

# AAM Models-info

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

*En bref...*

*Espace Dirigeants*

*Objectif Jeune Pilote 2013*

*Championnat d'Europe de Vol Circulaire*

*Stages aux Aigles de Battice*

*Championnat mondial F3B*

*14<sup>ème</sup> stage Arthur Piroton*

*La soufflerie BOREA*

*From 555 to XXX*

*Le F5J démarre fort*

*40<sup>ème</sup> anniversaire de l'AASH*

*Les femmes aviatrices "grandeur"*

*Stage d'été aux Petites Ailes de la Frontière*

*L'Ibis de Papa S'Jongers*

*Dornier 335, propulsion hybride*

*Championnat mondial lancé main*

*Concours Tiercé-Photos*

Trimestriel d'information  
Octobre, novembre, décembre 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



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

*Décembre 2013 - n° 124*

## 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](http://www.newcag.be)

[www.onlylipo.com](http://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.



Zw  
Brushless Controls



Importateur exclusif  
X-mania  
Du 60C à prix incroyable



Déjà une  
2200 mAh  
3S pour  
17.99€

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

[WWW.ONLYLIPO.COM](http://WWW.ONLYLIPO.COM)



# AAModels-info

Décembre 2013 - n° 124

Éditeur responsable :  
Association d'Aéromodélisme ASBL,  
(en abrégé AAM), rue Montoyer 1 bte 1 à 1000  
Bruxelles - n° entreprise 0417988935

Paraît en mars, juin, septembre et décembre

Rédaction :  
Robert Herzog, Elewijtsesteenweg 190, 1980  
Eppegem - Email : herzog@aamodels.be

AAModels-info est le bulletin trimestriel  
d'information des membres de l'Association  
d'Aéromodélisme, ASBL.

Distribution :  
AAModels-info est envoyé gratuitement à tous  
les membres de l'AAM en règle de cotisation  
pour l'année en cours. Une version électronique  
(format pdf) est disponible sur le site web de  
l'association [www.aamodels.be](http://www.aamodels.be).

Publicités :  
La coordination des publicités est assurée par  
Paulette Halleux ([phalleux@aamodels.be](mailto: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<sup>er</sup>  
février, le 1<sup>er</sup> mai, le 1<sup>er</sup> août et le 1<sup>er</sup> 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](mailto: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](mailto: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 :

*Le vol en montagne est parmi les sujets les  
plus photogéniques de l'aéromodélisme. Ici  
une photo prise à Visperterminen dans le  
Valais (2,700 mètres). Gilles Caudron lance le  
Cularis de son père Richard Caudron.*



**Nos meilleurs  
voeux pour 2014 !**

## Au sommaire...

Le mot de la présidente	4
Espace dirigeants	5-9
Champions de Belgique 2013	10
Statistiques AAM 2013	11
Objectif Jeune Pilote 2013	12-13
En bref...	14-15
40 <sup>ème</sup> anniversaire de l'AASH	16-17
Stages aux Aigles de Battice	18
Motorisation hybride du Dornier 335	20-23
Championnat d'Europe Vol Circulaire	24-28
Le F5J démarre fort en Belgique	30-31
L'Ibis de Papa S'Jongers	32
Aeromusicals aux World Games	33
La soufflerie BOREA	34-35
Championnat mondial lancé main	36-40
Les femmes aviatrices «grandeur»	42-45
Stage aux Petites Ailes de la Frontière	46-47
14 <sup>ème</sup> stage Arthur Piroton	48-50
Exposition à Wavre	51
Championnat mondial F3B	54-60
Baptême de l'Air pour le 500 <sup>ème</sup> brevet	61
From 555 to XXX	62-64
Concours Tiercé-Photos	66-67

Visitez notre site web [www.aamodels.be](http://www.aamodels.be)



Nous voici arrivés fin 2013. Année contrastée s'il en est. Tout d'abord au niveau météorologique : un printemps long, froid et pluvieux, un bel été et une belle arrière-saison.

Ces conditions n'ont pas été sans incidence sur notre activité mais ont permis aussi de révéler sa pluralité.

La construction aéromodéliste s'est très bien comportée. Plusieurs reportages en ont fait état dans cette revue : le Catalina, le De Havilland DH-2, Le Torpedo II, le Lanzo record Breaker, le Piper Cup, le Tiger Moth, le Dornier 335 ... sans oublier la soufflerie BOREA de Bruno.

Les compétitions nationales ont eu plus de difficultés. Plusieurs concours ont dû être reportés en

fin de saison et dans certaines catégories, le championnat a dû être complété avec des concours internationaux.

Au niveau sportif, il convient de mentionner tout particulièrement les première et deuxième places obtenues par Philippe Avonds et Wim Reynders aux Jet World Masters. Nos pilotes ont participé et défendu nos couleurs lors des championnats du Monde et d'Europe de planeur lancé-main (F3K), de planeur

## La parole à notre présidente...

trois épreuves (F3B), de planeur de durée (F3J), de vol circulaire (F2) et d'hélicoptère (F3C). Vous trouverez des comptes rendus de plusieurs de ces championnats dans ce numéro. Il faut remarquer la belle prestation du junior de l'équipe F3J et celle de l'équipe F3B. Un élément non dépourvu d'intérêt : le contrôle anti-dopage survenu lors du championnat de planeurs lancé-main, probablement la catégorie la plus physique.

Autre phénomène intéressant : la

percée des moteurs électriques en vol circulaire acrobatique, ce qui a comme gros avantage une amélioration décisive de la stabilité du réglage, tout en réduisant encore le niveau sonore de ces appareils.

Au niveau réglementaire, nous n'avons pas chômé non plus avec la parution de la nouvelle circulaire GDF01 de la DGTA et le cadre éolien wallon.

Au niveau administratif, notre examinateur principal brevet et responsable des mesures de bruit met au point avec quelques collègues un système informatique d'enregistrement des mesures et des qualifications. Enfin je m'en voudrais de terminer cet édit sans mentionner une fois de plus le dévouement de nos clubs dans l'organisation d'activités de promotion de notre hobby en particulier auprès des jeunes

Je vous souhaite à tous et toutes de bonnes fêtes de fin d'année et un excellent début 2014....en espérant vous rencontrer nombreux à l'assemblée générale de notre association le dimanche 26 janvier.

Paulette

**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](http://www.rickal.com)



## Commissaires sportifs de l'Aéro-Club Royal de Belgique

Des examens de commissaires sportifs seront organisés le dimanche 12 janvier au cours de l'assemblée générale des clubs à Hofstade. Si vous désirez y participer, veuillez-vous faire connaître auprès de Jean-Pierre Awouters : jp.awouters@belgacom.net

### Qu'est-ce que cela implique ?

Les commissaires sportifs de l'Aéro-Club Royal de Belgique remplissent les fonctions prévues dans le code sportif de la FAI, sous la dénomination de « official observers ». Voir la section générale du code sportif FAI, article 4.2 et les sections propres à chaque discipline sportive.

*L'observateur officiel doit bien connaître le code FAI et avoir l'intégrité, le savoir-faire et la compétence nécessaires pour contrôler et certifier les vols sans favoritisme*

Les commissaires sportifs de l'ACRB doivent avoir réussi un examen portant sur le code sportif section générale et sur la section concernant la discipline pour laquelle ils exerceront leurs compétences. Ils n'auront compétence que pour la(les) discipline(s) faisant l'objet de l'examen.

### Conditions d'admission à l'examen

1. Etre membre de l'Aéro-Club à titre personnel ou via une fédération.
2. Etre âgé de plus de 21 ans.
3. Avoir été membre, pendant au moins 5 ans, de la fédération pour laquelle ils officieront.
4. N'avoir encouru de la part de la Commission sportive aucune sanction, suspension ou disqualification au cours de leur carrière sportive.
5. Etre présenté par la fédéra-

tion fédérale, communautaire ou régionale représentant la discipline concernée.

### Examen

L'examen se compose d'une série de questions à choix multiple portant sur la section générale et la section spéciale des codes.

Nombre de questions : 20 par section.

Minimum requis pour la réussite : 75 % des points pour la section générale et 75 % des points pour la section spéciale.

Les codes étant rédigés uniquement en langue anglaise, c'est dans cette langue (donc en anglais) que seront présentées les questions d'examen. Ces questions seront toutefois rédigées dans un anglais élémentaire accessible au plus grand nombre et se rapprochant le plus possible du texte des codes.

L'examen peut se passer sur rendez-vous au secrétariat de l'Aéro-Club Royal de Belgique ou à l'occasion des sessions spécialement organisées.

La commission sportive peut donner son aval à l'organisation d'examens dans n'importe quel endroit de la Belgique, en désignant le responsable de l'organisation et de la surveillance. La correction de l'examen aura lieu soit sur place, soit au secrétariat de l'ACRB.

Une caution devra être versée par tout candidat à l'examen de Commissaire Sportif; cette caution lui sera remboursée lorsqu'il présentera l'examen.

### Nomination

Les candidats ayant réussi l'examen sont nommés commissaires sportifs de l'Aéro-Club Royal de Belgique et reçoivent un numéro matricule de 5 chiffres dont les deux premiers sont le millésime de l'année en cours (ex. 98001).

Les réussites sont entérinées lors de la réunion suivante de la com-

mission sportive. Les nouveaux commissaires peuvent néanmoins commencer à exercer leurs fonctions immédiatement après la réussite de l'examen.

### Généralités

Les commissaires sportifs sont en principe nommés à vie. Néanmoins la commission sportive se réserve le droit :

- ° de vérifier la connaissance des dispositions actuelles des codes sportifs;

- ° d'imposer un nouvel examen aux commissaires qui feraient preuve de méconnaissance des codes dans l'exercice de leurs fonctions.

Le code sportif (4.2.2) prévoit que les commissaires doivent rester indépendants et ne peuvent être soupçonnés de conflit d'intérêt. Les commissaires s'abstiendront donc, sauf cas de force majeure, de contrôler les performances effectuées par un membre de leur famille ou une relation professionnelle.

La liste des commissaires sportifs avec leur numéro matricule est conservée au secrétariat de l'Aéro-Club Royal de Belgique.

### Cotisations AAM 2014

*L'AAM vous informe que les cotisations 2014 resteront inchangées sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale du 26 janvier 2014 :*

- Senior 25 €
- Junior 12.5 €
- Sympathisant 10 €
- Indépendant 50 €

## La nouvelle circulaire GDF01 édition 5

- Que dit-elle ?

- Qu'y a-t-il de changé ?

### Introduction

Le Conseil d'administration de l'AAM a organisé le 5 octobre dernier une réunion d'information à l'intention des dirigeants de clubs afin de leur expliquer les modifications par rapport à l'édition précédente et leurs implications sur la pratique courante de notre hobby. 25 personnes représentant 14 clubs étaient présentes.

La présentation et les grandes lignes du débat qui a suivi sont sur notre site à la rubrique réglementation>espace aérien>réunion d'information sur la circulaire gdf01-edition 5 - 2013

### 1. Champ d'application

#### Nouveau

Modèles RC de 1 à 150kg

- Exclusion des jouets et des Park flyers de masse < 1 kg. >>>Opportunité pour les clubs au niveau communal et local
- Disparition des catégories
- Pas de vol commercial ou professionnel
- À des fins sportives et récréatives (pas de changement)
- Qui volent en vue directe de l'opérateur

### 2. Nouvelles définitions

#### Vol de pente

Vol le long du flanc d'une colline, pendant lequel on utilise pour prendre de la hauteur l'air ascendant le long de la colline

#### Vol en immersion (First Person View-FPV)

Le 'vol en immersion' est le vol pendant lequel le pilote regarde sur un écran en temps réel les images filmées par une caméra placée dans l'aéromodèle.

#### Spectacle aérien d'aéromodélisme

Spectacle aérien d'aéromodélisme

Un spectacle aérien d'aéromodélisme est une activité accessible au grand public comprenant des vols d'aéromodèles et en particulier de l'acrobatie aérienne, pendant un ou plusieurs jours, dans le but de réaliser un spectacle de démonstration ou de divertissement public pendant un ou plusieurs jours, dans le

#### Acrobatie aérienne

Acrobatie aérienne est une manœuvre effectuée intentionnellement par un aéronef comportant un changement brusque d'assiette de vol, une position anormale ou une variation anormale de la vitesse.

### 3. Demande d'autorisation d'exploitation d'un terrain d'aéromodélisme

#### Nouveau

- Le demandeur peut être une personne physique
- Autorisation en accord avec les réglementations régionales

Pour le reste, pas de changement majeur

### 4. Autorisation d'exploitation d'un terrain d'aéromodélisme

Délivrance, contrôle, transfert, prolongation, modifications, suspension, retrait...

Pas de changement

### 5. Prescriptions applicables aux aéromodèles

#### Identification

Pas de Changement

#### Exigences techniques- niveau sonore

Maximum pour tous les modèles (thermiques ou électriques) 86 dBA à 7 m, équivalent à la norme FAI 94 dBA à 3 m

La législation régionale fait foi

Mesure, appareillage de mesure, méthode de mesure, calibrage annuel des sonomètres, fiche de bruit : Même exigences qu'en région wallonne

Nouveau : les aéromodèles élec-

triques doivent être mesurés et être accompagnés d'une fiche de bruit

#### Exigences techniques- Mesures de sécurité.

**Nouveau :** L'opérateur d'un aéromodèle doit disposer d'une expérience suffisante pour piloter cet aéromodèle en toute sécurité. Comment il acquiert cette expérience, qui la contrôle? La circulaire n'en dit rien. Il revient donc aux responsables de clubs de s'assurer que les gens qui volent sur leurs terrains sont capables de piloter leurs modèles en toute sécurité. **Un groupe de travail avec les membres a été mis sur pied afin de définir ensemble comment mettre en œuvre cette disposition.**

Aéromodèle ancienne catégorie 2 doit être équipé d'un système qui permet à l'aéromodèle d'atterrir en toute sécurité en cas de problème

Anciennement qui met les moteurs au ralenti ou qui coupe le moteur

Le nouveau texte est une aberration. Il ne peut être mis en œuvre

### 6. Prescriptions applicables aux terrains d'aéromodélisme

g) La piste de décollage et d'atterrissage doit être située à une distance de plus de 40 m de tout parking ou construction

N'apparaît plus h) : Sauf si protégé par un filet d'une hauteur de 2 m

Nous supposons qu'il s'agit d'un oubli

### 8. Prescriptions applicables aux vols d'aéromodèles

#### Nouveau :

- Rappel des règles de l'air :
  - **voir et éviter**
- Pas de largage d'objet sans autorisation écrite (L'AAM propose de faire une demande écrite de tous les largages d'œufs qui seront inscrits au calendrier régional lors de l'assemblée sportive du 26 janvier)

- Distance par rapport aux obstacles:
  - Au moins 200 m (nous avons demandé 100 m)
  - Dérogation possible (< 200 m) si le terrain existe déjà et si le promoteur de l'obstacle confirme par écrit qu'il n'a pas d'objection

## **9. Prescriptions applicables à l'exploitation d'un terrain d'aéromodélisme**

Les montants de l'assurance RC ne doivent plus être indexés.

## **10. Examens de passage de brevets**

**Nouveau :** Altitude de 200 m après demande écrite. L'AAM recommande d'introduire la demande écrite 1 mois avant l'évènement et d'annoncer l'évènement sur le site de l'association

## **11. Spectacle aérien d'aéromodélisme**

Mêmes prescriptions que pour ce que l'on appelait anciennement « meeting »

Autorisation de la DGTA requise mais il n'y a plus de prescriptions spécifiques pour les anciennes catégories 2 et 3

## **12. Dérogations**

**Nouveau :** Le directeur général peut, sur base d'une demande dûment motivée et documentée, accorder des dérogations aux dispositions de cette circulaire avec d'éventuelles limitations opérationnelles associées

>>possibilité « d'aéromodelling boxes »: par ex. hauteur de plus de 200 m au-dessus du sol jusqu'à la base de la TMA, distance au terrain >400 m, vols de nuit, etc.

## **Conclusions qui ont été transmises à la DGTA :**

L'AAM déplore tout particulièrement:

- la disparition des catégories de modèles (CAT2 et 3) qui per-

mettaient d'imposer aux modèles les plus gros des règles pour en améliorer la sécurité

- l'absence d'implication des fédérations reconnues dans l'encadrement de la sécurité, notamment au travers des brevets
- l'inadéquation totale de l'imposition pour les modèles de plus de 12 kg d'un dispositif qui garantirait l'atterrissage en toute sécurité
- le maintien de la distance de 200 m par rapport aux obstacles, même si la possibilité d'y déroger est appréciée

## ***Le 4 novembre, la DGTA nous répondait que :***

- Il revient au club au travers de son règlement de vol d'imposer les règles nécessaires pour que les vols s'effectuent en toute sécurité
- Les dispositifs de sécurité imposés aux modèles de plus de 12kg sont ceux qui étaient mentionnés auparavant par les demandeurs dans le formulaire de déclaration cat 2
- La distance par rapport aux obstacles reste de minimum 200m sauf dérogation soumise à conditions.

Paulette Halleux

## ***Projet de cartographie de l'éolien en Wallonie***

Au mois d'octobre dernier, la Région Wallonne a soumis à enquête publique son projet d'implantation de nouvelles éoliennes.

L'AAM en a directement informé les dirigeants des clubs affiliés afin qu'ils puissent transmettre leurs remarques à leur administration communale et à la Région Wallonne avant le 30 octobre 2013. Sous le lien : [spw.wallonie.be/dgo4/eolien/](http://spw.wallonie.be/dgo4/eolien/), les clubs pouvaient visualiser si des projets d'éoliennes étaient prévus près de leur terrain. L'AAM a également rédigé une lettre de soutien à ses clubs repre-

nant les prescriptions applicables aux terrains d'aéromodélisme et aux vols d'aéromodèles par rapport aux obstacles dont les éoliennes.

Elle a également adressé directement une lettre à la Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie en rappelant que nous sommes reconnus :

- Par la Direction Générale du Transport Aérien (DGTA) et sommes soumis ainsi à la circulaire GDF01, édition 5

- Par la Région Wallonne et notamment par l'Arrêté du Gouvernement wallon du 3 avril 2003 déterminant les conditions intégrales des activités de modélisme à moteur thermique.

Dans sa lettre, l'AAM reprend les arguments suivants :

Sur la cartographie, il n'est nullement fait mention **des terrains d'aéromodélisme**, reconnus notamment par la Direction Générale du Transport Aérien, et qui rentreraient en conflit avec l'implantation d'éoliennes. Ces terrains sont tous mentionnés dans l'« Aeronautical Information Publication ».

La DGTA dans sa circulaire GDF 01, édition 5, établit des prescriptions applicables aux terrains d'aéromodélisme et aux vols d'aéromodèles par rapport aux obstacles parmi lesquels les éoliennes:

- Les aéromodèles ne peuvent pas voler à moins de 200 m d'un obstacle (art 8.2i)
- La zone de vol d'un aéromodèle est constituée d'un cylindre de 120 m de hauteur et de rayon maximal de 400 m à partir du point de référence du terrain (art7a)

Il s'en suit que des éoliennes doivent donc se situer à plus de 600 m du point de référence de tout terrain d'aéromodélisme.

Ces conditions de distances minimales constituent selon nous une **contrainte d'exclusion intégrale pour incompatibilité technique**.

**En conséquence, l'AAM a demandé :**

- Que le **dossier méthodologique et la carte positive soient revus** en tenant compte de ces remarques
- Que la **liste des contraintes d'exclusion intégrale reprenne dans la rubrique «Aéronautique» les terrains d'aéromodélisme reconnus par la DGTA**. La raison étant que la présence de ces terrains constitue une **incompatibilité technique d'affectation**
- Que les **zones d'exclusion, comme les terrains d'aéromodélisme, soient calculées sur base de la circulaire GDF01 ed5**, avec une distance minimale de 600 m de la première éolienne.

