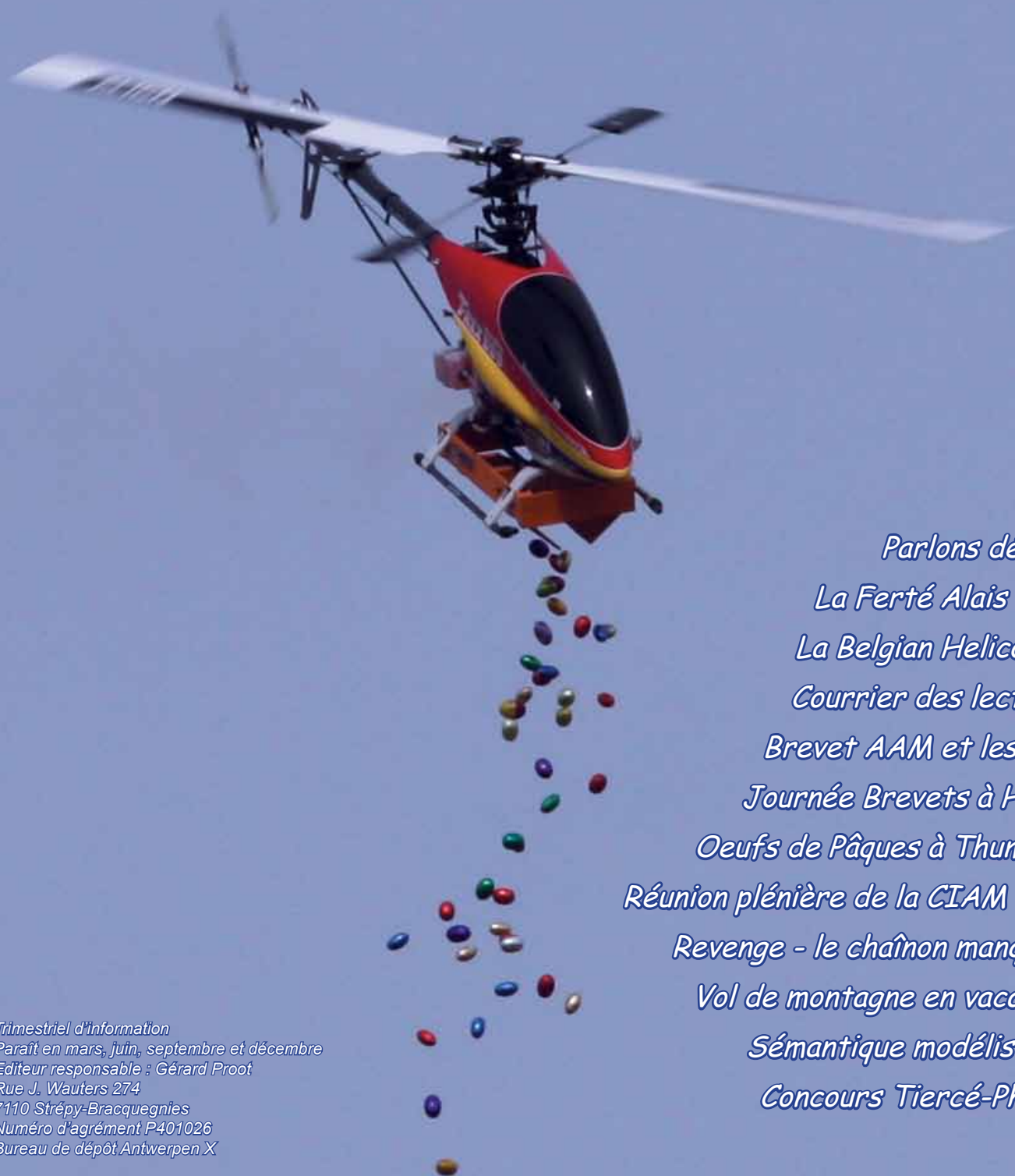


AAM Models-info

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

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



*Parlons délices
La Ferté Alais 2010
La Belgian Helico Cup
Courrier des lecteurs
Brevet AAM et les CTR
Journée Brevets à Havay
Oeufs de Pâques à Thumaide
Réunion plénière de la CIAM 2010
Revenge - le chaînon manquant
Vol de montagne en vacances
Sémantique modélistique
Concours Tiercé-Photos*

*Trimestriel d'information
Paraît en mars, juin, septembre et décembre
Editeur responsable : Gérard Proot
Rue J. Wauters 274
7110 Strépy-Bracquegnies
Numéro d'agrément P401026
Bureau de dépôt Antwerpen X*



Juin 2010 - n° 110

CHOUFFE

NATURELLEMENT BON



AAModels-info

Juin 2010 - n° 110

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 2010, 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 : avec le printemps
reviennent les cloches... et le traditionnel
dropping d'oeufs de Pâques.

Photo Gérald Vandekerckhove



Au sommaire...

Le mot du président	4
Brevet AAM et CTR	5
En bref	6-7
Oeufs de Pâques à Thumaide	8
Journée Brevets à Havay	9-11
Courrier des lecteurs	12-14
La Belgian Cup hélico	16-17
Réunion plénière de la CIAM	18
Parlons délices	19-26
Vol de Montagne en vacances (fin)	27-30
La Ferté-Alais 2010	31-33
Revenge - le chaînon manquant	34-37
Sémantique modélistique	37
Concours Tiercé-Photos	38-39

Visitez notre site web

www.AAModels.be

Le mot du président

Chers amis et amies aéromodélistes.

Après avoir passé un hiver assez perturbé, nos activités extérieures ont enfin repris de plus belle.

Comme l'an dernier plusieurs clubs ont largué pas mal de kilos d'œufs de Pâques pour le bonheur de nos têtes blondes ainsi que leurs parents. N'omettez pas de nous transmettre un bref résumé de vos actions afin que nous puissions vous octroyer le subside prévu.

Autre moyen de propagande, notre présence au MODELMA, salon qui nous héberge gratuitement et nous donne la possibilité de diffuser des informations au grand public sur nos activités, d'exposer une variété de modèles et d'effectuer des démonstrations dans une grande enceinte de vol sécurisée. Force est de constater que ce salon perd un peu de son intérêt auprès des modélistes car les stands commerciaux spécialisés s'y sont raréfiés. Néanmoins si à l'avenir nous y sommes toujours invités, nous répondrons présent. Au nom de tous, je remercie bien vivement tous les exposants, pilotes et animateurs d'avoir permis une pleine réussite et d'avoir collaboré aux deux concours destinés aux enfants. Une activité du même genre se déroulera les 21 et 22 août au Lotto Mons Expo pour le rendez-vous international du modélisme ; invitation cordiale à tous.

A ce jour nous n'avons reçu aucune réponse de la DGTA concernant le devenir des clubs situés dans les CTR civiles, ni sur la réforme des tarifs, ni de même sur la révision de la circulaire. Nous allons une tantième fois relancer la balle par un courrier de rappel qui sera envoyé par l'intermédiaire de l'Aéroclub Royal de Belgique.

Dans cette revue et sur notre site web, vous pourrez prendre connaissance des règles d'application de notre nouveau brevet ; je remercie d'emblée les membres de la commission qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour la rédaction des divers documents. Je remercie également le Model Club Havay d'avoir permis de tester le système et de donner à notre examinateur principal l'occasion de qualifier pas moins de cinq examinateurs issus de trois clubs. Notre nouveau brevet est axé sur la sécurité et conçu en harmonie avec celui de nos collègues flamands, afin de répondre à la demande de la DGTA en matière de qualification et de responsabilisation des pilotes et de leurs associations. Le brevet élémentaire comporte dorénavant quatre volets : une épreuve théorique, une inspection technique du modèle utilisé, un vol comportant quelques figures simples et la preuve de l'aptitude à perdre de l'altitude rapidement. Que les détenteurs du brevet ancien se rassurent ; pour se mettre à jour il leur suffira de passer l'épreuve théorique sous l'œil de leur examinateur de club. Nous sommes convaincus que cette nouvelle procédure apportera une crédibilité accrue auprès des instances officielles.

Dorénavant donc, dans chaque club, les dirigeants proposeront à l'AAM deux ou trois candidats examinateurs que notre examinateur principal Roger Lebrun (rlebrun@aamodels.be) qualifiera à l'occasion de séances organisées par région afin de limiter les déplacements de celui-ci. J'invite donc chaque club à consulter ses « voisins » pour mettre sur pied ces rassemblements de candidats examinateurs. Dorénavant, les brevets seront délivrés par les examinateurs locaux qualifiés ; au moment où nous écrivons ceci, il y en a déjà quatre en Hainaut et quatre en Brabant wallon.

Tous les règlements et documents nécessaires au passage des brevets sont disponibles sur notre site. Notre secrétaire procède à l'enregistrement des listes de nos brevetés (nouvelle formule) que les clubs voudront bien lui transmettre et s'empressera d'expédier en retour les « pins brevet » offerts par l'AAM.

Par avance je remercie ceux et celles qui par leurs actions dans nos clubs apportent de la dynamique à notre mouvement.

Il me reste à vous souhaiter la pleine réussite de vos activités.

Gérard.

Les brevets AAM et les vols en CTR civiles



Nous nous sommes largement exprimés dans ces colonnes sur le problème soulevé par la «découverte» par nos autorités de gestion de l'espace aérien de l'existence de terrains d'aéromodélisme situés dans les CTR civiles. Rappelons que c'est la rencontre, par le pilote d'un avion de ligne rentrant de Grande Bretagne vers l'aérodrome d'Ostende, d'un planeur modèle réduit volant à son altitude, soit environ 600m au dessus du niveau de la mer que la «sonnette d'alarme» a été déclenchée. Le pilote alerte le contrôle aérien de son aérodrome de destination et... vous connaissez la suite.

Ace jour, nous savons que Belgocontrol a adressé à la DGTA une recommandation de permettre la poursuite des activités sur les treize terrains concernés pour une période limitée, et sûrement pas au delà de 2013. Un interview de Guy Viselé, porte parole de Belgocontrol, réalisé par RTL à l'occasion de la visite du Model Club du Chaufour a confirmé cette position. C'est donc quasi officiel... Mais la DGTA tarde à nous confirmer la chose. Tout au plus pouvons nous espérer que la résolution en 13 points arrêtée lors de notre rencontre avec les autorités sera mise en application. En tous cas, notre délégation a bien compris que l'imposition d'un brevet de qualification au pilotage en solo par les associations qui régissent l'aéromodélisme en Belgique, soit la VML et l'AAM, est une condition absolue pour la poursuite des vols sur ces terrains.

Comme la VML dispose depuis quelques années déjà d'un système de brevets approuvé par la DGTA, le conseil de l'AAM a mis en place un groupe de travail dont la mission était de mettre sur pied un système équivalent. Nous nous en sommes déjà fait l'écho lors de l'assemblée statutaire de janvier dernier.

Aujourd'hui, c'est chose faite: une réglementation a été finalisée, une structure a été mise en place et les premières sessions de brevet nouvelle mouture ont eu lieu. C'est le secrétaire d'un des clubs affectés par la directive CTR, à savoir Roger Lebrun du Model Club José Blairon qui a accepté le rôle d'«examineur principal». C'est à

Roger que revient la charge de qualifier les examinateurs qui se chargeront, au niveau des club, de faire passer les épreuves du brevet élémentaire. Il est prévu trois types de brevets : avion (A), planeur (P) et hélicoptère (H). Pour chacune de ces catégories, la réussite du brevet implique la réussite de quatre épreuves :

- un petit examen théorique qui porte sur la connaissance des réglementations qui nous régissent, tant au niveau de nos autorités de tutelle que de l'AAM et de ses clubs
- le contrôle technique du modèle
- un vol comportant quelques évolutions simples qui permettent de confirmer que le pilote contrôle efficacement son appareil
- un retour au terrain en urgence qui simule une situation d'approche du terrain par un avion grandeur.

Toute la documentation sur le brevet est disponible sur notre site web. Deux phases sont donc enclenchées:

1. nous invitons les dirigeants de clubs qui souhaitent mettre en place le brevet dans leurs rangs à prendre contact avec Roger Lebrun (rlebrun@aamodels.be) pour lui proposer un ou deux candidats examinateurs et organiser, ou s'entendre avec d'autres clubs de leur région pour organiser une session de qualification des examinateurs par Roger

2. pour tous les clubs qui ont dans leurs rangs au moins un examinateur qualifié, mettre tout en oeuvre pour faire passer rapidement à leurs membres les épreuves des brevets A, P ou H. Chaque lauréat se voit attribuer un certificat et recevra de l'AAM le «pin» (épinglette) qu'il pourra dorénavant arborer à sa boutonnière. Le statut de breveté sera également repris sur la carte de membre.

Pour les candidats au passage du brevet, un message: prenez connaissance de la documentation que nous mettons à votre disposition sur le site, et tout particulièrement les règlements qui nous régissent. Vous pouvez ensuite vous adresser à votre examinateur de club ou à celui d'un club avoisinant. Il y a sur le site une page qui permet de les identifier.

Extraits des déclarations de Guy Viselé sur RTL:

«Tous les avions qui sont dans cette zone doivent être contrôlés pour éviter les risques de collisions.... Nous supportons le développement du sport aérien et on ne veut pas mettre les gens dans l'embarras.... On va laisser, dans certaines conditions qui limitent le risque, les terrains en question libres de fonctionner jusqu'en 2012-2013. Le fait est que l'on a fait bien sûr une étude de sécurité qui est maintenant imposée au niveau européen, une harmonisation des règles de sécurité qui... est arrivé à la conclusion qu'il y a un risque potentiel qui n'est pas énorme, mais nous devons viser à la sécurité maximale....»

En bref

Vestes LBA

L'opération «vestes nationales LBA» a été couronnée d'un grand succès. Une pré-série réservée aux administrateurs AAM a



été présentée lors de la réunion LBA du 24 janvier à Hofstade. Un autre «défilé» de nos modèles professionnels a eu lieu à l'A.G. de l'AAM à Namur le 31 janvier devant les

délégués de nos clubs. La commande qui a suivi a été de 60 vestes livrées dès Modelma ou chez un administrateur AAM ou VML de votre choix ou par Poste pour 7,50 EUR de supplément. Au 30 avril une seconde commande a réuni 25 amateurs. Soit un total de près de 100 vestes vendues. Nous rééditerons cette opération en 2011.
Philippe CAMBIER

Rencontre amicale Old Timer

Les 28 et 29 août, rencontre Old Timer organisée par le club CRPAL à Anthignes
Renseignements et inscriptions gratuites au 060213494 ou par email :
ybourgeois@skynet.be

Petite restauration à prix démocratique sur réservation

- le samedi Pain-Saucisse

- le dimanche Boulets-Frites

Tous modèles, maquettes avion et planeur de plus de 25 ans, anciennes radios et matériel pour l'exposition sous chapiteau sont les bienvenus.



