrissage, il doit effectuer une « manipulation » quelconque (remettre la batterie, l'aile, ses élastiques, son cockpit en place, etc.).*

Cela tient finalement en 10 points… est-ce si compliqué que cela ?
Venez essayer, vous pourrez ainsi constater vous-même la simplicité et la sécurité de ce règlement et surtout l'ambiance bon enfant de cette formule.

Le challenge Marcassou est remporté pour la seconde fois par l'équipe de Hotton...

Sylvie Barbier, directrice du concours, reçoit une bière d'un gentleman...

Le vainqueur du jour :
Jan Timmermans avec son modèle « SPECTRA »…

Le SPECTRA

Ce modèle est un kit de "Great Planes" et a été très modifié par mon grand-père Willem Vandermeulen.

Envergure: 2 m
Poids en ordre de vol: 1 290 grammes.
Moteur: Cyclon 30, diamètre 36 mm, L = 53 mm.
Régulateur: Phoenix 45 A
Hélice: CAM 12" X 6"
Accu: EVO Lite 2500mA 3s 20C

Jan TIMMERMANS…
est agé de 20 ans et habite à Overijse. Ses hobbys sont le modélisme, le mini-foot et courir dans la nature.

«En 1997 mon grand-père m'a apris a piloter avec un SPECTRA. Depuis je suis mordu par le microbe. J'ai déjà pratiqué les disciplines suivantes : F3J, le portage planeurs, le 3 X 10. Maintenant je pratique le F3B et le « 555 ».
Je trouve que le "555" est une bonne discipline où on pourrait encore apporter quelques petites modifications quant au dépassement du temps, le temps moteur et la répartition des points.
Il règne une très bonne ambiance pendant ces concours qui se déroulent de manière très relax, quelques fois trop relax :-)))
Cela n'empêche que cette formule est un vrai coup dans le mille. J'espère que la formule attirera encore d'autres participants, car comparé à d'autres disciplines, comme le F3B et le F3J, il s'agit d'une formule relativement bon marché.»

EUROPEAN LOGIC
Informatique & Modélisme

Ouvert les mardi et mercredi de 19 à 20h,
les jeudi et vendredi de 18 à 20h,
le samedi de 13 à 18h
info@europeanlogic.be
Tél.: 081/560.539
E411 sortie 12, direction "La Bruyère", rouler 2.5 Km puis tourner à droite et suivre les panneaux "European Logic"

Il était une fois ...

Les Grands Planeurs à Pottes

Par Philippe CAMBIER

4

Il était une fois … une organisation belgo-néerlandaise dont le but était de mettre en œuvre les grands planeurs avec des remorqueurs appropriés : BIGGS, qui est l'acronyme de Benelux Interesse Groep Grote Schaalzwevers. Ces amateurs de grands modèles remorqués recherchaient un point de chute en Wallonie afin d'y organiser une réunion ouverte aux non membres. Un de leurs contacts en Flandre, Laurent Dejonghe, bien connu comme « Monsieur Grands Planeurs » par les habitués du Cap Blanc Nez (dont je suis), eut la bonne idée de contacter un club situé en Wallonie certes, mais près de la frontière linguistique et dont une grosse moitié de leurs 130 membres sont d'expression flamande, faisant ainsi d'une pierre deux coups.

L'Aéro Modèle Club EOLE de Pottes (auparavant localisé à Mouscron), dans l'entité de Celles, est situé entre Tournai et Renaix (voir leur site internet dans la rubrique « Les sites Web des clubs AAM » sur notre site www.aamodels.be), à un jet de pierres de la région de Courtrai. Ils disposent d'une belle piste en gazon ras de 140m x 85m qui

1

convient parfaitement aux remorquages des grands modèles et surtout, chose plus rare, à leurs atterrissages en toute sécurité. Pas de maïs aux environs et grands dégagements aux deux extrémités, la piste est légèrement en pente ce qui facilite les décollages de ces gros bébés.

