

AAM Models-info

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

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

Trimestriel d'information
Juillet, août, septembre 2011
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

Espace Dirigeants

Du côté de la DGTA

Jets over... Pottes

Les épreuves du F3K

La Newsletter de l'AAM

Un Bébé Nieuport en construction à Huy

Championnat mondial lancé-main F3K

Critérium International du Hainaut

Au départ, un petit jouet...

Euro Champ SAM 2011

Brevet élémentaire au PAF

Remorquage à Michamps

Voltige et Planeurs

Concours Tiercé-Photos



Septembre 2011 - n° 115

CHOUFFE

NATURELLEMENT BON



AAModels-info

Septembre 2011 - n° 115

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 2011 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 :

*Une séquence de prises de vues du lancement
d'un modèle à propulsion électrique. Photo
emprunté au site de la FAI.*



Au sommaire...

Le mot du président	4
Du côté de la DGTA	5-6
Le Newsletter de l'AAM	6
Commission Sportive	7-8
En bref	9
Voltige et Planeurs	10-16
Un Bébé Nieuport en construction...	17
Au départ, un petit jouet...	18-22
SAM Euro Champs 2011	27-29
Championnat du Monde lancé-main	30-33
Brevet élémentaire au PAF	34
Remorquage à Michamps	35
Les épreuves du F3K	36
Jets over... Pottes	37-39
Critérium International du Hainaut	40-44
Guy	45
Concours Tiercé-Photos	46

Visitez notre site web

www.aamodels.be

Le mot du président

Chers amis et amies aéromodélistes,

À ceux qui ne reçoivent pas encore la « Newsletter » (je les invite à y souscrire sur le site www.clubsaaam.be/lists), je suis heureux d'annoncer qu'à ce jour les clubs CTR non fermés pourront à l'avenir subsister moyennant les restrictions déjà citées. Avant l'arrivée à échéance de leur autorisation actuelle, ils pourront introduire leur demande de prolongation. Ces clubs sont tenus de faire passer le brevet élémentaire à tous leurs membres et, s'ils invitent des membres issus d'autres clubs à participer à leurs rencontres, ceux-ci doivent aussi être brevetés AAM ou VML. Il est donc raisonnable d'inviter chacun d'entre vous de passer cette épreuve simple, basée sur la sécurité, ce qui vous permettra de circuler dans n'importe quel club. En ce qui concerne les manifestations publiques, notre futur brevet de démonstration garantira aux organisateurs une sécurité accrue.

Puisque nous parlons sécurité, force est de constater un nombre croissant d'accidents corporels aussi bien chez les débutants que chez les « moustachus ». Les blessures sont souvent provoquées par les hélices, pas seulement en moteurs thermiques mais aussi en motorisation électrique. Pour ceux qui peuvent le supporter, voyez le site <http://chrismeme11.over-blog.com/article-36258812-6.html> (très explicite - coeurs sensibles, s'abstenir!) où l'on peut remarquer que le risque de blessure n'est pas forcément lié à la puissance de la motorisation. Donc il faut veiller à doter nos engins de dispositifs sécurisants, de bien vérifier nos modèles avant chaque vol (batteries, structure, gouvernes....etc.) et, surtout pour les grosses machines, toujours effectuer des démarrages accompagnés.

En septembre nous constatons la fin des activités sportives ainsi que des manifestations publiques, c'est presque l'heure des classements et des bilans pour notre fédé. Nous avons encore soutenu deux stages destinés aux jeunes, des mini-stages d'écologie en double commande ainsi que des largages d'oeufs de Pâques, trois concours internationaux. Hélas nous avons dû constater une réelle désaffection de participation de nos équipes dans les grands championnats FAI. Nous comprenons que cette participation représente beaucoup d'efforts financiers, peut poser des problèmes familiaux et nécessite beaucoup de rigueur ; donc bravo aux valeureux participants.

Dans le courant du mois de juin, j'ai eu l'occasion de me rendre en Italie pour assister au neuvième « Championnat d'Europe » de la Society of Antique Models (SAM) regroupant différentes catégories de modèles « rétro » (voir ce numéro et le site www.sambelgium.net). J'ai constaté qu'il existe une catégorie permettant de choisir un modèle authentique (des années 40/50) et de le motoriser au choix, ce qui permet d'utiliser par exemple des « brushless » ; comme la plupart existent en « kit », ce type de modèle pourrait redonner chez certains le goût de la construction...

À suivre.

Il y a quelque temps, j'ai proposé au conseil de l'AAM un projet de promotion ayant pour but de stimuler les jeunes à la pratique de l'aéromodélisme en s'adressant à un club proche de leur lieu de résidence pour trouver de l'aide nécessaire à l'assemblage d'un modèle (unique) et à l'écologie. Après cette période de construction et d'écologie, dans tous les clubs qui voudront participer à cette opération d'envergure, nous organiserons le 1^{er} mai 2012 (c'est un mardi et férié) une journée d'accueil dans les clubs, où les jeunes présents recevront leur inscription à l'AAM gratuitement et le remboursement partiel de leur investissement. Si nous trouvons suffisamment de « sponsors » peut-être même le remboursement de l'intégralité de leur équipement. Tout le monde sera gagnant : nos clubs et l'AAM compteront plus de membres, les commerçants qui voudront participer auront trouvé de nouveaux clients et ce sera une formidable occasion de faire la publicité de notre hobby à grande échelle. Mon souhait est que les dirigeants de club intéressés se manifestent au plus tôt pour que nous puissions organiser au mieux ce formidable projet où chacun peut apporter sa collaboration.

Soyez prudents et bons vols.
Gérard.



Nous avons appris le décès le mardi 03 mai 2011 de Jean GUFFENS âgé de 83 ans (OO-AG-29). (n°FPAB 2802). Depuis ses débuts en aéromodélisme, dans l'immédiate après guerre, Jean était amateur de vol libre. Il a fondé l'éphémère club de Waremmes et fut inscrit sans discontinuer au CRPAL depuis 1959. Il a représenté plusieurs fois notre pays aux compétitions internationales et à plusieurs championnats du monde de F1A. Il a été plusieurs fois sur le podium de champion de Belgique. L'an passé encore, il voulait reconstruire un vol libre. Il fut membre fondateur de notre ASBL en 1972.

« Il ne faut pas pleurer pour ce qui n'est plus, il faut sourire pour ce qui a été. »

Du côté de la DGTA

La crise des terrains en CTR civiles - la fin d'une longue saga?

Nous avons déjà eu l'occasion de l'annoncer dans la newsletter AAM de juillet: la DGTA a accepté la proposition qui avait été imaginée par Dirk Van Lint, responsable VML des contacts avec la DGTA. Cette décision nous a été confirmée lors de la réunion de concertation ACBR-DGTA qui a eu lieu le 27 juin. On peut dorénavant considérer que les CTR civiles comportent deux régions distinctes: d'une part un noyau central (la zone «rouge») qui a la forme d'un cercle prolongé par des segments linéaires dans la prolongation des pistes d'envol. Dans cette zone, toute évolution d'aéromodèle est strictement interdite. Et le reste de la CTR (la zone «jaune»), au sein de laquelle des terrains de modélisme existants, et encore en règle d'autorisation, où les évolutions des aéromodèles sont tolérées, moyennant le respect strict d'une série de contraintes, sensées assurer une meilleure sécurité. Heureusement que les clubs concernés à l'AAM (RHPA à Haneffe, le Blériot Club de Verlaine, le Modèle Club Leuzois de Obais et le Model Club du Chaufour à Gouy-les-Piéton sont tous situés dans des zones «jaunes». Les terrains fermés de Othée et Leval ne seront pas réouverts et aucun nouveau terrain ne sera admis.

Les mesures à prendre par les clubs qui utilisent ces terrains leur ont été transmises par courrier. D'après nos informations, les grandes lignes sont les suivantes:

- l'altitude est limitée à 100 m
- il est indispensable d'avoir en permanence un observateur du ciel pendant les évolutions des modèles, afin de signaler aux pilotes l'approche possible d'un avion grandeur
- la masse maximale des modèles est limitée à 6 kg et l'envergure à 150 cm
- seules les propulsions thermique et électrique par hélice ou turbine sont autorisées; les réacteurs sont exclus
- il est interdit de profiter des effets des ascendances
- tous les pilotes qui volent sur ces terrains doivent détenir un brevet décerné par l'AAM ou la VML

- il est obligatoire de disposer d'un fail-safe fonctionnel sur chaque appareil
- les heures d'ouverture imposées de façon permanente ou provisoire par les autorités doivent impérativement être respectées - un contact avec la tour de contrôle des aérodromes proches est obligatoire avant chaque séance de vol, comme cela se fait dans les clubs situés en CTR militaires.

Par ailleurs, nos terrains d'aéromodélisme bénéficient dorénavant d'une publication dans les AIP et sur les cartes AIP. Nous espérons qu'ils seront aussi mentionnés sur la fameuse carte «Low Air» publiée par l'IGN.

Certes certaines de ces contraintes peuvent être jugées encombrantes, mais ne vaut-il pas mieux les subir que fermer purement et simplement les terrains ? Plusieurs clubs ont lancé les recherches de terrains alternatifs, pour se rendre compte que ce n'est pas simple du tout. Gageons que les responsables des clubs concernés auront à coeur de respecter soigneusement et faire respecter par leurs membres les injonctions de l'autorité. C'est la seule attitude qui pourra leur assurer la pérennité de leur activité.

Les progrès du brevet élémentaire de l'AAM

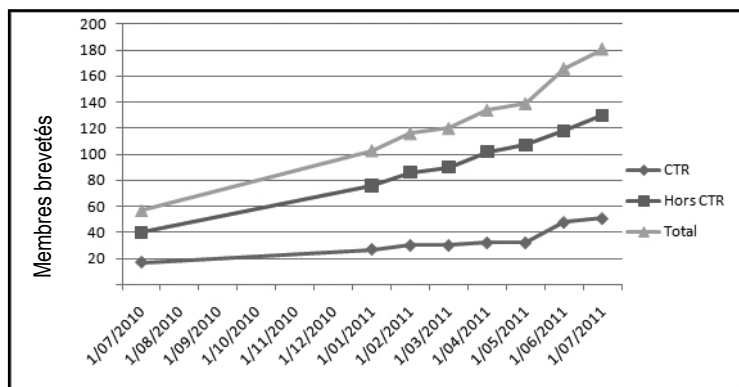
Lancé fin de l'été 2010, le concept du brevet élémentaire de l'AAM fait son chemin. Rappelons qu'il se veut avant tout contribuer à l'amélioration de la sécurité de notre hobby. Au travers d'une petite épreuve théorique, le candidat doit faire la preuve d'un minimum de familiarité des réglementations auxquelles il doit se soumettre, y compris le règlement propre à son club. Il lui est ensuite demandé de mettre son modèle en vol, après avoir procédé aux vérifications techniques d'usage. Point ici de programme d'acrobaties imposées ! C'est la maîtrise du modèle qui doit être démontrée, y compris le retour au sol en cas d'urgence simulée. Entre-temps, la DGTA a imposé la détention d'un brevet pour pouvoir évoluer sur les terrains situés en CTR civiles. Nous sommes donc arrivés juste à temps avec notre brevet, et nous le devons notamment à nos collègues de la

VML qui avaient pris les devants depuis 2 ou 3 ans. Le conseil de l'AAM a confié à Roger Lebrun la fonction d'«examineur principal», ce qui l'habilite à décerner aux candidats examinateurs présentés par les clubs la fonction d'«examineur de club». C'est à ces derniers, actuellement au nombre de 60, que revient la mission de faire passer aux membres les

épreuves du brevet. À ce jour, 181 parmi nos membres sont porteurs en tout de 320 brevets. Il y a 169 brevets A, 122 P et 29 H. Le graphe ci-joint montre l'évolution constante du nombre de nos brevetés, tout particulièrement dans les clubs «CTR», où ce sont déjà 25 % des membres qui sont en ordre. Pour l'ensemble des nos club, la proportion atteint env. 6%.

Une informatisation de l'examen théorique est en bonne voie de finition. Nous vous informerons de ses progrès dès que possible. Entre-temps, profitez de passer le brevet élémentaire dans votre club, à moins qu'il ne dispose pas encore d'examineur attiré. Dans ce cas, demandez à vos dirigeants de contacter Roger (roger.lebrun@skynet.be) qui se fera un plaisir de passer chez vous. Bons vol en toute sécurité !

RL et RH



La Newsletter de l'AAM

Lancée début avril, la Newsletter de l'AAM a déjà connu une belle progression. Avec environ 600 destinataires en avril, elle est à présent distribuée automatiquement à plus d'un millier de personnes. La progression a eu lieu essentiellement par souscription personnelle des intéressés sur le site www.clubsaam.be/lists. L'AAM s'est ainsi dotée d'un nouvel outil de communication avec ses membres, qui sans supplanter le trimestriel, permet de vous avertir plus efficacement des nouveautés et du progrès des dossiers sensibles. Avons-nous pleinement répondu au désir exprimé fin 2010 du besoin d'une meilleure communication entre les dirigeants de la «fédé» et ses membres? Exprimez-vous en envoyant vos commentaires à nos responsables Dieter Beckers et Eric Deschuyter, resp. : destroyer01@hotmail.com et ericdeschuyter@skynet.be.

On trouvera ci-dessous les sujets abordés dans les récents numéros de la newsletter.

La newsletter de juin 2011

- Prendre l'air, les manifestations et compétitions du mois
- La gestion des autorisations de terrains
- Le point sur les examinateurs (45) et les brevets AAM (219)
- Les perspectives d'envoi d'équipes en championnats FAI : F2B en Pologne, F3A aux USA, F3C en Italie, F3K en Suède
- L'idée du mois : les dangers encourus par les modélistes lors du démarrage des moteurs.

La newsletter de juillet 2011

- Prendre l'air, les manifestations et compétitions du mois
- La gestion des autorisations de terrains
- Le point sur les examinateurs (45) et les brevets AAM (290). +32 % en un seul mois !
- Progrès dans le dossier «CTR civiles»: les terrains encore en activité pourront être prolongés normalement à leur échéance, mais les vols seront soumis à plusieurs contraintes, dont la détention obligatoire du brevet, l'altitude limitée à 100m, etc.
- Mise au point sur les limites de bruit
- Steeve Hansoulle, actuellement en tête du championnat de Belgique F3B, est virtuellement champion de France !
- La voltige en salle connaît un regain d'intérêt. A quand le retour en Belgique ?