Nous continuerons à suivre ce dossier avec attention. Nous aimerions que les clubs nous tiennent au courant de leurs démarches et des réponses apportées à leur dossier. Si par la suite, il apparaît qu'un permis est introduit pour construire des éoliennes sur ou près de votre terrain, n'hésitez pas à participer à l'enquête publique, si elle a lieu, et surtout d'entrer en contact avec le promoteur pour négocier avec lui une modification de l'implantation d'une ou plusieurs éoliennes ou l'obtention d'un nouveau terrain.  
Paulette Halleux

### **Informatisation du registre «bruit»**

Les relevés de bruit émis par les modèles à moteur thermique sont de la responsabilité des personnes en charge de ces mesures dans nos clubs. Jusqu'ici, nous demandions de recevoir chaque fin d'année les fichiers Excel où les responsables des mesures rapportent leurs données. Dorénavant, la procédure sera simplifiée et rendue beaucoup plus efficace.

Tout responsable des relevés de bruit peut avoir dès à présent accès à une page informatisée où il lui est possible

- soit d'entrer directement les mesures qui viennent d'être effectuées
- soit de télécharger sur le serveur un fichier Excel où ont été accumulées ces mesures; dans ce cas, l'utilisation du fichier modèle mis à disposition sur le site de l'AAM sera évidemment indispensable.

De la sorte, l'AAM pourra générer à tout moment un relevé exhaustif des mesures de l'année. Comme tous nos clubs sont désormais tenus de contrôler tous les modèles qui évoluent sur leur terrain, y compris ceux à propulsion électrique, cette simplification administrative va faciliter la vie de tout le monde et notamment du responsable de la création du registre annuel.

### **Informatisation des brevets élémentaires**

Le brevet élémentaire de l'AAM tend à se généraliser. Aussi la gestion des données correspondantes avait besoin d'un coup de pouce pour en améliorer l'efficacité, tout en simplifiant les procédures et en mettant les examinateurs en position d'introduire eux-mêmes les informations demandées dans la base de données correspondante. Désormais, tout dirigeant de club peut demander à notre examinateur principal Roger Lebrun de conférer à ses examinateurs de club le droit d'accéder au système de gestion.

### **Les assemblées générales de cet hiver AAM**

L'assemblée générale de l'AAM aura lieu à Namur le 26 janvier prochain en la salle «Le Grenier» de l'Arsenal, rue Bruno n°11. Le matin, assemblée sportive et établissement du calendrier régional (portes ouvertes, démonstrations, spectacles aériens, etc.). L'après-midi, assemblée statutaire.

En fin de matinée, présentation par Bruno Scordo de la soufflerie BOREA qu'il a réalisée. Aspects théoriques et pédagogiques de l'initiation à l'aérodynamique. Pendant la pause de midi, réétalonnage des sonomètres. En cours de journée, possibilité de passer sur ordinateur l'examen théorique du brevet élémentaire.

### **LBA**

L'assemblée générale sportive des délégués de clubs de la Ligue Belge d'Aéromodélisme aura lieu le 12 janvier 2014, dès 10h, à Hofstade (Zemst) dans la salle «Ontmoetingcentrum» située Zemstsesteenweg n°15 à 1981 Hofstade. On y célébrera les médaillés des championnats de Belgique 2013 ainsi que les performances les plus remarquables de cette année. L'après-midi est consacrée à la finalisation des calendriers de compétitions, la confirmation des responsables des multiples sections sportives et l'éventuelle mise au point des règlements.

L'assemblée statutaire de la LBA est prévue pour le 16 février à 14h au Centre Sportif de l'ADEPS, chaussée de Wavre à Audergem.

### **Accidents corporels au démarrage**

Cette année, nos membres ont connu plusieurs accidents corporels occasionnés par un comportement peu soigneux au démarrage de leurs moteurs. Les conséquences sont des coupures graves ou des fractures aux mains, aux bras ou aux jambes. D'autres fois, les dégâts se limitent à de la tôle froissée comme lorsque l'avion, moteur en marche, fonce plein pot sur la voiture située à proximité. Il est pourtant simple d'éviter ces incidents en ayant systématiquement recours à une des deux solutions suivantes:

- soit on ne commence à travailler au démarrage d'un moteur qu'après qu'un copain ait immobilisé fermement le modèle; l'avantage important de cette approche est que l'on est deux pour vérifier que tout se passe bien...
- soit on immobilise le modèle en

le reliant par un sangle ou une courroie à un élément fixe au sol, par exemple un poteau, un piquet de clôture, une table attachée au sol ou un solide piquet que l'on plante dans le sol à cette fin. Si l'on a recours à une telle approche et que l'on est seul au terrain, il n'est pas inutile de se placer toujours avec le point fixe dirigé dans la

direction d'où vient le vent. Et n'oublions pas qu'il est toujours dangereux d'approcher sa main d'une hélice en rotation...

### Accidents de LiPo

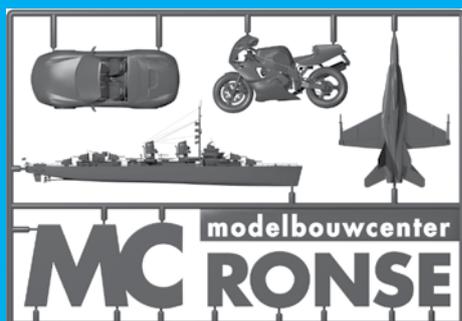
La propulsion électrique continue sa progression dans toutes les branches de l'aéromodélisme, puisqu'aux récents championnats du Monde de vol circulaire, le champion en catégorie acrobaties F2B et pas moins de quatre autres «électriciens» se sont classés aux cinq premières places. Le succès de cette progression est incontestablement dû en partie aux excellentes performances des batteries «lithium-polymère». Mais il y a malheureuse-

ment un côté sombre à cette technologie : ces batteries peuvent se révéler de puissants déclencheurs d'incendies...!

On a pu lire dans ces colonnes, il y a déjà quelque temps, les recommandations de Laurent Schmitz pour éviter les incidents, surtout lors de la charge. Notre ami Michel Delrue vient d'être la malheureuse victime d'un tel incident, qui aurait pu tourner encore beaucoup plus mal. Lors de la charge de la LiPo de son Dornier 335, il avait simplement déposé la batterie en dessous de son fuselage, et quitté la pièce, confiant dans le contrôle de la charge par son chargeur. Mais peu de minutes plus tard, son épouse l'a alerté à propos d'une odeur de brûlé remontant de l'atelier. Malheur ! La batterie LiPo avait explosé et mis le feu à sa magnifique réalisation qui fait l'objet de la publication dans ce numéro! Serait-ce le premier article «post mortem» dans AAModels-info ?



## 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@mronse.be

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

**WWW.MCRONSE.BE**



# Championnats de Belgique 2013

Catégorie	OR	ARGENT	BRONZE
F2B - Acro	Luc Dessaucy	David Liber	Salvatore Barile
F3A Internat.	Bert Delaere	Gérard Werion	Christian Hans
F3A Inter. Jun.	Malacioglu Viken		
F3B	Steeve Hansoulle	Denis Duchesne	Alex Barbier
F3C FAI	Dennis Franckx	Guy Vanderschelden	Jos Kenens
F3C Newcomer	David Baudet		
F3J	Tom Mertens	David Claeys	Chris Gyssens
F3J Junior	Thomas Mertens		
F3K	Kristof Verschoren	Sacha Monnom	Steven De Weerd
F3K Junior	Axel Hansoulle		
F3M Internat.	Brice Jacquemin	Timen Deprince	Wannes Francken
F3M National	Christophe Dierckx	David Verboven	
F3Q	Bruno Steelandt	Etienne Belluz	Eric Remy
F3R A class	Patrick Verjans	Kevin Daniels	Bram Lentjes
F4C	Wim Reynders	Eric Smeets	Augustin Goddet
F5B FAI	Hugues Lefebvre	Luc Van Tricht	Willy Verschoren
F5D	Nick Vaes	Joël Leemans	Luc Van Tricht
F5D Limited	Nick Vaes	Ivo Vaes	Willy Verschoren
F5J	Cédric Beeckmans	Paul Van De Water	Rudy Liekens
555	Dimitri Michot	José Duarte	Michel Dropsy

*Pour les catégories suivantes, le nombre de participants est resté inférieur au minimum requis par la LBA (cinq participants minimum sur l'année - participation à 3 concours minimum) pour l'attribution de médailles.*

Catégorie	Premier	Deuxième	Troisième
F3A National	Michel Debusschere	Pierre Daxhelet	
F3A Sportman	Vincent Bailly	Romain Delruelle	Mathieu Bonneau
F3R B class	Winibald Croux	Henri Horion	
F5B - 2 cel.	Jean-Luc Dufour	Wim Hanssens	Woljciek Antoniewicz

	Nom du club	Totaux 2012	Sympatisants	Juniors	Seniors	Totaux 2013	Différence
	<b>Bruxelles Capitale</b>						
1	Cercle aéromodéliste Les Aiglons	12		1	15	16	4
2	The Mosquitos	19			19	19	0
	Indépendants	0			0	0	0
		<b>31</b>		<b>1</b>	<b>34</b>	<b>35</b>	<b>+4</b>
	<b>Brabant wallon</b>						
3	Aéro-club Ixellois	61		8	59	67	6
4	Aéro-club Wavre	66		15	63	78	12
5	Belcoptère	46			34	34	-12
6	Club Capitaine Aviateur Luc Mommer	131		17	117	134	3
7	FF 2000	44		3	31	34	-10
8	Jeune Aéro-club	48	1	4	43	48	0
9	Les Jardins du Modélisme	107		10	92	102	-5
10	Model Club Leuzois - Nivelles	22		0	17	17	-5
11	Modèle Club Terre Franche	35		5	33	38	3
12	R. C. Air Club "Les Alouettes"	24		3	18	21	-3
	Indépendants	3			3	3	0
		<b>587</b>	<b>1</b>	<b>65</b>	<b>510</b>	<b>576</b>	<b>-11</b>
	<b>Namur</b>						
13	Aéro Model Club des 7 Sergents	0	1	1	3	5	5
14	Aéro Mod. Club Exocet Rognée	30		1	13	14	-16
15	Aéro-club Les Faucons	33		9	29	38	5
16	Exocet Club Hemptinne	40		3	29	32	-8
17	Group Captain Hubbard	21		2	28	30	9
18	Haversin Air Sports	8		1	11	12	4
19	Les Accros du Servo	60		5	57	62	2
20	Model Club Andennais	44	1	3	31	35	-9
21	Model Club de la Meuse (Franière)	81		3	86	89	8
	Indépendants	1			1	1	0
		<b>318</b>	<b>1</b>	<b>28</b>	<b>288</b>	<b>318</b>	<b>0</b>
	<b>Liège</b>						
22	Aero und Modellclub "Feuervogel"	20		4	15	19	-1
23	Avia Club Eupen	35		3	28	31	-4
24	Blériot Club Verlainne	22		5	23	28	6
25	Centre Aéromodéliste de Pepinster	15		3	11	14	-1
26	Club d'Aéromodélisme Les Busards	32	1	5	32	38	6
27	Club de Modélisme Les Vanneaux	13	5		11	16	3
28	Country Flyer (Sankt Vith)	26		3	18	21	-5
29	Model Club Basse-Bodeux (La Chouette)	49	6	2	51	59	10
30	Les Aigles-Battice	124		39	92	131	7
31	Les Faucheurs de Marguerites	41	7	13	24	44	3
32	M.F.C. Milan 90 E.V	16		4	12	14	2
33	Piper Club	58		4	50	54	-4
34	Royale Herstal Petite Aviation	96	7	3	65	75	-21
35	Royale Petite Aviation Liégoise	158	45	47	72	164	6
36	Spirit of St Louis	34		3	32	35	1
37	Vol de Pente des Trois Frontières	40		1	37	38	-2
	Indépendants	0			0	0	0
		<b>779</b>	<b>71</b>	<b>137</b>	<b>577</b>	<b>785</b>	<b>+6</b>
	<b>Luxembourg</b>						
38	Aéro Model Club Les Libellules	18		1	14	15	-3
39	Altitude 480	24		3	21	24	0
40	Club Aéromod. de Tintigny	26		3	22	25	-1
41	Club Aéromod. de Villers-la-Loue	22			13	13	-9
42	Hirondelles Model Club	38		4	39	43	5
43	Model Air Club Athus Messancy	54		5	54	59	5
44	Model Air Club des Ardennes	15			16	16	1
45	Model Club Famenne	34		4	25	29	-5
	Indépendants	2			2	2	0
		<b>238</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>210</b>	<b>230</b>	<b>-8</b>
	<b>Hainaut</b>						
46	A.S.A. Bauffe	65		7	70	77	12
47	Aero Model Club Enghien	46	7	5	48	60	14
48	Aéro Model Club Eole Mouscron	107		7	105	112	5
49	Aéro Modélisme Comines Air	62	2	6	51	59	-3
50	Aéro-club José Blairon	28		5	21	26	-2
51	Air D'United	14			12	12	-2
52	Airfield 34	34	2	2	24	28	-6
53	Albatros Club Gerpennes	66		1	54	55	-11
54	Assoc. d'Aéromod. du Sud Hainaut	35		4	32	36	1
55	Club Aéromodéliste Estinois	41		5	39	44	3
56	Club d'Aéromod. "Les Cigognes"	26		2	22	24	-2
57	Equipe Acro Beloeil	73		3	53	56	-17
58	Inter Clubs Indoor de Mons asbl	3			3	3	0
59	Model Club du Chaufour	58		5	59	64	6
60	Model Club Havay	44		3	32	35	-9
61	Petites Ailes de la Frontière	55		16	29	45	-10
62	Plein Ciel - Jurbize Aerobatic Club	2		1	1	2	0
	Indépendants	2		0	0	0	-2
		<b>761</b>	<b>11</b>	<b>72</b>	<b>655</b>	<b>738</b>	<b>-23</b>
	<b>Totaux</b>	<b>2714</b>	<b>85</b>	<b>323</b>	<b>2274</b>	<b>2682</b>	<b>-32</b>

# Objectif Jeune Pilote 2013



## Cet été, je serai... Pilote d'avion

**82** jeunes ont appris à piloter grâce aux moniteurs de 19 clubs au cours de l'année écoulée. Le nombre exact de jeunes lâchés «solo» ne nous est pas connu avec précision, car plusieurs clubs ont négligé de déclarer leurs stagiaires sur le site. Pour couronner l'opération, nous procéderons d'ici l'assemblée générale du 26 janvier prochain à un tirage au sort, parmi les jeunes pilotes solo, des bons pour une heure de formation initiale au pilotage d'un avion de tourisme. Ces stages nous sont offerts par notre sponsor NewCAG de Gosselies.

### OJP, Une opération «rentable»?

Après deux années de fonctionnement, on peut se poser des questions à propos d'Objectif Jeune Pilote... Est-ce bien rentable pour l'AAM et pour ses clubs ? Le travail et les coûts en valent-ils la peine ?

Le but essentiel de l'entreprise avait été bien défini par feu notre président Gérard Proot, lorsqu'il avait imaginé, courant 2011, d'«apporter du sang neuf» à notre association. On avait même baptisé initialement cette opération «Sang Neuf à l'AAM», mais cette appellation, jugée par trop «vampirique», fut rapidement masquée par l'acronyme «109» à usage exclusivement interne. Examinons un peu les tableaux de statistiques des juniors à l'AAM au cours des quelques dernières années :

Année	Junors	Seniors	%
2004	288	2103	12,0
2005	296	2114	12,3
2006	276	2081	11,7
2007	269	2148	11,0
2008	285	2207	11,4
2009	289	2204	11,5
2010	254	2203	10,3
2011	249	2224	10,0
2012	321	2310	12,2
2013	323	2274	12,4

On peut donc voir que Gérard avait bien perçu la récente dégradation du contingent de jeunes parmi nos membres. Repasser au dessus de la barre des 12 % a donc été le résultat le plus tangible de notre action. Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que, contrairement aux membres senior qui restent souvent membres de nos clubs pendant de longues années, les juniors sont en permanence une «espèce en voie de disparition», puisqu'ils passent en catégorie senior dès leurs 18 ans...

Enfin, un élément n'avait pas été tout en fait réalisé au lancement de OJP l'an passé: on s'adresse à une tranche d'âges de 10 à 16 ans. En supposant que l'impact de nos publicités reste en gros pareil, on ne doit pas s'attendre à renouveler complètement le contingent chaque année, puisque les jeunes entre 10 et 16 ans restent pendant sept ans au sein de notre public-cible. Tout au plus peut-on espérer d'une année à l'autre recruter de nouveaux adeptes parmi les plus pe-

tits et en atteindre de nouveaux par une meilleure couverture médiatique.

On aura aussi remarqué, côté organisateurs AAM, que seulement 19 de nos 63 clubs se sont engagés cette année, alors que l'investissement des moniteurs reste limité par rapport aux recrutements. Si tous nos clubs avaient suivi, nous aurions sûrement dépassé les 100 participants en 2013.

Lors de notre prochaine assemblée statutaire, il faudra donc bien réfléchir à l'avenir que l'on veut donner à notre recrutement de jeunes. À voir les succès importants rencontrés par les stages de jeunes en cours d'été (Anthisnes, Battice, Mazée, Wavre,...), on comprend que c'est sans doute en encourageant plus de nos clubs à programmer de tels stages que l'on assurera au mieux le recrutement de nouveaux adeptes. De tels stages couvrent idéalement une semaine entière de prise en charge des enfants par le club. ce qui rencontre une demande de leurs familles. D'après l'expérience acquise, il faut compter sur au maximum 2 stagiaires par moniteur. La participation des jeunes à ces stages peut être payante, ce qui permet, avec l'aide des moyens mis à disposition par l'AAM, d'éponger les dépenses. Et ces stages sont l'occasion pour tous les membres et leur entourage de passer de bons moments au terrain...

RH

# Objectif Jeune Pilote au CLM

L'OBJP 2012 avait vu l'inscription de 4 jeunes au Club Luc Mommer. La cuvée 2013 est légèrement meilleure avec 5 inscrits. Mais les participants de cette année étaient plus assidus aux séances d'écolage que l'an passé, surtout en fin de saison. Yannick, Alexis, Audran, Benoît et finalement Loïc qui nous a rejoints en septembre. Dans la foulée, les papas de Yannick et d'Alexis se sont inscrits dans notre club. Il faut dire que chez nous (comme dans tous les autres clubs), l'ambiance est d'abord à la détente.

Eh bien, je peux vous dire que former 5 jeunes entre 10 et 14 ans n'est pas une sinécure ! Il faut d'abord trouver le temps nécessaire, en général le mercredi après-midi car durant les WE, ce sont plutôt les poilus qui prennent possession de l'espace aérien ; et s'intégrer parmi ceux-ci est fort stressant pour les apprentis, même en double commande. De plus, certains n'ayant jamais joué sur simulateur découvrent le hobby et je peux vous dire qu'ils ont bien accroché.

Le modèle Alpha 139 reçu l'année dernière de l'AAM a réalisé plus de cent vols pour permettre aux nouveaux d'acquérir les rudiments techniques en vol de base. Certains n'ont pas hésité à demander à leurs parents de pouvoir voler avec leur propre modèle. En effet, l'Alpha 139, en double commande,

est réglé de façon à ce que tout un chacun puisse piloter et il est difficile au moniteur de régler le modèle de façon à ce qu'il soit adapté à chacun des élèves.

Donc, rapidement nos « nouveaux » sont venus, qui avec un Easy-Star, qui avec un Taxi III, qui avec un Glasair Sportman. Et bien entendu, on oublie la double commande devant cette variété d'émetteurs différents. Le groupe a progressé de façon rapide et le simulateur à domicile, permettant de se familiariser avec l'inversion des commandes lors d'un vol de face, a été pour certains un bon outil pour ne plus confondre gauche et droite (ou haut et bas)! Malgré tout, il y a eu à déplorer quelques incidents ; comme par exemple un crash à l'atterrissage car les piles de l'émetteur étaient vides... et ce, malgré la demande du moniteur avant le vol. Mais réparation sur place : EPO recollé et joints remplis avec du sucre en poudre + EPO ! Si si, je vous jure, cela fonctionne très bien à défaut de bicarbonate de soude.

