

AAM Models-info

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

En bref...

Espace Dirigeants

Le réveil du Tigre

Voltige planeur

XI^{ème} championnat SAM

Objectif Jeune Pilote 2013

Je suis devenu... pilote d'avion !

La vie fantastique de Bob Hoover

Une soufflerie à Villers-le-Bouillet

Trimestriel d'information

Juillet, août, septembre 2013

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



Lancé-main F3K à Hamme-Mille

Critérium international du Hainaut F3A

21^{ème} Summer Soaring Criterium F3B

Stage Jeunes Pilotes à Battice

Stage de construction à Ramillies

Concours Tiercé-Photos



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

Septembre 2013 - n° 123

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

Le plus grand choix en batteries de la région, stock très important et tenu à jour. Nous pouvons vous conseiller en fonction de votre propre utilisation afin de vous fournir la solution optimale en fonction de vos besoins.

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.



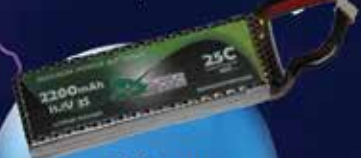
Contact :
info@onlylipo.com
+32(0)475 54 24 03
Visites, uniquement sur rendez-vous :
Chaussée de Mons 62
7070 Thieu



Zw
Brushless Controls



Importateur exclusif
X-mania
Du 60C à prix incroyable



Déjà une
2200 mAh
3S pour
17.99€

WWW.ONLYLIPO.COM



AAModels-info

Septembre 2013 - n° 123

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
Epepegem - 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 le site web de
l'association www.aamodels.be.

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 2013, 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 :

*Ce beau contrejour dû à Christian
Handtschoewercker et réalisé au Cap Blanc-
Nez, à proximité du «Trou des Belges»
présente Stéphane Jacobs, membre des
Accros du Servo avec son Alpha-Jet PSS de
Combat Air Models décoré aux couleurs de la
Force Aérienne*



Au sommaire...

Le mot de la présidente	4
In Memoriam	5
Espace dirigeants	6
En bref...	7
Objectif Jeune Pilote 2013	7
Je suis devenu pilote d'avion !	8-9
XI ^{ème} championnat SAM	10
Le réveil du Tigre	12-15
La vie fantastique de Bob Hoover	16-18
Une soufflerie à Villers-le-Bouillet	20-21
Concours lancé-main à Hamme-Mille	22-23
Stage de construction à Ramillies	24-26
Critérium international du Hainaut	28-31
21 ^{ème} Summer Soaring Criterium	32-34
Stage Jeunes Pilotes à Battice	36-38
Certification d'examineurs à My	42
Voltige Planeur	44-45
Concours Tiercé-Photos	46-47

Visitez notre site web

www.aamodels.be



Enfin le soleil est revenu. Il a mis le temps. Le printemps fut assez catastrophique au point que plusieurs manifestations et compétitions ont dû être annulées. Mais depuis le début du mois de juillet, la vie a repris sur les terrains d'aéromodélisme.

Juillet rime avec les vacances scolaires et c'est donc le moment idéal pour organiser des stages d'été pour les jeunes. C'est ce qui s'est passé à Ramillies, terre de l'Aéroclub de Wavre et à Battice, lieu de prédilection du club Les Aigles. Ces stages ont remporté un vif succès. Le stage à Ramillies comportait à la fois de la construction et de l'apprentissage de vol, alors qu'à Battice le stage était concentré sur l'apprentissage au pilotage d'abord sur simulateur et puis

en vrai. Fin août, ce sera au tour du Club Royal Petite Aviation liégeoise à accueillir les bambins.

Ces stages dont vous trouverez les reportages dans ce numéro viennent grossir le contingent des jeunes pilotes déjà inscrits individuellement à l'opération « Objectif Jeune Pilote ». J'encourage les clubs qui hésitent encore à faire le pas à songer sérieusement à l'organisation d'un stage de jeunes l'été prochain. Cela ne s'improvise pas, mais avec l'appui des autorités locales, il est possible de répondre favorablement aux attentes de nombre de parents pendant la période des vacances scolaires où ils ont souvent beaucoup de mal à s'occuper de leurs rejetons.

La parole à notre présidente...

Toujours sur le plan de la formation, il convient de signaler l'action dans les classes de fin du secondaire de notre ami Bruno Scordo qui éveillent les adolescents non seulement aux joies de l'aérodynamique mais

aussi à celles de la physique en général. A lire l'interview de Bruno par notre nouvelle pigiste Jezabella Spatneigt.

Après les adolescents, parlons des adultes qui trouvent de plus en plus que le brevet élémentaire a du bon et apporte plus de sécurité dans les clubs. Six examinateurs ont été certifiés à My en mai dernier chez les Faucheurs de Marguerites.

Quand on parle sécurité ou comment éviter des accidents, on pense assurances. Dans ce numéro, vous trouverez un article qui devrait réussir à vous expliquer comment nous sommes assurés et ainsi faire taire les rumeurs et éviter les malentendus. Ethias a apporté son soutien et son approbation à l'article.

Vous trouverez encore pas mal d'articles dans ce numéro assez touffu, comme la construction du Tiger Moth, un guide sur le vol de pente en montagne, etc... mais rien sur la nouvelle version de la circulaire GDF01 qui, au moment où j'écris ces lignes, c'est-à-dire, fin juillet, n'est toujours pas publiée.

Très bons vols sous le soleil

Paulette



Visitez
www.hobbyfun.be

SebArt
de Sébastien Sébastien

Futaba

SPEKTRUM

MULTIPLEX
Modellbau GmbH & Co. KG

robbe
Modellbau GmbH

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

Eflite



parkzone



KYOSHO

BRACOVER

tornado
model engine fuel

Gruppen
Modellbau



Gérard Proot n'est plus...

Notre président d'honneur et administrateur Gérard Proot est décédé ce 12 juin 2013 des suites d'une longue maladie. Ses funérailles ont eu lieu à Houdeng-Aimeries en présence d'une foule émue parmi laquelle on comptait un très grand nombre de modélistes venus lui rendre un dernier hommage.

Gérard Proot a été pour tous les modélistes belges, et pendant de nombreuses années, une source d'inspiration et un exemple que nous tentions de suivre. Sa gentillesse, sa générosité, sa disponibilité de tous les instants en faisaient une valeur sûre, tant pour sa famille que pour ses amis modélistes.

Après une carrière fructueuse dans sa société Fragobel, ce fêru de technique et entrepreneur imaginaire avait choisi de se consacrer pleinement à sa passion, l'aéromodélisme, et tous nous avons pu bénéficier de son dévouement et de son travail. Sa première mission pour l'AAM remonte à 1983, lorsqu'il entra au conseil d'administration.

Gérard a œuvré dans plusieurs comités de clubs d'aéromodélisme hennuyers, tout en suivant de près, comme juge national, les catégories de voltige radioguidée où son intégrité et la justesse de ses jugements étaient unanimement appréciés. C'est en 1992 que l'on retrouve Gérard au conseil d'administration de la Ligue Belge d'Aéromodélisme, une position qu'il assurera de façon quasi continue jusqu'en 2011. Entretemps, il veillait, comme coordinateur de plusieurs sections sportives de voltige

radioguidée, au bon déroulement des compétitions nationales et internationales. Pendant plusieurs années, Gérard a assuré la présidence à l'AAM et fut aussi président de la LBA ; ses avis éclairés ont toujours servi la bonne cause et ses bons contacts humains ont ouvert plus d'une porte.

Gérard était entré il y a quelques années au conseil d'administration de l'Aéro-Club Royal de Belgique et fut honoré en 2009 du Diplôme Paul Tissandier de la Fédération Aéronautique Internationale, pour ses mérites remarquables en matière de Sports de l'Air.

Au cours de ces dix dernières années, ce sont ses participations à l'organisation de l'exposition Air-Terre-Mer de Mons et aux compétitions internationales de vol en salle au Lotto-Mons-Expo qui seront gravées dans l'histoire. Fasciné par la pédagogie des Sports de l'Air, c'est aussi à Gérard que nous devons le concept «Objectif Jeune Pilote», l'opération de promotion qu'il avait imaginée pour mettre au goût du jour les fameuses « Opération 1000 planeurs » remontant aux années 1960-70.

L'AAM présente à son épouse Claire et à tous ses proches ses condoléances émues.

SF-MODELISME.COM

Tout pour le modélisme avion à des prix discount !

GRAUPNER - FUTABA - MULTIPLEX - BMI - SEAGULL

Tél 04/337 53 88 et online 24/7

Ouvert du mardi au vendredi de 10 à 12h et 13 à 18h.

Rue Puits Marie, 76 à SERAING

L'assurance « accidents sportifs » de l'AAM, comment ça marche ?

Régulièrement nous avons des questions du genre :

- Que couvre l'assurance fournie par l'AAM à ses membres ?
- En cas d'écolage, qui est responsable, le moniteur ou l'élève ?
- Si l'assureur de l'AAM (ETHIAS) se retourne contre l'assurance familiale d'un membre, qu'advient-il de la franchise ??

Et j'en passe.....

Essayons d'y voir clair. Que couvre le contrat ?

1) Responsabilité civile (RC)

Si un assuré a commis une faute qui a occasionné un dommage corporel ou matériel à un tiers, c'est le volet « Responsabilité civile » du contrat AAM qui intervient. Sous réserve des exclusions et limites contractuelles, Ethias indemniserait la victime.

MAIS, conformément à l'article 45 de la loi du 25 juin 1992 relative au contrat d'assurance terrestre et aux dispositions de la convention Assuralia, il appartient à l'assureur « Responsabilité Civile Familiale » de supporter la charge du sinistre en cas de concours d'assurance (c'est-à-dire quand les personnes responsables de l'accident ont elles-mêmes une assurance RC familiale). C'est pourquoi Ethias, dans le cadre d'une assurance collective, peut le cas échéant, exercer une action contre l'assureur RC familiale.

Ces recours sont sans incidence pour les assurés envers lesquels la convention entre assureurs est inopposable. Donc par exemple, si franchise il y a, elle sera prise en charge par Ethias. (À noter que le contrat collectif souscrit par l'AAM ne prévoit pas d'application de franchise). De même, l'assuré n'aura pas d'augmentation de sa prime comme c'est le cas par exemple des assurances auto (la fameuse « augmentation du malus » en cas d'accident automobile).

Remarque : les membres participants aux activités sont considérés comme tiers entre eux.

2) Statut du moniteur

Il convient de préciser qu'un « Moniteur sportif » (tout pilote qui a pour mission, même temporaire, d'apprendre à piloter à un élève) est assimilé à un enseignant et, en tant que tel, il est donc responsable civilement des dommages matériels ou corporels causés par son élève à des tiers. (article 1384 du code civil) Si le moniteur est un volontaire membre de l'AAM qui exerce une activité organisée par la fédération (c'est le cas des stages de pilotage organisés, mais aussi de l'assistance au pilotage qui a lieu tous les jours sur nos terrains), c'est l'AAM qui est civilement responsable. C'est donc le volet Responsabilité Civile (RC) de l'assurance « accidents sportifs » qui va intervenir. L'assurance RC de l'AAM va indemniser le tiers qui a subi un dommage matériel ou un dommage corporel des suites des maladroites de l'élève-pilote sous le contrôle de son moniteur.

3) Assurance contre les accidents corporels

Lorsqu'un membre affilié est victime d'un accident corporel (événement soudain qui produit une lésion corporelle et dont la cause ou l'une des causes est extérieure à l'organisme de la victime, autrement dit dont la cause est indépendante du statut médical de la victime), c'est le volet « accidents corporels » de notre Assurance « accidents sportifs » qui va intervenir.

Exemples :

- M. a eu les doigts coincés dans l'hélice de son appareil, lui occasionnant une coupure
- P. a reçu un aéromodèle sur le bras lui occasionnant une coupure

Ethias prend en charge, dans les limites contractuelles, le remboursement des frais médicaux repris au tarif de l'INAMI et après intervention de la mutuelle. La garantie est accordée pendant l'activité et sur le chemin de celle-ci. Il appartient au membre victime de payer les factures et les honoraires qui lui sont adressés. Ensuite, il devra envoyer à Ethias, en rappelant la référence du dossier, les notes justificatives accompagnées du décompte d'intervention de la mutualité. Il sera alors remboursé.

Au cas où la victime a une assurance personnelle couvrant les dommages causés,

Ethias peut exercer un recours contre l'assureur personnel, conformément à l'article 45 de la loi du 25 juin 1992 relative au contrat d'assurance terrestre et aux dispositions de la convention Assuralia.

Généralement, on ne se préoccupe pas de savoir qui est responsable pour rembourser la victime. Bien entendu, la victime a toujours le droit de se retourner contre la personne qu'elle estime responsable de l'accident, par exemple lorsqu'elle considère que les séquelles de l'accident sont graves.

Ici, il est bon de noter que si un accident corporel est causé à un tiers, ce n'est pas le volet « accident corporel » de l'assurance AAM qui intervient mais le volet RC. Le volet « accident corporel » n'intervient que pour les accidents corporels dont seraient victimes les membres affiliés à l'AAM.

4) Procédure de déclaration

Tout accident doit faire l'objet d'une déclaration à l'AAM, aussitôt que possible et en tout cas dans les 8 jours via le formulaire adapté que vous trouverez sur notre site dans la rubrique Administration/assurance. Notre secrétaire général, Jean-Luc Dufour, transmettra ensuite la déclaration via l'Extranet Ethias

Dès réception de celle-ci, le gestionnaire du dossier prendra position et en fera part à l'assuré et/ou la victime. En cas d'acceptation du sinistre, il appartiendra à la victime bénéficiaire de la garantie « accidents corporels » ou à la victime bénéficiaire de la garantie « dommages matériels » de faire parvenir sa demande de remboursement de la manière qui lui sera indiquée en n'oubliant pas de mentionner la référence du dossier. Un courrier rappelant cette référence et la procédure lui sera envoyé à cet effet. Le cas échéant, il appartiendra également à l'assuré qui a commis la faute qui a occasionné un dommage corporel ou matériel à un tiers, de communiquer les références de son assurance RC familiale

J'espère ainsi avoir clarifié les choses mais n'hésitez pas à contacter Jean-Luc Dufour ou moi-même si vous avez des questions. Nous ferons notre possible pour y répondre.

Paulette Halleux, présidente

En bref...

Un podium belge en F3J junior

Peu avant de mettre sous presse, nous avons appris que Thomas Mertens, le fils du champion de Belgique F3J de longue date Tom Mertens a pu se hisser à la deuxième place du classement juniors lors des récents championnats d'Europe pour planeurs de durée, catégorie FAI F3J, qui se sont déroulés en Turquie en juillet passé. Le champion junior est le jeune Allemand Max Finke. Quatre pays avaient envoyé des équipes complètes en junior (Allemagne, Italie, Russie et Ukraine). Notre équipe senior n'a pas aussi bien performé que son junior, puisqu'elle a terminé à la 16ème place sur 18 équipes complètes engagées. Nous avons aussi appris que notre équipe avait été impliquée dans un accident automobile lors d'un de ses déplacements sur place.

