

AAM Models-info

Championnat de Belgique Indoor 214-15

Électrification "light" d'un Flamingo

Mise en chantier d'un Marchetti

Brevet au feuervogel Büllingen

Modèles anciens au MCM

Responsables LBA 2015

Jezabella en visite chez...

Le conseil AAM en 2015

Calendrier LBA 2015

Calendrier régional AAM

Concours Tiercé-Photos

Un nouveau terrain ?

Espace Dirigeants

Aéronostalgie

En bref...

Trimestriel d'information

Janvier, février, mars 2015

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*

Mars 2015 - n° 129

NEW

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 atterrissages 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.



EUROPEAN FLIGHT SIMULATOR
WWW.EUROPEANFLIGHTSIMULATOR.COM

VOUS ÊTES LE PILOTE!

VOL SUR SIMULATEUR DE BOEING 737 ACCESSIBLE À TOUS!

WWW.EFSIMULATOR.COM

CODE PROMO - 5% : AAM

à utiliser sur notre site internet lors de votre réservation

AVENUE DES ÉTATS-UNIS, 7 - B 6041 GOSELIES / 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, nous avons certainement de stock la batterie que vous cherchez.

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

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

Cliquez **ICI**

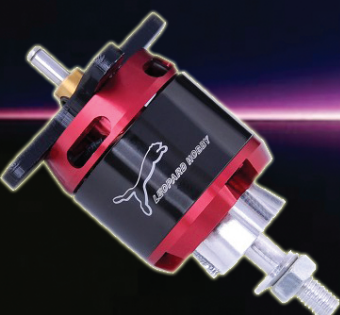


Déjà une
2200 mAh
3S pour
17.99€

WWW.ONLYLIPO.COM

Contact :

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



AAModels-info

Mars 2015 - n° 129

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 1^{er}
février, le 1^{er} mai, le 1^{er} août et le 1^{er} novembre.

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

L'AAM est administrée par un conseil
comportant neuf membres. Pour 2015, 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 :

Une photo de Jean-Yves Leclercq. Maxime
Habay a posé avec son Artizan (Parkzone). Photo
prise à Battice juste après un orage. Appareil:
Nikon d-700, zoom 14-24mm.



Au sommaire...

Le mot de la présidente	4
Espace dirigeants	5-7
Le conseil de l'AAM en 2015	8
En bref	9
Construction d'un Marchetti	10-15
Électrification «light» d'un Flamingo	18-21
Un nouveau terrain d'aéromodélisme ?	22-23
Place aux enfants	24-26
Calendrier des compétitions LBA2015	27
Jezabella visite Mr. Hersleven	28-31
Modèles anciens au Model Club de la Meuse	32
Journée brevets au Feuervogel Büllingen	34
Aéronostalgie	36-40
Calendrier régional AAM	41
Responsables sportifs LBA en 2015	42
Championnat de Belgique Indoor 2014-2015	44-45
Concours Tiercé-Photos	46-47

Visitez notre site www.aamodels.be



Chers amis modélistes, J'écris ces lignes au lendemain de notre assemblée générale du 25 janvier. Cette assemblée a eu lieu comme l'année dernière dans les locaux de Mundo Namur. Le matin a été consacré dans un premier temps aux activités de la commission sportive AAM. Toutes les catégories pratiquées en compétition ont été passées en revue et commentées. Les développements technologiques, tels que gyroscopes et autres accessoires ont été discutés. La majorité des participants considèrent qu'il ne faut pas freiner les développements technologiques et qu'il est inutile d'interdire si on ne peut pas contrôler cette interdiction. Il a cependant été signalé que la Commission internationale d'aéromodé-

lisme (CIAM) se penche sur la question et entrevoit des solutions concernant le contrôle de l'interdiction éventuelle qui serait souhaitée dans certaines catégories.

Tout naturellement, en parlant développement technologique, nous n'avons pu échapper à l'invasion des drones dans notre univers. Nous avons pu regarder une vidéo impressionnante de course de drones en forêt. Puis, cerise sur le gâteau, nous avons eu le plaisir d'accueillir Madame Erika Billen en charge à la DGTA de la problématique des drones professionnels. Vous pourrez lire les détails

La parole à notre présidente...

de son exposé dans les pages suivantes de ce magazine.

L'après-midi, nous sommes passés à la partie officielle de l'assemblée. Ont été abordés les activités 2014, les comptes 2014, les projets 2015, le budget 2015 et les élections d'administrateurs AAM et LBA. Au niveau des activités 2014, il fait souligner l'élargissement de la couverture de notre assurance.

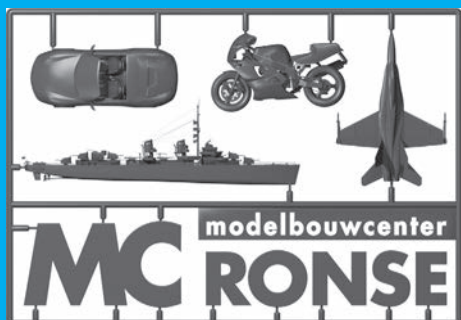
Les détails ont été signalés dans les numéros précédents de la revue.

La recommandation de l'AAM d'affilier les membres bénévoles non pilotes comme membres sympathisants a fait l'objet d'une discussion. Les avantages de cette disposition sont mis en avant par le fonctionnement de la CRPAL comme détaillé dans l'article qu'a écrit à ce propos son président Jean-Pierre Awouters. Ont été également abordés les aspects sécurité, prévention des risques, brevets, mesures de bruit ainsi que les activités de promotion et de communication.

Au niveau des projets, il faut retenir le besoin d'intégrer au mieux sur nos terrains les multicoptères, drones, etc. A ce sujet voir l'article « drones de loisirs ou drones professionnels ? ». L'AAM élabore également un brevet multicoptère. Cette réunion s'est déroulée sans encombre. C'est l'occasion de rappeler que ces réunions sont aussi l'occasion pour les membres des différents clubs de se rencontrer, pour tous les membres d'exprimer leurs desideratas, etc.

Paulette

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

Jean-Marie Tordoir n'est plus...

Nous avons appris avec beaucoup de peine le décès ce 2 février 2015 de notre membre fondateur et membre associé à titre personnel

Jean-Marie Tordoir, à l'âge de 84 ans. Jean-Marie Tordoir a été véritablement un des pères fondateurs de l'aéromodélisme belge par son dévouement auprès de centaines de jeunes qu'il côtoyait par son métier d'enseignant dans plusieurs établissements de l'enseignement secondaire bruxellois. Ensemble avec feu Pierre Delfeld, Jean-Marie Tordoir a été le concepteur et la cheville ouvrière des «Opérations 1000 planeurs» qui furent organisées courant des années 1960 et qui attirèrent à l'aéromodélisme des centaines de jeunes gens.

À cette époque, le vol libre était encore très activement pratiqué en Belgique et Jean-Marie a fait découvrir à une multitude de jeunes les joies du réglage des planeurs, dont il

affectionnait tout particulièrement les versions tout-balsa avec profil Yedelsky, particulièrement robustes et aisés à assembler et à régler.



Jean-Marie aux commandes de son Alpha 139 l'an passé

On ne compte plus les aéromodélistes qui ont fréquenté à l'époque le fameux «Parking C» situé au nord-ouest de Bruxelles, à proximité des palais du Centenaire, le lieu où les membres de son club qui pratiquaient la radio-commande se retrouvaient pour faire évoluer leurs avions. Avec son père, Jean-Marie avait fondé dès après la seconde guerre mondiale l'association «Les Aiglons de Belgique», dont émanera, lors de la formation de l'AAM le club d'aéromodélisme «Les Aiglons, cercle aéromodéliste, asbl»,

où Jean-Marie assumait encore une fonction d'administrateur..

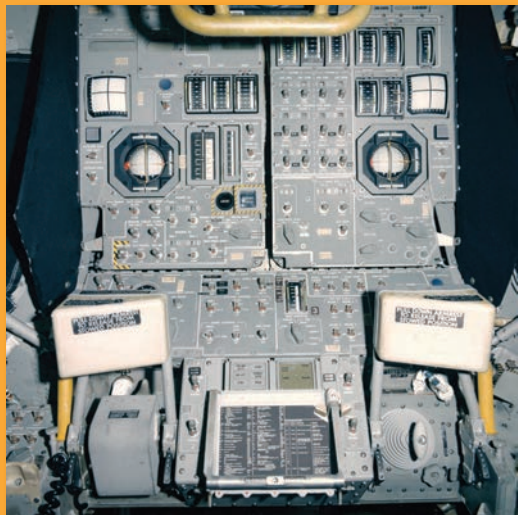
Son souvenir restera vivace dans nos esprits. L'AAM présente à sa fille et ses petites filles l'expression de ses sincères condoléances.

L'image mystère de ce trimestre

C'est manifestement un tableau de bord, mais de quel engin ?

Réponses à

jbg@aamodels.be



Dans le précédent numéro...

C'était une photo du photographe Sam Falk publiée dans le New York Times le 8 Février 1953.

On y voit un homme se tenir dans une chambre dépressurisée pour simuler une altitude de 65.000 pieds, habillé avec une combinaison qui le protège de la pression, sûrement une « Model 4 Full Pressure Suit » de la compagnie David Clark Company.

Dans ces conditions de pression, l'eau bout à température ambiante et c'est la raison pour laquelle on voit un pichet d'eau agité.

Ce genre de combinaison était utilisée dans les vols expérimentaux qui battaient régulièrement des records d'altitudes à l'époque.

Une autre vue de cette combinaison ci-contre, devant le célèbre avion de record pour l'époque, le Bell X-1E, qui a atteint MACH2.





Dernières nouvelles de la DGTA

Lors des réunions que nous avons eues en 2013 avec la DGTA, la VML avait demandé que le poids maximal des modèles volant en CTR civiles soit de 6kg au lieu de 5 kg et que les petits hélicoptères soient exemptés d'avoir un altimètre à bord.

L'AAM les avait bien entendu soutenus dans cette démarche. Mais en juin 2014, lors de la réunion de concertation entre l'Aéroclub royal de Belgique et la DGTA, il nous avait été dit que cette demande n'était pas retenue. Nos collègues VML ont continué à insister et leur patience a finalement été récompensée.

En effet, les clubs en CTR civiles, à savoir la Royale Herstal Petite Aviation, à Haneffe, le Blériot Club à Verlaine et le Modèle Club Leuzois à Obaix, ont reçu début janvier, une lettre de la DGTA adaptant leur autorisation d'exploiter leur terrain d'aéromodélisme.

Les conditions générales en CTR civiles sont désormais les suivantes :

1. **A l'exception des hélicoptères monorotor avec une longueur maximale entre nez et queue de 1.5m**, les aéromodèles seront, durant leur vol, équipés d'une alarme qui indique le moment où l'aéromodèle atteint ou dépasse la hauteur maximale autorisée.
2. La hauteur maximale par rapport au sol sera de 100 m dans toutes les conditions.
3. Au moins deux membres du club titulaires d'un brevet en cours de validité, délivré par une fédération d'aéromodélisme reconnue par la DGTA, seront présents sur le terrain lors des activités aériennes afin de veiller à leur bon déroulement dans la zone de vol autorisée.
4. Le poids maximum des aéromodèles au décollage sera de **6 kg**

5. Les aéromodèles équipés d'un moteur à réaction ou d'un turboprop seront interdits.
6. Les aéromodèles équipés d'une turbine actionnée par un moteur électrique ou par un moteur à combustion seront interdits.
7. Le vol thermique ne sera pas autorisé que ce soit pour les modèles avec moteur ou pour les modèles sans moteur.
8. Le pilote d'un aéromodèle sera en possession d'un brevet en cours de validité délivré par une fédération d'aéromodélisme reconnue par la DGTA. Il devra avoir des notions de la structure de l'espace aérien situé aux alentours du terrain.
9. Les aéromodèles seront, **sans exception**, équipés d'une installation « fail safe ». En cas de perte de communication entre l'émetteur et l'aéromodèle, l'aéromodèle atterrira automatiquement.
10. Le cas, échéant, Belgo-control est en droit d'intervenir dans la fixation des heures d'ouverture du terrain d'aéromodélisme et ce, afin de limiter le risque de collision dans les airs, notamment pendant les heures de pointe.

Règles d'usage d'un drone de loisirs en conformité avec la législation belge

Tous les drones de loisirs peuvent voler sur un terrain d'aéromodélisme en respectant les règles qui s'appliquent à tous les aéromodèles.

Les drones de loisirs de masse maximale au décollage de 1 kg ou moins ne sont pas obligés de voler

sur un terrain d'aéromodélisme. Il n'en reste pas moins qu'il est de la responsabilité des télépilotes d'assurer la sécurité des personnes et des autres aéronefs.

C'est la raison pour laquelle l'association d'aéromodélisme recommande qu'ils suivent les quelques principes suivants :

1. *Je ne survole pas les personnes*
2. *Je fais toujours voler mon drone à une hauteur inférieure à 60 m*
3. *Je ne perds jamais mon drone de vue*
4. *Je n'utilise pas mon drone au-dessus de l'espace public en agglomération*
5. *Je n'utilise pas mon drone à proximité des aérodromes ou autre terrain d'aviation pour hélicoptères, planeurs, ULM, etc.*
6. *Je ne survole pas de sites sensibles*
7. *Je n'utilise pas mon drone la nuit*
8. *Je respecte la vie privée des autres*
9. *Je ne diffuse pas mes prises de vues sans l'accord des personnes concernées et je n'en fais pas une utilisation commerciale*
10. *En cas de doute, je me renseigne auprès de :*
 - a. *Mon administration communale*
 - b. *La Direction générale du transport aérien : http://mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/espace_aerien/activites/aeromodelisme/*
 - c. *L'Association d'Aéromodélisme (AAM) : <http://www.aamodels.be/>*
 - d. *Belgian Unmanned Aircraft System Association (BeUas) : <http://www.beuas.be>*

Être membre sympathisant de l'AAM, un atout pour nos volontaires ?

Que serait le monde associatif sportif et récréatif sans les bénévoles qui consacrent leur temps libre à l'encadrement et à la gestion des activités sportives et de loisirs ? La réponse est simple, ces activités n'existeraient plus.

Beaucoup de clubs sportifs vendent des cartes de membres de soutien. La plupart ont besoin de ce soutien pour améliorer leur trésorerie. Je sais que dans beaucoup de clubs sportifs, ces membres sympathisants ne sont pas nécessairement affiliés à la fédération. Dans notre association, l'AAM, c'est variable.