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



« LES CIGOGNES » NIMY DIMANCHE 20 JUIN 2010 INTERCLUBS

Terrain ouvert à partir de 11h – Vols libres toute la journée

Buvette – Barbecue – Ambiance familiale

Contact (après 18h) : 0473/94.28.26 – 0477/97.97.21

Lescigognes_nimy@hotmail.com

En bref

Hélico-RC débarque sur la 'LZ'(*)

OO-AS300

L'arrivée d'un nouveau magazine d'aéromodélisme dans les aubettes est déjà un événement rare. Quand en plus il s'agit d'un canard réservé exclusivement aux voilures tournantes, on a droit aux exclamations de la foule en délire!



Depuis janvier, Hélico-RC garnit les étagères des librairies, juste à côté de MRA, son grand frère 'généraliste'. Pour l'instant il s'agit d'un bimensuel mais son rédac' chef, Pierre Weck, n'exclut rien, si affinités... C'est tout de même un fameux pari de lancer ce genre d'entreprise en ces temps incertains, mais gageons que les lecteurs réserveront un accueil positif à ce nouveau venu.

Un premier contact donne le ton: papier glacé, aspect soigné, photos aguichantes, textes sérieux et informatifs, bref: le grand jeu! Notez qu'à part dans les titres, il s'y cache relativement moins de fautes d'orthographe que chez la concurrence. Au

chapitre des regrets, on trouve une mise en page parfois confuse où reportages et publicité ont tendance à se ressembler.

A découvrir d'urgence chez tous les bons libraires ou sur <http://www.helico-rc.net>

¡Viva España!

L'aéromodélisme ne vous quitte pas, même à l'étranger? Les nombreux belges qui se perdront en Espagne cet été trouveront leur bonheur dans les librairies locales sous la forme du mensuel RCmodel Aero. Au sommaire: des avions, des hélicos, des planeurs, du matériel et des astuces en pagaille; 80 pages pour quatre malheureux euros. Les articles sont richement illustrés de grandes et belles photos, ce qui aide à comprendre le texte... A part la langue, cette revue madrilène ressemble fort à ce que nous connaissons chez nous. De quoi entretenir le virus, entre plage et sangria. Olé!



Si vous aussi, vous découvrez un 'canard exotique' pendant vos vacances à Buenos aires, Canberra ou Singapour, n'hésitez pas à le présenter dans ces colonnes, histoire de faire rêver les modélistes belges!

(*) 'Landing Zone': zone d'atterrissage.

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



Largages à Thumaide

La météo menaçante du week-end présageait du pire pour la chasse aux œufs du Lundi de Pâques du club EAB à Thumaide. Le 5 avril au matin, le terrain est bien lourd mais les volontaires

faudra satisfaire !!! L'engouement des éditions précédentes, la presse locale et le soutien d'une radio régionale nous assurent la promotion de l'événement. Certains visiteurs viennent de La Louvière, Grammont ou Chimay !

Les premiers inscrits arrivent dès 9h30, soit une heure avant le premier largage ! Heureusement, tout est en place. L'escadrille de 7 hélicoptères et avions se prépare. Certains hélicoptéristes font fort, ils ont une soute équipée d'une réception indépendante. Le bombardier se charge de « dropper » les œufs avec précision ! Dès les hélicos posés, les avions en rajoutent une couche et une fois l'espace aérien libéré... on ouvre les portes et le terrain est envahi de bambins qui courent dans tous les sens..

Ce rituel se répète toutes les 30 minutes jusqu'en milieu d'après-midi. A ce rythme, le stock de chocolat est épuisé vers 15h... les moteurs peuvent maintenant refroidir !



s'activent sous un beau ciel bleu afin que l'édition 2010 soit une réussite. « Cette année, il faudra assurer ! » lance le Président. Avec plus de 140kg de chocolat obtenus auprès de sponsors régionaux et nationaux, c'est plus de 200 enfants qu'il

Philippe Delaunoy



Journée « brevets » et « mesures de bruit » au Model Club Havay

Texte Jean-François Lothaire, photos de l'auteur et d'Eric Lekeux

Malgré tous les efforts du soleil pour s'imposer en ce frileux matin d'avril, une brume légère, alanguie dans les vallons, accentue l'impression de fraîcheur humide. Le soleil n'est pas encore bien haut lorsque j'arrive au terrain du MCH, mais « ils » sont déjà là.

« Ils », se sont les « Messieurs de la Fédé » le président de l'AAM Gérard Proot, l'examineur principal pour les brevets Roger Lebrun, et le responsable de la commission « bruit » Serge Vassart.

Tout est déjà préparé pour accueillir les pilotes, membres du club et amis des clubs voisins qui le souhaitent. Au programme de la journée, le passage des brevets élémentaires de pilotage nouvelle formule, et parallèlement (début de saison oblige) une séance de mesures de bruit des modèles à moteurs thermiques.

Plusieurs pilotes sont arrivés et avant de commencer, Gérard nous réunit tous pour un court « briefing » expliquant le principe de la journée, et l'esprit de sérieux qui doit être respecté.

En effet, l'obtention de ce brevet devient indispensable pour les pilotes des clubs situés dans une zone CTR civile (proche d'un aéroport). Il y a en Belgique treize clubs concernés par ce problème. Heureusement ce n'est pas le cas du club d'Havay. Le local du club ressemble presque à une classe d'examen. Il est vrai que la nouvelle formule de brevet, qui se doit de répondre aux attentes des autorités de l'aéronautique, comporte une épreuve théorique, préalable à celle du pilotage proprement dit.

Le nouveau brevet, pratique et théorique, assure que le pilote qui l'a réussi est en mesure de maîtriser son modèle autour d'une piste et de réagir efficacement à une situation de danger. Par exemple, qu'il est capable de gérer en toute sécurité son vol pour éviter les ennuis lors de l'intrusion d'un avion grandeur au dessus du terrain de modélisme. Mais il aura aussi dû s'intéresser, lire, et connaître ce qui est repris dans la réglementation aérienne (Norme intégrale, Circulaire GDF-01 de la DGTA, mais aussi le règlement d'ordre intérieur du club).

Pour faire passer les brevets, le club doit au préalable désigner un examinateur officiel parmi ses membres. Roger a ainsi fait passer l'épreuve de qualification



d'examinateur à cinq pilotes de trois clubs différents, ce qui leur permettra de faire passer le brevet au sein de leur club.



Pratiquement, au niveau de l'épreuve théorique, le questionnaire réalisé par l'AAM comporte une série de questions à choix multiple (comme pour le permis



auto) et le candidat doit répondre à une série de 10 questions tirées au hasard par l'examinateur. Cinq autres questions relatives au règlement d'ordre intérieur du



club complètent l'épreuve.

Lorsque le candidat a réussi son épreuve théorique, il reçoit de l'examinateur une fiche d'évaluation pour passer le brevet élémentaire. Il a deux essais pour réussir les quatre étapes (Examen théorique, contrôle technique, épreuve de vol et le retour au terrain en urgence) Il y a trois brevets différents, pour les avions, les planeurs et les hélicoptères. On ne peut passer qu'un brevet à la fois, et c'est évidemment au libre choix du pilote.

Le candidat se rend ensuite sur la piste, prépare son modèle, et effectue devant l'examinateur le contrôle technique complet d'avant vol (tout est clairement précisé dans la réglementation sur les brevets, disponible sur le site de l'AAM). (Photo 03) On lui demande ensuite de décoller pour effectuer les quelques figures imposées pour l'épreuve pratique. Le candidat peut être accompagné d'un coach ou de son moniteur préféré.

Roger, confronté dans son propre club aux problèmes administratifs qui justifient les brevets, nous a rappelé l'origine de la circulaire, c'est-à-dire les deux articles de loi auxquels elle se réfère en première page : la réglementation aérienne et les règles de l'air. « Les modélistes ont des droits, mais aussi des devoirs, et la connaissance des règles de l'air en fait partie ». Il s'agit moins d'une contrainte, que d'une saine pratique de notre hobby. Le brevet reste très simple pour la plupart des modélistes, mais il constitue une garantie de sérieux au regard des autorités.

Au terme de la journée, 19 brevets ont été remis officiellement par Gérard. Seul un candidat a échoué à l'épreuve pratique, et est donc reporté. Cinq autres pilotes n'ont passé que la partie théorique, il faut dire que le vent soutenu, glacial et en travers de la piste n'était pas trop encourageant. Ils passeront le brevet pratique un autre jour, plus clément, rien ne s'y oppose.

Cette journée était en quelque sorte un test pour la nouvelle formule, elle sera sans doute améliorée, mais le concept tient la route. Je souligne que personne ne s'est ennuyé, et même les « moustachus » du club se sont pris au jeu de bien réussir les épreuves. Loïc est notre plus jeune breveté, gageons que beaucoup d'autres suivront.

De son côté, tout au long de la journée, Serge le « Monsieur Bruit » de l'AAM, a effectué des mesures de bruit dans les règles de l'art, et a contrôlé une bonne douzaine de modèles. (Photo 06)

Autre application active de sécurité, es-

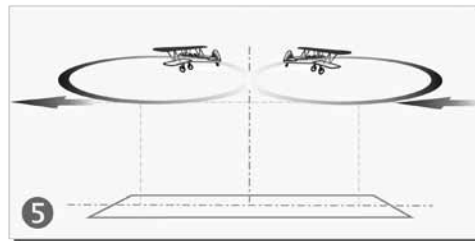
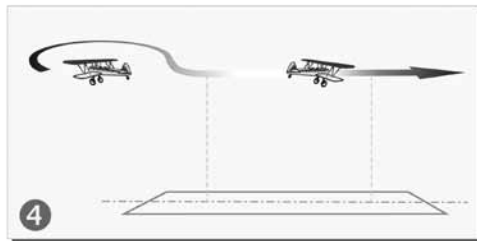
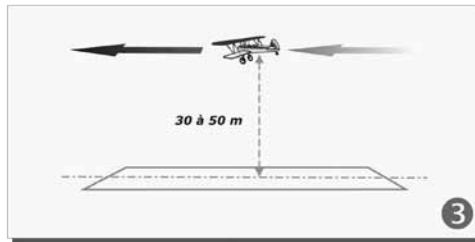
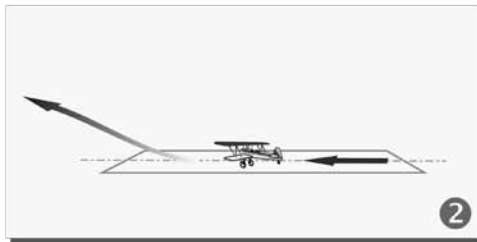
sayée dans la journée, Roger a pu vérifier l'altitude de vol de certains modèles à l'aide d'un dispositif embarqué simple et très performant.

Je tiens à remercier les participants, organisateurs et modélistes, pour la réussite de cette journée, plus simple à mettre en

oeuvre qu'il n'y parait, si elle est organisée méthodiquement, et qui permet de faire passer les brevets à beaucoup de pilotes d'un seul coup.

Toute la documentation relative aux brevets est disponible sur le site de l'AAM.

Manoeuvres Brevet type A



Ci-contre une des pages de description des manoeuvres pour le brevet «avion». Merci à Michel Van pour les dessins.

Association d'Aéromodélisme, asbl
N° d'entreprise 0417988935



Rue Montoyer 1/1 - 1000 Bruxelles
www.aamodels.be

Brevet élémentaire de pilotage de modèle réduit radiocommandé

M....., matricule OO-A....., a passé avec succès les épreuves du brevet élémentaire de la catégorie ☐ A ☐ P ☐ H

Fait le à
L'examineur Matricule OO-A.....

Le certificat tel qu'il est délivré aux brevetés.

Tout club intéressé à faire passer les brevets à ses membres est invité à prendre contact avec Roger Lebrun, examinateur principal de l'AAM (rlebrun@aamodels.be). Celui-ci organise, par région du pays, des sessions de qualification des examinateurs proposés par les comités de clubs. Ces examinateurs pourront à leur tour faire passer les examens de brevet à leurs membres

Courrier des lecteurs

L'article que nous a envoyé Laurent Schmitz, et que nous publions *in extenso* ci-dessous, inaugure une nouvelle rubrique, le «Courrier des lecteurs», où vos réflexions, de préférence constructives, pour l'avenir du mouvement aéromodéliste en Belgique pourront trouver une caisse de résonance.

Un hobby plein d'avenir?

OO-AS300

(Laurent.schmitz@jivaro-models.org)

Quel est l'avenir d'un hobby dont la majorité des pratiquants a plus de 40 ans? Regardez autour de vous, les jeunes ne se bousculent pas sur les terrains. Pourtant, les ventes de modèles RC ont explosé ces dernières années. Et les différentes révolutions technologiques font qu'il est de plus en plus facile et bon marché de débiter. Alors, pourquoi n'y a-t-il pas plus de pratiquants, et de jeunes en particulier? Voici quelques réflexions trop simplistes qui n'engagent que moi...

La faute aux instances 'compétentes'?

La DGTA, Belgocontrol, les colombophiles et tout ce qui vole nous considèrent comme une nuisance (sans parler des voisins). Il y a pénurie de terrains agréés mais aujourd'hui, ouvrir un nouveau club, c'est vraiment pénible, même avec l'aide de l'AAM. D'abord il faut être juriste ou politicien pour comprendre tous les documents. Puis il faut beaucoup de sous, ce qu'un nouveau club n'a pas, par définition. Enfin, il faut être pensionné et vachement motivé car ça demande beaucoup de temps et d'énergie. Tiens, une idée au passage: peut-être que l'AAM pourrait payer les 'frais d'activation' des nouveaux clubs (Moniteur, cartes IGN, DGTA, etc.), via un fonds ad-hoc. Ne me regardez pas comme ça: je ne suis ni pensionné, ni vachement motivé...

La faute aux clubs?

Non seulement il n'y a pas assez de clubs, mais les clubs eux-mêmes ne font pas beaucoup d'efforts pour recruter du monde. Je comprends qu'on refuse un modéliste qui vient d'un autre club. C'est forcément qu'il a été viré ou qu'il est en 'margaille' avec les dirigeants. Méfiance et suspicion, donc... Mais remballer un débutant, ça c'est un crime!