Accident heureusement sans gravité pour les occupants de la voiture, d'ailleurs conduite par un chauffeur professionnel local.

RH

Pour vivre heureux, vivons cachés !

Le club "Les Jardins du Modélisme" à Nivelles avait organisé l'été dernier une petite rencontre sympathique d'avions "petits gros". Pour guider les pilotes venant d'autres clubs, qui ne connaissaient pas nécessairement la situation de notre terrain, nous avons placé des petits panneaux indicateurs aux quelques carrefours qui entourent notre terrain. Quelle ne fut pas notre surprise de recevoir, il y a quelques mois, une lettre émanant de l'administration communale, nous réclamant 248 €, au titre de "Taxe

sur les panneaux de direction".

Conformément à l'article x de la décision du conseil communal du yy et conformément à la loi du zz relative au recouvrement des taxes communales et provinciales ... Bref, il faut payer !

Comme l'Etat s'enfonce chaque année un peu plus dans les dettes (ils sont tout fiers d'annoncer que, chaque année, ils n'empruntent QUE 15 milliards d'euros supplémentaires, qui s'ajoutent chaque fois aux quelques 400 milliards que nous devons déjà), ce genre de mesures va évidemment se multiplier. Alors, avant de signaler votre terrain, renseignez-vous à la commune, à la province, à la communauté, à la région, et à l'Etat, pour voir si une telle taxe n'est pas d'application (ou le sera demain).

Jean-Baptiste Gallez



Cet été, je serai... Pilote d'avion

Objectif Jeune Pilote 2013

Fin juillet, notre opération de promotion auprès des jeunes compte environ 75 inscrits. C'est assez peu face aux quelques 238 places annoncées comme disponibles. Les inscrits se répartissent malheureusement assez peu uniformément parmi les clubs participants, puisque sur 29 clubs, il n'y en a que 18 qui ont récolté des participants, dont plusieurs sont actuellement encore en apprentissage. Il faut dire que le temps dont nous avons été gratifiés jusqu'au début juillet a été tout sauf encourageant pour

des activités de plein air...

Une retombée louable des efforts consentis par tous nos clubs qui offrent leurs services aux jeunes pour transmettre le virus, rajeunir leurs rangs et par conséquent ceux de l'AAM est que plus que jamais, les actions de promotion, les journées «double commande» et les stages de plusieurs jours marquent cette année comme exceptionnelle. Fin juillet, ce ne sont encore que deux «jeunes pilotes» qui ont officiellement été «lâchés solo»,

mais il ne fait guère de doute que ce nombre va croître au cours de cet été, vu que le beau temps semble s'être établi...

Dans la newsletter de l'AAM de septembre seront annoncées les manifestations de regroupement des pilotes OJP qualifiés qui auront été mises sur pied courant du mois d'août. Les contraintes de publication imprimée liées au présent trimestriel ne permettent pas d'en faire déjà l'annonce.

RH



Cet été je serai... je suis devenu pilote d'avion !

Chez nous à la maison, on a une cave. Là-dedans mon père a des petits avions. Enfin, pas tous si petits que ça, certains sont plus grands que moi, mais on ne sait pas monter dedans quoi... Papa reste aussi par terre et pilote ses avions avec une télécommande.

Moi je fais la même chose avec des petites voitures. Mes petites voitures ne savent pas rouler très loin, mais les avions de Papa, eux ils vont très loin. Ce n'est pas encore arrivé souvent, mais quand je l'ai accompagné au club (c'est pas très amusant d'ailleurs, car je dois rester calme et je ne peux pas jouer avec mon ballon, car je risque de casser les avions, qu'ils disent...) je l'ai vu piloter.

- 'Dis P'pa, ils vont loin tes avions'...
- 'Ben oui fiston,'...
- 'Et tu sais faire des tournants avec?'

- 'Oui,oui... ça s'appelle des loopings'...
- 'Je peux une fois essayer de faire ça?'...
- 'Tu es encore un peu petit, mais si tu veux, je peux t'apprendre à piloter'...
- 'Oh oui, ça me dirait bien P'pa... je pourrai m'amuser plus au terrain... car rester calme à côté de la bagnole, c'est pas trop cool'...

Et voilà, (c'est le papa qui parle maintenant)... qu'on décide de participer à "Objectif Jeune Pilote" de l'AAM. Cotisation AAM gratuite, et dans notre club (comme dans pas mal d'autres clubs qui participent) la cotisation club est aussi gratuite. On regarde un peu sur Internet les différents modèles qui sont proposés. Le petit, il en veut un avec des roues. Bon, on fait notre choix, et le tout arrive complet (radio, batterie, chargeur). Il faut

juste coller le stabilo (on fait ça à deux, le petit tient le stab et moi je le colle.. pour être sûr qu'il ne colle pas ses doigts à l'avion), et hoplà, c'est prêt à voler...

- 'Bon P'pa, c'est quand qu'on va voler avec?'...
- 'Tu veux d'abord essayer sur le simulateur de vol sur l'ordinateur?'...
- 'Il faut? Je ne peux pas juste aller voler avec mon nouvel avion dehors?'...
- 'Oui, mais piloter cela s'apprend... ce n'est pas si facile'...

Donc après une séance ou deux d'une dizaine de minutes au simulateur, où j'ai montré à Papa que je sais ce que c'est gauche et droite et monter et descendre (bizarre entre parenthèses : tu mets le stick vers le bas et l'avion monte... dingue les gens qui inventent ça...) on est en route

pour le terrain. Il y a un peu de vent, mais moi je suis sûrement un super pilote, ça va aller...

Une fois arrivé, Papa insiste pour que je fasse les choses dans l'ordre... vérifier que les piles de la télécommande sont bien chargées, se mettre derrière l'avion pour mettre la batterie (ne pas mettre ses mains au travers de l'hélice... car si cela se met en route, aïe mes doigts). Puis vérifier que toutes les gouvernes vont dans le bon sens,... et puis on est prêt.

Papa lance la bête et la voilà dans les airs. Une fois en altitude, je peux piloter avec un stick : celui qui fait aller l'avion à gauche et à droite. Papa garde l'autre en main, celui qui fait monter et descendre mon avion. Difficile de le garder droit, et en plus avec le vent, il part très vite avec le vent, et je n'arrive pas à le faire revenir. Je suis un peu déçu... ce n'est pas si facile ! Ensuite je peux un peu piloter avec l'autre stick. Ça c'est déjà plus simple, monter et descendre c'est bien amusant... en plus... je sais déjà faire des loopings et tout...

- 'allez, P'pa atterris !...

Et on vole encore une deuxième et une troisième fois... gauche et droite, ça reste difficile, et je n'arrive pas toujours à maîtriser mon avion.

Ensuite on rentre, car demain il y a école et il faut se lever tôt.

...

Quelque temps plus tard commencent les examens... un des 'examens' consiste à venir faire devant la classe un exposé de quelques minutes sur quelque chose qui m'intéresse. Je peux même apporter des accessoires... et ben, si j'apporte ma télécommande et quelques photos de mon avion... ça va faire une sacrée impression sur mes copains de classe. En plus, faut pas que je prépare beaucoup car je connais déjà tout. La radio, le fuselage, l'aile, l'hélice...

Ça se passe bien à l'école... (de nouveau le papa qui parle)... sauf que le fiston rentre le soir à la maison sans sa télécommande...

- 'ben oui papa, j'ai prêté ma télécommande à un de mes copains pour qu'il essaye si ça marche avec son petit avion en mousse...'

Faut tout leur dire à ces petits :). Une fois la télécommande récupérée... on peut poursuivre l'apprentissage.

...

Nous voilà de nouveau au terrain, et ce coup-ci il n'y a pas de vent. Je sais déjà beaucoup mieux virer, et le stick tout seul je le maîtrise bien... mais je reste toujours assez haut, car de temps en temps, mon avion part avec le vent et je ne sais plus comment il est, et là Papa doit reprendre mon stick.

...

Entre-temps on a encore été voler trois fois, et aujourd'hui j'ai pu prendre la télécommande tout seul comme un grand pour la première fois. Ça va, je sais faire des grands ronds à gauche et à droite.

- 'Eh P'pa, tu vois que je sais déjà piloter. Et regarde... un looping'...

- 'C'est bien, mais veille

à garder toujours assez de vitesse pour faire tes loopings... et ne vient pas trop bas'...

- 'Oui P'pa, ... et je pourrai déjà décoller tantôt? Il faut juste mettre les gaz et tirer sur le stick... Ça doit être facile'...

- 'C'est encore un peu tôt pour ça, il faut d'abord que tu aies un peu plus de pratique pour manœuvrer ton avion si près du sol'...

- 'Mais non P'pa, ça va aller ; viens tu peux atterrir, et moi je vais décoller, tu vas voir'...

Voilà que je me trouve derrière mon avion, Papa derrière moi et je mets les gaz à fond. Papa avait dit de légèrement tirer dessus et une fois qu'il a décollé, lâcher et puis ça monte tout seul... Ça se passe, ça monte, j'oublie de lâcher le stick de profondeur, ça décroche et bardaf, mon avion par terre. Heureusement pas de dégâts. Le moteur décollé. Un peu de colle et c'est reparti... Bon, pour le moment je laisse Papa décoller.

C'est chouette de piloter, mais il me faut encore un peu d'aide.

J'ai 7 ans et je suis (presque) pilote d'avion.

Dieter Beckers





Nous avons décidé de nous inscrire pour la 3^{ème} fois à cette rencontre internationale qui a réuni 130 pilotes et pas moins de 300 modèles dans différentes catégories.

Partis quelques jours avant la rencontre, nous avons dû faire face à des températures très élevées; en effet le thermomètre affichait 38 degrés ce qui présageait une excellente semaine. Le dimanche fut consacré à l'installation de notre campement. Le soir eut lieu une réunion des présidents de chaque SAM qui ont discuté des différents amendements au règlement. Présent : Autriche, Belgique, République Tchèque, Allemagne, Angleterre, Hongrie, Italie, République de San Marino, Slovaquie et Espagne. A la fin de cette réunion un nouveau Président Sam Europe a été élu il s'agit de Fero Swiety de la République Tchèque.

La nuit du dimanche au lundi un orage a complètement démis le temps : moins de 20 degrés au thermomètre avec un vent très soutenu que nos modèles n'apprécient pas et ce fut ainsi presque toute la semaine. Des conditions de vol lamentables, certains petits modèles comme les Speed 400 moteur plein pot reculaient face au vent. Note positive, le site était splendide, mais une organisation un peu moins spectaculaire que l'année passée.

Le système de contrôle des vols était le suivant ; un chronomètreur désigné pour l'équipe c'est Evelyne qui a assuré tous les vols. Après chaque vol, elle comparait son temps avec celui d'un contrôleur de l'organisation, qui par radio le transmettait à la régie ; celle-ci encodait le vol et directement inscrivait le résultat sur un tableau ; un très bon système facile à mettre en place. Bref ce fut un championnat très dur et éprouvant, malgré cela nous n'avons pas démerité, car très peu ont réussi le maximum.

A signaler une nouvelle demande du comité international pour une prochaine organisation en Belgique...

Pour 2013 c'est l'Italie qui organisera le championnat à Valle Gaffaro ; elle a déjà établi tout son programme et lancé les invitations.

Pour 2014 ce sera la République Tchèque, ensuite ?

Merci aux deux sponsors www.caramba-models.com et www.hoellein-shops.com. Ils ont offert les T-shirts et polos de l'équipe.

Voici le classement final de l'équipe Belge.

OTMR B - 17 pilotes inscrits
Pierre Bocklandt 6^{ème} place
Yves Bourgeois 7^{ème} place

½ A Texaco - 36 pilotes inscrits
Victor Bonjean 15^{ème} place
Yves Bourgeois 22^{ème} place

Speed 400 - 40 pilotes inscrits
Victor Bonjean 28^{ème} place
Yves Bourgeois 31^{ème} place

Elot - 35 pilotes inscrits
Victor Bonjean 13^{ème} place et une 20^{ème} place avec un second modèle
Yves Bourgeois 27^{ème} place

Bourgeois Yves
Président SAM Belgium



CADEAU! -10%

A l'achat d'un kit de votre choix (RTF, BNF, Kit...)
recevez une remise de 10% !

Pour bénéficier de cette offre unique, vous devez présenter ce coupon au moment de payer votre achat. Offre valable jusqu'en fin juillet 2013.
Un coupon par personne. Offre non cumulable avec d'autres promos que nous pourrions proposer au même moment.

MCM SKYSHOP

400 M² DÉDIÉS AU MODÉLISME R/C

400 m²
showroom

LA RÉFÉRENCE EN LOISIRS R/C
DEPUIS PLUS DE 16 ANS

VENEZ DÉCOUVRIR NOTRE MAGASIN...

Ring (R0/E19) > Sortie 20 > 100 m / 12 places de parking
Ouvert du lundi au samedi de 10:00 à 18:30 non-stop
Steenweg naar Aalst 906 - 1854 Huizingen - Belgique
Tél. : +32 2 376 24 05 / Email : info@mcmkskyshop.com

MAGASIN EN LIGNE : WWW.MCMSKYSHOP.COM

Accès rapide
& facile !



HUIZINGEN
BUIZINGEN

SORTIE 20

NIVELLES
MONS

↑
BRUXELLES
R0/E19



Le réveil du Tigre

La dernière
construction de
Jean-Baptiste
Gallez



Mon dernier article (le Piper "camouflé") se terminait par le traditionnel "et j'ai commencé le suivant" ...

Plusieurs personnes m'ont fait remarquer que j'avais une cadence de construction digne d'une usine asiatique. Non, je n'ai pas huit petits Vietnamiens dans ma cave qui travaillent 18h sur 24.

S'il est vrai que j'ai quelques loisirs à consacrer à la construction et que j'ai "produit" le DH-2, le Piper, quelques remorqueurs et maintenant un Tigre, il faut quand même préciser que la mise en chantier du DH-2 remonte au printemps 2010

Revenons-en au Tigre. Vous vous souvenez peut-être que le DH-2 devait, initialement, être muni d'un moteur Zenoah 38 cc et d'un réducteur 1/2,8. J'avais été très content de cet ensemble sur

un Sopwith Pup, biplan de 2,8m. Une très grande hélice, de 32", qui tourne à 2000 T/min à plein gaz et à 300 T/min au ralenti, (on la voit tourner), et je ne vous parle pas du son de cette hélice.