L'AAM propose que les bénévoles de nos clubs soient affiliés comme membre sympathisant. Cette affiliation offre plusieurs avantages :

- une assurance aussi bien pour les dommages occasionnés à des tiers que pour ceux occasionnés au membre par lui-même.
- l'abonnement à la revue trimestrielle AAModels-Info.
- une licence sportive internationale (sur demande).

Selon la Loi du 3 juillet 2005 en application depuis le 1^{er} août 2006, les associations (et donc les clubs) doivent informer leurs volontaires (anciennement appelés bénévoles) de ce qu'on attend d'eux et de leurs droits. De plus, les associations qui emploient des volontaires ont l'obligation de souscrire une assurance qui couvre la responsabilité civile de l'organisation.

L'assurance de l'AAM couvre ses clubs et les membres affiliés y compris les membres sympathisants pour les dommages occasionnés à des tiers (responsabilité civile) et pour ceux occasionnés au membre par lui-même (accidents corporels). Les volontaires non affiliés à l'AAM peuvent être couverts, en responsabilité civile uniquement, par l'AAM moyennant une prime spécifique et pour autant qu'ils soient déclarés avant la manifestation à laquelle ils doivent collaborer. Cette façon de procéder implique la déclaration des volontaires avant la manifestation, ce qui est très souvent oublié. D'autre

part, ces volontaires déclarés ne sont pas couverts s'ils se blessent.

Il est donc beaucoup plus facile et plus sécurisant pour le club d'affilier ses volontaires comme membres sympathisants. Dans ce cas, si la personne qui tond le terrain est un bénévole non pilote, le simple fait d'avoir une affiliation (10 €) le couvre non seulement pour des dégâts qu'il peut occasionner à autrui mais aussi pour des dommages corporels occasionnés à lui-même suite à une mauvaise manipulation de la tondeuse.

Il est aussi utile de rappeler qu'un club sportif est exempté de la TVA pour son activité principale. Mais, pour que l'activité buvette soit aussi exemptée, il faut limiter l'accès de la buvette aux pratiquants du sport et à leurs invités et ne pas donner accès au grand public. Si les volontaires qui officient dans la buvette sont membres, le problème de l'accès restrictif est en partie réglé.

Comme le CRPAL (et anciennement les Vanneaux) est le seul club à affilier de nombreux membres sympathisants à l'AAM, je vais faire le point sur qui paye (ou ne paye pas) cette cotisation et pourquoi.

Au CRPAL, il existe différents types de membres sympathisants.

1) *Cotisation offerte par le club. (8 en tout)*

- Nos politiciens locaux (2) (et encore, souvent ils payent leur cotisation)
- Nos sponsors (3)
- « Tonton Tondeur » (1)
- Social (1)
- Notre voisin immédiat, le propriétaire de la chasse(1).

2) *Cotisation payante (35 personnes) 10 € AAM+5 € club = 15 €*

- La grosse majorité des membres sympathisants est constituée par les épouses ou les membres de la famille des pilotes (23). Ces personnes représentent également les trois quarts du temps, nos volontaires

(anciennement appelés bénévoles) et aident aussi bien au niveau logistique qu'au niveau sportif.

- Les anciens membres actifs (5) qui désirent rester au courant de l'évolution du club.
- Les enfants (10) à qui le club offre la première inscription du nouveau-né, si les parents (ou grands-parents) sont tous deux inscrits au club. Souvent les parents continuent à payer les années suivantes sachant que les enfants jouissent aussi de l'assurance.

Parmi ces 43 sympathisants, il y en a 22 qui ont un numéro de licence sportive FAI pour être en règle vis à vis de la FAI pour aide sportive lors de compétitions sur le terrain (chronométrage, mesurage, juge etc.) ou pour accompagner nos sportifs aux différents championnats car, là aussi, il faut également une licence pour aller sur le terrain.

Ce mode de fonctionnement est idéal pour un dirigeant de club. On ne se tracasse plus pour savoir qui va aider pour telle ou telle manifestation. Pratiquement, tous les aidants potentiels sont en règle de cotisation, et donc d'assurance, et (pour certains) de licence sportive.

Bilan financier pour le club (2014) : $(36 \times 5) - (7 \times 10) = 110,00 \text{ €}$.
L'AAM reçoit 43 inscriptions (430 €). Cela participe (un peu) à son image de marque.

Aucune propagande n'est organisée : ce sont les anciens qui recrutent les nouveaux.

Permettez moi de vous relater un cas vécu : une dame non pilote mais en règle de cotisation se trouvait en bord de piste. Elle a eu peur d'un avion qui atterrissait. Elle est tombée et s'est cassé le pied. A mon grand étonnement, l'assurance a pris en compte cet accident et a remboursé tous les frais, y compris ceux du déplacement (bus) du domicile à l'endroit des soins et a même remboursé le maillot qu'elle a dû acheter pour aller aux soins "aquatiques"

Bref, pas mal d'avantages et de sécurité pour 10 à 15 € par an.

Jean-Pierre Awouters, OO-AA13, président du CRPAL



Nom et prénom	Coordonnées	Fonctions et attributions
Membres du Conseil d'administration		
Paulette HALLEUX	Lenneke Marelaan 36/27 1932 Sint-Stevens-Woluwe T. 02 721 13 01 phalleux@aamodels.be	Présidente, contacts avec DGTA et RW, administratrice LBA, gestion des équipes nationales
Jean-Baptiste GALLEZ	Avenue Leemans 8 1160 Bruxelles 0479 33 92 79 jbg@aamodels.be	Administrateur LBA, président de la commission sportive AAM, suivi des annonces publicitaires
Dieter BECKERS	Dolf Ledelaan 1 3090 Overijse T. 02 657 09 26 destroyer01@hotmail.com	Rédac-chef Newsletter, technologie informatique, traductions NL
Bruno SCORDO	Rue Marexhe 9 4930 Villers-le-Bouillet T. 085 23 37 72 - 0494 18 05 28 bruscordo@hotmail.com	Relations publiques et relations dans les écoles
Stefan WILSKI	Avenue Montgolfier 85 1150 Bruxelles T. 0497/47 03 61 stefan.wilski@scarlet.be	Rapporteur du CA AAM et AG AAM
Jean-François LOTHAIRE	Rue des Juifs 4 7331 Baudour T. 065 64 39 38 jf.lothaire@skynet.be	Promotion Hainaut, conseil média
Alex RIXHON	Boulevard Piercot, 15/052 4000 LIEGE 0495.47.19.32 alex.rixhon@aamodels.be	Administrateur LBA, gestion informatique et aspect juridiques en général
Eric DESCHUYTER	Cité Parc - Allée E, 14 6001 Marcinelle 0476 201873 / 071 470809 ericdeschuyter@skynet.be	Administrateur
Francis FLOOR	Avenue Léopold 86 1330 RIXENSART 0479/97.83.91 – 010/41.26.43 francis.floor@aamodels.be	Gestion des mesures de bruit
Mandatés		
Bernard DELHAYE	Rue de Ghlin 85 7050 Jurbise T. 0475 45 29 59 bernard.delhaye@live.be	Examineur principal (brevets)
Jean-Luc DUFOUR	Zwartkloosterstraat 49 2800 Mechelen T. 015 43 15 62 jldufour@aamodels.be	Secrétaire général et trésorier
Roger LEBRUN	Rue du Moulin 23 6220 Pont-à-Celles T. 071 84 58 01 rlebrun@aamodels.be	Adjoint examinateur principal (brevets), adjoint gestion informatique des brevets, des mesures de bruit et des déclarations Cat2 et Cat3
Pol BARBIER	Rue de Forrière320 6182 Souvret T. 071 45 05 29 pol.barbier@yahoo.fr	Adjoint à l'examineur principal (brevets)
Robert HERZOG	Elewijtsesteenweg 190 1980 Epegem T. 015 62 10 04 / 0495 30 39 54 herzog@aamodels.be	Administrateur LBA, Rédac-chef de l'AAModels-info, webmaster, gestion du serveur

En bref...

LBA 2015 - le conseil d'administration

Les administrateurs LBA pour cette année seront

- pour la VML : Willy De Maertelaere, Pascal den Haese, Hugo Verlinde et Alain Debrouwer

- pour l'AAM : Paulette Halleux, Jean-Baptiste Gallez, Alex Rixhon et Robert Herzog

Une histoire de fréquences...

C'était en 32 MHz, même 32.300. Joseph De Dobbeleer avait la même fréquence que moi et comme nous étions du même club, nous faisions très attention. Jusqu'au jour où

Un beau dimanche à Brustem ou Gossoncourt, on nous a parlé d'un concours planeurs 3 task «F3B». Cette classe allait peut-être devenir très importante dans un proche avenir. Le concours de durée étant terminé assez tôt ce jour-là ; nous avons voulu tester un vol de distance avec deux volontaires. Deux couillons enthousiastes se sont présentés pour LE vol expérimental : Joseph et moi. Et nous avons oublié que nous étions sur la même fréquence... Départ des deux planeurs : On a entendu deux PAF PAF sur le tarmac. Et les deux couillons se sont regardés tout bêtes en se demandant ce qui leur arrivait.

Et ce n'est pas tout... Le matin du même jour, j'avais pris en auto-stop à Leuven (l'autoroute de Liège n'existait pas encore, on faisait du stop sur la « nationale ») un jeune mec qui portait un planeur sur le dos et qui voulait se rendre à Gossoncourt ou Brustem pour un concours. Heureux de faire connaissance avec Luc Mella, un jeune qui promettait plus tard de nous en faire voir de toutes les couleurs.

Sur le terrain, pendant que je chipotais pour assembler mes deux demi ailes et que mon fuselage était tout seul au sol, le jeune en question enjamba ledit fuselage... qu'il écrasa en trébuchant. Robert l'a engueulé. C'était le premier crash de ma journée. Ne riez pas. C'était une triste journée.

Jacky

MACHINES DE LÉGENDE A HAVAY

Dimanche **24** mai 2015



Buvette Petite restauration

Bienvenue aux modèles de légende, maquettes ou semi-maquettes. Anciens ou modernes, wardbird, racer, voltige, ou trapanelles... Avion, hélico ou planeur, venez présenter votre machine, pour une journée d'échanges et de découvertes, en toute convivialité. Infos sur le site : www.modelclubhavay.be



Place aux Enfants

Ci-dessous, un petit mot de remerciement de Madame l'Échevine Caroline Deroubaix de la commune de Doische, suite à notre participation à «Place aux Enfants». On lira par ailleurs le reportage d'une action similaire à Havay par Jean-François Lothaire.



De la part et avec les compliments de

Au nom du Foyer Culturel et du Collège Communal, je tiens à vous remercier d'avoir accueilli ou accompagné un groupe d'enfants lors de la journée « Place aux enfants ». Cette activité a, une nouvelle fois, été une réussite, grâce à vous. Merci d'avoir consacré de votre temps et d'avoir partagé avec les enfants votre savoir.

Je vous souhaite une bonne continuation.
Bien à vous



SOULME,
UN DES PLUS BEAUX VILLAGES
DE WALLONIE

Caroline Deroubaix
Échevine

Bureaux ouverts du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h,
le mercredi de 14 h à 16 h, le samedi de 9 h à 12 h.

Fax 082 21 47 39
Tél. 082 21 47 20



Au suivant

Construction d'un SIAI Marchetti à l'échelle 1/3

Jean-Baptiste Gal

Je vous avais expliqué, au terme de mon précédent article (la construction du SV-4), qu'il était temps de penser à me refaire un avion « de tous les jours ».

Depuis longtemps, je trouve que le Marchetti SF-260 est un avion élégant. Pour ceux qui ne le visualisent pas bien, c'est l'avion-école de notre force aérienne. Celui qui, en 1969, a remplacé nos vénérables SV-4 (tiens tiens!) pour l'instruction de base de nos candidats pilotes. D'abord camouflés en deux tons mais avec la dérive, la face avant du capot et les bidons de bouts d'ailes orange fluo, ensuite jaunes, ils sont maintenant tous rouges, et basés à Beauvechain. Plus de 35 pays l'ont choisi également, pas seulement comme avion-école, mais aussi pour des missions d'appui au sol.

C'est un avion biplace côte à côte

de 8,35 m d'envergure, 7,10 m de longueur et 720 Kg de masse à vide.

Mon choix personnel sera 2,80 m d'envergure, une bonne taille ! Ce qui nous donne une échelle 1/3.

Cela permet de le motoriser (largement) avec un honnête Zenoah 62, fiable et peu cher.

Quelques kits existent dont celui de chez Mantua, mais tous sont trop petits à mon goût.

Le seul kit existant à cette échelle est celui de chez Composite ARF. Du très beau matériel, tout fibre, le moindre rivet y est ... 2.900 USD (+ 800 pour le train).

Il va donc falloir tout faire soi-même (mais c'est ce que je voulais faire !). Trouver un bon «3 vues», ce n'est pas trop difficile et on peut se mettre au dessin. Je dois vous avouer qu'au moment de me mettre à ces dessins, je ne maîtrisais pas encore très bien les

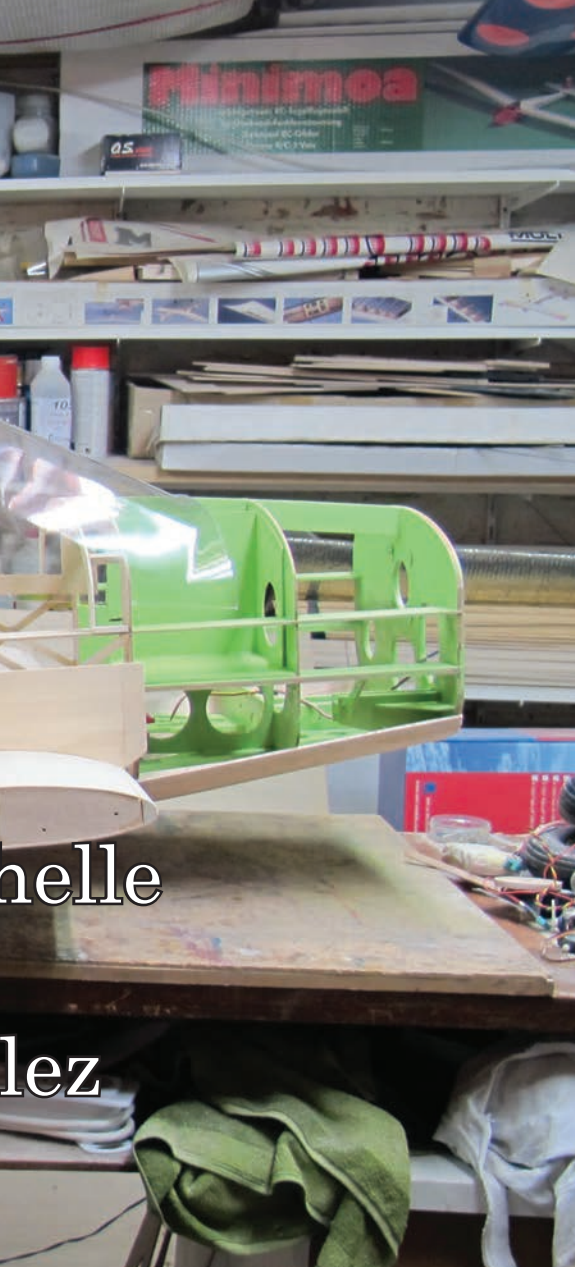
logiciels «Devfus» et «Devwing» que je vous ai présentés dans le dernier numéro.

