

AAM Models-info

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

Trimestriel d'information
Juillet, août, septembre 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

Espace Dirigeants

Le Brevet Junior

Contrôle du bruit

Stages de l'été

Vol au paradis

Décollez sans stress

Critérium International du Hainaut

Conflit avec un parapentiste au Pyla

10^{ème} SAM RC Model European Championship

Record du Monde de durée hélico en Belgique

Concours Tiercé-Photos

Objectif Jeune Pilote

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

Septembre 2012 - n° 119

9 771782 652123



Get your **wings** with us

Have you always been dreaming of becoming a pilot ?

Turn your dream into reality,
look no further and learn to fly with us.

- Individually tailored trainings
- Dynamic and friendly team
- Highly skilled and professional instructors
- A fleet of planes to rent
- Progressive payments

Formations organisées

en français ou anglais,
en cours du jour ou du soir,
et par correspondance

Autres formations disponibles
IR, FI, NVFR, MEP, IRI, CRI, FAA,

possibilité de financement

www.newcag.be

www.onlylipo.com

Vous cherchez des batteries de qualité, des prix sympas,
des livraisons rapides et les conseils d'un passionné?
Ne cherchez plus, rendez-vous sur votre site
www.onlylipo.com

Vous trouverez aussi tous les accessoires se rapportant aux
batteries, et de quoi vous offrir une chaîne de propulsion
électrique de première qualité sans vous ruiner.



Déjà une
2200 mAh
3S pour
9.99€

Contact :
info@onlylipo.com
+32(0)475 54 24 03
Visites, uniquement sur rendez-vous :
Chaussée de Mons 62
7070 Thieu

WWW.ONLYLIPO.COM



AAModels-info

Septembre 2012 - n° 119

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 :

Mathieu Bovens, jeune moniteur âgé de 14 ans,
prend en main le stagiaire Jean-François Lejeune
(13 ans) lors du stage d'aéromodélisme du club
Les Aigles de Battice (photo Christian Schyns).



Au sommaire...

Le mot de la présidente	4
Registre du bruit	5-7
Subsides or not subsidies ?	8
Les terrains en CTR civiles	9
Révision de la circulaire GDF01	10
Commission sportive	11
Le Brevet Junior	12
Licences FAI en 2013	12-13
FAI en bref	14
Stage Faucheurs de Marguerites	15
Objectif Jeune Pilote	16-17
Stage chez les Aigles	18-19
Critérium international du Hainaut	20-22
Décollez sans stress	28-33
Stage Petites Ailes de la Frontière	34-36
Vol au paradis	37
Pyla 2012 - un parapentiste irascible	38-39
10 ^{ème} SAM RC Model Championship	40-41
Record du Monde de durée en Belgique	42-45
Concours Tiercé-Photos	46-47

Visitez notre site web

www.aamodels.be

Le mot de la présidente

Cette saison, un vent particulier a soufflé sur nos clubs et nos membres : celui de la promotion de l'aéromodélisme. Tous les coins de Wallonie ont vu fleurir des journées pédagogiques, des portes ouvertes, des stages de jeunes...

C'est ainsi que le Centre d'Aéromodélisme de Pepinster et les Faucheurs de Marguerites à Xhoris ont accueilli des jeunes des écoles des environs l'un pour leur faire connaître les joies du vol circulaire, l'autre celles du vol radiocommandé.

Le Club Aéromodéliste Estinnois, le Model club Havay, les Jardins du Modélisme à Nivelles et l'Equipe Acro Beloeil à Thumaide ont eux aussi écolé beaucoup de jeunes en double commande.

Les Aigles à Battice, Les Petites Ailes de la Frontière à Mazée et le CRPAL à Anthisnes ont organisé des stages d'une semaine avec notions théoriques, construction et apprentissage au pilotage. Quelques-uns d'entre nous avons épaulé le club de Bertrix aux journées pédagogiques organisées à St Hubert au mois d'avril pour les enfants de 5^e et 6^e primaire.

Dans le Hainaut, d'autres manifestations grand public ont eu lieu en collaboration avec les autorités locales : le rendez-vous international du Modélisme Air-Terre-Mer à Mons, le week-end du Modélisme au parc d'Enghien, etc. Et aussi, toutes les portes ouvertes, expositions, largages d'œufs de Pâques... organisés par nos clubs et dont la liste est reprise sur notre site web et chaque mois, dans notre newsletter.

Sans compter l'opération « Objectif Jeune Pilote » lancée par l'AAM au mois d'avril et à laquelle, à l'heure où j'écris ces lignes, se sont inscrits 99 jeunes entre 10 et 16 ans dont 86 ont choisi un club et au moins 63 sont effectivement en stage d'apprentissage. La première journée de clôture a eu lieu à Nivelles et à Thumaide le 15 août passé et une chose est certaine : tous ces jeunes se sont fort bien amusés et ont surpris nombre de « moustachus » par leur enthousiasme et leurs qualités de pilotes acquises en si peu de semaines. Et leurs parents ont été unanimes à nous féliciter pour l'excellente initiative.

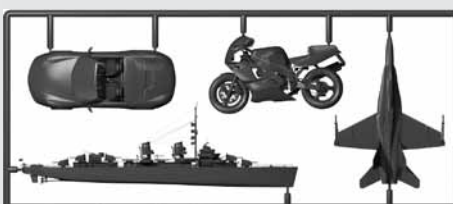
Vous trouverez plusieurs reportages de ces activités dans ce magazine. La liste des manifestations n'est certes pas exhaustive. Que ceux qui ne sont pas cités veuillent bien m'excuser. En tous cas, le résultat est là. Plus de 330 nouveaux membres nous ont rejoints en 2012.

La clé de ce succès, nous la devons au dynamisme et à l'enthousiasme des dirigeants de clubs, de leurs membres et aussi des administrateurs de l'AAM qui ont coopéré pour apporter du sang neuf dans la pratique de notre hobby.

C'est la preuve que tous ensemble, nous pouvons faire progresser l'aéromodélisme.

Merci à tous
Paulette

MODELBOUW DEKEYSER B.V.B.A.


modelbouwcenter
MC RONSE

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

Mise à jour du registre des mesures du bruit

Suite à la publication du registre des relevés des mesures du bruit des clubs AAM dans le dernier numéro de la revue, plusieurs remarques me sont parvenues. Si certaines sont fondées, d'autres appellent des commentaires :

- La publication se fait une fois l'an : il n'est pas utile de publier une mise à jour du registre à chaque numéro de la revue

- Il faut bien mettre une date limite pour la récolte annuelle des données. La date du 31/12 de l'année en cours me paraît adéquate : beaucoup de clubs font leurs comptes en fin d'année et profitent de cette saison morte pour mettre à jour leurs travaux de secrétariat. Mais je ne suis pas à quelques jours près...

- Si des relevés de clubs AAM arrivent après publication du registre dans la revue, il en sera tenu compte pour la publication suivante

- Mais je peux envoyer une version du fichier registre mise à jour au responsable du club sur simple demande

- Certains relevés ne sont pas cohérents au niveau des calculs des moyennes : divergence dans les chiffres. Il n'est pas nécessaire de faire ces calculs. Ils se font automatiquement dès leur intégration dans le registre. Les clubs qui sont dans le cas ont été prévenus.

- Il semble nécessaire de préciser que seuls les moteurs thermiques doivent être pris en compte dans l'état actuel des règlements. M'envoyer un relevé avec un mélange de moteurs thermiques et électriques m'oblige à le modifier avant de l'intégrer dans le fichier : autre pomme de discorde et d'incohérence entre mes chiffres et ceux envoyés par certains clubs (nombre de modèles pris en compte, nombre de pilotes concernés, moyennes des mesures du bruit...)

- On m'a envoyé un relevé de mesures de 2010 (que j'avais bien reçu en 2010) pour l'année 2011. Les données n'ont pas été intégrées dans le registre 2011. Il faut rappeler la nécessité de faire des mesures du bruit chaque année pour chaque modèle !

- Il me manque cruellement les données des années 2006 et 2007. Je fais appel aux clubs qui ont conservés ces données de me les renvoyer afin de reconstituer les colonnes manquantes.

- Je demande aux responsables des clubs de suivre la procédure indiquée pour m'envoyer les relevés : téléchargement de la feuille vierge au format « excel » depuis le site de l'AAM (« Registre-type AAM pour les mesures de bruit »), la remplir consciencieusement, bien mettre les références du club et me l'envoyer par mail. A l'heure où internet se trouve disponible quasiment partout et fait partie de notre quotidien, il n'est plus acceptable de recevoir par mail des feuilles manuscrites scannées quasiment illisibles. Lien direct pour télécharger cette feuille : http://www.aamodels.be/environ/registre-type-AAM/at_download/file.

- Depuis longtemps et à chaque occasion, j'insiste sur la seule adresse mail qu'il faut utiliser pour me contacter : serge.vassart@skynet.be! L'adresse « [aamodels.be](http://www.aamodels.be) » ne fonctionne pas. Désolé pour ceux qui l'utilisent, je ne puis pas le savoir : elle est désactivée depuis longtemps dans mon système informatique, me causant trop de soucis.

Vous trouverez ci-joint la dernière version du registre avec les derniers ajouts et corrections.

Pour une bonne lecture du tableau, voici la signification des abréviations:

- npm: nombre de pilotes mesurés dans le club
- nam: nombre d'aéromodèles mesurés dans le club
- moy. Bruit: moyenne du bruit mesuré dans le club

Si vous rencontrez des difficultés pour réaliser les mesures, si vous souhaitez faire mesurer le bruit de vos aéromodèles par nos soins, si vous avez besoin de matériel, n'hésitez pas à me contacter à l'adresse serge.vassart@skynet.be.
Que cet été soit propice à vos mesures

VASSART Serge
Commission "Bruit" AAM
Rue des Merles, 10
6001 Marcinelle
Tél: 071 36 42 02 (8h30-12h)
Fax: 071 36 42 45 (24h/24)
GSM: 0475 61 88 54
Privé : 071 47 39 06
Mail: serge.vassart@skynet.be

Ci-contre, le format du fichier de mesures Excel à remplir par le club

Registre-type des mesures de bruit Association d'Aéromodélisme, asbl					
Année:					
Club :					
Responsable + tél :					
Exemple					
12 mars 2002	Tartempion, J.	T1248	Taxi	1,8 OS45	OS+perso
Date	Nom et prénom	matricule AAM	modèle	envergure moteur	silencieux

AAM - Registre complet des mesures du bruit de

Année			2000		2001		2002		2003		2004				
	Abrév.	n.p.m	n.a.m	moy.bruit	n.p.m	n.a.m	moy.bruit	n.p.m	n.a.m	moy.bruit	n.p.m	n.a.m	moy.bruit	n.p.m	2004
Bruxelles Capitale															
Aéro-club Ixellois	ACI														
Brussels Helico Club	BHC														
Capitain Aviat. Luc Monner	CLM	20	55	81,09						12	14	82,07	15	15	
Les Aiglons Cercle Aéromod.	LACA														
R.C Air Club «Les Alouettes»	ACLA														
The Mosquitos	TM														
Brabant Wallon															
Aéro Club de Wavre	ACW	18	46	78,41			22	69	79,25				38	42	
Eurocoptère	EURO									12	13	81,13			
Jeune Aéro-Club	JAC	28	32	80,84	26	50	80,80	39	82	82,00	41	79	80,64		
Les Jardins du Modélisme	JDM							11	34	79,03	26	30	80,97	15	18
Model Club Helibellule	MCHB														
Model Club Leuzois	MCL	10	11	80,73				15	18	81,26					
Modèle Club Terre Franche	MCTF	17	25	78,28				19	22	78,27	15	19	78,42	15	19
Belcoptère															
Hainaut															
A.S.A Bauffe	ASA							15	20	82,04					
Aéro Model Club Eole Mouscron	ACE	35	36	77,42	8	8	78,50	9	9	77,73	11	11	79,35		
Aéro Modélisme Comines Air	AMCA	23	49	80,45							24	31	77,66		
Aéro-Club José Blairon	ACJB				?	17	83,60	7	9	84,44	9	10	78,6	11	17
Airfields 34	ARFL														
Air D'United	ADU	6	6	75,38				6	6	76,67	8	9	77,91		
Albatros Club Gerpinnes	ACG										26	27	81,56		
Apollo Flyers	AF				10	12	77,30	11	19	77,21	17	23	72,61	22	27
Assoc. Aéromodélisme de Bernissart	ACB				9	15	81,30								
Assoc. Aéromodélisme du Sud Hainaut	AASH				9	11	85,70	5	7	86,79	10	12	84,95	2	2
Club Aéromodélisme Estinois	CAE	11	12	80,08	16	22	75,30								
Club d'Aéromodélisme «Les Cigognes»	CALC										5	7	77,29	8	10
Equipe Acro Beloeil	EAB										29	44	81,68		
Model Club du Chauffour	MCC	27	36	81,31											
Model Club Havay	MCH														
Petites Ailes de la Frontière	PAF	7	7	81,86	6	6	81,30	5	6	81,67				5	6
Shape Intern. Model Airplane	SIMA														
Mazée	PAF														
Liège															
Aero-und Modellclub «Feuervogel»	AMFC										11	33	80,85		
Avia Club Eupen	ACE	12	15	79,47	9	13	79,40								
Blériot Club Verlainne	BCV	18	22	80,27	9	11	72,40	11	14	82,80	3	3	76,96		
Centre Aéromodéliste de Pépinster	CAP	9	17	76,6											
Club d'Aéromodélisme «Les Busards»	CMB	5	5	79,7				15	18	81,38	15	24	81,15		
Club de Modélisme «Les Vanneaux»	CMV	36	44	77,36							12	15	84,86		
Haneffe Petite Aviation	HPA														
La Chouette	CHOU	6	8	83,5	14	15	84,00	20	23	83,09	34	47			
Les Aigles-Battice	LAB														
Les Faucheurs de Marguerites	LDM				13	15	80,30	10	12	80,80	7	7	80,74	5	5
M.F.C Milan 90 E.V	MIL														
Modellclub Sankt Vith	MSV														
Petite Aviation des Trixhes	PAT														
Piper Club	PC														
Royale Petite Aviation Liégeoise	RPAL	8	10	80,68											
Spirit of St Louis	CSOSL	21	28	82,14							19	31	81,48	18	22
Luxembourg															
Aéro Model Club «Les Libellules»	AMCL	14	24	82,17				18	32	79,50	19	37	78,86	20	38
Club Aéromodélisme de Tintigny	CAT														
Club Aéromodélisme de Villers la Loue	ACAVL				8	8	82,80	14	14	80,64					
Hirondelles Model Club Bastogne	HMC							31	42	78,43	38	52	78,19		
Le Moustiqu'Air Aéro-Club	MAAC														
Model Air Club des Ardennes	MACA														
Model Aviation Club Athus Messancy	MACA	9	13	79,54	10	10	78,30	14	15	81,77				17	24
Model Club Famenne	MCF	6	11	82,73	13	21	80,70	4	5	78,40	39	59	80,39	11	11
Model Club Des Chouettes	MCDC										37	47	80,77		
Namur															
Aéro-Club «Les Faucons»	ACLF										12	18	79,48		
Les Accros du Servo	LAS	4	6	84,35	5	5	82,30	10	15	81,10	13	25	80,31	22	34
Group Captain Hibbard	GCH				16	33	77,00								
Haversin Air Sport	HAS	10	13	84,15				9	15	82,57				7	8
Model Club Andennais	MCA				26	35	78,10	26	30	79,77	22	27	79,46	18	18
Model Club de la Meuse	MCM	25	25	81,6											
Exocet (Hemptinne)	EXOCET				7	17	76,10	17	33	75,07	16	30	75,77		
Légende															
n.p.m: nombre de pilote mesuré		385			214			363			542			249	
n.a.m: nombre d'appareil mesuré			556			324			569			784			316
nombre de clubs ayant répondu			25			19			25			28			17
Moyenne Générale Annuelle															
Evolution de la moyenne annuelle		2000		80,404	2001		79,75	2002		80,47	2003		79,790	2004	
					2000-2001		80,077	2000-2002		80,208	2000-2003		80,103	2000-2004	

e 2000 à 2011

			2005			2008			2009			2010			2011		
	moy.bruit	n.p.m	n.a.m	moy.bruit	n.p.m	n.a.m	moy.bruit	n.p.m	n.a.m	moy.bruit	n.p.m	n.a.m	moy.bruit	n.p.m	n.a.m	moy.bruit	
	82,33	5	5	84,14	3	5	84,6	9	8	83,83							
	80,12				4	4	77,25							8	8	78,93	
		11	17	81,47													
		39	86	80,74													
	81,44	19	24	79,95				20	25	79,24							
					6	12	78,3							4	7	78,51	
	78,52	16	21	78,52							3	3	82,67				
											12	14	84,19	12	14	80,71	
		8	11	78,7	13	17	75,9	12	15	91,23	7	9	80,39				
	76,54	18	73	76,74	7	18	83,07			85,73	13	22	85,73				
		10	15	77,95	12	21	78,32	9	18	78,9							
								8	15	76,87				4	4	87,75	
		5	6	84,2										17	29	82,66	
	72,41																
	80,00	4	5	82,08	3	3	79,83	8	8	82	4	5	79,2				
	77,4	8	9	77,11	4	5	80,8	1	1	89							
		28	61	81,06													
					7		81,86	11	11	80,54	10	15	80,13	12	25	79,24	
		10	16	79,58													
	79,5				8	12	77,2				3	7	79,14				
					3	7	78,3							4	4	75,5	
					6	6	79,67										
														4	4	75,72	
		10	18	81,71	12	26	82										
		14	14	77,36													
		14	15	80,07													
	76,28	7	8	79,86	7	9	81										
								4	9	76,78							
					9	9	81,8				8	11	80,73				
	79,61	23	33	78,76	20	38	77,8							10	18	83	
	78,71	17	36	74,5	23	55	71,35				11	38	70,53				
		7	8	81,38													
	79,1				13	35	78,4										
	81,36	38	60	80,55	5	7	80,14	9	13	79,85	8	8	79,46	9	11	80	
		31	38	80,39	12	19	85,5	5	7	77,43							
	80,72	17	39	80,31	19	68	80,2	6	8	83,65	7	11	81,04	7	11	77,48	
	78,94				2	3	80										
	79,27	9	18	79	10	15	82,19	6	7	82,29	10	12	82,67				
		21	26	80,96													
		17	42	74,44	9	9	79,6										
		406			217			108			96			91			
			704			403			145			155			135		
			26			24			13			12			11		
	78,956	2005		79,674	2008		79,793	2009		81,662	2010		80,095	2011		79,955	
	78.874	2000-2005		79.841	2000-2008		79.834	2000-2009		80.062	2000-2010		80.066	2000-2011		80.055	

Subsides or not subsidies ?

