

AAM Models-info

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

Trimestriel d'information
Janvier, février, mars 2012
Paraît en mars, juin, septembre et décembre
Editeur responsable : Paulette Halleux
Lenneke Marelaan 36/27
1932 Sint-Stevens-Woluwe
Numéro d'agrément P401026
Bureau de dépôt Antwerpen X

Objectif Jeune Pilote

Espace Dirigeants

Le brevet élémentaire

Le brevet de démonstration

Nouvelles du MCBB

Calendrier régional

AeroMusicals à Mons

Warbird Day à Grandrieu

Calendrier national LBA

Responsables sportifs 2012

Stage découverte aux PAF

Petites réflexions disparates

Météo en temps réel aux JDM

L'autogire, l'autre voilure tournante

Concours Tiercé-Photos

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

Mars 2012 - n° 117



CHOUFFE

NATURELLEMENT BON



AAModels-info

Mars 2012 - n° 117

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@aamodels.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 2012, sa présidence est
assurée par Paulette Halleux, Lenneke Marelaan
36/27, 1932 Sint-Stevens-Woluwe
phalleux@aamodels.be - 02 721 13 01

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 :

*La double-commande, pour apprendre à bien
piloter... dans le cadre de l'Objectif Jeune Pilote.
Ici lors du stage de Mazée en 2011
Photo Guy Lapaille*



Au sommaire...

Le mot de la présidente	4
Communications du secrétariat	5
Le conseil en 2012	6
Le brevet élémentaire de l'AAM	7-8
Le brevet de démonstration	9
Commission Sportive	9
Objectif Jeune Pilote	10-11
International AeroMusicals à Mons	12
Warbird Day à Grandrieu	13
En bref	14
Commission Bruit	15
Nouvelles du MCBB	16-18
Calendrier régional	19
Calendrier national LBA	20
Responsables sportifs LBA 2012	25
Stage découverte aux PAF	26-28
Compétitions internationales 2012	29
Petites réflexions disparates...	30-31
Météo en temps réel aux JDM	32-33
L'autre voilure tournante	34-41
Concours Tiercé-Photos	42

Visitez notre site web

www.aamodels.be

Le mot de la présidente

L'assemblée générale de l'AAM s'est tenue le 29 janvier. Elle a été animée cette année. Tout d'abord, un conférencier avait été invité en fin de matinée pour nous parler du «Solar Impulse». L'exposé était technique mais très pédagogique et a été fort apprécié.

Pendant la pause de midi, notre examinateur principal a fait passer l'examen théorique du brevet élémentaire « en ligne » à plusieurs membres présents. Une première réussie et encore plus d'examineurs et de membres brevetés en vue.

L'après-midi a été consacrée avant tout à deux nouveaux projets qui seront mis en place en 2012, à savoir le brevet de démonstration et l'Objectif Jeune Pilote, idée de notre président sortant, Gérard Proot. Celui-ci a d'ailleurs été chaleureusement remercié par l'assemblée pour son dévouement sans faille à l'aéromodélisme pendant les six années de son mandat.

Les deux projets sont détaillés plus loin dans ce magazine.

C'est avec grand plaisir que j'ai pu constater que l'Objectif Jeune Pilote a été bien reçu par les membres, qui ont d'ailleurs eu l'occasion de faire des propositions. Le conseil d'administration tiendra compte de ces remarques dans la finalisation du projet sans toutefois oublier que cette opération ne se conçoit que grâce à la collaboration des clubs, des commerçants et de l'importateur. Elle doit être gagnante pour tous les acteurs.

L'assemblée s'est aussi penchée sur une proposition de modification statutaire. Cette modification avait pour seul objectif de remplacer l'article actuel de nos statuts concernant les règles anti-dopage par un texte plus conforme aux dispositions réglementaires actuelles. Cette proposition qui ne pouvait faire l'objet d'un vote car le quorum n'était pas atteint, a soulevé une montagne de boucliers.

Pour certains l'aéromodélisme n'est pas un sport. Pourtant nos statuts disent dans leur article 3 que « L'association a pour objet la promotion, la coordination, la direction des activités sportives et de délassement d'aéromodélisme dans les régions dépendant de la Communauté française. Elle détermine son programme d'activités, sans préjudice des dispositions prévues au Code Sportif de la Fédération Aéronautique Internationale. » Donc nous avons des activités sportives et de délassement d'aéromodélisme. Est-ce à dire que seuls les membres qui font de la compétition sont des sportifs ? Il semble que cette interprétation soit réductrice au vu des contrôles qui ont lieu dans des activités de délassement relevant d'autres disciplines. Nous allons cependant la vérifier et éventuellement faire une nouvelle proposition.

Certains s'interrogent sur la motivation réelle qui a déclenché cette protestation parfois virulente : l'aéromodélisme n'est-il pas un sport ou l'interdiction d'alcool dans la pratique des sports aériens passe-t-elle mal ?

L'assemblée a élu 2 nouveaux membres à titre personnel : André Audrit et Roger Lebrun.

Enfin l'assemblée a réélu des administrateurs, en a élu de nouveaux aussi bien pour le conseil d'administration de l'AAM que pour celui de la LBA. La composition des conseils est détaillée plus loin ainsi que les fonctions de chaque administrateur. Vous saurez ainsi à qui vous adresser si vous avez une question ou un problème.

Et puis le conseil d'administration m'a nommée à la présidence. C'est une lourde tâche mais enthousiasmante surtout quand on sait qu'avec les autres membres du conseil d'administration, on forme une sacrée équipe toujours prête à s'investir pour des projets en faveur des membres et de l'aéromodélisme en général.

En espérant que les nouveaux projets et les nouveaux outils mis à votre disposition vous plairont.

*Votre nouvelle présidente,
Paulette Halleux*

Communications du secrétariat

Bonjour à tous. Un rappel ne faisant de mal à personne, voici donc celui sur ...

L'assurance de l'AAM

L'assurance prise par l'AAM chez Ethias pour ses membres affiliés est une assurance contre les accidents sportifs en responsabilité civile. Elle vous couvre pour la pratique de votre sport favori en Belgique et à l'étranger (terrains AAM, VML, des fédérations étrangères, Cap Blanc-Nez, ...).

Tous les contrats, avenants, questions, documents se trouvent sur le site de l'AAM : <http://www.aamodels.be> -> administration -> secrétariat -> Question assurance.

Cette assurance se suffit à elle-même et donc, pour la pratique de l'aéromodélisme, une RC familiale n'est pas (plus) nécessaire. Il n'y a pas de franchise. Elle couvre l'accident que vous pourriez causer aux autres personnes, modélistes ou non, mais également à vous-même. Outre les membres « pilotes », l'AAM paie un supplément afin de couvrir ses membres sympathisants. C'est généralement eux qui aident lors de manifestations club. De plus, toujours lors de manifestations, les bénévoles (personnes non affiliées à l'AAM) peuvent être assurés gratuitement (pour le club). Il vous suffit de m'envoyer un email m'indiquant la date de l'événement et le nombre de personnes non-AAM. L'assurance ne couvre pas les dégâts que vous pourriez faire à un autre modèle, aux vêtements, lunettes, ...

Pour me déclarer un accident, vous pouvez m'envoyer le formulaire se trouvant sur le site, ou un email avec les informations nécessaires, reprises dans ce formulaire. Ne pas oublier de me communiquer le nom et si possible le n° d'affiliation de la personne qui a causé l'accident. Je communique toutes ces informations à Ethias qui me communique un n° de référence et un contact pour cet accident. Ces informations sont retournées à la personne qui a déclaré l'accident et, si j'ai l'adresse email de la victime, à cette dernière. Après, c'est à vous de jouer. A ce stade, je ne sais rien faire de plus que ce que vous pouvez faire vous-même. N'oubliez pas que ce n'est pas Ethias qui vient à vous, mais c'est vous qui allez à Ethias. Il est inutile, croyant gagner du temps, d'envoyer vous-même chez Ethias votre déclaration d'accident. L'assureur ne vous connaît pas et me retourne cette déclaration en me demandant qui vous êtes. Le problème, c'est qu'il envoie ce cour-

rier à la boîte aux lettres de l'AAM à l'Aéroclub, boîte aux lettres qui est relevée tout les... pas souvent en tout cas.

Pour une manifestation publique organisée par un club, je conseille de prendre une assurance complémentaire car, dans certains cas, l'assurance AAM n'intervient pas.

Un cas vécu : Une bourrasque de vent fait tomber un baffle de sono sur un modèle. Qui va payer ? Pas Ethias en tout cas.

Voilà, quelques info, déjà dites et redites, mais toujours utiles à signaler.

Contribution textes

L'AAModels-Info, votre revue préférée est faite pour vous, mais aussi par vous. Afin de vous remercier de l'effort que vous avez fait en nous fournissant un texte à publier, l'AAM a décidé (voilà maintenant quelques années) de rétribuer leur auteur à raison de 5 € par page imprimée. Qui dit sous, dit versement et qui dit versement, dit n° de compte bancaire. Tout cela pour vous dire que si un de vos textes est publié, n'oubliez pas de m'envoyer un email avec vos données bancaires. Le paiement global se fait fin d'année, après la publication du n° de décembre et il est inutile de me réclamer vos gains l'année suivante, il sera trop tard.

Ces rétributions ne concernent pas les textes fournis par les administrateurs et/ou mandatés de l'AAM, les comptes rendus de stages ou autres manifestations ayant déjà occasionné une rétribution financière, de même que les comptes rendus de championnats et/ou manifestations internationales.

Adresse secrétariat

Dernière chose : mon adresse N'EST PAS rue Montoyer à 1000 Bruxelles.

Si vous envoyez un courrier à cette adresse, il m'arrivera ... 1 ou 2 mois plus tard car cette boîte aux lettres est relevée peu souvent.

Beaucoup de questions peuvent être résolues en allant sur le site de l'AAM. N'oubliez pas qu'il y a un bouton « recherche » (en haut à droite du site) qui peut être d'une grande utilité.

Je vous souhaite beaucoup de bonnes choses durant cette nouvelle saison. Soyez prudent et responsable.

Jean-Luc DUFOUR

Le Conseil d'administration de l'AAM en 2012

Nominations lors de l'assemblée générale du 29 janvier dernier



Administratrice déléguée-

Paulette Halleux
Lenneke Marelaan 36/27
1932 Sint-Stevens-Woluwe
02 721 13 01
phalleux@skynet.be
Relation avec les annonceurs
Administratrice LBA
Gestion des équipes



Mandatés

Promotion et relations publiques

Gérard PROOT

rue J. Wauters 274
7110 Strépy-Bracquegnies
T. 064 67 83 61
gproot@aamodels.be



Gérard

Secrétaire général et trésorier

Jean-Luc DUFOUR

Zwartkloosterstraat 49
2800 Mechelen
T. 015 43 15 62
jldufour@aamodels.be



Jean-Luc

Membres du conseil

Jean-Louis SCHYNS

Rue F. Chevreumont 58
4621 Retinne
T. 04 358 43 80
jlschyns@aamodels.be
Président de la Commission Sportive



Jean-Louis

Eric DESCHUYTER

Cité Parc - Allée E, 14
6001 Marcinelle
0476 201873 / 071 470809
ericdeschuyter@skynet.be



Eric

Robert HERZOG

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



Robert

Roger LEBRUN

Rue du Moulin 23
6220 Pont-à-Celles
T. 071 84 58 01
roger.lebrun@skynet.be
Relations avec la DGTA
Examineur principal brevets
Administrateur LBA



Roger

André AUDRIT

81, rue Basse-Méhagne
4053 EMBOURG
04/3670786
0497/377268
andre_audrit@hotmail.com
Administrateur LBA



André

Jean-François LOTHAIRE

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



Jean-François

Serge VASSART

Rue des Marles 10
6001 Marcinelle
T. 071 47 39 06
serge.vassart@skynet.be
Commission Bruit



Serge

Dieter BECKERS

Dolf Ledelaan 1
3090 Overijse
T. 02 657 09 26
destroyer01@hotmail.com
Technologie informatique et traductions NL
Administrateur LBA



Dieter

Le brevet élémentaire de l'AAM

Révision 2012 du règlement du brevet élémentaire

La version 2012 du règlement du brevet élémentaire diffère quelque peu de la version 2011: voici les différences

§1.2

L'AAM ne délivre le brevet élémentaire qu'à ses membres.

§1.5

Le brevet élémentaire peut être décerné à tout membre majeur de l'AAM. Il peut aussi être décerné à un membre mineur ayant atteint au moins l'âge de 16 ans. La responsabilité des mineurs dépend dans tous les cas de celle de ses parents ou tuteurs officiels.

§2.2

Les examinateurs de clubs doivent avoir atteint l'âge de 18 ans accomplis avant de pouvoir exercer leur fonction. Les examinateurs détiennent au moins un des brevets élémentaires. Un examinateur doit toujours être reconnu par les responsables de son club.

§2.3

L'organisation et la publicité des sessions de brevets groupées peut être assurée par l'AAM par le biais de ses publications (Newsletter – Aamodels-Info)

§2.6

L'examineur de club peut proposer à l'examineur principal de l'AAM le retrait du brevet élémentaire. En cas de retrait, le contrevenant perd automatiquement tout autre brevet dépendant de celui-ci, et notamment le brevet de démonstration de l'AAM

§3 Les 4 épreuves

L'épreuve théorique (CIRGDF01, Arrêté RW) peut être informatisée, soit au sein du club à l'initiative de l'examineur club soit à l'initiative de l'AAM (stand de l'AAM lors de manifestations publiques, ...)