C'est donc, très classiquement avec le bon vieux Au**cad, que je me mets au travail.

Cet avion, et c'est ce qui fait sa ligne « élégante », est tout en rondeurs ; c'est très joli mais cela complique un peu la tâche.

Et ce n'est pas le seul défi qui m'attend :

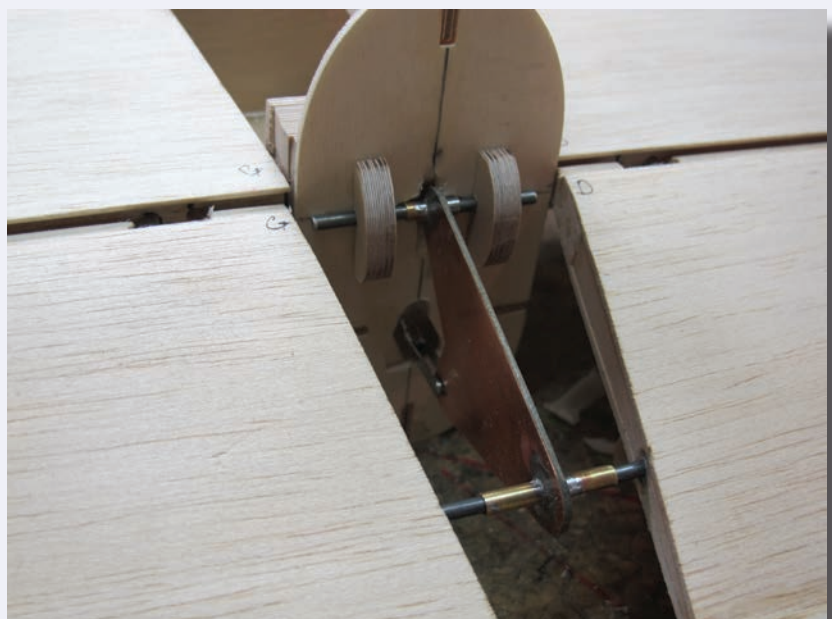
- il y a de beaux «Karman» à la jonction des ailes et du fuselage,
- je voudrais faire un train rentrant,
- les ailes n'ont pas de corde constante, elles diminuent en corde et en épaisseur,
- il y a les réservoirs de bouts d'ailes,
- il n'y a pas beaucoup de surface portante, il va voler vite, il y aura des G, il faut des ailes résistantes,
- il n'y a pas de guignols externes à l'empennage



Une décision qui fut difficile à prendre : comment diviser les ailes pour le transport et comment les fixer au fuselage.

J'ai d'abord pensé à la méthode classique de la grosse clef d'aile tubulaire qui traverse le fuselage et rentre dans des fourreaux dans les ailes. Mais cet avion a du dièdre (normal pour un avion école), et sauf à faire des clefs qui possèdent déjà ce dièdre, il faut que le fourreau soit incliné dans l'épaisseur de l'aile. Comme l'aile n'est pas très épaisse et que je voudrais que cela aille jusqu'à la base des trains d'atterrissage, cette solution n'est pas possible.

Autre solution : tout faire en une pièce, qui vient s'appliquer «sous» le fuselage (c'est «presque» une aile basse), cela rentre dans ma voiture, à condition de le maintenir





contre le plafond. J'avais presque adopté cette solution quand je me suis imaginé devoir faire, par exemple les Karman, sur un avion de 2,78 m tout monté dans mon atelier déjà bien encombré.

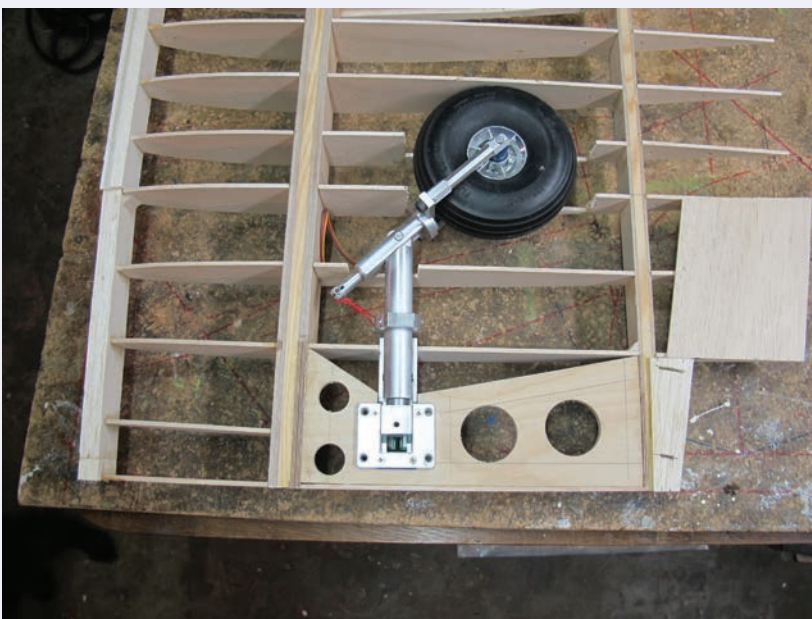
Dernière solution (retenue) : faire un tronçon central unique (même fixation sous le fuselage) qui comprend les trains, puis, démontables, la suite des ailes. L'avantage est de pouvoir faire deux clefs « béton », en une pièce d'un train à l'autre (80 cm), puis de faire un système d'emboîtement droit pour les assemblages extérieurs.

Le bois est commandé chez Heerdegen en Allemagne (<http://www.heerdegen-balsaholz.de/>).

La cloison moteur et ses supports, les points de fixation des ailes, la clef d'aile principale et les supports de train seront en CTP aviation de bouleau de 6 mm (12 couches !). Les autres couples et la quille dans le même CTP en 3 mm et les couples arrières en CTP de peuplier, plus léger, de 3 mm. Tout le fuselage sera coffré en balsa 3 mm par la méthode des petites lattes (comme les coques de bateau), arrondi oblige.



Les ailes seront en structure classique, longerons et nervures, coffrées en balsa 2 mm puis recouvertes d'un tissu de verre 30 g/m² posé à la résine époxy. Un petit truc, comment garantir un écart constant entre les nervures et garantir leur parfaite perpendicularité ? Le simple « gabarit » (voir image).



Pour le train rentrant, je n'avais pas envie de m'encombrer d'une bouteille d'air comprimé, de vannes et d'un ensemble de tuyaux pour finir par voir le train bondir dans de grands claquements. Je sais, il existe des retardateurs pour rendre le mouvement plus réaliste, en fait de simples étranglements sur les conduites qui en limitent le débit. Je me tourne donc vers les mécanismes électriques, plus simples d'utilisation et aux mouvements plus conformes. Pour un avion dont j'estime le poids à ± 12 kg,

le choix est limité. Chez «feu» BMI il en existait un modèle tout en métal. Par chance un magasin français en possède encore et je les commande de suite. Je découvrirai plus tard, chez Lindinger, un autre modèle de marque «SLR», qui semble meilleur. Mais ce qui est fait est fait, on verra bien ...

Je n'ai toujours que le mécanisme de rétraction, pas encore de roues, ni les bras avec la suspension. D'habitude il y a sur les tiges des trains un ressort qui permet à la roue de reculer et donc de ne pas trop forcer sur la fixation de la base. OU il y a un bras télescopique qui permet à la roue de remonter en cas d'atterrissage un peu «vertical». Le seul système qui permette un amortissement dans les deux directions est ce qu'on appelle la «roue tirée». La roue est au bout d'un bras déjà incliné à 45° et maintenu par un ressort. Elle peut donc s'effacer vers le haut ET vers l'arrière, protégeant ainsi ses fixations. Le grand utilise aussi ce système.

Un de mes camarades est très doué en travail du métal et, après quelques échanges d'idées et croquis, il me réalise des merveilles, peut-être pas les plus légères, mais certainement assez résistantes. Grand merci Michel.

Pour les servos, rien que du classique, je n'ai jamais vraiment compris l'utilité des servos digitaux (dinosauré oblige !), deux gros pour la dérive et la profondeur et des standards pour les ailerons et les volets, quand même tous à roulements et pignons métalliques.

J'ai tout le matériel, les décisions sont prises, il n'y a plus qu'à ...

Découpe des différentes pièces : facile avec la fraiseuse CNC de Marc. Assemblage du fuselage : facile puisque toutes les pièces sont dessinées «interlocking». Découpe des nervures : facile avec la méthode habituelle du bloc, même si elles sont de taille décroissante. Le grand gabarit d'un côté et le petit de l'autre, les deux



jeux en même temps. Comme les nervures gauches sont légèrement plus petites que les droites, il faut simplement penser à les décaler un peu dans l'aile.

Les deux clefs d'ailes du tronçon central sont constituées de deux flancs en CTP écartés en haut et en bas par deux longerons en



pin de 6x6 mm. Cela constitue un fourreau naturel pour le longeron central des panneaux externes des ailes.

Pour faciliter le transport, le stab reste démontable en deux parties dont les longerons s'emboîtent ensemble dans un logement commun. Leurs volets venant se raccorder par la même occasion dans un guignol central «style planeur».

Comment faire les réservoirs de bouts d'ailes légers ? Ils doivent évidemment être creux. Comme cela ne doit pas être très résistant, quelques couches de tissus de

verre et un peu de résine devraient faire l'affaire. Je n'ai pas beaucoup d'expérience des moulages ; quelques recherches internet et une petite visite chez FG Composite (ex-Mida, ex-Voss Chimie) et je me lance. Un moule positif en balsa, puis un négatif en plâtre et, là-dedans, un demi-réservoir ... Quatre demi font deux réservoirs !

Reste un problème : la verrière. Un de mes amis possède l'expérience et le matériel mais pas plus de 20 cm de large. Le fuselage du grand fait 1,20m de large, au tiers, cela nous donne 40 cm, trop grand pour son installation. Faire le moule, je ne me sens pas assez doué pour

le faire parfaitement symétrique. Puis le moulage de la matière transparente (plexiglas ?, polycarbonate ?, pvc ? ...) requiert un savoir-faire qui ne peut s'acquérir qu'après quelques expériences. Cela risque de me coûter cher en matière première.

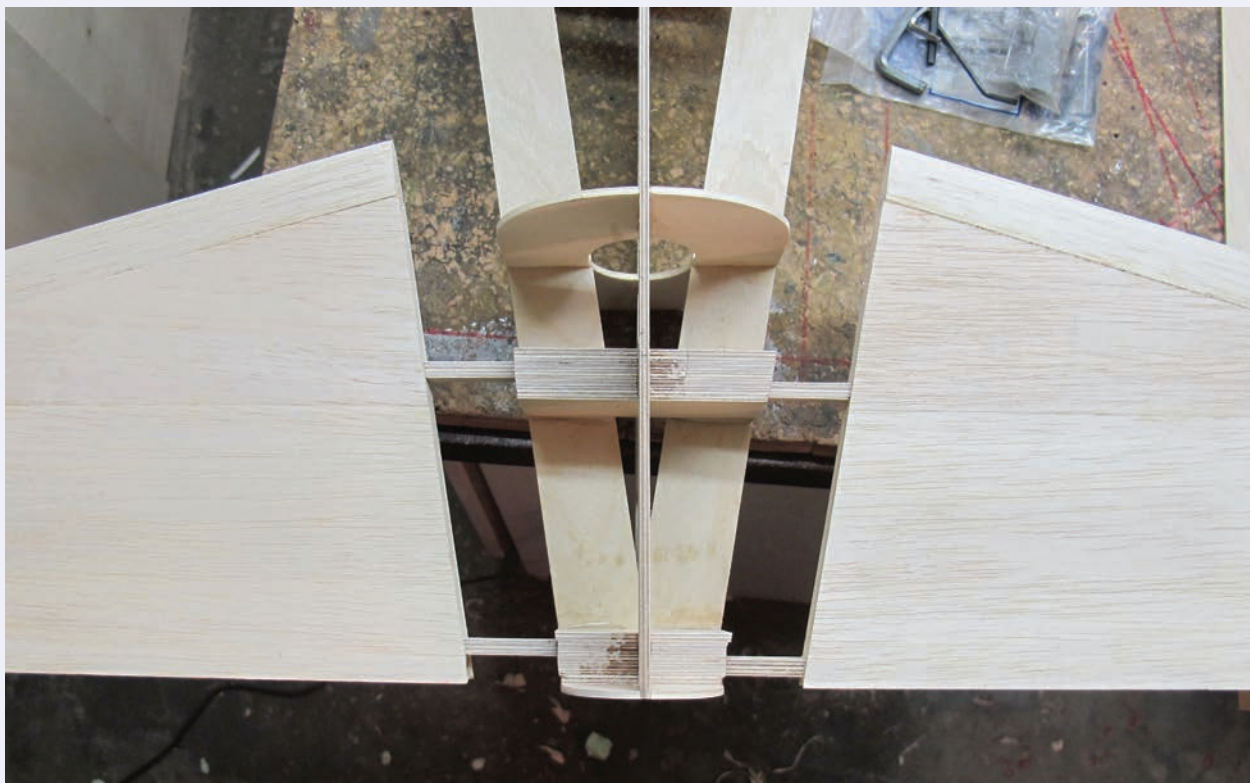
Je repense au seul kit existant à cette échelle, celui de chez Composite ARF (la verrière est disponible en pièce détachée). Si nous avons tous les deux respecté un peu les formes du grand et l'échelle, sa forme devrait me convenir. Mais comment en être sûr ? Un petit coup de téléphone à son représentant en Belgique, Jean-Pierre Zardini, et il me donne les coordonnées d'un de ses clients qui vient d'en acheter un. Je prends contact avec ce Monsieur, lui explique la situation et me voilà parti pour Hasselt avec la carcasse de mon fuselage. A quelques cm près en largeur (je peux réduire un peu), c'est parfait, ce n'est pas gratuit, mais voilà un autre problème réglé. En quelques jours la belle pièce arrive dans un grand carton plein de billes de mousse, Dieu que c'est grand !

