

AAM Models-info

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

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



*Entoiler à la soie
Espace dirigeants
Responsables sportifs
Mieux qu'un réacteur ?
Concours tiercé-photos
Le 2.4 GHz enfin libéré !*

Calendrier régional 2009

Calendrier national LBA 2009

Achats à l'étranger - mise en garde

Championnat mondial Electro à Kiev

Les conseils d'administration en 2009

Un émetteur hybride 35 MHz/2.4 GHz

Plus vite ! Mesurez la vitesse en plein vol...

Championnat d'Europe Hélicoptères à Maubeuge

Mars 2009 - n° 105

E.R.
Gérard Proot
Rue J. Wauters 274
7110 Strépy-Bracquegnies
Janvier, février, mars 2009
Numéro d'agrément P401026
Bureau de dépôt Antwerpen X

*Dirty
Doris*



9 771782 652903

eRCMARKET.com

La radiocommande
est notre passion
Nous avons tout pour
vous satisfaire

Les plus grands
stocks de Belgique
avec plus de 8000
produits



Nous suivons
toutes les
grandes marques
et ne vous
fournissons que
le meilleur

Notre devise:
*Si nous le vendons,
c'est que ça le vaut bien*

RCMarket SPRL Kasteelstraat 27, 1560 Hoeilaart Web: www.eRCMarket.com
email: Sales@ercmarket.com Tel +32 486 808080 - Fax +32 2 4166 111

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



AAModels-info

Mars 2009 - n° 105

Éditeur responsable :

Association d'Aéromodélisme ASBL,
(en abrégé AAM), rue Montoyer 1 bte 1 à 1000
Bruxelles - n° entreprise 0417988935

Paraît en mars, juin, septembre et décembre

Rédaction :

Robert Herzog, Elewijtsesteenweg 190, 1980
Epegem - 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@skynet.be)
Voir tarif sur le site web de l'AAM

Contributions :

Les contributions sous forme d'articles, illustrés ou non, peuvent être envoyées à la rédaction, par courrier ou par messagerie électronique. Les documents reçus ne sont pas renvoyés. Les dates ultimes de réception des contributions pour les quatre numéros de l'année sont le 1^{er} février, le 1^{er} mai, le 1^{er} août et le 1^{er} novembre.

Le secrétariat général de l'association est assuré par Jean-Luc Dufour, 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 2009, sa présidence est assurée par Gérard Proot, Rue J. Wauters 274, 7110 Strépy-Bracquegnies. Email g.proot@skynet.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 : De belles maquettes de chasseurs à réaction participèrent au show Jet over Pampa des Pampa Modelfighters l'été passé (photo du site du club)



Au sommaire...

Le mot du président	4
Espace dirigeants	6-11
Le 2.4GHz enfin libéré	10
Le CA de la LBA en 2009	12
Le Conseil de l'AAM en 2009	14
Ne retournez pas l'hélice dans la plaie !	15
Achat à l'étranger	16-17
Championnat d'Europe d'hélicoptères	18-21
Plus vite !	22-25
Championnat du Monde Electro	26-27
Entoiler à la soie	28-31
Journée Nostalgie au CRPAL	31
Calendrier national LBA 2009	32
Calendrier régional 2009	33
Mieux qu'un réacteur ?	34
Responsables sportifs 2009	35
F3A national et Sportman	36
Emetteur hybride 35 MHz/2.4 GHz	38-40
La crise du Cap Blanc-Nez	42
Concours Tiercé-Photos	42-43

Visitez notre site web

www.AAModels.be

Le mot du président

Chers amies et amis aéromodélistes.

Dans mon message précédent, j'avais en quelque sorte établi le bilan des actions menées par nos clubs durant l'année écoulée ; c'est maintenant la moment de parler de l'avenir.

Je dois vous rappeler tout de même que début 2008, nous avons deux options pour améliorer nos moyens financiers destinés principalement à la promotion, à savoir soit la tentative de reconnaissance de notre activité par l'ADEPS, et bénéficier ainsi de ses subsides, soit d'augmenter nos cotisations.

Le comité de gestion de l'ADEPS comportant toujours dans ses rangs les Administrateurs qui ont jugés bon un jour de nous éjecter en qualifiant nos activités de « non-sportives », nous avons donc décidé de ne pas gaspiller d'énergie pour mener une action vouée à l'échec. Voilà pourquoi nous avons proposé à l'Assemblée Générale l'augmentation de nos diverses cotisations, les dirigeants de club ayant été avisés comme promis début décembre.

Nous avons donc maintenant le moyen d'augmenter les subsides accordés aux clubs pour leurs diverses organisations. (voir tableau dans cette revue)

Outre nos aides aux clubs, je vous rappelle que si, au travers de nos membres, notre association présente une vidéo décrivant notre « Hobby » (sur un support numérique) au concours organisé par l'Aéro-Club Royal de Belgique et que ce film se trouve récompensé, nous offrons le même montant (c.a.d 250 €) au réalisateur.

Nous allons aussi aider les 7 membres AAM (50€/membre) sur les 11 aéromodélistes faisant partie de l'équipe Belge sélectionnée et invitée par l'organisateur des « WAG » Jeux Mondiaux de l'Air qui se dérouleront du 6 au 14 juin sur le site olympique de Turin.

On nous promet une médiatisation de cet évènement à l'échelon mondial. Y participeront aussi des paras et aérostiers belges. Les Jeux suivants se dérouleront en 2011, probablement à Moscou; aussi pour ne pas être en reste, les aéromodélistes belges vont agir tout de suite. C'est ainsi que le « Model Club Havay » organisera les 16 et 17 mai prochains sur son terrain les premières sélections internationales en Voltige Artistique F6A (vols acrobatiques en musique pour avions, hélicos et jets).

La première action grand public de cette année à laquelle l'AAM participera est le salon Modelma-Créativa organisé du 13 au 15 mars dans le palais 9 du Heysel. Pour cette grande manifestation, vous êtes naturellement invités à exposer vos modèles (voir le talon d'inscription en page 37 et sur notre site www.aamodels.be) et aussi effectuer des démonstrations « indoor » dans un espace de vol sécurisé.

Notre trimestriel tient bien la route grâce bien sûr à son rédac-chef que je félicite au passage pour son excellent travail, grâce également aux différents contributeurs (les contributions sont rétribuées à raison de 5€/page imprimée, hors reportages de championnats et annonces) et je dois ici remercier particulièrement Laurent Schmitz pour la qualité de ses textes et leur variété.

Il me reste à vous souhaiter un franc succès pour toutes vos manifestations; que nos compétiteurs améliorent leurs performances et que nos équipes valorisent notre pays dans les championnats et concours internationaux !

Bons vols

Gérard



Disparition de Jean-Claude Dubus

Le club EOLE basé à Pottes a la grande tristesse d'annoncer le décès de son vice-président Jean-Claude DUBUS. Jean-Claude, membre depuis le début du club, basé à Mouscron à l'époque, a toujours été un grand fan de mécanique et de tout ce qui vole. Grand constructeur à l'ancienne mode, il aimait construire ses avions de A jusqu'à Z.

Il a été vice-champion de Belgique à 2 reprises avec un Thunderbold et un DC3. Puis il choisit de se partager entre le modélisme et le planeur grandeur qu'il exerçait à Maubrais. Au fil des années il est devenu moniteur et contrôleur agréé DGTA pour les planeurs.

Il a construit des moteurs (bi-cylindres, 7-cylindres et réacteur).

Jean-Claude était un homme de l'air dans l'âme.

Le club Eole et l'AAM remettent à sa famille leurs plus sincères condoléances.

VPC: Commander avant 14h, votre commande partira le jour même et sera livrée à partir du lendemain matin (suivant régions)

ELECTRIQUE 250/450

Trex 250 moteur + ESC	194.99€
Trex 250 Combo	241.99€
T-rex 250 Super Combo	382.99€
T-rex 450 S GF	169.99€
T-rex 450 S ARF	179.99€
T-rex 450 SE V2	357.99€

ELECTRIQUE 500/600

T-rex 500 GF	379.99€
T-rex 500 CF	424.99€
T-rex 600 CF	446.99€

THERMIQUE 600/700

T-rex 600 NITRO	289.99€
T-rex 600 NITRO PRO	405.00€
T-rex 700 NITRO PRO	599.99€

RADIOS

SPECTRUM DX6I 2.4GHZ	159.99€
SPECTRUM DX7 2.4GHZ	319.99€
FUTABA FF7 2.4GHZ	339.99€
FUTABA T10C 2.4GHZ	559.99€
FUTABA T12FG 2.4GHZ	949.99€
FUTABA T14MZ 2.4GHZ	1844.99€

Détails et descriptifs de la composition des ensembles radios sur notre site www.updaterc.com

PORTS GRATUIT A PARTIR DE 250€*

SERVOS

ALIGN DS410	25.99€	S3152	29.00€
ALIGN DS420	27.99€	S3305BB	37.60€
ALIGN DS510	39.99€	S9156	134.00€
ALIGN DS520	39.99€	S9251	129.00€
ALIGN DS610	54.99€	S9254	94.99€
ALIGN DS620	59.99€	S9257	84.99€
		S9451	89.00€

GYROSCOPES

ALIGN GP750	119.99€
ALIGN GP750+DS420	138.00€
ALIGN GP750+DS620	189.99€
FUT. GY401	128.99€
FUT. GY401 + S9257	189.99€
FUT. GY401 + S9254	189.99€
FUT. GY611 + BLS251	309.99€

MOTEURS & POTS

ALIGN 50	149.00€
OS 50 HYPER	149.99€
OS 91 HZ	269.99€
POT ALIGN 50	67.99€
POT MP5 50	66.99€
POT HATORI 522	67.99€
POT HATORI 939	149.99€

CARBURANT

Power Master 5%	
Power Master 10%	
Power Master 15% HELI	
Power Master 30% HELI	

VOIR NOTRE SITE POUR LES PRIX

Espace dirigeants

Nouvelle tarification DGTA, inacceptable !

Quelle ne fut pas notre surprise de recevoir fin décembre 2008 de la Direction Générale du Transport Aérien l'information qu'une nouvelle tarification de ses services entrerait en vigueur en 2009. Cette tarification basée sur les frais réels engendrés par le traitement des dossiers aurait fait l'objet d'une étude approfondie par une société d'audit et aurait été demandée par le Ministre Mr. Etienne Schouppe.

La consultation préalable des acteurs du marché, pourtant obligatoire, s'est limitée à une simple communication à l'Aéro-Club Royal de Belgique du document répertoriant ces tarifications.

Ce document concerne toutes les activités aériennes (commerciales et sportives) et entrerait en vigueur en 2009, après publication au Moniteur.

La lecture de ces tarifications nous a laissé abasourdis et a provoqué le mécontentement général et une levée de boucliers de l'ensemble des fédérations représentantes des Sports de l'Air.

Quatre tarifications concernent l'aéromodélisme : l'autorisation d'un terrain temporaire, l'autorisation d'exploitation d'un terrain fixe (nouveau et prolongation) et l'organisation de shows aériens.

Les prix demandés par le « Service Public fédéral » traduisent des augmentations de 437% pour un terrain temporaire (**490€** au lieu de 112€), de 714% pour un prolonge-

ment de l'autorisation d'exploitation d'un terrain fixe (**1000€** au lieu de 140€), de 853% pour une autorisation d'exploitation d'un nouveau terrain (**1200€** au lieu de 140€) et de 892% pour l'organisation d'un show aérien (**500€** au lieu de 56€).

Il va sans dire que ces augmentations exorbitantes sont tout à fait impayables par la grosse majorité de nos clubs et que nous n'avons pas manqué de le faire savoir à la DGTA.

Ces augmentations touchant l'ensemble des activités aériennes, nous avons pensé qu'une action conjointe des fédérations re-

présentantes des Sports de l'Air, chapeauté par l'ACRB, avait le plus de chance de contrecarrer cette décision unilatérale de la DGTA.

Nous avons donc œuvré

dans ce sens, plusieurs actions de médiation sont actuellement en cours, mais en cas d'insuccès et si une action en justice devait s'avérer nécessaire, le financement de cette action serait assuré par l'ensemble des fédérations concernées.

Nous ne manquerons pas de vous tenir au courant de l'évolution de cet épineux dossier.

Jean-Louis Schyns et Robert Liber

**totalem
inacceptable !**



Ets Jean STIERNON

Au service de L'AEROMODELISME depuis 40 ans



9, Quartier du Gros Terme

6730 - TINTIGNY

Tel. 063 44 43 64

jean.stiernon@scarlet.be



Espace dirigeants

Clin d'œil du côté de la DGTA

• Nouveaux tarifs ...

Seront-ils encore nombreux les clubs d'aéromodélisme à payer 1000 € pour un renouvellement d'autorisation d'exploitation de 5 ans ou encore 500 € pour un meeting ?

Les hautes sphères de la DGTA envisagent de mettre en application ces énormes montants dès 2009. A lire à ce sujet l'article de Robert Liber ci-contre.

• Clubs implantés dans une zone de contrôle (CTR)

A ce jour, 9 clubs belges d'aéromodélisme éprouvent des difficultés avec le renouvellement de leur autorisation d'exploitation suite au refus de Belgocontrol.

Raison invoquée par Belgocontrol : les activités de ces clubs sont pratiquées dangereusement dans une CTR (soi-disant) et pourraient représenter un danger pour l'aviation civile.

Point de vue de la DGTA : Belgocontrol prend une position abusive et non fondée dans la plupart des cas. Une réunion s'est tenue fin janvier entre représentants de la DGTA et de Belgocontrol; le problème des terrains d'aéromodélisme a été évoqué.

Il m'a été rapporté que :

- les clubs concernés recevront sous peu une demande d'arrêt provisoire de leurs activités de vol;
- dans le courant du second trimestre 2009, une étude de sécurité va

être effectuée terrain par terrain (par la DGTA et Belgocontrol);

- si la dangerosité de l'activité n'est pas fondée, le club pourra reprendre ses vols à la condition de communiquer par téléphone à Belgocontrol les jours et heures de début et fin des vols.

• Demandes de renouvellement

Pour l'année 2009, il n'y a pas de clubs concernés par l'introduction d'une demande de renouvellement.

En 2008, pas moins de 23 clubs devaient régulariser leur situation. Certains clubs ont vu leur dossier passer comme une lettre à la poste et d'autres s'arrachent toujours les cheveux pour ficeler un dossier complet. Sans parler, mais ils sont rares, des clubs qui l'ont éperdument oublié.

Pour 2008 il reste encore 9 clubs dont le dossier piétine. Cela va du dossier complet mais sans permis de Belgocontrol au dossier quasi vide.

Voici la liste des numéros de terrains pour lesquels l'autorisation n'est pas encore confirmée :

44 ; 45 ; 52 ; 55 ; 59 ; 28 ; 64 ; 14 ; 142.

J'invite tous ces clubs à poursuivre les démarches qui leur permettront d'être en règle jusqu'en 2013 et d'éviter ainsi les nouveaux tarifs exorbitants qui se pointent à l'horizon.

Jean-Louis Schyns

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

Espace dirigeants

La mesure du bruit en 2008 et 2009

Les mesures de l'an passé...

L'année 2008 achevée, le registre du bruit émis par nos modèles doit être finalisé. Malgré tous mes appels dans cette revue pour stimuler les mesures de bruit au sein des clubs, trop peu m'ont fait parvenir leur listing alors que la saison outdoor est finie depuis longtemps. J'ai attendu longtemps à la fin de l'été les listings, qui arrivent finalement plus nombreux en fin d'année et jusque très récemment soit en février 2009 !

Je suis obligé de mettre un terme raisonnable à la collecte de ces informations afin de pouvoir rédiger le rapport final pour la saison 2008. Il serait plus souhaitable de me faire parvenir ces informations en fin de saison outdoor et pas nécessairement en fin d'année.