Le DH-2 étant passé à l'électricité, je me retrouvais donc avec ce beau GMP (Groupe Moto-Propulseur) tout neuf. Il fallait donc construire quelque chose autour !

Équation à une inconnue :

- J'aime bien construire en bois
 - Je n'aime pas les avions acrobatiques ou rapides
 - J'ai déjà un GMP qui fixe une envergure entre 2 et 3m
 - J'aime bien les kits Toni Clark
 - J'ai déjà fait le Pup
- Une seule solution : le De Havilland DH-82 "Tiger Moth"

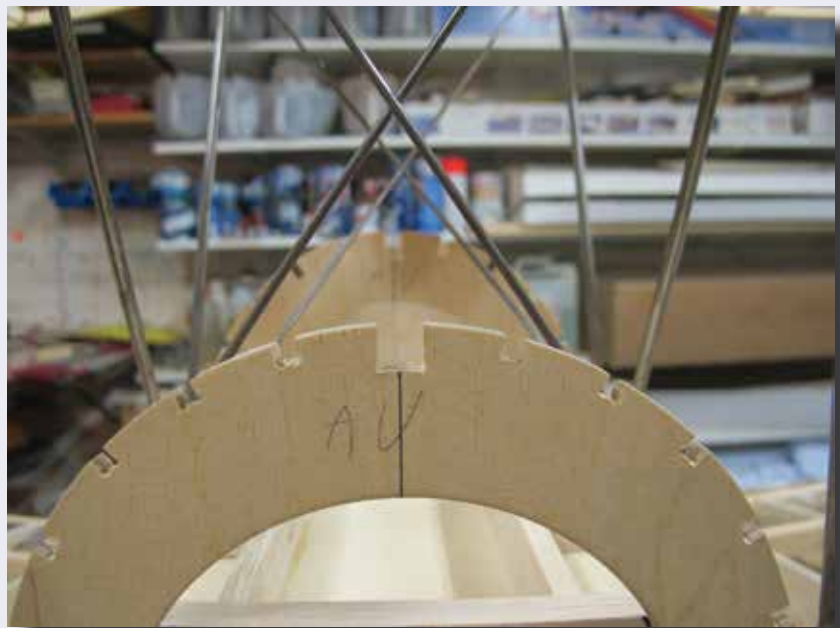
Le grand a volé pour la première fois le 26 octobre 1931. C'était la réponse de Geoffrey De Havilland à la demande d'un avion



d'entraînement de la RAF pour la formation initiale des jeunes pilotes. Par rapport au premier prototype, le DH-80, la RAF a demandé des modifications concernant l'accès et surtout l'évacuation en vol du cockpit avant avec un parachute qui, à cette époque, était beaucoup plus volumineux qu'actuellement.

Le réservoir a donc été fait plus court et plus épais, la cabane a été raccourcie et avancée et, pour garder le centre de portance à sa place, les ailes ont reçu une flèche de 10° qui a donné sa ligne caractéristique à cet avion.

Tous les membres de "l'Empire Britannique" ont suivi : Canada, Australie, Nouvelle Zélande, puis d'autres, et au total, 38 pays en ont été équipés, dont la Belgique. (Je vous parlerai un jour des rapports entre le DH-82 et le SV-4) Plus de 7.000 Tiger Moth furent construits rien qu'en Angleterre,





dont 4.000 pendant la guerre, on avait grand besoin de pilotes !

Resté en service dans la RAF jusqu'en 1952, beaucoup de Tiger sont alors passés dans le civil, dans les aéroclubs ou aux mains de particuliers, dont d'anciens pilotes militaires pour qui c'était un retour à leur "premier amour"

Un dernier petit détail : son nom "Tiger Moth" désigne en anglais un insecte lépidoptère, *Arctia caja*, qui possède une robe de deux couleurs contrastées et tigrée. Pas de grand félin donc, même s'il fut parfois surnommé en français le "Tigre mou", allusion à son côté docile, normal pour un avion de début.

Le kit de Toni Clark est un grand classique, bien dans l'esprit "Practical Scale". Bien que, cette fois, la configuration biplan et les formes plus tourmentées apportent un léger surplus de travail. Il faut faire 4 ailes !

Le fuselage est, en gros, celui d'un grand Baron. Un "composite" de balsa et de contre-

plaqué à l'avant et un treillis de baguettes à l'arrière. Des couples résistants aux endroits clefs comme la cloison moteur, les attaches de base de la cabane et le train d'atterrissage. L'ensemble est ensuite habillé de contreplaqué fin pour les parties courbes et de baguettes qui sous l'entoilage donneront les formes exactes de ce fuselage, à l'origine en tube d'acier soudés.

Les ailes : que du classique, des nervures en balsa, deux longerons composés de deux baguettes de pin reliées par des âmes, deux montants pour relier les ailes aux deux tiers de la longueur et des haubans en fils d'acier pour rigidifier le tout.

Un point fort de ce kit est son train d'atterrissage, beaucoup de travail de découpe, de pliage et de soudure de l'acier, mais au final un train parfaitement maquette et amorti comme celui du grand. Notez que, pour rester à l'échelle, la voie (l'écart en largeur) de ce train n'est que de 35 cm. Pour un avion de 2 m 70 d'envergure et de près de

14 Kg, il va falloir faire attention à se poser bien à plat. Et avec une hélice à *** €, il va falloir faire attention à se poser "trois points" pour éviter de passer sur le nez !

Bien entendu les commandes sont toutes à câble pull - pull et sortent du fuselage pour attaquer les volets de profondeur et la dérive comme sur le grand. Pour les ailerons, on se contente d'un servo dans chaque aile.

Remarquez aussi la technique particulière de construction de stab et de la dérive qui une fois entoilés rendent parfaitement l'aspect de la structure du grand.

Comme d'habitude, je me permets quelques modifications "à ma mode". Une petite roulette à la place de la béquille arrière, ce que beaucoup de propriétaires de Tiger grandeur ont fait, maintenant que les "champs" d'aviation sont de moins en moins en herbe. Plutôt que de mettre deux servos en parallèle sur une commande de profondeur unique, j'ai mis deux servos, mais un pour chaque volet, si l'un tombe en panne, il

me reste une demi-profondeur.

Autre petite astuce : avant tout assemblage, je marque tous les couples selon l'axe de symétrie, cela me permet à tout moment de vérifier que mon fuselage est bien droit et pas "banané"

Dimanche, temps gris mais pas trop de vent, montage au terrain, essai selon la méthode traditionnelle, immobilisation de tous les ridoirs des haubans et on s'élance.

Une petite touchette du bout de l'aile dans une petite rafale au décollage, mais comme on dit d'habitude, le voilà dans son élément.

La vidéo du tout premier vol (excusez le temps gris) est sur <http://www.youtube.com/watch?v=WM9JZLWF0x4>

Vol sans surprise pour un avion de cette taille, de ce poids et de cette forme, comme le dit Toni Clark : *The flying characteristics of the Big Tiger are absolutely*

scale. Like the fullsize she is easy, but not boring to fly. The Big Tiger has the size, weight and inertia to allow a pilot to fly with ease and at the same time allow a really scale-like flight pattern.

Bruit du moteur et de cette grande batteuse : un régal. Aspect en vol : génial. Agrément de pilotage : comme le promettait Toni ! J'ai aussi une vidéo en caméra embarquée : <http://www.youtube.com/watch?v=mTGJvN9nDps>

Bon, d'accord il manque cruellement un pilote, le problème est toujours le même, trouver un pilote au 1/3, léger et pas cher. Cela va se terminer avec ma tronche collée sur une plaque comme sur le DH-2 mais je lui rajouterai une écharpe blanche qui vole.

Savez-vous quelle est l'origine de ces écharpes ou foulards blancs que portent beaucoup de pilotes ?

Dans les débuts de l'aviation les cockpits étaient ouverts,

donc froids, donc on se couvrait bien le cou. Mais un bon chasseur à toujours la tête en mouvement pour scruter le ciel afin de ne pas se laisser surprendre par un ennemi surgi dans son dos et dans le soleil. D'où irritation du cou et pour éviter cela, rien de plus doux que la soie blanche, et si c'est un morceau de la combinaison d'une demoiselle, c'est encore mieux.

Sauf les jours de grand vent, je pense que cet avion va devenir mon avion "standard", j'ai déjà essayé quelques petites acrobaties de base, mais je pense qu'avec la pratique il doit y avoir moyen de faire de belles choses, tout en finesse, comme des longs décollages roulés, des passages "à l'anglaise", des glissades, des touch and go sur une roue ...

Je pense que je vais bien m'amuser ! Cela ne vous tente pas d'en faire autant ?

Jean-Baptiste Gallez

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 - Maalse Steenweg 367, 8310 St-Kruis - 050 858020

Lu pour vous...

La vie fantastique de Bob Hoover



Bob Hoover est né en 1922 au Tennessee. Ses premiers cours de pilotage, il les a payés avec son job d'étudiant. Dès le début, Bob a dû faire face à un ennemi qui ne l'a jamais vraiment quitté : le mal de l'air. C'était terrible, le moindre virage lui faisait vomir tripes et boyaux! Mais il en fallait

La voltige en chapeau de paille, c'est Bob A. Hoover !

plus pour le décourager. Alors pour s'habituer, il secouait l'avion dans tous les sens, n'interrompant les séances de voltige que pour remettre son déjeuner. Cette thérapie de choc a porté ses fruits et bientôt, à force de concentration, le jeune pilote

Bob pose devant le bombardier Boston qu'il vient de sauver.



C'est aux commandes d'un Spitfire qu'il obtient sa première victoire... et se fait descendre.



Ce bouquin-là, vous allez le tenir comme le manche d'un Mustang en passe de mitrillage! Rien à voir avec un roman d'aviation classique. Ce qui est arrivé à ce héros Américain dépasse l'entendement. De la première à la dernière ligne, ses aventures sont toutes plus incroyables les unes que les autres. Vous en connaissez beaucoup, vous, des pilotes qui se sont évadés d'Allemagne à bord d'un FW190 ? Qui ont échappé aux geôles soviétiques avec la complicité de Youri Gagarine ? Qui ont connu personnellement Orville Wright, Charles Lindbergh et Neil Armstrong ?

*Laurent Schmitz
OO-AS300*



Aux commandes d'un He162 Salamander capturé dont il doit évaluer les performances.

Il tente à plusieurs reprises de s'évader du 'Stalag Luft 1'.



pouvait tenir dix tours de vrille sans baptiser tout le cockpit.

Pendant la seconde guerre mondiale, ses chefs le considèrent comme un magicien capable de faire voler n'importe quoi. C'est le plus jeune pilote d'essais au monde. Ses exploits font la une des journaux et sa popularité ne fait que croître. Il reçoit pour mission de récupérer un bombardier Boston posé 'aux vaches' sur un terrain bien trop court. Au lieu de le démonter et de le charger sur des camions, il arrache l'engin au sol in-extremis pour le ramener par la voie des airs. Ce coup d'éclat lui vaut la première d'une longue liste de décorations. Mais notre héros n'a qu'une idée : combattre en escadrille, contre l'avis de la hiérarchie qui le considère comme trop précieux. Profitant d'une confusion administrative, il rejoint une unité de Spitfire. Son premier combat aérien lui sera fatal. Alors même qu'il vient d'abattre un avion ennemi, il est touché par un obus allemand tiré au hasard. Interné au tristement célèbre Stalag Luft 1 pendant seize mois, il s'échappe alors même que les troupes soviétiques envahissent la région, vole un FW190 nazi et se pose aux Pays-Bas après un périple en rase-mottes sur un avion inconnu, sans équipements de vol ni radio.

Pilote d'essai

En 1945, le lieutenant Hoover a 23 ans. Il a piloté à peu près tout ce qui vole dans l'inventaire

allié et évalué bon nombre d'appareils capturés à l'ennemi. Au cours de sa carrière il prendra les commandes de plus de 300 appareils. Quand le Bell X1 passe pour la première fois le mur du son en 1947, c'est lui qui sert de réserve à Chuck Yeager. Il l'accompagne d'ailleurs lors de son vol historique, aux commandes d'un P80. Chuck Yeager restera son meilleur ami jusqu'à ce jour.

Bob Hoover quitte l'uniforme pour devenir pilote d'essai de North American, constructeur du légendaire P-51 Mustang. Il participe au développement du F86 Sabre, un appareil révolutionnaire pour l'époque. Quand il s'aperçoit que les pilotes de l'USAF n'exploitent pas tout le potentiel de l'avion, il se rend en Corée pour leur faire une démonstration. Le meeting improvisé comprend des manœuvres inédites pour un jet, comme un tonneau 'tout sorti' au décollage et des 'touch and go' sur une roue. Malgré ses talents, les militaires ne semblent pas convaincus par ce 'civil' qui pilote le Sabre en costume-cravate. Il décide donc d'accompagner une mission de bombardement en territoire ennemi et place sa bombe en plein sur la cible !

Plus tard, Bob Hoover dirige les essais du F100 'Super Sabre'. Les problèmes de motorisation rendent le prototype peu fiable et un vol sur deux se termine en 'dead stick landing' (atterrissage sans moteur), une situation généralement fatale sur un chasseur à réaction. Une fois au point, le F100 arrive en unité où les pilotes habitués au docile F86

le considèrent comme 'vieux'. L'avion décroche au décollage et les tentatives pour le stabiliser provoquent une 'dance du Sabre' qui devient vite aussi célèbre que mortelle. Bob Hoover entreprend donc un tour des bases aériennes pour apprendre aux pilotes à dompter le nouveau chasseur. Pendant ses démonstrations, le Super Sabre voltige à basse vitesse et multiplie décrochages et vrilles sans perte de contrôle. Très vite, la mauvaise réputation de l'avion est oubliée et le F100 connaît une carrière exemplaire.

A cette époque, Bob Hoover est tellement populaire que la société concurrente Northrop lui demande de faire une démonstration du tout nouveau F5 'Freedom Fighter' au profit de clients potentiels. Aux commandes de cet avion inconnu, il va 'impressionner la galerie'. Le F5 sera un énorme succès, de nombreux exemplaires volant encore dans le monde entier.

Voltigeur

Quand il ne travaille pas, Bob participe à des meetings aériens. En 1966 il dirige l'équipe américaine au championnat du monde de voltige à Moscou. Les Soviétiques gagnent haut la main grâce au Yak18, un avion spécialement conçu pour l'occasion. Quand les militaires russes lui proposent d'essayer l'appareil, Bob décide de se venger à sa façon. A peine décollé, il passe sur le dos, saute la clôture du terrain et disparaît en rase-mottes. Après une promenade à altitude zéro entre les

Paré pour un nouveau vol. Bob Hoover a piloté plus de 300 types d'appareils.



Chef de la délégation américaine au concours de voltige de Moscou.



Hoover (à droite), attablé avec son épouse, Charles Lindbergh et Neil Armstrong.