1. Théorie :

GDF01, Arrêté RW 2003 : 10 questions
ROI Club : 5 questions.

Les porteurs de brevets de Flandre ou d'autre pays peuvent être dispensés des épreuves pratiques du présent brevet, mais ne peuvent jamais être dispensés de l'épreuve théorique

La réussite de l'examen théorique requiert l'obtention d'un score **d'au moins 10/15**. Un score de 0/5 pour les questions ROI Club mène à l'échec.

2. *Pratique* : l'examineur jugera l'habileté élémentaire au pilotage. Il ne tolérera aucune faute concernant la sécurité

§3.3

Les figures seront exécutées dans le cadre de vol défini par l'examineur. L'axe de piste ne peut être utilisé que pour le décollage, l'atterrissage et les passages bas et simulations d'atterrissage. Le huit à plat sera exécuté au-delà de la piste en face du pilote et non pas centré sur la piste comme le laisse supposer l'esquisse de cette figure.

§3.3.1 2 3

Les définitions des types d'appareils du brevet élémentaire ont repris celles, plus précises, utilisées pour le brevet de démonstration.

Brevet type « A »

avions à propulsion classique (hélice ou turbine, moteur thermique ou électrique) – les manoeuvres ne doivent pas être enchaînées – le pilote annonce chaque manoeuvre)

Brevet type « P »

planeurs mis en altitude par tout moyen, comme moteur auxiliaire, au treuil, au remorquage, par portage ou au lancé-main – altitude maximum 120m

Brevet type « H »

hélicoptère classique, quelle que soit la motorisation

§5

Autres brevets

L'attribution du Brevet de démonstration, recommandé pour la participation aux manifestations devant le public (shows, démonstrations, foires, etc.) dépend de la détention préalable *du présent brevet élémentaire (examen théorique et les quatre épreuves pratiques)*.

Le texte intégral du règlement est disponible sur le site web de l'AAM : www.aamodels.be, rubrique «Brevet»

Le brevet élémentaire de l'AAM

Examen Online

Prérequis : il faut disposer d'une connexion Internet

Afin de simplifier l'examen théorique du brevet élémentaire (moins de paperasse, etc.), l'AAM l'a informatisé. Le programme permet de passer la première partie de l'épreuve théorique du brevet élémentaire. c.à.d : 10 questions au hasard parmi les 31 choisies dans le texte de la circulaire CIRGDF01 et de l'Arrêté RW 2003 : il requiert d'accéder au site de l'AAM au travers d'une connexion Internet.

Ce programme a été mis à l'épreuve lors de l'AG 2012. La connexion Internet était assurée via un clé USB 3G installée sur un PC jouant le rôle de router WiFi.

Ce programme peut être utilisé en version examen ou entraînement.

En version Examen

Le programme a été démarré en version examen par l'examineur principal et un membre du CA sur 5 PCs connectés au PC router.

Sept examinateurs, représentants des clubs CLM, Les Vanneaux, Exocet Rognée et Spirit of St Louis ont utilisé ce programme et ont été qualifiés « examinateur club »

Deux membres représentant les clubs Les Cigognes, Acro Beloeil ont passé l'examen en obtenant des scores presque maximum.

En version Entraînement

Plusieurs PCs étaient à disposition des participants à l'AG pendant le drink. Ils étaient démarrés en version Entraînement. Beaucoup de participants à l'AG s'y sont risqués mais n'ont peut-

être pas osé connaître leur score.

Huit membres ont été jusqu'au bout de l'épreuve. Leur score est parvenu à l'examineur principal. Sur sa proposition, la présidente a marqué son accord pour valider l'épreuve. Les personnes de contact de leur club ont reçu la fiche d'évaluation confirmant la participation à l'épreuve.

Il restera à ces membres de contacter leur examinateur club pour poursuivre les épreuves (5 questions club, et les épreuves pratiques) pour obtenir leur brevet élémentaire. S'ils possédaient l'ancien brevet, ils sont dispensés des épreuves pratiques.

Mise en service ?

La version Entraînement sera mise en service dès que possible, certainement avant fin février. L'examineur principal recevra les résultats à rlbrun@aamodels.be. Cette version est utilisable à partir de n'importe quel endroit où une connexion Internet est disponible.

La version Examen

Elle est bien sûr utilisable à partir de n'importe quel endroit où une connexion Internet est disponible. Mais pour pouvoir l'utiliser, un examinateur ou un membre du conseil d'administration AAM disposant du mot passe doit être sur place pour la démarrer.

Elle est donc utilisable dès maintenant lors de manifestations publiques auxquelles participe ou qu'organise l'AAM, par exemple l'AG 2012.

Il ne reste donc qu'à distribuer les mots de passe aux examinateurs club pour que ces derniers puissent l'utiliser dans leur club.

Roger Lebrun

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

Le brevet de démonstration de l'AAM

Le règlement du brevet de démonstration AAM a été présenté lors de l'AG 2012. Le règlement complet peut être téléchargé à partir du site de l'AAM, rubrique Brevets. Les autres documents tels que fiche de pointage seront publiés après la 1^{ère} épreuve. En fin d'exposé, l'examineur principal a proposé d'organiser une réunion à laquelle participeraient un représentant de chaque club (max 5) qui compte organiser des épreuves de passage de brevet de démonstration ou des démonstrations.

5 candidats brevetés sont également invités à y participer.

Le but de cette réunion sera de mettre sur pied le calendrier de ces épreuves ainsi que l'organisation qui sera à mettre en place à cette occasion.

La réunion devrait avoir lieu au plus tard début mars. Elle sera annoncée sur le site et dans la newsletter.

Le Model Club Havay s'est proposé pour organiser la première épreuve.

Roger Lebrun

Commission Sportive

La saison des concours n'a pas attendu les premiers flocons de janvier pour se mettre en route. A l'heure où ces mots sont tapés, j'ai déjà une demande de subside sur le bureau. Les rapports sportifs et demandes de subsides clubs, comme en 2011, seront transmis dans la quinzaine qui suit les manifestations.

Le tout dernier délai est le 1^{er} décembre 2012.

Nouveaux montants alloués en 2012:

- *Concours indoor national:* 200 €
- *Concours indoor international:* 300 €
- *Concours outdoor national:* 100 €
- *Concours outdoor international:* 300 €

Ces montants ne sont pas liés au nombre de participants (évidemment min. >1 !).

Vous pouvez télécharger les documents modèles sur le site AAM, rubrique "Administration -> Documents -> Sport"

Pour éviter les incohérences, les deux documents seront accompagnés des résultats du concours. Le directeur sportif de la section transmet le rapport sportif et les résultats du

concours. La demande subside club est normalement transmise par un responsable du club. Le DS peut se charger de m'envoyer l'ensemble des documents dans un seul courrier. Ne pas oublier de dater et signer vos documents.

Si vous m'envoyez ceux-ci par la poste (préférence), voici mon adresse:

Jean-Louis Schyngs - rue Fernand Chèvremont 58 à 4621 Retinne.

Si vous préférez expédier ceux-ci par mail (avec accusé de réception), limitez leur taille svp : jl.schyngs@teledisnet.be

En 2011, une lente érosion du nombre des compétiteurs s'était poursuivie. Heureusement, l'ensemble des clubs n'ont pas baissé les bras : vous constaterez sur le calendrier 2012 un nombre accru de concours tant nationaux qu'internationaux par rapport à 2011.

Je souhaite une excellente saison sportive à toute la chaîne des personnes qui œuvre pour la compétition et de très bons vols aux pilotes.

Jean-Louis Schyngs



Promotion-formation à l'aéromodélisme,
une opération où tout le monde gagne !

Objectif Jeune Pilote

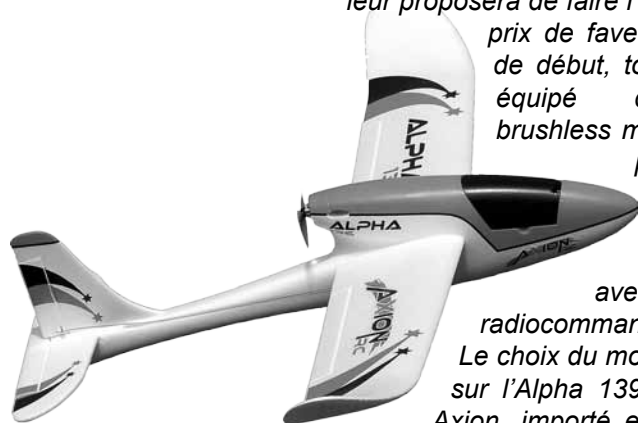
L'apprentissage en double commande charme autant les filles que les garçons...

La grande opération de promotion-formation imaginée par le conseil de l'AAM, sous l'impulsion de notre président (2006-2011) Gérard Proot, va prendre son envol d'ici quelques semaines. Par voie d'affiche et d'insertions publicitaires dans plusieurs médias largement diffusés, notre association va inviter les jeunes de 10 à 16 ans à s'initier à la pratique de notre hobby dans les meilleures conditions. On leur proposera de faire l'acquisition à un prix de faveur d'un modèle de début, tout en mousse, équipé d'un moteur brushless monté en pylône propulseur, et livré complet, quasiment prêt à voler, avec toute la radiocommande en 2.4 GHz. Le choix du modèle s'est porté sur l'Alpha 139 de la gamme Axion, importé en Belgique par la firme Pro-Models. Il s'agit d'un

modèle très robuste équipé en 3 axes. Nous avons conclu avec Pro-Models un accord pour que ce modèle soit rendu accessible à un prix très attractif.

L'opération sera lancée le 10 avril prochain et se terminera le 15 août par une grande journée «Toutes Portes Ouvertes» qui sera organisée dans tous les clubs qui auront participé à la formation. De nombreux prix récompenseront les participants, avec déjà plusieurs heures d'initiation au pilotage d'un avion réel par les instructeurs de l'Air Academy New CAG à partir de l'aérodrome de Charleroi.

Suite aux contacts pris avec nos clubs et au moment où nous écrivons ces lignes, plus de quarante d'entre eux ont accepté de former au pilotage les stagiaires qui se présenteront. Ensemble ce sont des centaines de places de stagiaires que nos clubs mettent à la disposition des jeunes candidats pilotes. Au moment où ceci paraîtra, les dirigeants de clubs





auront été contactés afin de préciser une ou plusieurs personnes de contact, leurs coordonnées, le nombre de stagiaires que le club peut prendre en charge sur toute la période et le nombre de stagiaires que le club peut accepter en même temps

Les commerçants qui aident l'AAM par l'insertion de publicités dans notre trimestriel sont également intéressés à l'opération. C'est en effet à partir de la liste de nos annonceurs qui acceptent de participer à l'opération que le jeune aura à choisir le commerçant chez qui il fera l'acquisition de son matériel.

Quant aux clubs qui participent à l'opération, ils recevront chacun de l'AAM un kit complet, équipé d'une radiocommande qui leur permettra de fonctionner en double-commande, en

mode instructeur.

Tout le monde part gagnant dans cette opération: les jeunes stagiaires apprendront le chemin vers les clubs de leur région et commenceront la pratique de l'aéromodélisme dans les meilleures conditions, sous la houlette de moniteurs confirmés; les clubs auront l'occasion d'affilier un nombre important de nouveaux pratiquants, jeunes de surcroît; les commerçants verront affluer chez eux de nouveaux clients; et l'AAM assurera un renouvellement de son public le plus prometteur, à savoir des jeunes qui auront pu apprécier au travers de leur formation tout l'intérêt de notre beau hobby.

Objectif Jeune Pilote est une opération à ne pas manquer, une occasion unique de contribuer tous ensemble à la promotion de l'aéromodélisme.

Aux PAF l'été dernier, la formation en double commande allait bon train : trois groupes volaient simultanément !

Lors de l'assemblée générale, les clubs ont eu l'occasion de formuler des propositions pour nourrir le projet Objectif Jeune Pilote. Plusieurs d'entre eux voudraient que le jeune n'acquière son modèle qu'après être passé par un club; certains voudraient même que l'acquisition du modèle ne soit possible qu'après que le jeune ait été formé au pilotage. Évidemment l'idée est de recommander au jeune d'aller dans un club, mais si nous en faisons un passage obligé et préalable nous risquons de stopper net l'enthousiasme d'aller acheter un avion et de vouloir voler avec. De ce fait, l'opération risquerait de ne plus être gagnante pour tout le monde et l'enthousiasme de certains acteurs essentiels pourrait s'en trouver refroidi, ce qui mettrait en péril toute l'opération. Par conséquent, même si le passage par le club sera recommandé fortement par les communiqués diffusés pendant l'opération, par le site web, par les affiches et bien sûr par les commerçants, ce préalable ne saurait être imposé.