Je rappelle aux responsables des clubs que vous pouvez construire votre tableau de mesure du bruit en vous aidant du canevas sous forme de fichier Excel que vous pouvez télécharger sur le site de l'AAM. Ensuite, faites-le moi parvenir via mon mail (serge.vassart@skynet.be). Au cours de ces derniers mois, l'adresse svassart@aamodels ayant connu moult déboires, je demande instamment aux clubs qui l'ont utilisée de me renvoyer leurs données sur la bonne adresse afin d'être certain de leur réception. Pour les réticents du web, vous pouvez me faire parvenir le fichier sous forme imprimée à mon adresse privée.

Les sonomètres

Lors de l'Assemblée Générale de l'AAM 2008, l'étalonnage des sonomètres par l'étalon de la fédération s'est déroulé sans gros problèmes. Quelques remarques cependant :

- L'étalonnage ne sait valablement se faire que si votre sonomètre possède une tête de mesure (micro) situé au bout d'une tige cylindrique "standard" de diamètre d'un demi-pouce (environ 13mm) qui peut se coulisser dans l'étalon afin d'assurer l'isolation nécessaire au bon calibrage.
- Les sonomètres avec micro sur un de leurs flancs ne permettent pas d'utiliser

correctement l'étalon.

- Par ailleurs, la plupart des clubs ont des sonomètres digitaux mais certains ont encore des sonomètres analogiques (avec cadran à aiguille) qu'il est beaucoup plus difficile d'étalonner avec précision.
- Certains sonomètres semblent « instables » dans la conservation du calibrage : le problème est le plus souvent résolu en mettant des piles neuves.
- N'oubliez pas d'enlever ces piles si vous n'utilisez pas votre sonomètre pendant une longue période afin de ne pas endommager le compartiment à piles si celles-ci venaient à sourdre leur acide.
- N'oubliez pas de vous munir du certificat de calibrage annuel de l'AAM qui doit en principe accompagner tout appareil validé et calibré par le responsable de l'AAM.
- La plupart des clubs utilisent des sonomètres qui semblent sortis du même moule même s'ils portent des noms différents (Beha, Pulsar, Tes...) mais qui restent assez coûteux. Un autre modèle possède des caractéristiques similaires pour un moindre coût (Sew 2310 SL). N'hésitez pas à me contacter si vous désirez acquérir un nouveau modèle. Faites de même si vous souhaitez étalonner votre appareil à un autre moment que lors de l'AG de l'AAM ou si vous souhaitez du prêt de matériel (sonomètre, pied, embase réglementaire pour les modèles...).

Evolution vers l'électrique

L'évolution technologique aidant, les propulsions électriques sont de plus en plus efficaces pour un moindre coût, plus propres, moins bruyantes et moins récalcitrantes au (re)démarrage. De plus en plus d'aéromodélistes se tournent vers ce genre de propulsion. Certes, la Norme Intégrale n'impose la mesure du bruit que pour les moteurs thermiques. Mais il serait intéressant de se faire une idée de la progression évidente de l'électrique sur le thermique dans nos clubs, ce qui ne transparaît pas dans les relevés, ceci afin de justifier la diminution du nombre de

Espace dirigeants

mesures dans le registre. Certains clubs limitent les vols thermiques et ne tolèrent que l'électrique le week-end afin de garder de bonnes relations de voisinage.

D'autres inquiétudes

L'achat de nouveaux moteurs thermiques pose également des soucis surtout pour les grosses cylindrées. Sur catalogue, le bruit annoncé peut parfois être supérieur à la norme maximale autorisée et semble en refroidir plus d'un à l'achat. Sachez que les mesures des constructeurs ne sont pas faites dans les mêmes conditions que celles exigées par la Norme Intégrale et ne sont pas directement comparables ni applicables. Les avions de voltige à grosse cylindrée ne sont pas nécessairement plus bruyants que les thermiques habituels. Par ailleurs, vous pouvez largement modifier le bruit émis par votre moteur en modifiant certains paramètres comme le pot d'échappement, la qualité du support moteur, l'hélice, le carénage du moteur, la vitesse de rotation, l'admission, ... (cf. AAModels-info de mars 2005 et décembre 2007).

En ce qui concerne les modèles de CAT3 en mal de certification, un conflit peut apparaître entre les exigences de la DGTA et celles de la Norme Intégrale. Rappelons à toutes fins utiles que la mesure du bruit et son contrôle n'est pas de la compétence de la DGTA (même si une circulaire DGTA existe) mais bien de la compétence de la Région Wallonne via la Norme Intégrale (décret publié au Moniteur ayant plus de valeur légale que la simple circulaire).

Mais que fait la Police ? ...

Remercions les clubs qui se sont astreints à la réglementation de la Norme Intégrale et ont correctement effectué et relevé les mesures de bruits. Cela devrait devenir une autodiscipline de club. En cas de dépassement de la norme pour un modèle, la logique voudrait que l'on modifie le modèle et que l'on refasse une mesure afin de revenir dans les exigences de la norme.

Qu'advient-il des clubs qui n'ont rien fait ? Qui vérifie la véracité des mesures ? Qui contrôle quoi et comment ?

L'AAM n'est pas une police et n'a pas l'ambition de contrôler vos mesures. Nous assistons nos clubs pour se mettre et se tenir en règle. Si nous demandons de mettre en conformité vos avions thermiques, nous n'irons pas les contrôler sur place ni voir ce qui se passe au sein de votre club. Ne confondez pas la volonté de l'AAM d'aider les clubs dans leurs démarches et police de contrôle !

Les contrôles

La plupart du temps, les registres et les normes sont renseignés et pas (encore) contrôlés. Cela relève de la compétence des fonctionnaires de la Région Wallonne pour la Norme Intégrale. Il est évident qu'au moindre litige avec un tiers à propos du bruit, les registres et relevés seront mis en cause et les clubs qui ne sont pas en ordre pourraient avoir des problèmes. Les fonctionnaires procèdent aux des contrôles de bruit, non pas dans le club mais près des plus proches habitants d'un terrain d'aéromodélisme. Le but est bien entendu la limitation du bruit perçu par nos voisins.

Les dépassements lors de meeting

Rappelons que la norme prévoit que vous pouvez exceptionnellement dépasser la norme lors d'un meeting et ceci deux fois par an et par club. Il suffit de le déclarer à votre administration communale. Le responsable du meeting est alors à l'abri en cas de dépassement de la norme par un modèle, surtout s'il n'appartient pas au club organisateur.

Le souci de tout aéromodéliste est de pratiquer son hobby en toute légalité et en respectant autrui dans les nuisances que son hobby pourrait provoquer. Le bruit en est une et même si cela paraît fastidieux et rébarbatif, les mesures des bruits émis par nos modèles sont indispensables pour une gestion responsable de notre hobby. Bonne saison 2009 à tous !

Serge VASSART
Commission Environnement
(serge.vassart@skynet.be)
Rue des Merles, 10 - 6001 Marcinelle

Espace dirigeants

Commission sportive

Subsides

Le conseil de l'AAM est heureux de communiquer une modification significative des subsides accordés aux clubs organisant des compétitions nationales ou internationales :

Pour l'organisation d'un **concours national**, le subside de l'AAM se répartit comme suit :

- Forfait de base 30€
- Subside de 5€ par participant jusqu'au dixième pilote
- Subside de 3€ par participant au-delà du dixième pilote
- Plafond par concours : 100 €

Pour l'organisation d'un **concours international** officiel déclaré à la CIAM, un subside de 200€ est accordé, en plus

des droits d'inscription au calendrier international.

Rappel pour les directeurs sportifs

Chaque année des documents pour l'obtention des subsides de clubs ou de remboursement des frais de déplacement des juges nous arrivent très tardivement, voire après la clôture des comptes par notre trésorier, ce qui surcharge inutilement et complique son travail. Je vous rappelle que ces différents documents doivent me parvenir dans les 15 jours qui suivent la manifestation. Une décision a été prise à ce sujet : tout document qui me sera envoyé après le 1^{er} novembre ne sera plus pris en compte.

Hannuzet Evelyne

Subsides accordés aux clubs

Promotion de l'aéromodélisme auprès du grand public

Mini-Stage

- une demi journée de vol en double commande : 30 €
- une journée avec construction sommaire, simulateurs et après-midi en double commande 60€

Stage complet de cinq jours

- Aux moniteurs : un tee-shirt gratuit
- Aux stagiaires: l'inscription gratuite d'un an à l'AAM
- Au club (après remise d'un rapport) 250€

Compétitions nationales et internationales

- Organisation d'un concours international 200€
- Organisation d'une manche du championnat de Belgique
- 1. Base 30€
- 2. Par compétiteur jusqu'à 10 participants 5€
- 3. Par compétiteurs au-delà de 10 participants 3€
- Maximum octroyé par concours 100€

Cotisations AAM pour 2009

Membre Senior:	25 €	(20 € en 2008)
Junior:	12 €	(10 € en 2008)
Indépendant:	50 €	(30 € en 2008)
Sympathisant:	10 €	(5 € en 2008)

Espace dirigeants

L'augmentation des cotisations et l'assurance de l'AAM

Lors de l'assemblée générale statutaire de l'AAM qui s'est tenue à Namur le 1^{er} février dernier, il a été décidé d'une légère augmentation des cotisations de toutes nos catégories de membres. Rappelons que les cotisations n'avaient pas été modifiées depuis de nombreuses années et que l'assemblée générale de 2007 s'était déjà prononcée favorablement sur ce point. L'augmentation des cotisations porte celles-ci de 20€ à 25 € pour un membre de club senior, de 10 à 12€ pour un membre de club junior, de 5€ à 10 € pour un membre de club sympathisant, de 30€ à 50 € pour un membre indépendant, non affilié à un club. Un des effets bénéfiques de l'augmentation des moyens de l'AAM portera sur le traitement réservé à nos membres sympathisants, notamment en matière d'assurances comme explicité ci-dessous..

Rappelons que notre assurance auprès de la compagnie Ethias couvre tous nos membres dans l'exercice de l'aéromodélisme, qu'il soit de loisir ou à l'occasion de compétitions, et ceci sur tous les terrains reconnus par notre association. Ces terrains sont en principe tous les terrains de nos clubs affiliés qui ont obtenu la reconnaissance de la DGTA, ainsi que tous les terrains des clubs flamands affiliés à la VML. Notre couverture s'étend aussi aux autres pays, à condition que l'aéromodélisme y soit pratiqué sur des terrains reconnus à cette fin. Les montants assurés sont les suivants :

RESPONSABILITE CIVILE

- dommages corporels (par sinistre)
4.967.870,50 €
- dommages matériels (par sinistre)
619.733,81 €

DÉFENSE CIVILE ET PÉNALE

- défense pénale (par sinistre)
12.394,68 €

ACCIDENTS COPPORELS

- Forfait en cas de décès : 7436 €
- Forfait en cas d'invalidité permanente :
14873 €

Le contrat accessible en ligne sur notre site précise également diverses interventions dans des frais tels que dentaire, funéraires, etc. Nous vous y renvoyons pour les détails.

Et l'intitulé EXTENSION PARTICULIERE de notre contrat mérite d'être rappelé ici, puisqu'il y est écrit :

« Il est précisé que les garanties du présent contrat s'appliquent également aux personnes non affiliées à l'association (de nationalité belge ou étrangère) prenant part à diverses activités d'aéromodélisme organisées par le preneur d'assurance (concours,

compétitions internationales,...). Toutefois, il est expressément convenu que les garanties du présent contrat ne sortiront leurs effets que pour les activités qui auront été déclarées préalablement et par écrit à la Société mutuelle, avec indication de leurs coordonnées (lieux et dates d'organisation) et précisions quant au nombre de personnes à assurer. D'autre part, il est précisé que les garanties s'appliquent exclusivement à la participation aux activités d'aéromodélisme concernées ou s'y rapportant ; ne tombent donc pas dans le champ d'application de cette extension les risques inhérents au séjour que des participants pourraient éventuellement effectuer dans la région lors de ces activités (étrangers notamment). »

Donc, comme cela a été rappelé en assemblée générale, nos clubs doivent déclarer à l'avance à notre secrétaire les nombres de personnes non membres du club ou de l'AAM qui participeront bénévolement aux activités du club, par exemple à l'occasion de « Portes Ouvertes », Barbecues, shows, etc. Moyennant cette précaution, vos « volontaires », comme la loi les appelle, seront donc assurés lors de vos organisations. Quant aux membres sympathisants, leur cotisation permettra à l'avenir de les faire bénéficier de la même couverture d'assurance que celle de nos membres pleinement affiliés, en plus de recevoir l'AAModels-info. Il ne faudra donc plus considérer les membres sympathisants comme des volontaires « non affiliés », comme c'était le cas en 2008 (voir AAModels-Info de décembre 2008

RH

La déclaration des volontaires en pratique

Je vous rappelle que les annonces de vos manifestations, à la préparation ou la gestion desquelles participent des personnes non affiliées à l'AAM, doivent m'être communiquées préalablement. Les annonces de manifestations remises à Evelyne Hanuzet, le matin de l'assemblée générale de l'AAM, ne suffisent pas, car peu de clubs ont indiqué le nombre de volontaires.

Donc s'il vous plaît, envoyez-moi un email avec la date de votre manifestation, son lieu et le nombre de personnes non-affiliés (vos « volontaires ») qui aideront ce jour-là. De mon côté, je m'engage à accuser bonne réception de votre email au plus tard 2 jours ouvrables après sa réception. Si vous n'avez pas de nouvelle de ma part, svp, envoyez moi une nouvelle fois votre demande. Merci.

Jean-Luc Dufour, secrétaire de l'AAM

Le 2.4 GHz enfin libéré

L'utilisation de la bande 2.4 GHz par l'aéromodélisme est autorisée en Belgique

fréquences.

Outre les 80 fréquences supplémentaires que cela apporte à notre discipline, cette décision ouvre une ère nouvelle à la pratique de l'aéromodélisme radiocommandé en toute sécurité.

Cette utilisation sécurisée, recherchée depuis toujours par les modélistes, est maintenant possible, grâce aux technologies modernes utilisées dans la fabrication de ces nouveaux équipements fonctionnant en 2.4 GHz.

Il s'agit d'un progrès indéniable qui devrait se concrétiser par la présence de plus en plus importante sur nos terrains d'aéromodélisme d'équipements fonctionnant en 2.4 GHz.

Bonne nouvelle, après deux longues années de discussions, l'IBPT a finalement donné son accord pour l'utilisation par l'aéromodélisme de cette bande de

Cela veut également dire une cohabitation d'équipements « anciens » et « modernes » qui nécessite une prise de décision au niveau des clubs en ce qui concerne l'affichage de l'utilisation des fréquences.

Mon conseil est de prévoir une place sur votre panneau de fréquences pour le 2.4 GHz, ceci afin que l'habitude prise sur les terrains d'informer les autres modélistes de l'utilisation d'une fréquence reste d'application.

En ce qui concerne l'achat de ces nouveaux équipements, sachez que seul le matériel homologué pour l'Europe et disposant du sigle CE est autorisé en Belgique.

Soyez donc attentifs à ces détails lors d'achats sur Internet, une bonne information est primordiale et évite les désagréments liés à un matériel non homologué (confiscation et destruction par l'IBPT).

Bons vols en 2009, (en toute sécurité).

Robert Liber

Examens de Commissaires Sportifs de l'Aéroclub Royal de Belgique

Le bon déroulement de toute organisation exige un encadrement compétent et efficace. Il n'en va pas différemment des compétitions, et tout particulièrement des compétitions nationales de la Ligue Belge d'Aéromodélisme, dont les concours se déroulent sur les terrains de nos clubs ou de ceux de nos homologues flamands de la VML. Le Règlement d'ordre intérieur de la LBA précise la présence obligatoire du directeur sportif concerné, dont la compétence dans la discipline doit être avérée et les décisions respectées par tous les participants. La seule dérogation à sa présence est son remplacement par un "Commissaire Sportif de l'ACRB". Avec le temps, plusieurs de nos commissaires sportifs compétents pour l'aéromodélisme se sont retirés ou ont malheureusement disparu. Il est souhaitable qu'une personne porteuse de ce titre existe au sein de chacun de nos clubs. Le renouvellement de ce cadre de personnes compétentes est

prévu par l'organisation occasionnelle de sessions d'examen de commissaire sportif. Une telle session est prévue dans les semaines qui suivent la parution de ce numéro. Aussi voulons-nous inviter les membres intéressés à manifester leur intérêt, soit à notre représentant à la Commission Sportive de l'ACRB, Jean-Pierre Awouters, soit à notre présidente régionale Evelyne Hannuzet.