Une légende urbaine circule dans le microcosme de la petite aviation qui prétend que « comme nous ne sommes pas reconnus par l'ADEPS, nous n'avons pas droit aux subsides »

L'AAM et ses clubs ne peuvent recevoir des subsides de l'ADEPS et de la Communauté française (fédération Wallonie-Bruxelles) car l'AAM n'est pas une fédération reconnue. Par contre, nos clubs constitués en ASBL peuvent prétendre dans certains cas à l'obtention de subsides octroyés par d'autres instances que l'ADEPS. Toutefois, il est nécessaire de distinguer d'une part les subsides et d'autre part le sponsoring. Le subside consiste à allouer des fonds pour des projets et il est en général distribué par le service public, alors que le sponsoring vise à augmenter la visibilité et la popularité d'une société et est octroyé par le privé.

Quels sont les subsides auxquels nous pouvons prétendre ?

Principalement ceux distribués par le Ministère de la Région Wallonne –Service public de Wallonie-DG01 Routes et Bâtiments- Infrasports.

Alors que l'Adeps intervient dans le subventionnement des activités sportives, Infrasports octroie des subsides relatifs aux infrastructures sportives.

Les provinces accordent aussi dans certains cas des subsides dont le montant varie d'une province à l'autre.

Enfin, les communes où sont implantés les clubs d'aéromodélisme peuvent également accorder des subsides.

Cependant, aucune dépense ne peut être

entamée tant que le subside n'est pas accordé ; dans le cas contraire, tout droit à son obtention est perdu. Il faut anticiper la demande de subsides car cela prend au minimum 6 mois.

A titre d'exemple le CRPAL a demandé un subside « infrasports » pour la construction de son nouveau local ; la demande a été introduite il y a trois ans.

La démarche pour l'obtention d'un subside relève souvent du parcours du combattant. N'oublions pas que l'AAM est membre de l'AISF (Association Interfédérale du Sport Francophone) à laquelle elle peut faire appel pour vous aider à introduire une demande de subside (04-344.46.06)

Je ne vais pas vous énumérer tous les différents subsides que vous pouvez demander. Je vous invite pour ce faire à visiter le site de l'AISF : http://www.aisf.be/wp2/web/wp2/wp-content/uploads/2011/06/guide-aisf_subsidies__succinct_2012.pdf

Bruno Scordo, OO-AS-278



Visitez
www.hobbyfun.be

Sebart
di Sebastian Schuster

Futaba

SPEKTRUM

MULTIPLEX
Modellspport GmbH & Co. KG

robbe
modellspport

HITEC

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

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

LE PLUS GRAND CHOIX DE LA REGION AUX MEILLEURS PRIX

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

Ouvert Samedi de 9H00 à 15H00

Fermé Mercredi et Dimanche

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

KYOSHO

Eflite

Graupner
Innovation im Modellbau

BMI

AXI

parkzone

ALIGN

JAMARA

Les terrains en CTR civiles

Par un courrier daté du 5 mars 2012, la DGTA informait les clubs situés en CTR civiles des restrictions qu'ils devaient observer pour pouvoir encore voler sur leurs terrains. Ce courrier remplaçait les courriers précédents et harmonisait définitivement les mesures entre tous les clubs.

Les restrictions sont au nombre de 10 :

- Les aéromodèles seront, durant leur vol, équipés d'une alarme qui indique le moment où l'aéromodèle atteint ou dépasse la hauteur maximale autorisée.
- La hauteur maximale par rapport au sol sera de 100m dans toutes les circonstances.
- Au moins deux membres du club, titulaires d'un brevet en cours de validité, délivré par une fédération d'aéromodélisme reconnue par la DGTA, seront présents sur le terrain lors des activités aériennes afin de veiller à leur bon déroulement dans la zone de vol autorisée.
- Le poids maximum des aéromodèles au décollage sera de 5 kg.
- Les aéromodèles équipés d'un moteur à réaction ou d'un turbopropulseur seront interdits.
- Les aéromodèles équipés d'une turbine actionnée par un moteur électrique ou par un moteur à combustion seront interdits.
- Le vol thermique (NDLR: profiter des ascendances) ne sera pas autorisé que ce soit pour les modèles avec moteur ou pour les modèles sans moteur.
- Le pilote d'un aéromodèle sera en possession d'un brevet en cours de validité, délivré par une fédération d'aéromodélisme reconnue par la DGTA. Il devra avoir des notions de la structure de l'espace aérien situé aux alentours du terrain.
- Les aéromodèles seront équipés d'une installation « Fail safe » en cas de perte de communication entre l'émetteur et l'aéromodèle, l'aéromodèle atterrira automatiquement.
- Le cas échéant, Belgocontrol est en droit d'intervenir dans la fixation des heures d'ouverture du terrain d'aéromodélisme et ce afin de limiter le risque de collision dans les airs, notamment pendant les heures

de pointe.

Lors de la réunion de concertation ACRB-DGTA du 12 juin, nous avons posé la question de savoir si les terrains situés en CTR civile et qui avaient été fermés seraient réouverts. Voici ce que la DGTA nous a répondu :

Trois cas se présentent:

- Les terrains qui ont reçu un renouvellement de leur autorisation arrivée à échéance ont reçu par lettre du 5 mars des restrictions uniformes après avis de Belgocontrol. (voir ci-dessus)
- Les terrains qui ont été fermés, mais dont le club a trouvé un nouveau terrain hors CTR, ne seront pas réouverts (cas de Zwijndrecht, de Brussegem et de l'Aéroclub José Blairon à Leval-Trahegnies)
- Les terrains qui ont été fermés, mais dont le club n'a pas trouvé un nouveau terrain hors CTR, seront réouverts (cas de Klemskerke et du club les Vanneaux à Othée). Ces deux terrains ont reçu ou recevront bientôt leur autorisation.

Lors de notre réunion avec la DGTA du 17 juillet, il nous a été annoncé que tous les terrains en CTR civiles ont fait l'objet d'une visite de contrôle par les inspecteurs de la DGTA. Il s'avère malheureusement que tous ne suivent pas les restrictions imposées. Le rapport de visite sera disponible très bientôt et des sanctions sévères risquent d'être imposées aux contrevenants.

Paulette Halleux

Gestion des terrains

Arrivée à échéance des autorisations DGTA d'ici fin 2012:

- 01.07.2012: Model Club Havay
- 15.07.2012: Les Jardins du Modélisme
- 30.09.2012: Aéromodélisme Comines Air
- 31.10.2012: Club d'Aéromodélisme les Busards
- 31.10.2012: Model Club Leuzois
- 22.12.2012: Plein Ciel Jurbise Aerobatic Club
- 31.12.2012: Assoc. Aéromod. Sud-Hainaut
- 31.12.2012: Equipe Acro Beloeil
- 31.12.2012: Model Club de la Famenne
- 31.12.2012: Exocet Club Hemptinne

Révision de la circulaire GDF-01

Dans le n° de juin, nous vous parlions d'une réunion de concertation DGTA-ACRB prévue le 12 juin. Lors cette réunion dont vous trouverez les résultats dans l'article « Les terrains en CTR civiles », Kris Clarysse nous avait dit qu'il serait possible que nous soyons consultés durant l'été sur la révision de la circulaire GDF-01. Promesse tenue !

Le 10 juillet dernier, notre délégué en charge de la DGTA, Roger Lebrun, a reçu une invitation de la DGTA pour venir discuter de la nouvelle circulaire le mardi 17 juillet. A l'AAM nous avons consacré deux réunions spéciales ainsi qu'une partie du dernier conseil à la révision de la circulaire. Nous étions donc préparés. Nous avons programmé une réunion spéciale de la LBA le 25 juillet. Mais cette réunion arriverait trop tard. Nous avons donc en catastrophe fait une réunion de préparation avec nos collègues flamands (étaient présents, Roger Lebrun, Robert Herzog, Arthur Duchesne, Dirk van Lint et moi-même) afin d'échanger nos points de vue et de définir une position commune à défendre lors de la réunion avec la DGTA.

La rencontre de notre délégation avec les responsables de la DGTA concernant la révision de la circulaire GDF01 a donc eu lieu le 17 juillet passé et peut être qualifiée de fructueuse.

La DGTA a proposé les modifications suivantes :

- La distance entre 2 terrains d'aéromodélisme passe de 5 à 3 km
- Les distances entre nos terrains et les terrains d'autres utilisateurs de l'espace aérien seront réduites : la distance entre un terrain d'aéromodélisme et
 - un aérodrome passe de 10 à 5 km.
 - un terrain d'hélicoptère (grandeur) : 1 km
 - un ulmodrome : 3km
- La DGTA propose qu'une personne privée puisse avoir l'autorisation d'exploiter un terrain d'aéromodélisme (un seul cas aujourd'hui) mais seuls cette personne et les membres de sa famille pourraient y voler.
- Le pilote des modèles de CAT2 et CAT3 doit disposer de suffisamment d'expérience pour piloter en toute sécurité. La DGTA propose que le contrôle de cette compétence soit dorénavant du ressort de l'AAM et de la VML. Le brevet de démonstration deviendra donc obligatoire pour piloter ces modèles.

Plusieurs requêtes ont été formulées de la part

des aéromodélistes et discutées :

- La possibilité de revoir la distance des évolutions des aéromodèles par rapport à certains obstacles comme les éoliennes
- La possibilité d'accroître la hauteur de vol à 200 mètres non seulement lors de concours et de meetings, mais aussi lors des examens de brevets (demande notam à rentrer au moins 1 mois à l'avance). Cette demande avait été acquise lors de la réunion de Concertation ACRB-DGTA du 12 juin
- La possibilité d'accroître la hauteur de vol au delà des 120 mètres, et même des 200 mètres autorisés en concours et lors de meetings, en certains endroits appropriés du territoire et selon des horaires adaptés. Cette possibilité que nous appelons « aeromodeling boxes » à l'image des « aerobatics boxes » en avion grandeur, serait inscrite dès à présent dans la circulaire mais un solide dossier devrait être préparé et introduit via l'ACRB. Une solide étude à faire, terrain par terrain
- La possibilité de se limiter en matière de bruit aux réglementations régionales. Ce sera le cas : tous les aéromodèles seront limités à 86 dBA à 7 mètres et doivent être conformes aux législations régionales
- La possibilité d'exempter de la circulaire les modèles très légers -(limite de poids encore à définir). Les modèles légers visés sont tous les jouets et les modèles du type « Park flyers ». L'American Modelling Association (AMA) définit le park flyer comme un modèle pesant moins de 2 lb. (env. 1kg), qui est incapable d'atteindre une vitesse supérieure à 60 mph (96.56km/h). Le modèle doit être un planeur ou un modèle utilisant la propulsion électrique, radiocommandé et évoluant toujours à vue de l'opérateur. La situation belge pourrait s'inspirer directement de celle des Etats-Unis.

Il n'est évidemment pas question d'encourager le vol pirate mais plutôt d'élargir les possibilités de nos clubs et de leurs membres.

On peut raisonnablement espérer que la nouvelle version de la circulaire sera finalisée avant la fin de cette année.

Paulette Halleux

Commission Sportive

Il n'est possible de verser des subsides clubs+juges que si les documents ad-hoc sont bien parvenus à qui doit les gérer.

Ce petit tableau pour signaler plus d'un retard ou oubli.

Le terme ok signifie que le document est arrivé en bonne et due forme.

Le terme _ signifie que le document est toujours dans la nature.

Pour rappel ces documents sont envoyés endéans les 15 jours qui suivent le concours.

La date limite de rentrée est toujours fixée au 1er décembre 2012. Après cette date il ne sera pas possible de solliciter un subside pour l'année en cours. Je signale aussi qu'un concours arrêté ou non démarré pour cause d'intempérie (vent, pluie ...) peut recevoir un subside, mais il faut le demander.

Jean-Louis Schyns

Subsides AAM pour Compétitions 2012

Date	Section	Lieu	Club organisateur	Rapport club	Rapport sportif
25-mars	F3B	Lommersweiler	Country Flyers Club	ok	ok
1-avril	F5D	Hotton	AMCL - Les Libellules	ok	ok
22-avril	F3Q	Gerpennes	Albatros club de Gerpennes	ok	ok
22-avril	F5D	Villers-la-Loue	CAV - Club aéromodélisme Villers-la-Loue	ok	_
29-avril	F3M	Havay	MCH - Model Club Havay	_	_
29-avril	F4C	Tilburg	Pays-Bas	_	ok
6-mai	F3C/C	Haneffe	RHPA	ok	ok
6-mai	F5B	Thumaide	EAB - Thumaide	ok	ok
6-mai	555	Anthisnes	RCPAL	ok	ok
13-mai	F3A	Anthisnes	RCPAL	ok	ok
20-mai	F4C	Anthisnes	RCPAL	ok	ok
20-mai	F3K	Andenne	MCA - Model Club Andenais	ok	ok
26/27-mai	F3A	Grandrieu	AASH - Inter	_	_
27-mai	F3C/Sc	Enghien	AMCE - Enghien	_	_
3-juin	555	Hotton	AMCL - Les Libellules	ok	ok
3-juin	F3Q	Michamps	HMCB - Bastogne	ok	ok
10-juin	F3M	Gerpennes	Albatros club de Gerpennes	_	_
17-juin	F3C/C	Thumaide	EAB - Thumaide	ok	ok
17-juin	F3A	Gedinne	Aéro club les Faucons	ok	_
17-juin	F3K	Anthisnes	RCPAL	_	_
24-juin	F2B+D	Orp-Jauche	JAC - Jeune Aéro Club	_	_
24-juin	F3B	Anthisnes	RCPAL	ok	ok
24-juin	555	Messancy	Macam - Model Club Athus Messancy	ok	ok
7/8-juillet	F3B	Anthisnes	RCPAL - Inter	_	inter
30/7 au 3/8	F3Q	Andenne	MCA - Model Club Andenais	_	inter



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






Brevet Junior de l'AAM

Le brevet élémentaire et le brevet de démonstration de l'AAM, tous deux réservés aux membres âgés de 16 ans et plus, sont maintenant en régime de croisière. Plusieurs centaines de membres ont déjà acquis leur brevet élémentaire et les porteurs du brevet de démonstration (qui les qualifie pour participer en toute sécurité à des démonstrations devant le public) sont en nombre croissant, après maintenant quelques sessions de qualification réussies (Model Club Havay, Aéroclub Estinois, Les Busards).

Mais le succès de la politique de promotion de l'aéromodélisme auprès des jeunes menée par l'AAM cette année a amené le conseil à considérer l'introduction d'un «Brevet Junior» qui serait destiné à qualifier au pilotage les jeunes âgés de moins de 16 ans. Les règles de base de ce brevet sont similaires à celles du brevet élémentaire, avec cependant la dispense de l'examen théorique, jugé trop abstrait pour les enfants. Le règlement de ce brevet est disponible sur notre site web à la rubrique «Brevets».

