A A Models-info

En bref...

Espace Dirigeants

Les logiciels Devitus et DevWing

Championnat mondial F3T

Alpina Magic "Spécial"

Stage Arthur Piroton 2014

La saga du Minimoa, suite...

Championnat d'Europe FSA

Stage Teumes Pilotes à Battie

Championnat mondial électrique

Journée Doudous à Bastogne

Champions de Belgique 2014

Stage à l'Aéro Club de Wavre

Une visite de Jezabella Spatneigt

Air-Terre-Mer 2014 à Mons

L'aéromodélisme à l'école

Prenez les commandes d'un B737 chez EFS

Statistiques des clubs de l'AAM en 2014

Concours Tiercé-Photos

Trimestriel d'information
Octobre, novembre, décembre 2014
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 Liège X



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

Décembre 2014 - n° 128



NOS OFFRES

Que vous soyez non initié ou passionné d'aviation, nos offres s'adressent à tous. Nos instructeurs s'adapteront à vos connaissances pour vous faire vivre une expérience inoubliable aux commandes d'un avion de ligne.



ROOKIE: 30 MINUTES € 99

3 décollages et atterissages au départ des plus beaux aéroports du monde.



DÉCOUVERTE: 1 HEURE € 169

Un vol entre deux aéroports suivi d'une approche sur une piste de rêve.



AVENTURE: 1 HEURE 30 € 239

Départ sur la piste, naviguez jusqu'à destination et découvrez les secrets du cockpit.



INTERNATIONNAL: 2 HEURES € 299

Vivez le métier de pilote de A à Z. Vol depuis la porte d'embarquement jusqu'à destination.



ANTI-STRESS: contactez-nous

Peur en avion? Apprenez à maîtriser votre stress en prenant les commandes.



PILOTES: contactez-nous

Pour les possesseurs d'une licence de vol. Restez à jour sur un simulateur de vol pro.



INCENTIVES: contactez-nous

Une activité originale pour l'organisation des soirées de votre entreprise.



VOUS ÊTES LE PILOTE!

OL SUR SIMULATEUR DE BOEING 737 ACCESSIBLE À TOUS!



CODE PROMO - 5%: AAM à utiliser sur notre site internet lors de votre réservation

AVENUE DES ÉTATS-UNIS, 7 - B 6041 GOSSELIES / INFO@EFSIMULATOR.COM / T: +32 (0) 71 356 117

www.onlylipo.com



Site de vente de batteries au lithium-polymère

Que ce soit pour la propulsion, la réception ou même pour l'émission, hou certainement de stock la batterie que vous cherchez

Nous pouvons aussi vous aider à configurer votre chaîne de propulsion électriq : moteur - variateur - batterie

Nouveau, une multitude de formats spécifiques aux drônes, une visite du site s'impose.

Cliquez Cl

Déjà une 2200 mAh 35 pour 17.99€

WWW.ONLYLIPO.COM

Contact:

par mail: info@onlylipo.com par téléphone +32(0)475 54 24 03



AAModels-info

Décembre 2014 - n° 128

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.

Publicités

La coordination des publicités est assurée par Jean-Baptiste Gallez (jbg@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 1er février, le 1er mai, le 1er août et le 1er novembre.

Le secrétariat général de l'association est assuré par Jean-Luc Dufour, Zwartkloosterstraat 49, à 2800 Mechelen. Téléphone 32-15-431562 email jldufour@aamodels.be

L'AAM est administrée par un conseil comportant neuf membres. Pour 2014, sa présidence est assurée par Paulette Halleux, Lenneke Marelaan 36/27 1932 Sint-Stevens-Woluwe phalleux@aamodels.be - 02 721 13 01

L'AAM est membre de la Ligue Belge d'Aéromodélisme, elle-même membre associé de l'Aéro-club Royal de Belgique. Ce dernier détient pour la Belgique les pouvoirs sportifs de la Fédération Aéronautique Internationale.

L'AAM est membre de l'Association Inter fédérale du Sport Francophone (AISF)

Photo de couverture :

Ce beau contre-jour réalisé à Havay cet été est dû à Jean-François Lothaire. Le modèle est le Republic P-47 Thunderbolt de Samuel Galerin. Échelle 1/4, env. 3.10m, moteur 280cc, construit à partir d'un kit Krantz



Nos meilleurs voeux
pour 2015!

Au sommaire...

Le mot de la présidente	4
Espace dirigeants	5-7
En bref	9
Alpina Magic «Spécial»	10-12
Journée des Doudous à Bastogne	13
Les logiciels DevFus et DevWing	14-17
Championnat d'Europe F3A	20-26
Championnat mondial F3J	27
Prenez les commandes chez EFS	28-30
La saga du Minimoa, suite	32-36
Quinzième stage Arthur Piroton	38-39
Jezabella Spatneigt en visite	40-42
Stage de montage et de pilotage à l'ACW	44-47
Championnat mondial électrique	48-51
Air-Terre-Mer 2014 à Mons	52-53
'aéromodélisme à l'école, une rédaction	54-55
Stage Jeune Pilotes à Battice	56-58
Champions de Belgique 2014	60
Statistiques AAM 2014	61
Concours Tiercé-Photos	62-63

Visitez notre site www.aamodels.be



hers amis modélistes, Nous voici en fin d'année, et nous pouvons faire le bilan de nos activités.

Cette année fut un succès. Au vu des articles que vous aurez l'occasion de lire dans ce numéro, quiconque peut se rendre compte de la richesse de l'activité aéromodéliste.

L'apprentissage d'abord : comment vole un avion ? Bruno Scordo parcourt notre belle région avec sa soufflerie et ses multiples outils pédagogiques. Il fait la joie des petits et même des plus grands car ils apprennent les bases de l'aérodynamique en s'amusant.

Cet apprentissage en classe est complété par les stages de jeunes organisés par nos clubs, le club Royale Petite Aviation Liégeoise, les Aigles de Battice, l'Aéroclub de Wavre à Ramillies. Ils ont à eux trois initié 65 jeunes à l'aéromodélisme: construction, assemblage, vol sur simulateur, vol sur le terrain. La créativité des organisateurs a été époustouflante pour occuper ces jeunes même quand il pleuvait.

Et cette activité d'apprentissage ne va faire que croître et embellir. Et ce grâce à BMI, annonceur de longue date dans ce magazine, qui désirant cesser ses activités a offert à tous les clubs belges un Takeoff, prêt à voler avec émetteur 2.4 GHz et tout ce qu'il faut pour apprendre à voler. Un super cadeau unanimement apprécié. L'opération jeune pilote qui avait pu voir le jour grâce au soutien de plusieurs de nos annonceurs et bien sûr de tous nos clubs, va pouvoir continuer mais cette fois sans que les jeunes candidats ne doivent investir dans du matériel.

Quant aux tout petits, trop jeunes pour participer aux stages ou aux initiations, ils ont eu droit à des largages d'œufs, le baptême de l'Air de leurs doudous,

La parole à notre présidente...

L'aéromodélisme c'est aussi merveilleux pour les mordus de la construction : vous lirez les détails concernant l'Alpina, le Minimoa, sans oublier le logiciel vous permettant de dessiner votre propre avion avant de le construire. Quel défi!

Autre défi : ces nouveaux venus que sont les drones. Qu'en est-il dans les pays voisins, notamment en Allemagne ?

Ce n'est pas parce que notre activité est centrée sur les modèles réduits que nous ne nous intéressons pas aux grands : A lire le reportage sur le vol en planeur grandeur et le reportage sur le vol en simulateur grandeur.

Et puis il y a en a aussi pour les sportifs, ceux qui participent à des compétitions organisées par nos clubs, qu'elles soient nationales ou internationales. Il y a eu 80 concours nationaux et 6 concours internationaux organisés en Belgique. Dans les compétitions, il s'agit pour les pilotes de se mesurer aux autres et de s'améliorer constamment.

Enfin il ne faut pas oublier nos pilotes d'élite, ceux qui sont sélectionnés pour participer au championnat d'Europe ou du Monde. Vous découvrirez le travail et les résultats de nos équipes en Voltige r/c (F3A), en Planeur de durée (F3J) en Planeur électrique (F5B) et en course au pylône électrique (F5D).

Toutes ces activités ne seraient pas possibles sans l'engagement de nos 62 clubs et de leurs 2691 membres. Un grand merci à tous

Après une fin d'année que je vous souhaite festive, nous entamerons 2015 avec ardeur en nous retrouvant pour établir nos activités de l'année au cours des réunions renseignées au petit tableau ci-dessous.

J'espère avoir le plaisir de vous y rencontrer

Paulette

Assemblée générale des clubs de la LBA:

le dimanche 11 janvier à 10h, Ontmoeting centrum, Zemstsesteenweg 15, à Hofstade

Assemblée sportive AAM et Assemblée générale AAM: le dimanche 25 janvier 2014 dès 10h au Mundo Namur, rue Nanon 98 à Namur

Assemblée générale LBA :

le dimanche 22 février à 14h, au centre ADEPS de la Forêt de Soignes à Bruxelles

Assurances

n matière de sinistres, notre fédération est atypique. Alors que la plupart des fédérations sportives déclarent des accidents corporels (un basketteur qui se foule la cheville, etc.) notre fédération déclare avant tout des sinistres occasionnés à des tiers. Or les plafonds de couverture sont beaucoup plus élevés en « responsabilité civile » qu'en « accidents corporels » (accident occasionné à soi-même).

Il n'en faut pas plus pour inquiéter notre assureur.

Malgré la récurrence et l'augmentation du nombre de sinistres déclarés sur base du volet RC de notre assurance sportive, Ethias a décidé de maintenir actuellement nos conditions (d'ailleurs récemment étendues).

Le contrat restera cependant sous surveillance et pourra faire l'objet d'adaptations en fonction de l'évolution de la quantité et du type de sinistres. Lors de chaque sinistre, le respect des dispositions réglementaires sera évalué, notamment les conditions imposées par la circulaire du SPF Mobilité et Transports en matière d'aéromodélisme, le règlement d'ordre intérieur de l'AAM, le règlement de vol du club, etc. En cas de non-respect de ces dispositions, le sinistre ne pourra être pris en charge.

Nous rappelons donc aux dirigeants de clubs d'être attentifs à faire respecter sur leur terrain toutes les consignes de sécurité et les bonnes pratiques et aux membres d'être attentifs à les respecter. Trop d'accidents sont occasionnés aux voitures par des avions montés et des moteurs démarrés à proximité des voitures sans être fixés au sol ou immobilisés par un aide.

L'AAModels-info de septembre vous a rappelé, encore une fois, une série de conseils pratiques en matière de sécurité lors de la construction et sur le terrain même. Nous continuerons dans chaque numéro à vous présenter une consigne de sécurité particulière en l'illustrant par un cas concret, avec photos et conseils pratiques.

Faites en bon usage

Paulette Halleux

Les aéromodélistes, une espèce en voie de disparition... ?

I je me base uniquement sur les statistiques de mesure de bruit que me procure aujourd'hui "l'application de gestion informatisée des mesures de bruit" mise en ligne cette année, je serais forcé de dire qu'il n'y a plus que 150 pratiquants de cette merveilleuse passion qu'est l'aéromodélisme et qu'ensemble ils ont mis en vol seulement 240 modèles réduits cette année... Rien de particulièrement réjouissant pour l'avenir de notre hobby. C'est évidement un peu court lorsque l'on sait que quelque 2600 aéromodélistes sont affiliés à l'AAM.

Mais où sont donc les mesures de bruit des modèles des 2450 autres modélistes ? Il doit bien y avoir quelques centaines de modèles en vol chaque weekend. Les mesurer n'est pas une tâche insurmontable et ne va pas gâcher l'après-midi de vol du responsable des mesures ni celle des membres qui font mesurer leur modèle. Si vous n'avez encore fait aucune mesure de bruit, il est encore temps de le faire. Pour rappel, les modèles thermiques ET les modèles électriques doivent être mesurés.

Je suis cependant convaincu qu'un grand nombre de mesures ont déjà été effectuées sur les terrains mais n'ont pas encore été rentrées dans l'application. Si c'est le cas ne tardez pas à le faire.

Il est fort possible également qu'un certain nombre de clubs n'utilisent pas l'application. Dans ce cas, j'attends de leur part le tableau Excel complété "registre-type-bruit2" qui est téléchargeable depuis le site de l'AAM. Je peux alors transférer dans "l'application gestion informatisée des mesures de bruit" le fichier qui m'a été transmis par E-mail. Le fichier Excel est à envoyer par E-mail à: francis.floor@aam.be

Je rappelle que les mesures de bruit ne sont pas une punition que la région wallonne ou la DGTA nous inflige...C'est une forme d'autocontrôle qui est demandé à des gens responsables et qui permettra d'assurer la continuité des activités de nos terrains en cas de litige. Ne l'oubliez pas car pour certains clubs le souffle du boulet n'est pas passé loin...

Francis Floor

La prévention des risques pour la santé dans le sport

e décret daté du 3 avril 2014 et paru au Moniteur belge du 7 août 2014 oblige les fédérations sportives ou les organisateurs «à veiller à la promotion et la préservation de la santé dans la pratique de leurs activités sportives et à prendre des mesures appropriées visant à prévenir et à combattre doune manière effective les circonstances et les situations connues pour avoir un effet négatif sur bintégrité physique et le bien-être psychique des sportifs, en ce compris des mesures portant sur les conditions matérielles dorganisation et sur les conditions d'encadrement médical et sanitaire». Et voila un texte qui peut sous entendre bien des choses....

Il faut toutefois savoir que le but premier de ce décret est de prévenir les cas de «mort subite» dans le sport en veillant à ce que chaque fédération sportive édite un règlement médical spécifique à sa discipline, règlement décrivant les contre indications médicales qui seraient à observer pour la pratique de ce sport. Nous serons certainement amenés à prendre de nouvelles dispositions. Lesquelles? Nous en saurons plus quand les arrêtés d'exécution auront été publiés. Il y a cependant un point sur lequel chaque club peut déjà agir dès aujourd'hui et sans devoir attendre ces arrêtés: en effet, le décret impose également aux fédérations et aux clubs d'établir «une procédure de gestion des risques en cas de survenance d'un accident». C'est sur ce point que s'il ne l'a déjà fait chaque club doit agir sans tarder. Chaque membre devrait connaitre l'adresse de l'hôpital le plus proche de son terrain, et savoir s'il il est préférable d'y conduire la victime d'un malaise cardiaque ou d'un accident ayant entrainé des blessures sérieuses, ou s'il vaut mieux attendre sur le terrain l'arrivée des services de secours, à condition de s>être assuré que les secours pourront rapidement trouver le terrain souvent perdu au milieu des champs.

Y avoir réfléchi et disposer d'un plan d'urgence bien pensé évitera de paniquer et permettra de gagner un temps précieux pour la victime...

Francis Floor

Prévention des accidents

À partir de ce trimestre, nous ouvrons dans ces colonnes une nouvelle rubrique sur la prévention des accidents. Car si la pratique de l'aéromodélisme figure tout en haut de nos sources de plaisir et de bonheur, les situations potentiellement dangereuses nous guettent partout, que ce soit à l'atelier ou au terrain. La répétition des recommandations de sécurité, au travers de «cas vécus» peut nous aider à éviter le geste maladroit et nous épargner bien des déboires

Le cas de l'avion qui avance tout seul

n grand classique dans les accidents d'aéromodélisme est l'avion qui avance tout seul, «à l'insu du plein gré de son pilote».

Un petit cas récemment vécu : un pilote prudent attache son avion à un piquet de la clôture à l'aide d'une sangle qui fait le tour du fuselage et du stab. Il fait démarrer le moteur et le règle avec précision puis revient au ralenti. Il dépose sa radio et décroche son modèle. Mais en reprenant sa radio en main. la sangle destinée à suspendre la radio à son cou accroche un peu le stick des gaz. L'avion accélère et, heureusement dans ce cas, termine sa course juste dans la clôture d'en face. Bilan cette foisci : une hélice et un bâti-moteur. Mais cela aurait pu être un autre avion détruit ou un mollet découpé jusqu'à l'os.

Ce type d'accident a plusieurs variantes.