La réussite de cet examen passe par une bonne connaissance du Code Sportif de la FAI, Section générale et Section 4 (spécialisée aéromodélisme). La langue est l'anglais. Il s'agit d'un examen à choix multiples qui se passe "code en main". Il n'est donc pas question de connaître le code par coeur, mais bien d'arriver à s'y retrouver pour identifier l'article qui répond à la question. Les textes de ces codes sont accessibles sur les sites de la FAI et de la LBA.

RH

RICKAL MODELISME

Route de Stavelot 4 - L-9964 Huldange (Luxembourg) - Tel : 00352 / 99.76.44

Ouvert tout les jours de 11h à 20h, fermé le jeudi

www.rickal.com

Le plus grand stock de kits et pièces détachées, le meilleur service !
PROMO - PROMO - PROMO - PROMO - PROMO - PROMO - PROMO

TREX 450 XL (avec moteur)	€ 129,-
Raptor 30 TT ARF	€ 349,-
Raptor 30 TT ARF + conversion .50	€ 449,-
Raptor 50 TT moteur Hyper Redline	€ 449,-
Radio Hitec Eclipse 7 (prog. Hélico, servos compris)	€ 159,-

**NOUVEAU : MONTAGE GRATUIT DES
SERVOS ET DU MOTEUR !!**

Le conseil d'administration de la LBA en 2009

Les assemblées générales des deux ailes du mouvement aéromodéliste belge ont eu lieu les 11 janvier (VML) et 1^{er} février (AAM). Elles ont procédé à la nomination de leurs délégués au conseil d'administration de la Ligue Belge d'Aéromodélisme. Les autres fonctions au sein de la LBA auront été définies après la mise sous presse du présent numéro

Pour la VLM, il s'agit de :

Dirk Van Lint

0475 / 23 66 97 - (divali@skynet.be)

Vincent Van Opstal

016 / 20 78 05

(vincent.vanopstal@pandora.be)

Pascal Den Haese

09 / 229 13 67 - (pdh@ping.be)

Willy De Maertelaere

09 / 377 75 27

(w.demaertelaere@compaenet.be)

Le président de la VML demeure

Arthur Duchesne

03 / 449 19 53 - (ardu@pandora.be)

Pour l'AAM, il s'agit de:

Paulette Halleux

02 721 13 01 - (phalleux@skynet.be)

Robert Liber

02 267 05 08 - (robert.liber@skynet.be)

Dieter Beckers

02 657 09 26 - (destroyer01@hotmail.com)

Gérard Proot

064 67 83 61 - (g.proot@skynet.be)

La présidence de l'AAM reste assurée par **Gérard Proot**

Le Conseil d'administration de l'AAM en 2009



Gérard

Nominations lors de l'assemblée générale du 1^{er} février dernier

Administrateur délégué

Gérard PROOT
rue J. Wauters 274
7110 Strépy-Bracquognies
T. 064 67 83 61
gproot@aamodels.be
Promotion Hainaut
Administrateur LBA

Mandatés

Secrétaire général et trésorier

Jean-Luc DUFOUR
Zwartkloosterstraat 49
2800 Mechelen
T. 015 43 15 62
jldufour@aamodels.be

Présidence de la Commission Sportive

Evelyne HANNUZET
Cité des Cerisiers 23
6460 Chimay
T. 060 21 34 94
ehannuzet@aamodels.be

Administrateur à la LBA

Dieter BECKERS
Dolf Ledelaan 1
3090 Overijse
T. 02 657 09 26

Membres du conseil

Paulette HALLEUX

Lenneke Marelaan 36/27
1932 St. Stevens Woluwe
T. 02 721 13 01
phalleux@aamodels.be
Contacts RW, AISF, CF
Administrateur LBA
Publicité trimestriel

Geneviève AWOUTERS

Rue de la Cornette 18
4347 Fexhe-le-Ht. Clocher
0478 28 48 77
Promotion prov. Liège



Jean-Luc



Evelyne



Dieter



Paulette



Geneviève

Robert LIBER

Bloemendallaan 64
1853 Strombeek-Bever
T. 02 267 05 08
rliber@aamodels.be
Relations avec l'IBPT
Administrateur LBA



Robert

Jean-Louis SCHYNS

Rue F. Chevremont 58
4621 Retinne
04 358 43 80
jlschyns@aamodels.be
Relations avec la DGTA
Promotion prov. Liège



Jean-Louis

Philippe CAMBIER

3, rue du Crinquet
7611 LA GLANERIE
T. 069 64 78 14
cambier_philippe@hotmail.com
promotion Hainaut



Philippe

Jean-François LOTHAIRE

Rue des Juifs 4
7331 Baudour
T. 065 64 39 38
jf.lothaire@skynet.be
Promotion Hainaut
Conseil promotion et publicité



Jean-François

Serge VASSART

Rue des Marles 10
6001 Marcinelle
T. 071 47 39 06
svassart@aamodels.be
Commission Environnement
Gestion du bruit



Serge

Robert HERZOG

Elewijtsesteenweg 190
1980 Epepegem
T. 015 62 10 04
herzog@aamodels.be
Publications et site web



Robert

Ne retournez pas l'hélice dans la plaie...

OO-AS300

4 janvier 2009. Ce jour-là et malgré le temps glacial, José décide de se rendre au terrain, emmitoufflé dans une lourde veste. Pour se changer des VGM de 2,4m, il emporte son Gemini, un banal 'foamie' qui n'a rien de bien redoutable. Son petit moteur est alimenté par un accu lipo de trois éléments. Rien à voir avec les DA50 à essence dont José a l'habitude. Avec moins de 300 watts, l'engin a des airs de jouet inoffensif. Jusqu'au moment où José tend le bras pour fermer le capot. Vous devinez le reste: sa manche prend dans le stick des watts, l'avion bondit droit devant. Un choc inouï, l'hélice APC casse mais la pale restante continue à tourner! José s'est jeté en arrière... trop tard. Tandis qu'un camarade tente de dompter le Gemini, José inspecte sa main droite couverte de sang. Au moins deux doigts sont mutilés, on voit l'os par endroits. Panique, on sort les pansements et on rassemble les morceaux tant bien que mal... Un sachet en plastique autour de la main pour recueillir le sang et c'est la course vers le centre hospitalier le plus proche.

Quelques heures plus tard, le verdict du chirurgien est rassurant: par une chance incroyable, aucun tendon n'est touché et José ne devrait pas garder de séquelles de cette aventure. Mais quelques millimètres plus loin et José aurait payé très cher son hobby: en tant que chef pilote d'une grande compagnie aérienne, ses mains sont aussi son gagne-pain...

Méfiance !

La morale de cette histoire est que même un petit avion électrique peut causer des blessures graves.

L'accident arrive d'autant plus facilement que si les thermiques bruyants inspirent une saine méfiance, les moteurs électriques en revanche ne préviennent pas.

Alors que faire pour éviter le pire? La première précaution est de penser que l'avion peut bondir à tout moment: au parking, autaxi, lors des manipulations dans le coffre,... Il suffit d'un faux mouvement ou d'un brouillage radio. N'oubliez pas que vos camarades ignorent que l'avion

est branché. N'abandonnez donc jamais un modèle

connecté, pour aller chercher une pièce dans la voiture par exemple. Attention aussi aux animaux et aux enfants qui pourraient s'approcher, croyant qu'il n'y a pas de risque. Posez la radio au sol, jamais en équilibre instable sur la caisse de terrain ou le capot de la voiture. Évitez de gesticuler ou de vous pencher quand l'émetteur pend à votre cou.

Les propriétaires de gros avions veilleront à attacher leur modèle à l'aide d'une sangle autour de l'empennage. Par ailleurs, bon nombre de radios modernes permettent d'attribuer à un interrupteur libre une fonction de 'coupe-circuit' qui désactive le manche des watts. Celui-ci n'est activé que pendant le vol proprement dit. A défaut, un bout de ficelle ou tout autre moyen mécanique pour bloquer le manche peut faire l'affaire.

Le but de ce texte n'est pas de fustiger l'électrique. Après tout, le fait que le moteur ne tourne pas en permanence est aussi un gros avantage. Pas mal de doigts en vadrouille du mauvais côté d'un contre-pointeau auraient bien pu en profiter... Cela dit, un modéliste averti en vaut deux. D'ailleurs, n'allez jamais seul au terrain car quand la M... frappe le ventilateur (comme on dit chez Obama), on est bien content que quelqu'un ramasse les morceaux et conduise la voiture.

Alors, amateurs de thermique ou d'électrique, soyez vigilants et bons vols à tous!

Un petit foamie bien inoffensif?

Deux semaines après, on ne voit presque plus rien...





Achats à l'étranger...

l'étai se resserre!

Auteur Laurent Schmitz

Avis aux amateurs de globalisation: ces dernières semaines les douanes contrôlent systématiquement les colis en provenance des USA, en particulier les envois transportés par une firme de courrier (UPS, EMS, Taxipost, etc.). En outre, plusieurs modélistes ont reçu leur colis contre paiement d'un supplément de 10 € pour frais de douane, même si l'article n'était finalement pas taxé! Alors, que dit la législation ?

Pour rappel, voici ce que vous devriez payer pour un achat hors UE:

Prix hors TVA avec frais d'emballage, port & assurance + TVA nationale + droits de douane + frais de douane.

Franchise

Les envois dont la valeur n'excède pas 22 euros bénéficient d'une franchise des droits de douane et de TVA. Dans la pratique, ils ne sont pas contrôlés. Bien sûr, même si le vendeur asiatique d'un T-Rex 600 a déclaré une valeur marchande de seulement 16\$, il est clair que l'énorme colis sera quand même ouvert. En l'absence d'une facture, la valeur sera estimée par la douane en fonction des prix courants en Europe.

Pour les cadeaux envoyés par un parti-

culier (amis, famille) vers un particulier, la franchise s'applique si la valeur n'excède pas 45 euros. Il doit s'agir d'une importation sans caractère commercial. Les achats sur des sites d'enchères sont donc exclus. Pour info, les marchandises contenues dans les bagages personnels des voyageurs en provenance d'un pays tiers et dont la valeur est inférieure à 175 euros bénéficient également d'une franchise de taxe.

En pratique

Les enveloppes et petits colis 'banalisés' envoyés par la Poste nationale ne sont presque jamais contrôlés. Les colis plus importants font l'objet d'un contrôle aléatoire. Par contre TOUS les envois des firmes de courrier sont contrôlés. Par ailleurs, si lors du contrôle la marchandise n'est pas munie d'un label 'CE', elle pourrait être détruite. Le matériel radio dont les fréquences ne sont pas autorisées sera systématiquement saisi et détruit, comme les contrefaçons. Méfiez-vous des hélicos et modèles vendus avec radio, plusieurs modélistes ont connu cette mésaventure...

Sachez aussi que si vous devez renvoyer du matériel en service après vente, vous risquez de devoir payer à nouveau tous les frais lors de son retour.

Exemples:

1. Achat d'un contrôleur sur eBay: 21\$ + 5\$ de frais d'envoi par la Poste. Total à payer au vendeur : 26\$, soit 21€.
Résultat: pas de frais.

2. Achat d'un brushless dans une boutique internet asiatique: 45\$ + 10\$ de frais d'envoi par la Poste. Total à payer au vendeur : 55\$, soit 44€.

Le vendeur a coché la case 'Cadeau' et indiqué 55\$ sur le formulaire de douane.
Résultat: pas de frais.

ATTENTION: les vendeurs aux USA n'indiquent JAMAIS 'cadeau' sur le document de douane, vous tombez alors dans l'exemple n°3. Inutile de demander au vendeur de tricher: il ne le fera pas car il s'exposerait à de lourdes peines de prison. Le FBI ne rigole pas avec ça...

3. Achat d'un avion RC sur internet: 125\$ + 35\$ de frais d'envoi EMS et 10\$ d'assurance. Total à payer au vendeur: 170\$, soit 135€.

a. Droit de douane : L'aéromodélisme et les jouets tombent sous le code européen (TARIC) 9503003000. Cela signifie que le droit de douane s'élève (pour l'instant) à 0%.

Notez que les droits varient fortement selon les articles. Une caméra 'FlycamOne' par exemple est soumise à 12,5%. Un petit moteur à essence s'acquittera de 2,7%...

b. TVA: ±20% (21% en Belgique ou 19,6% en France) sur 135€ = 27€

c. Frais de douane : le transporteur (EMS, UPS, etc.) vous réclamera des frais pour la présentation en douane. Ce montant est libre, de l'ordre de 10€. Ces frais sont généralement réclamés, même si la douane n'a pas taxé le produit!

Résultat : 37€ de supplément.

4. Achat d'une radiocommande 2,4GHz pendant vos vacances aux USA : 200\$, soit 160€.

Résultat : pas de frais, mais la radio est saisie et détruite car elle ne possède pas le label 'CE' et n'est pas agréée dans votre pays!

Moralité

Si vous achetez à l'étranger, soyez conscient des suppléments que vous aurez éventuellement à payer. Tenez compte d'un délai de livraison supplémentaire (allant jusqu'à 5 semaines) en cas de contrôle en douane. Pour éviter les soucis de douane, préférez les petits colis de faible valeur: il vaut mieux trois paquets de 20\$ qu'un seul de 60\$... Evitez si possible les envois en 'recommandé' ou par transporteur.

Sources:

http://www.eccbelsium.be/ER/infocenter/news_detail.aspx=1&nID=389

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/tarhome_fr.htm

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



Championnat d'Europe F3C Hélicoptères à Maubeuge (FRA)

**Reportage par
Didier Kenens**

Jour 1: samedi 5 juillet 2008

Après avoir tranquillement tout vérifié, et être certains que nous avons tout, départ (père et fils, Jos et Didier Kenens) pour un voyage de 170 Km vers Maubeuge en France, où nous participons au Championnat d'Europe F3C hélicoptère radiocommandé. Ami-chemin, nous avons rendez-vous avec notre team manager et aussi pilote Guy Vanderschelden. Après trois heures de route (avec une caravane), nous sommes finalement sur place.

Nous allons directement nous enregistrer, contrôle des hélicoptères et enlèvement des dossards ; nous sommes étonnés de tout ce que l'on nous donne : badges, T-shirts, autocollants et carburant pour les modèles. Ensuite, installation au camping et nos amis néerlandais sont déjà là.

L'équipe belge, de g. à dr. Guy Vanderschelden, Didier Kenens et Jos Kenens

Après la mise en place de l'auvent, avec la complicité des Hollandais, nous allons à la cérémonie d'ouverture. Participer à cette expérience vous donne des frissons.

Jour 2: dimanche 6 juillet

Première journée officielle d'entraînement. Chaque pilote dispose de 10 minutes pour reconnaître le terrain. Le rendement moteur de mon Synergy diminue continuellement et devra, plus tard dans la journée, être à nouveau réglé. Le vol de Guy est bon, quoi qu'il ne se sente pas bien. Le «Vibe» de mon père, lui aussi, ne tourne pas bien. Le régulateur des tours ne fonctionne pas et reste bloqué à une vitesse de 1800 tours. Trop élevé pour les figures stationnaires, trop faible pour les figures en translation.



Donc l'après-midi; retour au terrain d'entraînement pour adapter le tout. Après un travail de réglage le moteur du Synergy tourne bien et je fais un bon vol d'entraînement. Je le sens bien. Ensuite, le Vibe de mon père est pris en main. Le régulateur des tours démonté, il est décidé de voler suivant des courbes gaz/pas. Mais tout à coup, lors de la montée en régime, tout tourne mal. Le starthex s'est

détaché et s'est retrouvé entre les engrenages, ce qui conduit à un arrêt brutal du rotor. Conséquence : barre de Bell tordue, engrenages foutus et perte de confiance en soi. Mais nous ne laissons pas tomber, il faudra bricoler ce soir.