Comment construire les ailes (et les volets) en deux parties, en étant bien sûr de l'alignement parfait au remontage des deux parties ? La solution est simple : construire en une pièce et couper après !

Un autre petit truc : pour prolonger toute pièce longue comme les longerons, en général livrés en 1m : l'enture.

Kekseksa ? Il s'agit simplement de faire un collage, mais sur une surface bien plus grande que la simple section de la pièce. Poncer les deux extrémités ensemble, ce qui garantit le même angle, puis coller simplement, pour du pin, à l'époxy. Faites le test : si vous essayez de plier, cela cassera à côté de l'enture ... Merci qui ? (Je pense faire un jour un petit récapitulatif de tous ces petits «trucs» de construction)

Tant que le fuselage est encore ouvert, je prévois l'installation de tout ce qui doit y entrer, moteur, réservoir, servos, accus, échap-



pement ... Pour le moteur, je prévois l'installation d'un «ressort de démarrage». Souvenez-vous des petits moteurs COX de notre enfance. On engage le petit ressort dans l'hélice, on «remonte» de quelques tours en sens inverse, et on lâche. Le moteur passe alors trois ou quatre compressions et démarre bien plus facilement qu'à la main, où l'on ne peut lui faire passer qu'une seule compression.

Le même dispositif existe pour les Zenoah, mais je devrais dire «existait» car le système n'est maintenant plus en vente, jugé trop dangereux. N'importe qui, en «jouant» avec l'hélice peut mettre le moteur en marche. Même si, d'autre part, j'écris aussi quelquefois un petit sujet sur la sécurité, j'estime qu'il ne faut pas «déresponsabiliser» les gens. Heureusement ce petit dispositif est encore en vente ... aux USA.

A suivre ...

Jean-Baptiste Gallez

Première
Coupe des BARONS
2015

HAVAY
Dimanche 19 avril

Une rencontre amicale avec des Barons et des modèles du type Baron (Vicomtes, Fokker, Elder et autres monoplans)
4 épreuves classiques : Limbo, baguettes, banderole et vrilles
Entraînement possible dès le samedi, logement camping ou hôtel
Début des épreuves dès 8 h 30, manches thermiques et électriques
Toutes les infos et inscriptions en ligne sur le site du MCH

Nombreux lots et coupes à gagner !
Buvette, petite restauration

www.modelclubhavay.be

RICKAL MODELISME

Route de Stavelot 4 -L9964 Huldange (Luxembourg) Tél. 00352 99 76 44 rialsarl@pt.lu

Ouvert tous les jours de 10h à 20h. Fermé le jeudi

Le grenier du modéliste



Vous cherchez une boîte des années 70, 80, 90 ? Vous cherchez un modèle original du catalogue Graupner provenant de la collection privée de Hans Graupner? Vous cherchez une pièce rare introuvable, Svenson, Graupner, Robbe, MPX, Carrera ?

Contactez-nous !

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

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

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

Cours de pilotage gratuit avion et hélico

6000 articles en permanence pour le plus grand plaisir du débutant

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



SebArt
de Sébastien Sébastien

Futaba

SPEKTRUM

MULTIPLEX
Modellbau GmbH & Co. KG

robbe
Modellbau GmbH

HITEC

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

Rue d'Envoz 44 - 4218 COUTHUIN (HUY)

085/71.25.76

LE PLUS GRAND CHOIX DE LA REGION AUX MEILLEURS PRIX

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

Ouvert Samedi de 9H00 à 15H00

Fermé Mercredi et Dimanche

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

Visitez
www.hobbyfun.be

E-flite



parkzone

castle

KYOSHO

DRACOVER
Made in Germany

tornado fuel

Graupner
Modellbau

SF-MODELISME.COM

Tout pour le modélisme avion à des prix discount !

GRAUPNER - FUTABA - MULTIPLEX - BMI - SEAGULL

Tél 04/337 53 88 et online 24/7

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

Rue Puits Marie, 76 à SERAING



**BEST PERFORMANCE
BEST PRICE**



SPORTPOWER 30+ 30C-50C

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



3S - 1600mAh

16,90

3S - 2200mAh

20,70

3S - 3700mAh

34,70

PYTHON PLUS 25C-50C

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



3S - 2100mAh

24,20

3S - 3200mAh

40,50

3S - 5000mAh

59,20

PYTHON POWER 35C-70C

1500 • 2200 • 2500 • 3300 • 4300 • 5000



3S - 2200mAh

27,40

3S - 3300mAh

43,20

3S - 5000mAh

62,90

PYTHON X-TREME 50C-100C

1500 • 2500 • 3600 • 5000



3S - 1500mAh

29,50

3S - 3600mAh

60,50

3S - 5000mAh

83,60

PYTHON PLUS CAR

3300 • 4000 • 5000 • 5400



4000mAh 25C

33,90



5000mAh 25C

42,00



5000mAh 50C

68,90



4000mAh 35C

42,90



5000mAh - 35C

51,90



5400mAh 60C

69,90



3300mAh 35C

49,90



5000mAh - 35C

59,90



5000mAh 50C

69,90

Electrification «light» d'un vieux Flamingo

Jean-François Lecocq

Le Flamingo est un de ces planeurs qui défient le temps. Créé en 1978 par Multiplex, il était équipé d'une aile avec un profil Eppler 193 qui lui a permis de briller en F3B à l'époque. Dix ans plus tard, il a été équipé d'un Eppler 212 sous le nom de Flamingo Contest, tandis que pour fêter son vingtième anniversaire, en 1998 Multiplex a fait confiance à Helmut Quabeck avec le profil HQ 3,2-11 évoluant en HQ 3,0-11 en bout d'ailes et en le rebaptisant Flamingo 2001. Depuis lors, il a encore connu plusieurs évolutions mais c'est ce modèle de 1998 que j'ai racheté en 2002 à un modéliste français pour l'offrir à Nicole mon épouse qui vole régulièrement avec lui lors de nos vacances en montagne.

Ayant connu pas mal d'aventures avec son ancien propriétaire, ce merveilleux planeur avait déjà subi deux réparations impor-

tantes : fuselage brisé et aile gauche cassée. Quant à Nicole, elle a toujours réussi à s'en servir sans casse. La réputation de ce modèle est tout à fait méritée car, quoiqu'en montagne l'atterrissage est souvent rude autant que précis, nous n'avons jamais dû le réparer !

Une variante électrifiée de ce modèle a déjà été proposée par Multiplex sous le nom de Kra-

nich, mais alors que celui de Nicole pèse 2.650gr, les essais parus dans les revues spécialisées à propos du Kranich arrivent soit à 3.600gr, soit même à 3.700gr. L'avantage de l'électrification ne me semblait pas valoir ce surpoids surtout que, jusqu'à présent, il est toujours sorti tout seul du trou. Le seul inconvénient étant que Nicole ne se risque à l'utiliser que quand les conditions aérolo-



K

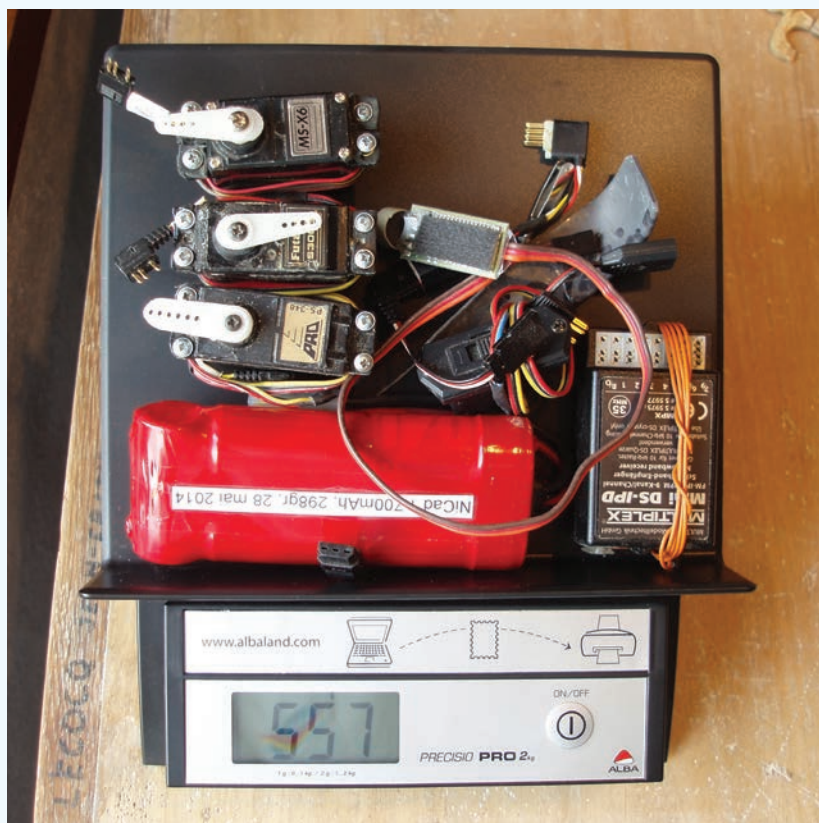


giques sont bien établies.

Le temps passant, méditant sur son contenu (268 gr pour 5 éléments NiCad 1.700mAh, 50gr de plomb, vieux récepteur et servos, interrupteur...) et les progrès de l'électricité aidant, différents calculs m'ont permis de penser à la possibilité de concevoir actuellement une électrification « light », juste de quoi le sortir du trou en cas de nécessité. Cela devant permettre d'étendre son utilisation en montagne même lors de conditions aérologiques quelque peu défavorables.

J'ai donc commencé par enlever tout le vieux matériel qui se trouvait dans le cockpit. Cela fait, comme on peut le voir sur la photo, un total de 557gr.

C'est le moment de lui couper le nez en n'oubliant pas de lui mettre un peu de piqueur. Ayant

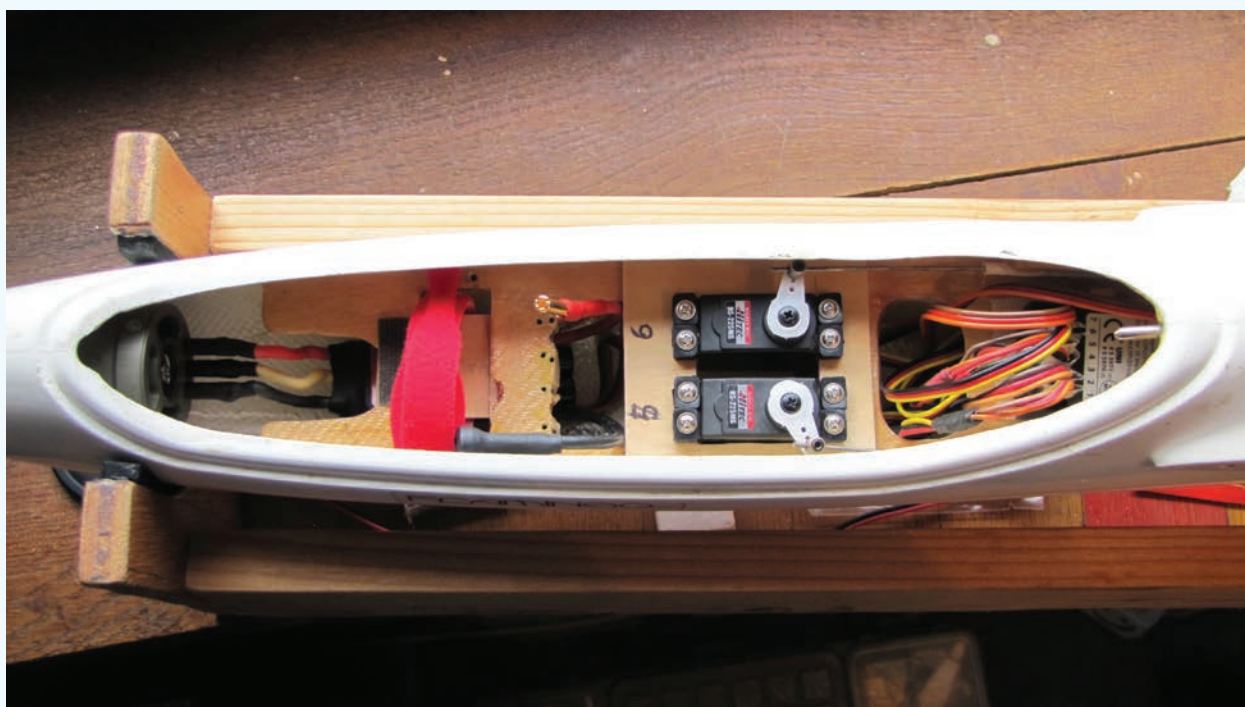


déjà d'autres planeurs équipés du MVVS 4,6/840 en version Standard 206gr ou Sport 215gr, c'est ce dernier modèle que j'ai essayé en premier. C'est un peu la Rolls-Royce des moteurs électriques : brushless à cage tournante encagée avec même une turbine de refroidissement pour le modèle Sport !