- L'avion pas du tout attaché.
- L'avion mal attaché qui avance un peu mais suffisamment pour vous entailler un doigt ou un genou.
- L'avion attaché d'un seul côté et qui se met à tourner.
- L'avion plus attaché, comme décrit ci-dessus.

Les mesures de prudence sont simples :

- Immobilisation ferme de l'avion, la sangle fixée à un point fort comme un piquet de clôture ou un pied de table est une très bonne méthode pour l'empêcher d'avancer.
- Et pourquoi pas aussi deux piquets <u>derrière</u> le train d'atter-

rissage, pour vous permettre de pousser sur le démarreur sans devoir faire de la gymnastique avec l'autre main (sans être dans le champ de l'hélice), pour l'empêcher de reculer.

- Utilisation des dispositifs programmables sur la plupart des émetteurs actuels qui empêchent les gaz de monter même si le stick est poussé, tant qu'un petit switch n'est pas actionné.
- Ne pas hésiter à se faire aider par un camarade pour toutes ces manipulations.
- Bien sûr, toutes ces mesures sont aussi valables pour les moteurs électriques, susceptibles de démarrer n'importe quand et aux hélices en général plus fines et plus coupantes.

Jean-Baptiste Gallez





Un beau cadeau d'adieu

ous les clubs belges d'aéromodélisme se sont vus offrir par Mr Hersleven un splendide cadeau à l'occasion de la cessation d'activités de la société BMI dont il était le créateur et le patron depuis des décennies. Le cadeau consiste en un kit complet du modèle Take-Off, un sympathique avion 3 axes idéalement conçu pour débuter. Le kit comprend : avion, radiocommande 2.4GHz, batterie, chargeur, etc. Ce kit est explicitement offert à nos clubs pour les aider dans l'apprentissage au pilotage destiné aux débutants.

Le geste de Mr Hersleven est d'autant plus désintéressé que la production même des modèles BMI va sans doute définitivement cesser.



Profitons de l'occasion pour recommander quelques précautions lors de l'assemblage du modèle:

- il est utile de renforcer quelque peu l'ancrage du train en prévoyant un plateau en ctp 3mm collé dans le fuselage qui reçoit deux vis à bois de 30mm allant reprendre le ctp de fixation du train
- afin d'améliorer la précision des commandes, il est recommandé de rigidifier à la sortie du fuselage les tubes par où passent les tringleries de la dérive et du stabilo

Voltige en salle

a coordination de la section F3P est désormais entre les mains de Hans Leen (f3p.be@hotmail.com). Le site web **www.f3pbelgium.org** est le point de ralliement pour toute information sur les compétitions indoor en Belgique cet hiver. C'est aussi sur ce site que l'on peut s'inscrire pour participer à ces compétitions.

Le calendrier des compétitions de la saison 2014-2015 se présente comme suit :



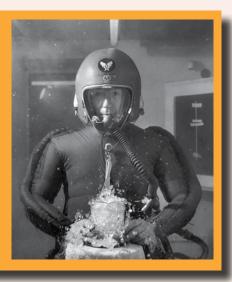
Date	Localité	Adresse WELKOM BIENVENUE
9 novembre 2014	TONGEREN	Sportoase Eburons Drome, Vrijheidweg 9, B-3700 Tongeren
21 décembre 2014	MALDEGEM	Sporthal MEOS, Bloemestraat 36D, B-9990 Maldegem
18 janvier 2015	FRAMERIES	Centre Sportif Max Audin, 3, rue du Chapitre, B-7080 Frameries
25 janvier 2015	NEERPELT	Dommelhof Sport, Toekomstlaan 5, B-3910 Neerpelt

L'image mystère du trimestre

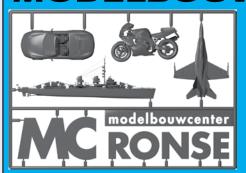
De quoi s'agit-il?

- La préparation d'un nouveau cocktail dans un bar branché de New York.
- Un test de résistance au froid des combinaisons des pilotes américains
- Un test de résistance à la chaleur des combinaisons des pilotes américains
- Un test de résistance à la dépression des combinaisons des pilotes américains

Réponses à jbg@aamodels.be



MODELBOUW DEKEYSER B.V.B.A.



I.Z. Klein Frankrijk 7 9600 Ronse/Renaix

Tel: +32 55 45 79 60 - Fax: +32 55 23 98 20

E-mail: info@mcronse.be

Mercredi - Vendredi: 16.00 - 20.00 Samedi: 10.00 - 12.00 / 14.00 - 20.00

Dimanche: 14.00 - 18.00

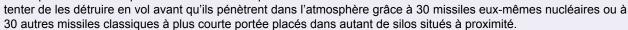
WWW.MCRONSE.BE

Image-mystère de septembre 2014

Solution de l'image présentée en juin: iCette pyramide géante perdue au milieu du Dakota du Nord aux Etats-Unis semble toute droite sortie d'une civilisation ancienne ou d'un film de science fiction, elle a pourtant été construite en 1975 par l'armée américaine.

La pyramide est située dans le « Stanley R. Mickelsen Safeguard Complex», « Northeast of Tactical Road; southeast of Tactical Road South. », dans le comté de Cavalier dans le Dakota du Nord, ce qui la place opportunément au milieu des Etats-Unis et au plus près de la frontière canadienne.

Elle abritait un radar destiné à surveiller l'approche de missiles balistiques nucléaires qui auraient été lancés par l'URSS et à



Toutefois, le programme et le site ont été abandonnés moins d'un an après la mise en service JBG





En bref...

Le quadricoptère pour les informaticiens

'excellente revue allemande de technologie de l'information *c't* a sorti ce mois-ci un numéro spécial de sa série «c't wissen» sur les quadricoptères. On y traite les différents aspects de la technologie, avec une bonne revue comparative des systèmes disponibles dans le commerce (du Revel Nano Quad de 12g à l'Okto XL 6S12 au prix de 6500 €). Il y a même la proposition d'achat d'un kit de montage d'un quad perso dont on contrôle réellement tous les paramètres, et notamment la gestion de l'automate de stabilité.

Un chapitre du plus haut intérêt se focalise sur les aspects juridiques du vol des quads en Allemagne. On y apprend que tout dépend du Land où l'on veut voler, car les lois dépendent directement des «entités fédérées» pour employer une expression bien belge. Par exemple en Nordrhein-Westfalen, on peut obtenir des autorités une autorisation de vol pour une période de 2 ans, au prix de 250 €. Il suffit de pouvoir faire état d'une expérience du pilotage et d'une couverture d'assurance adéquate. La masse de l'appreil en ordre de vol ne peut pas dépasser 5 kg. Cela ne permet pas à l'Allemand moyen de faire ce qu'il veut, mais au moins il a le droit de faire évoluer son appareil «n'importe où», tout en respectant certaines restrictions : vol à vue uniquement (300 m max.), pas à moins de 1500 m d'un aérodrome, pas au-dessus de rassemblements de personnes, pas à proximité de cenou d'installations militaires, etc. Et s'abstenir de toute violation de l'intimité du voisinage.Bref quasiment le simple bon sens...

On peut acquérir Quadrocopter (en langue allemande) sur le site en ligne de l'éditeur www.heise. de

L'avenir de l'aviation personnelle?

rois Allemands, tous fêlés des choses de l'air, ont construit fin 2011 un multicoptère muni de 12 moteurs brushless regroupés en quatre groupes de trois, dont la structure est directement inspirée des quadricopètes actuellement tellement populaires. Ils l'ont équipé d'un système de stabilisation en

tous points similaire à celui des modèles réduits et d'ailleurs effectué le premier vol depuis le sol, avec un simple émetteur de radiocommande. C'est avec cet engin qu'ils ont bientôt effectué le premier vol humain multicoptère sur électrique. (voir http://youtu.be/ L75ESD9PBOw). Eh oui! Ils ont osé! Le pilote assis sur son

engin le contrôle avec un émetteur de radio-commande ! Cet appareil a valu à l'équipe d'inventeurs le prix Lindberg 2012.

> Forts de cette expérience réussie ils se sont montrés plus ambitieux et ont conçu courant 2013 un multicoptère bi-place baptisé «Volocopter». Le VC200 a effectué son vol inaugural habité fin 2013 (voir https://www.youtube.com/ watch?v=CzP0Zqxam7E). Ils ont remporté avec leur engin plusieurs récompenses dans des expositions technologiques et ont remporté un réel intérêt public lors de la grande exposition allemande des innovations aéronautique AERO2014.

L'autonomie avec six packs

d'accus est de 20 à 30 minutes (dependant du poids... des occupants !). La réalisation de ce qui est devenu un octodécacoptère (18 moteurs brushless équipés d'hélices à pas fixe) a impliqué un grand constructeur de planeurs moulés et l'esthétique de l'appareil est réellement très réussie. La société que nos trois lascars n'ont pas tardé à mettre sur pied se dénomme «e-volo Gmbh»





et la visite de leur site www.e-volo. com permet de suivre les développements. On pense notamment à en réaliser une version hybride dont l'autonomie serait largement supérieure : un petit moteur à combustion interne maintiendrait à tout moment les batteries en bon état de charge ! Chose remarquable, la société e-volo a pu démarrer grâce au concept de «crowd-funding» qui lui a permis de réunir en quelques heures un budget de près de 500.000 € pour démarrer ses développements.

Robert



Alpina Magic «Spécial»



ené (Renato...) avait reçu un ancien fuselage d'Alpina Magic il y a un an environ. La restauration du Minimoa touchant à sa fin, la question suivante se posait : on doit faire une paire d'ailes pour ce fuselage, mais avec quel profil ?

Reprenons-nous le Ritz 2-30-14 d'origine, pour être conforme au

karman, ou bien risquons-nous un autre profil, plus récent, et plus... polyvalent ? Pour avoir essayé le Ritz 2-30-14 d'origine sur un DG 500 Multiplex (équipé de l'aile de l'Alpina Magic, en 3.88m ou 4.40m avec les rallonges), je peux dire que ce profil « marche bien » en gratte, mais qu'il bourre un peu en vitesse, et que les ailerons d'ori-

gine sont un peu mous en voltige - ce qui est normal, vu que ce n'est pas sa destination première. Après avoir épluché les autres possibilités - certes très larges ! -, nous avons sélectionné les profils suivants: SB 98V-VS, SB 96V-VS épaissi à 12% (comme Eric Poulain sur son Air 100 en Bretagne), HQW 2/12, RG 15 épaissi comme sur l'Alpina 4001, et SB 95 11.5/2-9.5/2 au saumon... qui fut finalement retenu. Ce profil a été développé pour l'Orcal de MCM (3.70m), par Serge Barth, et il excelle en gratte, tout en étant performant en voltige et en vitesse.

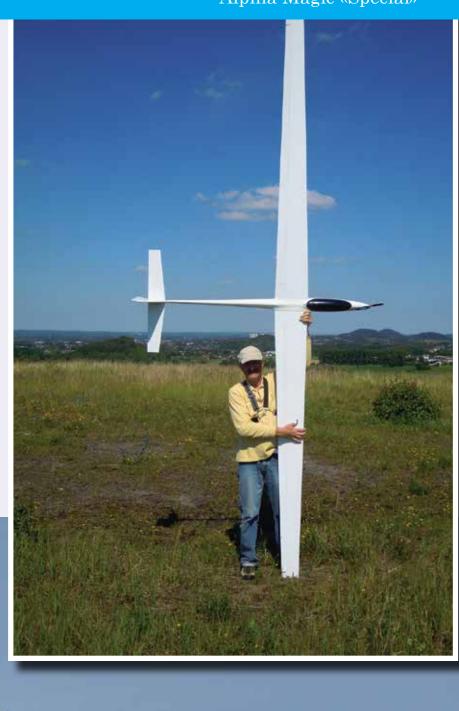
Alors, pourquoi « Spécial Renato »? Parce que ce que René recherchait avec cette machine, c'est un peu le mouton à cinq pattes, c'est-à-dire un planeur beau et gratteur digne des Alpina, mais qui serait encore plus voltigeur à la pente, électrifié, qui puisse voler dans toutes les conditions sans crainte d'aller au trou, encore plus polyvalent, encore « plus » quoi! La bulle fut moulée par René,



sur une base de styrodur, poncé et mise en forme, pour recevoir ensuite deux couches de fibre + peinture.

Les noyaux sont en styrodur, coffrés samba en 1.5 mm, plus longerons en fibre, bord d'attaque en ramin, clés plates de 2 mm comme à l'origine. La nouvelle plume pour l'Alpina Magic fait donc 4 m d'envergure, avec ailerons et volets, 240 mm de corde à l'emplanture et 125 au saumon, de forme trapézoïdale avec un peu plus de flèche au BF (6.5) qu'au BA (5.5). L'entoilage est en vinyl blanc. Ce planeur est équipé en électrique, ce qui permet de sortir du trou ou de voler lorsque les conditions sont incertaines, ou en plaine bien sûr. Le poids total en électrique (accu 5S de 3300 ma, ou 4S de 5000 ma) est de 5.3 kg, ce qui ne pose aucun problème vu la surface et le profil. L'hélice est une 14x8 Aeronaut.

Le vol est « magique », ce planeur ainsi équipé est très à l'aise en gratte et a une belle vitesse et





finesse, qui permettent une voltige coulée mais précise, avec un très bon taux de roulis (le tonneau 4 ou 8 facettes est simplement génial, presque comme avec un voltigeur de 2.50m) grâce au mixage ailerons vers volets. Il n'y a pas d'AF double-lames, mais la fonction « crocos » fait merveille à l'atterrissage. Le mixage ailerons vers volets à 50% donne beaucoup de réponse en roulis, tout en diminuant la trainée puisque les ailerons doivent dé-

battre moins pour avoir la même efficacité. Pour info, les volets commencent à 100mm de l'emplanture et les ailerons finissent à 45mm du saumon, et leur corde est de 30 % de la corde de l'aile sur toute l'envergure, ce qui est exceptionnel sur un planeur de ce type. Le fait de baisser (très peu)

les volets de courbure améliore encore ses capacités d'enrouler la bulle.

Voilà... un ancien fuselage (datant de 1988!), toujours très prisé par les planeuristes, mais qui, une fois équipé d'une nouvelle plume et d'un profil plus récent, donne énormément de satisfaction. Son propriétaire – René – et les potes qui ont eu la chance et le plaisir de l'essayer, sont aux anges! Tiens, je verrais bien la même plume sur mon DG 500...

Merci beaucoup à Erick et à Marcel qui ont fourni les « matières premières ».

René et Marc



Journée des Doudous au Hirondelles Model Club

Bastogne

e 22 juin, l'Hirondelles Model Club de Bastogne situé sur les hauteurs de Michamps a invité les enfants de la région pour offrir à leurs plus chers amis personnels un vrai vol en avion.

Huit doudous ont pris leur courage à deux mains (ou pattes) pour s'envoler sans parachute à bord d'un Wilga ou d'un Big Lift.

Parmi eux, on pouvait encourager certains « Milou », « El Chupacabra », « Dusty » et « Nounours ».

Seule « Petite Souris » a connu la terrible frayeur crash. Miraculeusement sauvée débris des après une demi-heure de recherche, elle a été récupérée par propriésa fondue taire







en larmes : d'abord des larmes de tristesse après la disparition, suivies par des larmes de joie. Quel happy end ! (sauf pour Thomas, le pilote)

Un beau succès pour le club ardennais lors de cette journée au ciel ensoleillé. Rendez-vous pour une nouvelle édition en 2015!

Jo Berg

Pour dessiner facilement un avion : DEVFUS et DEVWING

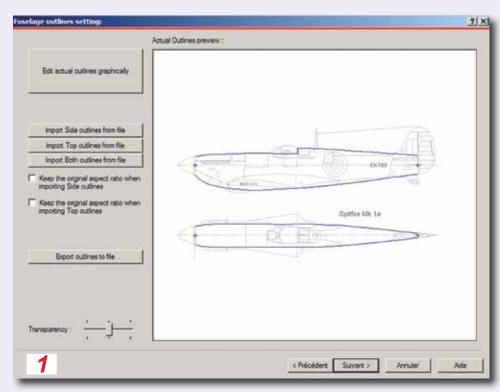


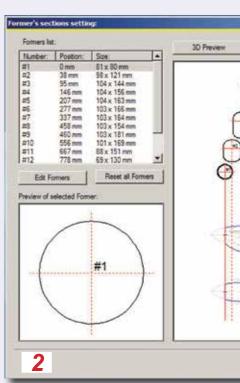
eux-même. Et de plus, cette fois je vais m'adresser à ceux qui les dessinent eux-même. Public cible : peut-être une dizaine de personnes ?