La newsletter d'août 2011

- Prendre l'air, les manifestations et compétitions du mois
- La gestion des autorisations de terrains
- Le point sur les examinateurs (60) et les brevets AAM (320, soit 181 brevetés)
- Les résultats des Belges en championnats FAI: notre équipe lancé-main F3K en Suède (Peter Cuypers, Yves De Vriendt et Olivier Leroy, Sacha Monnom comme TM) s'est classée 17^{ème} sur 27. Un seul participant belge en F2B et F3A, respectivement Luc Dessaucy et Bert Delaere. Ils se sont classés 12^{ème} et 55^{ème}.

RH

Commission Sportive

Ici et là, quelques rencontres

Jean-Louis Schyns, président de la Commission Sportive AAM nous rend compte de ses déplacements...

Soit comme visiteur, pilote ou aide, ce premier semestre m'a permis d'être parmi beaucoup d'entre-vous. J'ai pu découvrir d'excellents pilotes aux machines sublimes. Toujours bien accueilli, j'ai chaque fois constaté que les membres des clubs n'hésitent pas à se retrousser les manches. *De rencontres en petit nombre aux rencontres de masse: modélisme et convivialité étaient toujours au rendez-vous!*



- **7/8 mai: F3B à Arnhem (NL).** Sur la base militaire de Arnhem, le Arnhemsluchtvaart Club organise un Eurotour sous un soleil radieux et un vent soutenu. C'est sur le fil du rasoir que Denis Duchesne s'empare de la première place devant 64 pilotes de 8 nationalités.
- **21/22 mai: F3A à Grandrieu.** L'association d'Aéromodélisme du Sud Hainaut organise ce Critérium International. Une organisation du AASH tip top, avec des conditions météorologiques excellentes et un panel de juges gratifiant. Benoît Dierickx s'empare de la première place parmi 40 pilotes de 9 nationalités.
- **2/3 juin: F3J à Merksplas.** 11° World Cup Event organisée par le club MVV de Vosselaar. Sur un magnifique terrain avec un petit lac de 20 ares situé à ± 60 mètres des spots 91 pilotes de 9 nationalités s'élancent par vague de 9 pour traquer la bulle. Certains pilotes malchanceux cumulent parfois vol à voile et voile tout court en revenant à leur spot. A remarquer, une organisation digne des grandes rencontres internationales et un nombre élevé de planeurs XPLOER.
- **11 juin: F3C SCALE à Enghien.** Le tout nouveau club AMCE d'Enghien n'a pas hésité à mettre les petits plats dans les grands pour l'organisation de ce week-end Belgian Holidays 2011. Le nombreux public présent a pu se réjouir des vols hélico 3D, de la victoire de Guy Vanderschelden en F3C SCALE (compétition nationale de deux jours ?) et de cette catégorie F3S-ehr Grosse Scale à 3€ l'envolée en R44 Robinson.



à Thumaide. C'est au club 'EquipeAcro Beloeil' que revient l'organisation de cette première manche du championnat de Belgique pour moto planeur électrique. Dieter Beckers étant out pour émetteur «crâmé» la veille lors de la charge, ce sont 13 pilotes qui profitent de bonnes conditions de vols.

F5B – 2S : 1^{er} J-L Dufour

F5B – FAI: 1^{er} Luc Van Tricht



- **3 juillet: F4C à Anthisnes.** Le CRPAL organise le 4^{ème} concours retenu pour le championnat de Belgique en maquette radiocommandée. A l'orée du Grand Bois, 7 pilotes-constructeurs

donnent à leurs modèles l'occasion de flirter avec le Grand Bois. Hélas, Wim Reynders, jugeant la piste trop courte, ne nous gratifia pas d'un vol avec son F104 «Starfighter»...



Rapports sportifs et d'organisation

Un constat rassurant, les directeurs et coordinateurs des sections F3A, F3Q et F3B transmettent leurs rapports pour la semaine qui suit une rencontre. Dans le mois qui suit le concours, pour l'ensemble des sections, 90 % des rapports arrivent à destination.

Malheureusement, les résultats des concours ne suivent pas toujours la même voie ! Plus gênant parfois, le nombre de pilotes classés diffère du nombre de pilotes inscrits et du nombre de participants repris sur le rapport d'organisation.

Jean-Louis Schyns

Commission Sportive AAM

- **9/10 juillet : F3B à Anthisnes.** Bien des pilotes ont éprouvé des difficultés le samedi. Vent, rafales et pluie en ont contraint plus d'un à prendre des risques lors des virages en base A. Accalmie le dimanche, mais que de kilomètres de fils cassés! Une forte participation des pilotes français (12), anglais (6), néerlandais (11) et allemands (26) d'où émerge Andreas Kunz (GER) qui remporte ce « 19th Summer Soaring Criterium » organisé par le Club Royal Petite Aviation Liégeoise.

SAMEDI 3 SEPTEMBRE 2011

NIMY

RUE DE MAISIERES

« LES WARTONS »

AÉROMODÉLISME

INTER-CLUBS



INVITATION CORDIALE À TOUS

- Vols libres dès 10 h
- Barbecue - Buvette
- Ambiance familiale et conviviale assurée

Ne pas jeter sur la voie publique

Editeur responsable: ASBL Club d'aéromodélisme "Les cigognes" - NIMY 0473 94 28 28 / 0488 08 52 73 / 0477 97 97 21 ASBL - Extrait de l'ordonnance

Le C.R.P.A.L organise une réunion non compétitive d'anciens modèles
Brocante de matériel ancien



3rd OLD TIMER DAY

3&4 septembre 2011

Rue Eugène RENARD
B 4160 ANTHISNES

Belgium "old PAL(s)"



Exposition sous chapiteau et petite restauration

Contact: Yves BOURGEOIS
Tél: +32(60)213494 EMAIL: ybourgais@skynet.be



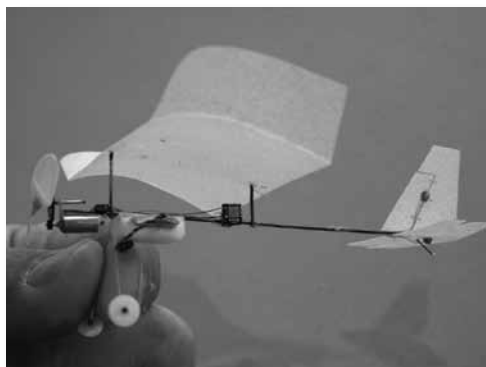

www.crpai.be

En bref

Le plus petit avion R/C du monde ?

On se souviendra qu'en 2004, notre membre Thierry Beyns avait obtenu la reconnaissance au Guinness Book of Records du record mondial du plus petit avion R/C de l'époque avec une trapanelle triplan de 12cm d'envergure et d'une masse d'environ 23g. Et en 2008, c'est Nicolas Paquet qui nous avait étonnés lors du Modelma avec son petit avion R/C complètement perso (y compris toute l'électronique!) de seulement 3.5g.

Lors de l'événement modéliste qui s'est déroulé chez notre sponsor Nearly New Car les 11 et 12 juin passés, on a pu voir, dans la vitrine d'exposition et en vol un minuscule engin radioguidé. Son pilote est Thierry Declerck qui, avec son collègue Bertrand Michels, du Club Luc Mommer, s'intéresse depuis 2 ans aux miniaturisations extrêmes. Son appareil ne pèse que 1gr (1,5 gr, une fois équipé de sa batterie de propulsion)! Il se pilote «comme un grand» par trois voies proportionnelles (direction, profondeur et moteur) en 2.4 GHz. La surface alaire est de l'ordre de 40 cm², et donc la charge alaire est de l'ordre de 4g/dm². A vue de nez, la vitesse sur trajectoire est de l'ordre de



5m/s, ce qui, vu sa taille, rend quand même l'oiseau quelque peu délicat à piloter... Avec sa batterie de 1 élément Lipo 10mA, l'autonomie est de l'ordre de 5 minutes. Thierry nous a dit qu'avec le matériel de radiocommande utilisé, il doit encore être possible de diminuer nettement la masse totale, pour passer sous le gramme. On n'arrête décidément pas le progrès !

Événement modéliste chez Nearly New Car

Cette société spécialisée dans la vente de belles voitures d'occasion Mercedes et Smart nous a invité à tenir dans leur salle d'exposition située à Woluwe un événement

modéliste (avions et voitures) les 11 et 12 juin passés. Plusieurs modèles d'exception faisaient partie de l'exposition statique,



dont le Renard 28 de Jean-Jacques Dewit (construit par son papa), le Dauntless SDB5 de Bernard Leblanc et la jolie trapanelle, genre «Demoiselle» de Bruno Scordo. Pendant les deux journées, de nombreux vols de petits modèles R/C ont agrémenté l'espace, en même temps qu'évoluaient au sol une grande diversité de voitures radioguidées. Un petit concours de pilotage a été organisé entre les vendeurs de la firme, ce qui leur a révélé toute l'ampleur de la dextérité requise pour contrôler ces petits bolides... Un tirage au sort permanent donnait droit à un essai (avec pilote de course!) d'une magnifique SLR McLaren Mercedes, qui n'a pas manqué d'impressionner même les plus fins connaisseurs. Les vols en extérieur étaient assez difficiles, vu les remous provoqués par le vent entre les bâtiments, mais les véhicules R/C électriques ou thermiques s'y sont donnés à coeur joie.

Encore merci à NNC pour leur sympathique accueil et leur sponsoring au travers d'une publicité pleine page dans notre revue. Et merci aux nombreux modélistes qui ont animé ces deux belles journées.

RH OO-AH1

www.onlylipo.com

Le spécialiste de la batterie et de ses accessoires
Les meilleurs prix du marché
pour la meilleure qualité.

Pas de frais de douane,
livraison dans les 48H
par transporteur uniquement.

Frais de port fixes, 4,5€ pour la Belgique,
quelle que soit la quantité de batteries.
Frais de port offerts à partir de 150€.

Une 2200 mAh
en 30 C et 3S
21,99 €

Site partenaire www.rc4all.eu

IKYPOM



VOLTIGE ET PLANEURS

Marc Deherve (OOAD-198)

L'Excalibur (conception perso d'Eric Poulain) au Menez Hom, en Bretagne.

Dans cet article, je vais – sans prétention d'exhaustivité – essayer d'une part de faire un historique de la voltige planeur, en faisant référence aux modèles qui ont marqué ce domaine du modélisme et d'autre part aborder ce domaine d'une manière générale.

Mais tout d'abord, pourquoi la voltige ? Que ce soit en planeur, en avion ou en hélico, la voltige permet de se confronter aux limites du modèle, à ses propres limites en tant que pilote, et surtout de progresser dans la maîtrise du pilotage. Cela permet en effet d'être assez à l'aise pour piloter la plupart des autres modèles sans stresser, ce qui rend possible un premier vol en mettant le plus de chances de son côté pour sauver le modèle d'une situation qui pourrait s'avérer difficile ! Mais on peut la pratiquer avant tout pour le plaisir, et c'est dans cet aspect « loisir et plaisir » que ma démarche de modéliste s'inscrit, n'ayant pour ma part jamais participé à une compétition de voltige. Du reste, ces compétitions pour planeur n'existent, à ma connaissance, pas en Belgique, et il faut aller chez nos voisins français pour trouver des compétitions de voltige en plaine (après remorquage), et parfois aussi en pente, bien que cela se fasse assez rare malheureusement.

QUEL PLANEUR POUR LA VOLTIGE ?

Si beaucoup de planeurs permettent une voltige de base, c'est-à-dire de passer un looping (déjà le cas des deux axes), un tonneau ou un renversement, dès que l'on veut vraiment évoluer dans cette direction, on va rechercher des planeurs plus spécifiquement dessinés pour la voltige. Dressons-en brièvement le portrait robot : ce sont des planeurs assez fins, qui tiennent suffisamment sur le dos que pour permettre d'effectuer des virages dans cette position sans perte d'altitude, dont le stabilisateur a une position médiane ou basse, avec de grands ailerons permettant un taux de roulis élevé ainsi qu'une dérive dont le volet fera entre 30 et 50 % de la partie fixe.

Une première distinction est à faire :

- d'une part, les planeurs ayant une envergure comprise entre 2m et 2,60m environ, dont le profil aura une épaisseur comprise entre 8,5 et 9,5 % et une courbure entre 1 et 2 %, Il s'agit souvent de modèles non-maquette, avec un fuselage fin et assez haut pour assurer une bonne trajectoire et une tenue correcte sur la tranche.

- d'autre part, les « grandes plumes » de voltige, qui ont en général plus de 3,50m (traditionnellement 4m, voire 5m) et un profil d'une épaisseur comprise entre 10 et 12%. Ces derniers peuvent être des (semi-) maquettes adaptées à la voltige. Pour pouvoir piloter ces derniers, il est conseillé d'avoir l'expérience préalable d'un planeur de voltige plus petit (voir catégorie ci-dessus) et également l'expérience d'un 4m classique.

QUELQUES MODELES QUI ONT MARQUE L'HISTOIRE DE LA VOLTIGE PLANEUR

Le tout premier planeur véritablement destiné à la voltige et commercialisé en France a été l'AXEL (en 1978), fabriqué par BLS, une firme créée par trois modélistes (français) passionnés du vol de pente. L'Axel avait une envergure de 2,12m et était équipé du profil Ritz 1-30-10 aminci à 9,5%. C'était aussi un des premiers « tout plastique », avec son aile en fibre sur noyau en mousse. Sa particularité était d'utiliser l'incidence différentielle à la place des ailerons, ce qui signifie que l'aile entière était articulée en lieu et place des ailerons sur l'axe de roulis.

J'étais débutant à l'époque et comme beaucoup, je rêvais face à ce planeur qui remportait alors toutes les compétitions de voltige et de « course au pylône » (l'ancêtre du F3F, vitesse).

C'est bien plus tard que j'ai pu m'en procurer un d'occasion et je l'ai équipé de deux servos sur l'incidence différentielle, un par aile, afin de profiter de la possibilité de modifier le V longitudinal en vol, avec un inter à 3 positions. La modification de l'incidence des ailes par rapport au stab était très faible, de l'ordre de +/- 1mm au bord de fuite. Les radios de l'époque où l'Axel était produit ne permettaient pas ce réglage, mais il est intéressant de faire des essais pour trouver l'incidence idéale, ainsi que le V longitudinal le plus adéquat en fonction du profil, du planeur, du type de vol souhaité et du site de vol.

BLS a disparu au milieu des années '80 et au début des années '90, le magasin Aiko de Versailles a récupéré les moules de cette firme et a encore produit l'Axel (ainsi que d'autres modèles), mais pendant peu de temps et à un prix assez élevé.