L'opération de promotion «Objectif Jeune Pilote» a amené dans nos rangs une centaine de nouveaux jeunes dans la tranche 10-16ans que nous voulons voir accéder au niveau de «pilote solo» à l'issue d'un apprentissage attentif assuré par une quarantaine de nos clubs cet été. La participation d'un stagiaire aux épreuves, certes ludiques, mais cependant exigeantes de nos journées de clôture d'Objectif Jeune Pilote est l'occasion de lui attribuer ce brevet. En effet, on lui demande ce jour-là d'effectuer une espèce de course au pylône qui exige une bonne maîtrise de l'appareil, ainsi que de participer à une épreuve de relais par équipe, au cours de laquelle il doit rester à tout moment attentif et disponible pour assurer un départ rapide et le respect d'un temps de vol déterminé.

Un jeune pilote qui détient son «brevet junior» doit bien entendu continuer à évoluer sous le contrôle d'un adulte responsable jusqu'au jour de ses 16 ans accomplis, date à laquelle il peut convertir son brevet junior en brevet élémentaire classique. La seule épreuve qu'il devra alors réussir sera l'examen théorique

au cours duquel il fera la preuve de sa connaissance des règles générales de l'espace aérien ainsi que celles régissant la pratique de l'aéromodélisme sur son terrain favori.

A l'issue de la journée OJP du 15 août, ce sont 11 jeunes âgés de 10 à 14 ans qui se sont vus décerner ce brevet, mais tous les autres stagiaires OJP peuvent, dès que leur moniteur les jugera capables de voler «en solo», demander à leur club d'accueil de leur faire passer le brevet junior. Et tous ceux qui participeront effectivement à la seconde journée de clôture de l'OJP le 23 septembre prochain seront aussi automatiquement qualifiés.

RH

Licences sportives FAI en 2013

Toujours gratuites, mais seulement sur demande...

Il est apparu lors de la dernière assemblée générale de l'AAM que tous les membres ne veulent pas être considérés comme des «sportifs» et se trouver par là-même soumis aux règles de la Fédération Wallonie-Bruxelles (anciennement «Communauté française») et celles de la FAI, ceci tout particulièrement en matière de dopage. Bien que notre fédération ne soit actuellement pas reconnue comme une discipline sportive par l'ADEPS, le décret de la Communauté française du 20 octobre 2011 relatif à la lutte contre le dopage s'applique à tout sportif, qu'il fasse partie d'une fédération sportive ou pas. Les règles de la FAI, quant à elles, ne s'appliquent explicitement qu'aux sportifs et à leur encadrement (c'est-à-dire à tous les porteurs de licence FAI). La proposition suivante a donc été approuvée par le conseil d'administration de la LBA lors du conseil du 4 avril passé: ne plus donner une licence FAI à tous les membres mais seulement à ceux qui font de la compétition (pilotes et personnel

d'encadrement)

Cette disposition a pu être implémentée dès cette année, vu que lors de la prise de cette décision, aucune information n'avait encore été transmise à la FAI. Pour l'année en cours, toutes nos cartes de membre comportent encore un numéro de licence FAI, mais seuls les numéros de ceux de nos membres qui participent aux championnats FAI de l'année sont destinés à être envoyés à la FAI. «Comment ?; nous ne sommes donc pas tous en règle avec la FAI ?» s'exclameront certains. En effet, mais comme de son côté, et suite à des modifications de son personnel et de sa stratégie de gestion informatique, la FAI ne dispose pas aujourd'hui d'une base de données de ses licenciés en bonne et due forme, elle ne peut rien nous reprocher...

L'an prochain, tout membre qui participe ou pense participer à nos compétitions nationales ou internationales (championnats y compris), ainsi que tout membre ou dirigeant de club qui compte assumer une fonction de direction sportive, de juge ou de chronométreur, bref toute personne qui pense s'impliquer dans la pratique sportive devra demander sa licence FAI et la recevra gratuitement.

Si en cours d'année, un membre qui n'a pas encore fait la démarche désire recevoir une licence FAI, il pourra en faire la demande sur notre site ou par simple email (ou courrier postal à notre secrétaire...). Il recevra en principe sous huitaine la carte correspondante.

Une conséquence périphérique de cette décision est que pour 2013, notre contribution à l'ACRB pourra significativement diminuer, puisque lui-aussi base ses critères de reconnaissance sur la pratique du sport aérien.

Dans sa demande de réinscription des membres pour l'année prochaine, notre secrétaire inclura donc dans ses tableaux de renseignements une colonne supplémentaire qu'il faudra cocher lorsque l'on requiert une licence sportive FAI pour un membre. Répondre systématiquement que tous les membres du club en requièrent une restera une option, mais il faudra en assumer les conséquences puisque chaque licence attribuée augmentera notre cotisation à l'ACRB et impliquera pour le membre le respect des règles antidopage.

RH

MANTUA MODEL BENELUX SA

Siai Marchetti Mantua 215,50 € -

inclus train rentrant tricycle, 2 jeux décals (dont Belgian Airforce), intérieur cockpit, roues, bâti moteur, spinner, réservoir, tringleries, etc... env. 172cm, long. 134cm, poids: +/-3800g, motorisation 10 à 15cc 2T/4T

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

Service VPC: Nouveau, livraison gratuite en Belgique à partir de seulement 100 euros d'envoi (sauf poids supérieur à 30 kg et colis volumineux), envois tracés ET assurés sans frais supplémentaires. Autres pays: nous consulter.

T-REX 450 + RTF (Robbe) PROMO 549 €



Kit super complet comprenant le modèle prémonté, équipé des servos, variateur, moteur brushless, gyro, RC origine FUTABA T6 2.4GHz, chargeur Robbe Powerpeak A4 ref. 8560, batterie Lipo. OFFRE spéciale réservée aux membres de l'AAM: croix d'apprentissage offerte!

www.mantuumodel.be - info@mantuumodel.be

FAI - en bref

Championnats FAI de cet été

F3A

Les résultats des Belges en championnat d'Europe F3A qui ont eu lieu en France début août sont les suivants:

Benoît Dierickx (AAM) a accédé aux demi-finales et a terminé 18^{ème}

Brice Jacquemin (AAM) a terminé 30^{ème}

Bert Delaere (VML) termine 36^{ème}

sur un total de 72 participants. Tous nos pilotes terminent donc dans la première moitié du classement. Excellent résultat pour notre équipe qui se classe huitième au classement des pays. C'est Philippe Marquet (AAM) qui assurait la fonction de chef d'équipe.

Le champion de cette année est à nouveau l'indétrônable Français Christophe Paysant-Le-Roux...

F3K

Notre équipe constituée de Kristof Verschoren (VML), Sacha Monnom (AAM) et Olivier Leroy (AAM) et dirigée par notre secrétaire général Jean-Luc Dufour (AAM) s'est rendue au championnat d'Europe de planeur lancé-main (F3K) en France aux alentours du 15 août. Leurs résultats, assez modestes, sont les suivants:

Kristof Verschoren termine 22^{ème}

Sacha Monnom termine 42^{ème}

Olivier Leroy est dernier sur un total de 49 participants senior.

Le premier champion d'Europe F3K est l'Allemand Martin Herrig, champion du Monde F3B en Chine en 2009.

À la "Jura Cup", concours international qui a eu lieu juste avant le championnat, Kristof avait remporté la troisième place ! Bravo.

RH

F3J électrique = F5J

Depuis cette année, une nouvelle catégorie a vu le jour auprès de la FAI, c'est le F5J.

Comme écrit dans le titre, le règlement, créé entre autres par George Schering, bien connu des F5Bistes, reprend les bases du F3J mais électrifié : 10 min de vol avec 30 sec maximum de moteur. Choses intéressantes dans ce règlement, et évitant « la course à l'armement » sont les malus en fonction de l'altitude, mesurée 10 sec. après arrêt du moteur : de 0 à 200 m, 0.5 pts en moins par mètre, au-dessus de 200 m, 3 pts en moins. Comme on peut le voir, inutile de monter haut pour faire ces 10 min de vol. Tout est question de stratégie et de pilotage en fonction de l'aérodynamique.

Actuellement, cette discipline est fort pratiquée dans les pays de l'Est, en Angleterre, en Hollande, en France, en Espagne. Alors pourquoi la Belgique ne pourrait-elle pas intégrer cette discipline dans son championnat national? Comme il y a déjà pas mal de concours internationaux, il y a fort à parier que le F5J risque vite de devenir une catégorie FAI avec ses championnats mondiaux et européens.

En lisant divers forum .nl ou .fr, on peut constater qu'il n'est nul besoin d'avoir un modèle « top F3J » pour obtenir des places d'honneurs. Comme écrit plus haut, tout est question de pilotage « propre » et de stratégie.

Si cette nouvelle catégorie vous tente, si vous êtes prêt à vous investir (un peu) dans cette discipline, n'hésitez à me contacter (jl.dufour<at>telenet.be). Suivant vos réactions, on pourrait envisager la création pour 2013 d'une section F5J en Belgique et peut être déjà organiser un concours « d'essai » en fin de saison.

Jean-Luc Dufour

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

Stage chez les Faucheurs de Marguerites

Les Faucheurs de Marguerites de My (Ferrières) ont accueilli ce jeudi 28 juin 2012 les élèves de sixième primaire de l'école communale de Xhoris.

Belle initiative de celle de l'institutrice, Madame Dominique Kersten, qui souhaitait que ses protégés découvrent notre hobby.

La journée débuta dès 8h30 par une présentation Power Point réalisée dans les locaux de l'école, au cours de laquelle les divers volets de notre passion furent abordés.

Dès 9h30 la « petite troupe » prit ses quartiers sur notre terrain de My, pour effectuer ses premiers pas en termes de pilotage.

Six Easy Star, dont cinq équipés de double commande, attendaient impatiemment de prendre l'air. Neuf moniteurs « moustachus » étaient prêts à transmettre tout leur savoir. Le simulateur mis à disposition par la fédération complétait l'équipement du jour.

Les cinq groupes de trois élèves se sont succédés jusqu'à midi épuisant Li-Po, variateurs et moniteurs, pour une pause amplement méritée.



Les pains-saucisses furent accueillis comme il se doit et la glace dégustée sans retenue, tandis que les activités reprenaient par la démo hélico de Michel Ledocte unanimement suivie et appréciée.

La superbe météo quelque peu venteuse permit à tous d'effectuer trois tours complets de vols, le simulateur étant toujours occupé.

Vers 16h00, après distribution des petits avions en Depron, des quelques exemplaires d'AAModels-info et des folders AAM, l'initiation prenait fin. Les « aviateurs et aviatrices d'un jour » nous quittaient pour une visite des grottes de Remouchamps. Rendez-vous est d'ores et déjà pris pour 2013. Merci à Madame Dominique KERSTEN et à tous les « Faucheurs » présents, sans lesquels cette journée n'aurait pu être mise sur pied.

Christian Fanali
OO-AF30





Objectif Jeune Pilote

Ci-dessus la photo de groupe après la journée du 15 août à Nivelles.

Lancée le 10 avril passé, l'opération Objectif Jeune Pilote a connu sa première journée de clôture ce 15 août. Les clubs Équipe Acro Beloeil à Thumaide et Les Jardins du Modélisme à Nivelles avaient accepté d'accueillir la petite douzaine de jeunes qui avaient répondu à notre appel par le site web de l'organisation. En effet, sur les 99 jeunes qui se sont inscrits à l'opération, seule une petite quinzaine avait atteint la qualification «solo». Il faut dire que le temps n'avait pas été de la partie pendant ce début d'été et les occasions d'apprendre à voler avaient été fort rares.

Hainaut

À Thumaide, six jeunes étaient présents, mais parmi eux, le jeune Baptiste Maes ne se sentait pas à la hauteur, n'ayant

encore pu voler que quatre fois. Quant à Allan Defromont, il n'était pas encore qualifié solo mais le président de club Roland Crombez se proposa de lui servir de mentor, en cas de besoin. Et malgré qu'Allan passa avec son Alpha139 par quelques situations «difficiles», il apprit un maximum de choses au cours de cette journée et fut qualifié solo à l'issue de celle-ci. Les frères Clément et Victor Godeaux quant à eux s'alignaient avec le même appareil, un Mini Mag de Multiplex; ils le pilotaient à tour de rôle, tout simplement! Victorien Sauvage et Charles De Ruyver s'alignaient eux-aussi avec leur Alpha139.

Deux épreuves avaient été préparées pour ces jeunes, à savoir :

- un relais par équipe sur une heure, avec une limitation des temps de vol à cinq minutes chacun. L'équipe avec le plus petit nombre de départ sort gagnante
- une course au pylône par éliminations, où les participants s'alignent par deux pour réaliser des allers-retours entre deux pylônes situés à quelques dizaines de mètres l'un de l'autre; le premier arrivé a gagné.

Avant le repas, on a pu assurer deux manches de la course au pylône, où le Mini Mag démontra sa suprématie sur l'Alpha139, nettement moins rapide, vu notamment sa faible charge alaire. On accomplit aussi une course relais d'une heure où c'est bien plus la régularité du pilote que la performance du modèle qui fut déterminante. Après la pause-repas, une seconde manche de course relais fut organisée, en modifiant la composition des équipes, afin de répartir les avantages et inconvénients des

Ci-dessous, Charles De Ruyver, brillant vainqueur de la journée OJP à Thumaide, reçoit son prix des mains de Patrick Engelen, importateur du matériel AXION



modèles.

A ce petit jeu, c'est Charles De Ruyver qui a retiré les marrons du feu en finissant avec 20 points. Victorian Sauvage, Clément et Victor Godeaux finissent seconds ex-aequo avec 19 points, alors qu'Allan Defromont termine cinquième avec 15 points et le bonheur d'avoir survécu (lui et son modèle) à une dure journée pleine d'émotions !

Patrick Engelen de la firme ProModels, importateur du matériel AXION, avait rejoint le site pour participer à la remise des prix et la proclamation des résultats. Plusieurs chargeurs de qualité et des batteries Lipo ont récompensé les participants et Charles De Ruyver s'en est allé avec le kit du Cumulus 200 AXION offert par ProModels, en plus de son certificat pour une heure d'écologie en avion de tourisme Cessna 152 à l'école d'aviation New CAG à Gosselies.



C'est Valentin qui remporte le concours et le certificat de stage de pilote à la New CAG. Le meilleur pilote sur Alpha139 se place deuxième; il s'agit de Guillaume Nollet. Il gagne le kit AXION Cumulus200. Il est suivi de Florent Vismara, Killian Zaki (sur Super Cub), Alexandre Bienfait et Sébastien Druet.

Lancer de l'épreuve décisive à Thumaide, entre Victorian Sauvage et Charles de Ruyver (ici caché par son lanceur)

Brabant

Notre présidente et votre serviteur qui avaient secondé le club de Thumaide le matin nous sommes retrouvés à Nivelles en fin d'après-midi, au terrain des Jardins du Modélisme. Ici, ce sont six jeunes qui se sont présentés dès 14h, dont quatre avec un Alpha139. La direction des opérations était entre les mains de notre administrateur et directeur sportif F5D Dieter Beckers. Les mêmes épreuves sont au programme, excepté que la distance entre pylônes a pu être portée à 150m, ce qui limite le vol à un seul aller-retour. L'avion Apprentice utilisé par Valentin Lambert a un réel avantage sur les Alpha139, surtout à cause d'un vent assez soutenu. Mais il ne suffit pas d'un avion rapide pour gagner ; encore faut-il ne pas tourner trop tôt...

Conclusion de cette journée

Jusqu'ici, et malgré les aléas rencontrés lors de l'opération (délais de livraison, temps décevant, indisponibilité des double-commandes, etc.), Objectif Jeune Pilote est un succès. Les parents et leurs enfants stagiaires sont globalement ravis d'y avoir participé. Les épreuves de la journée de clôture sont séduisantes, au point que certains «moustachus» se sont dits qu'ils allaient s'en inspirer pour agrémenter leurs journées passées au terrain !

Le 23 septembre prochain aura lieu une seconde journée à laquelle nous espérons rencontrer tous les stagiaires passés «solo», y compris ceux du 15 août.

RH



Photo de groupe après la journée du 15 août à Thumaide. Au centre, les frères Godeaux utilisaient le même Mini Mag



Stage d'aéromodélisme au club Les Aigles de Battice

Quoi de plus adéquat pour intéresser les jeunes à notre hobby que de les inviter pour un stage de plusieurs jours où on leur introduit toutes les facettes de notre passionnante activité. Le Club Les Aigles de Battice a bien compris le message et ses bénévoles ont, pour leur premier essai, marqué un coup de maître. Lisez plutôt...

25 jeunes de 10 à 16 ans ont participé à ce premier grand stage d'aéromodélisme organisé sur le Glacis du Fort de Battice du 16 au 20 juillet inclus.

Une équipe de près de 20 personnes a assuré la formation des jeunes et leur encadrement, que ce soit pour les sessions théoriques (un syllabus de près de 70 pages a été réalisé), les formations en double-commande, l'atelier de construction ou les simulateurs de vol.

La théorie s'étendait des notions de bases de la structure d'un avion, le matériel de radio-commande etc.,... jusqu'au "cours" d'aérodynamique permettant aux jeunes élèves de comprendre comment et pourquoi leur avion vole. Un petit examen a eu lieu le dernier jour et la moyenne de la

"classe" fut de 83% des points !