Je n'ai bien évidemment pas remis de servo de largage et j'ai choisi deux servos Hitec HS-225 MG - plus petits mais plus costauds que les anciens - placés sur un morceau de contreplaqué aviation plus à l'arrière

afin de libérer assez de place pour le nouvel accu. Question contrôleur, je préfère utiliser un BEC assez puissant plutôt qu'un deuxième accu, non seulement pour le poids mais surtout pour une question de sécurité. J'ai déjà été attrapé avec un planeur dont l'accu s'est vidé en l'air alors qu'avec un gros accu « moteur », on peut voler pendant des heures et si on veut vérifier s'il reste de l'énergie disponible, il suffit d'actionner quelques secondes le moteur pour percevoir directement s'il reste des électrons dans l'accu. C'est très sécurisant. J'ai donc choisi un contrôleur JetiSpin 44pro permettant d'actionner

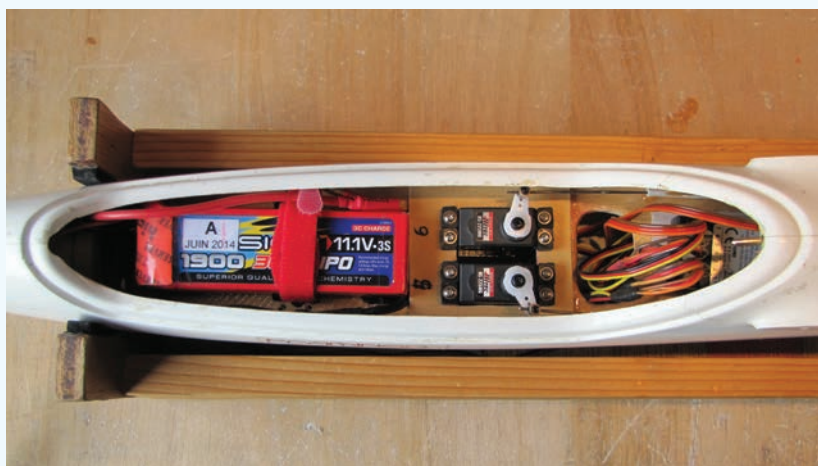




jusqu'à 8 servos en 3 éléments tout en étant assez léger (55gr).

Question accu, j'ai tout simplement utilisé celui de l'Easy Glider,

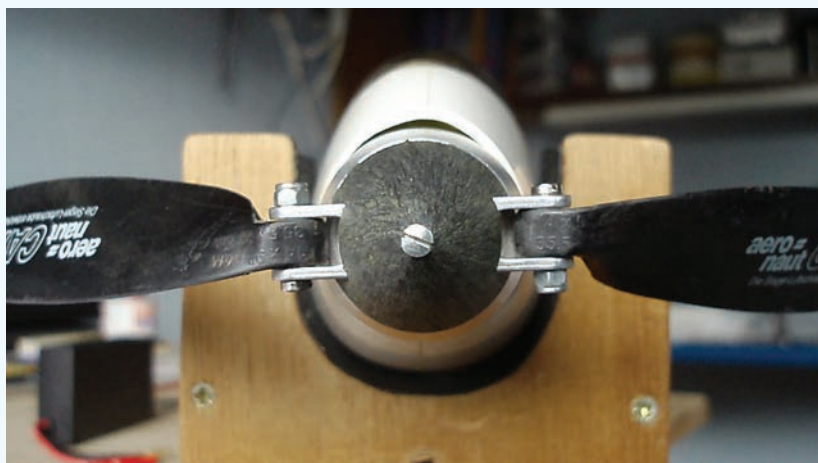
rologie défavorable. Enfin pour le récepteur, l'utilisation d'un MPX Micro-IPD a permis de gagner encore quelques grammes mais a nécessité quelques soudures pour remplacer les anciennes fiches MPX par les nouvelles MPX universelles. La photo suivante montre clairement ce que cela donne en définitive.



Le tout étant de ne pas dépasser 44 ampères. Ce qui est suffisant ici.

un LiPo de 3 éléments 1.900mAh 30C de 162gr. Cela doit permettre de surmonter n'importe quelle descente provoquée par une aé-

Détail amusant, il n'est pas possible d'arrondir complètement l'avant du fuselage de ce vieux Flamingo pour y placer le couple moteur et il reste un espace creux sur la partie supérieure. Chemin faisant, cela s'avère être une aération simple et esthétique pour le moteur comme on peut le voir sur l'illustration.



Au premier essai avec l'hélice Aéronaut CamCarbon 14x9, le Flamingo est quasi arraché des mains du lanceur. Nul besoin de cela, nous ne sommes pas en F5B ! A l'origine, le centre de gravité préconisé par MPX est de 82mm. C'est beaucoup trop avant et, avant transformation, Nicole volait agréablement avec un centre de gravité réglé à 94mm. C'est très exactement ce à quoi on arrive avec la version standard du moteur MVVS 4,6/840 avec l'hélice Graupner

CamFoldingProp 13x7 (16gr). Et surprise, dans cette version le poids est très exactement le même qu'en planeur pur, c'est-à-dire 2.650gr... faut le faire, et cela représente un kilo de moins que le Kranich ! Avec l'accu de 1.900mAh 30C, cela donne 27A, 300w, 7.200t/m, 45 km/h théorique et 4'15" de moteur au sol. C'est bien plus qu'il n'en faut pour ce qui lui est demandé. Il serait sans doute intéressant d'essayer aussi l'Aéronaut Cam-Carbon 13x8 qui ne fait que 12gr, ce qui permettrait d'encore reculer d'une miette le centre de gravité de ce bel oiseau.

Franchement, cela dépasse mes espérances, je n'aurais jamais cru arriver à un tel résultat avant de me lancer dans cette transformation. Cela montre en effet qu'avec une propulsion moderne et un équipement électrique qui l'est également, on peut facilement électrifier son modèle sans même l'alourdir d'un seul gramme... Fastoche ! Mon expérience est que lorsque l'on a un moteur pour remonter du trou, on ose bien plus souvent jouer à trouver le moyen de remonter par soi-même. Quand on y arrive... c'est euphorisant. Mais parfois il n'y a rien qui marche et le moteur est là pour nous sortir de cette descente aux enfers...



et c'est soulageant. Prenons donc exemple sur la nature, car après tout, même de merveilleux oiseaux planeurs comme les vautours ont eux aussi de quoi remonter du trou en cas de besoin. Là aussi, ils nous montrent

le chemin et Dieu sait combien nous avons souvent du plaisir à les suivre sagement, car pour ce qui est de l'aérologie, ils sont nos maîtres...

Jean-François Lecocq



Un nouveau terrain d'aéromodélisme ?

François Nicolas, OO-AN98

*... J'ai voulu m'inscrire mais le club m'a mis sur liste d'attente car il est complet !
... Je me suis fait éjecter de mon club et je ne sais pas où aller !
... Je ne suis pas content de la philosophie de mon comité et j'aimerais faire mieux !
... Ce club n'accepte pas ma discipline ou mon type de modèle !
... J'ai envie de créer mon propre club à mon image !*

Voici une série de commentaires que l'on peut entendre parfois sur nos terrains. A cela s'ajoute le nombre croissant d'aéromodélistes et la saturation progressive des clubs de certaines régions.

La solution à ces problèmes se trouve sans aucun doute dans la création d'un(de) nouveau(x) club(s) !

Créer un club. Facile ou pas ?

La vraie réponse n'est évidemment aucune des deux !

Certains vous diront que c'est facile et qu'il n'y a pas grand-chose à faire et d'autres vous diront que le travail est colossal, souvent pour se valoriser, ce qui n'est pas forcément motivant pour les candidats potentiels. Un peu comme le maquettiste qui dit avoir passé des milliers d'heures pour réaliser son modèle et qui décourage d'emblée celui qui hésitait à se lancer !

Passons en revue les points essentiels à la création d'un club et à l'homologation de son terrain !

Qui peut créer un club ?

N'importe qui bien sûr ! De préférence un(des) aéromodéliste(s) pratiquant(s). La création d'un club ne requiert aucune compétence particulière ou aucun diplôme. Il faut juste être organisé un minimum et traiter les tâches dans le bon ordre une après l'autre.

Au minimum 3 personnes dit la loi, pour pouvoir créer l'A.S.B.L. il faut au moins un président et un secrétaire-trésorier.

Idéalement il faut être 4 ou 5 personnes pour mieux se répartir le travail. Si ces personnes ont un parcours (professionnel, aéromodéliste, familial,...) différent c'est encore mieux et le débat en comité n'en sera que plus « riche » avec des avis diversifiés.

Définir la mission du club !

Ce n'est pas obligatoire, mais c'est mieux pour se rappeler à chaque moment, même des années plus tard quel était l'objectif initial !

La mission du club définit quel sera votre public cible de membre adhérent. Sera-t-il plutôt amateur ? compétiteur ? avionneux, planeuriste ou hélicoptériste ? parkflyer ou petits gros ? ou tout à la fois ? Le club fera-t-il la promotion auprès des jeunes ? fera-t-il la promotion de la construction ou sera-t-il plus orienté vers les ready-to-fly et le vol uniquement ? L'ambiance devra-t-elle être familiale et décontractée ou structurée et rigoureuse ? Répondre à toutes ces questions permettra de mieux définir votre vision du futur club et vous permettra de résoudre plus rapidement les étapes suivantes.

La recherche d'un terrain.

C'est évidemment l'étape essentielle et qui demande le plus d'attention !

La première technique est de foncer sonner aux portes des fermiers de la région au hasard et de demander la location d'une terre. Cette façon de faire peut décourager rapidement et peut mener à un terrain inadapté au modélisme ou avec de sérieux inconvénients ! Cependant on peut avoir aussi de la chance et tomber sur le terrain de vos rêves.

La seconde technique consiste à analyser en détail la carte de la région où vous désirez installer ce club afin de trouver le terrain qui réunit le moins d'inconvénients et d'ensuite aller voir les fermiers du coin. L'analyse de la carte de la région doit tenir compte des points suivants :

La distance des habitations :

A l'aide d'une carte IGN ou d'une carte du web, localiser toutes les zones agricoles où les habitations les plus proches sont distantes d'au moins 1km. Cela vous évitera bien des désagréments ultérieurs du type plaintes de riverains, réunion avec la commune, restrictions d'horaires de vol ou de nuisances sonores... Choisir un terrain bien éloigné des habitations vous fera économiser du temps après la mise en service qui pourra être mis à contribution pour mettre en place des activités bien plus

intéressantes au sein de votre club. A 1km de distance certains avions sont encore audibles des terrasses des habitants !

Les zones interdites :

Tracez sur la carte les CTR des aéroports civils, les zones interdites, dangereuses ou restrictives fournies par l'AIP (l'Aeronautical Information Publication) et relevez les positions de tous les aérodromes grandeurs et... des terrains d'aéromodélisme existants. La circulaire CIR/GDF-01 vous indiquera les distances minimales à observer vis-à-vis de ces infrastructures. Vous constaterez après avoir identifié sur la carte ces deux points, que la zone restante pour établir un terrain d'aéromodélisme est assez restreinte et ce n'est pas fini !

La distance des obstacles :

Eviter les lignes hautes tensions, les pylônes et autres éoliennes, qui souvent, sont installés aux endroits adéquats pour l'aéromodélisme simplement car ils sont aussi installés sur des terres éloignées des riverains. La liste des obstacles est décrites dans la circulaire CIR/GDF-01. Il faut conserver avec ces obstacles une distance d'au moins 200m. Pensez aussi qu'après votre installation, ces obstacles peuvent apparaître subitement (les éoliennes ont cette fâcheuse habitude) et un petit tour préventif l'administration communale concernée ne fera pas de mal !

L'accès du terrain :

Un chemin d'accès carrossable doit être privilégié principalement pour garantir l'accès des secours. Le terrain (et donc la piste) que vous obtiendrez sera probablement le long de ce chemin d'accès. Il est donc utile de veiller à l'orientation de ce chemin d'accès afin qu'il soit dans l'axe des vents dominants (orientation des pistes des aéroports 070°-250°, soit quasi est-ouest).

Les dimensions du terrain :

Pour pratiquer toutes les disciplines de l'aéromodélisme, un terrain de l'ordre de 1 hectare est un bon compromis. Privilégier une

forme rectangulaire avec une longueur de piste d'au moins 120m. Un terrain plus grand entraîne des frais de location et d'entretien qui peuvent mener à une cotisation trop importante. Un terrain plus petit est envisageable pour la pratique des parkflyers et autres petits modèles sachant toutefois que la circulaire impose une piste de minimum 80*20m. La circulaire précise aussi que si le terrain est uniquement destiné à la pratique des hélicoptères la piste doit faire minimum 20*20m !

La négociation avec le propriétaire

Vous trouverez ses coordonnées au cadastre ou dans le voisinage immédiat du terrain envié. Allez le voir en comité restreint (1 ou 2 personnes) afin qu'il ne se sente pas « agressé ». Exposez lui clairement votre projet et le plus sincèrement possible. Il n'y a rien de pire que de cacher partiellement des informations qu'il découvrira de lui-même par la suite. Commencez par lui décrire notre activité le plus complètement possible, car il ne la connaît sûrement pas aussi bien que vous et l'inconnu fait toujours peur.

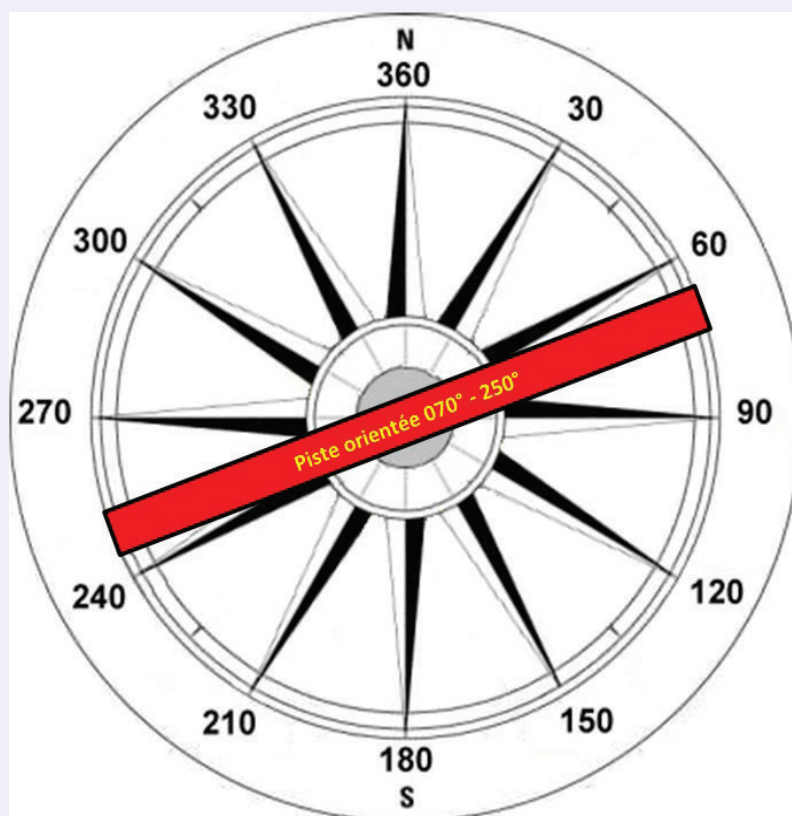
L'inconnu fera peur aussi au voisi-

nage. N'hésitez pas à lui parler de la manière dont vous voulez aborder les futurs problèmes éventuels avec le voisinage. Il faut prendre conscience que vous serez les derniers venus dans ces lieux et vous devez vous y sentir comme « invités ». Si nécessaire, précisez que sur les 15 dernières années, la motorisation électrique est passée de rien à une performance qui la rend utilisée plus que le thermique à l'heure actuelle.

