

AAM Models-info

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

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

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

Espace dirigeants

Concours 925 au Exocet Club Hemptinne

Championnat mondial F3B

Concours tiercé-photos

International Vol Circulaire à Pepinster

International électrique à Heist-op-den-Berg

Championnat mondial de voltige F3A

10^{ème} Stage Arthur Piroton

Vol de Montagne

Show au Piper Club

O24rcp, le 2.4 fait-main

2.4 GHz, mythes et réalités

Coupe des Barons au CRPAL

Old Timers à Anthistes

Jet Lavoschkin en dépron...

Stage d'aéromodélisme aux Busards



Décembre 2009 - n° 108

— LA — CHOUFFE

« **Electric Powered Flying Chouffe** »



achouffe.be

AAModels-info

Décembre 2009 - n° 108

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
Eppegem - Email : herzog@aamodels.be

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

Distribution :

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

Publicités :

La coordination des publicités est assurée par
Paulette Halleux (phalleux@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, Zwartkloosterstraat 49, à
2800 Mechelen. Téléphone 32-15-431562, 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'Aéro-club Royal de Belgique. Ce dernier
détient pour la Belgique les pouvoirs sportifs de
la Fédération Aéronautique Internationale.

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

Photo de couverture : Dans le feu de l'action,
trois pilotes pendant une course de «Team
racing» (F2C) en vol circulaire, lors de
l'International de Pepinster cette année (photo
Mme Kehnen)



*L'AAM vous souhaite
une excellente année
2010 !*

Au sommaire...

Le mot du président	4
Espace dirigeants	5-8
Promotion chez les Busards	9
En bref	10-11
Pour une poignée de roubles	12-15
Championnat du Monde F3B	16-22
Coupe des barons au CRPAL	23
Old Timers au CRPAL	24-25
Projet pilote pour petits avions	26-27
2.4 GHz, mythes et réalités	28-31
Statistiques des clubs de l'AAM	32
En couleurs	
Modelma 2010	
Quelques photos 2009	
Quelques annonces	
Champions de Belgique 2009	33
O24RCP, 2.4 GHz pour bricoleurs	34-35
Vol de montagne en vacances	36-39
Piper Club show 2009	40-41
Championnat du Monde de Voltige	42-47
Dixième stage Arthur Piroton	48-49
Die Swaene Cup - Eurotour electro	50-52
Inter de vol circulaire à Pepinster	53-55
Semaine de stage au PAF	56-58
Nine-to-Five à Hemptinne	59-61
Concours Tiercé-Photos	62-63

Visitez notre site web

www.AAModels.be

Le mot du président

Chers amis et amies aéromodélistes.

Nous sommes arrivés au terme de cette année qui, du point de vue climatique, a été favorable au déroulement de nos activités extérieures ; c'est donc le moment pour certains de reprendre les vols en salle. J'espère que tous les clubs ont obtenu le succès qu'ils méritent pour leurs diverses manifestations, et il est heureux de constater que grâce à leurs actions, le nombre de membres de notre association a augmenté légèrement.

L'AAM, je vous le rappelle, octroie des subsides à ses clubs et en distribuera prochainement pour la réalisation de dix «mini-stages», deux «stages de longue durée», huit largages d'œufs de Pâques, l'organisation de trois concours internationaux, ainsi que les accueils des sections sportives à l'occasion des manches du championnat de Belgique.

Nous avons eu l'opportunité de fournir à deux classes d'une école tournaisienne, des mini-planeurs à construire, mais vu le succès mitigé de l'opération, une autre formule s'impose. En effet, seuls trois élèves ont répondu à l'invitation du club de Thumaidé pour conclure le stage par un pilotage en double commande.

En ce qui concerne les équipes qui nous représentent dans les championnats, notre « sponsoring » renforcé a été attribué au F3A et F3B et pour la première fois étendu aux aides, qui je pense apprécieront. Ils devront dorénavant posséder une licence FAI. L'équipe « WAG » qui s'est déplacée à Turin n'a pas été oubliée ; nous déplorons le désistement de plusieurs sélectionnés qui, nous semble-il, auraient ouvert l'accès de Belges au podium.

Outre toutes les actions qui contribuent grandement à la promotion de notre hobby, le stand AAM était présent au « Modelma » de Bruxelles, à MonsExpo à l'occasion du WE du modélisme, au Modelma-Namur et nous a donné à chaque fois l'opportunité de présenter la panoplie de nos activités et d'organiser un mini-concours de « lancé-main » pour les enfants. Nous avons aussi renouvelé notre participation à la journée pédagogique organisée par la fondation St Hubert (voir article dans cette revue).

Il m'appartient de vous entretenir de choses moins agréables, à savoir la DGTA et Belgocontrol, mais sachez que notre équipe est vigilante et n'épargne aucun effort pour mener à bien les négociations avec les instances officielles pour défendre nos clubs et la pratique de notre discipline.

Plus loin dans cette édition, vous allez prendre connaissance du calendrier des Assemblées générales. La nôtre du 31 janvier 2009 à Namur en la salle « Grenier » de l'Arsenal. Il faut savoir que nos statuts stipulent entre autres qu'un tiers de nos administrateurs doivent démissionner, (ils peuvent être réélus à condition de ne pas atteindre les six ans de mandat). Je fais donc appel à candidats pour venir renforcer l'équipe en place. L'élection de quatre administrateurs est aussi nécessaire pour représenter l'AAM au sein du conseil de la Ligue Belge d'Aéromodélisme (LBA). Il n'est pas indispensable d'être administrateur AAM pour être élu, mais par contre une connaissance du néerlandais est souhaitée.

Je remercie tous les acteurs de notre mouvement, tous les « auteurs » d'articles qui contribuent au succès de notre trimestriel, sans oublier mes collègues qui se décarcassent comme des diables, et je vous souhaite à tous une bonne année 2010.

Au plaisir de vous rencontrer lors de nos assemblées,

Gérard



Hommage à Jean Vandemoortele

Les membres du club «Group Captain Hubbard » de Stave ont la triste nouvelle de vous annoncer la disparition de leur membre Jean Vandemoortele (OO-AV 678).

Jean était un modéliste complet, pratiquant aussi bien la voilure tournante que l'avion ou le planeur. C'était un passionné de belles et originales machines. C'était un homme toujours de bonne humeur, le cœur sur la main et toujours prêt à dépanner les membres du club pour une vis, une clé ou toutes autres petites babioles nécessaires à la pratique de notre beau loisir. Le club GCH de Stave et tous ses membres adressent leurs sincères condoléances à sa famille.

Jean, là où tu es maintenant, jette un coup d'œil sur le club, on te saluera d'un battement d'aile....

Michaël Poreewet.

Du côté de Belgocontrol

Nos terrains et les CTR

Entrevue chez Belgocontrol

Suite à l'information qui nous était parvenue de la DGTA concernant la menace d'interdiction de terrains d'aéromodélisme situés dans les zones aériennes contrôlées par Belgocontrol (les fameuses CTR), une délégation de la LBA (MM. Van Lint et Duchesne pour la VML, Liber et Herzog pour l'AAM) a été reçue le 19 octobre dernier par Monsieur Jan De Cock, chef du Département Opérations. Son conseiller en sécurité aérienne, Monsieur Pardon, nous a longuement expliqué comment Belgocontrol a dû se résoudre à recommander à la DGTA de ne plus tolérer les terrains d'aéromodélisme à l'intérieur des CTR civiles. La position de Belgocontrol est claire et irrévocable : il recommande dorénavant à la DGTA de ne plus accepter cette cohabitation. Il est à noter que nos interlocuteurs sont parfaitement au courant de nos activités, Mr Pardon connaissant même très bien la chose puisque son père a longuement pratiqué l'aéromodélisme au sein d'un club de la région de Louvain. Leur action vise d'ailleurs aussi les implantations d'éoliennes et la prolifération des sites d'atterrissage hélicoptères, bref tout ce qui constitue un obstacle à la navigation aérienne. Enfin, l'immunisation des CTR est une règle internationale, pratiquée partout sur terre. C'est ce qu'ont confirmé mes contacts avec les délégués d'autres pays à la FAI. On n'a donc nullement affaire à une lubie de fonctionnaire tatillon, mais bien plutôt avons nous profité pendant longtemps d'une tolérance exceptionnelle...

Onze terrains menacés

Sur le territoire de la Belgique, onze terrains sont visés par ces avis, dont cinq en Région Wallonne. Parmi ceux-ci, le terrain du club José Blairon de Leval-Trahegnies et celui des Vanneaux à Othée sont particulièrement mal situés vis-à-vis de la circulation aérienne autour de Gosselies et de Bierset. Le club de Leval a rapidement pris sa destinée en main et a identifié un autre terrain qui se situe cette fois en dehors de la zone contrôlée. Il vient de recevoir l'autorisation pour ce terrain et son problème est donc largement résolu. Nul doute que nos amis des Vanneaux devront faire de même.

La DGTA a récemment accepté la prolongation de l'autorisation de terrains de vol CONTRE l'avis de Belgocontrol, en assortissant son autorisation de restrictions de l'espace de vol, notamment en altitude. Mais il ne fait aucun doute que ces autorisations sont précaires et que la seule solution pour les clubs concernés est de trouver rapidement un terrain mieux situé. Une rencontre «au sommet» entre Belgocontrol, la DGTA et

les délégations AAM et VML nous est promise d'ici le moment où vous lirez ces lignes. Le seul espoir est d'obtenir au cours de cette réunion une période transitoire qui permettrait aux clubs de trouver une alternative viable. En tous cas, en 2013, les prolongations d'autorisation les plus récentes viendront à échéance et les interdictions pures et simples seront alors inévitables.

Pour rappel, les clubs AAM concernés par ce problème sont les suivants: Model Club du Chaufour à Chapelle-lez-Herlaimont, Model Club José Blairon à Leval-Trahegnies, Blériot Club de Verlaine, Club de Modélisme les Vanneaux à Othée, Royal Herstal Petite Aviation à Haneffe.

Mais alors, où chercher ?

La Belgique est un petit pays et cinq aérodromes civils sont en activité : Ostende, Anvers, Liège, Charleroi et Bruxelles. Pour Zaventem, la CTR est un cercle de près de quarante kilomètres de diamètre. Pour les aérodromes de Liège et Charleroi, les CTR couvrent une quarantaine de kilomètres de long sur vingt de large, zones ovales alignées selon la piste de décollage. Ces dernières CTR s'étendent du sol à l'altitude de 2500 pieds, ou env. 750 m. Au dessus de cette altitude commencent les TMA. Il s'agit cette fois de zones de navigation aérienne dont le «plancher» est à 1500 ou 2500 pieds et le «plafond» encore bien plus haut.

Sur la carte de Belgique figurent aussi plusieurs CTR à caractère militaire, où la circulation aérienne, nettement moins dense que la civile, est soumise à cette autorité. C'est notamment le cas pour les aérodromes de Beauvechain, Gossoncourt, Chièvres, Coxyde et Florennes. Plusieurs clubs d'aéromodélisme vivent confortablement au sein de ces CTR où leur activité dépend de l'obtention d'un accord téléphonique avec la base aérienne concernée. Et les week-end, l'activité militaire est généralement encore réduite... Le Sud-Est du pays est en dehors de toute CTR. C'est donc là que les meilleures chances de pérennité de terrains d'aéromodélisme sont assurées.

Une carte actuelle des CTR, telle que publiée par Belgocontrol, est disponible sur notre site web. Ensemble avec la carte publiée par l'Institut Géographique National, (réf. M534 Low-Air), dont nous présentons un extrait en page 62, vous disposez de toute l'information requise pour diriger au mieux vos recherches de nouveaux terrains de vol.

L'AAM poursuit ses efforts pour améliorer notre statut de sport-loisir à part entière et engagera incessamment, avec les autres fédérations de notre aéro-club national, de nouvelles négociations avec la DGTA.

Robert Herzog



Nouvelle tarification DGTA, révision en vue ?

Cela commence à ressembler à un feuilleton. Il est vrai qu'à chaque publication le suspense se corse. Les autres fédérations des Sports de l'Air rejoindront-elles l'aéromodélisme dans sa ligne de défense ? L'Aéroclub arrivera-t-il à un consensus au sein de ses fédérations pour mettre en place progressivement une structure prête à gérer les sports de l'Air ? Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité, Etienne Schouppe, daignera-t-il nous répondre ou restera-t-il sourd à toutes nos doléances ?

Que de questions ! Les réponses se profilent petit à petit.

Durant les mois d'été un petit groupe de travail de l'ACRB s'est attelé à rédiger un document qui propose une nouvelle gestion des sports de l'Air en Belgique. Structure basée sur ce qui existe dans les fédérations et fonctionnant dans un premier temps avec les bénévoles des fédérations. Structure qui fonctionnerait au tarif actuel de la DGTA ou même à moindre prix, cela reste à évaluer. Structure qui rencontrerait les nouvelles exigences de la réglementation européenne de 2012 en matière d'aviation récréative et sportive. Le 21 août, l'ACRB a adressé une nouvelle fois un courrier au Secrétaire d'Etat à la Mobilité proposant le projet de gestion alternative de l'Aviation sportive et récréative concocté en son sein et réitérant son soutien de voir geler les tarifs au niveau actuel.

L'ACRB a reçu une réponse du Ministre le 30 septembre. Le ministre dit partager nos soucis et nous assure que, du côté de l'administration, le nécessaire sera fait pour promouvoir le maintien et le développement futur du secteur de l'Aviation sportive et récréative. Il est cependant d'avis que

mettre en place une nouvelle structure et transférer certaines tâches de la DGTA vers l'ACRB n'est actuellement pas opportun pour les raisons suivantes :

- Concernant les redevances, les montants prévus dans le projet initial ont été revus entre temps de manière telle qu'ils ne puissent plus être considérés comme « drastiques ». Le ministre précise que les redevances prévues initialement pour les aéromodélistes seront revues.
- Certains désagréments sont dus à des obligations internationales et ne pourront être évités quelle que soit la manière dont les Sports de l'Air seront gérés.
- En 2012, les licences et la formation pour une série de sports aériens seront réglementées par l'EASA¹. Par ailleurs, une série d'autres sports aériens resteront sous contrôle national. Il n'est pas souhaitable que ces activités qui disposent d'une base juridique différente soient gérées comme une entité homogène.

Vu l'importance des problèmes décrits dans la note de l'ACRB, le ministre propose que l'ACRB, en concertation avec la DGTA recherche quelles seraient les solutions possibles en discutant les points sensibles de manière pragmatique, secteur par secteur. Le Ministre attend en juin 2010 un rapport concernant les résultats du travail commun ACRB/DGTA.

Le feuilleton n'est pas prêt de se terminer. En attendant, les redevances ne sont pas augmentées. Déjà une victoire !

Paulette Halleux

¹ Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne

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

Clin d'oeil du côté de la DGTA

Situation des clubs

- L'association d'aéromodélisme de Bernis-sart (terrain 28) est sur le point de clôturer son dossier, non sans mal.

- Le club d'aéromodélisme de Tintigny s'est vu attribué un nouveau terrain (165) à Saint Vincent (49°39'45"N-005°28'19"E). Bons vols à tous sur ce nouveau site. L'ancien terrain 112 situé à Tintigny n'est plus en activité.

- Le club de Modélisme «Les Vanneaux» à Othée (terrain 55) n'a toujours pas reçu son renouvellement d'exploitation.

DGTA rime avec RIGUEUR

1) Depuis peu, les dossiers des clubs sont épluchés par la DGTA. Toute pièce manquante ou erronée peut être réclamée à un dirigeant de club, et ce même en dehors d'une demande de renouvellement. La DGTA fait certes son travail vis-à-vis des dossiers, mais n'est-elle pas aussi en train de cadénasser notre hobby? Pendant ce temps, la circulaire GDF-01 prend des rides.

Aujourd'hui, 12 documents pour un dossier. A quand le 13^{ème} puis le 14^{ème} ...? Il me semble que le nombre de documents devrait être revu à la baisse ou pour le moins allégé conformément à la circulaire.

2) Pour la fin des prochaines échéances, le non-renouvellement des autorisations

pour tous les terrains situés dans une CTR est plus que probable. Il apparaît de plus en plus que la DGTA suivra l'avis négatif de Belgocontrol et qu'à terme, plus aucun terrain d'aéromodélisme positionné sur une CTR ne sera permis.

Mais comment vont évoluer les CTR?
Ne va-t-on pas imposer à certains clubs de sortir d'une CTR actuelle pour, 5 ou 10 ans plus tard, répéter l'interdit suite à l'extension de CTR?

3) Nous ne sommes pas épargnés ces derniers temps par les services de la DGTA: dossiers, tarifs, CTR et Belgocontrol.

Pourtant rien ne bouge au sujet des catégories 2, catégorie 3 et catégorie Jet. Toujours pas de réponse pour la zone de vol délimitée par un cylindre de 400 m de rayon et 120 m de hauteur qui est très difficile à respecter surtout par les planeuristes. (Remarque: l'altitude peut être portée à 200 m de hauteur pour meetings et concours sur autorisation spéciale de la DGTA.) Nous demandons une révision de cette prescription pour la porter à un cylindre de 500 m de rayon et de 400 m de hauteur.

Une nouvelle toute récente et une bonne cette fois: aux dires de Mr Van Laethem, les dossiers «DGTA» de tous les clubs sont quasi complets. Ouf: fini la paperasserie, maintenant on vole.

Jean-Louis Schyns

A titre informatif, voici la liste des documents demandés actuellement pour le dossier d'un club à la DGTA:

Doc.1: Le formulaire de demande de renouvellement, rempli complètement.

Ou une demande d'exploitation d'un nouveau terrain, rempli complètement.

Doc.2: Le formulaire «Données Administratives» représentant:

Nom de l'association + situation du terrain,

Siège social de l'association,

Coordonnées du Président,

Coordonnées du secrétaire.

Doc.3: Statuts de l'association publiés au Moniteur avec preuve du dépôt et photocopie de la publication.

Doc.4: Autorisation datée et signée délivrée par le Bourgmestre de la commune où est situé le terrain d'aéromodélisme ou le permis d'environnement.

Doc.5: Autorisation datée et signée délivrée par les propriétaires et/ou locataires des parcelles utilisées.

Doc.6: La carte topographique originale IGN en couleurs (dernière édition) à l'échelle 1/10 000 avec le

terrain dessiné au milieu de la carte.

Doc.7: Un extrait du plan cadastral indiquant les parcelles utilisées.

Doc.8: Un extrait de la matrice cadastrale indiquant les noms des propriétaires et les n° de parcelles utilisées.

Doc.9: Une copie du Règlement de vol de l'association avec la date d'entrée en vigueur et avec toutes les pages numérotées.

Doc.10: Un croquis du terrain au 1/10 000 sur format A4 qui reprend les infrastructures au sol, la zone de décollage et d'approche, le Nord géographique ...

Doc.11: Une autorisation datée et signée des habitants résidant dans un rayon de 200 m autour du terrain.

Doc.12: Une photocopie de la preuve de paiement (pour toute nouvelle demande et en principe une fois tous les 5 ans) sur un compte de la DGTA.

Question environnement

Les sonomètres : centrale d'achats

Pour effectuer leur obligation de mesure du bruit, les clubs doivent être équipés d'un sonomètre. Quelques clubs m'ont demandé si un achat groupé de sonomètres permettrait d'en réduire le coût.

Les exigences légales concernant les sonomètres

Si on respecte la Norme Intégrale publiée au moniteur du 15/05/2003 (chapitre V, sections 1^{re}, article 14, paragraphe 1^{er}), tout aéromodèle susceptible d'évoluer sur un terrain est soumis, par le responsable du club, à une mesure du bruit émis tout en respectant une série de conditions dont certaines sont liées au sonomètre lui-même. Il y est précisé que l'instrument de mesure doit être de classe 2 (CEI 651 et CEI 804), que la mesure doit utiliser la pondération A et pendant au moins 15 secondes.

Le sonomètre de classe 2 doit aussi être soumis annuellement à un calibrage sous la responsabilité de l'Association d'Aéromodélisme (l'AAM), d'un organisme agréé en matière de bruit ou du vendeur du matériel. Ces deux dernières possibilités sont difficiles à réaliser en pratique (vendeurs non équipés de calibreurs, mobilisation du sonomètre, coût supplémentaire non négligeable....).

En pratique...

Les caractéristiques des sonomètres de classe 2 signifient que la précision de l'appareil est comprise entre 1.5 et 3 dB. Inutile d'acheter un appareil de classe 1 d'une précision inférieure à 1.5 dB (sur le marché, les appareils digitaux de classe 1 ont souvent une précision de moins de 0.1dB).

La précision des appareils analogiques (ceux qui possèdent un écran avec une aiguille) n'est pas suffisante même pour une classe 2 (précision > 2dB). Par ailleurs, les sonomètres analogiques ne possèdent pas l'embout nécessaire pour permettre leur calibration. Ils ne sont pas conformes à la Norme Intégrale.

La calibration des sonomètres est un service gratuit offert et organisé par l'AAM une fois par an (lors de la réunion des clubs pour la facilité) mais je rappelle qu'elle peut être aussi effectuée à tout moment à la demande d'un responsable du club (me contacter à ce propos). La calibration est nécessaire malgré que la plupart des sonomètres possèdent une fonction de calibration automatique mais si cette fonction n'est pas correctement calibrée, il induit l'appareil en erreur et la mesure sera faussée.

Le sonomètre de référence de l'AAM (de marque Cirrus et de référence CR 252B) est de classe 1, inutilement précis par rapport aux exigences de la Norme Intégrale. Son prix est supérieur à 660€.

Dans le passé, de nombreux clubs ont acheté un sonomètre

via une centrale d'achat de l'AAM. Cet appareil respecte les exigences légales et semble fiable et endurant. Mais il reste très cher à l'achat. Raison pour laquelle nous sommes partis à la recherche d'un sonomètre digital de qualité, respectant la Norme Intégrale, mais d'un prix plus modique, ce qui permettrait aux clubs de s'équiper à moindre frais et de remplacer leurs appareils analogiques désuets. Les appareils d'origine asiatique sont plus économiques mais pas toujours de bonne qualité ou affectés d'une dérive de la précision de mesure significative qui nécessite régulièrement une calibration afin de ne pas fausser les mesures.

L'AAM ayant fait l'achat d'un excellent calibreur, il faut aussi que les sonomètres soient compatibles avec celui-ci. L'écueil le plus fréquent est la dimension et le diamètre (1/2 pouce) de l'embout du sonomètre qui doit être compatible avec le calibreur de l'AAM et ce n'est pas le cas de tous les appareils. Si un club décide d'acheter un sonomètre moins cher via le Web, il doit faire attention à ce point...qui est rarement précisé dans les caractéristiques techniques de la notice de l'appareil.

L'exploration du marché a permis de retenir deux appareils :

- le sonomètre SEW 2310 SL de classe 1 au prix de 250 €. J'en possède deux que je partage entre les clubs qui m'en font la demande.
- le sonomètre Velleman DVM 85: facilement disponible, assisté par un bon service après-vente dans notre pays ; il est de classe 2, conforme à tous nos desiderata et vendu actuellement au prix de 118.5 € TVA comprise. C'est le sonomètre de mon club et il convient parfaitement. Celui que je possède peut être également mis à la disposition des clubs qui m'en font la demande.

Notons que ces appareils sont fournis dans un coffret muni de mousse extrudée à la forme de l'appareil afin de le protéger au mieux et d'une pile 9V pour les faire fonctionner. Ils possèdent également un filetage comme on en trouve sous les appareils photos ce qui permet de les visser facilement sur n'importe quel trépied dédié à la photo ou caméra vidéo afin de faire des mesures correctes (à la bonne hauteur) sans matériel supplémentaire.

Le sonomètre Velleman DVM 85 est proposé par l'AAM en centrale d'achat. Si vous désirez acheter cet appareil, contactez-moi afin de vous faire remplir un bon de commande, vous effectuez un virement de N fois 118.5 € sur le compte de l'AAM (310-1543101-14) en mentionnant vos références ou les références de votre club. Dès réception de la commande vous serez prévenu. J'assumerai la distribution des appareils à la convenance de chacun (réunion AAM, expo, show, rencontre entre clubs, voie postale..., tout est possible.).

Bonnes mesures du bruit !