Sur une après-midi, il est possible de réaliser 3 vols par personne, avec

une pause-café (Lefte possible aussi, mais avec modération) entre chaque séance. Yannick sur Cessna Skylane et Taxi III, Alexis sur Easy-Star et Loïc (qui s'est inscrit en septembre de cette année!) sur Glasair Sportman volent déjà en solo. Audran et Benoît se débrouillent très bien mais venus moins souvent, ils ont aussi progressé moins vite. Allez, encore quelques vols et ce sera le top pour eux également. Certains ont même participé à notre symposium électrique de 1<sup>er</sup> septembre 2013. Bravo. Quelle satisfaction (et soulagement aussi) pour le moniteur de pouvoir s'asseoir et regarder l'évolution complète (décollage ou lancé-main, vol et atterrissage) du modèle du pilote en herbe ! La prochaine étape sera la formation des pilotes au niveau acrobaties... patience, et à l'année prochaine pour une nouvelle saison si cela est prévu au niveau AAM.

Jean-Jacques DEWIT - CLM



Alexis Roukens, pilote confirmé de son Easy-Star

# Objectif Jeune Pilote aux JDM

Aux JDM Nivelles, nous n'avons reçu cette année qu'un seul candidat. Après discussion avec lui et ses parents, le choix s'est porté sur un Fun Cub de chez Multiplex, car il avait fait un premier vol sur un modèle semblable.

Une radio d'occasion en parfait état et compatible avec la mienne pour 20 € et c'est parti !

Le cursus habituel, virages, circuits, atterrissages, d'abord en double commande, puis sous surveillance puis enfin en solo, Adrien s'est très vite senti à l'aise et vole maintenant «comme un grand», il pose cet avion où il le veut, quel que soit le vent.

Très motivé, il lui arrive souvent de venir passer quelques heures au terrain, même sans avion,

pour nous voir voler et discuter avec les autres pilotes.

Et son papa a déjà tâté de la double commande ...

Bref, si la quantité n'y était pas, la qualité de ce candidat nous a largement récompensé

Jean-Baptiste

# En bref...

## Double podium belge aux Jet World Masters

C'est en Suisse, sur l'aérodrome militaire de Meiringen que s'est déroulée fin août la 10<sup>ème</sup> édition des Jet World Masters. Rappelons que cette organisation regroupe tous les deux ans les meilleurs pilotes mondiaux de maquettes propulsées par des réacteurs. L'IJMC, l'organisation internationale qui gère cette branche de l'aéromodélisme depuis que la FAI a dû renoncer à l'intégrer dans ses programmes, distingue deux classes : les moins de 13.5 kg et les moins de 20 kg. C'est en moins de 13.5 kg que nos deux compatriotes Philip Avonds et Wim Reynders se sont illustrés en remportant les deux premières places sur le podium, devant une soixantaine des pilotes provenant de 18 pays couvrant le monde entier.

C'est avec son magnifique Fouga Magister, avec lequel Philip avait déjà remporté ce concours il y a deux ans, qu'il est arrivé à conserver son titre. Et son collègue et ami Wim Reynders présentait aussi un Fouga Magister sortant des mêmes moules, mais dans un décoration typique de nos Forces Armées.

## L'aéromodélisme à la télévision

Grâce aux bons contacts qu'entretient avec la Télévision belge le club de Nivelles "Les Jardins du Modélisme", les évolutions de modèles réduits ont fait l'objet de deux intéressants reportages sur la RTBF, dans l'émission Quel temps !, les 10 et 23 octobre passés. L'une des deux était consacrée à notre "fou du vol lent" Jean-Baptiste Gallez et ses amis. L'autre se centrait sur un intéressant interview de Benoît Dierickx et son Bucker Jungmeister à l'échelle 1/2. De telles initiatives, lorsqu'elles s'accompagnent d'une bonne préparation de ce que



l'on raconte, sont une excellente façon de promouvoir notre passion auprès du grand public. Pour revoir ces séquences, visitez le site de la RTBF et cherchez "Quel

temps !". Les séquences sont conservées sur [www.youtube.com/watch?v=i\\_jPjKUW9uY](http://www.youtube.com/watch?v=i_jPjKUW9uY) et [watch?v=xW7\\_yQAY00M](http://www.youtube.com/watch?v=xW7_yQAY00M)

RH





*L'intérêt de jeunes pour l'aéromodélisme ne se limite pas aux petits avions en mousse. Ici notre pilote liégeois de lancé-main F3K Olivier Leroy est bien entouré par plusieurs gamins fort attirés par ses «planeurs à lancer» de construction personnelle.*



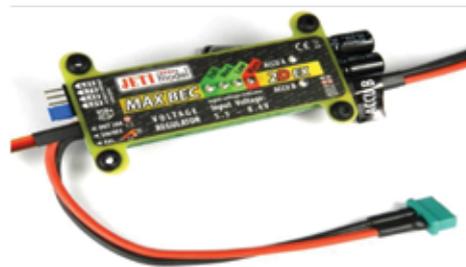
## **Ets. FANIEL**

Téléphone/Fax : 087 22.05.58  
serge.faniel@voo.be

Modélisme – Importation directe Czech Republic

Rapport qualité/prix  
Moteurs électriques et thermiques MVVS  
Electronique JETI – Moteurs électriques MEGA  
REICHARD Modelsport

**electricmotors**  
**MVVS**



# 40<sup>ème</sup> anniversaire de l'AASH



Le 21 juillet, cela vous dit quelque chose ? Merckx a gagné le Tour de France, la Lune, Apollo XI, Armstrong, Aldrin et... j'ai oublié... C'est le jour de la fête nationale. Mais encore. Le 21 juillet 2013, c'est le 20<sup>ème</sup> anniversaire du règne d'Albert II. Mais encore...?

Albert II abdiquait aussi ce jour là, mais encore... Nous avons un nouveau Roi : Philippe I, mais encore... Zut,.... j'aurais dû commencer par vous dire que c'était le 40<sup>ème</sup> anniversaire de l'AASH.

Beaucoup de membres AASH sont là. Des copains sont là également. Et comme d'habitude, l'organisateur a bien fait les choses. Les petits plats sont dans les grands.

11 h, La fête commence. Le Lancaster est là. Freddy a fait le plein... les Ah sont là. Gérard décolle et fait une démonstration de maître.

Une montgolfière devrait arriver. On l'attend.

Apéro de 12 à 13h. Des boîtes de jus d'orange Tropicana ? Mais mon copain Michel me fait remarquer :

« Il y a... de quoi ? Du gin ? Non, c'est du rhum. Ah bon, alors c'est bien. »

Vient l'entrée. Plusieurs choix, non exclusifs : tomates-crevettes, saumon frais, moules froides préparation du chef,... et bien d'autres.

Gérard distribue le vin. Un blanc d'Alsace, une bouteille pour deux ? .. Non non c'est pour la table. Mais il y a aussi du rosé.

On laisse tasser un petit peu.

Gérard en profite pour faire l'appel des anciens comitards. Depuis 1973, il y en a eu quelques-uns. Malheureusement, ils ne sont plus tous là.

La photo est un peu « squive » ... et pourtant je n'avais pas encore bu...!

La montgolfière va arriver, elle aurait déjà dû être là. Que se passe-t-il ?

Le plat de résistance est arrivé : roti de porc, poulet sauce, scam-pi,... et cette fois il y a aussi du rouge.

Une pause avant le dessert. Il est 17h. Le défilé militaire du 21 juillet à Bruxelles est terminé !! Retour au sol en urgence, les avions militaires rentrent à Florennes.

Le défilé AASH peut commencer. C'est une tradition, chaque 21 juillet, le « vieux Hunter » est sorti de sa housse. Comment fait-on encore le plein ?

Le moteur ne tourne qu'une fois par an. Va-t-il encore bien vouloir démarrer cette année. Gérard brasse l'hélice, autant de fois qu'il le faut.



Le chauffe bougie est en place et ... un quart de tour plus tard, le moteur démarre. La démo peut commencer.

Décollage, passage à l'anglaise dans tous les sens, montée verticale, tonneaux, tout y passe. On jugerait entendre le son d'un réacteur.

Non non, c'est seulement le sifflement des roulements. On le perd de vue, il vole beaucoup trop haut, ... non non, il est au ras des pâquerettes

Freddy fait les poubelles, il y a jeté les tickets de la tombola. Tombola gratuite : 2 membres AASH voleront en DA40 du New-CAG.



D'autres sont également venus avec leur modèle. Pol a reconstruit un «Radio Queen». Moteur électrique, envergure 2 m, entoilage des ailes à l'Oracover, le fuselage à la soie, le stabilo au papier. Les charnières sont cousues main. Un vol impeccable rien que pour moi.

Le dessert est arrivé. Léger, excellent. Et la montgolfière est là aussi, super !

19h, La journée se termine, une vraie fête de famille.

Il est temps de repartir. Mais vu qu'il faisait du brouillard ce matin, Michel a allumé les phares pour venir. Il a fallu pousser la Honda pour la faire démarrer.



Allez, à dans dix ans, les anciens seront encore là.

Alors ce sera le ARASH (Association Royale Aéromodéliste du Sud-Hainaut) qui fêtera certainement ses 50 ans et puis, on verra, probablement Philippe 1<sup>er</sup> fêtera-t-il ses 10 ans de règne.

Félicitations à tous les membres de la famille AASH.

Roger





## Cet été aux Aigles de Battice...



De haut en bas:

- les jeunes visiteurs le 5 juillet
- nos visiteurs le 20 août
- brevets juniors le 25 août
- la nouvelle piste en asphalte que plus d'un nous envie !

Ces 5 juillet et 20 août 2013, le club d'aéromodélisme des Aigles de Battice recevait la visite de près de 25 jeunes stagiaires de la ville de Herve. Ces jeunes âgés de 10 à 15 ans, participaient à un stage multisports organisé par la commune et visitaient plusieurs clubs afin de se faire une idée des activités disponibles dans la région.

C'est avec un grand plaisir que nous avons répondu favorablement à la demande de la ville de Herve, et avons donc organisé 2 journées de découvertes de l'aéromodélisme.

Tous les aspects de notre sport hobby leur ont été transmis, comment s'inscrire dans un club, le matériel à acquérir et l'investissement qu'il représente, les diverses disciplines... Autant d'informations complétées par des vols sur simulateur et la prise en main en double commande d'un modèle réduit d'avion. Un des Mentor de notre stage jeunes a encore une fois prouvé son utilité en juillet, 3 jours avant le stage les moniteurs présents ont eu droit en quelque sorte à une petite répétition avec 12 jeunes... Au mois d'août, le moteur du Mentor refusant obstinément de tourner, les jeunes ont eu la chance de s'initier avec le dernier né de la famille Multiplex, j'ai nommé le "Tucan" 2013 ! Pas un avion de début et pourtant certains après quelques temps au simulateur ne s'en sortaient pas trop mal.

En remerciant les moniteurs club qui m'ont permis de concrétiser ces deux journées spéciales, je vous donne d'ores et déjà rendez-vous très bientôt pour de nouveaux reportages sur nos activités.

***Les Aigles de Battice, un club qui bouge !***

Haendle Didier – Administrateur / Directeur Sportif.

# Tombola 2013

Du 10 décembre 2013 au 10 janvier 2014

La Nouvelle Année commence tôt chez eRCMarket !



achetez pour 80 eur gagnez des PRIX  
immédiatement en tirant une enveloppe



**TOUT LE MONDE GAGNE !**

**INSTANTANÉMENT!**

Chaque semaine TROIS KITS helico/quadcopter/avion  
+ Radios, Chargeurs, Moteurs, Lipos ....



**Nous vendons les meilleures marques  
aux meilleurs prix avec le meilleur service !**

**eRCMARKET**  
.com

Kasteelstraat 27. 1560 Hoeilaart . 0486 80 80 80 [www.ercmarket.com](http://www.ercmarket.com)

# Dornier 335 «Pfeil»



... un hybride dans le ciel de M

Mi

**A**oût 2008. Je décide de construire un Dornier 335 et commande chez VTH ([www.vth.de](http://www.vth.de)) un plan de Hermann Rommler à l'échelle 1/7, soit une envergure de 1,97 m.

Je reçois par la poste:

- le plan d'une demi aile en structure et quelques détails pour construction en styro.
- un deuxième plan avec le fuselage à l'échelle 1/3 donnant la distance entre couples.
- un troisième plan avec les nervures d'aile, stab et dérives ainsi que les couples du fuselage
- aucun détail pour le montage des moteurs, réservoirs, radios,

incidences

Après analyse des plans... au boulot ! Je me décide pour une motorisation hybride: un moteur thermique 4T à l'avant et un moteur électrique à l'arrière. J'entame la construction du fuselage, découpe des couples dans du triplex léger.

Montage du chantier

Les couples s'enfilent sur deux longerons verticaux qui font quasi toute la longueur du fuselage, soit plus ou moins 1,8 m. Une partie centrale de 50 mm x 5 et un prolongement avant et arrière de 30 mm x 5. L'ossature réalisée, l'ensemble est coffré avec

du balsa plume 3mm. La prise d'air style mustang est réalisée en mousse PU et prolongée en balsa jusqu'à l'arrière. Ce canal de refroidissement refroidira le contrôleur et le moteur électrique situés à l'arrière. Construction de deux demis stab qui seront montés sur une clef carbone 10 mm et fibre de 6 mm. Construction des deux dérives en structures. Marouflage du fuselage en fibre 25 gr et époxy.

Mon ami Yvan Lagneau me propose la découpe de l'aile en styro avec sa machine !!!

Merci Yvan.

*En vol, train rentré... quelle allure pour cette maquette du chasseur à hélices le plus rapide de la seconde guerre mondiale !*



Montage des trains, maroufler l'aile, époxy et fibre 25gr, adapter l'aile au fuselage, contrôle des incidences, aile, stab, couple pare feu. Réalisation d'un capot fibre pour l'avant.

Maintenant la finition: cockpit, trappes de train, montage radio, moteurs, hélices statiques.

Choix de la finition: j'opte pour le seul exemplaire survivant, le n°102 se trouvant au musée près de Munich.

Premier vol juin 2012, notre pilote d'essai au CLM est Thierry Declercq (un surdoué !)

L'avion décolle sans problème, mais centré trop arrière il est à la limite du contrôlable, Atterrissage sur le terrain mais dans les hautes herbes. Le train avant est plié, celui de l'aile arraché.

Le centrage est revu et 300 gr de plomb sont placés à l'avant.

Nouveaux trains d'atterrissage.

Deuxième vol fin juin 2013; toujours Thierry aux commandes. Le vol et l'atterrissage se déroulent sans problème. C'est génial ! Mais le moteur avant permet un

vol en palier sans plus !.

Je décide de remplacer le Laser 100 par un 150 plus lourd et je diminue le plomb avant de 125 gr

Au mois de juillet, vol et atterrissage impeccables.

Le 15 août, lors de la journée WARBIRD au CLM, lors du premier vol, après quelques minutes d'évolution le moteur thermique cale à 60 m d'altitude et 600 m du bord de piste. Voilà l'avion propulsé uniquement avec les électrons. Le silence envahit les modélistes sur le terrain : le DO335 descend et Thierry le stabilise à quelques mètres au-dessus des maïs et réalise un grand virage coulé, prend l'axe de la piste. À 1 m d'altitude et au bord de piste, Thierry sort les trains, le moteur électrique hurle toujours et Thierry pose le modèle sous les applaudissements des modélistes présents. Bravo! Quel pilote !

Depuis il y eu d'autres vols sans encombres.

Mellery

Michel D



*L'auteur et son modèle avant finition*

J'ai toujours beaucoup de plaisir à voir évoluer ce modèle atypique point de vue modèle et motorisations. Les 1400 heures de construction sont récompensées.

Construction et texte : Michel Delrue

Photos : Yvan Lagneau et Xavier Leblanc.

- maquette	pull	
Envergure	13.80 m	1.97 m
Longeur	13.85 m	1.98 m
Hauteur sur roues	5.00 m	
Hélice avant	3.50 m de diamètre	16x8
Hélice arrière	3.30 m de diamètre	13x8
Charge alaire	246 kg/m <sup>2</sup>	105 gr/dm <sup>2</sup>
Poids max	9500 kg	6.950 g
Vitesse niveau 0	580 km/h	
à 8600 m	763 km/h	
à l'atterrissage	175 km/h	
Moteurs	2x Mercedes db605 2100 HP par moteur	av. Laser 150 4 temps, arr. AXI 4120/14, Lipo 5 Ah 4s1p 14.8v



*Le nez équipé de son hélice «maquette». Pour le vol, on passe à une 16x8 classique*

#### Documentations

- Maquette plastic TAMIYA au 1/48° soit +/- 29cm d'env. (AVIONIC Bruxelles)

- Livre MONOGRAM : DORNIER 335 ARROW Smith, Creek & Hitchcock 184 pages Librairie l'Escadron 1040 Bruxelles

Équipement du modèle	
Trains d'atterrissage	Robart pneumatiques
Radio	Multiplex 2.4 GHz
Servos	Profondeur 2x Multiplex Tiny
	Direction 1x hd 4.5kg et 1x Hitec 225mg roue avant
	Ailerons 2x 3001 Futaba
	Moteur thermique : 1x Spektrum A5030 3.5 kg
	Train, pour tiroir pneumatique : 1x hs81 Hitec
	Moteur arrière Régulation Castle Creation 80A
	Flaps 2x 3001 Futaba



*Le cockpit a fait l'objet d'un soin particulier des détails. La verrière est articulée comme sur l'original*



*En approche finale, trains sortis. Ce n'est pas précisément un planeur à atterrir !*

# F2B

## Championnats d'Europe circulaire commandé 2013

du 3 au 10 août 2013, Békésc

C'est dans le sud de la Hongrie et plus précisément sur l'aérodrome civil de Békéscsaba que se déroulèrent cette année les championnats d'Europe de vol circulaire commandé.

Ces championnats rassemblaient les catégories : F2A Vitesse, F2B Acrobatie, F2C Course en équipe et F2D Combat.

La Belgique était représentée par une seule équipe en F2B composée des pilotes Dessaucy

Luc, Liber David, Liber Robert et l'équipe disposait de l'assistance de Pichot Patricia.

La fonction de chef d'équipe était remplie par Robert Liber.

Le site de vol ne nous était pas inconnu, c'est en effet à ce même endroit que se déroulèrent les championnats du Monde 2010, auxquels nous avons également participé.

L'infrastructure y est assez rudimentaire, composée d'une piste en dur grillagée pour la course en équipe (Team-Racing), d'une surface bétonnée avec protection du public pour la vitesse et d'une grande surface herbeuse pour l'acrobatie et le combat.

Le voyage de +/- 1.500 km s'est effectué avec deux voitures et fût l'occasion de constater une nouvelle fois les difficultés de circulation dans les différents pays traversés (plus de quatre heures



pe de vol

saba Hongrie

Robert Liber



de retard à l'étape du premier jour du voyage).

Nous arrivons donc à Győr vers 23h00, heureusement que l'hôtel était réservé !

Le second jour ne fût pas plus heureux, dès la sortie de Budapest 70 km de bouchons qui avaient pour cause : une sortie du ring fermée pour travaux et la convergence de milliers de spectateurs vers un meeting aérien ! Pas le nôtre rassurez-vous, un meeting grandeur qui se déroulait à mi-chemin de notre destination.

Résultat, 2h de retard à l'arrivée à Gyula, notre lieu de résidence pour le championnat.

Après installation nous décidons de profiter des quelques heures qui nous restent pour nous rendre au terrain de vol afin d'effectuer nos premiers vols.

Les conditions ne sont pas idé-



ales, les pistes en herbe sont de très mauvaise qualité, la température avoisine les 36° et l'organisateur est aux abonnés absents.

Luc effectue cependant deux bons vols et laisse la place à David qui rencontre quelques problèmes de surchauffe avec son moteur.

Soudain, au second vol, le moteur cale en figure et catastrophe, le moteur est cassé !

David entreprend immédiatement le remplacement du moteur sur le terrain tandis que Robert entre en piste.

Le début de son vol se passe bien quand soudain, après les loopings carrés, le moteur s'enrichit fortement empêchant Robert de poursuivre son programme.

Un second essai ne sera pas plus concluant, la température ambiante empêche une bonne carburation. C'est ici que l'expérience de David va être salutaire pour Robert car, ayant connu le même problème ici en 2010, il connaît

la solution.