«Oui, mais tu vois, toutes les fréquences sont prises»... Et le 2,4GHz alors?

«On n'a pas de moniteur, pas d'avion-école»... Ce n'est pas une excuse! La formation des jeunes DOIT être une priorité de tous les clubs.

«Le parking est plein et il y a en permanence 5 avions en vol»... Ah, ça c'est une raison valable, mais même dans ce cas-là il ne faut pas rabrouer le petit nouveau. Prenez la peine de téléphoner aux autres clubs pour lui trouver une place, il en va de l'avenir de notre hobby. En désespoir de cause, prévenez l'AAM, qu'elle soit au moins au courant du problème.

«Sorry, nous on n'a que des VGM de trois mètres, et puis tu vois, c'est très sérieux ici, on fait de la compé», il nous faut la piste et on n'a pas le temps de s'occuper des débutants»... Bravo, j'espère que vous prenez votre pied avec vos petits avions à 5.000 euros et surtout ne dites à personne que vous êtes de l'AAM.

La faute aux jeunes?

C'est bien connu: ils sont fainéants, bêtes et avachis devant leur



ordi. Quand j'ai commencé, c'était différent! C'était dur, on devait fabriquer nos avions nous-mêmes, avec le cutter dans le doigt et le pantalon plein de colle. Au moins, ça c'était du vrai hobby! Les jeunes d'aujourd'hui ne sont bons à rien! Bref: ils ne méritent pas de faire de l'aéromodélisme.

Que fait-on d'un gros gamin qui débarque par hasard au terrain, avec sa maman divorcée pleine d'espoir et son jouet Nikko de chez Carrefour? On commence par lui prendre le bombardier B2 en mousse. Puis on joue avec jusqu'à ce qu'il soit cassé, sans jamais lui laisser les commandes (parce que c'est trop difficile). Et puis on lui dit: «Reviens dans dix ans avec un 'vrai' avion, m'fi»... Après ça, il vous hait à jamais et retourne tuer ses camarades sur 'Call of Duty 6' (une sorte de bête jeu électronique).

Conflit de générations? Peut-être que si les modélistes allaient un peu plus vers les jeunes, ceux-ci attraperaient à leur tour le virus. D'où l'importance des actions de promotion de l'AAM et des clubs envers les écoles, les mouvements de jeunesse, les administrations communales (pensez aux plaines de jeux d'été), etc. Votre club est-il seulement renseigné sur le site internet de la commune, dans la rubrique 'sports et loisirs'? Avez-vous jamais contacté les échevins des communes avoisinantes? Je trouve que tout modéliste (pas seulement ceux du Conseil d'Administration) devrait faire un effort pour promouvoir notre hobby. N'importe qui peut imprimer des affiches et les distribuer à la bibliothèque ou à la braderie du coin.

La faute à l'AAM?

Scène typique sur le terrain: le ton monte au sein d'un groupe de modélistes autour du dernier AAModels-info: «C'est honteux, ils sont encore allés dépenser notre pognon à l'autre bout du monde pour leur 'Vol circulaire lancer-main F6A' qui n'intéresse personne!». Caricatural, peut-être, mais tellement savoureux... Le secrétaire du club lance timidement: «Oui, mais L'AAM fait aussi de son mieux pour nous représenter à la DGTA...». Hurlément des membres: «Manquerait plus que ça, ils n'ont rien d'autre à faire! Et puis ils sont payés pour ça!». J'ai même entendu la phrase suivante: «T'as vu, maintenant l'AAM veut

nous faire payer mille euros pour renouveler les clubs!(sic)»... Tout ça est faux, archi-faux, n'est-ce pas? Et en plus c'est trop injuste. Pour rappel, les 'pontes' de l'AAM sont des volontaires bénévoles qui ONT autre-chose à faire, comme aller voler par exemple... Nul n'est parfait, ne tirez pas sur le pianiste. Cela dit, peut-être qu'il faudrait quand même faire franchement plus d'efforts de promotion et d'encadrement? La rédaction attend vos idées avec impatience.

La faute aux modélistes?

Vous voulez mon avis? Je vous le donne quand même: l'aéromodélisme est devenu un loisir malsain. Il est bien loin le temps des frères aéroplanes en balsa qui tournaient devant les yeux



émerveillés du public. Désormais, les terrains sont pleins de machines de l'enfer de la mort qui évoluent à des vitesses folles. Faut voir à quelle hauteur ils vont! Ils ont le droit de faire ça? C'est pas dangereux pour les 'vrais' avions, ça?... On voit même des trucs à réaction (avec des flammes derrière) et des avions grands comme des voitures et qui pèsent des dizaines de kilos! C'est de la folie, rentrez-vite vos enfants... Le jour où ça tombera sur quelqu'un, hein?... En plus, faut voir comme ça pollue. Pas seulement en l'air, mais aussi dans l'herbe. On voit des grandes traces brunes là où ils ont démarré leurs machines. Je ne vous dis pas la nappe phréatique! Et le bruit, c'est terrible! C'est tout le weekend «Vrrrrroamm, Vrrrrroamm». On n'entend même plus la tondeuse du voisin... Tout ça devrait être INTERDIT! J'exagère? Un peu, bien sûr, mais vu comme ça on peut mieux comprendre le point de vue des parents effrayés, des voisins dans leur jardin, des écolos fanatiques, de Belgocontrol, des pilotes de F-16 en rase-mottes et de tous les frustrés qui payent des taxes, eux, et qui ne savent plus où aller avec leur quad, leur motocross ou leur canot à moteur... Est-ce que ce ne sont pas les modélistes eux-mêmes qui ont un peu exagéré? Depuis les années '80, quand tout ce qui dépassait deux mètres faisait tourner les têtes et s'appelait 'petit gros', c'est la course à l'armement. Dans le temps les jeunes rêvaient d'un Spitfire de 160cm: l'affaire de quelques années d'efforts. Mais comment voulez-vous qu'ils s'identifient à des monstres tout composites de plusieurs milliers d'euros. Ce n'est plus un loisir de jeunes, ça. Et pourtant, il n'y a jamais eu autant d'alternatives. Depuis le début du millénaire on sait voler sans bruit et sans salir. Mieux encore, une foison de

beaux modèles ultralégers permet de débiter à moindre frais et presque sans danger. A force de démesure, ne sommes-nous pas en train d'étouffer notre hobby?

La faute aux 'ARF'?

C'est facile: Saint-Nicolas va sur Internet, il commande la grosse boîte RTR (Ready To Radio) avec tout dedans; on charge et puis on vole sur le talus du ring à Zaventem. Pas de cotisation AAM, pas besoin de tondre la pelouse ou de tenir la buvette, pas de longs déplacements. Avec le simulateur de vol (inclus), il ne faut même plus de moniteur. D'ailleurs, les Easy-machins volent presque tout seuls et sont incassables. Comment? C'est interdit? C'est marqué où? Nul n'est censé ignorer la loi, peut être, mais les 'circulaires' sont-elles des lois? D'ailleurs, quelle 'Loi': fédérale, wallonne, européenne? Plus personne ne s'y retrouve, même pas les autorités (demandez au policier du quartier ce qu'il en pense). La DGTA dit qu'il faut obligatoirement se rendre sur un terrain agréé pour faire voler un modèle RC. Même un EasyStar? Bien sûr! Même un hélico contra-rotatif de 150gr? Aussi! Notez au passage que la DGTA a oublié les planeurs dans sa circulaire GDF01. Théoriquement, vous pouvez donc sortir votre '4 mètres' où vous voulez...

Ce qui est certain, c'est que l'aéromodélisme est couvert par toutes les assurances familiales, partout en Belgique. Pas besoin de l'assurance de l'AAM... Alors, qu'est-ce qu'on risque? C'est malheureusement clair: aujourd'hui il est plus contraignant de s'inscrire dans un club AAM que de voler, mine de rien, n'importe où... Le résultat? Peu après la magie des premiers vols, le beau jouet tombe en panne. Les jeunes ne dépassent pas le stade de la petite mousse et finissent par retourner à 'Call of Duty 6'.

La faute aux boutiques d'aéromodélisme?

Bien sûr, c'est de la faute aux commerçants qui s'enrichissent honteusement sur le dos des pauvres débutants! Ils ne reculent devant rien et vendraient un Mustang de deux mètres à un gamin de dix ans, pourvu que maman sorte la carte de crédit... Rassurez-vous, ces requins-là (s'il y en a jamais eu) ont fait faillite depuis longtemps. Dans le milieu de l'aéromodélisme les nouvelles vont vite, les réputations aussi. Les quelques commerçants belges qui ont survécu à la globalisation sont forcément d'excellents experts, toujours prêts à conseiller judicieusement leurs clients. Ce n'est pas eux qu'il faut accuser du manque de jeunes, au contraire: ils font tout ce qu'ils peuvent pour améliorer les choses... et sauver du même coup leur passion et leur avenir professionnel.

La faute à qui?

Alors, finalement, à qui la faute? Et bien, je n'en sais rien. J'espère seulement que ça va s'améliorer; sinon notre hobby subira le même sort que les maquettes plastiques, autrefois si populaires chez les enfants. Aujourd'hui, Heller et Airfix sont moribonds, absents de la grande distribution et ignorés des petits garçons. Ce loisir désormais confidentiel est réservé à quelques grands gamins fortunés, pour le temps qui leur reste. Glups... ça fait mal à lire, n'est-ce pas? Et vous, Qu'en pensez-vous?



Voyez des éléments de réponses du CA de l'AAM en page suivante....

Un hobby plein d'avenir? Des administrateurs de l'AAM commentent

L'article de Laurent publié en pages 12 et 13 trace une image très noire de l'aéromodélisme actuel. S'il rapporte des faits avérés, il en occulte d'autres qui nous font espérer un avenir meilleur.

Il est vrai qu'ouvrir un nouveau terrain d'aéromodélisme n'est pas chose aisée. C'est la raison pour laquelle l'AAM a décidé d'intervenir dans les frais administratifs des clubs qui sont situés dans des CTR civiles et qui seraient contraints de trouver des nouveaux terrains suite à la fermeture du leur.

La promotion de l'aéromodélisme est un des objectifs premiers de notre association. D'où notre participation dans les salons, dans les écoles, etc. Plusieurs clubs organisent des stages pour jeunes et les jeunes y font preuve d'enthousiasme même s'ils ne dédaignent pas par ailleurs les jeux vidéo. Beaucoup de clubs de l'AAM sont prêts à accueillir des débutants pour autant que le club dispose d'assez de membres et surtout de moniteurs, ce qui n'est pas toujours aisé pour des petits clubs. Cette revue est aussi un outil de promotion et Laurent y contribue assidûment. Si la promotion de l'aéromodélisme est l'affaire de tous les membres de l'AAM, il est vrai que certains s'investissent plus que d'autres, mais n'en est-il pas ainsi dans toutes les associations ?

Les modélistes font peur aux voisins, ils font trop de bruit, font voler des modèles peu sûrs, entend-on. Il faut donc travailler sur l'aspect « image » de notre sport. Il faut dialoguer avec les riverains, les inviter à assister à nos manifestations, etc. Les clubs s'y emploient.

Par ailleurs, et pour des raisons de sécurité, l'AAM a transformé le brevet existant qui

était avant tout un brevet d'aptitude... à l'acrobatie en avion à moteur thermique, en un brevet axé sur la sécurité s'appliquant à tous les types de modèles (avions, hélicoptères, planeurs, etc.) et comportant quatre volets : un examen théorique (portant sur la connaissance de la circulaire de la DGTA, la norme intégrale de la Région wallonne et le règlement d'ordre intérieur du club), un contrôle technique au sol, une épreuve de vol et un retour au sol en cas d'urgence. Il est vrai que ce nouveau concept de brevet a été mis en place pour répondre aux exigences éventuelles des autorités en matière de vol en CTR. Mais l'outil dépasse les besoins d'une réglementation, il permet aussi d'assurer la crédibilité des aéromodélistes et de leurs associations.

Réglementation, le mot est lâché. Il faut des règles mais elles doivent pouvoir être suivies. Une réglementation trop stricte et difficile à respecter favorise le vol pirate et fait donc plus de tort que de bien en matière de sécurité. C'est un des arguments clés que l'AAM a mis (et continue à mettre) sur la table dans ses négociations avec la DGTA et Belgocontrol.

Dans la foulée, il est question d'actualiser la circulaire GDF-01. Il ne fait aucun doute que la définition d'un aéromodèle y couvre bien tous les modèles, y compris les planeurs et les hélicoptères, même si les définitions de ces catégories, reprises dans les annexes, ne sont pas explicitées dans le corps du texte.

En conclusion: oui, l'aéromodélisme a un avenir et il faut que nous y travaillions tous ensemble.

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

TREX 450 XL (avec moteur)

€ 129,-

Raptor 30 TT ARF

€ 349,-

Raptor 30 TT ARF + conversion .50

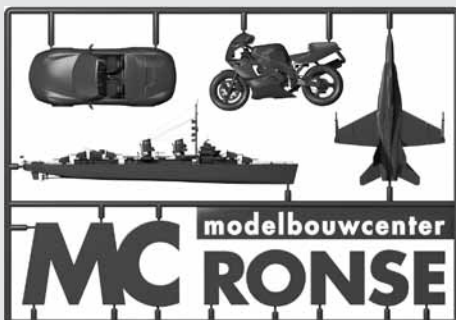
€ 449,-

Raptor 50 TT moteur Hyper Redline

€ 449,-

www.rickal.com

MODELBOUW DEKEYSER B.V.B.A.