Heureusement, notre team manager a le même hélicoptère, en réserve, sur lequel on prélève les pièces détruites. Les dégâts sont plus grands que prévus : la barre de Bell, les engrenages, la couronne de transmission et ses supports, l'axe principal. Il est 0h32 quand mon père met la dernière vis.

Jour 3: lundi 7 juillet

Aujourd'hui premier jour officiel de la compétition.

Mais avant tout, un essai, après la réparation du Vibe. 05h45, nous devons être matinal car les émetteurs doivent être déposés au contrôle à 08h30. Le Vibe vole et la confiance revient. Je fais un vol d'entraînement mais l'autorotation se termine mal pour le Synergy. Crash.

Étant donné que nous n'avons pas de pièces de réserve pour le Synergy, le Vibe de Guy est à nouveau dépecé et les pièces adaptées de façon à convenir au Synergy. Malheureusement, cela prend du temps et je ne peux faire le premier tour. Un vent extrême (6-7 Beaufort) et le peu de confiance en soi de mon père (et de certains autres pilotes) font qu'ils renoncent à voler ce jour-là. Il s'est avéré que ce fut une sage décision, car il y eut ce jour-là six crashes d'hélicoptères dûs au vent fort.

Guy est le 33^{ème} pilote à passer et réalise avec 161 points (ou 72,2%) un bon vol; il est 21^{ème} sur un total de 48 participants

Le soir, quand le vent est tombé, nous sommes encore allés tester le Synergy et il vole à nouveau super.

Jour 4: mardi 8 juillet

Maintenant que nous sommes tous les trois en compétition, nous sommes motivés. Mon père est le premier à voler avec beaucoup de vent, mais il s'en sort bien : 105 points et ce, sans autorotation. Avant le tour de Guy le concours est arrêté suite à de fortes averses de pluie. Le vent forçait encore. Le vol de Guy obtient une moins bonne cote.

Lorsque mon tour de vol fut venu, la vitesse du vent est passée de 6 m/s à 8.9 m/s. Les figures de stationnaire sont fort chahutées



Le Kyosho Caliber du vainqueur Egger Bernard

et je devais tenter d'obtenir des points dans les figures en translation, ce qui me réussit. Au classement intermédiaire Guy est 37^{ème}, 47^{ème} pour moi et 48^{ème} place pour mon père. Cette nuit-ci, pas besoin de bricoler les hélicoptères et nous avons pu profiter d'un petit verre avec nos amis néerlandais.

Tôt sous la couette, parce que le stress et les longues nuits (de travail) ont laissé des traces.

Jour 5: mercredi 9 juillet

Le temps ne s'améliore pas, fortes rafales de vent, fortes averses de pluie (on peut même dire pluies torrentielles). À certains moments, nous pensons que la journée serait annulée. Mais le marathon des vols se fera entre les averses. Bien que le vent joue un rôle pour tout le monde la distinction entre les professionnels et les amateurs est évidente. Je souffre contre le vent et mon vol se termine plus mal que la veille.

Quand le ciel bas et lourd pèse comme un couvercle....





Pendant la cérémonie d'ouverture

Le podium: de g. à dr. Ennio Gabber (SUI), Bernard Egger (AUT) et Ruediger Feil (GER)



Le vol de mon père est meilleur et il fait même une autorotation mais n'atterrit pas entièrement dans le cercle et perdra donc de nombreux points.

Ensuite, c'est le tour de Guy. Avant le départ de notre seule espoir belge, nous allons au terrain d'entraînement pour un test moteur. Un étrange bruit moteur et des vibrations de la queue sont constatés. Un réglage plus riche du moteur et tout semble aller mieux. Ensuite, Guy commence très fort dans les

figures stationnaires. Malgré le vent fort, il est bien maître du vol. Puis au départ de la 5^{ème} figure en translation, Guy remarque qu'il n'a plus de contrôle sur le rotor de queue. Il tourne l'hélicoptère avec les seules commandes du plateau cyclique. Au-dessus du champ de maïs, il enclenche l'autorotation pour éviter que l'hélicoptère ne pirouette. Ce sera un atterrissage réussi, sans autres dégâts. L'absence de contrôle du rotor de queue est due à la rupture du système d'entraînement de l'anticouple. Les vibrations moteur sont-elles à l'origine de la rupture? Dommage pour Guy car il perd une masse de points par la perte de son vol.

Retour au camping et rafistolage. Réparation de l'entraînement. Le moteur de l'Hirobo

est sorti. Nous notons qu'un roulement du vilebrequin est défectueux et supposons qu'il était la cause des vibrations. Donc le moteur est remplacé.

Jour 6: jeudi 10 juillet

Aujourd'hui, dernier tour préliminaire; demain commencent les fly-offs. Que nous ne sommes pas dans les 15 premiers, nous le savons, mais même cette dernière journée, nous voulons toujours prouver que nous sommes là.

Nous devons tous voler l'après-midi et avons donc assez de temps pour faire des vols d'entraînement en matinée. Guy peut tester et régler son moteur de remplacement. Je m'occupe des courbes pour les vols stationnaires. La prise en main de l'hélicoptère est bien meilleure. Un peu plus expo ici, un peu moins de débattement par là et c'est encore mieux. Je fais une dernière translation et une belle autorotation. Je me sens parfaitement bien. Encore un peu de stationnaire et ... avec un pop une pale du rotor de queue se détache. Par la violence du choc les dents de la couronne sont limées. L'hélicoptère part en pirouette dans le sol et casse le train d'atterrissage. Fin de concours pour le Synergy. Mon père, qui a tout vu à distance, perd son envie de voler et prend la décision d'en rester là. Après tant de déconvenues, il n'est plus motivé et ne veut plus voler.

Guy teste son moteur et c'est tout bon. Beau bruit, pas de vibrations l'Hirobo vole à nouveau.

Le déroulement du concours est dramatique. En raison des nombreuses averses de pluie (nous en avons marre) le concours se traîne. A 19 heures quatre concurrents doivent encore passer, dont Guy.

Après la énième averse c'est au tour de Guy. Durant les figures stationnaires nous remarquons que le vent se lève fortement. Et pendant qu'il commence les figures en translation, la pluie se met à tomber. Têtu comme il est, notre Guy continue à voler. Avec la pluie sur leurs visages, cela devient pour le pilote et son caller une pénible affaire. Après l'autorotation, ils obtiennent pour leur courage un tonnerre d'applaudissements et un concert de sifflets. Malheureusement, pour le jury, les figures ne sont pas assez bonnes, ce que montre le résultat (ou peut-être qu'eux-aussi avaient la « pluie » dans les yeux...?). Pour le huit-cubain, un juge donne un 3.5 et un autre un 8!

Jour 7: vendredi 11 juillet

Pour l'équipe belge, le championnat se

termine là. La seule chose qu'il nous reste à faire, c'est profiter des vols des pros. Entre autres mon favori : Rudiger Feil, qui fut déjà champion d'Europe et d'Allemagne. Bien sûr il est sur la photo. Prendre des photos des meilleurs et des plus rapides hélicoptères (haha, un peu d'espionnage). Une tentative de parlote avec les Russes. Mais apparemment, ils ne comprennent pas mon anglais...

Le programme-C qui est volé au fly-off est très impressionnant. Les nombreuses pirouettes durant les figures stationnaires, sont très difficiles. Peu de pilotes ont bien volé le tonneau quatre facettes. Le huit cubain avec tonneau complet et boucle inverse (inside loop) est une lourde tâche pour les pilotes. Le push-over avec pirouette inverse semble aussi presque impossible. C'est ici que l'on voit ceux qui maîtrisent parfaitement leur machine et qui ont beaucoup d'heures de vol à leur émetteur. Les points des trois premiers sont très proches, demain le concours sera très palpitant.

La soirée se termine par un bon dîner avec nos amis néerlandais.

Jour 8: samedi 12 juillet

Le dernier fly-off reste à voler. Ce sera passionnant jusqu'au dernier moment. Les trois premiers sont très proches les uns des autres et le jury devra avoir un oeil perspicace pour sortir le véritable champion européen.

Cette année, le titre revient à l'Autrichien Egger Bernard qui, avec son hélicoptère Kyosho Caliber, a réussi un très beau parcours.

La deuxième place va au Suisse Ennio Gabber avec un Hirobo WC3 électrique. Et la troisième place va à l'Allemagne avec Ruediger Feil et son Hirobo SST-Eagle.

Lors de la cérémonie de clôture, nous avons été surpris par les nombreux discours. Nous ne savions pas qu'il y avait de si nombreux maires et personnalités présentes, maintenant oui!

Après la cérémonie et la réception, nous nous disons au revoir avec un peu de tristesse. Une semaine de compétition crée des liens étroits entre les personnes qui l'ont vécue ensemble. Nous prenons congé des néerlandais et félicitons, une dernière fois, les gagnants.

Encore vite une photo avec Horace Hagen, jury FAI venant des Etats-Unis.



Une des pales s'est fait la malle...

Conclusion

En dépit des nombreuses pannes mécaniques, de la météo et d'une première participation à un Championnat d'Europe, l'envie de revenir est toujours présente.

L'année prochaine c'est le Championnat du monde en Amérique, mais nous n'y prendrons pas part. Nous allons nous concentrer sur 2010 et ses Championnats d'Europe.

La Belgique possède de très nombreux pilotes talentueux dans l'aéromodélisme, mais l'amateurisme et les pressions financières causent la disparition de nombreux pilotes de concours.

Nous avons maintenant deux ans pour préparer le prochain championnat d'Europe. En collaboration avec nos entraîneurs, notre manager et les juges de la Ligue, des journées d'entraînement sont prévues de manière à améliorer la qualité de nos vols. Tous les pilotes d'hélicoptère F3C sont invités à y participer.

Et peut-être que des sponsors voudront régler l'aspect financier...

F3C est le fleuron de l'hélicoptère radio-commandé. À la fois le côté technique, le vol et la concentration sont importants. Il s'agit d'une combinaison de compétences qui ne peuvent pas être séparées.

Didier Kenens, fils de ...

Sept Beaufort, un vent à décorer les boeufs... ou à s'essayer au windsurf





Plus viiiiiite!

Vous aimez la vitesse ? Vous avez toujours voulu savoir à combien votre avion vole ? Il existe plusieurs solutions pour satisfaire votre curiosité. Cela dit, sondes embarquées et 'speed gun' au laser coûtent fort cher pour un usage finalement occasionnel. Heureusement, d'astucieux informaticiens ont pensé à vous et proposent un programme qui calcule la vitesse simplement sur base de l'enregistrement sonore du modèle. Petit test d'un logiciel simple, efficace... et gratuit !

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

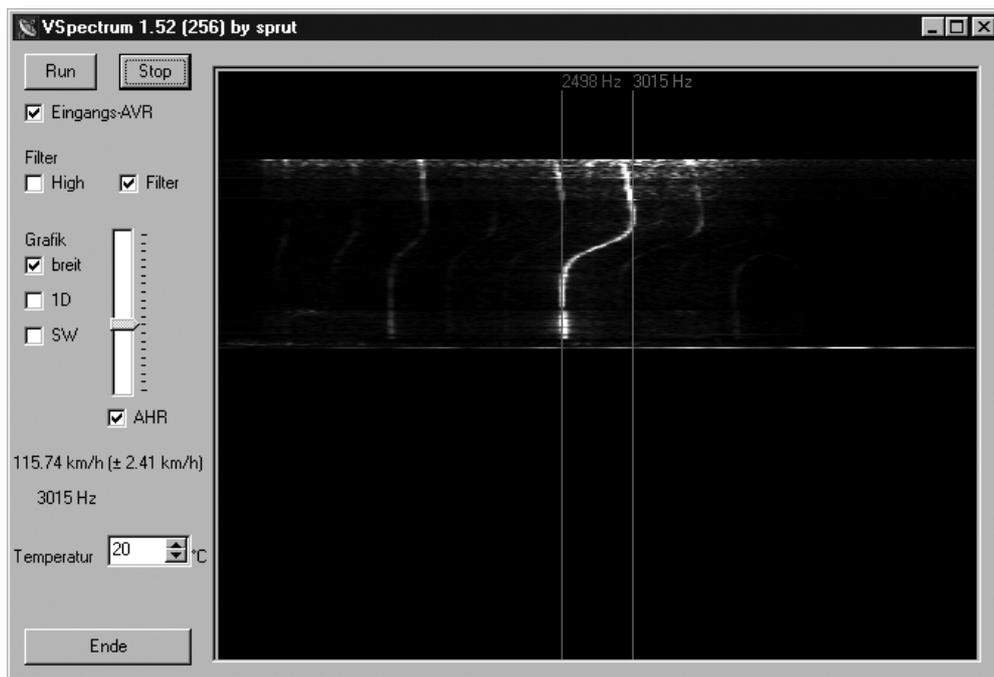
Il existe deux programmes 'Shareware', malheureusement tous deux en allemand, mais très faciles à utiliser. « Waveoscope » nécessite un fichier sonore de type 'wav', ce qui n'est

pas très pratique. J'ai donc choisi « VSpectrum », qui accepte n'importe quelle source sonore via l'entrée microphone ou audio de l'ordinateur. Ces deux programmes sont prévus

pour Windows (de 95 à Vista). Les amateurs de Linux peuvent tenter leur chance avec l'interface Wine. Je n'ai pas essayé mais ça devrait marcher... Téléchargez-le ici: <http://www.sprut.de/electronic/soft/vspec.htm>

Il a fallu que j'équipe mon PC d'un micro, ce qui m'a coûté deux euros... Après cela, c'est très simple. Commencez par vous rendre au

L'interface de vSpectrum juste après une mesure



terrain pour enregistrer votre avion. Vous pouvez le faire avec un stick MP3 ou un GSM possédant la fonction 'Voice Record'. Personnellement, j'utilise une petite caméra vidéo car on voit dans quelle attitude l'avion vole (piqué, palier, voltige, etc.). Le modèle doit juste passer en ligne droite devant vous. Il ne faut pas forcément se trouver pile en-dessous de la trajectoire. Je n'ai pas noté de différence notable quand je me trouvais plus en sécurité près du pilote, en bordure de piste... Notez que vous pouvez utiliser des enregistrements que vous possédez déjà ou que vous téléchargez sur internet. Pratique pour vérifier sur le clip vidéo quant à la qualité d'un modèle si l'engin vole vraiment aussi vite qu'annoncé par le fabricant. On peut aussi mesurer la vitesse d'une voiture ou d'un avion réel, lors d'un meeting par exemple.

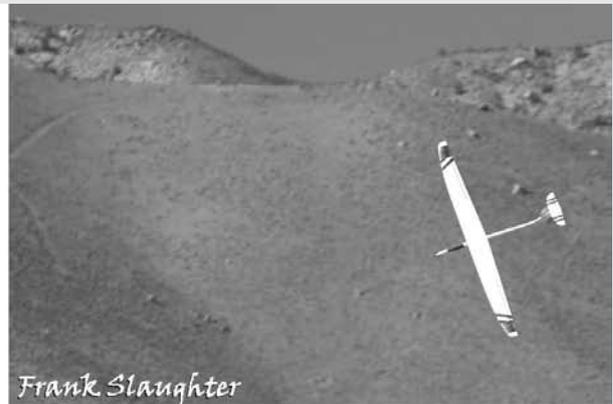
Effet Doppler

Ouvrez sur le PC une fenêtre avec l'enregistrement du modèle. Poussez le son et posez le micro du PC près des haut-parleurs. Avancez jusqu'au début du passage et mettez en pause. Ouvrez VSpectrum dans une seconde fenêtre à côté et démarrez la capture en appuyant sur 'Run'. Appuyez immédiatement sur 'Play' dans la première fenêtre. VSpectrum va capturer les données et une série de lignes vont apparaître à l'écran. Lors du passage de l'avion, ces lignes vont se courber et former des 'S' parallèles. Si rien n'apparaît, vous devrez peut-être configurer l'interface de votre carte son pour activer le micro ou l'entrée audio (dans WinXP: Panneau de configuration => son => volume => avancé => options/propriétés => enregistrement et cocher la case du micro).