Ce phénomène dénommé « Vapeur Locke » est la conséquence du positionnement du silencieux au dessus du réservoir et qui, en cas de forte chaleur, nécessite une isolation supplémentaire du réservoir. Fin des essais pour Robert et retour à David qui entretemps a terminé le remplacement de son moteur.

Le moteur monté étant neuf, Luc suggère d'ajouter 2% d'huile au carburant de David.

L'essai en vol n'est pas concluant et le carburant de David déjà soupçonné lors des premiers vols est maintenant remplacé par celui de Robert.

Le dernier essai de la journée est cette fois concluant, le carburant de David et plus précisément l'huile de ricin de celui-ci, est vraisemblablement la cause des problèmes rencontrés.

La journée se termine, le TM se rend au bureau des organisateurs pour officialiser notre inscription et recevoir le planning





du lendemain, notre première journée de compétition.

Retour aux logements pour permettre à Robert d'effectuer les travaux d'isolation de son réservoir et de nous restaurer avant de

passer une bonne nuit de repos amplement mérité.

### ***Dimanche 4 août, première journée***



Notre première journée débute dès 8h00 par l'entraînement officiel sur la piste A.

Nouveau problème, les pistes ne sont pas identifiées, aucun organisateur n'est présent et personne ne sait quelle est la piste A, quelle est la piste B.

L'équipe allemande est également présente et doit elle voler sur la piste B.

Après quelques minutes de concertation, les équipes décident de choisir chacune une piste.

Il s'avèrera plus tard que ce choix était erroné, les deux équipes devront effectuer leurs deux vols d'entraînements officiels sur une seule et même piste.

Les vols d'entraînements proprement dit se passent bien pour Luc et pour David dont le moteur tourne rond cette fois.

Pour Robert la surisolation du réservoir semble fonctionner mais pour pouvoir en juger il faudra attendre qu'il fasse plus chaud (il ne fait à ce moment que 28° C !).

A l'atterrissage, nouveau problème, la roulette de queue reste bloquée dans l'herbe et est arrachée du modèle. Bien qu'il nous reste une dizaine de minutes disponibles, nous ne pouvons poursuivre l'entraînement. Une tondeuse vient de pénétrer sur notre piste et commence la tonte du terrain (c'était bien nécessaire, mais il aurait pu faire cela avant).

12h10, l'équipe passe au contrôle des modèles et nouveau problème.

L'immatriculation de nos modèles n'est pas conforme au code sportif 2013.

Après vérification au SC4-Vol-ABR-13, il s'avèrera qu'effectivement nos modèles n'étaient pas correctement immatriculés, l'immatriculation correcte aurait dû être BEL suivi exclusivement du numéro de licence FAI et non BEL suivi de l'immatriculation nationale comme antérieurement autorisé par le code sportif.

Après discussion et étant donné la nouveauté de cette réglementation, nos modèles sont quand même déclarés conformes.

13h20, second entraînement officiel sur la piste B. Ayant cassé sa roulette de queue lors de l'entraînement matinal sur cette piste Robert renonce à effectuer son second entraînement. Luc et David pour leur part y effectuent leur second vol et pourront même grâce à l'absence des concurrents qui auraient dû nous suivre en effectuer un troisième.

A 14h00 nous décidons de rentrer au logement afin de préserver tous nos avions qui dans les voitures en stationnement sont soumis à de très fortes chaleurs, (il fait à ce moment plus de 40° C à l'ombre).

19h30, retour au terrain pour la cérémonie d'ouverture qui sera très courte.

Elle se limitera à la présentation des juges, au discours d'ouverture par le président du jury FAI Monsieur Massimo Semoli et à la diffusion de l'hymne national hongrois.

La réunion des chefs d'équipe qui suivit ne fut pas plus passionnante, elle se limitera à la remise de l'ordre de vol pour le lendemain.

### **Lundi 5 août, 1<sup>er</sup> vol de compétition**

Nous débutons sur la piste B et Robert est le premier à passer vers 11h50.

A cette heure de la journée la température avoisine les 39° C, on croise les doigts pour que l'isolation du réservoir soit suffisante. Le vol débute bien, mais après quelques figures le moteur prend une accélération suspecte (une saleté sera retrouvée dans le gicleur après le vol). La suite du vol est saccadée et imprécise, l'avion vole beaucoup trop vite.

Résultat, mauvais vol de Robert qui se solde par un décevant 802.76 pts.

Luc passe vers 14h00, il réalise



un excellent vol qui sera étonnamment mal apprécié par les juges qui lui attribueront un score insuffisant de 1007.33 pts.

40 minutes plus tard c'est au tour de David de voler. Il réalise un bon vol gratifié d'un score de 1001.73 pts.

### **Mardi 6 août, second vol de compétition**

Nous volons cette fois sur la piste A et c'est encore Robert qui passe en premier belge à 9h09.

Cette fois le moteur tourne correctement, Robert effectue un vol moyen qui se solde par un score de 840.56 pts. Vient ensuite David qui réalise un bon vol, coté à 1013.03 pts.

Luc vole à 10h21. Il effectue un bon vol (un rien inférieur à celui de la veille) mais qui sera bien mieux récompensé par un total de 1059.83 pts.

A la fin de la journée, Luc se classe 15ème, David 25ème et Robert 42ème.

### **Mercredi 7 août, troisième et quatrième vols de compétition**

Longue journée pour nos pilotes qui devront rester de longues heures sous le soleil avec une température accablante de + de 40° C à l'ombre à l'heure de midi.

David effectue son second vol sur la piste B à 10h03. Il effectue un bon vol, mais ne parvient pas à améliorer le score de son premier vol sur cette piste, il obtient 999.8 pts.

Vient ensuite Robert, qui améliore son score en effectuant un bon vol à 899.56 pts.

Luc doit améliorer son score du premier vol pour se garantir une place en finale avec les 15 meilleurs pilotes de la compétition.

Il passe normalement à 11h16, mais la piste B a pris 30 minutes de retard et Robert qui devait voler 26 minutes après Luc sur l'autre piste est très surpris de devoir voler en même temps que Luc. Son matériel n'est pas prêt et il est appelé pour entrer en piste. L'équipe doit alors précipitamment se scinder en deux, David aidera Robert et Patricia aidera Luc.

Robert est très nerveux et a des problèmes pour raccorder ses câbles, heureusement que David garde son sang froid (par cette chaleur il fallait le faire) et l'aide efficacement.

Nos deux pilotes sont maintenant en piste. Le vent tourne sans arrêt, Robert fait déplacer les juges deux fois, mais la direction du vent est vraiment imprévisible.

Luc confronté au même problème, décide de prendre un se-



cond essai qui le fera passer 30 minutes plus tard dans l'espoir que le vent se stabilise.

Robert pour sa part a choisi de voler. Il éprouve cependant d'énormes difficultés à placer ses figures et doit voler bon nombre de ses acrobaties contre le vent.

Le résultat est décevant, malgré sa bonne volonté il n'obtient que 815.86 pts.

Luc vole après la pause de midi. Il effectue un bon vol malgré le vent toujours aussi changeant et obtient 1025.03 pts. On croise les doigts, est-ce suffisant pour passer en finale ?

Nous n'avons cependant pas beaucoup de temps pour réfléchir, Luc doit revoler dans 20 min.

Le second vol de Luc sur la piste A dans les conditions déjà décrites précédemment ne lui permettra pas d'améliorer son score sur cette piste il obtiendra 1016.5 pts. David vole 30 minutes après Luc. Il effectue un vol moyen qui se soldera par un score de 968.16 pts.

Après les 4 vols des éliminatoires, Luc est 19<sup>ème</sup> avec 2084.86pts, il rate la finale de 6 petits points, David est 28<sup>ème</sup> et Robert 44<sup>ème</sup>.

La finale (3 vols) sera disputée entre 4 Russes (dont 1 junior), 3 Ukrainiens, 2 Slovaques, 2 Tchèques, 1 Allemand, 1 Italien,

1 Français et 1 Moldave.

Le champion d'Europe est le Slovaque Igor Burger, second l'Allemand Richard Kornmeier et troisième l'autre Slovaque Alexander Schrek.

### Conclusions du chef d'équipe

L'équipe belge a fait preuve de beaucoup de sérieux, mais n'était pas préparée à ces conditions atmosphériques extrêmes, très rares dans nos régions.

Elle a donc été obligée de faire son expérience sur place avec des modèles réglés pour des conditions plus venteuses et surtout plus fraîches.

La préparation avait pourtant été très encourageante avec les victoires de Luc dans les deux compétitions internationales World Cup qui précédaient le championnat d'Europe.

Autre élément déterminant dans ce championnat, c'est la présence de plus en plus répandue de la propulsion électrique. En F2B, 7 des 15 finalistes étaient équipés de cette propulsion.

La stabilité des réglages de cette propulsion a certainement aidé leurs possesseurs à obtenir de bons résultats (les cinq premiers en étaient équipés).

A noter également le nivellement vers le haut de l'ensemble

des pilotes, deux vols à 1000 pts permettaient l'année dernière d'accéder à la finale, alors que dans ce championnat, ce même pointage relègue le pilote loin au delà de la moitié du classement.

En ce qui concerne l'organisation de ce championnat, celle-ci était vraiment à la limite ! Elle fut sauvée uniquement par le travail des juges qui durent même s'occuper de l'aménagement des pistes afin que nos championnats puissent avoir lieu, c'est déplorable !

N'ayant rien vu des autres catégories pratiquées lors de ces championnats, étant donné mon implication dans l'équipe F2B, je ne peux que vous renvoyer aux résultats de ces catégories présents sur le site de l'organisateur à l'adresse : [https://sites.google.com/site/bumacofly/ech---2013/unofficial\\_results](https://sites.google.com/site/bumacofly/ech---2013/unofficial_results) (comme vous pouvez le constater même l'adresse est de l'à peu près, il s'agit bien des résultats officiels et non « unofficiel »).

Je clôturerai ce rapport en remerciant tous les membres de l'équipe qui, malgré la déception difficile à digérer, ont fait preuve d'un grand esprit de solidarité avant et tout au long de ce championnat d'Europe 2013.

Le chef d'équipe  
Robert Liber



# MULTIPLEX®

ELAPOR  
2010



## SOLIUS

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



## FUNMAN

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



## TUCAN

Un look décoiffant!



MULTIPLEX® [www.multiplex-rc.de](http://www.multiplex-rc.de)

TRAXXAS [www.traxxas.de](http://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



# 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](mailto:albatros.modelbouw@telenet.be)

Leuvensesteenweg 759

2812 Mechelen

# F5J



Une première  
année  
pleinement  
réussie !

Jean-Luc DUFOUR, Coordinateur F5J  
jl.dufour@telenet.be

Le bilan de cette première saison de la section F5J est plus qu'encourageant : 25 concurrents belges sur 3 concours.

## Historique

Après avoir acquis divers matériels nécessaires au bon déroulement de la saison et appris les bases du soft qui nous servira à encoder les résultats, il était temps d'essayer tout ça. Oui, mais voilà, nous sommes en mars, il fait toujours froid et la météo n'est pas à mettre un chien dehors. Tant pis, je risque. Après quelques mails à gauche, à droite, rendez vous est pris le 31 mars sur le terrain des Alouettes, à Sart-Risbart. Surprise, nous sommes 8 concurrents, 8 «malades» à s'affronter dans une température proche du 0°C mais il fait sec ; ça commence bien.

## 21 avril 2013

1<sup>ère</sup> compétition F5J en Belgique. Tout est fin prêt. Avec l'aide de mes directeurs sportifs, Cédric Beeckman (AAM) et Wim Hanssens (VML), tout est rapidement installé sur le terrain

de l'AMCE d'Enghien. Agréable surprise : 17 concurrents ; ça commence fort. La météo est excellence, soleil, peu de vent, et Wim, avec un simple «2 axes» en mousse, met la pâtée à quelques «tout plastique». Son seul problème est aux atterrissages : atterrir dans une cible, au temps et au pied avec un «2 axes» n'est pas évident. Après 8 manches, le concours se termine. Les participants sont ravis de cette belle journée et ravis d'avoir participé à une compétition assez facile d'accès sans devoir posséder du matériel haut de gamme pour faire un essai.

## 23 juin 2013

2<sup>ème</sup> concours chez nos amis flamands de Heist o/d Berg au MASH. Depuis le début de semaine, il pleut, mais ce jour-là, il fait sec, il y a beaucoup de vent (peut être trop même). 16 concurrents sont présents malgré cette météo incertaine, dont 1 ami Français et un Hollandais. On devient international, ici en Belgique. On limite le concours à 5 manches car le vent est vrai-

ment très fort. Dommage, car le soleil apparaît timidement, mais c'est trop risqué de voler.

Début juillet, je me rends à Angers (F) pour participer à un Euro-tour. Bonne surprise : 2 autres Belges se sont également inscrits : Patrick Pee et Guy Vanpelt. On va voler avec des Anglais, Allemands, Croates,... et bien sûr des Français. Magnifique WE, météo excellente, ambiance très sympathique. C'est dans ce genre de concours que l'on apprend le plus. Là, je rencontre une ancienne connaissance allemande du F5B, Wolfgang Schulz. Dans la conversation, il nous dit que la FAI reconnaîtra officiellement le F5J en 2014 (actuellement elle n'est que «proposé catégorie») et qu'il y a de fortes chances d'avoir bientôt un championnat d'Europe ou du Monde. Wait and see. On se quitte donc ravi de ce WE et je remercie mille fois les Belges pour leur aide fort appréciée. Rendez-vous les 12 et 13 juillet 2014 au même endroit avec plus de « petits » Belges, j'espère.

**14 juillet 2013**

Retour en Belgique pour le concours suivant à Sart-Risbart chez les Alouettes. Temps magnifique, beau soleil. Seulement 12 concurrents, probablement à cause de la période des vacances. Les gars du MACH (club de Herentals) viennent en force. Ils pratiquent depuis de longues années du F3J et ça se voit. Ils trouvent les pompes anémiques, mais surtout arrivent à se poser dans la cible, au maximum de points et au 10 min du temps de travail. Beau. Sérieux concurrents pour les places d'honneur pour ce championnat. Cela nous permet d'apprendre beaucoup de choses et de se surpasser. Merci les amis de votre présence.

**27 octobre 2013**

On nous annonce la présence de 5 Français et de 1 Slovaque ... mais le concours a été annulé et reporté au 03/11... mais, ce 03 novembre est tout aussi « pourri » que le WE précédent et donc nous avons dû, aussi l'annuler.

Ainsi se termine donc la saison 2013 du F5J.

Bilan plus que positif : Les concurrents présents étaient enchantés de participer à un concours FAI. Les modèles engagés vont du «tout plastique» (Supra, Maxa, Xplorer) au «tout mousse». Ces derniers, permettent de quand même se défendre honorablement, mais surtout de prendre goût à de tels concours et pourquoi pas d'investir par la suite



dans un modèle plus performant. Satisfait donc de cette première saison. Mon seul regret est que la majorité des concours se soit passée en Wallonie. Alors Messieurs les dirigeants de clubs du Nord du pays, j'attends vos invitations pour 2014. Nous venons avec notre matériel, généralement on se chronomètre entre concurrents et donc, nous n'avons besoin que de votre in-

frastructure et votre accueil. L'appel est lancé.

Merci à Cédric, Wim, Marc, Philippe et bien d'autres pour leur aide. Merci aux participants pour leur présence. Rendez-vous en 2014 pour, j'espère, plus de concours en Belgique.

Crédit photos : Pierre «Moustache» Vanobbergen, Gunther Cuypers, Philippe Gonze



## Un ancêtre reprend du service...



*Nos lecteurs attentifs se souviennent sans doute de la photo «énigme» publiée dans ces colonnes en septembre passé. Le modèle présenté était l'IBIS construit avant la guerre '40-'45 par le papa de Jacky S'Jongers, le compère de droite sur la photo. C'est à Yves Bourgeois qu'est venue l'idée de reproduire ce modèle à l'identique, en version radioguidée. Il nous le présente aujourd'hui...*

## L'IBIS de Papa S'Jongers



Quelle émotion hier au terrain, «l'IBIS» a fait son premier vol,

Treuilé par Georges Petit et lâché par Jean-Pierre qui avait pour la circonstance repris le treuil de vol libre de Richard : seulement 50 mètres de câble mais pour un début ce n'est pas mal.

Dès le lâché, le planeur embarque légèrement à droite; c'est immédiatement corrigé; ensuite montée impeccable comme sur des rails.

Sortie de câble à la verticale de Georges et là, rien à faire, c'est déconcertant, pas une correction de «trim.», rien à faire que le laisser voler. Vol plané impeccable, quelques spirales, alignement de la piste et atterrissage pratiquement sans toucher à la profondeur.

Je ne vous dis pas ma joie et l'émerveillement des membres présents sur le terrain, com-

mentaire de George et Jean-Pierre : «cela nous rappelle de bons souvenirs».

Aux dires des spécialistes, Georges et Jean-Pierre, je dois reculer un peu le crochet et ce sera encore plus facile à treuiller. D'autres constructions François

S'Jongers sont prévues et si j'ai le bonheur de participer aux prochains EUROPEAN OLD TIMER EN ITALIE en 2014, l'Ibis y volera en concours

Yves Bourgeois  
Président Sam Belgium





# Aéromusicals aux Jeux Mondiaux Cali, Colombie 2013

Lors des World Air Games de 2009 à Turin, la catégorie Aéromusicals (classe FAI F6B) avait montré tout son mérite à attirer l'attention d'un large public aux plaisirs que peut conférer ce beau spectacle musical aérien en salle. Aussi la FAI avait-elle décidé de promouvoir cette activité lors de futures grandes manifestations. La

présence de la voltige en salle aux World Games (ce sont en quelque sorte le complément des Jeux Olympiques pour un multitude de disciplines qui ne sont pas encore reconnues par le CIO) de Cali avait été annoncée dès l'année 2011, Sous la pression de la FAI, la décision fut prise de présenter l'Aéromusicals comme «catégorie

de démonstration» à Cali. C'est dans une grande salle de 4000 places utilisée pour le Karaté, le Jiu-Jitsu et le Wushu que deux modélistes de grand talent (l'Espagnol Andres Leoni et le Slovène Alan Goljevscek), qui avaient démontré leur virtuosité lors de grands concours internationaux ont été invités à concourir. Leurs vols avaient lieu lors des transitions entre deux catégories de sport de combat. Le succès dans la salle, mais aussi auprès du public devant son poste de télévision, a été considérable.

De quoi raviver l'intérêt pour les compétitions de voltige en salle qui devraient avoir repris en Belgique au moment où vous lirez ces lignes...

Que du bonheur et une façon unique d'entretenir ses dons de pilote de voltige pendant les longs mois d'hiver. Qu'on ne s'y trompe pas, les meilleurs pilotes F3A et F3M de s'en privent pas !

RH





# La soufflerie BOREA

### Un projet pédagogique

Cela faisait quelques années que l'AAM participait aux journées découverte organisées à Saint-Hubert pour les enfants du primaire. Au moyen d'une présentation PowerPoint et sur des modèles que nous apportions, nous tentions de faire comprendre aux enfants le pourquoi du vol d'un avion. À l'aide d'un sèche-cheveux, on peut déjà démontrer quelque chose, mais il était évident que si nous disposions d'une vraie soufflerie, on pourrait infiniment mieux introduire les jeunes aux notions élémentaires



d'aérodynamique. Il n'en fallut pas plus à notre administrateur Bruno Scordo (vous savez, celui qui a imaginé et construit l'étonnante «Tagazelle», reproduction imagée d'un ancêtre de l'aviation) pour se documenter sur le sujet. Et il a découvert qu'en France, une soufflerie Eiffel basée sur les plans originaux du célèbre inventeur avait été réalisée récemment dans le cadre d'une école technique. Quelques semaines plus tard, Bruno s'était convaincu de la faisabilité du projet et se mettait à découper du bois...

Dans le numéro de septembre (p. 22 et 23), Jezabella Spatneigt qui avait visité Bruno, nous avait introduit la bête dont quelques pièces étaient déjà construites, notamment le superbe cône stabilisateur d'entrée d'air sur lequel même les mouches dérapent, tant il est lisse !