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

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

WWW.MCRONSE.BE

**Journée planeurs au CLM
Le 4 juillet à partir de 9h00**



**BBQ sur réservation via www.clmommer.be
ou par mail bossinp@yahoo.fr
Remorqueurs bienvenus**

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**



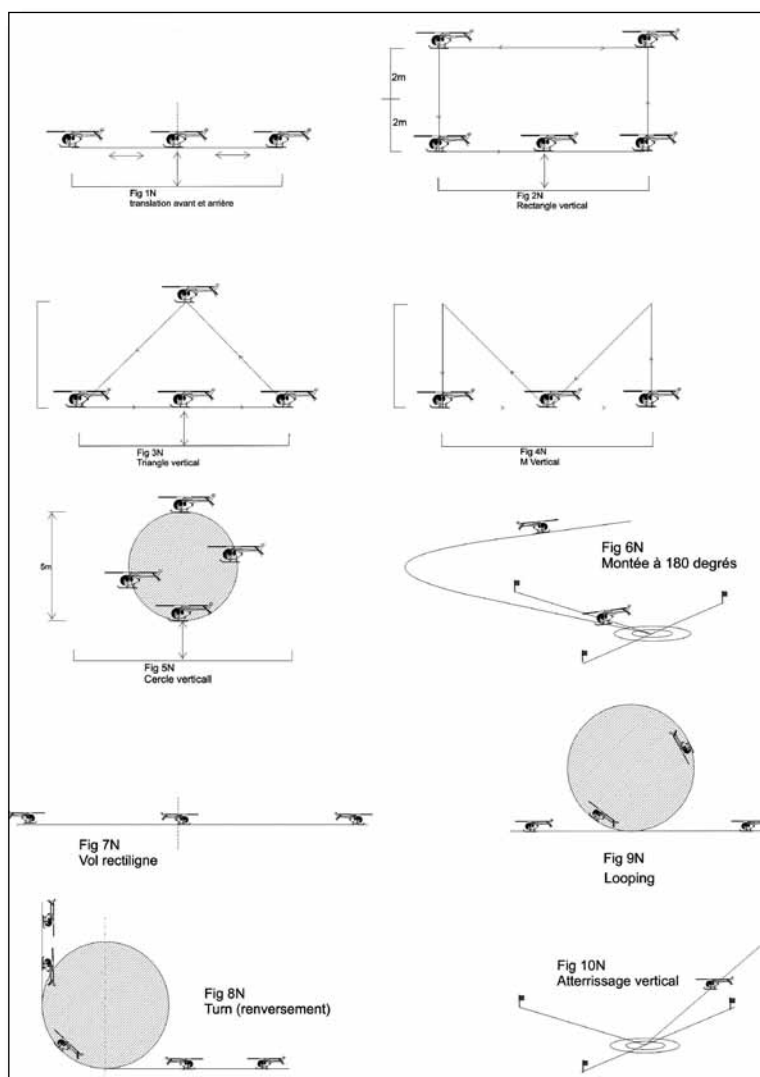
Email: sfreda@pt.lu

Du mardi au samedi de 9h00 à 13h00 et de 14h00 à 18h00
Fermé le lundi

La Belgian Cup - pour la promotion de l'hélicoptère R/C

L'hélicoptère radioguidé n'est plus une nouveauté, mais les rencontres autour de ce type de modèle n'attirent pas toujours le public escompté. Aussi le coordinateur de la discipline au sein de la LBA a-t-il imaginé une nouvelle formule de rencontre, la «Belgian Cup», autour de deux programmes destinés à la promotion de l'hélico-R/C de compétition. Nous lui donnons ici la parole...

Programme Newcomer



Règles de base de la « Belgian-Cup » pour les catégories «Newcomer» et «Promotion» en 2010

La Belgian-Cup s'adresse aux classes Newcomer et promotion.

Pour la répartition des points, au moins 2 concours par année civile doivent être pris en considération. Lorsque trois concours ou plus sont organisés, seuls les deux meilleurs seront pris en compte. Seule l'évaluation sur 1000 des résultats sera valable.

Chaque participant ne pourra être vainqueur de la Coupe qu'une seule fois par classe. Il pourra concourir les années suivantes dans la même classe mais ne figurera pas dans le classement final.

Les participants des classes FAI et Promotion ne peuvent par la suite plus redescendre dans une classe inférieure. Un changement de classe au cours de la saison n'est possible qu'après consultation avec les responsables de la Belgian Cup F3C. La montée d'une classe pendant la saison est aussi possible.

Le tarif d'inscription est fixé à 8 € pour toutes les classes Newcomer, Promotion, et FAI. Les juniors (moins de 18 ans) payent la moitié du tarif de la classe dans laquelle ils évoluent.

Le jour de la compétition, les règles suivantes sont applicables en ce qui

concerne l'ordre de départ et de classe: L'ordre de départ est déterminé par le directeur du concours en tenant compte de la gestion des fréquences. La classe par laquelle commence le concours est également déterminée par le directeur du concours et l'ordre de départ est communiqué aux pilotes lors du briefing.

Jury, Directeur sportif, Protestations.

L'évaluation est faite par au moins 3 juges officiels. Sur place il y aura aussi 1 ou 2 juges ayant une connaissance suffisante de la réglementation. Ils peuvent être choisis le jour du concours.

Toute protestation doit être déposée par écrit endéans la demi-heure devant le jury avec paiement de 20 €. L'assurance est obligatoire

pour chaque pilote participant ainsi que l'appartenance à l'une des ailes (VML-AAM) de la LBA. Leur licence doit être présentée au début du concours.

Caractéristiques générales

Pour la catégorie Newcomer: tous types d'hélicoptères peuvent être utilisés même les semi-maquettes ou les maquettes. Il n'y a aucune limite quant à la mécanique de vol ou de l'hélicoptère lui-même. En cas de doute, le jury décidera si le modèle est accepté ou non.

Pour la classe Promotion le modèle doit être de la catégorie acrobatique.

Nombre de vols par concours.

Le nombre de manches est déterminé par l'organisation du concours. Pour chaque classe il est normalement prévu

3 séries de vols. En fonction du nombre de participants et de la météo le nombre de manches peut être ajusté. Lorsqu'au moins deux manches sont organisées, le plus mauvais résultat ne sera pas pris en compte.

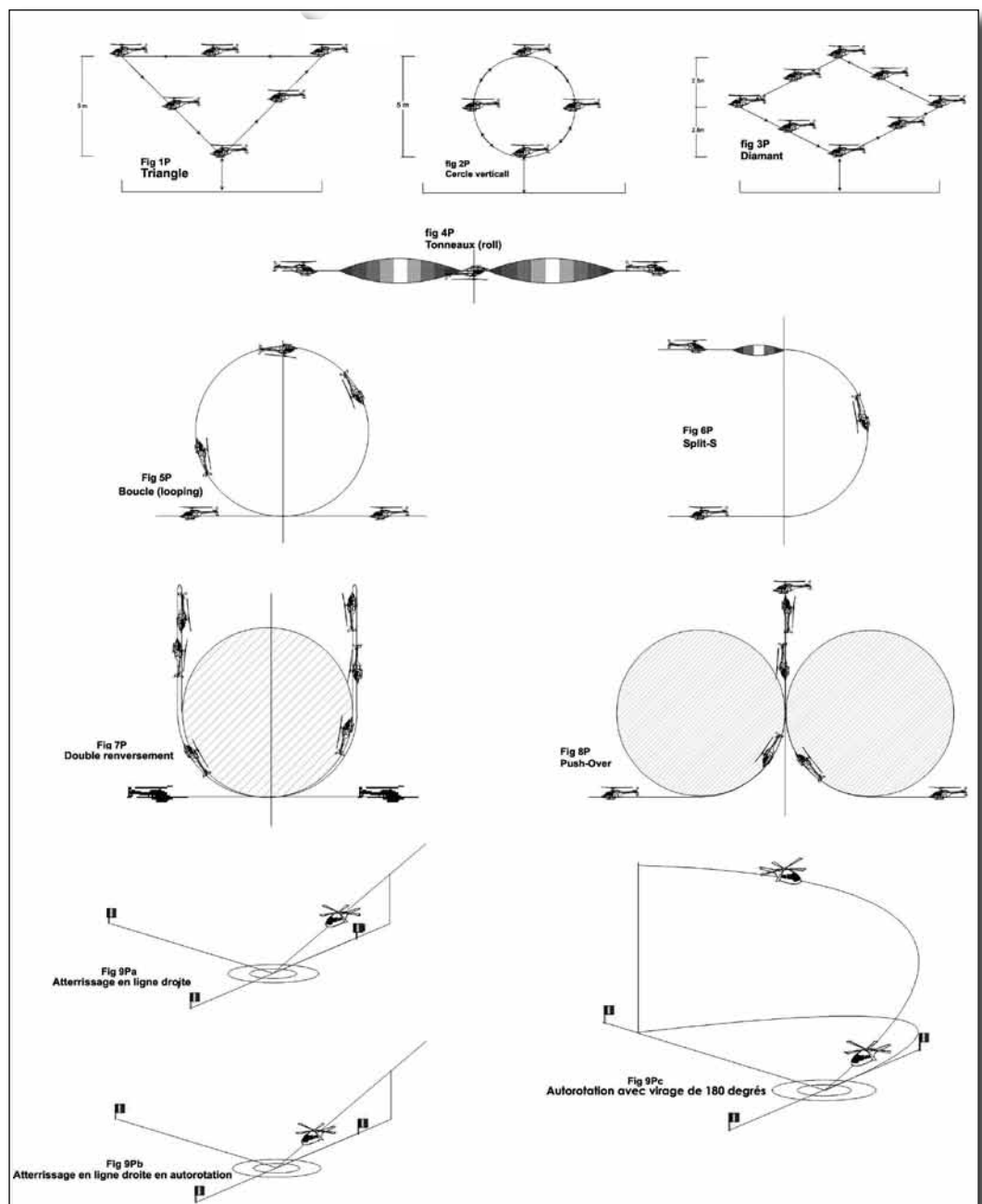
Programme de vol

Classe «Newcomer» : choix de 5 figures parmi les 10 décrites dans le règlement concerné. Classe Promotion : 9 figures de vol à effectuer en 9 minutes.

Description complète voir: www.f3c.be ou www.belairmodels.be/sections/F3C

Le coordinateur, Guy Vanderschelden

Programme F3C-Promotion



Réunion plénière de la CIAM

Lausanne, le 16 et 17 avril 2010

Malgré les troubles infligés à la navigation aérienne suite à l'éruption du volcan islandais, ce sont 36 délégations qui ont assisté à cette assemblée qui s'est tenue dans les locaux du Musée Olympique de Lausanne. Cette réunion nous a permis de faire la connaissance de Stéphane Desprez, le nouveau secrétaire général de la FAI qui a remplacé Max Bishop parti à la retraite. La délégation belge comportait Paulette Halleux (Soaring), Jean-Yves Castermans (F3A), Cenny Breeman (Vol libre et délégué suppléant) et moi-même (délégué belge à la CIAM). Guido Michiels (F2) s'est retrouvé bloqué à Zaventem suite à l'annulation de son vol. Il a dû déclarer forfait.

Les fonctions dirigeantes ont été reconduites pour la plupart des postes, avec toujours Bob Skinner à la présidence. Andras Ree a été réélu au poste de troisième vice-président.

Dans son rapport sur la conférence générale de la FAI qui s'est tenue à Hinchon (Corée du Sud) à l'automne passé, Stéphane Desprez a annoncé que la prochaine conférence générale aura lieu à Dublin (Irlande). Quant aux World Air Games de 2011, rien n'est encore arrêté, mais il y a une ouverture possible du côté d'Annecy. D'autre part, un accord entre la FAI et l'organisateur des « World Games » (à ne pas confondre avec les World Air Games !) a conduit à la probable introduction de trois catégories additionnelles d'aviation sportive dans leur programme, dont le paramoteur pour les vols pilotés, et la Voltige Artistique et l'AéroMusicals pour l'aéromodélisme. Le succès des ces deux catégories lors des WAG de Turin à l'été 2009 porte ses fruits ! Les prochains World Games auront lieu à Cali (Colombie) en 2013. Les rapports fructueux avec les Red Bull Races (courses au pylône) sont également mentionnés. Les contacts avec Flying Aces, producteurs de programmes audiovisuels, restent actifs, avec la publication de la série 2 de « AirSports World » (3 DVD), disponible sur le site de la FAI. Stéphane a également mentionné que la base de données des licences FAI serait enfin opérationnelle, à temps pour la saison sportive 2010.

Pour le championnat F3B en Chine en 2011, les détails sont enfin disponibles : l'endroit sera Lai Hu, à 300 km de Pékin et près de Ji Nai. Les dates sont du 23 au 29 septembre. Un international ouvert aura

lieu le week-end précédant le championnat. Cette manifestation s'inscrit dans un programme très étendu de divers sports de l'air, connu sous le vocable « International Airsports Fiesta », dont 2011 verra la troisième édition.

Au calendrier des championnats futurs, mentionnons pour 2012 les championnats mondiaux de F3J en Afrique du Sud, de F5 en Roumanie et de F2 en Bulgarie. En championnats d'Europe, 2012 verra le F3A et le F3K en France et le F3C en Suisse. La prochaine assemblée plénière de la CIAM se tiendra à Lausanne les 15 et 16 avril 2011.

Du côté des aménagements au code sportif, mentionnons :

- *Le code est aménagé dans plusieurs sections, pour y prévoir l'arrivée des ensembles « spread spectrum » en 2.4 GHz ; en principe, ces ensembles ne devront pas faire l'objet d'un dépôt au contrôle des émetteurs. Le fait que cette technologie implique un retour d'informations du récepteur placé dans le modèle à l'émetteur entre les mains du pilote n'est pas considéré comme une « retransmission d'information ».*

- *Pour toutes les catégories, un programme de World Cup peut être organisé à l'initiative du sous-comité concerné*

- *Les tarifs pour les inscriptions des manifestations au calendrier CIAM sont revus à la baisse pour les concours internationaux. Pour les championnats il y a une légère hausse*

- *Pour toutes les catégories où n'existe pas de championnat réservé aux juniors, les équipes de trois seniors peuvent être complétées par un junior*

- *Les catégories F3F (vol de pente planeurs), F2E (vol circulaire de combat à moteurs diesel), le F7B (aérostats dirigeables) et F3N (hélicoptères « 3D ») sont reconnues, avec parfois le statut de championnat. La catégorie F4B (maquettes en vol circulaire) est enfin supprimée du code ; elle n'attirait plus qu'une participation symbolique*

- *L'interdiction d'un moteur distinct pour le rotor de queue des hélicoptères électriques entrera en vigueur en 2011 ; ces appareils sont donc autorisés pour les championnats 2010.*

- *Le projet d'une catégorie « débutants » en F5 est renvoyé au sous-comité pour étude plus approfondie*

- *En F6A, seuls les modèles d'avions sont encore limités en taille et poids (2m et 6.5 kg). Les jets et les hélicos peuvent atteindre 20 kg. Le projet de « régate » en F6 est renvoyé pour étude approfondie.*

La plupart de ces modifications prendront effet au 1^{er} janvier 2011.

Robert Herzog, délégué belge à la CIAM



Parlons délices...

Délices du vol radiocommandé, bien sûr... et plus précisément de ce curieux appendice qui par sa rotation fait avancer l'avion, je veux parler de l'hélice. Car à moins d'être adepte de microturbines, cet élément essentiel aux vertus insoupçonnées détermine en grande partie le comportement de votre avion. Bourvil et De Funès l'avaient bien compris quand en découvrant leur aéronef ils lancèrent cette célèbre tirade: "Y a pas d'hélice, hélas"; "C'est là qu'est l'os!..."

