

AAM Models-info

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

*Trimestriel d'information de l'asbl
Association d'Aéromodélisme*

*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*

Objectif Sang Neuf

Espace Dirigeants

La Newsletter de l'AAM

Jean-Pierre Gobeaux, modéliste d'exception

Coupe européenne F3Q en Provence

Championnats F2B, F3A et F3C

Brevet élémentaire au MCTF

Kerswap day 2011

Statistiques AAM 2011

Champions de Belgique 2011

Des champions... hors championnats !

L'AASH se met aux normes

Quand remorquage rime avec mariage

Statistiques AAM 2011

Concours Tiercé-Photos



Décembre 2011 - n° 116

CHOUFFE

NATURELLEMENT BON



AAModels-info

Décembre 2011 - n° 116

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 :

*Un torque-roll bien placé, ou est-ce le
photographe qui a bien réussi sa prise de vue ?
Photo de Jean-François Lothaire*



**Bonnes fêtes et
Meilleurs voeux
pour 2012**

Au sommaire...

| | |
|-------------------------------------|-------|
| Le mot du président | 4 |
| Voler en CTR civile | 6 |
| Objectif «Sang Neuf» | 7 |
| Espace dirigeants | 8 |
| J.P. Gobeaux, modéliste d'exception | 9-11 |
| Coupe européenne F3Q | 12-15 |
| Championnat d'Europe VCC | 16-17 |
| La Newsletter de l'AAM | 18 |
| Brevet élémentaire au MCTF | 23 |
| En bref | 24 |
| La maîtrise du bruit | 25 |
| Kerswap day 2011 | 26-27 |
| Championnat mondial Hélicos | 28-30 |
| L'AASH se met aux normes | 31-33 |
| Championnat Mondial F3A | 34-37 |
| Champions de Belgique 2011 | 38 |
| Statistiques AAM 2011 | 39 |
| Quand remorquage rime avec mariage | 40-41 |
| Concours Tiercé-Photos | 42 |

Visitez notre site web

www.aamodels.be

Le mot du président

Cher membre,

Je viens vers vous comme dans chaque édition de décembre pour vous faire entre autres le bilan des actions réalisées au cours de cette année.

La participation de nos champions aux championnats continentaux et mondiaux de la FAI a été assez modeste : seules les équipes F3C et F3K se sont déplacées au complet ; en F3A, un seul concurrent s'est présenté au championnat du monde aux USA, et en F2B, nous n'avions qu'un seul concurrent au championnat en Pologne. C'est dommage, mais force est de constater qu'être compétiteur de haut niveau demande beaucoup de rigueur et d'efforts, tant sportifs que financiers. Heureusement notre pilote d'acrobaties en vol circulaire Luc Dessaucy a une nouvelle fois fait la preuve de son grand talent en terminant premier de la World Cup F2B. Toutes nos félicitations!

L'AAM a eu à nouveau le plaisir de subsidier les actions de plusieurs clubs dans le domaine de la promotion et dans l'accueil des sections sportives et je m'empresse de les féliciter et de les remercier.

Durant cette année, nous avons vu notre liste d'examineurs et brevetés augmenter, hélas assez lentement ; n'oubliez pas que le brevet élémentaire est obligatoire dans les clubs situés en CTR, tant pour leurs membres que pour les visiteurs. Vu l'expérience de la paperasserie que génère l'examen théorique lié au brevet élémentaire, nous sommes occupés à mettre au point une version informatisée et un support informatique fourni par l'AAM.

Le règlement du brevet de démonstration est finalisé à 99% et dès son approbation par le conseil, il sera vraisemblablement présenté à l'assemblée générale qui se déroulera à Namur le 29 janvier 2012.

Notre conseil planche en ce moment sur le projet d'une opération de grande envergure dans le domaine de la promotion dirigée vers les jeunes. Tous nos clubs seront sollicités pour participer à cette vaste opération qui se déroulera début 2012. Voyez les détails de cette action en page 7. Enfin comme vous avez eu l'occasion de vous en rendre compte, il y a eu manifestement un effort consenti pour vous informer davantage au travers de la Newsletter mensuelle disponible pour tous par courrier électronique. Aussi, n'hésitez pas à y souscrire pour mieux être informé.

Dans ce numéro, vous aurez l'occasion de lire un tas d'informations sur tous les sujets dont le plus récent a été l'invitation par certains de participer à une pétition organisée contre la DGAC française suite à une consultation publique concernant les distances et altitudes permises. Cela aurait été fondamentalement une erreur de la signer, nous appartenons quand même à un autre pays. Dès l'apparition de cet appel, j'ai pris contact avec les dirigeants de la FFAM pour savoir ce qu'il en était. Les dirigeants français contactés m'ont assuré qu'ils avaient la situation en main et qu'ils maintenaient des contacts permanents au plus haut niveau. Nous avons pu ainsi tranquilliser nos membres et leur recommander, par notre newsletter spéciale de la mi-octobre, de ne pas participer à cette pétition.

La préservation de la pratique de notre hobby est au cœur de nos préoccupations, nous en sommes particulièrement fiers. Il me reste de vous souhaiter de passer de bonnes fêtes de fin d'année et une nouvelle année pleine de satisfactions.

Bons vols à l'intérieur et extérieur.
Gérard

Update
www.updaterc.com

www.updaterc.com

- Le Service en plus
- Conseils
- > Réparations
- > Réglages
- > Montages
- > TOUT EST POSSIBLE

modélisme - spécialiste en hélicoptères

0032.67.840.007

-15%

-40%

-20%

-50%

-25%



-30%

DEMENAGEMENT

Entrez dans le monde d'HORIZON HOBBY, Stock important de kits, pièces, accessoires.... N'attendez plus, une visite s'impose chez UPDATE RC

-15%

Eflite

-40%

DX5e + Rx 89.99€
 DX6i + AR6200 119.99€
 DX8T + AR6200 119.99€
 AR610 77.99€
 AR6200 69.99€
 AR8000 89.99€

Blade SR RTF 149.99€
 Blade SR RTF 149.99€
 Blade SR RTF 199.99€
 Blade 400 3D RTF 149.99€
 Les les

P51 Mustang RTF 428.99€
 P51D Mustang 60 ARF 269.99€
 The Beast ARF 1099.99€
 Corsair 60 retract ARF 239.99€
 Sun 99€
 Piper JS 99€

De nombreux autres produits disponible au magasin ou www.UPDATERC.com

COPYRIGHT UPDATE RC, PRIX VALABLE POUR LE MOIS DE PARUTION SAUF ERREURS TYPOGRAPHIQUES. *CONDITIONS SUR NOTRE SITE WWW.UPDATERC.COM

Voler en CTR civile

et le brevet élémentaire AAM ou VML

Si vous êtes membre d'un club dont le terrain est situé dans une CTR civile ou si vous êtes amené à y voler à n'importe quelle occasion (portes ouvertes, invité par un copain, etc.) vous devez être en possession d'un brevet délivré par une fédération. (courrier de la DGTA 14/09/2010 Restriction:7). À ce jour, les quatre terrains AAM concernés sont ceux du Model Club du Chaufour (MCC), du Model Club Leuzois (MCL), du Royal Herstal Petite Aviation (RHPA) et du Blériot Club Verlaine. Dans les tableaux ci-dessous, nous détaillons les contraintes imposées à ces quatre clubs. Cinq clubs de la région flamande sont dans une situation similaire. Les libellés de la colonne de gauche sont quasi littéralement ceux des courriers envoyés par la DGTA, datés du 14/09/2010 et du 13/07/2011.

Roger Lebrun

| Club | MCC Gouy | MCL Obaix | RHPA Haneffe | Blériot Club Verlaine |
|--|--|----------------|---|---|
| Horaires : Les activités en semaine sont interdites avant 17h, heure locale (LOC) et autorisées de 17h au coucher du soleil (SS). Les activités les samedis, dimanches et jours fériés légaux sont autorisées de 10h au coucher du soleil | Sans précision | Sans précision | Semaine 17h à SS, samedis, dimanches et jours fériés de 10h à SS | Sans précision |
| Vu que votre terrain se trouve dans la zone de contrôle («CTR») d'un aérodrome, les vols des aéromodèles sur votre terrain sont subordonnées à l' <i>autorisation préalable</i> des services de l'ATC de cet aérodrome. De ce fait, il faut téléphoner à l'ATC 45 minutes <i>avant le début des vols</i> sur votre terrain, pour demander l'autorisation de pratiquer vos activités d'aéromodélisme. Les <i>heures de début et de fin des vols</i> sur votre terrain doivent être communiquées à l'ATC qui pourra à tout moment interdire la poursuite des vols pour des raisons de sécurité aérienne. | Numéro d'appel de BSCA 071 251223 | Sans précision | Numéros d'appel de Liège Bierset Civil 04 2348402 Militaire 04 2607142 | Numéros d'appel de Liège Bierset Civil 04 2348402 Militaire 04 2507111 |
| Restrictions du courrier DGTA du 14/09/2010 | | | | |
| La hauteur maximale des activités d'aéromodélisme est limitée à X mètres au dessus du niveau du sol (AGL), sans exceptions | 100 m AGL | 120 m AGL | 120 m AGL | 120 m AGL |
| <i>Au moins deux membres</i> du club, titulaires d'un brevet en cours de validité, doivent être présents sur le terrain lors des activités afin de veiller à ce que celles-ci se déroulent bien dans la <i>zone de vol autorisée</i> | <i>Au moins un breveté du club surveille l'environnement</i> pendant les vols des autres pilotes | | | |
| Le poids maximum des modèles autorisés au décollage est inférieur à 12 kg | N.B. Cette limitation, applicable partout en CTR civiles, est remplacée par la <i>limitation à 5 kg</i> (courrier du 13/07/2011) | | | |
| Aéromodèles équipés d'un <i>moteur à turbine</i> (turboréacteur) | <i>Interdits</i> | | | |
| Aéromodèles équipés d'une <i>turbine</i> actionnée par un moteur <i>électrique</i> ou à <i>combustion interne</i> | <i>Interdits</i> | | | |
| Le <i>vol thermique</i> (en ascendances) n'est pas autorisé, tant pour les modèles équipés que dépourvus de moteur | <i>Interdits</i> | | | |
| Le pilote d'un aéromodèle doit être en possession d'un <i>brevet valable</i> , délivré par une fédération, et doit avoir des <i>notions de la structure de l'espace aérien</i> situé aux alentours du terrain | Le <i>brevet élémentaire</i> de l'AAM ou de la VML est <i>imposé</i> | | | |
| Les aéromodèles sont équipés d'une <i>installation «fail safe»</i> qui enclenche un atterrissage automatique en cas de perte de communication entre l'émetteur et le modèle | Le <i>fail-safe</i> est <i>obligatoire</i> | | | |
| Belgocontrol est en droit d'intervenir dans la fixation des heures d'ouverture, et ce afin de limiter le risque de collision dans les airs pendant les heures de pointe | | | | |
| Restrictions du courrier DGTA du 13/07/2011 | | | | |
| Les aéromodèles doivent, durant leur vol, être équipés d'une <i>alarme</i> qui indique le moment où l' <i>aéromodèle atteint ou dépasse la hauteur maximale autorisée</i> . | | | | |
| Le poids au décollage des aéromodèles est de <i>5 kg au maximum</i> | | | | |
| Les aéromodèles équipés de <i>turbo-propulseurs</i> sont <i>interdits</i> | | | | |

Nous avons appris de la part du délégué LBA à la DGTA qu'il y a un bon espoir de voir prochainement réactivés nos deux terrains en CTR qui ont été fermés (Othée et Leval-Trahegnies), et suivant les renseignements reçus, les dirigeants de ces clubs sont invités à présenter à la DGTA une demande de prolongation de leur ancienne autorisation.

Objectif « SANG NEUF »

Non ce n'est pas le titre d'un nouvel album de Tintin mais le nom d'une opération lancée par l'**Association d'Aéromodélisme (AAM)** pour **amener les jeunes vers notre hobby**.

Son principe est simple et réunit tous les acteurs, les **clubs**, les **annonceurs dans AAModels-Info**, la **fédération** et bien sûr le **public des ados** pour une opération où tout le monde gagne.

Le jeune sera invité à acheter chez un de nos **annonceurs** un modèle déterminé de motoplaneur électrique de début, à un prix préférentiel, négocié par l'AAM. Une fois son modèle sous le bras, il pourra rejoindre un de nos clubs proche de chez lui et y être initié à la pratique de l'assemblage puis du pilotage de son modèle

Le club désignera un de ses membres pour aider le jeune à assembler son modèle, à comprendre son fonctionnement, à le piloter en toute sécurité. L'apprentissage se fera de préférence en double commande et le jeune pilote sera, dans la mesure du possible, lâché en solo, puis son apprentissage couronné par le passage du brevet élémentaire.

L'Association d'Aéromodélisme (AAM) fera bénéficier le jeune qui rejoint l'opération des avantages réservés aux membres actifs de l'AAM jusqu'au 1^{er} mai inclus : une assurance dégâts corporels et matériels sur les terrains des clubs AAM, la newsletter mensuelle et un numéro de notre magazine AAModels-info.



Le grand jour pour tous sera le 1er mai 2012, tous les clubs qui auront participé à l'opération accueilleront les jeunes pilotes au cours d'une journée festive couronnée de nombreux prix. Les jeunes qui auront participé jusqu'au bout à l'opération et qui seront donc présents ce 1er mai 2012, seront affiliés gratuitement à l'AAM jusqu'à la fin de l'année.

Tous ensemble, tous gagnants :
L'élève gagnera un accueil unique et peut-être une intervention financière. Cela dépendra du sponsoring obtenu.
Le club et l'AAM gagneront de jeunes nouveaux membres.
Les annonceurs et commerçants y gagneront de nouveaux clients.