Serge VASSART
Commission environnement
serge.vassart@skynet.be
Rue des Merles, 10
6001 Marcinelle



Promotion de l'aéromodélisme chez les 'Busards'

OO-AS300

Fin juin, le club 'Les Busards' a réitéré sa désormais traditionnelle 'journée jeunes'. Pour rappel, cet événement a ceci de particulier qu'il associe notre asbl aux mouvements de jeunesse de la région. C'est une façon simple pour faire découvrir l'aéromodélisme à un groupe de jeunes, et pourquoi pas de susciter des vocations. En 2008 nous avions accueilli des louvetaux, cette année c'était au tour des dirigeants scouts. Ce sont donc de jeunes gens de 17 à 24 ans qui ont participé aux différentes activités organisées par nos bénévoles: simulateur PC, démo de voltige, théorie, tour de contrôle et bien sûr le vol en double commande. Sans oublier la course aux 'Chokotoff', largués en vol par un modèle spécialement équipé! Le bilan de cette journée est à nouveau plus

que positif, tant pour les jeunes que pour notre club. Par ailleurs l'organisation s'est avérée bien plus simple puisque nous ne devions pas 'gérer' une bande de gamins parfois trop enthousiastes. Rendez-vous est donc pris pour l'édition 2010, avec des scouts d'une autre tranche d'âge.

Rappelons que l'AAM sponsorise les formations de jeunes par le biais d'une aide financière et matérielle. Vous trouverez plus d'infos sur le site de la fédération: www.aamodels.be



La 'pointe': un geste auguste qui passe de génération en génération de modélistes...



On fait la file pour le simulateur de vol!

En bref

Réunions 2010

La saison sportive et administrative 2009 touche à sa fin. Les réunions statutaires et sportives de l'an prochain ont été fixées comme suit

24 janvier 2010 : assemblée générale des délégués de clubs de la LBA et proclamation des résultats des championnats 2009 - Ontmoetingencentrum Hofstade

31 janvier 2010 : assemblée sportive des clubs de l'AAM à 10h, étalonnage des sonomètres à 12h et assemblée générale statutaire de l'AAM 14h à l'Arsenal de Namur

21 février 2010 : assemblée statutaire de la LBA à 14h30 au Bolwerk à Vilvorde

Un imprimeur oublieux ?

Les lecteurs attentifs du numéro précédent de notre trimestriel se sont aperçus qu'il manquait quatre pages en fin de numéro. Elles étaient en effet mentionnées au sommaire en page 3. Renseignements pris, notre imprimeur a été forcé de reconnaître qu'il avait fait une erreur lors de la préparation des films pour ce numéro. Sa technique implique la préparation de films par blocs de 16 pages. Pour les blocs restants, les pages subissent un traitement distinct et sont imprimées séparément sur une plus petite machine. Le dernier bloc de quatre pages a tout simplement été oublié ! Notre imprimeur, la firme Binst située à Humbeek, nous a présenté ses excuses et nous a proposé une rétribution pour compenser notamment le manque à gagner dû à la non impression d'une demi-page publicitaire. Les quatre pages manquantes sont publiées en fin du présent numéro. Nos excuses aux annonceurs, à l'auteur de l'article 925 ainsi qu'au club organisateur de cette rencontre, l'Exocet Club Hemptinne.

Espérons que le compte exceptionnel des pages du présent numéro, le plus épais jamais publié, ne troublera pas notre cher imprimeur...

Deuxième journée pédagogique à Saint Hubert

Comme en 2008, l'AAM a été invitée à participer dans la région de Saint Hubert à une journée pédagogique organisée par la Fondation Saint Hubert pour la Communauté Française. Cette fois, c'est le parc du Domaine provincial de Mirwart qui a accueilli l'opération. Près de 3000 enfants y ont été amenés de tous les coins de la partie francophone de notre pays. Encadrés par leurs instituteurs, ils y avaient

le choix entre plusieurs dizaines d'activités dans tous les domaines. L'AAM y a participé en accueillant 18 classes d'enfants de fin du primaire (10-12 ans) dans trois tentes-stand où nos bénévoles du jour (Gérard Proot, Patrick Bossin, Stefan Wilski, Jean-Louis Schyns, Paulette Halleux et Robert Herzog) ont eu l'occasion de les initier à l'aéromodélisme: petite intro à l'aérodynamique, éléments d'une radiocommande, écolage au pilotage sur simulateur et assemblage d'un petit planeur en dépron. Le climat a été quelque peu plus clément qu'en 2008 et tous les enfants et enseignants nous ont coté très haut dans leur classement des meilleurs stands. Voilà une belle occasion d'inoculer aux plus petits l'envie des choses de l'air.

Nouvelle circulaire de la DGTA ?

Lors d'une récente entrevue avec nos personnes de contact à la DGTA, nous avons appris qu'une nouvelle version de la circulaire GDF01 est en préparation. Nous serons bientôt invités à nous exprimer à son propos. Gageons qu'elle aura subi les améliorations et corrections que nous avons demandées. En tous cas, le conflit entre sa version actuelle et les dispositions de la Région Wallonne en matière de bruit auraient enfin disparu : tous les modèles motorisés évoluant en Belgique seront limités à l'émission de 86 dBA mesurés à sept mètres. Toute autre disposition dépendra de l'autorité régionale concernée.

MODELMA 2010

Le Salon Modelma de Bruxelles se tiendra au palais 9 du Heysel, les 13 et 14 mars 2010. Notre président Gérard Proot assure la coordination de cette exposition, où nous invitons tous nos membres à participer à l'exposition statique, ainsi qu'aux démonstrations en vol pour les modèles électriques d'intérieur. Nous invitons dès maintenant tous les intéressés à contacter Gérard, par email à g.proot@skynet.be, par courrier postal à son adresse : 274, rue J. Wauters à 7110 Strépy-Bracquegnies, ou par téléphone au 064 67 83 61. L'AAM assurera le matériel exposé et remboursera les frais de parking. Veuillez lui signaler si vous pouvez participer à l'animation du stand AAM (contacts avec le public, encadrement des simulateurs de vol, etc.) et à quel moment (matin et/ou après-midi du samedi et/ou du dimanche). Pour ceux qui peuvent exposer des modèles ou du matériel, veuillez signaler ce qui suit:

- type de matériel ou d'avion
- valeur à assurer

En bref

17th Summer Soaring Criterium F3B

Le Club Royal Petite Aviation Liégeoise a renoué cet été avec une tradition vieille de plus de trente ans. En 1977 avait lieu la première édition du Summer Soaring Criterium qui était organisé à l'époque sur le magnifique terrain d'Amay, là même où la Belgique

France aux récents championnats à Ivance. Cet appareil facilite grandement le travail des juges de base en distance et en vitesse et évite bien des erreurs.

Aux commandes du concours, on retrouve notre champion national et ancien Champion du Monde F3B Denis Duchesne. Les meilleurs

pilotes F3B belges sont placés à des postes-clé de l'organisation, afin d'en assurer le meilleur déroulement. Paulette Halleux assure la direction des vols et votre serviteur s'occupe de la gestion informatique des résultats. Le brouillard viendra quelque peu perturber le départ des vols le dimanche matin, de sorte qu'il ne sera pas possible de voler trois tours complets. Mais le dimanche après-midi,



organisait en 1979 le second Championnat du Monde F3B. Ce ne sont pas moins de seize éditions de ce criterium qui furent organisées, soit à Amay soit à Bruxelles (au parking C cher à la mémoire de nombreux modélistes bruxellois...). Mais le terrain d'Amay allait être appelé à d'autres missions et le CRPAL a su trouver à Anthisnes une nouvelle base d'opérations. Grâce aux excellents contacts que son président a su lier avec les voisins et les autorités communales, le site d'Anthisnes est redevenu un pôle essentiel de l'aéromodélisme en région liégeoise. Au fil d'une série d'extensions, le terrain est devenu suffisamment grand pour pouvoir envisager d'y organiser un grand concours international de planeurs. L'an passé déjà, une «Speed Cup» avait eu lieu avec grand succès. Cette année, une soixantaine de concurrents se sont retrouvés sur le plateau d'Anthisnes pour en découdre avec leurs planeurs F3B. Parmi eux plusieurs champions du monde sortants ou en titre. Des pilotes de neuf pays sont présents: Allemagne, Argentine, Australie, France, Grande Bretagne, Pays-Bas, République Tchèque, Suisse et Belgique. L'installation de signalisation «historique» du CRPAL a fait place à un appareillage basé sur un microcontrôleur qui nous a été prêtée gracieusement par Philippe Lagrue, chef d'équipe de

di, tous les concurrents s'en retrouvent ravis de l'excellent week-end qu'ils ont passé à Anthisnes et se promettent de revenir plus nombreux encore l'an prochain.

Longue vie au Summer Soaring Criterium !
Robert

Calendrier Indoor 2009-2010

Pour cet hiver, les rendez-vous suivants sont réservés aux compétitions comptant pour les championnats de Belgique de vol d'intérieur:

29 Novembre 2009	The Little Wings thelittlewings@lycos.com Sporthal, Bevegemse Vijvers 1 9620 ZOTTEGEM
20 Décembre 2009	Exocet Club Hemptinne www.clubaam.be/exocet-hemptinne Couvidôme Salle Bernard Pignon, Plaine des Sports 5660 COUVIN
17 Janvier 2010	Inter Clubs Indoor de Mons www.interclubindoor.com Hall Omnisports Salle Max Haudain Rue du Chapitre 3 7080 FRAMERIES.
14 Février 2010	Club et lieu à communiquer

Gérard

Construisons un Lavochkin-15 de belle taille...



Pour une poignée de roubles

Encore une production de l'Est bon marché, me direz-vous... C'est vrai, le Lavochkin-15 est un pur produit Soviétique: facile à construire, facile à piloter et dans sa catégorie c'est sans aucun doute le moins cher. Bref, un vrai jet pour prolétaires! Qui sait, ce vestige de la guerre froide pourrait bien vous faire trahir le balsa, la fibre et le méthanol pour passer dans le camp de l'EDF et du dépron...

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

En ce glorieux matin de printemps, le vent souffle sur la steppe. Le prototype du La-15 frémit sur sa rampe de lancement tandis que le camarade-constructeur-pilote ajuste calmement les sangles de son Cockpit MM. Un bref test de la turbine confirme que tout est en ordre. Le pilote lève le bras et s'écrie за родину ('Za Rodinu!' ou «Pour la Patrie!») puis enfonce

résolument la pédale de lancement. Le fier chasseur soviétique s'élance alors à l'assaut du ciel, escaladant l'azur sous un angle impressionnant! Pas le temps de toucher à quoi que ce soit, l'appareil se sépare déjà de sa catapulte, à dix mètres d'altitude et 45° d'angle d'attaque... Les dignitaires du parti retiennent leur souffle, tandis qu'un camarade trop bavard hurle: 'Pousse, tu vas décrocher!'. Il sera fusillé pour défaitisme car à la surprise générale, le Lavochkin reprend sa ligne de vol tout seul, aidé par de nombreux coups de trim à piquer... Aux commandes, l'ambiance est moins tendue. A part cette tendance marquée à lever le nez, l'appareil répond docilement. Il est même impossible de le faire décrocher, contrairement à ce qu'insinuaient ce traître à la solde de l'occident! Cela dit, et sans vouloir critiquer, les ingénieurs de Focke-Wulf prisonniers au bureau d'études Lavochkin avaient raison. Avec son volume important et son poids plume, le La-15 vole plus comme un EasyGlider impérialiste que

L'atterrissage est une formalité.



comme un vrai jet. On peut même faire du sur-place à mi-puissance face à seulement 20km/h de vent! En revanche, vent arrière le park-flyer géant prend une vitesse formidable et traverse le terrain à toute allure, en illustre représentant du Peuple Victorieux! En le soutenant dans les virages il vire très proprement, même si on se surprend parfois à actionner une gouverne de direction inexistante... Le bruit de la turbine est kolossal et augmente encore la présence de l'engin en vol. Les évolutions sont tendues et très précises, il est facile de passer à trois mètres de l'antenne. Le tonneau tourne de façon réaliste, c'est à dire pas très vite et en légère barrique (de Smirnoff). Le profil d'aile exige par contre un maximum de profondeur à pousser sur le dos. Quant au looping, il se fait 'à fond les manettes' car même en piquant à mort l'avion ne restitue pas un kopek... En fait de voltige, on se régale donc de passages de piste (très) bas avec virages 'en oreille' bien coulés pour ne pas lui briser son élan. Un pilotage hybride, à mi-chemin du jet et du planeur en mousse...

Stabilité incroyable

Bon, tout ça c'est très bien mais il faut penser à se poser... Le nouveau Héros de l'Union Soviétique aligne le prototype sur la prairie d'herbe grasse (pour tromper l'ennemi et ne pas endommager le fuselage). Avec son aile en forte flèche et ses saumons vrillés, le chasseur est d'une stabilité incroyable. Face au vent, l'approche est lente et l'allongement faible. Le poser se fait nez haut, sans le moindre rebond grâce à la quille arrière, qui plaque immédiatement l'avion au sol. Sans vent, il allonge un peu mais on le place à coup sûr 'aux pieds'. Contrairement à ses homologues au kérosène, ce gros avion convient donc à un terrain exigu. Un avantage tactique, assurément...

Sous les applaudissements du Premier Secrétaire, le camarade-constructeur-pilote prépare déjà son appareil pour un prochain vol. Cette fois, le décollage se fera avec 7% de mixage de la profondeur vers le bas lors de la pleine puissance... Et de fait, glorieusement propulsé par sa catapulte, le Lavochkin-15 part cette fois sous une pente raisonnable pour saluer le triomphe des Masses Modélistes!

Fiche technique

Longueur: 144cm
Envergure: 124cm
Masse: 1.550gr
Surface alaire: 35dm²
Turbine: 76 à 84mm, 1.000 à 1.400gr de poussée
Propulsion: 600 à 800 watts
Accu: lipo 4S 3000 mah
Profil d'aile: Clark-Y modifié

Banc d'essais volant

Ce modèle n'était pas fait pour durer. Mais comme il connaît un succès extraordinaire partout où je le sors, voilà sa vie prolongée de façon inattendue... Au départ, je cherchais un avion 'vite construit', juste pour tester une turbine Kyosho rescapée d'un T-33 crashé. Un brushless de 2.500 t/volts dormait dans un tiroir, tout comme un ancien accu Lipo 4S de 3000mAh. Quelques 'Google' plus loin et le La-15 était choisi. En fonction de la taille de la turbine (78mm), l'envergure retenue est de 124cm, ce qui donne l'échelle 1/7e. C'est là que je commets une grossière erreur... N'étant pas habitué aux ailes en forte flèche, je crois avoir affaire à un 'petit' modèle bien adapté à sa propulsion. En réalité à cette échelle le Lavochkin est énoooooorme, en tout cas pour un avion en dépron. Posé à côté de mon P-40 de 170cm d'envergure, il semble de la même taille...

Un 'Park Flyer' du genre 'volumineux'...





*Vous l'entendez, le
turboréacteur Klimov?*

Une fois la construction entamée, pas question de revenir en arrière. Au final, l'avion sort à 1.450gr ce qui est exceptionnel pour un modèle aussi



*Il n'y manque que l'odeur...
On peut rêver, non ?*

*Décollage à la catapulte:
sûr et efficace*

volumineux. La turbine est noyée dans le modèle, il vaut donc mieux la tester au préalable pour être certain que rien ne se détache après quelques vols. Une goutte de 'Loctite' sur le porte-turbine et toutes les vis de fixation est une sage



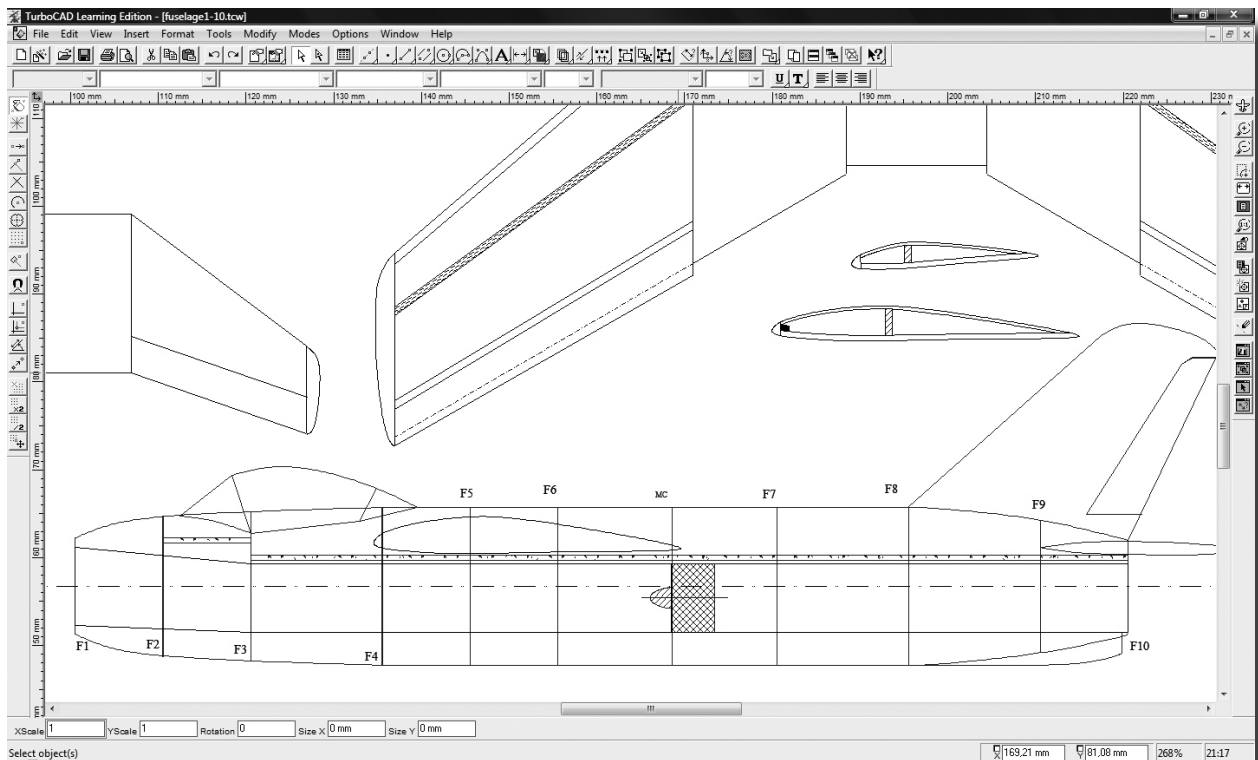
précaution. Et bien entendu, le rotor doit être parfaitement équilibré.

Les modélistes historiens auront constaté que ce La-15 est loin d'être une maquette exacte. Le stab perché très haut sur la dérive du grandeur se trouve ici sur le fuselage. L'aile est un peu agrandie, tout comme l'empennage. Le but est de faciliter la construction et de gagner en charge alaire. Enfin, le pilotage se fait en deux axes, ailerons et profondeur. Souvenez-vous que le modèle était au départ destiné à voler seulement quelques fois pour tester la turbine. Bien sûr, il est tout à fait possible d'ajouter une commande de direction et de rectifier l'aspect 'maquette' de cet avion. Vu le poids obtenu et les performances de l'avion à basse vitesse, quelques grammes de plus ne lui feront pas peur.

EDF: 'Electric Ducted Fan'

Après quelques vols en configuration de base (370watts, 850gr de poussée et une vitesse un peu 'limite'), j'ai acheté un nouveau lipo, toujours chinois, mais plus performant. Résultat : ma turbine Kyosho a littéralement explosé au premier essai! Une turbine Haoye de 3 pouces, beaucoup plus solide, a donc pris sa place. Le moteur est devenu un Keda 28-57-14L de 2000t/v. Il est un poil trop 'lent' pour cette turbine, mais à 41A en pointe la puissance mesurée au sol s'élève à 600 watts. Cela donne 1.150gr de poussée statique et une vitesse d'éjection cette fois confortable. La masse passe à 1.550gr et le centrage avance un peu mais c'est sans conséquences. Quatre éléments lipos '20-30C' de +/- 3000mAh sont nécessaires pour centrer le modèle. Un contrôleur basique de 60A et un 'UBec' pour l'alimentation radio complètent l'inventaire.

Pour vraiment optimiser ce jet, on pourrait monter jusqu'à 800 watts de puissance en optant pour un moteur de ± 200 gr et au 'KV' plus proche de 2400. La cellule peut parfaitement s'accommoder d'une Wemotec HW-609 ou même d'une HW-620 de 84mm par exemple. Si nécessaire, vous pouvez adapter le diamètre du maître couple (MC). Le tube de la veine d'air formera un léger cône de part et d'autre pour rejoindre les couples situés devant et derrière. Cependant, il faut éviter de trop exagérer. Ce jet vole bien surtout parce que c'est une plume. Il n'est absolument pas conçu pour 6 Kokam et un Hacker de l'enfer de la mort!



Modèle 'perso'

Ne cherchez pas ce La-15 chez votre revendeur, car il s'agit d'un modèle 'perso' que j'ai conçu de A à Z, en commençant par le tracé des plans sur ordinateur. Il est très bon marché puisqu'il est fait principalement de dépron. En optant pour des composants à bas prix, la propulsion complète ne dépasse pas 200€ (moteur, contrôleur, turbine et accu). Si le pilotage est à la portée de tout modéliste qui maîtrise un trainer 'aile basse', la construction demande par contre un minimum de savoir-faire. Il faut par exemple savoir mouler une verrière.

Cela dit, cette réalisation démontre que l'on peut parfaitement faire voler un 'jet' de bonne taille sans être ni riche, ni 'pro' du pilotage. Celui qui veut se lancer dans l'aventure peut me contacter, je lui fournirai les plans au format dxf par email. Pour un modéliste débrouillard ayant déjà construit des kits en balsa, le La-15 ne devrait pas poser de problèmes, d'autant que je répondrai volontiers à tous les appels au secours ;-)

Vidéo: <http://www.rcpilot-videos.magnify.net/item/F4YJDN86507XFX5>

La construction est simple, mais demande un minimum de savoir-faire.

Lavochkin-15, nom de code OTAN: 'Fantail'

La défaite allemande de 1945 a livré à l'Armée Rouge un nombre important d'avions à réaction très en avance sur leur temps. Parmi eux, les études de Messerschmitt sur les ailes en flèche et un avion conçu par Focke Wulf, le Ta-183. Il n'est donc pas étonnant que ces travaux constituent la base de deux appareils présentés début 1948 à l'aviation soviétique: le MiG-15 et le La-15. Les deux chasseurs se ressemblent fort: fuselage cylindrique, large dérive portant un stab surélevé, aile en forte flèche,... Le La-15 possède cependant une aile haute, contrairement au MiG, qui est à aile médiane. Tous deux font appel à une copie de réacteur Rolls-Royce: le 'Derwent' pour Lavochkin et le 'Nene' pour Mikoyan-Gurevich. Dès les premiers tests, le La-15 est le préféré des pilotes: plus maniable, plus facile à piloter et capable de voler confortablement à très haute altitude grâce à son cockpit pressurisé. La mise en production est immédiate et 235 appareils sont livrés. Mais entre-temps, les Britanniques ont amélioré leur moteur 'Nene'. Les modifications profitent directement au MiG-15, par ailleurs plus facile à produire. C'est donc ce dernier qui fait l'objet d'une fabrication massive sous la désignation 'MiG-15bis' (plus de 12.000 modèles tous types confondus). Lors de la guerre de Corée, ce sont les MiG-15 qui prennent part au combat. Les La-15, plus performants, sont affectés à la défense aérienne de Moscou et d'autres objectifs capitaux en Union Soviétique. L'avion terminera finalement une carrière aussi brillante que méconnue en 1954.



Chronique de la délégation belge au Championnat du Monde F3B à Ivancice (République tchèque)

Du 30 juillet au 9 août 2009

Notre délégation comprend trois pilotes, tous membres de l'AAM : Denis Duchesne et Steeve Hansoulle du CRPAL, et Alex Barbier du Exocet Club Hemptinne. Paulette Halleux a été choisie par les pilotes comme chef d'équipe. Frédéric Belche, Simon Pirard et votre serviteur seront les aides au lancer et aux treuils. Paulette et Robert font le voyage en deux jours, avec une étape près de Nuremberg. Les pilotes Denis, Steeve et Alex, accompagnés de Simon Pirard, ont fait le déplacement d'une traite depuis la région liégeoise. Ils disposent, grâce à l'aide d'un sponsor, d'une superbe Peugeot Expert, un monovolume prévu pour huit personnes mais dont la banquette arrière, une fois retirée, a fait place à tout le matériel. La route qui passe par l'Allemagne connaît plusieurs chantiers et ralentissements, mais le pire est le segment d'autoroute entre Prague et Brno ; il doit avoir été sponsorisé par les amortisseurs Monroe... Ça fait 150km de tôle ondulée, au point que l'on en vient à craindre pour les boulons de roues...

