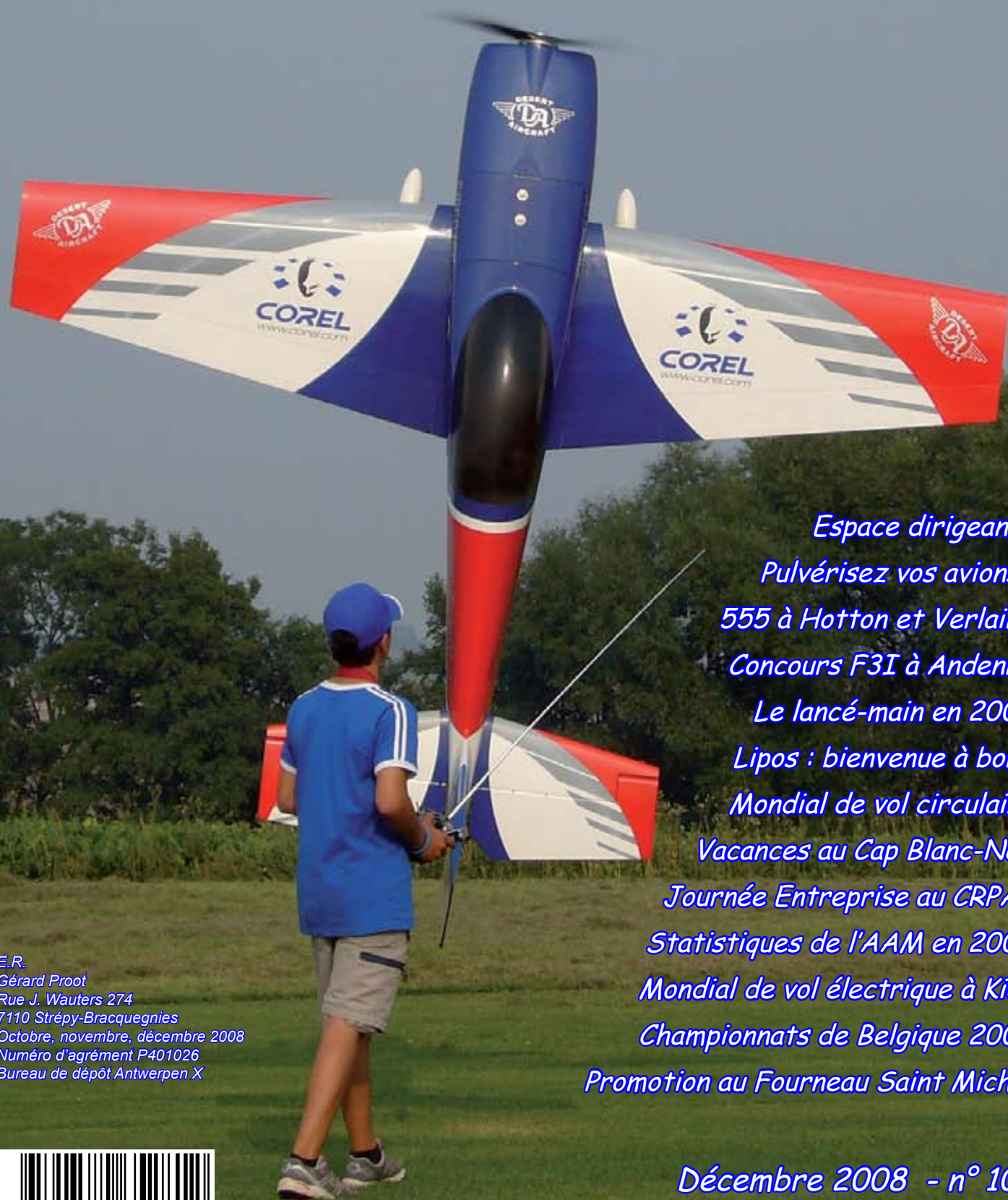


AAM Models-info

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
Octobre, novembre, décembre 2008
Numéro d'agrément P401026
Bureau de dépôt Antwerpen X

*Espace dirigeants
Pulvérisez vos avions !
555 à Hotton et Verlaine
Concours F3I à Andenne
Le lancé-main en 2008
Lipos : bienvenue à bord
Mondial de vol circulaire
Vacances au Cap Blanc-Nez
Journée Entreprise au CRPAL
Statistiques de l'AAM en 2008
Mondial de vol électrique à Kiev
Championnats de Belgique 2008
Promotion au Fourneau Saint Michel*

Décembre 2008 - n° 104



eRCMARKET.com

Noël commence tôt chez eRCMarket !
Du 1 décembre 2008 au 10 janvier 2009, chaque client
qui achète pour 80€ participe à notre

GRANDE LOTERIE de NOËL

Tout le monde gagne !

Des prix formidables...

Chaque semaine, trois kits Hélico 450-600-700
des radios, chargeurs, moteurs, Lipos, etc.

Action unique à ne rater
sous aucun prétexte

*Nous avons les meilleurs prix du Benelux et
même probablement d'Europe et le plus
grand stock...*

*Ne manquez pas d'emporter votre carte de
fidélité lors de votre visite !*

www.eRCMarket.com

Adresse : Kasteelstraat 27 1560 Hoeilaart - Tel +32 (0) 486 05 94 38 Sales@ercmarket.com



MODELMA

**DE BEURS VOOR
HOBBY EN SPEL**

**LE SALON DU JEU
ET DES LOISIRS**

BRUSSELS

Brussels Expo > Hall 9
13 > 15/03/09

www.modelma.com

Découvrez aussi / Ontdek ook :

Creativa

www.creavenue.com

www.madeinasia.be

**MADE IN
ASIA**

AAModels-info

Décembre 2008 - n° 104

Éditeur responsable :

Association d'Aéromodélisme ASBL,
(en abrégé AAM)
rue Montoyer 1 bte 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, Zwartkloostersstraat 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 :

Torque roll spectaculaire - la formule fait toujours recette auprès du grand public - ici Geoffrey Michiels avec son Extra 300, photo Patrick Michiels



*L'AAM vous souhaite
une année 2009
exceptionnelle !*

Au sommaire...

Le mot du président	4
Espace dirigeants	6
Concours inter officiels et les autres	7
Le lancé-main en 2008	8
Questions environnement	9
Promotion au Fourneau Saint Michel	10-11
Les brèves	12-13
Lipos: bienvenue à bord	14-15
Mondial de vol circulaire	16-23
Pulvérisez vos avions...	24-29
Championnat du Monde Electrique	30-32
Vacances au Cap Blanc-Nez	33-36
Stage Arthur Piroton	37
555 - Les Libellules à Hotton	38-39
Statistiques AAM	40
Journée «Entreprise» au CRPAL	41
Championnats de Belgique 2008	42
Sélections pour les World Air Games	43
Concours F3I à Andenne	44-47
555 - Fin d'été à Verlaine	48-49
Promotion RTL à Malèves	50
Concours Tiercé-Photos	50-51

Visitez notre site web

www.AAModels.be

Le mot du président

Chers amis et amies aéromodélistes.

Cette année, les diverses manifestations extérieures organisées par nos clubs ont été dans l'ensemble réussies malgré une météo capricieuse et certains d'entre-nous se dirigent déjà vers les salles pour y faire évoluer d'autres engins.

Nous sommes arrivés à l'heure des bilans et nous pouvons dire que notre association se porte bien puisque nous sommes aujourd'hui 2.565 membres (dont 362 juniors) soit 80 unités de plus qu'en 2007. Nous avons comme l'an passé aidé deux organisateurs de stages à savoir le CRPAL et Aéromania ainsi que quatre clubs qui ont organisé des « mini stages ». Notre stand promotionnel s'est déplacé dans différentes manifestations publiques et nos simulateurs ont été aimablement prêtés aux clubs désireux d'organiser ou de participer à des manifestations de propagande. Outre nos actions dans les écoles, l'équipe de l'AAM a rencontré plus d'une centaine d'élèves de fin de primaire à l'occasion d'une journée découverte organisée sur le site du Fourneau St Michel (près de St Hubert).

La saison sportive s'est déroulée normalement et les équipes qui se sont rendues dans les différents concours internationaux et championnats nous ont ramené des résultats plus qu'honorables. Au cours de cette année certains de nos pilotes ont participé à des épreuves de sélection organisées en Belgique en F6A (vols artistiques d'extérieur avion-hélico) F6B (vol musical en salle) et F6D (lancé main) pour les « World Air Games » qui se dérouleront l'an prochain du 7 au 13 juin à Turin. Le Président de la commission sportive de la LBA nous a avisé que plusieurs Belges auront la satisfaction d'être invités à cette grande manifestation.

Les administrateurs qui ont dans leurs attributions le contact avec les instances officielles (IBPT, DGTA, RW.....) ont été sollicités par différents clubs, et la plupart des problèmes posés ont été résolus. A tous, je vous saurai gré de bien vouloir respecter les normes de bruit afin de ne pas mettre en péril l'existence de nos terrains d'évolution, aux dirigeants des clubs d'effectuer les mesures nécessaires et d'assurer la mise à jour des registres.

Et le 2.4 Ghz ? Souvenez-vous du délai d'attente de la circulaire GDF de la DGTA ; nous devons nous armer de patience ici aussi, mais il faudra bien un jour que l'IBPT cède.

Aux dirigeants de club, je me permets de leur rappeler qu'ils peuvent compter sur le support du conseil de l'AAM et que notre fédé subsidie les stages, les concours, les actions dans les écoles, le concours « film vidéo » de notre Aéroclub national, etc..et qu'elle désire renforcer son budget de promotion. Pour y parvenir le conseil proposera à la prochaine assemblée générale du 1^{er} février 2009 l'approbation d'une légère augmentation de la cotisation des « seniors ». À ce jour, le conseil n'a pas encore établi le budget de 2009 et par conséquent le montant de la nouvelle cotisation, mais que les « comitards » de nos clubs se rassurent, ils seront avisés très rapidement du nouveau montant.



Georges Lietzmann
5 Novembre 1936
20 Septembre 2008

*Un beau matin,
il a tiré sa révérence...
Il nous laisse là tout étourdis,
ne sachant que dire.
Pourtant, vous êtes venus
et dans ce moment si particulier où
nous fûmes réunis, sans lui,
c'était comme si il était encore là,
entre nous tous, si présent et si loin....
Aidez nous à perpétuer son souvenir.*

Il me reste à remercier
tous ceux qui ont œuvré
durant cette année au
bon fonctionnement de
toutes nos activités.

J'espère avoir le plaisir
de vous rencontrer dans
nos prochaines assem-
blées et vous souhaite
ainsi qu'à vos familles,
une excellente année
2009.

Gérard.

Updatec T-REX 250

[KX019001TA]

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

ALIGN



Fabulous 3D Flying

www.updaterc.com



Design Features:

- Electric power system.
- Simple and light weight design provides awesome flight performance and extreme 3D capability.
- Rigid carbon fiber frame design.
- Beautiful factory painted fiberglass canopy.
- 3.5mm main shaft
- 2.5mm Feathering shaft
- 8.5mm Tail boom
- Center of gravity of Battery tray designed close to the rotor head.
- Tail rotor drive belt system.

Specification:

- Length: 430mm
- Height: 187mm
- Main Blade Length: 205mm
- Main Rotor Diameter: 460mm
- Tail Rotor Diameter: 108mm
- Motor Pinion Gear: 14T/15T
- Main Drive Gear: 120T
- Tail Drive Gear: 28T
- Drive Gear Ratio: 1:9.23:4.28/1:8:4.28
- Weight(w/o power system): 138g
- Flying Weight: Approx 330g

Contenu du Kit:

- T-REX 250 Kit Set X1 set
- 205 blades X1set
- RCE-BL15X 15A Brushless ESC X1
(Built-in 5-6V step-less adjustable BEC)
- 250L Brushless motor X1



199.99€

www.updaterc.com

Espace dirigeants

Nos volontaires sont-ils bien assurés ?

Pour rappel, le droit des volontaires et les obligations des associations qui les emploient sont gérés par la Loi du 3 juillet 2005 modifiée par les lois du 27 décembre 2005, du 7 mars 2006 et du 19 juillet 2006. La loi est entrée en vigueur dans sa totalité depuis le 1 juillet 2007.

Qui est "volontaire" ?

Tous ceux qui travaillent au sein d'un club et / ou de l'AAM sont des « volontaires » aux termes de la loi (précédemment on parlait de « bénévoles »). Sont donc visés non seulement les dirigeants sportifs, et donc les dirigeants de clubs aéromodélistes, mais aussi tous ceux qui donnent un coup de main au club à l'une ou l'autre occasion.

Tous nos volontaires sont-ils assurés ?

Les associations qui emploient des volontaires ont l'obligation de souscrire une assurance qui couvre la responsabilité civile de l'organisation.

1. l'assurance de l'AAM couvre ses clubs et les membres affiliés
2. Les membres sympathisants et les volontaires non affiliés à l'AAM seront couverts par l'assurance AAM pour autant qu'ils soient déclarés avant la manifestation à laquelle ils doivent collaborer.

Comment faire en pratique pour que les membres

sympathisants et les volontaires non affiliés à l'AAM soient couverts par l'assurance AAM ?

Les présidents des commissions sportives LBA, AAM et VML ont mis au point un formulaire qui sera rempli lors des assemblées sportives de janvier ou début février 2009. Pour chaque compétition ou manifestation, il sera prévu non seulement d'indiquer le lieu et la date mais aussi le nombre de volontaires non couverts automatiquement par l'assurance AAM, à savoir les membres sympathisants et les volontaires non affiliés à l'AAM. Si en cours d'année, une manifestation ou un concours devait s'ajouter au calendrier établi en début d'année, le club organisateur informera le secrétaire général de l'AAM, jldufour@aamodels.be, du nombre de volontaires prévu pour cette nouvelle manifestation. Jean-Luc informera ensuite la compagnie d'assurance. En ce qui concerne les néerlandophones, il faudra adapter le formulaire aux conditions de leur assurance.

Pour plus d'informations sur le droit des volontaires n'hésitez pas à consulter le site web www.aamodels.be/administration/la-loi-sur-les-volontaires-1-aout-2006

Paulette Halleux

De la part du secrétaire

L'Année sociale pour AAM asbl va du 1^{er} novembre au 31 octobre et est donc à cheval sur 2 années-calendrier. Donc, toutes cotisations reçues après le 1^{er} novembre sont considérées comme affiliations pour l'année-calendrier suivante. Ces inscriptions doivent être minoritaires car c'est à l'assemblée générale de janvier que les cotisations pour l'année sont définies.

Pour l'**inscription de nouveaux membres**, un nouveau formulaire a été mis sur le site de l'AAM. Merci d'utiliser cette dernière version (v 30.10).

Vos **contributions à l'AAModels-info** sont rémunérées 5 €/page. Encore faut-il que je connaisse votre numéro de compte en banque afin de verser vos dus. A la limite, votre adresse email me permettra de prendre contact avec vous. Mais, c'est loin d'être le cas pour la plupart des contributions. Puis-je donc vous demander, lors de l'envoi de vos articles, d'y ajouter votre adresse email et votre numéro de compte, et de me mettre en copie du mail envoyé pour publication.

Notez aussi que cette contribution n'est pas appliquée aux textes des administrateurs, ni aux reportages d'événements rémunérés par l'AAM (stages, ...), ni

aux comptes rendus des divers championnats qui sont en principe du ressort du chef d'équipe.

La saison prochaine, afin de se conformer mieux aux règles de la FAI et d'éviter les doublons, les numéros de **licences FAI** seront gérés par la LBA. Cela engendrera un temps d'attente supplémentaire entre la « commande » et la réception de ces cartes. Donc, il sera désormais inutile de me demander votre licence FAI le lundi en espérant participer à un concours national le dimanche suivant. Qu'on se le dise. Comme les années précédentes, elle sera distribuée à tout le monde sauf aux membres sympathisants et aux personnes ne résidant pas en Belgique ou ayant une nationalité autre que Belge. Néanmoins, pour ces derniers membres, il sera toujours possible d'obtenir une licence FAI belge en m'en faisant la demande via le formulaire de licence FAI (voir sur la page d'accueil de notre site web www.AAModels.be).

Merci de tenir compte de ces « petites choses » et bonne fin d'année.

Jean-Luc Dufour

Les concours internationaux "officiels" et les autres - une mise au point

La Ligue Belge d'Aéromodélisme a pris l'option de s'aligner au plus près sur les pratiques de la Fédération Aéronautique Internationale. C'est ainsi que les règlements d'application lors de nos compétitions nationales sont en principe la section correspondante du Code Sportif de la FAI, section 4. Par cette approche, nous sommes assurés que les modélistes qui seront appelés à représenter la Belgique lors des grands championnats de la FAI y sont préparés au mieux.

Les compétitions internationales ne font pas exception à la règle. Elles sont annoncées au calendrier annuel de la CIAM. Toutes les dispositions du code sportif doivent y être appliquées (jury, panels de juges, classement, pénalités, etc.)

Au cours de cette dernière décade, une nouvelle tendance a vu le jour au niveau de plusieurs catégories de compétition radioguidée. En effet, notre voisin le Deutsche AeroClub, reconnu par la FAI, connaît de longue date une dissidence (la Deutscher Modellflieger Verband ou DMFV). Cette puissante fédération se démène comme un diable dans un bûcher, en tentant de faire un maximum d'ombre au DAéC. La DMFV a notamment mis sur pied les compétitions de l'Eurotour, principalement en Allemagne mais aussi dans les pays voisins. Le succès de ces Eurotour est indéniable au point que nombre de modélistes en arrivent à confondre ce programme avec les manifestations organisées sous la houlette de la FAI. Ce n'est pas qu'en F3B, F3J et F5 que la DMFV est active; elle a notamment pris pied en voltige en salle (F3P et F6B).

Les organisateurs de compétitions enregistrées par la FAI sont tenus de respecter toutes les dispositions du code FAI et par exemple de réclamer aux pilotes participants la détention d'une licence sportive FAI. Les membres de la DMFV ne sont évidemment pas dispensés de cette formalité; il leur suffit pour cela de s'adresser au DAéC...



Tout récemment, l'organisateur français du concours de Carvin (un grand classique des compétitions internationales de voltige en salle dûment inscrite au calendrier de la FAI) a commis l'erreur d'annoncer qu'il n'exigerait pas la détention de la licence FAI. Mal lui en prit puisque sa compétition a été rayée du calendrier international par la FFAM et il a été forcé de l'annuler...

La FAI prévoit d'appliquer des sanctions aux participants à des compétitions internationales dont elle n'aurait pas connaissance officielle. Ces sanctions peuvent aller jusqu'au retrait de la licence sportive... Aussi, quand vous songez à participer à une compétition internationale, vérifiez bien qu'elle est reprise au calendrier FAI avant de vous y inscrire.

Il ne fait guère de doute que lors de la prochaine réunion de la CIAM en mars 2009, le DAéC sera mis sur la sellette. En attendant, toute compétition internationale organisée par nos clubs en Belgique devra faire l'objet d'une inscription au calendrier CIAM (l'AAM et la VML en supportent les frais d'inscription) et exiger la détention de la licence FAI pour y participer. Par la suite, la reprise de nos concours internationaux dans d'autres calendriers ne nous concerne plus.