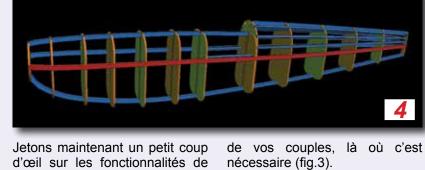
Mais pour ceux-là j'ai découvert un outil merveilleux. Les logiciels Devfus et Devwing, qui permettent facilement de dessiner un fuselage et une aile et surtout d'en tirer la forme exacte de toutes les pièces constitutives.

Devfus et Devwing sont en fait des «add-on» développés spécialement pour le modélisme sur base d'un logiciel de DAO généraliste, genre Autocad, un peu moins connu appelé Devcad. Il en existe plusieurs versions :

- Devfus : pour dessiner des fuselages «classiques», avec des couples
- Devfus Foam : pour dessiner et découper des fuselages en mousse
- Devfus Mold : pour dessiner des fuselages et les moules pour les faire en fibre
- Devwing : pour dessiner des ailes «classiques», avec des nervures
- Devwing Mold : pour







us 2.02

www.devcad.com

dessiner des ailes et les moules pour les faire en fibre

Vous pouvez télécharger librement tous ces programmes et y dessiner tant que vous voulez. Si vous voulez exporter des pièces pour les tracer ou les faire découper par une machine numérique, vous devrez acheter une licence, mais pas de panique, les licences coûtent entre 30 et une centaine d'euros.

Jetons maintenant un petit coup d'œil sur les fonctionnalités de ces logiciels. Ils obéissent à une logique simple. Une succession d'étapes vous demande chaque fois de préciser un élément supplémentaire.

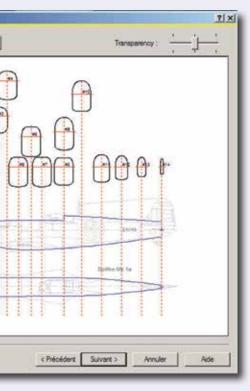
- Les formes extérieures de votre futur fuselage, vous pouvez vous baser sur une image (par exemple le «3 vues» classique) que vous gardez en image de fond de votre dessin (fig.1).
- Les couples que vous désirez mettre, et où.
- De ces deux éléments le logiciel peut tirer la hauteur et la largeur de chaque couple ; il vous reste à préciser leurs formes. Là aussi vous pouvez travailler sur base d'un dessin existant et bien sûr si votre fuselage est symétrique, vous ne dessinez qu'une moitié (fig.2).
- Un éventuel coffrage, total ou partiel. Le logiciel enlève alors automatiquement l'épaisseur de votre coffrage des dimensions

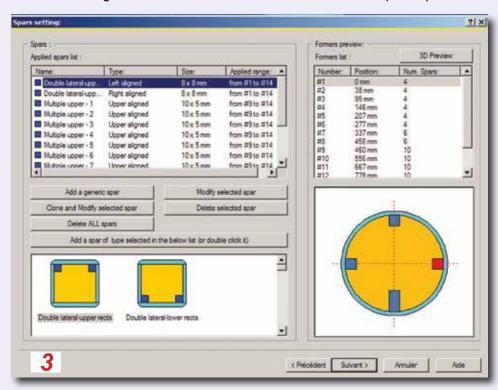
- Le nombre et la position des longerons. Tous les couples sont alors automatiquement percés.
- Les passages réservés pour les ailes ou les clefs d'aile.
- Et le plus beau : à chaque étape vous pouvez lui demander une vue 3D que vous pouvez manipuler à votre guise pour voir à quoi cela va ressembler (fig.4).
- D'éventuels planchers internes, horizontaux (platine servo), verticaux ou oblique.

Vous pouvez ensuite évider pour les alléger toutes vos pièces, une par une ou en groupe (fig.5).

Pour une construction parfaite, vous pouvez lui demande de dessiner des supports pour une construction «en l'air» sur base de votre plan de travail (fig.6 et 7).

Vous pouvez bien entendu revenir en arrière à chaque étape





DevFus et DevWing

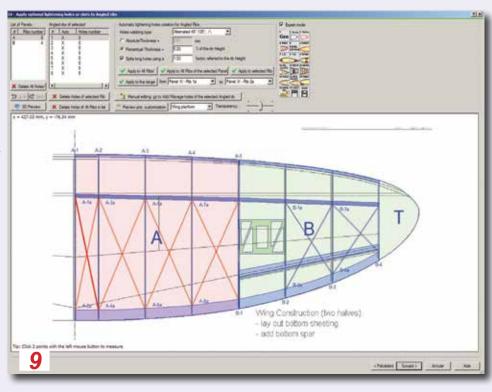
pour y modifier quelque chose, le programme va recalculer tous les éléments en fonction de vos modifications, et ça, c'est génial. Moi qui dessine «simplement» mes pièces en 2D, combien de fois n'aije pas dû redessiner plusieurs fois tous mes couples car j'avais changé d'avis sur la position de telle ou telle pièce.

Pour les ailes, le logiciel s'appelle Devwing, il est basé sur le même principe, une série d'écrans qui vous aident à définir toutes vos options.

- les dimensions et la forme générale de votre

aile, éventuellement en plusieurs panneaux (fig.8).

- le profil.
- la position des nervures.
- les clefs d'aile et les longerons.
- les coffrages.
- d'éventuelles diagonales.
- un éventuel vrillage.
- des pièces particulières comme des supports de servos (fig.9).
- et comme pour les fuselages, des petits talons aux nervures pour pouvoir tout construire à plat.



Vous pouvez toujours avoir une vue 3D de votre projet (fig.10).

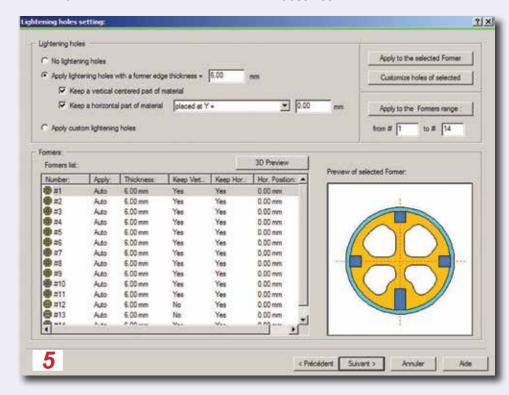
Tous ces programmes sont disponibles en italien (aïe !)... ou en anglais (ouf !)

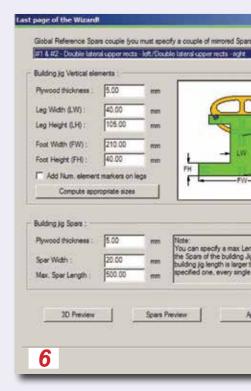
Sur le site Devcad, vous trouverez tous les renseignements utiles, un forum, des tutoriels et vous pourrez partager avec la communauté des utilisateurs tous les modèles qui ont déjà été dessinés

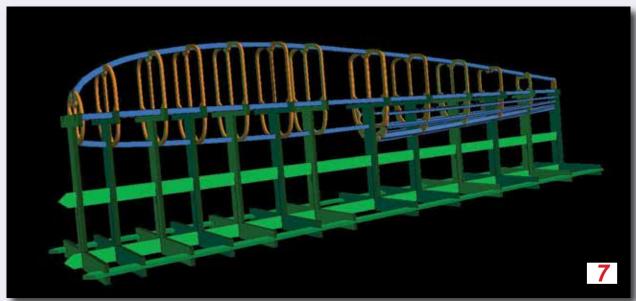
Tremble, Marché du «ready to crash»!

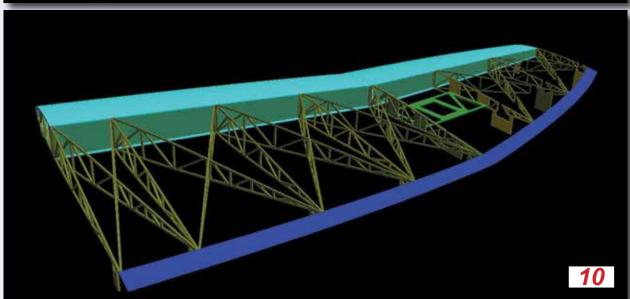
À l'aide d'un ordinateur personnel et de ces logiciels, les modélistes n'ont plus aucune excuse pour ne pas construire eux mêmes leurs avions de A à Z...!

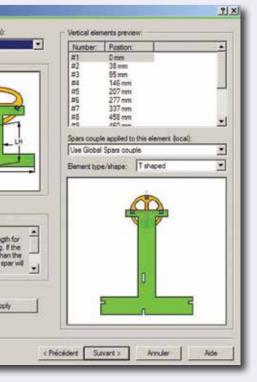
Jean-Baptiste Gallez

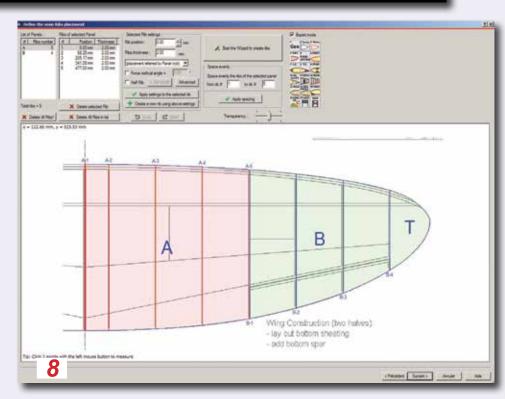












Route de Stavelot 4 - L9964 Huldange (G.D. Luxembourg) Tél. 00352 99 76 44 Ouvert tous les jours de 10h à 20h. Fermé le jeudi

Multiplex Easyglider Pro Blue Edition: € 175,-

Piper Pawnee 40 Hanger 9: € 295,-

Dynaflite Bird of Time Kit: € 99.-

Dynaflite Bird of Time ARF: € 245,-

T2M Salto EDF rétractable € 189,-Futaba R617FS: € 72,-Futaba T10J set : € 319,-

Service réparation et montage. Ecolage hélico et avion sur terrain privé

R.C.SATELLITE

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















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

www.hobbyfun.be

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

















SF-MODELISME.CO

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



BEST PERFORM

SPORTPOWER 30+ 30c-50c

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





- 3S 1600mAh
- 3S 2200mAh
- 3S 3700mAh

PYTHON PLUS 25C-50C

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





- 3S 2100mAh
- 3S 3200mAh 40.50
- 3S 5000mAh 5920

PYTHON POWER 35C-70C

1500 • 2200 • 2500 • 3300 • 4300 • 5000





- 3S 2200mAh
- 3S 3300mAh
- 3S 5000mAh 62.80

PYTHON X-TREME 50C-100C

1500 • 2500 • 3600 • 5000





- 3S 1500mAh
- 3S 3600mAh
- 3S 5000mAh

PYTHON PLUS CAR

3300 • 4000 • 5000 • 5400





























lels-info de



Le MFGL (ModellFlugGruppe Liechtenstein) qui s'était chargé de l'organisation de ce championnat est un modèle du genre ; j'y suis allé à deux ou trois reprises dans les années 70 et 80, c'était déjà un club doté d'infrastructures exceptionnelles.

ors de notre visite à l'occasion du championnat d'Europe de voltige, il n'a pas fallu longtemps pour entendre des personnes qualifier ce terrain de « la Mecque du F3A » ; oui et non, c'est vrai que l'on est « chez » Mr Wolfgang Matt, qui rappelons-le a été élu sportif du siècle en 2000 au Liechtenstein.



parce qu'on ne fait pas que du F3A dans ce club qui compte environ 60 membres ; les activités sont structurées, puisqu'un petit tour sur leur site internet montre que des jours et heures sont dédiés pour les planeurs, les vols « FUN », les entraînements F3A, F3B, etc... Ça c'est déjà de l'organisation!!

Départ mardi 08/07/2014

Départ à 06h40 pour le voyage via Luxembourg, Metz, Strasbourg, Bâle et Zurich. Nous arrivons vers 16h30 et allons directement à notre logement; ensuite nous partons pour (re) découvrir le merveilleux club du MFGL: tout y est! Infrastructures et cadre magnifique, un seul défaut: le soleil en face vers 11h00 mais l'organisateur a prévu des écrans pour pilotes, juges et secrétaires. Nous ne nous attardons pas et partons repérer les terrains d'entraînement n° 3, 4 et 5.



Mercredi 09/07/2014

La pluie est au rendez-vous, nous recherchons le terrain N°6 sans pouvoir le trouver (mon GPS n'accepte pas les coordonnées, il faut donner une rue...). Nous aboutissons dans une cour de ferme dont le propriétaire propose de nous y emmener; en fait le terrain de modélisme est juxtaposé à ses cultures.

Le fait de rechercher les terrains à l'avance fera gagner du temps dans deux jours aux autres pilotes. Nous choisissons le terrain N°6 (Diepoldsau) car seulement 2 équipes peuvent y voler simultanément et nous sommes les premiers arrivés..., très bon accueil des membres de ce club, je leur proposerai de venir nous rendre visite en Belgique – A suivre...

Jeudi 10/07/2014

Quelques vols d'entraînement, la balance officielle est à disposition sur le terrain du MFGL, j'y place mon modèle : 5023 Gr, ce qui est correct puisqu'on tolère 1 pour cent.

Vendredi 11/07/2014

Vol d'entraînement et processing des modèles sous une pluie soutenue, nous perdrons plus de 10 minutes de notre temps alloué. Je place mon modèle sur la balance: 5070 gr: 20 gr en trop!!, je découvre alors que nos batteries 10s de la même marque peuvent avoir des poids différents: chan-













gement : 5040 gr = ouf !!

Vers 19h00 : réunion des chefs d'équipes, les feuilles des pilotes ne seront pas affichées mais mises en ligne sur le site web du concours. 2 aides sont acceptés afin de régler les panneaux de protection solaire. Il nous est demandé en cas de problème quelconque, frustration de la part d'un organisateur, pilote ou juge, d'en parler avec un membre du jury FAI sans propager de rumeur sur le site.

Samedi 12/07/2014

Journée dédiée à l'entraînement à Diepoldsau, l'équipe d'Espagne est là également. Je remarque immédiatement la cohésion de notre équipe, chaque vol est regardé et commenté après ensemble, afin de s'améliorer. Merci d'ailleurs à Philippe Marquet venu nous aider lors des entrainements. Les pilotes espagnols volent seulement avec leur helper ou même seuls.

A midi, nous inviterons quelques membres du club local à partager notre repas, ce club est très dynamique, nous y avons vu plusieurs jeunes s'initiant au pilotage. Nous quittons le terrain vers 15h00 afin d'être à la cérémonie d'ouverture à 16h00 précises. Durant cette cérémonie, chaque équipe sera appelée par ordre alphabétique afin de se placer aux endroits prévus. Après les discours du président du jury FAI et des personnalités dont la ministre des sports du Liechtenstein, les drapeaux du Liechtenstein, FAI et Européen seront amenés via les airs par des parachutistes.

Dimanche 13 juillet 2014

Début de la compétition, Viken effectue son premier vol vers 08h20, son vol est trop lent, au point que l'avion décroche au bas du sablier. A l'entraînement, j'avais également remarqué que son modèle avait tendance à ne pas garder son plan lors des demi-tonneaux. Nous en parlons le

soir durant le repas au restaurant et décidons de vérifier cela le lendemain.

Lundi 14 juillet 2014

Un plafond très bas bloque la compétition durant plus d'une heure. Juste après mon vol, direction Diepoldsau, Viken vole en effectuant des montées à 45 ° et nous remarquons clairement que le différentiel des ailerons n'est pas correct. Un rapide réglage verra l'avion (et son pilote) transformés. Retour au MFGL pour le vol de Bert vers 13h00.