Concours international AeroMusicals

Lotto-Mons-Expo, 14 et 15 janvier 2012



13 participants et 7 pays

C'est dans le hall A du complexe du Lotto-Mons-Expo (plus de 2000 m² et 20 mètres sous plafond) que l'« Interclub Indoor de Mons », en collaboration avec « Les



Le podium NED, FRA, FRA

Aiglons, cercle aéromodéliste », a invité les pilotes européens qui pratiquent la voltige en musique (la catégorie FAI « AeroMusicals » répertoriée F6B dans

Une salle exceptionnelle...



le code sportif). La dernière édition de cette manifestation remontait à 2009 car la compétition en salle avait connu ensuite, en 2010 et 2011, une période de récession par manque d'intérêt. Pour tenter de ressortir de cet état de dormance, l'AAM et la LBA avaient décidé au cours des derniers mois de 2011 d'aider les organisateurs de compétitions en salle en couvrant partiellement les frais de location. Le concours de Mons a été le premier à bénéficier des ces largesses. Annoncé courant novembre 2011, le concours a attiré quinze pilotes provenant de sept pays (GER, GBR, FRA, NED, HUN, CZE et BEL). C'était aussi le minimum d'inscriptions que les organisateurs s'étaient fixé.

Parmi les grands talents présents à Mons et dont on attendait les exploits, on citera le Hollandais Derk van der Vecht qui avait aussi brillé en extérieur lors de l'international de voltige à Grandrieu en 2011. Les Allemands Markus Zolitsch et Christoph Lausberg figurent aussi fréquemment aux premières places. Mais la surprise est venue des Français Nicolas Détry et Julien Hecht qui sont venus avec des programmes musicaux harmonieux et séduisants, pour se hisser aux places 2 et 3 du podium, derrière le Hollandais. Les jeunes Marek Plichta (CZE) et Mark Faulhaber (13 ans, GER) ont prouvé que dans cette catégorie artistique, la valeur n'attend pas le nombre des années. Le Belge Werner Peeters a bien progressé depuis sa participation en AeroMusicals aux World Air Games à Turin en 2009, mais son point faible reste un programme musical un peu cacophonique qui a peu de chances de séduire le jury.

Les clubs organisateurs ont pu compter sur de précieuses aides extérieures : Yves Van Gompel était directeur de concours, Patrick Bossin assurait la gestion musicale, Jacky 'S Jongers assistait au scoring avec Jean-Yves Castermans. Avec les juges Marc Weyenberg, Michel Doucy, Henny van Loon, Eric De Schuyter et Jean-Yves Castermans, et le jury FAI assuré par Guy Revel (FRA), Gérard Proot et votre serviteur, ce sont deux journées bien remplies de spectacle qui étaient offertes au public trop rare.

RH

Warbird Day à Grandrieu le 1^{er} juillet

Au sein du club AASH, cela fait déjà quelques années que nous parlons chaque 21 juillet d'un projet afin d'organiser un Warbird day conjointement avec des collectionneurs d'anciens véhicules militaires.

Suite à la visite du bourgmestre à notre show 2011, ce dernier ayant été impressionné par la qualité des machines présentes, il nous a demandé d'organiser un "Warbird day" le 1^{er} juillet 2012.

En fait, la commune va inaugurer une stèle en mémoire de l'équipage du bombardier Lancaster immatriculé DV308 abattu le 1^{er} janvier 1944 à Grandrieu. On peut en retrouver les données sur le site du 101 Squadron à l'adresse <http://www.156squadron.com/101Sqn/default.htm> et l'équipage du DV308 le 1/1/1944 sur http://www.156squadron.com/101Sqn/display_crews.asp?pCrewid=16618

Nous sommes donc à la recherche de machines «wardbird» ainsi que de leur pilote afin de garantir une prestation de qualité, c'est l'occasion de montrer au grand public que l'aéromodélisme est aussi autre chose que les nuisances sonores etc... Si vous connaissez d'autres clubs susceptibles de nous aider également, n'hésitez pas à leur transférer ce message.

Le programme du 1^{er} juillet est le suivant :

- 10h30 : Inauguration du monument par les autorités communales et sans doute un détachement militaire.
- 12h00 : Réception des autorités (Civiles et militaires) au club AASH - apéritif - diner
- (Repas et boissons offertes aux pilotes comme pour un show..)
- 14h00 à 17h30 : Vols Wardbird
- Durant toute la journée : Exposition de véhicules militaires sur le terrain.
- Clôture des vols par le défilé des drapeaux alliés.
- 18h00 : Concert «Glenn Miller» sous chapiteau.

Merci de m'indiquer si quelques membres de votre club pourraient nous aider lors de cette organisation qui permettra de participer à un devoir de mémoire, ainsi que de promouvoir l'Aéromodélisme de qualité et notre fédération.

Cordiales salutations



Wérion Gérard

AAModels-info mars 2012



En bref

Vol en formation ou en nuée...

Les technologies basées sur les modèles réduits ne cessent de progresser... Voici que l'École Polytechnique de Lausanne a mis au point, sur la base de petites ailes volantes « swinglet » de la société suisse Sensefly, tout ce qu'il faut pour évoluer en formation contrôlée, à la manière de nuées d'oiseaux. Ils ont fait la démonstration de leur projet lors de la conférence internationale de robotique intelligente de San Francisco, en septembre dernier. Dix modèles ont volé en formation de façon tout à fait autonome et survolé une région définie, sans entrer en collision ni crasher...

La swinglet est une petite aile volante radioguidée en mousse avec moteur électrique propulseur, très semblable aux populaires ailes volantes genre Zagi. Mais on y a incorporé un système de guidance au cœur duquel figure un

Ci-dessous, une Swinglet de chez Sensefly (SUI)



On trouve sur YouTube plusieurs présentations de la swinglet, y compris l'introduction par une personne de la société SenseFly :

<http://www.youtube.com/watch?v=BTA1612jvGI&feature=related>

et l'aile dans son application de monitoring de cultures ;

<http://www.youtube.com/watch?v=B-xVy2E1sT4&hd=1&autoplay=1>

petit ordinateur (basé sur un kernel Linux bien entendu !), véritable autopilote des évolutions du modèle : direction et profondeur sont commandées comme des « flaperons » et la puissance du moteur électrique est régulée classiquement. Un gyroscope assure un certain degré d'autostabilité. La vitesse d'évolution de l'aile est mesurée en permanence par un capteur basé

sur un classique tube de Pitot. De plus, chaque modèle est équipé d'un récepteur GPS qui lui permet à tout moment de « savoir » où il se trouve précisément. On l'a aussi équipé d'une caméra 10 Mpixel qui capture des images sur commande ou sur base d'un programme préétabli. À bord de la swinglet, un ZigBee, présent dans la quasi totalité des radiocommandes 2.4GHz, permet le contrôle à distance du système. Celui-ci se fait à partir de tout microordinateur portable (voir la seconde vidéo mentionnée ci-dessus). La réelle originalité du projet de vol en nuée consiste en des dispositifs de communication entre plusieurs modèles identiques. Chaque modèle « sait » où se trouvent ses partenaires et se dirige en conséquence grâce à des détecteurs de proximité basés sur une clé WiFi USB modifiée pour donner une indication de la distance qui la sépare de ses homologues. Dans l'ordinateur embarqué tourne un logiciel « contrôleur de nuée » (le Toradex Colibri PXA270) qui, à l'aide de toutes les informations reçues, donne à l'autopilote les informations requises pour ajuster vitesse et trajectoire.

La swinglet est disponible commercialement et le projet de vol en formation (Swarming Micro Air Vehicle Network ou SMAVNET) intéresse bien entendu les pouvoirs publics et l'Armée, pour des missions automatiques de contrôle, la gestion de crises ou le simple relevé topographique de cultures ou d'incendies de forêts.

Source : c't 22 p.43, 10.10.2011

Cartographie automatisée

Tout récemment, la société Couderé a présenté lors d'une exposition destinée aux géomètres professionnels le système Gatewing X100 qui offre en gros les mêmes potentialités que la swinglet. L'engin d'un mètre d'envergure est équipé d'un brushless de 250W et avec sa batterie Lipo de 8Ah, elle a une autonomie de 45 minutes. On se pose des questions sur le contrôle que la DGTA arrivera à exercer sur l'exploitation de ces engins.

Source : Geneviève Awouters

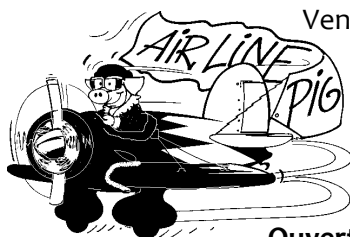
Nouveau site internet bientôt disponible !!!

WWW.PIGS.BE

Venez-y découvrir ou redécouvrir les catalogues ...

Pigs Airlines :

29, avenue Jean Mermoz
6041 Gosselies/Heppignies
A 1 KM de l'aéroport



Ouverture : Lundi -> Vendredi 10h-18h et Samedi 10h-17h





Sebart Futaba    

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

Visitez www.hobbyfun.be

Commission Bruit

Rappelons que l'AAM s'est engagée auprès de l'Administration de la Région Wallonne à effectuer un contrôle permanent du bruit émis par les moteurs thermiques qui propulsent une bonne part de nos appareils. Et chaque année, nous devons fournir à cette administration un relevé détaillé des contrôles qui ont été effectués dans nos clubs.

Cet auto-contrôle qui nous est imposé constitue une protection quant à la poursuite sereine de nos activités, car en cas de contestation soulevée par un riverain, si nous pouvons prouver que nos appareils respectent les règles de la «Norme Intégrale Aéromodélisme à moteurs thermiques», les plaintes seront déboutées.

Nous réitérons donc notre demande pressante à tous nos clubs d'effectuer systématiquement des mesures du bruit dans les conditions stipulées par le décret, à savoir utilisation d'un sonomètre

régulièrement ré-étalonné (l'AAM propose gratuitement ce service à tous ses clubs), mesures effectuées à une distance de 7 mètres du modèle maintenu à 1 m au dessus d'un sol gazonné, et à bonne distance d'obstacles. Sur le site de l'AAM, on trouve un fichier Excel qu'il suffit de remplir, ligne par ligne, avec les relevés de bruit et de retourner ce fichier, au moins une fois l'an, à Serge Vassart, notre responsable de la «Commission Bruit».

L'affichage au terrain du nombre de modèles autorisés à évoluer simultanément et du bruit maximal autorisé font partie des bonnes pratiques de l'aéromodélisme.

L'AAM continue à offrir à nos clubs la possibilité d'acquérir en achat groupé un sonomètre conforme aux règles, et aisé à ré-étalonner.

Pour SV, RH
Contact : serge.vassart@skynet.be



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



Le Club « La Chouette » de Basse-Bodeux fait peau neuve et change de nom, mais pas seulement...



Le Club « La Chouette » existe maintenant depuis 1988. Et oui, déjà 24 ans. Il est situé au cœur de nos Ardennes dans un cadre idyllique et apaisant. Il est né de l'initiative de trois passionnés qui ont œuvré sans relâche en vue d'en faire le terrain que l'on connaît aujourd'hui. Il compte une moyenne de quarante membres et dispose d'une piste en herbe de 160 m x 50 m qui est entretenue chaque semaine avec soin.

Il en a vécu de belles histoires avec l'organisation de superbes meetings au cours des années 90. C'est dans cet esprit constructif que le nouveau Comité compte bien perpétuer la tradition.

Toutes les disciplines « volantes » sont acceptées, qu'elles soient thermiques ou électriques. De gros efforts ont été consentis ces derniers mois en termes de moyens et d'idées afin de lui donner un nouveau souffle. Le Comité est très actif et sans cesse à la recherche de nouvelles idées permettant le développement de notre passion. Il a été décidé de rebaptiser le Club pour ce nouveau départ. Il s'appelle désormais le M.C.B.B (Model Club de Basse-Bodeux).

Il est important de garder à l'esprit que toute aventure humaine est assurément passionnante et demande un travail permanent en vue de progresser dans une perspective positive.

La grande nouveauté de cette année 2012 est, sans aucun doute, la création d'un site dédié aux hélicos. En effet, au fil du temps, il n'est pas difficile de se rendre compte que la compatibilité entre les avions et des voilures tournantes n'est pas toujours évidente.

Fin 2011, la décision est prise de créer un héliport tout à fait séparé de la piste « avions ». Le site est vaste et la configuration des lieux permet heureusement ce type d'aménagement.



Une première expérience avait été tentée il y a deux ans, mais sans succès. En effet, à cette époque, personne au sein du Club n'avait un minimum d'expérience pour encadrer ce type de projet. Il aura fallu attendre la rencontre avec deux pilotes hélicos expérimentés, qui comptent depuis peu parmi nos membres, pour enfin mettre le projet en place de façon sérieuse. Nous avons enfin la possibilité d'offrir un encadrement aux nouveaux venus dans la discipline. Ce petit groupe compte déjà une dizaine de pilotes réguliers.

Des plages horaires pour l'apprentissage ont été mises en place.

Il s'agit en général des samedis dès 9 heures du matin. N'importe quel néophyte peut recevoir les conseils des plus anciens et progresser dans d'excellentes conditions, tant au niveau du vol que des réglages techniques.

Avant la mise en route de l'héliport, il a fallu passer par une période de transition où les avions et les hélicos ont dû voler sur la même piste. Cela a demandé un peu d'organisation dans la mesure où les avions et les hélicos n'évoluaient pas ensemble.