Ça vous branche ? Contactez notre président par email à gproot@aamodels.be

Commission Sportive

Quelques rappels utiles

Les clubs organisateurs d'une rencontre (compétition nationale ou internationale) ont droit au subside club, indépendamment des droits d'inscription des compétiteurs.

Cette demande de subside est à rentrer endéans les 15 jours suivant la date du concours. Dernier délai pour les retardataires de 2011: le 30 novembre 2011! Cela signifie qu'aucun subside ne sera alloué pour une demande postérieure au 1^{er} décembre de l'année en cours.

Pour informations, voir le site de l'AAM sous >Administration>Documents>Sport>Rapport d'organisation...

Après avoir comptabilisé les différents subsides clubs sur base des documents justificatifs, je transmets à notre secrétaire-trésorier Jean-Luc Dufour les montants des subsides qui seront versés pour l'année en cours.

Au 1^{er} octobre, 90 % des documents étaient en ma possession, ce qui est rassurant.

Subsides aux clubs

Pour l'organisation d'un **concours national**, le budget réservé aux subsides aux clubs est réparti sur cette base:

- un forfait de base de 30 €
- un subside de 5 € par participant (jusqu'au dixième pilote)
- un subside de 3 € par participant (au-delà du dixième pilote)

Avec un maximum de 100 € par concours.

Pour l'organisation d'un **concours international**, en plus des droits d'inscription au calendrier international FAI qui sont couverts par l'AAM (cette année, 70 € par date), un subside AAM de 200 € est accordé au club. Il faut noter que l'AAM n'intervient pas dans les frais de logement ou de déplacement des juges pour les concours internationaux. Ces frais doivent être couverts par la trésorerie de l'organisation

Jean-Louis Schyns
jlschyns@aamodels.be

Les assemblées de la nouvelle année

Les dernières feuilles sont tombées des arbres (parfois aussi certains modèles oubliés), l'hiver pointe son nez et les prochaines assemblées aussi. Il est grand temps de préparer ces assemblées du début d'année et de faire le point sur la saison écoulée.

L'assemblée sportive de l'AAM se tiendra le 29 janvier 2012 à Namur.

Adresse du jour : rue Bruno 11, 5000 Namur dans la salle « Le Grenier ».

A partir de 10h, bilan de la saison sportive des clubs, établissement du calendrier des activités 2012 et conférence sur la « *Structure du Solar Impulse* » par Mr Blairon. Un petit vin d'honneur sera ensuite bienvenu pour transiter vers les activités propres à chacun:

- Un atelier pour tout ce qui concerne les émissions sonores, mesures et étalonnages des sonomètres par S. Vassart.

- Un atelier pour le passage de l'examen théorique du brevet élémentaire de l'AAM (inscription obligatoire auprès de notre examinateur principal Roger Lebrun) Pour le lunch, des sandwiches seront à disposition. L'après-midi, **Assemblée générale statutaire de l'AAM** qui se tiendra au même endroit à 14 h 30.

Chaque année le tiers des administrateurs est démissionnaire et peut se représenter à la condition de ne pas dépasser les six ans de mandats consécutifs. En conséquence, trois postes d'administrateurs sont à pourvoir. Nous comptons sur des personnes capables de prendre en charge une mission et de l'assurer. Avis aux amateurs.



L'assemblée générale statutaire de la LBA, (réservée

aux membres associés de la LBA) se tiendra le 26 février 2012 à

Auderghem. Adresse du jour : chaussée de Wavre 2057, 1160

Auderghem au *Centre Sportif de la Forêt de Soignes* salle « R3 »

Du côté de la LBA, tous les deux ans un poste d'administrateur doit être renouvelé. Nous sommes à la recherche d'une personne connaissant le néerlandais pour faire partie des quatre administrateurs représentant l'AAM au sein de la Ligue Belge d'Aéromodélisme en 2012. Afin de se tenir au courant de l'opinion du conseil AAM, il sera invité à participer à toutes ses réunions.

L'assemblée générale sportive des délégués des clubs de la LBA se tiendra le 22 janvier 2012 à Hofstade.

Adresse du jour : Zemstsesteenweg 15, 1981 Hofstade (Zemst) dans la salle « Ontmoetingcentrum ».

Dès 10h, bilan de l'année écoulée, célébration des hauts faits des Belges en championnats internationaux, faits marquants de la saison et proclamation des lauréats des championnats de Belgique 2011. Vin d'honneur, Lunch (des sandwiches seront à votre disposition) puis réunion des différentes sections sportives et confection du calendrier sportif 2012.

Un modéliste d'exception,

Jean-Pierre Gobeaux

Lors du dernier salon du modélisme Air Terre Mer qui s'est déroulé à Mons Expo les 20 et 21 août, la Ville de Mons a souhaité mettre à l'honneur un modéliste Montois.

Lors de son allocution, l'Echevin des fêtes et des sports résume en quelques mots la vie d'un homme passionné par l'aviation :

« De tous les modélistes belges, le Montois Jean-Pierre Gobeaux est, sans conteste, celui qui apporta le plus de prestige à son pays.

En 1953, la Belgique organisa la première compétition internationale d'avions radiocommandés, laquelle fut dotée de la coupe de Sa Majesté le Roi des Belges !

Jean-Pierre Gobeaux la remporta trois fois : En 1953 à Evere, en 1955 à Mulheim (Allemagne), et à Deurne en 1956. La « Coupe du Roi » est désormais le prestigieux trophée des championnats du monde de radiocommande, inaugurés par la FAI en 1959.

En 1957, il devient le seul modéliste au monde à détenir simultanément les quatre records mondiaux possibles dans sa spécialité : altitude, vitesse, distance et durée !

Depuis cette époque, la radiocommande s'est sans cesse développée dans le monde du modélisme. Jean-Pierre Gobeaux a tracé la voie royale qui permet aux modélistes belges de détenir les plus fabuleux des titres internationaux et mondiaux.

Pour ces faits, la Ville de Mons, par la voix de l'Echevinat des fêtes et des sports, tient à lui rendre un vibrant hommage. »

Achille Sakas

Xavier Claus a récemment rencontré Jean-Pierre Gobeaux ; voici ce qu'il souhaite nous en dire :

« De la petite aviation à l'avion de ligne !

Rue du 11 Novembre à Mons, le Docteur Gobeaux est un radiologue très connu. C'est chez son père, et son coach plus tard, que Jean-Pierre passe son enfance. Vers la fin de la guerre, peu soucieux des bombardements, Jean-Pierre s'intéresse plus aux avions qui passent qu'au danger potentiel, il découvre un monde qui le fascine. Plus tard, lors d'un séjour à la côte son grand plaisir est d'aller voir les avions du petit aéroclub voisin. Un pilote américain ému par cette

assiduité l'invite à un baptême de l'air et ce fut la découverte d'un monde étonnant, la terre vue du ciel, cette impression de totale liberté qui lui confère à tout jamais le virus de l'aviation.

La vocation de ce rêve d'enfant se tisse



petit à petit, il sera pilote ! Stage de pilotes à Saint-Hubert, cours dans divers aéroclubs, premier brevet. Dès qu'il eut son brevet Jean-Pierre n'eut de cesse

Jean-Pierre Gobeaux au centre, avec Gérard Proot Président de l'AAM à gauche, et l'Echevin Achille Sakas, à droite



de faire partager son bonheur avec... sa grand'mère ! Elle mit sa belle robe et partit en avion avec son petit-fils pour faire un tour de la région, à la grande colère du Docteur Gobeaux. Mamy n'avait pas pu garder le silence et se vanta de ses nouveaux exploits !



C'est parti pour un vol... en 1953. Adviennent que pourra.

Enfin, un jour l'événement et le concours d'entrée à la Sabena ; des 500 candidats à l'entrée, il en resta huit et Jean-Pierre était de ceux-là.

de passionnés, à la pratique en amateurs, de la petite aviation. Entendez par là qu'ils construisaient des espèces d'avions ou de planeurs qui voletaient de temps en temps et se perdaient souvent dans la nature.

J.P. et la Coupe du Roi des Belges

Entretemps, dès son plus jeune âge, notre futur pilote s'intéresse, avec une équipe

A l'époque, pas de commerce spécialisé



mais des magasins de jouets vendant le matériel nécessaire, bien souvent rudimentaire. Jean-Pierre avait rejoint un groupe de pionniers, à qui il faut rendre hommage ; sans eux la petite aviation aurait encore balbutié pendant des années, ils s'appelaient Alfred Mabilie, Ferdinand Hautekings rejoints plus tard par Etienne Marin et Jacques Dubuisson qui s'occupait et fabriquait les radios.

Etienne Marin et Jean-Pierre Gobeaux restèrent étroitement liés toute la vie pour échanger leurs impressions sur l'évolution de l'aviation et apporter aux modèles réduits les innovations nécessaires, gouverne de profondeur, ailerons, etc...

De fil en aiguille, d'ailes cassées en moteurs récalcitrants, d'expériences en échecs, l'équipe devient un jour la grande spécialiste belge. Ce fut l'époque de la création de la Fédération Belge de la Petite Aviation et de leurs premiers succès en concours nationaux d'acrobatie. Jean-Pierre profitait largement de son expérience de pilote d'avions légers où la pratique de l'acrobatie était obligatoire pour l'obtention de divers brevets. Les moteurs et la radiocommande firent leur apparition sur le marché et devinrent rapidement assez fiables que pour envisager des concours internationaux.

De tous les modélistes belges, Jean-Pierre Gobeaux, sous la vigilance de son père et la fidélité d'une équipe, fut sans conteste celui qui apporta le plus de prestige à son pays. Il remporta en 1953, 1955 et 1956 la « Coupe du Roi », le plus prestigieux des trophées du championnat du monde de l'acrobatie radiocommandée.

Chaque modèle était une amélioration du précédent et conçu en vue de tester un projet bien défini.

C'est ainsi qu'un jour naquit le projet de relier deux aérodromes avec un modèle réduit. L'avion fut construit sans trop de plans ou de stratégies, il devait répondre à deux critères : la fiabilité, la stabilité et un contenu de carburant suffisant.

Sous la surveillance d'un commissaire, Jean-Pierre partit de Chièvres et atterrit à Casteau après avoir traversé Lens, Jurbise (passage à niveau fermé) et Masnuy-St-Jean, le tout depuis une remorque ouverte. Il ignorait qu'il venait de battre le record mondial de distance en modèle réduit. C'était en 1957 !

Et pourquoi pas d'autres records ? La même année il battit le record de vitesse, de durée, et d'altitude de l'époque. Jean-Pierre Gobeaux venait, avec son équipe, de tracer une nouvelle voie pour



Ci-dessus, réglage du moteur à allumage; ci-dessous, la radio de l'époque

l'aéromodélisme mondial et belge particulièrement.

Parti de la rue du 11 Novembre à Mons, l'histoire du modélisme est sûrement la plus belle histoire belge, car elle fit de notre pays et de notre ville, des valeurs mondiales, et de nos pilotes de très grands champions. Nommé copilote à la Sabena, Jean-Pierre dût abandonner le modélisme pour courir le monde.

Le jour de sa pension, devinez ce qu'il fit ?

Xavier Claus



L'équipe regroupée autour du trophée. Le second depuis la gauche est Alfred Mabilie



23^{ème} Coupe Européenne de planeurs remorqués F3Q au CEMA en France



Toute l'équipe F3Q au grand complet

Cette année, c'est en France que la Coupe d'Europe F3Q se déroulait. Cette coupe était organisée par Martine et Philippe Iost, durant la dernière semaine de juillet, dans le superbe site de vol du Domaine du Planet (CEMA - *Centre Européen de Modélisme Aérien*), à 20 km d'Aix en Provence, entre Rians et Pourrières.

Les organisateurs ont réalisé un magnifique travail récompensé par la présence de 36 concurrents planeurs, de 5 remorqueurs et une bonne quinzaine de juges, chronométreurs et personnes d'intendance.

Les Belges avaient fait le déplacement en masse pour cette occasion avec pas moins de 17 participants. Pour les autres nations, 16 Français étaient présents, ainsi que 2 Écossais et 1 Espagnol.

C'était la première fois que ce genre de compétition était organisé au CEMA. Une partie des concurrents avait installé leur campement sous les arbres à une centaine de mètres de la piste et l'autre partie logeait dans les installations du domaine. Les res-

Le splendide site du Planet, au coeur de la Provence



ponsables du domaine ont travaillé dur les jours précédents notre arrivée. En effet, à cause des orages qui se sont abattus sur la région, les zones d'atterrissage et cibles avaient été complètement détruites. Il leur a fallu travailler pendant 4 jours et 4 nuits pour remettre le terrain en état : enlever les cailloux, reboucher les trous et rouler les zones des cibles. Malgré tout leurs efforts, les cibles restaient très difficiles pour les atterrissages des planeurs, et les zones de dégagement parsemées de cailloux de toutes tailles étaient très cassantes.

Le CEMA s'étend sur 85 hectares et dispose d'une infrastructure exceptionnelle dont une piste en dur de 200 par 16 mètres, un atelier équipé, des box privés, un magasin de modélisme. Il propose aussi des chambres, un restaurant, une piscine, un sauna, un étang, un terrain de tennis, ..., bref de quoi combler les modélistes et leur famille.

Le Domaine est ouvert à tout le monde, toutes les informations sont disponibles sur leur site web : www.domaine-du-planet.fr

L'accueil

Le dimanche a été consacré à l'accueil des participants et leur famille. Pas moins de 110 personnes. Il était prévu de pouvoir voler l'après-midi pour prendre ses repères sur le terrain et éventuellement effectuer des réglages. Hélas, un fort mistral a cloué tout le monde au sol.

La compétition

9 manches étaient prévues au programme. Celles-ci étaient étalées sur 6 jours de 7 à 13 heures, du lundi au samedi suivant.