17h00 Le déluge :

Christian se prépare alors que les nuages menacent, il entame son vol par une pluie fine, un parapluie protège l'émetteur. Alors qu'il est à sa troisième figure, un véritable déluge s'abat sur le terrain; Christian atterrit immédiatement en ayant le réflexe de se poser très court (avant la piste en tarmac) afin que l'on puisse récupérer et mettre à l'abri le modèle le plus rapidement possible. Il pourra continuer son vol après 30 minutes, mais le vent s'est levé à environ 20 km/h résultat : 374 points.

Viken le guerrier :

Nous avons motivé Viken dès le matin. Au moment du départ en piste, je lui lance « Viken tu es à Sivry...! », histoire de le déstresser; en effet, je lui ai expliqué auparavant qu'une bonne partie des juges de cette compétition sont les mêmes qu'au critérium à Sivry-Grandrieu. Nous le regardons tous effectuer son vol sans commettre les fautes habituelles c'est vraiment un très beau vol. A l'atterrissage, nous nous apercevons que l'équipe belge n'est pas la seule à applaudir, il y a aussi d'autres personnes qui ont vu ce vol, et non des moindres, puisque Wolfgang Matt nous a signifié la qualité de sa prestation.

Mardi 15/07/2014

Christian fait un vol moyen vers











09h30 et rate son renversement central. Viken fera 398 points, c'est ensuite mon tour vers 14h15, le soleil s'est déplacé et n'est plus très génant. Des turbulences m'incitent à voler plus haut mais un peu loin : 404 points. Bert démarre ensuite vers 17h00 et effectue un très bon vol : 428 points. Nous rejoindrons ensuite Christian qui est déjà au terrain d'entraînement afin d'encore et encore essayer de nous améliorer. Nous y rencontrerons deux jeunes venus avec des ailes delta juste finies de la veille, nous les aiderons à effectuer leurs mixages. Le club de Diepoldsau compte 60 membres.



Mercredi 16/07/2014

Je pars à Diepoldsau faire 3 vols afin de calibrer des montées plus hautes et « verrouillées », comme le dit si bien mon coach. Mon vol de concours de ce mercredi sera le meilleur des 4 mais ne recevra que 398 points. Viken réalisera son dernier vol sous un vent assez fort, l'avion bouge beaucoup.

Vu qu'aucun Belge ne figurera dans la finale, leur classement final sera comme suit :

Bert Delaere 33 Gérard Wérion 42 Christian Hans 48 Viken Malacioglu 50 (5ème junior sur 7). L'équipe belge se classe 12ème sur 24 pays.

Nous terminerons la journée sur « notre » terrain à Diepold-sau où notre « guerrier » Viken est déjà occupé à expérimenter des changements de centrage comme le lui a conseillé un autre pilote ayant également un « épisode».

Jeudi 17/07/2014

Cette journée est une journée « réserve pluie », nous en profiterons pour faire un peu de tourisme et rentrons pour la soirée « Liechtenstein » sur le terrain du MFGL. Un repas gratuit sera servi, agrémenté d'une prestation du carnaval de Vaduz. Vers 23h00, nous assisterons à deux vols de nuits époustouflants : Un avion emportant plus de dix kg de feux d'artifice allumera le ciel, c'est de toute beauté, soudain il monte à environ 300 m puis tout s'éteint!! panne? non, surprise, nous le retrouvons 150 m plus loin quand il se rallume. Mais le plus fantastique est à venir, un hélicoptère décolle équipé de lumières et feux d'artifice, le rotor est éclairé et dessine des messages tels que le logo du MFGL, des smileys, etc... le tout avec des couleurs différentes et en musique !! Les couleurs changent selon la musique... A la fin du vol, le rotor dessine un disque style « ancien téléphone à cadran » et décompte de 10 à 0. À «0» une gerbe de feux d'artifices jaillit...

Vendredi 17/07/2014

Les pilotes classés jusqu'au 30ème pour les préliminaires effectuent 2 vols F15, desquels sortiront les 10 finalistes. Christophe Paysant Le Roux et Stefan Kaiser sont vraiment très proches, 6 centièmes les séparent aux vols P et 2 centièmes aux vols F. 3 pilotes autrichiens sont en finale, ce qui leur garantit la première place en inter équipe.





A remarquer: Les articles de presse au Liechtenstein, qui supplantent le football et la F1!!

Samedi 19/07/2014

Vols de finales pour les 10 pre-Kaiser miers, gagne grâce aux deux vols « inconnus **>>** qui comptent tous deux, ce qui lui permet de gagner la compétition. Le soir, un banquet très bien organisé sera servi à environ 200 per-





Critères de sélection :

Chaque pilote belge a réalisé plus de 80 % des points du vainqueur. Ce genre de compétition est toujours très difficile et sélective, pour exemple, entre Bert et moi, il y a 9 places pour seulement une différence de 2,67 % des points soit environ 13 points en moyenne.

WERION Gérard

sonnes dans la salle des fêtes à Eschen.

A retenir - Conclusions

L'organisation sans faille et les moyens techniques mis à disposition : chrono en bord de piste, écrans d'affichage, newsletter quotidienne, etc....

La médiatisation de l'événement

L'équipe belge très soudée durant cette compétition, un grand merci à tous, sans oublier les épouses et compagnes qui se sont chargées du ravitaillement et des repas, helper ne veut pas seulement dire aider durant les vols....

Le jugement : afin de mieux préparer les pilotes belges aux compétitions internationales, il serait judicieux que les jugements lors des concours nationaux se rapprochent le plus possible des jugements des grandes compétitions : sanctionner les vols trop loin etc....

Aucun membre de l'équipe n'a démérité, c'était le premier championnat pour Viken, et nul doute qu'il participera à d'autres....., Bert et votre serviteur ont volé à leur niveau, voire mieux. Sans chercher d'excuses pour Christian, il devait quand même être quelque peu préoccupé, puisque sa compagne avait eu un accident de voiture juste avant son départ pour le Liechtenstein.





près une route longue et éprouvante de 1450 km, nous arrivons à Martin. Le lendemain sera donc une journée de repos, avant de commencer nos sessions d'entraînement. Il nous est tout de suite apparu

que les conditions météorologiques n'allaient pas être de tout repos. On passait d'un orage accompagné de vents très violents à un calme plat sous un soleil torride. Ce championnat allait être "intéressant"!

Comme notre équipe sur place se limitait à un chef d'équipe et quatre pilotes, notre planning des aides n'était pas non plus de tout repos. Qui allait courir pour quel pilote? Qui aiderait qui ? Et ainsi de suite...

La cérémonie d'ouverture s'est déroulée dans le centre de la ville de Martin en présence de toutes les équipes. Pendant le championnat, on a été confronté avec nos trois seniors et notre junior à des équipes quasiment professionnelles. Un fameux défi pour notre petit pays.

Mais nous avons bien résisté à l'adversité, même s'il y a eu des choix malheureux et que le meilleur temps n'a pas toujours

13 - 19. 07. 2014

MAJSTROVSTVÁ SVETA
LETECKÝCH MODELÁROV

LETISKO TÚMČANY

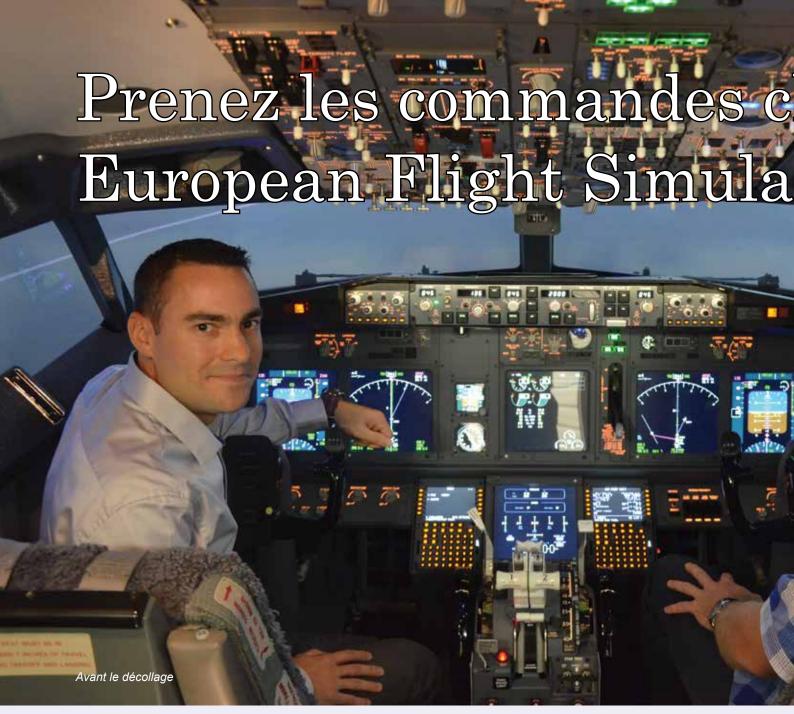
Pridte podporit modelárov z 28 krajin svetal
Otvárací cermoniál sa úskutoční 13.7.2014 o 17-30 hod.
ria Divadelnom námestí v Martine

été pour nous. Ce qui nous reste comme principale impression de ce championnat, c'est l'excellent esprit d'équipe qui nous a animés. Beaucoup de camaraderie et somme toute un très bon résultat pour notre équipe qui termine

> dixième. Notre junior Thomas Mertens se classe 16ème et nos seniors Tom Meetens (19ème), Chris Gyssens (29ème) et Bart Vankerkhove (62ème) n'ont pas démérité.

On ne sera pas surpris de retrouver Joe Wurst, déjà multiple médaillé en championnats FAI pour planeurs de diverses catégories, à la seconde place du podium. Le nouveau champion est le Slovaque Jan Littva qui n'a battu Joe que de six dixièmes de points sur un total de 9989 pts. La semaine fut éprouvante mais nous avons fait le voyage de retour avec le sentiment de la mission bien remplie.

Nancy



Ce samedi 13 septembre 2014, nous avons rendez-vous chez European Flight Simulator (EFS) à Gosselies, au nord de l'aéroport de Charleroi.

FS est une entreprise créée par deux pilotes professionnels, Tanguy Warny et Julien Meertens. Ils se sont entourés d'une équipe de pilotes passionnés par leur métier dans le but de permettre à tout le monde de pouvoir ressentir ce que vit un pilote de ligne et aussi de permettre aux pilotes de pouvoir maintenir leurs compétences à jour dans un simulateur de qualité professionnelle à un coût réduit.

Le simulateur reproduit à l'identique le cockpit du Boeing 737

NG, avion de ligne moyen-courrier le plus vendu dans le monde actuellement. Les sièges, les ma-



les palonniers et les manches sont de ce sont les véritables pièces de l'avion. Tous les systèmes sont fonctionnels. Pour que l'immersion soit totale, le cockpit est entouré par un écran panoramique de 220° sur lequel un décor HD est projeté.

Ce samedi, nous sommes accueillis par Julien, personne très sympathique et dynamique. Les locaux sont constitués d'une salle principale où se trouve le simulateur, d'une salle de cours ainsi que d'un espace avec grand écran pouvant diffuser les images de l'intérieur du simu en temps réel. Nous nous installons dans la salle de cours afin d'y recevoir des explications et un briefing sur grand écran sur la façon dont la session va se dérouler. Julien nous présente les concepts fondamentaux de la mécanique du



vol d'un avion (poussée, portance, poids, trainée... etc.) ainsi que les différents axes et gouvernes. Nous passons ensuite dans le vif du sujet avec le cockpit du Boeing 737 NG. Nous visualisons des photos des principales parties du cockpit: Flight management computer, overhead panel, auto pilot, levier de puissance des moteurs, volets, aérofreins, tableau radios, écran des données moteurs, primary flight display indiquant des informations comme l'horizon artificiel, la vitesse, l'altitude..., écran de navigation, etc. Nous abordons également des notions comme les plans de montée, plans de descente, altitude de sécurité, vitesse de décision, vitesse de rotation, utilité des winglets en bout d'aile, les balises VOR, ILS pour l'atterrissage aux instruments.

Après environ trente minutes de briefing, nous prenons place dans le simulateur pour une séance qui va durer une heure. La première impression est saisissante tant le réalisme est grand. Nous sommes complètement immergés. Le moindre commutateur, levier, écran est reproduit et éclairé comme dans le vrai B737. Un effet sonore reproduisant le bruit des moteurs vient renforcer cette sensation de réalisme.

Jean-Phillipe s'installe dans le siège du commandant pendant que Julien prend la place du copilote et moi une place d'observateur juste derrière. Après avoir configuré le simulateur, nous nous retrouvons en seuil de piste 25 de l'aéroport de Sion en Suisse, prêts à décoller pour un vol d'environ 25 minutes vers l'aéroport de Genève. Julien en profite pour nous donner des explications détaillées sur la configuration de l'avion et sur les routes et altitudes à prendre pour notre vol. Nous sommes maintenant prêts pour le décollage. Jean-Philippe pousse les leviers

moteurs au maximum et nous accélérons rapidement. Après quelques corrections au palonnier, nous atteignons les vitesses V1 et Vr qui nous donnent le signal pour tirer sur le manche. Julien rentre le train d'atterrissage, la montée est franche avec environ 20° d'inclinaison. Dans la foulée, Jean-Phillipe entame un virage à gauche au cap 242 sur les instructions de Julien. Nous rentrons les volets. la vitesse ne fait qu'augmenter. Vient ensuite la checklist « après décollage ». Les changements de cap s'enchainent alors que nous survo-

lons les montagnes suisses et que nous commençons à apercevoir le lac Léman à une altitude de 10.000 pieds, en montée vers 13.000. A ce moment, nous enclenchons le pilote automatique qui permettra à Jean-Philippe de faire un break pour que Julien lui donne les explications pour la phase d'approche. Après avoir configuré l'avion pour l'approche, le pilote automatique est désactivé et nous entamons la descente. Nous constatons que le nombre d'actions à réaliser en un court laps de temps est assez élevé, ce qui oblige Jean-Philippe à garder pleinement sa concentration. Ceci nous permet d'imaginer la charge de travail importante à laquelle doit faire face un pilote en situation réelle.

Après avoir réglé la fréquence ILS (Instrument Landing System) de la piste 23 de Genève, Jean-Philippe prend un cap 250 et s'aligne peu à peu sur le plan de descente en suivant les indicateurs à côté de l'horizon artificiel. Les volets sont sortis sur 1° puis sur 5° et la vitesse réduite à 190 nœuds (350Km/h). Bien vite, nous sortons le train, descendons les volets à 30° et notre vitesse d'approche sera de 135





nœuds (250Km/h). Nous avons enfin la piste en visuel et apercevons les balises lumineuses PAPI qui nous indiquent si nous sommes sur le bon plan de descente. Après quelques corrections aux ailerons, les moteurs sont réduits au maximum et Jean-Philippe tire légèrement sur le manche afin d'arrondir. Vient ensuite la phase de freinage avec les inverseurs de poussée, les aérofreins et les freins de roues qui sont actionnés sur le haut des pédales.

Nous effectuerons un deuxième vol de l'aéroport de Teterboro à New York avec atterrissage de nuit aux instruments à New York JFK. Cette fois, je prendrai les commandes sur le siège du commandant et Jean-Philippe sera le copilote. Cette configuration intéressante nous permettra de nous confronter. dans une moindre mesure, au travail en équipage avec une répartition des tâches bien définie.

C'est avec enthousiasme et des images plein la tête que nous terminons cette séance de simulateur après plus d'une heure d'immersion. Nous félicitons Julien et toute l'équipe pour l'accueil et le travail réalisé. Je tiens à rappeler que ce simulateur est accessible à tout le monde, y compris aux personnes n'ayant aucune connaissance de base en aviation. Vous retrouverez les différents

packs proposés par EFS sur le site internet http://www.efsimu-lator.com et vous bénéficierez d'une réduction de 5% en tant que membre de l'AAM en fournissant le code « AAM » lors de votre réservation. J'encourage chacun d'entre vous à profiter de cette expérience inoubliable.