La partie "simulateurs": en plus des simulateurs fournis par l'AAM, nous avons mis en place 6 simulateurs sous Phoenix RC, le gros avantage étant de voler sur Mentor, avion choisi pour ce stage, et de voler sur le véritable terrain des Aigles, celui-ci ayant été créé pour ce logiciel par Sébastien Bontempi, coorganisateur du stage. Les apprentis pilotes se trouvaient donc en situation identique tant aux simulateurs qu'en piste.

L'atelier de construction: c'est là que nos jeunes ont pu participer à la construction de deux des avions du stage, un Mentor et un Acromaster, l'Acromaster étant prévu pour parfaire la formation des pilotes maîtrisant le Mentor. Ils ont pu construire quelques maquettes plastiques, découvrir la construction balsa ...

Les vols en double-commande ont été assumés par des moniteurs du club. Malgré une météo défavorable, nous avons effectué plus de 350 vols durant les 5 jours. Des vols avec un vent à minimum 30 km/h et des rafales à plus de 45 km/h ! Un temps où, s'il n'y avait pas eu stage, nous n'aurions jamais mis un avion en l'air ! Chapeau à ces moniteurs et aux jeunes qui ont relevé le défi de "Quand on veut On peut !" ... Malgré ces conditions extrêmes de vol, nous n'avons à déplorer que 3 crashes qui ont nécessité des réparations.

Suite à cette situation météo, les avions et une partie des moniteurs étaient présents durant la semaine suivante pour permettre aux jeunes de récupérer leurs heures de vol manquées durant le stage. Le club a continué d'offrir les boissons gratuitement à ceux qui sont venus durant cette

semaine complémentaire. 7 stagiaires nous ont donc rejoint et dès le deuxième jour, nous comptons déjà 2 lâchés solo ... Félicitations à nos deux premiers lâchés solo: Maxime Jamar sur Mentor (15 ans) et Arthur Alleman sur Mentor, Acromaster et Fox 2300 (12 ans).

Ce stage d'été sera bien entendu organisé à nouveau l'an prochain, vu cette superbe réussite ; le montant de la participation demandé était de 75€ par jeune pour les 5 jours, comprenant toutes les boissons, les en-cas et le repas de midi de qualité (fabriqué maison). Tous les participants ont reçu une petite plaquette souvenir de leur stage et un brevet de participation...

Durant la semaine, les stagiaires ont pu apprécier des démonstrations d'hélicoptères, avions "petit-gros", 3D ... ailes volantes ... etc... Le clou du spectacle étant assuré le vendredi par un hélicoptère Eurocopter EC120 Colibri grandeur qui est resté à leur disposition durant plus d'une heure sur le terrain ! Merci à Yves W., papa d'un de nos stagiaires, pour ce beau cadeau !

Durant le stage, nous avons également eu l'honneur de nommer un nouveau jeune moniteur avions au club en la personne de Mathieu Bovens. Félicitations à lui et bon boulot de formateur chez les Aigles !

Je tiens encore à remercier toutes les personnes qui m'ont permis de mener à bien ce projet, l'AAM qui a avalisé notre stage, le Conseil d'Administration et les membres des Aigles de Battice RCA, mon coorganisateur, les moniteurs qui ont participé, les encadrants, les personnes qui se sont impliquées dans l'intendance, nos sponsors, les parents, les jeunes le public venu apprécier les performances lors du vendredi des stagiaires.

A bientôt pour une nouvelle organisation, Didier Haendle
Organisateur / Responsable de Stages.

Site internet du club:
<http://www.lesaigles.be>

Groupe facebook :
<https://www.facebook.com/groups/210984319002184>

Téléchargement des 900 photos :
<http://www.diha-pix.be/Stage2012.zip>

Photos : Christian Schyns



A l'intérieur, on assemble un Mentor pendant que dehors, on vole...



La double commande requiert beaucoup de concentration....



Aurélien Melen et ses moniteurs Maurice Dupas et Fernand Delfosse



Les sages de vol, ça creuse... 25 bouches à nourrir...



Criterium international du Hainaut F3A - 2012

• Les inscriptions

Le succès de l'an dernier nous a encouragé à reconduire le criterium 2012 sous la même formule : 50 concurrents maxi, 2 jours et 2 groupes de juges (et deux groupes de secrétaires) afin d'éviter les pauses.

Fin janvier, les 50 pilotes sont déjà inscrits, représentant une dizaine de pays. Une bonne dizaine de désistements et quelques inscriptions de dernière minute stabiliseront le nombre de pilotes à 41 pour 9 pays.

• Samedi 26 mai

Comme l'an dernier, Le vol de calibrage sera réalisé par Yves Van Gompel.

Le tirage au sort décide que le premier pilote sera Jordann Weyenbergh, il était déjà le premier à démarrer en 2011, c'est pourtant bien un tirage au sort !!.

La journée du samedi est toujours critique

pour l'organisateur, étant donné qu'il faut réaliser deux vols et terminer vers 19h00 afin que le banquet ne soit pas reporté à un horaire trop tardif.

Notre méthode qui consiste à faire décoller le pilote suivant pendant que le précédent atterrit nous fait gagner env. 30 secondes par vol, donc 40 minutes à la fin des 2 vols.

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

Les deux vols étant terminés, nous pouvons établir le classement qui donne pratiquement 2 ex-aequo : Brice Jacquemin et Marco Benincasa qui font chacun un vol à 1000, Marco ayant le meilleur second vol (975 pour 870,63 à Brice) sera confirmé 1^{er} après 2 vols.

Le banquet agrémenté du traditionnel cochon grillé réunira 130 personnes; encore un très grand merci à toutes celles et ceux qui savent qu'être membres d'un club ne consiste pas seulement à payer sa cotisation mais également à aider et soutenir son club durant les organisations ou festivités.

• Dimanche 27 mai

Soleil radieux toute la journée.

Le premier vol démarre vers 08h00.

Tout le monde s'attend à ce que le 3^{ème} vol donne Brice J. ou Marco B. vainqueur, sans oublier Benoît Dierickx qui est toujours susceptible de sortir LE vol qu'il faut quand il faut.

Marco Benincasa va faire un vol réellement remarquable et place la barre très haut. Benoît Dierickx fait également un bon vol alors

Sophia pose avec les
juges



que le vol de Brice J. est moins net.
N'ayant pas vu le vol de Derk Van der Vecht, je ne peux pas le commenter, mais sa régularité montre qu'il est toujours « dangereux »...

Les remontées spectaculaires :

Loïc Burbaud (2ème pilote français) passe de la 6^{ème} à la 4^{ème} place, j'en reparlerai plus loin....

Mais surtout, Nurila Lassi (FI) remonte de la 4^{ème} à la 2^{ème} place. Si vous avez encore votre revue préférée de 2010, je mentionnais à propos de ce pilote :

«Remarque : Attention à l'avenir à Mr. Nurila Lassi (910.33 au vol 1)». Il ne m'a pas démenti !!.

Loïc Burbaud confirmera son excellent pilotage 15 jours plus tard à Ashford, où il sera déclaré brillant vainqueur avec un vent qui n'est jamais descendu à moins de 35 Km/h.

NDLR: Loïc Burbaud confirma encore sa grande forme en se plaçant 9^{ème} au championnat d'Europe F3A début août.

• La cérémonie.

C'est le moment de remercier tous ceux qui ont œuvré pour que cette compétition soit un succès.

L'hymne italien est lancé lorsque les trois premiers sont sur le podium, les autres concurrents seront ensuite appelés et un tirage au sort sera effectué pour remettre les cadeaux offerts par Aerobertics.

Sponsors

Nous avons été aidés par :

L'AAM, Aerobertics, Les Chantiers Beaumontois, Drink Decoster

Juges et jury FAI

Merci à : MM.r P. Uhlig, M. Marquet, Mr B. Ailles, Mr. H. Van Loon, Mr. Weyenbergh, Ms Jutta Uhlig, MM. JY Castermans, A. Carayon, Bob Romijns, P. Cappleman.

Jury FAI :

MM. Pierre Pignot, Kevin Caton, Eric De-Schuyter – Réserve : Mr Igor Shilov.

Merci également à tous les bénévoles, y compris ceux d'autres clubs comme Louette st Denis.

Wérion G.

Pendant la cérémonie de clôture



Le podium: Marco Benincasa (ITA), Lassi Murila (FIN) et Derk van der Vecht (NED)



Les pilotes après le concours



CRITERIUM INTERNATIONAL SUD HAINAUT 2012 - WORLD CUP - Challenge M. Louis Y. Wérion															
NAT	FAI	NAME	FIRST Name	Flight 1		Flight 2		Flight 3		Flight 4		Flight 5		BEST	PLACE
				Pts	%	Pts	%	Pts	%	Pts	%	Pts	%		
IT	12512	BENINCASA	Marco	975,99	975,99	1000,00	1000,00	1000,00	1000,00		0,00		0,00	2000,00	1
FI	FIN4702	NURILA	Lassi	984,13	984,13	860,48	860,48	979,15	979,15		0,00		0,00	1963,28	2
NL	665530	VAN DER VECHT	Derk	949,42	949,42	999,37	999,37	957,05	957,05		0,00		0,00	1956,42	3
FR	FRA727	BURBAUD	Loïc	971,38	971,38	493,20	493,20	959,25	959,25		0,00		0,00	1930,63	4
BE	4345	DIERICKX	Benoît	981,41	981,41	930,09	930,09	946,02	946,02		0,00		0,00	1927,43	5
BE	6237	JACQUEMIN	Brice	1000,00	1000,00	870,63	870,63	919,44	919,44		0,00		0,00	1919,44	6
CH	49301	MATTI	Sandro	914,43	914,43	936,71	936,71	963,45	963,45		0,00		0,00	1900,16	7
FR	FRA1226	LEVEILLE	Rodolphe	954,96	954,96	879,97	879,97	931,36	931,36		0,00		0,00	1886,32	8
FR	FRA 1103	BOSSARD	Arnaud	949,50	949,50	868,78	868,78	929,82	929,82		0,00		0,00	1879,32	9
BE	5423	DELAERE	Bert	931,57	931,57	924,67	924,67	853,24	853,24		0,00		0,00	1856,24	10
DE	GER291	GREVE	Manfred	950,12	950,12	899,20	899,20	898,07	898,07		0,00		0,00	1849,32	11
GB	GBR72281	CATON	Kevin	904,12	904,12	943,94	943,94	884,08	884,08		0,00		0,00	1848,06	12
DE	3053	MAENDL	Stefan	913,10	913,10	929,18	929,18	891,03	891,03		0,00		0,00	1842,28	13
NL	362850	VAN VLIET	Danny	914,56	914,56	858,82	858,82	871,44	871,44		0,00		0,00	1786,00	14
DE	3582	KAWINKEL	Christian	899,47	899,47	814,52	814,52	882,18	882,18		0,00		0,00	1781,65	15
FI	FIN3868	AHO-MANTILA	Antti	905,55	905,55	864,43	864,43	830,38	830,38		0,00		0,00	1769,98	16
NL	631013	OOSTEMA	Roy	897,85	897,85	0,00	0,00	851,70	851,70		0,00		0,00	1749,55	17
DE	3574	BELLERT	Dominik	813,98	813,98	888,20	888,20	859,69	859,69		0,00		0,00	1747,89	18
DE	GER2828	LORENZ	Wolfgang	898,71	898,71	821,45	821,45	828,90	828,90		0,00		0,00	1725,61	19
BE	5099	LENAERTS	François	856,32	856,32	760,63	760,63	849,85	849,85		0,00		0,00	1706,17	20
FR	FRA593	BOULVERT	Mathias	879,54	879,54	810,50	810,50	819,56	819,56		0,00		0,00	1699,10	21
RU	RUS02103	SHEVIAKOV	Alexey	823,08	823,08	827,97	827,97	870,99	870,99		0,00		0,00	1698,96	22
DE	GER3775	HIRSCH	Robert	834,03	834,03	799,63	799,63	862,41	862,41		0,00		0,00	1696,44	23
DE	GER3554	HAASE	Peter	620,68	620,68	861,09	861,09	831,19	831,19		0,00		0,00	1692,28	24
FR	FRA1224	DEBANS	Michel	823,62	823,62	801,82	801,82	838,36	838,36		0,00		0,00	1661,98	25
BE	8742	DE LEEUW	Maury	855,50	855,50	789,77	789,77	806,02	806,02		0,00		0,00	1661,52	26
GB	GBR89390	HARROP	John	824,68	824,68	779,97	779,97	835,46	835,46		0,00		0,00	1660,14	27
RU	RUS01509	SHILOV	Igor	811,11	811,11	762,31	762,31	842,82	842,82		0,00		0,00	1653,93	28
BE	5100	LENAERTS	Jozef	802,87	802,87	814,12	814,12	814,82	814,82		0,00		0,00	1628,94	29
FR	FRA302	WEYENBERGH	Jordann	720,31	720,31	733,12	733,12	876,35	876,35		0,00		0,00	1609,47	30
FR	FRA 1060	BOSSARD	Christian	807,01	807,01	777,28	777,28	799,03	799,03		0,00		0,00	1606,04	31
NL	651863	MEIJ	Hans	799,16	799,16	806,08	806,08	769,63	769,63		0,00		0,00	1605,24	32
BE	7848	MALACIAOGLU	Viken	811,52	811,52	621,96	621,96	779,22	779,22		0,00		0,00	1590,74	33
BE	6273	REYNDERS	Alain	686,25	686,25	778,09	778,09	756,44	756,44		0,00		0,00	1534,53	34
NL	707582	ZIKKEN	Henri	732,19	732,19	615,97	615,97	784,02	784,02		0,00		0,00	1516,21	35
NL	708463	KROES	Ruud	687,15	687,15	727,29	727,29	782,79	782,79		0,00		0,00	1510,08	36
NL	56865	VAN DER VECHT	Bert	688,78	688,78	734,35	734,35	769,48	769,48		0,00		0,00	1503,83	37
DE	GER43	GREVE	Sophia	710,79	710,79	767,40	767,40	706,92	706,92		0,00		0,00	1478,19	38
GB	GBR81896	SILSBY	Arthur	738,84	738,84	726,98	726,98	632,79	632,79		0,00		0,00	1465,82	39
NL	702548	VAN WIJCK	Richard	720,73	720,73	670,88	670,88	695,14	695,14		0,00		0,00	1415,87	40
NL	706068	DEES	Bram	629,76	629,76	632,21	632,21	580,58	580,58		0,00		0,00	1261,97	41



Des juniors de talent et notamment Viken Malaciaoglu (en T-shirt sombre) à l'issue de son premier grand concours international. Il s'est fort bien comporté !

Contrôleurs Spitz "Data-Log"

Le boîtier de programmation avec Moniteur peut être utilisé :

- Pour programmer les paramètres du contrôleur Data Log.
- Pour lire les données que votre contrôleur Data Log a enregistré pendant le vol.