Lundi 27 juillet

Les choses sérieuses ont donc débuté le lundi matin à 7 heures. Le temps de

réglés les derniers détails et de présenter le briefing de sécurité, la compétition a réellement commencé à 8 heures.

Gros problème : lors de l'essai de son remorqueur, Marc Bruylandts crashe son bidule, (panne radio, parasite,...), perte totale. Immense déception pour Marc et les participants. Marc était venu ici très motivé, mais heureusement il avait pris son deuxième remorqueur.

On débute le concours par une vitesse dans un air calme et frais, et un ciel bien bleu.

Tout de suite les choses s'annoncent : les chronos s'étalent de 30,5 sec à plus de 60 sec.

Les meilleurs concurrents tournent autour des 32 sec.

Pour ma part, je réalise le meilleur temps avec un 30,5 bien tassé, mais je ne suis pas content du comportement du planeur, je dois le soutenir fortement dans les lignes droites, je n'aime pas. Eric Remy réalise un beau 30,8. Jacques Wouters qui étrenne son nouveau VZmax réalise un 35,9.

L'épreuve de durée qui suit se déroule normalement, les pompes sont présentes et un grand nombre de concurrents réalise de bons chronos.

Vient ensuite la 2ème manche. On commence par la vitesse. Les chronos diminuent encore.

C'est Olivier Chenoz qui réalise le meilleur temps avec un 29 sec. Je me place à 7 dixièmes. Jacques Wouters descend à 31,5, pas mal !

Mardi 28 juillet

On débute la journée par la durée de la manche 2. Cette épreuve est particulièrement difficile ce matin : de petites pompes sont présentes, entrecoupées par des grosses dégueulantes. Les chronos s'en ressentent, et dans un même groupe, suivant la position de départ, l'un ou l'autre réussit à faire le plein et le reste rame dans les dégueulantes. C'est mon cas, je réalise un pénible 4min39 alors qu'un autre concurrent fait les 8 min. Manche à oublier en ce qui me concerne.

Suit ensuite la 3ème manche par la vitesse, les chronos s'établissent pour les meilleurs aux alentours des 30 sec. Je réalise un 31,1, à 1,7 sec du premier. Je ne suis toujours pas content du comportement de mon planeur. Eric Remy réalise un bon 30 sec à 4 dixièmes du premier.

L'épreuve de durée de la 3ème manche suit, sans gros problèmes pour la grande



majorité des concurrents, sauf pour les atterrissages qui sont difficiles sur ce terrain caillouteux.

L'épreuve est arrêtée vers 13h00, il reste 4 groupes à passer. Ce sera pour demain.

Mercredi 29 juillet

On commence la journée en voulant achever la durée de la 3ème manche. Hélas, après 2 groupes, les conditions météo déclinent. Le vent se lève et de gros nuages d'orages apparaissent. Le vent s'établit de travers par rapport à la piste. Des rafales sont enregistrées à plus de 10 m/s. Les remorqueurs ont du mal à se poser et rester droit sur la piste avec ce vent.

Par mesure de sécurité on décide de suspendre la manche jusqu'à 15h00. Vers 13h00 un super orage arrose le site. Tout est détrempé. Les campeurs font le ménage dans leurs tentes. Les cibles sont impraticables.

Un planeur..., un remorqueur... et un remorquage en plein vol



Le podium : Etienne Belluz ; Julien Gourdet ; Olivier Chenez

A 15h00 un point est fait sur les conditions de vol et sur les cibles planeur. Les cibles sont détrempées, une gadoue collante s'est formée. On décide d'arrêter pour aujourd'hui. Vols libres sur la piste en dur.

Jeudi 30 juillet

Consternation: grève sauvage des remorqueurs ! **Ils réclament du café et des croissants servis par une jolie fille.** C'est la stupeur chez les organisateurs. Du jamais vu !

Après quelques minutes de flottement et de stupeur, l'affaire est résolue.

Même ici on n'est pas à l'abri d'une grève sauvage. □

Eric Counson veut faire un vol de réglage avec son remorqueur. Hélas, il est victime d'une perte de radio au décollage et son remorqueur se mange les abords de la piste.

Il est coupé en deux. Pas de chance pour nos remorqueurs belges.

Après cet épisode comico-dramatique, on débute par la fin de la durée de la 3ème manche. Celle-ci est vite expédiée.

Hum...les joies du « Brasil »...



Vient ensuite la durée de la manche 4. Elle n'est pas réellement difficile. Les conditions météo sont bonnes malgré qu'il n'y ait pas de grosses pompes. On vole dans des zones plus ou moins portantes. Les concurrents des différents groupes sont exposés aux mêmes conditions de vol, mais il faut trouver la bonne zone de vol.

Vient ensuite la vitesse de la manche 4. Les chronos sont très bons. Lors de mon vol, je réalise un très bon 29,6, directement battu par Patrick Pee avec un 29,3. Il réalise le meilleur temps de cette vitesse dans cette manche.

On enchaîne directement par la vitesse de la manche 5. Les chronos sont toujours aussi bons. Julien Gourdet réalise un super 28,9, ce sera la meilleure vitesse de la compétition.

Pour ma part, voulant réaliser un bon chrono, j'anticipe un peu trop et je vois que je ne passe pas à la base B. Je dois pratiquement faire un 270 degrés pour passer la base, trop de temps de perdu : 36 sec. Mon plus mauvais chrono. Manche à oublier.

Pour essayer de rattraper le retard, les organisateurs décident de voler la durée de la manche 5 à partir de 15h00. Les conditions de vol sont excellentes, mais pour les derniers groupes à passer, le soleil bas devient très vite dérangeant.

Vendredi 31 juillet

La journée débute par la durée de la manche 6. On vole dans de l'huile. Pas vraiment de thermique, mais des zones plus ou moins portantes. Malgré cela, la majorité réalise un bon vol.

La vitesse qui suit se déroule sans problème notoire. Les chronos des meilleurs tournent aux alentours des 31 sec.

Les organisateurs se rendent compte maintenant qu'il sera impossible de réaliser les 9 manches prévues. Ils décident d'arrêter pour aujourd'hui et de se retrouver le lendemain pour une dernière manche.

Samedi 1 août

C'est vers 7h30 que débute l'ultime et dernière manche.

On commence par une durée et les concurrents s'en sortent bien. Les conditions de vol légères au matin pour les premiers groupes deviennent superbes pour les suivants. De superbes pompes sont présentes pour le bonheur des concurrents. La plupart d'entre eux font le plein.

Vient ensuite la vitesse. Les chronos sont très bons, 3 concurrents descendent en

dessous des 30 sec. Je réalise le meilleur chrono avec un 29 sec. Il fallait assurer cette manche pour le classement. Bruno Steeland fait un bon 30 sec, mais casse son planeur en se posant sur un caillou embusqué. La compétition se termine pour le dîner. L'après-midi sera consacrée à la proclamation des résultats.

Résultats et classement final

C'est finalement vers 15h00 que tout le monde se retrouve à l'ombre des arbres pour la proclamation des résultats. Philippe et Martine lost poussent un ouf de soulagement lors de leur présentation. Tout s'est bien déroulé. Il faut dire que la préparation et l'organisation de cette Coupe Européenne leur a demandé 4 mois de travail. De plus, ils n'ont été soutenus par aucun sponsor. (Voir leur récit sur le site www.f3i.be dans la rubrique « Résultats de la coupe européenne 2011 »). Tout deux étaient très émus, mais heureux en proclamant les résultats.

1^{er} Julien Gourdet (FRA) 9944,33 pts
2^{ème} Etienne Belluz (BEL) 9878,5 pts
3^{ème} Olivier Chenoz (FRA) 9624,19 pts

....

6^{ème} Jacques Wouters (BEL) 9523,6 pts
7^{ème} Patrick Pee (BEL) 9501,72 pts
8^{ème} Bruno Steeland (BEL) 9468,53 pts
9^{ème} Eric Tournesol (BEL) 9451,71 pts

.....

36^{ème} Guy Van Pelt (BEL) 5652,02 pts
notre papy vétéran de la compétition (78 ans)

Clôture

La compétition s'est clôturée par une super soirée « Brésilienne » organisée sur les terrasses du Domaine du Planet. Deux danseuses ont chauffé l'ambiance. Nos



Philippe et Martine lost.
Les joyeux organisateurs

amis remorqueurs étaient particulièrement à la fête. (Eux qui avaient fait grève...). Le vin et le repas de clôture ont fait le reste. Super ambiance !

Merci aux organisateurs Martine et Philippe lost pour leur formidable travail, leur gentillesse et leur dévouement. Merci aux responsables et à toute l'équipe du CEMA pour tous leurs efforts. Merci aux remorqueurs. Merci à tous.

Etienne Belluz - Model Club Andennais
avec la participation d'Eric Remy coordinateur F3Q

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

Championnat d'Europe de Vol Circulaire Commandé 2011 POLOGNE (Czestochowa)

Seul représentant pour la Belgique, Des-saucy Luc participe en catégorie acrobatie (F2B) accompagné d'une aide, Patricia Pichot, et de son fils Sébastien. Le voyage de 1200 kilomètres se passe en une étape et sans encombre. C'est vers 18h00 que la famille arrive à l'hôtel.

Le samedi, arrivée sur les pistes en début de matinée pour un entraînement. A ce moment, après renseignement, on se rend compte que les pistes d'acrobatie qui devaient se trouver à l'intérieur d'un stade de moto speedway ont été déplacées par l'organisateur à 15 km du site officiel. De ce fait, nous ne verrons donc pas grand-chose des compétitions dans les autres catégories.

Le site d'acrobatie se fait donc sur un terrain d'aviation civile. Lors de notre arrivée fin de matinée, l'armée qui aidait l'organisation, installe sur l'herbe des rouleaux de tapis en caoutchouc. Nous nous renseignons et nous apprenons que deux pistes en béton pour l'entraînement sont disponibles à +/- 2 km sur le terrain d'aviation... Là, j'effectue quelques vols d'entraînements avec un vent soutenu. Ensuite, nous revenons voir

l'état d'avancement des pistes officielles. En milieu d'après-midi, je fais deux vols d'essai et le constat est que le décollage comme l'atterrissage sont désastreux : en cause, le revêtement des pistes n'est pas plat.

Pour les vols suivants, je choisirai soigneusement l'emplacement de décollage pour trouver, tant que faire se peut, le moins mauvais endroit suivant la direction du vent.

Le dimanche, contrôle des modèles à 8h et entraînement officiel à 9h45. Les deux se déroulent sans problème. L'après-midi, vers 16h, la cérémonie d'ouverture du championnat se déroulera sous une pluie fine. La traditionnelle fanfare et les discours sont de circonstance. Hélas pas de photos... piles déchargées.

La compétition se déroule sur deux pistes avec chaque fois trois juges par piste. Deux vols seront effectués sur chaque piste et on additionne le meilleur vol par piste, pour effectuer le classement des 15 pilotes qualifiés pour le Fly off.

Piste B lundi : premier vol officiel : je passe en 5^{ème} position. Sur les 4 concurrents avant moi, 2 prennent un essai ce qui fait que je passe 3^{ème} et par expérience, nous savons que passer dans les premiers d'un championnat n'est pas payant et cela se confirme : 966,70.

Piste A lundi après-midi, les conditions sont bonnes, les points ont monté durant la journée et le résultat est bon : 1040,23.

Piste B mardi après-midi, 2^{ème} vol. C'est le vol qu'il faut impérativement réussir pour accéder au Fly off, les conditions sont favorables et heureusement les points

Luc au démarrage de son moteur, aidé par Patricia



aussi : 1022,10.

Piste A mercredi, dernier vol éliminatoire, pas d'amélioration des points sur cette piste avec : 996,90.

L'addition des deux meilleurs vols donne un total de 2062,33 et donc une 11ème place qualificative pour les Fly off.

Pour le Fly off, les six juges se retrouvent ensemble sur une piste et 3 vols seront effectués par pilote, on reprend les deux meilleurs.

Les deux premiers vols seront mes meilleurs vols du Fly off et je termine à la 12ème place avec un total de 2071,82.

Comme vous l'aurez remarqué je ne détaille pas mes vols, on ne sait pas être juge et partie.

N'ayant pas de chef d'équipe, j'ai demandé à Jean-Paul Perret, chef d'équipe de la France, de me donner les informations sur mes horaires de vol par SMS. J'avais autre chose à faire que de passer mes soirées à des réunions de chef d'équipe. Certains jours nous devions nous lever à 5h30 du matin. Cela m'a beaucoup soulagé et pour le remercier, nous lui avons offert la bouteille de vin, français bien sûr, achetée sur place.

En ce qui concerne les premières places en acrobatie, le Slovaque Igor Burger gagne ce championnat d'Europe et c'est amplement mérité. Mis à part son dernier vol où il avait un peu plus de vent, il a effectué des vols avec très peu d'erreur, il est vraiment au-dessus du lot, l'écart avec le deuxième l'Allemand Richard Kornmeier n'était pour ma part pas assez important. La troisième place revient au Tchèque Jiri Vejmola.

Comme je vous le disais au début du rapport, nous n'avons pas vu grand-chose des autres catégories si ce n'est la finale de Team racing F2C qui fut de toute beauté. Ce sont deux équipes françaises et une équipe russe qui s'y retrouvent. L'équipe Française Ougen Thierry - Surugue Roland est la plus rapide mais ils devront faire un réglage de compression et vont perdre également du temps à un ravitaillement. De plus, ils se feront disqualifier pour avoir effectué plus de deux tours planés pour terminer leurs 200 tours.

Les deux autres équipes vont faire une course sans problème et chose incroyable elles font toutes deux le même temps au dixième de seconde près, en 6 minutes 24 secondes et 1 dixième (les centièmes étant corrigés avec la moyenne des 3 chronométreurs). Avoir deux premiers ex æquo pour championnat est du jamais vu: les Français Pascal et Georges Surugue et les Russes Sergey Andreev et Oleg Vorobiev.