Certains modélistes ont utilisé le fuselage de l'Axel avec une aile équipée d'ailerons



full span et parfois d'un autre profil, comme Michel Clavier (MCM), qui a conçu le Dahu (1991), avec un profil laminaire NACA 63 A-410, qui devait donner un peu plus tard le Chacal, avec un nouveau fuselage.

Vint ensuite le premier planeur créé pour la voltige chez un des grands fabricants de planeurs de l'époque (et qui l'est resté très longtemps), l'AKRO de Multiplex, sorti en 1980. Lui aussi était équipé d'un Ritz 1-30-10, d'une envergure un peu inférieure à 2m ; beaucoup de pilotes l'ont gardé pas mal de temps et deux de mes connaissances utilisent encore son fuselage équipé de profils plus récents, le HQW 2/9 et le SB 96V.

Au milieu des années '80, François CAHOUR, un des grands noms de la voltige planeur en France, a conçu le QUARTZ, planeur à l'origine équipé d'un HQ 1/9 ou 1,5/9, d'une envergure de 2m50. Pour la première fois, le fuselage était plus haut et plus mince que celui de ses prédécesseurs, les servos de profondeur et de direction étant installés l'un derrière l'autre. François Cahour a aussi longuement testé

Le « Roi Axel » comme on l'appelait à l'époque, un design qui a marqué des générations de planeurs de voltige... et de pilotes

Georges et son Akro, acheté en 1980 mais équipé d'une nouvelle plume perso avec un HQW 2/9.





Trois PIXEL (dont la dernière version d'Airtech au premier plan et celui de l'auteur au milieu) prêts à faire la course !

Le Voltij d'Aéromod, avec un fuselage très fin et un profil symétrique.

l'utilisation des volets de courbure, sur le Quartz et sur d'autres modèles, ainsi que l'utilisation du snap-flap en voltige. Son Quartz a ensuite été équipé du célèbre SB 96V, profil spécialement conçu pour François par Serge BARTH, un nom incontournable dans le monde des profils depuis le milieu des années'90. François est aussi le créateur du célèbre PIXEL, un petit planeur à incidence inté-

grale (ailerons et profondeur étant commandés par l'incidence des ailes), dont le look est la réduction du Quartz en 1m50, mais avec un stab en V fixe. Equipé d'abord de l'Eppler 224 et ensuite également du SB 96V. Longtemps commercialisé par Airtech avec l'Eppler 224, il est aujourd'hui vendu en « version 2 » avec un canopy un peu remanié et un profil « Airtech » qui ressemble beaucoup à un Ritz.

En 1994, MCM, Michel CLAVIER, a créé le CHACAL, d'une envergure de 2m25 et équipé du profil NACA 63 A-410. Michel Clavier a également commercialisé un autre planeur de voltige, semi-maquette cette fois, le KOBUZ, avec un Ritz 2-30-12, en 2m33.

Au milieu des années'90 apparaît également le JEDI, conçu par Olivier BORDES et Pierre RONDEL, eux aussi très connus dans le monde du planeur.

Le Jedi a une envergure de 2m60 et était équipé, suivant l'évolution, du RG 14 ou du RG15. Il a été longtemps commercialisé par AIRTECH, dans sa version 3, et est réapparu dans une version 4 et récemment dans une version 5 (profil spécial Airtech...) Multiplex sortait pour sa part une évolution de son Akro, l'AKROSTAR en 2m20 équipé d'une évolution RG 15 – RG 12.

Toujours dans la même période apparaissait le SAGITTA de Simprop, un planeur de 2m20 équipé du Selig 7012 (également une valeur sûre en voltige), ainsi que le SUSPENS de PG Modélisme, aussi en 2m20 et équipé du RG 15 ou d'un autre profil à la demande.

La création du VOLTIJ par AEROMOD (Alexis MARECHAL et Marcel GUWANG) a représenté une véritable révolution dans le monde de la voltige planeur, en 1999. En effet, ce planeur d'un look assez spécial, fuselage très fin et très haut, ailes médianes, est surtout novateur par le fait qu'il utilise un profil tout à fait symétrique de 9%, le MG 05, calé à zéro ! Grâce à ses grands ailerons de 30% de corde, full span, également utilisés en volets, un nouveau type de pilotage a pu se développer, le « 4 axes », où les volets de courbure sont pilotés comme un axe à part entière. Pas mal de pilotes ont de ce fait supprimé le crantage du stick des gaz pour y remettre un ressort de rappel au neutre, comme une seconde profondeur !

En 4 axes ou simplement déjà associé à un inter à trois positions et au snap-flap, ce planeur peut voler aussi bien sur le



dos que sur le ventre, vu que le profil est symétrique.

Le Voltij est maintenant disponible en version quadrofaps, avec ailerons et volets séparés, de façon à faciliter les atterrissages sur les pentes exiguës (en utilisant la fonction « crocos »), ce qui est une bonne solution car ce planeur était difficile à freiner vu son profil symétrique. Si on relevait les flaperons, il s'enfonçait très rapidement sans pour autant ralentir... On peut aussi le commander en version « tout carbone », avec un supplément de prix bien entendu. A noter qu'Aéromod propose également un petit planeur lancé-main de voltige, le COQUILLAJ en 1m26 et profil symétrique.

Pendant ce temps, d'autres créations personnelles voyaient le jour, notamment en Bretagne, avec le SONIC, (de David LUCE), l'EXCALIBUR, dont le plan a été publié dans Looping n° 60 de janvier 2000 (par Eric POULAIN) en 2m60, et le TWISTER (d'Alain COURTILLON), de 2m25, tous trois équipés de l'évolution de profils SB 96V – 96VS au saumon. Ces pilotes (avec Guillaume LEROYER et d'autres dont j'ai oublié le nom) ont littéralement inventé un nouveau style de voltige planeur, la VTPR (Voltige très près du relief) ; il suffit de les observer un soir de restit sur le Menez-Hom pour comprendre qu'il s'agit de pilotes d'exception... Le fuselage du Sonic est commercialisé par AIRTECH, qui a également produit un Sonic plus petit, en 2m, avec un MH 32, tout plastique. L'aile du Twister reprend la géométrie de celle du Voltij, mais avec un profil non-symétrique et en un peu plus grand.

A la frontière franco-suisse, Raymond BRUN créait quant à lui le Z-ZERO, planeur de voltige en 2,60 qui a connu différentes versions (dont un mini Z-Zéro), avec comme profil le HQ 1,5/9 puis un profil



Le Sonic de Guillaume Leroyer en passage dos...

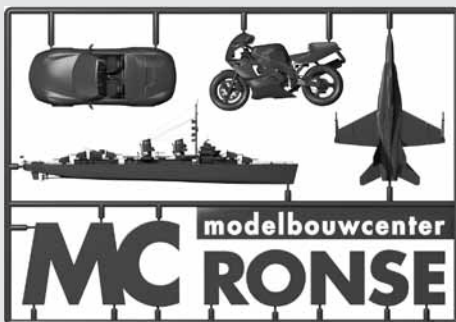
perso RB. (Raymond Brun est également l'auteur d'un Air 100 en 4m et d'un Lunak en 5m.)

Une catégorie un peu à part est formée par les planeurs de voltige « 3D », à l'image des avions fun fly du même nom. Ce sont des planeurs dont l'envergure est comprise entre 1,50 et 1,80, avec de très grandes gouvernes et de grands débattements, permettant des figures pour le moins inédites et dont les modèles les plus connus sont inspirés du MADSLIDE (1m51) de BPLR (plan Looping n°64 – août-sept.2000) équipé du bon vieux Ritz 1-30-10. Il y a par exemple le KULBUTIN de Topmodel (en 1m82 et profil identique) et le SLOPEMASTER de Protech.

Chez CCM (Cévennes Concept Modélisme) naissait l'AUBRAC, en 2m87, avec un fuselage et une géométrie nettement inspirés de l'Axel (mais en plus grand) et un profil au choix, bien que le concepteur propose un Ritz à l'origine. Pour info, Olivier Maugeard a choisi cette évolution de Ritz 2.30.12 vers Ritz 1.30.10 au saumon. Ce planeur fut aussi utilisé dans les concours de voltige en plaine (en France...).

Chez Airtech apparaissait le PSYCHO,

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



Coucher de soleil sur Sonic, en Bretagne.

sur base d'un fuselage existant et avec une voilure de 2m30 et profil Selig 6061 ; ce planeur fut longtemps utilisé en pente mais aussi en voltige plane, en catégorie moins de 3m, où il remporta de nombreux concours. Il fut suivi de l'EVO, avec un fuselage de Sonic et une aile de 2m30. Rappelons que le JEDI est actuellement (juin 2011) dispo en version 5 en 2m60 et quadrofaps, avec un fuselage redessiné par rapport à l'original et un profil « Airtech ».

En « petits modèles », mis à part le Pixel, il y a depuis 2008 le WASABI (de Flybiwo), conçu par Jérôme BOBIN et Thierry PLATON en 1m50, tout en fibre et ailes creuses, avec profil TP 42- TP 29, qui est inspiré du mini-Toons. (Le grand TOONS est un planeur de voltige assez spécial de 4,20, inspiré du Voltij multiplié par 2 !) En 2009 est apparu sur le marché le CORTALS 2, produit par BLH Andorra, à construire en structure (découpe laser), en 2m et 1200 gr, profils SB 98 VR-VS. BLH Andorra propose aussi maintenant (juin 2011) un nouveau petit planeur, le FUN-ACRO, en 1m40 et profil SB 96V – VS, toujours à construire en structure. Une première version du CORTALS est apparue en tant que plan dans (feu) le magazine Looping. Il s'agissait d'un modèle également en structure, de 2,08m d'envergure,

Un Kobuz perso en 4,20m et un Pilatus B4 en arrière-plan.



conçu par Jean-Charles et Pierre Alban. Ils avaient choisi le Selig 7012 comme profil et le nom de « Cortals », terme qui fait référence aux pâturages herbeux et pentus en Catalan.

Enfin, en 2010, une nouvelle firme française, CB Modélisme, sortait le VULCAIN, en 2m50 et profil Ritz 1-30-10, suivi tout dernièrement (juin 2011) du VULCAIN DS, même envergure mais profil HQ/DS 1-9 avec ailerons et volets (présenté par CPLR dans la pub !).

QUEL PROFIL CHOISIR ?

Si l'on fait une synthèse de ce qui vole aujourd'hui en voltige planeur, on peut dire que deux grandes familles de profils coexistent : d'une part, les profils classiques d'une épaisseur comprise entre 8,75% et 10%, et d'une courbure entre 1 et 2%, et d'autre part les profils biconvexes symétriques, d'une épaisseur autour des 9%. Dans la première famille, on trouve le RG 15 (qui, bien que très utilisé « par défaut » sur pas mal de planeurs, notamment des pays de l'Est, n'est pas à mon avis le meilleur profil pour la voltige), les Selig 7012, Selig 6061, HQ 1,5/9, SB96V –VS et dans la seconde, le MG 05 mais aussi la famille des TP, profils créés par Thierry Platon (TP 42 évoluant en TP29, par exemple). A noter que le Ritz 1-30-9 a encore bonne presse en voltige. Chaque famille a ses avantages et ses partisans, mais l'utilisation d'un de ces profils donnera à un planeur de voltige des qualités certaines.

Pour avoir expérimenté la plupart de ces profils (hormis les TP que je dois encore essayer), ma préférence personnelle va à l'évolution SB 96V – VS et au HQ 1,5/9 pour leur polyvalence gratte / voltige / restitution / vol dos, mais tout ça est affaire de goût !

A cet égard, il est dommage de constater que certains fabricants n'indiquent pas toujours le profil de leur planeur, voire indiquent « spécial un tel », alors que bien souvent, un planeuriste « achète » d'abord un profil ! Parfois, il s'agit d'un Ritz (plus ou moins modifié, ou d'un profil nettement inspiré de ce dernier) et comme ce profil risque de faire un peu démodé du point de vue marketing, il est dénommé autrement. Je me souviens avoir lu l'essai de l'Alpina 5001 de Tangent, équipé d'un profil TA 026, et dont le pilote d'essai écrivait qu'il ressemblait à un Ritz. Il ajoutait d'ailleurs avec raison « nous verrons qu'il fonctionne très bien, ce qui est l'essentiel ». Il n'y a

en effet pas de raison de ne pas utiliser un « ancien » profil si ce dernier est toujours très efficace.

ET EN GRANDS MODELES ?

Il existe dans cette catégorie pas mal de modèles qui sont en général des semi-maquettes de planeurs de voltige grandeurs, les plus connus étant le Swift, le Fox, le Kobuz, le Lunak, le L 213, le Pilatus B4... Leur envergure est comprise entre 3m50 et 4m, voire 5m pour les plus grands. Ces modèles sont commercialisés par des firmes allemandes comme Rosenthal (qui vend aussi les fuselages seuls), Airworld (en tout plastique) mais aussi en France par Topmodel, en diverses envergures et avec les ailes coffrées bois ou bien tout plastique. Marc Hauss (en Alsace) commercialise également pas mal de grands planeurs, y compris des voltigeurs. Il faut aussi aller faire un tour sur les sites des petits artisans (allemands et français) car il y a des machines intéressantes (dans toutes les tailles) mais il est impossible ici d'en donner toute la liste sans en oublier.

Les profils utilisés couramment sont les RG, souvent épaissis (à 12 ou 13%), le Selig 6060, les Ritz 1-30 et 2-30 entre 10 et 12 %, le HQW 2 /12 ou le SB 98V-VS (12% à 10%). Thierry Platon (TP) a



également conçu plusieurs profils pour les grands planeurs de voltige. Pour ma part, je vole depuis trois ans avec un AIR 100 de 4m équipé d'une évolution SB 99 BLKR-S (conçue à l'origine pour un Blanik), de 10% d'épaisseur constante et de 1,9% de courbure. Une autre option est de choisir le SB 96 V-VS épaissi à 12 % évolutif en 10 % au saumon... Ce profil n'a décidément pas fini de nous étonner ! On peut voir ces Air 100 en 4m ou 5m aux mains d'Eric Poulain, d'Alain Courtilion – les concepteurs – (et du regretté Sylvain Kayser) au Menez-Hom en Bretagne ; ils retournent véritablement ces grosses machines comme des crêpes (bretonnes bien sûr) mais derrière tout cela se cache une fantastique maîtrise du pilotage et de la voltige à une altitude pas toujours très « raisonnable » !

Un Fox, cette fois en 3m, profil HQ 1.5/9

L'auteur au Menez Hom





L'Air 100 en 4m, l'original (des années '50) n'était pas un voltigeur mais le fuselage et la géométrie générale se prêtent très bien à cette utilisation en modèle réduit, avec un profil adéquat.