Nouveau

**Moniteur
85600**



Contrôleur Spitz

- Le nouveau contrôleur de vitesse "Spitz Data Log" pour moteurs brushless utilise un nouveau logiciel, permettant d'enregistrer les paramètres de tout moteur brushless en vol.
- Durant le vol, toutes les données de vol sont enregistrées et peuvent être lues après atterrissage par l'intermédiaire du Program Box.
- Le contrôleur est programmable de 3 façons ; par l'émetteur, par une carte de programmation ou par le Program Box.
- Le contrôleur est muni d'un grand refroidisseur à ailettes assurant de meilleures performances.
- Les contrôleurs "Spitz Data Log" sont équipés d'un S-BEC offrant plus de courant (A), permettant d'utiliser plus de servo et/ou servo digitaux (pas valable pour les variateur du type OPTO)

Les caractéristiques suivantes peuvent être consultés après l'atterrissage :

- Température maximale du contrôleur
- Température extérieur
- Courant (A) Min/Max
- Voltage (V) Min/Max
- Voltage du moment (V)
- Voltage à l'arrêt (V)
- Durée d'utilisation du moteur
- Durée d'utilisation du contrôleur
- Programmation du nombre des pôles
- Rapport de la réduction
- Vitesse de rotation Min/Max.
- Erreurs

Les paramètres suivants sont programmables :

- Coupure de la tension lorsqu'elle atteint un seuil trop bas
- Choix de la batterie : LiPo, NiCd, NiMH.
- Reconnaissance du nombre d'éléments
- Programmation de l'avance
- Choix de l'accélération : lent ou rapide.
- Fréquence : 8kHz or 16kHz
- Sens de rotation : gauche ou droite
- Frein hélice : On/Off
- S-BEC : 2,5A ~4A or OPTO

Actual voltage 6.8V	Max temperature 23° 00:10
Motor run time 18 : 58	Environment temp 26°
Power on time 00:20	Max current 4A 11.6V 00:17
Motor pole No ← 14 →	Min current 1A 12.1V 00:20
Max motor rpm 10095	Max voltage 12.1V 00:20
Error Times U=0 T=0 I=0	Min voltage 11.6V 00:15
Measure or set. Measure →	off voltage 12.1V 00:20

# BMI	Type	DATA Memory	Current A	Peak A	Airplane	BEC/OPTO	Servos	Active RPM (Heli)	NC-NIMH	LiPo	Weight g
85601	ESC C-11 S-BEC DATA	YES	11A	15A	Airplane / Heli	2.5A	2~4 servos	Yes	5~12 NiMH	2~4 Lipo	23g
85602	ESC C-16 S-BEC DATA	YES	16A	22A	Airplane / Heli	2.5A	2~4 servos	Yes	5~12 NiMH	2~4 Lipo	23g
85603	ESC C-26 S-BEC DATA	YES	26A	32A	Airplane / Heli	2.5A	2~4 servos	Yes	5~12 NiMH	2~4 Lipo	23g
85605	ESC C-46 S-BEC DATA	YES	46A	55A	Airplane / Heli	4A	2~7 servos	Yes	5~18 NiMH	2~6 Lipo	58g
85606	ESC C-56 S-BEC DATA	YES	56A	65A	Airplane / Heli	4A	2~7 servos	Yes	5~18 NiMH	2~6 Lipo	85g
85607	ESC C-76 S-BEC DATA	YES	76A	85A	Airplane / Heli	4A	2~7 servos	Yes	5~18 NiMH	2~6 Lipo	85g
85611	ESC C-106 Opto DATA	YES	106A	115A	Airplane / Heli	OPTO	x	Yes	5~18 NiMH	2~6 Lipo	106g
85614	ESC C-136 Opto DATA	YES	136A	145A	Airplane / Heli	OPTO	x	Yes	5~18 NiMH	2~6 Lipo	117g

copyright © 2012 BMI

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



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

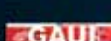
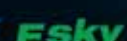
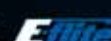


MCM SKYSHOP



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 ...



Accès rapide & facile!

VENEZ DÉCOUVRIR
NOTRE MAGASIN...

Ring (RQ/E19) / Sortie 20 / 100 m
Steenweg naar Aalst 906
1654 Huzingen - Belgique
12 places de parking
Ouvert du lundi au samedi
de 10.00 à 18.30 non-stop
Tél. : +32 2 376 24 05
Email : info@mcmskyshop.com

↑
BRUXELLES
RO/E19

HUZINGEN
BUZZINGEN

SORTIE 20

NIVELLES
MONS
↓



MCM RACING



LA RÉFÉRENCE EN AUTO R/C DEPUIS +15 ANS

PLUS DE 150 MARQUES ...



www.mcmracing.com



Votre store personnalisé

Dérouler, c'est communiquer...

Nous personnalisons vos stores
avec votre logo, vos photos,
vos propres messages !

pour... PRIVÉ - ENTREPRISE - SOCIÉTÉ - MAGASIN



120 pixels srl

Agence de création graphique

info@storepersonnalise.be

Contact : 0477 52 82 43



Pixstore®

Largeur (cm)	Hauteur (cm)	Tissus* + impression	Bâche* + impression	Block out* R*/V* + impression
- de 65	jusque 100	120 €	150 €	190 €
	de 101 à 150	130 €	160 €	200 €
	de 151 à 200	140 €	170 €	210 €
	de 201 à 250	150 €	180 €	220 €
de 65 à 125	jusque 100	160 €	190 €	230 €
	de 101 à 150	170 €	200 €	240 €
	de 151 à 200	180 €	210 €	250 €
	de 201 à 250	190 €	220 €	260 €
Autres dimensions		sur devis		
Motorisation				
Montage				

* Prix création comprise, hors TVA 21 %, hors placement. Délai : 15 jours ouvrés

* Prix création comprise, hors TVA 21 %, hors placement. Délai : 15 jours ouvrés

Nos réalisations sur :

www.storepersonnalise.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

Aerobertics.be

THE FUTURE OF FLYING

Votre partenaire en modélisme R/C - plus de 20 ans d'expérience à votre service !

Spécialités : vol électrique, voltige F3P/F3A/F3M et gros modèles.

Le plus grand stock en Benelux de Thunderpower, Extreme Flight, Sebart, GB models, DA, DLE, ...

Distributeur de :



www.aerobertics.be - Stationsstraat 79, 8340 Sijsele - 050 / 858020

Update
www.updaterc.com

modélisme - spécialiste en hélicoptères

www.updaterc.com

ALIGN



HANGAR 9



Venez visiter nos nouveaux locaux



hobbyzone



Futaba



Nouvelle adresse ... Nouvelle adresse ... Nouvelle adresse ...

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



Comment régler son modèle
pour qu'il vole droit

Décollez sans stress!

Vous avez certainement pu le constater : quand deux avions identiques évoluent dans un club, il y en a toujours un qui vole mieux que l'autre... Le premier suit une trajectoire hasardeuse, semble animé d'une volonté propre et son pilote se bat pour le maîtriser. Le second est en revanche sur des rails tout en restant maniable et obéit au doigt et à l'œil. Souvent, la différence n'a rien à voir avec la dextérité du pilote. Quelques mauvaises habitudes peuvent tout à fait transformer le plus docile des modèles en monture indomptable.

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

Vous avez beau faire ce que vous voulez, le modèle 'marsouine': il continue à monter ou à descendre même après avoir lâché le manche de la profondeur. Aux ailerons, c'est pareil: impossible de garder les ailes à plat... Le coupable, c'est vous! Dans 99% des cas, cela provient d'un mauvais réglage. La raison est souvent une combinaison des erreurs suivantes:

1. La radio est (mal) programmée.

C'est une véritable plaie qui touche presque tous les débutants et même des 'moustachus'! Les radios modernes permettent de modifier la position du neutre et les débattements de chaque servo individuellement. Hélas, beaucoup usent et abusent de ces fonctions, au lieu de régler le problème là où il est: sur le modèle.

Scénario catastrophe: au premier branchement de votre nouveau RTF, la commande d'un aileron s'avère être décalée vers le bas. Vous corrigez dans le menu 'neutre' de la radio (Centre+22%). En passant, vous diminuez le débattement car la commande bouge trop (Course =70%).

Lors du premier vol, il a fallu trimmer beaucoup (Trim +5) et le débattement est encore trop important. En plus il faudrait du différentiel. Et comme les ailerons réagissaient mal, on ajoute de l'expo en espérant calmer le jeu. Retour dans le menu de la radio: (Course =50%, Fin de course Canal 1 =75%, Expo =50%, Diff=50%). Résultat: la course du manche provoque un déplacement de seulement

quelques degrés du servo. Celui-ci avait une précision de 256 'pas', mais il n'en reste plus qu'un tiers et l'imprécision autour du neutre est triplée. Pire que ça: en n'utilisant que le tiers de la course du servo celui-ci ne produit plus son couple normal. Un servo qui suffisait devient alors trop faible. Cerise sur le gâteau, le second aileron, qui est réglé différemment, ne s'incline jamais de la même façon que le premier. Au vol suivant, c'est la cata! L'avion est instable aux ailerons et finit par décrocher en approche...

Ce qu'il aurait fallu faire:

A l'atelier (et pas juste avant le premier vol), branchez la radio et vérifiez d'abord que les servos sont bien programmés: neutre au milieu, course à 100%, réglages identiques pour les deux ailerons, trims au centre, pas de double débattements, expo, ni différentiel. C'est surtout important si on 'copie' la mémoire d'un autre avion.

Branchez maintenant le modèle et vérifiez le neutre des servos. Si les volets sont décalés, réglez la longueur des commandes sans toucher à la radio. Toutes les commandes doivent être au neutre avec les trims au milieu.

Vérifiez maintenant les débattements. Si une commande bouge trop, il y a deux moyens de régler le problème: Sur le volet (profondeur, aileron, direction,...) on commence par déplacer la chape ou le diabololo vers le trou suivant du guignol, *en s'éloignant de l'articulation*.

Si ça ne suffit pas, de l'autre côté de la tige on peut déplacer la chape ou la tige de commande vers le trou suivant du palonnier de servo, *en se rapprochant du centre*. Attention, si on s'approche trop du centre du servo, la commande peut parfois forcer dans certaines positions, c'est pourquoi on règle le problème de préférence sur le volet.

Si vous programmez un double débattement, n'exagérez pas, ne descendez pas sous les 70%. Pareil pour le différentiel, l'expo, etc.

Après le premier vol, prenez le temps d'ajuster les commandes *sur l'avion* de façon à ramener les trims au neutre. Dans tous les cas, **ne touchez pas à la programmation des servos dans la radio, réglez plutôt la commande sur l'avion!** Même le différentiel peut être réglé mécaniquement sur les ailerons (voir illustration).

Un gros avantage de cette façon de faire est que le réglage dans la radio est le même pour tous les modèles: trims au centre et servos à 100% partout. Aucun risque de crasher un avion si on se trompe de mémoire de modèle.

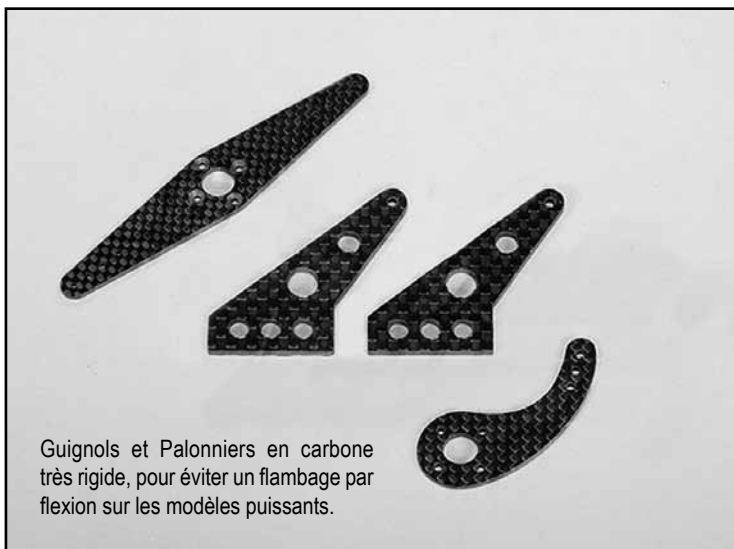
2. Les calages ou la géométrie sont mauvais.

Si votre avion vole plus ou moins bien en palier mais pas dans les autres attitudes et vitesses,



Modifier les courses des servos en programmant la radio peut nuire gravement à la santé de vos avions

méfiez-vous ! Vérifiez que le fuselage n'est pas 'banane', que les ailes et l'empennage horizontal sont bien parallèles, que la dérive est verticale, etc. Parfois, ça ne se voit pas à l'atelier, surtout quand les ailes sont vrillées.



Guignols et Palonniers en carbone très rigide, pour éviter un flambage par flexion sur les modèles puissants.

Si pour voler droit vous devez trimmer une commande de façon importante, c'est mauvais signe. Par exemple, voler normalement avec les ailerons un peu braqués signifie que l'aile est vrillée. Si la commande de profondeur n'est pas à plat malgré un centrage correct, c'est que



Commande de profondeur surdimensionnée avec diabololo et chape en nylon renforcé: pas de jeu, pas de flambage.



Un avion bien réglé vole droit et on peut le mettre où on veut sans le casser ni décapiter le photographe...

le calage du stabilisateur est mauvais. Un élément déformé rend l'avion désagréable à piloter mais peut aussi avoir des conséquences dramatiques. Un empennage tordu ou une aile vrillée peuvent causer un décrochage brutal, même à haute vitesse.



Pour éviter le flambage, les commandes sont guidées à intervalles réguliers; à chaque passage de couple par exemple.

Souvent, on peut redresser un fuselage banane ou vrillé en appliquant une torsion dans le bon sens à la main et en chauffant à l'aide d'un sèche-cheveux, éventuellement après avoir humidifié le bois. La même méthode peut 'rattraper' une aile tordue. Pour les modèles en mousse, si le sèche-cheveux ne suffit pas on peut tenter d'immerger la pièce dans de l'eau très chaude. Si on parvient à ne pas se brûler, en général on arrive à redresser le matériau.

3. Les commandes flambent.

Quand les servos sont à l'avant du fuselage, de longues tringles sont nécessaires pour les relier aux commandes de l'empennage. Essayez de bouger le gouvernail ou la profondeur à la main : vous avez du flambage si la tige plie et forme une 'banane' sans que le palonnier de servo ne bouge. En vol, non seulement la commande sera imprécise mais il y aura un gros risque de 'flutter', une oscillation aérodynamique de la commande qui peut

conduire à l'arrachage des charnières ou même de l'empennage.

A moins d'utiliser une grosse baguette dure ou un tube en carbone très rigide, il est obligatoire de guider la tringle à intervalles réguliers. De cette façon, même une tringle fine ne peut plier. L'idéal est de guider la tringle sur tout son parcours dans une gaine. Mais encore faut-il que cette gaine soit elle-même solidement collée à intervalles réguliers.

Une autre cause de flambage se trouve dans les palonniers et guignols en nylon qui sont parfois trop souples. Sur les modèles rapides ou puissants, un matériau plus rigide est préférable : contreplaqué aviation, fibre de verre, carbone,...

Enfin, contrôlez la fixation du servo dans sa platine. Sur certains ARF le bois est tellement fin qu'il plie ou se fend. Si les vis qui maintiennent le servo sont trop peu serrées, celui-ci peut bouger dans son logement. Si elles sont trop serrées, le filet du bois peut être arraché et finalement la vis ne retient plus rien. La palme revient aux fixations en adhésif double face, qui finissent toujours par se décoller.

Avant chaque vol, **vérifiez vos commandes en bougeant les volets à la main!**

4. Les commandes ont du jeu.

Tous les servos présentent un jeu mécanique, certains plus que d'autres. Par ailleurs, les raccords, guignols, chapes, etc. possèdent également un jeu mécanique nécessaire à un fonctionnement souple et sans 'point dur'. Sur un modèle mal réglé, l'addition de tous ces jeux fait que l'on peut déplacer les commandes sans faire tourner les servos. Cet effet s'additionne au flambage éventuel. Le résultat est le même : un modèle imprécis et un danger de 'flutter'. Il existe plusieurs astuces pour limiter le jeu. Par exemple on peut utiliser des chapes à boule



Trouver les bons calages, anticouple et piqueur peut être complexe, mais c'est la seule façon de voler droit

au lieu des 'Kwik-Links' ou 'fourchettes' habituelles. Les diabolos sont aussi un bon moyen de garder une commande réglable et sans jeu. Attention aux trous dans les guignols et palonniers. Si le trou est trop grand ou ovalisé, il peut causer un jeu important.

Tant que vous y êtes, **sécurisez vos commandes**. Un peu de frein filet sur la visserie des diabolos évitera bien des malheurs. Un bout de durit en silicone sur les chapes évitera une ouverture intempestive.

5. Les commandes sont trop dures.

Beaucoup d'ARF sont livrés avec des commandes en corde à piano couissant dans une gaine en plastique. Hélas, le frottement du métal sur le plastique est très important, d'autant plus que la tige est rigide et qu'elle doit suivre une courbe. Dans ces conditions, le servo force pour revenir au neutre, les commandes 'grogne' ou 'sifflent'. Non seulement l'avion ne vole pas droit, mais les servos consomment trop, au risque de vider l'accu ou de griller le BEC. Il faut impérativement assouplir les commandes. Parfois, il suffit de courber une tige pour qu'elle coulisse mieux. On peut aussi 'roder' des charnières en les bougeant à la main de façon répétée. C'est nécessaire pour les modèles en mousse dont le matériau sert de charnière. Le cas échéant on peut remplacer la tige en corde à piano par une autre, plus fine ou en plastique. Attention alors à la solidité et au flambage.

Les commandes de type 'Sullivan' en plastique et nylon glissent exceptionnellement bien, même si le parcours comporte des courbes. Pour la commande de direction, l'usage de câbles aller-retour en kevlar garantit une bonne précision pour une masse minimale. Enfin, les solutions 'à l'ancienne', comme une baguette carrée bien rigide qui court dans tout le fuselage, restent d'actualité, même si de nos jours on préférera un tube de carbone...

Les trous dans les guignols et palonniers en nylon sont souvent trop petits et peuvent aussi causer un frottement néfaste. Quant aux chapes à boule, comme les charnières elles doivent être 'rodées'.