Texte et photos: Laurent Schmitz
OO-AS300

Les hélices sont généralement décrites par leur diamètre et leur 'pas'. Pour faire plaisir aux anglo-saxons, ces valeurs sont généralement exprimées en pouces, même chez nous. Exemple: une hélice 11x7" possède un diamètre de 11 pouces (28cm) et un 'pas' de 7 pouces (18cm). Le diamètre, tout le monde connaît, mais qu'est ce que c'est, le 'pas'? En fait, si on imagine que l'hélice est une sorte de 'vis' qui s'enfonce dans l'air, le pas indique la distance parcourue à chaque tour, comme une vis s'enfonce dans le bois de quelques millimètres à chaque tour. Cette valeur dépend de la courbure des pales, donc de leur incidence par rapport au disque de rotation. Comme le pas de nos hélices est généralement fixe, on peut calculer la vitesse maximale théorique que peut atteindre le modèle. Si à chaque tour on avance de 18cm, quand le moteur tourne à 10.000 t/m, on avance de 180.000cm, soit 1,8km par minute ou 108km/h. Que l'hélice soit grande ou petite, peu importe, c'est le pas qui détermine cette vitesse théorique. Je dis théorique car l'hélice n'est pas vraiment une vis et l'air n'est pas vraiment du bois... L'hélice 'dérape' dans l'air et dans la pratique on n'atteint pas la

vitesse théorique. On peut toutefois se faire une idée de la vitesse avec la formule suivante, qui marche pour la plupart des hélices et des modèles courants:

Vitesse de vol en km/h = pas (en pouces) x régime moteur / 800

Vitesse de vol en km/h = pas (en cm) x régime moteur / 2.000

Exemple: Vous essayez plusieurs hélices sur un grostrainer. Une grande hélice 14x4" tournant à 8.000 t/m entraînera votre avion à 40 km/h, ce qui est trop peu. Par contre, une 11x8" à 11.000 t/m donnera 110 km/h ce qui est exagéré. Le bon compromis sera probablement une 13x6" à 9.600 t/m qui vous donnera 72km/h.

Bien sûr, plus l'avion est fin et plus il pourra s'approcher de cette vitesse théorique. Un biplan plein de haubans n'ira pas aussi vite qu'un Mustang avec train rentrant. On choisira donc le pas en fonction de la vitesse qui convient au modèle. Elevé pour un avion de course, moyen pour un modèle de sport et faible pour un ULM. Mais alors, pour aller plus vite il suffit d'acheter une hélice avec un pas plus élevé? En gros, oui. Sauf que ce pas plus élevé va solliciter davantage le moteur, qui va tourner plus lentement et finalement

modélisme & service



aresti

AVION

HELICO

VOITURE

BATEAU

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



www.aresti.be bientôt disponible...
Importateur des moteurs MINTOR
- gamme Sebart

Réparation et montages voitures avions
hélicos...

18^{ème} Summer Soaring Criterium

Les 4 & 5 septembre 2010

F3B international 



CRPAL
organisateur officiel

rue Eugène Renard
B.4160 ANTHISNES

BELGIQUE

www.crpal.be



Contact:
Denis DUCHESNE
ducdenis@voo.be



POTTES

8^e rencontre internationale
grands planeurs remorqués



camping possible
BBQ - petits pains - boissons

Remorqueurs de 60 à 160 cc présents

Une organisation du club Eole & Biggs

26-27 juin 2010



renseignements:
Danny Mat: +32 (0)472/42.32.95
Johan Cottenier: +32 (0)477/43.23.88
Evert Bühner: +32 (0)475/24.91.81
www.eolepottes.be - www.flytobiggs.com - info@flytobiggs.com



ENFIN UN SPÉCIALISTE DE L'AÉRIEN R/C À BRUXELLES

Pour un
partenariat avec
votre club !
Contactez-nous !

MCM
RACING

LA RÉFÉRENCE EN AUTO RADIO-COMMANDÉE
DEPUIS PLUS DE 13 ANS A OUVERT UN
MAGASIN COMPLET DÉDIÉ À L'AÉRIEN.

MCM SKYSHOP

400 M² DÉDIÉS AU MODÉLISME



VENEZ DÉCOUVRIR NOTRE MAGASIN...

Ring (RO/E19) > Sortie 20 > 100 m / 12 places de parking

Ouvert du lundi au samedi de 10:00 à 18:30 non-stop

Steenweg naar Aalst 906 - 1654 Huizingen - Belgique

Tél. : +32 2 376 24 05 / Email : info@mcmskyshop.com

MAGASIN EN LIGNE : WWW.MCMSKYSHOP.COM

MCM
SKYSHOP

HUIZINGEN
BUIZINGEN

SORTIE 20

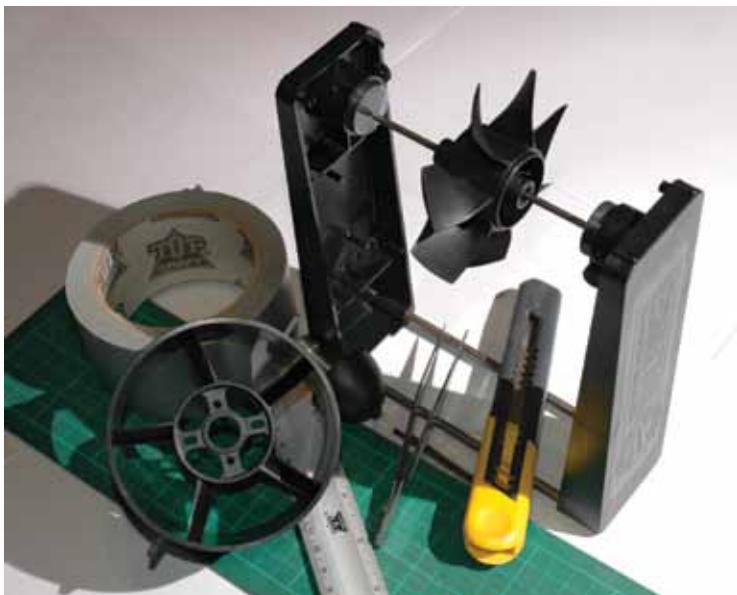
NIVELLES
MONS

↑
BRUXELLES
RO/E19

Accès rapide & facile !



Les hélices repliables sont idéales pour les planeurs et les appareils se posant sur le ventre. Les pales pivotent librement, c'est l'effet centrifuge qui donne sa 'rigidité' à l'hélice.



L'équilibrage des hélices est important pour éviter les vibrations et garantir un bon rendement. Pour le rotor d'une turbine, c'est tout simplement vital.



Les hélices à pas variable en vol permettent de freiner et même de voler en marche arrière, mais leur mécanique est fragile et leur rendement médiocre.

vous ne gagnerez rien du tout. Et même si le moteur 'tient ses tours', on ne peut pas augmenter le pas indéfiniment. Je vous ai dit que l'hélice est comme une 'vis', n'est-ce pas? Et bien, j'ai menti! Elle n'est pas comme une 'vis', mais bien comme une aile. Et comme toute aile, elle 'décroche' quand on augmente trop son incidence. Comme pour une aile d'avion, la pale d'hélice en décrochage ne tire presque plus mais freine énormément. Ce phénomène se produit surtout quand le modèle est à l'arrêt, au sol. Quand l'avion accélère, l'hélice 'accroche' de mieux en mieux et finit par donner son meilleur rendement. Si on veut aller vraiment vite, il faut choisir une hélice qui donne sa meilleure traction quand l'avion fonce à haute vitesse. Une telle hélice sera complètement décrochée au moment du décollage. Sa traction sera alors tellement faible qu'il sera difficile de décoller. C'est le cas des avions de vitesse et des 'jets' à turbines électriques, qu'il faut lancer vigoureusement ou décoller à la catapulte.

Sachant tout cela, vous pouvez désormais choisir le pas qui convient à votre avion, selon le genre de modèle et le régime du moteur.

Traction statique

Si la vitesse dépend surtout du pas et du régime moteur, la traction, elle, dépend surtout du diamètre. En effet, une grande hélice donne une meilleure traction qu'une petite. La raison est simple: la *vitesse en bout de pale* est bien plus élevée sur une grande hélice que sur une petite. On peut la calculer avec la formule suivante:

Vitesse en km/h = 4,8 x (diamètre en pouces) x (régime moteur en milliers de tours)

Vitesse en km/h = 1,9 x (diamètre en cm) x (régime moteur en milliers de tours)

Soit à peu près 530km/h pour une hélice de 11 pouces tournant à 10.000t/m! La limite supérieure est normalement indiquée par le fabricant de l'hélice, mais en général on ne peut dépasser 1.000km/h car on approche trop de la vitesse du son.

Pour obtenir une traction maximale, il faut utiliser la plus grande hélice qui convient au moteur. On a vu qu'un pas élevé sollicite le moteur. Un grand diamètre aussi, il faut donc choisir le compromis qui convient à l'avion, entre une grande hélice à faible pas et une petite hélice à pas élevé.

Par exemple, un moteur brushless consommera à peu près la même chose

avec une hélice 9x9", une 10x8", une 11x7", une 12x6" ou une 13x4". La 9x9" sera réservée à un avion de vitesse (racer, delta, etc.) tandis que la 13x4" ne conviendra qu'à un modèle lent: motoplaneur, avion de '3D', etc. Le premier aura du mal à décoller mais foncera à toute allure tandis que le second montera comme un ascenseur mais n'avancera pas vite.

Équilibrage obligatoire!

Qu'en est-il de la forme? Vaut-il mieux une grande svelte ou une petite trapue? Comme toujours, ça dépend de ce qu'on recherche. Les hélices à pales larges sollicitent davantage le moteur mais procurent une traction plus importante à basse vitesse. Elles sont idéales pour un remorqueur ou un '3D'. Les fines hélices sont par contre propices à la vitesse. Il ne faut pas oublier le 'look'. Sur une maquette de biplan, on préférera une hélice droite aux bouts arrondis plutôt qu'une APC pointue aux pales en forme de sabre. Cela dit, le rendement des hélices 'maquettes' est généralement médiocre. Un bon compromis est de peindre une hélice 'normale'. Si c'est fait à l'aérographe ou avec plusieurs voiles de peinture acrylique en bombe, l'équilibrage reste correct et la matière ne risque pas d'être attaquée. Par ailleurs, peindre les bouts de pales en une couleur vive est toujours une bonne idée: cela permet d'éviter des accidents car on voit jusqu'où va le disque de l'hélice.

Que ce soit une hélice ou une turbine, il est obligatoire de procéder à un équilibrage sérieux. Si du temps du thermique les moteurs étaient capables d'absorber un balourd, ce n'est plus le cas des brushless actuels. Non seulement leurs roulements et leur bâti léger ne supportent pas les vibrations mais les hélices spéciales pour l'électrique sont plus fragiles et n'ont pas été conçues pour survivre à pareil traitement. Sans compter que les électriques peuvent atteindre des régimes très élevés, jusqu'à 40.000t/m et plus. Enfin, une hélice bien équilibrée procure un rendement nettement supérieur et fait beaucoup moins de bruit. Pour la même raison, si on doit agrandir le trou de l'hélice, il faut proscrire absolument la foreuse au profit d'un alésoir spécial. C'est le seul moyen d'obtenir une ouverture parfaitement circulaire et bien centrée.

Les équilibreurs magnétiques sont plus précis et plus simples d'emploi que les autres. Normalement, il suffit de coller un peu de scotch transparent sur l'intrados (l'arrière) de la pale la plus légère pour



Un peu de peinture en bout de pales permet de visualiser le disque de l'hélice, pour plus de sécurité. En plus, c'est joli ;-)



Les multipales ont un look d'enfer, mais en général leur rendement n'est pas fameux. En insert, un exemple d'hélices monopales, une curiosité populaire en vol circulaire.



Les hélices contrarotatives ont fait leur apparition en F3A, elles permettent de neutraliser les effets de couple.

corriger. Certains préfèrent les couches de vernis, mais n'enlevez jamais de matière par découpe ou ponçage car la pale n'aura plus le même profil que l'autre, ce qui va causer des vibrations dynamiques à haut régime. Notez que certaines hélices bon marché, mal moulées, sont difficiles à équilibrer. Parfois même leur ouverture



Un simple alésoir manuel est bien plus précis qu'une perceuse, même sur colonne. Un outil indispensable pour des hélices qui tournent rond.

Danger: Hélice!

Personne ne mettrait sa main dans un hachoir, pourquoi le faire avec une hélice? Et pourtant, ça arrive encore trop souvent. Quelques précautions permettent d'éviter bien des malheurs. Tout d'abord, prenez la peine de désaffûter vos hélices en fibre en passant un petit coup de papier de verre fin sur la ligne de joint, là où ça coupe. Le rendement n'en souffrira pas, au contraire. Ensuite, peignez les bouts en une couleur bien visible (jaune ou blanc) pour visualiser le disque en rotation.

Il est impossible de réparer une hélice, même si elle est juste un peu endommagée, fêlée ou craquée. Même pas avec de la cyano, ni à l'époxy. Au moindre doute: poubelle! Ne vous tenez pas juste devant un moteur à plein régime. Parfois, l'hélice se détache et part droit devant... Il est aussi malencontreux de laisser pendre son écharpe, ses lunettes, la sangle de l'émetteur ou la queue du chien dans une hélice en rotation. Dans le même goût, gardez les enfants à distance des modèles. Enfin, n'oubliez pas que les électriques peuvent démarrer sans prévenir. Sur beaucoup d'émetteurs programmables il est possible de sécuriser le manche des watts avec un interrupteur, une façon simple de se prémunir contre un coup de gaz intempestif.



est décentrée. Dans ce cas, vous pouvez les utiliser pour mélanger la colle époxy, mais pas pour voler...