A noter également les temps du premier en Vitesse F2A de Ken Morrissey représentant le Royaume-Uni qui, tout au long du concours, a amélioré ses résultats avec pour son quatrième vol une vitesse de 307,4 km/h, ce qui est un nouveau record du monde.

En combat F2D, 3 pilotes russes sont aux trois premières places, nous ne pouvons pas commenter les finales étant arrivé trop tard pour les voir.

Merci à toutes les personnes qui m'ont aidé pour ce championnat.

Luc Dessaucy

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

La Newsletter de l'AAM

La newsletter de septembre

- Prendre l'air, les manifestations et compétitions du mois
- La gestion des autorisations de terrains
- Le point sur les examinateurs et le brevet élémentaire de l'AAM - 8% de nos membres sont brevetés!
- Champion du Monde en maquettes FAI il y a 21 ans, Philip Avonds remporte les Jet World Masters 2011 avec son superbe Fouga Magister !
- Nos équipes en championnats FAI: F2, F3A et F3C. Pas de podium FAI pour les Belges cette année.

La newsletter d'octobre

- Numéro de fin de saison, peu de choses à commenter...
- Prendre l'air, les manifestations et compétitions du mois
- La gestion des autorisations de terrains
- Le point sur les examinateurs et les brevetés : 210 pilotes sont brevetés. Trois nouveaux clubs rejoignent les rangs courant du mois.

La newsletter spéciale «crise française»

Vers le 15 de ce mois d'octobre, de nombreux modélistes belges sont contactés par des email venant de France, qui tentent de nous convaincre de signer une pétition contre la Direction générale de l'aviation (DGAC) avec l'allégation que l'espace réservé à l'aéromodélisme se trouverait rétréci à 200m autour du poste de commande, suite à un projet de nouvelle réglementation. Nos renseignements révèlent que la mesure prise par l'administration française vise avant tout l'exploitation commerciale de petits UAV, et les dirigeants de la FFAM nous assurent qu'ils ont les contacts nécessaires avec leurs autorités pour immuniser la pratique de l'aéromodélisme de cette grave menace. Nous décidons d'avertir les lecteurs de notre newsletter de la situation, en émettant un numéro spécial.

Par la même occasion, l'utilité d'un canal rapide de communication avec nos membres fait ses preuves, car il s'est écoulé moins de 24h entre la décision de réaliser le numéro spécial et son arrivée chez tous ses destinataires...

La newsletter de novembre

Vu la date de mise sous presse, nous ne pouvons commenter ici son contenu...

RH

Après une saison de newsletters, voici venu le moment d'évaluer cette initiative. Le but était d'améliorer la communication entre l'AAM et ses membres. Pas mal de clubs ont répondu à l'appel en nous envoyant les adresses e-mail de leurs membres, ce qui nous a permis assez vite d'alimenter notre liste de distribution d'un millier d'adresses valides, en plus des nombreuses souscriptions en ligne effectuées directement par nos membres. Voici un petit résumé des envois des dernières newsletters :

| Mois | Temps d'envoi (sec) | Total | Mode texte | Mode html | Envois refusés |
|---------|---------------------|-------|------------|-----------|----------------|
| juin | 5 | 1086 | 51 | 1035 | 23 |
| juillet | 3 | 1003 | 21 | 982 | 6 |
| août | 7 | 990 | 9 | 981 | 5 |
| septem. | 8 | 1036 | 26 | 1010 | 5 |
| octobre | 3 | 1015 | 18 | 997 | 11 |

Dans cette newsletter, nous avons essayé d'informer les lecteurs sur les sujets qui nous semblaient les plus pertinents, comme par exemple:

- les événements aéromodélistes imminents (rencontres amicales, concours nationaux et internationaux en Belgique, etc.)
- l'évolution du douloureux dossier CTR
- les contacts avec la DGTA pour les terrains requérant le renouvellement de leur permis d'exploitation
- les résultats de nos équipes envoyées aux championnats

Nous avons tenté de laisser la parole aux clubs, mais cette initiative a eu peu de succès jusqu'ici.

Après ces quelques premiers mois, nous voudrions, par une petite enquête en ligne, évaluer votre degré de satisfaction à propos de cette newsletter en particulier, et de l'AAM en général. Cela vaut-il la peine de continuer ? Faut-il changer quelque chose à la forme, au contenu, ... ?

Vous pouvez tous exprimer votre avis en ligne par le biais de l'enquête sur <http://www.aamodels.be/enquete.htm>

Au plaisir de lire vos réactions,

DiEtEr

SPITZ Turbo

Brushless Motors



Spitz Turbo 15



Spitz Turbo 25



Spitz Turbo 40



Spitz 60



Spitz 90

Les moteurs brushless Spitz Turbo offrent un très haut rendement et peuvent motoriser des modèles jusqu'à 3000g.

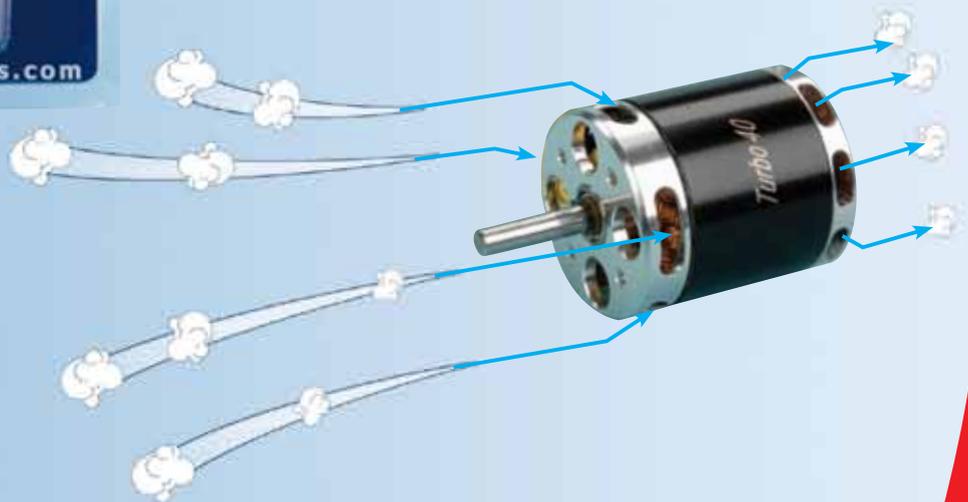


Combo set

Comprenant:

- Moteur B/L
- Contrôleur
- Carte de programmation
- Plateau d'hélice + fixateur
- Bâti-moteur avant
- Bâti-moteur arrière
- Visserie
- 2 axes de réserve

| | |
|-------------------------------|----------|
| # 85561 Spitz 04 | 60 Watt |
| # 85562 Spitz Turbo 05 | 80 Watt |
| # 85564 Spitz Turbo 08 | 120 Watt |
| # 85566 Spitz Turbo 10 | 170 Watt |
| # 85570 Spitz Turbo 15 | 200 Watt |
| # 85571 Spitz Turbo 20 | 240 Watt |
| # 85572 Spitz Turbo 25 | 350 Watt |
| # 85574 Spitz Turbo 30 | 470 Watt |
| # 85576 Spitz Turbo 40 | 515 Watt |



- Conception légère muni de 14 aimants Néodyme spéciaux générant un couple supérieur et permettant l'utilisation d'une gamme d'hélices d'un diamètre plus grand.
- Leur turbine HVFCV intégrée assure une ventilation constante de l'intérieur du moteur et un refroidissement du stator et des aimants. Ce procédé garantit une stabilité de température et un meilleur rendement pendant le vol.
- L'axe cémenté de 4 et 5mm tourne sur 3 roulements à billes de qualité
- Les moteurs Spitz Turbo sont livrés avec un bâti moteur, deux adaptateurs d'hélice frontal et arrière ainsi que deux axes de rechange.
- Les moteurs sont livrables seul ou en version Combo avec leur contrôleur approprié.

copyright © 2011 BMI

www.bmi-models.com - Fax: 0032 3458 1373 - vente exclusive aux détaillants



eRCMARKET.com

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



robbe
MODELLSPORT

RCLogger®

Eflite
ADVANCING ELECTRIC FLIGHT

Nous vendons les
meilleures marques
aux meilleurs prix!

Mikado
Modellhubschrauber

Beam
Beautifully Engineered Fiction Machine

OptiFUEL

TOMBOLA

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

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

TOUT LE MONDE GAGNE

RCMarket SPRL | Kasteelstraat 27, 1560 Hoeilaart | www.ercmarket.com
sales@ercmarket.com | Tel: +32 (0)486 80 80 80 | Fax: +32 (0)2 416 61 11

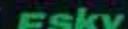
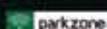


MCM SKYSHOP



LE SPÉCIALISTE DE L'AÉRIEN R/C À BRUXELLES

PLUS DE 120 MARQUES ...



www.mcmshop.com

400 m²
showroom



400 m² dédiés au modélisme
Avions, autos, hélicos, slot, bateaux ...

15
1996-2011

Accès rapide & facile!

VENEZ DÉCOUVRIR
NOTRE MAGASIN...

Ring (RO/E19) / Sorbe 20 / 100 m
Steenweg naar Aalstberg 905
1654 Huzingen - Belgique
12 places de parking
Ouvert du lundi au samedi
de 10.00 à 18.30 non-stop
Tél. : +32 2 376 24 05
Email : info@mcmshop.com



MCM RACING



LA RÉFÉRENCE EN AUTO R/C DEPUIS +15 ANS

PLUS DE 150 MARQUES ...



www.mcmracing.com



Venez vous faire voir!

Création - Impression
Sticker - Lettrage - Bâche
Cadeau d'affaires

120 pixels

Venez
vous
faire
voir!

Création

Logo, slogan... Votre image de
marque mise en forme et en mots

Impression

Donnez-nous toutes vos impressions même les
grands formats ...

Sticker

Tout format, toute quantité,
tout support, même sur le sol ...

Lettrage

Vitrine magasin, véhicule, tout support.

Bâche

Petite ou grande, la bâche s'étend partout ...

Panneaux

Pour foires, enseignes, chantier, ...

Cadeau d'affaires

Tous les cadeaux, du bic au parapluie,
gadget, montre, broderies, ...

André BELLE

0477 182 177

Rue St Marcoux 4

5651 Laneffe

andrebelle@120pixels.be

Fabrice DECOBECK

0477 528 243

rue d'Hérinnes, 26

7850 Enghien

info@120pixels.be

www.120pixels.be



EXPO 2012

Aéromodélisme

Entrée libre

Modèles anciens + Moteurs

11 & 12 février 2012

Hôtel de ville de Wavre de 9 à 17 heures

Maxi bourse d'échange

Réservations : 010 86 04 01 Secrétariat: 02 269 80 24 www.aeroclubwavre.be

Inter-clubs
indoor
Mons



8 heures indoor de Frameries

Dimanche 19 février 2012

De 10 à 18 heures, non stop, une journée
complète consacrée au vol indoor.

On ne change pas la formule, bonne humeur, vols libres,
petit concours hélicos, possibilité de manger à midi
(réservation sur place) Un apéro sera offert aux pilotes.
Paf : 7 € (15 € avec le repas) Pour infos : 0475/62.73.66

Salle Max Audain, 3 rue du Chapitre à 7080 FRAMERIES

Passage du brevet élémentaire au Model Club Terre-Franche

Le 7 août dernier, Roger Lebrun, examinateur fédéral, s'est rendu au Modèle Club Terre Franche à Longueville pour y faire passer le brevet élémentaire AAM à 3 des membres du comité. Ceux-ci souhaitent également se faire certifier à leur tour comme examinateurs dans le but de faciliter l'accès au brevet pour les membres du club.

Après avoir fait plus ample connaissance avec Roger, dont il faut saluer la courtoisie, nous nous sommes tout d'abord focalisés sur l'épreuve théorique. Soulignons que l'accent est mis avant tout sur le **respect des règles élémentaires de sécurité**. Cette notion recouvre d'abord la **sécurité des personnes** : veiller à ne pas se mettre en danger soi-même et ne pas faire courir de risques inutiles à autrui (autres modélistes, spectateurs, conducteurs de véhicules de passage aux abords du terrain, pilotes d'aéronefs grandeur survolant le terrain ou ses alentours, ...) Il faut aussi penser à la **sécurité des biens** : véhicules, modèles, aéronefs grandeur éventuels, ... Il ne s'agit certainement pas d'appliquer brutalement et sans discernement les textes législatifs régissant la pratique de notre hobby (à savoir, principalement, la circulaire de la Direction Générale Transport Aérien, l'Arrêté de la Région Wallonne et le règlement d'ordre intérieur du club). Le but est avant tout de **connaître les exigences essentielles des textes réglementaires** et, ensuite, de les **appliquer de manière pragmatique**.

Nous avons fait part à Roger de la remarque constructive suivante. Admettons qu'un modéliste passe son brevet avec un « trainer » tout simple et qu'il évolue ensuite vers un modèle plus pointu qu'il ne maîtrise pas. Il pourrait alors devenir un danger public, bien qu'étant titulaire du brevet. D'après Roger, il appartiendrait aux responsables du club de raisonner le modéliste en question et, au besoin, de faire appel à lui, en tant qu'examinateur fédéral.

Après l'épreuve théorique, le passage du brevet comporte un **contrôle technique du modèle où l'accent est encore une**

fois mis sur la sécurité. Rien ne sert d'avoir un matériel « dernier cri » s'il est monté sans un minimum de rigueur.

Enfin, l'épreuve pratique comporte 2 vols. Le premier ne comprend que des **manœuvres ultra-simples** (aucune figure acrobatique) **que tout pilote peut réussir à condition qu'il évolue de manière sûre**. Les épreuves sont bien sûr différentes en fonction de la catégorie (avion, planeur ou hélico). Le second vol consiste en une simple simulation de retour au sol en cas d'urgence, là encore dans le but de **démontrer que l'on est capable de gérer une situation urgente en toute sécurité**.