L'objectif du Club est de maintenir cet équilibre aujourd'hui trouvé entre les deux pratiques et de ne pas en favoriser l'une plus que l'autre. Tout cela, bien entendu, dans le respect de la sécurité. L'intérêt de cette formule est de permettre aux avions et aux hélicos d'évoluer simultanément sans se déranger. Cette situation crée une émulation très intéressante. La présence d'encadrement dans les deux groupes permet à chacun de pratiquer les deux disciplines à sa guise.

Le M.C.B.B est un des rares Clubs (si pas le seul) en Wallonie à proposer ce type d'infrastructure. Au vu des résultats, nous ne pouvons qu'encourager la création de ce type d'initiative.

Parallèlement à cela, le Club a fait l'acquisition de deux containers qui ont été placés au mois d'août. L'espace de rangement est dorénavant conséquent et permet d'être moins à l'étroit pour le stockage du matériel. Le chemin menant au Club a été également aménagé et l'eau courante est enfin disponible.

Ce n'est pas la motivation et les idées qui manquent au MCBB.

On peut également compter sur quelques bénévoles qui donnent de leur temps lors



des manifestations et portes ouvertes.

Il faut également souligner que toute l'intendance est assurée depuis de nombreuses années par une personne qui donne de son temps sans compter.

Il s'agit de Magda. Elle est présente tous les week-ends. C'est grâce à ces personnes qu'un Club peut fonctionner dans la durée



et surtout dans de bonnes conditions.

L'accent est également mis sur la sécurité et l'encadrement des nouveaux venus.

Le MCBB dispose de quatre moniteurs avions et deux moniteurs hélicos. Quatre d'entre eux ont passé le brevet d'examineur sous la houlette de Monsieur Lebrun.

Il est important de signaler que le Club est ouvert tous les jours de l'année, du lever au coucher du soleil. C'est évidemment très confortable pour les pilotes qui souhaitent





voler en semaine.
Il est certain que la saison 2012 sera bien remplie pour le M.C.B.B.

La traditionnelle journée « portes ouvertes » se transforme cette année en week-end « portes ouvertes » (les 19 et 20 mai 2012).
A noter qu'une grande journée HELIDAY sera organisée le samedi 30 juin 2012 avec la venue de pilotes et de machines exceptionnelles.
On pourra compter notamment sur la présence du Team Vario que l'on ne présente plus... et d'autres surprises.

Nous vous attendons donc très nombreux afin de partager notre passion.

Contact : 0473.60.78.46
Site web : www.mcbb.be

Bruno Dothée

Update
www.updaterc.com
modélisme - spécialiste en hélicoptères

www.updaterc.com

ALIGN

Eflite
ADVANCING ELECTRIC FLIGHT

parkzone

HANGAR 9

TRAXXAS

Venez visiter nos nouveaux locaux



hobbyzone

SPEKTRUM
Leaders in Spread Spectrum Technology

Futaba

hpi-racing

LSI

Nouvelle adresse ... Nouvelle adresse ... Nouvelle adresse ...
76 Rue Saint Antoine, 6230 Pont-à-Celles, 071/840.031

Calendrier régional 2012

Club organisateur	Date	Intitulé de la manifestation	Lieu
ASA Bauffe	26-févr	Rencontre des Givrés	Terrain ASA
Aéroclub Les Faucons	26-févr	Expo et Démo Indoor (10h-18h)	Halle des Sports Gedinne
Exocet Club Hemptinne	11-mars	Coupe d'Hiver Planeurs	Terrain Exocet Hemptinne
ASA Bauffe	1-avr	Largage de Pâques	Terrain ASA
Les Aigles Battice	7-avr	Remorquage Planeurs	Terrain Battice
Assoc. Aéromod. Sud Hainaut	7-avr	Largage d'Œufs de Pâques (14h-18h)	Terrain Grandrieu
Exocet Club Hemptinne	8-avr	Largage d'Œufs de Pâques	Terrain Exocet Hemptinne
Royale Petite Aviation Liégeoise	8-avr	Largage d'Œufs de Pâques (15h-18h)	Terrain Anthisnes
EAB Thumaide	9-avr	Largage d'Œufs de Pâques (10h-16h)	Terrain Thumaide
Club Aéromodéliste Estinnois	9-avr	Largage d'Œufs de Pâques (11h-17h)	Terrain Estinnes
Royal Herstal Petite Aviation	9-avr	Largage d'Œufs de Pâques (10h)	Terrain Haneffe
Model Club Havay	28-avr	Écolage double commande	Terrain Havay
Exocet Club Hemptinne	28-avr	Fin de saison Indoor Nocturne + brevets Hélico	Salle Marcinelle
Albatros Club Gerpinnes	29-avr	Examen Brevet élémentaire AAM (13h-18h)	Terrain Gerpinnes
Model Club Havay	1-mai	Journée interclub + barbecue	Terrain Havay
Model Club Eole	1-mai	Rencontre Easy-Star amicale (8h-20h)	Terrain Pottes
Les Aigles Battice	5-mai	Remorquage Planeurs	Terrain Battice
Model Club du Chauffour	13-mai	Journée Maquettes	Terrain Chapelle
Les Accros du Servo	27-mai	Meeting toutes catégories (10h-18h)	Terrain Gembloux
Royal Herstal Petite Aviation	27-mai	Challenge Maurice Bienvenu	Terrain Haneffe
Les Aigles Battice	2-juin	Remorquage Planeurs	Terrain Battice
Club Aéromodéliste Estinnois	3-juin	Écolage double commande et brocante (10h-17h)	Terrain Estinnes
Exocet Club Hemptinne	3-juin	Journée Planeurs	Terrain Exocet Hemptinne
Model Club Andennais	10-juin	Rencontre Planeurs Remorqués de Bonneville	Terrain Bonneville
Les Cigognes Nimy	24-juin	Journée Interclubs	Terrain Nimy
Model Club Eole	30-juin	Grands Planeurs remorqués (BIGGS) 8h-20h)	Terrain Pottes
Model Club Eole	1-juil	Grands Planeurs remorqués (BIGGS) 8h-20h)	Terrain Pottes
Assoc. Aéromod. Sud Hainaut	1-juil	Show Warbirds -Memorial-Concert Glenn Miller (8h-20h)	Terrain Grandrieu
Aéroclub Les Faucons	1-juil	Portes Ouvertes, démos toutes catégories	Terrain Louette-St-Denis
Exocet Club Hemptinne	1-juil	Tout Quadri (multi-rotors)	Terrain Exocet Hemptinne
ASA Bauffe	3-juil	Interclubs	Terrain ASA
Les Aigles Battice	7-juil	Remorquage Planeurs	Terrain Battice
Club Luc Mommer	8-juil	Remorquages Planeurs (9h-18h)	Terrain Mellery
Albatros Club Gerpinnes	14-juil	Rencontre amicale Jet Technics	Terrain Gerpinnes
Albatros Club Gerpinnes	15-juil	Rencontre amicale Jet Technics	Terrain Gerpinnes
Landen	15-juil	Activités Old Timer SAM (10h-18h)	Terrain Landen
Model Club Havay	15-juil	4ème Open Electro (10h-18h)	Terrain Havay
Model Club Famenne	22-juil	Portes Ouvertes (14h-20h)	Terrain Verdenne
Blériot Club Verlaine	4-août	Journée Portes Ouvertes (11h-22h)	Terrain Voie des Maquets
Les Aigles Battice	4-août	Remorquage Planeurs	Terrain Battice
Aero Model Club Enghien	4-août	Week-end du Modélisme	Parc d'Enghien
Blériot Club Verlaine	5-août	Journée Portes Ouvertes (11h-22h)	Terrain Voie des Maquets
Aero Model Club Enghien	5-août	Week-end du Modélisme	Parc d'Enghien
ASA Bauffe	5-août	Journée Electrique	Terrain ASA
Piper Club Bas-Oha	12-août	L'Aéromodélisme en Fête (10h-18h)	Terrain Rue Graindorge
Royale Petite Aviation Liégeoise	12-août	Rencontre amicale Old Timers SAM (10h-18h)	Terrain Anthisnes
Club Luc Mommer	15-août	Rencontre Petis-Gros, Maquettes et Old Timers (9h-18h)	Terrain Mellery
Divers clubs	15-août	Journée de clôture de l'Objectif Jeune Pilote	Divers terrains
Model Club du Chauffour	15-août	Portes Ouvertes	Terrain Chapelle
Exocet Club Hemptinne	15-août	Initiation	Terrain Exocet Hemptinne
Royale Petite Aviation Liégeoise	15-août	Coupe des Barons (14h-18h)	Terrain Anthisnes
Hirondelles Model Club Bastogne	19-août	Journée Portes Ouvertes (10h-18h)	Terrain Michamps
Royale Petite Aviation Liégeoise	20-25 août	Stage Arthur Pirotton (9h-17h)	Terrain Anthisnes
Club Aéromodéliste Estinnois	25-août	Show annuel (11h-18h)	Terrain Estinnes
Club Aéromodéliste Estinnois	26-août	Show annuel (11h-18h)	Terrain Estinnes
Club Altitude 480	26-août	Journée Portes Ouvertes (10h-18h)	Terrain Freux
Les Aigles Battice	1-sept	Remorquage Planeurs	Terrain Battice
Hirondelles Model Club Bastogne	1-sept	Week-end Remorquage (9h-19h)	Terrain Michamps
Royale Petite Aviation Liégeoise	1-sept	Activité Old Timer SAM (10h-18h)	Terrain Anthisnes
Hirondelles Model Club Bastogne	2-sept	Week-end Remorquage (9h-19h)	Terrain Michamps
Les Cigognes Nimy	2-sept	Journée Interclubs	Terrain Nimy
Royale Petite Aviation Liégeoise	2-sept	Activité Old Timer SAM (10h-18h)	Terrain Anthisnes
Club Luc Mommer	2-sept	Electro Symposium (9h-18h)	Terrain Mellery
Model Club Havay	8-sept	15ème Show Annuel	Terrain Havay
Model Club Havay	9-sept	15ème Show Annuel	Terrain Havay
Model Club du Chauffour	9-sept	Journée Electrique	Terrain Chapelle
Les Aigles Battice	9-sept	Journée Portes Ouvertes (10h-18h)	Terrain Battice
Royale Petite Aviation Liégeoise	16-sept	Journée Nine-to-Five 925 - Vol par équipes	Terrain Anthisnes
Jardins du Modélisme	16-sept	Journée P'tits Gros (10h-18h)	Terrain Nivelles
Royal Herstal Petite Aviation	23-sept	Journée Portes Ouvertes (10h-18h)	Terrain Haneffe
Vol de pente des Trois Frontières	28-30 sept.	Rencontre amicale de vol de pente (14h-19h)	Pentes Henri-Chapelle
Les Aigles Battice	6-oct	Remorquage Planeurs	Terrain Battice

Calendrier sportif national 2012

F2 (1)	F3A	F3B	F3C(2)	F3J	F3K	F3M	F3Q	F3R	F4C	F5 (5)	555
								Pylon Racing (3)			electro
25-mars		Sankt Vith									
1-avr		Herentals						R Tongeren		D Hotton	
8-avr											
9-avr					Diest						
15-avr											
22-avr				Herentals			Gerpinnes			D Villers-la-Loue	
29-avr				St Truiden		Havay			Breda (NED)		
1-mai											
6-mai			C Haneffe							B Thumaide	Anthisnes
13-mai	Anthisnes			Vosselaar							
20-mai					Andenne				Anthisnes	B Oostrozebeke	
26-mai											
27-mai	Inter		S Edingen								
30-juin	Grandrieu			St Truiden	Haaltert		Thumaide				Hotton
10-juin						Gerpinnes					
16-juin	Inter									Inter + nat.	
17-juin	B Genk		C Thumaide		Anthisnes				Helchteren	Heist o/d Berg	
24-juin	B+D Orp-Jauche	Anthisnes	S Sint Truiden								Messancy
30-juin				Inter							
1-jul			S Belsele	Merkplas			Landen	D+R Tongeren		D Tongeren	Dendermonde
7-jul		Inter									
8-jul		Anthisnes				Landen					
21-jul						Inter					
22-jul						Tongeren					
29-jul											
30-jul							Inter				Eeklo
3-août							Andenne				
5-août								R Tongeren		B Anthisnes	
11 août	Inter ABC										
12-août	Pepinster										
19-août		res. Herentals							Nivelles		
25-août					Int.Herentals			Inter R			
26-août			C+S Haaltert			Villers la Loue	Nivelles	Tongeren			Modave
2-sept		Hemplitne							Basse-Bodeux	B Andenne	reserve
9-sept				Meerhout	Heist o/d Berg		Hotton		Genk		
16-sept											
23-sept					Enghien	Mellery					
30-sept	B Réserve	Michamps	C Edingen	Bilzen			Andenne	R Tongeren			
7-oct				Anthisnes	Res. Villers-L-L.					D Longueville	
14-oct				reserve				Res, Tongeren			
21-oct		Anthisnes									
28-oct		Res Anthisnes									

3. Pylon racing : D = F3D, R = F3R ("Quickie 500")

2. Helico : S = Scale, C = FAI

1. Vol circulaire : B=F2B+Deb.+Adv.,D=F2D

4. Electro : B=F5B-10cell-7cell, D=F5D & limited

SPITZ-6^{RECOVERY}R Dual

- **AC/DC Chargeurs/ Déchargeurs**
- **LiPo RECOVERY**
- **80W & 130W**

80 watt

Chargeurs/Déchargeurs de hautes performances pour batterie NiCd, NiMH, Pb, LiPo et LiFe contrôlés par microprocesseur.