Mathieu Havaux et Jean-Philippe Marchand







ALBATTO Modelbouw



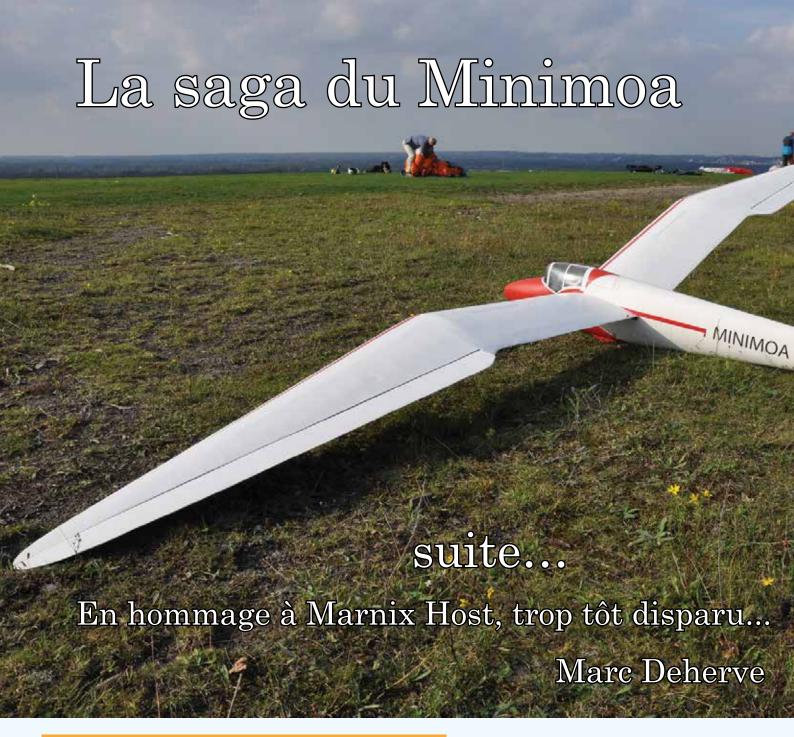
Heures d'ouverture : de 9 à 12 - 13.30 à 17.45 Fermé : dimanche, lundi et jours férié

WWW.ALBATROS.WS

tel: 015 - 51 14 61 e-mail: albatros.modelbouw@telenet.be

fax: 015 - 51 23 50

Leuvensesteenweg 759 2812 Mechelen



Après quelques (longues) semaines (voir AAModelsinfo juin 2014), voici l'issue heureuse de cette fameuse saga. Plus de 30 ans après le début de sa construction, le Minimoa a enfin volé!

e canopy a finalement été réalisé sur un moule que René a fabriqué en styrodur, et ensuite moulé par François du club de Gembloux (grand merci à toi et à ton club, François!). Le modèle était enfin en état de vol, et une première tentative fut réalisée en août... qui se solda par une conclusion: nous avions sur-estimé la résistance des clés d'ailes, réalisées en ctp aviation de 9 mm d'épaisseur. Lors du premier lancer (en pente), alors que le vent

était assez violent et le centrage encore trop avant, un bref choc eut raison de la clé droite, qui heureusement était épaulée par la clé d'incidence en acier de 5 mm. Bilan : la clé d'aile droite presque complètement arrachée, et un début de rupture pour la clé gauche, avec heureusement relativement peu de dégâts collatéraux ! Au passage, j'ai pu vérifier que les AF étaient très efficaces, et créaient un couple piqueur non-négligeable. Si la clé s'était cassée en vol, ou en

remorquage, cela aurait pu être nettement plus grave... jusqu'à la destruction complète du modèle! Retour à l'atelier après cet essai avorté, avec quelques dégâts au bord de fuite sur le fuselage, au nez également, et surtout, deux clés d'aile à remplacer impérativement par du plus solide. Avec l'aide toujours très précieuse de René, les dommages ont pu être réparés. Quant aux clés d'aile, un tout grand merci à Tof (du club de Gembloux) et à son équipe qui ont réalisé des clés en Dural de 3.2mm d'épaisseur sur toute la hauteur de l'aile! Autant dire incassables! Nous avons dû ajuster les fourreaux à cette nouvelle épaisseur,

La saga du Minimoa



avec du ctp découpé et collé dans le fourreau d'origine.

Autre dommage à réparer : le canopy, abîmé par l'aile désolidarisée de son fourreau lors du premier « atterrissage ». Un second, puis un troisième canopy ont été moulés grâce à la gentillesse de François. Restait donc à attendre des conditions valables pour un nouvel essai de... cette magnifique relique qu'était devenu le Minimoa de Marnix et Xavier! Ne désirant pas prendre de risque, il a fallu attendre ce lundi 20 octobre pour avoir enfin des conditions optimales. Et ce jour-là, notre patience a été récompensée par un vol magnifique! Michel a lancé la machine, René tenait l'appareil photo, et j'essayais de tenir les manches...

Le Minimoa est très stable, vole très bien, et après avoir retiré 200 gr de plomb, le centrage s'est avéré très correct (encore à affiner sans doute). Le V longitudinal est finalement d'un peu moins qu'un degré, ce qui semble impeccable vue l'allure de la machine en vol. Après environ 20 minutes de vol et quelques passages avec test

des aérofreins (qui demandent une légère correction up), l'atterrissage fut finalement un vrai « kiss landing », à une vitesse très lente, sans déceler la moindre amorce de décrochage, le choix judicieux de l'évolution des profils, de leur épaisseur et du calage de l'aile étant par là même confirmés. « Que du bonheur » donc!

Quelle émotion pour Xavier, 34 ans après le début de la construction ! Et pour René, et moi-même, après tant de semaines de restauration ! Et que dire de toi, ami Marnix, si tu nous vois de là-haut...

Voilà... Les prochains vols permettront d'affiner les réglages, les débattements et le centrage, et également de l'essayer derrière un remorqueur (il y en a un grand dans la rade de Brest;-)) Mais c'est une autre histoire.

Merci du fond du cœur à toi Xavier, de m'avoir un jour confié cette merveilleuse dentelle de balsa, merci à toi aussi Marnix... Merci tout spécialement à René, sans qui ce projet de restauration n'aurait jamais abouti, merci à Tof et François du club de Gembloux,





à Michel, à Guy,... Merci à Momo de la Boutique Pano de Jemappes pour les décals et à Caroline du magasin Colora de Ghlin pour la couleur... et merci à toutes les personnes qui ont de près ou de loin collaboré à cette très belle

histoire. Marc

Poids: 5.510 gr (aile dr: 1188 gr. – aile g: 1186 gr. – fuselage:

2.914 gr. – stab : 138 gr. – dérive : 84 gr.)

Charge alaire: env. 49 gr/dm2

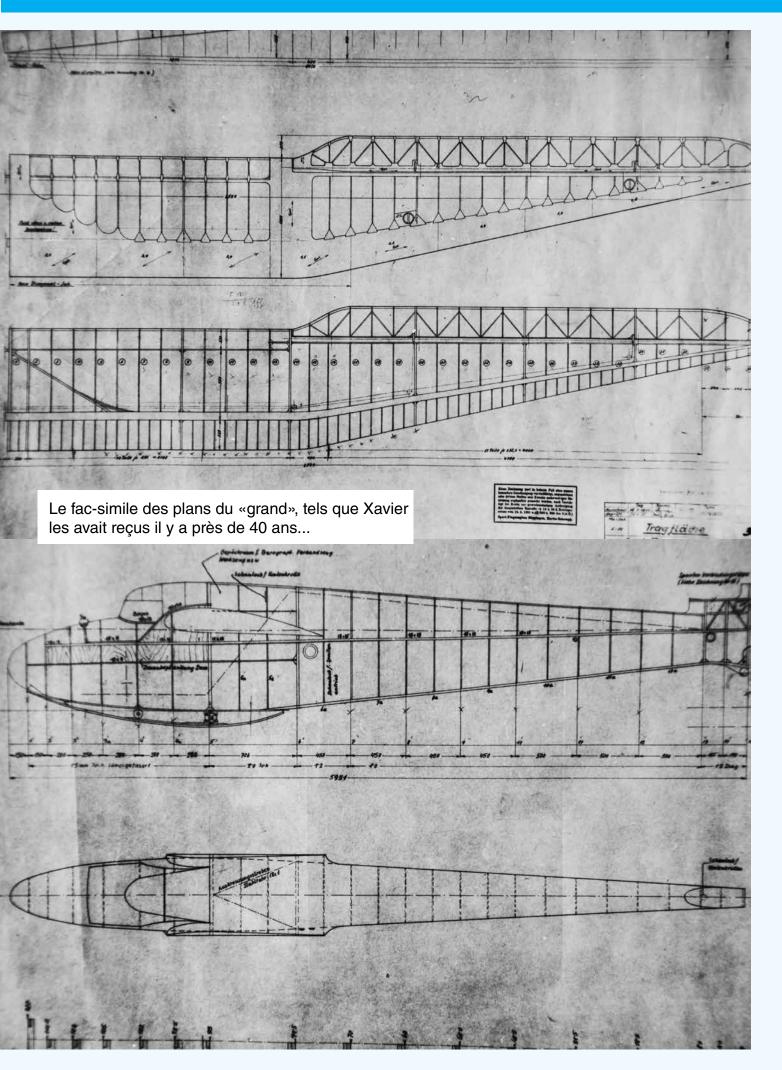
Radio: 10 voies – 9 servos (2 par aileron)

AQ: double alimentation avec 2 x 5 éléments NiMh 4300 ma

Plomb de centrage : env. 500 gr.

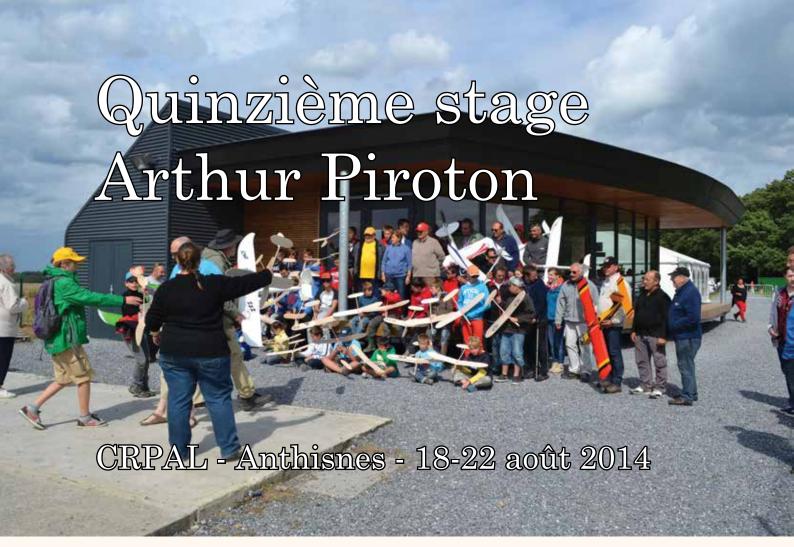
Plan dessiné par Xavier Claus à partir des photos du plan réel, communiquées par Schempp-Hirth en 1980. Début de la construction en 1980, restauration et finition commencées en 2013, fin de la déco en 2014, 1er vol le 20 octobre 2014.











u CRPAL, la semaine qui suit le 15 août est consacrée au stage d'aéromodélisme. Cette année encore, les bénévoles du club CRPAL ont répondu présent.

35 élèves inscrits ainsi que 19 moniteurs sont répartis en

> sept groupes, l'intendance se compose de 12 personnes.

Deux équipes sont en permanence à la salle communale pour la construction de petits planeurs de vol libre. Les groupes s'alternent à la demi-journée, ainsi chaque équipe consacre deux demi-journées à la construction.

Lundi 18

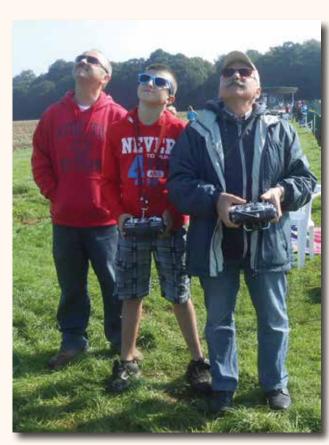
Après l'accueil de nos 35 candidats pilotes, la parole est donnée, comme l'année passée à notre administrateur national Bruno Scordo. Il nous propose une heure de cours sur «comment volent les avions». Notre Bruno, au moyen de supports didactiques, nous enseigne l'ABC du vol des avions. Le jeune public écoute avec attention les enseignements du professeur. Après cette magnifique introduction, devant notre nouveau local, formation des équipes, les consignes de sécurité et les informations sur le programme de la semaine sont données.

Les hostilités débutent vers 10 heures et demi.

Pause de midi avec lunch-paquet préparé puis de nouveau pilotage jusque 17 heures pour 5 équipes et construction pour les deux autres.

Mardi 19

Notre micro climat nous autorise à voler toute la journée tandis que nous observons des orages, sur tous les horizons, passer sans jamais nous atteindre. Le vent assez fort et de côté n'a pas tellement



d'influence sur les premiers pas de nos élèves.

Mercredi 20

Une belle journée qui commence par un ciel bleu immaculé et qui se termine avec un gris uniforme et assez froid. Les élèves progressent. Les anciens pour qui c'est la deuxième année volent soit sur un 'Fun-Cub' soit sur un avion à moteur thermique.

Jeudi 21

La journée d'abord ensoleillée puis comme les autres jours la grisaille s'installe. Les anciens sont tous bons à être lâchés ; ils sont capables de vol dos, loopings et même tonneaux.

Vendredi 22, dernier jour

Nous profitons d'un rayon de soleil pour faire la traditionnelle photo de groupe, cette année, devant notre magnifique local.

Passage de brevet pour sept stagiaires (tous en 2ème année perfectionnement). Félicitations à Mathéo, Nicolas, Maxime, Alexandre, Hugo, Quentin et Thibaut.

Conclusion

La quinzième édition du stage Arthur Piroton est un succès malgré la météo (elle aurait pu être pire). Les élèves (30 garçons et 5 filles) sont très motivés.

Les moniteurs terrain (16) et de construction (3) furent particulièrement efficaces, ayant accumulé une grande expérience acquise tout au long de ces 15 années consécutives de stage. Cette fois, plus d'atelier de réparation : il n'y a pas eu de casse. Les bénévoles de l'intendance ont toujours veillé à ce que rien ne manque.

Les repas de midi (5) sont servis à temps et à la carte. Les six repas du soir, chauds et chaleureux, nous font vivre des soirées inoubliables.

Bref un tout bon cru. A l'année prochaine

Jean-Pierre









Pruno Steelandt est tombé dans la marmite «planeur» quand il était petit. Il est le champion de Belgique 2013 en catégorie F3I, (nouvellement renommée F3Q, je vous expliquerai ce qu'est cette discipline), mais il est aussi pilote et même instructeur en planeur grandeur.

Pour cette première partie de ses passions, il me donne rendez-vous à ... Temploux! Décidément tout ce qui vole en francophonie se retrouve là. Il faut dire que depuis les nombreuses restrictions qui

ont été imposée à l'aérodrome de Grimbergen qui desservait la région bruxelloise (mais est situé en région flamande), beaucoup de clubs ou d'écoles ont dû déménager vers les aérodromes wallons. Cette fois le temps est superbe. En arrivant, je me renseigne, Bruno est avec le groupe de planeur, de l'autre côté de la piste. Il faut donc traverser, à pied, le seuil de la piste «avion». C'est la première fois que je dois regarder, à gauche ou à droite avant de traverser, s'il n'arrive pas... un avion.

la piste «avion». C'est la première fois que je dois regarder, à gauche ou à droite avant de traverser, s'il n'arrive pas... un avion.

Bruno vient de se poser avec un de ses élèves et me propose tout de suite de m'embarquer pour voir la vallée de la Meuse d'en haut et en silence. J'enfile un parachute (il me rassure: «il n'a jamais servi») et me voilà sanglée dans le nez d'un K13, planeur classique, facilement reconnaissable à ses ailes en forte flèche vers l'avant.

L'avion remorqueur accélère franchement et nous voici en l'air. Montée douce en quelques circuits et largage vers 600 m. L'air est merveilleusement clair et le paysage est grandiose. C'est vrai que la Belgique est plate. Bruno fait quelques tours à la recherche d'une petite ascendance, mais il n'y a pas grand-chose. Il me passe un peu les commandes, mais je surpilote beaucoup, peu habituée aux effets secondaires des commandes de planeur. Impeccable circuit d'approche et Bruno nous dépose en douceur, à quelques mètres à peine du seuil de piste.