Les 3 candidats, qui ont été reçus sans difficulté, voudraient conclure en affirmant que ce brevet n'est certainement pas qu'une simple formalité mais reste **accessible à tous**, vu la simplicité des épreuves en vol. Aucune figure de voltige ne figure au programme ! **Tout au plus, faut-il avoir la volonté de prendre connaissance de la réglementation, d'effectuer ses montages proprement et ne pas piloter n'importe comment, sans se soucier des autres**.

Pour terminer, ne voyons surtout pas ce brevet comme une contrainte mais comme une reconnaissance de notre aptitude à piloter nos modèles de manière responsable !

Michel Pollyn, Secrétaire MCTF

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€.

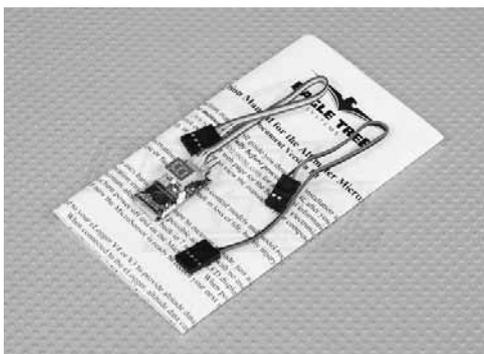
Une 2200 mAh
en 30 C et 3S
21,99 €

Site partenaire www.rc4all.eu **IGYDOM**

En bref



La hauteur actuelle de votre modèle équipé en Spektrum est affichée en temps réel sur votre I-Phone



Ci-dessus, un module altimètre embarqué de Eagle Tree

Ci-dessous, un module variomètre embarqué de Eagle Tree



Altimètre sur votre I-phone

On n'arrête pas le progrès ! La société Spektrum a bien compris tout l'intérêt de la télémétrie, à savoir possibilité de retransmettre au sol des informations sur les paramètres actuels de vol du modèle, radiocommandé en 2.4GHz. Mais plutôt que d'afficher les informations sur l'écran, nécessaire-

ment limité de l'émetteur, et que le pilote, très occupé à piloter son engin, n'a pas toujours l'occasion de consulter, Spektrum a réalisé un module à brancher sur un I-Phone, un I-Pad ou un I-Pod Touch. Cela permet à l'aide du pilote ou à son coach de consulter ces information,

pour les transmettre de vive voix à son pilote. Le système permet bien entendu aussi l'activation d'une alerte lorsqu'un des paramètres est atteint, par exemple l'altitude actuelle du modèle. Bien utile pour les vols en CTR civiles, où il est désormais obligatoire de s'équiper d'un

système d'alerte une fois l'altitude maximum atteinte. Pour information, le module « altimètre embarqué » de Spektrum, compatible avec les radios à partir de la DX7, est affiché à 42.99 \$ sur le site de la firme.

Source: une pub reçue par email

Télémétrie pour tous...

Chez Hobbyking.com, on trouve la gamme des accessoires de télémétrie FrSky qui comportent, côté modèle, un "hub" destiné à recevoir divers senseurs, comme un module GPS, un module variomètre, la mesure de tension, etc. Dans la

gamme Quantom, on trouve aussi les modules accéléromètre et altimètre, et dans la gamme EagleTree, le senseur d'altitude et le tube de Pitot font partie des accessoires les plus populaires. Etant donné leurs spécificités, les dispositifs de ces diverses origines ne sont pas toujours mutuellement compatibles. Il est donc bon de lire attentivement leurs catalogues, de fouiller les forums et de lire les "howto" avant de se décider.

Il existe aussi des variomètres "parlants" à retransmission comme le Sky Assistant de PitLab, une société incontournable en matière d'"intelligence embarquée". L'Alti76 de Stéphane Benard, créé il y a plus de dix ans, est encore d'actualité, mais des dispositifs beaucoup plus discrets ont fait leur apparition, notamment pour couper automatiquement le moteur une fois une certaine altitude atteinte ou fournir une information sur la hauteur atteinte, comme les produits de Soaring Circuits (le CAM et le RAM3 valent d'être examinés). Pour plusieurs systèmes de télémétrie, la radiocommande de l'avion est indépendante du dispositif de télémétrie. On peut donc très bien voler en 35MHz et télémétrer... en 2.4 GHz

Robert - OO-AH1

Un accessoire fantastique pour la double commande

J'ai trouvé ceci sur le site http://www.hobbyking.com/hobbyking/store/_18703_Wireless_Buddy_Box_System_Dual_RX_Controller.html

Il s'agit d'un "aiguilleur" monté derrière deux récepteurs Rx1 et Rx2. Un canal spécifique de l'ensemble principal sera utilisé pour commuter l'aiguilleur.

Avec ceci, on peut se lancer dans l'apprentissage "double commande" pour 15\$... avec simplement 2 récepteurs pouvant être de marque et type différents! (ex: Futaba-2.4Ghz et MPX-41hz. ou autres car on peut tout mélanger). Les deux récepteurs sont montés dans l'avion via l'accessoire en question et bien sûr, du côté des pilotes, il faut les deux émetteurs correspondants, sans aucune liaison filaire inter-radio. Le récepteur "maitre" dispose d'une voie de commutation permettant l'activation, soit de la radio de l'élève, soit de celle du prof. !

Très ingénieux!!! et ça résout pas mal de problèmes d'écologie dans les clubs.

Pol-Henri TIRTIAUX

La maîtrise du bruit

C'est l'automne, la chute des feuilles se fait sans bruit

A tous les clubs affiliés à l'AAM,

Il est grand temps de vous rappeler de me faire parvenir vos relevés de mesure de bruit que vous avez effectués cette année au sein de votre club.

La fin du ramassage des feuilles est prévue pour la fin décembre afin que je puisse collectionner tous les résultats, compiler les valeurs des mesures, faire les calculs et compléter le tableau de synthèse annuel.

Certaines feuilles de relevés sont déjà arrivées mais trop peu par rapport aux années précédentes. La fiche de relevé est téléchargeable sur le site web de la fédération AAM. Il suffit de la remplir et de me la faire parvenir à ma seule et unique adresse de travail : serge.vassart@skynet.be

Quelques conseils :

- éviter de scanner des feuilles manuscrites, cela est souvent illisible et cela complique fort ma tâche.
- Même si vous n'avez pas de connexion internet valide, il est toujours possible de demander à un membre de votre club de télécharger le bon fichier et de me l'envoyer.
- Il n'est plus nécessaire de me faire parvenir les résultats des années précédentes sauf si vous aviez omis de le faire – je corrigerai et compléterai le tableau de synthèse final avant publication.

Je vous rappelle que les fiches de mesures du bruit pour chaque avion thermique sont disponibles sur simple demande. Vous ne devez pas en « fabriquer » ou en imprimer vous-même. Mais donnez-moi une adresse valide pour l'envoi : j'ai eu quelques mauvaises expériences de renvoi de cartes pour mauvaise adresse surtout quand le demandeur n'est pas la personne de contact signalée dans la base de données des clubs de l'AAM ou qu'on ne fait pas suivre l'envoi à la personne responsable de la mesure du bruit dans le club demandeur.

Cette fin de saison, des demandes d'achat de sonomètres me sont parvenues.

J'ai répondu à ces demandes. Pour rappel, le principe de fonctionnement est le suivant : vous me demandez un sonomètre, je vous demande de payer la somme à l'AAM et quand le trésorier me fait savoir avoir reçu votre paiement, j'étalonne le sonomètre, je lui attribue une fiche de suivi et d'étalonnage, un rappel des principes de base pour effectuer des mesures correctes et je vous l'envoie (sans frais postaux). Il vous suffira ensuite de venir l'étalonner chaque année lors de l'Assemblée Générale des Clubs de l'AAM mais je suis disposé à vous l'étalonner en toute autre circonstance.

Le prix des sonomètres varie de quelques euros en fonction du nombre d'appareils que je commande et des réductions ou remises qu'on veut bien me faire. Même si cela a perturbé certains, il n'y a pas la moindre prise de bénéfice sur cette opération !

Pour répondre à quelques questions récemment reçues par mail, les sonomètres à cadran avec aiguilles sont totalement dépassés et impossible à étalonner de façon correcte. Les sonomètres vendus dans les grandes surfaces de bricolages ne conviennent pas non plus même s'il est tentant de les acheter vu leur prix moindre de quelques euros. Ils font des mesures de moins bonne qualité, ne sont pas de la classe d'appareil de mesure exigée par les autorités, n'ont en général pas de système d'étalonnage ou ne sont pas compatibles avec l'étalon de l'AAM. Bref beaucoup de raisons pour éviter ces appareils. Néanmoins, je reste ouvert à ce qui apparaît sur le marché et si un appareil ayant toutes les bonnes qualités est mis en vente à moindre prix, je le teste et il deviendra recommandable pour les prochains acheteurs. Tous les essais effectués récemment sont restés infructueux.

Lors de la prochaine réunion de l'AG des clubs AAM, je serai comme chaque année à votre disposition pour étalonner les sonomètres et répondre à toutes vos questions.

Salutations modélistes,

Serge VASSART
Coommission « Bruit » AAM



Kerswap Day 14 août 2011



Quelques huit mois seulement après la création de la Sam Belgium et malgré la météo maussade de ces derniers jours, la programmation de notre rencontre restait d'actualité. Quelques pilotes ont eu peur de faire de longs trajets vu la météo pas très encourageante, mais, vers 9h30, la pluie a cessé de tomber et une douzaine de courageux se sont rapidement inscrits. Petit briefing du président SAM pour expliquer le déroulement de la journée (pas de tirage au sort ni de groupe comme cela se pratique dans toute les rencontres SAM) chacun effectue sa série de vols dans un temps donné. Pour l'avant- midi deux vols à leur convenance étaient programmés. Un léger décalage pour le repas de midi nous a permis de faire trois vols.

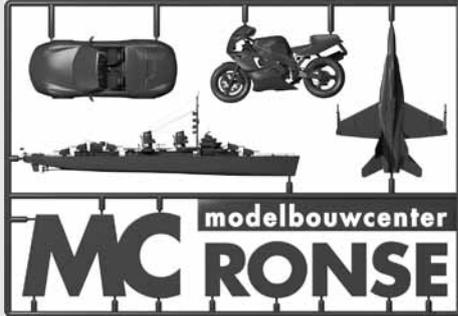
Chacun se trouve un chronométrateur, les points du vol sont indiqués sur une carte qui est remise pour l'encodage au secrétariat puis rendue directement au pilote pour son deuxième tour, et ainsi de suite. Seule contrainte ce sont les fréquences radio mais avec le 2,4 giga cela devient de plus en plus facile à gérer. La météo devient au cours de la journée de plus en plus clémente et malgré les 4 tours prévus et terminés, plusieurs pilotes demandent de continuer le concours tellement ils prenaient plaisir à faire voler ces modèles antiques. Les meilleurs temps avoisinaient les 8 minutes sur les 15 prévues mais avec une telle météo : pas de pompe en vue c'est déjà en soi une belle performance.

Pour cette première rencontre Old Timer, quelques sponsors nous avaient offert plusieurs lots : Bellair kit Angleterre, Chris Chouffe, la Brasserie de Chimay, Hollein Allemagne. Gil Morris, concepteur du modèle en 1941, nous a envoyé un diplôme remerciant le premier de la rencontre (j'entretiens des contacts réguliers avec lui). Je joins à la présente son commentaire suite à l'envoi des photos de la rencontre. Chacun est rentré chez lui avec un modèle « Short kit », cela ne sera pas ainsi à chaque rencontre, mais pour une première nous avons voulu marquer cette journée exceptionnelle. Pour certains pilotes c'était un retour aux sources bien agréable et tous sont repartis enchantés de cette journée.

Les projets sont : dans un avenir proche, les 3 et 4 septembre, les (déjà) 3^{ème} «Old Timer Day » sur notre terrain CRPAL. Tous les possesseurs d'Old Timer ont été cordialement invités à venir exposer leurs modèles et, en fonction du temps, des démonstrations en vol ont été effectuées toute la journée. L'an prochain, l'organisation de la 2^{ème} rencontre SAM et nous étendrons cette compétition à d'autres modèles (il existe une multitude de catégories).

Notre groupement n'a pas l'intention de créer une nouvelle section qui organiserait des concours répartis sur l'année. Il y a déjà assez de formules différentes reprises au calendrier de la fédération.



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

Notre démarche et le but principal de notre groupement « Belgian Old PAL's » est la préservation et la remise en valeur de modèles antérieurs à 1951 et croyez moi il existe une multitude de plans et Short kit.

Le comité se tient à votre disposition et si l'un ou l'autre modèle vous intéresse, il peut vous diriger vers les différents sites où toutes ces informations sont disponibles. Le site de la Sam Belgium entre autres, bien qu'à ses débuts, est déjà bien fourni pour répondre à beaucoup de questions.

S'il vous en dit, rejoignez-nous. Nos rencontres ont pour but les retrouvailles entre amis. Personne ne se prend la tête, discussions et bonne humeur sont les seules choses qui nous intéressent et quel plaisir de reconstruire et de faire voler ces anciens modèles.

J'ai, avec une petite équipe, participé cette année à une grande rencontre Old Timer qui se déroulait à San Marin (il y avait 130 participants pour 295 modèles tous plus beaux les uns que les autres). Je peux affirmer que l'ambiance qui a régné à Anthisnes ce dimanche était la même qu'à

San Marin. Pour info, la prochaine grande rencontre européenne se déroulera en Slovaquie en Juin 2012 et nous espérons que la Belgique y sera bien représentée.