Programme spécial de sécurité pour la charge de batteries LiPo et LiFe.



Spitz-6R
Chargeur+Déchargeur
2136

- Utilisation très simple des programmes à l'aide de 4 touches.
- Entrée CC 10 ~ 15V; Puissance: 80W
- Entrée CA 100V~250V; Puissance: 80W
- Charge et décharge par sortie de 4mm
- Equilibrage des cellules par la fiche d'équilibrage HX / EHR
- 20 mémoires.
- NiCd/NiMH : réglage de la tension(mV) de coupure " Delta Peak"
- 1~14 NiCd/NiMH éléments (#2136)
- 1~20 NiCd/NiMH éléments (#2188)
- 1~6 LiPo cells
- 1~6 LiFe cells
- 2V~24V Pb batteries (#2188)
- Courant de charge de 200mA ~ 10A (Max 80W)
- Courant de décharge 200mA ~2A (Max 8W-#2188)
- Courant de décharge 50mA ~1A (Max 8W-#2137)
- Chrono de sécurité d'interruption de la charge, réglable.
- Contient 3 programmes de mode de charge pour batteries LiPo et LiFe: Maintenance à 50%, Charge rapide à 1/10C, Charge à 100%
- Coupure de tension de décharge programmable <<Cut off>> pour batteries LiPo, LiFe, Pb(#2188 uniquement), NiCd et NiMH
- Affichage de tous les paramètres sur écran LCD (2x16 caractères), avec éclairage retro.
- Programmation de la tension de fin de charge pour batteries LiPo et LiFe
- Mode de récupération LiPo : Possibilité de sauver et rétablir les batteries LiPo et LiFe ayant subi une décharge trop basse

Nouveau

80 watt

AC/DC Chargeur
2188



Nouveau

130 watt

Spitz-6R - Chargeur
AC/DC
2137



BMI Belgique S.A.

eRCMARKET.com

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

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

PLUS DE 8.000 RÉFÉRENCES EN STOCK AUX MEILLEURS PRIX.

**Thunder
tiger**

SAB

HYPERION
QUALITY R/C PRODUCTS

OptiFUEL™

Futaba

Quick PERFORMANCE PARTS

SAVÖX GAUI

R

**KONTRONIK
DRIVES**

robbe

Graupner

NOVAROSSİ

ALIGN Mikado

TRAXXAS

**MAH
BLADES**

**RUX
HOBBY**

SCORPION®
PRECISION PERFORMANCE

BEASTX
DE ABSOLUTE STABLE

**OS
ENGINES**

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

Sales@Rcmarket.org

Tel: +32 486 808080

Fax : +32 2 4166 111

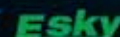


MCM SKYSHOP



LE SPÉCIALISTE DE L'AÉRIEN R/C À BRUXELLES

PLUS DE 120 MARQUES ...



www.mcmskyshop.com



400 m²
showroom



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



1996-2011

Accès rapide & facile!

VENEZ DÉCOUVRIR
NOTRE MAGASIN...

Ring (RQ/E19) / Sortie 20 / 100 m
Steenweg naar Aalst 906
1654 Huiszigen - 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@mcmskyshop.com

↑
BRUXELLES
RO/E19

HUIZIGEN
BUZZINGEN

SORTIE 20

NIVELLES
MONS
↓



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
andrebel@120pixels.be

Fabrice DECOBECK
0477 528 243
rue d'Hermines, 26
7850 Enghien
info@120pixels.be

www.120pixels.be

ALBATROS

Modelbouw



Heures d'ouverture :
de 9 à 12 - 13.30 à 17.45
Fermé :
dimanche, lundi et jours fériés

WWW.ALBATROS.WS

tel : 015 - 51 14 61
fax : 015 - 51 23 50

e-mail : albatros.modelbouw@telenet.be

Leuvensesteenweg 759
2812 Mechelen

Responsables sportifs de la LBA pour 2012

	Coordinateur	Directeur sportif	Sportdirecteur
Vol circulaire F2B	Robert Liber Bloemendallaan 64 1853 Strombeek 02 267 05 08 / 0495 20 44 77 robert.liber@skynet.be	Jean-Michel Maquet Rue Toutes Voies, 46 4460 Grâce-Hollogne 0479 344 531 jm.maquet@skynet.be	Guido Michiels Maastrichterweg 34 3600 Genk 089 35 62 58 / 0476 39 95 50 guidomichiels@telenet.be
Vol circulaire F2D	Robert Liber Bloemendallaan 64 1853 Strombeek 02 267 05 08 / 0495 20 44 77 robert.liber@skynet.be	David Liber Sentier du Bois Michot 14 1300 Wavre 0475 54 75 60 David.liber@nextel.be	Guido Michiels Maastrichterweg 34 3600 Genk 089 35 62 58 / 0476 39 95 50 guidomichiels@telenet.be
Voltige F3A	Eric Deschuyter Cité Parc - Allée E, 14 6001 Marcinelle 0476 20 18 73 / 071 47 08 09 ericdeschuyter@skynet.be	Jean-Yves Castermans Rue de la Boviere 15 4920 Aywaille 04 384 40 60 / 0475 30 93 24 jean-yves@casterinfo.be	
Planeurs F3B Trois épreuves	Paulette Halleux Lenneke Marelaan 36/27 1932 Sint Stevens Woluwe 02 721 13 01 / 0496 59 36 08 phalleux@skynet.be	Geneviève Awouters Rue Derrière les Haies 18 4347 Fexhe-le-Haut-Clocher 0478 28 48 77 genevieve.awouters@gmail.com	
Hélicoptères F3C et Scale	Guy Vanderschelden St-Gabrielstraat 61 1770 Liedekerke 053 67 07 26 / 0473 56 90 77 guy.vds@skynet.be	Giovanni Lo Furno Rue du Petit Mont 13 4100 Seraing 0479 39 35 56 lofurnogiovanni@hotmail.com	Willy Bogaert Vondelen 146 9450 Denderhoutem 053 83 49 01 / 0479 22 57 55 willy.bogaert@euphony.net.be
Quickie 500	Emiel Verjans Groenstraat 13 3700 Tongeren 012 23 09 52 / 0478 38 55 47 emiel.verjans@telenet.be		Willy Buysmans Bilzensteenweg 33 3730 Hoeselt 0477 52 38 11 willy.buysmans@hotmail.com
Planeurs durée F3J	Patrick Van Hulle Solveld 9 3440 Zoutleeuw 011 78 50 89 pvhulle@telenet.be	Steeve Hansoule Rue des Rhieux 2 4420 Montegnée 0495 93 09 62 steeve.hansoule@gmail.com	Tom Mertens Sparrenlaan 12 2350 Vosselaar 0475 74 82 04 gtmtom@telenet.be
Planeurs F3K Lancé-main	Frédéric Belche Rue du Village Gris 2 5300 Andenne 0478 93 05 28 frederic_belche@tvcablenet.be	Sacha Monnom Avenue de la Fontaine 8 1435 Hévíllers 0477 50 86 09 sacha.monnom@skynet.be	Johan Van Den Brande Aarthof 14 2260 Westerlo 0475 56 76 06 Johan@vandenbrande.com
Voltige F3M grands modèles	Eric Deschuyter Cité Parc - Allée E, 14 6001 Marcinelle 0476 20 18 73 / 071 47 08 09 ericdeschuyter@skynet.be	Gérard Proot Rue J. Wauters 274 7110 Strépy-Bracquegnies 064 67 83 21 / 0475 30 34 88 g.proot@skynet.be	Peter De Prince Mechelsesteenweg 258 2500 Lier 03 491 91 35 / 0475 439393 peter@deprince.be
Planeurs remorqués F3Q	Eric Remy Rue Chapelle Rosine 3 5651 Laneffe 0473 86 14 98 fb437576@skynet.be	Jean-Baptiste Gallez Avenue Leemans, 8 1160 Bruxelles 0479 33 92 79 jbg@swing.be	
Maquettes R/C F4C	Wim Reynders Parijseweg 47 2940 Hoevenen 03 664 68 75 / 0496 53 03 21 willem.reynders@telenet.be	Christian Fanali Rue du Travail 66/2 4102 Ougrée 0475 73 73 87 cfanali@skynet.be	Theo Vaesen Koleneind 26 3930 Hamont-Achel 011 44 60 79 / 0476 63 10 72 theo.vaesen1@telenet.be
Vol électrique F5B, F5F et F5-2	Jean-Luc Dufour Zwartkloosterstraat 49 2800 Mechelen 015 43 15 62 / 0477 36 33 74 jl.dufour@telenet.be	Dieter Beckers Dolf Ledellaan 1 3090 Overijse 02 657 09 26 destroyer01@hotmail.com	Willem Hanssens Dorp 24/2 9860 Oosterzele 0494 56 70 93 hanssens.wim@telenet.be
Vol électrique F5D	Ivo Vaes Lintsesteenweg 74 2500 Lier 0497 13 70 66 ivo.vaes@live.be	Dieter Beckers Dolf Ledellaan 1 3090 Overijse 02 657 09 26 destroyer01@hotmail.com	Willem Hanssens Dorp 24/2 9860 Oosterzele 0494 56 70 93 hanssens.wim@telenet.be
555	Paul Vanholle Waterhoendreef 8 9940 Ertvelde 0476 99 93 18 paul.vanholle@telenet.be	Michel Dropsy Rue Saint Roch 15 6997 Soy 086 47 75 74 / 0474 96 02 98 midropsy@voo.be	Guido Coppens A. Rodenbachstraat 29 9340 Lede 0487 44 53 74 coppens.g@skynet.be



A la découverte de l'aéromodélisme aux « Petites ailes de la Frontière »

Guy Lapaille

Pour la troisième année consécutive, le club « Les Petites ailes de la Frontière » organisait du 26 au 30 juillet, sur son terrain de Mazée (Viroinval), un stage d'aéromodélisme destiné aux jeunes de 10 à 12 ans. Oui, au cours de ce mois de juillet 2011 sombre et pluvieux... impossible de compter le nombre de fois que nous avons consulté les prévisions météo, avant et pendant le stage !

La double commande,
la voie royale pour
l'apprentissage



Et puis finalement, la chance souriant aux audacieux (ou aux inconscients), nous n'avons pas été obligés d'envisager l'alternative des sous-marins ; un micro climat s'étant installé au-dessus de Mazée cette semaine là, nous avons pu voler tous les jours. C'était sous un ciel ennuagé certes et nous n'avons pas souvent vu le soleil, mais, au final, nous avons volé plus que les années précédentes et c'est bien là le principal !

Rien ne ressemble plus à un stage d'initiation à l'aéromodélisme qu'un autre stage d'initiation à l'aéromodélisme et j'avoue qu'après quelques années, il devient très difficile de rédiger un compte rendu qui ne soit pas un copier coller des précédents.

Alors, nous avons décidé de mettre les jeunes à contribution, sous la houlette de « Pépère Van Vyncht », qui a réussi la prouesse de remettre les jeunes à la rédaction pendant les vacances... et sans faute s'il vous plaît !

En vrac donc, ci-dessous, les jeunes parlent du stage :

- Les copains et moi, on monte dans le car à Nismes, Oignies, Treignes ; nous sommes 17 en tout.
- Nous avons été bien accueillis à la salle Arthur Masson par les moniteurs.
- Il y a 4 planeurs électriques en double commande : un rouge, un bleu, un jaune et un vert ; nous sommes partagés dans des équipes de ces couleurs. Il y a aussi d'autres avions pour changer.
- Sylvain nous a expliqué les principes du modélisme.
- Il y a 3 simulateurs et ça me plaît.
- On a fait un concours aux simulateurs.
- On a lancé un planeur à la catapulte mais la fusée a éclaté au lieu de le pousser. On a bien rigolé.
- Au terrain, on a croqué du blé du champ à côté. Certains se sont amusés à nous mettre des épis dans le dos ; ça gratte !
- Tout m'a bien plu ; c'est difficile à expliquer.
- A Saint Hubert, nous sommes tous montés dans le cockpit d'un K13 et là, c'était comme un vrai, avec un grand écran ; je me suis posé de travers.
- C'était amusant d'aller rechercher les avions dans le maïs.
- A midi, j'ai bien mangé parce que j'avais faim.
- Maxence a mis son doigt dans l'hélice en lançant un planeur.
- Je n'ai plus voulu lancer le planeur parce que je me suis coupé avec l'hélice (prudence !)
- J'ai passé une bonne semaine. C'est amusant quand on pilote. Il y a même un oiseau qui a attaqué mon planeur. J'ai aussi piloté un Fun Cub en double commande.
- Pépère nous fait corriger nos fautes d'orthographe ; ça sert à quoi, les vacances ?

Voilà donc une vision du stage, originale et authentique, émanant de tous les jeunes, sans distinction d'âge, avec des intérêts parfois différents et, au bout du compte, tout est dit ...



En prenant un peu de recul, deux choses me viennent à l'esprit :
1° Au fil des années, le nombre de parti-

Grand intérêt devant le simulateur



cipants au stage ne cesse d'augmenter ; 12 la première année, 15 la deuxième, pour passer finalement à 18 en 2011.