Ainsi se termine ce tour d'horizon du point de vue historique et général de cette discipline. Encore une fois, je ne prétends aucunement avoir été exhaustif et je présente d'avance mes excuses aux pilotes – et aux marques – que j'aurais oublié de mentionner. Si vous désirez acheter un planeur typé voltige, je vous suggère de surfer sur les sites des différents fabricants mentionnés dans cet article. Pour info, Aéromod commercialise toujours le Voltij et Airtech le Jedi 5 et le Pixel. BLH Andorra fabrique pour sa part le Cortals 2 et CB Modélisme le Vulcain.

Une autre solution est d'essayer de trouver un fuselage d'occasion (ou chez un artisan) et de réaliser soi-même une paire d'ailes avec un profil adéquat. On peut bien entendu toujours construire sa machine d'après un plan, voire le concevoir de A à Z si on en a l'envie !

Je voudrais conclure en précisant que la voltige planeur redevient un sujet d'intérêt pour les revues de modélisme ainsi qu'en témoignent l'article de Jérôme BOBIN et Pierre RONDEL dans Modèle Magazine n°708 de septembre 2010 et bien entendu, toute la série des articles de François CAHOUR (le créateur du Quartz et du Pixel entre autres, faut-il le rappeler) chaque mois depuis le n°82 (septembre 2010) dans RC Pilot, où, après les généralités, il commente une figure spécifique par numéro. François avait d'ailleurs déjà abordé la question dans (feu) RCM il y a plus de 10 ans.

Bons vols et bonne voltige !

Marc DEHERVE (mdeherve@yahoo.fr)

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



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





25/03/2011

25/03/2011 11:14

25/03/2011 11:18

25/03/2011 11:14

25/03/2011

25/03/2011

25/03/2011 11:15

25/03/2011 11:15

25/03/2011 11:18

Un Bébé
Nieuport en
construction à
Huy (voir p. 41)

25/03/2011 11:15

25/03/2011 11:15

25/03/2011 11:15



Au départ, il y avait un petit jouet «Made in China»...

Petite histoire d'un projet de construction
Jean-Baptiste Gallez

***Un mien ami avait acheté un petit jouet « made in China », un joli petit Taylorcraft, qui volait fort bien et avec lequel il s'amusait beaucoup.
Mais cette toute petite chose électrique n'aime pas trop le vent et l'autonomie n'est pas au rendez-vous...***

Mais la ligne de l'avion lui plaît et en cherchant sur «internouille», il trouve aux USA un plan de cet avion, en 2,80 m d'envergure, puis un « kit cutter » qui propose d'effectuer la découpe de toutes les pièces en CAO, bref de lui faire un kit complet. Après commande et paiement, la belle boîte arrive relativement rapidement et est rangée dans un coin de l'atelier.

J'ai un peu plus de temps libre que mon camarade, donc je lui propose d'avancer un peu dans la construction de son bel avion et lors d'une soirée, nous examinons le contenu de la boîte. Aïe ! Comme les longerons principaux des ailes se chevauchent à la jonction au milieu, les nervures gauches ne sont pas les mêmes que les nervures droites. Mais malheureusement le profil n'est pas le même non plus. Il

faudra donc en recouper d'autres. Et la façon dont est pensée la structure ne me plaît pas trop... Décision est donc prise de refermer la belle boîte, de la laisser dans un coin de l'atelier et de tout refaire comme j'en ai envie.

Il faut dire que j'ai une petite expérience de la construction en bois, et aussi que j'ai monté récemment un kit de Piper Cub de chez Toni Clark, une pure merveille de simplicité, de robustesse et de solutions éprouvées. Ce Piper a maintenant, en tant que remorqueur qui décolle et se pose sans cesse, quelques 250 litres de carburant à son actif. Je copierai beaucoup d'idées de structure et d'astuces sur cet avion. Les deux avions sont d'ailleurs très semblables, l'usine Taylor étant rachetée en 1937 par un certain... William Piper. La

principale différence : le Piper Cub a deux places en tandem (l'une derrière l'autre) et le Taylorcraft a deux places côte à côte, et donc un fuselage plus large.

On s'y met donc : achat de quelques servos, de ces petits inserts en laiton dont nous reparlerons, et découpe des nervures par la sacro-sainte méthode du « bloc » (deux gabarits en plexi, des tranches de balsa, deux tiges filetées, et on ponce). Les quatre nervures en CTP au premier plan seront les nervures d'emplature, deux sur le fuselage et deux à la base des ailes.



Comme les longerons (en pin) sont plus longs qu'un mètre, on en raboute deux par une « enture », un collage en diagonale (ce qui fera l'objet d'un autre article).

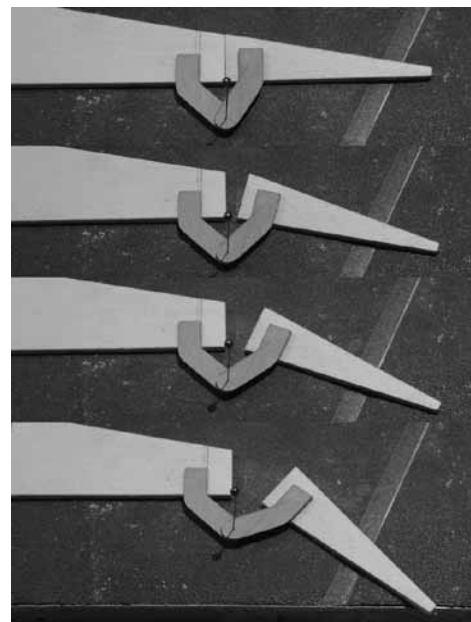


La structure des ailes est très classique : des nervures, quatre longerons réunis deux par deux par des âmes verticales, un léger coffrage avant et arrière, des



chapeaux de nervures et de l'entoilage.

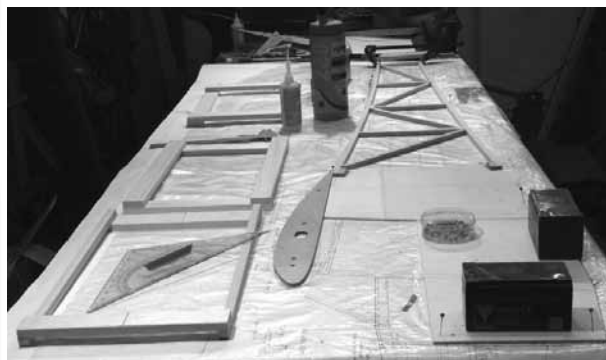
Le grand n'avait pas de volets, mais pour un avion de cette taille sur un terrain de modélisme, il est parfois très utile de pouvoir ralentir et surtout de pouvoir perdre de l'altitude sans prendre de vitesse. Une petite étude de la cinématique des volets avec des charnières déportées, qui seront découpées en plaque d'époxy de circuits imprimés à la fraiseuse CNC.



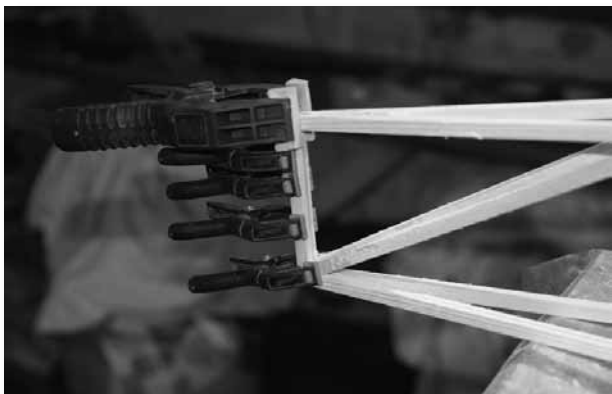
Les saumons ont une forme particulière et sont réalisés en lamellé-collé de balsa.



Préparation du fuselage, un flanc et les couples principaux. Un fuselage doit répartir les forces importantes venant de trois choses : les ailes, le moteur et le train. Tout cela doit former un ensemble solide et bien rigide, le reste peut être construit plus léger.



On assemble les deux flancs bien perpendiculaires.



On pince l'arrière bien symétrique.



On fixe le support du train, en CTP bien dur, contre un couple principal.
Et il reste à fixer la cloison moteur et les nervures d'emplanture.



Une dérive et un stab classique (lamellé-collé, j'aime) et vous avez une belle structure dans laquelle vous pouvez installer en toute liberté, tant qu'elle est encore

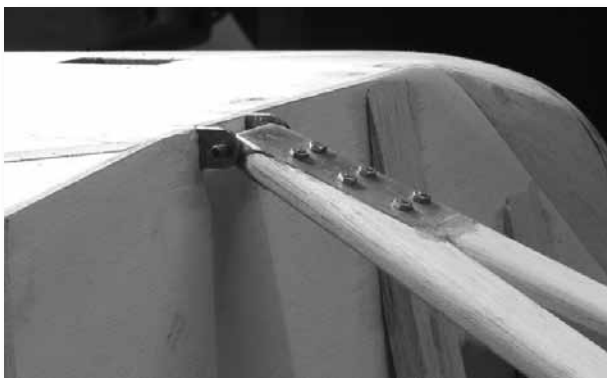


ouverte de partout, le moteur, le train, le réservoir, l'échappement, la radio, les servos et les tringleries. Cet avion n'a pas de dièdre, cela va nous simplifier la vie. Il n'y a pas de clef d'aile, juste deux petits tétons de positionnement et deux vis nylon pour la fixation. Tous les efforts sont repris, comme sur le grand, par les haubans. Il suffit donc de mettre l'avion bien à plat, à l'envers, et de régler ensuite la longueur des haubans sur place.



La base des haubans est fixée sur deux petites pièces en acier qui traversent en réalité toute la largeur de l'avion au niveau du plancher. Cela permet de reprendre tous les efforts de traction (importants), sans une structure lourde.

Du côté des ailes les haubans sont fixés par une petite patte en acier sur des blocs de bois dur solidaires des longerons, par une simple vis BTR M3.



Mais ces blocs sont munis de petites merveilles : de petits inserts de laiton en forme de tube striés

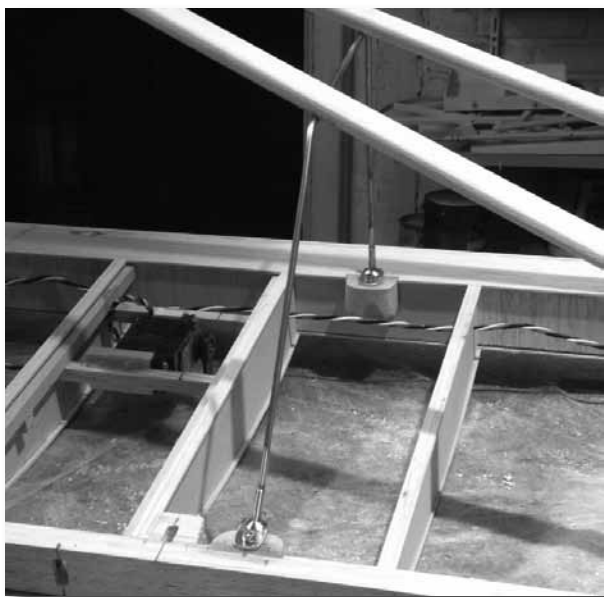


à l'extérieur pour un collage parfait à l'époxy et à l'intérieur, lisses sur 5 mm puis filetés. Quand vous introduisez la vis, elle est d'abord guidée puis on peut la visser. Impossible de la présenter de travers et donc d'abîmer le filetage. De plus un assemblage métal-métal est bien plus durable par exemple qu'une vis dans du bois, pour le montage-démontage de tous les jours sur le terrain.

Vous avez tous remarqué sur les avions de type



Piper, des petits montants qui relient le milieu des haubans à l'aile. D'après vous, à quoi servent-ils ? A soutenir l'aile ? Non, ce sont des structures trop légères, alors ?



Quand l'avion vole à plat, les haubans travaillent en traction, tout va bien. Mais quand l'avion vole sur le dos (en G négatifs), alors les haubans travaillent en



compression. Et c'est là qu'interviennent ces petits montants en empêchant les haubans de se plier, de « flamber ».

Une petite boîte pour fixer le réservoir et recueillir une

éventuelle fuite de carburant.

Comme le moteur est lourd, les accus de réception sont logés dans une petite boîte bien fixée vers le tiers arrière du fuselage. Il suffira de donner un petit coup de cutter et de défaire les quatre vis si leur

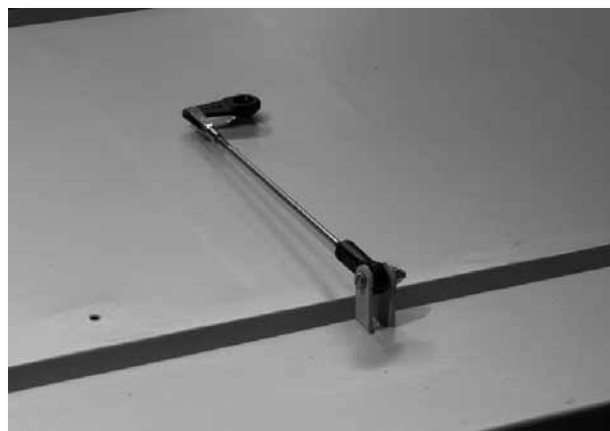


remplacement devenait nécessaire.

Pour les articulations des gouvernes, rien que du sérieux, charnières bâton Robart, double guignol en époxy, chapes à boule et tringlerie courte de 3 mm. Les servos de profondeur (un par demi profondeur,



sur deux canaux de réception distincts), sont juste sous le stab, mais ne dépassent pas de l'entoilage !



Idem pour les ailerons, les servos sont juste devant, dans les ailes, mais ne dépassent pas de l'entoilage ! Peinture, du simple émail synthétique satiné de marque Levis, de chez Bricotruc, décoration et remontage définitif. Que des solutions simples et

éprouvées: câbles pull-pull pour la dérive, roulette de queue amortie sur lames-ressort et couplée à la dérive par deux petits ressorts encore. (Vous avez remarqué que le servo ne dépasse pas de l'entoilage ?)



Le capot a été moulé en époxy sur celui fourni dans la boîte.

L'avion a maintenant une belle série de vol à son actif, et mon petit camarade est manifestement heureux...