Contacté par Laurent, Danny MAT (photo 1), autre grand planeuriste et fin constructeur, habitué avec quelques amis fidèles de la réunion des grands planeurs à Caen, s'enthousiasma pour ce projet. Il parvint à convaincre son président JP VAN DAMME (photo 2) de prendre le risque d'organiser en 2003 cette première manifestation bien que cette discipline soit particulièrement sensible aux intempéries : il faut du soleil pour avoir des pompes en suffisance. A force de persuasion Danny réussit à réunir autour de lui une équipe prête à sacrifier beaucoup de loisirs pour organiser cette première réunion dans de bonnes conditions : Frédéric et Nathalie Lambert, Yves Mestdag, Johan Cottenier, Sandro Collu et son fils, … Et cette même équipe est toujours d'attaque en 2008 pour cette manifestation maintenant bien rodée.

Fin juin, dès le jeudi soir les premiers motor-homes et caravanes étrangères s'installent avec tout le confort pour un long week-end en bout de terrain, le gros de la troupe arrivant surtout le vendredi soir. Cette année, neuf Anglais ont fait le déplacement : ils viennent en majorité du Sussex, région de mon ami John Clinton qui les a attirés ici après une première participation dont il repartit enchanté. Cette année Chris William, grand amateur et designer de planeurs anciens, nous a honorés de sa présence. Bien sûr les Hollandais de BIGGS et leur fan club font partie du lot.

- 6 remorqueurs étaient enregistrés à l'avance et d'autres viendront s'y ajouter (photo 3) .
- plus de 45 pilotes de grands planeurs se sont inscrits, amenant plus de 60 modèles.
- quelle gestion de fréquences cela nécessite pour satisfaire tous ces gourmands de vols remorqués ! Ceci sera réalisé avec brio et sans défaillance par Sandro Collu, et ceci

sur les deux jours : bel exemple de dévouement pour exécuter cette tâche ingrate, seul pendant de longues heures à assumer cette lourde responsabilité.

Le samedi 21/6 le temps est au beau, le vent modéré mais « cross » (= en travers de la piste). Il va falloir utiliser la diagonale de l'axe : pas difficile au décollage (photo 5) mais plus délicat pour les attéros car on ne peut pas survoler les pilotes en attente de remorquages. Cela vaudra d'ailleurs un beau crash à un remorqueur qui a voulu faire un « overshoot » de façon un peu trop virile : le couple de l'hélice et le vent de côté l'ont retourné comme une crêpe ! (photo 2).
Les vols se succèdent sans discontinuer, managés par un chef de piste au mégaphone autoritaire. Les beaux modèles survolent la piste à grand rythme et rivalisent de rase-mottes pour nous faire admirer leur beau profil.
Quel magnifique spectacle … qui attire d'ailleurs pas mal de modélistes d'autres clubs venus rêver ce qu'ils peuvent espérer faire « quand ils seront grands » (en modélisme s'entend), comme Jean-Yves Lefèbvre et fils d'Aéromania, venu en voisin (photo 6).

5

Le soleil, ça crée des pompes … mais ça les fait fonctionner aussi (les pompes à bière celles-là) : la buvette ne désemplit pas, les fûts se vidant de façon inversément proportionnelle à ce que la caisse du club se remplit, Nathalie Ysebaert et ses acolytes y veillent de façon bien agréable. Mais la table ne sera pas oubliée et elle sera, cette année encore, de qualité : Yves Mestdag et Danny Mat y passeront

6

Concours Tiercé-Photos
(page 47)

Principe du Concours:

1. tout lecteur de notre revue peut 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. Les dirigeants des clubs peuvent regrouper les votes des membres, comme le fait le CRPAL...
2. sur base des photos publiées, tout membre de l'AAM peut nous envoyer, par courrier électronique adressé à *photo@aamodels.be*, le classement de ses trois photos préférées (son "tiercé") et ceci avant la date de clôture annoncée ci-dessous.
3. le "tiercé gagnant" de chaque trimestre est établi sur la base de tous les votes cumulés
4. le participant qui a proposé un classement identique ou se rapprochant le plus du tiercé gagnant remporte sa réinscription à l'AAM - En cas d'ex-aequo, un tirage au sort désignera le gagnant
5. la photo la mieux primée chaque trimestre rapporte aussi 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 juin 2008, participation de 67 membres. La photo plébiscitée (n°3) nous venait de ***Patrick Michiels***. Le tiercé gagnant 3-1-7 a été cité trois fois. Un tirage au sort a désigné ***Paul Jeral*** gagnant de ce tiercé. Paul remporte un an de cotisation AAM... Patrick, membre VML, remporte un bon d'achat d'un de nos annonceurs. Félicitations aux gagnants !