Explications des rudiments d'aérodynamique





C'est évident, l'aéromodélisme suscite l'intérêt chez les jeunes ; ils en parlent entre eux, certains reviennent d'année en année et la courbe des inscriptions grimpe... un peu comme un planeur qui a centré une ascendance.

N'y a-t-il pas à ce niveau une réelle demande qui serait trop peu rencontrée au vu du nombre restreint de stages qui sont organisés au sein de l'AAM ?

2° In fine, et c'est contradictoire autant

qu'interpellant, une infime minorité de jeunes continuent à pratiquer l'aéromodélisme à l'issue du stage ... même si nous laissons du matériel à leur disposition et que l'argument du coût financier doit donc être écarté.

Bien sûr, on peut évoquer les nombreuses sollicitations auxquelles sont confrontés les jeunes dans le domaine des loisirs mais aussi les contraintes d'organisation familiale pour permettre la pratique de plusieurs activités en des lieux différents ...

Cet aspect des choses doit être un facteur déterminant au niveau des clubs lorsqu'il s'agit de décider de se lancer dans l'aventure de l'organisation d'un stage.

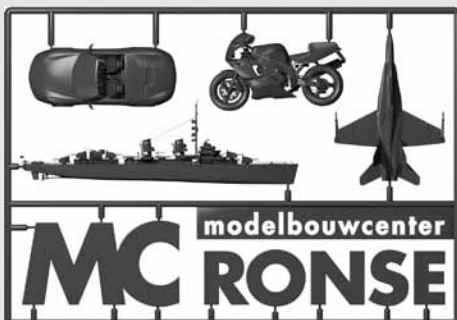
Pour ma part, j'appréhende cela sur le long terme ; le stage ouvre une porte sur le monde de l'aéromodélisme mais aussi sur celui de l'aviation grandeur et, même si ce n'est pas immédiat, je me plais à penser que, plus tard, une passion, voire le choix d'une carrière dans l'aéronautique naîtront au bout d'un long cheminement dont nous aurions, très modestement, contribué à indiquer la direction ...

Un tout grand merci aux membres du Centre national de Vol à Voile qui nous ont si gentiment accueillis et nous ont fait découvrir dans le détail la plate-forme de Saint-Hubert.

Liliane, Sylvain, Stéphane, Sylvain, Michel, Serge, Jean et Guy



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

Les compétitions internationales organisées par nos clubs en 2012

Cette année, ce sont pas moins de cinq de nos clubs qui mettent sur pied une compétition internationale figurant en bonne place au calendrier de la Fédération Aéronautique Internationale.

En **Indoor**, l'Interclub Indoor de Mons (ICIM) a organisé, en collaboration avec Les Aiglons, cercle aéromodéliste (AIG), un concours international Indoor dans le grand hall du Lotto-Mons-Expo. Les 14 et 15 janvier, treize concurrents provenant de sept pays se sont affrontés dans la catégorie AéroMusicals (classe FAI F6B), avec la perspective de leur sélection pour les World Artistic Games (WArtGames) en Chine fin de cette année..

En **Voltige Radioguidée**, classe FAI F3A, l'Association Aéromodéliste du Sud Hainaut (AASH) organise les 26 et 27 mai son traditionnel Critérium International du Hainaut. En 2011, ce concours avait déjà attiré le nombre record de 40 pilotes. Cette année, les inscriptions ont dû être clôturées deux jours après leur ouverture, car on avait déjà atteint le nombre maximum possible de 50 inscrits!

En **Planeurs 3 Épreuves**, classe FAI

F3B, le Club Royal Petite Aviation Liégeoise (CRPAL) organise la 20^{ème} édition du «Summer Soaring Criterium» les 7 et 8 juillet sur le terrain d'Anthisnes. Le nombre de participants est limité à 60 pilotes.

En **Planeurs Remorqués**, classe FAI F3Q, le Model Club Andennais invite tous les pilotes européens à la Coupe Européenne du 30 juillet au 3 août. Cette Coupe Européenne attire chaque année, alternativement en Belgique puis en France, quelques dizaines de fanatiques du planeur radioguidé, mis en altitude par un remorqueur.

En **Vol Circulaire**, le Centre d'Aéromodélisme de Pepinster (CAP) organise les 11 et 12 août la 26^{ème} édition de son traditionnel Critérium International. Les catégories Vitesse (F2A), Acrobaties (F2B) et Course par Équipes (F2C) attirent chaque année des dizaines de pilotes venant de toute l'Europe.

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

Petites réflexions disparates et sans prétentions sur l'évolution de l'aéromodélisme

ou

Du modéliste bricoleur au modéliste consommateur

par le dinosaure de service

Jadis, dans votre magasin d'alimentation (qui n'était pas encore un hypermarché), on achetait de la farine, du sucre, des œufs et du beurre et avec tout cela, on faisait un bon gâteau et cela sentait bon dans toute la maison. Maintenant on vous vend des gâteaux tout faits (avec de l'huile de palme, du faux sucre, des œufs en poudre et de l'acide ascorbique). Cela coûte au moins deux fois le prix d'un gâteau maison.

Jadis, on achetait du balsa (quand nos grands-pères n'allaient pas le chercher dans les avions abattus !) on achetait de la colle, on récupérait des pièces un peu partout, on achetait un moteur, et ceux qui avaient les moyens, une radio. On assemblait le tout pour en faire un avion (cela sentait bon la colle dans toute la maison !) et on était très fier quand l'ensemble volait. Maintenant on vous vend des avions tout faits (avec du carbone, de l'époxy, de l'électronique, et parfois le moteur et la

radio), et c'est même souvent moins cher que de le faire soi-même ...

On pourrait discuter du « politiquement correct » de l'utilisation de la main d'œuvre asiatique à bon marché et des transports nécessaires, mais ce n'est pas mon propos ici.

Il y a toujours eu des modélistes qui préféraient voler que construire. Ceux-là sont sans doute très heureux de trouver de tout en ready-to-fly, depuis les petites mousses jusqu'aux monstres de plus de 3m.

Force est de constater que, pour ceux qui aiment autant construire que voler, le marché des kits est de moins en moins fourni. Pas grave ! Ceux là ont, en général, un âge respectable, une longue carrière modélistique et sont parfaitement capables de construire d'après un plan, voire de concevoir et dessiner leurs propres avions. Si le nombre de magasin diminue (il n'en

MANTUA MODEL BENELUX SA



Cessna Cardinal Aviomodelli (212 cm) 214,95 €

246 chaussée de Jolimont (Nat 27), B-7100 La Louvière, tél. 064/26.60.62

Ouvert les lundi ET vendredi de 10 à 18h, les mercredi ET samedi de 10h30 à 12h30

La passion du modélisme à votre service depuis 1986

Accueil, compétence et le meilleur choix de la région

NOUVEAU : le trainer ARTF **SWIFT** de Seagull (160 cm - 3 en 1)

Déjà apprécié et recommandé
par de nombreux clubs !

Offre de lancement : **99 €**

www.mantuamodel.be
info@mantuamodel.be



reste qu'un seul à Bruxelles) (NDLR: et deux dans la périphérie immédiate, voir nos annonceurs...) le marché de l'aéromodélisme est de plus en plus riche. Vous trouvez tout ce que vous voulez. Là où, pour ce que l'on n'appelle même plus des «petits gros», il fallait se débrouiller avec des moteurs de tronçonneuse, vous avez maintenant l'embarras du choix, américain ou chinois, et même rejoindre le marché des moteurs d'ULM. Sans parler des turbo-réacteurs et des turbo-propulseurs.

Les radios ont suivi les progrès et les coûts de l'informatique.

A propos de prix, je trouve que l'on voit de plus en plus fréquemment sur les terrains ce que j'appellerai le «sans concession»: TOUT dans un avion ou chez un modéliste est ce qu'il y a de mieux (et de plus cher!): modèle plein de carbone et de kevlar, moteur surpuissant, tous dispositifs de sécurité, double ou triple alimentation, radio à xxxxx€ (voyez les jets) ... On est loin de l'avion en bois de 1,5m, de la «caisse» de terrain avec une pissette pour faire le plein et de la radio 4 voies

- Papy, arrête de radoter avec tes «De mon temps ...»

Voyons donc le futur.

Notre chère fédération se lamente parce que l'âge moyen du modéliste augmente et essaie de multiplier les actions pour «rajeunir les cadres».

De fait, la présence d'un jeune sur le terrain est toujours rare et de courte durée. Dès l'adolescence, entre les études et l'amour, il a d'autres sujets de préoccupations. Suivent une vie de couple, un travail et d'éventuels enfants ... mais on suppose

que «la graine est plantée» et germera un jour ou l'autre.

Quoi qu'il en soit, le nombre de modélistes diminue ou diminuera.

Deux questions :
«Pourquoi ?» et
« Quelles conséquences ?»

Pourquoi ?

Y-a-t-il un rapport entre la baisse des effectifs et cette évolution du marché ? Les jeunes sont-ils maintenant plus dans le virtuel que dans le réel ? Je ne peux que vous renvoyer à un article paru dans cette même revue il y a peu de temps.

Quelles conséquences ?

Là, les avis divergent, personnellement je suis dans le politiquement incorrect. Je trouve que moins nous serons, mieux nous nous porterons. Je m'explique : Cinq pauvres types qui font voler quelques avions au coin d'un champ, cela ne dérange personne et surtout cela ne mérite pas l'attention de toute les administrations nationales, régionales et communautaires.

Des milliers de pratiquants, une fédération nationale, deux fédérations régionales, des statuts, des compétitions ... Voilà de quoi justifier plein de fonctionnaires et des règlements de plus en plus restrictifs. Il est peut-être un peu tard pour enrayer le processus mais je reste persuadé que moins nous serons, plus on nous laissera en paix.

Paradoxe, cela ne m'empêche pas de participer à des actions de promotion envers les jeunes ... Comme jadis un de mes profs de primaire qui nous a fait construire un petit planeur en balsa...

Jean-Baptiste Gallez

SF-MODELISME.COM

Tout pour le modélisme avion à des prix discount !

GRAUPNER - FUTABA - MULTIPLEX - BMI - SEAGULL

04/337 53 88 et on- line : 24 hrs/24

Action Mars : Type Calmato Sport .40 105 euros

Rue Puits Marie, 76 à SERAING

La Météo en temps réel aux Jardins du Modélisme

Par Michel Duyn et Philippe Van Hemelryck

L'idée d'une station météo qui restitue les conditions prises sur le terrain nous est venue lorsque plusieurs membres devant se déplacer depuis Bruxelles, s'étonnaient de la différence de vent entre leur domicile et le terrain situé dans les champs à Nivelles.

Nous avons dans un premier temps, installé un système station météo et un pc chez notre président. Le système envoyait les données météo toutes les heures sur le site www.jdm-nivelles.be. Nous pouvions alors nous faire une idée de la météo du terrain, en consultant le site avant de prendre la route. Nous avons remarqué que les quelques km séparant le domicile du président et le terrain, nous donnaient parfois de grandes différences au niveau force et direction du vent. Il fallait donc trouver une solution pour enregistrer les données météo directement au terrain.

Après discussion avec notre président, qui nous marqua son accord, nous décidâmes ensemble d'un cahier des charges qui serait le suivant.

1. Accès à toutes ces données via le site Internet du JDM
2. Visualisation de la direction et de la force du vent, de la température, pluie ...

3. Photo de la zone de pilotage permettant, par exemple aux planeuristes, de s'assurer de la présence d'un remorqueur.

4. Prévoir un système d'alarme.

Après l'adoption du cahier des charges, il ne restait plus qu'à décider des composants à utiliser afin d'installer notre système météo (station et pc) en 12 volt. Comme notre club house n'est pas raccordé au réseau électrique, nous devons trouver une solution alternative.

Nous avons déjà en notre possession une station météo de la marque Lacrosse avec pluviomètre, anémomètre, thermomètre (et j'oublie certainement un mètre ou l'autre), avec connexion RS 232 qui est, comme tout le monde le sait, un port de communication vers un PC. Cette station Lacrosse, fonctionne simplement avec des piles... Jusque là, pas de problème. Nous avons fait l'acquisition d'un PC embarqué 12 volts d'occasion. (c'est un PC que Philippe installe régulièrement dans des camions pour des balises GPS).

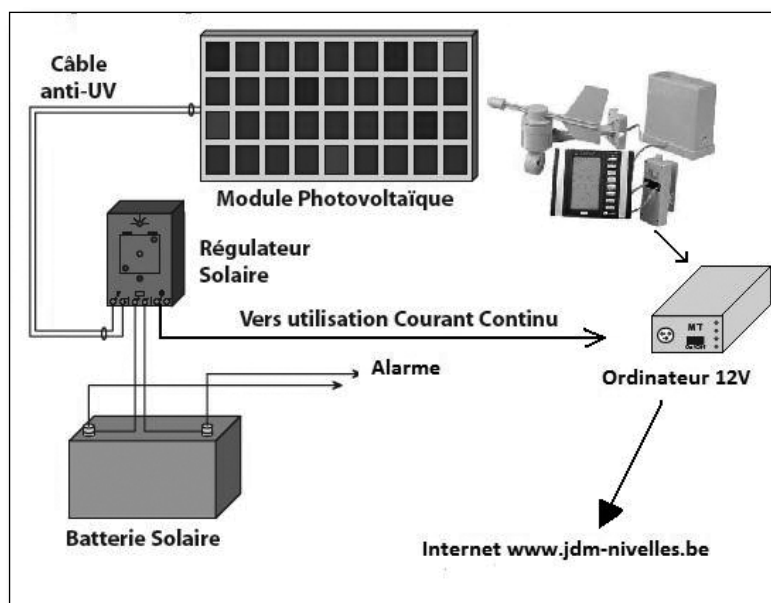
Il ne restait plus qu'à envoyer toutes ces données en GPRS via une clef 3 G USB équipée d'une carte SIM sur le serveur du club

Après vérification des besoins en électricité, nous avons opté pour l'acquisition d'un panneau solaire de 120W et d'une batterie de 90 AH.