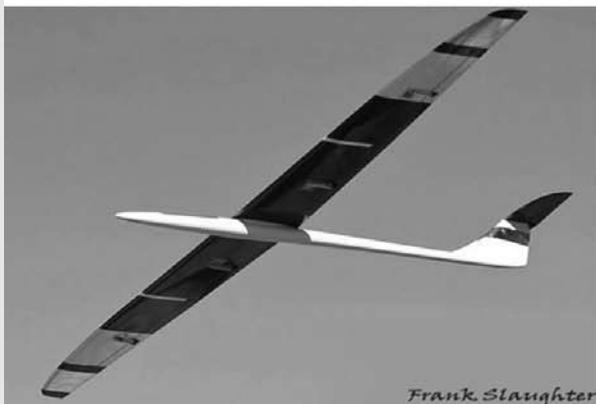
Selon la qualité de la source sonore, les lignes seront plus ou moins 'propres'. Un

Vous avez dit rapide ?

Vous possédez un FunJet Multiplex et vous croyez qu'il vole vite (± 150 km/h)? Jusqu'au jour où un copain sort son Magnum et vous laisse sur place (250 km/h)... Pourtant, son truc se traîne comparé aux engins de F5D (300+ km/h). Eux-mêmes sont largués par les jets de vitesse (400+ km/h). Mais le sommet de la folie furieuse en matière de modèle RC est détenu sans conteste par les adeptes de planeur en « Dynamic Soaring ». Le 4 juin 2008, l'américain Spencer Lisenby a établi le record aux commandes de son Kinetic 100 dans un vent de 80 km/h à... 587 km/h !!!



Frank Slaughter



Frank Slaughter



Kinetic 100, le modèle RC le plus rapide du monde à 587 km/h... (Photos Frank Slaughter)



A près de 250 km/h le Magnum est un des modèles thermiques les plus rapides sur les terrains

jet à turbine donne un meilleur résultat qu'un Stampe à essence car le moteur provoque énormément de 'brouillage' sur le graphique. Dès que l'avion est passé, appuyez sur Stop pour interrompre la capture. Vous pouvez aussi couper le son maintenant, histoire de ne pas réveiller les voisins...

Si tout s'est bien passé, il devrait y avoir plusieurs courbes verticales. Celles de gauche ont un 'S' peu prononcé alors qu'à droite il est plus marqué. Choisissez la courbe la plus nette qui présente le 'S' le plus large. Placez le pointeur de la souris sur la courbe au point le plus à gauche et cliquez avec le bouton de gauche. Une ligne verticale rouge ou verte apparaît à cet endroit. Déplacez le pointeur sur la partie droite de la courbe et cliquez cette fois avec le bouton droit. Une seconde ligne apparaît, ainsi que la vitesse du modèle, en bas de l'écran. Vous pouvez refaire la mesure avec d'autres courbes, mais elles donnent toutes à peu près le même résultat. Il n'y a pas d'autre réglage, à part la température de l'air au moment du vol.

Alors, comment ça marche ? Je ne suis pas physicien, mais d'après les explications glanées sur internet il semble que le programme mesure la variation de fréquence due à l'effet Doppler. Cette 'signature' unique permet de déterminer

la vitesse avec une bonne précision. Pour la petite histoire, les radars utilisent le même effet Doppler pour mesurer la vitesse d'une cible en mouvement: bombardier à réaction ou BMW sur l'autoroute...

Décevant ?

A ce stade, il y a fort à parier que vous êtes déçu, ou carrément incrédule. Seulement 95km/h ?!? C'est pas possible, j'ai mis des accus 'Super HD' dans mon Twister! En plus, le président du club a mesuré 98km/h avec son bête Calmato Sport : une honte!

Alors, comment est-ce possible ? En fait, nous sommes victimes de l'effet d'échelle. Un petit modèle semble toujours voler plus vite qu'un grand, mais c'est une illusion d'optique. Si on fait la course pour vérifier, on peut être trompé par un autre effet. Le petit avion évolue généralement plus près que le gros et si on a l'impression qu'ils volent à la même vitesse, la distance parcourue par le gros modèle est bien plus longue et il va beaucoup plus vite ! Ne soyez donc pas déçu, il est absolument normal qu'un Cessna de 3m vole plus vite qu'un Mustang de 80cm, même si le moustique semble 'pulser de la mort qui tue'.

Records de vitesse absolue homologués FAI :

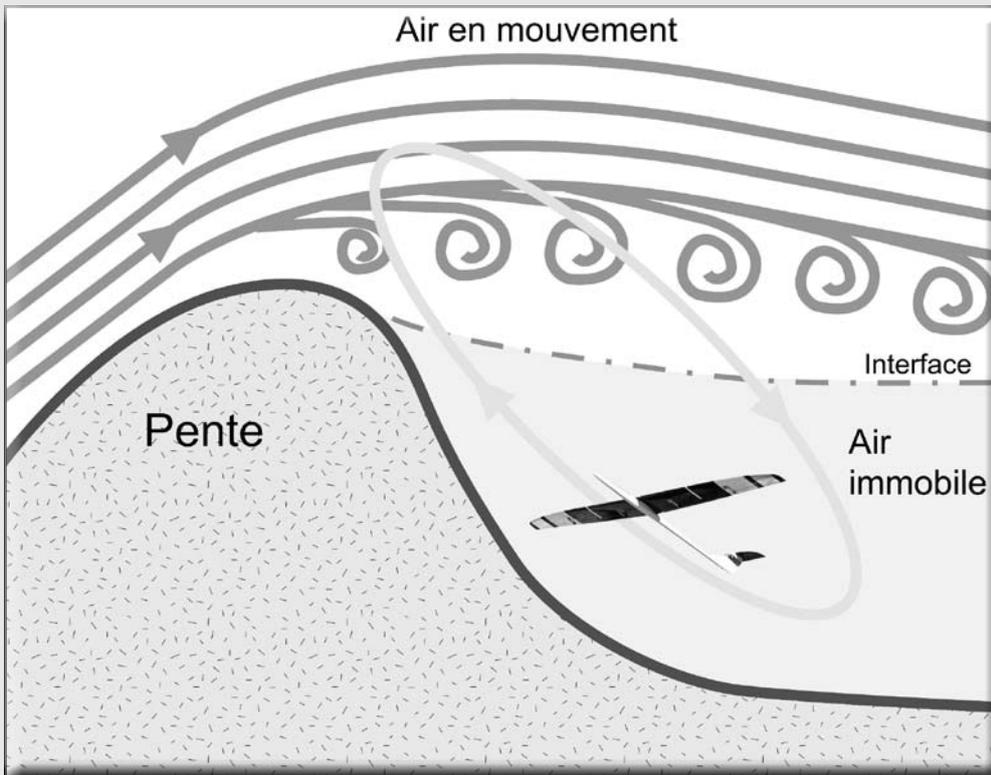
Type de modèle	N° record	Année	Vitesse
Vol circulaire (moteur à piston) :	135	1971	396 km/h
RC moteur électrique F5Open :	175	2007	361 km/h
RC moteur thermique F3Open:	145	1971	344 km/h
RC planeur F3Open:	159	1991	240 km/h
RC hélico thermique F3Open :	166	2006	145 km/h
RC hélico électrique F5Open :	203	2006	126 km/h
RC moteur solaire F5Open :	189	1998	80 km/h

Plus d'infos : <http://records.fai.org/models/current.asp>

Dynamic Soaring (DS): le vol de pente avec turbo

Le 'Dynamic Soaring' se pratique derrière la pente, dans la zone considérée en général comme dangereuse... Le planeur décrit une trajectoire en forme de looping incliné de façon à profiter à chaque tour d'une accélération gratuite. Rien de tel qu'un exemple pour comprendre le phénomène. Imaginez une pente avec un vent de 50 km/h. Le planeur franchit la crête à 30 km/h de vitesse 'air', soit 80 km/h de

monte instantanément à $60+50 = 110$ km/h. Il tourne brutalement et perd au passage 20 km/h de vitesse 'air' et plonge à nouveau dans la zone immobile, cette fois à 90 km/h de vitesse 'air'. Mais comme l'air lui-même avance à 50 km/h, c'est avec une vitesse 'sol' de 140 km/h qu'il pique maintenant! Chaque passage de l'interface entre l'air en mouvement et l'air immobile va lui apporter un peu plus d'énergie et de vitesse.



C'est un véritable moteur qui se met en route. Théoriquement, le planeur pourrait accélérer sans fin. Cependant, les frottements augmentent avec le carré de la vitesse et il vient un point où la résistance de l'air annule l'effet 'DS'. Le planeur est alors à sa vitesse terminale... s'il ne s'est pas désintégré avant!

Ne manquez surtout pas les

vitesse 'sol'. Lorsqu'il plonge dans la zone d'air immobile au fond de la cuvette, sa vitesse 'air' passe aussitôt de 30 à 80 km/h. Il 'rebondit', ralentit un peu dans le virage et remonte la pente sur sa lancée, à 60 km/h (vitesse 'sol' et 'air'). Quand il heurte le vent de face, sa vitesse 'air'

vidéos sur internet, c'est hallucinant ! : <http://www.youtube.com/watch?v=Vi0hrjqU15l>

Plus d'infos : http://en.wikipedia.org/wiki/Dynamic_soaring
<http://www.rcspeeds.com/AircraftSpeeds.aspx>

Championnat du Monde Electro 2008 Kiev (Ukraine)

**Le reportage
de Willy
Verschoren,
concurrent et
chef d'équipe**

Deux pilotes souhaitaient participer à chacune des deux catégories représentées au championnat du monde en Ukraine.

Il s'agissait de Willy Verschoren (VML) et Hugues Lefebvre (AAM) en F5B, et Sébastien Maes (AAM) et Nick Vaes(VML) en F5D

Avant tout, je devais trouver une solution pour l'acheminement des packs de propulsion Lipo en Ukraine. Dans le cas où la compagnie SN était retenue, les batteries devaient être empaquetées, précieusement, et de façon très sécurisée.

Théoriquement, la compagnie Ukraine Airlines permettait de les emmener dans les bagages personnels, mais tout dépassement de poids était majoré de la moitié du prix du billet.

Hugues Lefebvre y allait en voiture. Un voyage de 2400 km, qui prévoyait de traverser la Pologne, ainsi qu'une bonne partie de l'Ukraine.

Afin d'éviter de possibles ou probables contrariétés à propos du voyage aérien des Lipo, il allait se charger de transporter une partie des packs.

J'avais espéré que tout pouvait se confir-

mer par écrit, mais le directeur de Ukraine Airlines n'y était pas favorable.

Je n'avais aucune réponse précise et cela restait bien confus au début de l'année. De plus, la hausse du prix du pétrole ne nous était guère bénéfique.

J'ai réservé finalement les billets des gens de l'équipe pour assurer notre voyage, sans grande certitude pour le transport des batteries.

Malgré tout, cela s'est bien passé le jour du départ. Le responsable de Ukraine Airlines était même présent, pour régler tout ce qui concernait l'excès de poids des bagages et les dimensions non standard des caisses contenant les planeurs. Le retour en Belgique ne poserait pas de problèmes. J'avais sa parole.

En conclusion, les coups de téléphone et nombreux mails avaient porté leurs fruits.

Les prévisions météo à Kiev n'étaient pas optimistes : 9° C et de la pluie prévue pour le concours open. Et malheureusement, cela s'est avéré juste.

Comme d'habitude, les jeunes préposés aux bases A et B n'étant pas trop aguerris aux vols de planeurs, devaient s'y habituer.

Beaucoup de pilotes se voyaient sanctionnés par une entrée moteur, le juge en base A étant fébrile ou trop pressé pour klaxonner.

La 2^{ème} manche voyait déjà des officiels faisant bien leur boulot. Et de ce fait, les résultats n'étaient plus faussés.

Du côté pylon-racing, tout se passait bien. Les pilotes étant moins perturbés par les mauvaises conditions climatiques.

Pas de surprises pour le processing des modèles. Le règlement avait été remanié. De ce fait, la charge alaire maximum n'a

Un temps de chien
a marqué tout le
championnat



jamais été atteinte pour les modèles vérifiés. Le contrôle des limiteurs s'est montré plus difficile à effectuer. Mon limiteur s'est retrouvé « grillé », par court-circuit. Le responsable des contrôles avait, en effet, fait une mauvaise manœuvre.

Vu le manque de batteries 12v (alimentant le système) et le temps restreint, les limiteurs de pas mal de concurrents n'ont pas été inspectés. Ils n'auraient pas eu à subir de sanction, si leur matériel était déclaré non conforme, lors de la compétition.

Le 1^{er} jour de compétition a débuté assez tard à cause du mauvais temps.

Hugues fait un très bon vol et est 4^{ième}. Quant à moi, je ne termine pas le vol parce que j'avais dépassé la limite d'énergie (1750w. min)

J'utiliserai pour le prochain vol, une hélice qui consomme moins ; mais évidemment, ma prestation en bases sera moins bonne.

En pylon, nos gars se débrouillent bien. Ils adaptent aussi leurs hélices, pour faire face au mauvais temps.

Les 2 catégories redébutent pour le 2^{ième} tour. Mais la compétition F5B est stoppée prématurément. Il pleut trop.

En F5D, La pluie joue les trouble-fête en créant des incidents au niveau de l'installation technique.

Le 3^{ième} jour ne voit pas le temps s'améliorer. Que du contraire. Les conditions sont devenues très dures. La pluie persiste.

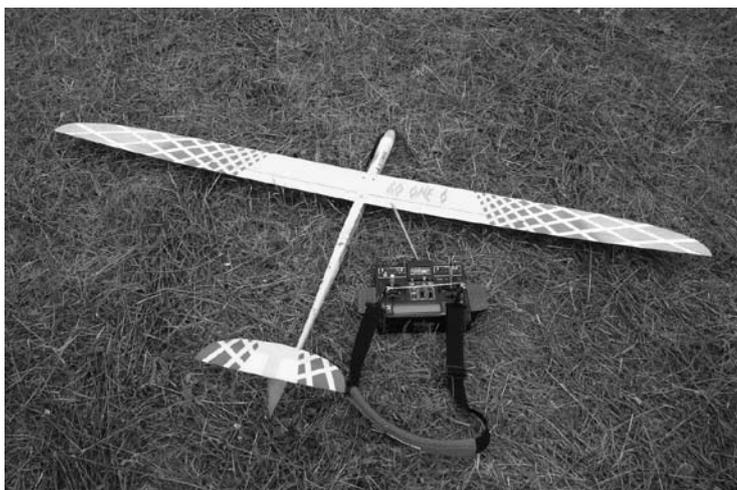
Durant le plané, les lunettes de Hugues sont ruisselantes et embuées : il ne voit plus son planeur pendant 20 secondes !

Le directeur de compétition au courant de tous les incidents, conclut calmement que, porter des lunettes est un problème inhérent au pilote et qu'il faut en assurer les conséquences... Hugues est malgré tout 7^{ième} à la 2^{ième} manche.

On continue les vols le 4^{ième} jour. Les chemins, qui mènent au terrain, sont devenus quasi impraticables. Et une partie des concurrents réclament une indemnité à l'organisateur, en cas de dégâts subis aux véhicules. Ce qui explique, que quelques-uns font la navette à pied, à travers un borbier indescriptible.

Le jour de réserve n'a pas été utilisé pour les différentes raisons mentionnées plus haut. Le budget de l'organisateur virait dans le rouge avant la fin de la compétition.

Les classements finaux ne sont pas tout à fait représentatifs de la qualité des pilotes : vu les mauvaises conditions. Vu l'utilisation actuelle du limiteur, beaucoup de pilotes



n'ont pu atteindre les 10 minutes de plané, malgré maints efforts de leur part. De ce fait, en F5B, tous les vols ont été totalisés pour arriver aux résultats finaux.

Le "Go One" de Heino Greiner et du champion en titre, Guntmar Rueb

L'organisation a eu pas mal de soucis, face à une situation préoccupante et exceptionnelle. Question infrastructure, les repas n'étaient pas variés, ni très bons. Et les informations, données aux T-M et aux pilotes, laissaient beaucoup à désirer.

Finalement en F5B, Hugues a pu arriver à une belle 7^{ième} place. Personnellement, je suis 14^{ième}. En F5D, Nick est 8^{ième}. Je pense que c'est très bien pour une première participation. Sébastien est 12^{ième}.