Robert Herzog
Délégué belge à la CIAM

Assemblées générales 2009

LBA

Le **25 janvier 2009**, assemblée générale des délégués de clubs de la LBA à **Hofstade-Zemst** (Ontmoetingencentrum, Zemstsesteenweg 15, 1981 Hofstade) de 10h à 18h. - bar et sandwiches

Le **15 février 2009** à 14h, assemblée générale statutaire de la LBA à Vilvorde (CC het Bolwerk)

AAM

Le **1^{er} février 2009 à 10h**, assemblée sportive de l'AAM à Namur (salle l'Arsenal, rue Bruno 11, 5000 Namur) - à 13h, réétalonnage des sonomètres

Le **1^{er} février à 14h**, assemblée générale statutaire de l'AAM - réservation de sandwiches possible à l'adresse AG-AAM@aamodels.be

F3K

le lancé-main en 2008

par Frédéric Belche

Un petit mot pour donner des nouvelles de la saison F3K/F6D. Au total, 7 concours ont eu lieu cette saison ce qui est déjà très bien pour une première année de cette catégorie. 28 concurrents provenant à la fois de Wallonie et de Flandre ont participé à au moins un concours. Certains ont fait tout les concours, d'autres ont malheureusement dû choisir car ils pratiquent plusieurs catégories. Il faudra veiller à cela lors de l'établissement du calendrier 2009.

La météo a généralement été clémente lors des concours de cette année et aucun concours n'a été annulé.

Notre dernier concours fut un vrai régal avec une météo généreuse, idéale pour le lancé-main et offrant de belles performances. Avec un nombre de pilotes au dessus de la moyenne, cela nous a donné à tous l'impatience de se retrouver pour en découdre l'an prochain.

Le niveau des concurrents est déjà très élevé malgré la jeunesse de la catégorie.

Nul doute que certains se sont beaucoup entraînés cette année et vont encore le faire dans le futur.

La compétition s'est en tout cas déroulée dans une très bonne ambiance avec beaucoup d'entraide, de partage d'informations et toujours dans la convivialité. Au fur et à mesure que la saison avançait, le déroulement du concours devenait plus rapide grâce à la meilleure connaissance du règlement et des différentes tâches à effectuer.

À chaque concours, tous les pilotes participaient à la manche de F6D (catégorie de promotion de l'aéromodélisme pour les planeurs lancé-main) pour être qualifiés pour les World Air Games de Turin en 2009. Cette catégorie est à la fois très spectaculaire et motivante. En effet, tous les modèles sont lancés en même temps et le premier qui atterri est éliminé pour la manche suivante. Cela a valu de magnifiques affrontements pour gagner cette épreuve. La saison prochaine promet d'être aussi active, avec l'expérience de cette année en plus.

Alors à tous ceux qui désirent rejoindre cette jeune catégorie très conviviale simple à pratiquer, venez nous rendre visite lors d'un concours avec un modèle car il n'est pas nécessaire d'être un athlète pour faire du F3K.

A bientôt sur les terrains

Pour des renseignements complémentaires, contactez-moi (0478 93 05 28 ou frederic.belche@tvccable.net.be) ou Sacha Monnom (0477/50 86 09 ou sacha.monnom@skynet.be)

Classement des 10 premiers au Championnat de Belgique

Rang	Nom, prénom	Club	%
1	Lamouline Grégory	CRPAL	100,00%
2	Gyssens Chris	MACH	97,41%
3	Monnom Sacha	MCTF	95,89%
4	Leroy Olivier	RHPA	90,68%
5	Claeys David	MACH	80,93%
6	Lorrain François	ALOUETTES	78,31%
7	Denolf Chris	MACH	72,18%
8	Cuypers Peter	MACH	69,64%
9	Liekens Rudi	MACH	59,69%
10	Dufour Jean-Luc	ALOUETTES	50,57%

Questions environnement

Mes différentes contributions dans cette revue concernant les mesures de bruits sont restées bien silencieuses...un comble !

Très peu de clubs m'ont fait parvenir leurs mesures, que ceux-ci soient ici remerciés pour la bonne et responsable gestion de leur environnement. Rappelons que les clubs sont dans l'obligation de gérer les mesures du bruit et ce en accord avec les règles de l'environnement ordonnées par la Région Wallonne. Il m'incombe de collecter ces données et d'en faire rapport.

Tout le matériel nécessaire à cette gestion est disponible. L'AAM vous aide via la commission environnement, les formulaires-types, le calibrage des sonomètres... Les responsables de la mesure du bruit au sein de chaque club peuvent y faire référence et au moindre problème me contacter. J'ai moi-même organisé au sein de mon club des mesures du bruit pour des modélistes un peu isolés.

J'attire l'attention des clubs sur les contrôles effectués par la police de l'environnement à l'insu des clubs. Si vous n'êtes pas en règle, si vous n'avez pas de registre du bruit, si vos pilotes n'ont pas leur carte correctement mise à jour ... il ne serait pas étonnant que vous ayez des ennuis avec la Région Wallonne et que vos activités modélistes soient limitées d'une façon ou d'une autre. De la bonne gestion du bruit au sein des clubs dépend l'avenir de la pratique de notre hobby.

Une circulaire vient d'être envoyée à tous les clubs afin de battre le rappel. Toutes vos mesures doivent être envoyées selon le formulaire adéquat (sur le site de l'AAM) et doivent me parvenir (serge.vassart@skynet.be ou svassart@aamodels.be) au plus vite – la saison en extérieur touchant à sa fin.

Il est évident que les motorisations utilisées en aéromodélisme évoluent et deviennent de moins en moins thermiques au profit de l'électrique qui ne nécessite pas de mesure de bruit vu sa discrétion. Mais nous n'avons aucune idée de cette évolution. C'est la raison pour laquelle je demande aux clubs via la circulaire de me fournir cette information, ce qui pourrait justifier le « silence relatif » des clubs. Que vous soyez un club dédié uniquement aux planeurs, aux motorisations électriques ou si celles-ci prennent de plus en plus d'ampleur dans votre club, faites-le nous savoir !

Aux responsables des clubs, il est plus que temps d'agir en responsable et de collecter vos données afin de me les fournir. J'attends vos réponses avec impatience.

Bonne fin de saison à tous !

Serge VASSART
Commission Environnement AAM

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 composites et bien d'autres choses encore, mais surtout... une compétence et un service inégalés à 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

Promotion de l'aéromodélisme à Saint Hubert

Une journée au Fourneau Saint Michel

12 septembre 2008



trentaine de stands répartis sur les grandes pelouses du domaine étaient ainsi prêts à accueillir plusieurs centaines d'enfants, accompagnés de leurs instituteurs, et amenés en bus depuis toute la province. Notre administrateur Stefan Wilski avait bien fait les choses, puisqu'il avait senti un grand intérêt pour notre activité et prévu pas moins de trois stands qui allaient pouvoir fonctionner en parallèle. Avec une durée de présentation d'environ une heure par groupe, nous étions prêts à accueillir de l'ordre de 20 enfants par heure dans chaque stand, soit 240 sur la journée. Avec les quelques défections dues sans doute au temps, ce sont environ 180 enfants que nous avons pu contacter.

A l'invitation de l'asbl « Fondation Saint Hubert », l'AAM a accepté de présenter une introduction de l'aéromodélisme aux enfants de 5^{ème} et 6^{ème} primaire. Tout le domaine du Fourneau Saint Michel avait été réparti en trois « mondes » : Le Monde Aérien, Le Monde de l'Eau et Le Monde des Sens. Dans chacun de ces trois « mondes », une

Gérard est arrivé à intéresser aussi bien filles que garçons



Le programme de notre présentation comportait :

- une introduction théorique : un avion, comment cela vole?; introduction des notions de portance et de trainée, équilibre des forces; les parties vitales d'un avion et les surfaces de commande; la radio-commande d'un modèle réduit d'avion; démonstration de l'action des commandes sur un modèle réel et sur simulateur de vol
- un apprentissage du pilotage d'un modèle réduit sur simulateur
- le montage et le réglage d'un petit modèle en Dépron offert à chaque enfant, monté sur place et mis en vol sur la pelouse voisine

Le temps ce vendredi matin était tout sauf attrayant : pluie et bourrasques de vent. Mais heureusement, ces conditions climatiques n'ont pas découragé les visiteurs et nos trois stands ont bourdonné d'activité dès l'heure d'ouverture. Paulette, Gérard, Jean-Louis, Stefan et Robert ont pu retenir l'attention de tous ces petits qui ont clamé que notre activité était « la plus chouette » de tout le site. Il faut dire qu'avec huit simulateurs fonctionnels sur place et une bonne préparation des posters de démonstration au format A3, ainsi que la distribution à chaque participant d'une

M O D E L I S M E
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

MODÈLES RÉDUITS
Rue d'Envoz 44 - 4218 COUTHUIN
(HUY) 085 712576
SPECIAL INDOOR et PARK FLYER
Salles disponibles tous les dimanches à partir de septembre
Renseignements & inscriptions : 085 712576
LE PLUS GRAND CHOIX DE LA RÉGION ET TOUJOURS LES MEILLEURS PRIX
Ouvert lundi, mardi, jeudi, vendredi de 13h30 à 19h30
Ouvert samedi de 9h30 à 15h00 - Fermé le dimanche
Accès : E42 - Sortie 8 - Direction Huy - 2^{ème} route à droite



Toute la fascination des premiers pas en pilotage d'un avion - elle n'est pas près d'oublier l'expérience...

fiche pédagogique reprenant les principaux points de l'introduction théorique, il y avait de quoi retenir l'attention de tous. Plusieurs contacts ont pu être liés avec les instituteurs présents, auxquels nous avons pu proposer un suivi de l'activité, notamment sous la forme de stages de pilotage en double commande. Déjà en 2007, l'AAM avait été présente au Fourneau Saint Michel, avec une équipe certes plus réduite. Gageons que cela deviendra une étape obligée de notre programme annuel de promotion de notre hobby.

Robert



Notre staff sur place : accroupis et de g. à dr. Paulette, Gérard, Stefan et Jean-Louis; debout Robert,

Les brèves

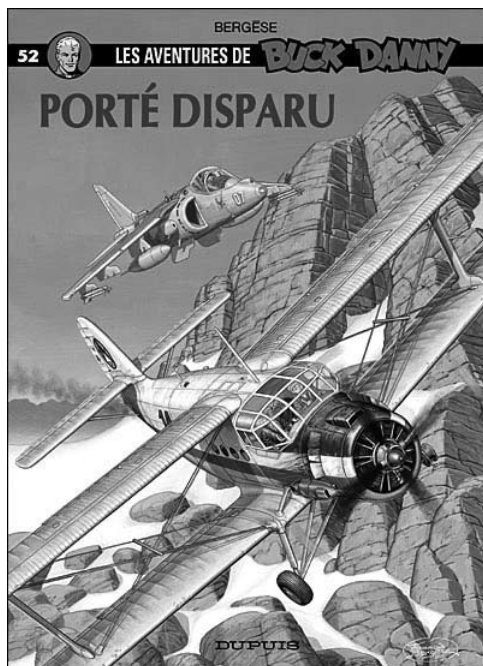
Pierre Monmarty: dernier vol...

Le magazine Fly international publiait dans son numéro 160 un communiqué de la société 'Pierre Monmarty Avions Modèles Réduits'. Celui-ci annonce la fin des activités et la vente du stock au rabais. Pour ceux qui ne connaissent pas, PM est un des derniers artisans français commercialisant des maquettes traditionnelles en structure. Sa gamme comprenait principalement des avions militaires. Sa disparition ajoute un peu plus à la difficulté de trouver des boîtes de construction de qualité en balsa. C'était aussi le seul producteur de modèles très originaux comme son fameux Dewoitine 520, le fabuleux Me109e ou le récent Tempest. LS



Buck Danny, porté disparu

C'est le titre du dernier Buck Danny, en vente dans toutes les bonnes librairies. Quel rapport avec l'aéromodélisme? Les avions, bien sûr! Mais ce qui motive la publication de cette petite pub gratuite, c'est que ce numéro 52 sera aussi le dernier, Francis Bergèse ayant décidé d'arrêter la série. Il cherche un repreneur, alors si le coeur vous



en dit... Mais attention, il paraît que Francis est très sévère et qu'il ne donnera les droits qu'à un auteur au talent exceptionnel. Espérons que celui-ci existe car sans Buck Danny et ses camarades, Lady-X pourrait bien mettre le monde à feu et à sang!

LS

2,4GHz, sinon rien ?

OO-AS300

(Laurent.schmitz@jivaro-models.org)

Parcourant les pubs dans le 'Model Airplane News' de septembre, j'ai été très surpris de constater qu'au fil des 140 pages de cette revue américaine on ne compte que... deux radios FM contre une vingtaine en 2,4GHz! De là à dire que la FM est en voie de disparition outre-Atlantique, il n'y a qu'un pas.

Autre constat: si le marché américain est affligé comme chez nous de jouets électriques en mousse, les 'vrais' aéromodèles sont en majorité munis d'un moteur thermique. C'est presque 'rafraichissant' de relire des termes devenus rares dans les revues francophones, comme 'contre-pointeau', 'culasse' et 'bistouille'... J'ai même trouvé de véritables 'curiosités', comme une pleine page de pub pour les nouveaux deux-temps Thunder Tiger de 1,13cc, 3cc et 4,5cc! Autant de cylindrées définitivement victimes du couple brushless/lipo en Europe.

Enfin, dans toute la débauche d'ARF de toutes tailles à vendre aux States, il n'y a pas un seul planeur un peu sexy. On trouve des engins à double dièdre en balsa, mais pas l'ombre d'un ASW28 à fuselage fibre. Par ailleurs, beaucoup de 'trainers' made in USA ont un look carrément démodé. Ça me rappelle le Charter et le Taxi, mais sans les courbes (si, si, c'est possible!). Des caisses à voler, mais alors en 2,4GHz...

a123 : toute la vérité ...

OO-AS300

(Laurent.schmitz@jivaro-models.org)

Dans l'article sur Mellery, je remarquais que les accus a123 n'avaient pas (plus?) la cote, malgré des débuts prometteurs. Ce n'est pas l'avis de Roland Matthys, qui rappelle judicieusement les avantages de cette technologie. Je cite:

Pour les besoins du F3A, un pack FlightPower 10S1P 5350mAh vaut 405.45 euros pour une capacité de 192.6Wh.

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

Un pack a123 équivalent formé de 24 cellules à 13.40 euros (venant d'Albatros) vaut 321.60 euros pour une capacité de 182.2Wh.

Comme de plus, à l'usage il faut 3 packs FlightPower pour 1 pack a123, il n'y a pas photo! Par contre, le pack a123 fait 1680gr contre 1150gr pour le FlightPower. C'est à mon sens le seul inconvénient.

Il est vrai qu'avec les a123, il faut savoir ce que l'on fait:

- monter les cellules sans devoir les souder (solderless tube de MEC)
- prévoir des prises d'équilibrage (système MEC modifié)
- disposer d'un chargeur compatible.

Les a123 se rechargent en moins d'un quart d'heure, à condition de posséder le chargeur ad-hoc, capable en outre de délivrer un fort ampérage (20A dans l'exemple ci-dessus). Il faut aussi une alimentation adéquate, la batterie de voiture ne suffisant pas.

L'argument financier doit être interprété de façon correcte. En effet, si les a123 sont plus chers que les lipos chinois, ils sont par contre plus intéressants que les accus de marque: Kokam, Flight Power, Polyquest, etc. Comme la durée de vie des a123 est au moins 5x plus longue, on peut comprendre que ces accus ont un excellent choix pour

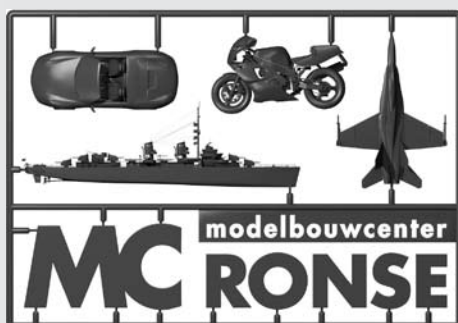
les pilotes volant très souvent. Remorqueurs, avions-école, multis d'entraînement, ... autant de modèles qui peuvent avantageusement voler aux a123.

Par ailleurs, ces accus sont une alternative très intéressante aux Ni-xx dans les **grands modèles thermiques**, pour alimenter le 'Power box', l'ECU ou l'allumage électronique. En effet, la tendance actuelle est de monter des Lipos partout, mais cela présente de sérieux risques car ces accus sont généralement fixés à demeure dans le modèle et protégés des vibrations par de la mousse. Non seulement il est difficile de contrôler l'état des accus (gonflement, déséquilibre, surchauffe à la charge), mais en plus il est dangereux de recharger ces accus dans un petit gros contenant parfois des litres d'essence ou de kérosène. Sans compter que les Lipos sont fragiles et ont une durée de vie fort variable, de l'ordre de deux à trois ans, parfois moins. Pour une utilisation 'noyée' dans la cellule, les a123 offrent actuellement le meilleur compromis entre le poids, la longévité et la sécurité.

Enfin des accus qui ont de bonnes chances de survivre au modèle qu'ils équipent...

Plus d'infos: www.a123systems.com

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



Lipos: bienvenue à bord...



OO-AS300

laurent.schmitz@jivaro-models.org

Il est désormais interdit d'emporter des batteries au lithium dans les bagages en soute d'un avion. Les accus de PC portables et autres gadgets électroniques ne sont autorisés que s'ils sont montés sur l'appareil. Le transport d'accus de réserve dans les bagages à main est toléré sous certaines conditions.

Cette décision fait suite à l'incendie d'un DC-8 en 2006 à Philadelphie. L'avion-cargo de la firme UPS s'était posé en catastrophe avec un compartiment en feu. Il a fallu quatre heures aux pompiers pour circonscrire le sinistre, malgré l'usage de mousses et produits retardants spéciaux. L'enquête menée par l'agence américaine de sécurité du transport aérien (NTSB) sur cet accident et d'autres incidents mineurs a mis en évidence la menace représentée par les batteries au lithium en cas de

court-circuit ou de défaut interne. Le plus grand danger proviendrait de piles au lithium métallique non rechargeables car celles-ci ne peuvent être éteintes par les extincteurs des avions une fois qu'elles commencent à brûler. La fréquence des incidents est extrêmement faible puisqu'il est question de 15 cas en deux ans, sur 64 millions de vols aux USA...

Le nombre d'accus transportés chaque jour est gigantesque car depuis quelques années ils sont partout: GSM, appareils photos, laptops, GPS et... modèles réduits en sont désormais équipés.

F3A en Floride ?

Les conséquences de cette décision ne sont pourtant pas dramatiques pour nous aéromodélistes. Depuis le 1^{er} janvier 2008, les batteries au lithium se trouvent sur la liste des articles prohibés en soute, au

même titre que les carburants et isotopes radioactifs... En cas de voyage à l'étranger, pour un championnat ou un meeting par exemple, la compagnie aérienne refusera l'enregistrement en soute de votre matériel. Même si le risque d'un contrôle est très faible, ne tentez pas de passer les lipos 'en douce' dans votre valise. Les Américains n'ont absolument pas le sens de l'humour et si vous êtes pris vous finirez très probablement le voyage en prison pour avoir enfreint une loi fédérale (voir encadré). Entre-temps la majorité des compagnies aériennes ont adopté ces règles américaines. La bonne nouvelle, c'est que les tolérances pour les bagages à main sont largement suffisantes, moyennant quelques précautions (voir encadré 'Équivalent-lithium'). Si vous voulez éviter de possibles palabres à l'embarquement, demandez à l'avance une confirmation par écrit à votre compagnie aérienne, en leur décrivant le matériel que vous comptez emporter : nombre d'accus, équivalents-lithium et type d'emballage. Précisez bien qu'il ne s'agit PAS de piles lithium-métal non rechargeables.