Taylorcraft type B

	Grandeur	Modèle
Envergure :	10,98 m	2,80 m
Longueur :	6,71 m	1,71 m
Hauteur :	2,03 m	0,51 m
Poids :	544 kg	9 kg
Moteur :	Continental A-65 HP	Zenoah 45 cc

Pour terminer, et vous donner une meilleure impression, nous avons posté trois petites vidéos sur YouTube :

<http://www.youtube.com/watch?v=4ojatV1WyKU>

<http://www.youtube.com/watch?v=eRQY9fFZw2k>

<http://www.youtube.com/watch?v=u2UMeq5e4GY>

Mon secret espoir est que cet article vous aura (re)donné le goût de la belle construction en bois.

Jean-Baptiste

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

Chaussée de Bruxelles 317 6050 LODELINSART Tél. 071 32 35 10

Le spécialiste du modèle réduit avion, planeur,
hélicoptère, voiture, bateau
Cours de pilotage gratuit avion et hélico
6000 articles en permanence pour le plus grand plaisir du débutant

Heures d'ouverture : 10 heures - 18 heures - Fermé le mardi



Visitez
www.hobbyfun.be

Sebart
di. Sebastian Schuster

Futaba

SPEKTRUM

MULTIPLEX
Modellport GmbH & Co. KG

robbe
modelleport

HITEC

Hobbyfun magasin et atelier spécialisé en avion, hélico, voiture, indoor, bateau

Rue d'Envoz 44 - 4218 COUTHUIN (HUY)
085/71.25.76

LE PLUS GRAND CHOIX DE LA REGION AUX MEILLEURS PRIX

Ouvert lundi, Mardi, Jeudi, Vendredi de 13H30 à 19H30

Ouvert Samedi de 9H00 à 15H00

Fermé Mercredi et Dimanche

Accès: E42-sortie 8 Direction HUY-2 ème à droite

KYOSHO

E-flite

Graupner
Innovation im Modellbau

BMI

AXI

parkzone

ALIGN

JAMARA

Nos nouveaux modèles EPO



Allegro 1500mm
12850



Allegro 1150mm
12840



Flycat x-75 750mm
12860



Flyjet x-83 830mm
12870



Arrow 1400mm
12628

EPO-FLEX



Carat 2000mm

- # 12638
- # 12633
- # 12637
- # 12634 (M1)
- # 12635 (M2)

*Idéal pour les débutants et
les modélistes expérimentés*

# BMI	Airplane	Longueur	Poids	Surf. ariel	RC Ch+Sx	Moteur	ESC	Accu	Hélice
12638	Carat 2000 Kit	1230mm	x	33,6dm ²	x	x	x	x	x
12633	Carat 2000 + BL + ESC	1230mm	x	33,6dm ²	x	B/L 3530	30A	x	10x6E
12636	Carat 2000 + B/L, ESC, 4Sx, LiPo, Ch/Bal	1230mm	1200g	33,6dm ²	4servos	B/L 3530	30A	3s/1800mAh	10x6E
12637	Carat 2000 + B/L, ESC, 4Sx, LiPo,	1230mm	x	33,6dm ²	x	B/L 3530	30A	3s/1800mAh	10x6E
12634 M1	Carat 2000 + B/L, ESC, 4Sx, LiPo, RC2,4, Ch/Bal	1230mm	1200g	33,6dm ²	2,4GHz/ 4servos	B/L 3530	30A	3s/1800mAh	10x6E
12635 M2	Carat 2000 + B/L, ESC, 4Sx, LiPo, RC2,4, Ch/Bal	1230mm	1200g	33,6dm ²	2,4GHz/ 4servos	B/L 3530	30A	3s/1800mAh	10x6E



Nouveau chez BMI !!!
Simulateur de vol GRATUIT.

C'est passionnant...

CLICK & FLY
www.bmi-models.com/FS



eRCMARKET.com

**HÉLICOPTÈRES
AVIONS
VOITURES
BATEAUX
ETC...**

**VOTRE PASSION EST NOTRE PASSION
VENTE AUX PARTICULIERS
ET
AUX PROFESSIONNELS**

PLUS DE 8.000 RÉFÉRENCES EN STOCK AUX MEILLEURS PRIX.

**Thunder
tiger**

SAB

HYPERION
QUALITY R/C PRODUCTS

OptiFUEL™

Futaba

Quick PERFORMANCE PARTS

SAVÖX GAUI

R

**KONTRONIK
DRIVES**

robbe

Graupner

NOVAROSS

ALIGN Mikado

TRAXXAS

**MAH
BLADES**

**RUX
HOBBY**

SCORPION®
PRECISION PERFORMANCE

BEASTX
DE ABSOLUTE STABLE

**OS
ENGINES**

RCMarket S.P.R.L.
Kasteelstraat 27
1560 Hoeilaart
Belgium

Sales@Rcmarket.org

Tel: +32 486 808080

Fax : +32 2 4166 111

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 14 ANS A OUVERT
UN MAGASIN DÉDIÉ UNIQUEMENT À L'AÉRIEN.



MCM SKYSHOP

400 M² DÉDIÉS AU MODÉLISME



400 m²
showroom



Accès rapide & facile !

VENEZ DÉCOUVRIR NOTRE MAGASIN...

Ring (RD/E19) > Sortie 20 > 100 m / 12 places de parking
Ouvert du lundi au samedi de 10:00 à 18:30 non-stop
Steenweg naar Alsemberg 906 - 1654 Huizingen - Belgique
Tél. : +32 2 376 24 05 / Email : info@mcmskyshop.com

MCM
SKYSHOP

HUIZINGEN
HUIZINGEN

SORTIE 20

NIVELLES
MONS

MAGASIN EN LIGNE : WWW.MCMSKYSHOP.COM



Aresti SPRL - rue d'Hérinnes 26 - 7850 Enghien - **Tel:** 02/395 57 63 - **Fax:** 02/395 67 36

Mail: info@aresti.be

Du mardi au vendredi de 10h à 13h et de 14h à 18h30

Samedi de 10h à 13h et de 14h à 17h00

Fermé le lundi

www.aresti.be bientôt disponible

Aresti c'est aussi le lettrage tous supports, panneaux publicitaires, vitrines, décoration de vos véhicules, bâches, impressions numériques grands formats, cartes de visites, infographie, T-shirts, casquettes,... pour toutes demandes —> info@aresti.be

Rencontre amicale Vol De Pente

23, 24 & 25

Septembre 2011

Au VDP3F



- ▶ Souper le 24/09 avec réservation sur le site de vol
- ▶ Tombola ouverte à tout pilote inscrit : 1^{er} prix un planeur
- ▶ Si légère brise, modèles électriques souhaités
- ▶ Informations sur www.vdp3f.be

RENCONTRE D'aéromodélisme **Journée portes ouvertes**

**Avions,
hélicos,
planeurs...**

Le dimanche 11 septembre 2011
de 10h à 18h

Sur le glacis du fort de Battice
Organisé par: Les Aigles Battice

Entrée via la nouvelle route d'Aubel
Coordonnées GPS: 50° 38' 45"N / 5° 49' 55"E
Buvette et petite restauration à prix démocratique sur place
Renseignements: 0477/63.68.63 (secrétariat)

<http://www.lesaigles.be>

Entrée libre!
Parking gratuit



Euro Sam Champ 2011 San Marino

Regain d'intérêt pour les modèles anciens
Championnat annuel de la Society of Antique
Modelers

En 2010 fut créé le « chapter » belge de cette grande association internationale d'amateurs de modèles anciens. C'est au sein du CRPAL que le « Belgian Old PAL's » a vu le jour. Son promoteur Yves Bourgeois nous relate sa participation au « Euro SAM » cet été en Italie.

Suite à l'engouement et au succès que rencontre notre SAM Belgium, et sur l'insistance des organisateurs italiens, nous avons décidé, Pierre Bocklandt et moi, de nous inscrire à la neuvième édition de l'Euro SAM. Le but principal était de découvrir cette nouvelle discipline et surtout de différencier les nombreuses catégories.

Départ donc pour la Principauté de San-Marino où, avant le championnat, nous prenons quelques vacances dans cette superbe région. Premier contact avec l'organisateur Domenico Brushis qui nous invite chez lui et nous fait visiter son atelier : pas moins de 200 moteurs, tous très anciens, sont placés dans une vitrine, et quelques dizaines de modèles vintage trônent dans son atelier.

La veille du concours, prise de contact avec les autres italiens rencontrés sur Facebook, notamment Wainer Gorzianelli qui parle un français impeccable (il faut dire qu'il a passé 20 ans de son enfance dans la région de Charleroi) et Tiziano

Bortolai avec qui j'ai échangé quelques dizaines d'emails. Rencontre également d'Ed Hamler, président de SAM USA et de Jaroslav Rybak, un Tchèque qui a fait les championnats du monde de vol circulaire à Namur et qui avait pour ami le Namurois Patris Maurice! A noter que notre président Gérard Proot nous a fait la surprise de venir nous rejoindre ; quel honneur de constater que notre groupement suscite quelque intérêt au niveau fédéral.

12 nationalités avaient répondu "présent": Allemagne, Angleterre, Australie, Belgique, Espagne, Italie, Hongrie, San Marino, Slovénie, Suède, Tchécoslovaquie





et USA. Ce qui représente plus de 130 compétiteurs inscrits dans plusieurs catégories différentes. Cela représente 297 modèles, tout ce beau monde à faire voler en 4 jours. Cela se passe de commentaire. Vous énumérer toutes les catégories n'est pas facile, je me contenterai de vous indiquer celles où nous nous étions inscrits : pour ma part catégorie OTMR B avant 1951 : mon modèle: un Play Boys SR de 1937 ; moteur à essence avant 1960 : mon moteur un Ohlssons 1941 ; 35 secondes de moteur et plané de 8 minutes

Ce qui fut fait : le plein au premier vol, ce qui était un bon présage, mais (car il y a un mais) ce que je ne savais pas, c'est qu'après avoir annoncé « CUT », après mes 35 secondes de moteur, le temps de saisir mon inter- coupe moteur le chronomètre, lui, tourne toujours et bien que j'aie fait le « plein » je me suis vu attribuer un zéro magistral pour dépassement du temps moteur de 1 seconde 30... J'aurais dû couper à 33 secondes ! Ensuite il me restait 3 vols pour me rattraper mais je me suis vu dans l'impossibilité de redémarrer le moteur : bobine d'allumage défectueuse. Sans commentaire.

Nous étions Pierre et moi inscrits dans la catégorie Texaco COX : 5,1 CC de carburant et plané de 15 minutes.

Pierre fait de bons vols ce qui lui vaut une honorable treizième place sur 31 pilotes inscrits et 22 classés. En ce qui me concerne, j'effectue mon premier vol, qui sera d'ailleurs le seul, en faisant un résultat de 1360 points sur 1500. Là aussi un très bon temps mais (de nouveau un mais !) un pilote allemand, d'ailleurs le seul, pose réclamation pour non-conformité du réservoir de mon moteur : en fait ce n'est pas de mettre 5,1 cc de carburant dans le réservoir qui importe mais d'avoir un réservoir qui ne peut contenir que 5,1 cc. A signaler qu'il a attendu que j'aie effectué mon vol pour signaler que mon réservoir n'était pas conforme ; merci la sportivité allemande. Un aimable Italien me propose un autre moteur pour changer le réservoir mais ce transfert fut infructueux : le réservoir n'était pas adapté pour mon moteur Cox Texaco.

Enfin, pour sauver un peu l'honneur, j'étais aussi inscrit dans la catégorie Speed 400 1/2A : 90 secondes de moteur et 15 minutes de vol. Là c'est Evelyne qui prend le chrono (car nous nous chronométrions nous-mêmes sous la vigilance d'un chef de piste qui ne laissait rien passer. Normal : il avait en sa possession un chronomètre avec petite imprimante incorporée qui permettait

de prendre le vol de plusieurs pilotes en même temps (pas de discussion possible). Départ du vol et décompte d'Evelyne, habituée bien sûr au chronométrage. Après 85 secondes, j'annonce « cut » et me voici dans une pompe magistrale qui me vaut quelques frayeurs, à la limite de perdre le modèle. Le total de mes temps me vaut une honorable 16^{ème} place sur 46 pilotes inscrits et 36 placés.

L'aéroclub de San Marino est un site merveilleux avec d'un côté vue sur l'Adriatique et de l'autre vue sur San Marino. Un petit bémol sur l'organisation : nous n'avons seulement à notre disposition que deux WC, une douche et pas la possibilité de raccordement électrique pour le campement. L'électricité était seulement disponible pour recharger le matériel dans les hangars. Le samedi soir, le banquet a eu lieu dans un superbe hôtel non loin du terrain où nous avons pu déguster de nombreuses spécialités italiennes.

Que dire de plus si ce n'est que ce fut une excellente organisation, différente peut être de celles que j'ai connues par le passé. Je félicite les organisateurs car ce n'est pas facile de prendre en charge une telle organisation sur un terrain occasionnel. Nous avons appris plein de choses sur le déroulement des organisations SAM. Si nous participons au prochain EUROSAM qui se déroulera en Slovénie en 2012, nous devons avoir une équipe bien préparée et trouver quelques subsides. Pour celle-ci nous avons été pris par le temps : il faut savoir que SAM Belgium n'a pris son envol effectif qu'en décembre 2010. Les responsables SAM Europe, équivalents des responsables FAI ou CIAM, m'ont demandé : à quand un Eurosam en Belgique ? Nous avons 4 ans pour y réfléchir. Première organisation SAM Belgium : à Anthisnes le 14 août pour le « Kerswap Day ».

Yves, responsable SAM Belgium.





Premier championnat du monde de F3K (planeurs lancés main) en Suède

Pour la première fois de l'histoire de la FAI, un championnat du monde de F3K (planeur lancé main) est organisé, et plus précisément à Arboga (Suède), à 150 km à l'est de Stockholm. En 2010, la section F3K belge avait organisé une sélection de pilotes afin de représenter au mieux la Belgique pour cette manifestation. Ce sont donc Olivier Leroy, Peter Cuypers et Yves De Vriendt comme pilotes, Sacha Monnom comme team manager, Christel D'Joos et Jean-Luc Dufour comme aides qui ont été sélectionnés pour faire le déplacement vers la Suède. Yves, habitant en France décida de prendre l'avion. Quant aux autres, ce sera en voiture. Le 1^{er} juillet donc, nous nous sommes donnés rendez-vous chez Peter, à Olmen, afin de répartir au mieux les bagages dans les 2 véhicules faisant le voyage; vers 12h, départ... vers l'aventure.

La fine équipe belge au complet. de g. à dr. notre TM Sacha, Olivier, sa copine Christel, Yves, Peter et Jean-Luc.



Direction donc vers Putgarden, dans le nord de l'Allemagne afin de prendre un ferry qui nous « débarquera » au sud du Danemark. De là, direction le site de vol en Suède.