Un avion de transport sur le dos ? Bob Hoover n'est pas loin...

bâtiments moscovites, il réapparaît de l'autre côté de la piste, toujours inversé. Alors que tous le croyaient perdu, il éblouit les spectateurs d'une démonstration époustouflante. C'est la première fois qu'il pilote le Yak18 mais ça ne l'empêche pas de terminer par sa cabriole favorite : toucher d'une roue, tonneau barriqué, toucher de l'autre roue puis atterrissage 'trois points'! Les Russes sont humiliés et c'est le KGB qui l'attend à son retour. Il est finalement relâché suite à l'intervention personnelle de Youri Gagarine. Les deux hommes avaient fraternisé l'année précédente au show aérien de Paris...

Bob Hoover poursuit sa carrière aux USA, désormais au sein de la direction de la société. Il est de tous les meetings où il présente de façon magistrale l'Aero Commander, un bimoteur d'affaires pas du tout fait pour voltiger. Sa 'signature' est une manœuvre

jamais vue auparavant. Après avoir coupé les moteurs, Bob exécute un looping puis un tonneau à facettes et revient se poser sur une roue puis l'autre avant de ramener l'avion à sa place de parking sur sa lancée. Le silence qui accompagne cette démonstration n'est troublé que par les applaudissements de la foule subjuguée.

A Reno, il donne le coup d'envoi des extravagantes courses de 'warbirds' aux commandes

d'un P51 Mustang jaune. Son appel à la radio devient une tirade célèbre dans tous les milieux de l'aviation : « Gentlemen, you have a race ! »

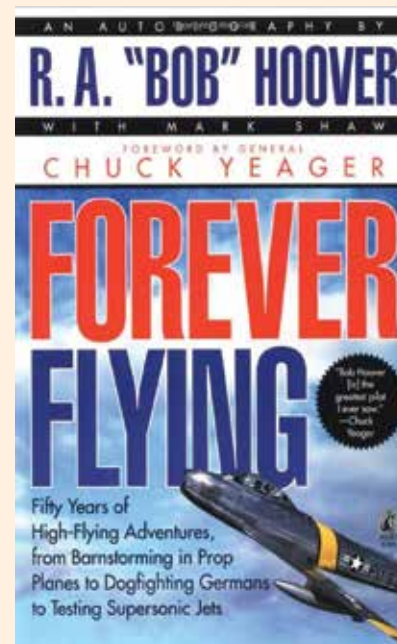
Ci-dessous la couverture de «La vie fantastique de Bob Hoover»
ISBN-13: 979-1090465022



Ni les pannes de moteur, ni les obus allemands n'ont pu l'empêcher longtemps de voler mais un autre ennemi parvient finalement à le clouer (ndlr: provisoirement...) au sol. Alors qu'il approche des 70 ans, un employé trop zélé de l'aviation civile révoque son certificat médical. De malentendus en erreurs administratives, la situation s'envenime et l'affaire se poursuit devant les tribunaux. Pendant ce temps, un mouvement de soutien international se mobilise. L'Australie délivre les documents nécessaires et Bob peut à nouveau voler partout dans le monde... sauf aux USA! Après des années de combat contre l'administration, Bob obtient gain de cause et récupère sa licence américaine.

Vous pensez que ces quelques lignes résument la vie de Bob Hoover ? Détrompez-vous, il n'y a là qu'une infime fraction des aventures de notre héros! Alors pour réellement faire le plein d'octane et de JP4, volez chez votre libraire favori pour commander ce bouquin et prévoyez quelques soirées libres pour les heures de vol qui vous attendent...

La version en anglais, 'Forever Flying', encore meilleure et très facile à lire : 978-0671537616



INTERCLUBS

Club d'aéromodélisme Montois
« Les cigognes » - NIMY

AVIONS
PLANEURS
HÉLICOS

Entrée libre



Dimanche 1 septembre 2013

De 10h00 à 18h00

Terrain situé à Nimy, rue de Maisières
au lieu dit «Les Wartons»
(50° 28' 56" N - 3° 57' 42" E)

BUVETTE - PETITE RESTAURATION

Infos : lescigognes_nimy@hotmail.com - 0473/94.28.26
www.lescigognesnimy.be

Avions - Jets - Planeurs - Hélicoptères

Model Club Havay



SHOW
d'aéromodélisme

A partir
de 11 h

Les 7 et 8 septembre 2013

Bienvenue à tous au terrain d'Havay (près de Quévy) pour notre show annuel. Nous sommes assurés de la présence de très bons pilotes, qui présenteront un spectacle rare et varié. Vous pourrez admirer en vol de nombreux modèles exceptionnels, et parmi les plus grandes maquettes d'Europe. Château gonflable et animations pour enfants, buvette et petite restauration.

Pour nous repérer, c'est facile sur l'axe Namur-Walbeuge, juste avant la frontière à Quévy. L'accès sera fléché. Possibilité de camping sur place, eau, 220 V et toilettes à disposition.

Souper champêtre au terrain le samedi soir (sous chapiteau)

Entrée Gratuite www.modelclubhavay.be



Petite énigme à caractère historique :

quelle est la raison profonde de l'air réjoui de ces deux compères qui tiennent un planeur dont la conception remonte clairement à la première moitié du siècle dernier ?

Envoyez vos propositions par email à la rédaction avant le 15 septembre prochain. La réponse la mieux documentée sera récompensée ! Membres du SAM Chapter Belgium s'abstenir !

Portrait d'un passionné...



...et de sa soufflerie à Villers-le-Bouillet

Vous avez tous lu, dans le dernier exemplaire de cette revue, un article où l'on montrait un beau moustachu qui expliquait l'aéromodélisme à de charmantes jeunes filles.

J'ai voulu en savoir un peu plus... Il s'agit de Bruno Scordo, un des administrateurs de votre fédération chérie. Premièrement, une petite recherche sur Internet me rappelle que c'est lui le constructeur de ce superbe modèle que nous avons pu découvrir à l'expo de Wavre il y a quelques années : la « Tagazelle ». Merveilleuse petite chose sortie tout droit de

l'imagination de son auteur, souvenez-vous de détails malicieux comme les bagages du pilote pour dissimuler la radio et surtout de la cage du perroquet.

Un petit coup de téléphone et rendez-vous est pris, chez lui, ce qui me permet aussi une petite visite de ses ateliers.

Bruno est un modéliste «à l'ancienne», bien plus bricoleur ingénieux que consommateur. Dans son atelier où il règne un agréable désordre et une belle couche de poussière de balsa (et je rappelle que la poussière de balsa est de la poussière propre !), on trouve

tous les outils habituels du vrai modéliste, beaucoup d'anciens modèles qui ont tous leur longue histoire, une riche bibliothèque consacrée à l'histoire de l'aéromodélisme et de l'aviation grandeur et enfin une grande table à dessin, que Bruno utilise manifestement encore.

Mais l'actualité de notre homme en ce moment est surtout son engagement dans un beau projet envers les jeunes.

Il y a quelques temps, «pour donner un coup de main», Bruno a accompagné un de ses collègues aux journées pédagogiques de la fondation St Hubert, desti-



nées aux élèves de l'enseignement primaire. Ils y présentent l'aéromodélisme et quelques notions d'aérodynamique.

Il y prend goût et est ensuite invité par le collège St Barthélemy à Liège, pour une présentation, cette fois destinée à des «enfants» de 16 à 18 ans. Bruno a amélioré son matériel didactique, allant jusqu'à construire une soufflerie complète, rudimentaire mais parfaitement efficace. (relisez l'article du N° précédent). Les questions et remarques de ces «grands» sont évidemment plus pertinentes et ils sont heureux de constater que leurs cours de math et de physique ont des applications très pratiques.

Plus tard, Bruno est invité, avec d'autres responsables de clubs sportifs, par le ministère des sports de la région wallonne. Il saute bien sûr sur l'occasion et noue des contacts très utiles avec les personnes responsables.

On peut en espérer :

- Une reconnaissance de son travail,
- Des demandes de plus en plus nombreuses de la part des écoles

- Et même peut-être des subsides ...

Fort de ces promesses d'extension de cette activité, Bruno a maintenant envisagé (et commencé) la conception et la réalisation d'une soufflerie pratiquement professionnelle. Une «trompe» d'entrée dont la forme permet de tranquilliser les filets d'air pour obtenir un écoulement parfaitement laminaire. Une veine centrale transparente et bien lisse qui pourra accueillir les différentes expériences et les instruments de mesure nécessaires. Et derrière le moteur, l'hélice et son carénage pour permettre une vitesse de vent réglable jusqu'à 100 Km/h

Bruno entame aussi des contacts avec l'Institut Von Karman de dynamique des fluides à Rhode-St.-Genèse pour d'éventuels conseils ou, qui sait, du matériel devenu inutile pour eux et qu'il pourrait réutiliser.

Avec cette soufflerie plus évoluée que la précédente (celle-ci suit les plans élaborés par Eiffel...), on pourra non seulement démontrer des

phénomènes comme la portance et la traînée mais, en plus, en faire des mesures quantitatives. L'ensemble sera démontable en plusieurs parties pour pouvoir être facilement déplacé et remonté dans une salle de classe.

Très beau projet !

Même si le chemin est plus long, je suis persuadée que cette démarche est plus efficace pour attirer des jeunes vers l'aéromodélisme que leur mettre tout de suite un morceau de mousse dans les mains, sans aucune explication de la raison pour laquelle cette mousse tient en l'air.

De tout temps et dans tous les pays les autorités ont estimé que la pratique de l'aéromodélisme était une bonne voie pour guider les jeunes vers l'aviation grandeur et les carrières scientifiques. Pourquoi la Belgique (ou les régions, ou les communautés, ou les provinces, ou les communes...) n'en ferait-elle pas autant ?

Jezabella SPATNEIGT



F3K

Concours national lancé-main à Hamme-Mille 30 juin 2013

Le cercle aéromodéliste Les Aiglons a eu le plaisir d'inviter les pilotes pratiquants du planeur lancé-main (catégorie FAI F3K) à venir sur son nouveau terrain de Hamme-Mille pour un concours national de la catégorie. Les prévisions météo étaient heureusement enfin un peu prometteuses et ce sont dix concurrents qui se sont inscrits : Johan Van den Brande, Olivier Leroy, Frédéric Belche, Steeve Hansoulle et son fils Axel, Jan Ardui, Steven De Weerd, Jean-Luc Dufour, Kristof Verschoren et Sacha Monnom. Dès avant 9h, la tente de direction du concours est en place et les pilotes arrivent pour se mettre tout de suite aux vols d'acclimatation au nouveau terrain. Le rideau d'arbres situés à 300 m sous le vent semble en tenter plusieurs, mais une légère déclivité située plus près, aussi sous le vent, semble également prometteuse. Une « no-flight zone » est déclarée au-dessus de la Ferme des Biches située à 300 mètres du côté d'où vient le vent, ceci pour observer les règles de bon voisinage avec les riverains du terrain. Cette no-flight zone ne gênera pas grand monde, vu que le vent vient de là et que la plupart des concurrents vont plutôt exploiter les thermiques en se laissant emporter par le vent.

Vers 10h, tout est en place et nous assistons, organisateurs un peu bluffés, au lancement du concours par le « directeur sportif automatisé »... En

effet, un superbe programme informatique a été développé en Allemagne, qui est chargé de générer les ordres de départ à partir de la liste des inscrits. Ce système, véritable gestionnaire automatique de concours, s'exécute à partir d'un simple lecteur mp3 connecté à un amplificateur de public-address. Il va se charger tout au long de la journée de toutes les annonces nécessaires : annonce de l'épreuve à accomplir, appel nominatif des pilotes, décompte du temps de préparation, annonce du début du temps de travail, annonce des décomptes du temps de travail au cours des minutes suivantes et annonce de la fin de celui-ci... Et ça ne s'arrête pas là : aucune intervention manuelle n'est plus nécessaire tant que l'on ne déclare pas la pause de midi... Le programme enregistré prévoit les périodes de pauses entre épreuves et tout ceci se fait sans précipitation, en laissant à chaque pilote le temps de trouver son assistant et de se préparer pour ses vols. Et le programme imprime bien entendu les ordres de départ pour chacune des épreuves, de façon à ce que chacun puisse se préparer bien à temps...

La pratique du F3K dans les grandes rencontres internationales a aussi institué le « chronométrage par les pairs », c'est-à-dire que chaque pilote est censé servir de chronométreur pour un collègue qui n'est pas nécessairement de son équipe. L'autocontrôle ainsi introduit garantit dans une très

large mesure l'honnêteté des résultats, tout en libérant l'organisateur de la mission de fournir des chronométreurs, surtout si le nombre de participants est très élevé, comme cela se voit en Inter F3K. Ces derniers temps, les grandes rencontres internationales peuvent compter sur plus de 150 participants. Pour situer le défi de la compétition en planeur lancé-main, il faut savoir qu'un lancé moyen met le modèle à 40-50m d'altitude. Les cadors arrivent parfois à dépasser les 70 mètres ! En absence d'ascendance, cela donne au planeur un temps de vol moyen de 90 secondes. Et si une ascendance permet de prolonger le vol, le règlement impose le retour au sol dans l'aire de départ, faute de quoi le score de ce vol est nul. Autant dire que la chasse aux thermiques est le défi permanent de la catégorie, défi corsé par l'imposition de diverses tâches à accomplir en groupe. La taille de ces groupes est laissée à l'appréciation de l'organisateur ; ici ils étaient cinq par groupe. Au terme du temps de travail, les scores sont normalisés au sein de chaque groupe et le meilleur remporte 1000 points.

Le code sportif FAI prévoit dix épreuves différentes pour un concours F3K. Citons quelques exemples :

- « seul le dernier vol compte » - le groupe de pilotes reçoit une tranche de temps (un « temps de travail » en jargon F3K) de 7 minutes. Les pilotes doivent tenter d'accomplir un vol de 300 secondes. Ils peuvent lancer

Photo-séquence à 4 images/sec. de Steven De Weerd, au lancer... Son petit pas de danse ne manque pas d'élégance !



leur modèle autant de fois qu'ils le souhaitent, mais seul le temps de vol réalisé à partir du dernier lancé sera pris en compte.

- « poker » - pour cette épreuve, le pilote annonce avant chaque lancé le temps qu'il pense pouvoir accomplir. Il devra relancer son modèle tant qu'il n'aura pas réalisé ce temps... Ensuite, il pourra annoncer un autre temps et essayer de le réaliser, et ainsi de suite. Le temps de travail est ici de 10min. En championnat du monde l'an passé, l'incomparable lecteur de thermiques Joe Wurst avait déclaré... 9min58sec! Et le diable d'homme les avait faits, remportant le score de 1000 points haut la main bien entendu. Le futur champion, l'Allemand Martin Herrig n'a pas voulu être en reste. Lui aussi annonça 9min58sec et les a faits à son tour...