Avec les fermiers, la négociation est assez simple. Le rendement maximal qu'ils peuvent espérer avec une culture de 1 hectare dépasse rarement 1500€. Si vous lui proposez ce tarif annuel, vous devriez vite tomber d'accord. Souvent ils ne s'encombrent pas de papiers pour ce genre de location et s'il vous croit sincère, il tiendra parole.

Proposez lui de préparer le terrain pour la jardiner, contre financement si nécessaire et il sera ravi que vous l'incluez dans le projet. Ne jamais oublier de l'inviter à vos manifestations en guise de bonne entente !

À suivre





Havay, le 18 octobre dernier, à la demande de la commune de Quévy, nous participions pour la quatrième année, à la journée « Place aux enfants ». Il s'agit de recevoir des groupes d'une dizaine de garçons et de filles qui, dans le cadre de cette animation communale, ont choisi l'aéromodélisme.

C'est l'une des nombreuses activités qu'ils feront au cours de la journée. Pour notre étape récréative « petits navions », un âge minimum de 7 ans est conseillé aux organisateurs lors de la composition des groupes. Deux groupes d'enfants nous rejoindront, « casquettes jaunes » puis « casquettes oranges », pour chacun une heure environ sur le terrain, ce qui est très court pour notre type d'activité.

Nous organisons cette approche de notre loisir en trois

étapes successives, sans temps mort. Les enfants commencent par la découverte de la radio commande, et de ses fonctions de base, à l'aide des simulateurs installés bien au chaud dans le local du club. Un moniteur veille à leur expliquer l'action des manches sur la trajectoire de l'avion en vol, et de faire passer chaque enfant à tour de rôle. Une petite collation est aussi offerte par le club à ce moment-là. Ensuite au fur et à mesure, les candidats se rendent sur le bord de la piste, où d'autres moniteurs les attendent, près des 3 ou 4 modèles équipés en double commande. On leur explique au moyen d'une radio et d'un modèle, l'action des manches sur les gouvernes, en essayant de leur faire comprendre le résultat (espéré...) lorsque le modèle est en vol.

N'ayant que peu de temps, c'est juste une approche, une ébauche de la pratique. J'ai pu



aux Enfants !



remarquer d'ailleurs un grand sérieux de leur part, une attention parfois surprenante pour leur âge.

Puis, sans plus attendre, les modèles décollent et les enfants prennent une radio chacun à leur tour, pour leur « baptême de l'air modéliste ». Quelques minutes intenses, où se mêlent aux sentiments de crainte et d'excitation, l'émotion et les cris de joie. Mais aussi l'étonnement de voir l'efficacité de leur pilotage... aidé en cela par un moniteur et un coach très très attentifs et concentrés. Il n'est pas rare en effet, lors de ces tentatives héroïques, d'avoir des phases de vol plutôt délicates à rattraper in extremis. Ouf, tout c'est bien passé !

Pour occuper les enfants en attente, notre ami Fabrice avait apporté un petit quadricoptère équipé pour le vol en immersion, succès assuré les enfants découvraient une autre facette de notre hobby.

Finalement, chaque pilote en herbe se voit remettre un diplôme personnalisé, signé du Président lui-même ! Et c'est avec la « fierté de l'avoir fait »,



que les enfants posent pour une photo de groupe au côté des moniteurs, avant de reprendre le bus qui les conduira vers d'autres aventures.



Pour conclure, je trouve que c'est une activité intéressante pour le club, qui fait découvrir le modélisme aux jeunes de la commune, ainsi qu'une première approche pratique et ludique, qu'ils n'oublieront pas. Une bonne relation avec les autorités communales, passe aussi par la participation à ce genre de journées.

JFL



Calendrier national LBA 2015

F2B (1)	F3A	F3B	F3C	F3K	F3M	F3N	F3P(3)	F3Q	F3R	F4C	F6B	F5J	555	SAM (2)	
22-mars				Haaltert											22-mars
5-avr									Tongeren						5-avr
12-avr			Lessen train.	Haneffe											12-avr
18-avr									Inter ITA						18-avr
19-avr									Modena						19-avr
26-avr		Sankt Vith	Thumaide					Nivelles				Enghien			26-avr
2-mai			Inter FRA												2-mai
3-mai			Grissy		Havay					Anthistes	Thumaide		Messancy		3-mai
9-mai			Lendeledede												9-mai
10-mai			Lendeledede												10-mai
17-mai	Wezeren														17-mai
23-mai	Inter														23-mai
24-mai	Grandrieu			Hamme-Mille									Zomergem	Frasnière	24-mai
30-mai	Inter														30-mai
31-mai	Bastogne	Rogée								Modave					31-mai
7-juin				Anthistes									Dendermonde	Wezeren	7-juin
14-juin										NED Tilburg	Enghien				14-juin
21-juin	Herentals			Andenne									Longueville		21-juin
28-juin	Pepinster				Villers-la-Loue	Ranst			Tongeren			Hamme-Mille			28-juin
4-jul		Inter													4-jul
5-jul		Anthistes													5-jul
19-juil													Hotton		19-juil
25-juil		Inter NED													25-juil
26-juil	Tongeren	Amhem													26-juil
2-août						Oostrozebeke					Anthistes		Bastogne	Haneffe	2-août
9-août									Tongeren						9-août
22-août				Herentals											22-août
23-août					Malle reserve										23-août
30-août		Andenne						Villers-la-Loue					Lier		30-août
5-sept			Inter NED											Anthistes	5-sept
6-sept	Orp-Jauche	Gedinne	Toldijk			Vorseelaar				Gerik	Baulers	Messancy	Modave reserve	Anthistes	6-sept
13-sept								Gerpimes							13-sept
19-sept		Inter GER													19-sept
20-sept	reserve	Anthistes													20-sept
27-sept	reserve	reserve	Haaltert	Verlaine								Meerhout		Anthistes	27-sept
4-oct		res Anthistes						Andenne	res Tongeren	Enghien		Herentals			4-oct
11-oct				res. Sart-Risbart											11-oct
18-oct											res Sart-Risbart				18-oct
25-oct												res Sart-Risbart			25-oct
1. Val circulaire : B=F2B+Deb.+Aov,															
2. Society of Antique Modelers															

Monsieur Philippe Herslev

une rencontre de Jezabella Spatr

Cette fois, j'avais envie d'aborder le modélisme sous un autre angle, celui du commerce de son matériel. Et qui de mieux placé que Monsieur Philippe Hersleven, directeur et fondateur de BMI, pour me brosser un tableau passé, présent et futur, de cette activité.

Nous avons rendez-vous au siège de sa société, à Kontich, dans les environs sud d'Anvers, un grand bâtiment blanc le long de la nationale 1. Et première surprise, en arrivant, un grand panneau « A Vendre » devant l'entrée. C'est juste, je le savais, BMI arrête ses activités, après 44 ans.

Monsieur Hersleven me reçoit dans un premier temps dans son Show-room. Il y a là, bien sûr un

échantillon des tous les produits BMI, avions, bateaux, hélicoptères et aussi tous les accessoires nécessaires. Dans une pièce voisine, un véritable studio, où toutes les photos des catalogues BMI sont faites « maison », encore un hobby de Monsieur le directeur.

Pour discuter plus à l'aise nous passons ensuite dans son bureau, simple mais confortable et surtout envahi de deux de ses autres passions. Une formidable collection de moteurs de modélisme anciens dont certains datent d'une époque lointaine où ils étaient encore faits à l'unité et sans doute à la main. La marque d'un moteur « KRATZCH » est encore simplement « frappée » sur le bouchon de carter, et le jeu entre la bielle et le vilebrequin laisse supposer un

fonctionnement hasardeux. Mais aussi quelques modèles témoins d'une autre époque du modélisme, des pièces devenues rares.

L'autre passion qui s'affiche sur les murs est une collection de cartes anciennes. Il me raconte avoir commencé sa collection avec toutes les cartes belges, puis s'être tourné plus spécialement vers celles de la ville d'Anvers. Une de ces très belles pièces montre en superposition la première enceinte et les ouvrages portuaires avec la situation actuelle, en 1905 !

Le jeune Philippe Hersleven a, comme beaucoup d'entre nous, commencé par des petits avions à « moteur caoutchouc » et des petits planeurs, le tout en vol libre puis en vol circulaire. Et là encore, une

ven

neigt



treux, ont alimenté leurs premiers rêves modélistiques.

Après son service militaire, il se lance également dans le bateau, puis dans la voiture RC... puis des amis qui fabriquent du gros matériel agricole développeront les premières radios proportionnelles fiables qui deviendront les radios «Simprop»... puis les voitures «Micart» pour moteurs 6,5cc ... puis les premiers hélicoptères à l'époque sans gyroscope, dont le Cobra de Schluter, et les kits Svenson, de fabrication belge à Knokke ...

Je mélange tout car Monsieur Hersleven parle de tout cela avec passion, une véritable encyclopédie du modélisme de ces 50 dernières années, il y a de quoi écrire

un livre... voilà une bonne idée !

En 1970, il donne un coup de main à un ami représentant de la marque de train miniature «Roco» et s'y investit à fond, ce qui donne naissance à BMI. Il importe alors les voitures anglaises à l'échelle 1/8 «PB» très demandées, ainsi que les bateaux décoratifs italiens Mantua. Mais surtout il comprend que le service aux clients passe par la disponibilité des pièces détachées et constitue un stock important afin d'assurer un service après-vente.

En 1975, il se rend à un premier salon du modélisme à Tokyo, les Japonais devenant alors les leaders du modélisme international à des prix attractifs et il obtient la



mention spéciale pour les avions et moteurs « Cox » dont je vous ai déjà parlé.

Son papa, très bricoleur et modéliste aussi, lui passe le virus « Modélisme » et devant l'absence de matériel adéquat, il fabrique lui-même, sa propre radio, dès 1955. A cette époque pas de transistors mais des lampes très gourmandes en électricité et les faibles batteries alors disponibles, ne permettent pas encore une autonomie « utile »... quelques minutes à peine !

En attendant son service militaire, il travaille 6 mois chez « Scientific » qui possédait alors trois magasins, à Anvers, Charleroi et Bruxelles. Beaucoup de modélistes m'ont raconté que les catalogues de ce magasin et sa vitrine, rue des Char-





distribution des radios «Sanwa». Cela lui ouvre les portes d'autres constructeurs japonais et étend encore sa gamme avec les kits japonais de très grande qualité comme les marques «Pilot», ou «Marutaka» ainsi que les hélicoptères «Hirobo», la première marque à vraiment démocratiser l'hélico, avec le modèle «Shuttle»

en 1985, déjà presque du RTF, les moteurs OS et Kalt, ces derniers moins connus, mais qui ont pourtant fabriqué le premier moteur 4 temps, avant OS. Là encore c'est le succès car BMI dispose d'un important stock de pièces de rechange.

En 1989, après de nombreuses

années de représentation, il devient importateur Hirobo pour l'Europe et BMI travaille avec tous les pays Européens, voisins et lointains comme la France et l'Allemagne, en passant par l'Autriche et jusqu'en Turquie.

Mais le marché commence à se déplacer. Dans les années 70, le Japon a de nombreux fabricants de qualité, mais, vers 1985 la montée du Yen rend les produits japonais moins attractifs et plusieurs fabricants taiwanais, avec qui les échanges se font en US Dollars plus favorable, commencent à fabriquer des produits de modélisme. Dès 1998 c'est la Chine qui se lance sur le marché et développe intensivement le « Ready to Fly » grâce à leur main d'œuvre très concurrentielle.

BMI y fait fabriquer ses propres boîtes, mais ne se contente pas de prendre ce qu'ils proposent. Il participe au choix et aux processus



dès la conception et décoration des modèles, avec essais des prototypes, corrections puis leur fabrication en série. Cela permet de mieux répondre à la demande européenne car celle-ci est totalement différente, par exemple du marché Américain où les possibilités de terrains sont bien supérieures, et où les problèmes de bruit ne se posent pas.

Je lui demande aussi comment il voit l'avenir pour le modélisme et son marché.

Entre les achats directs en Chine, la domination du RTF, la mousse et l'électrique, il est clair que le marché, même s'il est en constante augmentation, n'est plus le même et évolue constamment avec des nouvelles technologies tels les moteurs « brushless », les batteries LiPo... L'apparition de l'EPO permet de fabriquer à moindre coût des maquettes complexes et fidèles.

Cette évolution touche également les magasins de modélisme dont certains se reconvertissent difficilement, il suffit de voir la disparition de ceux qui ne suivent pas la tendance. La solution est encore et toujours d'offrir un choix varié à des

prix concurrentiels, comme c'est le cas dans chaque profession et de façon universelle. Si un client qui a besoin d'une pièce et qui s'est déplacé dans un magasin s'entend dire - « je peux vous l'avoir sur commande », il se dira aujourd'hui qu'il peut tout aussi bien commander la pièce lui-même sur internet.

Et le nombre et l'âge des modélistes ? La question est difficile, car celui-ci est également en pleine évolution. Il est clair que les jeunes multiplient leurs activités, hobby et sportives, mais peu s'y investissent à fond comme dans le passé, et comment s'investir à fond quand votre avion vole tout de suite à la sortie de sa boîte et est aussi vite crashé et en plus coûte trois fois moins cher qu'en 1980 ! Et parmi ces activités combien ne sont-elles que « virtuelles ».

Toutefois, même si un jeune n'accroche pas définitivement au modélisme, il a attrapé le virus et malheureusement Monsieur Pasteur n'a développé aucun vaccin. Dès que ses études, son travail, sa femme, sa maison et ses propres enfants lui laisseront quelques loisirs, il se souviendra avec émotion de son petit avion et

y retournera sans nul doute.