Achats à l'étranger

Plus que le commun des mortels, le modéliste est bien conscient qu'un Lipo peut causer un incendie majeur; il y a assez d'exemples dans la presse spécialisée et sur Internet. En outre, la masse de nos batteries dépasse largement celle des accus 'grand public' et les lipos eux-mêmes sont très vulnérables lors du transport car ils ne sont pas protégés par un boîtier rigide, comme c'est le cas dans un PC portable. Sans compter que les conducteurs sont

exposés et souvent isolés sommairement...

Qu'en est-il alors des très populaires achats à l'étranger, avec envoi 'banalisé' par avion? D'un point de vue légal, on ne peut rien vous reprocher. Vous n'êtes pas responsable de la façon dont le colis vous parvient. Il vaut tout de même mieux bannir les ven-

deurs conditionnant leurs articles en dépit du bon sens.

Si par contre vous envoyez vous-même un accus à l'étranger, sachez que vous êtes légalement responsable.

Ainsi, vous êtes tenu de mentionner clairement le contenu et la nature dangereuse du paquet selon les normes en vigueur.

Les Chinois ne le font pas, mais ce n'est pas une excuse...

Par ailleurs, l'envoi d'une batterie gonflée ou endommagée est strictement interdit! Pas question de renvoyer votre accus défectueux à Hongkong pour profiter de la garantie: non seulement c'est inconscient mais même s'il ne se passe rien vous risquez très gros en cas de contrôle à la douane (voir encadré 'Rien à déclarer ?'). À bon entendeur...

Plus d'infos: http://safetravel.dot.gov/larger_batt.html

Rien à déclarer ?

"You must declare your dangerous goods to the airline. Failure to do so violates U.S. Federal Law. Violators may be subject to a maximum penalty of 5 years' imprisonment and \$250,000 or more (49 U.S.C. 5124)."

Vous devez déclarer les articles dangereux à votre transporteur, sous peine d'enfreindre la loi fédérale américaine. La sanction encourue est de 5 ans de prison maximum et 250.000 dollars ou plus. **Ceci compte également pour les envois postaux!**



Équivalent-lithium

Vous pouvez transporter dans votre bagage à main deux accus contenant chacun un équivalent-lithium de 8 à 25 grammes, ce qui correspond respectivement à 100 et 300 watts/heure. Pour savoir si votre accus est autorisé, multipliez son voltage par sa capacité en ampères-heure. Exemple, pour un lipo 6S de 4500 mAh, cela vous donne : $6 \times 3,7V \times 4,5Ah = 100 \text{ watts/hr}$.

Tout accus délivrant plus de 300 watts/hr est interdit. Par contre, il n'y a pas de limitation au nombre d'accus de moins de 100 watts/hr. Dans certains cas, il peut donc être intéressant de fractionner un pack. Par exemple, trois lipos 4S au lieu d'un pack 12S...

Notez que les accus doivent être emballés *séparément* et *isolés* de façon correcte, à l'appréciation du personnel chargé du contrôle. Le personnel de cabine doit pouvoir séparer facilement un accus prenant feu du reste des bagages.

Un conteneur spécifique (non verrouillé) et une identification claire des capacités et voltages ne sont donc pas un luxe superflu... **ATTENTION** : les accus gonflés, endommagés ou réparés sont strictement interdits!

Les championnats du Monde 2008 pour modèles réduits d'avions de vol circulaire commandé

Les championnats mondiaux de vol circulaire commandé 2008 ont été organisés par la Fédération Française d'AéroModélisme (FFAM) conjointement avec le club local du « CERCLE MODELISTE BLENOD LORRAINE ». Ces championnats se sont déroulés du 28 juillet au 4 août 2008, sur le magnifique stade de vol circulaire de Landres, situé en Lorraine, dans le nord-est de la France.

Les pistes officielles

De gauche à droite sur la photo ci-dessous :

La piste de Team Racing (course par équipe)

Les pistes d'acrobatie en dur et en herbe

La piste de vitesse
A l'arrière plan, derrière les arbres, les 2 pistes en herbe pour le combat.

Les participants

41 nations avaient répondu présent à l'invitation des organisateurs français et alignaient

47 pilotes en catégorie vitesse F2A (pas de pilote belge)

89 pilotes en acrobatie dont 3 belges : Luc Dessaucy du « Centre Aéromodélisme de Pepinster »

David Liber du « Centre Aéromodélisme de Pepinster »

Salvatore Barile du « Limburgse Vleugels »

42 équipes en team racing (pas d'équipe belge)

92 pilotes en combat dont 3 belges :

Dimitri Janssens du « JDM Nivelles »

Robert Liber du « Model Club Leuzois »

Jean Claude Janssens du « JDM Nivelles »

Soit un total de 312 concurrents auxquels il faut encore ajouter 90 mécaniciens de combat et quelques 250 supporters (rare sont les catégories qui réunissent un tel plateau).

La compétition

Lundi 28 juillet

Arrivée des concurrents, enregistrement et distribution des différentes commodités comme les accès aux hôtels, tickets repas, itinéraires etc. Suite à notre bonne préparation, tout est parfaitement en ordre pour notre équipe.

Une réunion des chefs d'équipes est prévue en soirée pour une mise au point relative aux règlements en vigueur et pour donner les heures de passage de nos concurrents au contrôle des modèles et aux entraînements officiels du lendemain.

Mardi 29 juillet

8h20 notre équipe de combat décide de ne pas utiliser leur temps d'entraînement sur le site officiel (15 minutes), elle préfère se rendre aux terrains d'entraînement extérieurs où elle disposera de plus de temps pour les mises au point.

12h04 nous débutons l'entraînement officiel d'acrobatie, Salvatore et David ont des problèmes de moteur.

David décide de remplacer son mo-



teur par un nouveau moteur testé en Belgique et qui à 5 vols à son actif. Il se rend ensuite à la piste d'entraînement où, en attendant son tour de vol, il constate avec stupeur que l'hélice de son moteur est tombée, vilebrequin cassé ! Renseignements pris auprès d'autres équipes il s'agirait d'un défaut de fabrication « trempage trop dur ». Yuri Yatsenko, le fabricant ukrainien du moteur présent sur le site, nous proposera le lendemain de réparer gracieusement le moteur (hélas ! trop tard, David devra donc utiliser son ancien moteur).

A 15h contrôle des modèles, tout est ok pour nos acrobates. En combat par contre, plusieurs moteurs de concurrents, dont un pour Robert et deux pour Dimitri, sont contrôlés « suspects » (les diamètres d'entrée d'air des venturis sont trop grands !). Explication : Le code sportif prévoit une jauge de contrôle de 40 millimètres avec une tolérance positive de 5 centièmes, jauge avec laquelle nos moteurs sont conformes. Par contre le même code sportif stipule que le diamètre de l'entrée d'air du venturi doit être de maximum 40 millimètres (sans tolérance), ce à quoi 3 de nos moteurs ne répondent pas. Les officiels acceptent cependant de marquer nos moteurs sous réserve de rectification du diamètre des venturis. Ils nous annoncent que des contrôles inopinés seront faits sur le terrain et qu'à ces occasions la jauge de 40 millimètres sera utilisée et que les concurrents qui utiliseraient des venturis non-conformes seraient disqualifiés.

A 19h le chef d'équipe reçoit l'ordre de vol, l'équipe d'acrobatie n'est pas du tout favorisée car nous volons parmi les premiers, Salvatore 2^{ème}, David 4^{ème} et Luc 8^{ème} ; de plus notre groupe est constitué en majorité de pilotes moyens, ce qui ne va pas faire monter les points. En combat, Jean-Claude a hérité d'un tirage au sort très difficile, le champion du Monde en titre le Russe Trifonov ; Robert affrontera un Néo-zélandais et Dimitri un Lituanien.

La journée se clôture par la cérémonie d'ouverture des championnats. Le traditionnel défilé a été avantageusement remplacé par la projection sur écran géant de diapositives présentant les particularités touristiques et sportives des 41 nations inscrites. Chaque extrait se termine par des photos de modélistes ayant marqué leur nation ; un murmure d'émotion a parcouru



la foule lorsque l'image de Jean Dessaucy est apparue à l'écran.

Luc Dessaucy (au centre) dans le parc à câbles

La soirée se termine en apothéose par un magnifique spectacle pyrotechnique à la Jean-Michel Jarre de plus de deux heures.

Mercredi 30 juillet, 1^{er} tour

Acrobatie F2B

Nos acrobates volent le premier tour sur la piste en béton.

Salvatore vole à 9h09 après un Autrichien. Il est satisfait de son vol, malheureusement ce ne sera pas l'avis des juges pour lesquels il réalise un score de 873,00 points.

David vole le 4^{ème} à 9h27. Il fait un vol correct malgré son moteur qui chauffe en fin de vol dans les figures au plafond et est gratifié d'un score de 952,23 points.

Luc vole 8^{ème} après un Canadien. Il est très satisfait de son vol, hélas il sera déçu par le pointage des juges, 983,36 points.

Combat F2D

L'équipe belge est composée de trois pilotes, Robert Liber, Jean-Claude Janssens et son fils Dimitri. Les ailes de combat utilisées par nos pilotes sont des constructions en balsa de conception personnelle. Les moteurs de 2,5 cm³ utilisés sont pour Jean-Claude et Dimitri des « FORA », Robert utilisant pour sa part des « VIPER », les deux types de moteur sont d'origine ukrainienne.

La compétition enregistre cette année une participation record de 92 concurrents, dont 13 juniors, représentants de 30 nations, avec pour la première fois en championnat du Monde, la participation de l'Arménie, de la Mongolie et du

Kazakhstan.

Le principe de la compétition est que chaque pilote dispose de deux vies. Un tirage au sort détermine l'ordre de passage et l'adversaire. A l'issue de la confrontation, le plus haut score enregistre une victoire, le plus bas une défaite.

Deux défaites signifient l'élimination de la compétition. Un vol de combat dure 4 minutes, chaque seconde de vol rapporte 1 point, chaque seconde passée au sol coûte 1 point, 100 points sont attribués à chaque coupe effectuée à la banderole de l'adversaire, des pénalités de 40 points, 100 points ou des disqualifications peuvent être prononcées par le chef de piste et les 2 juges.

Le tirage au sort nous a attribué un ordre de passage très contraignant (nos trois vols en 40 minutes). L'équipe aura de ce fait quelques problèmes à gérer calmement les différentes procédures de départ (mise et remise en place du matériel dans le parc à câbles, contrôles des câbles et des moteurs, remplissages des réservoirs, choix de la couleur et enfilage des jaquettes, entrées et sortie de piste du matériel et des ailes).

13h46, Jean-Claude rencontre Igor Trifonov RUS

Premier tour difficile pour Jean-Claude, le Russe qu'il rencontre est champion du Monde en titre et va défendre son titre avec acharnement. Jean-Claude ne se laisse cependant pas impressionner, il attaque d'entrée de jeu, mais dans sa fougue, coupe toute la banderole de son adversaire. Après quelques secondes d'observation le Russe passe à l'attaque. Jean-Claude se défend comme un beau

diable, mais ne peut éviter la coupe de son adversaire. Ils sont donc maintenant à égalité, mais les câbles sont emmêlés ! Les deux ailes virevoltent dans tous les sens jusqu'au moment où elles percutent violemment le sol. Les mécanos se précipitent car ils doivent récupérer les ficelles des banderoles et les transférer sur les ailes de réserve. Dans cette opération, les Belges handicapés par une course plus longue à effectuer, vont redécoller quelques secondes après le Russe. A l'issue des 4 minutes réglementaires le score est de 322 points à 330 pour le Russe, une coupe à une, mais 4 secondes de plus de temps au sol pour Jean-Claude.

Résultat : Première défaite de Jean-Claude.

14h10, Robert rencontre Bryce Gibson NZL

Bon début pour Robert qui au terme d'un combat indécis, émaillé d'accrochages et de rebondissements, enregistre un score étié de 430 points à 412 (2 coupes à 2, mais moins de temps au sol pour Robert),

Résultat : Première victoire de Robert, beau travail d'équipe !

14h26, Dimitri rencontre Robert Platkauskas LTU

Beaucoup de stress avant de débiter ce match. Le temps imparti est vraiment trop court entre deux combats pour une équipe qui comme nous, ne dispose pas de mécanos spécifiques. Nous arriverons en piste avec quelques minutes de retard, ce qui entraînera quelques railleries et énervements de la part des juges et du chef de piste.

Les moteurs démarrent à la perfection, les deux adversaires sont maintenant en vol, mais pas pour longtemps.

Un emmêlement se produit dans la première attaque, les deux ailes se télescopent violemment et finissent leur course au sol. Les mécaniciens se précipitent, Robert récupère la banderole, Jean-Claude démarre le moteur de la seconde aile, en moins de 20 secondes Dimitri suivi de son adversaire sont de nouveau en vol.

Au signal du chef de piste le combat reprend, mais 10 secondes plus tard, nouveau crash. L'aile de Dimitri est au sol, inutilisable ! L'agresseur lituanien pour sa part reste en vol. Dimitri voudrait réparer et repartir avec sa première aile, mais cela nous est interdit par le juge de piste prétextant que la fixation du moteur n'est

L'équipe belge de combat de g. à dr. Jean-Claude, Dimitri et Robert



plus suffisante.

Dimitri est frustré, il s'est fait descendre deux ailes sans avoir pu réagir et défendre ses chances. Le score est sans appel, -184 points à 208 (pas de coupe, mais seulement 28 secondes de vol pour Dimitri)
Résultat : Première défaite de Dimitri

Jeudi 31 Juillet, 2^{ème} tour

Combat F2D

8h24, Robert rencontre Aliona Fomin POR

L'adversaire portugaise est relativement facile pour Robert, mais il ne faut jamais sous-estimer l'adversaire, ce que fait parfaitement Robert en gérant intelligemment son combat.

Résultat : Seconde victoire de Robert, 540 points à 340, 3 coupes à 1, pas de temps au sol.

9h12, Jean-Claude rencontre Robert Owen AUS

Bon démarrage des moteurs, deux minutes de combat intense durant lesquelles les adversaires effectueront chacun une coupe. Survient ensuite un emmêlement qui se soldera par le crash des deux ailes. Les mécanos interviennent rapidement et font redécoller les ailes de réserve.

Le combat reprend, mais dans son attaque l'Australien percute l'aile de Jean-Claude qui sans contrôle termine sa course au sol. Nos deux mécaniciens s'activent pour réparer la casse, mais sans y parvenir avant la fin du temps réglementaire.

Résultat : 160 points à 210, une coupe à une, mais plus de temps au sol pour Jean-Claude.

Seconde défaite de Jean-Claude, il est éliminé.

A remarquer qu'à l'issue du combat la conformité du matériel des deux concurrents a été contrôlé sur le terrain par les commissaires. Ce contrôle a confirmé la validité du matériel utilisé par les deux concurrents.

14h50, Dimitri rencontre Olga Soshnina UKR

Rencontrer une jolie jeune fille n'est jamais désagréable, mais en combat l'expérience nous a prouvé que ces « faibles femmes » sont loin d'être des cadeaux. Dimitri le sait et va donc devoir gérer son combat en toute courtoisie mais sans galanterie. Le combat



débute par l'attaque de l'Ukrainienne, qui effectue d'entrée de jeu une coupe à la banderole belge. Dimitri contre-attaque et effectue à son tour une coupe. Soudain, suite à un emmêlement, l'aile de Dimitri quitte l'aire de vol câbles coupés et va s'écraser 60 mètres plus loin. L'aile étant accessible, Robert effectue alors le sprint de sa jeunesse, récupère la banderole et revient la fixer sur l'aile de réserve dont Jean-Claude a démarré le moteur. Dimitri repart à l'attaque, mais c'est l'Ukrainienne qui effectuera encore deux coupes tandis que Dimitri ne parviendra plus qu'à en faire une seule.

Résultat : 360 points à 520, 3 coupes à deux pour l'Ukrainienne, du temps au sol pour les deux concurrents.

Seconde défaite de Dimitri, il est éliminé.

Toutes les forces de l'équipe se portent maintenant sur Robert qui reste qualifié avec 2 vies.

Acrobatie F2B

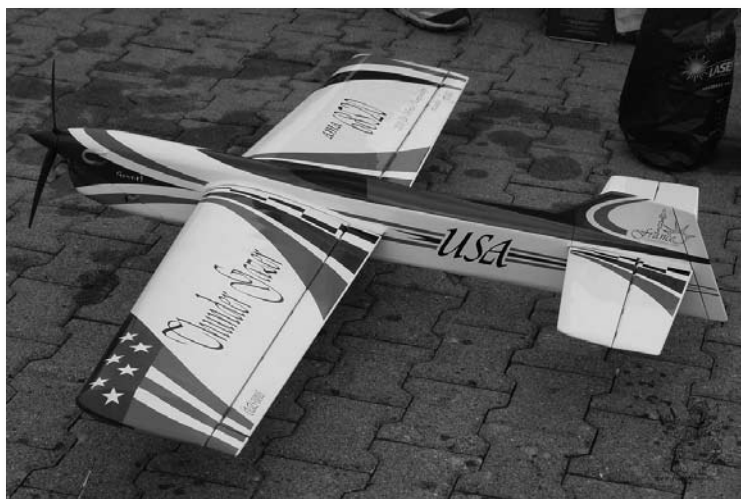
Nos acrobates volent cet après-midi sur la piste en herbe bordée d'arbres (bonjour les turbulences).

David vole à 14h21. Il réalise un bon vol malgré les turbulences et obtient 999,90 points.

Salvatore vole à 16h01. Il démarre bien, mais progressivement son moteur s'enrichit et Salvatore doit renoncer à réaliser la fin de son programme, ce qui se traduit par un médiocre 616,43 points.

Luc vole avant-dernier. Il réalise un bon vol qu'il estime cependant moins bon que son premier. Résultat 1004,86 points, (son meilleur score); tout le monde peut se tromper !

Le chef d'équipe aide David au départ



L'avion du champion du monde F2B

Vendredi 1^{er} août, 3^{ème} tour

Combat F2D

9h50, Robert rencontre Andy Mears USA

Il pleut ce matin et les moteurs sont très difficiles à démarrer. Mauvais démarrage de Robert, quelques secondes de retard au décollage. L'Américain passe à l'attaque et occasionne immédiatement un emmêlement des câbles durant lequel il effectue une coupe à la banderole de Robert. L'Américain est cependant incapable de contrôler son aile qui s'écrase au sol, tandis que Robert contrôle son aile et reste en vol. L'Américain redécollé avec son aile de réserve et part immédiatement à l'attaque. S'ensuit une belle empoignade durant laquelle les deux adversaires effectueront chacun une coupe. Nouvel accrochage, l'Américain est de nouveau au sol. C'est bon pour Robert car l'Américain perd du temps et devra redécoller avec sa banderole presque complète, tandis que la banderole de Robert est totalement coupée. Les mécanos américains vont alors se mélanger les pinceaux, confrontés à l'emmêlement de leur propre banderole dans leurs câbles, ils ne parviendront pas à dénouer ce problème avant la fin du temps réglementaire.