Il repart aussi tôt avec un autre élève et je l'attends à la terrasse de l'aérodrome, juste devant la tour de contrôle. Il m'y rejoint et me raconte comment il en est arrivé là.

Bruno a commencé le planeur grandeur vers 24 ans, classiquement par deux stages à St Hubert. Peu de temps après son premier lâcher solo, quelques bêtises dans le circuit d'approche lui valent un petit complément de formation et un nouveau «premier» solo.

Pour diverses raisons il y avait alors une pénurie de planeurs solo, tout le monde cherchait donc à tirer un maximum de chaque remorquage. Bruno se promène de cumulus en cumulus, mais, petite erreur de débutant, il perd son terrain de vue, et autour de St Hubert, il y a beaucoup plus de forêt que de terrains propices à un atterrissage. Il se repère aux antennes de la station RTT de Lessive puis au village de Laroche, mais cela ne rentre pas, il faut donc envisager d'aller «aux vaches» ce qui veut dire «se poser où l'on peut». Un pré plein de vaches, ce n'est pas une bonne idée, mais juste à côté, il y a une autre prairie vide. Il s'y pose en évitant de justesse une clôture, invisible du ciel, le planeur n'a pas une griffe!

A cette époque, pas de GSM, il se rend à pied vers la ferme la plus proche pour y téléphoner. Plus personne au club, plus personne à la tour, mais le bar répond...







AAModels-info décembre 2014

il rassure tout le monde. Retour au planeur, mais catastrophe, les vaches d'à côté sont toutes venues voir ce nouveau venu et ont trouvé l'entoilage à leur goût, et elles y ont goûté partout...! Comme ce planeur était loué, pour diverses raisons administratives, la franchise de l'assurance n'était pas des 5.000 (Francs belges) habituels, mais de 25.000! Ajoutez à cela une solide engueulade de la part du chef pilote (« on ne quitte JAMAIS son planeur! »), et Bruno arrête le planeur pour quelques années.

Mais le virus est là et Bruno y revient vite. Lors d'un stage en Tchéquie, il réalise quelques très beaux vols qui lui font vite reprendre confiance en lui et ses supérieurs lui proposent alors de se lancer dans la formation des nouveaux pilotes. Cours pratiques et théoriques qu'il suit et ensuite qu'il donne lui-même, et le voilà «moniteur adjoint». Pour l'étape suivante, la procédure est un peu particulière. Ce n'est pas seulement lui qui doit présenter un examen, mais ce sont trois des élèves qu'il a lui-même formé qui sont jugés par les autorités. Si l'élève est bon... c'est que le prof était bon!

Pour son autre passion, encore du planeur, mais modèle réduit, Bruno me convie à assister à une manche du championnat de Belgique de F3I, à Hotton, près de Marche en Famenne. Là encore le temps est superbe. Vu de l'extérieur cela à l'air un peu confus, mais je reçois vite toutes les explications. Le F3I est un peu le biathlon du planeur modèle réduit. Chaque concurrent doit, avec le même planeur, effectuer deux épreuves «antinomiques». Rester en l'air un temps donné en exploitant toutes les ascendances, ce qui requiert un planeur léger, un type de profil particulier et beaucoup de surface portante. Il doit ensuite effectuer une épreuve de vitesse, ce qui requiert presque toutes les caractéristiques inverses. Autre particularité, les planeurs sont remorqués en altitude par un avion à moteur, «comme les grands», et pour que tout le monde soit à égalité, il v a un altimètre dans le remorqueur qui l'empêche d'aller plus haut que 200 m. L'organisation est rigoureuse, et la concurrence est rude, les candidats ne se font pas de cadeau en l'air. Les écarts se mesurent souvent au dixième de seconde. Mais au sol l'ambiance est sympathique, tout le monde aide tout le monde, chaque concurrent servant à son tour d'aide à ses collègues, indispensable pour observer l'ensemble des conditions, où sont les oiseaux, ce que font les autres candidats... alors qu'on ne peut évidemment pas quitter de vue son propre modèle.

Bruno me raconte que lors d'une des dernières coupes d'Europe, une candidate (il y en a plusieurs en F3I) avait vraiment «explosé» son planeur. Tous les participants ont passé une nuit blanche, les uns les mains dans la résine et la fibre, les autres rassemblant tout ce qu'ils avaient comme matériel électronique de réserve. Et au matin, le sourire et les yeux de cette jeune candidate découvrant son planeur réparé leur ont vite fait oublier le manque de sommeil. Le F3I est une grande famille.

Comme presque tous, Bruno a construit son premier petit planeur vers 10 ans (un profil «Jedelsky»). Il tâte un peu du vol circulaire ou de la fusée, mais il en revient vite au planeur. Parce qu'il n'habite pas loin, il s'inscrit au club de Nivelles, où une bande de copains pratiquent alors assidûment le F3I. Il s'y met aussi, et voilà presque 10 ans qu'il est régulièrement sur le podium. Mais 2013 est la première année où il est champion de Belgique. «Accessoirement» Bruno est aussi un musicien qui se produit régulièrement dans des concerts et est professeur de métier.

Merci Monsieur Steelandt pour ces deux beaux rendez-vous, où j'ai appris plein de choses, et merci aussi à Nadine, sa charmante épouse, qui participe elle aussi, à l'organisation des concours F3I.

Jezabella Spatneigt

Concours national F3K à Verlaine



Notre club, le Blériot Club de Verlaine a organisé le dimanche 21 septembre 2014 de 10 à 18 h la dernière manche F3K (planeurs lancé-main) du calendrier 2014.

La journée a débuté sous une pluie battante et s'est terminée sous le soleil. Le vent de secteur nord avait une vitesse de + ou - 25 km/heure. La température avoisinait les 16°. Les 10 concurrents étaient déjà là dès 9h30 et ils ont apprécié notre terrain. L'organisation est prise en charge par le directeur du concours qui est luimême compétiteur.

Le matin, le concours a dû être interrompu à plusieurs reprises par la pluie. Ce n'est que vers 14h15 que la compétition a repris sans interruption, la pluie nous ayant quittés définitivement.

A l'issue des 5 tours, les résultats sont les suivants :

- 1. Kristof Verschoren
- 2. Olivier Leroy
- 3. Steven De Weerdt
- 4. David Claeys
- 5. Vincent Merlijn
- 6. Sacha Monnom
- 7. Rudi Liekens
- 8. Jean-Pierre Thomee
- 9. Johan Van den Brande
- 10. Paul Van de Water

La journée s'est déroulée dans une très bonne ambiance et rendez-vous est pris pour l'année prochaine.

Brigitte D.



RcTakeOff.be

















Nous vous proposons les meilleurs produits accompagnés de nombreux conseils adaptés à vos besoins. Un service vous est offert par des spécialistes de l'aéromodélisme.

Nous vous garantissons des cours et des entrainement professionnels pour les hélicoptères et drones. Dirigez-vous vers <u>www.RcTakeOff.be</u> et nous vous promettons que vous ne serez certainement pas déçu!

RC Take Off, take me for a flight...

(Aerobertics.be)

THE FUTURE OF FLYING

Votre partenaire en modélisme R/C - plus de 20 ans d'expérience à votre service ! Spécialités : vol électrique, voltige F3P/F3A/F3M et gros modèles.

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

Distributeur de :

























www.aerobertics.be - Maalse Steenweg 367, 8310 St-Kruis - 050 858020





Jannée passée, L'ACW avait organisé un stage de construction pour six jeunes. Une semaine consacrée à la réalisation d'un planeur depuis le « fagot » de balsa jusqu'au vol pour certains. Cette année, la décision a été prise de partir d'un kit préconstruit et de se consacrer à l'assemblage. Cela permettait aux jeunes d'avoir plus de temps pour l'apprentissage au vol en double commande. Le planeur retenu (L'ISOLA de chez BMI) est un motoplaneur « deux axes » de deux mètres trente d'envergure. Il fallait quand même quatre demijournées d'assemblage! Le stage s'est déroulé du 7 au 12 juillet. De nouveau, une équipe de choc a été constituée, Francis, les Daniels, Philippe, Guy, Jean-Charles, Olivier parmi les forces vives du club ont été mobilisées. Avec un « superviseur » par jeune, cela tourne mieux. À quelques minutes du terrain, un local est mis à notre disposition par la commune de Ramillies, merci à l'échevin des sports, Monsieur Matthy.

La première journée ensoleillée et sans vent a été consacrée à

l'accueil, à l'apprentissage des rudiments du « comment ça vole ». Les stagiaires ont ensuite découvert leur kit et placé les servos dans le modèle. Puis, direction le terrain, où chacun a pu voler en double commande durant une heure par périodes de 6 à 8 minutes. Cela faisant quand même plus de deux heures de concentration pour les instructeurs. On a même pu décharger les batteries des émetteurs sur l'après-midi!

Le mardi, la pluie était au rendezvous le matin et ne nous a pas quittés. La journée a donc été consacrée à l'assemblage. Remplacer certaines charnières, découper des ouïes d'aération, souder le variateur au moteur, souder les prises de raccord avec la batterie. Chacun a donc appris à utiliser un fer à souder, à étamer proprement, isoler les soudures etc... Bien entendu les consignes de sécurité ont été clairement explicitées concernant l'utilisation des batteries. Il a aussi fallu raccorder les commandes à la bonne longueur, centrer chaque modèle. Les simulateurs ont permis d'occuper les moments creux, car on ne peut s'occuper de tout le monde en même temps.

Comme le mercredi la pluie est encore au rendez-vous, activités d'intérieur. Dès le matin, on reçoit la visite de l'AAM, Robert Herzog ainsi que Bruno Scordo, qui restera la journée avec nous. Le matin, on termine l'équilibrage des modèles. Il restera à fixer la platine de la batterie et à tester les radios. À propos des radios, deux membres du club doivent en convertir quatre en mode 2. La modification mécanique est vite réglée, mais un problème apparaît. Bien que la notice renseigne le changement de mode, dans la pratique, l'électronique ne suit pas. En effet, le « dual rate » existant n'est pas modifiable. En modifiant les voies, le dual rate agit sur le moteur! Il faut donc modifier le câblage. Heureusement, on a des pros dans le club.

Pour le reste de la matinée, un concours de vol est organisé à l'aide des simulateurs. En projetant sur grand écran le vol simulé, on







a presque l'impression d'être immergé dans le décor. Les stagiaires doivent chacun à leur tour réaliser les figures du brevet A du club : décollage, hippodrome droit puis gauche, huit, maîtrise sans moteur, atterrissage. Les critères sont mis sur papier et explicités. Un jury composé de membres du club ainsi que de Bruno Scordo et Robert Herzog évalue les vols et chaque participant observe les essais des autres. Le simulateur est ainsi utilisé autrement que







delà de 55%. Pas mal pour le matin du troisième jour de stage! La pluie persistant, après le dîner, nous partons visiter le musée de l'air à Bruxelles. Visite intéressante, mais un goût de trop peu: les Le jeudi on teste les radios et on effectue les dernières mises au point. La pluie étant toujours présente le matin, un autre concours sur simulateur est organisé, type F5J: rester en l'air le plus longtemps

possible à l'aide d'un planeur et atterrissage de précision. Après le repas, malgré la bruine, on décide d'aller quand même sur le terrain. On pourra faire les premiers vols avec les Isola malgré le temps maussade.

Le vendredi matin, bruine à nouveau. Heureusement, une boîte de construction traîne par hasard dans le local. Par groupe de 2, les participants commencent à découper les pièces du kit balsa. Pendant qu'un groupe s'occupe du fuselage, deux autres montent « à blanc » l'aile, partie gauche, partie droite. Le travail est vite réalisé et on voit à quoi cela ressemble. Sur les plans de travail, on colle une fois que toutes les pièces s'emboîtent correctement. Entre-temps, le temps s'est éclairci. On terminera le kit une autre fois.

La matinée n'est pas finie, on part sur le terrain. Et jusqu'à 17h, vols, vols et vols. Presque tous les planeurs des participants ont effectué un vol, sont trimés et prêts à l'emploi. Quelques-uns doivent encore être approuvés en vol, mais des problèmes de réception ont empêché les tests. Par précaution, on règlera cela à son aise dans la semaine qui vient. Pendant ce temps, rangement des locaux... L'après-midi 3 instructeurs se relaient pour faire voler tout le monde!

En conclusion, encore un stage « super ». De l'avis des participants, mais aussi pour les membres de l'ACW participants. Se retrouver autour d'une activité commune. c'est aussi cela « l'esprit club ». Bien sûr, il y a des leçons à tirer. Le mauvais temps cette année n'a pas permis de faire comme on le voulait, mais les solutions trouvées ont été adaptées et appréciées. Et puis pour l'organisation, l'intendance « roule », mais il y a encore de la logistique à anticiper (quoiqu'on ne peut par exemple pas savoir si les participants auront une préférence pour le mode 1 ou le mode 2,...): préparer les radios etc.

Merci en tout cas à tous les organisateurs, l'AAM et la commune de Ramillies.

La vérité sort de la bouche des... stagiaires

Ci-dessous les commentaires de nos stagiaires à la fin de leur semaine de stage à l'ACW...

Lundi c'était le début du stage on a commencé le montage ; les participants sont sympa et c'était chouette de travailler avec eux. L'après-midi on est parti sur le terrain et on a fait notre premier vol. Je suis passionné de l'aviation et avec cette magnifique équipe j'ai aimé encore plus, ils m'ont donné des idées et je trouve qu'ils m'ont beaucoup donné pour mon avenir. Je n'oublierai jamais ce stage et merci beaucoup à tous les moniteurs. (Abdelouahab)

Lundi, je n'étais pas là mais j'ai trouvé mardi matin mon planeur au même niveau que celui des autres parce qu'un des formateurs me l'avait déjà commencé. Mardi on a fait de la soudure. Mercredi matin on a fait un «test» sur le simulateur et l'après-midi on a été au musée de l'air du cinquantenaire. (Nathan)

Jeudi : normalement aujourd'hui on doit finir notre modèle, et on croise les doigts pour qu'il fasse beau cet après-midi. (Grégoire)

Lundi matin on a mis des servos dans notre avion puis on est allé au terrain pour faire voler des avions, Mardi matin on a commencé à souder et l'après-midi on va finir de construire notre avion. Mercredi on a fait un concours sur le simulateur et c'était la première fois que je faisais un concours. Puis on va aller au musée de l'air puis on va nous ramener. Tout est génial. Jeudi on va faire un deuxième concours puis on va faire voler notre planeur. Puis vendredi on va faire voler notre planeur toute la journée, puis on va devoir se dire au revoir les amis (Émillie)

Vendredi on a commencé à construire l'avion du club. Puis on a été voler. Ceux qui volent en mode 2 ont pu voler avec un avion thermique en double commande. Les moniteurs ont des crampes aux doigts à force de tenir le trainer. Puis nous sommes rentrés au local pour nettoyer et rendre tout ça propre. Et vers 2 heures nous sommes repartis au terrain pour finir la journée en volant. (Maxime)

Hier (mercredi) nous avons fait un test au simulateur où nous étions cotés par des «jurys» et nous avions également avancé dans la construction de l'Isola (l'avion que nous construisions). Ensuite nous sommes allés au musée de l'aviation. Het was tof. Aujourd'hui nous avons un nouveau concours qui consiste à rester le plus longtemps dans les airs sur simulateur. Bon début de stage et espérons que la fin se terminera dans ce sens car j'avais fait le stage l'année passé et je trouve cette année bien mieux (nous avons plus volé au terrain, il y a des concours, nous sortons de l'endroit de stage, ...) LOL (Martin)





e salon du modélisme à Mons est un évènement qui attire chaque année un public nombreux, et de tous les âges. Il s'est tenu au Lotto Mons Expo les 23 et 24 août. C'est une organisation de l'Echevinat des Sports de la Ville de Mons et des clubs de modélisme. Les visiteurs ont l'occasion d'y découvrir, par le biais de démonstrations, les principales facettes du modélisme : bateaux, avions, hélicos, drones, trains, voitures, camions et autres engins de chantier... Le tout proposé sous forme d'une bruyante, joyeuse et ludique « foire à la démo ». Mais ce n'est pas tout, il s'y tient une importante bourse d'échange, une expo statique de maquettes, figurines et dioramas, des jeux de société ou de rôles, et bien sûr les incontournables stands de magasins professionnels.