Après 1.500 km, 21h00 de voiture, de jour comme de nuit, avec des averses de pluie en prime, nous voilà enfin arrivés à Arboga. Nous nous dirigeons vers le site de vol, car nous ne savons toujours pas où se trouve exactement notre logement. Là, nous y rencontrons l'équipe de France qui nous donne les coordonnées de ce camping. Les nuages sont bas et il y a beaucoup de vent.

Heureuse surprise en arrivant au « cottage », le lieu est magique. Nous déchargeons les voitures, nous nous reposons un peu et retournons au terrain afin d'y installer notre campement et reconnaître les lieux de nos futures exploits.

04/07 : Premier (et le seul) entraînement officiel. Nous avons un slot de 8h30 à 9h00 avec les Russes... que nous n'avons d'ailleurs pas vu. C'est donc avec un ciel nuageux et un vent soutenu que nous commençons notre préparation. Tout à l'air de bien fonctionner, mais avec une demi heure, pas facile de régler les différents modèles. L'après-midi, comme la plupart des autres concurrents, nous volons un peu plus loin sur le site. La météo est un peu meilleure.

Durant cette journée, les pilotes enregistrent leurs modèles. Beaucoup doivent poncer les extrémités des ailes car ils sont

un peu (quelques millimètres) trop grands. Chez nous, tout passe comme une lettre à la poste... quand ils ne sont pas en grève. A 17h00, c'est la cérémonie d'ouverture de ce 1^{er} Championnat du Monde. Nous avons mis notre T-shirt « officiel » et pris le drapeau de la Belgique. Ce fut une cérémonie bien agréable, peu de discours et une ambiance bon enfant. Le concours est officiellement ouvert.

05/07 : les hostilités commencent. On commence fort : pour leur premier vol (task A dernier vol)* Peter nous fait un 1000, Olivier 423 (ce sera son plus mauvais vol et donc dur dur pour le moral) et Yves un 1000. Deuxième task, la F (3 meilleurs vols sur 6) : Peter fait un 879, Yves 791 et Olivier 874. Troisième et dernière tâche de la journée : task H (1, 2, 3, 4 min) : Peter 966, Yves 854 et Oli 904. Fin de la journée. Il est 19h00. Par équipe, nous sommes 17^{ème} sur 27.

06 /07 : météo identique au 1^{er} jour. Fin de la tâche H et début de la 4^{ème} manche (les incréments de 15 secondes) : ici de nouveau on fait fort : Yves 1000, Peter 1000 et Olivier 771 ; il rate de peu le 1000. 5^{ème} manche (dernier posé), Yves 1000, Olivier 774 et Peter 844.

6^{ème} manche (tâche E poker) : dans cette tâche les pilotes ont droit à 5 lancés maximum ; avant de lancer son planeur, le pilote doit annoncer le temps de vol qu'il pense pouvoir réaliser. Tant que le pilote n'a pas réalisé ce temps, ses vols comptent 0 et il ne peut annoncer un autre temps : tout cela dans une fenêtre de 10 minutes de temps de travail. Les extraterrestres comme Joe Wurts et Martin Herrig ont annoncé un temps de 9 minutes et 58 secondes ! Et ils l'ont réalisé : ovation de la foule présente. Nos pilotes, plus modestes, réalisent de bon score pour cette tâche très difficile, compte tenu qu'Olivier et Peter ne l'ont jamais pratiquée. Peter 476, Yves 752, Olivier 686. Dernier round de la journée, tâche G (5 X 2 minutes). Peter commence et nous fait un 858. Les autres attendent leur tour de vol, mais vers 19h00 les organisateurs décident d'arrêter. Ce sera donc pour le lendemain pour Yves et Olivier. Par équipe nous descendons à la 19^{ème} place sur 27 : Olivier et Yves devant encore réaliser cette tâche, leurs points sont de 0 provisoirement.

* voir la description des tâches du F3K en page 35



07/07 : Dernière journée de la compétition: très bonne météo, soleil, vent faible. Comme prévu, Yves et Olivier ouvrent le débat : 900 et 899 respectivement. Pour suivre, Tâche B (dernier et avant dernier

Yves passe le contrôle des modèles



vol comptent). Peter 1000, Olivier 500, Yves 535.

Les modèles belges attendent d'être contrôlés

Ensuite : tâche A (dernier vol) : Peter 1000, décidément en grande forme, Olivier 996 et Yves 283. Ce n'est pas son jour... On

L'« extraterrestre » Joe Wurts. Un talent incomparable !





Record officiel
d'altitude au lancer :
76.6m ! Un planeur belge
aux mains d'un Japonais

continue : tâche C (all up last down : en résumé, c'est le dernier posé). Yves 720, Olivier 794, Peter 870. Il est 17h30 et les organisateurs décident d'arrêter cette compétition après 10 tâches accomplies.



Peter (7) assisté de Yves
(24)

A noter que seul Martin Herrig (D) a réalisé un sans-faute car il a fait tout des 1000. Comme le règlement précise que l'on ne tient compte que des huit meilleurs des 10 scores, Martin laisse tomber deux fois 1000... ! Joe Wurst quant à lui laisse tomber

Yves et Sacha au retour
d'un vol



un 994 et un 980. Le troisième à terminer avec un score parfait est le Suédois Sören Svantesson qui abandonne des scores de 890 et 929.

08/07 : Jour de repos avant les Fly off. Nous en profitons pour nous baigner dans le lac et décidons de nous faire un petit barbecue le soir.

09/07 : Fly off pour les 12 premiers de la compétition (séniors et juniors). Tout est remis à zéro. Il y a, pour les séniors : 2 Allemands, 2 Suédois, 2 Néo-Zélandais, 2 Sud Africains, 1 Suisse, 1 Autrichien, 1 Britannique et 1 Américain. La météo est bonne, mais le vent est un peu plus fort que les jours précédents. Le fly-off comporte six épreuves et les cinq meilleures comptent. C'est Joe Wurst (déjà Champion du Monde en F3B et en F3J) qui s'en tire le mieux avec un score parfait. Il abandonne un 911. Tous les autres participants au fly-off ont au moins deux scores inférieurs à 1000.

Résultat final :

1 – Joe Wurts	NZL	100 %
2 – George Morris	USA	99,64 %
3 – Mike Stern	GBR	99,40 %
...		
40 - Peter Cuypers	BEL	94,66%
54 – Yves Devriendt	BEL	88,96%
68 - Olivier Leroy	BEL	83,72%
...		

Sur 77 concurrents classés.

Par équipe

- 1 – Nya Zealand (c'est du suédois !)
- 2 - Germany
- 3 – Austria

...

17 – Belgium

...

Sur 27 nations.

Notons encore qu'à côté des 77 Senior, ce championnat regroupait aussi 17 Juniors provenant de 9 pays. Ces Juniors ont bénéficié d'un classement séparé, remporté par l'Allemand Manuel Reinicke.

C'est durant la cérémonie de clôture que les résultats des séniors et des juniors ont été prononcés. A 20h, ce fut le banquet. Une dernière occasion de côtoyer nos nouveaux amis mondiaux.

En conclusion, nous pouvons être satisfaits des résultats obtenus. Tous nos pilotes

sont au dessus des 80% qui étaient déjà très difficile à atteindre lors de nos différents concours inter réalisés en France, Allemagne et Hollande. La hauteur de lancé de nos pilotes est de 10 à 20 mètres en dessous de la plus part des pilotes présents, ce qui ne nous a pas facilité la tâche. La 16^{ème} place était à notre portée mais malheureusement Yves a connu une très mauvaise 3^{ème} journée avec des conditions météo difficiles lors de ses vols. A noter le très bon résultat de Peter Cuypers. Olivier a connu des doutes lors de son tout premier vol et une baisse de moral importante qui ne lui a pas permis d'être dans les meilleures conditions pour continuer, mais il a néanmoins su remonter dans le classement lors des 2^{ème} et 3^{ème} journées.



Le podium des équipes Seniors

Il est important pour nous de travailler notre lancé et d'arriver dans la zone des 60 mètres de hauteur si nous voulons faire partie des meilleures nations mondiales. Lors de la journée de repos, les Japonais et Français ont fait un petit concours de lancé où les modèles ont atteint une hauteur de 76,6 mètres !!! Et ce avec différents modèles dont le Hélios fabriqué en Belgique.

L'ambiance au sein du groupe belge a été très bonne tout au long de ce championnat, l'organisation du concours en lui-même fut très bonne malgré de nombreuses discussions. Par contre les moyens mis à disposition pour la communication, tels que connexion wifi et salle de travail, était quasi inexistantes et c'est sur un bord de table de travail au dessus d'une machine à laver que nous avons dû essayer de tenir notre site www.f3k.be à jour et vous y tenir informés de nos... exploits.



Le podium des Seniors

Sacha – Jean-Luc

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

Les Petites Ailes de la Frontière et le brevet élémentaire

Terrain de Macon, le 2 juillet 2011
Préliminaire : le club se prépare à recevoir Monsieur l'Examineur Fédéral¹.

On passe en revue les documents ; il y en a beaucoup, on les mélange un peu... Où est passée la feuille des questions

14 à 22 ? On cherche un peu fébrilement, puis on chambre le président qui l'a bêtement agrafée derrière la 23-31.

Dernière révision avec les candidats, Jean-François et Philippe, un peu stressés mais ça va aller.

On compare : c'est trompeur, ce genre de QCM ; ça nous rappelle le permis de conduire . (Il est vrai que si on devait le repasser, on serait bien em... nuyé !)



L'examineur devrait arriver dans cinq minutes...

- Qui c'est ? C'est un difficile ?
- Sais pas, c'est un petit nouveau à la fédé.

- Paraît que c'est un vrai pilote de vrais avions !

- Woah ! Il ne va pas nous chaire fier ?

- Bof, on a le temps, il va se perdre et chercher un tantinet : le circuit de Chimay est fermé pour une course... »



Confusion sur quelques questions ; Milo s'est trompé à la question 6 : c'est 40 mètres ! Le président fait semblant de n'avoir pas entendu parce qu'il

n'en sait rien.

Au n°17, la période de transition, c'est quoi ce machin-là ? On feuillette fébrilement le texte de la « norme intégrale » et une Volvo (un coupé, s'il vous plaît) vient se garer derrière nos voitures.

« - C'est Lui ! Il ne s'est pas perdu !

- Ne te tracasse pas, il doit collectionner les GPS, non ? »

Après les salutations protocolaires, la présentation des présumés « Futurs Moniteurs », nous installons une vieille table qu'on ne nous a pas encore volée et on gratte les crottes d'hirondelles sur le banc qu'il nous reste. L'épreuve va pouvoir commencer ; le président s'écarte prudemment pour ne pas être indiscret et surtout parce qu'il est loin de connaître le sujet par cœur...

Résultats des candidats :

- La théorie : 10/10 , 8/10 pour les questions concernant les circulaires et 4/5 pour le règlement club. On n'y croyait pas

- Le pratique : finalement, c'est simple... Étonnant, c'est comme décrit dans l'AAModels de juin. Les deux examinateurs du club sont qualifiés et souriants.

L'examineur est venu avec son PC. Il y a mis l'examen théorique ! Les responsables du club s'y intéressent. Cela ferait gagner pas mal de papier. Le président étant retraité, il n'a plus aussi facilement accès à « sa » photocopieuse, autrefois si généreuse. Sans s'en apercevoir, le groupe passe sur PC la partie de l'examen théorique se rapportant aux circulaires. Un petit verre est servi. Monsieur l'Examineur apprécie visiblement sa Chimay Bleue. La bonne bière avait été bien mise en évidence avant l'examen, en toute innocence.

L'après-midi se termine par une démonstration des mesures de bruit.

Michel Van Vyncht



1. Roger Lebrun roger.lebrun@skynet.be



Rencontre de Remorquage à Michamps

La 5^e édition de la Rencontre de Remorquage Planeurs à Michamps aura lieu ces 3 et 4 septembre 2011 sur le terrain de l'HMCB (Hirondelles Model Club Bastogne) à Michamps (Bastogne) dans les Ardennes luxembourgeoises. La 3^e et surtout la 4^e édition furent un remarquable succès, cette dernière pouvait compter plus de 60 pilotes venus de Belgique, d'Allemagne ainsi que du Grand-Duché du Luxembourg tout proche. Une quinzaine de remorqueurs assuraient le remorquage sans incidents majeurs de plus de 70 planeurs en tout genre. La météo du dimanche s'était montrée de son côté sublime; ciel bleu, 25°C et un vent faible

Entre ces ASW, ASK, Nimbus et Duo Dis-

cus ainsi que d'autres planeurs modernes, pas mal de planeurs retro et de modèles plutôt rares essayaient de chatouiller les nuages le plus longtemps possible. Le tout s'était déroulé dans une humeur très amicale et les discussions techniques concernant le vol et le matériel s'échangeait tout au long du barbecue commun. Rendez-vous donc ce 3 et 4 septembre 2011 sur le terrain du Club des Hirondelles à Michamps, repas et bonne entente assurée !!

Claude Clerdent, contact: 0476/63 26 16
 Pour visionner le film réalisé lors de la rencontre 2010, veuillez voir sous ce lien ou taper « Remorquage Planeur Michamps » dans Google sous la rubrique « Vidéo ». Choisissez la Version 2 (V2).
<http://www.youtube.com/watch?v=2hyOKwV6Kq8>





FAI - F3K

Les huit épreuves du lancé-main

Dans leur reportage du championnat de lancé-main en Suède (voir les pages 14 à 17), nos amis Sacha et Jean-Luc mentionnent brièvement les «tâches» A à H qui ont fait l'objet des divers tours de vol lors de ce championnat. C'est sans doute le moment de les décrire pour nos lecteurs, ce qui va mettre en évidence l'ampleur et la diversité de cette belle discipline.

RH

Le règlement du lancé-main (la catégorie FAI F3K) renseigne aux articles 5.7.11 les huit tâches prévues actuellement. Lors d'un championnat, au moins trois de ces tâches doivent être accomplies par tous les concurrents, répartis par groupes d'une dizaine de pilotes qui voleront simultanément. Les scores de tous les pilotes d'un même groupe sont normalisés à 1000.

Tâche A (Last Flight) «Dernier vol»

Tous les pilotes peuvent lancer leur modèle autant de fois qu'ils le veulent, mais seul le dernier vol accompli pendant le temps de travail prédéterminé (entre 7 et 10 minutes) est pris en compte. Le max est de 300 secondes.

Tâche B (Next to last and last flight) «Deux derniers vols»

Lancés libres, mais seuls les deux derniers vols sont comptabilisés. Le max pour chaque vol est de 240 sec. Le temps de travail est compris entre 7 et 10 min.