Nous avons rapidement été confrontés à un autre problème : la décharge rapide de la batterie si le pc restait alimenté en continu. Afin de contourner le problème, un minuteur électronique a été installé entre la batterie et le pc. Il envoie au pc une impulsion toutes les 30 minutes. Le PC recevant cette impulsion se rallume automatiquement.

Comment est-ce possible ? Dans le BIOS de vos PC, il y a une option « POWER ON AC » qui ordonne au pc de s'allumer automatiquement dès qu'il est alimenté en électricité.

L'ordinateur utilisé est assez lent, ce



n'est pas une machine de guerre que l'on trouve dans les chambres de nos bambins adorés. Il faut jongler avec les différents programmes afin de donner des séquences d'exécutions en fonction de la demande processeur et mémoire de ces programmes. Chaque programme s'exécute donc dans un ordre bien précis et se coupe lorsqu'il a terminé sa tâche.

Cela nous a permis d'arrêter l'ordinateur après 6 minutes d'utilisation et ainsi économiser sur la batterie ces précieux électrons. La consommation est donc calculée sur 6 minutes 2 x par heure, donc approximativement

$1500 \text{ mAh} / 10 (60 \text{ minutes} / 6) = 150 \text{ mAh.} \times 2 = 300 \text{ mAh par heure.}$

$300 \text{ mAh} \times 24 = 7200 \text{ mAh (7.2 Ah)} \text{ par jour.}$

Un autre circuit sera installé dans un avenir proche, pour que ces relevés ne se fassent qu'en journée, de 9 à 18h par exemple. Pas besoin de savoir quel temps il fait au terrain à 2h du matin...

En plein soleil, le panneau recharge la batterie à 5 Ah mais malheureusement lorsque le temps est couvert (et çà a été le cas ces derniers mois) la recharge se fait à 300 mAh.

Lorsqu'il n'y a pas assez d'énergie dans la batterie pour alimenter le PC et ses périphériques, le régulateur du panneau solaire fait office de fusible, empêchant d'alimenter tout ce qui se trouve sur sa sortie. (Voir schéma). En effet, le PC n'est pas directement branché sur la batterie, mais bien sur une des sortie du régulateur, et protège ainsi la batterie d'une décharge trop importante, ayant pour effet la détérioration prématurée de celle-ci.

Une alarme sur base d'une centrale d'alarme de maison, modifiée pour fonctionner en 12V et raccordée à un GSM qui appelle le responsable le plus proche, a été

installée.

La webcam raccordée sur le système prend une photo toutes les 30 secondes et ce, pendant les 6 minutes durant lesquelles le PC est allumé. Une de ces photos est envoyée 2 x par heure sur le site www.jdm-nivelles.be

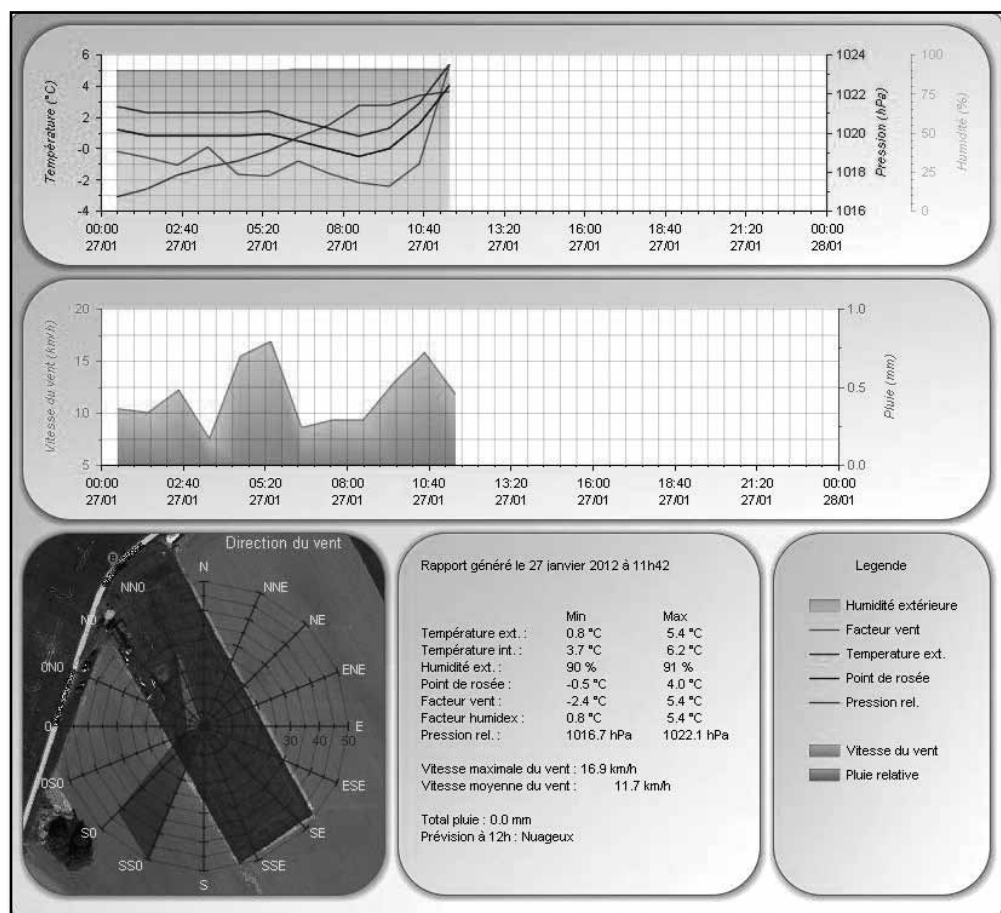
Un système de prise en main à distance du pc est fonctionnel. Nous pouvons donc intervenir en cas de problèmes ou de modifications à effectuer, et sans devoir faire 100 km aller/retour. Il suffit donc de couper l'arrêt automatique du pc afin qu'il reste allumé le temps de la manipulation.

Cela n'a pas été une mince affaire de faire tout fonctionner dans un certain ordre mais nous sommes assez contents du résultat.

Vous pouvez visiter notre station sur le site www.jdm-nivelles.be dans la rubrique météo.

Pour toutes autres informations, vous pouvez prendre contact avec Michel ou Philippe via le site du JDM (voir contact)

Michel Duyn
Philippe Van Hemelryck



Double test Autogire: Rainbow et LA500



L'autre voilure tournante

Les Autogires volent depuis plus longtemps que les hélicoptères et pourtant leur succès commercial est pour le moins mitigé. Dépassés en performances par les avions et battus en stationnaire par les hélicos, ces curieux engins sont de nos jours relégués au rang de curiosité. En aéromodélisme aussi, l'Autogire est le parent pauvre de la voilure tournante. Dans un monde envahi d'hélicos de toutes tailles et de tous genres, seuls quelques kits d'Autogire sont disponibles facilement. En voici deux, un modèle basique pour débiter et une machine plus évoluée, pour progresser dans la formule.

Texte et photos: Laurent Schmitz et Bernard Bernard
(laurent.schmitz@telenet.be)

Mais pourquoi diable voudrait-on acheter un Autogire radiocommandé? Pour l'originalité du concept, certainement. Entre les Extra en torque, les Spit à l'anglaise et les Piper jaunes, l'Autogire sait encore faire tourner les têtes. Succès garanti sur la piste! Pour le pilotage particulier, aussi. L'Autogire est à la fois plus facile à maîtriser qu'un hélico et plus délicat à décoller qu'un avion. En revanche, il ne faut pas acheter un Autogire pour faire de la voltige, ni pour débiter en aéromodélisme. D'une part l'enveloppe de vol de la machine est restreinte, d'autre part, la visualisation demande un œil exercé. Enfin, comme toute voilure tournante, l'Autogire est fragile. Le moindre impact provoque des dommages importants,

comme en hélico. Il vaut donc mieux avoir une petite expérience du pilotage avant de se lancer. Si les hélicos 3D ne vous font pas peur, faites comme mon copain Bernard et passez tout de suite au LA500 en formule 'Bensen'. Le Rainbow est un modèle plus sage, idéal pour faire connaissance. C'est celui choisi par Paul, le président de notre club. Paul est instructeur et pilote d'avions et planeurs depuis des décennies, mais il n'a aucune expérience en hélico. C'est donc le cobaye idéal pour ce premier test... ;o)

Rainbow

La première machine de ce double test provient de la société tchèque Mega

Motor, plus connue pour ses brushless à cage tournante. C'est d'ailleurs le seul kit vendu par cette compagnie. L'ouverture du petit carton dévoile un nombre limité de pièces. S'il s'agit d'un kit à construire, les éléments sont largement préfabriqués et de très bonne facture, comme les pales fraisées et prêtes à entailler. Du papier japon est fourni, mais un film thermorétractable moderne convient aussi bien. Le temps passé à l'atelier est donc réduit, le montage n'appelle aucun commentaire. Les réglages proposés par le fabricant sont en outre parfaits, comme les premiers vols l'ont démontré. Les modélistes expérimentés n'auront aucune difficulté à s'y retrouver, même en l'absence de notice francophone. Heureusement d'ailleurs, car ladite notice semble avoir été traduite du tchèque vers l'anglais par un ordinateur chinois... Tout au plus avons-nous noté un montage du train un peu particulier, en quelque sorte 'cousu de fil blanc'. N'étant pas convaincu, Paul a fixé la CAP du train en sandwich derrière une plaquette de CTP fin.

Côté commandes, deux mini-servos suffisent, trois si on commande en plus la dérive. Ceux utilisés pour ce test ont des pignons métalliques. Petite surprise, une tête de rotor quadripale est livrée en plus de la tripale, mais le kit contient seulement trois pales d'origine. Les bricoleurs pourront donc expérimenter... Pour le reste, l'appareil semble basique, voire dépouillé. Avec son esthétique discutable, c'est la 'caisse à voler' de l'Autogire. Mais vole-t-il aussi bien qu'un Charter ou un Calmato?

Comme un avion

Deux semaines plus tard, un vent moyen souffle en travers de la piste. Fièrement posé face à son destin, l'engin paraît bien frêle. Ses roues disparaissent dans l'herbe pas vraiment rase. Peu importe car le Rainbow préfère décoller lancé à la main, en tout cas pour les premiers essais. Le rotor, lui, ne demande qu'à prendre ses tours. Au point qu'il faut le bloquer sous peine de retourner le modèle au sol, comme une crêpe. Quelques courses d'essai montrent que l'autorotation survient très rapidement. Après quelques pas en gardant le nez haut, les tours accélèrent franchement et un 'flop-flop' caractéristique se fait entendre. C'est le moment de poser l'appareil dans son élément, sur une trajectoire plate ou légèrement montante. Le Rainbow part tout seul à l'assaut du ciel et en franche



montée! En effet, les Autogires se pilotent principalement aux gaz et celui-ci ne fait pas exception. Plein pot, ça grimpe aux arbres! Pour aplatir la course, il faut résister à la tentation d'utiliser la profondeur et réduire les watts jusqu'à trouver le vol en palier. En fait, la commande de profondeur sert surtout pour 'soutenir' en virage et arrondir à l'atterrissage. Notez que dans les premiers mètres au décollage il vaut mieux braquer légèrement la commande 'd'ailerons' à droite car tant qu'il n'a pas ses tours, le rotor porte mieux à gauche (côté de la pale qui avance). Ce phénomène disparaît au bout de quelques mètres et l'Autogire vole finalement comme... un

Le kit est 'dépouillé'; ce n'est pas un 'RTF'...

Le lancement est une bonne façon de décoller le Rainbow.





Sur ce modèle minimaliste, les accessoires peuvent rester à l'air libre.



La fixation du rotor a été renforcée (flèche) suite au crash du premier exemplaire.



Plus le vent est fort, plus l'appareil décolle rapidement.

avion.

La stabilité est impressionnante quand on pense à la masse mini de la machine. Il vole comme sur des rails et quelques bourrasques ne lui font pas peur, au contraire. Par temps calme, le décollage demande une course plus longue après une bonne

Rainbow' Mega Motor

Diamètre rotor: 108cm

Masse: $\pm$ 650g

Moteur: Mega 400/15/7

Contrôleur: 15 à 30A

Accu: 3S lipo 1300mAh

Prix indicatif: 110€ chez Topmodel.fr

'pré-rotation' des pales à la main. Pour une fois, voilà une modèle plus facile à mettre en l'air quand ça souffle!