Rendement

Le rendement des hélices dépend de très nombreux facteurs mais en règle générale, les grandes hélices 'gaspillent' moins d'énergie que les petites. De même, le nombre de pales a une influence sur les performances de l'hélice. La plus efficace est théoriquement l'hélice monopale. Pour l'équilibrage, celle-ci est munie d'un contrepoids en métal. Ces hélices étaient fort populaires en vol circulaire de vitesse et sur certains avions de course. Cependant, si leur utilisation est acceptable sur un moteur thermique, sur un brushless, les vibrations qu'elles créent à cause de leur traction décentrée causent de sérieux problèmes. C'est donc l'hélice bipale qui est toujours la plus courante et la plus performante. Cela dit, parfois on veut plus de pales tout simplement pour le 'look'. Ou bien la garde au sol de l'avion est trop faible et l'hélice touche le sol. On peut alors se tourner vers une tripale d'un diamètre plus petit. Elle absorbera la même puissance, probablement au prix d'une petite perte de rendement. On peut encore diminuer le diamètre d'une taille en passant à une quadripale, mais la perte d'efficacité par rapport à une bipale peut être très sensible en vol. Cette impression de perte de puissance avec les hélices tri et quadripales fait l'objet de bien des polémiques. En effet, sur les avions 'grandeur' la tendance est justement à augmenter le nombre de pales. Mais historiquement on observe le phénomène inverse sur les modèles réduits. Je pense que c'est tout simplement dû au fait que pour un même moteur (thermique), ces hélices sont plus petites que les bipales. Par ailleurs, il n'y a pas si longtemps les seules tripales disponibles facilement étaient les Graupner grises, au design plus esthétique qu'efficace... Ajoutez à cela que les multipales sont fragiles et supportent mal les vibrations des moteurs thermiques. Depuis l'arrivée des moteurs brushless on peut monter une tripale ou même une quadripale de grand diamètre sur son avion, il suffit de choisir un moteur au 'KV' plus réduit, ou de réduire le voltage de l'accu. L'offre a donc littéralement explosé et on trouve désormais une large gamme de tri et quadri de bonne qualité: Master Aircrow, Menz, APC, Ramoser, etc. Pour les tout petits modèles, GWS et FSK proposent des multipales en plastique assez convaincantes. Même sur

de plus gros avions il est désormais tout à fait concevable de munir un Corsair ou un Mustang électrique d'une magnifique quadripale à l'échelle.

Masse

La masse est un autre paramètre à surveiller. Une hélice lourde est généralement un désavantage. Premièrement, elle 'charge' plus le moteur, qui prend donc moins de tours. Ensuite, un éventuel déséquilibre cause plus de vibrations. La masse en rotation va aussi augmenter les effets gyroscopiques et de couple, surtout sur un moteur à cage tournante. Enfin, c'est du poids inutile dont on se passerait bien. A moins qu'il faille du plomb pour centrer l'avion; dans ce cas, une hélice lourde est au contraire avantageuse! Tenez compte aussi de la taille de l'arbre moteur. Les brushless entraînent souvent de très grandes hélices. Une 'battante' de 50 grammes sur un petit moteur avec un arbre de 3mm va certainement tordre l'arbre si elle touche le sol. Une hélice ultralégère par contre cassera avant de plier le métal. Notez qu'en thermique une hélice lourde sert de 'volant d'inertie' et donne un ralenti plus stable, mais au prix de reprises moins franches. N'hésitez pas à peser les hélices avant l'achat. Les APC 'sport' par exemple présentent parfois d'importantes variations de masse entre deux hélices de même taille.

Quelle matière choisir: bois, plastique, nylon, fibre, carbone,...? Personnellement, je préfère le bois. C'est rigide, léger, performant, bon marché et tout simplement beau. Mais aussi très fragile! Si votre Calmato passe régulièrement sur le nez, préférez les hélices en nylon et/ou en fibre, nettement plus solides. Les hélices en plastique (polypropylène), genre 'GWS orange' sont ultralégères mais cassantes. Elles ne conviennent pas aux moteurs thermiques et se déforment à haut régime, perdant toute leur efficacité. Quant aux hélices en carbone, elles s'utilisent sur des avions nécessitant de très hauts régimes de rotation: racers, deltas, etc. Les grandes (et coûteuses) Meijzlik en carbone creux, sont par contre réservées à des modèles d'exception, le plus souvent des avions de voltige 'grands modèles' ultrapuissants.

Hélices 'exotiques'

En plus des hélices courantes, il existe des cas particuliers à l'usage très spécifique. La majorité des hélices tournent à droite (vu du cockpit) tout simplement parce que c'est le sens de rotation conventionnel



Les Meijzlik en carbone sont aussi belles et performantes qu'elles sont chères...

des moteurs 2-temps. Pour les avions thermiques à hélice propulsive, il faut impérativement une hélice spéciale tournant à gauche ('Left Rotation' ou 'Pusher'). Retourner une hélice 'normale' ne sert à rien, les pales sont toujours tordues dans le même sens et elle va toujours souffler vers le moteur.

Dans le cas d'un électrique, on peut utiliser une hélice normale; il suffit de faire tourner le moteur dans l'autre sens. Par contre, les inscriptions sur les pales doivent toujours être vers l'avant de l'avion. En effet, les pales ont un profil qui n'est pas symétrique. Si on les retourne, elles soufflent toujours dans le même sens, mais beaucoup moins fort. Les hélices 'propulsives' sont aussi très utiles sur les multimoteurs pour annuler le couple latéral. La règle veut qu'on alterne le sens de rotation selon la numérotation des moteurs, en commençant par une hélice normale. Exemple pour un B-17: 1 = droite, 2 = gauche, 3 = droite, 4 = gauche.

Une hélice 'contrarotative' est faite de deux hélices tournant en sens inverse sur le même axe. Il y a donc une hélice



Quadripale faite de deux bipales en bois. Ce bricolage convient aux moteurs électriques qui génèrent moins de vibrations et tournent à un régime inférieur.

droite et une gauche l'une derrière l'autre. L'arbre de la première tourne dans l'arbre creux de la seconde. Chacune est solidaire d'un moteur. Cette technique rare est performante et annule le couple latéral mais s'avère fragile et bruyante.

Certaines hélices ont un pas variable au sol, comme les 'Varioprop' ou 'Ramoser'. On peut donc régler l'incidence qui convient le mieux au modèle. Cela évite d'acheter toute une collection d'hélices

avant de trouver celle qui va le mieux. Elles sont malheureusement chères et fragiles et encore assez rares sur les terrains. Les hélices repliables sont par contre très courantes sur les motoplaneurs. Non seulement elles présentent une faible traînée aérodynamique en vol plané, mais elles ne risquent pas de casser lors de l'atterrissage sur le ventre. Certaines, comme les Aero-naut, ont en outre un excellent rendement, supérieur à bien des hélices fixes.

Le vol '4D' nécessite une hélice dont le pas peut être inversé en vol. Leur fragile mécanisme s'apparente à un rotor d'hélicoptère et permet de freiner sur place et même de reculer! Elles sont surtout utilisées sur de petits modèles 'indoor'. Enfin, les turbines (entraînées par un moteur électrique ou thermique) ont un comportement très proche des hélices. Une grande turbine lente donnera plus de poussée et moins de vitesse tandis qu'une petite turbine rapide donnera peu de poussée mais une vitesse de pointe élevée. Sachez que leur rendement est médiocre. Elles nécessitent beaucoup plus de puissance qu'une hélice, mais ont l'avantage de ressembler à un 'vrai' réacteur...

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



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

VOL DE MONTAGNE EN VACANCES

3^e partie : les 3 Alpes

Après avoir visité la montagne du Conest et fait connaissance avec la falaise Est du Vercors en montant au col de l'Arc (cfr. les 2 articles précédents), nous avons établi nos pénates à Bourg-d'Oisans, à une cinquantaine de kilomètres à l'Est de Grenoble sur la route de Briançon. Nous sommes partis le premier jour à la découverte du site des Deux-Alpes (réunion des villages de l'Alpe-de-Mont-de-Lans et de l'Alpe-de-Venosc) et avons poursuivi le lendemain par celui de l'Alpe-d'Huez.

LES DEUX ALPES (Alt. 2.172)

Nous avons déjà parcouru soigneusement la carte IGN au 25.000^e n°3336 ET « Les Deux-Alpes » afin de pouvoir nous faire une idée de ce site. Il est certes moins grandiose que celui du col de l'Arc, mais beaucoup plus accessible pour celles et ceux qui n'aiment pas la marche en montagne. Au barrage du Chambon sur la Romanche (alt. 1.044), il faut prendre la route en lacets jusqu'à la station des Deux-Alpes (alt. 1.652).

Une fois arrivés aux Deux-Alpes, il n'y a qu'une différence de 500 mètres avec le site de vol, la montagne des Dédains, qui domine la station. Au début de celle-ci, on se trouve très vite sur une petite place où trône le grand bâtiment de l'office du tourisme avec une toiture en pierre quelque peu biscornue, qui se veut sans doute spectaculaire. Donc, pas moyen de le rater. À ce moment, il suffit de prendre à gauche la petite route qui serpente dans la montagne pendant 4,5km. Au début c'est asphalté, mais dès qu'on quitte l'agglomération,

cela se réduit à un chemin de terre complètement poussiéreux où il devient difficile de se croiser. Heureusement, il n'y a guère que quelques voitures en circulation, mais certains conducteurs se croient manifestement à « Paris-Dakar » ! Pour notre part, nous avons mis un bon quart d'heure pour parcourir les 4km de chemin de terre pour essayer de soulever le moins possible de poussière... non seulement pour nous, mais surtout pour les quelques malheureux promeneurs qui arpentent ce chemin.

Au cinquième tournant en épingle à cheveux, vous vous arrêtez tout droit sur un petit espace de parking : le site de vol se trouve tout droit un peu plus loin sur la crête. Nous rencontrons d'abord une espèce de petit blockhaus quasi enterré devant lequel il y a moyen de faire 5 ou 6 pas pour lancer un planeur. Mais l'endroit manque vraiment de charme, aussi nous préférons continuer environ 200m plus loin pour nous installer à cheval sur la crête. L'endroit est plus sauvage et il y a aussi moyen d'atterrir en remontant la pente



herbeuse en venant par la gauche. La vue sur la station au pied des montagnes est assez belle et originale. Même si l'espace est beaucoup plus resserré qu'au col de l'Arc, nous sommes encore dans un vaste espace de montagnes.

Il n'y a quasi pas de vent, juste une très légère bise venant de l'Ouest, mais les pompes devraient être là. Aussi, sans plus attendre, nous décidons de lancer nos planeurs. Et là, patatras, le premier planeur s'affale dans l'herbe quelques mètres en contrebas ! Que s'est-il passé ? La crête étant assez pointue à cet endroit, nous n'avons pas la possibilité de faire le moindre pas pour lancer et, croyant en la portance, nous avons lancé à la seule force du bras sans même mettre du moteur. Depuis les années que nous volons en montagne, nous avons effectué des centaines de lancers de planeurs de différentes espèces et dans toutes sortes de conditions et ceci ne nous est jamais

arrivé. Comme quoi, il faut toujours rester modeste et vigilant quand on aborde un premier lancer sur un nouveau site de montagne et qu'il n'y a pas un seul aéromodéliste du coin pour vous conseiller.

Deuxième lancer au moteur cette fois que l'on coupe 3 ou 4 secondes après. Stabilisation et petits tours dans les environs pour sentir comment cela porte. Et bien ce n'est pas fameux, la brise est vraiment légère ; cependant avec le soleil, nous espérons des pompes au-dessus de la station, aussi nous laissons filer le planeur par là, à la recherche du thermique qui doit bien se dégager quelque part du béton ? Étonnamment, rien à perte de vue et retour en vitesse vers la pente. De nouveau, quelques secondes de moteur pour revenir plus en sécurité à notre hauteur et explorer ailleurs.

Et, en fin de compte, c'est tout au bout à droite, à la limite de la crête, que cela pompe à chaque coup. C'est vrai, nous l'avions oublié, il y a là le rocher dit de l'Aiguille, nous l'avions vu hier sur la carte en préparant cette journée. Le soleil, réchauffant la roche nue, déclenche là-bas de fameuses pompes, quel plaisir ! Et nous profitons un max de ce coup de pouce aérologique pour nous en donner à cœur joie dans ce bel espace que nous apprécions beaucoup mieux une fois que nous avons découvert l'endroit de « l'ascenseur de service » ! Cela permet à nos « oiseaux » d'explorer la vastitude de l'espace tout en prenant bien garde à ne pas nous perdre de vue - heureusement, ils tiennent à nous (!) - de revenir devant nous pour nous saluer de quelques cabrioles, puis, rasant la pente à notre hauteur, de retourner vers la droite où l'air, chauffé par les rochers, les remonte pour notre plus grand plaisir. Woow, c'est comme d'avoir la « floche » à chaque tour... Merci la nature, merci, merci.



Ce site présente quelque chose de très surprenant : un magnifique paysage de montagnes et paf, au beau milieu en contrebas, il y a cette immense station touristique des Deux Alpes. Cela devait sans doute être plus intégré dans le paysage quand les deux villages de l'Alpe-du-Mont-de-Lans et de l'Alpe-de-Venosc se présentaient encore comme deux entités à échelle humaine séparées. Maintenant, c'est un peu comme une espèce de mégapole de montagne en plein dans le paysage ! Heureusement que l'espace est vaste en

montagne. Mais il y a comme quelque chose d'insolite qui fait toute son originalité, on croirait se trouver dans un décor sorti de l'imagination d'un dessinateur de BD, c'est à voir de toute façon, même si, au départ, la poussière de l'accès au site manque de charme.

Pour éviter cet inconvénient, on pourrait être tenté d'emprunter le télésiège dit « du village » qui, partant de la station, vous mène là-haut à 2.189 mètres sans devoir monter en voiture. De l'arrivée du télésiège, il ne reste plus que 600m à faire à pied dans la poussière du haut de ce chemin, si généreusement soulevée par les autos, et avec les planeurs pour rejoindre le parking. Ce n'est donc pas vraiment plus appétissant. L'air pur aux Deux-Alpes ce n'est décidément pas ce qui est le plus recherché !

Cela nous rappelle une petite aventure que nous avons vécue à Saas-Fee en Suisse il y a quelques années. Les voitures à moteur thermique étant interdites - dans cette station- là, ils apprécient l'air pur - nous avons pris le télésiège et, captivé par la beauté du site, nous avons raté la dernière descente de la cabine ! Il nous a donc fallu redescendre dans la vallée par de petits chemins creux avant qu'il ne fasse nuit. Là-bas, peu avant la fin du jour, la descente à pied dans la montagne avait encore un caractère bucolique, mais ici, dans la poussière... Non merci !