Tâche C (All up, last down) «Tous en l'air simultanément, le dernier posé a gagné».

Ici, l'organisateur annonce le nombre de vols à accomplir (entre 3 et 5). Pour chaque vol, le max est de 180 sec. On additionne les temps cumulés pour chaque pilote. La somme la plus élevée désigne le vainqueur du groupe.

Tâche D (Increasing time by 15 sec.) «Temps augmenté par incréments de 15 sec.»

Nombre illimité de lancers. Le premier vol a pour cible 30 sec. Dès que ce temps est atteint ou dépassé, le vol est comptabilisé et le temps-cible suivant est de 45 sec. Dès que ce temps a été

atteint, le temps-cible est incrémenté à nouveau, et ainsi de suite jusqu'à un max. de 120 sec. Le temps de travail de chaque groupe est 10 minutes. Le score est la somme des temps-cibles accomplis, p.ex. 30+48+65=>135 points.

Tâche E (Poker - variable target time) «Poker - temps cible variable»*

Avant chaque lancer, chaque concurrent annonce son temps-cible à son chronomètreur. Il peut ensuite réaliser un nombre illimité de lancers pour atteindre ce temps-cible. Le temps de travail est de 10 min. Le score final est l'addition des temps-cibles qui ont effectivement été atteints.

Tâche F (3 out of 6) «Trois vols sur six»

Pendant le temps de travail de 10 min., le concurrent peut lancer au maximum six fois. Le score final est la somme des trois meilleurs vols parmi ces six, avec pour chaque vol un max. à 180 sec.

Tâche G (Five longest flights) «Les cinq plus longs vols»

Le temps de travail est de 10 min. Chaque concurrent dispose d'un nombre illimité de lancers. Seule la somme des cinq plus longs vols accomplis pendant le temps de travail est prise en compte.

Tâche H (One, two, three and four min. flights, any order) «Vols de 1, 2 3 et 4 minutes, ordre quelconque»

Temps de travail de 10 min. Le concurrent dispose d'un nombre illimité d'essais pour accomplir quatre vols, resp. de 1, 2, 3 et 4 minutes. L'ordre d'exécution des vols est indéterminé. Le score est la somme des quatre vols qui approchent ou dépassent les temps-cible.

* C'est lors de cette épreuve du championnat d'Arboga que Joe Wurst et Martin Herrig annoncèrent 9m58s. et ils les réalisèrent... La toute grande classe !



Jets over... Pottes

1^{ère} édition

2 et 3 juillet

par Philippe Cambier

La végétation environnante de cet agréable club du nord du Tournaisis, entité de Celles, n'a rien à voir avec celle de la Pampa limbourgeoise chère à nos amis modélistes flamands. Néanmoins, Mikaël Deryckx, modéliste français frontalier et membre actif du club Eole, a eu l'idée et la volonté de réunir des jets sur cette piste en herbe de 140m de long sur 85m de large. Aidé des 2 autres « jetistes » de Pottes, Tom et Rémy Callant (ainsi que des bonnes volontés habituelles - merci à Jean-Pierre, José, Ronald, Laetitia, Jack, Nathalie, Philippe), il a réussi à convaincre son président Jean-Pierre Van Damme de lui permettre d'organiser une première rencontre « Jets technique ». Fallait ensuite encore réussir à réunir le samedi et le dimanche autant que possible d'avions et d'hélicoptères sentant le kérosène et venant de différents clubs de Belgique et de France.

Les turbines fonctionnant « à piles » étaient acceptées (tolérées ?) aussi, elles n'étaient que deux.

Le dimanche 3/7 : grand beau temps. La piste, très dégagée, a été retendue de près. Oserais-je dire « rasée » tellement c'est du billard ! Un vrai green de golf ... (photo 2) Et c'est indispensable à l'évolution au sol de ces modèles à roues étroites car



2 - La piste de Pottes est un vrai green de golf



obligatoirement rétractables vu les vitesses atteintes. Mais rase à ce point, ils pourraient même s'y poser sur le ventre ! Le vent est d'Est, soit à l'opposé de la direction habituelle. Les décollages se feront donc en légère montée, ce qui ne gêne d'ailleurs en rien les modèles vu les poussées produites par les Jetcat, G Booster et autres Franck Turbines. Par contre cela aidera à ralentir les atterrissages s'ils sont un peu longs.

Onze différents modèles sont alignés en bord de piste (photo de titre) : certains modélistes sont venus d'assez loin quand même. Tel Jean-Pierre Aquaviva et son Canadair Tutor arrivés du Tréport en France. Près de 200 km et 3 heures de route pour rejoindre son ami Mikaël. C'est gentil quand même !



4 - Eric Damblon et son Viper Jet de 14 kg

Eric Damblon (photo 4) du Piper Club de Bas-Oha en région hutoise a amené son gros Viper Jet de 14 kg à vide équipé d'une turbine de 16 kg de poussée. Remarquez le rapport poids/poussée favorisant les montées verticales à l'infini.

A l'opposé un mignon T33 aux couleurs allemandes (photo 5) équipé d'un réacteur de marque Jetcat P60 de seulement 6 kg de poussée.

Danny « Buck » Sermon de



5 - Au premier plan, le T33 et sa mini-turbine de 6 kg



Halle (photo 6) est accompagné de son inséparable Guido Billooye (photo 7). Ces deux-là volent à Gerpinnes et sont tellement fan des réacteurs qu'ils ont créé à cinq un team de démo fort apprécié dans les meetings. Ensemble ces cinq modélistes de haut niveau possèdent plus de 20 turbines et ont développé un site internet fort intéressant : www.magicteambelgium.be. Guido volait sur un bi-dérive Boomerang Elan équipé d'un Jetcat 120. « Buck » Danny volait sur un Squalus aux couleurs belges (contruction perso) équipé d'un Jetcat P120.



6 - Danny «Buck» Sermon de Halle

Tom Callant de Pottes volait sur un Viper Jet (photo 8) équipé d'une Jetcat P80.

F-22 Raptor, F16, Ultra Flash, Rafale, ... rivalisèrent de rase-mottes (mais il n'y en avait plus une, de motte, je vous le garantis), loopings, passages plein badin, montées à la verticale, bien souvent avec fumigène (photo 9). De quoi en mettre plein les yeux aux modélistes lambda présents.

Un bel essai pour Mikaël Deryckx qui a intéressé tous les modélistes « non-jettistes » et qui invite à une seconde édition l'an prochain, en tous cas je l'y encourage vivement.



7 - Guido Billooye vole à Gerpinnes

Philippe Cambier



8



9 - Vol à très basse altitude avec fumigène

Criterion international du Hainaut F3A - Grandrieu 2011



Les préparatifs
En décembre 2010, les premiers mails sont envoyés aux juges afin de s'assurer de leur disponibilité, 5 juges et 3 jury FAI sont prévus comme à l'habitude.
L'inscription au calendrier de la CIAM a

L'an dernier, un nombre de 40 pilotes était considéré comme étant un maximum; c'était également le nombre de concurrents cette année, le vol n° 2 s'est terminé le samedi vers 17h45 car nous avons utilisé 2 groupes de juges, ce qui nous a permis de fonctionner sans interruption, le 1^{er} groupe de 5 juges jugeant le vol 1 et le second le vol 2. Le dimanche, les deux groupes ont été réunis pour le vol 3.

2 groupes de juges s'avèrent nécessaires au delà de 35 concurrents, ceci afin de préserver les juges d'une fatigue excessive qui nuirait à la concentration et par là même à la qualité du jugement. Fin janvier, 24 pilotes étaient déjà inscrits, pour passer à 40 le 17 février.

Parmi les concurrents, nous compterons 11 « nouveaux » ainsi que 3 nationalités que nous n'avions pas encore accueillies : Irlande et Russie. Un pilote Ukrainien s'est désisté quelques jours avant la compétition.

Également à noter des pilotes comme Marco Benincasa et Bernd Beschorner; c'est un réel encouragement pour les bénévoles de voir que des pilotes de classe mondiale se déplacent chez nous. Benoît Paysant Le Roux ne peut participer du fait de sa préparation pour les championnats du monde en août, ce qui est bien



été envoyée en octobre 2010.
Un premier mail « privilégié » est toujours envoyé aux pilotes ayant été inscrits l'année précédente, 15 jours à un mois plus tard, un mail général est envoyé.



compréhensible, il confiera à Rodolphe Léveillé le soin de nous ramener le trophée « Michel Louis – Yvon Wérien ».

Samedi 21 mai

Pour ceux qui connaissent notre terrain, le cadre a été tourné de 30° vers la gauche afin de pouvoir commencer vers 7h le matin sans être gêné par le soleil, soleil qui ne nous fera jamais défaut durant le week-end.

Le vol de calibrage sera réalisé par Yves Van Gompel; nous avons décidé de ne pas participer cette année afin de privilégier les pilotes étrangers, mais surtout de pouvoir nous occuper plus sereinement de l'organisation.

Vers 07h30, le premier vol de concours est lancé par Jordann Weyenbergh, notre méthode qui consiste à faire décoller le pilote suivant pendant que le précédent atterrit nous fait gagner env. 30 secondes par vol, donc 40 minutes à la fin des 2 vols.

Merci à Yves et Jean-Louis Hembise (directeur du concours) pour avoir permis de terminer dans les temps.

Étant donné que nous utilisons 2 groupes de juges, les vols 1 et 2 se font alternativement de 10 pilotes en 10 pilotes, il faut donc attendre la fin de la journée pour connaître le classement après 2 vols :

Derk Van Der Vecht et Benoît Dierickx qui étaient 2^{ème} et 3^{ème} l'an dernier prennent les deux premières places, suivis par Bernd Beschorner pour qui c'est sa première participation au criterium.

Fabien Turpaud, champion en Aéromusicals lors des WAG2009, débute en F3A cette année; il se classe 8^{ème}.



Le banquet agrémenté du traditionnel cochon grillé réunira 140 personnes, un merci spécial à Jean-Marie Ravoisin et Michel Dupond pour la cuisson et la découpe ainsi qu'à Jean-Philippe pour l'entrée et les accompagnements. Le service sera parfait grâce aux bénévoles du club (et leurs épouses), il faut dire que nous commençons à être habitués (Le criterium a été



réorganisé depuis 2003...); nous avons également la chance de pouvoir compter sur des passionnés de cuisine et même un professionnel (M.D.).

Dimanche 22 mai

Soleil radieux toute la journée, mais un vent beaucoup plus soutenu.

Place	Competitor	Country	Total	Panel 1	Panel 2
1	VAN DER VECHT Derk	NED	1000.00	1000.00	958.20
2	DIERICKX Benoît	BEL	1000.00	975.55	1000.00
3	BESCHORNER Bernd	GER	985.51	974.14	985.51
4	JACQUEMIN Brice	BEL	974.87	916.66	974.87
5	BENINCASA Marco	ITA	972.05	951.20	972.05
6	LEVEILLE Rodolphe	FRA	964.03	913.35	964.03
7	MAZZUCHELLI Marco	ITA	954.80	954.80	949.48
8	TURPAUD Fabien	FRA	943.66	857.48	943.66
9	ROTTMAN Jan	GER	941.87	805.77	941.87
10	ZAGITOV Dmitry	RUS	941.63	840.53	941.63



Le premier vol démarre vers 07h45, je prendrai le temps de regarder le 3^{ème} vol des 3 premiers, c'est à ce moment que la victoire va se décider.



Derk fait un vol très correct mais un peu décousu, quelques arrêts en tonneau montrent un aile non à plat.

Benoît fait selon moi un de ses meilleurs

vols, très coulé et régulier malgré un vent assez fort.

Bernd Beschorner réalise également un très beau vol, il sera gratifié méritoirement du 1000, ce qui ne lui suffira malheureusement pas pour remonter au classement.

La cérémonie

Après les remerciements aux bénévoles, juges, jury, pilotes et sponsors, ainsi qu'un petit mot amical pour Cédric Carayon, la cérémonie peut commencer. Elle sera quelque peu rapide car de nombreux concurrents doivent repartir avant 16h00. Le trophée « Yvon Wérion – Michel Louis » sera remis par notre plus jeune membre, Killian, qui est passionné d'aviation.

La Brabançonne est lancée lorsque les trois premiers sont sur le podium, les autres concurrents seront ensuite appelés et un tirage au sort sera effectué pour remettre les cadeaux offerts par Aerobertics, MHD et Scientific-France.

Les « couacs »

Shane Robinson n'est évidemment pas à sa place, son moteur a calé aux deux premiers vols, il en trouvera la cause (régulateur d'allumage) après être allé faire des essais sur le terrain de Solre Le Château. Si l'on veut s'améliorer, il faut savoir reconnaître ses défauts.

Le dimanche midi, un retard du traiteur a retardé la cérémonie de clôture qui a dû se faire sans la présence de Mr. Le Bourgmestre.

Lors du rangement un violent coup de vent a emporté nos tonnelles, deux voitures ont été endommagées.