Résultat : 2 coupes à 1 pour l'Américain, mais 1 minute 15 de temps au sol, 340 points à 290

Troisième victoire de Robert.

Acrobatie F2B

Nos acrobates volent l'après-midi sur la piste en dur. Ce troisième tour de vol est très important pour l'accès aux vols de finale, malheureusement pour nous le vent augmente fortement et de ce fait les turbulences augmentent également.

Certains concurrents comme les Américains vont même renoncer à ce vol, leur pointage précédent étant suffisant.

Luc vole à 14h03. Il fait un bon vol, (l'entraînement dans toutes les conditions atmosphériques se fait sentir) et obtient 978,73 points, une cotation très valable au vu des conditions atmosphériques.

Salvatore vole à 14h30. Il est fortement gêné par le vent et a de plus réglé son moteur trop pauvre, son vol est donc très rapide, trop rapide. Son moteur Super Tigre 51 semble difficile à régler. Il obtient 859,63 points.

David vole à 14h48. Il débute mal son vol par un double renversement rebondit au passage dos, cela s'arrange ensuite, mais on remarque qu'il doit se battre dans des conditions de vol très difficiles, il obtient 935,56 points.

Après ce vol, l'espoir de finale s'envole pour nos 3 pilotes.

Samedi 2 août

Acrobatie F2B 4^{ème} tour

Dernier vol de qualification, nos acrobates volent sur la piste en herbe, la plus turbulente.

Salvatore vole comme premier Belge en deuxième position du jour. Il fait un vol moyen et obtient 828,23 points.

David passe après un concurrent Autrichien. Il fait un bon vol, mais son moteur faiblit en fin de vol, il obtient 929,60 points.

Luc Dessaucy fait un très beau vol, qui le place aux pointages de ce tour de vol à la 8^{ème} place, il obtient 992,93 points.

Malheureusement à cause des vols précédents nos pilotes ne participeront pas à la finale.

Résultats des qualifications :

Luc Dessaucy est 23^{ème}, David Liber est 29^{ème} et Salvatore Barile 69^{ème} sur 89 concurrents inscrits.

Combat, 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} tours

9h24, Robert rencontre Mervyn Jones GBR

Bon démarrage dans les délais, les adversaires s'observent quelques secondes en volant à l'horizontale, l'Anglais attaque le premier, mais Robert ne se laisse pas surprendre et équilibre rapidement les échanges, c'est lui qui est maintenant derrière son adversaire.

Soudain le moteur de Robert ratatouille, une fois, deux fois, à chaque manœuvre

brusque. L'Anglais est maintenant derrière lui et effectue une coupe. Robert décide alors d'atterrir précipitamment et d'utiliser l'aile de réserve. Cette manœuvre lui coûte cependant une aile et une seconde coupe de l'Anglais.

La seconde aile est maintenant en l'air, mais catastrophe le moteur est trop riche et l'aile n'avance pas ! L'Anglais en profite pour effectuer une troisième et dernière coupe.

Cette coupe a cependant la faculté de raviver le moteur de Robert. L'aile de Robert accélère de plus en plus et il peut maintenant réattaquer.

Une coupe, deux coupes, Robert revient, mais l'Anglais (un vieux renard mais pas un gentleman), sait qu'il doit arrêter l'hémorragie et emmêle volontairement les câbles.

Emmêlement fatal pour Robert qui ne lui permettra pas de revenir au score. Les deux ailes sont au sol, mais l'Anglais dispose de son aile de réserve, ce que ne possède plus Robert.

Le vol se termine par la victoire de l'Anglais 380 points à 490, 3 coupes à 2 avec du temps au sol pour les deux adversaires.

Première défaite de Robert.

13h30, Robert rencontre Aleksandr Belov
RUS

Bons démarrages des moteurs des deux adversaires. Le Russe passe le premier à l'attaque et après une vingtaine de secondes de poursuite coupe l'entière de la banderole de Robert.

Le Russe tente alors de faire crasher Robert en emmêlant les câbles, petit jeu d'où Robert sort vainqueur, avec comme résultat le crash de l'aile russe. C'est bon pour Robert, une seule coupe lui suffit pour gagner ! Le Russe redécote, Robert attaque. Le Russe sachant que c'est sa seule chance, tente à nouveau de mêler les câbles. Piège que Robert évite avec brio et sous les hourras du public en délire, va chercher la coupe à la banderole de l'adversaire.

Robert décide immédiatement de ne plus attaquer, demande comme il en a le droit le « fly level » au chef de piste. Il doit maintenant terminer son vol à l'horizontale, il reste deux longues minutes de vol, l'équipe décompte les secondes, le moteur va-t-il tenir ? 5, 4, 3, 2, 1 Oui, c'est gagné !

Résultat : 340 à 314, 1 coupe à 1, pas de temps au sol pour Robert

Quatrième victoire pour Robert, l'équipe belge est aux anges !

17h32, Robert rencontre Vitali Snitko
BLR

Troisième combat de la journée pour une équipe belge super motivée, une place pour le tour final du dimanche est en jeu. Tous nos supporters sont présents dans la tribune et se font bruyamment entendre, le match peu débuter.

Démarrages sans problème, les modèles volent à plat, le coup d'envoi peut être donné par le chef de piste. S'en suit un petit round d'observation avec quelques tentatives infructueuses des deux pilotes ; puis, après trente secondes, le vrai combat commence. Le Biélorusse est à l'attaque, Robert se défend. Une coupe à zéro pour le Biélorusse, puis une coupe à une, égalité.

Robert va alors faire sa seule erreur de la compétition, il descend très bas et va heurter le sol provoquant l'arrêt de son moteur. L'aile de réserve doit être immédiatement utilisée ; après 15 secondes Robert est à nouveau en l'air. Pas pour longtemps cependant, le Biélorusse à l'attaque vient de lui faire une seconde coupe et par la même occasion vient de lui « bouffer » l'élévateur. L'aile de Robert sans contrôle, termine sa course au sol au grand désappointement de ses mécanos. Ceux-ci vont alors faire un boulot formidable de rapidité, changement d'hélice, transfert de la banderole, redémarrage du moteur, trente secondes plus tard Robert est de nouveau en l'air. Le combat reprend, mais après quelques figures, le Biélorusse (qui connaît la musique) cartonne l'aile de Robert qui, fortement endommagée, reste cependant en l'air. Ce handicap va malheureusement être déterminant, car il ne sera plus possible à Robert d'attaquer

David et Salvador au
contrôle des modèles



efficacement, son aile tenant à peine en l'air.

Le combat se termine par la victoire du Biélorusse, 250 points à 410, deux coupes à une, 45 secondes de temps au sol pour Robert, 15 pour le Biélorusse.

Seconde défaite de Robert, la porte du tour final lui est fermée, les rêves belges se sont envolés, il est éliminé.

Dimanche 4 août, les finales

Vitesse F2A

Le champion du Monde est comme depuis plusieurs années l'Espagnol Luis PARRAMON qui réalise 296,3km/h, le second est le Hongrois Sandor KALMAR 296,0km/h, le troisième est l'Italien Luca GROSSI 295,9km/h.

Nous n'avions pas de Belge sélectionné.

Acrobatie F2B

Le champion du Monde est Américain, il s'agit de David Fitzgerald. Son modèle le STARGAZER était spécialement construit et décoré pour ce championnat du monde de Landres. Il est équipé d'un moteur Américain spécial F2B le PA 75 (2 temps) à échappement arrière pour résonateur.

Le second Igor Burger avait un modèle équipé d'un moteur électrique, le MAX (modèle qu'il commercialise), le moteur est un moteur AXI alimenté par des accus LIFE avec régulateur et timer spécial F2B.

Le troisième est le Chinois Xinpeng HANG, plusieurs fois champion du Monde. Son modèle est une semi maquette d'un avion Japonais équipé d'un moteur Saito 80 cc, 4 temps.

Notre équipe s'est très bien défendue et termine 11^{ème} sur 34 à l'inter-nation, nos deux pilotes de tête ont même rivalisé avec les meilleurs lorsque les conditions atmosphériques étaient difficiles ; mal-

heureusement plusieurs éléments ont gâché nos chances surtout sur la piste principale. Vol dans les premiers le premier jour, notre groupe était en majorité composé de pilotes moyens, les conditions atmosphériques nous ont été chaque fois défavorables.

David et Salvatore ont eu des problèmes de moteur.

Team Racing F2C

L'équipe championne du Monde est Australienne, il s'agit de Hugh SIMONS et Grand POTTER. Ils sont suivis de l'équipe française Thierry OUGEN / Roland SURUGUE et en troisième position, une seconde équipe française composée des fils de Roland, Pascal et Georges SURUGUE.

Un incident va gâcher la finale lorsque les deux équipes françaises s'accrochent au premier ravitaillement et que le jury laisse l'équipe australienne terminer seule la course (normal ; on ne recommence pas une finale).

S'estimant lésée, l'équipe Ougen / Surugue porte réclamation auprès du jury FAI et obtient la disqualification de l'autre équipe française et un nouveau vol pour son équipe. La finale sera donc recourue avec deux équipes.

L'équipe française est copieusement huée par le public, heureusement les Australiens vont à nouveau gagner avec brio, je n'ose pas imaginer le scandale si le résultat avait été autre !

Le temps des vainqueurs est de 6 minutes 13 secondes pour 20 km de course, avec départ moteur arrêté et cinq ravitaillements (193 km /h de moyenne).

Combat F2D

Le tour final s'est donc fait sans belge, il verra la victoire du Moldave Stanislav CULACICHIN, second le junior ukrainien Aleksandr POKORSKIY (11 ans), troisième le champion d'Europe 2007, le Moldave Igor DEMENTIEV.

Le champion du Monde Junior est l'Ukrainien Aleksandr POKORSKIY, second le Russe Artem MARKOV et troisième le Finlandais Jussi FORSS.

A noter que dans les 10 premiers se trouve quatre de nos adversaires, Olga Shoshnina (4^{ème}), Igor Trifonov, Vitali Snitko et Mervyn Jones (8^{ème} ex aequo), deux « faibles femmes » Olga (4^{ème}) et la Finlandaise Laura Leino (8^{ème} ex aequo) et deux juniors Aleksandr Pokorskiy (2^{ème}) et Artem Markov (8^{ème} ex aequo).

Robert se classe premier belge à la 13^{ème} place ce qui à ce niveau est une

David pendant un de ses vols



excellente performance, Jean-Claude et Dimitri sont classés ex aequo à la dernière place.

Le classement inter équipe est remporté par l'Ukraine (20 points) devant la Moldavie (17 points) et la Russie (15 points). La Belgique se classe 16^{ème} sur trente pays avec 4 points.

Ces championnats se clôtureront en fin de journée par les podiums honorifiques pour les vainqueurs sur le terrain, suivis le soir par le traditionnel banquet en la salle omnisports de Tucquegnieux, banquet au cours duquel les différents trophées furent remis aux champions 2008.

Conclusions du chef d'équipe

Très beaux championnats du Monde, avec un nombre record de participants, un site exceptionnel, du beau temps et un niveau de compétition très élevé.

Très bonne organisation de nos hôtes français, il est vrai bien aidés par plusieurs de nos compatriotes parmi lesquels je citerai de mémoire : Guido Michiels, jury FAI, Patricia Pichot, juge international F2B, Josiane Dessaucy, chronométreur F2C, Ernest Pichot, chronométreur F2C, Sébastien Dessaucy, feuilles F2B, Raymond Merlin, chronométreur F2A, Marie Antoinette Merlin, intendance et leur petit fils Gilles, contrôle F2D, ainsi que nos deux amis du club MACH dont j'ai oublié les noms, compte-coupes F2D.

Très bonne couverture médiatique, avec 2 télévisions, de nombreux quotidiens, parmi lesquels je citerai le Républicain Lorrain, qui publia chaque jour une page entière d'interviews et de photos sur nos championnats.

Cette couverture médiatique fut à l'origine d'une grande participation du public, c'était le spectacle à ne pas manquer ! Participation qui représente une excellente publicité



pour l'aéromodélisme en général et tout particulièrement pour le vol circulaire commandé et ses nombreux adeptes.

Le match Olga-Dimitri - combat ou ... ballet ?

Sur le plan sportif, je soulignerai l'excellent esprit qui régna au sein de l'équipe belge durant ces championnats, les bonnes performances réalisées par Luc et David en F2B et une mention particulière pour l'excellente performance de Robert en F2D, quatre victoires en championnat du Monde, à ce niveau, il faut le faire !

Georges Liber, Chef d'équipe



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

Pulvérisez vos avions...



ou comment bien exploiter un aérographe

par Laurent Schmitz

Je ne vous propose pas de désintégrer vos modèles, vous faites ça très bien sans moi... Je parle de pulvériser un nuage de peinture sur votre avion à l'aide d'un aérographe. Nombre de modélistes hésitent devant la dépense et la complexité de cet accessoire. Et puis il ne suffit pas de connecter et d'appuyer sur le bouton, c'est un peu plus compliqué que l'usage d'un pinceau. Mais le résultat est à la hauteur de l'investissement en temps et en argent. Alors, si l'aventure vous tente, voici de quoi prendre un bon départ...

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

Un aérographe, pour quoi faire? Le premier usage qui vient à l'esprit, c'est le camouflage des warbirds, avec le vert du dessus qui se fond progressivement dans le bleu clair de l'intrados... difficile à réaliser avec une bombe de peinture, même si vous trouvez exactement la teinte matte qu'il vous faut. Mais ce n'est heureusement pas tout. L'aérographe permet d'obtenir un état de surface inégalé avec une minuscule quantité de peinture. Le gain de poids peut être conséquent, jusqu'à plusieurs centaines de grammes sur un avion complet! Et puis l'aérographe sert aussi aux détails de finition: lettrages, cocardes, lignes de structure, trainées d'échappements sur le fuselage et même la rouille sur le faux moteur... Mais avant d'en arriver là, il vous faudra acquérir...

Un bon tuyau

Un tuyau d'air, bien sûr. Ceux livrés avec les aéroglyphes sont souvent en plastique mou. Ils s'écrasent facilement, ce qui entrave le débit. Préférez donc un flexible gainé de tissu, garant d'un apport d'air constant. Tant qu'à faire, il devra être assez long, au moins un mètre de plus que l'avion à peindre. Vous l'aurez deviné, il vous faudra un aérographe, mais aussi et avant toute chose un compresseur. Oubliez tout de suite les bombonnes de gaz comprimé et autres bricolages à l'autonomie trop limitée. La bonne nouvelle, c'est qu'un compresseur d'atelier peut parfaitement servir. Les compresseurs dédiés sont compacts et relativement silencieux, mais tous très chers (plus de 100 euros). Donc si vous avez déjà de quoi gonfler les pneus de la voiture, ça fera l'affaire. Notez tout de même que ce genre d'engin vibre, tousse et grogne bruyamment. Quand ça se met en route, tout le quartier est au courant! Une solution consiste à le laisser dans le garage et à tirer une ligne d'air jusqu'à votre plan de travail. La qualité de ce tuyau-là importe peu, pourvu qu'il n'y ait pas de fuites. Un compresseur sans huile est préférable, mais pas indispensable. L'autre accessoire incontournable est le combiné détendeur/filtre. Même si votre

compresseur est muni d'un bouton de réglage de la pression, sa précision n'est pas suffisante. Il faut un bon détendeur avec manomètre, filtre et bocal de décantation. Ce dernier permet d'évacuer l'eau de condensation qui sinon finit sur votre modèle comme les yeux dans le potage... Enfin, n'oubliez pas les petits riens sans lesquels rien ne va : kit de nettoyage, support de pistolet, seringues en plastique et un bon stock de chiffons en coton propre et doux.

Quel aérographe ?

Tout d'abord, il ne faut pas confondre 'aérographe' et 'pistolet à peinture'. Le pistolet sert à envoyer un maximum de peinture sur la cible en un minimum de temps. C'est idéal pour les portes de garage par exemple, éventuellement les ailes d'un petit-gros. Pour un modèle de taille 'humaine' et tous les travaux de précision, on préférera l'aérographe. Il en existe deux familles très différentes. Ceux à mélange externe conviennent pour couvrir de grandes surfaces, comme un micro-pistolet à peinture. La finition est moyennement bonne et le 'grain' de la peinture important, à cause de la grande taille des gouttelettes. En utilisant des pochoirs et en s'entraînant un peu, il est possible de réaliser de beaux dégradés de camouflage. On peut même obtenir des marquages et cocardes convaincants, moyennant un sérieux masquage. Par contre, le jet minimum se mesure en centimètres, ce qui pose problème pour les détails, d'autant qu'il est difficile de régler le débit de peinture. Ce type d'aérographe présente cependant de solides avantages : prix très bas, capacité à couvrir rapidement les surfaces, tolérance aux pigments épais, réglage et nettoyage faciles.

Dès que l'on passe à un modèle à mélange interne, les difficultés augmentent, mais les possibilités aussi. Un bon aérographe aux mains d'un expert permet de tracer des lignes aussi fines qu'un crayon ! On peut doser aisément l'arrivée des pigments de façon à laisser un voile quasi invisible à chaque passe. Enfin, la nébulisation extrême autorise un état de surface tel que la peinture semble 'fondue' dans le matériau ! Cependant, la manipulation exige un véritable apprentissage. Les réglages sont ardues et il faut pas mal de pratique avant de trouver les bons gestes, autant le savoir... La mécanique de haute précision est en outre fragile. D'où l'intérêt de choisir une marque pour laquelle les pièces se

trouvent facilement. Enfin, l'entretien et le nettoyage exigent un soin de maniaque. Bref : il faut le mériter !

Parmi les aérogaphes à mélange interne, on trouve encore des modèles à simple ou double action. La double action permet de faire varier d'un geste le débit d'air et la quantité de pigments et donne un meilleur contrôle sur le résultat. Finalement, vous constaterez que certains aérogaphes sont alimentés par gravité (réservoir au-dessus), d'autre par succion (réservoir en-dessous). Les meilleurs résultats s'obtiennent par gravité, mais pour un usage d'aéromodélisme RC ce n'est pas pratique. Les avions sont grands et on a tendance à beaucoup se déplacer, ce qui augmente les risques de renverser la peinture, d'autant que le réservoir est rarement fermé. Par ailleurs, sa capacité est très faible. La possibilité de changer de diamètre d'aiguille et de buse permet d'utiliser le même instrument pour couvrir aussi bien les surfaces que les détails. Sachez aussi qu'un aérographe de précision doit de préférence être en métal, ne serait-ce que pour résister aux solvants

Le détendeur/filtre avec son bocal de décantation : indispensable !





Décoration ultrarapide: quelques bandes de ruban adhésif en guise de masque et deux coups d'aérographe

et à un nettoyage énergétique. Double action, corps en métal, modèle et marques courants, aiguilles interchangeables, alimentation par succion depuis un réservoir assez grand et fermé,... il n'existe que quelques modèles qui répondent à toutes ces exigences. Un des moins chers est le Badger 175 'Crescendo', un grand classique du genre.

Réglages de base

Vous allez devoir constamment jouer sur trois facteurs: la pression, la dilution et la distance par rapport au sujet. Commencez par régler la pression. 1 Bar est une bonne valeur pour commencer. Pour de fins détails vous devrez diminuer la pression. Les maquettes en plastique se détaillent souvent à 0,8 bars ou moins. Pour de grandes surfaces au contraire, il faudra augmenter la pression, jusqu'à 1,5 bars.