Je remercie mon club le CRPAL qui a accepté de parrainer notre groupement et a bien voulu mettre cette date supplémentaire à son calendrier ; merci aussi à tous les bénévoles du club qui ont aidé à l'organisation de cette rencontre ; merci également à André Audrit notre coordinateur, Paul Jeral notre photographe, Johan Neuhaert pour les contacts avec les néerlandophones, notre rapporteuse Marianne et évidemment notre membre d'honneur Jean-Pierre.

Yves Bourgeois, Président SAM

Congratulations, Yves and thank you very much for all the pictures. I think it was a great success! I would have loved being there for it. I've never seen so many Kerswaps and friendly faces at one time. I feel very proud. Best wishes to all of you.
 Gil.



Visitez
www.hobbyfun.be

Sebart
 di Sebastian Schuster

Futaba

SPEKTRUM

MULTIPLEX
 ModellSport GmbH & Co. KG

robbe
 modellsport

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

Eflite

Graupner
 Innovation im Modellbau

BMI

AXI

parkzone

ALIGN

JAMARA



Championnat du monde F3C à Calcinatello di Calcinato, Italie 2011

Guy Vanderschelden

Cette année, Wolfgang Wiesner, Jos Kenens et moi-même avons décidé d'aller au Championnat du Monde. Seule condition : être valablement sélectionné en atteignant au classement du championnat national le seuil des 50% du classement du dernier championnat mondial. Chacun avait son matériel, c'est-à-dire au moins un hélicoptère et nous n'avions plus qu'à

voyage se passait tranquillement jusqu'à une surchauffe du moteur de ma vieille Peugeot (12 années et 310.000 km). Eh bien, j'ai déjà eu cette expérience en Slovénie il y a 2 ans, verser un peu d'eau et en avant. Juste après le virage, où nous nous étions arrêtés, se présente l'entrée du Gothard qui a 17 km de long avec très peu de possibilités d'arrêts! De plus

Notre équipe lors du défilé d'ouverture



nous entraîner pour atteindre cette limite. Thumaide venait encore un peu trop tôt mais à Haneffe le 15 mai tout va beaucoup mieux, oui, nous avons été sélectionnés! Tout est prêt, inscriptions, paiements, planification de l'itinéraire, hélicos, etc. Nos pensées étaient déjà en route pour l'Italie. Le 18 août, Jos et moi sommes partis en voiture vers Calcinatello. Nous avons choisi de passer par la Suisse et donc le tunnel du Saint-Gothard. Le



il faut encore compter une augmentation de 10 °C dans le tunnel ! Nous arrivons enfin, avec des températures caniculaires de 38 à 40°C!

Un championnat commence toujours avec l'enregistrement des modèles et une journée d'entraînement officielle pour découvrir le terrain. A la journée d'entraînement, j'étais très en forme et j'accomplis un bon vol. Wolfgang, je l'ai trouvé un peu moins à son affaire et Jos était sur la bonne voie. Lors de la cérémonie d'ouverture, il fallait chercher un peu d'ombre car le soleil tapait implacablement. Nous avons eu un vol synchrone de cinq ULM de type ailes basses. Très agréable et avec des fumigènes aux couleurs italiennes. La classe !

Après cela, le championnat pouvait commencer.

Wolfgang, arrivé cinq jours plus tôt que nous avec sa famille, s'était déjà un peu adapté à la chaleur et avait fait la connaissance de nombreux pilotes. Pour ma part, ce n'était pas mon premier championnat international et j'étais heureux de retrouver de nombreux amis. Normalement pour un championnat il est toujours bon de s'entraîner, mais il fallait se faire violence pour sortir! Et il n'y a pas vraiment d'entraînement.

Dimanche, premier jour des vols officiels, j'ai été le premier à commencer ; le stationnaire se passe assez bien mais lors du pull-back et du tonneau, tout tourne mal. Pendant le pull-back, la queue de l'hélico se dérobo et le tonneau tourne en... eau de boudin. Et comme vous le savez probablement, en Belgique, cela allait toujours mieux ...

Jos passe en 22^{ème} position et souffre d'un rotor de queue récalcitrant, ce qui s'est avéré être causé par un servo cassé. Donc, mettre ce modèle de côté et sortir le modèle B, celui-ci était prêt depuis très peu de temps. En plus, c'est un électrique, ce qui était relativement nouveau pour Jos. Après quelques ennuis mineurs, le modèle est opérationnel mais il y avait évidemment un peu de stress qui s'était ajouté

Wolfgang passe en 33^{ème} position ; c'est pour lui sa première expérience au niveau mondial. Il tremblait comme un feuille mais gérait bien la situation, je dois dire. Cette première s'est avérée, en fait, être un de ses meilleurs vols du championnat.

2ème jour: J'ai volé environ au même niveau que le premier jour, avec toujours les deux figures mentionnées ci-dessus... en dessous de tout, 122,5 pts! Jos a jeté son modèle B dans la bataille et termine avec 108pts. Wolfgang ne peut conserver le même niveau que la veille (il tremblait



Passage des ULM d'honneur pendant la cérémonie d'ouverture

déjà beaucoup moins !) et doit se contenter de 165,5 pts.

3^{ème} jour: Je me sentais beaucoup mieux et commençais à m'habituer à la chaleur ; un vol à 142,5 pts. Jos est dans un meilleur jour et arrive à 133,5 pts. Pour Wolfgang, ce fut son meilleur vol avec 196,5 pts.

4^{ème} jour: Le courage était dans mes chaussures parce qu'ici en Italie, je n'arrive pas à passer ces deux foutues figures et je fais 133,5 pts. J'étais donc frustré par les résultats obtenus. Jos essaye de sortir le meilleur et reçoit une cote de 124pts. Wolfgang, avec seulement 176,5 pts est, à mon avis, mal payé pour le vol vraiment



Le podium : uniquement des japonais !

très agréable qu'il a effectué. Mais oui, son propre enfant est toujours le plus beau, n'est-ce pas ?

Après ces vols de qualification commencent les Fly-Offs entre les 15 mieux classés. On va désigner les meilleurs pilotes du Monde ! La météo : «chaud», 40 °C et presque pas de vent ; tout ce qu'il faut donc pour effectuer des vols parfaits dont nous ont gratifié les Japonais, Italiens, Suisses et un jeune inconnu coréen. Ce fut un championnat « Made in Japan » puisque les 4 premiers sont Japonais. Il

Il y a toujours un grand nombre de superviseurs et de gens d'usine qui accompagnent les pilotes japonais.

Mais Hiroki Ito reste tout de même un phénomène avec son contrôle total de son hélicoptère, vos cheveux se dressent sur la tête quand il se produit! Malheureusement, Ito ne vola pas dans le vent comme les Américains qui ont été malchanceux ; quand ce fut à leur tour, des vents violents se sont levés et ils ont perdu de précieux points, avec même un crash en autorotation par Curtis Youngblood.

Le classement final pour les petits Belges : sur 69 pilotes, Wolfgang 44^{ème}, Guy 64^{ème} et Jos 67^{ème}

Dans l'ensemble un très beau championnat parfaitement organisée (la quatrième fois) avec tous ce qu'il faut autour. Incompréhensible comment pour 55 € par jour ils offrent une pension complète.

La nourriture était abondante et délicieuse (buffet), l'hôtel à un petit 10 km du terrain, à 15 km du Lac de Garde. Tout était présent

Le bonheur de ces dames, se faire photographier avec «les plus grands»



À gauche, le «Grand Ito»(1,55m)



Lors du banquet, Giovanni s'est bien intégré à l'équipe d'animation....

pour être confortable.

Un détail important, qui n'a pas été correct, lors de la cérémonie d'ouverture et de clôture tout était en italien avec quelques phrases seulement en anglais.

Notre juge belge Giovanni Lo Furno s'est bien amusé lors du banquet de clôture... et nous aussi, bien sûr !

Ce fut l'un des plus beaux championnats auxquels j'ai participé, à moins que Gonda y ait été pour quelque chose ?

Guy Vanderschelden, pilote et chef d'équipe



Statistiques de l'AAM en 2011

| | Nom du club | Totaux 2010 | Sympatis. | Juniors | Seniors | Totaux 2011 | Différence |
|----|-------------------------------------|-------------|-----------|------------|-------------|-------------|------------|
| | Bruxelles Capitale | | | | | | |
| 1 | Cercle aéromodéliste Les Aiglons | 10 | 3 | | 8 | 11 | 1 |
| 2 | The Mosquitos | 10 | | | 13 | 13 | 3 |
| | Indépendants | 2 | | | 0 | 0 | -2 |
| | | 22 | 3 | 0 | 21 | 24 | 2 |
| | Brabant wallon | | | | | | |
| 3 | Aéro-club Ixellois | 70 | | 7 | 56 | 63 | -7 |
| 4 | Aéro-club Wavre | 56 | | 6 | 53 | 59 | 3 |
| 5 | Belcoptère | 38 | | | 42 | 42 | 4 |
| 6 | Club Capitaine Aviateur Luc Mommer | 106 | | 10 | 109 | 119 | 13 |
| 7 | FF 2000 | 37 | | 2 | 34 | 36 | -1 |
| 8 | Jeune Aéro-club | 42 | 2 | 5 | 38 | 45 | 3 |
| 9 | Les Jardins du Modélisme | 115 | | 8 | 112 | 120 | 5 |
| 10 | Model Club Heli Bellule | 18 | | 1 | 5 | 6 | -12 |
| 11 | Model Club Leuzois - Nivelles | 25 | | 2 | 22 | 24 | -1 |
| 12 | Modèle Club Terre Franche | 33 | | | 29 | 29 | -4 |
| 13 | R. C. Air Club "Les Alouettes" | 24 | | 3 | 21 | 24 | 0 |
| | Indépendants | 3 | | | 3 | 3 | 0 |
| | | 567 | 2 | 44 | 524 | 570 | 3 |
| | Namur | | | | | | |
| 14 | Aéro Mod. Club Exocet Rognée | 27 | | 4 | 23 | 27 | 0 |
| 15 | Aéro-club Les Faucons | 31 | | 4 | 24 | 28 | +3 |
| 16 | Exocet Club Hemptinne | 33 | | 2 | 39 | 41 | 8 |
| 17 | Group Captain Hubbard | 25 | | 4 | 18 | 22 | -3 |
| 18 | Haversin Air Sports | 13 | | | 16 | 16 | 3 |
| 19 | Les Accros du Servo | 49 | | 2 | 49 | 51 | 2 |
| 20 | Model Club Andennais | 45 | | 1 | 37 | 38 | -7 |
| 21 | Model Club de la Meuse (Franière) | 82 | | 4 | 78 | 82 | 0 |
| | Indépendants | 1 | | | 1 | 1 | 0 |
| | | 306 | 0 | 21 | 285 | 306 | 0 |
| | Liège | | | | | | |
| 22 | Aero und Modellclub "Feuervogel" | 17 | | 1 | 19 | 20 | 3 |
| 23 | Avia Club Eupen | 26 | | 2 | 30 | 32 | 6 |
| 24 | Blériot Club Verlainne | 24 | | | 22 | 22 | -2 |
| 25 | Centre Aéromodéliste de Pepinster | 15 | | 3 | 12 | 15 | 0 |
| 26 | Club d'Aéromodélisme Les Busards | 34 | | 3 | 29 | 32 | -2 |
| 27 | Club de Modélisme Les Vanneaux | 46 | | 1 | 17 | 18 | -28 |
| 28 | Country Flyer (Sankt Vith) | 22 | | 7 | 19 | 26 | 4 |
| 29 | La Chouette | 40 | | 6 | 32 | 38 | -2 |
| 30 | Les Aigles-Battice | 76 | | 7 | 74 | 81 | 5 |
| 31 | Les Faucheurs de Marguerites | 29 | 6 | 5 | 21 | 32 | 3 |
| 32 | M.F.C. Milan 90 E.V | 18 | | 3 | 11 | 14 | -4 |
| 33 | Piper Club | 49 | | 3 | 45 | 48 | -1 |
| 34 | Royale Herstal Petite Aviation | 80 | | 6 | 83 | 89 | 9 |
| 35 | Royale Petite Aviation Liégeoise | 176 | 52 | 38 | 69 | 159 | -17 |
| 36 | Spirit of St Louis | 45 | | 5 | 34 | 39 | -6 |
| 37 | Vol de Pente des Trois Frontières | 38 | | 1 | 35 | 36 | -2 |
| | Indépendants | 0 | | | 0 | 0 | 0 |
| | | 735 | 58 | 91 | 552 | 701 | -34 |
| | Luxembourg | | | | | | |
| 38 | Aéro Model Club Les Libellules | 19 | 1 | | 17 | 18 | -1 |
| 39 | Altitude 480 | 26 | | 3 | 23 | 26 | 0 |
| 40 | Club Aéromod. de Tintigny | 32 | | 5 | 20 | 25 | -7 |
| 41 | Club Aéromod. de Villers-la-Loue | 19 | | 0 | 19 | 19 | 0 |
| 42 | Hirondelles Model Club | 43 | | 6 | 32 | 38 | -5 |
| 43 | Model Air Club Athus Messancy | 58 | | 2 | 48 | 50 | -8 |
| 44 | Model Air Club des Ardennes | 13 | | 1 | 14 | 15 | 2 |
| 45 | Model Club Famenne | 41 | | 6 | 36 | 42 | 1 |
| | Indépendants | 2 | | | 2 | 2 | 0 |
| | | 253 | 1 | 23 | 216 | 240 | -13 |
| | Hainaut | | | | | | |
| 46 | A.S.A. Bauffe | 62 | | 4 | 58 | 62 | 0 |
| 47 | Aero Model Club Enghien | 27 | 1 | 4 | 40 | 45 | 18 |
| 48 | Aéro Model Club Eole Mouscron | 128 | | 12 | 115 | 127 | -1 |
| 49 | Aéro Modélisme Comines Air | 62 | 3 | 3 | 46 | 52 | -10 |
| 50 | Aéro-club José Blairon | 21 | 0 | 3 | 20 | 23 | 2 |
| 51 | Air D'United | 15 | | | 14 | 14 | -1 |
| 52 | Airfield 34 | 25 | 3 | 2 | 23 | 28 | 3 |
| 53 | Albatros Club Gerpennes | 57 | | 3 | 59 | 62 | 5 |
| 54 | Assoc. d'Aéromod. du Sud Hainaut | 38 | | 4 | 41 | 45 | 7 |
| 55 | Club Aéromodéliste Estinois | 28 | | 3 | 23 | 26 | -2 |
| 56 | Club d'Aéromod. "Les Cigognes" | 12 | | | 16 | 16 | 4 |
| 57 | Equipe Acro Belœil | 49 | | 3 | 43 | 46 | -3 |
| 58 | Inter Clubs Indoor de Mons asbl | 2 | | | 5 | 5 | 3 |
| 59 | Model Club du Chauffour | 66 | 2 | 5 | 53 | 58 | -8 |
| 60 | Model Club Havay | 34 | | 5 | 36 | 41 | 7 |
| 61 | Petites Ailes Frontière | 51 | | 18 | 32 | 50 | -1 |
| 62 | Plein Ciel - Jurbize Aerobatic Club | 3 | | 1 | 2 | 3 | 0 |
| | Indépendants | 2 | | | 0 | 0 | -2 |
| | | 682 | 7 | 70 | 626 | 703 | 21 |
| | Totaux | 2565 | 71 | 249 | 2224 | 2544 | -21 |



AASH : Un club hors norme... se met aux normes

26.02.2011

Ce petit article est destiné à remercier les bénévoles de tous les clubs, en particulier ceux de l'AASH.