Sponsors

Nous avons été aidés par :

- L'AAM
- Aerobertics
- Bières de Chimay
- Chantiers Beaumontois
- Drink Decoster
- MHD
- Scientific-France



Gnami 2000 - [E:\gnami\Concours\Criterium_2011.ccr]						
Concours Saisie Affichage Impression Exportation 2						
Place	Competitor	Country	Total	Panel 1	Panel 2	Panel 3
1	DIERICKX Benoît	BEL	1996.74	975.55	1000.00	996.74
2	VAN DER VECHT Derk	NED	1993.78	1000.00	958.20	993.78
3	BESCHORNER Bernd	GER	1985.51	974.14	985.51	1000.00
4	LEVEILLE Rodolphe	FRA	1930.92	913.35	964.03	966.89
5	BENINCASA Marco	ITA	1923.25	951.20	972.05	937.08
6	MAZZUCHELLI Marco	ITA	1904.27	954.80	949.48	946.05
7	JACQUEMIN Bice	BEL	1891.53	916.66	974.87	899.41
8	DELAERE Bert	BEL	1877.16	930.60	882.31	946.56
9	RANSLEY Brandon	GBR	1856.53	869.15	929.49	927.04
10	CATON Kevin	GBR	1851.74	860.11	931.93	919.81
11	VAN VLIET Danny	NED	1844.64	865.90	937.02	907.62
12	ZAGITOV Dmitry	RUS	1837.97	840.53	941.63	896.33
13	CHRISTOPHER Richard	GBR	1823.64	908.40	915.24	899.34
14	ROTTMAN Jan	GER	1817.67	805.77	941.87	875.80
15	BOSSARD Amaud	FRA	1816.06	885.97	930.08	872.02
16	TURPAUD Fabien	FRA	1808.21	857.48	943.66	864.55
17	ANDREA Villa	ITA	1799.43	909.09	890.33	780.14
18	VEGUIAYAN Jean-Michel	FRA	1776.24	859.35	901.64	874.60
19	LUMM Maurice	GER	1748.88	869.54	879.35	856.67
20	DEBANS Michel	FRA	1748.49	857.02	0.00	891.48
21	ZAHAVI Ram	ISR	1738.98	842.98	895.86	843.12
22	BOURDAIRE Amaud	FRA	1722.12	773.22	872.43	849.68
23	SARTORIUS Damien	FRA	1721.26	812.60	869.07	852.19
24	SCHIFFLER Bruno	GER	1714.23	737.17	863.85	850.37
25	LHOSTIS Jean-Claude	FRA	1700.93	828.87	835.16	865.77
26	LENAERTS François	BEL	1700.03	833.06	866.96	799.99
27	LENAERTS Jozef	BEL	1698.49	812.04	844.51	853.98
28	BERENDSE Haijo	NED	1697.68	820.04	877.64	806.07
29	BOSSARD Christian	FRA	1675.19	736.31	849.86	825.33
30	OOSTEMA Roy	NED	1669.94	832.08	837.85	805.19
31	VERKERKE Job	NED	1645.58	752.02	824.44	821.14
32	HAASE Peter	GER	1632.72	676.38	827.09	805.64
33	WEYENBERGH Jordann	FRA	1612.07	779.90	782.31	829.76
34	SHILOV Igor	RUS	1591.41	811.82	779.60	748.59
35	ZIKKEN Henri	NED	1496.67	758.64	738.03	735.29
36	COSNER Arnel	FRA	1487.13	676.21	785.32	701.81
37	DE VRIES Winfried	NED	1470.49	722.48	748.00	647.56
38	SILSEY Arthur	GBR	1355.78	606.11	346.39	749.68
39	VAN VLIET Jan	NED	1168.20	550.53	617.67	0.00
40	ROBINSON Shane	IRL	1078.53	20.81	169.53	909.01

Juges et jury FAI

Merci aux juges :

MM. B. Ailles, JY Castermans,
M.Weyenbergh, A.Carayon, H.
Van Loon, P. Uhlig, M.Doucy, E.
Deschuyter, G. Proot, M. Marquet
... et au jury FAI:

MM. Pierre Pignot, B.Ransley, I. Shilov
et K. Caton..

Les bénévoles

Sur 45 membres que compte l'AASH, il y avait sur le terrain 21 bénévoles (membres du club) + quelques épouses, certains membres absents aident également pour d'autres activités comme le show etc... Nous avons donc au sein du club 50 % des membres qui aident régulièrement, ce

qui est un fait assez rare pour être signalé;
un grand merci à tous et à toutes.

Un merci spécial également pour le renfort
apprécié des clubs de Havay et Gedinnnes

Gérard Wérion



Critérium International du Hainaut 2011 - Données techniques

CRITERIUM F3A 2011 - AASH														
PL.	NOM	PRENOM	MODELE	CONSTR.	POIDS	ENV.	LONG	MOTEUR	% HUILE	% N(mA)	Régul.	HELICE	ECHAP.	RADIO
1	DIERICKX	Benoît	BE Xigris C2	ZnLine	4930	1880	1980	Plet. Xtra 30-9 Evo 2		4800	Jeti opto spin 99			T14 MZ
2	VAN DER VECHT	Derk	NL Axiome	Oxai	4970	1860	1990	Hacker C50 XL 14		5000	Jeti spin 99	21*14 PT		T14 MZ
3	BESCHORNER	Bernd	DE Addiction	Delro	4900	1900	1940	Plet. Advance 30X10		4900	Schultze 32.80	Variop.19.9 Pas V		Multiplex 16
4	LEVEILLE	Rodolphe	FR Axiome EP	Oxai	4900	1860	1990	Hacker C50 14XL		5000	Spin 99 Opto	21 * 14 APC		Futaba T14
5	BENINCASA	Marco	IT Valiant	Comp. ARF	4920	1895	1995	Hacker C50 14XL		3850	Jeti spin 99			T14 MZ
6	MAZZUCHELLI	Marco	IT Wind S Pro	Sebart	4900	1880	1990	Hacker C50 13XL		4200	Hacker Spin 99	Mejzlik 21*13		T14 MZ
7	JACQUEMIN	Brice	BE Axial	PLF concept	4750	1800	2000	Hacker C50 13XL		4500	Jeti master spin 99	21 * 13 W APC		T14 MZ
8	DELAERE	Bert	BE Spark Evo	Krill	4950	1900	1995	Hacker Q80 11S		5000	Jet Spin 99	PT 21 * 14 E		T14 MZ
9	RANSLEY	Brandon	GB Oxalys	ZnLine	4990	1900	1990	Hacker		10S	Hacker	Carbon 21*14		T14 MZ
10	CATON	Kevin	GB Wind S	Sebart	4940	1880	1990	Plettenberg 30 10 Evo		5000	Schultze 32-80KA	APC 22 * 13		T14 MZ
11	VAN VLIET	Danny	NL											
12	ZAGITOV	Dimitry	RU Angel'sshadow	Kozlovsky	4810	1860	1996	Hacker 14XL		4500	PowerBox	ContraRot		T14 MZ
13	CHRISTOPHER	Richard	GB Amethyst	Oxai	5000	1710		Hacker C50 13XL		5000	Schultze 32-80KA	Xoar 23 * 13		T14 MZ
14	ROTTMAN	Jan	DE											
15	BOSSARD	Arnaud	FR Evidence V2	Ch. Bossard	4750	1860		Plettenberg 30 10 Evo		5000	Jeti Spin 99 Opto	PT 21 * 14 E		T14 MZ
16	TURPAUD	Fabien	FR											
17	ANDREA	Villa	IT Wind S Pro	Sebart		1880	1990	Hacker C50 13XL		4200	Hacker Spin 99	Mejzlik 21*13		FUT
18	YEGUIAYAN	Jean Michel	FR											
19	LUMM	Maurice	DE E-motion	Delro	4956	1.86		Xtra Evo 10		4500		Rasa/mac five		MC22 Spektrum
20	DEBANS	Michel	FR											
21	ZAHAVI	Ram	IL Amethyst mod	Oxai	4040	1710		Hacker C50 1XL		4000	Master spin 99	PT21*14E		FUT 12Z
22	BOURDAIRE	Arnaud	FR Twister	ZnLine	4800	1890	2000	YS 160 DZ	20	20		16 * 12 APC	Hatori	JR PCM 10X
23	SARTORIUS	Damien	FR											
24	SCHIFFLER	Bruno	DE Jupiter	Delro	4970	1870	1980	Hacker Q80 13s 20P		5000	Master spin 99	Ulsamer 20 * 10.5		T14 MZ
25	L'HOSTIS	Jean Claude	FR Amethyst	Oxai	4970	1710		Hacker C50		5000	Jeti	20.5*14 APC		T14 MZ
26	LENAERTS	François	BE Tojero	Protech	4930	1860	1990	Suppo A5330 / 11		4900	Jeti spin 99 opto	20 * 12 Mejzlik		GR MC24 2.4G
27	LENAERTS	Jozef	BE Osmose	CA Model	4990	1880	1990	Plettenberg X-TRA30 10		5000	Jeti Spin 99	20.2 * 16 Rasa		JR PCM 10X
28	BERENDSE	Haijo	NL											
29	BOSSARD	Christian	FR Evidence V2	Ch. Bossard	4750	1860		Plettenberg 30 10 Evo		5000	Jeti Spin 99 Opto	PT 21 * 14 E		T14 MZ
30	OOSTEMA	Roy	NL Spark Evo	Krill		1870	1990	Hacker Q80 11S		5000	Schultze 32,80 KA	21 * 14 E APC		JR PCM 12X
31	VERKERKE	Job	NL											
32	HAASE	Peter	DE Progress 2	Self P. Haase	4878		1920	Hacker/Haase gearbox		4250	YGE 90	18.5*14 (contra_r)		Fut FX 40
33	WEYENBERGH	Jordann	FR Nebula W2	Perso	4920	1940	1990	YS 170 CDI	Mecamo			17*12 APC	Hatori	FUT 12FG
34	SHILOV	Igor	RU Europa Pro	Danilov S.	4850	1780	1980	Hacker C14 Acro		5000	Master spin 99	Ulsamer 21*14E		MC 24
35	ZIKKEN	Henri	NL Wind S Pro	Sebart	4650	1880	1990	Axi 5324/18		5000	Castle ICE HV 80	19*12 E APC		FUT FX30
36	COSNER	Armel	FR Axiome	Oxai	4800	1860	1990	YS 170 CDI	8	20		19 * 11 APC	Hatori 821	T14 MZ
37	DE VRIES	Winfried	NL Spark Evo	Krill		1900	1995	Plet. Advance 30X10		4500	Jet Spin 99	21*14.5 Rasa mag2		Spektrum DX7
38	SILSBY	Arthur	GB											
39	VAN VLIET	Jan	NL											
40	ROBINSON	Shane	IR Axiome BH	Oxai	4950	1990		YS 175 CDI	18	30		20*10.5 APC	Hatori	FUT 12Z

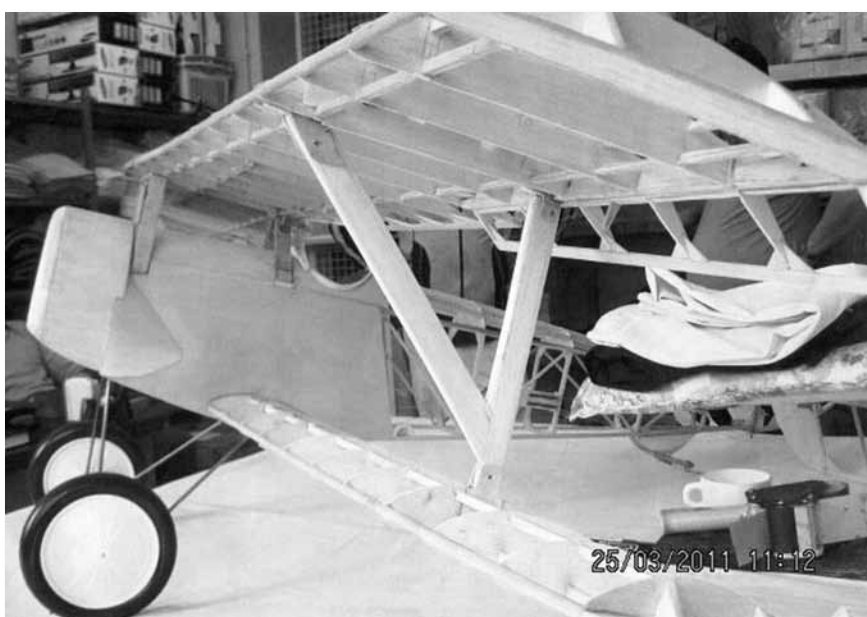


Guy...

Prof de dessin à la retraite, je donne, depuis plus de 10 ans, des cours à la prison de Huy. C'est par hasard que j'y ai rencontré Guy. Avant qu'il ne soit condamné à une lourde peine, il était comme moi, aéromodéliste. Derrière les barreaux, pour tuer le temps, il fabriquait des petites maquettes d'avions avec ce qui lui tombait sous les mains. Carton, papier, pailles, cure-dents, vieux boutons, etc... Ému par tant d'ingéniosité et de patience, je lui ai apporté quelques bouts de balsa et quelques accessoires. De fil en aiguille, il est parvenu à faire des modèles de plus en plus élaborés, jusqu'à construire un petit biplan électrique pour un membre de mon club. Il a aussi construit une très belle maquette statique du Topsy Junior pour le Musée de l'Air du Cinquantenaire. Maintenant Guy termine un magnifique Bébé Nieuport 11 à l'échelle 1/4 (photos ci-contre).

Au moment où j'écris ces lignes, Guy a commencé à entoiler son modèle. Quand volera-t-il? Où volera-t-il? J'espère pouvoir en reparler bientôt. À suivre...

*Jean Englebert, «Les Faucheurs de Marguerites»
- 4 juillet 2011*



Concours TIERCE PHOTOS (page 47)

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 (juin 2011), la photo plébiscitée nous est venue de Jean-Yves Leclercq (OO-AL 251). Il remporte un des lots. Quant au Tiercé gagnant (9-2-7), il n'a été proposé que par un membre du CA, qui ne peut gagner à ce concours. Le tiercé dans le désordre a quant à lui été proposé deux fois. Le tirage au sort a désigné Cédric Beeckmans (OO-AB1156). Il remporte le second lot offert par ARESTI. Félicitations aux gagnants!

La participation au concours de ce trimestre sera clôturée le 15 octobre 2011.

Avionic

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

www.avionic.tv

Avionic

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



Revenge XL 52.99 €



Racant 27.99 €

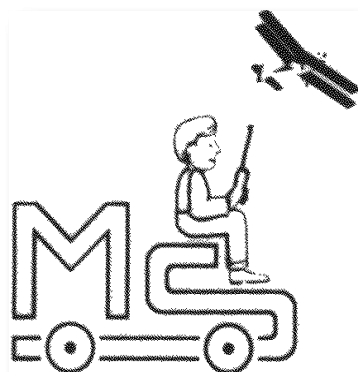


Revenge ECO 41.99 €



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 septembre >



*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 juin >



Les gagnants de juin 2011:

La meilleure photo venait de **Jean-Yves Leclercq**. Le Tiercé gagnant (9-2-7) a été **proposé** par... un membre du CA. Le tiercé dans le désordre a été proposé par **deux** participants. C'est **Cédric Beeckmans** qui a été tiré au sort (9-7-2). Les prix de ce concours sont offerts par **aresti**, sponsor de notre Tiercé Photos

Ils ont remporté chacun un kit complet d'avion eRC-Planes Micro-Stick 2.4 GHz



À remporter cette fois-ci:
Deux kits complets d'avion eRC-Planes Micro-Stick 2.4 GHz



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

La voiture de vos rêves vous attend au Mégastore Woluwé.

Le plus grand choix de voitures de direction et d'occasion récentes des marques **Mercedes-Benz** et **smart**

- En direct de l'importateur officiel
- Contrôlées sur 125 points.

www.nnc.be



DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.



Mégastore Bruxelles (Woluwe)

Avenue des Communautés, 7

1200 Bruxelles

Tél.: 02 724 88 90

Heures d'ouverture: lu au ve: 8-19h • sa: 9-18h • di: 10-17h

Nearly New Car

by Mercedes-Benz