Ces beaux résultats sont dus aussi au team qui a encouragé ses pilotes.

Merci à Luc Van Tricht, Jean Lefebvre, Ivo Vaes et Kristin Verlinden

Je remercie la firme Protech (Lipos Flight-power), qui nous a sponsorisés.

Malgré le mauvais temps qui a sévi tout au long du championnat, je crois que celui-ci sera bien gravé dans nos mémoires .

La jeune fille, à la security line, se protégeant du froid

Willy Verschoren



(Re-)découverte d'un petit métier oublié :



Entoileur à la soie...

Lancé dans la construction d'un Stampe SV4 tout en structure de balsa et contreplaqué, j'ai très vite été confronté au problème de la finition des surfaces. Comment couvrir tout le modèle sans se ruiner et en lui gardant son cachet de 'vieux toile'? Après avoir évalué toutes les options, une seule s'est imposée : la soie naturelle. Oui mais, comment fait-on ???

Texte et photos: Laurent Schmitz (OO-AS300)
laurent.schmitz@jivaro-models.org

J'aurais pu opter pour un recouvrement 'rapide' en film thermorétractable mais j'ai préféré la soie pour plusieurs raisons. La première est que le film a tendance à se détendre au soleil, causant d'horribles 'cloques'. Ensuite, la quantité de Solartex nécessaire pour un Stampe de 210cm d'envergure est colossale (+6m²), le prix aussi ! Le poids du Solartex + peinture est aussi conséquent, au moins 100gr/m². Cela fait plus de 600gr, rien qu'en finition! La soie est très durable car elle ne s'altère pas avec le temps. Elle renforce considérablement les structures traditionnelles et résiste bien aux accrocs. Enfin, c'est le matériau qui se rapproche le plus de la toile qui recouvre les 'vrais' SV4... Va donc pour une finition à la soie !

Foulards

Je n'y aurais jamais pensé si je n'avais pas accompagné mon épouse dans une boutique de fournitures artistiques. Entre les peintures, le macramé et le papier crêpe j'ai trouvé des 'foulards' à peindre en soie de marque 'Artys' incroyablement légers : 22gr/m². Prix pour un coupon de 90x90cm : 3,75€, soit la moitié d'un film thermorétractable. Prétextant une passion subite pour le tissu, je me suis immédiatement approprié quelques emballages du précieux matériau. Un peu plus tard, je sortais de chez mon détaillant RC habituel avec un pot de 'Spanlak', un enduit tendeur aussi appelé 'dope'... Attention, ce liquide très inflammable au nom évocateur flaire bon les solvants. Quelques secondes

Ce Stampe d'un copain a été entoilé à la soie. Il défie le temps sans un pli!

suffisent pour embaumer toute la maison et... voir voler les éléphants (roses). Je ne peux que vous recommander de travailler dehors ou dans une pièce très bien aérée. Un pot de 250ml coûte moins de 4 euros et permet de couvrir plus de 2m². Le prix final est de ±6 euros au m², ce qui reste assez raisonnable.

À l'eau !

La pose est finalement simple, rapide et agréable, à condition de savoir comment faire. On commence par nettoyer les surfaces à couvrir ; un coup d'aspirateur ne fait pas de tort. Si le bois est trop rugueux, on peut l'adoucir d'un coup de papier de verre. Ensuite il faut découper un coupon de soie à la forme désirée, en laissant dépasser le tissu d'au moins un centimètre tout autour de l'endroit à recouvrir. Essayez de mettre les fibres dans l'axe de la pièce, c'est plus joli. Vous pouvez fixer le coupon à l'aide de quelques punaises ou pinces à linge car il est tellement léger qu'il tend à s'envoler au moindre souffle! Essayez de le mettre bien à plat, mais quelques plis ne sont pas un problème à ce stade.

C'est le moment d'emprunter le pulvérisateur à plantes vertes de madame... Aspergez copieusement toute la zone d'eau. Il faut vraiment que ça dégouline. La soie adhère maintenant au bois et en tirant sur le pourtour, on peut la lisser facilement et éliminer les plus gros plis. Une fois bien mouillée, la soie commence à épouser les contours non développables, comme les saumons d'ailes. Ne vous inquiétez pas trop des petits plis en périphérie, on s'en occupera plus tard. Ouvrez maintenant le pot de dope et enduisez le pourtour du coupon à l'aide d'un vieux pinceau. Imprégné bien jusqu'à l'extrémité du tissu. L'enduit va blanchir au contact de l'eau mais en séchant il donnera assez d'adhérence pour fixer le coupon. Fermez rapidement le pot de dope car il épaissit en s'évaporant (l'acétone lui rend sa fluidité normale). Laissez sécher pendant une heure ou deux. Si besoin est, maintenez les structures pour qu'elles ne se déforment pas sous l'effet de l'eau. Je n'ai jamais eu de soucis, mais on ne sait jamais...

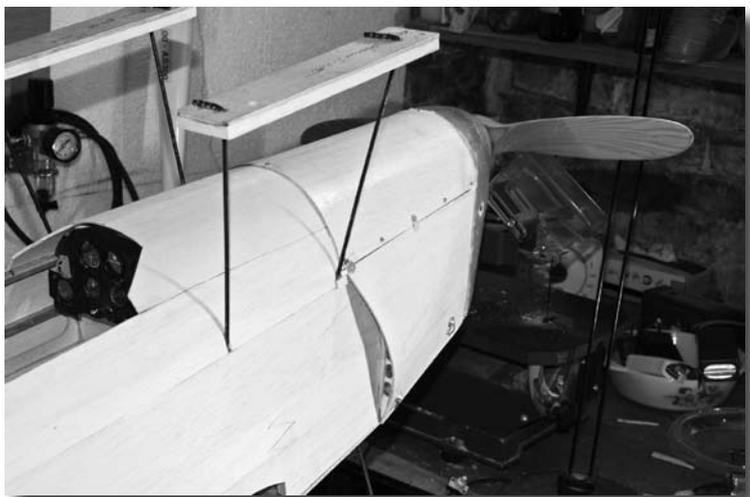
Après séchage, vous verrez que la soie s'est déjà un peu tendue et si vous avez bien travaillé, il ne doit plus y avoir de plis dans les endroits ouverts. Découpez



l'excédent et les 'criques' avec une paire de ciseaux ou un cutter à lame neuve. La soie imprégnée se découpe comme du papier. Il est possible de décoller les bords là où ils ont 'pris' de travers. Ne vous inquiétez pas des recouvrements. Le matériau est tellement fin qu'au final on ne voit pas la transition entre deux

Le matériel du parfait entoileur à la soie.

Capot moteur en balsa après marouflage 'ultraight'. La soie se devine à peine...





Exemple par l'image :

Ci-contre, de haut en bas:

- Dépose du coupon de soie;
- Mise en place après arrosage;
- Les contours et l'excédent de tissu sont enduits de 'dope';
- Après séchage la soie est déjà un peu tendue. Ce qui dépasse peut être découpé;

Page de droite:

- Après trois couches de dope tous les plis ont disparu.

coupons.



Tambour

Entre-temps, le pinceau s'est changé en pierre mais il redevient mou après 30 secondes dans le dope. Enduisez maintenant toute la surface, en commençant par le centre. Le dope traverse très vite le tissu et il faut être rapide pour imprégner la plus grande surface possible avec un minimum de liquide, question d'économiser du poids. Quand vous allez enduire le pourtour, l'ancienne couche de dope va fondre et les bords vont se plier à la surface comme par magie. Après quelques dizaines de minutes cette couche est sèche. Cette fois les plis ont vraiment disparu et la tension de la soie donne un effet 'tambour' sur les parties ouvertes. Si nécessaire, donnez un léger coup de papier de verre très fin (noir) à sec pour adoucir la surface et recommencez l'imprégnation de toute la pièce. Trois couches peuvent être nécessaires pour obtenir une finition lisse et étanche. La trame du tissu finit par disparaître complètement.



Banane

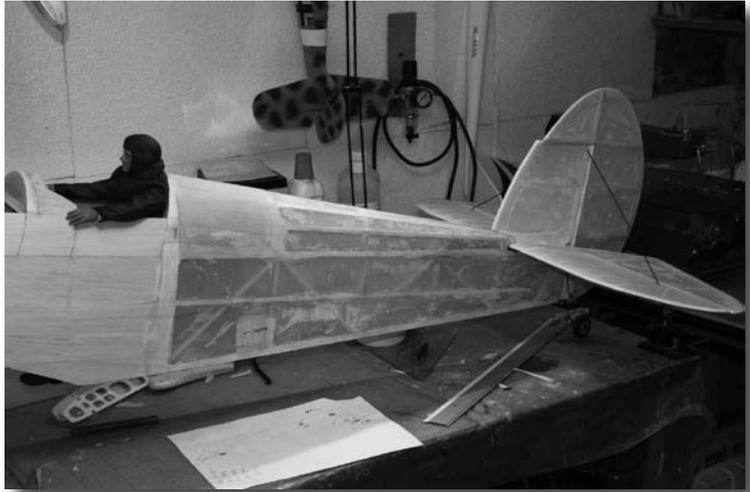
Méfiez-vous, la tension peut déformer les structures ouvertes (empennages, ailes,...). Pour contrer ce phénomène, il faut procéder de façon symétrique et équilibrer les efforts. Par exemple, l'intrados d'aile, puis tout de suite l'extrados, et ensuite alterner les couches dessus-dessous. De même, un fuselage dont seul le côté droit est entoilé risque fort de finir 'banane' après une nuit. Planifiez donc votre travail pour faire les deux côtés en une séance.

Après séchage complet (deux à trois jours au sec) les pièces ne sentent plus du tout le dope. Vous pouvez alors les peindre



normalement. Ma peinture préférée est le latex ou l'acrylique, dont l'aspect satiné convient particulièrement aux maquettes anciennes. Sa solidité est exceptionnelle et sur un modèle électrique son poids très faible peut faire la différence. C'est aussi une peinture très agréable à manipuler car elle est à base d'eau.

Le résultat final est solide et très léger, de l'ordre de 35gr au m² après peinture au pistolet. Dans mon cas, c'est près de 400gr gagnés par rapport à un recouvrement 'rapide'. C'est exactement le poids du moteur à cage tournante de mon Stampe! Sans parler du gain par rapport à une finition en fibre de verre/époxy + enduit et peinture de carrosserie. Tout ça pour un résultat bien dans l'esprit 'vieille toile' et tout aussi durable. Entoilé



à la soie, mon Stampe défiera le temps...
comme l'original!

Journée Nostalgie à Anthisnes le 30 août

Le club Royal Petite Aviation Liégeoise a programmé dans ses activités 2009 une rencontre nostalgie qui devrait réunir le 30 août d'anciens modèles en ordre de vol ou des modèles reconstruits à l'aide d'anciens plans.

Les modèles qui ne seraient plus en état de vol ainsi que tout le matériel ayant fait les beaux jours du début de l'aéromodélisme

sont également souhaités. Un chapiteau sera à disposition pour l'exposition statique .

Tous renseignements par mail ybourgeois@skynet.be ou par téléphone au 060 21 34 94. De plus amples informations seront disponibles sous peu sur le site de l'AAM et du CRPAL.

Electrosymposium au CLM à Mellery
Le dimanche 21 juin dès 9H00
Vols libres sous régie radio



Itinéraire sur www.clmommer.be
Repas à réserver chez bossinp@yahoo.fr

Calendrier national 2009 des compétitions de la Ligue Belge d'Aéromodélisme

	F2 (1)	F3A (2)	F3B	F3C(3)	Pylon Racing (4)	F3J	F3K-F6D	F3M	F3P-F6B Electro Indoor	F3Q (F3I)	F4C	F5 (5)	Electro Triple 5 et 925
17-janv									Frateries				17-janv
1-mars									Putte				1-mars
22-mars			Orp-Jauche										22-mars
5-avr							Anthisnes						5-avr
19-avr					Herentals			Demo 3D				B Thumaide	19-avr
26-avr	I Bastogne			CS Nivelles	Q Tongeren					Haneffe		D Diest	26-avr
3-mai	N Haneffe				C Tongeren			Bertrix					3-mai
10-mai	D Freux						Haneffe						10-mai
16-mai	Inter F6A												16-mai
17-mai	B Genk	Havay		CS Meerhout						Thumaide	Breda (NI)		17-mai
23-mai	Inter	Inter											23-mai
24-mai	Grandrieu	Anthisnes			St Truiden							B Hemptinne	24-mai
30-mai													30-mai
31-mai			Hemptinne										31-mai
7-juin					reserve								7-juin
14-juin				CS Haneffe	C Tongeren						Basse-Bodeux		14-juin
20-juin	Inter				Inter								20-juin
21-juin	B Genk	N Rognée			Merklas		Meerhout			Nivelles	Dilsen		21-juin
27-juin												Inter BF	27-juin
28-juin		I Gedinne			Q Tongeren							Heisto-d-Berg	28-juin
5-jul							Hemptinne	Helchteren				D Baulers	5-jul
12-jul								Inter					12-jul
18-jul								Tongeren					18-jul
19-jul													19-jul
25-jul													25-jul
26-jul		N Bastogne											26-jul
2-août		I Bertrix										B Anthisnes	2-août
9-août												B Orp-Jauche	9-août
15-août	Inter ABC				Inter Q								15-août
16-août	Papinster				Tongeren								16-août
23-août				CS Wezeren							Othée	D Anthisnes	23-août
30-août							Baulers			Othée			30-août
5-sept			Inter										5-sept
6-sept	B+D Orp-Jauche		Anthisnes			Vosselaar		Gerpennes			Genk	B Andenne	6-sept
12-sept													12-sept
13-sept				CS Thumaide		Meerhout				Nivelles (res.)		D Longueville	13-sept
19-sept					Inter Q								19-sept
20-sept		I Mellery			Ebenheid(D)						Anthisnes	B Baulers	20-sept
26-sept							Herentals	Brecht					26-sept
27-sept	D reserve												27-sept
4-oct		N Havay	Hotton		Q Tongeren	St Truiden				Andenne		D reserve	4-oct
11-oct			réserve	réserve	réserve	réserve	Lier	réserve					11-oct
18-oct				CQ reserve			réserve	réserve					18-oct

1, Vol circulaire : A = F2A, B=F2B+Deb.+Adv., C=F2C, D=F2D
2, F3A : I=Inter, N= Inter"B", National, Sportman 3, Helico : S = Scale, C = FAI & Sport

4, Pylon racing : C = Club20 ZX, Q = Quickey 5005, Electro : B=F5B-10cell-7cell, D=F5D & limited