6. Le piqueur et l'anticouple sont inadaptés.

« Quand je mets les gaz, l'avion monte comme un ascenseur! »

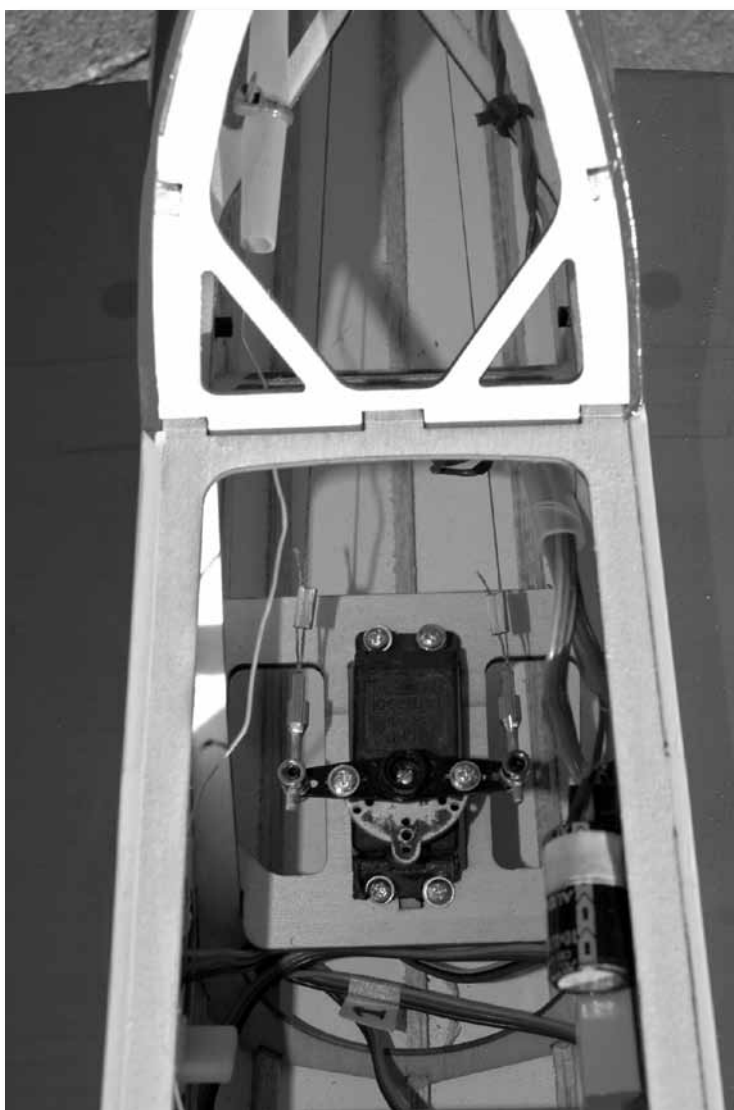
Pour contrer cet effet aérodynamique il faut incliner le moteur légèrement vers le bas. Souvent on incline aussi le moteur légèrement vers la droite pour contrer le 'couple moteur', le 'souffle hélicoïdal' et la 'précession gyroscopique'. Pour l'explication de ces termes cabalistiques, téléchargez l'article paru dans AAModels-Info de septembre 2009.

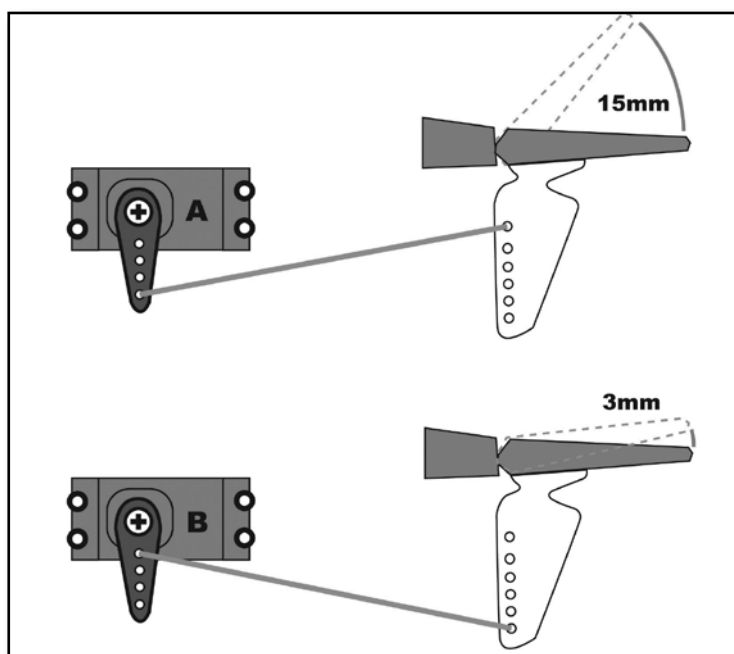
Si vous utilisez des chapes de type 'Kwik-Links' pensez à les verrouiller à l'aide d'un bout de durit en silicone et/ou un morceau de gaine thermorétractable.



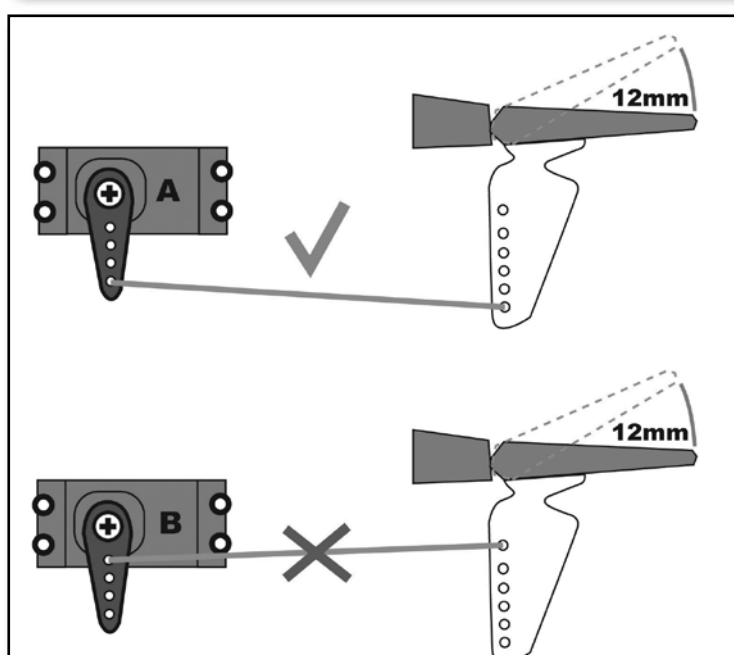
Beaucoup de fabricants asiatiques de modèles à bas prix laissent ces réglages importants à l'initiative du pilote. Parfois même ils n'en parlent pas dans la notice, comme si c'était 'évident'. Trop peu de piqueur c'est inconfortable, mais s'il y en a trop, ça peut franchement devenir dangereux. En effet, lors d'une remise des gaz brutale, par exemple après une approche trop longue, l'avion va d'abord piquer avant

Commande de direction par câbles aller-retour, une solution simple, légère et précise.

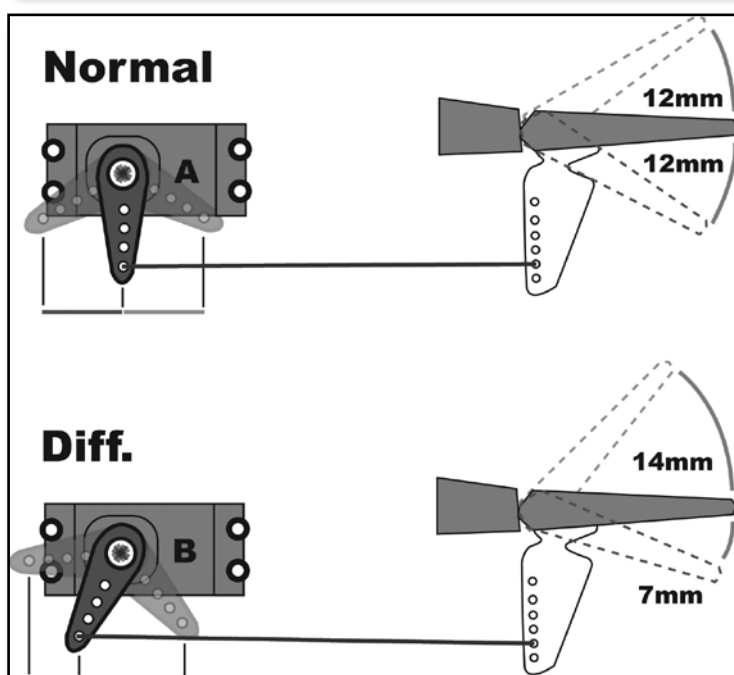




Raccordement pour obtenir un maximum de débattement du volet (servo A) et un minimum de débattement (servo B).



Les servos A et B provoquent le même débattement du volet mais la solution B amplifie les jeux mécaniques. Essayez d'utiliser les trous les plus éloignés de l'articulation sur le palonnier de servo et le guignol de gouverne.



En décalant le palonnier de servo de quelques degrés le débattement est plus important dans un sens que dans l'autre. On obtient ainsi du différentiel sans programmer la radio.

de monter. Si l'avion est bas, la sanction est immédiate !

Ici aussi, il faut régler l'anticouple et le piqueur sur l'avion et pas dans la radio. Bien sûr, il est plus simple de programmer une compensation à piquer dans la radio que de démonter le moteur pour l'incliner un peu vers le bas. Mais imaginez la situation suivante: vous êtes en approche d'atterrissage et pour une raison quelconque vous devez remettre 'plein pot'. Dès que le manche avance la profondeur descend à cause du mixage 'Gaz-profondeur'. A ce moment, le moteur n'as pas encore accéléré et donc le moteur ne tire pas encore le modèle vers le haut. Par contre l'avion pique immédiatement vers le sol et ce n'est qu'après quelques instants que les forces vont s'équilibrer. Entre-temps il est peut-être trop tard...

7. Les servos sont médiocres ou inadaptés.

Les fabricants de servos se battent à coup de couple et de vitesse de rotation mais 'oublent' bien souvent de parler de la précision et surtout du retour au neutre. De tous les paramètres, c'est pourtant le plus important ! Un servo qui ne ramène pas la commande 'à plat' transforme un bon avion en piège difficile à piloter.

Par ailleurs, de nombreux servos, surtout ceux à pignons métalliques, présentent un jeu important dans les engrenages. Cette fois le danger est que la commande entre en 'flutter', avec des conséquences dramatiques : commandes sectionnées, charnières détachées, empennages arrachés,...

Pour la majorité des applications la vitesse du servo importe moins que son couple, c'est-à-dire la force qu'il exerce sur les surfaces de contrôle.

Les servos d'ailerons n'ont pas beaucoup de boulot. La surface est souvent raisonnable, tout comme le flux d'air sur la commande. Et puis généralement il y a un servo par aile. À la profondeur en revanche, souvent un seul servo doit actionner deux surfaces qui sont en plus en plein dans le vent de l'hélice. La masse à

faire tourner est conséquente et l'action à la profondeur est généralement de longue durée et associée à des facteurs de charge. Pour toutes ces raisons, le servo de profondeur doit être assez costaud, en plus d'être précis. Quant au servo de direction, c'est celui qui souffre le plus, surtout quand il doit aussi braquer une roue pendant les décollages et atterrissages. Il encaisse alors des chocs importants.

Pour résumer, le servo idéal est :

Léger et précis aux ailerons ;

Précis et puissant à la profondeur ;

Costaud (pignons en métal) à la direction.

8. L'avion est mal équilibré.

Avant de décoller il faut bien sûr vérifier le centre de gravité de l'avion. Trop avant et le modèle sera lourd aux commandes, désagréable à piloter et il atterrira trop vite. Trop arrière et le modèle sera instable, avec une tendance à décrocher à la moindre sollicitation.

On pense moins souvent à vérifier l'équilibre latéral de l'avion. Or il est rare qu'un avion, même sorti de sa boîte, ait une masse parfaitement symétrique. Si en plus une aile a subi une réparation ou comporte un accessoire supplémentaire (radôme, feu d'atterrissage, prise d'air du radiateur, etc.), le déséquilibre peut avoir des conséquences en vol. Par exemple, l'avion ne passe pas un looping l'axe ; il 'tire-bouchonne'. Ou alors on a l'impression qu'il faut le trimmer aux ailerons quand la vitesse de vol varie. Ou tout simplement il faut du trim aux ailerons pour voler à plat, même si l'aile n'est pas vrillée.

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

Les Petites Ailes de la Frontière

Stage d'initiation à l'aéromodélisme du 23 au 28 juillet 2012.

Pour cette semaine particulière, nous avons commandé du soleil. (non, nous ne donnerons pas le nom de notre fournisseur, le stock est de plus en plus réduit et nous en aurons encore besoin l'année prochaine)

Cette année, nous avons accueilli 17 jeunes, répartis en quatre groupes selon les affinités et le mode de pilotage souhaité. Quelques jeunes ayant déjà participé à nos stages précédents, nous avons étendu la gamme des modèles mis en double commande en ajoutant à notre habituel planeur Junior, l'EasyCub, le FunCub et, pour les plus aguerries, un bon vieux Pinto à motorisation électrique.

Voyons tout cela en images...



double commande avec Sylvain



petit retour sur les bancs d'école



le simulateur, c'est bien ! On peut casser du bois ... virtuellement.



double commande avec Serge



double commande avec Stéphane



embêtant, il a refusé de sauter !



triple commande ?



Pépère aux commandes de la centrale de charge



double commande avec Guy



papa aux commandes ... sous la surveillance du fiston !



Lucas participe à l'opération objectif jeune pilote et il a fait ses premiers vols pendant le stage



souriez, vous êtes filmés par Jean



en visite au 80 UAV. Deux moteurs Moto Guzzi de 750 cc ; ce n'est plus un petit gros, c'est un avion sans pilote



à faire pâlir d'envie les amateurs de vol en immersion !



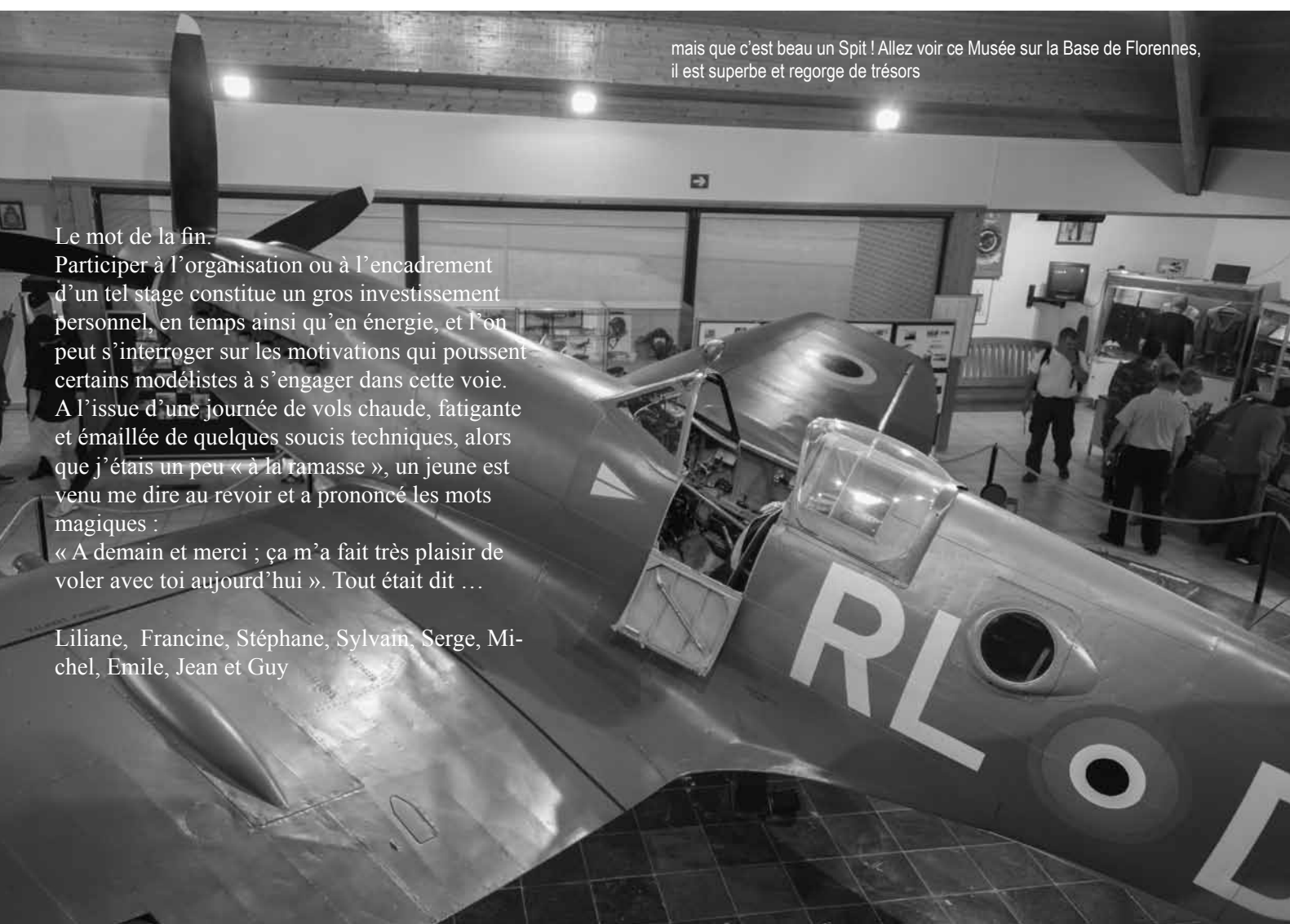
un UAV au décollage



maintenant, ils savent presque tout sur les UAV



et ils ont tous pris les commandes d'un F 16 !



mais que c'est beau un Spit ! Allez voir ce Musée sur la Base de Florennes, il est superbe et regorge de trésors

Le mot de la fin.
Participer à l'organisation ou à l'encadrement d'un tel stage constitue un gros investissement personnel, en temps ainsi qu'en énergie, et l'on peut s'interroger sur les motivations qui poussent certains modélistes à s'engager dans cette voie. A l'issue d'une journée de vols chaude, fatigante et émaillée de quelques soucis techniques, alors que j'étais un peu « à la ramasse », un jeune est venu me dire au revoir et a prononcé les mots magiques :

« A demain et merci ; ça m'a fait très plaisir de voler avec toi aujourd'hui ». Tout était dit ...