Combien ça coûte ?

En un mot: cher... Pour info, voici ce que j'ai payé, en comprimant au maximum les dépenses :

- Compresseur d'atelier: 78 €;
 - rallonge haute pression 20m pour compresseur: 30 €;
 - détendeur/filtre & manomètre: 40 € ('online' de Taiwan);
 - kit de nettoyage: 15 € ('online' de Taiwan);
 - support d'aérographe: 15 €;
 - tuyau souple tissé 3m: 12 €;
 - aérographe à mélange interne avec accessoires: 100 € ('online' des USA);
 - aérographe de base à mélange externe: 30 €.
- Total: 320 €... pour débiter!

Notez que la pression diminue et fluctue quand vous actionnez l'aérographe; après quelques secondes elle se stabilise. Ce phénomène peut causer des crachements et ruiner votre modèle. Pour contourner ce problème, on tient dans sa main libre un morceau de carton blanc sur lequel on commence à pulvériser, avant de glisser le jet sur le modèle dès que le flux est correct. De même, on évite de s'arrêter d'un coup. Idéalement il faut effectuer l'opération inverse : quitter le modèle et terminer sur le carton.

La dilution dépend de la taille des pigments utilisés et de la finesse du jet. L'acrylique convient idéalement à nos modèles, mais ses pigments sont épais et passent mal dans l'aérographe. Une solution consiste à utiliser de l'acrylique fine pour maquettes en plastique. Pour peindre un warbird au 1/6e, il faut une dizaine de pots 'Tamiya', on en a donc pour moins de 20 euros, ce qui reste raisonnable. Un aérographe à mélange externe est beaucoup plus tolérant et se contente même d'acrylique pour les murs!

Plus la buse est fine, plus il faut diluer. Attention, les buses super fines n'acceptent que des encres spéciales pour aéroglyphes. Inutile d'essayer avec une peinture, ça ne marchera pas...

Pour l'acrylique, le diluant idéal se compose d'un tiers de mélange 'lave-glace' et deux tiers d'alcool isopropylique (en pharmacie). Rassurez-vous, la teinte bleue du lave-glace pour autos ne se voit pas dans la peinture, même dans le blanc. Il faut d'abord soigneusement mélanger le contenu du pot de peinture, prélever la quantité nécessaire à l'aide d'une seringue et ajouter une quantité à peu près égale de diluant. Le résultat doit être fluide comme du lait. Pour les travaux très fins, il faut plus de diluant et procéder en très légers voiles successifs sous peine de former des 'mille-pattes'. Le but est que le jet arrive sur la pièce pratiquement sec. La couche de peinture se construit petit à petit jusqu'à obtenir une couverture suffisante.

La distance par rapport au modèle varie énormément selon le travail. Pour couvrir une grande surface avec la plus grosse buse, une pression importante et une peinture épaisse, on garde une distance d'une vingtaine de centimètres. Attention, le nuage se répand alors partout : ventilez la pièce, portez un masque et couvrez tout ce qui ne doit pas être peint. Un voile coloré peut se former même 50cm plus loin! Par contre, pour peindre un détail minuscule avec une buse plus fine et une peinture

fort diluée, l'aérographe touchera presque le modèle ($\pm 1\text{cm}$). On peut accélérer le séchage en soufflant de l'air sur la peinture ou même s'aider d'un sèche-cheveux. Normalement ces peintures sèchent en surface en seulement quelques secondes. Elles restent cependant très fragiles pendant encore 24hr. Après une semaine, l'acrylique est littéralement 'soudée' à la surface et résiste aux pires traitements, même sur un cône d'hélice!

Entretien

Personnellement, j'utilise exclusivement de la peinture acrylique ou des encres acryliques spéciales pour aérographe. Par ailleurs, il existe des peintures synthétiques solubles à l'eau, mais je ne les ai pas testées. Quoi qu'il en soit, si l'acryl résiste sur les modèles électriques et à essence, il n'en est pas de même avec les moteurs à 'glow'. Le mélange de méthanol, d'huile et de nitrométhane transforme la peinture en pâte gluante... Il faut donc pulvériser un vernis résistant aux carburants sur tout le modèle. Si c'est pour un modèle électrique, une simple couche de 'Sols-plus' ('Future' en Amérique ou 'Klir' en France) suffit, voire même rien du tout ! (voyez <http://www.master194.com/encyclo/klir/index.htm>)

Notez que l'alcool, l'acétone et les solvants synthétiques agressent autant les



poumons que la peinture. Aérez et portez un masque adéquat lors des longues séances.

Nettoyer un aérographe demande cinq minutes de travail en fin de séance ou des heures si vous avez laissé la peinture sécher dedans (à éviter absolument!). Entre deux teintes, il suffit de pulvériser du liquide lave-glace bleu (le meilleur marché en bidon de 5 litres est idéal) jusqu'à ce que 'les urines soient claires'. Si l'aérographe doit être rangé ou si vous faites une longue pause, un nettoyage complet s'impose. Commencez par vider le surplus de peinture, puis rinçage en pulvérisant du lave-glace, éventuellement ajouté d'alcool isopropylique, suivi d'un coup d'acétone.

L'aérographe permet d'obtenir un état de surface rivalisant avec le film thermorétractable des ARF.



- 1 aérographe double action à mélange interne
- 2 seringue pour le dosage de la peinture
- 3 écouillons miniatures pour le nettoyage
- 4 adhésif de masquage Tamiya
- 5 pochoir découpé dans du bristol
- 6 peinture acrylique ultrafine
- 7 bâtonnets jetables pour mélanger la peinture
- 8 alcool isopropylique
- 9 liquide lave-glace bon marché



Verrière masquée à l'adhésif Tamiya et 'pre-shading' sur ce gros Me262 en dépron

Cocardes et gueule de requin réalisés à l'aide de pochoirs: beaucoup plus simple qu'il n'y paraît!



préférence avec un écouvillon trempé dans l'acétone. Remontez le tout, pulvérisez encore quelques gouttes d'acétone jusqu'à ce qu'il soit vide. Enlevez alors l'aiguille et enduisez-la d'un voile de lubrifiant au silicone (en bombe). Remontez l'aérographe, un dernier 'pssshit' d'air pour vérifier le fonctionnement, puis débranchez le tuyau et stockez l'instrument au sec. Ouf, c'est terminé!

Faites super-attention en manipulant votre aérographe car le moindre impact fausse l'aiguille. Utilisez le bouchon cache-aiguille quand vous ne pulvérisez pas et posez l'aérographe sur un support adéquat, jamais à plat sur la table, car le poids du tuyau le tirera irrémédiablement par terre...

Effets avancés

Pour vous donner goût à l'engin, voici quelques astuces pour obtenir de chouettes résultats dans les plus brefs délais. Procurez-vous de l'adhésif de masquage qui adhère peu, mais de façon constante. A ma connaissance, il n'y en a qu'un qui marche vraiment, c'est le Tamiya pour maquettes plastiques. Ça suit tous les contours, ça se découpe aisément au cutter, ça colle bien et surtout, ça s'enlève sans laisser de traces et sans emporter la peinture, même sur le dépron. Dès que le contour est masqué, vous pouvez utiliser de l'adhésif bon marché pour continuer: collez des coupons de papier sur l'adhésif Tamiya de façon à recouvrir entièrement la surface à protéger. N'utilisez jamais de papier journal, qui 'boit' les liquides et risque de transférer son encre sur le modèle. Le papier à photocopie est idéal car il est fort lisse. Rappelez-vous que le nuage ira toujours plus loin que vous ne le croyez. Il m'est arrivé de teindre les empennages d'un avion alors que je peignais les cocardes d'ailes... Couvrez donc les zones éloignées d'un linge propre. Pulvérisez le sujet en débordant largement sur l'adhésif de masquage. Celui-ci doit être peint sur au moins un centimètre. Quand la peinture est sèche mais pas encore durcie, retirez délicatement les masques. Si vous avez nébulisé plusieurs fines couches, il n'y aura aucune différence de relief entre les teintes. Avec de très nombreuses fines couches sur les bords, il est possible de créer justement un effet de relief (entre deux panneaux par exemple). Commencez par les teintes claires et peignez les plus sombres par-dessus. Vous aurez besoin de beaucoup moins de rouge ou de jaune si vous appliquez

une sous-couche de blanc d'abord. Pour les marquages et cocardes, découpez des masques dans du bristol ou du papier lisse est pas trop fin. Maintenez-les à l'aide de bouts d'adhésif. Utilisez une baguette pour plaquer le pochoir sur le modèle à l'endroit où vous pulvérisiez, sinon l'air comprimé soulèvera le papier et la peinture s'insinuera en-dessous. Si la cocarde est circulaire ou symétrique, il suffit d'en découper un quadrant (90° par exemple) et de faire pivoter le masque de façon à peindre successivement toutes les zones.

Dégradés et transparence

Les dégradés s'obtiennent à main levée en ajustant la distance par rapport au sujet pour obtenir une démarcation plus ou moins nette. Surtout, ne vous pressez pas : il vaut toujours mieux passer trois couches fines qu'une seule plus épaisse. Vous verrez que parfois le nuage de peinture semble se concentrer et se déposer à des endroits imprévus. C'est le cas autour des courbes : karmans, jonction fuselage-empennages, pied de dérive, etc. Par exemple, quand vous peignez le dessus de l'empennage, la peinture semble être déviée par le bord d'attaque pour aller tracer une ligne verticale sur le fuselage, sous l'empennage. Le masquage est donc doublement important dans ces zones. Les effets de transparence sont particulièrement intéressants pour donner du 'relief' à un modèle. Commencez par appliquer une couche de préparation pour uniformiser l'aspect de tout le modèle. On utilise généralement du gris clair. Tracez ensuite les lignes de structure du modèle à la peinture noire en tenant l'aérographe de façon à obtenir des droites aux bords très flous. Faites de même pour les articulations : dérive, ailerons, profondeur. Ne soyez pas trop précis : à certains endroits



la ligne peut être plus large ou plus vague qu'à d'autres. A ce stade, le modèle est couvert de rayures contrastées et pas très propres... Pas de panique, c'est normal! Lors de la peinture des teintes finales, vous allez recouvrir ce 'pre-shading'. Les lignes de structure se devineront en transparence sous la peinture. En contrôlant la densité de la couverture vous pourrez obtenir un effet plus ou moins prononcé. Pour accentuer ce 'truc' visuel, vous pouvez encore légèrement éclaircir le centre des panneaux mais attention, n'en faites pas trop sinon l'avion semblera tout simplement sale! Tous les avions sont sortis un jour de l'usine mais seuls certains ont survécu assez longtemps pour paraître ravagés...

Voilà, muni de ces quelques conseils vous devriez être en mesure de débiter l'aérographe sur de bonnes bases. Avec un peu d'inspiration et beaucoup de pratique, vous obtiendrez des résultats réellement étonnants. Alors, si la dépense en temps et argent ne vous fait pas peur, allez-y, vous ne le regretterez pas!

Le support permet d'éviter pas mal de casse. L'anneau de métal reçoit le bocal du détenteur/filtre



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"

Championnat du Monde Electrique 2008 (Ukraine, Kiev)

par Jean
Lefebvre,
assistant de
l'équipe

Hugues (qui est mon fils, pour les gens qui l'ignorent) et moi, décidons de faire le voyage vers l'Ukraine en voiture. C'est moins sécurisant, beaucoup moins rapide qu'en avion, mais il y a quelques aspects pratiques comme: plus de souplesse pour l'horaire, pas de location de voiture là-bas, et... on voit du pays.

On est le mardi 9 septembre et il est 16H30. On passe à proximité de Thumaide qui est notre terrain, au bout d'une demi-heure et il reste 2300 km à faire. Il fait bon ici (22 degrés). Cela va chuter à 8 degrés la semaine suivante à Kiev.

On traverse l'Allemagne et après Gorlitz, on arrive à la frontière polonaise vers 1h, le mercredi.

Après quelques heures de repos, on "attaque" la Pologne. C'est simple, nous dit un routier turc: « toujours suivre la 'four red' (1) et vous arrivez à Kiev ». C'était bien vrai. Les routes sont goudonnées en Ukraine et il faut conserver une bonne vitesse pour ne pas être trop secoués. Mais ce n'est pas catastrophique, comme état des voies. Un peu surpris tout de même, lorsqu'on voit des

vaches brouter l'herbe, le long de la berme centrale...

48 h plus tard, on déballé les valises dans le "prolisok", l'hôtel qui a été réservé. Pour le retour, un peu imbibés par de la vodka tenace ingurgitée la veille, le voyage a pris 36 h...

Le samedi, le concours "open" débute sur le terrain qui est immense. Willy fait son premier vol et soudainement, son planeur touche le sol et prend une "gamelle" très forte, heureusement, sans gravité, son Avionik ayant résisté au choc. Mais les raisons de l'incident restent obscures et inexpliquées. De plus du côté F5D, un crash est survenu aussi. Sébastien Maes, venu à la rescousse, scanne la fréquence et effectivement, il y a une "friture" non négligeable sur 35.110. Vient le tour de Hugues, pas trop rassuré par ces problèmes d'interférences. Refly, parce que le klaxonneur en base A était distrait. Mais pas de "tops" perturbants; en fin de journée, il refait son vol. Je passe, avant de lancer son planeur, devant une masse de couvertures, qui cache la fille qui se charge de la ligne de sécurité. Hugues vole bien, mais près de lui. Il lèche le plan de sécurité et puis hop: c'est le son d'un "game over" genre flipper, qui nous fait sursauter. Ces yeux féminins, masqués en partie par la lourde étoffe, sont restés bien vigilants et nous font écopier d'un

(1) un "4" entouré d'un rectangle rouge. En fait, c'est la continuation de la E40...

Hugues Lefebvre, classé
septième en F5B



beau zéro. C'est le concours open : ça compte pour du beurre, Mais c'est quand même râlant.

Le temps devient assez chargé et on choisit une hélice à plus faible pas pour réduire la consommation (mais qui dépasse toutefois les 320 ampères). Il faut savoir que le règlement impose l'emploi d'un limiteur qui coupe l'alimentation du moteur après dépassement d'une certaine valeur d'énergie consommée (1750w.min). Auparavant, lorsque l'énergie (ou la puissance) était illimitée, les pilotes les mieux nantis triaient leurs accus, parmi un bon millier, pour obtenir des packs exceptionnels. C'est tout à fait inutile maintenant grâce au limiteur embarqué, ce qui fait que la catégorie redevient plus "démocratique" (on y reviendra plus tard).

Lundi 15 septembre : c'est le processing (contrôle des modèles) ainsi que la cérémonie d'ouverture. Les Ukrainiens ont mis les petits plats dans les grands; musique et danses traditionnelles au programme, le tout clôturé par un lâcher de montgolfière. Le lendemain, le championnat débute. Hugues devine, ou prévoit l'ordre de départ. « Je vais voler le premier », me dit-il. Ouh la la...

En fait, son intuition s'est révélée presque exacte. Il vole deuxième. Le temps est assez clément le mardi matin et il fait un bon vol. 4^{ème} au classement. Le temps se dégrade par la suite.

Le mercredi, le temps est devenu carrément infect et il n'y aura pas de vols. On en profite pour visiter Kiev. L'ombre de l'ex-URSS plane toujours en Ukraine: je fais une photo de la sortie du métro magnifiquement illuminée par des centaines de lustres. J'attrape un savon très vigoureux d'un policier sorti de nulle part. C'est interdit. Pareil pour le chauffeur de la rame qui expulse, *manu militari*, un poivrot du compartiment. Il règne une certaine rudesse dans le pays et il faut s'y habituer.

Le jeudi, ce n'est guère mieux comme météo, mais il faut assurer le championnat. Hugues vole en fin de journée. Il pleut comme un 21 juillet et de plus il fait froid. On frise le drame au lancer. Un switch d'activation des flaps, caché par le sac poubelle qui protège la radio est en "on". Heureusement on le voit au dernier moment. Ouf! Hugues n'en démord pas, durant les bases; toujours ce style offensif, incisif, millimétré, malgré la drache



Le modèle le plus populaire: un Avionik B08

qui veut nous noyer. Les conditions sont dantesques durant le plané. Et on porte des lunettes... Heureusement que Luc et Willy étaient là pour veiller au grain ! Il pleut toute la nuit et l'accès au terrain devient très pénible. Le lendemain. Hugues s'y rend dans le 4X4 de l'organisateur. On décide d'assurer ce 3^{ème} vol et de chauffer la batterie à 30 degrés (35 pour les premiers vols). J'en profite pour remercier Raoul Wangermez qui nous a fait une chauffelette très précise, ainsi que Tony Sabbe qui a réalisé un compteur de temps moteur qui nous était indispensable. Peut-être un peu trop prudents pour ce vol... La batterie plus froide limitait le moteur en puissance, mais garantissait les 10 minutes de plané.

Le classement général s'est fait en fonction du total des 3 vols et Hugues se retrouve 7^{ème}. Les Belges brilleront, non par le nombre de pilotes, mais par la qualité des vols. Willy Verschoren, qui était notre chef d'équipe, décrira les autres prestations.

Photo prise au terrain d'entraînement





Willy est prêt au départ
sous la pluie

Mes conclusions :

L'organisateur s'est vu critiqué maintes fois pour des raisons diverses : accès au terrain, latrines douteuses, etc... Bien sûr que tout a été réglé de façon économique mais à titre d'exemple le pouvoir d'achat ukrainien arrive à peine au quart du PA belge. Pourtant ils n'ont pas lésiné sur les moyens de (ré)chauffer les concurrents : soit d'un petit café arrosé d'une vodka. Pas de soucis, c'est gratuit et servi à volonté. Ne

Le podium en F5B:
Guntmar Rueb est
entouré de Remo Frattini,
3^{ème} (à sa droite) et Wolf
Fickensher, 2^{ème}



tirons pas sur le pianiste...

Revenons un moment sur le nouveau règlement qui autorise les Lipo: Hugues a utilisé pour les 3 vols de championnat une seule et même batterie. Une batterie 4500 4S Flightpower, non sélectionnée, achetée dans n'importe quel magasin, fait très bien l'affaire et ne coûte pas une fortune. Les anciens packs NIMh avaient une durée de vie limitée (le plus souvent, elles perdaient de l'électrolyte, et explosaient dans le pire des cas).

Rien de pareil avec les lipos (performances semblables au bout de 100 vols). On peut les charger quelques jours avant de voler, sans aucun souci. Un détail cependant: lorsqu'elles débitent de hauts courants, leur température doit être au moins de 20 degrés, afin de ne pas les abîmer.

Question motorisation, Hugues s'est orienté vers les USA et a pu profiter de la faiblesse du dollar (qui peut toutefois varier assez vite) Les moteurs Neu, ainsi que les controllers CastleCreation, valent en qualité les productions allemandes et ne sont pas chers. (environ 400 € pour l'ensemble complet). C'est devenu un matériel fiable, qui ne se démodera pas au bout de 6 mois.

Quant au planeur qui devient universel en concours: un Avionik de Sergey Sobakin, le B01, B06, ou B08 représente une somme de 1000 euros servos compris. Ce n'est pas négligeable comme achat, mais c'est du solide (n'est ce pas Willy ?)

Le F5B ou le F5D ne nécessitent pas beaucoup d'entraînement. Du moins, par rapport à certaines catégories, comme le F3A. De plus, il est possible de se frotter facilement aux "gros bras" de la discipline et de s'améliorer assez vite. En effet, les concours internationaux en Allemagne, Suisse et Italie sont fréquents et à distance raisonnable.