- « les 2 derniers vols, 4min max. »
- dans le temps imparti de 10min, il faut si possible placer deux vols de 4 minutes.

L'ordre d'exécution de ces épreuves est laissé à l'initiative du directeur de concours, en l'occurrence ici au « directeur automatique ». Le programme nous avait préparé les ordres de départ pour 14 tours de vol dont dix furent complétés entre 10h du matin et 17h, heure à laquelle il est entendu qu'en Belgique, on ne démarre plus de nouvelle épreuve. Les pilotes sont regroupés par cinq pour chaque épreuve et donc, avec les pauses, une nouvelle épreuve est démarrée environ toutes les 30 à 35 minutes.

Le matin, le vent est régulier, de Sud-Ouest et la couverture nuageuse est encore quasi complète ; l'activité thermique est quasi absente, ce qui ne produit que rarement des vols de longue durée, excepté pour ceux qui arrivent à profiter du léger effet de relief. Le bois situé au Nord-Est se révèle un peu trop éloigné pour permettre à beaucoup d'en profiter, car il faut pouvoir revenir au terrain



Axel Hansoulle (10 ans) vole avec un XX-LITE produit en Belgique par Kristof Verschoren

contre un vent soutenu de 3-4m/sec. Les scores de la première épreuve s'échelonnent entre 518 et 1000 points. Pour l'épreuve 2 (poker), les écarts dépassent les 500 points. Après le troisième tour de vol, les places au classement final commencent à se dessiner : Steven De Weerd, Sacha Monnom et Kristof Verschoren obtiennent régulièrement le 1000 de leur groupe. Au fil des vols, le temps s'améliore lentement et vers midi, les éclaircies annoncées par Monsieur Météo se font plus nombreuses. Le temps devient plus intéressant, avec des pompes mais aussi des trous qui en surprendront plus d'un... Impossible parfois de revenir au terrain car le vent est toujours bien là... Et le temps de rechercher son planeur posé « aux vaches », il ne reste souvent pas grand-chose au chrono pour pouvoir espérer quoi que ce soit au classement du tour.

Parmi les concurrents, on trouve Steeve Hansoulle et son fils Axel. Comme Axel est encore de petite taille (il a à peine 10 ans), il peut se faire lancer par « un grand » et ce sont Sacha, Frédéric, Kristof, Johan et son papa Steeve qui mettent son planeur en altitude. Au classement final, Axel se retrouve juste derrière

son papa. Au classement final, on retrouve Kristof, Johan et Sacha, les pilotes qui représenteront la Belgique au prochain championnat mondial au Danemark, aux places 1, 3 et 4. Steven De Weerd s'est montré redoutable et termine en deuxième place avec un score de 99.38 % du premier.

À l'issue du concours, une petite remise de prix, une bonne bière fraîche et tout le monde se souhaite bon retour et à la prochaine, cette fois à Aalter le 1 septembre. Ce sera après le championnat du Monde où, c'est garanti, de nouvelles idées et une motivation renforcée auront émergé. Le club Les Aiglons vous ouvre ses portes. Le terrain d'environ 1ha, situé à 15 minutes du ring Est de Bruxelles et au Sud de Louvain, se prête idéalement à la pratique du lancé-main, mais aussi de toutes les disciplines impliquant des modèles « classiques » de moins de 12kg. Le dimanche, ce sont uniquement les planeurs et les modèles à propulsion électrique qui sont autorisés à prendre l'air. Renseignements sur le site du club www.lesaignlons.be.

Photos : Frédéric Belche et Daniel Robert, texte : Robert Herzog





Stage de construction d'aérmod l'Aéro Club de Wavre

Ramillies (ACW) Juillet 2013

Cette année, l'Aéro Club de Wavre (ACW) organisait un stage de construction et d'apprentissage au pilotage. Grande première !

Les préparatifs

L'idée était dans l'air depuis quelques années, et grâce au déménagement du terrain sur la commune de Ramillies, l'occasion

s'est concrétisée. L'échevin des sports, Monsieur Mathy, nous assurant de son appui et mettant à notre disposition un local à loyer modéré proche du terrain a rendu possible ce stage.





Modélisme à

Une équipe dynamique a été mise sur pied au sein du club, et dès l'exposition de février terminée l'équipe s'est mise au travail. Renseignements administratifs, organisationnels auprès d'autres clubs,

de l'AAM, assurance, planning de la semaine, public visé, publicité, choix du modèle à construire, etc. tout fut envisagé.

Le stage s'adresserait aux jeunes de 10 à 14 ans, serait axé sur la construction, en alternance avec l'écologie au vol. Trois modèles furent commandés allant d'un parkflyer de 50cm d'envergure au motoplaneur de 1,3 m en passant par un avion d'apprentissage 2 axes de 95 cm d'envergure.

Le premier, de construction délicate et de pilotage difficile a été vite rejeté. Le modèle 2 axes, retenu, n'ayant pu être livré par le fournisseur, c'est le motoplaneur 3 axes qui fut finalement commandé en 8 exemplaires.

Le nombre de stagiaires (6 à la clôture des inscriptions, mi-juin) nous assurant un suivi de construction pour ce modèle dont les qualités de vol permettent à un débutant de s'en sortir facilement. Quelques réunions pour la finalisation du projet, distribution des tâches, achat du matériel en suffisance (ne pas oublier la trousse de secours, les épingles, les pinces à linge, le papier de verre, la colle etc.).

Le dimanche 7 juillet, la veille du stage, on installe tout dans le local. L'AAM nous prête 3 simulateurs. On est paré.

Le lundi, accueil, présentation de chacun, motivation, puis petit powerpoint présentant le modélisme, un avion, comment ça vole, règles de sécurité, vocabulaire. Cela n'a pas été rébarbatif et l'attention des stagiaires était grande. Ensuite, installation du

plan de travail et ouverture de la boîte, déballage du « fagot », distribution du matériel (cutter, colle etc.). L'empennage est réalisé en début, il se fait sur un plan et est assez simple, même si le côté « puzzle » doit être réfléchi. Des photos prises lors de la construction du modèle « test » sont bien utiles, aucun plan à l'échelle 1/1 n'étant fourni pour ce modèle (une version trouvée sur internet et arrangée puis imprimée par un des instructeurs est collée sur le mur face aux plans de travail, mais cela n'aide pas beaucoup les stagiaires). Une partie du fuselage est ensuite construite. A midi, pique-nique dehors, puis direction le terrain où l'apprentissage en double commande commence. Les jours suivants ont été calqués sur cette organisation (le beau temps fut de la partie tous les jours même si le vent était parfois trop fort...), matin, construction, après-midi, terrain.

Laissons maintenant le clavier aux stagiaires.

Lundi, nous avons commencé l'empennage et le fuselage. Nous avons aussi regardé «C'est pas Sorcier» pour nous expliquer comment un avion volait. L'après-midi nous avons fait voler un avion, mais l'Alpha 139 du club n'a pas voulu fonctionner parce qu'un servo était cassé.

Je trouvais ça super chouette comme premier jour parce qu'on a fait la connaissance des autres stagiaires et de Pierre, Jean-Charles, Francis, Philippe, Maxime et Daniel.

Nathan



Mardi, nous avons commencé les ailes et Jean-Charles nous a montré les ailes du flying-puzzle (c'est un avion qu'il a inventé où toutes les pièces ont une forme de pièce de puzzle et s'emboîtent). Ensuite nous sommes allés manger le diner dehors car il faisait beau !.

L'après-midi nous sommes allés voler au terrain et nous avons eu un petit imprévu (les ailles de l'Easystar se sont décrochées et l'avion n'y a pas survécu) ! Sur le coup, on a bien rigolé mais par contre Francis lui, comme c'était son avion, il rigolait beaucoup moins. On a passé une très chouette journée. La double commande de l'Alpha 139 du club était en panne, on a dû prendre celle des instructeurs (Maurice nous a rejoint).

Martin

Mercredi, nous avons continué avec les ailes, le fuselage et le capot.

Nous avons aussi fait du simulateur et du foot. On s'est aussi bien marré toute la matinée avec les instructeurs (surtout moi et mon copain).

L'après-midi, nous sommes allés voler au terrain (en double commande). Mais c'était dur car il y avait beaucoup de vent. Chouette journée !

Maxime

Jeudi, nous avons fait les saumons et avons entoilé les ailerons puis terminé de mettre les nervures et poncé le bord d'attaque. Nous avons aussi terminé le capot du moto-planeur

Nous n'avons pas pu voler car il y avait trop de vent, on a pu construire toute la journée. Les empennages ont été entoilés par Daniel.

Thibault

Vendredi : Hélas nous ne pouvons pas terminer tous les moto-planeurs (certains peut-être parce que je vous écris le matin). Cet après-midi (comme tous les après-midi sauf jeudi) nous allons au terrain ; il paraît que quelqu'un d'important devait venir mais il ne viendra pas (ndlr : l'échevin des sports de la commune).

J'ai adoré ce stage,
Grégoire

P.S. : Si vous en avez la possibilité, faites ce stage !.

Lundi : je suis arrivé en Belgique vers 9h et, à 13h, je suis arrivé au club de modélisme et on a commencé à fabriquer l'avion. Vers 15h30 on est parti au terrain.

Mardi : nous avons commencé les ailes, après on est parti au terrain nous avons tous volé en vrai.

Mercredi on a construit les deux extrémités de l'aile et on est reparti voler.

Noah

Voilà. Il reste quelques leçons à tirer : le modèle a dû subir quelques modifications, suite à l'imprécision de la notice. Le modèle d'essai n'a pas été réalisé par toute l'équipe, ce qui fait que les solutions trouvées par l'un n'étaient pas idéalement adaptables pour le stage. Deux des modèles sont quasi finis (il reste à terminer l'entoilage des ailes) et pour les quatre autres, il faut encore, en plus, installer l'électronique. Ce sera chose faite dans le courant du mois de juillet, au fil des rendez-vous d'apprentissage à l'écolage.

Cinq demi-journées pour construire, et la même chose pour apprendre à piloter, c'est un peu trop court. Pour la construction, un autre modèle plus facile au niveau de la réalisation des ailes (plusieurs parties avec dièdre pour le modèle choisi) arrangerait sûrement les choses.

Cinq instructeurs ne furent pas de trop. Accompagner les enfants et souder toutes les rallonges de servo, les connecteurs moteur/contrôleur/batterie, entoilier, découper à la CNC les pièces à remplacer, le travail ne manque pas.

En conclusion, une semaine formidable, tant de l'écho des stagiaires que pour les instructeurs.

Pierre Sartiaux, pour l'équipe.



MULTIPLEX®

ELAPOR
FORM

SOLIUS

L'élégance à l'état
pur au-dessus de
nos têtes!

NEW

Pour plus d'infos, voir:
www.multiplex-rc.de 2013



YouTube



RR

RR+

21 4264

26 4264

26 4265



FUNMAN

Le vrai plaisir à
piloter, cela
s'apprend aussi!



SMART-SX



1010 mm



820 mm

RR

26 4266

RR+

26 4267

RTF

M1+3

1 3266

RTF

M2+4

1 3267



YouTube

TUCAN

Un look décoiffant!



1300 mm



1110 mm

Kit

21 4284

Kit plus

26 4284

MULTIPLEX®

www.multiplex-rc.de

TRAXXAS

www.traxxas.de

MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co.KG • Westliche Gewerbestr. 1 • D-75015 Bretten • Germany

Get the free mobile app at
<http://gettag.mobi>

Visitez également

YouTube

facebook

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

F3A



Critérium International du Hainaut Grandrieu - 11 et 12 mai 2013

Organiser une compétition telle que le critérium requiert une préparation importante, les premiers courriels (pour s'assurer de la participation des juges) sont envoyés dès le mois de septembre de l'année précédente.

Ensuite, vers janvier ce sont les invitations aux pilotes qui sont envoyées, avec une gestion rigoureuse des réservations des repas, hôtels demandés par les pilotes, etc...

4 ou 5 semaines avant la date, on prépare les fichiers qui serviront aux calculs des points et autres classements, la pression commence à monter, on a toujours peur d'avoir oublié quelque chose....

Enfin une réunion de préparation

est organisée 2 semaines avant le concours et les postes de chacun sont bien définis, même si des adaptations de dernière minute sont toujours nécessaires ; 2 panels de juges nécessitent en effet 10 secrétaires (surtout le dimanche car les 10 juges sont alignés pour le troisième vol).

Comme à son habitude, l'AASH réalise les repas du samedi midi et le banquet du samedi soir.

Les repas du vendredi soir et du dimanche midi sont confiés à un traiteur.

Cette année, nous avons servi pour les juges et les pilotes qui le désiraient les petits déjeuners les samedi et dimanche matin, les hôtels ne pouvant que difficilement les préparer pour 06h00 du matin !.

Le pain était « frais » grâce à un

boulangier acceptant d'ouvrir vers 5h50 et à un lever très matinal : 05h00...

Les croissants sont réalisés par Anne Façoise et Fabrice, habitant à 35 kms ; à 06h00 il sont sur le terrain !!

95 % des modèles étant propulsés électriquement, notre réseau sera renforcé par un groupe de 15KVA, il permettra aux concurrents et campeurs de disposer librement de cette énergie.

Samedi 11 mai :

Rendez-vous le samedi 11 mai à 06h20 pour le petit déjeuner afin de débiter le vol de calibrage à 07h00 et le premier vol de concours vers 07h30.



naut

J'ai réalisé le vol de calibrage, permettant aux juges de noter un premier vol avant d'avoir à juger les vols officiels.

Ayant décollé en me fiant à la manche à air et aux drapeaux, je m'aperçois très vite que le vent est complètement inversé en altitude, il faudra prévenir François Lenaerts qui débute la compétition.

Le concours débute avec un vent presque dans l'axe mais soutenu à 25-30 Km/h.

Pas de pluie jusqu'au 15ème pilote, 15ème pilote qui n'est autre que « CPLR », le champion du monde.

Dès sa cinquième ou sixième figure, une pluie battante déferle sur le terrain. Vite, trouver un parapluie que je glisse



Canon de chaleur pour le panel de juges !

discrètement à son coach qui ne l'utilisera pas, Christophe est « dans sa bulle ». S'aperçoit-il qu'il pleut ? L'avion file sans un battement d'aile, glissant dans le ciel sur une trajectoire précise et tendue, dans un vent fort et une pluie soutenue : c'est magique !

Christophe est venu afin de préparer le championnat du monde et se mettre dans des

conditions réelles et difficiles, il aura été servi...

Le fait qu'il n'ait pas interrompu son vol « obligera » les autres pilotes à voler malgré le mauvais temps, entrecoupé de très légères éclaircies.

La météo nous promet une amélioration pour le dimanche....