En disant « **hors norme** », ce sont surtout les bénévoles du club qui sont visés et, à travers eux, le club lui-même, car une association quelle qu'elle soit a besoin du bénévolat pour exister. Si on en rajoute un peu (du bénévolat) cela permet d'aller au-delà du minimum nécessaire dans les travaux d'entretien et organisations d'évènements, l'Association prend alors un « **A** » majuscule et acquiert véritablement une âme.

2011 sera une année exceptionnelle pour l'AASH, commençant par l'assemblée générale en début d'année.

Durant cette assemblée, deux projets sont soumis : la pose d'un filet de protection d'une hauteur de 2 m (obligatoire depuis déjà de nombreuses années...) ainsi que la construction d'un préau jouxtant notre chalet..

Le filet de 2 m s'impose car la venue sur le marché aéromodéliste du « ready to fly » est la porte ouverte à tous, avec le risque de voir des pilotes non confirmés utiliser des machines de plus en plus grosses, rapides et dangereuses. Il y a 25 ou 30 ans, tout se faisait pas à pas : un pilote ne pouvait s'équiper de gros modèles qu'après avoir franchi les étapes de l'apprentissage et avoir acquis une certaine expérience. J'encourage donc tous les clubs à s'équiper d'un tel filet si



les contraintes du terrain l'exigent (limite des 40 m...).

Le préau permettra à tous les membres de trouver rapidement un abri pour les modèles, de confectionner ou servir des repas sans crainte de la pluie, etc...Ce projet ouvre la porte aux discussions et comme dans tout projet, deux opinions se dégagent : les « contre » et les « pour »....

Les « contre » : Trop de risques financiers pour le club, que fait-on si on doit changer de tondeuse, on a toujours fait sans... etc.. etc...

Du côté des « pour », on voit surtout l'aspect pratique, les avantages à long terme, la facilité apportée durant les organisations..., de plus, la santé financière du club est correcte...

La tondeuse ?? : Cela peut se louer, se prêter; ou on peut même faire comme au début : venir à 4 ou 5 avec chacun sa petite chignole personnelle (bénévolat....)

On passe donc au vote et les deux projets sont acceptés.

Le club compte pour l'instant 55 % de membres qui donnent régulièrement de leur temps, ce qui démontre que l'ambiance générale est excellente. A ces 55 % il faut ajouter les épouses, parents et amis des membres qu'ils savent également persuader de venir aider.

Aujourd'hui, le préau est terminé ainsi que le filet de sécurité. Les dépenses sont déjà apurées (Août 2011).

Grâce à la générosité de nos bénévoles, nous avons pu organiser en 2011 :

- Le réveillon de fin d'année
- Un souper fromages
- Une journée travaux (annuelle)





- Un largage d'œufs à Pâques
- Une journée WE bienvenue (avec la commune et la RW)
- Un concours international F3A
- Une journée « club » le 21 juillet
- Un super show !
- Une visite à Flying Legend / Duxford
- La construction d'un préau
- La **mise aux normes** avec le filet de sécurité.

Vous pourrez trouver de nombreuses photos sur notre site www.clubsam.be/aash

J'encourage donc les clubs à organiser des rencontres, des shows, etc... ce qui permet de faire évoluer leurs infrastructures et réaliser des projets, etc J'encourage également les membres à donner un peu de leur temps pour leur(s) association(s) ; en général quelques heures par an suffisent pour faire pas mal de choses...

En 2012, nous vous donnerons peut-être rendez-vous pour un weekend TRES spécial, but... « keep your secret secret »...

Wérior Gérard.

A méditer :

Celui qui ne risque rien, n'a rien, n'est rien.

Il peut éviter la souffrance et la tristesse

mais il n'apprend rien, ne ressent rien,

ne peut ni changer ni se développer, ne peut ni aimer ni vivre.

Enchaîné par sa certitude, il devient esclave, il abandonne sa liberté.

Seuls ceux qui risquent sont libres.

Auteur inconnu.

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



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



Championnats de Belgique 2011



| Catégorie | OR | ARGENT | BRONZE |
|---------------|-------------------|--------------------|----------------------|
| F2B - Acro | Dessaucy Luc | Liber David | Barile Salvatore |
| F2D | | Janssens Dimitri | Janssens Jean-Claude |
| F3A Internat. | Jacquemin Brice | Dierickx Benoît | Delaere Bert |
| F3A National | De Leeuw Amaury | Lumay Geoffroy | Lebleu Jean-Yves |
| F3B | Hansouille Steeve | Duchesne Denis | Barbier Alex |
| F3C FAI | Wiesner Wolfgang | Vanderschelden Guy | Kenens Jos |
| F3C Newcomer | Erzeel Sigert | Mols Bjorn | Gabriel Didier |
| Quickey 500 A | Daniëls Kevin | Verjans patrick | LentjesWim |
| F3J | Mertens Tom | Claeys David | Gijssens Chris |
| F3J Junior | Mertens Thomas | Verheijen Arnou | Menjoie Daan |
| F3K | Peeters Peter | Verschoren Kristof | Cuypers Peter |
| F3M Inter | Jacquemin Brice | Pets Sam | Delaere Bert |
| F3Q | Wouters Jacques | Steelandt Bruno | Belluz Etienne |
| F4C | Reynders Wim | Goddet Augustin | Smeets Eric |
| F5B FAI | Van Tricht Luc | Lefebvre Hugues | Verschoren Willy |
| F5B-2 | Dufour Jean-Luc | Hanssens Wim | Sabbe Tony |
| F5D | Vaes Nick | Tielemans Bavo | Leemans Joël |
| 555 | Michot Dimitri | Dropsy Michel | Dradin Pierre |

Pour les catégories suivantes, le nombre de participants est resté inférieur au minimum requis par la LBA (cinq participants minimum) pour l'attribution de médailles.

| Catégorie | Premier | Deuxième | Troisième |
|---------------|-----------------|-----------------------|--------------------|
| F3C Promotion | Paduwat Francis | De Pruyck Christophe | |
| F3M National | Mievis Hans | Van Opstal Christophe | Lespinoy Michaël |
| F3M Novice | Demeyer Anthony | Supply Niels | Debusschere Michel |
| F3D Limited | Beckers Dieter | Jeurissen Bart | Vaes Ivo |

Pour l'année 2012, la LBA souhaite réactiver la section Indoor (vol acrobatique en salle) par la réinstauration de concours dans les catégories F3P et Aéromusicals (F6B). Elle souhaite aussi voir se former rapidement une section «3D Hélico» afin de correspondre aux développements de cette catégorie au niveau international (catégorie FAI F3N), maintenant que cette section du code a acquis le statut de «Championnat». Dès l'an prochain, l'Allemagne organise un championnat d'Europe jumelé F3C-F3N. La course au pylône Q500 porte désormais le sigle F3R. Les clubs intéressés à participer à la mise sur pied de ces sections sportives sont invités à prendre contact avec Robert Herzog, président de la commission sportive nationale (herzog@aamodels.be).

Luc Dessaucy remporte la World Cup F2B 2011

On vient d'apprendre que notre champion de Vol Circulaire acrobatique vient de renouveler l'exploit de se placer premier à la World Cup F2B. Ce classement est basé sur les succès remportés lors d'une série de compétitions internationales figurant au calendrier officiel de la FAI.



Championnat du monde F3A à Muncie (USA)

Bert Delaere

Le voyage et les préparatifs

Nous sommes partis, mon aide Niels Supply et moi, à 6h30 de Sijsele avec ma voiture. Nous sommes arrivés à 8h à l'aéroport de Bruxelles. L'enregistrement s'est déroulé rapidement et nous étions une heure à l'avance à la porte d'embarquement. Le vol vers les USA ainsi que l'escale à Heathrow se sont passés sans encombre. Nous sommes arrivés à Atlanta

Tout le matos à bord de notre voiture...



aux environs de 19h. Chris Hinson d'Extreme Flight nous attendait et nous avons roulé jusqu'à chez lui où nous pouvions rester quelques jours. Le lendemain mardi 19 juillet, nous avons achevé le modèle mis à ma disposition et dans l'après-midi, nous sommes allés chez Extreme Flight, avons fait quelques vols d'entraînement et avons réglé le modèle. Nous pouvions voler toute la semaine sur le terrain où Chris vole et qui est à 5 minutes de chez lui. Le terrain a une piste en tarmac d'environ 20x150 m. Les premiers vols se sont bien passés et après une soirée de vol, le modèle était prêt à 99%. Le lendemain, nous étions au terrain à 8h30 et avons effectué 6 vols jusqu'à midi. Il fait 35°C ; trop chaud !! L'après-midi, nous avons fait des courses et répondu à quelques courriels. Vers 19h, nous sommes retournés voler mais après un vol, la tempête s'est levée et nous avons dû nous interrompre. Le jeudi 21, nous étions de nouveau au terrain à 8h30. Après un vol, nous avons dû arrêter car il y avait trop de brouillard. Le soir, nous avons fait encore 4 vols. Les conditions étaient parfaites, peu ou pas de vent mais il faisait toujours très chaud.

Le vendredi matin, rebelote. Quatre vols à partir de 8h30. Nous avons alors aidé à vider un container chez Extreme Flight. Le soir, nous avons fait encore 4 vols et avons préparé tout pour partir tôt vers Muncie le lendemain. Il fallait rouler environ 400 miles, soit environ 10 heures de route. En quatre jours d'entraînement, nous avons effectué environ 24 vols.

Le samedi 23 à 8h, nous sommes partis pour Muncie où nous sommes arrivés vers 18h sous une pluie battante. Pendant la journée, il faisait encore plus chaud, parfois 38-39 degrés. La journée fut entrecoupée d'averses et parfois d'orages. Nous nous sommes enregistrés à l'hôtel et avons roulé vers le terrain afin de repérer les endroits clés comme l'endroit du processing. L'équipe anglaise était toujours en train de s'entraîner.

Le lendemain dimanche 24, jour du processing, nous sommes levés à 7h. Le petit déjeuner n'était pas terrible... Style américain, cornflakes et muffins... Nous sommes allés au terrain, avons effectué quelques vols d'entraînement et sommes allés au processing à 9h50. Tout était en ordre. Le modèle prêt à voler pesait 4,730kg avec un flight pack de 10S5000mAh. C'était parmi les modèles les plus légers du championnat. Le failsafe fut aussi contrôlé : le modèle fut démarré, fait tourner à mi-gaz et l'émetteur fut ensuite éteint afin de voir si le moteur s'arrêtait. Tout était en ordre. Nous avons déposé le drapeau et le CD avec notre hymne national (on ne sait jamais !).

Vers 10h, nous roulions vers la piste 4 où quelques Chinois étaient encore en train de s'entraîner. Normalement, c'était le moment de l'entraînement des juges mais aucun d'entre eux n'était encore présent. Aussi avons-nous pu voler jusqu'à ce qu'ils arrivent. Finalement nous avons pu voler jusqu'à 12h et fait 4 vols. Après, il se mit à pleuvoir. C'était même une tempête. Aussi sommes-nous aller manger et se reposer à l'hôtel. Vers 17h, nous sommes allés de nouveau au terrain et avons pu effectuer un vol avant qu'il se remette à pleuvoir.

Lundi 25, journée des entraînements officiels. A 9h était prévu mon entraînement officiel sur la piste 1 mais, à cause du brouillard, nous n'avons pu voler qu'à 11h. Nous avons encore pu faire un vol d'entraînement supplémentaire sur la même piste.

A 17h eut lieu la cérémonie d'ouverture. La

cérémonie en elle-même était très sobre, pas de démonstration, rien de spectaculaire, seulement un discours et ensuite un repas qui était aussi très sobre. Rien de fameux...

A 19h30, première réunion des chefs d'équipe.