Et il y croit, Monsieur Hersleven. Dans un geste, désintéressé puisqu'il arrête ses activités, ayant largement atteint l'âge de la retraite, il a offert à tous les clubs de Belgique de l'AAM et VML un avion de début complet avec batterie et radio, le « Take-off 1400 », afin de promouvoir l'écolage des jeunes au sein des clubs et la promotion du modélisme en général.

Maintenant qu'il va avoir un peu plus de temps libre à consacrer à sa passion de l'aviation, il envisage de se tourner vers des modèles... un peu plus grands. Certains ULM ont actuellement des caractéristiques de confort et de vitesse très proches de celles des avions de tourisme.

Merci Monsieur Hersleven, de nous avoir apporté les produits du monde entier, et de m'avoir reçue si gentiment. Nous vous souhaitons beaucoup de réussite dans votre « nouvelle tranche de vie ».

Jezabella Spatneigt



Rassemblement d'anciens modèles au Model Club de la Meuse

8h00 Tous les responsables du club sont présents avec café et viennoiseries pour tous. Nous débutons la journée avec un brouillard très épais. Vers 10h30, le soleil est arrivé à percer ; il nous gratifia ensuite de ses rayons généreux toute la journée. Cela permit aux pilotes venus d'un peu partout de nous faire découvrir des appareils oubliés. Vols libres, vols circulaires, ailes volantes, motomodèles, propulsions thermiques ou électriques, démonstrations en vol rehaussées par l'équipe SAM se succédèrent sans arrêt jusqu'à bien tard. On déplora malheureusement quelques casses, réparables. Merci à tous les participants ainsi qu'au dévouement des membres du club présents tant pour l'intendance que pour cette belle journée.
A l'année prochaine !
PB



Graupner
Modellbau



Depuis 1986 votre spécialiste en modélisme

Nouvelle adresse :

486, Route de Longwy, L-1940 Merl Luxembourg
Tél. +352 31 22 32 - Fax. +352 31 30 49 - contact@kit.lu - www.kit.lu

Heures d'ouverture:

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

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

Fermé le dimanche, le lundi et les jours fériés



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

Le magasin assure
le service après-vente



RIJKSWEWEG 68 6228 XZ MAASTRICHT - HOLLAND

VOITURES | AVIONS | DRONES | BATEAUX | DIE-CAST | ACC

Vous trouverez plus d'infos sur

SHAMROCK sur notre site:

WWW.SHAMROCK-MAASTRICHT.NL

Tel. +31-43-3613334



ALBATROS

Modelbouw



Heures d'ouverture :

de 9 à 12 - 13.30 à 17.45

Fermé :

dimanche, lundi et jours fériés

WWW.ALBATROS.WS

tel : 015 - 51 14 61

fax : 015 - 51 23 50

e-mail : albatros.modelbouw@telenet.be

Leuvensesteenweg 759

2812 Mechelen



Brevets au club Feuervogel de Büllingen

Nous sommes heureux de pouvoir publier un article d'un de nos clubs germanophones
PH

Besuch von Roger Lebrun vom 04.10.2014

Roger hat uns besucht um uns die Bestimmungen zum Erhalt des Grund Brevet und Brevet Schaufliegen zu erklären.

Ein erstes Problem stellt sich uns, da die Bestimmungen der DGTA nicht ins Deutsche übersetzt wurden. Die Bestimmungen der Geräuschpegelmessung sind aber in deutscher Sprach.

Er erklärt uns den Ursprung dieses Zertifikats. Ursprünglich war in einer CTR Zone jegliches fliegen verboten. Um der Behörde zu zeigen, dass wir unser Hobby seriös betreiben, wurde dieses Zertifikat ins Leben gerufen. D.h. jeder Modellpilot muss Kenntnis haben über die Bestimmungen der Behörde und muss ein Flugmodell im Fluge beherrschen

können. Hierzu muss jeder Pilot eine Prüfung ablegen mit den folgenden Prüfungen:

1. Das Grund – Brevet : jeder Modellflieger muss die Bestimmungen im Luftraum kennen, er muss informiert sein über die Geräuschpegel-Bestimmungen, und muss, bevor er fliegt, einen Sicherheitstest seines Modells durch führen, sowie einige Flugbewegungen mit seinem Modell ausführen, und dies in Anwesenheit der offiziell anerkannten Prüfer.

2. Brevet Schaufliegen: Hier muss der Pilot bestimmte Figuren mit seinem Modell fliegen, um zu beweisen, dass er es sicher beherrscht. Dies wird von 2 externen Prüfern begutachtet.

Die AAM empfiehlt jedem Modellpiloten dieses ZERIFIKAT zu erwerben, um der Behörde zu zeigen, dass wir unser Hobby seriös ausführen. Bei Flugshows wird in Zukunft von den organisierenden Clubs mehr und mehr dieses Zertifikat verlangt, bevor man fliegen kann.

Am Schluss der Besprechung haben zwei von unseren Clubmitgliedern die Prüfung zum Examinateur erfolgreich abgelegt. Sie können damit die Prüfungen der anderen Clubmitglieder durchführen.

An diesem Nachmittag hat Herr Lebrun viele Sachen nochmals aufgefrischt und tolle Arbeit für unser schönes Hobby geleistet.





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 entraînement professionnels pour les hélicoptères et drones.
Dirigez-vous vers www.RcTakeOff.be 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

Aéronostalgie

C'est en fouillant le local de notre club d'aéromodélisme que je suis tombé sur ces vieux magazines. Le plus ancien date de 1965, tout juste 50 ans! La curiosité aidant, je feuillette les pages et remonte les ans au gré des éditions. Nouvelles technologies, astuces oubliées, œuvres d'art et champions d'une autre époque, l'Histoire de notre hobby se dévoile et les souvenirs refont surface...

Laurent.Schmitz@jivaro-models.org

Dans la pile de magazines, j'ai choisi le **American Aircraft Modeler d'août 1968**, le mois de ma naissance...

La couverture en couleur montre un dessin '3-vues' du Boeing P-12B, un biplan de l'entre-guerre. La page tournée je tombe en arrêt sur une publicité pour une radiocommande 7 voies avec son récepteur et quatre servos, le top du top de l'époque. Un rapide calcul sur internet m'apprend que les 300\$ demandés correspondent à plus de 200 0€ de nos jours, le prix d'une Futaba 18MZ. Rien de nouveau de ce côté, ou presque... Plus loin sur les pages jaunies, on trouve un curieux mélange de dinosaures de vol libre aux ailes en double dièdre et de modèles à l'allure

presque moderne. Pas mal de maquettes en plastique au 1/72, des voiliers, quelques avions de vol circulaire, des fusées à poudre et un poster du Beech D17 'Stag-

gerwing' dessiné en couleur. Le modéliste de l'époque touche visiblement à tout, pas seulement aux avions RC.

En double page, Top-Flite présente son dernier 'multi' (F3A), le Kwik-Fli III de Phil Kraft, champion du monde de voltige. L'engin est équipé d'un Webra 'tête noire'. Cet avion est resté très populaire, avec une reprise de Graupner en ARF (référence 9393) en 2012, sous le nom 'Kwik Fly'. En parlant de Graupner, cette marque est déjà très active en 1968, avec des modèles comme le Filou RC, l'Amigo II et le Foka géant (260cm!) au fuselage plastique.

Plus loin on apprend que Werner Kaesberg, citoyen d'Allemagne de l'ouest, a



Radio Modélisme de 1972 avec un curieux hélico 'DuBro 505' en couverture.

Graupner

Les Nouveautés 78

Distributeur exclusif :
Graupner Modélisme
 36 bis rue de la gare
 57380 FAULQUEMONT








1. Remorqueur de planeur JODEL ROBIN
 envergure 1.680 mm
 2. VARIOPROP C6 SSM 27 3 voies. Prix
 défiant toute concurrence
 3. MINI NIMBUS reproduction exacte
 envergure 3.290 mm et 3.500 mm
 4. ELECTRO MAX propulsion électrique
 ou par moteur à explosion, envergure
 1.438 mm

En 1978 Graupner est un géant innovateur, avec même un trainer électrique à son catalogue

Consultez notre catalogue des nouveautés N. 78 dans lequel vous trouverez sur 64 pages des nouveautés exceptionnelles. Demandez les derniers tarifs Graupner : des prix qui vous étonneront !

Graupner
 Modèles réduits
 Moteurs
 Électronique

JOHANNES GRAUPNER
 D-7312 KIRCHHEIM-TECK

battu le record de vitesse en vol radiocommandé : 320km/h. Waouw! Tiens, le courrier des lecteurs. Un abonné de Iowa City se plaint d'une publicité pour un avion 'Ready to Fly'. L'engin doit juste être monté, il est préfabriqué et même décoré d'usine, aucune connaissance n'est nécessaire. Cette évolution de notre hobby est inquiétante: où va l'aéromodélisme si on ne doit même plus construire son aéroplane de ses propres mains, je vous le demande bien? Une honte, sans parler des dangers liés à de telles pratiques! Ah, que dire... mdr! Bon, après ce n'est pas bon marché. Le petit Piper pour un 2,5cc se vend quand même 50\$ (±300€). Glup! Bon, à ce prix l'accastillage est de Carl Goldberg et Du-Bro. Le modèle est même entoilé au Coverite, des noms qu'on

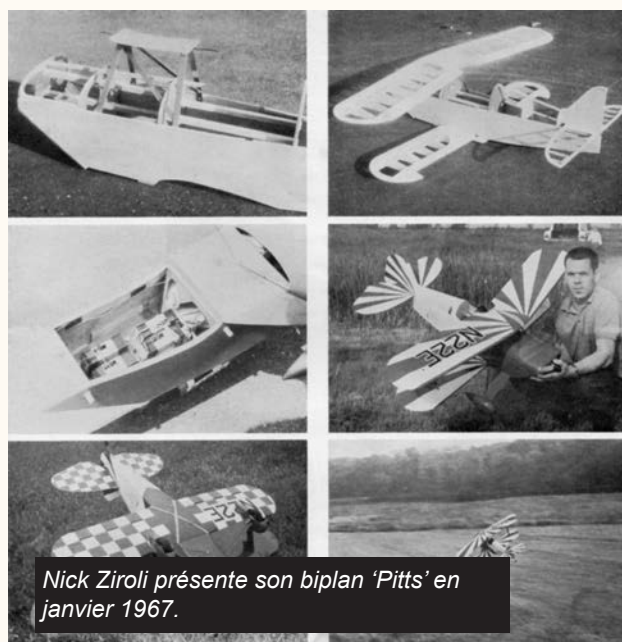
entendra encore longtemps...

On saute quatre ans, nous voilà dans **Radio Modélisme de Décembre 1972**. La 'Revue des loisirs techniques' fait sa une d'un curieux hélico '505 Du-Bro' dont le rotor est affublé d'un 2-temps 'avion' à hélice, fixé verticalement et à échappement libre (!). Un contrepoids équilibre la masse du moteur qui tourne en même temps que le rotor, en sens inverse de la petite hélice. C'est l'effet de couple qui entraîne les énormes pales à

rotation libre. Pas de doute, la mécanique est bien refroidie!

La publicité de la firme Hegi en page cinq est plus prometteuse puisqu'elle présente le premier véritable hélico RC moderne, une semi-maquette du Bell Huey Cobra. Son prix est aussi démesuré que sa taille (pour l'époque), le fuselage dépassant à lui seul 180 cm. L'appareil est l'œuvre de l'ingénieur allemand Schlüter, qui a battu un record du monde en 1970 en lui faisant parcourir la distance respectable de 11,5km en 28 minutes.

Détail amusant, dans cette revue française plusieurs articles sont écrits à la première personne du pluriel: «Nous poussons les gaz et décollons l'avion...». Cette forme aujourd'hui désuète n'était pas une référence au 'Nous' de majesté. Il s'agissait d'une contamination provenant des publications scientifiques. Celles-ci étaient rédigées au pluriel de façon à inclure tacitement tous les savants ayant précédé l'auteur dans son domaine de recherche, leur rendant ainsi hommage. Une telle pratique serait de nos jours considérée comme pédante en journalisme. Pourtant, certains pigistes âgés l'emploient encore par ignorance, reproduisant simplement ce qu'ils ont lu dans les anciens magazines d'aéromodélisme.



Nick Zirolì présente son biplan 'Pitts' en janvier 1967.



La revue suivante est le **Modèle Magazine d'avril 1979**. Notez que c'est le numéro 331 et que Modèle Mag existe déjà depuis 30 ans. Désormais la radiocommande est omniprésente. Plus de vol libre, de moteurs caoutchouc, de 'Cox' pour le vol circulaire. La RC à la mode, c'est la Robbe 'Mars FMM Rex', disponible en 27 et 72MHz pour la modique somme de 3.058 nouveaux francs ($\pm 1600\text{€}$) avec un récepteur et deux servos. La version en 436MHz (?) sera prochainement commercialisée (3.865FF). On parle beaucoup d'hélicos RC, alors qu'ils étaient inconnus dix ans plus tôt. Alouette 2 Kavan, Bell 222 Graupner, Jet Ranger,... sont vendus avec un cours de construction et de pilotage. D'ail-

leurs, un article de deux pages explique comment programmer le mixage de l'anti-couple sur... la Robbe 'Mars FMM Rex'. Curieusement, la revue française ne montre aucun 'RTF'. Les modèles sont à construire, ça fleurit

bon le balsa. Les demi-avions ('1/2A') ont la cote. Ces modèles d'un mètre d'envergure ont la bonne taille pour une publication en plan encarté. En page 7, l'article 'Electriquement vôtre' vante les vertus de la propulsion électrique, sans grand succès on dirait. La vraie révolution se trouve dans les 'Nouveautés 1979'. Non, ce n'est pas l'indémorable 'Broussard' de PB Modélisme mais bien la colle 'Hot Stuff' venue de Californie. Elle a la viscosité de l'eau et un poids «pratiquement impossible à mesurer» après évaporation. Mieux encore, cette 'cyanoacrylate' sèche en quelques secondes. Intéressant, non?

Tiens, voilà un **Avia Magazine de février 1980**. Curieuse couverture puisqu'elle est imprimée en 'paysage', comme un calendrier de la poste. Le contenu de ce magazine belge est bilingue. Tout est traduit en français et en néerlandais, même les pubs! La perte de place est énorme et forcément les textes ont le dessus sur les quelques illustrations. L'impression en noir et blanc semble sortie de la polycopieuse de la paroisse locale. Franchement, la lecture demande pas mal de motivation, tout ça pour septante francs belges (5€). On y trouve un reportage sur le championnat du monde de vol libre, à Taft en Californie. 24 pays et 220 concurrents se disputaient le titre. Petit extrait, juste pour rigoler: «Le second jour était réservé aux





modèles à moteur caoutchouc, la classe la plus aristocratique de tout le modélisme».