Vue aérienne du terrain prise par Bert Delaere avec son quadricoptère

CPLR prend donc la tête du concours et il faudra attendre les 36^{ème} et 38^{ème} pilotes pour connaître les trois premiers : CPLR, Turpaud et Burbaud. Derk Van Der Vecht est 4^{ème} et Stefan Kaiser 5^{ème}.

Benoit Dierickx est le 1^{er} Belge et se classe 7^{ème} après 2 vols.

Au deuxième vol, Stefan Kaiser fera une excellente remontée, s'octroyant la 2^{ème} place.

Vers 19h00, le traditionnel banquet sera servi, se terminant par deux gâteaux d'anniversaire : celui des 10 ans de criterium et celui des quarante ans du club.

Dimanche 12 mai

Un rapide coup d'œil à la météo avant de partir le matin nous promettait une légère amélioration mais un plafond trop bas va nous retarder d'environ une heure...

Nous allons vite déchanter, un froid glacial et une pluie fine nous accompagneront toute la journée, le troisième vol se fait devant les 10 juges (et 10 secrétaires) et la tonnelle ne permet pas d'abriter tout le monde...

Pour avoir remplacé un secrétaire absent pour un vol, je me rends compte du froid et de l'humidité qu'ils devront supporter durant plusieurs heures.

Profitant d'une pause, nous installons des bâches sur la ligne des juges afin qu'ils puissent les ramener sur leurs genoux. Ces bâches étant fixées au sol, la chaleur de deux canons de chaleur pouvait alors être gardée sous ces bâches, ce qui fut grandement apprécié.

En 44 ans de compétition, c'est la première fois que je vois ce



Calcul et affichage des résultats!



La cantine est aussi un service «vital»



Protéger les juges... Ils sont vitaux lors d'un tel concours !

dispositif.

Grâce à l'efficacité des responsables de piste (Jean Louis et Yves) le 3ème vol se terminera vers 13h30. Le temps de dîner, les vols F pour les cinq premiers débiteront à 14h30, précédés d'un vol de calibrage réalisé par Benoît Dierickx.

Le 3ème vol permet à Derk VDV de remonter d'une place, Lassi Nurila de deux places ainsi qu'Arnaud Bossard qui passe de la 11ème à la 9ème position.

Le vol F ne changera rien au point de vue classement, mais il nous permettra de voir de la belle voltige réalisée dans des conditions extrêmes.

La cérémonie de clôture sera effectuée sous les tonnelles, compte-tenu de la météo.



Le podium 2013 : Christophe Paysant-Leroux (FRA) - Stefan Kaiser (LIE) - Fabien Turpaud (FRA)

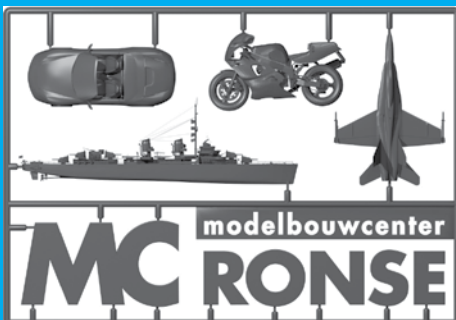
Merci à l'équipe AASH (membres + épouses) qui a prouvé une fois de plus que l'on peut compter sur elle, sachant s'adapter à toutes les conditions...

Les installations seront même démontées le dimanche soir, rendez-vous en 2014 avec du soleil : espérons-le !

Gérard Wérion

Merci également aux aides « extérieurs » notamment Claudy Poncin et Bernard Delhaye.

MODELBOUW DEKEYSER B.V.B.A.



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

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

WWW.MCRONSE.BE

JR PROPO. LE CHOIX DES PROS

XG6
6 voies

XG7
7 voies

XG8
8 voies

XG11
11 voies

Systèmes de radiocommande 2,4GHz avec télémetrie et menus spécifiques avions, hélicos et planeurs

Champion de France F3P 2013
Nicolas Detry Pilote Team JR

Et bientôt Série

XG14

www.t2m-rc.fr

F3B

21st Summer Soaring Criterium CRPAL Anthisnes - 6 et 7 juillet

Photos Frédéric Belche, texte Robert Herzog

Pendant le week-end des 6 et 7 juillet, le Club Royal Petite Aviation Liégeoise (CRPAL) accueillait sur son beau terrain situé sur le plateau d'Anthisnes la 21^{ème} édition du Summer Soaring Criterium, une compétition internationale pour planeurs « 3 épreuves », classe FAI F3B, dont la première édition remonte aux 2 et 3 juillet 1977. À moins d'un mois des championnats mondiaux qui sont organisés en Allemagne courant du mois d'août, les meilleurs pilotes européens se devaient d'être présents pour y évaluer leurs forces respectives. 55 pilotes étaient donc inscrits, dont des Allemands en grand nombre, des Suisses, des Français, des Hollandais et des Tchèques. Le jury FAI était constitué de Raymond Pavan (LUX), Isabelle Médard (FRA) et Geneviève Awouters (BEL). Traditionnellement, les pilotes belges ne s'inscrivent pas à ce concours, pour se consacrer pleinement à son organisation en épaulant l'important staff du CRPAL. Ce sont en effet plus de 25 personnes qui ont œuvré plein temps pendant ces deux jours

pour assurer aux participants les meilleures conditions de vol... et de vie : petit déjeuner le matin, pain-saucisse à midi, barbecue le soir, puis détente dans le grand chapiteau. L'ambiance chaleureuse au CRPAL ne s'est pas démentie. Ce fut aussi la dernière occasion qu'eurent les participants de profiter des infrastructures du club puisqu'un club house en dur viendra les remplacer dans les prochains mois, grâce à l'appui de la Région wallonne et de la commune d'Anthisnes.

Dès le vendredi 5, le club organisait une traditionnelle « Speed Cup », sorte de mini-concours où seule est volée l'épreuve de vitesse. Une trentaine de pilotes déjà arrivés et installés au camping y a participé, dans la bonne humeur générale. Les prévisions météorologiques pour le week-end étaient enfin favorables, après la période prolongée de temps détestable qui devait passer pour notre printemps cette année. Et en effet, le samedi matin, le soleil n'eut guère de mal à dissiper les brumes matinales.



Ah ! les reflets du soleil sur les nylons au petit matin dans la brume !

C'est Denis Duchesne (celui qui rapporta à la Belgique le titre de champion du Monde il y a tout juste 20 ans), œuvrant comme directeur de la compétition, qui ouvrit le briefing vers 8h. Tout de suite après fut lancée la première épreuve de durée, où les pilotes volaient par groupes de huit. Pour rappel, un concours F3B comporte plusieurs tours de vol et chaque tour comporte en principe trois épreuves : la durée par groupes de 3 pilotes ou plus (max 10 minutes et un atterrissage de précision – temps de travail de 12 minutes) - un vol de distance par groupes de 3 pilotes ou plus (on doit réaliser un maximum d'aller-retour entre deux bases distantes de 150m en moins de 4 minutes – temps de travail de 7 minutes) - un vol de vitesse à tour de rôle (on mesure le temps pour accomplir deux aller-retour sur base de 150m – temps de travail de 4 minutes). Notre présidente Paulette Halleux assurait les appels des concurrents, depuis le petit bureau mobile qui n'a cessé de servir depuis les championnats mondiaux organisés à Amay en 1979... Les conditions aérologiques sont parfaites et seuls deux pilotes doivent se contenter d'un score de moins de 950 points sur 1000. Mais l'épreuve suivante, la distance, qui était organisée par groupes de cinq pilotes volant en même temps, allait s'avérer nettement plus sélective. Les meilleurs vols comptent jusqu'à 26 bases et les écarts de points se creusent ; les scores s'étagent sur toute la gamme entre 500 et 1000 points ! Grâce à l'excellent travail des juges de base qui ne commirent aucune erreur, la troisième épreuve, la vitesse, avait déjà commencé peu après midi. Pas de pause repas, mais le nombre de juges requis en vitesse est moindre qu'en distance et chacun eut l'occasion de se sustenter à l'aise. Comme on pouvait s'y attendre, les pilotes réputés les plus performants se retrouvèrent en tête : les Allemands Andreas et Martin Herrig aux places 1 et 3, séparés par Thomas Dylla, tous trois de l'équipe de la Technische Universität Dresden (TUD). La meilleure vitesse est 14.76 secondes, par le Suisse Thomas Schorb.

Le temps chaud s'affirme courant de journée et la parfaite organisation permet de terminer le second tour de vol en fin d'après-midi. Aux premières places après ce deuxième tour, on voit émerger le champion du monde 2003 et 2005, le Suisse Andreas Böhlen. Il s'est magistralement imposé en vitesse avec un vol de 13.99 secondes, près d'une seconde de mieux que les frères Herrig qui font tous deux des vols à 14.91 sec. Un tel écart produit un déficit de plus de 60 points, ce qui fait très mal à ce niveau de la compétition. Comme la compétition avance comme sur des rails et sans incident significatif, on peut

Denis Duchesne pendant le briefing, sous l'oeil attentif d'Isabelle Medard



Roman Wojtech, directeur de concours en République Tchèque en 2009



Paulette à l'appel des concurrents. Elle dirigeait déjà le championnat mondial F3B derrière ce bureau en 1979 !



Les aides sous la base A pendant l'épreuve de distance





Andreas Herrig, champion du monde en titre

même commencer samedi soir la distance du troisième tour, ce qui permet d'envisager pour le lendemain suffisamment de temps pour organiser un quatrième tour, chose totalement inusitée pour une telle manifestation ! Un seul hic : le programme de calcul n'a été configuré que pour trois tours... Votre serviteur, aux commandes de l'ordinateur de calcul, devra un peu chipoter pour produire un classement final... Après un crash disque encouru en cours de journée de samedi et des difficultés pour imprimer depuis DOS sur une imprimante USB, la vie informatique du SSC2013 ne fut pas pour moi un long fleuve tranquille...

Dimanche matin donc, le beau temps continue et l'usage des crèmes solaires devient incontournable. La lutte au sommet entre Andreas Herrig et Andreas Böhlen se poursuit. Seuls 12 points sur 3000 les séparent à l'issue de ce tour, où la meilleure vitesse ne fut qu'un 14.58 pour le premier mentionné. En distance, les écarts se sont creusés, notamment face à un excellent vol de 28 bases pour le Hollandais Ronald Boerman. En fin de matinée, on peut entamer le quatrième tour, qui ne comptera que la distance et la vitesse. Il est assez légitime de faire l'impasse sur la durée, car il est rare pour des pilotes de ce niveau de concéder beaucoup de points lors de cette épreuve, à l'inverse de la vitesse

et surtout la distance où une erreur stratégique peut coûter des centaines de points. C'est d'ailleurs ce qui est arrivé à Andreas Herrig qui a manqué un virage en base B, ce qui lui a valu un temps de 18.14 secondes et la perte d'un seul coup d'environ 250 points. En distance par contre, il a réussi le vol exceptionnel de 34 bases, alors que son frère, dans un autre groupe, réussissait 30 bases.

Vers 15h30, les derniers vols officiels se terminent et il reste à établir les classements définitifs, tant en individuels que par équipes. Au classement final où sont pris en compte tous les vols réalisés, c'est Andreas Böhlen qui l'emporte avec 10825 points sur les 11000 possibles, devant Martin Herrig avec 10795 points et son frère Andreas qui a dû se contenter de 10663 points, surtout à cause de sa quatrième vitesse manquée. Le jeune Thomas Dylla remporte le trophée de la meilleure vitesse, avec un temps de 13.68 secondes. D'après mes informations, le record du Monde actuel serait détenu par l'Américain David Klein avec un temps de 11.90 secondes, établi cette année en Floride. Il fait partie de l'équipe USA aux championnats de cette année...

Au classement par équipes, c'est



Philippe Lagrue et son fils Jérémy

sans surprise l'équipe TUD qui l'emporte avec les frères Herrig aux places 2 et 3 et leur collègue Thomas Dylla en place 5. Aux deuxième et troisième places du classement inter-équipes se retrouvent les deux équipes suisses IGF 1 et IGF 2.

Vers 17h30, la proclamation est terminée et tout le monde peut rentrer chez soi en se promettant de revenir l'an prochain, avec l'espoir de retrouver des conditions de vol aussi bonnes que cette année. Les résultats complets sont disponibles sur le site www.f3b.be.



Le Suisse Andreas Böhlen fait la bise au trophée du vainqueur de cette édition de la World Cup F3B que vient de lui remettre Denis, directeur du concours



**BEST PERFORMANCE
BEST PRICE**



SPORTPOWER 30+ 30C-50C

450 • 1000 • 1300 • 1600 • 1900 • 2200 • 2500 • 3300 • 3700



3S - 1600mAh

16,90

3S - 2200mAh

20,70

3S - 3700mAh

34,70

PYTHON PLUS 25C-50C

430 • 800 • 1250 • 1500 • 2500 • 3200 • 4000 • 5000



3S - 2100mAh

24,20

3S - 3200mAh

40,50

3S - 5000mAh

59,20

PYTHON POWER 35C-70C

1500 • 2200 • 2500 • 3300 • 4300 • 5000



3S - 2200mAh

27,40

3S - 3300mAh

43,20

3S - 5000mAh

62,90

PYTHON X-TREME 50C-100C

1500 • 2500 • 3600 • 5000



3S - 1500mAh

29,50

3S - 3600mAh

60,50

3S - 5000mAh

83,60

PYTHON PLUS CAR

3300 • 4000 • 5000 • 5400



4000mAh 25C

33,90



4000mAh 35C

42,90



3300mAh 35C

49,90



5000mAh 25C

42,00



5000mAh - 35C

51,90



5000mAh - 35C

59,90



5000mAh 50C

68,90



5400mAh 60C

69,90



5000mAh 50C

69,90



Stage Jeunes Pilotes 2013 aux Aigles de Battice



L'accueil le lundi à 9 h précises

Du 8 au 12 juillet s'est déroulée la deuxième édition du stage annuel des Aigles de Battice. 24 jeunes ont cette année encore

Le lundi commence bien, la météo cette année est avec nous ! La technique est au point, une table de charge comportant 8 postes va nous permettre de suivre les

modèles en «carburant», plus de 50 nouveaux accus de 4.000 mAh étant disponibles pour nos 5 «Mentor» MPX mis à la disposition des stagiaires (2 des avions ont été as-

jours avant le stage. Quasi tous les aéronefs fournis à nos stagiaires sont donc neufs. Une équipe, déjà bien rodée l'an passé, de plus de 20 encadrants et moniteurs vont offrir 5 journées entières de leur temps et de leur passion aux 24 stagiaires. De la casse bien évidemment nous en avons accusé un peu... Un peu beaucoup le mardi avec un des Mentor irrécupérable, c'était sans compter sur un autre membre, Stéphane Fonck qui, sur un simple appel téléphonique, est arrivé au club en soirée pour monter un nouvel appareil, amené en droite ligne de Huy en urgence quelques temps plus tôt

L'accueil et le premier briefing – Les « Mentor » dédiés au stage



rempli la liste d'inscription limitée. Fait exceptionnel, le stage est réservé aux jeunes de 10 à 16 ans dans le but de s'aligner sur l'OJP de l'AAM, cependant cette année nous avons accepté un « petit » d'à peine 8 ans (frère d'un autre stagiaire) et comble de chance, celui-ci s'est révélé faire partie des meilleurs élèves de l'édition 2013 ! J'en profite donc pour féliciter le jeune Nicolas Van Akelijen par le biais de l'AAModels-info.

semblés spécialement pour le stage par un petit atelier du jeudi soir chez un de nos membres, Jean-Marc Janssens). J'en ai pour ma part monté un autre au club quelques



L'espace simulation



Pierre Defawes présente aux stagiaires ses constructions personnelles

par le frère de mon coorganisateur, Sébastien Bontempi, avec qui j'ai pu concrétiser cette idée de stage jeunes déjà l'an passé.