Notre base locale est l'hôtel MotorSport à Ostrovacice, un patelin situé à une quinzaine de km de Ivancice. On se situe tout près de l'automotodrome Masaryk de Brno et notre hôtel est clairement un repère pour les fanas de la vitesse sur roues. Le vendredi, on va visiter le terrain de vol. Après les affres du bain de boue que l'on a connu lors du championnat F3B de 2007 en Suisse, le terrain semble exceptionnellement bien préparé. Des voiles de feutre recouvrent toute la zone entre les deux rangs de treuils, et même au niveau des renvois, des bandes de feutre recouvrent le sol.

Le Paradis Tchèque

L'infrastructure du terrain d'Ivancice, baptisé « Czech Paradise », mérite quelques commentaires : le terrain est un grand complexe flambant neuf, inauguré un mois plus tôt, avec piste asphaltée de 20m x 100m, bâtiment préfabriqué dont l'étage comporte plusieurs chambres et le rez-de-chaussée une cuisine, une salle de restaurant, un garage, une salle de réunion et des toilettes parfaites. Devant le bâtiment se situe une grande terrasse ombragée. La zone du public est protégée par un grand filet de près de quatre mètres de haut sur plus de 100 mètres de long. Sur une grande aire gazonnée voisine est prévu le camping avec éclairage public, raccordement eau et électricité. Le tout est complété par un grand parking prévu

pour une centaine de véhicules. Le tout vient d'être achevé grâce à des subsides de... la Communauté Européenne ! Il doit y avoir des modélistes au bras long dans le Model Club de Brno... Il y a même une connexion WLAN gratuite disponible en permanence et une webcam transmet à tout moment sur Internet les activités qui se déroulent au centre du terrain. Pour le championnat F3B, le club dispose en plus du champ voisin, récemment moissonné et roulé, où seront positionnés les treuils et les zones d'atterrissage.

La journée d'observation au terrain se déroule sans émotion particulière. L'ancien champion du Monde F3B et F3J Joe Wurst, devenu entre-temps citoyen Néo-Zélandais, se fait remarquer avec les lancé main de son planeur F3B Ceres... Ces lancers propulsent son planeur à une quinzaine de mètre d'altitude. Cela lui permet de prendre le thermique, quand il y en a un, ou au moins pour se présenter idéalement pour un atterrissage de précision. Le concepteur et constructeur du planeur Ceres Jiri

Baudis lui en a amené un second, déjà équipé des servos. Joe y a «tapé» un récepteur (2.4 GHz bien entendu...) et sans autre réglage que la vérification du centrage, il s'est mis à répéter des lancers, bientôt imité par les frères Herrig (Martin Herrig est le champion du Monde sortant).

Jour «moins deux»

Aujourd'hui, pendant que débute le concours international ouvert qui précède le championnat, nous nous rendons au terrain d'entraînement. Il est situé à une quinzaine de kilomètres au Sud de Ivancice. Il s'agit en fait d'un petit terrain d'aviation sportive pour constructeurs amateurs et vélivolistes motorisés. Pour nous, sa situation et ses dimensions sont absolument parfaites. Nous y sommes seuls jusqu'aux environs de 11h30, moment où les Polonais y débarquent aussi. Les conditions aérologiques, par la température et l'ensoleillement actuel, sont parfaites. Il y a de belles pompes et les trous qui vont avec...

A 14h30, notre aide et lanceur attitré Frédéric Belche doit arriver à la gare de Brno, après son voyage par SN Brussels Airlines jusqu'à

Vienne. Nous l'y cueillons à 15h, soit juste à temps pour arriver encore à Ivancice à 16h pour la cérémonie d'ouverture du championnat. Mais une fois arrivés au terrain, on apprend qu'elle est retardée à 17h. On a bien le temps de prendre une bonne bière (la Pilsner Urquell, mère de toutes les Pils



Le fameux Challenge Houlberg, offert en son temps par la Belgique, récompense tous les deux ans le Champion du Monde F3B



Une vue de l'infrastructure du "Czech Heaven", littéralement "Le Paradis Tchèque" (de l'aéromodélisme....) le 13 mai 2009, quelques semaines avant le championnat. Ici, on est occupé à poser la piste en asphalte

européennes), alors que les pilotes qui participent à l'Inter préfèrent s'abstenir... Ils nous lancent des regards envieux....

Nous avons revêtu nos fameux T-shirt F3B d'un orange vif. On nous voit de très loin, mais certains nous demandent si la Belgique a été annexée à la Hollande ! Tant pis, car nos T-shirt excédentaires se vendent très bien, ce qui permettra encore à l'équipe d'amortir l'achat de quelques kilomètres de fil nylon !

La cérémonie d'ouverture commence par le traditionnel défilé des équipes. Après quelques brefs discours, on assiste au passage de trois avions de tourisme qui nous donnent une jolie démonstration de leur virtuosité. Suit une magnifique démonstration d'hélicoptère 3D en musique, puis d'un beau modèle à réacteur. La cérémonie se termine par la déclaration d'ouverture du championnat par le président du jury FAI Tomas Bartovsky.

Jour «moins un»

Pour les participants à la World Cup, c'est le second jour de compétition. Pour nous et les Polonais, c'est une seconde matinée passée au terrain d'entraînement. Les propriétaires de l'aérodrome se préparent à faire évoluer leurs drôles de machines. Une des deux ressemble à un assemblage de caisses à savon, avec sur le couple pare-feu un gros monocylindre de quelques centaines de cc. Steeve estime que le moteur du remorqueur de Dominique est plus gros que celui de ce monoplace...

Nous arrivons au terrain après les Polonais, qui ont malheureusement un «terminal crash with extreme prejudice», sans doute sur panne ou interférence radio.

Nous nous livrons à notre routine classique: quelques vols de durée, pour s'apercevoir que les thermiques ne sont pas donnés à tous, quelques passages en vitesse après installation de la signalisation, contrôlée par Paulette et Robert. On fait aussi quelques vols de distance, dont un mémorable vol de Steeve qui a fait 30 bases en 3min58. Cela lui fait monter la confiance en soi de plusieurs crans...

Retour au terrain pour un lunch melon-jambon fumé apprécié de tous. Incomparablement mieux que la tambouille tchèque. Cet après-midi, on va pouvoir mesurer les treuils sur l'installation officielle. Aux dernières nouvelles, il y aurait un décalage de -0.2 milliOhm par rapport à notre appareil belge. Mieux vaut vérifier....

En fin de journée, l'inter s'est terminé. Les trois premiers ne surprendront personne: Un certain Martin Herrig, champion sortant, suivi d'un autre double champion, le Suisse Andréas Böhlen ; et un certain Joe Wurst s'adjuge la troisième place.

Nous pouvons disposer du terrain officiel pour quelques derniers vols de calibrage. Les enregistrements des modèles se sont passés sans encombre, mais une dernière surprise nous attend. Dans la troisième version des ordres de départ, les fréquences des Belges sont à nouveau erronées... On aura donc bientôt une quatrième version. En attendant, je complète quelques informations sur le site web de notre équipe (www.f3b.be) et je poste sur Youtube quelques vidéos de la réunion des chefs d'équipe et du processing des modèles...

Et en effet, vers 19h, nous pouvons enfin vérifier les ordres de départ «finaux». On termine la soirée par une bonne session de

Nos trois pilotes et leur chef d'équipe Paulette Halleux au retour d'un vol d'Alex Barbier.





Le directeur du concours Roman Vojtech a eu la présence d'esprit de prendre une photo lors de la tempête qui vient d'emporter, en pleine nuit, la tonnelle des Sud-Africains

décompression à la piscine de l'hôtel et un excellent repas. Le moral de l'équipe est au zénith.

... La nuit de tous les dangers

Mais la journée «moins-un» n'était près de se terminer... Vers 22h, alors que nous terminons notre repas à l'hôtel, un énorme orage éclate avec une violence inouïe. Quelques minutes plus tard, le patron de l'hôtel qui s'est informé à la météo nous annonce qu'une très grosse perturbation descend depuis l'ancienne Allemagne de l'Est, avec des pluies de grêlons «gros comme ça» (son geste esquisse la taille d'un oeuf de poule...!). Songez à la panique: notre tente Quechua ne supportera peut être pas une grosse tempête, mais qu'en sera-t-il des chapiteaux de l'organisateur sous lesquels nous avons laissé pour la nuit nos modèles montés. Une minute plus tard, plus d'électricité! Et le vent se déchaîne, en même temps qu'une pluie battante et des éclairs qui illuminent la nuit presque en continu. Les parasols de la terrasse ploient comme des fétus de paille. Il est provisoirement impensable de sortir, et sûrement de se rendre au terrain. Vers 23h15, le vent a un peu faibli et les pilotes décident de se rendre au terrain, par des routes parfois encombrées d'arbres abattus. Mais la Peugeot passe de justesse et arrivés au terrain, on évalue les dégâts: toutes les tentes des concurrents sont dévastées; les chapiteaux eux ont tenu... Ouf! Les planeurs sont hâtivement démontés et rangés dans la Peugeot. Retour à l'hôtel vers minuit trente. Il est remarquable que les routes ont déjà été dégagées. Bel exemple d'efficacité de nos amis Tchèques. A l'hôtel, il n'y a toujours ni eau ni électricité. Mais le principal est sauf, à savoir les planeurs. On verra demain matin pour la tente Quechua et le matériel qui est resté dessous...

Jour «un» et état des dégâts

Bon, la nuit fut courte mais on respecte quand même l'heure prévue pour le petit déjeuner: 6h00. Départ pour le terrain vers 6h45. Les routes sont bien dégagées et il ne reste plus que des brindilles qui jonchent le sol çà et là.

Arrivés au terrain, en effet toutes les tentes des participants et des campeurs sont au sol, variablement déchirées. Certains des campeurs ont pu passer la nuit au sec dans les chambres du Paradis Tchèque! Notre Quechua a fort souffert et la toile est déchirée. Plusieurs piquets de l'armature sont aussi éclatés. On répare le tout au tape renforcé et vers 8h30, la tente est à nouveau debout. Celle des Sud-Africains (voir la photo sur cette page) est également réparée; elle est simplement raccourcie d'un tiers. La grande tente blanche des Allemands a disparu et est remplacée par une tonnelle qui ne correspond pas à leur standing! On reverra la

tente allemande réapparaître deux jours plus tard. Des coins d'assemblage de l'armature qui avaient rendu l'âme sous l'orage ont été ressoudés chez un forgeron local et tout a pu être remonté, presque comme neuf.

Le terrain de vol, détrempé, est interdit d'accès pour tous jusqu'à 10h15, afin d'éviter de le transformer en bourbier. L'organisateur place un feutre additionnel sur le chemin d'accès. La tente de management du concours est remontée avec succès et vers 10h45, le concours peut enfin commencer. On démarre par la durée où Alex passe en second groupe. Denis et Steeve sont quant à eux dans les deux derniers groupes. Ils voleront donc aux environs de 13h.

Le premier tour

Durée : Alex s'en sort somme toute très bien, en grattant magnifiquement à partir de moins de 10m d'altitude pendant les deux dernières minutes... 10m02s et 1mètre... Contrat bien rempli! Steeve fait 10.00 et 1m, Denis à son tour fait 9.59 et 2m. Tout va bien!

Distance: Alex vole en premier. Son premier câble casse alors qu'il n'y a pas encore de tension... Nouveau fil et bonne montée. Alex termine avec 19 contre 25 pour le Suédois Pasi Vaisanen. Pas mal. Steeve fait 23 contre 25 pour Martin Herrig. Denis 27 contre 29 pour Martin Weberschock. Espérons que nos prochaines distances seront meilleures car avec celles-ci, nous avons déjà concédé au moins une quarantaine de points à la concurrence. Mais le concours vient seulement de commencer. A 15h30, on commencera la vitesse du premier tour.

Erkki Arima, membre du jury FAI, nous approche pour demander de fournir les spécifications de nos batteries Yuasa. Décidément, les Allemands auraient-ils une dent contre nous? Lors du dernier Eurotour, ils s'étaient déjà plaints de nos batteries marquées « Calcium ». Certains ignares prétendent que nos batteries ne seraient pas au plomb, mais au calcium! Piètres connaissances en chimie générale, messieurs! Des appels à la firme YUASA Europe sont lancés par email et par téléphone. Nous contactons, la division allemande, puis française, puis encore anglaise de la marque. Nous espérons recevoir sans délai la fiche technique requise. L'information nous arrive par

email en fin de journée, de la division anglaise de la firme. Le jury se déclare satisfait et nous sommes «dédouanés». Thank you, Mister James Hitton.

Vitesse : Le premier vol de vitesse se passe sous un ciel généralement dégagé, avec un léger voile de nuages en altitude et un vent faible d'Ouest. Alex vole en 10ème position et fait un 18.4 sec. Tout au long de l'épreuve, le vent baisse pour devenir quasi nul vers la fin. Steeve fait un bon 17.30 et Denis 16.37. Le meilleur vol du tour est à 15.34 pour Daniele Amici d'Italie. A la fin du premier, nos pilotes se classent 12 (Denis) 19 (Steeve) et 42 (Alex).

Tour 2

Durée : Denis part dans le deuxième groupe... 10 min. et 85 points d'atterrissage seulement... Le ciel est complètement couvert et le vent quasi nul. Steeve part second. Il fait un très bon score. Alex part troisième. A 19h45 enfin, réunion des chefs d'équipe et fin bienvenue d'une journée dont le début fut plutôt agité.

Jour «deux»

Distance : Le jour deux s'annonce peu attrayant côté météo: ciel couvert avec risque élevé de pluie. Vent du Nord. Vu cette direction, on peut treuiller dans les deux sens, avec un total de cinq aides, dont un à chaque série de renvois. Il est impératif de bien gérer les retours de fils, car comme le vent est à environ 90 degrés, chaque fil redescend en croisant tous les autres...

Le départ des vols est prévu à 8h00 mais est retardé jusqu'à 9h00. Malgré une pluie légère, le concours démarre. Il va falloir employer du «choco» pour les surfaces afin de contrer les effets indésirables des gouttes de pluie... Denis arrive à faire jeu égal avec Martin Herrig 22/22, Il lui a malheureusement manqué deux secondes pour faire une base de plus. Alex fait 18/22. Il se pose dans la zone de sécurité en base A. Aïe ! 300 points de pénalité ! Steeve fait jeu égal avec Christian Müller: 24/24.

Vitesse : la vitesse commence vers 11h30, toujours sous une pluie légère... Eh bien non... La pluie est trop gênante et on décide de temporiser. En début d'après-midi, on prend la décision curieuse de voler la durée du tour 3 avant la vitesse du deux... Y aurait-il une influence germanique sur cette décision, qui nous dit-on, vient du jury. Enfin, ne polémiquons pas.

Tour 3

Durée : Nos pilotes s'exécutent comme suit: Steeve fait 8.51 et 1m dans un temps difficile. Mais il y a bien entendu quelqu'un qui fait 10 min dans son groupe... Alex fait 6.22 et 90 points, dans un temps encore plus difficile. On commence à croire à l'existence d'un léger effet de pente du côté de la route qui longe le terrain à quelques 300m. Mais ce n'est manifestement pas la panacée. Plusieurs pilotes vont au tapis prématurément. Denis a tiré

les marrons du feu puisqu'il fait 10.00 et 0m, en exploitant une pompe qui s'est fort déportée et a emporté les planeurs qui l'exploitaient fort loin sous le vent.

Suite des opérations...

La vitesse 3 démarre sous un ciel couvert avec d'occasionnelles petites pluies. Puis la pluie s'est réellement installée. Comme on avait annoncé lors des réunions de chefs d'équipe que s'il pleuvait, les vols de vitesse seraient répartis en trois groupes, le directeur de concours annonce que le troisième groupe, où figurait Steeve, serait répété, puisque la pluie avait provoqué un arrêt prolongé. OK, pas de souci. Mais la pluie se prolonge... Ne voilà-t-il pas qu'après une longue pause, le directeur annonce que « l'article 14 du code a convaincu le jury que l'on devait continuer sans avoir recours au classement par groupe »... Émotion sur le terrain ! Paulette bondit comme une balle hors de son Handy-Seat pour aller protester contre ces tergiversations. Il se fait que le jury a été chargé samedi de la décision des arrêts de vol, mais cette décision qui remet en cause un accord unanime pris plus tôt dérange tout le monde. Le juge allemand Ralf Decker a toujours été opposé au concept de group scoring en vitesse. Son rôle dans le développement du F3B a certes été décisif et ses multiples titres de champion ont bien entendu assis son autorité. Mais le règlement est développé par la CIAM et n'est pas sujet à interprétations au gré de chacun.... On pense que, sous son influence, le jury a usé de l'article 14 de la section ABR du code sportif pour faire annuler, au possible profit de l'équipe allemande (si on vole la vitesse en plusieurs groupes, il y a autant de pilotes qui vont remporter 1000 points; or l'Allemand Martin Herrig est un des meilleurs en vitesse...), la procédure précédemment adoptée à l'unanimité des chefs d'équipe et du jury deux jours plus tôt. Inspirés par Paulette, l'ensemble des chefs d'équipe convainc aisément le directeur de concours Roman Vojcheck de revenir à la décision initiale. Une fois de plus, Paulette a montré sa grande maîtrise du code sportif et est arrivée à

Ci-dessous une vue du terrain avec la zone entre les treuils, complètement recouverte de feutre pour parer aux ennuis qu'entraînerait une forte pluie. Ils ont été bien inspirés, nos amis Tchèques...



redresser d'inacceptables interférences du jury dans la gestion d'un championnat. Roman, par ailleurs excellent directeur de compétition, a été applaudi pour cette sage décision. Espérons que le jury se limite dorénavant à son rôle essentiel, sinon unique, d'organe de référence en cas de recours contre une décision de l'organisateur.

Vitesse du tour 2 : Le troisième groupe de vitesse revole donc. Y figure Steeve qui avait fait un 15 sec. lors des vols annulés. Cette fois, Steeve a connu sans doute le vol de vitesse le plus chahuté de sa carrière: il quitte prématurément le fil à la première montée. Son second fil casse avant même que le planeur ait quitté les mains de son lanceur Frédéric. Il monte une troisième fois, sur un lancer un peu moins énergique, et... décroche à nouveau...! Rappelons que le temps de travail de vitesse est de quatre minutes seulement. Lors de son atterrissage, Steeve se trouve en problème avec ses aéro-freins et va se poser à une cinquantaine de mètres de lui. Frédéric s'est à nouveau précipité pour reprendre le planeur mais s'épuise littéralement en retournant au quatrième treuil disposé de l'autre côté du terrain, en léger vent arrière. Alex reprend vite fait la fonction de lanceur... Tout le monde regarde les dernières secondes du temps de travail s'égrenier. A son entrée en piste, Steeve dispose encore d'à peine plus de 20 secondes pour terminer son vol.... Et... Oh non ! A son troisième virage, il tourne trop tôt ! Boucle et retour vers la base B pour enfin la passer... puis retour vers A qu'il passe enfin moins d'une seconde avant la fin du fameux temps de travail. Malgré sa gaffe au troisième virage, Steeve est applaudi, mais son vol annulé de 15 secondes est remplacé par un 21.26...

A ce vol de vitesse, Denis a également commis sa gaffe en tournant également trop tôt au troisième virage. Lui aussi a engrangé un vol à plus de 20 secondes (21.73). Alex a été plus modeste dans ses ambitions avec un 18.46 bien exécuté. En un mot, ce vol de vitesse ne nous a pas fait du bien !!!

Jour «trois»

Dès le lever, on se rend compte que le beau temps s'est rétabli. Le ciel est quasi limpide et il n'y a guère de vent. On arrive au terrain bien à temps pour les montages des fils et dès 8h, le concours recommence. On lance les six derniers groupes en distance. Denis part le premier de son groupe et fait un 23 contre 25 pour Fuzek. Alex quand à lui a hérité dans son groupe de Martin Herrig, champion sortant. Il fait 18 contre 23 pour Martin.

Vitesse : On commence ensuite la vitesse du tour trois. Andreas Böhlen effectue un vol remarquable dont les deux dernières bases sont à moins de 10m du sol. Il obtient 13.83... Le record du monde est à 12.40 et quelque... Steeve fait 18.15. Alex fait 17.77 et Denis un superbe 15.21. Avec le max à 13.83, cela ne lui laisse quand

même que 909 points...

Tour 4

Vitesse : On continue par la vitesse, bien que le ciel se soit chargé de nuages et qu'il n'est pas évident qu'on va arriver à midi sans pluie... Denis vole quatrième et fait 16.87. Steeve fait 17.52 et Alex 16.70.

Distance : Denis fait 19 bases contre 20, Steeve 20 bases contre 23 et Alex 21 bases contre 22 pour Kullack (Australie)

Durée : Denis fait 10.01 et 100, Steeve 9.41 et 95 et Alex 8.03 et 95

Ce soir, un grand plaisir pour tous : François Lorrain nous a rejoint. Son aide sur le terrain et sa bonne humeur communicative vont encore contribuer à la bonne entente au sein de l'équipe. Dimanche prochain, il pourra se charger d'une partie du matériel pour le trajet retour au pays.

Jour «quatre»

Réunion des chefs d'équipe

On est au terrain vers 7h15. Tous les treuils sont déplacés d'environ 15 places et tout doit être remonté pour 8h. Steeve vole dans le premier groupe en durée. Mais Roman convoque une réunion des chefs d'équipe pour communiquer le résultat des délibérations du jury sur plainte déposée par les Allemands. En effet, hier, lors de la distance, Martin Herrig a commencé son vol avant d'avoir déclaré son intention de lancer. Le chef de piste l'a forcé à atterrir et à relancer. Mais il ne restait à ce moment que de quoi voler 2 min 45 sec. Andreas Böhlen a mis huit bases à l'Allemand. La Mannschaft a protesté contre la décision d'être forcé à repartir et le jury lui a donné raison. Le groupe de Martin volera au début de la prochaine épreuve de distance, avec pour chacun l'opportunité d'améliorer son score. La majorité des concurrents considère cette décision comme injuste. Il avait été précisé lors du briefing qu'en distance, il faut attendre l'autorisation du chef

de piste avant de lancer. Cette procédure s'est imposée au cours des dernières années, précisément lors des concours de l'Eurotour, organisation allemande s'il en est. Mais en l'occurrence, il y aurait eu une confusion entre les appels «bravo» et «charlie» lancés par les pilotes pour demander l'autorisation de lancer leurs modèles, et ceci entre les équipes suisse et allemande... Un enregistrement de toutes les annonces est disponible et on a pu confirmer l'existence de cette confusion. A-t-elle réellement été à la base du lancer prématuré de l'Allemand, on ne le saura jamais...

L'Allemand Martin Herrig se hisse à nouveau sur la première marche du podium. Un pilote de planeur de toute grande classe !





Tour 5

Durée : Steeve est dans le premier groupe et fait un score quasi parfait. Un peu plus tard, Denis fait de même et en avant-dernier groupe, Alex ramène à son tour un score quasi parfait. Cela va nous faire du bien au classement inter-équipes, où à l'issue du tour 4, nous nous retrouvons à la onzième place sur 17 équipes complètes. Pas terrible. Au classement individuel, nos pilotes sont aux places 17 (Denis), 30 (Steeve) et 44 (Alex).

Vitesse : Rien à redire : 16.49 pour Steeve, 15.30 pour Denis et 18.05 pour Alex

Distance : Steeve fait jeu égal (18 contre 18) contre Joe Wurst. Denis doit concéder une base (26 contre 27) au Tchèque Stonavsky. Alex quand à lui fait 20 contre 24 pour Andreas Herrig.

Tour 6

Petite consolation. A l'issue des cinq premiers tours, notre équipe a un peu progressé. Nous sommes en neuvième place, devant l'Australie et la République d'Afrique du Sud. À à peine 400 points devant nous se retrouvent la Russie et les Pays-Bas. Ils deviennent une cible pour concentrer nos efforts. Mais régulièrement, tant les Russes que les Hollandais arrivent à faire des vitesses autrement plus impressionnantes que les moyennes de nos pilotes.