L'ALPE-D'HUEZ

Ce site était précédé pour nous d'une belle réputation et nous aurions aimé pouvoir la confirmer. Nous avions avec nous un bel article de Pierre Rondel paru, il y a plus de 10 ans dans la revue RCM, aujourd'hui disparue. Deux personnes de notre club y avaient fréquenté l'école de pilotage qui s'y trouve et nous avaient parlé de leur séjour là-bas et des possibilités de pilotage à droite du site de l'école pour les aéromodélistes de passage, en se concertant comme partout pour les fréquences. Enfin, quelques jours auparavant, nous avions bénéficié de l'avis d'Olivier Finck en passant faire un petit achat à Airtech avant d'aller au col de l'Arc. Celui-ci nous avait rassuré sur l'emploi de nos fréquences belgo-européennes, non utilisées par l'école de l'Alpe-d'Huez, tout en ajoutant qu'en ce moment, il n'y avait pas beaucoup d'inscrits au stage de l'école.



Nous ne nous étendrons pas sur la façon d'accéder à ce site car, dans l'état actuel, cela ne vaut pas le détour. Confiants dans les bons conseils reçus précédemment, arrivés sur le site de l'école à 5 minutes du parking, nous nous enquerrons courtoisement de la meilleure façon de voler sans se déranger mutuellement. Après nous avoir dit d'aller voir le « chef », le seul habilité à répondre à ce genre de question, paraît-il, celui-ci nous a dit que, durant les stages de l'école, toutes les fréquences sont réservées pour l'école qui fonctionne durant toutes les vacances, que tous les endroits de vol possibles sont la propriété de l'école et qu'il faut payer 25€, même pour voler un seul jour !!! Quoique stupéfaits, nous avons la présence d'esprit de demander depuis combien de temps cela est comme ça ? La réponse fuse sans appel : « Cela a toujours été ainsi ». Nous en restons pantois et regardons un moment évoluer la petite Zagi électrique et le petit avion à moteur à explosion qui sont les seuls



à voler à cet instant sur ce magnifique site ainsi réservé pour le seul écolage de deux élèves. Ce n'est effectivement pas l'affluence ! Complètement dégoûtés, nous décidons de changer d'ambiance et allons faire une belle balade du côté de quelques beaux lacs de montagne...

A notre retour, nous apercevons cette fois 3 planeurs qui volent sur le site et que nous pensons d'abord être de l'école : un gabarit de 4m, un de 3m et un de 2,50m qui nous semble être un Passion d'Airtech d'une autre couleur que celui que nous avons aussi avec nous dans le grenier de la voiture ; ainsi que le petit avion à moteur à explosion, que nous avons déjà vu le matin, et qui se fait encore entendre d'une façon si incongrue dans un tel site. Rapidement, le beau grand gabarit de 4m semble atterrir et, quelques minutes plus tard, en arrivant au parking, nous apercevons un aéromodéliste qui ramène ce magnifique planeur à son véhicule. Liant conversation avec lui, il nous apprend qu'il est de la région des Vosges et n'a rien à voir avec l'école. Il connaît un collègue de son club qui a été précédemment aussi mal accueilli que nous. Raison pour laquelle il n'a rien demandé pour voler avec son grand planeur. « La montagne est à tout le monde », nous dit-il, en nous suggérant de voler à droite du site de l'école sans plus rien demander, puisque nous avons des fréquences européennes différentes de celles de l'école, lui-même étant en 2,4GHz.



Ainsi, nous ne sommes pas les seuls à avoir été aussi mal accueillis. Nous pensons aux sites des Vosges, à celui du Cap Blanc-Nez dans le Nord de la France et

à Henri-Chapelle en Belgique, fréquentés parfois par des dizaines d'aéromodélistes français, allemands, hollandais et belges. Nous repensons aussi à tant de sites de montagne en France (non seulement dans les Alpes, mais aussi dans le Massif Central et dans les Pyrénées) où, depuis tant d'années, les échanges entre aéromodélistes sont tellement chargés de bons souvenirs pour nous... Ici on a choisi de mettre l'accent sur la propriété privée (privée de quoi ?) et l'exclusion des « gens du voyage ». Il est vraiment dommage d'en arriver là, surtout pour une école de pilotage. Ce serait si sympa de mettre un panneau qui afficherait clairement les fréquences utilisées par l'école avec un plan du site pour indiquer où voler sans se gêner. Et pourquoi ne pas équiper l'école elle-même en 2,4GHz, maintenant qu'il y a des modules pour équiper les différentes marques ? Mais d'abord et avant tout, revoir l'esprit même de la politique d'accueil de l'école envers les collègues aéromodélistes, les moyens coulant alors de source... Plutôt que de chercher à « exploiter » la montagne à son seul profit, une véritable école d'aéromodélisme ne devrait-elle pas donner l'exemple d'un savoir-vivre basé sur des relations de coopération et de dialogue constructif entre aéromodélistes ?

Dès sa parution, nous nous proposons d'envoyer cet article aux responsables de cette école, en espérant que ce sera l'occasion pour son staff de prendre un peu de hauteur, de clarifier les objectifs pédagogiques en la matière et peut-être de nous faire part d'informations sur une évolution positive dans la « politique d'accueil » de l'école vis-à-vis des aéromodélistes de passage. Ce serait tout bénéfique pour tout le monde et c'est en tout cas ce que nous espérons en écrivant le récit de cette dernière journée de vacances 2009 en montagne.

Comme disent avec sagesse les autochtones d'Australie (aborigènes) :

« Nous sommes les gardiens de la terre, ce que nous voyons aujourd'hui devra être vu par nos enfants. »

Nicole & Jean-François Lecocq



La Ferté-Alais 2010 : en serez-vous ? Moi, définitivement oui !

Par Philippe CAMBIER

*Quand le printemps a terminé son boulot ...
Voici revenir le temps des « P'tits Gros ».
Si beaucoup de gros modèles voir tu aimerais,
Alors tu devras être à La Ferté-Alais*

La Ferté-Alais, pour tout le monde, c'était depuis pas mal d'années fin juin la « Mecque des p'tits gros », ces modèles d'exception d'au moins 2m50. C'était, car en 2004 et 2005 La Ferté c'était ça (voir ci-dessous)

Des conditions atmosphériques déplorables : orages, pluies diluviennes, inondations, exposants noyés, grands modèles flottants dans une mare ... (voir photo ci-contre). Bref, à part les habitués (dont je suis) qui venaient pour le week-end, les spectateurs payants ne sont pas venus. Alors une année ça va. Mais deux ans de suite *bonjour les dégâts* pour les organisateurs. Ceux-ci ont en effet besoin de ces entrées pour couvrir les énormes frais fixes qu'exige un tel évènement. Et ce fût la faillite. En 2006 et 2007 il y eu bien des essais de réorganiser quelques chose à taille plus humaine dans le France profonde mais c'était trop loin de Paris que pour espérer la grosse foule : succès mitigé donc. En 2008 par contre ce fût à un autre La Ferté que les gros modèles furent conviés : La Ferté Gaucher à l'Est de

Paris : le temps fut au beau tout le week-end, les modèles présentés de bonne facture, des commerçants avec

des prix attractifs, ... Bref les modélistes revinrent en masse. Ce qui encouragea les organisateurs de l'IMC -International Model Circus- à revenir à La Ferté-Alais en 2009. Et les modélistes d'exception sont revenus, ainsi que les milliers de spectateurs ravis du spectacle retrouvé



dans des installations grandioses aux portes de Paris.

En 2009, contrairement à mes habitudes, je n'ai pu venir qu'un seul jour car le samedi j'étais pris par la journée Portes Ouvertes de mon club Accro-Beloeil de Thumaide. Je



suis donc parti de Tournai vers 7 heures du matin et vers 10h30 j'étais sur place. Comme auparavant le parking/camping est bien rempli par des motor-homes, caravanes, tentes, ... et cette année les emplacements sont délimités par des bandes plastiques, donc plus de bagarres pour essayer de caser encore un retardataire qui vous bouchera la vue ou pire vous empêchera de repartir à votre convenance. J'y retrouve mes amis venus comme chaque année pour le week-end : José Moreau, un peu plus loin Eddy Degraeve accompagné de Benny Wachtelaer de BW Design. Notez que j'y ai également rencontré d'autres visiteurs d'un jour, même venant de plus loin que moi, comme Vincent Ongena de VDP3F d'Aubel, un autre habitué de longue date. Nous sommes nombreux



à aimer cette ambiance de camping au milieu de modèles d'exception : pratiquement tous en catégorie 3 (plus de 25 kg), ils doivent être « certifiés » le vendredi par les spécialistes de l'équivalent français de notre DGTA.

Le temps est superbe en ce dimanche matin de fin juin 2009, et même caniculaire comme il l'a déjà été le samedi où le public est déjà venu très nombreux. Oh, il a bien fait de l'orage le vendredi soir mais cela n'a pas laissé de trace : pas d'inondation cette année. Les gens affluent maintenant et il est grand temps que je fasse des photos des modèles avant que la vue soit bouchée par des rangées de spectateurs avides de voir de près ces superbes modèles peu communs, comme ce Bristol M1C de 6 m d'envergure (ci-contre).

Mon préféré reste néanmoins un modèle déjà vu, mais reconstruit car crashé, le F-86 Sabre du Suisse Henri Wild : une merveille de réalisme (photo ci-contre en bas). On cherche aux alentours des Buck Danny et Sonny Tucson de notre enfance. Le spectacle commence vers 10h30 et se déroulera sans interruption jusqu'à 18h au moins. Les vols se succèdent, soit en solo pour les tout grands modèles, question sécurité en l'air, soit en groupe d'avions du même genre comme les warbirds. Le commentaire, bien audible partout par haut-parleur, est détaillé, précis, dans un langage coulé, avec une bonne diction et un bon rythme, sans accent français « pointu », ni belge non plus d'ailleurs. Et pourtant c'est bien un compatriote, commentateur habituel de nos meetings, qui s'y colle : c'est le bien connu chez nous François ANDRE de Maurage. Sa description concerne plus les caractéristiques de l'avion grandeur que de la maquette. On parle peu de la motorisation utilisée par exemple ou de l'échelle et des dimensions, du poids du modèle. Dommage pour nous qui rêvons de faire un jour pareil, « quand nous serons grands » peut-être ? Un autre compatriote bien connu, en général aux manettes des fréquencesmètres de surveillance (bien moins utiles maintenant vu l'utilisation quasi-généralisée du 2,4 GHz) fût Patrick BOSSIN de Mellery. Mais il n'y était pas en 2009. Et pour 2010 il se « tâte » encore ...

Les commerçants étaient revenus en nombre, et bien mieux « parqués » qu'auparavant dans un village de tentes bien organisé avec ses rues et ses avenues

très près de la piste (photo ci-contre). En louchant un peu on peut faire les deux en même temps : observer les modèles en l'air et faire son shopping. Il semble que certains vendeurs pratiquaient des prix attractifs vu le nombre de kits que j'ai vu passer sous les bras de modélistes qui paraissaient ravis. Sera-ce encore le cas en 2010 (du 25 au 27 juin) vu la proximité avec le Salon du Modélisme de la Porte de Versailles qui aura lieu une semaine avant ? Ou bien sera-ce ce (très prétentieux) « Mondial » qui en pâtira ?

Comment s'y rendre ? Situé en Ile de France, à 50 km au Sud de Paris, à 350 km de Bruxelles, le plateau de Cerny est le fief de la collection d'avions privée de l'équipe de Jean-Baptiste Salis dont le meeting « grandeurs » a lieu chaque année à la Pentecôte : je vous le recommande si vous aimez les vieilles tiges uniquement à hélices. Mais le dernier week-end de juin, les installations avec piste en herbe sont louées aux modélistes de l'IMC. Il est cependant possible aussi de visiter son très riche mais très enchevêtré musée. De Paris suivre l'autoroute A6 en direction du sud (20km). A partir de la Sortie Villabé il vous reste 20km. D'après leur site internet les coordonnées GPS sont : Route du Moulin du Gué @ 48.490430 N 2.352170 E



Sur la montée vers l'aérodrome de de Cerny-laFerté-Alais vous passerez devant les installations du fameux cascadeur Rémy Julienne souvent en charge des scènes d'action dangereuse dans les films français. Vous serez interceptés par les agents chargés de vous réclamer 10 EUR (c'était 7 EUR en 2009) par jour et par personne, une entrée somme toute modique vu le spectacle proposé le samedi et le dimanche. Attention cependant : si vous arrivez le soir avec l'intention de camper parmi les centaines de modélistes présents, spectateurs et pilotes, n'arrivez pas trop tard car vous trouverez portes closes dès 22h.

Models Club Andennais

22 ème Coupe Européenne

F3I/Q du 26 au 30 juillet 2010



Renseignement
Coordinateur Sportif
Eric Remy
Tel: +32473/86/14/98
Email: fb437576@skynet.be

Revenge:



le chaînon manquant!

Entre le Funjet de Multiplex et les coûteux zincs de F5D, il est bien difficile de trouver un modèle bon marché et néanmoins rapide. Le Revenge de la marque Jomari vient combler cette lacune. Véritable chaînon manquant de l'aéromodélisme de vitesse, cette aile volante en mousse joue réellement dans la cour des grands...

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

Cette histoire a commencé lors du baptême de mon Funjet Multiplex. Après l'excitation des premiers piqués 'de l'enfer de la mort', il me restait un goût de trop peu. Le virus avait pris, je voulais voler plus viiiiite! J'ai donc bricolé le malheureux appareil, changeant tour à tour l'hélice, le moteur, l'accu,... Mais même en lui greffant une turbine, pas moyen de voler vraiment vite: le profil trop gentil 'bourre' et dissipe les (kilo-) watts dont on le gave. Sur les conseils de Sébastien Maes, notre spécialiste national du F5D, j'ai acquis via Internet un Gillette d'occasion. Question vitesse, cet avion d'initiation aux courses aux

pylônes m'a comblé. Cela dit, le bel engin en carbone/kevlar est loin d'être indestructible et chaque vol se faisait dans la crainte d'un coûteux crash. En fait, je ne le sortais que les jours de parfaite visibilité et de vent réduit, après une séance de yoga et trois calmants. Pas l'idéal pour se détendre, donc... Ce qu'il me fallait, c'était un modèle aussi rapide et néanmoins solide, susceptible de sortir tous les weekends. Projeté, Velocity et autres sont soit trop fragiles, soit trop lents (!). C'est alors que Seb, qui est aussi le patron de la boutique Avionic, m'a montré l'aile volante Revenge Eco de la marque Jomari. "Elle peut monter à 280km/h, et pourtant elle encaisse les coups et reste facile à poser..." Il n'en fallait pas plus pour m'intriguer: serait-ce le mouton à cinq pattes?