Formation

Sur la formation à proprement parler, nos stagiaires ont évolué sur la version 4 de Phoenix RC installée sur 8 PC ; bien entendu la scène du terrain des Aigles était de rigueur et le modèle se devait d'être le Mentor. Une façon de mettre les jeunes en contact avec l'appareil et l'environnement qui correspond à ce qu'ils vont retrouver une fois en bord de piste. La modélisation du terrain des Aigles est le fruit de l'association de Sébastien Bontempi (modélisation), Jean-Yves Leclercq (photos) et Georges Haendle (fichiers météo). Cette scène est disponible en téléchargement sur notre site web <http://www.lesaignes.be>. Des cours théoriques basés principalement sur la sécurité et les règles pro-

Moniteurs

La pratique en piste était assurée par nos moniteurs habituels, Maurice Dupas (Momo) – Fernand Delfosse, moniteurs présents quasi tous les

jours «volables» au club et assumant leurs fonctions aussi régulièrement. Ceux-ci étaient accompagnés de moniteurs de haut vol, tels Marc Lietzmann et Arnaud Schepens (16 ans) et, pour compléter l'équipe, deux des plus jeunes moniteurs club, M a x i m e Habay et Mathieu Bovens, ce dernier âgé de seulement 15 ans.

Preuve a été faite que la relève est bien là. Les idées que seuls les « anciens » forment les nouveaux sont d'un autre temps et l'image exclusive du papy et du petit fils en écolage bien loin de la réalité

chez les Aigles. Quelques 700 vols ont été accomplis sur la semaine.

Quatre jeunes stagiaires 2012 ont été conviés à participer à cette édition 2013 ; ils se sont vus attribuer la responsabilité de « leur » groupe. Chacun a été à la hauteur de nos espérances, ils ont tenu leur rôle d'intermédiaire entre les encadrants et les élèves de façon exemplaire. Bravo à Charles Weerts, Tanguy Lemaire, Arthur Alleman et notre tout jeune lâché solo, Tom Peerboom.

Démonstrations

Pour ce qui est des démos offertes à nos stagiaires, Michaël Marchèse (Mike) était déjà pré-



Visite de Benoit Dierickx, Champion de Belgique de voltige et de son Bucker BU133

sent le lundi, premier jour de stage, avec deux superbes hélicoptères à turbine (un MD500 et un BELL Ranger) de chez Vario.



Didier Haendle – Théorie «avions» – L'atterrissage



Marc Van den Broek – Théorie «hélicoptères».



Les deux plus anciens moniteurs, Maurice Dupas (Momo) et Fernand Delfosse avec le plus jeune stagiaire, Nicolas – 8 ans



Visite de Michaël Marchèse et de ses hélicoptères à turbine

Le mercredi, ce fut Benoit Die-rickx (Champion de Belgique de Voltige) qui nous a fait le plaisir de sa visite avec son Bucker BU133 de 3,30m d'envergure (échelle 1/2), équipé d'un MOKI 250cc – 5 cylindres en étoile, une maquette à lui tout seul... Une démo avec fumigène et tout le twintwin... Certains que nos jeunes s'en souviendront. Le jeudi en voltige 3D, Arnaud Schepens nous a fait montre de ses talents sur Extra 300 Composite ARF. Le ven-dredi, Michel Schepens et ses modèles à turbine, un Boome-rang Elan et un superbe Tucano motorisé par son turbo-prop. Jérôme Hamers a présenté un vol

en immersion, les lunettes vidéo passant d'un stagiaire à l'autre à chaque boucle au-dessus du terrain. Du vol maquette hélico avec Marc Van Den Broek et son cours théorique, à la démo de voltige sur T-Rex 600 par Michel Grignet en passant par une démo T-Rex 700 assurée par Christian Gauthy, les stagiaires ont eu droit à du vrai spectacle une semaine durant.

Notre photographe de 2012 était à nouveau présent pour couvrir l'entièreté de l'organisation, merci à Christian Schyns. Nous avons également pu compter sur quelques sponsors : Les établis-sements Serge Faniel – Aéro-modélisme (Heusy), Yel-low Toys – Aéromodélisme (Baelen), Brasserie Naway (Battice) – Nazca Organi-sation – Restaurant « Les Sabots d'Hélène » (Liège) – GEFIC SPRL Comptable et Fiscale (Rocourt). L'AAM nous a rendu visite le mer-credi, représentée par Mr. Bruno Scordo.

Et oui avec une météo plus que favorable cette année, nous pouvons dire qu'une fois encore nous avons fait « carton plein » ! Tout ceci grâce à la motivation d'une équipe exemplaire, d'une organisation préparée du-rant plusieurs semaines et une unité infaillible de nos membres. Tous les repas de midi et les en-cas, les bois-

sons durant l'entièreté du stage étaient compris dans la parti-ci-pation aux frais demandée de 90 euros par enfant. La journée des stagiaires le vendredi a accueilli un grand nombre de visiteurs, parents et amis venus admirer les prouesses de nos nouveaux « pilotes ». L'équipe d'intendance sous la responsabilité d'Anne Istace, notre secrétaire, peut se targuer également d'un travail bien fait et apprécié de tous.

Que tous ceux et celles qui ont contribué de près ou de loin à cette réussite soient ici remer-ciés, je n'aurai pas assez de place pour remercier tout le monde in-dividuellement dans cette édition, mais sachez que personne n'est oublié. En vous donnant d'ores et déjà rendez-vous l'an prochain pour la troisième édition.

Salutations sportives à toutes et tous,

Didier Haendle et Sébastien Bon-tempi, administrateurs / direc-teurs sportifs - organisateurs du « Stage Jeunes Pilotes ».

Rédacteur article : Didier Haendle
- Photos : Christian Schyns

Toutes les photos du stage peuvent être téléchargées sur <http://www.lesaigles.be/fichiers/stage2013.zip>



Nicolas – Le plus jeune stagiaire, 8 ans seulement !

BMI**Quadcoptères****Avions****Buggys****Bateaux****Accessoires**

ACCESSOIRES

Spitz Turbo 10170 Watt **SPITZ**

85566

Les moteurs Brushless Spitz Turbo offrent un très haut rendement malgré leur petite taille et peuvent motiver des modèles jusqu'à 800g

- Conception légère
- Turbine HVFCV intégrée
- Axe cémenté de 3mm

40€

PVC

Variateur Spitz25 A **SPITZ**

85503

Variateur programmable multifonctions pour moteurs "Brushless".
-Entièrement programmables grâce à son logiciel intégré et Mosfets HD afin de maximaliser leurs performances.

34€

PVC

Combo Spitz

Spitz 15 ESC-25A



85583

Moteur, ESC avec connecteurs dorés, carte de Programmation, facile d'emploi, bâti-moteur, kit d'inversion, adapt. d'hélice, visserie & 2 axes de rechange

81€

PVC

Dual Power Charger

80W - 230V-12V



2182

Chargeur/déchargeur de hautes performances contrôlés par microprocesseur pour les types d'accus suivants : NiCad, NiMH, LiPo, LiFe, Li-Ion et Pb.

56€

PVC

Fer à entailler

200° & 220°



2224

PVC

31€

Fer à entailler avec contrôle thermostatique de la température (précision de 2°.)



2226

Fer à entailler avec affichage de la température sur écran LCD (précision de 1°C.)

36€

PVC

GamePilot 8

5 Free Simulators



80371 Mode 1

80372 Mode 2



Contrôleur 8 voies pour simulateurs RC. Installation facile Plug & Play

- 4 canaux et fonction principales : Gaz, ailerons, direction, profondeur, tous avec trim.
- 120 Modèles + 3 Scènes

48€

PVC

Plus d'information sur le site de BMI: **www.bmi-models.com**

RC Take

Off

Take me for a flight...

VOLER AVEC UN HÉLICO EST ASSEZ COMPLEXE DANS NOTRE HOBBY!
CE QUI EST PRIMORDIAL: VÉRIFIER QUE TOUT SOIT AU TOP!

VÉRIFIER LA MÉCANIQUE, LES RÉGLAGES EN FONCTION DU PILOTE!
EN PLUS DE VOS RÉGLAGES, VOUS POUVEZ ÉGALEMENT SUIVRE DES COURS AFIN DE MAÎTRISER VOTRE TECHNIQUE!

22 ANS D'EXPÉRIENCE ET SÉLECTIONNÉ DEUX FOIS CONSÉCUTIVES POUR LE CHAMPIONNAT DU MONDE EN 3D! ADRESSEZ-VOUS DONC À MICHAËL DE RC TAKE OFF POUR TOUTES VOS QUESTIONS!

€ 5

DE RÉDUCTION



SUR PRÉSENTATION DE CE COUPON, VALABLE PAR TRANCHE
D'ACHAT DE € 50 MINIMUM. UNE FOIS PAR PERSONNE.



HORIZON



G FORCE



Mikado
Model Helicopters

ALIGN
Conquer Your Heart

castle

SPEKTRUM
Leading in Spread Spectrum Technology

Futaba

SAVÖX

WINGZ
RC

TRAXXAS

robbe
MODELSPORT

VISITEZ NOTRE SITE:

WWW.RCTAKEOFF.BE

CONTACTEZ-NOUS:

PAR E-MAIL: INFO@RCTAKEOFF.BE

PAR TÉLÉPHONE: +32 2 308 45 17
+32 486 688 569

L'ADRESSE DU MAGASIN:

42, CHAMPELSSTRAAT
3090 OVERIJSE

NOUS SOMMES OUVERTS:

- CHAQUE SAMEDI DE 11H À 17H.
- TOUS LES JOURS DE LA SEMAINE
DE 10H À 17H, SUR RENDEZ-VOUS.

Graupner
Modellbau

Kit FLAMMANG

Depuis 1986 votre spécialiste en modélisme

129, route d'Arlon - L-8009 Strassen (Luxembourg)
Tél. +352 31 22 32 - Fax: +352 31 30 49 - Contact@kit.lu - www.kit.lu

Heures d'ouverture:

du mardi au vendredi de 10.00 à 13.00 et de 14.15 à 18.30 h

le samedi de 9.00 à 12.30 et de 14.00 à 18.00 h

Fermé le dimanche, le lundi et les jours fériés



**Avions, voitures, hélicos,
maquettes à construire,
accessoires**

Le magasin assure
le service après-vente



MODELBOUW · MODELISME · MODELLBAU

★ ★ ★ ★ ★ **SHAMROCK**

RIJKSWEG 68 (heer/gronsveld)
6228 XZ MAASTRICHT-HOLLAND
Tel. 043-3613334

YOUR MODELSHOP SINCE 1972



FREE MAGAZINE!

GO TO OUR WEBSITE:

WWW.SHAMROCK-MAASTRICHT.NL

RICKAL MODELISME

Route de Stavelot 4 - L9964 Huldange (G.D. Luxembourg) Tél. 00352 99 76 44

Ouvert tous les jours de 11h à 20h. Fermé le jeudi

Tout le modélisme à portée de la main

Parmi nos spécialités, l'hélicoptère

www.rickal.com

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

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

Le spécialiste du modèle réduit avion, planeur,
hélicoptère, voiture, bateau

Cours de pilotage gratuit avion et hélico

6000 articles en permanence pour le plus grand plaisir du débutant

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



Le 25 mai 2013 était la date retenue pour l'organisation de la certification des candidats examinateurs au brevet élémentaire de pilotage chez les Faucheurs de Marguerites à My.

Samedi 25 mai 2013, 10h00. Incroyable mais vrai, un beau soleil illumine les installations des Faucheurs de Marguerites à My, sous un vent de Nord-Est force 2. Quelques cumulus de beau temps agrémentent un beau ciel bleu. Des « siècles » qu'il pleut et vente, rendant quasiment impossible toute activité. Et là, nous la tenons notre fenêtre de beau temps. Roger LEBRUN nous rejoint pour passer sans attendre aux choses sérieuses.

Epreuves théoriques et vols

Six candidats examinateurs sont présents, prêts à passer les épreuves théoriques et pratiques. Après une présentation rapide par l'examineur officiel, Michel LEDOCTE, Jean-Yves LEBLEU, Alex RIXHON, Augustin GODDET et votre serviteur se succèdent rapidement au P.C. de Roger et passent tous avec succès la partie théorique. Victor BONJEAN est déjà titulaire du certificat théorique, passé il y a quelques mois lors de l'assemblée A.A.M. de Namur. Une petite demi-heure sera ensuite consacrée au « questionnaire club », réussi brillamment par tous les candidats. Signatures des divers documents, réception des brevets d'examineurs et de pilote ainsi qu'engagement de confidentialité et nous sommes tous prêts à passer aux épreuves en vol.

Entretemps, ce maudit vent est passé en force 3, toujours dans le secteur Nord-Est, « full

cross » par rapport à l'axe de piste. De plus, les cumulus sont bien plus développés qu'en début de journée. En l'air ça bouge dans tous les sens, un vrai secteur pavé de Paris-Roubaix, sauf que les pavés sont invisibles. Les vols dans cette véritable « trouée d'Arenberg » virtuelle, se passent néanmoins pour le mieux et sans dégâts pour le matériel.

Debriefing

Au terme des épreuves en vols, tous se retrouvent pour le débriefing et l'incontournable « discutage du coup », notamment en matière de bruit. Par ailleurs, notre club ayant instauré depuis octobre 1985 un brevet pratique aux figures plus complexes (triangle, approche moteur coupé, etc.....) que l'actuel brevet A.A.M., Roger nous invite à conserver les figures de notre brevet pratique, ce que nous allons faire en modifiant la figure « huit horizontal » initiale et en incluant la manœuvre d'évitement d'un aéronef grandeur en approche.