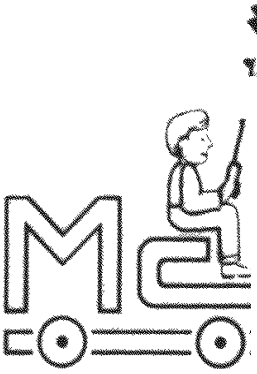
Vos tiercés pour ce numéro et vos contributions au concours de décembre 2008 (une seule photo par personne) sont attendues à l'adresse *photo@aamodels.be* avant le 15 octobre 2008.

d'ailleurs la nuit de façon à parfaire la cuisson lente des jambons sur le barbecue. Dimanche ce sera la fête alimentaire et aérienne pour tous, dans une bonne ambiance internationale en plus : on fait vite de beaux progrès en langue quand on est obligé de communiquer ! Mais le vent deviendra trop fort, même s'il est revenu dans l'axe. Il en découragera plus d'un de risquer la casse d'un grand et beau modèle.

Et cette belle histoire commencée en 2003 se termine par « et ils en furent heureux et eurent beaucoup d'autres éditions » : déjà la 6ème en 2008. Venez nombreux les rejoindre en 2009 pour la 7ème qui rencontrera, je l'espère pour ce club accueillant, encore plus de succès.

Nathalie Ysebaert derrière la bière, Yves Mestdagh au centre droite, le signataire en uniforme de l'AAM à droite.

MODEL SHOP



A votre service depuis plus de 20 ans
Rue du Becquerelle 18 - 7500 Tournai
tél. 069 210037 fax
Ouvert du mardi au samedi de 14 à 19 h

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 choisir votre "tiercé gagnant" et de nous envoyer la série de trois chiffres à l'adresse électronique *photo@aamodels.be* avant le 15 octobre 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 mars et détails en page 46

Tout l'aéro-modélisme est dans RC PILOT

5,50 €

Tous les 15 du mois
en kiosque (seulement en France)
et sur abonnement en Belgique

Mais aussi sur Internet !

www.rcpilot-online.com
www.rcpilot-tv.com

1 DVD GRATUIT POUR TOUT ABONNEMENT

BULLETIN D'ABONNEMENT

Offre spéciale ! (limitée dans le temps)

Je m'abonne à RC Pilot pour une durée de :

1 an (12 N°) : **55 €** (au lieu de 61 €) ☐

2 ans (24 N°) : **100 €** (au lieu de 115 €) ☐

(offre valable jusqu'au 1/08/08 et réservée aux modélistes belges

Nom : . . . . . .

Prénom : . . . . . .

Adresse : . . . . . .

. . . . . .

C.P. : . . . . **Ville :** . . . . . .

Pays : Belgique

Paiement : carte bancaire

VISA

Date d'expiration : | | | |

3 derniers chiffres du cryptogramme visuel (dos de la carte) : | | |

Signature

Bulletin à retourner à : "KoolPress, Abonnement RC Pilot"
7, mail René Clair - 91080 Courcouronnes - France

(Vous pouvez également vous abonner (au tarif normal) sur notre site internet : www.rcpilot-online.com, rubrique boutique)

SUPER PROMO

COLLECTION COMPLETE DES HORS SERIE

FLY INTERNATIONAL
Le monde de l'aéromodélisme

BON DE COMMANDE

HORS SERIES
SPECIAL FEDERATION

NOM _____

PRENOM _____

ADRESSE _____

_____

_____

CODE POSTAL | | | | | |

VILLE _____

50 €

Possibilité de vente à l'unité

J'envoie mon règlement à :
FLY INTERNATIONAL, 3 bis, rue Denis Papin
91240 Saint Michel sur orge - FRANCE

Téléphonez-nous au

33.(1).01.69.46.14.47

Amis aéromodélistes belges,
l'Association d'Aéromodélisme
AAM
vous accompagne et
défend vos intérêts
Participez à l'aventure,
rejoignez nos clubs

AAM

Pour tout savoir, surfez sur
www.aamodels.be

Association d'Aéromodélisme, asbl
Rue Montoyer 1, bte 1, 1000 Bruxelles - Belgique - n° entr. 0417988935