C'est du 'Made in Germany', dépouillé limite spartiate ;-)



Construction basique

Dans la boîte en carton banalisé, tout est bien calé par de la mousse, comme on dit dans les revues. Mais on se demande d'abord où se trouve le modèle. A moins que... En fait, ces blocs de mousse 'de protection', c'est le modèle! Là, on comprend que ce n'est pas un ARF et qu'il y aura tout de même un peu de boulot. Si la présentation fait très 'artisan d'outre-Rhin', le mode d'emploi (en français) est par contre clair et bien fait. L'inventaire de ce kit qui dépasse à peine 40 euros est rapide. Le plus



Sébastien déclenche la catapulte: ça part tout seul et bien droit.

impressionnant, c'est la clé d'aile en alu qui court sur toute l'envergure: Kolossal! Il manque de l'adhésif armé, deux servos, un récepteur, le petit accastillage et la propulsion. Je ne vais pas vous faire l'injure de détailler le montage, ce n'est pas un 'zinc' de débutants... il faut quelques soirées pour tout assembler. La finition se fait par-dessus l'adhésif armé, soit à l'Oralight posé au fer pas trop chaud, soit directement au marqueur indélébile. J'ai pour ma part 'recyclé' les autocollants inutilisés sur mon FunJet. Il ne faut pas s'attendre à une surface genre 'gel-coat'; ça reste de la mousse réputée 'indestructible' ;-)

Pour faciliter la pose de l'adhésif armé sur les courbes, un bon coup de fer à entoilier fait des miracles. La découpe des logements de batterie et de contrôleur se fait en trois temps: d'abord au cutter (lame neuve) pour la forme générale, puis aux ongles pour extraire les blocs de mousse, enfin au fer à souder pour fondre le matériau et ainsi aplanir les 'montagnes' de mousse. Il existe des pannes de fer spéciales pour la découpe à chaud, très pratiques.

mon avion est monté en propulsif et je n'aime pas le lancer seul. On peut aussi retourner le fuselage et monter l'avion avec le moteur à l'avant. C'est plus pratique mais je trouve l'esthétique

Les découpes se font facilement au cutter et au fer à souder.



douteuse. De toute façon, je suis convaincu de la facilité du départ à la catapulte, surtout quand on n'a personne pour aider.

Pour le reste, cette petite cellule se contente d'un mini-récepteur à trois

Le champion et son challenger, presque aussi rapide mais beaucoup moins cher, très solide et facile à piloter.

Equipement et Motorisation

Sur les conseils de Seb et en accord avec mon budget limité, j'ai opté pour un brushless pas trop rapide, de l'ordre de 1.550 KV pour une centaine de grammes. On verra jusqu'où on peut ne pas le faire fondre (sic). Avec trois éléments Lipo de 2.250mah et un contrôleur Electronic Model de 60A (avec BEC), je sors un demi-kilowatt... pour commencer.

La meilleure hélice sera déterminée en vol, mais je vais tester une repliable Aeronaut 7x6" avec un porte-pales +5°. Le décollage se fera à la catapulte car





Avec seulement 550watts, la sonde de vitesse indique déjà 226km/h!

canaux. Il va sans dire qu'il vaut mieux éviter les 'tops' radio, j'ai donc opté pour une radio en 2,4GHz. Notez que le même engin existe en version 'XL', avec une aile de 105cm d'envergure munie de 'vrais' ailerons (pas full-span). C'est surtout intéressant pour la visibilité.

A fond les manettes!

Que dire... L'impression de vitesse est diabolique. Par contre, quand on coupe les watts l'aile finit par freiner, ce

qui n'est pas le cas d'un F5D. Bon, je n'irais pas jusqu'à prétendre que ça se pose comme un Funjet, mais ça allonge nettement moins qu'un 'bac' tout carbone et on touche dans la vingtaine de mètres à tous les coups. On peut aussi se promener à vitesse raisonnable quand on a fini de se faire peur. Le taux de chute est très correct, ça devrait même tenir à la pente. La visualisation du modèle est aussi mauvaise que n'importe quelle aile de 80cm d'envergure, il faut donc garder les yeux grands ouverts. On voit surtout les dérives, il vaut mieux qu'elles soit bien colorées. Je n'ai pas essayé le crash-test 'poireau vertical', mais un petit 'soleil' dans les hautes herbes s'est très bien passé, confirmant la robustesse de la machine. Mon hélice donne finalement plus de puissance que de vitesse. Elle permet des facéties étonnantes, comme une montée verticale moteur coupé, puis remise des watts juste avant de s'arrêter. Le Revenge repart comme une balle en prenant un quart de tour dû au couple. Le taux de roulis avec les débattements préconisés est vraiment extrême à haute vitesse. Les chandelles en tonneaux rapides sont hallucinantes. Le problème c'est de savoir comment il est quand



Le vol dos est excellent, mais pensez que la visibilité n'est déjà pas évidente en vol normal...

on centre le manche... Heureusement, entre-temps il est bien assez haut pour un demi-looping vers le bas! En plus, le vol dos tient très bien et indéfiniment. Pour calmer la bête, j'ai réduit le débattement d'ailerons à 3mm avec un 'dual rate' (ça tourne encore 360° en moins d'une seconde). Par contre il faut bien 6mm vers le haut à la profondeur, qui est un peu molle en plané.

Le Revenge de Sébastien vole avec deux lipos mais pour un courant de 75A (± 550 watts). La sonde de vitesse embarquée (Eagle Tree) indique 226km/h.

Alors, si vous voulez voler (très) vite, pas cher et sans trop stresser aux manches, le Revenge est fait pour vous; mais attention, la vitesse est une drogue dont vous ne pourrez plus vous passer...

Ne manquez pas les vidéos sur internet.

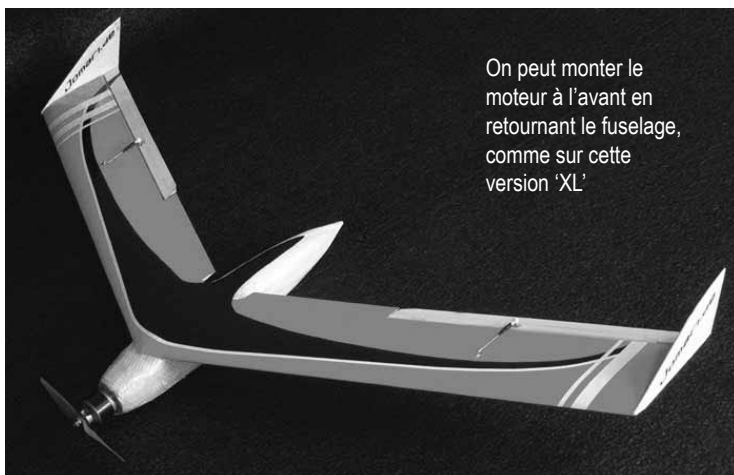
Revenge Eco à 280km/h (1.800watts):

<http://www.powercroco.de/12N14P3215kora15-6.html>

Revenge XL à 309km/h (2.700 watts):

<http://www.powercroco.de/crocospeed5x118dachau.html>

<http://www.jomari.de/downloads/>



On peut monter le moteur à l'avant en retournant le fuselage, comme sur cette version 'XL'

Aile volante Jomari Revenge

Fabricant: www.jomari.de

Distributeur: www.avionic.be

Envergure: 80cm (105 en version 'XL').

Matériau: EPP renforcé au scotch armé.

Masse en vol: à partir de 490gr. Modèle de l'essai: 600gr.

Propulsion: brushless illimité...

Vitesse max: entre 'énormément très vite' et 'là c'était trop vite';

Vitesse d'approche: pas trop exagérée.

Sémantique modélistique

Conversation courante sur les terrains :

- Génial, ton Fieseler Storch.
- Oui c'est le kit de chez Mantua.
- Il a l'air d'une sauterelle sur ses grandes pattes.
- Oui, et le train est amorti comme sur le vrai !

STOP, vous avez entendu ? Il a dit :
«Comme sur le VRAI»

Et pour vous, c'est quoi le contraire de vrai ?
Voulait-il dire que son avion est un faux ?

Je vous rappelle que nos avions volent comme les... autres, obéissent aux mêmes lois que... les autres, sont pilotés comme... les autres.

Je me permets aussi de rappeler que, dans l'histoire de l'aviation, les modèles réduits on volé bien avant les ... autres. William Henson a construit et fait voler un modèle réduit équipé d'une machine à vapeur,

dès 1846. Les frères Wright n'étaient même pas nés !

Alors, reprenons la conversation ci dessus :

- Génial, ton Fieseler Storch.
- Oui c'est le kit de chez Mantua.
- Il a l'air d'une sauterelle sur ses grandes pattes.
- Oui, et le train est amorti comme sur le grand !

On remarquera aussi que cette erreur était autrefois courante dans les revues, mais que depuis peu, ils font de gros efforts pour ne plus parler des ... autres comme des «vrais»

Alors, ne dites plus «comme le vrai», mais bien :
«comme le grand».

Bien à vous,

Jean-Baptiste Gallez

Concours TIERCE PHOTOS (page 39)

Principe du Concours

1. tout lecteur peut envoyer chaque trimestre à l'adresse photo@aamodels.be une photo digitale 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 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, la firme ARESTI établie à Enghien (voir sa publicité en pages centrales)

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

Pour le concours du trimestre passé (mars 2010), la photo plébiscitée (un bel hélico devant un coucher de soleil) nous venait à nouveau d'Alexandre Degryse. Il remporte un des prix. Quant au Tiercé gagnant (9-1-2), il n'a été proposé par personne. Philippe Dubois (D1399) l'a proposé dans le désordre (9-2-1). Il remporte le second lot offert par ARESTI. Félicitations aux gagnants!

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



Retrouvez les caractéristiques de ces modèles et bien d'autres choses sur

www.avionic.be



modélisme - 127 Rue des Garennes, 1170 BRUXELLES - 02/673 04 13 - avionic@skynet.be



Revenge XL 52.99 €



Racant 27.99 €

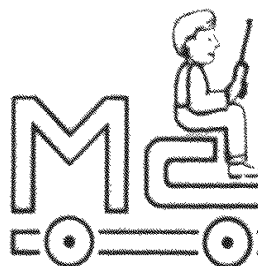


Revenge ECO 41.99 €



Symetrie 42.99 €

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> ou choisissez ci-dessous vos trois photos préférées pour participer au concours. Règlement du concours en page ci-contre.

Les photos de juin >



*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.

Le Tiercé gagnant de mars >



Les gagnants de mars 2010:

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

Le **Tiercé gagnant (9-1-2)** n'a été proposé par personne. **Philippe Dubois** l'a proposé dans le désordre (9-2-1)

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

Ils ont remporté chacun un
kit complet
hélico
2.4 GHz
(valeur 121 €)



À remporter cette fois-ci:

Deux kits complets
d'hélico
2.4GHz
(valeur 121 €)



modélisme & service
aresti
AVION HELICO VOITURE BATEAU
Magasin & atelier : Rue d'Hennines 26 - 7850 Enghien Tél: 02/395 57 63 www.aresti.be

Plus de 8000 articles en stock !!!

la qualité, le service
au meilleur prix.

Importateur de grandes marques !

Ely.Q

RJX
HOBBY

robbe
Modellsport

A123
SYSTEMS

ALIGN

Beam
Beautifully Engineered Action Machine

SAVÖX

OptiFUEL™



RCMarket BVBA. Kasteelstraat 27, Hoeilaart 1560
Tel +32 (0) 486 808080 www.ERCmarket.com

MODELLFLUGTREFFEN

MODELVLIEGTUIGENHAPPENING • FÊTE DE MODÉLISME

19./20.6.2010
Büllingen/Belgien

Fuchsjagd, Ballonstechen • Vossenjacht, ballontreffen
Chasse au renard, tir aux ballons & Special Guests



Anmeldung bis • Aanmelding tot • Inscription jusqu'au: 15.5.2010

Infos: Marques Bruno, E-Mail: marques.bruno@skynet.be

Tel.: 0032 80 22 65 84 • GSM: 0032 499 12 02 04

easy24.be

Gratis • Kleinanzeigenmarkt

Le HORS SERIE FLY n° 13 !

La passion de l'aviation va de pair avec la passion de l'aéromodélisme, et dans tout passionné d'aviation se cache un Michel Tanguy ou un Buck Danny qui sommeille... Nous rêvons tous un jour de piloter un jet et de nous sentir aux commandes d'un avion supersonique, une machine à aller au-delà des nuages, dans le bleu profond de la haute atmosphère, ou de voir le sol défiler en «vol tactique»...

En matière d'aéromodélisme, le jet prend diverses formes, le réacteur bien sûr, mais il est pour un grand nombre inaccessible, par le coût du matériel, ou par le niveau technique indispensable à sa maîtrise, soit encore par le terrain vaste avec longue piste en dur, nécessaire à sa pratique.

Le jet électrique est en plein essor et donne la possibilité de faire voler Mirage, F-16, Phantom, Mig, et tant d'autres avions dont nous rêvons, pour des budgets bien plus raisonnables.

Sans qu'ils soient des modèles de début, de nombreux jets électriques sont accessibles à tout pilote ayant une maîtrise "normale" d'avions classiques ou à ailerons. Les terrains d'aéromodélisme standards leurs sont ouverts, soit avec piste en dur si l'avion a un train, soit avec piste en herbe en lançant à la main ou à l'aide d'une catapulte.

Les fabricants et distributeurs ont mis sur le marché un grand nombre de kits de jets à turbine électrique et nous vous proposons de découvrir en détail cette catégorie très en vogue, au travers de notre hors série de l'année. Des articles techniques, pas moins de 15 essais complets et plus de 10 modèles présentés en «fly test» vous y attendent, plus encore le catalogue des modèles disponibles dans les magazines et des moteurs dédiés aux turbines. La rédaction



VOUS POUVEZ AUSSI LE COMMANDER AVEC VOTRE CB au : 01 69 46 14 47

BON DE COMMANDE FLY INTERNATIONAL

Hors Série n°13 "SPECIAL JETS ELECTRIQUES"

Nom : _____ Prénom : _____
Adresse : _____
Code Postal : _____ Ville : _____
Pays : _____ Votre téléphone : _____
Tarif (franco de port) : France métropolitaine : 9,90 €, Europe : 10,90 €, Autres pays et DOM-TOM : 11,90 €
Crjoit mon règlement en : Chèque ☐ Mandat ☐ Carte bancaire ☐
Numéro de carte : _____ Validité : _____
3 derniers chiffres au dos de la carte : _____ Signature _____
Renvoyer ce bon de commande à : FLY INTERNATIONAL - Secrétariat - 3bis, rue Denis Papin, 91240 St Michel sur Orge
Pour les chèques, libeller à l'ordre de : EDITIONS FUN INTERNATIONAL