Distance : Lors d'un atterrissage en distance, le planeur de Pasi Vaisanen vient se poser pile sur celui de Steeve, avec comme conséquence pour nous un stabilo abîmé. Le directeur de concours nous concède l'usage d'un autre planeur pour la suite du tour 6. Steeve adapte donc une autre paire de stabs de Ceres, qui sont deux grammes plus légers que les précédents. Avec un peu de plomb en moins dans le nez, le planeur ne devrait pas être plus mal qu'avant... Mais l'esthétique en prend un méchant coup... Des stabs bleus sur un planeur orange et noir, bouh !

*L'excellent et sympathique Peter Hubbertz, véritable vainqueur moral de ce championnat. Si le jury n'avait pas accepté le protest à propos du départ prématuré de Martin Herrig au tour 4, Peter lui aurait probablement pris assez de points pour se placer premier...
Il est vrai qu'avec des "si"...*

Nos scores de distance sont bons: Denis fait 25 contre 26, Alex 22 contre 22 et Steeve 26 contre 31.

Soirée au resto

On n'a pas eu le temps de regarder tous les résultats, mais la bonne surprise de la soirée, arrosée par une Slivovitch offerte par le patron de l'hôtel, c'est que nous sommes passés septième au classement interéquipe. Nous avons dépassé les Russes. На здоровье! (Na strovje! ou « A votre santé! » en russe). Nos chances de remonter plus haut au classement sont minces. En effet, l'équipe qui nous précède (les Suédois) a plus de 1500 points d'avance sur nous. On verra bien...

Jour «cinq»

Dernier jour de vol et dernières occasions de se refaire, ou...

Ce matin, on a pu faire la grasse matinée: lever à 6h45 au lieu de 5.45 les jours précédents. En effet, il a été annoncé hier soir que l'on terminera le concours aujourd'hui avec le tour 7 qui sera le dernier. Notre équipe est actuellement septième avec nos pilotes aux places 13, 26 et 39 (Denis, Steeve et Alex respectivement). Donc fin d'après-midi de détente et ce soir il y aura une petite fiesta pour les aides. Tout le monde est invité et on peut contribuer pour remercier les excellents aides pour leur travail sans faille.

Tour 7

Distance : Vers 9h00, le directeur de concours annonce les vols de la journée, qui clôtureront le championnat. Steeve est dans le deuxième groupe et doit se satisfaire d'un 21/27. Alex fait 22/26. Denis n'a pas beaucoup de succès non plus. Il est monté mais s'est déclaré peu satisfait de l'altitude atteinte. Il

repart mais voilà que le fil casse... Il y a eu un croisement mais nous n'avons pas réagi à temps pour demander le revol, auquel nous avions droit. On doit repartir encore, mais cette fois il faut prendre un treuil placé légèrement vent de dos, car le fil sur le troisième treuil du côté du vent est trop mince pour le vent actuel... Et il ne reste que 2 minutes de temps de travail quand Denis amorce enfin ses bases. Cela se termine mal avec 11 bases contre 17 pour la concurrence.

L'accident

Mais vers la fin de l'épreuve de distance se produit un accident: l'Australien Nick Chabrel qui se préparait à lancer le planeur de son coéquipier Tim Kullack se fait littéralement abattre par un planeur qui a été mal lâché à sa gauche... Avec le fort vent latéral, cela devait arriver. Nick reçoit de plein fouet le planeur au niveau de la taille ; il ne se relève pas. Tout le monde se précipite. Le directeur de concours arrête immédiatement la suite des lancers. On monte un abri ombragé au dessus du pilote couché au sol et qui se tord de douleur. Heureusement qu'un de ses collègues d'équipe est médecin. Chabrel porte une longue marque rouge au côté, avec un énorme hématome juste sous les côtes. L'ambulance arrive une dizaine de minutes plus tard et on emmène le blessé à l'hôpital (Brno sans doute, qui est situé à une trentaine de kilomètres). Tout le monde se retrouve confronté avec les risques inhérents au F3B. Surtout lors des lancers avec le vent de côté, où les pilotes vont «chercher le vent» pour achever leur montée bien face au vent. Ici, vu la disposition des lieux, la plupart des treuillages font même passer les modèles au dessus du club house et du camping...

Heureusement que le planeur a percuté Nick par l'aile. Si le

Ci-dessous le podium 2009: médaille d'Or pour l'Allemand Martin Herrig, médaille d'Argent pour l'Allemand Peter Hubbertz et médaille de Bronze pour le Suisse Christian Müller



modèle avait percuté par le nez, les conséquences auraient pu être catastrophiques. Quelque temps plus tard, on apprend que le blessé, traité à la clinique, est hors de danger. Le concours est arrêté jusqu'à 12h, moment où l'on reprend les derniers vols de distance. On poursuit immédiatement avec la dernière durée du concours. Steeve est dans le premier groupe. Il fait un excellent score de 10.01 et 2m. Alex fait 10.00 et 0m. Denis fait 10.02 et 1m. On nous annonce que le pilote blessé ce matin reviendra au terrain d'ici peu. Il y a donc eu plus de peur que de mal, semble-t-il.

Vitesse : Comme d'habitude, la dernière vitesse peut encore changer les choses en tête de classement... Denis affiche la toute grande classe en accomplissant un magnifique 14.06, après être monté deux fois pour identifier les meilleures zones du ciel. Peter Hubbertz a fait la meilleure vitesse du tour avec 13.76. Steeve et Alex tirent fort bien les marrons du feu. Ils obtiennent respectivement 16.66 et 15.94.

Globalement, notre dernier tour n'aura pas été une mauvaise affaire, puisque nos pilotes y ont fait de très bonnes vitesses et des durées quasi parfaites. Leurs mauvaises distances seront probablement celles dont les scores seront mis de côté lors du classement final où le plus mauvais score de chaque épreuve est écarté.

La compétition est terminée. Il ne reste plus que les cérémonies de clôture. Elles se déroulent sur la piste devant la webcam qui permet littéralement au monde entier de suivre l'événement quasiment en direct ! Martin Herrig réitère sa prestation d'il y a deux ans. En seconde place figure l'excellent Peter Hubbertz, suivi du Suisse Christian Müller. L'équipe allemande est classée première, devant la Suisse et l'Autriche. Pour l'équipe belge, ce fut un très bon championnat. Notre équipe se classe huitième avec derrière nous des rivaux «historiques» comme la France, les Etats-Unis, les Pays-Bas et l'Australie. Nos pilotes se retrouvent aux places 11 pour Denis Duchesne, 32 pour Steeve Hansoulle et 40 pour Alex Barbier. Le niveau de ce championnat a été réellement exceptionnel puisque le milieu du classement correspond à plus de 93 % des points du vainqueur. C'était environ 91 % il y a deux ans. Il est certain qu'au cours des deux dernières années, nous n'avons pas régressé, mais d'autres équipes se sont encore mieux préparées que nous...!

Un aspect remarquable de ce championnat a été la très forte représentation du planeur «Ceres» de construction tchèque, dans ses trois déclinaisons : CERES, CERES Lift et CIRYL. À vue de nez, environ la moitié des concurrents l'utilisaient. Félicitations à son concepteur Jiri Baudis, qui se classe d'ailleurs fort bien, à la 15^{ème} place.

Le prochain rendez-vous mondial du F3B aura lieu en Chine en 2011. La perspective du très long et coûteux déplacement est peu engageante. Qui vivra verra...

Robert Herzog, assistant de l'équipe



Cette année et pour la première fois le Club Royal Petite Aviation Liégeoise a organisé une rencontre pour avions du type 'Baron'.

Le 15 août, au cours de notre barbecue traditionnel, nous organisons souvent une petite compétition qui va, au gré des modes, du lancé-main au Baron en passant par la Zagi ou le remorquage.

Christophe Remi a depuis longtemps cette idée en tête et a mis en route un long travail de persuasion des membres pour les convaincre de construire un Baron. Trois solutions s'offrent : les plans, la boîte (assez boîteuse) française ou trouver une vieille boîte de chez Svenson.

Toujours est-il que le quinze août 10 Barons du club plus un extérieur étaient en mesure de prendre l'air : six électriques et cinq thermiques.

Christophe nous avait concocté un beau règlement :

- 1) Un jury féminin composé d'une bonne dizaine d'épouses s'est mis d'accord pour mettre une cote entre 0 et 1000 sur le côté esthétique des réalisations.
- 2) Faire le plus possible de passages sous un limbo en deux minutes décollage compris.
- 3) Couper le plus grand nombre de perches en frigolite en deux minutes.
- 4) Effectuer le plus grand nombre d'atterrissages en deux minutes.
- 5) Remplir une éprouvette graduée au moyen d'une cuillère avec de l'eau puisée dans un seau placé à cinq mètres, mais avec le Baron en l'air évidemment...

Eh bien nous nous sommes très bien amusés, les dames en comparant nos avions et tout le public en nous voyant transporter l'eau d'une drôle de manière.

C'est Dominique Piroton qui remporte cette première coupe. A l'an prochain pour la deuxième manche.

Jean-Pierre





Rencontre Old Timer des 29-30 août

D'après une idée émise par un de ses vice-présidents et avec l'accord du Conseil, le C.R.P.A.L. avait programmé cette année, en plus de ses nombreuses manifestations, une rencontre « Old Timer » d'un jour. Le projet est passé à un week-end complet vu le souhait de la commune de nous faire participer à l'ouverture des fêtes de Wallonie organisée à Anthisnes cette année. De nombreux visiteurs ont pu apprécier notre bar à Péket ouvert pour la circonstance les deux jours.

Le but de cette rencontre était de réunir un grand nombre de matériels et de modèles volants ou statiques « anciens ». Une telle organisation se prêtait bien à cette date, profitant pour l'exposition statique d'un magnifique chapiteau qui avait servi pour le stage 'Arthur Piroton'.

Quelle ne fut pas notre surprise dès le vendredi midi de voir sur le terrain Monsieur Jean-Marie Pernin, maquettiste du nord de la France que nous avons rencontré à Havelinghen en juillet dernier lors de notre escapade annuelle au Cap. Il est bien entendu accompagné de son épouse et de ses magnifiques modèles de planeurs

entièrement construits en bois.

Samedi matin, arrivée de Johnny Leroy avec ses hélicoptères de plus de 25 ans et qui volent toujours très bien, Jean-Baptiste Gallez venu également avec son superbe Buccaneer de 3m50, nous a gratifié d'une démonstration époustouflante de lenteur.

Quant à Pol Barbier et notre président Jean Pierre, à eux seuls ils possèdent le matériel de quoi remplir un musée. Ils ont une collection de radios, servos, moteurs et récepteurs ressortis d'on ne sait où. On a pu contempler les modèles un peu poussiéreux de Richard. Quel bonheur de voir réuni tout ce matériel pour le moins insolite et trop nombreux à énumérer ici. Jean-Pierre me signale, je cite : « si je dois amener tout le matériel, il me faut au minimum une camionnette ». Quand à Pol il me déclare modestement que ce qu'il a amené représente environ le tiers de sa collection.

Arrivée le dimanche des participants n'ayant pu venir le samedi, Germain Vossen avait ressorti pour l'occasion un électrique de plus de 20 ans, Stéphane Jacobs, lui est venu avec un Buccaneer équipé d'un des premiers moteurs 4 temps

avec culbuteurs visibles ; lui aussi nous a réjoui par ses magnifiques vols. (Son modèle n'était plus sorti de l'atelier depuis plus de trois ans).

Jacky s'Jongers exposait des plans et quelques photos où on pouvait le voir en culotte courte posant avec des modèles réduits. Willy Liessens, un autre ami de longue date, exposait également des planeurs réalisés à l'aide de plans de la belle époque. Et tous les autres qui avaient répondu présent, j'ai peur d'en oublier : Vincent Ongena venu exposer une des toutes premières radios Kraft, Patrick Bossin qui exposait des revues et il nous a promis de faire un reportage dans 'Fly', Jean-François Lecoq avec un rétro planeur, Michel Gillet avait quant à lui amené deux bateaux rétros équipés de moteurs thermiques ainsi que de nombreuses revues. Votre serviteur exposait également un Goéland, planeur des années 1940 réalisé il y a plus de 20 ans à l'aide d'un plan de 1941 offert par Roger Gaye. J'ai d'ailleurs exposé son 'macaron de piste' et une hélice en bois qu'il m'avait offerts, une façon de lui rendre hommage.

Une place était également réservée pour les albums de Michel et Thierry dessinés par Arthur Piroton. Ces BD qui ont suscité et éveillé tant de vocations à l'époque de leurs parutions.

Les souvenirs étaient de la partie ; rien qu'à voir les yeux écarquillés des anciens, on comprenait leur bonheur de se remémorer quelques anecdotes.

Je m'en voudrais de ne pas remercier notre autre vice-président et remorqueur Dominique Piroton qui a effectué sans compter les mises en altitude des planeurs rétros.

Bref, nous pourrions en parler des heures tant cette rencontre fut constructive, chacun est reparti enchanté de cette première rencontre, et attend avec impatience la prochaine édition, Qui sait ? Et comme disait Stéphane Jacobs, les absents ont eu tort.

Encore merci à vous tous sans oublier la Brasserie de Chimay qui a offert les bouteilles et le verre traditionnel à chaque participant.

Yves Bourgeois

A voir impérativement : le site du club www.crpall.be pour contempler toutes les photos de cette rencontre.



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

Comment sortir son club de l'impasse administrative

Projet pilote pour petits avions

Le nouveau local en cours de finition: un rêve devenu réalité (photo: SMAC)

Il y a deux ans, le club de modélisme SMAC à Saint-Trond n'avait plus d'avenir. Ses septante membres se demandaient bien comment ils allaient sortir leur association de l'impasse administrative: ordre de démolition du local, menace d'expulsion, échéance d'exploitation,... Une situation hélas de plus en plus fréquente au Nord, mais aussi en Wallonie. Et pourtant, aujourd'hui le SMAC dispose des plus belles infrastructures du pays et se targue d'être le seul club flamand réellement en ordre vis-à-vis de toutes les autorités (DGTA, Communauté flamande, loi sur les asbl, LBA, etc.). Mais comment ont-ils fait? Récit d'un conte de fées devenu réalité...

Laurent.schmitz@jivaro-models.org

Information parue dans 'Tijdingen', la revue de la VML

Il était une fois un club de modélisme... Comme beaucoup d'autres, il était installé sur un terrain constitué d'un puzzle de parcelles cadastrales. Une seule appartenait au club, les autres étaient louées à des agriculteurs. Comme les membres étaient fort actifs, le club s'était vite enrichi des habituels grillages, manche à air, parking et... d'une magnifique buvette en dur, bâtie comme il se doit en toute illégalité. Rien de plus normal en cette fin des années septante. Dans ce cadre idyllique, les modélistes vécurent heureux et eurent beaucoup d'avions. Mais les années passèrent et alors même que le club payait son revenu cadastral et les taxes du débit de boissons, un méchant juge prononça la destruction du local. L'ordre impérieux fut royalement ignoré et jamais imposé, et l'insouciance revint pour quelques années. Mais une autre épée de Damoclès menaçait de s'abattre, cette fois sur tous les clubs flamands. Les sbires de la Communauté avait découvert que les terrains se trouvaient presque tous en zone agricole... Les aéromodélistes eurent beau faire voler des sorcières, des épouvantails et même des tracteurs, les zélés fonctionnaires ne furent pas dupes et exigèrent la

cessation de toutes les activités susmentionnées, c'est à dire l'aéromodélisme en Flandre! Malgré recours et protestations, plusieurs asbl restaient dans le viseur tête haute des instances dites compétentes, dont le SMAC de Saint-Trond. Sans parler des autres 'joyeusetés' que la DGTA et Belgocontrol fourbissaient déjà, à l'insu des infortunés modélistes... Cette fois c'était la fin, l'asphyxie administrative, bref: la cessation de quarante ans d'aéromodélisme à Saint-Trond. Seuls les vautours survoleraient encore la piste déserte, à condition toutefois qu'ils introduisent un plan de vol et ne dépassent pas 76dB à 7 mètres (mesuré à 90° du vent dominant à l'aide d'un sonomètre étalonné officiellement).

Conte de fées

En désespoir de cause, une délégation de ces malheureux modélistes requit audience auprès du bourgmestre local. Ludwig Vandenhove les reçut, flanqué de ses échevins des sports et de l'environnement. Après avoir entendu leurs doléances, le notable consulta son collègue et prit une décision inattendue qui allait transformer le



cauchemar en conte de fées aéromodéliste! Pour sauver le SMAC de l'échafaud administratif, les instances communales ont concocté un plan ambitieux...

La ville de Saint-Trond commence par appuyer une demande de réaffectation des parcelles 'agricoles' en 'zone récréative', une formalité rondement menée auprès de la province du Limbourg. Ceci fait, elle rachète tous les terrains concernés, y compris celui du club. En compensation de son expropriation, le club reçoit une prime supplémentaire afin de détruire son local, ce qui règle définitivement le problème juridique de ce bâtiment illégal. Enfin, la ville finance en grande partie la construction d'un nouveau local. Fort des sommes dégagées par ce montage financier, le club est juste capable d'assumer sa part. Cerise sur le gâteau: la ville octroie pour 45 ans le droit d'exploiter les terrains à l'asbl SMAC, pour la somme symbolique de... 1 euro par an! Bien sûr, cette belle proposition est soumise à quelques conditions. La première est que toutes les infrastructures reviennent à la commune à l'issue des 45 ans, ou en cas de cessation des activités modélistes (les membres sont donc contractuellement *obligés* d'exercer leur hobby!). La seconde stipule que toutes les charges d'entretien, taxes et autres reviennent au club, ainsi que les finitions des locaux, exécutées pendant leur temps libre par les membres (carrelages, électricité, sanitaires, etc.). Par ailleurs, la ville aidera le club dans ses rapports administratifs avec les autorités, comme la DGTA par exemple. Enfin, la ville met son architecte à la disposition du club pour concevoir le bâtiment, dans les limites du plan budgétaire.

Exemple à suivre

Le résultat dépasse toutes les espérances. L'architecte communal a dessiné un grand bâtiment aux formes aériennes qui doit devenir un véritable pôle de modélisme pour toute la région. Conformément aux tendances actuelles, le plan fait appel aux technologies les plus modernes pour réduire la 'signature' écologique de la structure, notamment en matière d'isolation. Le chauffage par pompe à chaleur est un exemple d'économie et les nombreuses surfaces vitrées donnent une vue exceptionnelle sur la piste et les modèles. La construction est en outre parfaitement adaptée aux handicapés. L'espoir du bourgmestre est que ce centre d'aéromodélisme incite les jeunes à développer

leurs talents autrement qu'en trainant dans les rues ou devant une console de jeux... De fait, le bâtiment se prête idéalement à l'organisation de stages, compétitions et autres activités de promotion. De son côté, le SMAC devra assumer ses responsabilités, par exemple en encadrant sérieusement les débutants, mais aussi en exploitant toutes les possibilités de ce fleuron unique en Belgique. Le club ne manque pas d'initiatives. La première (après l'inauguration) a été d'inviter une centaine de voisins à une après-midi de découverte. L'occasion pour tous d'exprimer ses attentes devant un morceau de tarte (offert) et une tasse de café, une façon proactive et conviviale de régler à l'amiable d'éventuels problèmes de voisinage.

L'exemple du SMAC montre qu'avec un peu de bonne volonté et beaucoup d'imagination il est possible de réconcilier l'aéromodélisme et les instances administratives. Chacun est sorti gagnant de cette opération, que ce soit le club, les pouvoirs politiques qui s'y sont associés ou les citoyens de la région, qui ont désormais accès à une activité sportive et de loisir dont ils ne soupçonnaient même pas l'existence.

Comme le dit le secrétaire du SMAC, Patrick Van Hulle: à l'heure où les autorités régionales, fédérales ou européennes multiplient directives et contrôles, le temps du «Vivons heureux, vivons cachés» est révolu. Les clubs ont tout intérêt à s'assurer l'appui de leurs élus locaux afin de garantir l'avenir de leur activité au sein de la société plutôt que malgré elle...

Espérons que l'aventure du SMAC servira de précédent et convaincra les clubs et les instances communales qu'une coopération fructueuse peut être profitable à tous. En Belgique, l'aéromodélisme est trop souvent considéré comme une nuisance. Cette belle réussite prouve que notre hobby peut au contraire devenir un atout pour une région.



Fort de ses nouvelles infrastructures, le club compte désormais plus de cent membres et peut encore grandir

Le 2,4 GHz débarque en masse sur les terrains

2,4 GHz: mythes et réalités

C'est la mode, tout le monde veut passer au 2,4GHz. Et à raison, puisque cette nouvelle technologie offre de réels avantages et une sécurité accrue. Mais comme toute nouveauté, celle-ci a aussi ses inconvénients. Avant de faire le pas, il est bon de savoir comment ça marche et surtout comment en tirer le meilleur parti. Sortez vos antennes et suivez le guide (d'ondes)...

Non, ils n'ont pas tous oublié de sortir leurs antennes!

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

Les systèmes 2,4GHz sont vendus sous deux formes: soit l'émetteur est équipé d'origine, soit on ajoute un module 2,4GHz pour convertir une radio FM. Le premier cas est le choix évident de ceux qui débutent dans l'aéromodélisme. De nos jours, il ne reste plus beaucoup d'arguments pour commencer en FM. Non seulement c'est une technologie obsolète, mais d'ici quelques années elle sera reléguée aux oubliettes, comme les radios AM et les moteurs à balais.

Le principal avantage d'un émetteur travaillant d'origine en 2,4GHz est que les indications propres à cette technologie s'affichent directement à l'écran: configuration du récepteur, puissance d'émission, etc. Il est aussi possible de lier une mémoire de modèle à un récepteur en particulier. Par exemple, si vous avez sélectionné 'Calmato' sur votre émetteur, seul le récepteur du Calmato réagira et il sera impossible de décoller avec un autre avion. Ceux qui ont connu la mésa-

venture de décoller avec une mauvaise mémoire de modèle apprécieront... Pour les systèmes plus évolués, comme chez Multiplex, l'écran indiquera même des données renvoyées par le récepteur: vitesse du modèle, altitude, variomètre, consommation, niveau de carburant ou d'accu, qualité de la liaison, etc. On annonce d'ores et déjà des développements encore plus avancés, avec un retour au sol de photos ou de vidéo embarquée, de la position géographique sur carte (via GPS), etc. Moi, ce que j'aimerais c'est une balise radio pour quand mon modèle tombe dans le colza ;-)

Si vous possédez déjà un émetteur 12 voies Graupner ZFX et dix récepteurs PCM de l'enfer de la mort, il va de soi que vous serez moins tenté de jeter tout à la poubelle pour acheter une radio 2,4GHz. Les fabricants l'ont bien compris puisqu'ils proposent des modules permettant de convertir une 'ancienne' radio FM. Soit le module 2,4GHz remplace le module

d'émission FM d'origine, soit il se branche sur la prise d'écologie de l'émetteur. Dans ce dernier cas, il est parfaitement possible d'émettre simultanément en 2,4GHz et en FM. Par exemple, vous pouvez confier les commandes de vol au récepteur 2,4GHz (ailerons, profondeur, moteur, etc.) et les accessoires à un récepteur en 35 ou 40MHz (largage des bombes, feux de position, appareil photo, etc.). Cela peut être nécessaire sur des modèles très complexes si le module 2,4GHz est limité à 7 ou 8 voies.

Mon FHSS est plus FASST que ton DSSS!

Dans la frénésie de vente actuelle, les fabricants ne reculent devant rien pour vanter les mérites de leur matériel... au point de raconter tout et n'importe quoi. Pour s'y retrouver, voici quelques explications sur les différentes technologies employées.

Tout d'abord, il ne faut plus se soucier de brouiller les autres et le panneau de fréquences à pinces à linge peut être relégué aux oubliettes. Pour en arriver là, presque toutes les radios 2,4GHz utilisent le protocole d'étalement de spectre 'Direct Sequence Spread Spectrum' (DSSS). Cette technologie permet à de nombreux émetteurs-récepteurs de cohabiter sans soucis sur un même canal, comme plusieurs voitures peuvent partager la même autoroute. Il y a toutefois un danger si le canal choisi est complètement saturé par une source continue de brouillage, comme une puissante caméra vidéo 2,4GHz embarquée. Pour éviter ce risque, certaines firmes ajoutent au DSSS le saut de fréquence ('Frequency Hopping' ou 'FH'). D'autres émettent en DSSS sur plusieurs canaux à la fois. Futaba FASST par exemple, émet en DSSS et surtout les canaux successivement. De cette façon, si l'un d'eux est complètement saturé, il y a de bonnes chances pour que le suivant soit libre. Quelle que soit la marque, lors du premier branche-



ment le récepteur doit être lié à l'émetteur (procédure de 'binding'). Après cela, il ne reconnaît plus que les ordres provenant de celui-ci.