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



Vol au paradis...

Je me permets aujourd'hui de vous présenter un petit coin de paradis pour les planeuristes et les amateurs de «PSS». Pas très loin, pas très cher. Si vous cherchez un endroit de vacances qui vous permette de «ménager la chèvre et le chou», c'est à dire de pratiquer le vol de pente dans des conditions vraiment idylliques et de contenter tout le reste de la famille qui ne partage peut-être pas notre passion, n'hésitez pas, installez-vous au pied de la dune du Pyla.

Imaginez...vous vous trouvez au soleil (avec un petit chapeau), les pieds nus dans le sable fin et chaud, à regarder évoluer votre modèle dans ce vent tiède. Cette dune, la plus haute d'Europe (105m), possède le profil idéal : le côté mer possède une pente régulière de $\pm 30^\circ$ sur $\pm 300\text{m}$ et qui commence directement au bord de mer. Rien n'arrête donc le vent du large qui monte bien régulièrement et sans la moindre turbulence. Pour m'y être trouvé suspendu à 33 m^2 de toile (je pratique aussi le parapente) je peux vous assurer que je n'ai jamais rencontré d'ascendance dynamique aussi laminaire. Faire attention à la capacité des accus de réception, car il arrive souvent de voler plusieurs heures d'affilée. Les atterrissages ne posent aucun problème,

vous avez à votre disposition de très grandes zones parfaitement lisses. Les enfants et votre épouse ou époux (je vous reparlerai plus tard de mon avis sur le quasi «monosexisme» du modélisme) ont à leur disposition une superbe plage et tous les enfants s'amusent comme des fous dans les nombreux reliefs de la dune. Pour le logement, il y a trois campings qui vous proposent toutes les formes d'hébergement, du simple emplacement de tente au chalet tout confort. L'un d'eux est particulièrement bien situé, dans la pinède au pied de la dune, il dispose d'une piscine superbe et son propriétaire est sympathique et accueillant. (essayez une petite visite sur son site <http://www.campingdeladune.fr>). La ville d'Arcachon, avec "tous services" n'est pas loin et la découverte de la région est passionnante. Quelques kilomètres plus au sud, se trouve le lac de Biscarosse sur les bords duquel étaient jadis les usines Latécoère. Maintenant un merveilleux petit musée y est consacré à la fantastique histoire des hydravions.

Alors, pour vos prochaines vacances, ou pour un long week-end, n'oubliez pas : le paradis n'est pas loin...

A votre service,
Jean-Baptiste Gallez



Pyla 2012 : parapentiste irrascible = vacances gâchées

Philippe Cambier

Depuis une quinzaine d'années déjà, de l'Ascension à la Pentecôte je rejoins le camping Panorama à la dune du Pyla près d'Arcachon. Dans ce camping à la vue superbe sur le bassin d'Arcachon, le Cap Ferret, et le banc d'Arguin, l'accueil par le patron Cédric Rocher et son équipe est particulièrement aimable pour les modélistes (et les parapentistes) qui rejoindront directement le site de vol de la plus grande dune d'Europe (112 m de haut sur 2,5 km).

Cette année mon voyage a été décalé de quelques jours en raison de la panne informatique de la D.I.V qui a tardé à immatriculer mon nouveau motorhome et j'arrive le lundi seulement. Le temps est maussade au début, le vent faible et mal orienté et ça ne vole pas, ni pour le vol de pente des modélistes, et encore moins pour les parapentistes.

Mais ensuite ça se dégage, le vent modéré se remet à l'ouest, et le matin j'essaie la pente avec mon planeur polyvalent F3J « Lobo » (l'X-Soar pour les Français). Vols superbes dans ce panorama géant où le bleu du ciel et de la mer contraste avec le sable blanc des bancs de sable où sont élevées les fameuses huitres.

L'après-midi, les conditions de vols sont optimales et je monte avec mon 4 mètres préféré : le Solution XL de Simprop. Beaucoup de parapentistes. Heureusement les expérimentés volent à gauche au dessus

du camping, sur une résurgence de la dune avec une déclivité plus forte. Sur la dune elle-même où je vole, ce sont plutôt des débutants qui font des sauts de puce en contrebas. J'apprécie le vol très coulé de mon meilleur planeur avec son cockpit noir qui se détache bien du ciel et l'espace de vol immense de ce site d'habitude très fréquenté par les modélistes Bordelais. Mais nous sommes en semaine et j'y suis seul.

Caché par une bosse de la dune apparaît soudain un parapente qui vient de la droite. Est-il dans ma ligne de vol ? Difficile à dire avec l'effet de perspective d'un 4m contre une aile de 8 m ! Mais je vire sur l'aile et je m'éloigne tout en surveillant les autres parapentistes maintenant nombreux vu les conditions de vol idéales. Moi je suis toujours seul comme modéliste, presque au sommet de la dune.

Quelques minutes plus tard, je suis toujours en vol, un parapentiste se pose à ma hauteur non loin de moi et m'apostrophe agressivement avec l'accent du pays :

P- hé, tu m'enteng ? (il veut dire « tu me comprends » car les modélistes étrangers sont nombreux sur ce site),

M- affirmatif,

P- j'espère que tu a une bonne assurance au moinsse ?

M- oui, j'en ai même trois. Pourquoi ?

P- parce que, tête de nœud, tu es passé à

5 m de moi !

M- enchanté, moi c'est Philippe. Dès que je vous ai vu je me suis éloigné ...

P- mais tu as mis ma vie en danger, tête de pioche ! Visiblement il profite que je suis seul et cherche la bagarre, même si sa voile est toujours « gonflée », prête à repartir.

M- vous étiez seul dans ce secteur : je vous ai évité en changeant de direction immédiatement, que pouvais-je faire d'autre ?

P- en tout cas : repasse encore près de moi, je me repose et je viens te faire la tête au carré, tête de cong ... Tu enteng : tu te reconnaitra plus après !

M- j'en ai assez de vos insultes et de vos menaces de coup. La dune n'est pas qu'à vous et elle était à ma droite, donc en plus j'avais la priorité même si je vous la cède toujours. P- je vais t'en foutre des priorités, moi, imbécile ?

Mais il se tait. Moi je suis toujours en vol et ne le regarde pas car je ne peux pas quitter mon grand planeur des yeux vu l'affluence dans le ciel. Je dois parfois même lui tourner le dos. Et je ne l'entends pas arriver car il sautille sur le sable, allégé par sa voile.

Soudain il est derrière moi et frappe violemment mon émetteur du plat de la main : il m'échappe car je n'ai pas mon support habituel et je pilote avec des sticks allongés. Au moment où il tombe, il shoote en plus dedans ! L'émetteur se prend dans ses suspentes maintenant à terre. Ma première réaction : sauver le planeur, et je plonge dans les fils et dois faire de la mayonnaise avec les sticks pour le démêler. Je cherche le planeur des yeux : disparu !. Entretemps l'autre, ne demandant pas son reste, redécollé et s'éloigne avec un « j'espère qu'il ne volera plus jamais, ton beau jouet .. ».

Effectivement, la mayonnaise avec les sticks a fait son effet et le planeur, probablement tombé en vrille, s'est écrasé à 100m en contrebas, à 3 m d'une jeune parapentiste. Je hurle à mon agresseur « espèce de fou furieux, imbécile toi-même. Reviens et tu verras ce que lui ferai à ta voile, lâche ! » Mais

il s'éloigne en ricanant et disparaît vers la droite. Abasourdi, je descend constater les dégâts. De loin les ailes semblent intactes, la clé-carbone a fait fusible. De près le fuselage est cassé en plusieurs endroits et le stabilo est éclaté. Cela semble réparable si je puis compter sur mon ami de Lesdain, dieu de la fibre, pour faire une fois de plus des miracles.

Je rassemble mes affaires et descend encore tout retourné au camping, en maugréant : « j'aurais dû lui dire ceci et cela, j'aurais dû me poser dès le début de l'altercation, j'aurais dû ensuite lui sauter dessus et tail-lader sa voile avec mon cutter, j'aurais dû lui faire sa tête à lui au carré (mais il portait un casque), j'aurais pas dû voler sans mon support, j'aurais dû ... Regrets inutiles et vains devant tant d'agressivité : j'en ai les jambes coupées.

Et ensuite que faire : aller porter plainte à la police pour dégradation de matériel et menace de coups ? Pas de témoin, aucun signe d'identification, et l'oiseau s'est envolé ! Je vais perdre mon temps et cela risque en plus d'envenimer les choses. Et comme les parapentistes sont plus nombreux et leur fédération très puissante, on risque de nous interdire de vol. Non, je préviendrai les amis modélistes de se méfier s'ils sont seuls, mais aussi de cesser les insultes stupides lorsqu'ils sont en groupe (du style fréquent, « eh Pampers, va changer ton lange ... ») et qui crée un climat délétère. Le mieux c'est quand même comme au Menez-Hom où les fédérations se sont mises d'accord pour dégager des zones de vol séparées en fonction du vent.

Conclusion : je termine mes vacances en broyant du noir et, paraphrasant le chanteur Pierre Péret, en chantant plutôt : « planeur cassé, vacances gâchées. Planeur foutu, quel trou du c... ». Méfiez-vous si vous volez seul.

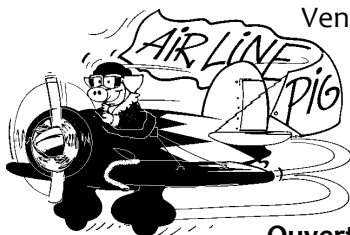
Nouveau site internet bientôt disponible !!!

WWW.PIGS.BE

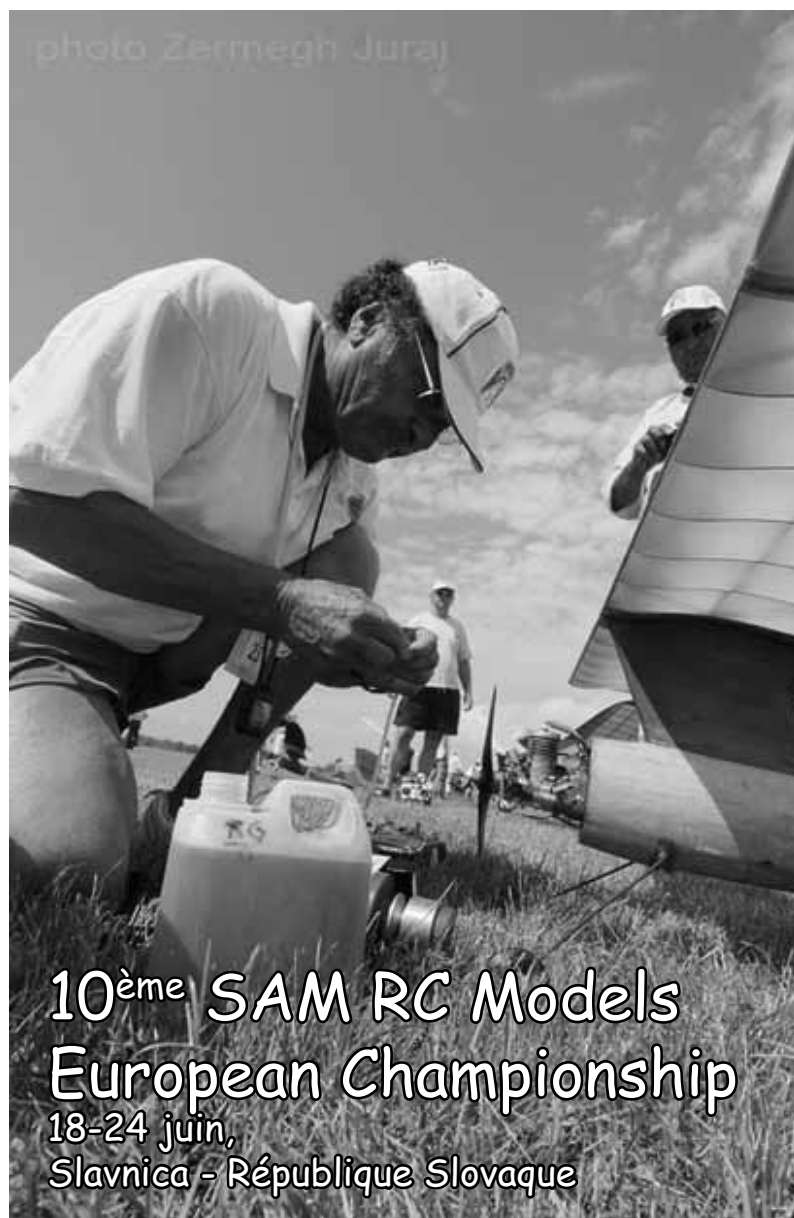
Venez-y découvrir ou redécouvrir les catalogues ...

Pigs Airlines :

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



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



10^{ème} SAM RC Models European Championship 18-24 juin, Slavnic - République Slovaque

Cette année et pour la deuxième fois, nous nous sommes rendus en Slovaquie pour participer à l'organisation par Sam 119 de l'EUROPEAN CHAMPIONSHIP SAM RC MODELS.

Cette rencontre a réuni les pays suivants : Belgique, Hongrie, République de San Marino, Allemagne, Autriche, République de Slovaquie, République tchèque, Italie, Espagne, Australie, Etats-Unis d'Amérique. Pas moins de 150 pilotes inscrits pour plus de 450 modèles. La délégation belge se composait de Victor Bonjean, Pierre Bockland et Yves Bourgeois, ainsi qu'Evelyn Hannuzet.

La journée a commencé par l'inscription officielle des modèles, les fiches techniques à remplir pour chaque catégorie. Remise des badges avec le N° d'inscription. Les droits d'inscription sont modestes :

uniquement 10€ par modèle, et pour le banquet 15€ par personne. Nous recevons tous un sac composé de différents gadgets, la vente des t-shirts fait recette à 2€ la pièce. On se demande comment ils font. Le menu servi au sein de l'aéroclub varie de 3€ à 6€, la bière pour les amateurs coûte 1€ le demi-litre. Certains ne s'en privent pas...

Nous avons une météo splendide qui avoisine les 32°. Nous installons notre campement et dès 16 heures les vols d'entraînement peuvent commencer. Avant ce n'était pas possible à cause de largages de parachutistes. A 17 heures, réunion des présidents Sam présidée par Domenico Brushi, président de Sam Europe et Ed Hamler président de Sam USA. De nombreux points sont discutés. Le plus important des points, c'est l'harmonisation de la date butoir qui passe à 1951 au lieu de 1941 pour les modèles. A la fin de la réunion Alojz Pajdlhauser, président du Sam 119 Slovaquie et organisateur, remet à chaque président SAM un sac contenant la plaque officielle du championnat gravée dans du bois, le diplôme et une bouteille d'alcool gravée spécialement à l'effigie de SAM pour cette grande réunion.

Pierre et Victor font quelques vols d'essais tandis que j'installe le campement. Demain nous commencerons la compétition. Pierre sera le premier de l'équipe dans sa catégorie à participer.

18 Juin - Cérémonie officielle d'ouverture du championnat. Les pays représentés sont placés derrière les fanions aux couleurs nationales tenus par de charmantes hôtesses toutes habillées de T-shirts oranges. Après les discours traditionnels par les autorités, à savoir le responsable de la ville de Slavnic, le président de SAM Slovaquie, le président de Sam Europe également président de Sam San Marino et le président de Sam International venu des USA, une présentation des différents chronométreurs est faite par le directeur de concours. Après l'hymne national slovaque, l'organisateur annonce l'ouverture officielle du championnat. Les épreuves commencent par les catégories de planeurs et la catégorie A-OTMR. Ils volent ensemble dans des espaces bien délimités (nous sommes sur un aéroclub avec un très grand terrain). Nous avons un représentant dans la catégorie

A-OTMR, Pierre Bocklandt qui malgré quelques soucis de moteur se classe honorablement à la 7^{ème} place sur 10. Cette épreuve consiste à planer indéfiniment après 23 secondes de moteur. Les moteurs employés sont d'anciens moteurs sans roulement et l'avion doit respecter une certaine caractéristique. Dans cette catégorie d'autres propulsions peuvent être utilisées par exemple des « diesel » ou moteur ignitron. Le temps de montée change en fonction du moteur employé. La journée fut assez dure à cause de cette chaleur étouffante qui a dépassé les 30°.