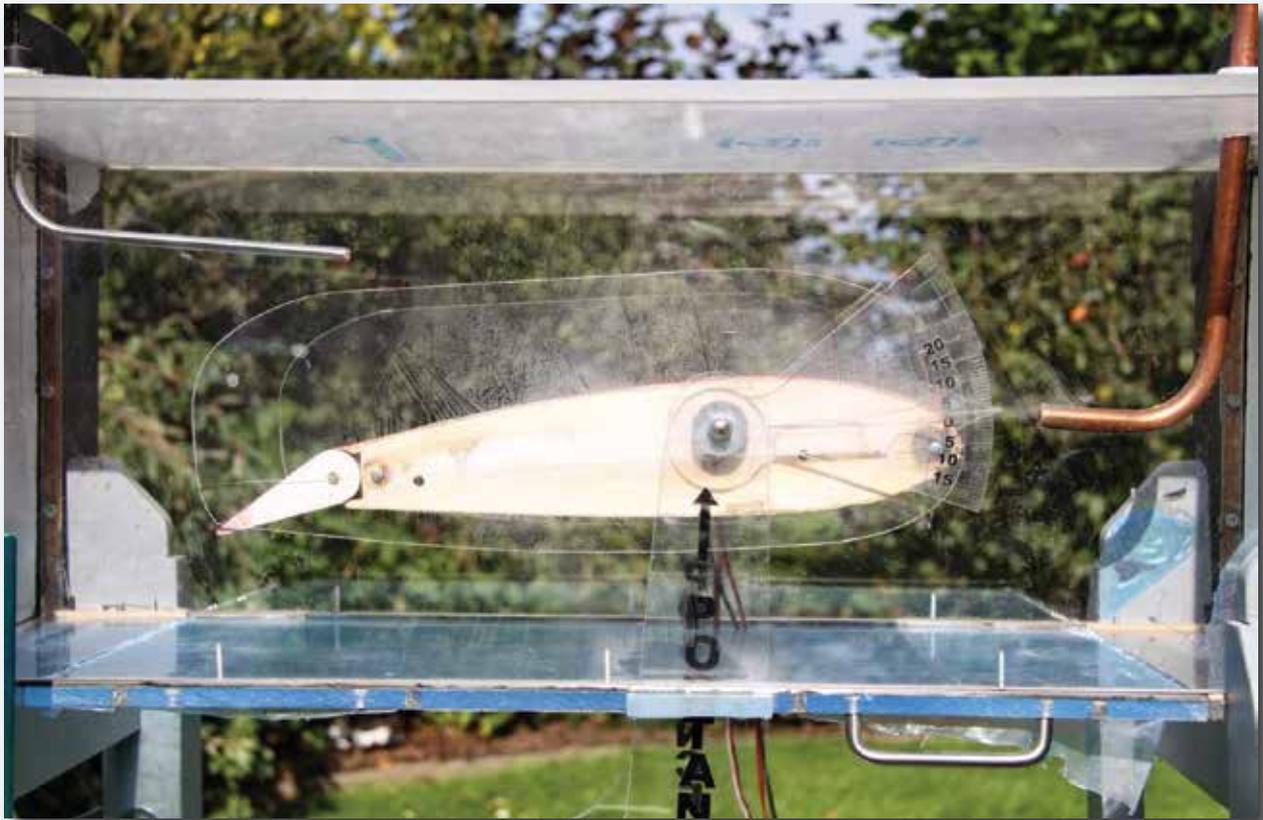
Vers la mi-octobre, Bruno invitait la présidente et votre serviteur à une démonstration «en vrai» de l'ensemble devenu entretemps tout à fait fonctionnel.

### Quelle belle machine !

Afin de pouvoir la transporter, Bruno l'a réalisée en une série de 5 modules qui s'ajustent pour former une veine d'air de près de 5 mètres de long. Avec son moteur triphasé d'un kW réglable en continu, la soufflerie permet actuellement d'atteindre plus de 100 km/h, comme l'affiche le tube de Pitot (voir photo ci-contre). C'est largement assez pour démontrer les phénomènes aérodynamiques qui régissent le vol d'un modèle réduit.

Un tube de Pitot permet de lire à tout moment la vitesse de l'air dans la zone de l'expérience, alors qu'un générateur de fumée, comme ceux que l'on utilise lors de spectacles, permet de visualiser les filets d'air le long du profil.

La veine d'observation est une section carrée transparente de 30 cm de côté dans laquelle on peut positionner les dispositifs d'expérience. Et Bruno a réalisé, tout en plexiglas, un ingénieux dispositif qui à l'aide de deux balances digitales, permet de visualiser la portance et la



traînée qui apparaissent sur un segment d'aile. Le segment d'aile expérimental actuellement disponible, réalisé avec le profil NACA 24012, fait env. 25 cm d'envergure et est équipé d'un volet commandé, ce qui permet de démontrer les modifications de portance et de traînée du profil en fonction de sa déflexion. L'angle d'incidence du segment d'aile par rapport à la veine d'air est réglable en continu par un ingénieux dispositif motorisé

commandé à distance.

En attendant l'inauguration officielle de sa soufflerie, Bruno ne s'arrête pas là ; il vient de finaliser un dispositif qui doit permettre de visualiser les variations de pression tout au long de la corde du profil. Un autre élément, en préparation, c'est l'affichage des balances sur grand écran, puisqu'il va disposer deux petites caméras devant les affichages numériques des balances de portance et de

traînée, et les présenter sur un écran d'ordinateur qui sera placé au dessus de la veine d'air, permettant ainsi à un nombreux public d'observer les phénomènes en direct...

Et tout ceci est «fait main». C'est assez fabuleux !

Ne manquez pas la présentation que Bruno fera de sa soufflerie lors de notre assemblée générale qui se tiendra à l'Arsenal à Namur le 26 janvier prochain!

Robert



# F3K

## Championnat du monde de planeur lancé main

Danemark - 2013

Jean-Luc Dufour

L'équipe pour ce 2<sup>ème</sup> championnat du monde de F3K au Danemark se compose de Sacha Monnom, pilote, Kristof Verschoren, pilote, aidé par son père Willy et le petit nouveau, Johan Van den Brande. Jean-Luc Dufour faisant office de Team Manager et d'aide de Sacha.

Comme pour le championnat d'Europe de l'année précédente, Kristof et Willy sont partis plus tôt afin de participer à l'Eurotour Danois précédent ce Championnat du Monde.

Le reste de l'équipe s'est donné

rendez-vous le samedi 20/07, chez Johan, afin de partager le matériel dans 2 voitures. Vers 07h00 départ, destination Herning au Danemark, environ 900 km plus loin.

Après environ 12 heures de routes assez tranquilles sauf aux environs de Hambourg où des embouteillages nous attendaient, nous arrivons à notre hôtel. Bel hôtel, chambres spacieuses dans une sorte de cour, où se trouvent pas mal d'équipes puisque la réservation se faisait via l'organisateur. 2 chambres avaient



été réservées : une simple pour Johan et sa famille, une double pour le reste de l'équipe. Je peux vous assurer que 4 mâles adultes dans une même chambre, cela fait du bruit pendant la nuit. La prochaine fois, j'emporte des bouchons pour les oreilles. Mais là n'est pas le propos, revenons à ce championnat ...

Le terrain : aéroclub local fermé au trafic aérien de 08h30 à 18h30, immense, avec une piste en dur pour les avions et une piste en herbe de 1600 m. pour les planeurs locaux. C'est au centre de cette dernière qu'aura lieu le concours. Les extrémités étant réservées aux vols d'entraînements. Le nec plus ultra.

*Dimanche 21 juillet*

Fête Nationale Belge, nouveau Roi et... enregistrement



de l'équipe et processing des planeurs qui se déroule sans le moindre souci. On commence à être rôdé. Il fait chaud. Ensuite quelques lancés d'entraînement. A 16h00, c'est la cérémonie d'ouverture. Jusque maintenant, on défilait avec drapeau, en ordre, classé par pays. Ici, rendez-vous tous autour des drapeaux officiels de la FAI. Petit discours et ouverture officielle de ce 2<sup>ème</sup> championnat du monde de planeur lancé main.

A 19h00 souper dans le hangar/restaurant du terrain.

A 20h00 Briefing pour les TM. 2h30 plus tard, après discussions, mise au point, etc, retour à l'hôtel, douche et dodo.

#### Lundi 22 juillet

Début de la compétition. 6 groupes de 14 pilotes pour les séniors, 3 groupes de 6 pilotes pour les juniors. 84 seniors, 29 équipes, 22 manches sont planifiées...!

Nous nous levons vers 06h30, petit déjeuner, arrivée au terrain vers 8h00 et « short briefing » des TM. À 8h30, c'est parti.



Il commence à faire chaud.

Classement en fin de journée, après 3 vols

Kristof:	17
Sacha:	61
Johan:	75/84

#### Mardi 23 juillet

Ciel bleu à l'hôtel, mais couvert et brumeux sur le terrain. Bizarre comme situation.

8h00, « short briefing » des TM.

Certains se demandent si le début des vols est toujours pour 8h30. Réponse de l'organisation : No wind ? No rain ? We fly. Et de fait, à 8h30, départ des hostilités avec un ciel de plus en plus clair.

Beaucoup de reflé chez les juniors. Allez savoir pourquoi. Mais à cause de cela les manches prennent beaucoup plus de temps que prévu. Généralement, on ne fait que 2 à 3 vols par jour. C'est long à attendre surtout qu'il fait chaud et qu'il n'y a pas de coins d'ombre à l'endroit où on



Le podium 2013 : Erik Vogler (GER), Igor Butseroga (UKR) et Jonas Ekman (SWE)



Brouillard au petit matin... On volera dès 8h30.



Johan en vol, assisté de Kristof



Kristof au lancement ; toujours explosif dans son effort

vole.

Kristof casse son modèle n° 1 sur problème radio. Il pense que cela vient du récepteur. Au 2<sup>ème</sup> vol de la journée, perte de contrôle et hors zone. Puisque le récepteur est différent, il « maudit » son émetteur. Heureusement qu'il en avait un de réserve.

Kristof : 45  
 Sacha : 49  
 Johan : 80

*Mercredi 24 juillet*

Ciel clair et dégagé. Tout va bien. Sacha devrait voler vers 13h00. Sachant que les repas du midi se prennent de 12 à 14h00, on se dit qu'il n'y aura pas de problème. 13h15 c'est à son tour mais... short briefing qui dure plus de 30 minutes. Il est 13h45 quand c'est à son tour. Il termine vers 14h00. Trop tard pour avoir à manger. Heureusement, Kristof et Johan nous avaient gardé une assiette. Merci les gars. Plusieurs concurrents sont dans le même cas et n'ont donc plus rien à manger.

Sacha : 48  
 Kristof : 54  
 Johan : 73  
 Belgium : 20/29

Le souper est agrémenté d'une tombola : Divers magnétic-switch, 3 Blaster V3, un Snipe, offerts par Vladimir Models et la présence du big chief en question. Sympa tout ça.

*Jeudi 25 juillet*

Ciel gris, mais ça se dégage. L'organisateur nous signale que maintenant il va faire une petite pause à midi. Est-ce à cause de ce qui s'est passé hier midi ?

Grand moment de solitude. Sacha prend une pompe au-dessus de la piste des « vrais » et la suit en s'éloignant de plus en plus. Le planeur est tout petit. Soudain : « je ne le vois plus ». OK, mais moi qui était dans mes chrono,

le chronométrateur officiel qui était aussi dans ses chrono, ne savons pas l'aider. Après quelques longs instants (quelques secondes qui paraissent une éternité) et après avoir sorti ses aérofreins, Sacha revoit son planeur fort bas. Va-t-il savoir revenir sur la zone ? Oui, au grand soulagement de tout le monde, mais il perd (et a perdu) beaucoup de temps pour une relance.

Kristof : 40  
Sacha : 57  
Johan : 74  
Belgium : 19/29



*En pleine action de son groupe, Kristof va lancer*

#### *Vendredi 26 juillet*

Dernier jour des vols préliminaires. Avec les retards dus aux reflé, on ne fera que 19 manches sur les 22 de prévues... Le temps est gris et il y a pas mal de brouillard. Arrivés au terrain, visibilité de 50 m. Le « No wind ? No rain ? We fly. » ne marche pas. Le concours commence vers 9h00. À l'issue de cette journée nos places sont comme suit:

Kristof : 32  
Sacha : 62  
Johan : 73  
Belgium : 19/29



*Sacha et Kristof après un vol réussi*

Voilà, c'est fini pour nous, on ne sera pas dans les fly-off.

#### *Samedi 27 juillet*

Journée des Fly-off. 3 manches seniors, 3 manches juniors.

Nous, on en profite pour dormir un peu plus tard.

Direction le terrain. Il fait chaud. Les fly-off ont commencé.

Après les 3 manches, il y a encore 2 ex-aequo : l'Allemand Erik Vogler et l'Ukrainien Igor Butseroga. Donc une manche supplémentaire pour les départager : ce sera 5 x 2 min.

Durant les 2 minutes de préparation, les concurrents s'entraînent à récupérer leur planeur en vol



*Sacha s'apprête à lancer son Stobel 3*

au top et à les relancer immédiatement.

C'est parti. La fin des 2 premières minutes arrive, on verra qui a du retard sur qui.

Relance synchro pour les 2 pilotes, pas de différence. 2<sup>ème</sup> « 2 minutes », idem, 3<sup>ème</sup> « 2 minutes », idem. 4<sup>ème</sup> « 2 minutes », Igor se prend les pieds et n'arrive pas à lancer assez haut pour trouver la pompe. Sauf incident, Erik Vogler est champion du Monde 2013 ... et c'est en effet le cas.

Et voilà qu'on voit arriver un monsieur avec une valisette de médecin... On apprend que c'est un médecin désigné par la FAI et que les 4 premiers doivent se faire contrôler. Anti doping, alcool...

Vers 18h00 (initialement prévu à 16h00), c'est la remise des médailles et la clôture de ce championnat.

Résultats Seniors :			
1	Erik Vogler	GER	100 %
2	Igor Butseroga	UKR	100 %
3	Jonas Ekman	SWE	99,96 %
32	Kristof Verschoren	BEL	95,95%
62	Sacha Monnom	BEL	88,81 %
73	Johan van den Brande	BEL	82,00 %

Vers 19h00, c'est le banquet de clôture. Enfin banquet est un grand mot, car mis à part la viande, et le dessert, rien n'était différent des soupers des journées précédentes.

Pour nous, c'est l'heure des bilans. Déçu, évidemment, on pensait faire mieux. On pense toujours faire mieux. Mais il n'y a pas de secret, il faut lancer haut. Kristof lance aussi haut que les meilleurs, Johan et Sacha sont 10 à 15 m en dessous. Pas le temps dans ces conditions pour

essayer de trouver quelque chose. Il faut prendre très, trop rapidement une décision ... qui n'est pas toujours la bonne.

On a 2 ans pour s'améliorer car, selon les informations disponibles actuellement, il n'y aura pas de championnat d'Europe F3K en 2014, seulement un championnat du monde en 2015 en Croatie.

Jean-Luc Dufour, TM F3K 2013

## CHARGEURS/DECHARGEURS



Chargeur Spitz-6R DC # 2136..... **48€**



Chargeur Spitz-6R-Dual 80/130Watt # 2137..... **80€**



Chargeur Pro-6+ 80Watt # 2182..... **56€**



Balanceur-Chargeur Pro-50 # 2185..... **42€**

# BMI	Model	Input Volt	Output Power	Balancer	Charge	Discharge	Charge & Discharge	LiPo Batt.	LiFe PO <sub>2</sub> Batt.	NiMH-NiCd	Pb (V)	Memory
# 2136	Spitz-6R	DC 12V	80W	Yes	10A (80W)	1A (8W)	9 cycles (Nixx)	1-6 cells	1-6 cells	1 ~ 14 cells	x	20
# 2137	Spitz-6R	12V/240V	80W/130W	Yes	10A (80W)	2A (8W)	9 cycles (Nixx)	1-6 cells	1-20 cells	1-20 cells	2 ~ 20V	30
# 2182	Pro6+	12V/240V	80W	Yes	6A (80W)	2A	5 cycles (Nixx)	1-6 cells	1-6 cells	1-18 cells	2 ~ 24V	5
# 2185	Pro-50	12V/240V	50W	Yes	5A (50W)	/	/	1-6 cells	1-6 cells	1-15 cells	2 ~ 20V	/

# 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 jusque fin juillet 2013.  
Un coupon par personne. Offre non cumulable avec d'autres promos que nous pourrions proposer au même moment.

# MCM SKYSHOP

400 M<sup>2</sup> DÉDIÉS AU MODÉLISME R/C



400 m<sup>2</sup>  
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 Aalsemberg 906 - 1854 Huizingen - Belgique  
Tél. : +32 2 376 24 05 / Email : info@mcmskyshop.com

MAGASIN EN LIGNE : [WWW.MCMSKYSHOP.COM](http://WWW.MCMSKYSHOP.COM)

Accès rapide  
& facile!



HUIZINGEN  
BUIZINGEN

SORTIE 20

NIVELLES  
MONS

↑  
BRUXELLES  
R0/E19



# Les femmes aviatrices “grandeur”

Jean-Baptiste Gallez

Il n'y a pas longtemps, dans ces mêmes colonnes, j'avais constaté (et déploré) le peu de représentantes de la gent féminine dans notre discipline favorite.

J'avais alors relevé qu'en compétition de voltige grandeur, les femmes sont souvent bien supérieures aux hommes, et je vous avais cité Catherine Maunoury, Patty Wagstaff et Svetlana Capanina, toutes trois multiples championnes. Dans tous les autres domaines de l'aviation, des femmes ont toujours été à la pointe et ont su se faire respecter par leurs qualités de pilotes dans ce monde, il faut bien l'avouer, essentiellement masculin, lui aussi.

Commençons par ma préférée: **Amélia Earhart** (photo ci-dessus).

Née dans le Kansas en 1897, Amélia se passionne pour le pilotage après un baptême de l'air, en 1920, en compagnie d'un de ces «Barnstromers» qui proposaient alors des démonstrations itinérantes de village en village. Elle travaille comme infirmière et se paie son premier avion, un vieux biplan jaune vif qu'elle nomma “Canary” avec lequel elle eut de nombreux accidents. Il est vrai que les appareils de l'époque n'étaient pas d'une fiabilité exemplaire.

Elle battra très tôt un record d'altitude, sera la première femme à traverser l'Atlantique comme passagère puis prendra sa revanche en étant la deuxième (et première femme) à le faire comme pilote en 1932, cinq ans après Lindbergh. Je vous passe ses nombreux au-

tres records et sa vie particulière, elle disparut à tout jamais dans le pacifique lors d'une tentative de tour du monde en 1937.

Une autre aviatrice à la vie bien remplie est **Hanna Reitsch** « Petit » (1.55m) bout de femme née en 1912, c'est justement sa taille, son poids et bien sûr ses talents de pilote, qui vont lui valoir ses premiers records en planeur, 1932, durée 5h30 et distance 305 km en 1936.

Wolf Hirth, le concepteur entre-autre du Minimoa, lui demande d'intégrer son école de planeur comme monitrice. Puis Ernst Udet, instigateur de la Lufthansa et de la future Luftwaffe, l'engage à son tour comme pilote d'essai. À ce titre elle participe à la mise au point du



Hanna Reitsch

JU87 « Stuka », du planeur géant puis avion de transport Me 321, elle présente dans la grande salle du Deutschlandhalle, à Berlin, le premier hélicoptère vraiment pilotable, le Focke Wulf FV61, et subit un très grave accident lors des essais du premier avion à moteur fusée au monde, le Messerschmitt ME163 Komet.

Après la guerre Hanna accumulera encore de nombreux records en planeur et volera jusqu'à son décès, en 1979

Passons à **Hélène Dutrieu**.