Les fabricants utilisent généralement un microprocesseur commercial. C'est souvent le même que l'on retrouve dans les routeurs WIFI pour PC. Là-dessus, un logiciel embarqué 'traduit' les signaux à l'intention des servos. Malheureusement pour nous, chaque programme est spécifique à la marque et donc on ne peut pas mélanger un module émetteur de marque X avec un récepteur de marque Y, même s'ils utilisent une technologie identique. Le fabricant espère bien sûr que le client sera 'lié' à ses produits. Il peut par exemple attirer les débutants avec des émetteurs bas de gamme bon marché, et les plumer plus tard avec des récepteurs très chers... Pour justifier des prix jusqu'à dix fois plus élevés que d'autres marques, chacun y va de sa surenchère technologique. Ainsi apparaissent plusieurs antennes, voire

Cette installation radio serait cauchemardesque en FM, causant de nombreux 'tops'. En 2.4GHz, pas de soucis...

Avantages et inconvénients

- + plus de conflits de fréquences
- + beaucoup moins d'interférences et de 'tops' radio
- + petites antennes peu encombrantes
- + prix normalement réduit (composants bon marché, forte concurrence)
- + nombreuses évolutions futures
- + sera bientôt standard, abandon progressif de la FM
- + apparition de nombreux petits fabricants bon marché
- + fabrication 'maison' relativement simple
- pas de compatibilité entre marques
- portée utile variable, faux sentiment de sécurité totale
- pas de bande réservée à l'aéromodélisme, problèmes de législation
- récepteurs trop chers pour certaines marques
- marketing sauvage
- une vidéo embarquée 2,4GHz peut réduire considérablement la portée
- totalement inutile si votre RC actuelle ne vous cause pas de soucis...



Ils ont oublié de parler du pulsotranscripteur à inversion quantique ;-))

desrécepteurs 'satellites', eux-mêmes affublés de plusieurs brins à installer soigneusement. Le but de cette débauche d'antennes est de réaliser la fonction 'diversity'. Le 2,4GHz est sensible à l'orientation des antennes d'émission et de réception. Plus que jamais, il faut éviter de pointer l'avion avec son antenne car c'est dans cette direction que le signal est le moins fort. Si par hasard l'antenne de réception est pile dans le même axe, la portée diminue considérablement. Pour éviter ce phénomène, la majorité des marques installe plusieurs antennes. De cette façon, il y en a toujours bien une qui reçoit correctement. Spektrum quant à lui double carrément les récepteurs. Chez ACT, on a choisi de doubler les antennes d'émission (comme dans un routeur WIFI). Chaque antenne émet dans un autre angle. Avec en plus la possibilité de raccorder entre eux plusieurs récepteurs en 2,4GHz et/ou en FM!

C'est pas le moment d'avoir un 'top'... Avec le 2,4GHz les hélicos électriques sont plus fiables que jamais!

Tous ces raffinements relèvent plus de l'argument de vente que de la nécessité technique. Le baratin et les pratiques commerciales douteuses de certaines

marques ont en outre créé un climat de méfiance envers des produits par ailleurs très corrects. D'autres ont cru bien faire mais leur initiative maladroite n'a fait que brouiller un peu plus les cartes. Ainsi, la firme asiatique Assan a développé un ensemble 2,4GHz à très bas prix qui marche fort bien avec un seul canal et une seule antenne. Mais comme le marché préfère les récepteurs à plusieurs antennes, les ingénieurs chinois ont simplement ajouté un second brin... soudé à la masse. Ce bout de fil sert à améliorer non pas le signal, mais la confiance des clients!

'Hold' et 'Fail safe'

La majorité des récepteurs 2,4GHz sont très exigeants quant à leur alimentation en courant. Une source fiable et constante est nécessaire à leur fonctionnement car ils perdent les pédales à la moindre 'micro-coupe'. D'autres refusent obstinément de reconnaître leur émetteur si du matériel 2,4GHz fonctionne à proximité. On a même vu des modèles se suicider collectivement car ils se brouillaient l'un l'autre! Il n'existe pas d'ensemble 2,4GHz pour lequel on n'a jamais signalé de crash sur perte de contrôle. Contrairement à ce que dit la légende (et le marketing), le 2,4GHz n'est pas une assurance totale contre les problèmes radio. Les 'maladies de jeunesse' sont courantes, une bonne raison pour ne pas se précipiter sur les dernières nouveautés... Par contre, il est vrai que ce matériel est très résistant face aux 'tops' radio qui affligent de nombreux modèles électriques et à essence (allumage électronique). C'est pourquoi la majorité des propriétaires de radios 2,4GHz vous diront qu'ils ne veulent plus rien d'autre. Mais que se passe-t-il quand les conditions se dégradent? Quand le signal s'estompe, le récepteur maintient les servos en place jusqu'à ce que la liaison reprenne (mode 'Hold'). Ces pertes de signal sont normalement très brèves et ne se ressentent pas trop en vol. Un ensemble 2,4GHz typique transmet des centaines d'ordres par seconde, on peut donc se permettre d'en perdre quelques-uns. Quand trop de signaux sont perdus, l'avion commence à réagir mollement, avec un petit retard de réaction. Cela indique que vous atteignez la portée maximale du système. La qualité de la liaison se détériore progressivement, puis le mode 'Fail safe' entre en action si la connexion est coupée trop longtemps. Les servos se placent alors dans une position prédéterminée. En général, les comman-



des sont au neutre et le moteur coupé. La faculté de reprendre rapidement le contrôle après une perte de signal est à mon avis plus importante que le type de technologie utilisée ou le nombre d'antennes. Tous les systèmes marchent, ils sont faits pour ça. Mais comment se comportent-ils quand ils ne marchent plus?

Portée élastique

Quelle est donc la portée d'une radio 2,4GHz? Là aussi, on lit n'importe quoi! Certains affichent 500m, d'autres 5km! Tout d'abord, il faut savoir que peu de pilotes volent à plus de 300m, limite visuelle pour les modèles jusqu'à 2m d'envergure. En Belgique, il est d'ailleurs interdit de voler à plus de 400m du centre du terrain. L'argument n'a donc aucun sens pour la majorité des modélistes. Et dans la pratique, il est impossible de dire qu'une radio 2,4GHz porte à telle ou telle distance. Tout d'abord parce que l'orientation des antennes d'émission et de réception est très importante. Ensuite, parce que chaque source de brouillage à proximité (autres émetteurs RC, wifi, radars, GSM, etc.) réduit la portée utile. Et enfin parce que le 2,4GHz est fort sensible à l'environnement dans lequel il est utilisé. Sa fréquence est proche de celle des fours à micro-ondes (2,45GHz). Et effectivement, l'onde émise est absorbée par les molécules diélectriques, comme l'eau présente dans l'air. Mais il n'y a pas que l'eau qui absorbe les ondes. Le moindre obstacle entre l'émetteur et le récepteur atténue le signal (arbres, clôture, autres pilotes,...). Les matériaux conducteurs agissent en outre comme un écran, ce qui réduit davantage la portée. Si un peu de plastique ne change pas grand-chose, du carbone ou du métal peuvent bloquer le signal. Et si l'antenne



de réception est masquée par l'accu ou le moteur, il ne reste plus grand-chose des kilomètres promis. C'est la raison pour laquelle il vaut toujours mieux mettre les antennes à l'extérieur. Même si le fuselage de votre planeur ne semble pas bien épais, pensez que sous certains angles il peut y avoir un mètre de matière entre l'émetteur et le récepteur.

En réalité, la portée utile varie sans cesse au cours du vol. Pire encore, selon la technologie retenue, un avion qui vole parfaitement dans l'environnement protégé de votre club (au milieu des champs, avec moins de dix émetteurs branchés simultanément) pourrait bien se comporter autrement sur un site moins favorable. Passer au 2,4GHz ne signifie donc pas que l'on peut abandonner toute prudence ;o)

Tant de systèmes, mais pas de compatibilité..

Plus de régie radio, plus de panneau de fréquences: on branche et on vole!



Statistiques de l'AAM en 2009

	Nom du club	Totaux 07	Sympatis.	Juniors	Seniors	Totaux 08	Différence
	Bruxelles Capitale						
1	Aéro-club Ixellois	62		6	66	72	10
2	Cercle aéromodéliste Les Aiglons	8	3		8	11	3
3	Club Capitaine Aviateur Luc Mommer	107		6	105	111	4
4	R. C. Air Club "Les Alouettes"	19		2	12	14	-5
5	The Mosquitos	8			10	10	2
	Indépendants	1			2	2	1
		205	3	14	203	220	15
	Brabant wallon						
6	Aéro-club Wavre	64		11	56	67	3
7	Belcoptère	54			51	51	-3
8	FF 2000	24		2	26	28	4
9	Jeune Aéro-club	45	4	5	38	47	2
10	Les Jardins du Modélisme	119		7	82	89	-30
11	Model Club Heli Bellule	36		2	26	28	-8
12	Model Club Leuzois - Nivelles	27		2	27	29	2
13	Modèle Club Terre Franche	41		1	34	35	-6
	Indépendants	3			3	3	0
		413	4	30	343	377	-36
	Namur						
14	Aé. Mod. Club Exocet Rognée	36		3	30	33	-3
15	Aéro-club Les Faucons	35		3	29	32	-3
16	Exocet Club Hemptinne	31		8	30	38	7
17	Group Captain Hubbard	27		4	25	29	2
18	Haversin Air Sports	9			12	12	3
19	Les Accros du Servo	40		3	39	42	2
20	Model Club Andennais	47		2	37	39	-8
21	Model Club de la Meuse (Franière)	110		12	81	93	-17
	Indépendants	1			1	1	0
		336	0	35	283	318	-17
	Liège						
22	Aero und Modellclub "Feuervogel"	25		3	20	23	-2
23	Avia Club Eupen	28		2	28	30	2
24	Blériot Club Verlaine	46		6	43	49	3
25	Centre Aéromodéliste de Pepinster	20		3	12	15	-5
26	Club d'Aéromodélisme Les Busards	30		3	28	31	1
27	Club de Modélisme Les Vanneaux	61	4	2	46	52	-9
28	Country Flyer (Sankt Vith)	20		6	15	21	1
29	La Chouette	34		4	33	37	3
30	Les Aigles-Battice	56		5	60	65	9
31	Les Faucheurs de Marguerites	29	4	4	20	28	-1
32	M.F.C. Milan 90 E.V	18		2	16	18	0
33	Piper Club	48		3	37	40	-8
34	Royale Herstal Petite Aviation	69	1	9	73	83	14
35	Royale Petite Aviation Liégeoise	143	49	55	74	178	35
36	Spirit of St Louis	37		3	32	35	-2
37	Vol de Pente des Trois Frontières	46		2	40	42	-4
	Indépendants	2			2	2	0
		712	58	112	579	749	37
	Luxembourg						
38	Aéro Model Club Les Libellules	25	1	3	17	21	-4
39	Altitude 480	0		3	20	23	23
40	Club Aéromod. de Tintigny	25		6	18	24	-1
41	Club Aéromod. de Villers-la-Loue	19		1	16	17	-2
42	Hirondelles Model Club	67		5	38	43	-24
43	Model Air Club Athus Messancy	49		2	63	65	16
44	Model Air Club des Ardennes	13		1	12	13	0
45	Model Club Famenne	33		4	34	38	5
	Indépendants	0			2	2	2
		237	1	26	218	244	9
	Hainaut						
46	A.S.A. Bauffe	51		3	48	54	3
47	Aéro Model Club Eole Mouscron	131		17	114	131	0
48	Aéro Modélisme Comines Air	65	5	6	49	60	-5
49	Aéro-club José Blairon	28	0	2	19	21	-7
50	Air D'United	21		1	19	20	-1
51	Airfield 34	35	1	3	26	30	-5
52	Albatros Club Gerpinnes	57		3	50	53	-4
53	Inter Clubs Indoor de Mons asbl	1			4	4	3
54	Assoc. d'Aéromod. du Sud Hainaut	33		2	34	36	3
55	Club Aéromodéliste Estinois	26		2	23	25	-1
56	Club d'Aéromod. "Les Cigognes"	10		0	10	10	0
57	Equipe Acro Belœil	51		4	53	57	6
58	Model Club du Chaufour	76	2	3	65	70	-6
59	Model Club Havay	29	1	3	30	34	5
60	Petites Ailes Frontière	16		23	20	43	27
61	Plein Ciel - Jurbize Aerobatic Club	4		1	3	4	0
	Indépendants	5			5	5	0
		662	9	73	575	657	-5
	Totaux	2565	75	289	2204	2568	3

eRCMARKET.com

Le plus grand stock de Belgique avec plus de 8000 produits!



Nous vendons les
meilleures marques
aux meilleurs prix!



TOMBOLA

Le Nouvel An commence tôt chez eRCmarket!
Du 1 décembre au 10 janvier, chaque client qui achète pour
80€ dans notre magasin participe à notre GRANDE LOTÉRIE!

!!! CHAQUE SEMAINE TROIS KITS HÉLICO !!!
450 / 600 / 700 KITS, DES RADIOS, CHARGEURS, MOTEURS, LIPOS, ...

TOUT LE MONDE GAGNE

modélisme & service



aresti

AVION

HELICO

VOITURE

BATEAU

Magasin & atelier : Rue d'Herinnes 26 - 7850 Enghien Tél: 02/395 57 63 www.aresti.be

Dans le nouveau magasin ARESTI ouvert fin novembre, découvrez toutes les nouveautés de fin de saison - une occasion unique de remplir la hotte de Saint Nicolas ou du Père Noël, ou préparer les étrennes de la nouvelle année...

Portes Ouvertes les 19 et 20 décembre

Un mécano très soigneux....



Photo Patrick Bossin

MODELMA

LE SALON DU JEU
ET DES LOISIRS

DE BEURS VOOR
HOBBY EN SPEL

Bruxelles, Heysel
Palais 9
13 & 14 mars 2010

www.modelma.com

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

Le Service en plus
> Réparations
> Réglages
> Montages
> A la carte
TOUT EST POSSIBLE

Prix NET sur notre site

PORTS GRATUIT A PARTIR DE 250€*

Prix NET sur notre site

ELECTRIQUE 250/350

Trex 250 moteur + ESC	199.99C
Trex 350 Combo	299.99C
T-rex 250 Super-Combo	399.99C
T-rex 450 S GF	169.99C
T-rex 450 S ARF	179.99C
T-rex 450 SE V2	179.99C

ELECTRIQUE 500/600

T-rex 500 GF	379.99C
T-rex 500-C	424.99C
T-rex 600 C	446.99C

THERMIQUE 600/700

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

RADIOS

SPECTRUM DX6I 2.4GHZ	159.99C
SPECTRUM DX7 2.4GHZ	319.99C
FUTABA T4 2.4GHZ	339.99C
FUTABA T6C 2.4GHZ	559.99C
FUTABA T12PD 2.4GHZ	949.99C
FUTABA T14HZ 2.4GHZ	1844.99C

SERVOS

ALIGN DS40	25.99C	5311	29.99C
ALIGN DS40	27.99C	5312	29.99C
ALIGN DS40	28.99C	5313	29.99C
ALIGN DS40	29.99C	5314	29.99C
ALIGN DS40	34.99C	5315	34.99C
ALIGN DS40	38.99C	5316	38.99C

GYROSCOPES

ALIGN GP750	119.99C
ALIGN GP750+DS40	138.00C
ALIGN GP750+DS40	189.99C
FUT. GY401	128.99C
FUT. GY401 + 50%	189.99C
FUT. GY401 + 50%	189.99C
FUT. GY611 + 50%	309.99C

MOTEURS & POTS

ALIGN 50	149.00C
OS 50 H	149.99C
OS 91 H	269.99C
POT AL	67.99C
POT H	66.99C
POT H	67.99C
POT H	149.99C

CARBURANT

Power	
Power	
Power	
Power	
Power	

**VOIR NOTRE SITE
POUR LES PRIX**



Ambiance au
CRPAL cet
été: Week-end
Old Timers et
Stage Arthur
Piroton
Photos Patrick Bossin

LBA - Championnats de Belgique 2009

Catégorie	OR	ARGENT	BRONZE
F2B - Acro	Dessaucy Luc	Liber David	Barile Salvatore
Acro Promotion	Svoboda Michaël	Dessaucy Sébastien	
F2D - Combat	Janssens Dimitri	Janssens Jean-Claude	Mignon Patrick
F3A Internat.	Dierickx Benoît	Marquet Philippe	Jacquemin Brice
F3A Inter B	Van Eyll Arnaud	Malacioglu Viken	De Wulf Peter
F3A Sportman	Lumay Geoffroy	Lebrun Jefferson	
F3B	Duchesne Denis	Hansoulle Steeve	Barbier Alex
F3B Junior	Prinsen Cédric		
F3C FAI	Lo Furno Alexandre	Vanderschelden Guy	Kenens Jos
Quickey 500 A	Cappuyens Thibaud	Raeven Stefan	Daniëls Kevin
F3I	Wouters Jacques	Steelandt Bruno	Beluz Etienne
F3J	Mertens Tom	Claeys David	Gijssens Chris
F3J Juniors	Menjoie Daan	Verheijen Arnou	
F3K	Sacha Monnom	Leroy Olivier	Van den Brande Johan
F3M Inter	Jacquemin Brice	Delaere Bert	Daniëls Kevin
F3M National	Deprince Timen	Plevoets Paul	Van Kiel Kurt
F3M Novice	Franken Wannes	Van Opstal Christophe	
F3P Inter	Jacquemin Brice	Libert Axel	Peeters Werner
F3P National	Putman Kevin		
F3P Promotion	Detrait Justin	Lothaire Jean-François	Vanderschelden Guy
F6B	Jacquemin Brice	Peeters Werner	Wautelet Jérôme
F4C	Reynders Wim	Smeets Eric	Goddet Augustin
F5B FAI	Lefebvre Hugues	Van Tricht Luc	Verschoren Willy
F5F	Verschoren Willy	Hanssens Wim	Leurrelle Ludo
F5-2	Hanssens Wim	Dufour Jean-Luc	Antoniewicz Woljciek
F5D	Vaes Nick	Maes Sébastien	Verschoren Willy
F5D Limited	Thielemans Bavo	Dufour Jean-Luc	Hanssens Wim
555	Michot Dimitri	Timmermans Jan	Luchtman Yann

**925 - Le Challenge Peter Blommaert est remporté par l'Exocet Club Hemptinne
Luc Dessaucy a remporté la troisième place à la World Cup F2B 2009**

Avis aux Bruxellois et autres Brabançons...

Amis Modélistes, j'aimerais réunir des amateurs de vol indoor pour la saison 2009-2010. J'ai la possibilité de louer une salle dans le nord de Bruxelles (Heysel) ; les dimensions de la salle sont équivalentes à trois terrains de basket et d'une hauteur d'environ 8 mètres.

Pour en savoir plus, vous pouvez me joindre par gsm au 0477/17.23.42 ou par email à p.yernaux@yahoo.fr





Face à la débauche de systèmes 2,4GHz pas toujours bien documentés, il peut être difficile de choisir. Et pourquoi ne pas le fabriquer soi-même? C'est ce que proposent deux modélistes passionnés d'électronique. Leur solution s'appelle O24RCP et offre une alternative convaincante aux radios commerciales. Du véritable 'sur mesure' présenté librement aux amateurs via un site internet et un forum. Et en plus, c'est en français!

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

L'ensemble O24RCP qu'Hervé Goncalves et Christophe Courché vous proposent de fabriquer offre une liaison solide en 2,4GHz compatible avec toutes les radios générant un signal PPM (99% des émetteurs). Le récepteur commande 8 à 12 servos et pèse 12 grammes dans sa version de base. Attention, il faut être un peu doué en électronique: savoir souder, programmer un microcontrôleur, etc. Il n'existe pas de modules 'ARF', mais les auteurs peuvent vous fournir les circuits imprimés à prix

Ci-contre : ce module d'émission O24RCP monté dans le pupitre d'une Evo9 est raccordé par la prise d'écologie.

<http://www.O24RCP.org> :

le 2,4 GHz pour les bricoleurs !

coutant.

O24RCP est gratuit! Enfin, le 'mode d'emploi', le code de programmation compilé et le support, mais pas les composants bien entendu... Pour fabriquer cet ensemble 2,4GHz il faudra acheter les pièces (les bonnes adresses sont sur le forum). Selon le vendeur et les options, vous en aurez pour ± 60 euros pour un module d'émission et 40€ par récepteur. Le 'code source' du microprogramme est pour l'instant réservé aux programmeurs du projet. Le but est d'éviter une prolifération anarchique de versions plus ou moins fiables développées (et copiées) par n'importe qui.

'XBee'

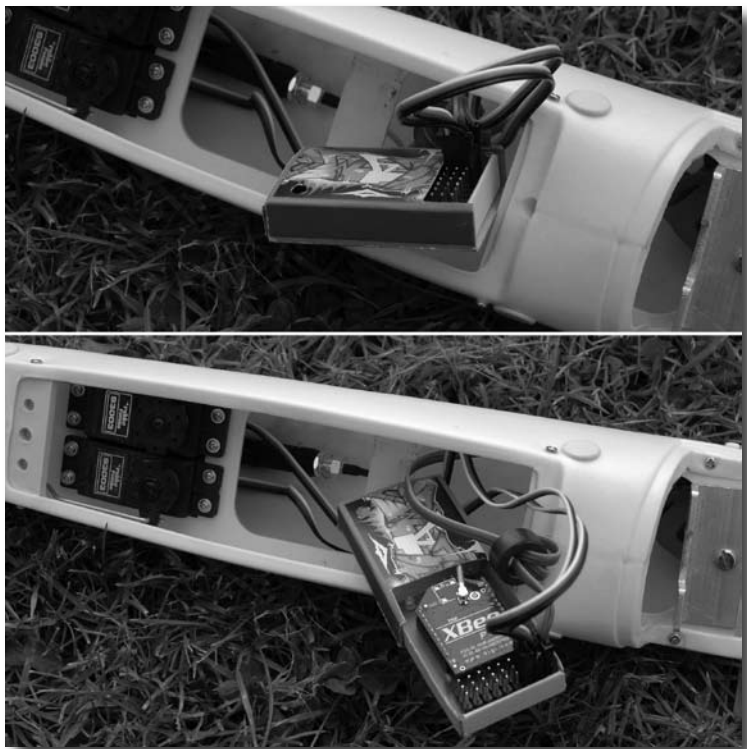
Le cœur de O24RCP est le CI émetteur/récepteur 2,4GHz 'XBee Pro' (choisi également par Graupner pour son 'IFS'). Sa puissance de 68mW à l'émission est largement suffisante pour un usage modéliste à l'extérieur (une version 'indoor' moins chère existe aussi). Il est couplé à un microcontrôleur AVR 'Tiny 2313'. Cette paire est agrémentée de quelques composants mineurs.

L'ensemble est compatible avec la législation française (configuration par jumpers). Notez que les XBee peuvent aussi bien émettre que recevoir (full duplex). Un prototype muni de télémétrie existe déjà. Cet ensemble possède donc un potentiel de développement énorme. Les performances actuelles de O24RCP sont comparables à celles des équivalents commerciaux. Avec son antenne unique et sans l'ombre de sauts de fréquence, on pourrait croire que le système manque de fiabilité. Les tests en vol effectués par de nombreux pilotes depuis deux ans prouvent le contraire. Pour le moment, la redondance sur les 'petits gros' consiste simplement à installer deux récepteurs (chacun contrôle une moitié de l'avion).