L'emploi obligatoire du limiteur a rendu ces catégories accessibles à Monsieur tout le monde, lequel peut faire preuve de sa stratégie de vol... et de son talent sans aucune contrainte.

Allez Messieurs (et Mesdames, bien évidemment) qui aimez les machines racées... Peut-être au plaisir de vous voir très prochainement en concours ou sur le terrain!

Jean Lefebvre

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

Vacances au Cap Blanc-Nez



par Frédéric Belche

Cette année encore, quelques amateurs de vol de pente du CRPAL de Anthisnes se sont expatriés dans la région du Cap Blanc-Nez (Côte d'Opale dans le Nord-Pas de Calais) pour pratiquer leur loisir préféré mais aussi partager de bons moments avant et après les longues heures de vols...

Cette année fut à plus d'un titre exceptionnelle: tout d'abord par le nombre de participants: en effet pas moins de 24 personnes (femmes, enfants et même petits enfants pour certains) ont pris part au voyage, dont 12 modélistes acharnés. Exceptionnelle également par la météo qui nous a gratifié d'un temps magnifique durant toute la semaine; pas de pluie et assez doux voire même chaud certains après-midi; exceptionnelle enfin par la vitesse du vent qui bien souvent était très faible ou venait de l'est, orientation pour laquelle il n'y a pas de pente exploitable dans cette région...

Chaque jour, les pilotes se rendaient vers l'une des 5 pentes autour du camping pour y faire voler tous types de modèles. La recherche du meilleur site était parfois longue car le vent était assez faible ou de direction fort changeante mais la patience et l'obstination étaient bien souvent couronnées de succès et les longues heures de vols pouvaient commencer. Tout type d'activité était pratiquée: combat avec des

ailes volantes ou des modèles en mousse (type Easyglider), voltige lors des rares journées où la dynamique fût importante, vol paisible ou même vol thermique grâce aux nombreuses ascendances dans la région.

Pendant ce temps, ceux qui ne venaient pas à la pente faisaient du shopping, des balades ou allaient à la plage toute proche.

Chaque soir, tout le monde se retrouvait pour partager un petit apéro (sans excès comme toujours) et un repas bien mérité. Les plus acharnés poursuivaient les vols jusqu'à la tombée de la nuit.

Voici en détail comment étaient remplies nos journées:

Pendant que certains volent...

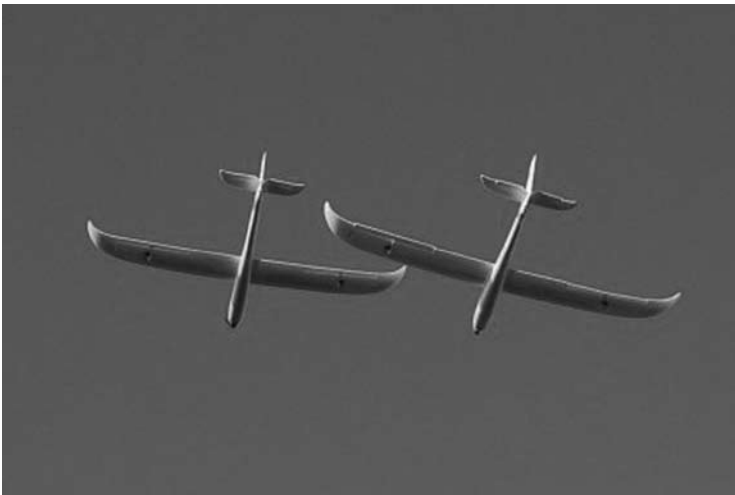




appareil à l'aérodrome tout proche. Détente et bonne humeur au rendez vous.

Lundi matin, après un bon déjeuner, départ pour la pente ouest avec un bon vent. Il ne fait pas très chaud mais les conditions de vol sont très bonnes. Retour pour manger vers 12h30 et l'après-midi retour à la pente mais la sud-ouest cette fois. Les conditions sont toujours aussi bonnes. La journée se termine sans casse. Le soir, apéro chez Yves et Evelyne: une bonne sangria bien fraîche et préparation du feu pour un grand barbecue en commun. Après le repas, retour à la pente pour quelques vols jusqu'à l'obscurité.

La majeure partie du groupe est arrivée le samedi, certains étaient déjà là depuis quelques jours, d'autres sont arrivées le dimanche et le lundi. Samedi, montage des tentes et des auvents, installation du camp de base, des tables et chaises, montage des tonnelles...



Mardi matin, réveil difficile: il ne fait que 7°. De plus, Alexis, le fils de Patrick et Christine fait tomber la lampe à gaz de leur tente et se fait un crin à la tête. Résultat, visite chez le médecin à la ville voisine et deux points de suture. Comme chaque jour, Simon se rend à la boulangerie acheter le pain et les viennoiseries pour la journée. Déjeuner copieux puis départ pour la pente sous un beau soleil mais malheureusement il n'y a pratiquement pas de vent. Nous nous mettons en route à la recherche du meilleur site. Finalement nous allons à la pente nord ouest, sur un site de vol magnifique face à la mer avec au loin vue sur les côtes anglaises. Le vent est très faible mais il fait bien ensoleillé. Premiers lancés, et premières longues marches au trou pour aller chercher les modèles... Il faut en effet des modèles très légers car l'effet de pente est faible et il faut aller chercher les ascendances au dessus des champs de blé tout proches. Certains «trichent» en s'aidant du moteur électrique.

Deux «mousse» se cha-
touillent les saumons
d'ailles...

Dimanche, début en douceur de la semaine; visite d'André et sa famille au camping mais aussi les parents de Christophe qui nous ont rejoint en ULM et ont posé leur

D'autres modélistes belges, habitués de la région et également amateurs du vol de pente se joignent à nous pour plus de sécurité avec les fréquences. Quand la faim se fait sentir nous rentrons manger au camping. L'après-midi, un groupe va



faire les courses pour un spaghetti bolo du souper. Steeve se met au «fourneau». La surprise du chef nous vient de Marcel qui nous prépare pour l'apéro 4 douzaines d'huitres cuites au barbecue avec un peu de citron; un régal... les pâtes à la bolognese de Steeve font aussi du bien après une longue journée...

Mercredi, réveil en douceur aujourd'hui. Il fait nettement moins froid et aucun blessé n'est à déplorer...! Copieux déjeuner puis promenade au marché pour certains, atelier réparation pour d'autres. C'est aussi le jour de la visite de notre président avec sa famille. Malheureusement, il n'a pas amené le bon vent qui est encore absent aujourd'hui ou qui vient de l'est. Mais cela n'entame pas notre motivation ni notre bonne humeur. En raison de l'absence de vent, c'est à la plage que la plupart se rendront cet après-midi: baignade et bain de soleil au programme. Au retour de la plage, le vent s'est décidé à souffler un peu sur la pente nord. Nous y rejoignons ceux qui n'ont pas été à la plage pour la fin d'après-midi.

Pour le souper, chacun fait ce qu'il veut; certains sont allés au restaurant, d'autres sont restés au camping. Souper avec les restes et préparation d'une macédoine de fruits: succulent.

Jeudi matin, tout va bien. Le temps est toujours aussi beau mais le vent toujours aussi faible. Pendant que certains s'acharnent à trouver une pente bien orientée, d'autres font des réparations de plus grandes ampleurs à leurs planeurs. Dîner sandwich puis sieste et enfin vers 16h départ pour la pente nord où le vent s'est enfin décidé à souffler. Nous volons un maximum pour profiter au mieux mais à 19h00 retour au camping car comme le veut la tradition, nous nous allons tous ensemble à un restaurant de la ville voisine. Cette année, Chantal et Patrick nous ont trouvé un restaurant repris par un hutois

avec un tas de spécialités belges (en plat et en boissons). Tout le monde s'est régalé avec des moules cuisinés de différents façons et des bières bien de chez nous... Ce fut un des meilleurs moments de la semaine. La soirée se termine par une petite ballade sur la digue de nuit avant le retour au camping. Vendredi, c'est déjà l'heure du départ pour certains ce matin, pour d'autres cet après-midi. Le temps à l'air de vouloir changer. Quelques petits nuages non menaçants sont présents mais aussi un



peu plus de vent et surtout mieux orienté pour les pentes que nous fréquentons. Quelle bonne nouvelle! Nous allons donc à la pente sud. Après quelques minutes de vol, le propriétaire de la parcelle ne voit pas notre activité d'un bon œil et nous oblige à quitter les lieux. Nous rentrons au camping fous de rage à la recherche d'une solution d'urgence pour la fin du séjour et aussi en préparation pour l'an prochain. Nous nous renseignons pour trouver les propriétaires des différentes pentes que nous utilisons. Notre vice-président (Yves) retourne voir le fermier pour s'excuser au nom de tout le monde et lui demande officiellement l'autorisation d'aller sur son terrain pour voler cet après-midi. Il obtient cette autorisation et dès le dîner terminé

Pendant que certains volent... les autres profitent du soleil et de la vue magnifique





Le soir, tout le monde se retrouve devant une bonne table... le bonheur !

nous retournons voler sur la pente sud ouest pour une après-midi bien agréable avec un bon vent porteur qui nous permet de faire voler les planeurs même les plus grands et les plus lourds. Retour pour le souper et les vols se poursuivront jusqu'à la tombée du jour...

Samedi, départ de bonne heure pour rejoindre la pente et profiter un maximum du vent présent ce matin. Le bon vent enfin présent ravi tout le monde. Le soir venu, tout le monde profite de cette dernière soirée bien animée agrémentée de rigolades et de fous rire sans modération.

Dimanche matin; c'est avec un peu de déception que tout le monde voit ce jour arriver. C'est en effet le dernier jour pour une partie du groupe. Après le déjeuner, c'est tranquillement que tout le monde se met au rangement, nettoyage, démontage et pliage des tentes, des tables et des tonnelles et en espérant que tout rentre dans la voiture.

Chacun rentre chez soi, des bons souvenirs plein la tête et l'envie d'y retourner très vite. Alors vivement l'année prochaine...

Nouvelles du Cap Blanc-Nez

En vue de défendre les intérêts des planeuristes qui aiment ce site, une asbl a été mise sur pied. En voici les dernières informations...

Chers amis du vol de pente,

Beaucoup de choses se sont produites ces derniers temps sur le site du Blanc Nez et au sein de notre association. Pour vous tenir informé nous avons donc mis notre blog à jour. Les informations suivantes ont été ajoutées (elles apparaissent à l'envers sur le blog, la plus récente d'abord):

Philippe Cambier

- Le 29/09/2008 le Conseil Général NPDC nous écrit en substance: "affiliez vous à la FFAM et nous discuterons."
- Notre réponse du 07/10 à la lettre du 29/09 du Conseil Général
- Le "flyer" de notre association: il sera distribué sur le site de la Dover Patrol
- Les actions récentes de notre association
- Le 25/09/08 nous écrivons à la FFAM pour exposer nos spécificités
- Le 29/09/08 la FFAM répond à notre message du 25/09: pas d'exception.
- Le 04/10/08: 1ère réunion (en urgence) avec le représentant FFAM
- Réunion du Bureau du 19/10/2008: mise au point
- Pour atteindre le blog surfez sur:
<http://vdp-blanc-nez.blogspot.com>

Plus de 35 ans au service du modélisme

Ets Jean STIERNON

9, quartier du gros terme

6730 – TINTIGNY

Tel : 063 444 364 Fax : 063 445 070

jean.stiernon@scarlet.be

Variateurs Jeti

Brushless HIMAX

Accus lipos POLY-QUEST



Stage Arthur Piroton Anthisnes 18-23 août

Devenu un grand classique de nos activités promotionnelles d'été, le stage Arthur Piroton s'est à nouveau déroulé à Anthisnes en cette troisième semaine d'août.

Plutôt que de rédiger nous-même le reportage, nous avons choisi de vous donner un fac-simile de l'article (en couleur) produit par le journaliste du quotidien La Meuse...

ANTHISNES Conquête du ciel et hélico en surprise

Une vingtaine de stagiaires se sont lancés à la conquête du ciel anthisnois avec la maîtrise de pros. Un Agusta de Bierset est venu les saluer

● Guy-Pierre CRESPIN

Une vingtaine de jeunes de 12 à 16 ans, garçons et filles, ont choisi de consacrer une partie de leurs vacances pour s'élancer à la conquête du ciel. Une opportunité qui leur est offerte par le CRPAL (Club Royal de Petite Aviation Liégeoise), en collaboration avec la commune d'Anthisnes via les différents stages organisés par le service «L'Éveil», très actif au niveau de l'enfance. C'est la 9^e année consécutive que ce stage hors du commun se déroule sur le très beau terrain implanté sur les hauteurs d'Anthisnes.

À l'origine, l'idée de ce stage d'initiation est née des cogitations d'un petit comité qui a voulu ouvrir aux jeunes l'accès à l'aéromodélisme. Au début, quelques enfants sont venus voir les pilotes chevronnés manœuvrer leurs petites machines. Ils ont appris à construire un petit planeur en balsa et connaître les principes de base de la conquête du ciel. Depuis lors, les stages ont beaucoup évolué. Les jeunes subissent un entraînement intensif, beaucoup

plus pointu. Après 4 jours, ils sont «lâchés» et peuvent faire évoluer leur machine.

Un moniteur par stagiaire

Pour en arriver à de tels résultats, le CRPAL ne lésine pas sur les moyens. L'important est que l'élève soit pris en main d'une manière tout à fait personnelle. Alors, la vingtaine de stagiaires est accompagnée dès le début par une vingtaine de pilotes chevronnés mordus de petite aviation. Chaque vol est réalisé en double commande, de sorte que l'avion peut être «repris en mains» en

cas de fausse manœuvre ou de pépin. Le modèle est équipé d'un moteur électrique performant qui le met en altitude en une poignée de secondes. Dès ce moment, c'est l'élève qui est seul maître à bord... sous la surveillance du moniteur. Finis donc les stages très théoriques du début. Ce qui intéresse les jeunes, c'est de pouvoir voler. et c'est ce qu'ils font dès le 2^e jour du stage. Le rêve se réalise.

Le salut de l'hélico

Le stage porte le nom d'Arthur Piroton. Cet Anthisnois, dessinateur de renom, amoureux de

l'aviation a consacré sa vie à faire rêver la jeunesse à travers ses bandes dessinées et ses publications dans le journal de Spirou : Les Krostons, Jess Long, l'oncle Paul ou encore Michel et Thierry. Une animation que les jeunes ne sont pas près d'oublier, l'atterrissage sur le terrain anthisnois d'un hélicoptère Agusta, venu tout spécialement de Bierset pour les saluer, tout comme les moniteurs et les parents présents. Une merveilleuse surprise qui, en quelque sorte, intégrait tous ces jeunes dans le monde très particulier des chevaliers du ciel. ■



Les stagiaires en aéromodélisme ont reçu la visite d'un Agusta de Bierset sur le terrain d'Anthisnes



555

Dans le cœur du nid des Libellules à Hotton...

par Justin Detrait

Ci-dessus en titre :
Pol Barbier s'est occupé
d'Antoine Vandercruys, 9
ans, qui participait à son
premier concours

Ce dimanche 13 juillet, c'était aux Libellules de Hotton d'accueillir le concours 555.

Précurseur de ce type de rencontre, le groupe ardennais s'est, une fois de plus, surpassé. Avec le président Michel aux commandes de l'organisation, il ne pouvait

pas en être autrement, surtout qu'il s'était entouré d'une équipe irréprochable de bénévoles.

Tout avait été prévu pour que les participants agissent dans les meilleures conditions : un terrain impeccable avec un vaste parking où chacun put installer son campement, des zones d'atterrissage très bien délimitées, une buvette bien équipée pour étancher les soifs les plus exigeantes et, le samedi soir, une soirée mémorable avec un savoureux cochon à la broche et Chouffe à souhait, soirée qui s'est terminée...tôt le dimanche avec, pour certains irréductibles, une explication aux résultats parfois moins bons qu'à l'accoutumée (voir article « challenge toutlemonde »).

Donc, dimanche matin, tous les candidats se présentent dès 8 heures pour les inscriptions et la préparation des planeurs.

À 10 heures, le directeur de concours appelle les premiers concurrents pour le début des opérations.

Le samedi ayant connu un temps maussade, tout le monde craignait pour le dimanche. Contre toute attente, un ciel clément et l'absence de vent rassurèrent

Le pilote du jour : Thierry Jacquet et son « BMI 555 ».

Thierry Jacquet est le collègue de travail et de route du canibale du « 555 », un certain Amand Jaminet. Ensemble ils installent des labo's un peu partout en Belgique.

Apparemment Amand a dû transmettre le microbe du modélisme RC à son collègue, avec comme résultat une très belle deuxième place, derrière Amand Jaminet, au concours « 555 » organisé à Hotton.

Bon, on laisse le clavier à Thierry :

Pour me présenter, je m'appelle Thierry Jacquet, j'ai 39 ans et j'habite à Hargimont près de Marche-en-Famenne. Je vole depuis 2004, celui qui m'a appris à voler est Amand Jaminet. Mon modèle est un BMI 555 que j'ai gagné à la tombola au club de Hotton lors du 555 de l'année dernière. Je fais partie du club de Hotton depuis 2006. Je suis bien entendu un adepte des vols 3D mais trouve la formule 555 bien sympa. Je viens également de faire l'acquisition d'un planeur F5B 2 mètres d'envergure ce qui me procure beaucoup de plaisir.

l'assemblée des planeuristes, des accompagnants et des spectateurs. Temps propice aux ascendances qui en a réjoui plus d'un.

Au fur et à mesure du déroulement du concours, les 7 groupes font de leur mieux pour s'approcher de l'idéal : vol plané de 5 minutes, atterrissage au plus près de la cible.

Après la première manche, il est temps de se restaurer pour combler les déficits nocturnes. Rien de plus réconfortant qu'un vol-au-vent/frites accompagné d'une excellente bière « Kuvee Elektrik ». Dégustation et explication des exploits ou déconvenues du matin.

Il est temps de reprendre le collier et d'entamer la deuxième manche, celle qui va confirmer les résultats précédents pour certains, ou assurer la descente aux enfers pour d'autres.

Avec beaucoup d'à-propos, avec son propre matériel gentiment prêté pour la circonstance, Étienne, avant la remise des résultats, remercie tous ceux qui ont œuvré à la réussite de cette belle journée.

Et comment remercier tout ce beau monde ? En offrant une Chouffe, pardi ! C'est vrai qu'elle est excellente !

Et pour faire patienter l'assemblée, les organisateurs ont autorisé Jean-François, dit « Jef », du club de Verlaine à montrer ses talents de pilote musicien. Du beau spectacle apprécié de tous et qui mérite de chaleureux applaudissements.

Arrive le moment tant attendu, l'heure de vérité. Celle où l'on peut choisir son lot parmi un achalandage des mieux fournis : de grandes bouteilles de bière, des pots de colle forte qui vont en contenter plus d'un - n'est-ce pas, Jacky ? -, des lots de tournevis BMI, des kits d'avion et, le rêve, des planeurs.

Étienne, après avoir fait appel à un aimable traducteur pour rappeler dans la langue de Vondel que des bières attendaient tout le monde, annonce que 39 concurrents ont participé et vont être récompensés.