Belge, née en 1877, elle fut d'abord coureuse cycliste professionnelle, elle bat le record de l'heure sur piste en 1895, puis d'autres prix et records. Ayant tout gagné, Elle gagne sa vie grâce à ses acrobaties (dont des loopings), dans un premier temps à vélo, puis en moto. Elle essaye ensuite la "Demoiselle" de Santos Dumont pour un tout petit vol de quelques secondes mais qui la décide à se consacrer à l'aviation.



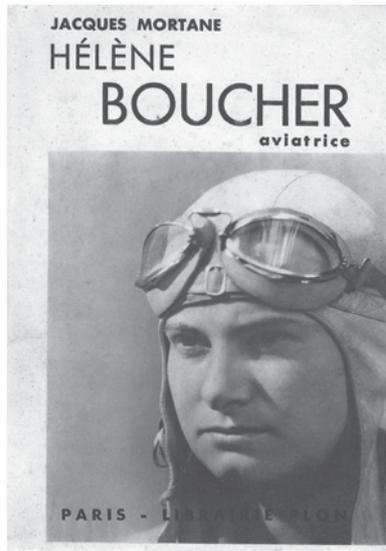
Hélène Dutrieu

Le 25 novembre 1910 elle reçoit le premier brevet aérien belge attribué à une femme. Au niveau mondial elle est la deuxième femme, après la baronne de Laroche, une Française. Le 21 décembre 1910, à Étampes, Hélène Dutrieu à bord de son biplan Henry Farman remporte la Coupe Femina, couvrant plus de 167 kilomètres en 2H35.

Pilote d'essai, elle recevra la légion d'honneur en 1913. Hélène, appelée 'Quart de Vichy' par ses amis à cause de sa petite stature, décède en 1961 à Paris, après une vie où son courage était apprécié autant que son sens de l'humour.

**Hélène Boucher**

Née en 1908, c'est à 22 ans qu'Hélène décide de devenir aviatrice pour "venger" la mort d'un ami



de son frère, le pilote d'essai Jean Hubert. Elle obtient son brevet de pilote de tourisme le 21 juin 1931, puis son brevet de pilote professionnel de transport public en juin 1932.

Avec l'aviatrice Maryse Bastié elle milite dès 1933 pour la cause féminine et le droit de vote des femmes.

Elle signe un contrat avec la société Caudron (la branche aviation de Renault) qui lui accorde tous les moyens



techniques et financiers dont elle rêve, mais doit se plier à l'utilisation publicitaire de son image. C'est aux commandes d'un monoplan Caudron de 140 CV qu'elle remporte le record mondial de vitesse sur 100 km, à 412 km/h et le record sur 1000 Km, à 409 km/h.

Le 30 novembre 1934, Hélène se tue lors d'un vol d'entraînement sur le Caudron rafale

**Maryse Bastié**

Née en 1898 Maryse doit sa vocation d'aviatrice à son deuxième mari, le lieutenant pilote Louis Bastié. En 1925, elle passe son premier brevet de pilote sur la plaine de Teynac, qui deviendra plus tard l'aéroport de Bordeaux Merignac, mais en 1926, son mari se tue... en avion.

Vivant de "petits boulots" aériens, baptêmes, remorquages, elle est remarquée par Maurice Drouhin, pilote de chez Farman et accumule



Maryse Bastié



de nombreux records de durée et de distance pour lesquels elle reçoit la Légion d'honneur et le Harmond Trophy américain, pour la première fois accordé à une Française.

En 1935 elle crée son école "Maryse Bastié Aviation" et fait avec Mermoz une traversée de l'Atlantique Sud. A peine un mois après la disparition de celui-ci, elle relie Dakar à Natal, seule aux commandes d'un Caudron Simoun.

Elle fut aussi une militante de l'espéranto, cette langue universelle qui devait permettre à toute l'humanité de se comprendre.

Maryse trouvera la mort en 1952 dans le crash d'un Noratlas.

### Jacqueline Auriol

Née Jacqueline Douet en 1917, elle épouse Paul Auriol, fils de Vincent Auriol qui deviendra président de la république française. Jacqueline ne passe pas inaperçue dans les salons parisiens. Sportive, belle, des yeux bleus immenses, elle est considérée comme l'une des femmes les plus élégantes de la capitale.

Après la guerre elle passe son brevet, puis se passionne pour l'acrobatie aérienne.

En 1949 un accident comme passagère d'un hydravion la laisse avec de nombreuses fractures du crâne et défigurée. Après deux ans et une vingtaine d'opérations

elle se remet à piloter et passe ses brevets militaires, d'hélicoptère et de planeur.

La suite de sa carrière est principalement marquée par la course aux records à laquelle elle se livrera avec son "homologue" américaine, Jacqueline Cochran.

Le 11 mai 1951, elle est sacrée « la femme la plus rapide du monde » sur 100 km en circuit fermé : 818 km/h. Dès lors, la Française va livrer un chassé-croisé sensationnel avec sa rivale, première femme au monde à avoir franchi le mur du son. Jacqueline Auriol fait mieux qu'elle une deuxième fois, en 1952, aux commandes d'un Mistral (855 km/h). Cochran se venge quelques mois plus tard à bord d'un Sabre canadien. Le duel entre les deux adversaires passionne les foules.



La Française est la coqueluche du pays.

La compétition entre les Jacqueline se poursuivra durant des années. Insatiable, la Parisienne s'attaque à un domaine réservé aux hommes. La voilà pilote d'essais en vol (1954). Au manche d'un Mystère-IV N, elle bat un nouveau record, à 1.151 km/h. En 1962, elle est créditée de 1.849 km/h sur l'avion de chasse français Mirage-III-C, puis d'un 2.030 km/h sur le Mirage-III-R en 1963.

Mais Jacqueline Cochran, qui est devenue sa meilleure amie, aura le dernier mot dans cette course de vitesse : l'Américaine atteint 2.097 km/h sur un Lockheed-F-104.

Parlons donc de **Jacqueline Cochran**

Née en 1906, elle prend ses premiers cours de pilotage en 1932 et maîtrise rapidement les aspects techniques de l'aviation. En 1935, Jacqueline Cochran devient la première femme à participer à la compétition d'aviation trans-américaine (le trophée Bendix). En 1937, elle prend la troisième place de cette compétition et, en 1938, elle la remporte.

En 1942, elle reçoit pour mission de se rendre en Angleterre pour observer le tout nouveau corps des Air Transport Auxiliary, formé au sein de la Royal Air Force, rien que des femmes pilotes chargées du convoyage des avions des usines vers les unités opérationnelles. À son retour aux États-Unis, elle entreprend le même type de programme au sein de l'armée de

l'air américaine. En juillet 1943, elle est nommée directrice du Women Air Force Service Pilots, qui fournit plus d'un millier de femmes pilotes aux forces armées.

La suite, vous la connaissez, la Française courant pour Dassault et l'Américaine pour Lockheed

Elle s'éteindra d'une attaque cardiaque en 1980

Je ne pouvais pas m'arrêter là sans vous

parler justement de ces milliers de femmes des Air Transport Auxiliary (**ATA**), en Angleterre et des Women Airforce Service Pilots (**WASP**), aux États-Unis.

L'Air Transport Auxiliary, active du 15 février 1940 au 30 novembre 1945 est créée pour assurer le





Jacqueline Cochran

transfert des avions neufs, des avions réparés ou endommagés entre les usines et les dépôts de maintenance vers les aérodromes militaires en service actif. Ce ser-

de militaires (et les avantages qui y étaient liés) et le corps des WASP fut dissout.

de réglages et d'essais, démonstrations, remorquage de cibles pour l'instruction de la chasse et de l'artillerie anti-aérienne, missions de recherche.

Malheureusement, en 1944, pour des raisons économiques, le congrès des États-Unis leur refusa le statut

Mais en 1977, le président Jimmy Carter signe la loi qui accorde aux anciennes membres du WASP un statut militaire complet pour leurs services rendus. Le 1er juillet 2009, le président Barack Obama et le Congrès des États-Unis

décerne au WASP la médaille d'or du Congrès. Trois des 300 anciennes membres encore vivantes sont présentes. Le 10 mars 2010,



200 membres survivantes viennent au Capitole de Washington, D.C. pour accepter la médaille des mains de la présidente de la Chambre des représentants des États-Unis

Je pourrais encore évoquer Jean Batten, Bessie Coleman, Raymonde de la Roche, Amy Johnson, Ruth Law, Anne Morrow Lindbergh (oui, la femme de Charles), Ruth Nichols, Jeana Yeager... mais je ne peux que vous renvoyer à internet si le sujet vous passionne.

A ce sujet, vous mettre des liens longs à recopier serait fastidieux, mais si vous le désirez, un petit mail à [jbg@swing.be](mailto:jbg@swing.be), et je vous enverrai une série de liens sur lesquels vous n'aurez plus qu'à cliquer.

Jean-Baptiste Gallez



Photo contemporaine : une grand-mère respectable exhibe son portrait ATA d'époque

vice livra plus de 300.000 avions de tous types, incluant des Spitfire, des Hurricane, des Mosquito, des Mustang, des Lancaster, des Halifax et des B17 "Forteresses volantes".

Savez-vous d'où vient la fonction de "copilote"? Question de sécurité... NON ! Quand on a commencé à faire de "grands" avions, la taille des volets devenait telle qu'il fallait bien une deuxième paire de biceps pour tirer ou pousser ce manche. Pas question, à l'époque, d'assistance électrique ou hydraulique. Imaginez ces "faibles femmes" aux commandes d'un bombardier de plus de 30 tonnes !

Les Women Airforce Service Pilots comptèrent plus de 1200 pilotes et près de 100 millions de kilomètres parcourus. Les tâches étaient plus variées : convoyage, vols



Des WASP au retour de mission



# Stage 2013 aux Petites Ailes de la de l'initiation et du perfectionnement

Guy L

**L**undi 29 juillet dès 9 heures, l'équipe d'encadrement du stage organisé par « Les Petites Ailes de la Frontière » est aux taquets ; prête à accueillir les 10 jeunes qui vont vivre l'aéromodélisme de l'intérieur pendant toute la semaine.

Les simulateurs sont installés, le tableau et les feutres sont en place pour la théorie et les modèles qui seront utilisés en

double commande sont disposés au fond de la salle.

Les jeunes arrivent ; quelques formalités indispensables autour des fiches d'inscription et des autorisations de séjour à l'étranger et puis c'est parti. Le groupe est composé de six jeunes ayant déjà participé à nos stages et de quatre jeunes pour lesquels c'est une première découverte.

Nous avons donc prévu de l'initiation avec les planeurs Junior et les Funcub pour les uns et du perfectionnement avec un Twinstar, un Tucan, un 3 D et quelques modèles thermiques pour les autres. Pour le fun et les montées d'adrénaline, un jet électrique Twister a même repris du service !

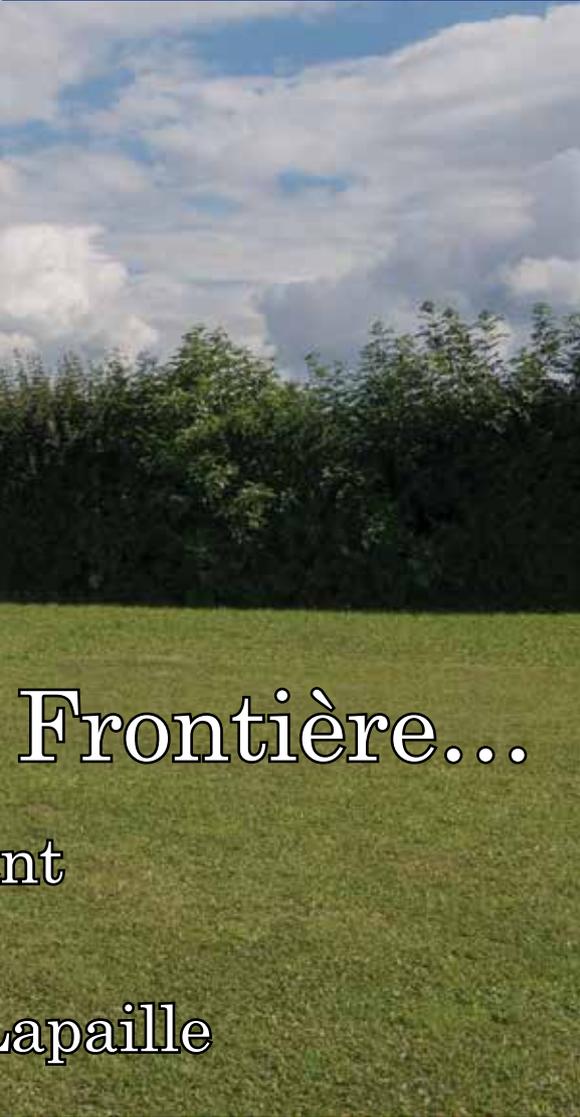
La première matinée est consa-



# Frontière...

nt

capaille



crée à la théorie et à « l'échauffement » sur simulateurs puis, dès l'après-midi, les modèles sont déjà en vol. Les procédures sont bien rôdées maintenant et avec quatre stations de double commande pour six moniteurs parfois, les vols se sont succédés à une cadence que les chargeurs avaient parfois du mal à suivre !

Voler c'est bien, mais avant il faut assembler, équiper puis régler son modèle ... nous avons préparé plusieurs machines pour les jeunes et nous les avons donc mis à contribution pour préparer un Funcub. Les plus bricoleurs d'entre eux ont travaillé vite et bien ; dès le jeudi, ils pouvaient voler avec « leur » Funcub et, de l'avis général, ces vols là avaient un petit quelque chose de gratifiant en plus.

Mercredi, nous avons reçu la visite de Bruno Scordo, Administrateur de l'AAM en charge des relations publiques. Un grand merci à lui qui est venu partager sa passion pour l'aéromodélisme, son enthousiasme et sa bonne humeur ! Il nous a ainsi démontré l'intérêt que l'Association porte à la promotion de l'aéromodélisme et c'est incontestablement un encouragement à poursuivre dans cette voie qu'il nous a apporté.

La fin de semaine fut particulièrement chaude. C'est un comble et c'est la première fois que le soleil nous imposait de limiter nos séances de vol ! Nous avons pourtant donné nos recommandations – casquette, lunettes, crème solaire, hydratation régulière – mais au-delà de 35 degrés, les précautions ne suffisent plus et chacun recherche l'ombre, un peu de fraîcheur ... ah, si nous avions prévu un peu d'hydravation, le site eut été mieux adapté aux conditions météo !

Le samedi 3 août, nous avons emmené tout ce petit monde aux Championnats de France de maquettes volantes qui se déroulaient à Maubeuge ; le hasard fait parfois bien les choses ! Les jeunes ont ainsi pu admirer de tout près de superbes maquettes de niveau international avant de les voir évoluer aux mains de pilotes de classe internationale également ; des vols d'un réalisme époustoufflant, des figures centrées et calibrées et tout qui s'enchaîne si naturellement jusqu'à faire croire que c'est facile !

Des jeunes qui découvrent l'aéromodélisme et y font leurs premiers pas ont donc côtoyé l'aéromodélisme de haut niveau démontrant

ainsi toute la richesse de notre passion qui se décline en autant de facettes qu'il y a de modélistes.

Et voilà déjà le dernier atterrissage de notre stage d'été ; l'avion est en finale, volets sortis il rejoint le seuil de piste et on le soutient, on le soutient jusqu'au toucher des roues ... et c'est fini !

Une semaine dense au cours de laquelle chacun a donné le maximum pour en faire une réussite. Au moment de couper le moteur, c'est donc la satisfaction qui est de mise.

Bravo à Périne, Alexis, Baptiste, Barthelemy, Clément, Cyrille, Jérémy, Marceau, Romaric et Simon qui se sont montrés motivés, attentifs et assidus. La porte du monde de l'aéromodélisme leur a été ouverte et nous espérons qu'ils feront encore un bout de chemin avec nous ...

Merci à tous ceux qui se sont dévoués et qui se sont investis pour rendre cette aventure possible ; Liliane, notre photographe, Michel, Serge, nos deux Stéphane et Sylvain qui ont assuré les vols en double commande, Jean qui a aidé à la préparation et qui a pris les images aériennes avec son quadricopter mais aussi tous les membres du club qui ont apporté leur aide et qui sont venus nous rejoindre pour les vols de fin de journée.

Guy.



# CRPAL - Quatorzième stage Arthur Piroton (19-23 août)



La semaine du 19 au 23 août, les bénévoles du club CRPAL se sont consacrés au 14ème stage d'aéromodélisme 'Arthur Piroton'. Pour cette édition nous avons, une fois de plus, essayé de faire encore mieux que la dernière fois et nous avons réussi.

37 élèves ainsi que 23 moniteurs étaient répartis en sept groupes, l'intendance se composait quant à elle de 15 personnes.

Deux équipes occupaient en permanence la salle communale pour la construction de petit planeurs vol libre. Les groupes s'alternant à la demi-journée. Ainsi chaque équipe consacrait deux demi-journées à la construction.

Cette année, il y avait une équipe néerlandophone afin d'accueillir au mieux nos amis du nord et aussi

des élèves du cru qui avaient choisi de faire le stage en 'immersion' linguistique.

Dimanche.18

Pour nous mettre dans le mouvement le club avait organisé le dimanche un 9-2-5 modifié en 10-2-1+2-2-5 (de 10 heure à 13 heure puis interruption midi puis reprise de 14 heure jusque 17 heure) pour les moniteurs. Deux équipes de 8 participants ont pris part à ce petit rassemblement. Le soir un repas copieux était servi sous le chapiteau. Au menu de ce premier soir, un «chili con carne» préparé par notre Chouchou.

Lundi. 19

L'accueil de nos 37 candidats pilotes terminé, la parole était don-

née à notre administrateur national Bruno Scordo. Ce matin, avant le premier coup d'envoi, il nous avait proposé une heure de cours sur 'comment volent les avions'. Après l'installation d'un 'amphithéâtre' improvisé dans le chapiteau, notre Bruno, pour qui les Reynolds et les polaires d'ailes n'ont plus de secrets, nous a enseigné, aidé par ses instruments de 'magie', l'ABC du vol des avions. Le tout avec traduction instantanée du responsable de l'équipe néerlandophone. Le jeune public écoutait avec attention les enseignements du professeur.

Après cette magnifique introduction nous nous sommes retrouvés sur le terrain pour la formation des équipes, les consignes de sécurité et les informations sur le



programme de la semaine. Comme toutes les années nous avons procédé à des changements de dernière minute pour satisfaire des stagiaires qui désiraient passer le stage dans une autre équipe ou figuraient des amis. Les hostilités ont débuté vers 10h30. Après une ½ heure un violent orage est arrivé sans crier gare, nous avons donc dû nous replier vers les abris disponibles. Cette averse fût la seule de la semaine. Pause de midi avec lunch-paquet préparé puis de nouveau pilotage jusque 17 heure pour 5 équipes et construction pour les deux autres. Cette année, la moitié des stagiaires logeait sur place. Aussi la fin de journée continuait à être animée. Le fait de faire un repas copieux et démocratique le soir attire beaucoup de membres du club pour passer la soirée agréablement. Voler, manger, boire que veut-on de plus ? Aujourd'hui, au menu, Paëlla préparée par notre Yves président de la SAM Belgique.

**Mardi. 20**

Ce jour nous avons eu l'agréable surprise de la visite d'un autre administrateur AAM, président de la commission sportive francophone, Jean-Louis, accompagné de son épouse et de sa petite fille. Christian Fanali, Directeur sportif F4C, nous a également fait une visite agréable. Journée sans histoire, de vols intensifs du début jusqu'à la fin. La soirée, agrémentée par un buffet froid servit à plus de 100 convives, s'est déroulée avec une occupation intensive du terrain. Remorquage, petits gros, planeurs

et hélicos se partageaient la vedette.

**Mercredi. 21**

Encore une belle journée. Les élèves progressent vite avec ce temps radieux, on sentait qu'il y avait déjà des lâchers potentiels, mais à part pour un ou deux qui étaient en perfectionnement, la consigne est de ne pas encore laisser le jeune pilote voler de ses propres ailes. Ce soir c'est un administrateur AAM et vice président SAM, André, qui nous concocte un souper asiatique. Présence cette soirée des autorités communales et du président du football Anthisnois. Les démonstrations vespérales furent à couper le souffle : La remarquable prestation d'Arnaud et de son père Michel avec un avion à réaction n'est pas passée inaperçue.