Tous les points ont été parcourus. Ci-dessous quelques points marquants :

- Cette année, il y a 5 juniors. Chaque pays peut envoyer 1 junior qui peut concourir pour le championnat du monde des juniors.
- Dans le cas des modèles électriques, les accus ne peuvent être connectés qu'après le démarrage et les 2 câbles devaient être déconnectés. Après discussion, il fût accepté qu'un seul câble soit déconnecté.
- Les modèles électriques qui sont trop bruyants lors du premier essai de bruit doivent, après le vol, être rechargés sur place et à nouveau mesurés avec le même accu.
- Tous les modèles électriques seront à nouveau pesés après le vol.
- Après la réunion, les 2 pistes ont fait l'objet d'une visite afin de montrer tout, et d'en discuter sur place

Le championnat commence enfin

Notre premier vol était à 13h30. Nous avons donc le temps de dormir et de bien nous reposer le matin. Ce premier vol s'est bien déroulé mais n'était pas très bon vu un vent assez fort de côté. Tous les vols d'entraînement avec le Vanquish avaient été faits dans du temps calme et ce n'est donc qu'à l'occasion du premier vol que j'ai appris comment le modèle se comportait dans le vent. Le score fut de 368 points. Modeste ! Après le premier vol sur la piste

L'équipe de France, une fois de plus victorieuse !





Nous posons fièrement avec notre ami et juge belge Jean-Yves Castermans

4, nous avons effectué encore quatre vols d'entraînement avec les Hollandais. Cela allait déjà mieux.

Le concours lui-même se déroula sur les pistes 1 et 3, la piste 4 restant à disposition pour s'entraîner et ce jour-là, il y avait peu de monde, c'était donc parfait pour voler.

Mercredi 27/07

Nous devions voler à 11h. Nous sommes donc allés sur la piste 4 où nous avons fait 2 vols dans une autre direction. En effet le vent avait tourné et nous devions voler de gauche à droite tandis que nous avions volé jusqu'à présent 95% des vols de la droite vers la gauche. L'entraînement était donc bienvenu. A 10h, nous nous sommes dirigés vers la piste 1 où nous nous sommes préparés. Le vent soufflait à 90° par rapport à la piste. Donc nous décidâmes de voler de la droite vers la gauche.

Le vol était meilleur que celui du jour précédent mais il y avait encore quelques fautes ici et là, principalement dans les 2 tonneaux pendant lesquels le vent poussait le modèle de travers et m'avait fait dévier. Finalement le score fut de 396 points, 28 points de plus que le jour précédent.

Après le vol, nous avons visité le musée de l'AMA où toute l'histoire de l'aéromodélisme est retracée. C'était très impressionnant et cela valait vraiment la peine. Après nous être reposés quelque peu à l'hôtel, nous sommes allés encore faire, vers 17h, 3 vols d'entraînement sur la piste 1.

Judi 28/07/11

Anouveau un jour très chaud et bien rempli. Nous devions voler vers 10h, donc nous nous sommes levés vers 8h, avons pris notre petit déjeuner avant de nous rendre au terrain. Le vent était modéré et venait de gauche. Le vol fut relativement bon selon l'équipe hollandaise qui avait assisté à tous les vols jusque là et qui trouvait que mon vol était le meilleur. Je n'obtins cependant que 390 points, ce qui me déçut un peu. Le soir, nous avons encore fait quelques vols d'entraînement et avons été dormir tôt. La température et l'humidité étaient extrêmement fatigantes.

Vendredi 29/07

Nous devions voler seulement dans l'après-midi, aussi nous en profitâmes pour regarder quelques vols. Nous avons regardé entre autres, le vol de Tetsua Onda avec son biplan. Il volait très bien mais le vent était très fort et le vol s'en ressentait. Nous avons vu aussi Christophe Paysan Le Roux faire un vol d'entraînement. Subitement, c'était comme s'il n'y avait plus de vent. Il volait devant moi et était toujours le meilleur.

Notre vol était à 14h20 et chose très particulière, il n'y avait subitement plus de vent, du moins, c'est l'impression que nous avions au sol. Le vol commença très bien mais dans les 2 tonneaux, j'ai volé trop vers l'intérieur, j'ai donc perdu des points et dans le reste du vol il y eu encore quelques fautes.

A 15h, nous avons décidé d'aller visiter le musée Wright avec les Hollandais. Le musée situé sur le lieu de naissance de Wilbur Wright est petit mais beau, avec un tout petit terrain où nous avons pu faire un vol de détente.

Sur le chemin du retour, nous nous sommes arrêtés à l'AMA pour prendre les scores des vols préliminaires. Nous avons finalement la 55^e place. Ce n'est pas vraiment top mais avec un nouveau modèle, il était difficile de faire mieux. Les 30 premiers pilotes vont en demi-finales, qui auront lieu dimanche.

Samedi 30/07

Jour d'entraînement ou jour de récupéra-

tion par temps de pluie.

Ce jour là, nous avons visité le Jet Masters à Dayton et le USAF museum, qui vaut tout à fait la peine. L'entrée est gratuite et y sont exposés beaucoup d'avions que nous n'avons encore jamais vus comme le B52, le B2, le SR71, etc. Vers 18h, nous étions de retour à Muncie et avons encore eu l'occasion de voir des vols d'entraînement en particulier CPLR.

Dimanche 31/07

Le matin de 9 à 10h, nous avons regardé les vols de demi-finales et ensuite nous avons roulé jusqu'à Atlanta où nous sommes arrivés vers 20h15.

Lundi 01/08/2011

Nous avons tout rangé et ramené le modèle chez Extreme Flight, où nous avons été invités le soir, à dîner avec l'équipe d'Extreme Flight dans un restaurant indien. Nous avons ainsi eu l'occasion de raconter ce qui s'était passé la semaine précédente. Ils étaient en tout cas très contents de la performance de leur modèle. Nous sommes allés dormir tôt pour repartir frais et dispos pour la Belgique le lendemain.

Mardi 02/08/2011

Il y avait encore une heure de route jusqu'à



Visite au musée des Frères Wright avec les amis hollandais

l'aéroport d'Atlanta où nous avons ramené la voiture de location et avons pris le train pour l'aéroport. L'enregistrement s'est à nouveau passé sans problème. Le vol lui-même fut par moment très turbulent. Le mercredi 03/08 nous avons atterri vers 15h à Zaventem où Francis Supply (le père de Niels) nous attendait pour nous ramener à la maison.

Bert Delaere

Pilote

(Traduction Paulette Halleux)



Depuis quelques années, le Model Aero Club Herentals organise une Coupe d'Hiver F3J.

Par analogie, il souhaite organiser cette année une Coupe d'Hiver Lancé-main F3K.

Les fêtes de fin d'année passées et bien digérées, le

samedi 18 février 2012

nous a semblé le mieux adapté. Les dates du calendrier 2012 seront connues et les chatouillements aux bouts des doigts bien présents, ce sera l'occasion idéale de participer à une rencontre amicale, la

Coupe d'Hiver F3K

Compte tenu du caractère hivernal, seule la tâche "all up last

down" sera d'application, dans l'optique du F6D. Tous les pilotes démarrent ensemble et le premier au sol peut aller profiter d'une boisson chaude pour se consoler de son score modeste !

Selon le nombre de participants, cette épreuve pourra être répétée plusieurs fois. Dans ce cas, les points attribués le seront selon l'ordre des atterrissages. Ex: Le premier au sol obtient 1 point, le second 2 points, etc. Au fur et à mesure des vols, les points seront additionnés et le pilote totalisant le Max sera déclaré vainqueur de la COUPE

Pour les chauds lapins : Camping possible sur le terrain du vendredi 17/02 au dimanche 19/02/2012.

Quand remorquage

rime avec

mariage

Par Philippe Cambier



Situé dans l'entité de Beloeil en Hainaut, le terrain de Thumaide est logé perpendiculairement à la N50 Mons-Tournai, entre Basècles et Bury. Il est séparé de cette grand-route par un petit centre commercial que l'on contourne par un chemin carrossable. Cette surface commerciale est appelée Centre Altruy car c'est ce magasin d'articles de décoration qui en constitue le principal locataire. Le club d'aéromodélisme Equipe Acro Beloeil (EAB) entretient de bons rapports de voisinage avec les occupants, même si il est arrivé par le passé que des modèles se trompent de piste et atterrissent sur le toit plat de l'entrepot ! Mais sans engendrer de dégâts heureusement.

Hugo dispose d'un remorqueur Pilatus PC-6 de 2m60 de chez Top Model qui devrait pouvoir le faire.

Et un beau jour du mois d'août, un mercredi, le trésorier du club Philippe Delaunoy est contacté par un membre du personnel

Altruy. Il nous informe du mariage du patron et se demande s'il serait possible de faire survoler le magasin par un modèle tirant une banderole avec des vœux de bonheur ?

L'information est relayée auprès de modélistes susceptibles d'être tentés par l'expérience. On dispose des coordonnées d'une employée qui est dans le coup et qui peut réaliser la banderole suivant nos indications. Mais elle donne aussi comme directive de ne pas téléphoner au magasin pour se renseigner car cela doit rester une surprise pour tous.

Un des pilotes les plus éminents du club (car il pilote de main de maître tout ce qui vole en extérieur comme à l'intérieur, tant avions qu'hélicoptères, tant planeurs en vol de pente qu'en Dynamic soaring qu'en remorqué, ...), Hugo Mambour, accepte de tenter l'expérience. Mais à condition que cela soit fait sérieusement et que des essais soient réalisés auparavant, sinon c'est voué à l'échec car cela ne s'improvise pas. Et hélas il ne dispose pas de beaucoup de données sur ce type de remorquage ni de retours d'expériences d'autres modélistes... Et pas le temps de beaucoup chercher !

Après réflexion il communique ses indications à la « tailleuse » de banderole :

- la banderole doit être en tissu fin car elle doit être légère et souple. A l'échelle de l'avion elle doit pouvoir faire 5m sur 1,



- de couleur blanche ou si possible jaune, avec lettres noires d'un seul côté si le support n'est pas complètement opaque,
- pas de texte à la fin de la banderole car il sera peut-être nécessaire de l'effilocheur pour améliorer sa stabilité,
- baguette de bois léger cousue solidement sur la tranche côté avion, peut-être plusieurs seront nécessaires,
- câble en nylon de 12 mètres, suffisamment souple que pour confectionner une boucle à son extrémité qui sera à fixer à chaque extrémité de la première baguette. Donc du 2 à 2,5 mm, de minimum 8 kg.

Le personnel d'Altruy prend la commande. Pour le câble ils devront chercher un peu car ils n'en vendent pas. Ils fourniront comme tissu du coton léger et le lettrage sera fait à la bombe de peinture. Plutôt que du bois léger ils utiliseront des baguettes en pvc souple cousues tous les mètres. S'il fallait les enlever on coupe en dessous et ils ressortent.

Le vendredi, jour du mariage : pas de pluie heureusement et il fait beau en plus. La banderole est livrée le matin. Quatre raidisseurs ont été placés. La fin a été effilochée. Alain LERAT procède d'abord à des essais de tirage au sol : elle semble être stable et rester verticale.

Premier essai en vol : le banderole est soit trop haute (1 m) soit trop courte ? Bref elle manque d'allongement et le vol en est fort influencé. Mais c'est satisfaisant quand même... jusqu'à ce que tout se dégingue ! Que se passe-t'il tout d'un coup ? Après l'atterrissage on s'aperçoit que les deux raidisseurs centraux, sans doute mal cousus, ont sauté en vol.

(P6) : Vite un saut de la « tailleuse » chez Altruy tout proche, deux nouveaux raidisseurs sont replacés et les coutures renforcées. Deuxième essai : tout est OK cette fois et les sourires apparaissent. L'équipe de modélistes reste en stand-by, parée jusqu'à l'heure du mariage.

A l'heure dite, les convives sont dans la cour de derrière. Mais ils ne peuvent pas voir le terrain à cause du champ de maïs. Il faudra donc passer perpendiculairement à la piste, le long du magasin et au-dessus du champ. Mais dès le décollage, la banderole s'est mise à tourner sur elle-même, lentement, en imprimant un léger mouvement de tangage à l'avion. Trois passages sont faits comme ça quand même. Car on pouvait cependant la lire, un coup à l'endroit,



un coup à l'envers. A l'atterrissage, on se rendra compte que le premier raidisseur, celui où est attaché le câble, s'était tordu et induisait la rotation. Mais tout le monde était content d'avoir tenté cette expérience.

La banderole est réalisée ; va-t-elle convenir au remorquage ?



« Mission accomplie », aussi par Laurent, Dominique, Roland, et tous nos vœux de bonheur aux mariés qui ont apprécié cette originale marque de bon voisinage.

Premiers essais et... premier remorquage ; ça marche !



Concours TIERCE PHOTOS (page 43)

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 premières photos reçues participent au concours du trimestre et (9 au maximum) 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 (septembre 2011), la photo plébiscitée nous est venue de Laurent Schmitz (OO-AS 300). Il remporte un des lots.

Quant au Tiercé gagnant (3-2-1), il a été proposé par deux membres. Le tirage au sort a désigné Vincent Clause (OO-AC 839). Il remporte le second lot offert par ARESTI. Félicitations aux gagnants!

La participation au concours de ce trimestre sera clôturée le 15 janvier 2012.

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 €

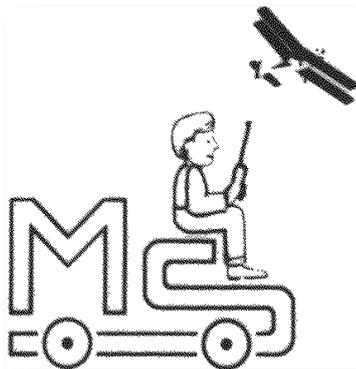
MODEL SHOP

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 décembre >



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

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

Le Tiercé gagnant de septembre >



Les gagnants de septembre 2011:

Participation record à ce concours! La meilleure photo venait de *Laurent Schmitz*. Le Tiercé gagnant (3-2-1) a été proposé par deux membres. Le tirage au sort a désigné *Vincent Clause* comme vainqueur.

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'hélico Fusion en 2.4 GHz



modélisme & service
aresti
AVION HELICO VOITURE BATEAU
Magasin & atelier : Rue d'Hermès 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