Voici la liste de 10 premiers classés :

- 1^{er} : Amand Jaminet.
 - 2^e : Thierry Jacquet.
 - 3^e : Leon Van Riet.
 - 4^e : Jan Timmermans.
 - 5^e : Eddy Verhaegen
 - 6^e : Rik Libaers
 - 7^e : Jean Driesmans
 - 8^e : Jef Rutten
 - 9^e : André Van Geit
 - 10^e : Wim Van Audenaeren
- Mention spéciale au nouveau venu dans



l'équipe des planeuristes, Romain Roland, qui se souviendra longtemps de son premier concours.

Jacky transporte les restes de ses planeurs dans cette "caisse de terrain" ;-)

Il est 18h30 quand le jovial meneur déclare close la journée officielle. Certains s'en retournent, d'autres font quelques vols... pour le plaisir, encore et toujours. Merci aux organisateurs pour cette magnifique journée préparée de mains de maître !

Justin Detrait.

Début de la soirée EleKTriK - ambiance assurée...!



Statistiques de l'AAM en 2008

	Nom du club	Totaux 07	Sympatis.	Juniors	Seniors	Totaux 08	Différence
	Bruxelles Capitale						
1	Aéro-club Ixellois	75		8	54	62	-13
2	Cercle aéromodéliste Les Aiglons	9		0	8	8	-1
3	Club Capitaine Aviateur Luc Mommer	96		9	98	107	11
4	R. C. Air Club "Les Alouettes"	21		2	17	19	-2
5	The Mosquitos	3			8	8	5
	Indépendants	1			1	1	0
		205	0	19	186	205	0
	Brabant wallon						
6	Aéro-club Wavre	60		8	56	64	4
7	Belcoptère	54			54	54	0
8	FF 2000	12		2	22	24	12
9	Jeune Aéro-club	47	1	6	38	45	-2
10	Les Jardins du Modélisme	117		9	110	119	2
11	Model Club Heli Bellule	19		2	34	36	17
12	Model Club Leuzois - Nivelles	24	1	5	21	27	3
13	Modèle Club Terre Franche	46		2	39	41	-5
	Indépendants	3			3	3	0
		382	2	34	377	413	31
	Namur						
14	Aéro Model Club Exocet	29		4	32	36	7
15	Aéro-club Les Faucons	27		4	31	35	8
16	Exocet Club Hemptinne	20		8	23	31	11
17	Group Captain Hubbard	37		3	24	27	-10
18	Haversin Air Sports	10			9	9	-1
19	Les Accros du Servo	50	0	3	37	40	-10
20	Model Club Andennais	39	2	7	38	47	8
21	Model Club de la Meuse (Franière)	105		12	98	110	5
	Indépendants	1			1	1	0
		298	2	41	293	336	18
	Liège						
22	Aero und Modellclub "Feuervogel"	22		2	23	25	3
23	Avia Club Eupen	30		1	27	28	-2
24	Blériot Club Verlaine	36		6	40	46	10
25	Centre Aéromodéliste de Pepinster	16		4	16	20	4
26	Club d'Aéromodélisme Les Busards	29		3	27	30	1
27	Club de Modélisme Les Vanneaux	52	5	5	51	61	9
28	Country Flyer (Sankt Vith)	20		6	14	20	0
29	La Chouette	34		2	32	34	0
30	Les Aigles-Battice	37		7	49	56	19
31	Les Faucheurs de Marguerites	27	5	4	20	29	2
32	M.F.C. Milan 90 E.V	18		2	16	18	0
33	Piper Club	56		5	43	48	-8
34	Royale Herstal Petite Aviation	56		10	59	69	13
35	Royale Petite Aviation Liégeoise	121	47	34	62	143	22
36	Spirit of St Louis	40		2	35	37	-3
37	Vol de Pente des Trois Frontières	48		1	45	46	-2
	Indépendants	2			2	2	0
		644	57	94	561	712	68
	Luxembourg						
38	Aéro Model Club Les Libellules	29	1	3	21	25	-4
39	Club Aéromod. de Tintigny	20		3	22	25	5
40	Club Aéromod. de Villers-la-Loue	28		1	18	19	-9
41	Hirondelles Model Club	76		10	57	67	-9
42	Le Moustiqu'Air Aéro-club	7		1	5	6	-1
43	Model Air Club Athus Messancy	40		2	47	49	9
44	Model Air Club des Ardennes	17		1	12	13	-4
45	Model Club Famenne	30		6	27	33	3
	Indépendants	0			0	0	0
		247	1	27	209	237	-10
	Hainaut						
46	A.S.A. Bauffe	51		3	48	51	0
47	Aéro Model Club Eole Mouscron	140		16	115	131	-9
48	Aéro Modélisme Comines Air	70	4	7	54	65	-5
49	Aéro-club José Blairon	29	0	5	23	28	-1
50	Aéromania	21		9	6	15	-6
51	Air D'United	20		2	19	21	1
52	Airfield 34	34	5	4	26	35	1
53	Albatros Club Gerpinnes	61		4	53	57	-4
54	Inter Clubs Indoor de Mons asbl	0			1	1	1
55	Assoc. d'Aéromod. de Bemissart	18	1	1	6	8	-10
56	Assoc. d'Aéromod. du Sud Hainaut	33		2	31	33	0
57	Club Aéromodéliste Estinois	21		2	24	26	5
58	Club d'Aéromod. "Les Cigognes"	12		0	10	10	-2
59	Equipe Acro Belœil	50		4	47	51	1
60	Model Club du Chaufour	79		6	70	76	-3
61	Model Club Havay	22	1	4	24	29	7
62	Petites Ailes Frontière	20		0	16	16	-4
63	Plein Ciel - Jurbize Aerobatic Club	3		1	3	4	1
	Indépendants	5			5	5	0
		709	11	70	581	662	-27
	Totaux	2485	73	285	2207	2565	80

Journée Entreprise au Club Royal Petite Aviation Liégeoise

Ce jeudi 5 juin 2008, notre club a organisé une Journée Entreprise (Journée Découverte) pour le groupe de vol du Wing Héli de la base de Bierset. Ce concept de management consiste en l'organisation d'une journée ludique qui tend à développer l'esprit d'équipe au sein des membres du personnel d'une entreprise. Les activités alors pratiquées sont généralement très contrastées par rapport au quotidien.

Pour innover, notre club a décidé d'organiser une journée de ce type et, sur la proposition d'Alain et de Johnny auprès de leur RSM, l'Adjudant Major F. Gofflot, c'est le personnel du groupe de vol du Wing Héli de Bierset qui est le bénéficiaire de cette première au CRPAL.

Grâce au stage Arthur Pirotton, notre club possède ses propres moto-planeurs double commandes qui peuvent être mis à la disposition des participants d'un tel évènement et pas moins de quinze membres du club ont pris un jour de congé pour aider à cette première au club.

La journée s'organisait comme suit : initiation au vol en double commandes (grâce aux cinq moniteurs équipés qui avaient répondu présent) en matinée, barbecue à midi et show aérien, avec démo de toutes les catégories en vigueur en Belgique, au cours de l'après-midi.

Le jour venu, dès huit heures du matin, les premiers participants commencent à arriver mais un indésirable est déjà présent : le brouillard. Après avoir ouvert les volets, allumé le feu et préparé le café, nous n'avions plus qu'à attendre le peloton d'installation, attendu vers 9h, et le gros de la troupe une petite demi-heure plus tard. Notre local s'étant avéré trop petit pour accueillir tout le monde, ils avaient emmené avec eux une tente chapiteau, un bar de campagne mais aussi le repas de midi. L'installation de tout ce matériel se fait d'une manière systématique et très professionnelle. Lorsque tout est prêt, force est de constater que le brouillard est toujours bien là, nous interdisant de commencer. Tous nos visiteurs étant pilotes, ils comprennent toute la difficulté de la chose.

Johnny, champion de Belgique en maquette hélicoptère, effectue quelques vols avec sa voilure tournante, ce qui attire une partie des participants. Ensuite, Dominique ose sortir son Easy-Glider pour les leçons en double commandes et une longue file se forme immédiatement derrière lui car tous veulent piloter (et il est alors le seul

à avoir osé sortir sa machine). Outre ces deux activités, Jean-Yves et Frédéric ont pensé à prendre avec eux leur simulateur de vol. Ils installent leur matériel et créent ainsi deux petits ateliers supplémentaires. De plus, les avions prévus pour les démonstrations de l'après-midi sont en cours de montage. Nos visiteurs se pressent autour des constructeurs et sont avides de renseignements sur la construction du modèle et ses qualités de vol. Enfin, last but not least, il y a bien entendu le bar. Après quelques temps, et malgré le plafond qui reste au plus bas, deux autres moniteurs sortent leur machine. La matinée se déroule ainsi jusqu'à ce que les odeurs du barbecue excitent les papilles gustatives et que l'heure de l'apéritif arrive. Le chef de corps du Wing hélicoptère, le Colonel Olivier Colmant, retenu la matinée pour des raisons professionnelles arrive pour l'apéritif et montre un intérêt certain pour cette manifestation.

Le brouillard semble décidé à ne pas nous quitter de la journée. L'après-midi se passe donc comme la matinée. Les pilotes de F3B ne savent montrer que les treuils (qui suscitent un grand intérêt) et leurs belles machines restent clouées au sol.

Gregory s'exerce au lancé-main pour le plus grand plaisir des pilotes d'Agusta qui restent stupéfaits de la dextérité avec laquelle il manipule sa belle machine dont il obtient tout ce qu'il désire.

Seize heures sonne la fin de la journée. La tente est démontée et rangée, le bus militaire arrive pour récupérer les pilotes. Tous sont, malgré les mauvaises conditions atmosphériques, partants pour rééditer l'évènement l'année prochaine... voire même le trimestre prochain (après tout, pourquoi attendre aussi longtemps ?)

Quelles conclusions pouvons-nous tirer de cette journée ?

- C'est très agréable de pouvoir arrêter, le temps d'une journée, notre train-train quotidien et de participer à des activités qui sont parfois aux antipodes de notre ordinaire.
- Les participants se sont montrés très intéressés et nous avons enregistré de nombreuses demandes de renseignements sur les clubs existants près de chez eux (aussi bien AAM que VLM).
- L'aéromodélisme n'est plus considéré comme un jeu d'enfant et a acquis ses lettres de noblesse.
- Pour organiser à nouveau un tel évènement, il nous apparaît clairement qu'il est vital de pouvoir abriter tous les



LBA - Championnats de Belgique 2008

Catégorie	OR	ARGENT	BRONZE
F2B - Acro	Dessaucy Luc	Liber David	Barile Salvatore
Acro Promo Débutants	Dessaucy Sébastien	Noël Bryan	Liber Maxime
Acro Promo Avancés	Vandevenne Lucien	Svoboda Michaël	Zervas Anton
F2D - Combat	Liber Robert	Janssens Dimitri	Janssens Jean-Claude
F3A Internat.	Marquet Philippe	Zardini Jean-Pierre	Dierickx Benoît
F3A Inter B	Jacquemin Brice	Dumont Gaëtan	Michiels Geoffrey
F3B	Duchesne Denis	Barbier Alex	Hansoulle Steeve
F3C FAI	Vanderschelden Guy	Kenens Didier	Kenens Jos
F3C Scale	Verbrugge Thierry	Leroy Johnny	Gillet Frédéric
Club 20	Lentjes Wim	Verjans Patrick	Wathion Johnny
Quickey 500 A	Raeven Stefan	Daniëls Kevin	Cappuyns Thibaud
Quickey 500 B	Lentjes Bram	Barden Heinz	Herrig Tim
F3I	Wouters Jacques	Beluz Etienne	Remy Eric
F3J	Mertens Tom	Claeys David	Vankerkhove Bart
F3J Juniors	Druyts Bram	Verheijen Arnou	Menjoie Daan
F3K	Grégory Lamouline	Chris Gyssens	Sacha Monnom
F3M Inter	Delaere Bert	Rombauts Kurt	Daniëls Kevin
F3M National	Jacobs Gert	Van Dorpe Jens	Charlton Peter
F3M Novice	Van Kiel Kurt		
F3P Inter	Jacquemin Brice	Libert Axel	Peeters Werner
F3P National	Kolks Hannes	Steckenbieger Bruno	Putman Kevin
F6B	Jacquemin Brice	Peeters Werner	Dierickx Benoît
F4C	Reynders Wim	Smeets Eric	Goddet Augustin
F5 FAI	Verschoren Willy	Lefebvre Hugues	De Hauwere Stefaan
F5 - 10 cellules	Van Tricht Luc	Verschoren Willy	Beckers Dieter
F5 - 7 cellules	Dufour Jean-Luc	Hanssens Wim	Sabbe Tony
F5D	Vaes Nick	Maes Sébastien	Van Tricht Luc
F5D Limited	Nies Daan	Beckers Dieter	Dufour Jean-Luc
555	Jaminet Amand	Timmermans Jan	Bauweraerts Christian

Journée Entreprise, suite...

participants. Ici, ils avaient apporté leur matériel (tente pour pouvoir manger à l'aise avec 35 participants) mais nous aurions été sérieusement ennuyés si cela n'avait pas été le cas, surtout avec ces conditions météorologiques.

Remerciements.

Je tiens à remercier le colonel Olivier Colmant, l'adjudant major Fabrice Gofflot, le premier sergent chef Alain Salon et le 1^{er} caporal chef Johnny Leroy du Wing-Héli pour l'initiative de cette journée.

Je remercie également les membres présents ainsi que ceux qui ont préparé le terrain pour que cet événement soit une réussite.

Quand le temps est de la partie les erreurs d'organisation sont vite oubliées mais lorsque temps est mauvais, comme ce fut le cas, aucune erreur d'organisation n'est permise.

Nous avons, grâce à l'esprit d'initiative ainsi que la participation active des membres présents, réalisé un sans faute.

Jean-Pierre Awouters, président du CRPAL

Sélection des Belges pour les World Air Games 2009



En début de saison 2008, j'avais insisté pour que l'on organise activement en Belgique des concours de sélection pour les Jeux Mondiaux de l'Air qui auront lieu à Turin en juin 2009.

Ce ne fut pas vain puisque pas moins de 14 compétitions furent organisées en Belgique dans ce but, soit au sein des compétitions nationales ou internationales, soit même comme concours destinés uniquement à cette sélection. Et le résultat mérite d'être mentionné: au moment où nous mettons sous presse, ce ne sont pas moins d'une dizaine Belges qui y seraient invités. Pas mal pour un total d'une quarantaine de pilotes pour les catégories de l'aéromodélisme...

Félicitations aux heureux lauréats et souhaitons-leur une bonne préparation en vue de cette prestigieuse manifestation qui fera l'objet d'une forte couverture médiatique. Je rappelle que nos pilotes y seront invités aux frais de l'organisateur

Robert Herzog

Délégué belge à la CIAM

Acrobatie Artistique	Jonas Schelpe	Hélico
Acrobatie Artistique	Benoît Dierickx	Avion
Acrobatie Artistique	Yves Van Gompel	Avion
AéroMusicals	Brice Jacquemin	
AéroMusicals	Werner Peeters	
AéroMusicals	Benoît Dierickx	
AéroMusicals	Axel Libert	
Planeurs Lancé-main	Sacha Monnom	
Planeurs Lancé-main	Grégory Lamouline	
Planeurs Lancé-main	Chris Denolf	
Planeurs Lancé-main	François Lorrain	

eRCM-MARKET.com

Noël commence tôt chez eRCMarket !
Du 1 décembre 2008 au 10 janvier 2009, chaque client
qui achète pour 80€ participe à notre
GRANDE LOTERIE de NOËL
Tout le monde gagne !
Des prix formidables...
Chaque semaine, trois kits Hélico 450-600-700
des radios, chargeurs, moteurs, Lipos, etc.
Action unique à ne rater
sous aucun prétexte

**Nous avons les meilleurs prix du Benelux et
même probablement d'Europe et le plus
grand stock...**

**Ne manquez pas d'emporter votre carte de
fidélité lors de votre visite !**

www.eRCMarket.com

Adresse : Kasteelstraat 27 1560 Hoeilaart - Tel +32 (0) 486 05 94 38 Sales@ercmarket.com



Remorquage à Andenne

Reportage du concours F3I du 25 mai par Pierre Rasmond

Notre équipe de dévoués
remorqueurs : Serge
Marneffe, Eric Counson
et Alain Detongre

Pour la première fois, le club d'Andenne a organisé une épreuve du Championnat de Belgique F3I. C'est que plusieurs parmi nos meilleurs planeuristes proviennent maintenant de ce club. Ils se sont faits un point d'honneur de nous y inviter. A vrai dire, malgré qu'on s'est fort bien amusé et que personne n'a cassé, les

difficultés se sont accumulées tout au long de la journée.

Commençons par le commencement. Etienne Beluz, du club d'Andenne nous a fourni les coordonnées GPS du terrain. C'est bien utile car l'adresse est régulièrement mal digérée par les logiciels Tomtom et autres. Les coordonnées sphériques sont réellement utiles pour trouver le club. Seulement voilà, il y a encore moyen de se tromper. En effet, on peut donner les coordonnées sphériques en DMS (degré, minutes, secondes), en DMM (degrés, minutes décimales), en DDD (degrés décimaux). Il existe aussi une quantité d'autres moyens plus ou moins exotiques de donner des coordonnées (grades Paris, degrés Madrid, UTM, Lambert belge, etc...) Ces coordonnées suffisent à égarer au moins notre coordinateur sportif Bruno Steelandt. Alors donc, voici les coordonnées GPS vérifiées du club d'Andenne

- 1) en DMS 50°29'01"N 5°02'27"E ;
- 2) en DMM 50°29,02"N 5°02,44"E ;
- 3) en DDD 50,48363°N 5,04071°E.



Le temps qui nous accueille est des plus médiocre. Soyons brefs : il fait infect. Il a plu toute la nuit à Mons et le plafond était bas le long de tout le trajet. Je me posais des questions sur la possibilité de faire un simple vol car le plafond me semblait en dessous des 200m. La météo nous promet des trombes d'eau avec à peine quelques éclaircies cachectiques en fin d'après-midi. A peine arrivé au parking (humide !) du club, je tombe sur notre directeur sportif Jean-Baptiste Gallez, alarmé. Son beau chien Black, un grand berger Groenendael, est au plus mal : il étouffe, il éructe, gémit, vomit du sang. On pense à un empoisonnement ou à une obstruction de son nez. Bref, il va très mal et il faut de toute urgence le conduire à un vétérinaire, pas facile le dimanche à 9:00. Je me mets à installer les bases avec Thierry Gras, comme nous en avons pris l'habitude. Seulement voilà, la base B doit être placée loin dans les orges. Ils sont maintenant au plus haut et absolument détrempés par toute une nuit de pluie. Thierry et moi sommes trempés. Même mes bottes sont remplies d'eau. Arrivés sur la base, on se perd longuement à démêler les fils de tendeurs. Ça n'en finit pas. En plus de tout ça, il faut le dire, le GPS fonctionne nettement moins bien lorsqu'il pleut ou lorsqu'il fait très couvert. Il reçoit donc peu de satellites et il faut un temps considérable pour vérifier et revérifier distances et angles. Ce n'est donc qu'à presque 11:00 qu'on peut enfin prendre les premiers vols. Les concurrents sont venus nombreux : Etienne Beluz (Andenne, Vzmax), Marc Bruylants (Andenne, Larzac moule perso), Dominique Caubert (Othée, Larzac), Pierre Dubois (Longueville, Larzac), Daniel Ghellynck (Longueville, Vzmax), Thierry Gras (Nivelles, JCH "V"), Pierre Rasmont (Nivelles, RAC ailes perso), Eric Rémy (Andenne, Vzmax), Alain Salon (Haneffe, Vzmax), Bruno Steelandt (Nivelles, JCH "T" ailes perso), Guy Van Pelt (Longueville, Larzac), Jacques Wouters (Othée, MDW). Une telle liste est réjouissante : 12 concurrents, 5 clubs représentés, avec une grosse percée des Vzmax parmi les planeurs. Trois remorqueurs sont venus : Eric Counson, Serge Marneffe, Alain Detongre ; le premier avec un Bison, les suivants avec deux bidules Bidule. Des spectateurs sont venus aussi, malgré le mauvais temps. J'entends autour de moi des



accents bruxellois et même du flamand. Allons bon, le F3i va bien chez nous.