19 Juin - Nous commençons la catégorie Elot (electric limited Old Timer). Là, grosse déception, je ne sais pas ce qui s'est passé, mes accus pourtant neufs ne tiennent pas la charge, ce qui me vaut de très mauvais vols et m'expédie à la 55^{ème} place sur 68. Grande frayeur pour Victor ; son « Stardust » se met à fluter très fort, retour au sol avec quelques dégâts. Comme il avait inscrit un deuxième modèle dans la même catégorie il entame ses vols. Malheureusement, malgré un temps splendide les pompes se font très rares et peu de pilotes arrivent à faire le plein, mais comme dit Victor "on est d'abord là pour apprendre" et croyez-moi il y a de quoi. Malgré cela, il se classe plus qu'honorablement à la 25^{ème} place sur 68. Ce qui sera le meilleur résultat de l'équipe.

20 juin - Ce sont les catégories 1/2A Texaco et Speed 400 qui entrent en lice ; pour info chaque jour voit défiler une ou deux catégories et on dispose de la journée pour réaliser un certain nombre de vols imposés. Dès la fin du vol, la contrôleuse (oui, nous avons de charmantes jeunes filles comme officielles) signe la feuille de cotation et nous la remet. Ensuite direction vers le secrétariat, et après encodage on peut effectuer le vol suivant. Dans ces catégories où les modèles sont plus légers, il est difficile de faire le maximum en raison d'un vent assez soutenu. Les modèles souffrent de cette chaleur qui occasionne des problèmes aux régulateurs qui ne sont pas assez refroidis. Les derniers entraînements réalisés en Belgique présageaient que nous pourrions réaliser de bons résultats, mais dur dur.

Comme pour moi, pour Pierre et Victor, malgré des prises d'altitudes plus qu'honorables, les pompes se faisaient rares et les modèles redescendaient aussi vite qu'ils n'étaient montés, d'où des vols moyens. Nous n'avons pas démerité mais ce fut une journée très difficile.

21 juin - Pierre est inscrit dans la catégorie TEXACO (une demi-heure de vols avec 2 cc de carburant par 400 grammes de poids modèle). Il faut utiliser à bon escient la commande de gaz et profiter un maximum de la moindre petite ascendance. Beaucoup de pilotes utilisent des moteurs Diesel MVVS 10cc qui fonctionnent comme des horloges. Pierre utilise un moteur OS 4 temps, mais il faut monter très haut pour pouvoir prétendre à faire les 30 minutes de vol. Pour ma part, je suis inscrit dans la série OTMR-B ; je comptais fortement sur cette catégorie que j'apprécie et où je me sens à l'aise. J'utilise le modèle Play Boy Senior équipé d'un moteur Olhsson 1941 qui d'habitude tourne parfaitement. L'épreuve consiste à réaliser un vol de 8 minutes avec 35 secondes de moteur. Après 10 secondes de vol, mon moteur s'arrête. Le vol est alors coté 0. Je repars aussitôt ; là j'effectue 7 minutes 35 d'un très beau vol et comme le temps le permet je décide d'enchaîner sur mon 3^{ème} vol. Malgré un acharnement sur le moteur (impossible de le remettre en marche) grande déception. Que s'est-il passé ? Problème de condensateur ? De bobine d'allumage ? Ce sera à déterminer lors de mon retour. Au retour, après démontage complet du système d'allumage, je constate la rupture du fil de la résistance alimentant la bougie.

Voici en quelques lignes le déroulement de ce championnat pour l'équipe belge. Il faut se rappeler que SAM Belgique n'existe que depuis deux ans. Nous nous étions inscrits dans différentes catégories pour découvrir certaines facettes de ces différents modèles et pour l'avenir, il vaudra sans doute mieux se consacrer uniquement à une ou deux catégories. Avec du bon matériel et quelques entraînements, nous pourrions certainement prétendre à de meilleurs classements. Nous avons beaucoup appris. Sam Belgique est pris très au sérieux et nous avons une demande très officielle pour effectuer ce championnat en Belgique, mais cela c'est une autre affaire car il faut une très grande infrastructure et pouvoir disposer de personnel pendant quelques jours. Ce fut un magnifique championnat ; tout avait été mis en place pour un accueil des plus chaleureux. Le concours s'est terminé par un feu d'artifice. Félicitation aux organisateurs. D'ores et déjà nous savons que le prochain European Championship sera organisé par la Hongrie du 23 au 28 juin 2013.

Yves Bourgeois

Record du Monde de durée pour un Belge !

Record du monde de durée pour hélicoptère modèle réduit électrique

Au début de cette année un membre de notre club "The Little Wings ASBL à Haaltert" nous envoie, pour info, un courriel. Le message nous informait que le record du monde FAI pour la catégorie 'F5 open-hélicoptère - moteur électrique - durée N° 199 « a été porté à 1heure 17 min 17 secondes par l'allemand Werner Heieck, en septembre 2011.

Ci-dessous les trois commissaires sportifs et l'équipe.



Le début

Ce message me trotte dans la tête et peu après j'essaye d'en savoir un peu plus sur ce record du monde. Je me demande si en tenant compte des limites de poids de la FAI le maximum n'a pas déjà été réalisé. Avec l'aide de M. Robert Herzog, vers lequel vont tous nos remerciements, ce règlement a été analysé d'une façon très claire. Il s'avère que c'est jouable. Le règlement est clair et le record n'est pas imbattable. Et tel fut le défi.

Première étape

La première étape consistait à former une petite équipe afin de rassembler les connaissances techniques théoriques et pratiques nécessaires et voir quel en sera le budget. Moi-même et un ami, Erwin Baetens, nous commençons le développement du projet. Calculs, idées, et procédure FAI sont nos maîtres mots. Notre club nous encourage par son soutien logistique. En fin de compte, nous adoptons une approche différente. Nous optons pour un modèle ultra léger car la formule employée par le recordman actuel doit avoir atteint ses limites.

Le départ

Maintenant commence une longue réflexion sur le projet. Beaucoup de compromis difficiles sont à mettre au point, vu les résultats d'essais antérieurs. Calculs d'efficacité : ratio de poids, longueurs des pales, de leur vitesse et des rendements correspondants, les cellules lipo optimales, l'efficacité et la légèreté des moteurs électriques, etc. De nombreux essais auront lieu les semaines suivantes, parfois avec succès, parfois plus mitigés. Nous avons un problème de surchauffe du moteur. Des tests de fiabilité des servos sont effectués dans des conditions extrêmes de charge et de température.

Quelques principes de base sont fixés : vitesses extrêmement faibles pour faible consommation, de préférence utiliser une vitesse continue, pas de poids superflu et longueur maximale de la pale pour notre engin. Cela s'est traduit par l'introduction d'un moteur électrique à faible voltage, une ossature super légère avec la possibilité de choix d'une réduction d'entraînement très importante, pales en bois (toujours très difficiles à trouver de toute façon) au lieu de pales habituelles en carbone excessivement lourdes et les plus petits servos et gyroscope disponibles sur le marché. Il était déjà clair que les « hélicoptères modernes » 3D sont totalement inadaptés pour ce genre de vol car à la fois trop puissants et trop lourds.

Et revoilà le slogan « Avant, tout était mieux » : le vieil Ikarus ECO 8 est le meilleur modèle de tous les points de vue avec les modifications suivantes : extension de l'empennage de l'ensemble, pales en bois très léger, retrait du train d'atterrissage et du support de queue, alésage de l'aileron caudal pour gagner du poids et quelques plus petites interventions. Après l'installation d'un gyroscope de 8 grammes, d'un moteur avec contrôleur 40LV, d'un petit récepteur six voies et de 4 micro-servos, l'hélico est prêt à voler. Il pèse 700 grammes y compris les pales en bois mais sans accus. Cet arrangement semble mécaniquement être ce qu'il y a de plus optimal. Pour info, un hélicoptère 3D moderne pèse près de 2 kg sans accus. Le montage utilisé est de 3 cellules lipo en série. On doit maintenant obtenir une capacité suffisante en parallèle. Toutes les batteries standards RC se révèlent trop fortes et trop lourdes pour notre but, et c'est pourquoi nous optons pour une alternative plus légère. En fin de compte, le choix se



porte sur une batterie d'émetteur, seulement 142 grammes (lipo 3S/2500mAh) avec une puissance plus que suffisante pour notre vol. Une batterie est même consciemment sacrifiée lors des essais par des décharges brutales, la capacité réelle requise a pu ainsi être déterminée.

Vol du record

Bien armé, bien préparé arrive enfin le grand jour : en présence de trois commissaires sportifs de l'Aéro Club Royal de Belgique, l'hélicoptère a décollé officiellement ce samedi, 14/07/2012 à 13h56, dans les installations du club The Little Wings ASBL Heldergergem-Haaltert. Nous remercions pour leur présence Jean-Pierre Awouters membre de la commission sportive de l'AéCRB et les deux « official observers » également délégués par l'AéCRB.

Les dix batteries chargées au maximum sont montées en parallèle, et notre hélicoptère décolle.

Le temps est avec nous, les minutes s'écoulent lentement, et l'hélicoptère bourdonne tranquillement. Pour un pilote, à première vue c'est un petit vol excitant, mais pour un record c'est autre chose. En outre, l'hélicoptère est construit en fonction de l'économie d'énergie et pas sur les meilleures caractéristiques de vol. Le manque total de force ascensionnelle et l'effet queue réduit deviennent vite fatiguants. Les effets du vent sont difficilement compensés. Il faut une anticipation importante. La perte même très brève de la concentration est immédiatement ressentie dans le comportement de l'hélicoptère.

Ouf ! La première demi-heure est terminée, la nervosité a disparu mais la rigidité des doigts commence à se faire sentir. Pour

mon confort, un siège a été installé sur la piste pour me soulager les jambes. Et pendant ce temps le ciel devient gris, rien de vraiment inquiétant (pour l'instant).

La deuxième demi-heure est un peu étrange: on est déjà loin du départ mais encore trop loin de l'objectif, le temps ne passe pas. Heureusement les copains sont là et m'encouragent. On va bientôt arriver à l'heure de vol, ce qui contribuera à rompre la monotonie. En pilotant tout le temps en manuel, on se rend compte de la facilité que donne le commutateur de mode de vol en temps normal.

La troisième demi-heure est maintenant entamée et je commence à réaliser que le record n'est plus qu'à dix minutes ! C'est de loin la plus belle partie du vol : vous oubliez toutes les douleurs, les larmes dans vos yeux et le vide dans la tête, ne pensant plus

Quatrième demi-heure : on doit aller jusqu'à ce que les batteries nous lâchent. J'espère, mais en espérant aussi que ce moment arrive rapidement. Un peu plus tard, la pluie se met à tomber doucement, un supporter arrive vite avec un grand parapluie pour protéger au moins l'émetteur. J'ai peur pour la machine qui n'a pas de protection (même le récepteur a été retiré de son boîtier, ce n'est qu'une carte de circuit à l'air libre).

Une heure trois quarts, perte de concentration, je vois juste une ligne noire dans l'air, et je garde cette ligne la plus plate possible. Soudain, changement de ronronnement du rotor principal, la rotation se réduit ! Commutation rapide à une vitesse plus élevée et pas de réponse. Les batteries sont complètement vides ! Par miracle, l'hélicoptère est assez calme et il atterri sans dommage.

Je tire la sangle de l'émetteur de mon cou, et la première chose que je fais est de me frotter les mains pour désengourdir les doigts. Pfffft. Mission accomplie.

Après le vol

Quelques secondes plus tard, après mon petit malaise, je pense « combien de temps ai-je tenu ? » vite aller voir les commissaires sportifs. Ils ont deux appareils GPS munis de signaux horaires très précis directement transmis depuis les satellites. Et la réponse est immédiate: 1 heure 46 minutes et 22 secondes:

Eh bien, c'est à peu de chose près ce que nous attendions de l'hélicoptère. Deux heures étaient une option difficile; nous savions à partir des essais qu'une heure et 35 minutes était le minimum dans les pires conditions. Ici nous sommes entre les deux.

Dans l'euphorie du moment, je suis hissé sur les épaules pour la photo finale. Je vois tous les visages heureux autour de moi. J'avais prévu une bouteille de vin mousseux, et je la secoue violemment pour que tous les spectateurs puissent profiter de la mousse de champagne pulvérisé.

À partir de ce moment, de longues conversations s'engagent, arrosées de beaucoup de cava, sangria et autres boissons. Cinq minutes après le record, le ciel nous envoie une violente averse belge avec grêlons, tout le monde doit se réfugier dans la tente mais cela ne perturbe pas notre plaisir. La fête continue sur le terrain des Little Wings.



qu'à une chose « battre ce record ». soudain le temps ne passe plus, cela redevient long. En ces moments, vous ne sentez plus rien, et tout se déroule automatiquement. En réalité, vous êtes tellement concentré qu'une bombe peut exploser à côté de vous, vous ne sursauterez même pas. Une autre minute. Puis vient haut et clair du public un compte à rebours dix, neuf, huit, sept, six, cinq, quatre, trois, deux, un, zéro! Le record est battu, l'hélicoptère doit continuer à voler le plus possible pour mettre la barre au plus haut. Dans l'euphorie du pari réussi, les premières minutes sont agréables, mais après une heure et vingt minutes, cela devient un véritable calvaire. Tout commence à être douloureux et il faut lutter contre la fatigue mentale. Beaucoup d'encouragements, mais vous n'en entendez plus que de la moitié.



Suite

Il reste encore un peu d'administration à faire. Puis le 3 octobre le dossier sera introduit à la commission sportive de l'AéCRB pour être enregistré comme record de Belgique. Il sera alors introduit par ce même Aéro-club à la FAI, pour la reconnaissance comme record du monde.

J'espère que la lecture de cet article était plus intéressante que la vue en direct, car regarder un hélicoptère voler une heure et quarante six minutes sur place n'est pas nécessairement comique.

Raf Vertongen
VZW Little Wings
Traduction OO-AA-13

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

Concours TIERCE PHOTOS (page 47)

Principe du Concours

1. tout lecteur peut envoyer chaque trimestre à l'adresse photo@aamodels.be une photo digitale de son choix, portant sur l'aéromodélisme. Les 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 couverture)

6. l'AAM pourra faire usage des photos dans la revue ou sur son site web

7. aucun membre ne peut gagner plus d'une fois par année civile



Pour le concours du trimestre passé (juin 2012), la photo plébiscitée nous est venue de Bernard Capelle (OO-AC 112). Il remporte un des lots offerts par OnlyLiPo.

Quant au Tiercé gagnant (5-8-2), il n'a été proposé par personne, mais c'est Laurent Schmitz (5-2-8) qui a été tiré au sort parmi ceux qui ont proposé le désordre. Il remporte le second lot offert par OnlyLiPo. Félicitations aux gagnants!

La participation au concours de ce trimestre sera clôturée le 1 novembre 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 €



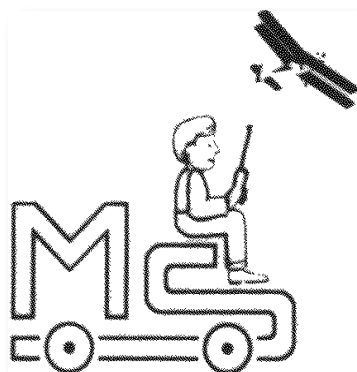
Racant 27.99 €



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 septembre >



1



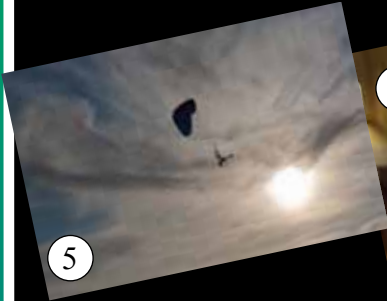
2



3



4



5



6



7



9



8

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

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

Le Tiercé gagnant de juin >



3

Photo Robert Denuit



1

Photo Bernard Capelle



2

Photo Richard Caudron

Les gagnants de juin 2012:

La meilleure photo venait de **Bernard Capelle (OO-AC 112)**.

Le Tiercé gagnant (5-8-2) n'a été proposé par personne. Dans le désordre, c'est **Laurent Schmitz** qui a remporté le tirage au sort (5-2-8)

Les prix du concours sont offerts par **OnlyLiPo**.

Ils ont remporté chacun un bon d'achat de 100 € pour du matériel electro chez OnlyLiPo



À remporter cette fois-ci:

Deux bons d'achat, chacun d'une valeur de 100 €, pour du matériel electro chez OnlyLiPo



www.ONLYLIPO.COM



Quelques
souvenirs de la
journée Objectif
Jeune Pilote du 15
août à Thumaide