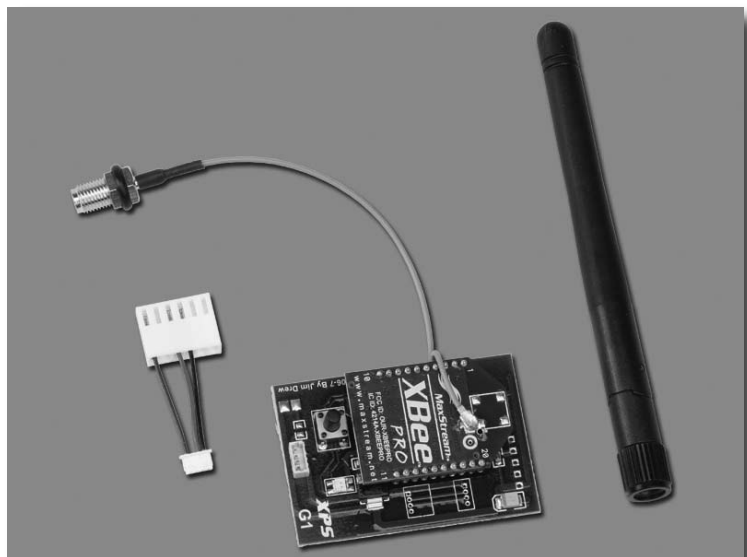
Customisez-le!

A l'heure où on trouve du 2,4GHz 'tout fait' à moins de 50 euros sur internet, on peut se demander si O24RCP est toujours bien utile... Bien sûr, il y a le plaisir de l'avoir fait soi-même, comme certains préfèrent construire leur modèle sur plans que d'acheter un ARF. Mais le grand avantage de fabriquer son propre ensemble 2,4GHz, c'est surtout de pouvoir l'adapter à ses besoins. C'est ce qu'ont fait de nombreux amateurs, comme en témoignent les versions décrites sur le forum: récepteurs à sortie PPM pour actionneurs, télémétrie, antennes 'customisées', etc. Bref, la communauté est très active et les perspectives excellentes. S'il vous faut un ensemble 15 voies avec GPS embarqué et suivi de terrain automatique, il y a des chances que ce soit possible! Mais il va falloir bosser ;-)

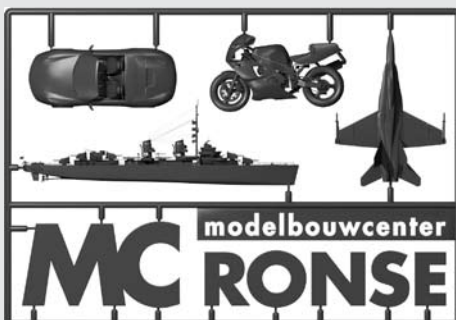
Le même circuit «XBee Pro» est aussi utilisé par Graupner et XPS, avec une programmation différente



Le récepteur tient littéralement dans une boîte d'allumettes! Notez l'antenne de type 'Wifi' scotchée au fond du fuselage pour les tests



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

VOL DE MONTAGNE EN VACANCES

1^{re} partie : la montagne du Conest



Comme beaucoup d'entre vous, nous pratiquons la plupart du temps le vol de plateau (vdp) : plateau du Condroz, plateau de Hesbaye, plateau de Herve... Il nous arrive aussi quelquefois de pratiquer le vol de colline (vdc) : Henri-Chapelle, Cap Blanc-Nez... Pourtant ce que nous affectionnons le plus est le vol de montagne (vdm), c'est vraiment là le paradis du planeur, aussi le temps des vacances est pour nous l'occasion de prendre un peu de distance et d'altitude et de faire de belles découvertes. Nous voulons ici vous en faire partager quelques-unes, faites cette année, dans les montagnes au sud-est de Grenoble.

Commençons par la montagne du Conest qui présente la particularité d'avoir deux sommets distants de 3 kilomètres avec une possibilité de parking entre les deux à une altitude d'environ 1.500 mètres. Attention quand on parle de 3 kilomètres, il s'agit d'une distance « à vol d'oiseau », à partir du parking, il faudra monter à pattes avec les planeurs environ 130 mètres au Nord pour Le Beauregard et 200 mètres au Sud pour La Peyrouse. Rien de décourageant au regard de la beauté du site qui se révélera à notre regard tout au long du parcours herbeux fréquenté par un magnifique troupeau de vaches... qui engraisent gratuitement un peu partout les immenses pâturages !



POUR Y ARRIVER

Il est facile de trouver dans le coin la carte adéquate au 25.000ème IGN n°3336 OT « La Mure », mais vous pouvez aussi la commander d'avance via www.ign.fr. De Vizille, 16km au Sud de Grenoble, vous montez pendant 6km la N85 (dite aussi « route Napoléon »), direction La Mure et Gap, jusqu'au village de Laffrey. Là vous prenez à droite la D113 pendant 5 km jusqu'au village de Notre-Dame-De-Vaulx. A l'entrée du village se trouve le cimetière, vous continuez environ 300m et prenez à droite une petite rue où il est indiqué « Chalet de l'As ». Là il vous reste encore environ 6km à monter doucement. Au milieu vous allez vous trouver face à une barrière à vaches que vous pouvez ouvrir et refermer soigneusement derrière vous. Attention, plus vous montez et plus la route est dégradée. Nous étions passés par là il y a quelques années et la différence est sensible. Vous dépassez le chalet de l'As et, 500m plus loin, vous débouchez sur le col où se trouve un petit enclos où un panneau vous indique « Parc à voitures ». Il faut prendre la poignée en caoutchouc pour écarter le fil électrique, ranger sa voiture et remettre le fil en place. Ce parking sera notre point de départ. Il est très facile d'y monter les planeurs et de préparer les sacs à dos avec l'eau, les pique-niques et... les radiocommandes.

LA PEYROUSE (Alt. 1.710)

Nous avons commencé par escalader La Peyrouse le premier jour. C'est au Sud du parking. On dit descendre vers le Sud, pourtant ici cela monte ! Heureusement, c'est fou ce que les planeurs se font légers avec l'altitude, ils sentent véritablement le grand espace qui se dégage de plus en plus et ils nous tirent carrément vers le haut. On dirait des chevaux qui « rentrent à l'écurie » ! Comptez quand même ¾ d'heure pour atteindre le sommet où se trouve une étrange petite cabane à lutins. Nous avons sagement avancé quelques

mètres plus loin pour laisser dormir les lutins, car il paraît que les lutins détestent être dérangés en plein jour et ne sortent qu'à la tombée de la nuit...

Au sommet, les planeurs piaffent carrément d'impatience, alors que nous, nous faisons une petite halte pour sentir le vent tout en contemplant le magnifique paysage, nous désaltérer un peu et puis, avant de décoller, en montagne surtout, il faut voir où l'on va atterrir... A priori, pas de problème ici, plusieurs zones sont possibles dans les alentours et il nous semble que c'est en venant par la droite, c'est-à-dire de l'Ouest que cela ira le mieux pour atterrir sur une petite terrasse légèrement en contrebas du point de pilotage.

Et hop, c'est parti. C'est banal de dire que c'est grandiose en montagne, alors que dire ? À l'Ouest vous avez l'immense chaîne du Vercors qui borde la vallée du Drac avec le long lac de Monteynard-Avignonet (alt. 500), au Sud le massif du Sénépy (alt. 1.769), à l'Ouest les lacs de Lafrey (alt. 900), de Pétichet et de Pierre-Châtel qui bordent le plateau de la Matheysine jusqu'à la ville de La Mure et le début du parc des Ecrins... et nous faisons évoluer nos planeurs dans ce paysage comme dans un immense lego. Quelquefois, nous nous arrêtons pour méditer dans le silence de la montagne... Quelle merveilleuse planète est la nôtre, nous nous laissons imprégner par l'immense gratitude que nous inspirent ces lieux...

Le vent est cependant assez variable aujourd'hui et les atterrissages sont un peu plus chahutés que prévu. Cela fait longtemps que le temps est au beau fixe et le vent est à certains moments quelque peu turbulent, serait-ce le signe d'un éventuel changement de temps qui se prépare ? En tout cas, le problème ne se limite pas à éviter les bouses, il faut surtout bien maîtriser une trajectoire plutôt instable en fin de course, nous imposant de garder de la vitesse.

LE BEAUREGARD (Alt. 1.632)

Comment ne pas avoir envie d'atteindre un sommet au nom si évocateur de belles perspectives ? Le lendemain, re-belotte donc pour un tour un peu plus au Nord. Depuis le parking, comptez ½ heure et vous arrivez cette fois à une table d'orientation qui balise le paysage sur 360°. Vu le nombre de bouses, ce lieu semble fréquenté

plutôt par les vaches que par les lutins, et les mouches semblent apprécier tout autant, aussi nous rebroussons chemin une centaine de mètres vers le Sud où nous avons repéré un point de vol plus accueillant avec possibilité d'atterrissage.

Si à La Peyrouse, les faubourgs de Grenoble se voyaient latéralement en regardant Le Beauregard, ici la vue est beaucoup plus dégagée vers Grenoble dont les abords se trouvent déjà à 16 km à « vol d'oiseau ». C'est impressionnant de voir une si grande ville si près des montagnes. Et nous voyons toujours le plateau de la Matheysine avec ses lacs à l'Est et la chaîne du Vercors à l'Ouest dans laquelle nous distinguons même le col de l'Arc où nous vous emmènerons une prochaine fois. Et les routes, les ponts, les chemins de fer, les barrages... Que d'efforts l'homme n'a-t-il pas déployés dans cette belle nature qui se trouve ici, sous « notre » beau regard ? Que de souvenirs - parfois heureux, parfois tragiques aussi - sont contenus dans ces immenses espaces ?

Aujourd'hui, le vent est tout calme et même quelque peu hésitant quant à sa direction et il fait très lourd. Est-ce un nouveau signe du changement de temps que beaucoup de gens semblent espérer dans la région, particulièrement les agriculteurs ? Nos planeurs eux n'attendent pas et sans hésiter prennent régulièrement de belles ascendances dans les directions Est et Sud-Est; mais nous, ne connaissant pas les lieux, nous leur avons mis quelquefois quelques secondes de moteur pour retrouver la sécurité dont nous avons besoin pour que le vol reste une détente pour nous. Tout comme hier, nous sommes les seuls aéromodélistes à voler en



ces lieux magnifiques. Nous n'avons pas aperçu non plus de « couche-culotte » (parapentistes). A vrai dire, cela n'est pas pour nous déplaire. Même si la présence de collègues connaissant les lieux de vol est bien souvent l'occasion d'échanges et de précieux conseils, nous apprécions particulièrement le silence qui règne en ce lieu.

Le calme du vent est bien venu pour éviter les bouses et surtout les rochers qui effleurent quelquefois la surface du lieu d'atterrissage. Mais sans vent, l'ardeur du soleil calme quelque peu la nôtre et dans la descente, quelques maigres arbres qui bordent notre chemin à l'Est nous offrent un moment de repos ombragé bienvenu. Nos planeurs et nous allons encore bien dormir cette nuit...

LE VOL DE MONTAGNE SANS PEINE

Le vdm est une discipline exaltante, mais qui nécessite quelques précautions. Il y a lieu de tenir compte que c'est la plus sportive des disciplines aéromodélistes. Elle demande une bonne forme physique et de ne pas être avare de ses efforts. Elle demande aussi une certaine sagesse : la montée ne nous donne aucun droit auto-

matique aux ascendances. Quand on joue avec la nature, il faut savoir être modeste et tenir compte d'elle. Elle peut avoir un caractère assez changeant.

D'abord la boussole fera toujours partie de l'équipement de base tout en sachant qu'en montagne le vent peut être fortement influencé par la configuration des montagnes et des vallées. Mais il y a aussi la carte qui demande à être bien orientée sur le terrain. Les jumelles peuvent se révéler bien utile quelquefois. Passons sur les bons souliers, le petit pull et le coupe-vent qu'on n'oublie plus jamais après en avoir eu besoin, de même pour la crème solaire et les lunettes, voire la casquette ou le chapeau à larges bords pour protéger aussi les oreilles. Il va de soi que tous les emballages de pique-nique et autres déchets doivent trouver place dans une poubelle : un simple sac en plastique qu'on gardera au fond du sac à dos.

Pour le planeur, cela dépend du site et du pilote. Pour notre part, nous nous retrouvons le plus souvent à l'aise avec des planeurs de 2,40m, comme l'Applause de S2G, à 2,60m, comme l'ADN de Copilote, l'école de vol de montagne de François Cahour et Alain Maréchal. Nous les avons



équipés en électrique, au départ pour pouvoir voler en plateau, mais aussi pour l'autonomie et la sécurité en montagne. On peut voler des heures avec le même accu et un essai faiblard du moteur nous renseignerait s'il est temps de penser à changer d'accu. Nous avons toujours avec nous un accu de réserve pour le cas où, mais avec ce système, nous n'en avons jamais eu besoin jusqu'à présent en montagne. Avec les moteurs sans balai et les nouveaux accus Lithium-Manganèse (2.100mAh) que nous utilisons actuellement, le surpoids est tout à fait négligeable et la sécurité renforcée. Nous avons aussi avec nous d'autres planeurs allant de 2.30m à 2.80m. Le mieux, à notre avis, est d'avoir des ailes droites pour le transport mais avec un peu de dièdre à la clé pour la stabilité du vol. Nous préférons la couleur au blanc, par exemple du rouge à l'intrados de façon à mieux voir le planeur dans le ciel, même si on vole le plus souvent à hauteur des yeux en montagne. Ce qui soulage les cervicales ! Un aérofrein commandé par toute la course du levier dit «des gaz» n'est assurément pas à négliger car les endroits pour atterrir sont assez rudimentaires. Le moteur est commandé par un

simple curseur.

Il faut tenir compte du fait que plus on monte moins l'air est dense et donc qu'il faut voler un peu plus vite pour compenser la perte de portance. D'après les experts, il faut compter environ 20% d'énergie en plus à 2.000 mètres d'altitude. C'est assez facile à comprendre intellectuellement, mais en pratique, on l'oublie quelquefois. Ainsi il faut éviter de mettre les aérofreins en remontant une zone en pente, la sanction est alors immédiate et sans appel.

C'est souvent sympa d'avoir des modélistes du coin pour se renseigner sur les particularités d'un site. Nous avons été surpris de ne trouver en pleines vacances aucun aéromodéliste sur ces deux sites de la montagne du Connest. Ces deux sites remarquables sont assez facilement accessibles et, à notre avis, abordables pour des pilotes formés mais débutant en vdm, en suivant les indications fournies ici.

Nicole & Jean-François Lecocq

(A suivre)

Avionic

Nouvelle adresse !!!

127 de la rue des Garennes à 1170 BXL

Retrouvez nous 24 h/ 24 sur www.avionic.be



Avionic modélisme 127 Rue des Garennes, 1170 BXL 02/673 04 13 avionic@skynet.be www.avionic.be

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



Au Piper Club de Bas-Oha, le deuxième dimanche du mois d'août est traditionnellement réservé à la tenue de son show annuel qui constitue incontestablement le point d'orgue de la vie du club. Depuis plusieurs semaines, une équipe de membres et de sympathisants s'est affairée pour assurer la logistique et l'accueil des pilotes et des spectateurs : la préparation du terrain, l'installation des chapiteaux, la publicité, les contacts, les sponsors, la restauration, le bar,

l'animation, ... La veille du grand jour, tout est fin prêt et nos yeux se concentrent désormais sur la couleur du ciel.

Dimanche matin : un brouillard assez dense recouvre notre paisible petit coin de Hesbaye... À cet instant, nul ne se doute de la journée exceptionnelle qui pourtant nous attend. Tandis que le brouillard disparaît progressivement et fait place à un soleil de plus en plus généreux, une quarantaine de pilotes sont accueillis avant la fin de la matinée ; une grande variété d'engins volants (tout au plus regretterait-on la quasi absence des jets) couvre rapidement la zone qui leur est réservée. D'un bout à l'autre du bord de la piste, un spectacle coloré et varié-momentanément statique- s'offre aux spectateurs de plus en plus nombreux qui commencent à se rassembler le long des barrières de sécurité. Quant aux émetteurs, ils se bousculent sur les tables de la régie qui assume parfaitement sa fonction. Planeurs, warbirds, jet, modèles acro, hélicos, modèles de vitesse, remorqueurs, gros modèles, petits modèles, thermiques, électriques et même magiques grâce à la présence de trois surprenantes sorcières volantes ; tout est mélangé pour le bonheur des yeux et des oreilles.



Les entraînements s'enchaînent avant le démarrage du show. Malheureusement, ceux-ci se soldent par de la casse pour quelques modèles (ce seront les seuls de la journée). Et toujours, les spectateurs continuent d'affluer. Le parking pourtant plus grand que d'habitude est rempli ; les hamburgers disparaissent à vue d'oeil, les décapsuleurs surchauffent. De mémoire, on n'a jamais vu autant de monde aux abords de la piste. Plusieurs centaines de personnes ont répondu « présent » à notre invitation ! Pourrait-on espérer mieux que ce qui se présente à nos yeux ? Assurément non. Croyant à un rêve, nos membres se retournent à plusieurs reprises en direction du public pour le contempler. Ce dernier n'hésite d'ailleurs pas à tailler de bien sympathiques bavettes avec les pilotes : le sujet inspire nombre de réflexions et de questions. Peut-être certains franchiront-ils le pas tant rêvé ou redouté ?

Treize heures : que la fête commence ! L'interminable et ô combien passionnant François André ouvre le show par un mot de bienvenue. Il ne lâchera plus le micro de la journée, fournissant un nombre incalculable d'informations diverses sur tous les modèles présentés. Durant plus de 5 heures, les démonstrations vont se succéder sans le moindre temps mort. L'odeur du kérozène inonde nos narines lors de la toujours spectaculaire prestation du jet. Quant aux enfants, ils se réjouissent des nombreux largages de bonbons effectués. L'hélice hurlante du gros P47 d'Armand Jaminet contraste avec les vols silencieux et majestueux des grandes plumes présentes. Et que dire de la prestation époustouflante d'Axel Libert

aux commandes de son Katana qui a, elle aussi, capté tous les regards ? Dans un autre registre, une attaque simultanée de 4 warbirds ravit les amateurs du genre. Et chaque pilote y va de sa prestation pour la joie de chacun. Une curiosité crée un petit attroupement : le vol en immersion. Une caméra embarquée, des lunettes avec écrans incorporés et c'est parti pour un surprenant vol avec vue depuis le cockpit !

En fin de journée, l'on décide de retarder l'heure du service des repas du soir afin que tout le monde puisse profiter encore et encore des vols qui ne cessent de s'enchaîner ; les pilotes et les spectateurs encore présents en nombre ont clairement décidé de déguster jusqu'à la dernière goutte (de carburant ?) cette magnifique journée. L'entonnoir ne désemplit pas Et que diffuse la sono en ce moment ? « On n'est pas fatigués ! », repris spontanément en chœur par une petite chorale improvisée. Cela donne bien le ton du moment.

Et c'est dans cette bonne humeur et sous les lampions que se terminera cette longue et merveilleuse journée de spectacle festif. Le rendez-vous 2010 est d'ores et déjà dans nos esprits !

Le Comité du PIPER CLUB tient à remercier toutes les personnes (membres et sympathisants) qui n'ont pas hésité à retrousser leurs manches, ainsi que tous les pilotes pour leur présence et la qualité de leur prestation.

Pascal Deschrijver



F3A - Championnat du Monde au Portugal



Par Gérard Werion, chef d'équipe

21 août au 30 août 2009

Ci-dessus, l'équipe belge lors de la cérémonie d'ouverture

Les préparatifs :

Fin janvier 2009, suite à un appel téléphonique de notre Président, Mr Gérard Proot, j'ai accepté la responsabilité de chef d'équipe pour les championnats du monde F3A 2009 au Portugal, non sans avoir demandé aux principaux intéressés (les pilotes) s'ils étaient d'accord. Sans perdre de temps, je recherche des logements pas trop éloignés des sites d'entraînement et de compétition. Après quelques jours de recherche, le gîte rare (6 à 8 personnes à 17 Kms des pistes) est déniché, un coup de téléphone à la propriétaire et c'est ok. Internet est quand même un formidable outil, je me souviens que par le passé, le TM n'avait d'autre choix que d'accepter les logements proposés par l'organisateur, quels qu'en soient le prix et l'emplacement. ZNLine et Aerobertics acceptent de sponsoriser l'achat de polos pour l'équipe (et le juge belge), je trouverai (toujours par internet) un artisan qui peut travailler à la pièce pour un prix intéressant et nous réaliser une broderie originale.

Il fut assez difficile de trouver des dates convenant à tous pour des entraînements collectifs, finalement le plus facile était de se retrouver le samedi avant un concours du championnat de Belgique sur le terrain organisant la compétition, comme par exemple le 1^{er} août à Bertrix, merci encore à Yves Van Gompel qui, comme à son habitude, enregistrera pour chaque pilote les fautes commises durant les vols.

Le voyage :

Nous avons tous opté pour la voiture personnelle comme moyen de transport. En effet, l'avion quoique plus rapide (et moins coûteux) pose le problème des extra bagages et il faudrait quand même louer des véhicules sur place. Départ donc pour le TM le 14 août à 3h00 du matin pour Biarritz, étape intermédiaire que nous rejoindrons vers 16h00. Nous quitterons Biarritz le lendemain 15 août vers 08h00 pour arriver à Pombal ou plus exactement à Guia vers 17h00, heure locale, où nous sommes attendus par la propriétaire du gîte.

Sur les lieux...

Après quelques courses effectuées le lendemain, nous nous rendons à Pombal, ville de la compétition où de multiples panneaux et bannières rappellent l'événement. Nous repérons également le terrain officiel et y rencontrons quelques membres de l'organisation, dont Mr De Sousa, Président de la FPAM. Bert Delaere arrive le 17 vers 5h30 du matin, il vient de chez Fabien Turpau qu'il convient de remercier pour avoir accueilli Bert et Benoît Dierickx en étape intermédiaire.

Nous allons sur le terrain officiel ; il est permis de s'y entraîner jusqu'au 20, il faut donc en profiter... d'autres teams sont également là : Espagne, USA, Chine...

Les engins de terrassement sont également présents, rien n'est terminé et les vols se font avec des bulldozers travaillant le long de la piste.

Jean-Pierre Zardini arrive de St Jean De Luz vers 17h00 ; nous convenons d'aller le lendemain au terrain de Barosa car la piste officielle sera fermée pour nettoyage et traçage des lignes.

La piste ! un ruban d'asphalte parfait de 1100 m de long sur 50 m de large ; nous apprendrons par des spectateurs portugais que cette piste est stratégique pour les incendies, ce qui explique comment un club de modélisme peut disposer d'une telle infrastructure.

Le 18, Felipe Bernardino (président du club DoLiz) nous accueille chaleureusement à Barosa qui sera notre terrain principal d'entraînement, mais aussi le terrain de nombreuses autres équipes. Il nous fera également connaître un petit aéroclub où il est possible de partager la piste avec des avions de reconnaissance et surveillance d'incendies, ce terrain est nettement plus « confidentiel » et nous rendra bien service.

Le lendemain, bien que partis très tôt pour Barosa, nous y trouvons déjà Wolfgang Matt, il a toujours la motivation intacte ce « Papy »... Les vols de Jean-Pierre s'améliorent régulièrement, ceux de Bert sont corrects également ; de retour au gîte vers 20h00, nous y trouvons Benoît Dierickx qui nous y attend : le team est maintenant au complet.



Jeudi : Jour de chasse au Portugal...

En effet, nous devons voler face au soleil car une chasse est organisée dans l'axe de vol normal ; le soleil est accablant et il y a beaucoup de pilotes ; nous partons donc pour les pistes officielles. Vers 16h00 je me rends au secrétariat pour finaliser l'inscription du team.

La piste : 900 m de tarmac balisé pour nos vols

Dans toute la ville, des panneaux annoncent l'événement





Parachutistes lors de la cérémonie d'ouverture

Vendredi 21 :

Lever comme à l'habitude vers 6h15 pour le TM, histoire d'étaler l'occupation des douches, de faire les sandwiches et de mettre à jour le rapport, préparer les photos de la veille à envoyer par internet... Une nouvelle journée d'entraînement s'annonce avec en point de mire les vols d'entraînement officiels et le processing de 16h00 à 16h30 pour le team belge.

Pendant le processing de nos modèles...



Durant le training officiel, nous avons à disposition le matériel qui sera utilisé lors de la compétition; c'est important, surtout le sonomètre; j'avais emporté le sonomètre de notre club, il s'avère qu'il mesure 1 à 1,5 dB plus bas (étalonné par l'AAM en 2009) que celui de l'organisateur : donc méfiance...

Nos 3 pilotes se débrouillent très bien dans un vent de 30 Km/h à 90° pour rapprocher...

Le processing ne pose aucun problème, collage des identifications, pesage, les dimensions des modèles ne sont pas contrôlées !