**Jeudi. 22**

La journée fût ensoleillée et pratiquement sans vent. Aujourd'hui visite d'un avion ULM. ce qui nous permet de réaliser de jolies photos de groupe. Vols intensifs et premiers lâchers non officiels. En soirée boulets-frites.

**Vendredi. 23 dernier jour**

Ce jour commença par la récupération d'un Easy tombé dans un arbre. Puis arrivée de la télévision venue faire un reportage sur le stage ; suivre le lien : <http://www.rtc.be/reportages/262-general/1456709-anthisnes-stage-daeromodelisme>



Mais la cerise sur le gâteau fut le passage de brevet pour sept stagiaires (tous en 2ème année perfectionnement). Félicitation à Pauline, Luck, Benoît, Sébastien, Adrien, Tom et Lucas. Deux autres jeunes, Alexis (13) et Axel (10), membres du club depuis toujours, ont profité de la circonstance pour eux aussi de passer leur brevet.

**Conclusion :**

La quatorzième édition du stage Arthur Piroton a été un succès total. Deux raisons principales à cette réussite et sur lesquelles nous ne pouvons intervenir sont en grande partie responsable de ce succès :

**1) La météo :**

Le vent, durant toute la semaine, était nul (ou quand il y en avait c'était très peu) et en plein dans l'axe de la piste. Le soleil a brillé toute la semaine.

**2) Les élèves (33 garçons et**



4 filles) :

Tous, sans exception, étaient très motivés et d'une gentillesse et une politesse qui méritent d'être mentionnées.

Les autres raisons de ce succès :

1) Les moniteurs terrain (21) Vingt et un moniteurs particulièrement efficaces ayant une grande expérience acquise tout au long de ces 14 années consécutives de stage se partageaient sept équipes (dont une néerlandophone). Cette fois il y a eu très peu de casse ce qui laissait beaucoup de temps libre à l'équipe 'atelier de réparation'.

2) Les moniteurs salle de construction (2) : ils ont insufflé à notre jeunesse une passion pour la construction.

3) Les bénévoles de l'intendance (15) :

Rien n'a manqué (pourtant, les tonneaux de bière se sont vidés plus vite que prévu). Les repas



de midi (5) étaient servis à temps et à la carte. Les repas du soir (6) chauds et chaleureux nous ont fait vivre des soirées inoubliables.

4) Les modèles à construire :

Le petit modèle 'ÜHÜ' est très simple et très didactique. Il représente deux demi-journées de travail en salle : une pour le montage et l'autre pour la décoration. Ce qui ne gêne rien, ce modèle vole très

bien et est très solide.

5) Les modèles destinés à l'écolage double commandes :

Après maintenant sept années d'expériences avec l'Easy-glider surmotorisé celui-ci n'a plus de secret pour les moniteurs.

Bref un très grand cru. A l'année prochaine

# 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](http://www.aerobertics.be) - Maalse Steenweg 367, 8310 St-Kruis - 050 858020

# Expo 2014 de l'Aéro Club de Wavre (ACW)

L'Année prochaine, l'Expo de l'Aéro Club de Wavre fêtera sa 34ème édition. Elle se tiendra les samedi 7 et dimanche 8 février 2014 de 09:00h à 17:00h dans la salle des fêtes de l'hôtel de ville de Wavre et dans le cloître attenant. Manifestation devenue quasiment incontournable dans le petit monde aéromodéliste belge, elle permet aux modélistes de se retrouver à la sortie de l'hiver dans une ambiance particulièrement conviviale et de rencontrer d'anciens copains. Ce sont des centaines de personnes qui viennent nous voir au cours de ces deux jours.

Les débutants y trouvent aussi leur compte car ils peuvent y admirer des réalisations très diverses qui leur ouvriront les yeux sur le hobby qui est le nôtre.

Enfin tous ceux qui ont de beaux modèles sont invités à venir les exposer, qu'ils soient petits ou grands, ordinaires ou extraordinaires à condition qu'ils soient bien construits et finis et surtout représentatifs de la pratique aéromodéliste actuelle. Il faut savoir que tous les modèles exposés entrent en considération pour les prix qui sont offerts par l'ACW: au total ce n'est pas moins de 1.000€ de prix qui sont attribués par un jury composé de 5 personnes (dont 2 extérieures à l'ACW). Comme les modèles sont repris en différentes catégories basées sur le poids, ils ont tous une chance égale de remporter un prix. Le grand prix de l'ACW récompense le plus beau modèle exposé, toutes catégories confondues.

Si vous souhaitez exposer un modèle nous vous demandons de nous prévenir en envoyant dès que possible un email, comprenant vos coordonnées et les caractéristiques du ou des modèles exposés, à : [aeroclub.wavre@gmail.com](mailto:aeroclub.wavre@gmail.com)  
Les modèles sont attendus le vendredi 6 février de 15:00h jusqu'à 22:00h.

Sur demande spéciale un nombre très limité de modèles pourra encore être accepté le samedi matin entre 08:00h et 09:00h. (Vu que nous devons réserver pour ces modèles une place au sein de l'expo, nous attendons de la part de ces modélistes un engagement ferme).

La proclamation des résultats se fera le dimanche 8 février vers 16:30h et les modèles exposés pourront être repris par leur propriétaire dès 17:00h.

Nous vous informons que tous les modèles exposés seront assurés pour la valeur que nous aura renseigné leur propriétaire et que les locaux de l'exposition sont gardés pendant la nuit.

C'est aussi l'occasion de faire de bonnes affaires à la bourse

d'échange qui permet de voir, toucher, tester et demander l'avis des amis avant de se décider à acheter, qui un modèle, qui un moteur ou toutes les petites pièces devenues introuvables autre part que dans une bourse d'échange. Sur base d'un petit sondage réalisé à la fin de la précédente édition, la grande majorité des vendeurs et des acheteurs se sont déclarés totalement satisfaits. Le nombre de tables de la bourse d'échange étant limité, nous vous conseillons de réserver la vôtre sans tarder auprès de Daniel Delizée au 010 86 04 01.

Venez nombreux, vous ne le regretterez pas.

N'hésitez pas à consulter le site web de l'ACW: [www.aeroclubwavre.be](http://www.aeroclubwavre.be)



The poster features a blue background with a white and orange biplane flying in the sky. At the top, the ACW logo is displayed with the text 'Aéro Club de Wavre'. Below the logo, the text 'EXPO 2014 Aéromodélisme' is written in large, bold, yellow letters. A dark blue banner with the text 'Entrée libre' is positioned on the left side. At the bottom, the dates '8 & 9 février 2014' and the location 'Hôtel de ville de Wavre de 9 à 17 heures' are written in red, followed by 'Maxi bourse d'échange' in blue. Contact information is provided at the very bottom: 'Réservations : 010 86 04 01 Secrétariat: 02 269 80 24 www.aeroclubwavre.be'.

# RC Take

# H 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.



VISITEZ NOTRE SITE:

[WWW.RCTAKEOFF.BE](http://WWW.RCTAKEOFF.BE)

CONTACTEZ-NOUS:

PAR E-MAIL: [INFO@RCTAKEOFF.BE](mailto: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**



Petite énigme:

Que voit-on sur cette photo ?

1. une piste de vol circulaire en construction
2. les dégâts laissés après l'atterrissage d'un OVNI
3. le site d'un festival en plein désert
4. un théâtre antique mis à plat par un tremblement de terre

Réponse à [photo@aamodels.be](mailto:photo@aamodels.be)

**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

# F3B



## Championnat mondial à Nardt (Allemagne) 4 - 10 août

Robert Herzog

Notre équipe au grand complet (de g. à dr.)

- Premier rang - les pilotes Denis Duchesne, Steeve Hansoulle et Jan Timmermans

- Au milieu, Paulette Halleux, chef d'équipe

- Troisième rang - les aides Sandrine Belche, Robert Herzog, Georges «Piccolo Georgio» Petit, Cédric Princsn et Elien Clinkers



Cette année, le championnat mondial FAI de planeurs F3B « trois épreuves » allait se dérouler sur un terrain d'aviation sportive situé à Nardt, au nord-est de la ville de Dresde. Cette région est la Saxe, partie de l'ancienne Allemagne de l'Est. Notre équipe comptait neuf personnes, dont les trois pilotes sélectionnées Steeve Hansoulle, Denis Duchesne et Jan Timmermans. Le chef d'équipe est notre présidente Paulette Halleux, aussi coordinatrice de la section F3B. Les aides officiels sont Cédric

Prinsen (lanceur), Georges Petit, Sandrine Belche et votre serviteur (aux treuils et renvois). Elien Clinkers, la copine de Jan, nous accompagne comme supporter.

Nous avons choisi pour le logement l'hôtel Achat situé à Hoyerswerda, petite ville à moins de 10 km du terrain. C'était aussi le choix de plus de 70 autres participants, pilotes, aides ou organisateurs. L'hôtel avait adapté ses horaires à nos besoins, notamment en prévoyant le petit déjeuner dès 6h du matin. Nous y sommes arrivés dès le jeudi 1 août, afin de

pouvoir nous présenter aux enregistrements débutant le lendemain et pour que nos pilotes puissent participer au concours international «Nardt Open» qui occuperait les samedi 3 et dimanche 4 août. Notre équipe y a d'ailleurs presté de superbe façon puisqu'elle fut classée troisième et Steeve s'alloua la deuxième place à l'individuel, devant un panel de plus de 100 pilotes.

Cette année, le championnat n'a attiré que 16 équipes complètes, ce qui est modeste par rapport aux grandes années où l'on en comptait jusqu'à 26 à Ankara (1997), 25 à York (1983) et à Kirchheim (2003), 24 à Achmer (1987) et à Chrudim (2001). Parmi les absents notoires, citons les Hongrois, les Danois, les Portugais, les Canadiens, les Israéliens, les

Polonais et les Britanniques. Signe des temps ou de « la crise » ? Il faut dire qu'un bon équipement pour participer à un championnat est aujourd'hui fort coûteux. Avec trois modèles compétitifs, deux treuils, 2 batteries et quelques kilomètres de fil, le budget « matériel » à lui-seul frise les 10.000 € par pilote.

### Jour 1 – lundi 5 août

Les prévisions du temps sont favorables ; le temps sera chaud avec une possibilité d'orage en fin de journée. Mais arrivés au terrain, c'est le brouillard qui s'impose. Le plafond est très bas. Il est clair que l'on devra patienter... L'organisateur utilise un petit motoplaneur en mousse pour évaluer les conditions de vol. Ce n'est que vers 10h30 que peut enfin commencer le concours. La première épreuve est une vitesse qui se déroule dans un air très humide et quasi sans vent. Steeve fait un 17.36; Denis obtient un 16.49 et Jan 18.58. Avec la meilleure vitesse, un assez modeste 15.37 par Thomas Dylla, cela nous coûte aisément près de 250 points pour l'équipe. La journée se poursuit à un rythme nettement plus lent que lors de l'inter de la veille mais vers 15h, on a quand même complété le premier tour.

En durée, Steeve a eu un sérieux problème et s'est posé après 6 min. 27 sec. Cela va lui coûter plus de 300 points d'un seul coup. Le seul espoir est que cette contre-performance pourra être écartée lors du décompte final, après que l'on aura défalqué la plus mauvaise de chacune des trois épreuves. Pour le moral, il n'est évidemment pas sain de jouer ses Joker en début de concours... Au bilan de l'équipe, le tour 1 nous coûte environ 1100 points. On entame le tour 2 qui se poursuivra demain. Qui vivra verra. Globalement, nous inscrivons ce lundi avec les « mercredi maudis » devenus légendaires au sein de l'équipe F3B belge. Il nous est en effet arrivé souvent de rater des vols lors du troisième jour de compétition, mais nous avons tous la sensation d'y être déjà, après les deux journées écoulées lors de l'inter du week-end. Notre score par équipe nous place en 8<sup>ème</sup> position.

### Jour 2 – mardi 6 août

La « journée catastrophe ».

On termine le tour 2 et boucle le tour 3 en cours de journée. Lors de la



Denis au contrôle des modèles



L'équipe belge sur le podium... du concours international Nardt Open



Lors de l'inscription, petite séance de portraits pour tout le monde...t

dernière épreuve du tour 3, une distance, le planeur de Denis est dans ses derniers passages à basse altitude lorsqu'il se laisse surprendre par la proximité de la tente des caméramen qui se trouve quasiment sur la base A, à une trentaine de mètres des derniers treuils. La position de

ces caméras est idéale pour eux, puisqu'elle leur donne à la fois une bonne vue sur le tableau d'affichage et sur tout l'espace entre les treuils, là où se tiennent les pilotes et se joue le gros de l'activité au sol... Mais leur tente, certes renseignée « en zone de sécurité », est au milieu de



Concentration lors d'un vol de distance de Jann



Steeve, notre boute-en-train de service



Perplexité avant un vol de Jan

la zone d'atterrissage en fin de distance. Le planeur de Denis percute violemment la caméra en évitant de justesse un caméraman qui a fait un bond de côté au dernier moment. Cela ne coûtera donc à Denis que les 300 points de pénalité prévus en cas de rencontre avec le sol ou

un quelconque objet dans la zone de sécurité, et pas les 1000 points infligés en cas de rencontre avec une personne dans une zone de sécurité. Mais l'accident avec le trépied de la caméra lui a entamé sérieusement le bord d'attaque d'une aile. L'emplanture des stabilos est aussi

un peu abimée. Il sera possible de réparer la casse pour effectuer avec le modèle blessé les deux autres vols du tour. Le résultat au tableau est catastrophique car une pénalité de 300 points qui persiste jusqu'au score final risque de coûter plus de 10 places au classement en fin de concours. Un podium est désormais hors d'atteinte pour Denis. Au soir du deuxième jour, notre équipe se place en position 9.

### Jour 3 – mercredi 7 août

Le matin, c'est à nouveau la brume qui domine. On commence par une durée sous un plafond juste assez haut pour ne pas perdre les planeurs de vue. Le vent est toujours très faible, de directions variées, ce qui impose d'envoyer un aide aux deux séries de renvois, car il est toujours possible qu'au dernier moment, un changement de direction de treuilage soit requis. Et pour être valable, il faut impérativement un aide au renvoi du treuil qui a effectivement été utilisé. On termine le tour 4 au cours duquel nos pilotes se sont fort bien comportés : dans ce tour, ils se placent 6<sup>ème</sup> (Denis), 11<sup>ème</sup> (Steeve) et 15<sup>ème</sup> (Jan). Ils ont chacun fait des scores parfaits en durée et en distance et leurs seules pertes ont eu lieu en vitesse (87 points pour Denis, 110 points pour Steeve et 158 points pour Jan). Avec tous les tours à ce niveau, nous serions sur le podium final !

Vers 16h30, on commence la distance du tour 5. À ce rythme, on complètera aisément huit ou neuf tours d'ici vendredi soir. Denis réussit une merveilleuse distance à 29 bases, contre un groupe où figure notamment l'excellent Autrichien Pözl, actuellement à la cinquième place. Un peu plus tard, c'est Steeve qui aligne aussi un 1000. Tous les vols de distance sont exécutés du côté du terrain proche d'un bois et d'un champ de tournesols. Il y a clairement de la restitution dans cette zone... Vers le même moment de l'épreuve, le Suisse Andreas Böhlen, ancien champion comme notre Denis national il y a 20 ans, n'arrive pas à bien atterrir et se retrouve dans la zone des fils, ce qui lui vaut une pénalité de 300 points. Pour lui aussi, l'espoir d'un podium vient de s'envoler. Jan vole dans le dernier groupe de distance. Il a contre

lui notamment « le petit Allemand », c'est-à-dire le junior Johannes Krischke (14 ans). 20 bases sur 22, bon pour 909 points. Jan concède aussi 190 points en vitesse. Il termine le tour en position 29, pour Denis en 7 et Steeve en 13. Somme toute un bon tour pour l'équipe belge.

Malgré l'annonce d'une excursion qui devrait quitter le terrain à 18h30, le directeur du concours annonce vers 18h15 le début du tour 6... On commence par la distance où Jan sera dans le groupe 4. On volera jusqu'à 7h.

Au classement, l'organisateur calcule déjà le classement y compris la suppression du plus mauvais vol de chaque type. Selon ce classement, nos pilotes sont aux places 14 (Denis) et 15 (Steeve) et 33 (Jan). À l'inter équipes, la Belgique apparaît provisoirement en position 7.

#### Jour 4 – jeudi 8 août

La météo a fondamentalement changé ce matin. Vent d'ouest bien affirmé et risque de pluie évalué à 40%. Le premier vol est lancé à 8h35. Steeve est dans le quatrième groupe à voler et Denis dans le septième. Le vent reste soutenu. Steeve joue au coude à coude contre le Suisse Niklaus Huggler. Celui-ci termine son 20<sup>ème</sup> passage à moins d'un mètre de haut et arrive à terminer sa 21<sup>ème</sup> base dans les temps. Steeve le suit à une vingtaine de secondes et se retrouve précisément dans la même situation. Son virage en A, à moins d'un mètre de haut, doit être parfait s'il veut espérer terminer la 21<sup>ème</sup> base. Et il la réussit ! Le planeur se pose quelques mètres au-delà de la base B, toute énergie épuisée. Un vol parfait qui lui rapporte 1000 points de haute lutte. En groupe 11, Denis a une forte opposition avec le Suisse Andreas Böhlen et le jeune Allemand Johannes Krischke. Devant cette opposition, Denis décide de forcer légèrement l'allure, mais il a un peu surestimé la finesse du modèle et se pose après 19 bases avec encore 35 secondes de temps disponible. Ses deux opposants font 21 bases. Encore 96 points de perdus.

Avant 10 h, on peut amorcer le vol de durée du tour 6. Jan passe en second groupe. Cela ne se passe pas trop bien pour lui, avec un vol de 7 min. 22 sec. Heureusement pour Steeve et Denis, les max de 10 minutes sont

atteints. En vitesse, Denis fait 16.76 sec. et Steeve 15.43 sec. Jan doit se contenter d'un maigre 20.23 sec car il a trop anticipé un virage en B... Au classement actuel après ce tour, l'équipe est à nouveau neuvième. Vers 13h30, le directeur de concours annonce le début du tour 7 et déclare

que l'on terminera le concours demain après le huitième tour. Ouf ! On voit la fin du tunnel !

À la durée, Jan passe en premier et s'offre un max., tout comme Steeve et Denis. En distance, Jan concède 3 bases (22/25), ce qui lui coûte 120 points. Denis et Steeve font le



Notre équipe dans la «ready-box» à la tombée du jour



Les pelotes de fil, c'est pour tout le monde ! Ici Martin Hergig



Attablés au resto de l'hôtel après une journée bien remplie



*Cédric va lancer le planeur de Steeve*



*Paulette sur le terrain - toujours de bon conseil en matière de règlements, même pour les autres chefs d'équipes...*



*Le long chapiteau abritait toutes les équipes - ambiance !*

1000. En examinant le classement à l'issue de la journée, Steeve est 9<sup>ème</sup>, Denis 15<sup>ème</sup> et Jan 38<sup>ème</sup>. L'Italie nous a doublés en classement des équipes. Nous sommes actuellement en position 8.

#### **Jour 5 – vendredi 9 août**

Début du concours annoncé une demi-heure plus tard que les jours précédents. Il ne reste qu'un tour à faire, mais le temps est à la pluie. On commence par la distance du tour 8. Denis doit concéder une base à ses

opposants (954 pts). Jan en concède deux (888 pts). Steeve quant à lui en concède une (950 pts). Les conséquences de ce tour au classement final risquent encore de faire mal... et en effet, au classement qui devient disponible quelques minutes plus tard, notre équipe est provisoirement en 9 et Jan en 42.

Lors de la durée, deux de nos pilotes font heureusement le plein. Denis doit se contenter de 8 min. 55 sec soit un score de vol de 892 points. Cette durée tombera au classement final. On redresse un peu la barre pour Jan qui remonte à la place 40. Une collision en vol survient pendant la durée de Steeve, mais heureusement elle ne nous a pas affectés. Ce sont un Américain et un Japonais qui ont vu les ruines de leurs modèles retomber au loin, sans doute en plein champ de maïs à près d'un kilomètre du terrain de vol. Une heure plus tard, les recherches étaient toujours infructueuses.