Calendrier des activités régionales

Model Club du Chaufour	15 mars	Coupe d'hiver
CRPAL Anthisnes	05 avril	Lancé-main F3K-F6D
Model Club du Chaufour	11 avril	Journée initiation pour les jeunes, journée des enfants
CRPAL Anthisnes	12 avril	Lâché d'œufs de Pâques
Exocet Rognée	12 avril	Largage des œufs de Pâques
CAE Estinnes	13 avril	Largage Œufs de Pâques
Les Aigles Battice	A partir du 30 avril	Remorquage tout les premier samedi du mois. En cas de mauvais temps, reporté au samedi suivant
MCH Havay	01 mai	Ecolage
MCH Havay	03 mai	Inter clubs
MCH Havay	16 -17 mai	Concours inter F6A
Exocet Rognée	23 et 24 mai	Show
CAE Estinnes	24 mai	Brocante + journée ecolage
CRPAL Anthisnes	24 mai	Durée-vitesse-distance F3B
Les Aigles Battice	30-31 mai	Organisation de 925 et 555
Exocet Rognée	31 mai	Concours Fun thermique
CAE Estinnes	31 mai	Interclubs Warbird
Blériot Club Verlain 0	7 juin	Jeux interclubs à partir de 10 heures
ASA Bauffe	14 juin	Inter club
Model club Andennais Bonneville	14 juin	Rencontre planeurs remorqués
Model Club du Chaufour	14 juin	Journée électrique
Model club Eole Pottes	20-21 juin	Rencontre grands planeurs remorqués
CLM Mellery	21 juin	Electro symposium dès 9heures
Les Cigognes Nimy	28 juin	Interclub
Model club Eole Pottes	28 juin	Symposium hélico
Les Aigles Battice	En juillet	Passage de brevet, la date n'est pas encore décidée
CLM Mellery	05 juillet	Journée planeur remorquage, portage dès 9 heures
Les Faucons Gedinne	05 juillet	Meeting annuel
AASH Grandrieu	12 juillet	A 14 heures Show annuel.
MCH Havay	12 juillet	Open electro
CAE Estinnes	19 juillet	Interclubs concours Fun
Hirondelles Bastogne	19 juillet	Amical portage et remorquage planeurs à partir de 10 heures, restauration midi assurée
CRPAL Anthisnes	Du 20 au 24 juillet	Déplacement au Cap Blanc Nez (vol de pente)
MCF Famenne	26 juillet	A 14 heures meeting annuel
Blériot Club Verlain	01 -02 août	Journée porte ouverte de 10 à 18 heures
ASA Bauffe	02 août	Electro ASA
CRPAL Anthisnes	02 août	F5B électrique
Piper Cub de Bas-Oha	09 août	Show annuel
Les Aigles Battice	15 août	Remorquage
CLM Mellery	15 août	BBQ maquettes et grands modèles
Model Club du Chaufour	15 août	Show
CRPAL Anthisnes	15 août	Barbecue traditionnel + coupe des Barons
Hirondelles Bastogne	16 août	Meeting annuel à 14 heures vols d'entraînement à 10 heures
CRPAL Anthisnes	Du 17 au 22 août	10 ^{ème} stage Arthur Piroton
CRPAL Anthisnes	23 août	Course au Pylone électro F5D
Model club Eole Pottes	29-30 août	Show
CAE Estinnes	29-30 août	Show annuel
Jeune Aero Club Orp Jauche	05 septembre	Bourse d'échange
CRPAL Anthisnes	05 -06 septembre	Inter F3B
Model Club du Chaufour	06 septembre	Journée tous planeurs
MCH Havay	12-13 septembre	Show annuel
RHPA Haneffe	13 septembre	Journée porte ouverte, old timer + double commande
CRPAL Anthisnes	20 septembre	Concours maquettes F4C
VDP3F	25-26-27 septembre	Rencontre amicale vol de pente
Jeune Aero Club Orp Jauche	27 septembre	Meeting Grandes maquettes et Helico à réaction
Model Club du Chaufour	27 septembre	Maquettes et semis maquettes
MCH Havay	04 octobre	Inter F3A inter B
CRPAL Anthisnes	04 octobre	Concours F3B
CRPAL Anthisnes	18 octobre	Lancé main F3K-F6D réserve
Les Aigles Battice	A déterminer	Également une journée hélico



Moteur EDF 70 'Wild Beast':

Régime : 4.880KV;
Résistance interne : 0,007Ω;
Poids: 130gr;
Alimentation: lipo 3-4S;
Prix constructeur: 118\$

Nouveau record dans le monde des moteurs électriques: la firme Hoffman Magnetics propose un brushless à cage tournante de 130gr seulement capable d'absorber 1700 watts (2,25CV) de puissance!

Alors que les moteurs à cage tournante 'grand public' peuvent encaisser l'équivalent de 3 à 5x leur poids en puissance, ceux-ci atteignent un rapport poids/puissance de 1/13, soit 50% meilleur que les célèbres moteurs Scorpion. Cela dit, ces moteurs ont des caractéristiques très spécifiques. Tout d'abord, leur KV est fort élevé, conséquence d'un bobinage à très faible résistance interne (0,007Ω), ce qui diminue aussi les pertes en chaleur. Ensuite, l'usinage respecte des normes industrielles destinées normalement aux applications militaires ou médicales. La société HM est connue pour sa contribution à des projets tels que les missiles de croisière Tomahawk ou les centrifugeuses médicales DuPont. Par ailleurs, le design innovateur de ces nouveaux moteurs optimise l'installation dans une turbine en reculant la cage du rotor dans le flux d'air. Car c'est bien aux turbines 'EDF' que sont destinés ces moteurs, avec des performances inconnues jusque-là. En effet, le constructeur annonce 1.800g de poussée statique pour une turbine de seulement 70mm de diamètre! Accessoirement, certains moteurs devraient trouver un usage dans les hélicos 3D ou les racers.

Mais quels modèles peuvent bénéficier de cette technologie? Il faut bien reconnaître

que ce genre de moteur ne trouve pas sa place partout. Pour commencer, il faut posséder une turbine capable de supporter un régime dépassant les 60.000t/m! HM annonce la sortie prochaine de turbines de 60 à 120mm construites elles aussi aux normes militaires. Voilà qui devrait résoudre une partie de l'équation. Ensuite, les puissances atteintes à relativement faible voltage nécessitent des accus lipos '30/50C' de plus de 4.000mah. Cela limite l'utilisation à des avions assez volumineux (et fait grimper la facture).

Le premier atout 'caché' de cette nouveauté est dans sa miniaturisation. Jusqu'ici, les turbines EDF nécessitaient une grosse prise d'air s'opposant à l'aspect maquette. Par exemple, un MiG-21 strictement à l'échelle avec une entrée d'air convenant à une turbine de 70mm de diamètre ferait pas loin d'1m50 de long. Ce gros modèle pèserait probablement plus de 2kg. Or, les EDF actuels ne permettent pas de générer beaucoup plus que 1kg de poussée pour ce diamètre. Avec 1.800g de poussée, la maquette est désormais réalisable. Par ailleurs, le régime très élevé est bénéfique à la vitesse pure, ce qui ravira les nombreux amateurs de sensations fortes. Le constructeur promet des performances égales ou supérieures à un réacteur... tous aux abris!

Notez qu'une version pour EDF 90mm est en préparation. Plus d'infos : <http://www.hoffman-magnetics.com>

Responsables sportifs de la LBA pour 2009

	Coordinateur	Directeur sportif	Sportdirecteur
Vol circulaire F2B, F2D,	Robert Liber Bloemendallaan 64 1853 Strombeek 02 267 05 08 / 0495 20 44 77 robert.liber@skynet.be	Fernand Wera Rue Thier des Trixhes 54 4400 Flémalle 04 233 67 07	Guido Michiels Maastrichterweg 34 3600 Genk 089 35 62 58 / 0476 39 95 50 guidomichiels@pandora.be
Voltige F3A	Gérard Proot Rue J. Wauters 274 7110 Strépy-Braquegnies 064 67 83 61 / 0475 30 34 88 gproot@aamodels.be	Jean-Yves Castermans Rue de la Bouviere 15 4920 Aywaille 04 384 40 60 / 0475 30 93 24 jean-yves@casterinfo.be	Gilbert Van den Berghe Edw. de Denestraat, 5 8310 Brugge 050 35 03 66 / 0499 23 53 93 gilbert.vandenberghes@skynet.be
Planeurs F3B Trois épreuves	Paulette Halleux Lenneke Marelaan 36/27 1932 Sint Stevens Woluwe 02 721 13 01 / 0496 59 36 08 phalleux@skynet.be	Geneviève Awouters Rue de la Cornette 18 4348 Fexhe-le-Haut-Clocher 0478 28 48 77 gawouters@aamodels.be	
Hélicoptères F3C et Scale	Guy Vanderschelden St-Gabrielstraat 61 1770 Liedekerke 053 67 07 26 / 0473 56 90 77 guy.vds@skynet.be	Giovanni Lo Furno Rue de la Forêt 84 4100 Seraing 0479 39 35 56 lfg@skynet.be	Willy Bogaert Vondelen 146 9450 Denderhoutem 053 83 49 01 / 0479 22 57 55 willy.bogaert@euphonymet.be
Club 20 Quickie500	Emiel Verjans Groenstraat 13 3700 Tongeren 012 23 09 52 / 0478 38 55 47 emiel.verjans@telenet.be		Willy Buysmans Bilzensteenweg 33 3730 Hoeselt 089 41 52 32 / 0477 52 38 11 willy.buysmans@hotmail.com
Planeurs remorqués F3I	Eric Remy Rue de Ville-en-Waret 262/E 5300 Vezin 081 58 01 21 / 0473 86 14 98 fb437576@skynet.be	Jean-Baptiste Gallez Avenue Leemans, 8 1160 Bruxelles 0479 33 92 79 jbg@swing.be	
Planeurs durée F3J	Gunther Cuypers Stelen 8 2440 Geel 014 70 38 09 / 0498 52 11 16 contest@f3j.be		Tom Mertens Sparrenlaan 12 2350 Vosselaar 0475 74 82 04 gtmtom@telenet.be
Planeurs F3K Lancé-main	Frédéric Belche Rue des Paquis 59 6769 Villers-la-Loue 0478 93 05 28 frederic.belche@tvcablenet.be	Sacha Monnom Avenue de la Fontaine 8 1435 Hévíllers 010 65 02 39 / 0477 50 86 09 sacha.monnom@skynet.be	
Voltige F3M grands modèles	Patrick Michiels Plataanlaan 17 9320 Erembodegem 053 41 71 36 / 0495 38 78 63 patsly@telenet.be	Yves Van Gompel Rue du Sanctuaire 2 5004 Bouge 0497 83 86 72 yves.van.gompel@hotmail.fr	Gilbert Van den Berghe Edw. de Denestraat, 5 8310 Brugge 050 35 03 66 / 0499 23 53 93 gilbert.vandenberghes@skynet.be
Voltige en salle F3P	Eric Putman Kruisstraat 100 9660 Brakel 055 42 87 30 fc120644@skynet.be	Yves Van Gompel Rue du Sanctuaire 2 5004 Bouge 0497 83 86 72 yves.van.gompel@hotmail.fr	Gilbert Van den Berghe Edw. de Denestraat, 5 8310 Brugge 050 35 03 66 / 0499 23 53 93 gilbert.vandenberghes@skynet.be
Maquettes R/C F4C	Wim Reynders Parijseweg 47 2940 Hoevenen 03 664 68 75 / 0496 53 03 21 wim,reynders@stad.antwerpen.be	Christian Fanali Rue Del Pece 3 4140 Lincé-Sprimont 04 382 22 39 / 0475 73 73 87 cfanali@skynet.be	Theo Vaesen Koleneind 26 3930 Hamont-Achel 011 44 60 79 / 0476 63 10 72 theo.vaesen1@telenet.be
Vol électrique F5B, F5D et F5F	Jean-Luc Dufour Zwartkloosterstraat 49 2800 Mechelen 015 43 15 62 / 0477 36 33 74 jl.dufour@pandora.be	Dieter Beckers Dolf Ledellaan 1 3090 Overijse 02 657 09 26 destroyer01@hotmail.com	Willem Hanssens Guido Gezellestraat 67 9300 Aalst 053 41 92 32 / 0494 56 70 93 hanssens.wim@telenet.be
Triple 5 et 925	Christian Bauweraerts Rue de la Roche 15 6660 Houffalize 061 28 91 29 / 0497 57 71 79 chris@achouffe.be	Eric Detrait Rue Sainte Barbe 49 5660 Couvin 0475 68 27 96 exocet-justin@mail.be	Ralf Van Dorselaer Oudstrijderslaan 3 2500 Lier 0498 94 50 61 ralf.vd@skynet.be

Panneaux - Totems - Bâches
Camions - Voitures - Motos - Avions

T-shirts - Sweets - Vestes
Stickers - Vitrines - Cachets - Gravures

Immatriculations modèles réduits

www.



grafix.be

lettrage tout support

Toutes demandes via: info@easygrafix.be

F3A Sportman et National

Suite à de nombreuses remarques concernant la difficulté des programmes sportman et national ne permettant pas de s'essayer facilement à la compétition de voltige de précision, Yves Van Gompel s'est mis à la tâche et a concocté des nouveaux programmes. Ceux-ci sont plus simples que les anciens et seront d'application dès cette saison.

Lors de la dernière manche du championnat F3A inter à Mellery l'an passé, j'ai pu m'essayer à ces programmes avec l'aide de Yves et je peux vous garantir qu'ils sont réalisables avec un avion de voltige simple. Nul besoin de la dernière bête de race. Il est possible de s'essayer au programme sportman et national avec un avion de voltige peu coûteux.

Personnellement, lors de cet essai, je volais avec un Vanquish Extremflight de 1,3m d'envergure motorisé par un Cyclon 30 alimenté par un accu 3S200mA, du matériel très accessible financièrement. Voilà, en fonction du calendrier, j'ai l'intention de participer à quelques concours cette année. Les programmes se trouvent sur le site de la LBA à l'adresse <http://www.belairmodels.be/sport/sections/F3A>. Le coordinateur et les directeurs sportifs de la section se tiennent bien sûr à votre disposition pour tous renseignements. Voyez leurs coordonnées ailleurs dans ce numéro.

Patrick Bossin



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



Talon de participation au Modelma Bruxelles 2009

Nom et prénom	
Adresse	
Club	
Je participe à l'exposition*	
Je participe aux démos indoor*	
Je participe à l'animation du stand*	
Modèle	
Envergure	
Poids	
Motorisation	
Autres caractéristiques	
Valeur	
Je viens le vendredi	le samedi
	le dimanche*

* biffer les mentions inutiles

Renvoyez ce talon à Gérard Proot, rue J. Wauters 274, 7110 Strépy-Bracquegnies ou remplissez le formulaire sur le site de l'AAM www.aamodels.be

Un émetteur hybride 35 MHz/2,4 GHz, pourquoi pas ?

Le 2,4GHz, sujet à la mode sur les terrains, est très séduisant, mais que faire de notre matériel 35 ou 40MHz.

Celui-ci nous a toujours bien servi et généralement de façon fiable.

Tout renier pour passer vers cette nouvelle et prometteuse fréquence, pour moi pas question, « je possède une dizaine de récepteurs en 35 MHz !! ».

Mais voilà, sont apparus des modules HF et récepteurs 2,4 GHz qui s'adaptent rapidement sur nos émetteurs modernes. Voyons donc ce que l'on pourrait faire ?

Christian FITSKAR- OO-AF-1

Le sujet qui suit intéressera plus particulièrement les modélistes qui ont gardé cette âme de « je bidouillerais cela moi-même » et notamment les possesseurs d'émetteurs Multiplex tels que : Commander, 3010, 3030 ou EVO. Mais l'approche proposée ici ne se limite pas à cette marque et j'espère qu'elle donnera des idées pour d'autres marques.

Comme dit précédemment, différents fabricants de radios ont développé des modules qui s'adaptent parfaitement à leurs productions et l'on passe facilement de son ancienne fréquence vers le 2,4GHz.

La messe est dite, mais cela ne me convainc pas. Des fabricants d'ensembles industriels ont créé des niches pour le modélisme qui nous permettent de profiter de leur expertise à faible prix. Pour ma part, j'ai été séduit par la société **ASSAN Technology** qui produit aussi, outre des modules dédiés, des modules sous simple protection de gaine thermo rétractable

pouvant s'adapter à nos émetteurs. Dans mon cas, le module X8D de ASSAN convenait parfaitement pour ma MPX 3030. Et pour une somme d'une soixantaine d'euros, module HF et récepteur 7 voies compris, je pouvais me lancer dans cette petite aventure.

Cahier des charges

Tout d'abord, je voulais un système simple et fiable qui garderait tous les avantages de l'ancienne fréquence à mon émetteur, et dont l'adaptation n'attenterait pas à l'intégrité de celui-ci. Etant sur le terrain, je voulais pouvoir passer en quelques secondes d'une machine en 35MHz, à une autre en 2,4GHz sans risque d'erreur ni de fastidieuses manipulations.

Comment ?

Là, je remercie les constructeurs qui ont prévu un câble instructeur/élève (I/E) sur leurs émetteurs, car nous allons exploiter cette possibilité à notre profit pour passer rapidement d'une fréquence à l'autre. En effet, en considérant l'émetteur en position élève, automatiquement (cas chez MPX) la Haute Fréquence est mise hors émission dès l'introduction de la fiche I/E.