19h00 , je pars pour la réunion des TM ; il est admis que les sens de décollage et atterrissage peuvent être différents ; on nous explique également comment se déroulera la cérémonie d'ouverture.

Samedi 22 :

Jour de la cérémonie d'ouverture de la compétition, qui débute par quelques vols d'entraînement à Barosa, nous y voyons pour la 1^{ère} fois l'équipe française, André (Laffitte) leur chef d'équipe me confie qu'ils viennent pour un podium à l'inter-équipe, tout modestement. Si Christophe récupère le titre, ce sera la « cerise sur le gâteau » dit-il ! La suite nous montrera qu'ils vont avoir le gâteau, la cerise et la chantilly !!

Retour au gîte vers 16h30 pour se préparer pour la cérémonie ; chaque équipe est appelée par ordre alphabétique et se rend, escortée par une jeune scout sous le drapeau respectif du pays, ceci au son d'un extrait de l'hymne national. Les drapeaux européen, FAI, du Portugal et de la fédération portugaise d'aéromodélisme (Fpam) sont amenés par des parachutistes.

Dimanche 23 août 2009 : Début des vols de compétition.

L'organisateur n'avait pas pris en compte (malgré un mail et plusieurs appels téléphoniques) le changement de la fréquence de Benoît de 72 Mhz vers 2.4 Ghz, l'importance est de taille, car seuls les non 2.4 Ghz doivent rentrer leur émetteurs. Je décide donc d'aller pour la remise des émetteurs comme si rien n'était, mais je remets en lieu et place le mail (avec accusé de réception) qui signifiait le changement de fréquence, tout est maintenant ok.

Nous voici confiants pour le début de la compétition, début et pas 1^{er} vol car les pilotes sont séparés en 4 groupes pour 4 sites de vols, les juges restent sur leur site et les pilotes vont passer successivement aux 4 endroits. (Il y a 2 pistes et on vole d'un côté le matin ou de l'autre l'après midi, suivant le soleil...). A la fin des 4 jours, tous les résultats d'un même site de vol sont regroupés pour tous les concurrents pour calculs TBL et les classements. On peut donc dire que chaque jour, un quart des pilotes font leur vol 1, un autre quart leur vol 2, 3 et 4.

Bert doit voler tôt, 3^{ème} piste B1 ; le vol de calibrage est effectué, il fait brumeux et le plafond est trop bas ; un vol est essayé toutes les 15 minutes sur chaque piste (distances de 900 m). Après une heure d'attente on peut commencer. Le vol de Bert est correct, il peut faire mieux mais c'est déjà bon. Ensuite BPLR (Benoît Paysant Le Roux) passe ; c'est vraiment régulier au niveau présentation (distance, altitude). Jean Pierre passe à la piste A1 deux heures après Bert, il fait un vol correct mais quelques fautes de placement... Benoît D. vole le 1^{er} après-midi sur A2, Jean-Yves Castermans (qui jugeait le matin) est là ; je me place derrière l'abri des juges ; Benoît nous sort un vol d'enfer, les altitudes sont toujours identiques, le placement est bon et les figures sont correctes. On est d'accord avec Jean-Yves (qui jugeait le matin), c'est son meilleur vol de l'année ! D'entrée, il semble que les juges côté A sont plus sévères.

Voyons les scores : Bert fait 411 (BPLR fait 453...) Jpz 358, Benoît 429 ; c'est 30 à 40 points trop peu...

Demain lundi, on vole vers 13H00 (Bert + Benoît) et 18H00 pour Jp.

Lundi 24 :

Benoît vole sur B1 ; on s'aperçoit directement qu'on a 25 minutes d'avance sur l'horaire... il faut donc se méfier et arriver bien en avance... Benoît fait un bon vol, un peu moins bien que le 1^{er}, il reçoit 453. Bert vole sur A1 35 minutes après Benoît, j'y vais donc directement.

Il fait assez bien de fautes de placement en distance, rate sa vrille (1/4 tour en trop) et le déclenché à 45° il n'aura que 380 points : un vol à oublier... Jean-Pierre passe à 16H50 piste B2 et fait un vol meilleur que son niveau habituel : 427,40.



Mesure de la tension avant chaque vol

Mardi 25 :

Lever vers 06H15, Benoît va très vite faire quelques vols pour être de retour à temps, il passe à 11h17 sur A1. JP volera à 15h36 sur A2, Bert 17h50 sur B2. Benoît fait un très bon vol et espère 420, il reçoit 410. Je lui fais alors remarquer que les 5 ou 10 points manquants sont dus aux 6 des boucles siamoises (commencées grandes, finies petites). Jean-Pierre tient très bien son avion malgré un vent de 35 à 40 Km/h pour éloigner ; il fera 388. Bert fait un bon vol sur la piste A2 et reçoit 418,80. Le soir, Jean-Pierre et Jean-Yves Castermans viennent au gîte, Babou nous a confectionné un Osso Bucco. Je remets à Jean-Yves une assiette « PAL » (et non CRPAL) que j'avais reçue il y a ... quelques années lors d'un concours.

Mercredi 26 :

Déjà le dernier jour des qualifications ;

Benoît et l'équipe belge au processing des modèles





Hélices contra-rotatives
sur l'avion de Silvestri

nous allons au petit aérodrome près de Barosa le matin, Jp nous quitte le 1^{er} car il vole à 13h17 sur B1. Bert décide d'essayer son avion B, il est assez bruyant 97 dB ; il change le moteur, c'est toujours 96 – 97 dB, nous faisons quelques réglages... Je pars à mon tour pour rejoindre le terrain du concours pour Jp ; l'avion est déjà sur le tapis de sol ; cette fois, ils ont 40 minutes d'avance sur l'horaire... Jean-Pierre effectue un très bon vol, il aura 440 points. Je regarde les vols de Onda, CPLR et Silvestri sur A2, CPLR fait un peu moins bien qu'à l'habitude (tout est relatif, car c'est quand même un beau vol). C'est Onda qui prendra le 1000 sur ce vol.

L'après-midi, Benoît passe vers 15h55 sur B2 et Bert vers 16h31 sur A2. Il faut surveiller la synchronisation des pistes pour ne pas arriver trop tard pour Bert... Ils font des vols à peu près de leur niveau et reçoivent 458 et 426. Je vais près de la tente des officiels et repère la feuille

Benoît Dierickx accède
aux demi-finales



des bruits, Bert a été mesuré à 93,8 juste juste....

Résultats finaux : Benoît 26^{ème} (1/2 finales), JP 50^{ème} et Bert 52^{ème}.

Certes, on espérait une dizaine de places plus haut pour chaque pilote, mais le niveau était vraiment très haut, personne n'a démerité nous sommes 11^{ème} sur 37 pays à l'inter-équipe.

Le jeudi 27 était un jour de réserve pour les vols de qualification ; l'organisateur le convertit en journée touristique.

Les 1/2 finales.

Benoît vole encore 1^{er} pour les demi-finales ; au total le « tirage au sort » l'aura placé 2 fois 1^{er} et toujours aux heures venteuses, entre 11h00 et 16h00...

Vendredi 28

2 pistes, 2 collèges de 10 juges, 2 vols pour chaque pilote. Le meilleur des deux vols F09 est ajouté au classement préliminaire ramené à 1000. Benoît vole le 1^{er} sur la piste B, il réalise un très bon vol F09 qui sera coté 510,3. Le vol à 1000 sera réalisé par CPLR avec 592 points. Le second vol de Benoît sera un peu moins net mais toujours très bon : 504,5 pts. Au classement après les 1/2 finales, Benoît est 23^{ème}, il fait le 16^{ème} résultat des vols F09.

Samedi 29

10 pilotes pour les finales : un vol F09, 1 vol inconnu, un 2nd vol F09, un 2nd inconnu (différent du 1^{er}). 20 juges, 10 pour les figures centrales, 5 pour celles à gauche, 5 pour celles à droite.

On sent nettement que la tension monte d'un cran pour les finales, les barrières autour des modèles en attente de vol sont reculées, le badge est obligatoire pour approcher... Aucun résultat précédent n'est retenu pour le classement des 10 premiers. Nous regarderons attentivement tous les premiers vols, les vols F09 paraissent faciles pour tous mais CPLR est réellement un cran au-dessus de tout le monde.

Le 1^{er} vol inconnu est exécuté sans aucune grosse erreur de figure ou presque par tous les pilotes. Le second vol F09 et le 2nd vol inconnu sont volés l'après-midi sous une température étouffante ; nous

abandonnons après le dernier vol de CPLR et revenons au secrétariat afin de trouver de l'ombre. Nous ne verrons donc pas le dernier inconnu de Benoît Paysant Le Roux qui avec 999,51 s'approche du « maître »...

Le juge français Pierre Pignot me dit que je peux signaler à l'équipe de France que Benoît Paysant Le Roux se classe 2^{ème} ; je cherche donc en vain André Laffite, je trouve BPLR qui croit être 2^{ème} pour le second vol inconnu, mais pas pour le championnat... C'est pourtant bien vrai, et du même coup il place la France en première position par équipe. Du jamais vu ! André (Laffite) est ému aux larmes... Comme dit plus haut, le gâteau, la cerise et la chantilly !!

Le titre de Christophe Paysant Le Roux est amplement mérité : sur 10 vols, il n'a concédé qu'un « 1000 » au Japonais Onda.

Le soir, un banquet réunira environ 200 personnes, les traditionnels souvenirs seront remis aux participants en intermède avec les danses folkloriques et diverses présentations comme les cinq champions du monde F3A présents à Pombal.

Technique :

Enormément de propulsions électriques, le podium est néanmoins occupé par 3 pilotes utilisant encore des moteurs thermiques ! A noter l'hélice contra-rotative de Silvestri.

Presque tous les pilotes sont en 2.4 Ghz ; un seul avion détruit sur problème d'axe de dérive ; c'est dire la fiabilité des radios, plus de 1000 vols, entraînements compris, ont été effectués.



Il me reste à remercier tous les membres de l'équipe en général pour la bonne ambiance qui a toujours régné, les pilotes qui n'ont pas ménagé leurs efforts, les « mécanos » (Babou et Véronique) ainsi qu'Annie et Elodie qui se sont souvent occupées de l'intendance et du ravitaillement.

Votre serviteur et notre juge belge, Jean-Yves Castermans

L'équipe française: les deux premières places en individuel et la première place par équipe ! Bravo !

Gérard Werion



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



CRPAL

Dixième stage Arthur Piroton



Cette dixième édition fut grandiose, quarante huit inscrits quarante cinq participants. Cela donne une idée de l'ampleur de l'organisation. Il faut y ajouter vingt cinq moniteurs et ne pas oublier l'intendance qui, avec sa quinzaine de personnes, n'a pas chômé non plus. Origine de nos stagiaires : Une quinzaine vient de la commune d'Anthisnes, sept de la commune de Neupré, douze de la famille de nos membres et onze via le site du club.

Je ne vais pas narrer le déroulement de la semaine ce serait bien trop long. Contenons-nous d'un résumé succinct.

Cette fois nous avons eu de la chance et tout le stage s'est déroulé sous un soleil de plomb avec cependant un petit vent bienfaiteur.

Vu le grand nombre de participants, nous avons du changer notre fusil d'épaule et diviser le groupe en deux. Quinze stagiaires à la salle communale avec Yves et

Jean-Louis pour l'initiation à la construction et trente sur le terrain pour apprendre à voler. C'était une des solutions pour ne pas avoir en permanence une quinzaine d'easy-glider en l'air en même temps.

Trois équipes de 15 jeunes se relayaient par demi-journée à la salle située à un peu plus d'un kilomètre du terrain. Là nos jeunes ont construit un petit modèle en styrofoam prédécoupé par Rudy.

Ce fut une expérience très enrichissante et Yves qui sait parler aux jeunes leur a transmis tout ses secrets de construction. Des cours d'aérodynamique ont également été dispensés par lui. Dans une pièce séparée Jean-Yves avait installé un simulateur de vol. Celui-ci a bien servi et couvrait très bien l'attente des temps de collage.

Sur le terrain sept équipes de 4 ou 5 élèves n'ont pas arrêté de mettre au minimum sept planeurs en vol (des cours de rattrapage étaient aussi au programme et c'est ainsi que l'on a pu compter pas moins de 11 easy-glider en même temps dans le ciel).

Ci-dessous en bandeau, tout ce qu'il faut pour rendre un président heu-reux !



Vu le temps magnifique les vols se sont multipliés et dès le deuxième jour une bonne partie des stagiaires était prête pour commencer les essais d'atterrissage.

Le mercredi midi : tout le monde est sur le terrain pour accueillir un A109 de notre défense nationale. Accueil des pilotes et de l'RSM du groupe de vol. Celui-ci est heureux d'apprendre qu'un stagiaire d'une session antérieure, séduit par la démo de l'hélicoptère en 2005, est entré à l'école des sous-officiers de Safranenberg. Les pilotes, l'RSM ainsi que notre sympathique bourgmestre venu pour la circonstance ne peuvent échapper à une séance de double commande (voir photo ci-contre). Les meilleures choses ayant une fin, c'est après un petit lunch et une démo de départ à nous faire dresser les cheveux (pour ceux qui en ont) sur la tête que l'hélicoptère nous a quitté.

L'après-midi de jeudi était réellement trop étouffante et le vent très chahuté et à 90° par rapport à l'axe de piste. C'est pourquoi nous avons décidé de faire un tour dans le bois tout proche, cela fut très apprécié de nos élèves.

Vendredi : les petits Fox sont distribués et ce sont 45 petits planeurs qui se croisent sur la piste.

Le samedi : traditionnelle petite compétition, puis c'est au tour des parents de s'initier aux joies du pilotage en double commande.

Il faut également signaler l'équipe de logistique qui n'a pas arrêté de travailler en cuisine pour nous fournir matin, midi et soir des repas succulents.

Cette cuvée, on s'en rappellera ! elle fut à mon avis la plus complète et la plus profitable, pas de laisser-aller, tous les

jeunes très sympathiques et très intéressés. Gageons que plus d'un va continuer et fournir du sang neuf à notre association.

Le pilote de l'Agusta est en double commande sur l'Easy-Glider....

J'en profite ici pour remercier notre fédération pour son soutien dans ce genre de manifestation ; inscription gratuite pour les stagiaires, 250,00 € de subsides et des casquettes pour les moniteurs. La présence du président de l'AAM, du délégué auprès de la DGTA ainsi que de la présidente de la commission sportive fut aussi très appréciée.

Jean-Pierre





Concours Eurotour F5B / F5F au M.A.S.H. "Die swaene cup"

***ou comment après quelques années
un concours de l'Eurotour F5B/F5F
s'organise de nouveau en Belgique.***

Au M.A.S.H. (Model Aero Sport Heist), un club de nos amis de la VML, il y a deux pilotes qui sont passionnés par le vol électrique de compétition (F5B / F5F). Depuis pas mal d'années, Luc Van Tricht et Willy Verschoren participent aux concours dans une grande partie de l'Europe et se classent plus qu'honorablement. Jusqu'à présent, le M.A.S.H. n'avait jamais organisé de concours international en F5B/F5F. C'est Luc qui a l'idée fin 2008 et qui la soumet au conseil d'administration de son club. Il reçoit le feu vert et met en œuvre l'organisation ce qui, comme pour chaque concours international, est un travail considérable.

Le concours aura lieu les 27 et 28 juin, le weekend qui précède la journée portes ouvertes traditionnelle du club. Il va de soi que l'organisation d'un concours international demande pas mal de préparations. La grande tente, qui est présente chaque année pour la journée portes ouvertes, sera montée une semaine à l'avance et pourra ainsi être utilisée lors du concours. Il n'y a pas que le concours lui-même à considérer (les aides, le jury,...) mais il faut aussi prévoir à manger, des installations sanitaires, communiquer avec les gens qui viennent de partout en Europe, prévoir le camping, etc... Il faut pouvoir répondre à toutes ces questions. Quel travail! Luc prend en charge la plupart des tâches directement liées à la compétition. Un groupe de volontaires du M.A.S.H. prend en charge tout ce qui va autour. Un grand merci à tous pour ce travail!

Nous voilà arrivés au weekend qui avait demandé tant de travail préparatoire. Il n'y a plus qu'une chose qui pourrait gâcher l'affaire: la météo! On annonçait des averses pendant tout le weekend, même des orages. Et en effet, des parties de la Belgique ont été inondées ce weekend. Mais, grâce sans doute au gros cierge que Luc a fait brûler dans la petite chapelle du coin, pas une goutte de pluie pendant tout le weekend sur le terrain du M.A.S.H.!

Vendredi 26 juin: tous les participants inscrits sont arrivés au terrain. Dès le départ il était clair que ce concours aurait une belle allure, même si c'était une première. Quelques pratiquants assez renommés du F5B sont présents. Notamment l'autrichien Rudolf 'Rudi' Freudenthaler, quadruple Champion du monde en F5B et Guntmar Ruëb, Champion du monde actuel en F5B. Une autre personnalité renommée dans le monde de l'aéromodélisme est présente: Herbert Locklair, qui est aussi Jury pour une partie du concours. Herbert est un collaborateur connu des magazines "modell" et "elektro-modell".

Finalement, sept nationalités seront représentées au sein de ce concours. Pas mal de pilotes ont fait un bon bout de chemin et beaucoup d'efforts pour arriver chez nous. Un pilote allemand s'est en plus perdu dans le noir au milieu des petites routes et Willy a sauté dans sa voiture et l'a cherché pendant une demi-heure avant de pouvoir l'amener au terrain le vendredi soir. Et oui. Les communications GSM auront certainement coûté cher cette nuit

pour nos amis allemands. Une fois tout le monde arrivé, on en boit encore un et tout le monde rejoint sa tente / mobilhome / chambre d'hôtel pour se préparer pour le lendemain.

Nous voilà le samedi matin prêts pour démarrer le concours. Faudra pas trop trainer car il va falloir faire pas mal de vols pendant les deux jours du concours: 18 pilotes en F5B, 8 pilotes en F5F et 5 pilotes dans la catégorie belge F5-2. Chacun devrait faire 4 vols, ce qui fait un total de 124 vols! Heureusement le temps est avec nous et, après le petit déjeuner, on peut démarrer le concours sous un soleil brillant.

Dès le début du concours, il est bien clair que la lutte sera dure entre les pilotes. Après la première manche en F5B, 4 pilotes mènent le concours avec très peu de différences entre eux. Luc est en tête du peloton, suivi par Guntmar Ruëb, Heiko Greiner et Thomas Wäckerlin. Willy s'en sort un peu plus mal avec seulement 37 bases lors de son premier vol (et oui, lorsque l'on fait une épreuve de vitesse avec les flaps de l'aile un peu descendus en position durée, ça vole nettement moins vite). Plus tard dans le concours Willy rattrapera un peu son retard, mais il ne peut plus rejoindre les pilotes de tête.

Dans la catégorie F5F, les planeurs avancent peut être un peu moins vite, mais le combat pour la première place n'en est pas moins dur. La première manche est remportée par le Suisse Thomas Wäckerlin, suivi de très près par Bernd Bossman et Rudi Freudenthaler. La première manche de la catégorie Belge F5-2 est remportée par Jean-Luc Dufour, bien connu de tous comme trésorier de l'AAM et de la LBA. Ludo Leurrelle et Wim Hanssens suivent. La pause de midi arrive et le lunch peut être englouti. Au menu: un spaghetti préparé par le team de catering du M.A.S.H. Après ce petit break, on continue les hostilités. Il faut dire que pendant tout le concours, les aides ont travaillé admirablement. Aussi bien les gens qui étaient en dessous des bases que les chronométreurs et les officiels qui manipulaient l'ordinateur (merci Jacques et Thierry) ont fonctionné admirablement. Ceci n'était pas toujours facile vu la floppée de langues qui était utilisées pendant le concours. Un grand merci à tous!!

En F5B, la deuxième manche est aussi remportée par Luc Van Tricht. Guntmar



Tous les pilotes attentifs pendant le briefing du concours



Membres du jury «au travail»



Juge de ligne au travail, pas question de se laisser distraire !



Luc et Willy pendant un vol, concentration maximale !



Le podium en F5B



Le podium en F5F



Le podium en F52

Ruëb n'est que quelques points derrière. Le suspense persiste.

En F5F, c'est l'Allemand Franz-Josef Ney qui remporte la deuxième manche. Christian Ulbricht, un autre Allemand est deuxième et de nouveau Willy comme troisième.

En F5-2, les premiers du classement s'échangent aussi les places: la deuxième manche est remportée par Wim Hanssens, Jean-Luc Dufour est deuxième.

L'après-midi est déjà bien entamée lorsque la troisième manche commence. C'est sûrement dû à la fatigue ou la tension, mais Luc se fait dépasser par quelques pilotes lors de cette manche. Notamment, Hugues Lefebvre, un autre pilote belge, gagne cette manche. C'est un weekend assez dur pour les Allemands. Guntmar Ruëb remporte la deuxième place et c'est Heiko Greiner qui termine troisième. Naturellement il est possible que Luc veuille maintenir le suspense, ce qu'il fait très bien car tout le monde est déjà en train de calculer qui va gagner le concours.

En F5F, on a aussi un autre gagnant pour la troisième manche. C'est l'allemand Bernd Bossman qui remporte cette manche suivi par Rudi Freudenthaler et notre Willy.

Vu l'heure déjà assez tardive on décide de terminer les hostilités pour aujourd'hui et de faire la troisième manche du F5B le dimanche.

Le soir, tous ceux présents peuvent participer au BBQ. La tente est convertie en un vrai restaurant pour l'occasion et tout le

monde mange bien plus que ce qui est raisonnable pour la ligne. Pendant ce temps, les pilotes belges et étrangers se réunissent autour de pas mal de bières belges. Surtout la Duvel coule bien ce soir. Un autre favori des pilotes F5 est "La Chouffe". Nous faisons aussi un tour dans les archives du F5: Luc présente une ancienne vidéo tournée pendant le premier championnat du Monde F5B à Lommel en Belgique. Nous avons reconnu Rudi sur la vidéo... Bref, les pilotes continuent la discussion jusqu'aux petites heures...

Arrive dimanche matin... le plafond est bas. Trop bas. Les F5-2 démarrent et se trouvent dans les nuages à 50 mètres... On décide d'attendre un peu que le plafond monte. Heureusement cela fut assez vite le cas et on peut continuer le concours. Le troisième tour F5B peut se faire, suivi par la 4ème manche.

En F5F, c'est Bernd Bossman, Franz-Jozef Ney et Rudi qui gagnent les trois premières places. Ceci est aussi le classement final du concours complet. En F5B, Luc réussit à faire un 4ème vol digne d'anthologie et gagne ainsi cette manche devant Heiko Greiner et Guntmar Rüb. Le résultat final est maintenant connu. Luc gagne le concours (c'est idéal, un Eurotour en Belgique, gagné par un Belge. Ceci est une première), suivi de Guntmar Rüb et Heiko Greiner.

Finalement en F5-2, Wim Hanssens gagne la dernière manche, suivi par Jean-Luc Dufour et Wojciech Antoniewicz. Pour conclure le concours, une remise des prix (en 4 langues s'il vous plait) est effectuée par le vice-président du M.A.S.H.. Les aides reçoivent un beau prix du sponsor Pro Models. Ensuite le jury est remercié pour sa présence. Le team catering reçoit du sponsor Palm un petit quelque cadeau amplement mérité.

Ensuite, c'est le tour des pilotes, tous récompensés par le sponsor Palm et qui reçoivent un diplôme de participation. Les 3 premiers de chaque catégorie retournent avec une belle coupe.

La première rencontre internationale F5B/ F5F pour le M.A.S.H. est terminée. Le concours s'est déroulé dans une atmosphère très sportive.

Pour sa part, le club M.A.S.H. ne refusera pas une nouvelle demande pour recevoir le cirque F5B/ F5F l'année prochaine.

Dieter Beckers, directeur sportif F5



Vol circulaire

23^{ème} concours international du Centre d'Aéromodélisme de Pepinster

Cette année, 90 concurrents venus de 12 pays différents ont pris part à notre concours de vol circulaire commandé ces 15 et 16 août 2009. Les conditions météo furent idéales tout au long du week-end, ce qui nous a permis également de recevoir un public nombreux. La vitesse, l'acrobatie et la course par équipe comptaient pour la World Cup. En plus, nous avions les catégories : Acrobatie débutant et Avancé et pour la deuxième fois le Basic Carrier. Vu le nombre élevé de participants et le nombre de pistes limitées à trois, nous avons prévu de commencer le samedi matin vers 10H30.