Revenons sur ce qui nous intéresse ici, la partie « air ».

Chaque année, ce sont quelques membres de l'Interclubs indoor de Mons, ainsi que de l'AAM qui s'y collent. Il s'agit de mettre en place et de gérer la zone de démonstration, l'exposition statique, et le stand de la fédération, où sont mis en œuvre une série de simulateurs de vol. La difficulté est de réunir assez de bons pilotes pour assurer les démos pendant les 2 jours, surtout lorsque la météo est au beau fixe... Bon jusque-là, tous s'est bien passé, il y a une ambiance particulière lors de l'ATM, que les pilotes apprécient, et une réelle occasion de partager notre passion avec le public. Il faut dire que le hall de Mons Expo est un espace magnifique, un rêve pour tout pilote indoor, avec la surface d'un demi-terrain de foot et ses 21 m de hauteur. Nous avions invité Christian Veyssière et son épouse Sylvianne, des amis Français, passionnés par le vol indoor et la réalisation de maquettes d'avions anciens et autres

trapanelles. L'exposition statique et les démonstrations ont été à la hauteur de la réputation de ce sympathique couple de Parisiens. Les vols d'hélicos, de drones, d'avions de voltige, de maquettes ou de vol libre se sont succédés sans interruption durant les deux jours; Hugo Mambour, par exemple, a surpris plus d'un spectateur avec son modèle 4D, capable de voler à reculons et de faire du stationnaire... le nez vers le bas!

L'exposition statique, tant de modèles pour le vol en salle que pour le vol à l'extérieur, était particulièrement fournie et éclectique cette année. D'ailleurs, dès l'entrée, le public était accueilli par quelques très beaux planeurs, comme le fameux Minimoa de Xavier Claus et Marc Deherve, dont il est question dans un autre article de ce numéro de votre revue préférée. D'autre part, en hommage à notre ancien Président, nous







avons organisé pour la seconde année le « Challenge Gérard Proot », un jeuconcours de petits planeurs lancés main, organisé pour initier les enfants à notre hobby. C'est Gérard qui avait imaginé cette promotion qui rencontre, depuis des années, un très grand succès envers les enfants et leurs parents. Le concours était doté de beaux lots, dont plusieurs baptêmes de l'air grandeur offerts par l'aérodrome de Saint-Ghislain.

Nous souhaitions utiliser le nouveau modèle de planeur « Cumulus » mis gratuitement à la disposition des enfants par la Fédération. Conçu en balsa par la société Caramba, et découpé par ordinateur, ce planeur nécessite un court temps de montage par des enfants, aidés d'un adulte. Il s'agit d'une belle évolution par rapport au modèle en mousse des années précédentes, et qui en plus, monté correctement, plane très



bien, même lancé par des petites mains d'enfants. Quelques améliorations seront sans doute apportées au kit, pour faciliter sa construction et le collage par de jeunes enfants. Voilà, rendez-vous est donné pour août 2015, année exceptionnelle s'il en est pour la Ville de Mons, puisqu'elle sera Capitale Européenne de la Culture. JFL





ercredi 20 août 2014, au petit matin : les pilotes belges et leurs aides partent vers Turnau, petite ville située dans la province de Styrie en Autriche. Au sud, cette région est frontalière de la Slovénie.

Arrivés là-bas, nous découvrons une petite station de ski à 800 m d'altitude. On y aperçoit, en hauteur, quelques pistes destinées, en hiver, aux fervents de la glisse. Le site du championnat est, en fait, un terrain de vol à voile « grandeur ». Ces planeurs sont treuillés ou remorqués par un biplan Antonov garé dans un aérodrome voisin.

L'organisation du championnat profite donc de l'infrastructure déjà présente, mais la fédération d'aéromodélisme autrichienne a mis la main à la pâte. Elle a payé essentiellement les dépenses d'un budget qui avoisinait les 130.000 euros. C'est une somme assez conséquente, mais les Autrichiens

Championnat du Monde électrique



visaient un show impressionnant à l'issue du championnat. 10.000 à 15.000 personnes étaient attendues le 30 août, mais ce meeting a été gâché, malheureusement, en grande partie par la pluie.

Le logement à l'hôtel était très satisfaisant et le prix était démocratique: 30 euros la nuit déjeuner compris.

Hugues fait un vol d'essai et on constate tout de suite qu'à cette altitude là, l'air est déjà plus raréfié. La consommation du moteur est moins importante : l'hélice peine moins dans cet air moins dense et de ce fait, la traction est plus faible. Et question moteur, Tony Sabbe n'avait pas ménagé ses efforts afin qu'Hugues touche moins à son porte-monnaie. Il a en effet modifié son ancien moteur Neu 1515 triangle, prévu pour une batterie 5S, en moteur étoile qui peut supporter désormais une lipo de 10S. Dessouder 120 spires et les resouder dans un autre ordre



n'était pas une mince affaire... Et pendant que des promeneurs nostalgiques de la neige, flanqués de leurs cannes, arpentent les abords du terrain, la coupe Turnau, un concours open, en d'autres mots ouvert à tous, débute le 22 août. C'est en quelque sorte, une manière de répétition générale qui précède le championnat proprement dit. Vu le nombre élevé de participants, il ne comportait que 2 vols. Hugues termine 8ème, Stefaan De Hauwere (qui aidera Hugues tout au long au championnat) 35ème. Willy et Luc aux places 46 et 51.

La soirée du samedi 23 débute par la cérémonie d'ouverture. Les Autrichiens ont vu les choses en grand. Fanfare, petit orchestre tyrolien, DJ se succèdent joyeusement et tout le monde (environ 150 convives) se sert allègrement aux buffets froid et chaud. L'organisateur a mis les petits plats dans les grands. C'est le moins qu'on puisse dire...

Dimanche 24 août, au matin, tout le monde est bien dégrisé et l'entraînement officiel de toutes les équipes se passe sans histoires. Ensuite, c'est le processing – ou contrôle des modèles- qui s'effectue. Les limiteurs de chaque concurrent, qui coupent l'alimentation du moteur après une dépense d'énergie de 1750 W.min sont contrôlés par la même occasion. Lundi 25 août. Premier jour du championnat. Les Autrichiens Karl Wasser, Johannes Starzinger les italiens Remo Frattini et Piermario Cavaggioni, suivis de l'Allemand Christian Ulbrich sont en tête.

Luc s'accroche (7^{ième} place) en faisant 47 et 48 bases. Hugues est à la 14^{ième} place et Willy ter-



Championnat du Monde électrique



Un moment de repos et une petite bière, ça fait du bien...



Mission accomplie pour Willy



Nos 3 Diables Rouges du F5B

mine 20ième.

Pas de grands changements pour le deuxième jour : Luc fait deux fois 49 bases, Hugues deux fois 48 bases et Willy 47 bases, mais celui-ci rate malheureusement son atterrissage. Les meilleurs se démarquent en faisant 51 et 52 bases.

Mercredi 27 août. Il pleut de temps en temps. Hugues se retrouve en Belgique. Sa motorisation, avec cet air chargé, retrouve toute sa vigueur. Au point tel qu'il fait 50 bases et se retrouve premier de la manche. On savoure l'instant... Carpe Diem! L'après-midi, la pluie ne faiblit pas. Que du contraire. Aussi l'organisateur décide d'arrêter la compétition ce jour-là.

On en profite pour aller manger dans l'hôtel-restaurant Seeberghof où la famille Vaes séjourne. Pour rappel, le jeune Ivo Vaes accompagné de sa copine, de ses parents et grands-parents maternels se classera 9ième sur 39 concurrents en catégorie F5D (pylon racers électriques). Jolie prestation donc! Nous sommes bien repus pour passer la nuit et attaquer, le lendemain, l'avant dernière journée du championnat.

Jeudi 28 août. Pas à dire mais les petits Belges ont du potentiel : voilà que Luc se retrouve premier de la 6^{iéme} manche.

Au classement général, Luc se classe actuellement 7^{ième}, Hugues 10^{ième} et Willy 29^{ième}. Frattini, Starzinger et Wolf Fickensher caracolent en tête.

Avant-dernier vol. Les jours se suivent et ne ressemblent pas. En tout cas pour Hugues. Il vient trop vite pour l'atterro. Il plaque son modèle pour ne pas rater la cible et abîme malheureusement son modèle «A». Hugues recule à la 12^{ième} place. Willy et Luc gardent leur place.

Mais il reste un vol à faire le lendemain. Le dernier...

Hugues tente le tout pour le tout avec son modèle B pour revenir dans le top ten. Il emploie une hélice avec beaucoup de pas afin de gagner de la traction. Mais le pari est perdu. L'hélice cavite trop dans cet air sec. 47 bases. Il est finalement 13^{ième} au classement général (46 participants). Luc garde sa 7^{ième} place et Willy se retrouve 28^{iéme}.

Aucun n'a démérité et la 5^{ième} place au classement par équipes sera fort honorable. 15 nations étaient engagées. Et que s'est-il passé pour le trio de tête ?

Tous les amis et la famille de l'Autrichien Starzinger, l'encouragent à grands cris, afin qu'il réussisse son dernier vol. Peine perdue, il se fait battre, à 3 points près, par Remo Frattini qui, contraste saisissant, est juste supporté par son épouse. Il devient champion du monde. L'Allemand Christian Ulbrich est 3ième. L'Allemagne remporte le classement par équipes, suivie de l'Italie et de la Suisse. L'Autriche termine 4ième.

Après les remises de prix et les discours traditionnels, la fête (re)commence, lors du banquet de clôture. Tandis que la musique folklorique et la musique pop s'enchaînent, cadencée sous la baguette - plutôt le stick – d'un pilote virtuose 3D, les mets chauds succèdent, sans coup férir, aux mets froids. Ils sont bien arrosés, de plus. Stef et moi, demandons un verre de vin rouge. Surprise! Nous recevons chacun une bouteille! Eh oui, comme vous le devinez, le retour en Belgique, le lendemain, n'a pas été facile...

Jean Lefebvre



Le podium du championnat. De gauche à droite: J. Starzinger (2^{ième}), R. Frattini (1^{er}) et C. Ulbrich (3^{ième})



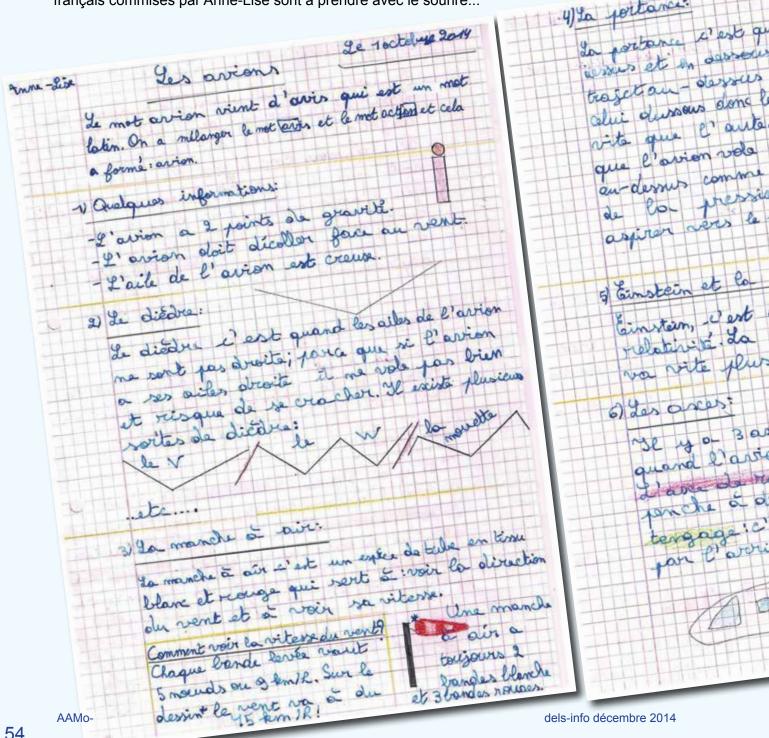
Vous avez dit Belgium?

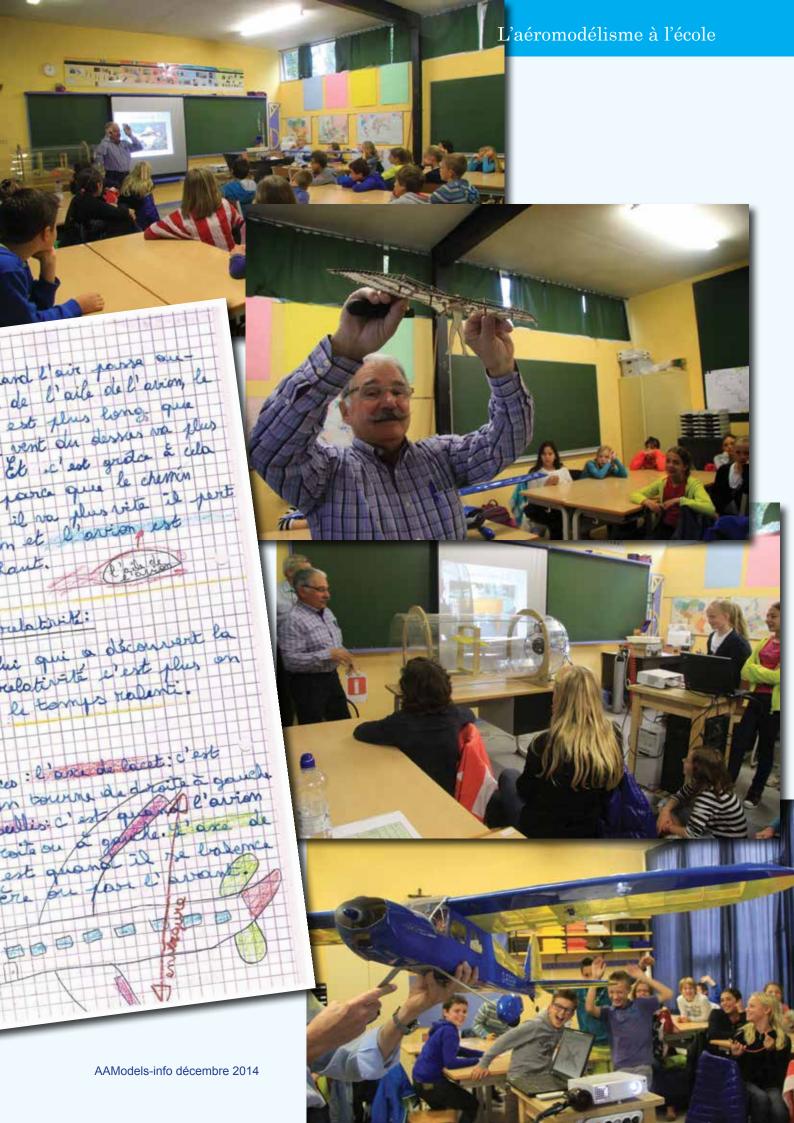


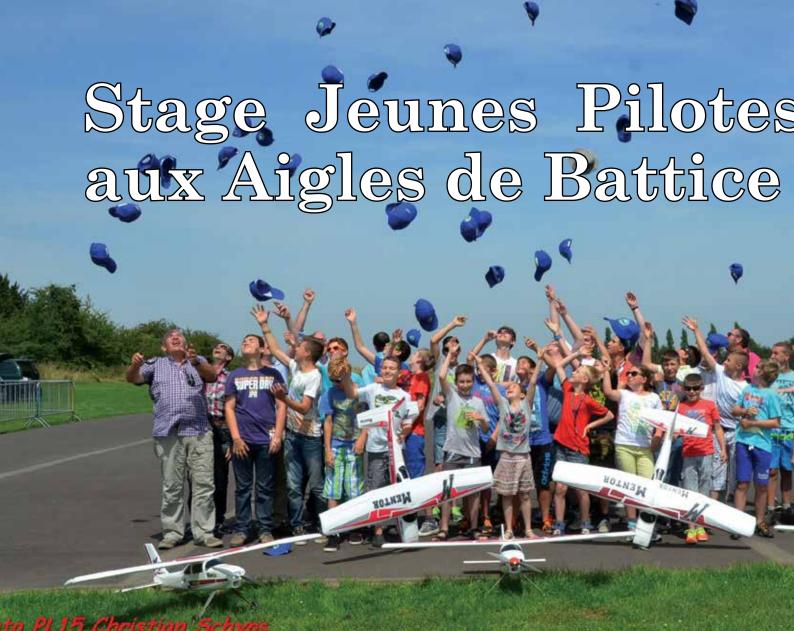
Le banquet d ouverture (si!) commencera d'ici quelques instants... Le banquet de clôture aura essentiellement le même format

Une rédaction sur l'aviation...

runo Scordo, notre administrateur en charge des relations publiques et de la communication n'a pas ménagé ses efforts cette année. Il a notamment pu présenter le 30 septembre passé, à des classes d'enfants de primaire de l'école Saint-Jean-Marie, les éléments de l'aviation : Pourquoi et comment un avion vole-t-il... L'instituteur en charge des classes visitées a eu la bonne idée de proposer «Les avions» comme sujet de rédaction à ses élèves à l'issue de cette leçon. Nous vous livrons ici quelques photos de ces leçons «particulières» ainsi qu'une rédaction fruit de cette action ; les petites imprécisions de français commises par Anne-Lise sont à prendre avec le sourire...







ncore une superbe réussite pour le stage des jeunes à Battice. Le club des Aigles situé sur le Glacis du Fort a cette année encore vécu un grand moment d'aéromodélisme radiocommandé. 24 jeunes de 9 à 16 ans ont répondu présents à l'appel du lundi 14 au vendredi 18 juillet inclus.