Au terme de cette belle journée, chacun s'accordait à reconnaître l'absolue nécessité du brevet. Tout pilote sérieux et bien entouré dans une structure club efficace, devrait moyennant un peu de préparation, s'acquitter sans problème de cette démarche qui n'a rien d'une contrainte.

Merci à Roger LEBRUN pour cette belle journée riche en enseignements.

Christian Fanali



Distributeur exclusif Benelux RJX, Optifuel, Funkey, Zimmermann, Optipower, Compass

eRCMARKET.com

sales@ercmarket.com

Tel. +32 486 80 80 80

PRIX

Profitez de nos prix bas
tout au long de l'année

QUALITÉ

Plus de 8000
articles en stock

SERVICE

Chat en direct pour toutes vos questions
Expéditions immédiates



**Livraison Kiala
gratuite***



robbe
modellsport

RJX
HOBBY

OptiPOWER
Optimum performance

Mikado
Modellhubschrauber

Compass

ALIGN

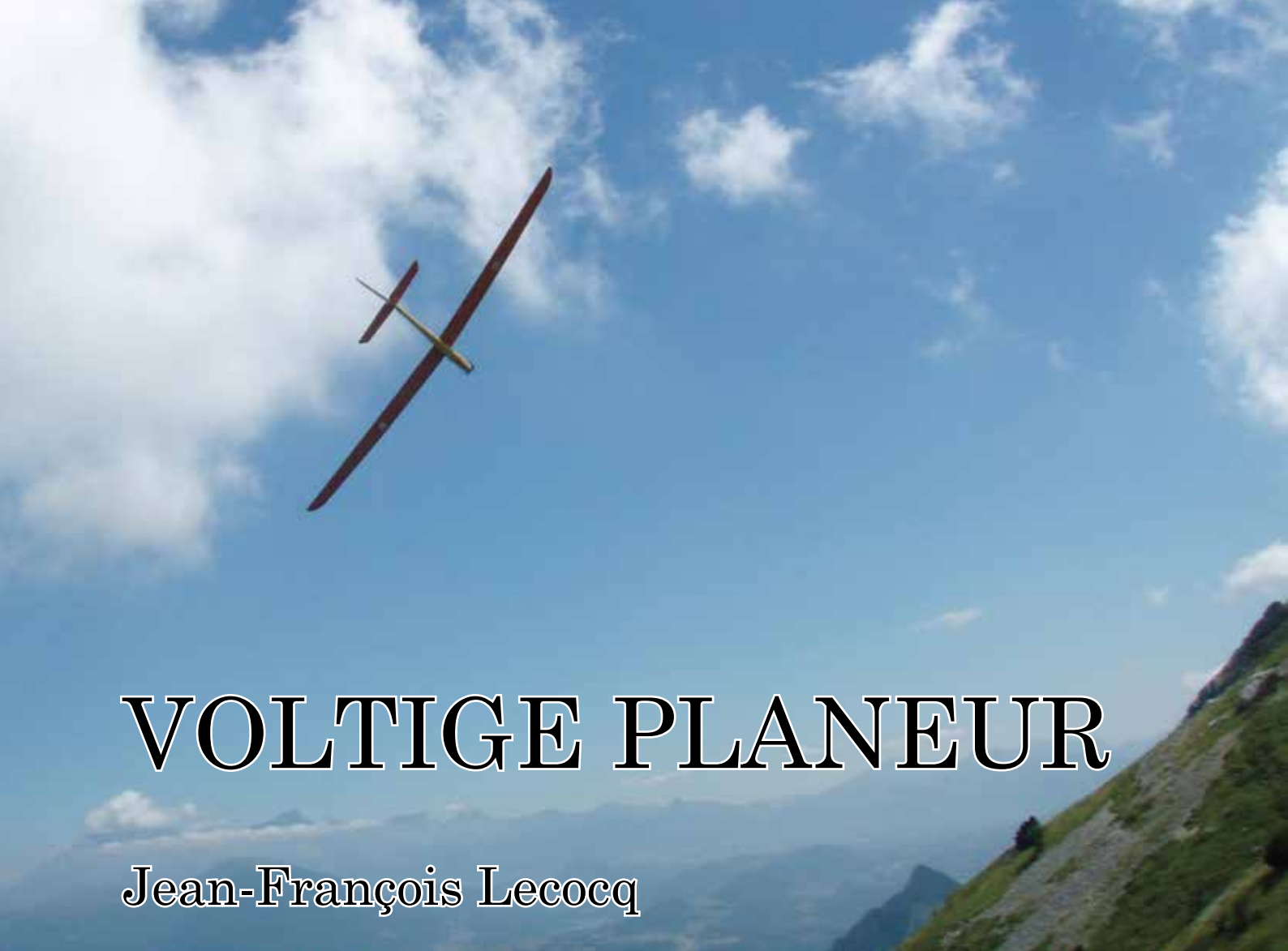
OptiFUEL

**Venez découvrir nos offres spéciales,
régulièrement renouvelées**



RCMarket SPRL - Kasteelstraat 27 - 1650 Hoeilaart - Belgium

* Frais de port offerts à partir de 70 € d'achat. Commande < 70 € = 4 € frais de port



VOLTIGE PLANEUR

Jean-François Lecocq

La voltige planeur est une discipline qui, si elle est quelquefois pratiquée en VDC (vol de colline) comme, par exemple, à Henri-Chapelle ou dans la région du Cap Blanc Nez, est surtout pratiquée en VDM (vol de montagne). Cela signifie pour nous, qu'un pays de vacances comme la France offre de multiples possibilités de pratiquer ce beau loisir. Près de chez nous, il y a les Vosges; plus loin, les Alpes et le massif central; et encore plus loin : les Pyrénées...

Ce n'est donc pas étonnant que la France compte de nombreux amateurs de vol silencieux desquels nous pouvons beaucoup apprendre. Parmi ceux-ci, François Cahour, initiateur des stages "Copilotes" de VDM, tient régulièrement une chronique dédiée à ce sport dans la revue "RC PILOT".

Il vient de sortir un livre sur la vol-

tige planeur, qui est une véritable petite bible en la matière.

Ce n'est pas tous les jours qu'un livre est édité sur notre beau loisir, aussi il m'est bien agréable de vous le présenter. On y trouve la description de toutes les figures classiques de la voltige planeur avec la mention des principales difficultés et les conseils pour bien les réaliser. Chaque figure est illustrée par un superbe dessin en perspective et en couleur des enchaînements avec les positions des sticks correspondantes.

La première partie est consacrée aux figures de base : boucle droite ou inverse, décrochage, renversement avec sortie ventre ou dos, vrille ventre, tonneau lent ou à 4 facettes, retournement, rétablissement tombé (cfr. l'illustration ci-après), immelman, huit cubain... C'est déjà tout un programme pour moi.

La 2^e partie aborde les figures négatives et composées : voler sur le dos, boucle positive entrée dos, renversement entrée et sortie dos, vrille dos, immelman entrée et sortie dos, huit cubain entrée et sortie dos, tonneau déclenché 1 tour ou départ dos, avalanche tirée, huit vertical départ ventre ou entrée dos, Humpy Bump poussé départ ventre ou tiré départ ventre ou tiré départ dos... Ca, c'est déjà pour les experts avec des planeurs spécialement conçus pour la voltige.

La 3^e partie aborde la voltige extrême : tonneau déclenché en bas de boucle négative, avalanche boucle positive départ dos, vrille à plat ventre et dos, cercle en 4 tonneaux, cercle en 1 ou 2 tonneaux, virgule ventre ou dos, descente à plat, descente en rouleau, tic toc ou descente culbute ventre et dos, trèfle à 4 feuilles départ ventre ou dos... Ca, c'est pour les artistes les plus

audacieux avec des planeurs conçus pour la voltige extrême avec les ailes pouvant débattre en incidence différentielle et le stabilisateur sur +/- 90° grâce à des dispositifs spéciaux comme prévu sur la version extrême du Quartz.

François Cahour est en effet également le concepteur de ce planeur de voltige de 2m50 d'envergure aux nombreuses versions que l'on rencontre régulièrement en VDM ainsi que les autres planeurs de sa conception comme le Pixel et l'Alibi qui sont également détaillés dans cet ouvrage. Ces modèles sont déposés, mais ils sont copiables hors commerce.

Le Pixel est un petit planeur de 1m50 d'envergure à incidence intégrale (profil SB96V) avec seulement 2 servos (1 par aile). Facile à mettre dans le sac à dos, il ne demande qu'un pilotage 2 axes, mais il n'est pas vraiment destiné aux débutants !

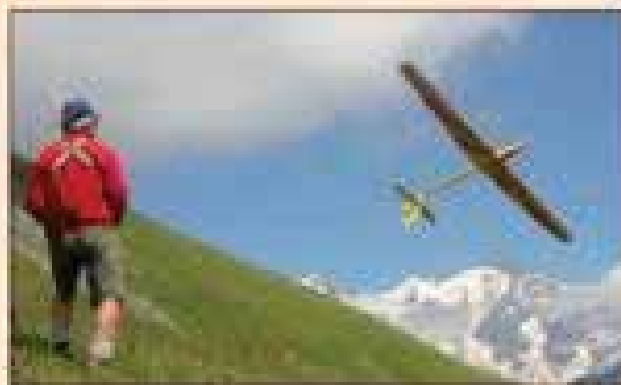
L'Alibi est un planeur 3 axes plus classique pour aborder l'écolage à la voltige en VDM. Il est décliné en de multiples versions allant de 2m30 à 2m60 d'envergure. Il a fait ses preuves depuis belle lurette puisque sa toute première version date de 1983 ! Une de ses variantes, née de la collaboration de François Cahour et d'Alain Maréchal est l'ADN.

Depuis 2003, je m'amuse avec la version de 2m60 (profil HQ 2/9) de l'ADN qui vole toujours car sa construction rustique le rend très fiable. Malgré les multiples épreuves que je lui ai fait subir, j'ai chaque fois réussi à le remettre en état de vol. Je continue donc à voler avec lui en VDM. Je lui ai toutefois adjoint un moteur électrique (MVVS 4,6/840) afin d'étendre son domaine de vol.

Mieux que de longues explications, voici quelques photos qui

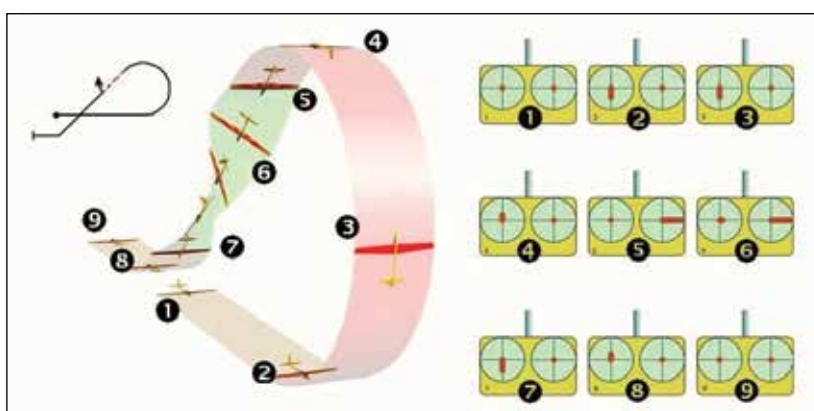


Voltige Planeur RC



Apprenez et perfectionnez le pilotage acrobatique des planeurs radiocontrôlés.

François Cahour



montrent en 3 phases la facilité de réparer un bobo à l'une de ses ailes en polystyrène coffré.

Que l'on soit débutant ou moustachu, voilà en tout cas un ouvrage extrêmement précieux – pour ne pas dire indispensable – pour tout

qui veut faire autre chose que des ronds dans l'air et progresser dans son apprentissage du vol silencieux.

Jean-François Lecocq

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. La première dizaine de photos reçues participe au concours du trimestre, est publiée 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. chaque trimestre, la photo la plus appréciée

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 2013), deux photos ont obtenu le même score. Le tirage au sort a désigné la photo 7 (torque-roll au dessus de la montgolfière) de Laurent Verscheure (**OO-AV1050**).

Il remporte un des lots offerts par OnlyLiPo.



Quant au Tiercé gagnant (7-1-2), il n'a été proposé par personne. Dans le désordre, c'est Claudy

Poncin qui est tombé le plus près (2-7-1). Il remporte le second lot

offert par OnlyLiPo. Félicitations aux gagnants!

La participation au concours de ce trimestre sera clôturée le 1 novembre 2013.



L'aile de combat nouvelle génération!

Plus grande: avec une envergure de 147 cm

Plus solide: avec divers longerons en fibre et renforts en nylon

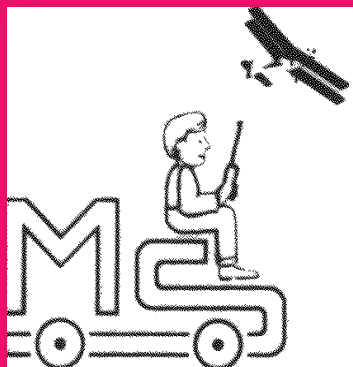
Plus performante: l'aile a un grand allongement pour plus de finesse, elle peut aussi se passer de dérives, et est recouverte d'un film plastique en 1 seule pièce, fini les recouvrements en escalier!

Plus pratique: plus d'envergure donc, profil plus épais, ce qui permet l'installation d'une plus grande variété de matériel!

Contenu du Kit: un set d'ailes et ailerons découpés en EPP, longerons et renforts, tringles de commande, guignols, support moteur, recouvrement.



Avionic modélisme, 127 Rue des Garennes, 1170 Bruxelles 02/6730413 avionic@skynet.be
WWW.AVIONIC.TV



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 >



Photos trop petites ?

Voyez-les à l'écran sur le site du concours !

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: Éric Dosogne



1

Photo: Laurent Verscheure



2

Photo: Jan Lemaître

Les gagnants de juin 2013:

La meilleure photo venait de **Laurent Verscheure (OO-AV1050)**.

Le Tiercé gagnant dans l'ordre (7-1-2) n'a été proposé par personne. C'est **Claudy Poncin (OO-AP654)** qui a proposé le plus approchant (2-7-1). Il remporte donc le concours. 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

Précis, multifonctionnel et fiable.

- 18 voies proportionnelles
- Technique X-plus pour des voies supplémentaires
- Logiciel "séquenceur servo" inclus
- Logiciel "Airware" : Programmes Acro, Helico et Planeurs

Visitez HorizonHobby.de pour plus d'infos
ou visitez votre revendeur Spektrum pour
expérimenter la DX18 en "life"

Pro. Class.

La nouvelle Spektrum DX18



SPEKTRUM
Innovative Spread Spectrum Technology

HORIZON
H O B B Y

MARCHANDS
horizonhobby.de/haendler

VIDÉOS

youtube.com/horizonhobbyde

NOUVELLES

facebook.com/horionhobbyde

SERIOUS FUN.