La catégorie vitesse 2.5 cm³ (F2A)

18 concurrents, c'est sans doute l'une des plus grandes participations en Europe pour cette année. Pour ceux qui ne le sauraient pas, en vitesse, on utilise un carburant standard fourni par l'organisateur, composé simplement de 80% d'alcool et 20% d'huile de ricin première pression.

Au premier vol, c'est l'Américain Hugues William qui effectue le meilleur temps 288,6 km/heure. Cet Américain est venu participer cette année à trois compétitions en Europe comptant pour la World Cup. Lors de la deuxième manche, c'est le

Français Capo Francis qui prend la tête. Il faut souligner que ce concurrent a réalisé en début d'année une vitesse de 302 km/heure au concours de Vidreres en Espagne mais il est venu chez nous avec son second modèle car un avion aussi performant est réservé pour des championnats du Monde ou d'Europe. Il faut savoir qu'un moteur de vitesse n'a une performance maximum que pendant environ 30 vols. Hughes améliore sa vitesse de 1 km/heure par rapport au premier vol. Le Hongrois Szvacsek Fenrec réalise 281,5 km/heure et prend la troisième place provisoire.

Étreinte fatale ? Trois pilotes pendant une course par équipe (F2C). Ils tourment sur eux-mêmes en moins de 3 secondes





Un modèle typique pour la vitesse (F2A)

La course par équipe (F2C)

Le samedi, deux courses éliminatoires sont réalisées : les vice-champions du Monde Ougen Thierry - Surugue Roland font le meilleur temps de la première éliminatoire avec 3min13,3 pour 10 km. A la deuxième éliminatoire, pas de meilleur temps réalisé. Il faut signaler que le nombre d'équipes qui vont en demi-finale varie suivant le nombre de participants : dans le cadre de notre compétition, 6 équipes participeront à ces demi-finales.

L'acrobatie (F2B)

Nous avons eu le plaisir d'accueillir le nouveau champion d'Europe 2009 Richard Kornemeier (GER). C'est 15 jours avant notre concours qu'il a remporté sa victoire en Serbie.

Cette catégorie comptait 28 concurrents, approximativement 4H30 par tour de vols sans compter les pauses et le temps de midi : ce sont pour les juges de longues journées pendant lesquelles il est difficile de garder la même concentration.

Au premier tour, c'est le français Serge Delabarde qui prend la tête. Le deuxième tour

d'acrobatie sera interrompu vers 19 heures, la suite s'effectuant le dimanche.

Le basic carrier

Catégorie dont le but est d'effectuer 7 tours le plus rapidement possible puis 7 tours le plus lentement possible (c'est la différence de vitesse qui est comptabilisée) ensuite un apportage sur un semblant de porte-avion muni d'un système de corde avec des poids, est coté, si l'avion reste bien sur le ponton. Jan Odeyn notre compatriote prend la tête du concours. Les vols pour les débutants et avancés se sont déroulés dans de bonnes conditions et sans casse, ce qui n'est hélas pas toujours le cas.

Le samedi soir, notre traditionnelle fondue bourguignonne a connu comme à son habitude un franc succès.

Vers 9h00 dimanche, début de la deuxième journée de compétition.

La troisième manche éliminatoire de la course par équipe ramène à l'équipe Française Surugue Georges - Surugue Pascal un très bon temps de 3 min 09,8. Ce sera le meilleur temps du week-end ! Cette année, une nouvelle réglementation de la FAI a porté le diamètre des câbles de 0,3 mm à 0,35 mm, ce qui a diminué sensiblement la vitesse des avions.

Troisième tour de vitesse : c'est la dernière chance pour les concurrents d'améliorer leurs performances. Hugues améliore son temps à 290 km/heure mais même avec cette amélioration, les places des trois premiers resteront inchangées. A noter que de la 3^{ème} à la 7^{ème} place, l'écart est seulement de 2 km/heure d'où l'importance d'un bon chronométrage.

Après un entraînement libre, première demi-finale de la course par équipe : les Français Ougen - Surugue réalisent un bon temps de 3min12 suivi par l'équipe Belgo-Suisse Dessaucy Luc - Saccavino Cesare avec un 3min 13,8. Cette équipe s'est formée en cours d'année et d'emblée montre de bonnes perspectives pour le futur.

Deuxième demi-finale : l'équipe Belgo-Suisse fait l'impasse, estimant qu'ils ont peu de chance d'améliorer leur temps et cela leur permet d'économiser leur matériel. Ce sont les Surugue - Surugue qui se qualifient également pour la finale avec un temps de 3 min 13,4.

Le parc à modèles pendant le concours de vitesse



Pendant ce temps, l'acrobatie continue et le français Delabarde conforte sa première place au deuxième vol : il ne sera pas rattrapé par la suite. Le local Dessaucy Luc se classera second et Richard Kornemeier terminera à la troisième place à 0,2 point du deuxième, ceci sur un total de 2008 points ; vraiment un écart infime ! A noter également la bonne 6^{ème} place de David Liber qui fait partie du CAP.

En Carrier, Jan Odeyn une fois de plus gagne le concours, il est vraiment d'un très haut niveau dans cette catégorie. L'Allemand Detlef Karrasch prend la deuxième place avec un écart assez conséquent par rapport au premier et c'est l'anglais John Phillipps qui termine troisième.

En débutant : beau doublé à la première et deuxième pour nos deux juniors locaux Liber Maxime et Liber Quentin. Le troisième est le senior Haas Franz (GER).

Pour les avancés : trois membres du CAP, premier Michal Svoboda senior qui progresse et, nous l'espérons, dans un futur proche pourra passer en catégorie acrobatie internationale. Le deuxième, Bryan Noel et le troisième, Dessaucy Sébastien sont passés cette année de la catégorie débutant à la catégorie avancé avec un franc succès, félicitations.

Comme d'habitude, la finale de course par équipe terminait le concours. Lors des 33 premiers tours, les trois équipes avaient la même vitesse. C'était donc aux ravitaillements que la finale allait se jouer. Le pilote Belge perd l'équilibre juste dans les derniers mètres car le centre de la piste est un peu petit (à changer pour le prochain concours) et de ce fait l'avion arrive à plus de 20 cm de la ligne extérieure et le mécanicien endommage l'aile au bord d'attaque, ce qui oblige l'équipe à abandonner. Il reste donc les deux équipes françaises qui font jusqu'aux 140 tours une bonne finale. Mais le mécanicien de l'équipe Surugue commet une erreur en ne rattrapant pas bien l'avion et il va le rechercher à l'intérieur du cercle de sécurité ; c'est donc la disqualification ce qui les placera donc troisième. Seule l'équipe Surugue Georges - Surugue Pascal terminera la finale avec un temps de 6 min 46,3 pour 20 km.

Lors de la remise des prix, nous aurons l'aimable visite de l'échevin des Sports Monsieur Pironnet de la commune de Pe-



pinster. Il nous fera l'honneur de remettre les coupes aux trois premiers de chaque catégorie et distribuera aux officiels la traditionnelle bouteille de vin. L'inter équipe est remportée par la France suivie de l'Allemagne et la Belgique en trois.

Démarrage du moteur d'un modèle d'acrobatie (F2B)



Nous terminerons cet article en remerciant tous les aidants de ce concours qui sans eux ne serait pas une telle réussite.

Préparation finale en acrobatie. Au second plan, le jury s'apprête

Les organisateurs du Centre d'Aéromodélisme de Pepinster.

Pendant le vol d'acrobatie, ça tire énormément !



Semaine de stage aux

Petites Ailes de la Frontière



Guy Lapaille

Du 27 au 31 juillet derniers, le club « Les Petites Ailes de la Frontière » organisait sur son terrain de Mazée (Viroinval) un stage d'aéromodélisme pour des jeunes de 10 à 12 ans.

De bon augure, ce lundi matin là, le ciel avait repris ses couleurs d'été. Guillaume, Adrien, Maël, Laura, Axelle, Maxence, Océane, Mathilde, Antoine, Méline, Jordan, Cindy et Baudouin étaient accueillis par des modélistes du club des « Petites Ailes de la Frontière » pour vivre ensemble, une semaine durant, une aventure que chacun espérait divertissante et enrichissante, même si, à ce moment précis, une vague incertitude teintée d'une pointe d'appréhension occupait les esprits ... tant chez les jeunes que chez les « moustachus » d'ailleurs ; c'était une première pour tout le monde ! Une heure plus tard, tous les doutes étaient balayés ; l'avion avait pris toute la place, au centre des préoccupations de chacun.

Après un peu de théorie, juste le minimum, nos jeunes étaient en vacances tout de même, puis les indispensables recommandations liées à la sécurité,

les tables se sont décorées de petits planeurs en mousse. (vous voyez, le petit lancé-main orange et blanc à la bouille si sympathique et tellement solide qu'il a tenu la semaine entière !) Chacun a « customisé » son modèle ; numéro AAM, prénom, cocardes, le petit logo du club et diverses décorations au marqueur indélébile. Dans le même temps, les trois simulateurs de vol étaient très fréquentés ... c'est bien utile de passer par le pilotage virtuel avant d'affronter le « vrai modèle réduit ». L'utilisation des simulateurs a d'ailleurs permis de mettre en évidence le principe fondamental : l'encadrement ! Ben oui, vous quittez quelques minutes des jeunes occupés à piloter virtuellement un planeur mousse ou un trainer et vous retrouvez sur la piste un hélicoptère, un F 15 Eagle voire un Boeing 747. A cœur vaillant rien d'impossible, mais tout de même ! Quoique, parfois ces machines n'étaient déjà plus sur la piste ...

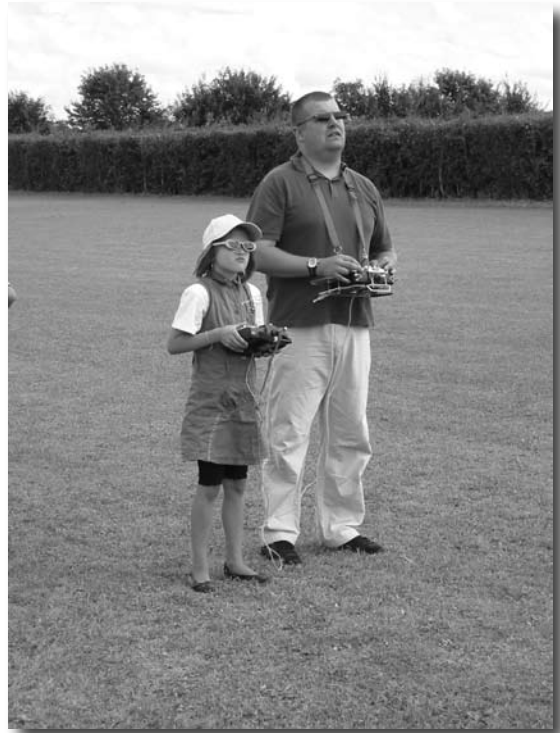
Après la pause déjeuner, nous passions déjà de la théorie à la pratique. Direction le terrain de vol avec trois planeurs électriques trois axes équipés en double commande. Un groupe bleu, un groupe jaune et un groupe rouge avec un planeur de même couleur et le tour était joué ... Heureusement, il n'y avait aucun daltonien parmi nous ! Puis les vols se sont succédés, avec des trajectoires « kamikaze » dans un premier temps, hésitantes ensuite avant de voir, quel bonheur, l'esquisse des premières lignes droites, prometteuses pour les jours à venir !

La semaine s'est ainsi déroulée au rythme du ballet des planeurs se posant pour changer d'accu ... et d'élève pilote. Puis il y a eu les récréations et les surprises : le lancement de micro-fusées a été apprécié ; Emile s'est chargé de la séquence nostalgie avec une démonstration de vol circulaire ; Sylvain, Emile et Guy ont présenté en vol des hélicoptères, un warbird et un Jet électriques ; les jeunes ont pu découvrir puis s'essayer au pilotage de trainers thermiques.

Pas de stage d'aéromodélisme sans un peu de «travaux pratiques». Pour des raisons de budget, ce sont des modèles indoor en depron qui ont été choisis. Les jeunes se sont mesurés à un plan, ont mesuré, découpé pour sortir trois « kits » qui, par manque de temps, n'ont pas pu être assemblés. Toujours trop courtes les journées ... le car est déjà là, dommage,

ils seraient bien restés une heure ou deux de plus !

Pour approcher l'aviation grandeur qui, au niveau des principes physiques et aérodynamiques, n'est guère différente de la « petite aviation », un avion de tourisme est venu survoler le terrain d'aéromodélisme pour saluer les jeunes. Aux commandes, il y avait un pilote professionnel qui a fait ses premiers pas « d'aviateur » en pilotant des modèles réduits sur ce même terrain... Parmi les jeunes stagiaires, il y a



Concentration maximale pour tenir la ligne droite...



Visite au Musée historique de la base de Florennes



Le vol sur simulateur, avant de passer à la pratique au terrain

donc peut-être l'un ou l'autre aviateur en devenir ; ou bien l'une ou l'autre aviatrice d'ailleurs car les demoiselles étaient bien représentées et ont fait preuve également d'une belle dextérité !

Le bonheur se lit dans les yeux des pilotes frais émoulus...



Les ULM de Matagne, en bons voisins, sont également venus montrer aux jeunes une autre facette de l'aviation légère, accessible maintenant à une grande majorité des amoureux des choses de l'air.

Dans le même registre, une visite du Musée de la base aérienne de Florennes était également au programme. Les jeunes y ont été accueillis par « Papy Yvan » qui a su les captiver en leur expliquant l'histoire de la base de Florennes et en leur parlant de l'aviation militaire. Ce fut une visite riche sur le plan humain ; un « Papy Yvan » de 75 ans racontant l'aviation à des jeunes d'une dizaine d'années qui sont restés tout ouïe pendant près de deux heures, la visite se terminant par des mercis et des bisous ...

A l'issue du stage, les parents ont été invités à venir voir ce dont les jeunes étaient capables « au manche » d'un aéromodèle et ils ont pu également s'y essayer... juste pour voir que ce n'est pas aussi facile qu'il n'y paraît. Alors, une fois n'est pas coutume, les jeunes ont expliqué avec jubilation aux parents comment s'y prendre ... cool !

Et à l'heure du bilan ? Que du bonheur ! Aucun accident, aucun incident même ; les jeunes se sont amusés ; ils ont participé avec enthousiasme et intérêt aux activités qui leur étaient proposées et ils ont même réussi, pour la majorité d'entre eux, à amener leurs parents le samedi : merci à eux.

Merci également à l'équipe d'encadrement ; Alice, Sylvain, Stéphane, Sylvain, Emile, Pépère Michel et Jean se sont investis sans compter pour susciter l'intérêt et pour offrir des activités attractives mais aussi formatrices. Les journées étaient rythmées (ils disent speedées eux) mais la fatigue de fin d'après-midi était gommée par les sourires et les yeux pétillants de ces jeunes qui ont approché notre passion avec un intérêt qui laisse présager des prolongements ...

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

925

Nine-to-Five à Hemptinne

Voilà, c'est fait, le deuxième « 925 » de l'année s'est déroulé sur le terrain de l'« Exocet Club Hemptinne » par un temps très venteux le samedi 18 juillet 2009. On a bien démarré à 9h00 comme prévu. Quatre équipes sont en présence. Mais les craintes de certains se sont confirmées, le vent trop fort a poussé l'organisation à interrompre le concours à 11:30. Le vent à ce moment dépassait 13 m/s. L'organisation décida de faire un « break-restauration » et d'évaluer la situation à 14:00 heures. Comme la situation ne s'était pas améliorée du tout, il fut décidé d'arrêter l'épreuve et de procéder à la proclamation des résultats (voir en bas de page)

C'est donc le club « Les Libellules » de Hotton, représenté par 8 pilotes (Luc Lacroix – Pierre Dradin – Michel Dropsy – Christian Bauweraerts – Rik Libaers – Alain Lampertz – Nath Bloch – Histte Bernard), qui a donc remporté cette deuxième manche. L'équipe de Hotton semble la mieux équipée et la mieux organisée pour les conditions atmosphériques « dantesques » que l'on a connues cette fois. Normalement le « 925 » est une épreuve d'équipe, mais je tiens quand même à souligner que leur président, Michel Dropsy a réussi trois vols de 10 minutes. Par du temps pareil, un grand BRAVO !

« Exocet Club Hemptinne », l'équipe locale, avec 6 pilotes (Pol Barbier – Eric Rijckaert – Alex Barbier – Joël Pierre – Romain Roland – Serge Vassart) s'est classée deuxième. Parmi ces 6 pilotes il y a quelques nouvelles têtes qui ont voulu tâter à cette formule. Par du temps pareil, il faut le faire, un grand bravo. Il est à remarquer que quelques adeptes de F3B faisaient également partie de cette équipe.

« CRPAL », est l'équipe (Yves Bourgeois – Pol Hubin – Jean-François et Nicole Lecocq – Wim Vandermeulen – Jan Timmermans) qui est la plus adepte du slogan olympique : « l'important est de participer ». Le CRPAL a mis cette philosophie en pratique lors de toutes les épreuves « 925 » qui ont déjà eu lieu jusqu'ici. Yves Bourgeois a réussi à participer pour la première fois à un 925. Il faut l'en féliciter, car à Battice il s'est pointé... le lendemain du concours. Il était alors très surpris de constater que le lendemain du « 925 », le club de Battice organisait un « 555 » et Yves a donc découvert avec plaisir



L'instant fatidique : la mesure du vent donne 13m/s. On doit arrêter là !

	Equipe Club	Envol	Pénalité (s)	POINTS	Atterrissage
1	Les Libellules Hotton	28	9	37	0
2	Exocet team Hemptinne	31	15	46	0
3	CRPAL	33	22	55	0
4	MACAM (Messancy – Athus)	Abandon		55	0



Jean-Calude Cherry émerge enfin du champ de colza où le planeur de Duarte José Sanchez Rosé Maria avait été englouti



Quel vent ! Pour retenir sa casquette, Wim Vandermeulen se l'a scotchée à sa tête !



Tout le monde pose fièrement après pour la photo de famille. On s'en souviendra, du 925 à Hemptinne...

la formule « 555 » Finalement le team « CRPAL » s'est classé troisième.

« MACAM », l'équipe la plus sudiste de Belgique (Dimitri Michot - Jean-Marc Berq - Duarte José Sanchez Rosé Maria - Nicole Cherry - Jean-Claude Cherry) a pu se rendre compte que 5 pilotes pour constituer une équipe « 925 », c'est un peu juste. Leur pilote qui a fait le premier vol peut être félicité. Avec son Easy-Glider, il a réussi le plus long plané des premiers pilotes du jour. Dommage que son Easy-Glider s'est laissé emporter par le vent et n'a pas pu remonter celui-ci. Du coup, l'équipe s'est retrouvée avec un pilote en moins puisque le malheureux pilote a dû s'absenter très longtemps pour aller à la recherche de son « Evapor-Glider ». Finalement, par manque d'effectifs, le sympathique club de MACAM a « jeté l'émetteur dans le ring ».

Le Challenge Peter Blommaart

Pour commencer un petit mot de l'« EXOCET Club Hemptinne » : un très grand merci pour avoir affiché l'article que Robert Herzog a écrit au sujet de Peter Blommaart. J'ose espérer que tout modéliste adepte du vol électrique se rend compte de l'importance de Peter dans la « mise en vitrine et la promotion » du vol électrique.

Le Challenge Peter Blommaart essaye modestement de perpétuer la mémoire de Peter Blommaart. Ce très beau challenge deviendra la propriété du club qui le remportera trois années consécutives. L'année passée c'est le club « Les Libellules » qui a remporté ainsi la première saison suite à leur victoire au premier concours qui s'était déroulé au club du Chauffour à Chapelle-lez-Herlaimont.

Pour cette année, le classement pour le challenge Peter Blommaart se fait sur base des résultats cumulés de toutes les épreuves « 925 » de 2009.

C'est dans ce contexte que les « Libellules » ont réalisé la bonne affaire au « 925 » organisé par le club Exocet. Ils ont remonté leur retard encouru lors de la première épreuve qui s'est déroulée à Battice et les « Libellules » mènent maintenant avec un « envol » d'avance sur leur dauphin.

Rien n'est donc joué et cela promet un beau « suspense » lors du troisième et dernier concours qui se déroulera le

samedi 12 septembre au « Bleriot Club de Verlaine ».

Chris Bauweraerts

Ci-dessous, un Easy Glider s'est fait rebaptiser...
Ci-contre à droite, la coupe offerte par le club à l'équipe gagnante



Challenge Peter Blommaert, classement après le « 925 » organisé par le club Exocet de Hemptinne.

	Battice	Hemptinne	Verlaine	Total
Les Libellules	61	37		98
Exocet Club Hemptinne	53	46		99
Model Air Club Athus-Messancy	71	55		126
CRPAL	72	55		127

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 !!**

Concours TIERCE PHOTOS (page 63)

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 neuf 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 peut nous soumettre, 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 de leurs 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
7. aucun membre ne peut gagner plus d'une fois par année civile

Dorénavant, notre sponsor sera ARESTI (voir sa publicité en pages centrales)

Pour le concours de septembre 2009, la photo plébiscitée (gros plan sur un hélico en stationnaire) nous venait d'**Alexandre Degryse**. Quant au Tiercé gagnant (8-6-5), il a été proposé dans l'ordre par pas moins de trois membres : Dominique Gallissot, Laurent Busine et Jacques Daniel. Le tirage au sort a désigné **Dominique Gallissot**. Alexandre et Dominique remportent tous deux le lot offert en septembre par PIGS AIRLINES. Félicitations aux gagnants!

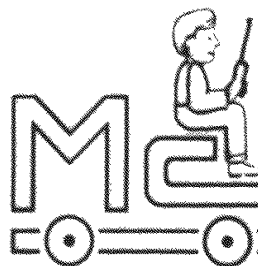
La participation au concours de ce trimestre sera clôturée le 15 janvier 2010.

CTR

Ci-contre un extrait de la carte M534 de l'IGN, autour de la CTR de Charleroi. On remarque plus au sud la CTR de Florennes et au Nord-Ouest celle de Chièvres. Il reste peu de place en dehors des CTR...



MODEL SHOP



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

Concours TIERCE PHOTOS

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

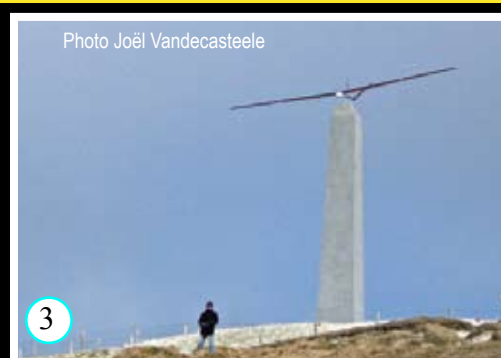
La sélection de décembre >



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

Tentez votre chance. Envoyez-nous votre meilleure photo d'aéromodélisme par email à photo@aamodels.be. La participation au concours est réservée aux membres de l'AAM en règle de cotisation (voir p. 62)

Le Tiercé gagnant de septembre >



Les gagnants de septembre 2009:

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

Le Tiercé gagnant (8-6-5) a été proposé par trois personnes. Le tirage au sort a désigné **Dominique Gallissot** comme gagnant.

Les prix de ce concours sont offerts par **aresti**, sponsor de notre Tiercé Photos



Ils ont remporté chacun une micro-caméra embarquée Flycam-One 2, d'une valeur de 89 €

À remporter cette fois-ci:
Deux kits complets
d'hélico birotor
2.4GHz
(valeur 121 €)



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



EXPO 2010 Aéromodélisme

Entrée libre

Section spéciale: les Warbirds
13 & 14 février 2010

Hôtel de ville de Wavre de 10 à 18 heures

Maxi bourse d'échange

Réservations : 010 86 04 01 Secrétariat: 010 22 89 45 www.aeroclubwovre.be

SUPER PROMO

COLLECTION COMPLETE DES HORS SERIE

FLY
Le monde de l'aéromodélisme



50€

Possibilité de vente à l'unité

BON DE COMMANDE

HORS SERIES
SPECIAL FEDERATION

NOM _____

PRENOM _____

ADRESSE _____

CODE POSTAL

VILLE _____

J'envoie mon règlement à :

FLY INTERNATIONAL, 3 bis, rue Denis Papin
91240 Saint Michel sur orge - FRANCE

Téléphonez-nous au

33.(1).01.69.46.14.47