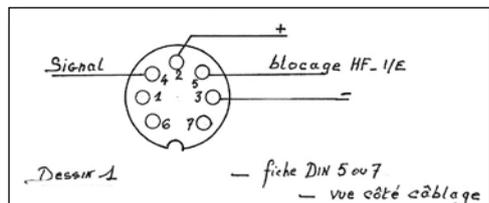
Le petit module HF 2.4 GHz trouve aisément sa place à côté des accus



De là, à activer le 2,4 GHz, voyons comment faire ?

Comme tout se passe au niveau de la prise de charge, retenons ce qui nous intéresse.

Sur celle de MPX qui est soit à la norme DIN5 ou 7, il suffit de raccorder les points suivants :



Dès lors, un petit boîtier contenant le module 2,4GHz et l'antenne, le tout raccordé par une fiche DIN dûment câblée et le tour est joué.

Hyper facile... mais un tantinet encombrant et finalement pas élégant et pas pratique.

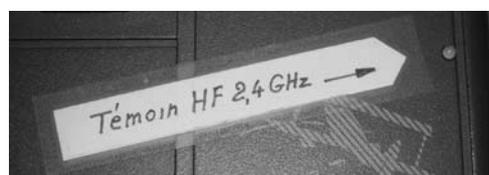
Tiens, il y a de la place dans la radio !

Dans le coin inférieur gauche (radio ouverte et retournée vers soi), une place « prévue » attend le module qui s'y trouvera à l'aise.

De plus, MPX a « prévu » des petits supports de démoulage qui recevront des bouts de tiges filetées d'un diamètre de 2mm coupés à une longueur de plus ou moins 20mm et collés à la 2 composants. Ces tiges filetées permettront de fixer le module HF dans l'émetteur au moyen d'une petite bride (morceau de Colson percé à mesure)

Aménagement de l'émetteur

Deux trous sont à prévoir, rien de plus. Le premier de 8 mm de diamètre pour recevoir l'embase de l'antenne et situé sur la face oblique de l'émetteur, centré à gauche de la vis de serrage de la rotule d'antenne existante. Le second trou de 3mm positionné en fonction du module permettra de faire apparaître, sur la face avant de l'émetteur, la diode de contrôle d'émission du module HF 2,4GHz. Ces trous seront forés à un diamètre inférieur et finalisés à la lime ronde afin



d'éviter toutes bavures dans le plastique tendre.

Travail sur le module HF.

J'ai personnellement ôté la gaine thermo-rétractable afin de pouvoir replier délicatement les pattes de la diode à 90 degrés afin qu'elle puisse apparaître dans le trou de 3mm cité plus haut. J'ai également remplacé les trois fils (+,-, signal) trop courts par un câble torsadé servo

de plus ou moins 20cm. Replacer une nouvelle gaine, c'est net, propre, facile et terminé au niveau du module HF.



A côté du socket d'antenne original, la petite antenne 2.4 GHz

Travail au niveau de l'émetteur.

C'est simple, mais il faut agir avec délicatesse. Débrancher la fiche d'alimentation de la batterie. Attention, dès ce moment, on n'interrompt plus le travail avant d'avoir terminé car la mémoire de l'émetteur (série 3010,3030, ...) reste sauvegardée par la pile tampon de la carte électronique.

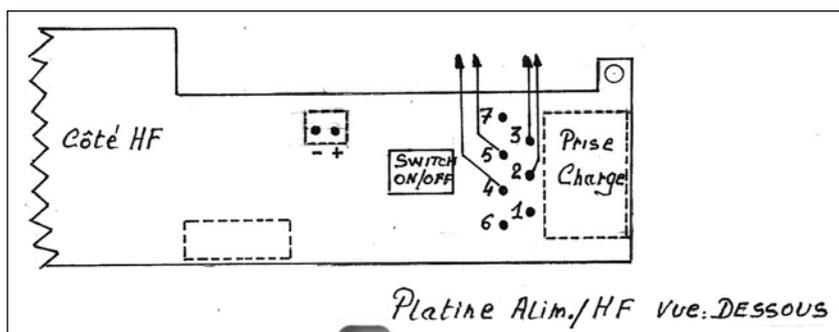
Pour info, ne pas oublier de faire changer cette pile après une durée de +- 9 ans et ce, par le service SAV de MPX afin de sauvegarder les mémoires. On peut également le faire soi-même en sauvegardant les données sur PC pour autant que l'on possède le logiciel ad hoc...

Il faut retirer ensuite toutes les fiches des sticks et interrupteurs (identifiez les avec un fin marqueur).

Retirer les 6 vis (repérez les longueurs) fixant les platines de codage et alimentation / HF.

Deux fils sont à dessouder pour retirer librement la platine alimentation/HF.

Les branchements des fils d'alimentation; simple mais un peu délicat...



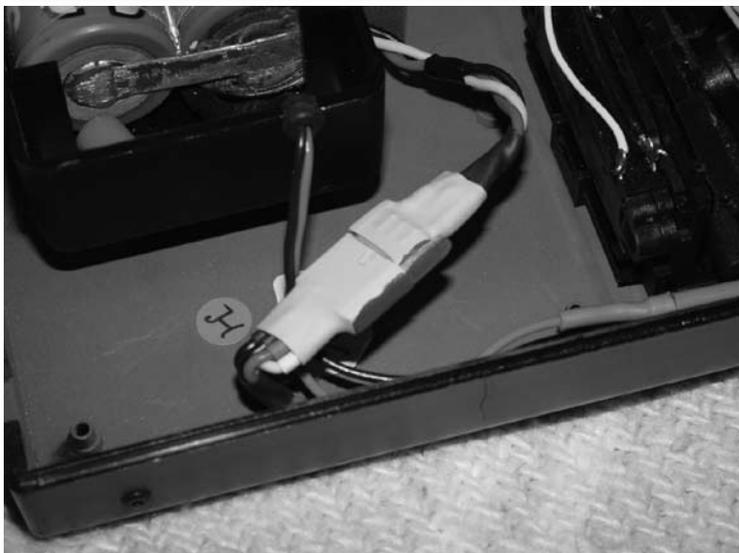
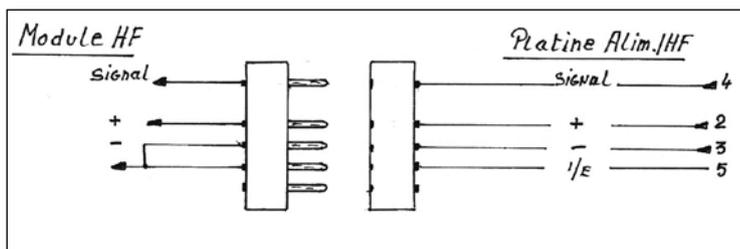


Le câble blindé de l'antenne 2.4 GHz passe le long du stick

Premièrement, le fil d'antenne à dessouder au niveau de la cosse rotule antenne. Deuxièmement, le fil du plan de masse de l'écran à dessouder au niveau de la platine alimentation/HF. La platine alimentation/HF va faire alors l'objet du seul travail minutieux de l'opération. En effet, il s'agit de repérer sur le circuit imprimé les plots soudés correspondant aux

contacts 2, 3, 4 et 5 de la prise DIN. Il faudra y souder « TRES » délicatement les 4 fils (torsade de fils servo) d'une longueur de plus ou moins 20 cm sur les plots de soudure correspondants : rouge +, noir masse, noir I/E et jaune signal. La réalisation du circuit imprimé étant très fine, je n'ai pas trouvé de meilleure solution. Pour les habitués des soudures sur circuits imprimés, il n'y a aucun problème.

Ci-dessous le cablage de la fiche de branchement ; notez le détrompeur



Remontage.

Fixer le support d'antenne avec rallonge coaxiale (fourni avec le module HF) dans le trou de 8 mm. Remonter les platines en prenant soin de ressouder les deux fils (antenne et masse).

Prévoir une petite patte de fixation et un morceau de gaine thermo-rétractable pour assurer le blocage de la torsade de 4 fils qui a été soudée sur la platine et ainsi éviter toute traction accidentelle sur les soudures.

Connectique

J'ai employé côté module HF une fiche (mâle) 5 broches avec détrompeur, veillez à ne pas oublier le petit pontage. Et côté carte alimentation/HF, la prise (femelle) correspondante. Vous utiliserez bien sûr les fiches qui vous conviennent le mieux

Finalisation

Le module ayant été raccordé sur le câble coaxial en veillant à ce que celui-ci passe bien le long des fiches de la platine codeur (voir photo) pour éviter tout risque de faux contact s'il passait en dessous de celle-ci. Il sera fixé au moyen de la bride et des deux tiges filetées munies de leurs écrous. Son câble d'alimentation passant en dessous du bloc batterie sera bloqué par celui-ci et se retrouvera de l'autre côté de l'émetteur et pourra être ainsi manipulé facilement pour sa connexion à sa fiche alimentation.

C'est terminé... Comment, déjà !

Après avoir tout vérifié, il vous suffit d'allumer votre émetteur, antenne 2,4GHz en place pour constater que la LED de l'émetteur s'allume cette fois en rouge au lieu du vert habituel (normal) et que celle du module 2,4GHz passe du rouge au vert.

Vous êtes prêt... (Je passe les reconnaissances entre HF et récepteur, voir notice d'utilisation)

Résumons

Passage rapide de l'ancienne fréquence au 2,4GHz et inversement par simple ouverture de l'émetteur et par connexion ou déconnexion de deux fiches (préférées de loin à un jeu d'interrupteur, pas de risque d'erreur ou de mauvais contacts ...). Comme vu dans certaines autres réalisa-

tions, il ne faut pas manipuler d'HF (usure des connexions). Petit détail sympathique, pour le transport, l'antenne 2,4GHz trouve facilement sa place dans l'émetteur.

Essais

Par cette période hivernale, je n'ai pas encore procédé à des essais en vol mais un essai au sol sur une distance mesurée de 650m s'est révélé sans problème, l'environnement ne me permettait pas de

distance plus grande. Mais à cette distance, la réponse des commandes était nette et donc prometteuse.

En espérant faire profiter certains mordus de l'objet de ma petite bidouille, je vous souhaite de bons vols avec cet hybride 35, 40.... MHz/ 2,4GHz.

Christian



La petite antenne a même sa place à l'intérieur du boîtier

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



Ets. FANIEL

Tél et Fax 087/22 05 58

Vivez la révolution technologique 2.4GHz

Avec le matériel électronique JETI de haute qualité, opérez vous-même aisément la migration de votre propre matériel R/C à la technologie du 2.4 GHz.

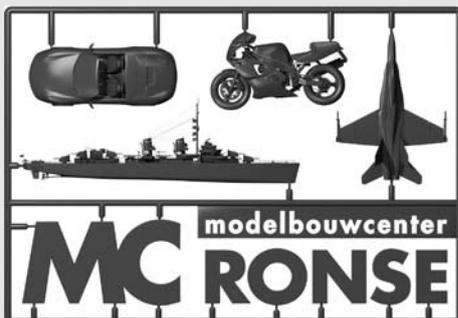
Modules de conversion pour émetteurs toutes marques (Futaba, Hitec, Multiplex, Graupner, etc.) **de 95 à 105 €**

Récepteurs de diverses tailles en fonction de vos besoins (de l'Indoor au gros modèle ou au Jet) **de 65 à 75 €**

Une multitude d'accessoires, y compris la programmation, le GPS et la télémetrie

Matériel au label **CE**. Documentation complète sur le site www.jetimodel.cz

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

Concours TIERCE PHOTOS

(page 43)

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 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 décembre 2008, première édition avec les votes en ligne, peu de votes "papier" mais participation de 226 votants en ligne, dont 60 membres de l'AAM. La photo plébiscitée (un hélicoptère Hugues 500) nous venait d'Alexandre Degryse. Celui qui s'est rapproché le plus du tiercé gagnant est Pascal Leenders. Alexandre et Pascal remportent chacun un simulateur de vol Aerofly offert par PIGS AIRLINES. Félicitations aux gagnants ! Vos tiercés et vos photos pour le concours de juin 2009 (une seule photo par personne) sont attendues avant le 15 avril 2009 à l'adresse photo@aamodels.be.

LES CIGOGNES - NIMY

Rue de Maisières à 7020 Nimy

28 JUIN 2008 INTERCLUBS

Terrain ouvert dès 10h

Buvette – Barbecue – Ambiance familiale

Contact : Lescigognes_nimy@hotmail.com

La crise du Cap Blanc Nez

*L'évolution au 1^{er} février
par Philippe CAMBIER*

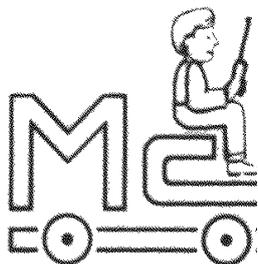
Par sa lettre du 29/09/2008 le Conseil Général du Pas-de-Calais enjoignait l'association VDP-Blanc Nez à s'affilier à la FFAM (Fédération Française d'Aéromodélisme) en préalable à toute discussion. Malgré nos réticences, ce fut fait le 26 janvier. Nous en avons averti le Conseil général.

Depuis lors plus de nouvelle. Et les travaux avancent. La gestion du site va repasser aux mains de l'association EDEN92 qui est opposée à notre pratique. Début février, nous sommes convoqués à une réunion de concertation avec les Autorités françaises. Seront présents les représentants des autorités: le Conseil Général du NPDC, EDEN 62, Mr Julien Remerand chef du projet «Grand Site», la Mairie de Sangatte, la FFAM représentée par Thierry Bordier son directeur général et André Houel CRAM NPDC. Notre association enverra trois de ses représentants: Jean Mazuy, Président, Henri Lamarre Vice-Président, et pour la branche belge: Philippe Cambier.

Nous ne manquerons de vous tenir au courant du suivi via le site de l'AAM et les canaux habituels.



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 mars 2009 >



*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 décembre >



Les gagnants de décembre:

L'auteur de la meilleure photo est **Alexandre Degryse**

Le participant dont le classement se rapproche le plus du tiercé gagnant
3-11-1 est **Pascal Leenders** avec 7-11-1

Les prix de ce concours sont offerts par PIGS Airlines, sponsor de notre Tiercé Photos



Ils ont remporté
chacun un
simulateur
Aerofly
(valeur 210 €)

À remporter cette fois-ci:
2 ensembles complets
micro-hélicos
E-Flite mCX RTF
(M2) 2.4GHz
(valeur 121 €)



PIGS airlines

Avionic

Nous déménageons
le 1^{er} avril !

Nos nouveaux locaux seront situés à proximité du Boulevard du Souverain, à 50 m du rond-point des Trois Tilleuls, à l'angle de la rue des Garennes et de la rue des Trois Tilleuls.

Parking aisé, accès en transports en commun par les lignes de bus 95 (Bourse) et 17 (Beaulieu).

Dès le 1^{er} avril, retrouvez-nous du mardi au samedi à partir de 10h00 au n°127 de la rue des Garennes à 1170 Bruxelles

Avionic 127 rue des Garennes, 1170 Bruxelles - Tél. 02/673 04 13 - avionic@skynet.be - shop.avionic.be



NOUVEAU !

Retrouvez-nous 24h/24 7j/7 sur
SHOP.AVIONIC.BE
Remise de 3 % sur tout achat via le
site jusqu'au 30 avril : code promo
«DEMENAGEMENT»

SUPER PROMO

COLLECTION COMPLETE DES HORS SERIE



Possibilité de vente à l'unité

Téléphonez-nous au

33.(1).01.69.46.14.47

FLY
INTERNATIONAL
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

FIRST INTERNATIONAL ARTISTIC AEROBATICS MEETING



Pre-WAG F6A
Tournament
Aerobatics on music
with aeroplanes,
helicopters and
jet-powered
radio control aircraft.

Spectacular and moving
flights for the greatest
delight of the public.



MAY

16 & 17
2009

HAVAY
(Belgium)

A unique opportunity for
WAG 2009 participants to
rehearse their flight
program.

Open international - Non World Cup event.
Organised by the Belgian Aeromodellers League on the Model Club Havay field :
Chemin de Villers - B 7041 HAVAY (Quévy) BELGIUM
Information and registration : www.modelclubhavay.org