Daniel Ghellynck : le retour (ici coaché par Bruno Steelandt)

Cette durée de la première manche est épatante de difficulté. Le ciel s'est un peu dégagé mais le "moteur" solaire n'est pas encore bien vaillant. Je coache Jacques Wouters qui réussit à faire un quasi plein en flottant sur un filet d'air. C'est Thierry Gras qui nous épate le plus. Alors que la dégueulante l'amène à moins de 50 m de haut en 3 minutes, il détecte une pompe fifrelinesque en faisant son approche désespérée. Et là, il réussit à l'accrocher et à «zéroter» dessus en équilibre durant plus de quatre minutes. Le JCH avec empennage en "V" n'est pas idéal pour un tel exercice. Mais Thierry fait ça à la perfection, sans jamais se ralentir (le JCH décrocherait tout de suite), il s'en tire avec une mayonnaise des manches impressionnante. Du très très grand art.

Alain Salon, lui aussi de retour parmi nous après des années d'absence (à sa gauche Nadine Steelandt qui chronomètre)





Le klaxon tombe en panne. Jean-Baptiste Gallez et Thierry Gras tentent de le réparer



Alain Detongre nous propose la solution : il démonte le klaxon de sa voiture pour le prêter au concours



Maintenant, c'est le fil de contact de la base B qui apparaît défectueux...

Lorsqu'on veut faire la vitesse, les choses se compliquent. Voilà que le klaxon ne fonctionne plus du tout. On sort le multimètre et le verdict est simple : c'est le klaxon lui-même qui déconne. Alain Detongre propose la solution ultime : il démonte le klaxon de sa voiture et le monte sur notre circuit. Ça marche... mais seulement pour le klaxon de la base A. Que se passe-t-il à la base B? Je vais jusque là (dans l'orge mouillée, rappelez-vous). L'interrupteur semble fonctionner mais, de toute évidence, même lorsque je mets les fils dénudés en court-circuit, rien ne va. C'est donc dans le fil que ça foire. On teste et, effectivement, on constate qu'au delà de 30 mètres, le courant ne circule plus. Il faut dire que ce vénérable fil monté par Pierre Lecuy il y près de 15 ans faisait exactement 250 m à l'origine, tandis qu'il atteint maintenant 270m. Avec une telle extension, on pouvait s'attendre en effet à ce que le cuivre se dilacère. Après avoir envisagé plusieurs solutions, on se range à l'usage du F3F: on fabrique dare-dare un drapeau avec un balai et un essuie et on l'amène à la base B. Après tout ça, on a perdu beaucoup de temps. On parvient à faire la vitesse juste avant le repas. Rien de transcendant car le meilleur temps de la manche est de 34 secondes (Thierry Gras).

Du côté remorqueur, tout ne va pas pour le mieux non plus : le collecteur d'échappement du Bidule de Serge Marneffe claque. Pendant l'apéro, Eric Counson fait un tour d'essai pour remplacer Serge. Son moteur cale, il parvient à se vomir sur le terrain mais l'apportage a été trop raide. Il y a quelques petites réparations à faire. Pas grand'chose mais suffisamment pour ne plus pouvoir voler. Durant l'après-midi, il va falloir compter sur le seul Alain Detongre. Bon, pour le repas, on sait qu'on peut compter sur le club d'Andenne. C'est toujours bon. Mais notre Jean-Baptiste ne nous laisse pas faire la sieste. On a juste une heure pour manger et les vols reprennent à 14:00. On reprend par une durée. Maintenant, le soleil est bien là, n'en déplaise à la météo qui s'est bien foutu le doigt dans l'oeil. Ça chauffe raide. Maintenant, il y a de vraies pompes. Seulement voilà, il faut les attraper et les garder, et à côté des pompes, y a les dégueulantes. Je

vois Bruno Steelandt s'en ramasser une bien costaude et venir atterrir à 4 min 43sec. Guy Van Pelt est tout heureux de faire 7 min 42 sec durant la même série. Viennent les vitesses. Le système du drapeau à la base B fonctionne bien mais, il faut le dire, cela n'améliore pas les anticipations et c'est peut-être à cause de ça que le meilleur temps n'est que 34,8 sec (Jacques Wouters). Comme d'habitude, quelques candidats se répandent hors du terrain. Je me moque de Marc Bruylants qui tombe dans l'orge. Je brocarde Dany Ghellynck qui tombe à quelques mètres dans le colza. En allant l'aider à récupérer son planeur, je me rends compte à quel point le colza est devenu impénétrable. Il ne faudrait pas y atterrir trop loin.

Et puis voilà, je m'y colle. Je me pose comme un c... au beau milieu de ce colza de m... On a bien vu l'axe de sa chute mais pas une pièce n'émerge. Dany et moi partons à sa recherche. Choux blancs ! Il faut dire que le colza a atteint une hauteur de 1,7m. J'ai à peine les yeux qui émergent. Serge Marneffe nous aide avec sa Toyota 4x4. On fait le tour du champ et on se met debout sur le toit pour tenter de voir quelque chose, en vain. Mon épouse et Jacques Wouters cherchent au-delà du colza, on ne sait jamais. Je désespère. Et puis Dominique Caubert, à son idée, part courageusement, dans l'axe du point de chute. Et... il trouve mon planeur grâce aux bruit de fonctionnement des servos. En fin de compte, il était beaucoup moins loin que là où on le cherchait. Merci à Dominique, Dany, Serge, Jacques et Anne qui m'ont bien aidé. Cette recherche qui a mobilisé beaucoup de monde a aussi duré 3 bons quarts d'heure. Avec tout ce retard, douze concurrents et avec un seul remorqueur, on se résigne à ne faire que deux manches. Qu'à cela ne tienne, on s'est bien amusé. Tout le monde a gardé le sourire toute la journée. Tout le monde a participé à résoudre les problèmes successifs. On a rit tout du long. Personne ne l'a vu mais même Dany et moi, nous avons bien rigolé, perdus dans la jungle des colzas. Et donc, ce concours d'Andenne où rien n'a bien marché a été un grand concours: unis dans l'adversité, on s'est entr aidé et on s'est amusé comme des gamins.

Pierre Rasmond



Marc Bruylants va plusieurs fois rechercher son planeur dans l'orge



J'atterris dans un champ de colza. C'est Dominique Caubert qui parvient à retrouver mon planeur après trois quarts d'heure d'aflolement

1.	100 %	3977,6	Jacques Wouters
2.	98,7%	3925,6	Eric Rémy
3.	95,4%	3796,3	Thierry Gras
4.	94,0%	3738,7	Dany Ghellynck
5.	90,8%	3611,9	Pierre Rasmont
6.	90,7%	3605,6	Etienne Beluz
7.	90,0%	3581,2	Alain Salon
8.	89,1%	3545,7	Bruno Steelandt
9.	85,3%	3393,9	Dominique Caubert
10.	75,8%	3016,3	Pierre Dubois
11.	72,4%	2879,4	Guy Van Pelt
12.	67,4%	2679,3	Marc Bruylants
Meilleur temps	34.8 sec		Jacques Wouters

555 Fin d'été au Blériot Club de Verlaine

par Justin Detrait

Bel assortiment de bières
lors de la proclamation
au Blériot Club
Verlaine...!

Le BML555 de Michel
après sa "rencontre"
avec le planeur de
Wojchek

Pour le dernier triple 5 de la saison,
nous avons été gâtés par les condi-
tions atmosphériques !

Déjà, lors de l'arrivée sur le magnifique ter-
rain très dégagé du Blériot Club de Verlaine,
le temps s'annonçait prometteur, malgré une
certaine fraîcheur matinale. Grand soleil à
profusion !

Le temps que les 29 concurrents s'inscrivent,
les planeurs se montent, et le parc des ma-
chines s'avère, comme à chaque concours,

très diversifié !

Ce club bénéficie d'un magnifique terrain
qui fait sûrement bien des envieux: avec
ces 2 pistes d'herbe rase, son grand club
housse chauffé, ainsi que des petits amé-
nagements bien appréciables - notam-
ment une alimentation stabilisée dans le
conteneur à matériel (très pratique pour
ceux qui, comme moi, arrivent le matin...
sans aucun accu chargé ! oupsss ...). Pas
l'ombre d'un arbre dans les alentours, ce
qui facilitera les manœuvres d'approche et
les atterrissages.

Début du concours vers 10h30.

La moitié de la première manche se déroula
sans le moindre vent ; puis Eole décida de
nous rafraîchir quelque peu en nous soufflant
un vent délicat de 10-15km/h... peu gênant
pour les vols suivants !

Le 555, toujours en évolution, accueille à
chaque manche des nouveaux candidats,
outre les habitués. Cette fois -je le cite car
c'est moi qui l'ai «ramené»- Axel Libert, jeune
aéromodéliste belge déjà promu champion
de Belgique dans diverses disciplines de
voltige. Il a testé notre passe temps favori :
le 555 !! Vous retrouverez son commentaire
en encadré...





Je suis jeune, il est vrai, mais aux âmes bien nées
La valeur n'attend pas le nombre des années
Corneille, Le Cid



Les DENDER EAGLES de Dendermonde ont fait tout les déplacements en "555".
Aux sticks Léon Van Riet, assisté de Guido Coppens et Eddy Verhaegen.

Vers 12H30, les repas commencèrent à être servis, repas constitués de « boulets » tendres et de divines frites, resservis jusqu'à plus faim !

On mange bien à Verlaine !

La 2ieme et dernière manche se déroula comme la première, dans la bonne humeur, et au gré des pompes allant et venant.

Au chapitre des crashes, on aura droit, en plus des violents atterrissages habituels (hem !), à une « magnifique » collision en vol entre "Mimiche" (Michel Dropsy) et "Voltecheck" (notre ami polonais Wojchek).

Le « BMI » de Michel se verra arracher son stab, et enlever ses ailes...ce qui conduit à une magnifique descente à la verticale d'un fuselage qui dut se sentir bien seul pendant quelques secondes ! Ça plane pas bien un fuselage... Quand au planeur de notre ami Wojchek, il continua sa course jusqu'au « mur » de maïs, gardant un morceau du stab du BMI bien coincé dans son aile. Pas de chance pour les planeurs ! Mais les 2 concurrents purent refaire leur vol après le dernier groupe, car la faute était humaine, mais pas volontaire bien sûr !

Après toutes ces émotions, ce fut le moment des classements, tant attendu ou tant redouté, ça dépend de quel côté on se place... mais toujours dans la bonne humeur !!

Voici la liste des dix premiers classés :

1. Justin Detrait
2. Willem Vandermeulen
3. Jan Timmermans
4. Philippe Duvivier
5. André Van Geit
6. Luc Lacroix
7. Umberto Van Kut
8. Michel Dropsy
9. Christian Bauweraerts
10. Léon Van Riet



Je suis ravi de ce classement, car c'est ma première victoire en « 555 » !!
Félicitations aussi à Monsieur Willem, qui est le patriarche du concours ! 82 ans bien sonnés !

Bravo au Blériot Club de Verlaine pour la bonne organisation !

Je vous donne rendez-vous la saison prochaine pour 8 nouveaux concours !!

Justin

Calcul des résultats,
un mal nécessaire... ici
Geoffrey Cravillon et
Alain Lampertz

L'avis d'un petit novice... en « 555 » : Axel Libert

Axel a volé sur un « Easyfly », motoplaneur en mousse de 190cm, 850gr et un petit moteur brushless, qui donne une montée très... poussive !

Axel Libert a 16 ans, il habite Couvin, et est en 5^{ème} année en électricité.

Il adore l'aéromodélisme, mais aussi les belles voitures et les grosses motos... ; les filles, n'en parlons pas !!

« J'ai bien aimé mon premier concours 555, où l'ambiance est géniale! C'est bien plus relax que dans les autres concours, style F3A ! Je ne manquerai pas, dès que mon emploi du temps me le permettra, de venir participer à un « 555 » !

Concours TIERCE PHOTOS

(page 51)

Principe du Concours:

1. tout lecteur peut envoyer chaque trimestre à l'adresse photo@aamodels.be une photo de son choix, portant sur l'aéromodélisme. Les huit premières photos reçues participent au concours du trimestre et font l'objet de publication dans la revue et sur le site web du concours <http://www.aamodels.be/concours>.
2. tout membre de l'AAM ou de la VML peut nous envoyer, soit directement sur le site, soit par courrier électronique adressé à photo@aamodels.be, le classement de ses trois photos préférées (son "tiercé photo") et ceci avant la date de clôture annoncée ci-dessous. Les dirigeants des clubs peuvent regrouper les votes des membres
3. le "tiercé gagnant" de chaque trimestre est établi sur la base de tous les votes cumulés
4. le participant qui a proposé un classement identique ou se rapprochant le plus du tiercé gagnant remporte un des prix offerts par notre sponsor - En cas d'ex-aequo, un tirage au sort désignera le gagnant
5. la photo la mieux primée chaque trimestre rapporte à son auteur un des prix offerts par notre sponsor
6. L'AAM pourra faire usage des photos dans la revue ou sur son site web.

Pour le concours de septembre 2008, participation de 117 membres. La photo plébiscitée (n°1) nous venait de Christian Bauweraerts. Le tiercé gagnant 1-6-5 a été cité cinq fois. Un tirage au sort a désigné Dominique Labaye gagnant de ce tiercé. Christian et Dominique remportent chacun leur cotisation AAM pour 2009... Félicitations aux gagnants !

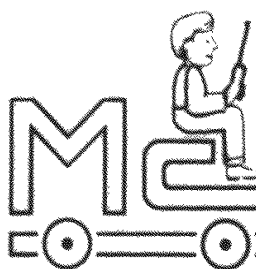
Vos tiercés pour ce numéro et vos contributions au concours de mars 2009 (une seule photo par personne) sont attendues à l'adresse photo@aamodels.be avant le 15 janvier 2009.

RTL - Club des enfants à Malèves

Dimanche 1 juin a eu lieu la mise en place d'un véritable parc d'attractions de campagne à Malèves (Perwez) par les équipes de RTL. Il y avait un véritable village d'une cinquantaine d'activités comme des châteaux gonflables et des ateliers proposés par les associations de la région ! Notre club « Les Accros du Servo » de Gembloux participait activement avec une quinzaine de pilotes à la présentation du modélisme à « monsieur tout le monde venu des 4 coins de la Wallonie » ! Au programme, démonstrations d'avions et d'hydravions parkflyers électriques au dessus d'une zone sécurisée et atelier d'initiation proposé aux enfants au travers des 85 pochettes de promotion fournies par l'AAM (contenant un micro planeur et ses plombs et un folder de présentation de l'aéromodélisme avec la liste de tous les clubs). Les enfants étaient tout excités au montage de leur micro planeur, certaines mamans jalouses voulaient elles aussi monter leur planeur et les papas étaient ...la véritable cible touchée en plein cœur !



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 TIERCE PHOTOS

Rendez-vous sur le site <http://www.aamodels.be/concours> et choisissez vos trois photos préférées pour participer au concours. Ci-dessous les huit photos de ce trimestre

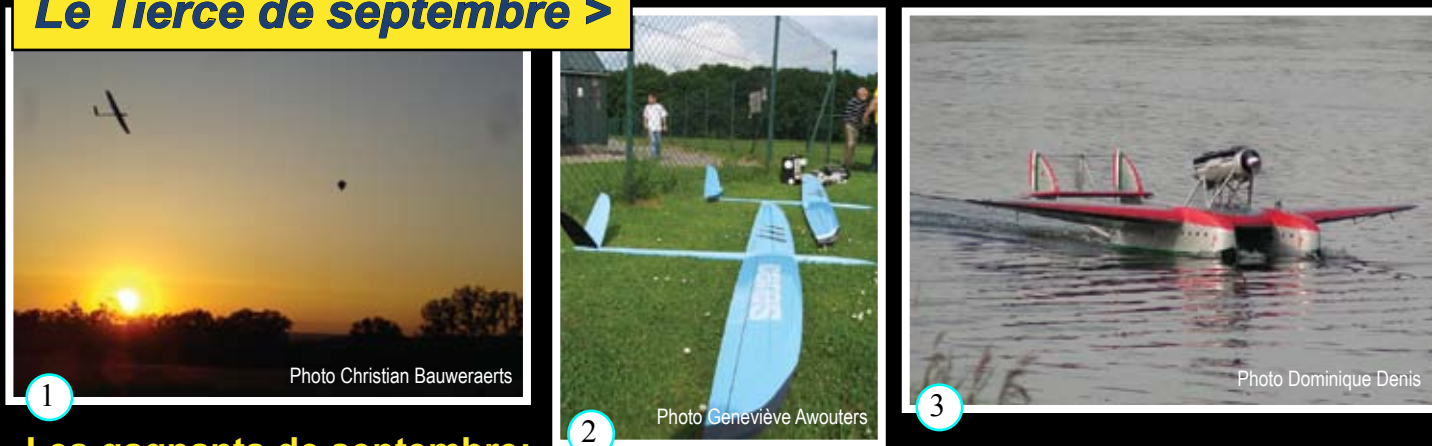
La sélection de décembre >



*Photos trop petites ?
Voyez-les en plein écran sur le site !*

Tentez votre chance. Envoyez-nous votre meilleure photo d'aéromodélisme par email à photo@aamodels.be
La participation au concours est réservée aux membres de l'AAM ou de la VML en règle de cotisation (voir p. 50)

Le Tiercé de septembre >



Les gagnants de septembre:

L'auteur de la meilleure photo est **Christian Bauweraerts**

A été tiré au sort parmi les cinq personnes qui ont proposé le tiercé gagnant (1-6-5): **Dominique Labaye**

À partir de ce numéro, les prix seront offerts par PIGS Airlines, sponsor de notre Tiercé Photos

Ils ont remporté chacun
leur affiliation
2009 à l'AAM
(valeur 20 €)



À remporter la fois prochaine:
2 simulateurs
Aerofly
(valeur 210 €)



Tout
l'aéro-modélisme
est dans



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

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)

**Offre
spéciale !**
(limitée dans le temps)

Nom :

Prénom :

Adresse :

C.P. : Ville :

Pays : Belgique

Paiement : carte bancaire



Date d'expiration : Signature

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

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
Le monde de l'aéromodélisme



BON DE COMMANDE

HORS SERIES
SPECIAL FEDERATION

NON

PRENOM

ADRESSE

CODE POSTAL [][][][]

VILLE

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

50€

Possibilité de vente à l'unité

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

Cet espace pourrait accueillir votre publicité...



Pour tout savoir, surfez sur
www.aamodels.be

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