La vitesse finale est notre dernière occasion de rajuster nos places, mais il ne faut pas se faire d'illusion ; à ce stade du championnat, peu de choses changeront encore. Comme on vole à nouveau la vitesse dans l'ordre inverse du classement actuel, les meilleurs scores sont attendus vers la fin du tour. Jan fait un modeste 18.00 sec. Denis fait un 17.91 sec. Et Steeve un 16.18. À ce moment, l'Américain Klein a déjà placé un 15.20. Andreas Böhlen fait un 15.14 et Roland Hofmann 14.89. Martin Herrig a fait 14.91 sec. Pour garder sa première place, Andreas Herrig doit faire mieux que 15.8. Son temps chronométré est de 15.11 ! Il a donc réussi à conserver son titre de champion remporté déjà en 2011 à Laiwu en Chine.

Le championnat se termine sous une fine pluie qui ira en s'intensifiant en cours de soirée. La proclamation officielle au terrain a dû se réfugier dans le chapiteau qui a abrité les équipes pendant toute la semaine. Trompettes thébaines et groupe folklorique saxon pour célébrer l'annonce des premières places. Au classement junior, c'est l'excellent jeune Autrichien Bernhard Flixeder (16 ans) qui remporte la première place devant l'Allemand Johannes Krischke. Bernhard se classe 12<sup>ème</sup> au classement général, bien devant son père, classé 20<sup>ème</sup>. Au classe-

ment individuel, on retrouve le champion sortant en première place, suivi de son frère en 2 et Thomas Dylla en 3. Le troisième Allemand de l'équipe, Jens Buchers, se classe 16<sup>ème</sup>. L'Allemagne remporte la première place en équipe avec 61135 pts, devant l'Autriche avec 60056 pts et les USA avec 59747 pts. Notre équipe se place 8<sup>ème</sup> avec 58785 pts. Steeve Hansoulle est classé 10<sup>ème</sup>, Denis Duchesne 17<sup>ème</sup> et Jan Timmermans 39<sup>ème</sup>.

Si on examine l'impact des pénalités de 300 points qui ont affecté les meilleurs pilotes, on voit qu'Andreas Böhlen serait remonté de la 7<sup>ème</sup> à la 4<sup>ème</sup> place, Denis serait 9<sup>ème</sup> et Passi Väisänen serait remonté de la 22<sup>ème</sup> à la 13<sup>ème</sup> place.

La journée du samedi a été consacrée à une brève visite de la ville de Dresde, largement reconstruite après un terrible bombardement allié en février 1945 qui détruisit la ville à 95 %. Le repas de midi et le début d'après-midi se passa sur un bateau de tourisme pour une petite croisière jusqu'à l'endroit du banquet de clôture qui s'est tenu dans le « Bastei », un site historique situé en « Suisse saxonne » qui surplombe un méandre de l'Elbe. C'est dans le restaurant de ce site qu'eut lieu la cérémonie officielle de clôture du championnat. On y remit au champion Andreas Herrig le challenge Houlberg et à l'équipe allemande le challenge Mike Donnet, tous deux offerts en leur temps à la CIAM par notre aéroclub national.

Côté technique, il n'y a guère eu d'évolution côté treuils ou modèles. Rappelons que le treuil est standardisé à 23 mOhm et les batteries à une capacité maximale de 510 Ah (norme EN). Tous les planeurs utilisés en championnat ont l'empennage en V. Un grand nombre de concurrents emploient des planeurs issus de la manufacture tchèque de Jiri Baudis (Fosa, Fosa Lift, CiryI). On voit aussi des Freestyler et des Radical produits par les frères Herrig et quelques rares autres modèles comme le Stinger ou celui du Hollandais Donker-Duyvis. Les poids à vide des meilleurs modèles évoluent aux environs de 2 kg et, renseignements pris, il n'est pas rare que le lest emporté en vitesse fasse passer la masse totale au-dessus de 4 kg. Aussi trouve-t-on

de plus en plus souvent des lests réalisés en matériaux plus denses que le plomb ( $d = 11.36$ ), comme certains alliages de tungstène ( $d \sim 18$ ). Il n'existe guère de matériaux encore plus denses dans la nature, à l'exception des éléments radioactifs

comme l'uranium... En distance, on tourne autour de 3 kg et le choix du lest emporté reste une décision de haute importance pour la réussite des vols. Le choix du fil est une autre donnée sur laquelle les pilotes jouent. Les fils employés proviennent pour



*Un pic-nic arrosé de bière ? Rassurez-vous, le concours est enfin terminé !*



*Trois Allemands aux trois premières places ! C'est la faute aux erreurs commises par les autres (sic) !*



*Trompettes thébaines pour saluer les champions !*



Jan et Cédric avant un départ de Steeve



Dernier rajustement d'un lest avant un départ de Denis en distance

la plupart du fournisseur allemand Contest. On emploie, selon le vent et l'épreuve, les diamètres compris entre 1 et 1.3 mm. Une nouvelle production allemande de fil de section hexagonale est en cours, et certains pilotes y avaient déjà eu accès. Il permettrait des montées encore plus performantes, avec moins de traînée.

Lors du petit déjeuner le lendemain du banquet, nous avons échangé quelques impressions avec le directeur du concours Armin Hartzitz, lui-même parmi les meilleurs pilotes allemands de la catégorie. Il nous a dit qu'en réalité, le championnat n'a pas été gagné par les pilotes allemands ; il a plutôt été perdu par leurs opposants... ! Et en effet, si on examine les scores des autres pilotes dans la première dizaine, on peut identifier pour chacun d'eux, en plus des inévitables imperfections mineures, une ou plusieurs «fautes». Au tableau des scores qui ont été écartés pour le calcul final,

on remarque que les deux premiers classés se voient défalquer chacun un 1000 en distance. Ils ont donc tous deux été à chaque vol de distance le meilleur de leur groupe. Le seul couac parmi les trois premiers

est un vol de 8 min 06 sec pour Andreas Herrig au tour 6. Il n'est donc pas infailible ! Comme de tous temps en F3B, ce sont les temps des vitesses qui déterminent les vainqueurs. Bref, seule la plus grande régularité et la quasi perfection de tous les vols permettent de se maintenir au sommet du classement. Ce n'est pas une nouveauté pour notre équipe, mais à nouveau le rappel à la dure réalité de la compétition au plus haut niveau. Face aux meilleurs pilotes de 15 autres pays, nos pilotes se sont extrêmement bien comportés cette année à Nardt. La dixième place de Steeve est amplement méritée. Denis joua de malchance en se prenant une pénalité qui affecte irréversiblement son score final. Et pour Jan, qui doit se contenter de la 39<sup>ème</sup> place, ce championnat fut une première expérience pleine d'enseignements. On le reverra certainement lorsqu'il aura encore eu l'occasion de s'aguerrir dans les grandes compétitions l'an prochain.

Je terminerai en remerciant tous les membres de l'équipe belge à Nardt pour l'excellente ambiance qui a régné au sein de notre groupe et la grande efficacité dont nous pûmes faire preuve pour assurer à nos pilotes le meilleur encadrement dans l'accomplissement de leurs vols. Rendez-vous est pris pour 2015 lors de la prochaine édition du championnat du Monde qui sera organisé sur l'aérodrome militaire de Deelen près d'Arnhem aux Pays-Bas.

Texte : Robert Herzog  
Photos : Sandrine Belche et RH

<b>Classements</b>			
Individuel (54 pilotes)			
1	Andreas Herrig	GER	20752
2	Martin Herrig	GER	20717
3	Thomas Dylla	GER	20556
10	Steeve Hansoulle	BEL	20027
17	Denis Duchesne	BEL	19831
39	Jan Timmermans	BEL	18928
Par équipes (16 équipes)			
1	Allemagne	61135	
2	Autriche	60056	
3	USA	59474	
8	Belgique	58786	

# Baptême de l'air pour le 500<sup>ème</sup> brevet élémentaire de l'AAM

Lors de l'assemblée générale de l'AAM à Namur, à l'occasion du 500<sup>ème</sup> brevet élémentaire de pilote de l'AAM, il a été tiré au sort un baptême de l'air avec Roger Lebrun. C'est donc Patrick Coorevits du club EOLE qui est l'heureux gagnant de tirage. Ceci a été possible avec le sponsoring de NewCag qui, à l'occasion de l'opération Objectif Jeune Pilote, a offert six voyages en avion.

Vu la météo favorable le 16 juillet à 13h, Roger Lebrun s'est posé à Wevelgem venant de Charleroi pour embarquer Mr Coorevits et 1 passager supplémentaire. J'allais en bénéficier...

Après la présentation de Patrick Coorevits à Roger, le moment tant attendu est arrivé, décollage de Wevelgem, direction la Côte Belge avec pas mal de turbulences, mais très belles vues du sol.

Après être arrivé sur la côte, être passé près de la piste d'Ostende et longé le bord de mer assez longtemps, direction Wevelgem avec un petit détour au-dessus de Mouscron, nous voilà face à la piste pour se poser après environ 1h de vol.

C'était un très beau vol au-dessus de notre plat pays.

Donc encore un grand merci de la part de Mr Coorevits et du club EOLE à la fédération, à Roger Lebrun qui a passé son après-midi avec nous et à NewCag pour le beau vol.

Jean-Pierre Vandamme

NDLR: la quatrième place dans le cockpit était prévue pour Gérard Proot qui venait de disparaître...



*Le Diamond DA40D sur le tarmac de Wevelgem*



*Roger et Patrick devant le Diamond DA40D*



*• Patrick, brevet AAM n°500, et Jean-Pierre sont installés*



*Survol de la côte belge*

# 555



## From 555 to XXX

*Ci-dessus, le podium du « 555 » version 2013 : premier : Dimitri Michot, deuxième José Duarte aussi appelé « Le Poulidor du 555 », troisième : Michel Dropsy..*

**A**mi modéliste, avez-vous déjà entendu parler du « 555 » (dit : cinq-cinq-cinq) ? Dans certains cas oui, dans d'autres non. La formule se porte bien, d'où le titre de cet article qui a probablement besoin d'un peu d'explications pour ceux qui ne savent pas décrypter les chiffres romains : « XXX = 30 ». Au dernier concours, qui s'est déroulé cette année le 1 septembre sur le terrain de club « Spirit of St. Louis » à Modave, on pouvait compter 31 inscriptions.

### **Petit récapitulatif du principe du « 555 » :**

Eh oui, 31 personnes s'étaient préinscrites à ce « 555 » où il faut montrer son savoir-faire en prenant de l'altitude avec un planeur muni d'un moteur électrique. Un limiteur d'altitude, payé par le pilote, est programmé pour se couper après 30 secondes ou lorsque la hauteur limite de 200

mètres est atteinte. Actuellement les pilotes prennent l'option de prendre de l'altitude en restant suffisamment en dessous des 200 mètres. Pendant cette première phase moteur, le pilote prend plutôt de la distance par rapport à lui. Quand après 30 secondes le limiteur coupe le régulateur, le pilote attendra les 3 secondes nécessaires pour pouvoir entamer la deuxième phase moteur de son modèle, lui don-

nant de la vitesse en terminant par un coup de stick « up » à la profondeur, juste avant que la première minute se termine.

De la 61<sup>ème</sup> seconde à la 300<sup>ème</sup> seconde commence le temps du vol plané. Donc 300 secondes maximum et chaque seconde vaut un point. Mais attention, si vous planez 300 secondes et une demi seconde, le vol sera nul. Donc les pilotes atterrissent



*La précision d'atterrissage rapporte des points !*

un peu avant les 300 secondes.

Cet atterrissage est coté pour sa précision et peut rapporter 100 points supplémentaires au maximum, dépendant de la précision. Il faut remarquer qu'au-delà des 5 mètres de la cible, il n'y a plus de points attribués pour la précision de l'atterrissage.

Invitation à tous de venir essayer, l'ambiance est vraiment « top »...



### Le «BMI 555 CHOUFFE challenge»

Les sociétés BMI et Brasserie d'Achouffe ont décidé d'offrir 144 caisses de bière « CHOUFFE », « la meilleure bière de la planète et de son voisinage ». Cette quantité de bière sera distribuée aux clubs dont les pilotes optent de participer en compétition « 555 » avec le modèle spécial « 555 » développé par BMI. Ce planeur n'est certainement pas le meilleur, mais par contre, son prix est très abordable. Celui qui voudra, pourra s'offrir un nouveau modèle en fin de saison afin de redémarrer la nouvelle saison avec un modèle tout neuf.

En incitant la majorité des participants à participer aux concours « 555 » avec un BMI 555, on peut dire que presque tout le monde participe à armes égales, pour un petit prix. On ne recherche pas le planeur dernier cri, comme arme ultime et qui coûterait probablement plusieurs centaines d'Euros.

Cette année, ces 144 caisses de Chouffe se partageront comme suit :



Jonas Van Assche et son BMI 555

Macam	35 caisses.
Spirit of St-Louis	30 caisses.
Libellules	25 caisses.
DenderEagles	20 caisses
Blue Birds	15 caisses.
L.A.C.	10 caisses.

Le solde des caisses sera partagé entre le coordinateur, les directeur sportifs AAM et VML et la société BMI.

### Jonas Van Assche, la grande surprise du jour

Pouvez-vous vous imaginer un jeune homme de seize ans, qui pour la première fois de sa vie participe à un concours de modélisme et qui à la fin de la journée l'emporte devant une meute de pilotes plus ou moins chevronnés ? Eh bien, c'est ce qui est arrivé à Jonas Van Assche et à celle de tous ceux qui étaient présents à cette journée « 555 ». Cela n'a pas encore dû arriver souvent dans le petit monde

des concours de modélisme RC. Jonas est membre du club Blue Birds de Zomergem et c'est son mentor Marc Vermeiren, également du club de Zomergem, qui lui avait prêté un de ses planeurs « 555 ». L'ironie veut que Marc n'avait jamais été fichu de placer son « 555 » dans le premier moitié du tableau.

### 2014 : un '3 X 30' parmi nous

Avec Jonas, on a un « jeune » phénomène en « 555 », mais avec Willem Vandermeulen nous avons également le « Sénior » du modélisme belge parmi nous.

Le top-20 du championnat de Belgique "555"			
1	Dimitri Michot	Macam	105
2	José Duarte	Macam	96
3	Michel Dropsy	Libellules	82
4	Bart Mariën	L.A.C.	81
4	Dradin Pierre	Spirit of St-Louis	81
4	Burtin Pierre Louis	Spirit of St-Louis	81
7	Laurens Collins	Macam	69
8	Chris Bauweraerts	Libellules	66
9	Leon Van Riet	Dender Eagles	58
10	Philippe Constant	Spirit of St-Louis	56
11	Willem Vandermeulen	C.R.P.A.L.	49
12	Nicole Cherry	Macam	48
13	Coppens Guido	Dender Eagles	37
14	Gérimont Christian	Spirit of St-Louis	36
15	Jonas Van Assche	Blue Birds	35
16	Norbert Dewulf	EML Eekloo	35
17	Umberto Van Kut	Dender Eagles	32
18	Vermeren Marc	Blue Birds	29
19	Alex Van De Rostyne	EML Eekloo	29
20	Antoniewics Wojciech	Dender Eagles	29



Willem Vandermeulen (photo ci-dessus) est le troisième Belge de l'histoire à commencer à pratiquer le modélisme RC. L'année prochaine, Willem pratiquera le « 555 » alors qu'il aura « 3 X 30 ans ». Avec son « Spirit » Willem reste un redoutable concurrent. Son planeur est tellement bien réglé qu'il peut voler tout seul, ce que Willem aime bien montrer de temps en temps. Sa critique pour les planeurs high-tech & moulés : «c'est beaucoup d'argent pour 2 kg d'air». Il préfère largement les planeurs construits en balsa qu'il peut réparer assez facile-

ment. Et, vu ses atterrissages « résolument » au spot, « ça passe ou casse ». On ne changera plus Willem.

**Et le podium du « 555 » de la saison 2013 ?**

Suivant la suggestion de Pierre Dradin, les meilleures pilotes ont toute l'année été mis dans le même groupe. Cela a deux avantages : d'abord nos meilleures pilotes seront départagés par leur savoir-faire et non pas par la chance. Ensuite, si jamais le groupe des meilleures pilotes n'a pas la chance de trouver le thermique nécessaire pour tenir 5 minutes, ce sera aux seconds d'en profiter.

En fin de course, ce sont quand même les meilleurs qui se retrouveront sur le podium.

**L'équipe qui fait tourner le « 555 ».**

Si le « 555 » tournait sans problèmes et dans la bonne humeur cette année, c'est d'abord grâce aux clubs organisateurs. Sans eux il n'y aurait pas d'organisation de concours « 555 ». Ensuite, c'est la sportivité « bon enfant » des participants. Et finalement grâce aux directeurs sportif, Michel Dropsy pour l'AAM et Guido Coppens pour la VML. Sur la photo ci-dessous, ils entourent le coordinateur Pol Van Holle, qui a fait beaucoup de travail préparatif et a écrit un fameux programme pour l'établissement des différents classements.

Michel Dropsy



Michel Dropsy

Pol Van Holle

Guido Coppens

# 555 pilots are better pilots

**Question technique : quels volets sont les plus efficaces ?**



Sur un BMI 555 les volets sortent vers le haut et sur l'autre, ils sortent vers le bas...

# Le monde fascinant des quadcoptères



**Spacecraft X-4**

# 0600-000

**UFO X-4**

# 0601-000



€60,00 ~~€72,00~~

**-17%**



**Futura 360**

# 0610-000

€306,00 ~~€382,00~~

**-20%**



**UFO MX-400**

# 0640-000

€395,00 ~~€494,00~~

**-20%**



BMI Belgique S.P.R.L.

copyright © 2013 BMI

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

# 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**



Visitez  
www.hobbyfun.be



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



# Concours TIERCE PHOTOS (page 67)

## Principe du Concours

1. tout lecteur peut envoyer chaque trimestre à l'adresse [photo@aamodels.be](mailto: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](mailto: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 (septembre 2013), la photo de Jean-Yves Leclercq (OO-AL251) a obtenu le meilleur score. Il remporte un des lots offerts par OnlyLiPo.



Quant au Tiercé gagnant (1-2-3), il n'a été proposé par personne. C'est la proposition de Serge Motquin (1-2-9) qui s'en rapprochait le plus. Il remporte le second lot offert par OnlyLiPo. Félicitations aux gagnants!

La participation au concours de ce trimestre sera clôturée le 1 février 2014.



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

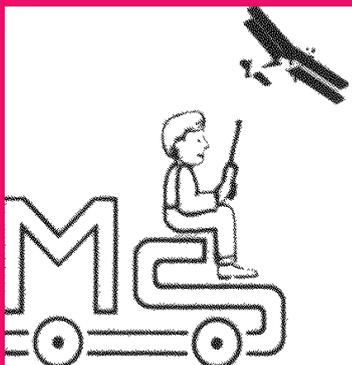
Plus performante: l'aile a un grand allongement pour plus de finesse, elle peut aussi se passer de dérives, et est recouverte d'un film plastique en 1 seule pièce, fini les recouvrements en escalier!

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](mailto:avionic@skynet.be)  
[WWW.AVIONIC.TV](http://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 décembre >



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](mailto:photo@aamodels.be)  
La participation au concours est réservée aux membres de l'AAM en règle de cotisation.

## Le Tiercé gagnant de septembre >



Les gagnants de septembre 2013

La meilleure photo venait de **Jean-Yves Leclercq (OO-AL251)**.

Le Tiercé gagnant dans l'ordre (1-2-3) n'a été proposé par personne. C'est **Serge Motquin (OO-AM1069)** qui a proposé le plus approchant (1-2-9). 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](http://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](http://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](http://horizonhobby.de/haendler)

**VIDÉOS**  
[youtube.com/horizonhobbyde](http://youtube.com/horizonhobbyde)

**NOUVELLES**  
[facebook.com/horionhobbyde](http://facebook.com/horionhobbyde)

**SERIOUS FUN.**