Bien que le lundi matin la météo était exécrable, le reste de la semaine fut parfait pour effectuer un nombre impressionnant de vols. Une grande partie des stagiaires effectuaient déjà leurs premiers décollages et atterrissages le mercredi. Le stage 2014 en chiffres: 6 Mentor et 2 Calmato disponibles pour les stagiaires, 4 radios club en piste, 6 postes simulateurs, 10 postes de charge, une cinquantaine d'accus de propulsion (3S et 4S), huit moniteurs de piste,

une quinzaine d'encadrants "intendance et assistance", 50 repas confectionnés et servis chaque jour, Un seul petit crash sur la semaine (avion réparé), 60 casquettes offertes aux participants, encadrants et pilotes

démos, plus de 400 vols effectués. Le lundi matin n'a permis aucune activité en piste, plafond à 50 mètres, visibilité frôlant les 100 mètres, pluie ... Mais cette météo n'a eu aucune influence grâce à notre sauveur du lundi matin, j'ai









cité Bruno Scordo représentant l'AAM, « professeur d'université » qui avait décidé de nous rendre visite avec une de ses souffleries aérodynamiques. L'avant midi fut donc dédié à une formation théorique sur l'aviation en général, le pourquoi et le comment un avion vole... Tout cela agrémenté de nombreuses expériences "magiques" très appréciées des stagiaires.

Le temps de midi arrivé, un bon sandwich préparé par l'équipe d'intendance vient calmer l'appétit de tous. La météo est maintenant passée au beau fixe avec un vent léger... Tout est réuni pour commencer les premiers vols en double commande. 2 groupes de 6 stagiaires en piste sur « Mentor » et 2 groupes aux simulateurs et théorie. 6 simulateurs sous Phoenix avec le



Mentor sur la scène des Aigles, le même terrain et les mêmes avions qu'en piste. Que demander de plus pour se mettre en situation ? La théorie porte sur les règles de sécurité, les zones de survol interdites, les commandes de bases de la radio, la structure générale d'un aéronef, la vérification pré-vol et les annonces en piste.

Durant la semaine les stagiaires

Stage Jeunes Pilotes à Battice

auront droit à quelques démos de nos membres, hélicoptères, avions, remorquage planeur... Pierre Desfawes, constructeur émérite, vient nous présenter sa dernière réalisation, un superbe biplan Curtis de 2,20 m d'envergure qu'il lui reste juste à entoiler.

Je profite de cet article pour remercier l'ensemble des personnes qui ont fait de ce 3ème stage un souvenir que nous garderons en mémoire. Un merci tout particulier à Bruno Scordo pour sa compétence à l'instruction de toutes les tranches d'âge présentes, chacun y a trouvé matière à apprendre. Une expérience à renouveler sans modération! Félicitations particulières également aux moniteurs de piste qui ont presté 8 h/jour sous un soleil implacable, aux stagiaires qui à l'unanimité ont fait le bonheur des instructeurs, très peu de remarques ont dû être faites sur l'ensemble de la semaine. En fin de semaine quelques stagiaires se démarquaient nettement du groupe, n'ayant plus recours à l'intervention des moniteurs ; 4 ou 5 d'entre eux évoluaient du décollage à l'atterrissage «solo» malgré la connexion de la double commande «au cas où». Merci également à notre photographe. Christian Schyns, qui depuis 3 ans assure le reportage photos de l'intégralité de nos organisations. Une minute de silence est demandée par notre secrétaire à la fin du stage en mémoire de Georges Haendle (OO -AH 327) décédé durant la semaine de stage, ses obsèques ayant eu lieu ce vendredi. Madame Rachel Viellevoye - Conseillère Communale à la Ville de Herve - clôture d'un petit discours très sympathique l'ensemble du stage, nous la

remercions également de sa présence à chacune de nos invitations.

Et si nous nous donnions rendezvous en 2015 pour la quatrième

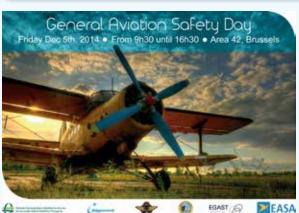


édition ? Avec toute ma sympathie, remerciements sportifs à toutes et tous,

HAENDLE Didier OO – AH 645 Directeur Sportif – Responsable de Stages.







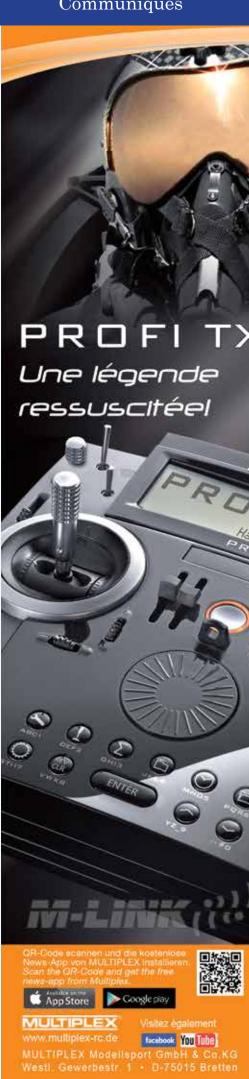
a Direction Générale Transport Aérien organise, ensemble avec ∎l'Aéroclub Royal de Belgique une journée d'étude sur la sécurité dans les Sports de l'Air. Cette journée se déroulera dans les locaux de AREA 42, situé à Bruxelles,rue des Palais (entrée par le n°46). AREA 42 est situé à proximité de la Gare du Nord de Bruxelles. Le parking dans les environs est difficile et l'usage des transports en commun est donc vivement recommandé.

Tous les aspects concernant la sécurité dans la pratique des Sports Aériens y seront abordés, par la présence de conférenciers avertis, tant belges qu'étrangers (DGTA, Belgocontrol, EASA, ACRB,

etc.). L'accès à la journée est gratuit, mais l'inscription préalable est obligatoire via le site en ligne (voir www. aamodels.be). Il y aura place pour env. 300 personnes; les premiers inscrits seront les premiers servis. L'agenda est accessible sur le site de l'AAM. Chacun parlera sa langue et les présentations à l'écran seront en anglais.

Pendant la pause de midi, sandwiches à disposition.

L'AAM recommande à tous ses dirigeants de clubs d'assister à cette importante journée pour se tenir à jour à propos de la sécurité aérienne en général.





Catégorie OR		ARGENT	BRONZE	
F2B - Acro	Luc Dessaucy	David Liber	Salvatore Barile	
F3A Internat.	Brice Jacquemin	Philippe Marquet	Christian Hans	
F3A Int. Jun.	Malacioglu Viken			
F3B	Denis Duchesne	Steeve Hansoulle	Jan Timmermans	
F3B Junior	Axel Hansoulle			
F3C FAI	Guy Vanderschelden	Alexandre Lo Furno	Christophe Depruyck	
F3J	Tom Mertens	Guy Hufkens	Chris Gyssens	
F3J Junior	Thomas Mertens			
F3K	Kristof Verschoren	David Claeys	Steven De Weerdt	
F3M Internat.	Brice Jacquemin	Timen Deprince	Christophe Van Opsta	
F3M National	Kristof Dierckx	Alain Reynders	Jasper Levrouw	
F3M Novice	Guus van Dueren	Sam De Lannoye	Brent Rombauts	
F3N	Robin Debeuf	Hans Mievis	Bavo Tielemans	
F3Q	Eric Remy	Etienne Belluz	Bruno Steelandt	
F3R A class	Kevin Daniels	Emile Verjans	Wim Lentjes	
F4C	Wim Reynders	Eric Smeets	Augustin Goddet	
F5B FAI	Hugues Lefebvre	Willy Verschoren	Luc Van Tricht	
F5D	Nick Vaes	Joël Leemans	Luc Van Tricht	
F5D Limited	Winibald Croux	Gijs Moerschaers	Ken Dreiesmans	
F5J	Chris Gyssens	David Claeys	Patrick Pee	
555	Bart Mariën	Pierre-Louis Burtin	Pierre Dradin	

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	Jorven Vanloffelt		
F3A Sportman	Ignace Pawlenko		
F3R B class	Winibald Croux		

LBA-BML

	Nom du club	Totaux 2013	Sympatisants	Juniors	Seniors	Totaux 2014	Différence
	Bruxelles Capitale						
	Cercle aéromodéliste Les Aiglons	16	1	3	20	24	8
	The Mosquitos	19	1		19	19	0
	Indépendants	0			2	2	2
	independants	35	1	3	41	45	10
	Brabant wallon	33		J	41	40	10
	Aéro-club Ixellois	67		8	60	68	1
	Aéro-club Wavre	78		6 16	78	94	16
		34			37	38	4
	Belcoptère Club Capitaine Aviateur Luc Mommer	134		1 12			<u> </u>
					118	130	•
	FF 2000	34	^	2	40	42	8
	Jeune Aéro-club	48	3	4	49	56	8
	Les Jardins du Modélisme	102		9	97	106	4
	Model Club Leuzois - Nivelles	17			13	13	-4
	Modèle Club Terre Franche	38		6	33	39	11
	R. C. Air Club "Les Alouettes"	21		2	17	19	-2
	Indépendants	3			2	2	-1
		576	3	60	544	607	31
	Namur						
13	Aéro Model Club des 7 Sergents	5	1	2	4	7	2
14	Aéro Mod. Club Exocet Rognée	14		3	19	21	-11
15	Aéro-club Les Faucons	38		7	27	34	-4
	Exocet Club Hemptinne	32		2	19	21	-11
	Group Captain Hubbard	30			18	18	-12
	Haversin Air Sports	12			10	10	-12
	Les Accros du Servo	62		6	49	55	- <u>-</u> 2
	Model Club Andennais	35	3	1	30	34	- <i>t</i> -1
20	Model Club de la Mayor (Francère)	35 89	1	3	96	100	
	Model Club de la Meuse (Franière)		1	3	90	100	11
	Indépendants	1	_	0.4	070	204	-1
	1 : >	318	4	24	272	301	-17
	Liège						
22	Aero und Modellclub "Feuervogel"	19		3	15	18	-1
23	Avia Club Eupen	31		3	28	31	0
24	Blériot Club Verlaine	28	4	1	20	25	-3
	Centre Aéromodéliste de Pepinster	14		1	15	16	2
	Club d'Aéromodélisme Les Busards	38		5	25	30	-8
	Club de Modélisme Les Vanneaux	16	1	1	18	20	4
	Country Flyer (Sankt Vith)	21		4	18	22	1
	Model Club Basse-Bodeux (La Chouette)	59		3	37	40	-19
	Les Aigles-Battice	131		38	105	143	12
	Les Faucheurs de Marguerites	44	6	10	23	39	-5
	M.F.C. Milan 90 E.V	18	U	2	16	18	0
		54		3			14
	Piper Club		2		65	68	
	Royale Herstal Petite Aviation	75	3	5	64	72	-3
	Royale Petite Aviation Liégoise	164	43	46	76	165	11
	Spirit of St Louis	35			33	34	-1
	Vol de Pente des Trois Frontières	38		1	35	36	-2
	Indépendants	0			1	1	1
		785	57	127	594	778	-7
	Luxembourg						
38	Aéro Model Club Les Libellules	15		3	19	22	7
39	Altitude 480	24		2	12	14	-10
40	Club Aéromod. de Tintigny	25		1	18	19	-6
	Club Aéromod. de Villers-la-Loue	13			18	18	5
42	Hirondelles Model Club	43		7	36	43	0
43	Model Air Club Athus Messancy	59		2	51	53	-6
44	Model Air Club des Ardennes	16		_	19	19	3
	Model Club Famenne	29		3	21	24	-5
.0	Indépendants	1		Ť	0	0	-1
		230	1	18	199	217	-13
	Hainaut	200	•	10	100	211	-10
	A.S.A. Bauffe	77		5	59	64	10
		60	2			29	-13 -1
	Aero Model Club Enghien		2	5	52		
_	Aéro Model Club Eole Mouscron	112	4	4	112	116	4
	Aéro Modélisme Comines Air	59	1	4	60	65	6
	Aéro-club José Blairon	26		6	22	28	2
	Air D'United	12			12	12	0
	Airfield 34	28	2	2	25	29	1
	Albatros Club Gerpinnes	55		1	54	55	0
54	Assoc. d'Aéromod. du Sud Hainaut	36		2	35	37	1
	Club Aéromodéliste Estinois	44		3	39	42	-2
	Club d'Aéromod. "Les Cigognes"	24		2	21	23	-1
	Equipe Acro Belœil	56		4	56	60	4
58	Inter Clubs Indoor de Mons asbl	3			3	3	0
50	Model Club du Chaufour	64		2	75	74	10
	Model Club Havay	35		1	37	38	3
	Petites Ailes de la Frontière	45		7	29	36	-9
	ii ciiico Alico ud la Flullilele				29	2	- 9 0
61		2					U
61 62	Plein Ciel - Jurbize Aerobatic Club	2		<u> </u>			0
61 62		0	-	0	0	0	0
61 62	Plein Ciel - Jurbize Aerobatic Club		5	<u> </u>			0 5
61 62	Plein Ciel - Jurbize Aerobatic Club	0	5 71	0	0	0	

Concours TIERCE PHOTOS (page suivante)

Principe du concours

1. tout lecteur peut envoyer chaque trimestre à l'adresse photo@aamodels.be une photo digitale de son choix, portant sur l'aéromodélisme. La première dizaine de photos reçues participe au concours du trimestre, est publiée dans la revue et sur le site web du concours http://www.aamodels.be/concours.

2. tout membre de l'AAM peut nous soumettre à partir du site 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 Thieu (voir sa publicité en couverture)

6. I'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

8. L'AAM préviendra les gagnants qui devront réclamer leur lot par email à info@onlylipo.com

Pour le concours du trimestre passé (septembre 2014), la photo de Jan Lemaître a obtenu le meilleur score. Il remporte un des lots offerts par OnlyLipo.

Quant au Tiercé gagnant (9-7-2), il n'a été proposé par personne. C'est la proposition de Jean-Yves Lebleu (9-2-7) 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^{er} février 2015.





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



Le Tiercé gagnant de septembre >







Les gagnants de septembre 2014:

La meilleure photo venait de Jan Lemaître (OO-AL259).

Le Tiercé gagnant dans l'ordre (9-7-2) n'a été proposé par personne. C'est Jean-Yves Lebleu (OO-AL190) qui a proposé le plus approchant (9-2-7). Il remporte donc le concours. Les prix du concours sont offerts par OnlyLiPo.







Tombola 2014

La Nouvelle année commence tôt chez eRCMarket!

Du 15 décembre 2014 au 10 janvier 2015



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





TOUT LE MONDE GAGNE !

INSTANTANEMENT!

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









BERWICE

QUALITE



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