La maniabilité est très bonne grâce au rotor articulé. Les 'ailerons' sont efficaces à vitesse zéro, facile à maintenir face au vent en cabrant légèrement. La vitesse maximale est forcément limitée, tout comme les possibilités de voltige. Notez que l'on peut commander la dérive par un servo supplémentaire pour ouvrir un peu le domaine de vol. C'est surtout nécessaire si vous désirez décoller du sol, une opération envisageable si la piste est assez plate. Le test de décrochage est typique des Autogires: nez haut et moteur coupé, l'appareil parachute en autorotation. Il se met de lui-même en 'plané' dès que l'on relâche la profondeur. Dans ces conditions, l'atterrissage est un jeu d'enfant. Selon le vent et vos envies, vous pouvez le poser en quelques mètres ou sur place, après une descente quasi-verticale.

Roulette et dérive ont été ajoutées pour un meilleur contrôle au décollage.





Surprise !

Après quelques vols, l'appareil a été détruit après avoir perdu son rotor ! La vis allen retenant la voilure s'est tout simplement arrachée de la pièce en bois l'emprisonnant. Un second modèle a donc été construit. Bien entendu, le logement de la vis a été renforcé en ajoutant deux boulons de part et d'autre de son logement, ce qui évite cette mauvaise surprise. Ce second Rainbow a été cette fois muni d'une commande de dérive avec roulette de queue. Les décollages du sol sont grandement facilités.

Voilà un petit appareil qui permet d'aborder simplement l'Autogire, à condition de renforcer la fixation du rotor. Son comportement en vol est excellent. Seule la visualisation peut vous prendre en défaut, il vaut mieux ne pas le quitter des yeux. Le Rainbow est très stable quel que soit le temps et se contente d'une petite piste, c'est un modèle à emporter partout. Son look laisse à désirer, mais on finit par s'y faire...

LA500

La seconde machine de ce test provient également de Tchéquie, cette fois de LaHéli. Ici aussi il s'agit d'un kit, mais qui ressemble plus à un hélico. Le bois est rare, au profit de belles pièces usinées en plastique et en alu. L'atout principal de ce modèle est son système de pré-rotation automatique, diablement efficace. Il repose

sur l'usage d'un roulement spécial qui ne tourne que dans un sens (comme pour l'autorotation d'un hélico). Celui-ci est solidaire d'une couronne dentée en nylon entraînée par un moteur à balais de petite

La tête de rotor et de l'astucieux moteur de pré-rotation.





Oups! Quelques modifications sont nécessaires...

taille via un engrenage en laiton. Un boîtier électronique alimente le tout pendant cinq secondes, après quoi le rotor est prêt au



L'atterrissage et les 'touch and go' sont un régal sur herbe bien rase.

décollage. Pour soulager le petit moteur, on peut pré-lancer le rotor à la main, mais ce n'est pas obligatoire. Autre avantage



Le modèle attire beaucoup d'attention

de ce modèle, la tête bipale pendulaire est articulée en roulis et en tangage. La commande se fait par deux servos via un mixage 'delta'. L'énorme dérive permet en outre des évolutions 'trois axes'.

La notice illustrée est un exemple du genre et les dessins en 3D permettent un montage rapide du 'meccano'. Rien à redire à ce niveau, tout se monte sans soucis, les matériaux et accessoires sont de qualité et en nombre suffisant. Il manque toutefois un pilote. Un 'homme d'action' a donc reçu pour mission de contribuer au centrage (et à l'esthétique) du LA500. Concernant le centrage, le réglage doit être précis et se fait avec... une balance de ménage! Quand le poids mesuré sur la roue avant atteint 250g, c'est bon. Une fois terminé, l'Autogire a fière allure. L'empennage en dépron (à décorer) semble un peu frêle, il faudra voir à l'usage ce qu'il en est. D'ailleurs, c'est le moment de vérifier...

Crac, boum, hue!

Le premier essai de roulage indique que le LA500 peut être taxié sans soucis sur notre piste en herbe. La motorisation installée sur l'Autogire est surpuissante, le moteur pousse plus que son poids. Ce jour-là, le vent est faible et bien dans l'axe. Bernard aligne le petit appareil et lance la pré-rotation. En quelques secondes le rotor a pris ses tours, Bernard met la gomme et le LA500 bondit sur la piste. Mais après dix mètres d'une course de plus en plus agitée, l'engin passe brutalement sur le nez. Par miracle, il n'y a aucun dégât. Le second essai donne le même résultat, mais cette fois une pale a touché l'hélice, l'empennage est endommagé et le support de la roue avant est cassé. Déception et retour à l'atelier...

Il faut se rendre à l'évidence, les roues ne sont pas adaptées à une piste en herbe. D'autre part, l'engin manque d'incidence et 'embarque' sur les irrégularités du terrain. Enfin, le moteur trop puissant crée un moment piqueur qui l'empêche de décoller. Les dégâts sont rapidement réparés. Bernard avait eu l'excellente idée d'acheter des pales de réserve en même temps que le kit. Le LA500 v2 reçoit des roues plus grandes et le stab en dépron est remplacé par du bon vieux balsa. Le support de train avant est remplacé par une pièce 'maison' et surélevé de façon à augmenter un peu l'incidence au sol. Quelques jours plus tard, nous voilà de retour au terrain.

Cette fois, Bernard met les gaz de façon très progressive et à sa grande surprise, l'appareil bondit tout seul vers le ciel dès que le 'flop-flop' de l'autorotation se fait entendre. Après quelques crans de trim vers le bas, l'Autogire est sur des rails! Le vol est impressionnant, ultra stable malgré un vent fort et turbulent. Le LA500 s'avère très maniable, capable d'évolutions serrées. Sa vitesse de vol est plus conséquente que celle du Rainbow et approche celle d'un avion léger. Le LA500 est assez neutre, il demande à être piloté en permanence et ne convient donc pas à un débutant. Les virages sont inclinés et font perdre de l'altitude, il faut franchement le soutenir, ce qui ne pose aucun problème avec la commande de profondeur sur le rotor. Ce modèle autorise quelques facéties: renversements, passages bas, 'touch and go' (sur la route), virages à très forte inclinaison,... Bernard n'a pas (encore) testé le looping, mais il paraît que c'est possible, tant que l'appareil reste en 'G' positif. En 'négatif' le rotor perd rapidement ses tours et il vaut mieux avoir de l'eau sous la quille pour rétablir l'autorotation... Cela dit, le plus agréable est de voler lentement et près du sol pour bien admirer l'engin, c'est un vrai régal!

L'atterrissage n'est pas compliqué mais demande une herbe bien rase. En effet, la masse du rotor placée fort haut tend à basculer l'appareil sur le nez en fin de roulage, comme un 'cheval de bois'. Il faut aussi garder la profondeur plein cabré même après l'immobilisation car le déplacement du rotor vers l'avant et la disparition brutale de sa trainée peuvent faire basculer l'Autogire, même après l'arrêt. A l'issue de cet essai, on peut dire que le LA500 est un Autogire bien né et assez 'pointu'. La formule 'Bensen' à moteur propulsif est élégante et plus 'maquette', mais exige un niveau de pilotage supérieur. Le dispositif de pré-rotation et la commande directe du rotor dans les deux axes apportent un vrai plus au LA500, ce qui en fait un second Autogire idéal pour exploiter à fond le domaine de vol des Autogires.

LA500 de LaHéli

Diamètre rotor: 110cm

Masse: ±1.200g

Moteur: C3536, KV 1.450 et hélice 8x6»

Contrôleur: 40A

Accu: 3S lipo 1800mAh

Prix indicatif: 153€ chez le fabricant



Il est facile de positionner l'engin très précisément.



Sous certains angles la visualisation du modèle est ardue.



Histoire et avenir



Le C4 de Juan de la Cierva en 1923.



Les Autogires plus modernes pouvaient décoller verticalement en 'jump start'.



En 1957, le Fairey Rotodyne était trop en avance sur son temps.



Le démonstrateur 'PAV' de Carter Aviation représente l'avenir de l'autogire.

C'est en cherchant à éviter le décrochage des ailes que l'Espagnol Juan de la Cierva met au point l'autogire en 1921. Le premier vol du C4, en janvier 1923, doit signifier le début d'une nouvelle ère de l'aviation. Hélas, l'autogire ne connaît pas un franc succès, pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, les matériaux et techniques de l'époque font de l'autogire une machine plus fragile et plus chère à produire que les avions classiques. L'intérêt d'un terrain d'aviation très court n'est pas évident à une époque où les grands espaces ne manquent pas. Enfin, la traînée énorme du rotor limite la vitesse de pointe, argument décisif en ces temps d'entre-guerre.

Depuis lors, l'idée refait surface de temps en temps pour des applications spécifiques, mais sans réellement percer. En 1957, le Fairey Rotodyne aurait pu changer la mise, mais la machine est victime de considérations politiques. De nos jours, l'autogire reste une machine volante confidentielle, cantonnée à la construction amateur et aux ultralégers. Cela pourrait changer car la société CarterCopter a remis la formule au goût du jour. En effet, l'électronique, les matériaux composites et les connaissances en aérodynamique permettent désormais de concevoir un rotor capable de voler au-delà de ' $\mu-1$ '. Cela signifie en gros que l'appareil reste stable même quand la pale qui recule est rattrapée par le vent relatif.

Le gros avantage d'un rotor lent est que sa traînée diminue de façon spectaculaire. L'autogire peut alors atteindre des vitesses comparables à celles d'un avion. Les prototypes ont dépassé toutes les espérances et ont démontré la faisabilité d'un autogire capable de traverser l'Atlantique avec 50 tonnes de charge à 770 km/h!, tout cela pour une fraction du prix d'exploitation d'un hélicoptère. Reste maintenant à trouver les clients. La société a déjà reçu plusieurs contrats de la Nasa et des militaires.

Pour en savoir plus:

L'excellent site de Jean Cousin sur les autogires modèles réduits:

<http://jeancousin4923.wordpress.com>

L'avenir de l'autogire (en anglais):

<http://www.cartercopters.com>

Un autre site sympa sur les autogires RC:

http://rc_copter.franceserv.fr/autogire.htm

Comment ça marche?

L'autogire n'est pas un hélico. En fait, il se comporte comme un avion dont les ailes tourneraient. La grosse différence c'est que le moteur d'un hélico force l'air à passer **du haut vers le bas**. Son rotor agit comme une hélice.



Dans le cas d'un autogire, les pales tournent librement. Le moteur entraîne le fuselage vers l'avant, ce qui force l'air à traverser le rotor **du bas vers le haut** ! En l'absence de vent relatif, un autogire ne peut donc pas maintenir son altitude en stationnaire. Pour entretenir l'autorotation, l'air doit toujours traverser le rotor. C'est la raison pour laquelle les manœuvres en 'G' négatif sont interdites: dès que la masse d'air traverse le dessus du rotor, celui-ci s'arrête brusquement...

Au niveau de la sécurité (en modèle réduit), l'autogire présente l'avantage de ne jamais voler en marche arrière ou latéralement comme peuvent le faire les hélicoptères. Ses trajectoires s'apparentent fort à celles d'un avion et sont donc prévisibles.



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 OnlyLiPo 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 (décembre 2011), notre sponsor était la firme ARESTI. La photo plébiscitée nous est venue de Pierre Sartiaux (OO-AS 747). Il remporte un des lots.

Quant au Tiercé gagnant (8-6-1), il a été proposé par trois membres. Le tirage au sort a désigné Jean-Charles Massonet (OO-A M791) Il remporte le second lot offert par ARESTI. Félicitations aux gagnants!

OnlyLiPo sera dorénavant le sponsor de ce concours. La participation au concours de ce trimestre sera clôturée le 1 mai 2012.



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

www.avionic.tv



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



Revenge XL 52.99 €



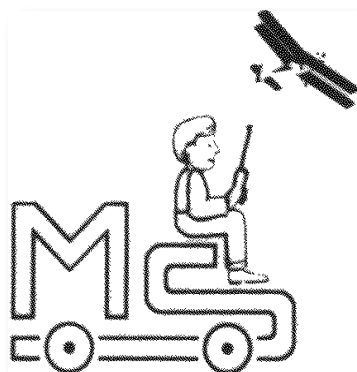
Racant 27.99 €



Revenge ECO 41.99 €



Symetrie 42.99 €



MODEL SHOP

À votre service depuis plus de 25 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 mars >



*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 décembre >



Les gagnants de décembre 2011:

La meilleure photo venait de **Pierre Sartiaux (OO-AS 747)**. Le Tiercé gagnant (8-6-1) a été proposé par **Jean-Charles Massonnet (OO-AM 791)**.

Les prix du concours de décembre sont offerts par **ARCS**. Dorénavant, **OnlyLiPo** sera le sponsor du concours.

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



À remporter cette fois-ci:
Deux bons d'achat, chacun d'une valeur de 100 €, pour des batteries LiPo



www.ONLYLIPO.COM

MODEL CLUB ANDENNAIS
RENCONTRE PLANEUR/ REMORQUÉS



BONNEVILLE LE 10 JUIN 2012

RENSEIGNEMENTS:
ERIC BÉMY 0473/86.14.48
FB437576@KYNET.DE

INLICHTINGEN:
MARC BRUYLANTS 0474/42.63.44
MARC.BRUYLANTS@HOTMAIL.FR