Le magazine suivant dans la pile est un **MRA de janvier 1982**. Un article nous emmène découvrir la firme Aviomodelli France à Orange, qui distribue les kits Byron. Le P51D au fuselage fibre est une merveille. Son hélice quadripale est emmenée par un moteur Quadra à réducteur. Et que dire de l'YF-16, lui aussi en fibre, mais surtout muni d'une turbine. Des 'zincs' dont la masse au décollage rendrait incrédules les pilotes de 'mousses' actuels les plus hardis. Un peu plus loin, un F18 pourtant à hélice 'sort' à plus de 6kg pour 124cm d'envergure et une charge alaire de 157g/dm²...

C'est avec beaucoup de plaisir que je devore la page 25, une publicité illustrée pour les plans Brian Taylor. 6000 anciens francs pour le Spit MkI au 1/7e. Ces plans sont toujours une référence.

Un sourire accompagne l'article

de la page 34 où l'auteur assure qu'il est très difficile de piloter proprement un modèle quand l'émetteur est configuré en 'monomanche' (Mode 2). En effet, selon lui il est préférable que chaque main n'ait qu'une seule gouverne à contrôler. Ce 'moustachu' pilotait donc en '2 axes', ailerons et profondeur! A cette époque il était courant de considérer les gaz comme une commande 'tout ou rien'. Quant à la direction, visiblement elle ne servait qu'au sol, pour le taxi. Multiplex recommandait d'ailleurs de la coupler aux ailerons avec un 'Combi-Swich'. La dextérité humaine aurait-elle tant progressé depuis?

J'ouvre le **MRA de décembre 1985**, attiré par un article sur l'extraordinaire moteur OS 20FS, le plus petit 4-temps à soupapes produit en grande série. J'en ai un dans l'atelier, je le garde par amour de la belle mécanique, même si j'ai abandonné le thermique depuis longtemps. C'était une véritable horloge qui délivrait son couple maximum à 13.000

t/m. Autant dire que sa musique tenait plus du 2-temps que du 4-temps moderne mais bon, je l'adorais et il me l'a bien rendu. Et solide avec ça, malgré les nombreux crashes du Me109 1/2A qu'il équipait. Le cache-soupapes est d'ailleurs resté quelque part sur la piste, ce qui n'empêchait pas le petit OS de démarrer au quart de tour.

Puisqu'on parle de moteurs, plusieurs articles constatent que les pilotes de 'multis' passent au 4-temps, dont le couple accru permet de tourner une plus grande hélice et de voltiger à vitesse régulière. La même recette fera le succès de l'électrique 20 ans plus tard en F3A. Au rayon 'nouvelautés', c'est l'époque où on commence à parler de codage PCM pour les radios.

Un grand bond dans le temps et nous voilà dans le **RCM d'août 1992**. C'est une édition spéciale 'Ferté Alais', l'événement public N°1... Il y a de quoi puisque ce meeting 'petits gros' a attiré 15.000 fanas d'aéromodélisme venus admirer près de 240

modèles. Et quels modèles! Des maquettes toutes plus belles les unes que les autres, tel ce Mustang de 4 mètres avec un 240cc dans le nez. Et que dire de l'Avro triplan à l'échelle 1/2 du britannique Turney-White? Avec ses presque 5m d'envergure cette dentelle de bois et toile fait tourner toutes les têtes. Le clou du spectacle c'est le show pyrotechnique organisé

par Lionel Berthelot. A grands renforts d'explosions et de gerbes de feu, une kyrielle de 'warbirds' alliés bombarde un aérodrome modèle réduit particulièrement inflammable.

Côté nouveautés, le turboréacteur 'Turborec T240' hésite entre le prototype et le moteur de série. Il faut dire que les turbines de l'époque montrent les limites de leurs moteurs 2-temps; elles ne

subsisteront pas très longtemps. Entre-temps, la propulsion électrique tente une percée, particulièrement pour les motoplaneurs et même un hélico: le Kyosho EP concept. Ces dernières années les voilures tournantes ont beaucoup gagné en popularité suite à l'arrivée de mini gyros de stabilisation électronique qui rendent leur pilotage moins critique.

À suivre...

Voyage RCM aux Antilles

En 1991, RCM organise un voyage d'aéromodélisme aux Antilles. Les hôtels Anchorage en Guadeloupe accueillent les pilotes et leurs accompagnateurs pendant une semaine 'all in'. Le transport des modèles réduits est généreusement offert par Air France et le club local assure les vols quotidiens sur son terrain de Gardel.

Pour moins de 6.000FF ($\pm 1.300\text{€}$), l'offre est intéressante et me voilà inscrit pour une aventure inoubliable. Comme à l'époque j'ai déjà le virus de l'électricité, je décide d'emmener mon motoplaneur Elektro Junior, un modèle léger et sans surprises. Pour bien le protéger, je fabrique

Finally l'avion prévu est remplacé par un 747, seul capable de charger ce cargo inattendu!

Sur place nous découvrons un complexe hôtelier de grand luxe presque terminé et une organisation sympathique. Le second jour tous les pilotes empruntent la navette vers le terrain du Guadeloupe Air Modèle. Malheureusement, la piste est encaissée entre des cannes à sucre hautes de 2m et un vent fort et turbulent rend les vols périlleux. Je décide de tenter le coup malgré tout. Le motoplaneur est chahuté et recule inexorablement au-dessus des impénétrables végétaux. Finalement je le ramène sur la piste en piqué, il se pose indemne à quelques mètres de la barrière verte. Le vol a duré deux minutes et je n'ai pas effectué le moindre virage!

Le reste de la semaine sera sagement dédié au tourisme, à l'exception du dimanche. Ce jour-là, les pilotes sont invités à faire une démonstration de leur modèle à l'occasion d'un meeting aérien sur l'aérodrome de Saint François. La matinée pluvieuse ne laisse pas présager la surprise qui attend les participants en début d'après-midi. Sous le ciel dégagé une foule impressionnante se presse contre les barrières hâtivement installées par une gendarmerie débordée. Des milliers de spectateurs sont présents, toute l'île s'est donné le mot!

C'est donc avec un peu d'appréhension que les pilotes font de leur mieux pour assurer le spectacle dans une ambiance bon enfant très insulaire. Parmi les superbes et gros modèles présents, mon modeste motoplaneur est annoncé par le présentateur comme un exemple de l'avenir de l'aéromodélisme grâce à sa propulsion électrique. J'essaie de rendre le vol aussi démonstratif que possible et au bout de quelques minutes l'atterrissage se fait sous les applaudissements d'un public enthousiaste.

Mission accomplie!



Le Rafale d'Eric Rantet au décollage pendant le meeting de St-François.

une grosse caisse en contreplaqué dans laquelle je pousse également un voilier R/C qui fera merveille sur les énormes piscines du complexe. Le jour du départ, j'ai comme un doute: cette boîte de 25kg n'est-elle pas un peu exagérée? L'arrivée à l'aéroport Charles de Gaulle est hallucinante: des dizaines de caisses toutes plus grandes que la mienne sont alignées devant le comptoir spécial réservé à RCM. Un employé d'Air France s'arrache les cheveux pour savoir comment embarquer tout ça dans le vol régulier pour les Antilles.

Calendrier régional 2015*

Club	Manifestation	Date	Emplacement
Aéro Club de Wavre	Exposition et bourse d'échanges	7-8 Fév.	Hôtel de Ville de Wavre
A.S.A. BAUFFE	Rencontre des givrés	22 Fév.	Bauffe
Aéro Modèle Club Exocet Rognée	Largage d'oeufs de Pâques	4 Avril	Rognée
Hirondelles model club Bastogne	Largage d'oeufs de Pâques	5 Avril	Michamps chemin des Pèlerins
Club Royal Petite Aviation Liégeoise	Largage d'oeufs de Pâques	5 Avril	Anthistes
EAB THUMAIDE	LÂCHER D'OEUF DE PAQUES	6 Avril	THUMAIDE
Royale Club Herstal Petite Aviation	Planeurs lancés mains	9 Avril	Haneffe
Model Club Havay	Journée brevets et bruit	11 Avril	Rue de Villers 7041 Havay (Quevy)
MODEL CLUB DU CHAUFOR	Journée des enfants et d'initiation	12 Avril	230 rue du Chauffor, 6181 Gouy-lez-Piéton
Aéro Modèle Club Exocet Rognée	Coupe d'Hiver	12 Avril	Rognée
Model Club Havay	Coupe des Barons	19 Avril	Rue de Villers 7041 Havay (Quévy)
Les Accros du Servo	Brevets de démonstration et élémentaire	25 Avril	Gembloux (Terrain de Bossières)
MODEL CLUB DU CHAUFOR	Journée Multicoptères	26 Avril	230 rue du Chauffor, 6181 Gouy-lez-Piéton
Model Club Havay	INTER-CLUBS Multicoptères et FPV	1 Mai	Rue de Villers 7041 Havay (Quevy)
Aéro Modèle Club Exocet Rognée	Rencontre amicale Jet technics	16 Mai	Rognée
EAB Thumaide	journée baptême des nounours	17 Mai	THUMAIDE
AMCE Enghien	HELI DAYS - Enghien	23-24 Mai	Chemin de Wattines à 7850 Petit-Enghien
Model Club de la Meuse	Old Timers	24 Mai	Franière
Model Club Havay	Machines de légende	24 Mai	Rue de Villers 7041 Havay (Quevy)
MODEL CLUB DU CHAUFOR	Journées Maquettes et semi maquettes	7 Juin	230 rue du Chauffor, 6181 Gouy-lez-Piéton
A.S.A. BAUFFE	INTERCLUB	7 Juin	Bauffe
Royale Club Herstal Petite Aviation	Challenge Maurice Bienvenu	7 Juin	Haneffe
Blériot Club Verlaine	Journée «Mousses»	11 Juin	prolongement Voie des Maquets , Verlaine
Model Club Andennais	Planeurs remorqués à Bonneville	14 Juin	Terrain Model Club Andennais, rue Chaudin
LES AIGLES RCA BATTICE	HELIDAYS	14 Juin	Glacis du Fort de Battice
Les Accros du Servo	Meeting d'aéromodélisme	20 Juin	Gembloux (Terrain de Bossières)
Model Club Havay	Journée Planeurs	21 Juin	Rue de Villers 7041 Havay (Quévy)
LES AIGLES RCA BATTICE	RENCONTRE GRANDS PLANEURS	27-28 Juin	Glacis du Fort de Battice
Club Aérom. Montois «Les Cigognes»	Interclub	28 Juin	Nimy (Mons)
Aéro Modèle Club Exocet Rognée	Journée multi-rotors et FPV	5 Juillet	Rognée
Aéro Club Les Faucons	Meeting d'aéromodélisme	5 Juillet	Louette-Saint-Denis (Gedinne)
C.L.M.	Journée Planeurs et Remorquages	5 Juillet	Mellery
Model Club Havay	Challenge Gérard Proot	12 Juillet	Rue de Villers 7041 Havay (Quevy)
Blériot Club Verlaine	Journées «Portes Ouvertes»	18 Juillet	Prolongement Voie des Maquets, Verlaine
Aéro model club EOLE	Rencontre amicale inter club	18-19 Juil.	terrain à POTTES
Aéro model club EOLE	Remorquage grands planeurs BIGGS EOLE	25-26 Juil.	terrain à POTTES
Model Club Famenne	show annuel	26 Juillet	Verdenne (Marche-en-Famenne)
AMCE Enghien	WE du Modélisme au Parc d'Enghien	1-2 Août	Parc d'Enghien
Royale Club Herstal Petite Aviation	SAM	2 Août	Haneffe
A.S.A. BAUFFE	Rencontre électrique	2 Août	Bauffe
Royale Club Herstal Petite Aviation	Old Timers	2 Août	Haneffe
LES AIGLES RCA BATTICE	STAGE DES JEUNES	3 -7 Août	Glacis du Fort de Battice
Spirit of Saint Louis	Barbecue	8 Août	Modave
PIPER CLUB BAS-OHA	L'AEROMODELISME EN FETE	9 Août	COUTHUIN BAS-OHA PIPER CLUB
EAB Thumaide	WE interclub	15 Août	THUMAIDE
C.L.M.	Rencontre Old Timer et Maquettes	15 Août	Mellery
Aéro Modèle Club Exocet Rognée	L'aéromodélisme en fête	15 Août	Rognée
Club Royal Petite Aviation Liégeoise	Coupe des Barons	15 Août	Anthistes
MODEL CLUB DU CHAUFOR	Journées portes ouvertes	15-16 Août	230 rue du Chauffor, 6181 Gouy-lez-Piéton
Hirondelles model club Bastogne	Journée Portes Ouvertes	16 Août	Michamps chemin des Pèlerins
MODEL CLUB DU CHAUFOR	Brocante libre	16 Août	230 rue du Chauffor, 6181 Gouy-lez-Piéton
Club Royal Petite Aviation Liégeoise	16ème stage Arthur Piroton	17 -21 Août	Anthistes
Hirondelles model club Bastogne	W.E. Rencontre amicale remorquage	5 Sept.	Michamps chemin des Pèlerins
Club Royal Petite Aviation Liégeoise	Old Timers	5 Sept.	Anthistes
C.L.M.	Electrosymposium	6 Sept.	Mellery
Club Aérom. Montois «Les Cigognes»	Interclub	6 Sept.	Nimy (Mons)
LES AIGLES RCA BATTICE	JOURNEE PORTES OUVERTES	12 Sept.	Glacis du Fort de Battice
Model Club Havay	SHOW HAVAY	12-13 Sept.	Rue de Villers 7041 Havay (Quévy)
EAB Thumaide	Portes Ouvertes	19 Sept.	THUMAIDE
Vol de Pente des Trois Frontières	Rencontre de vol de pente 2015	25-27 Sept.	Henri Chapelle
Club Royale Petite Aviation Liégeoise	Old Timers	27 Sept.	Anthistes
Spirit of Saint Louis	Rencontre 925	4 Oct.	Modave
Les Accros du Servo	Brocante d'aéromodélisme	7 Nov.	Salle la Bulle, 9 r. Croix Rouge, Bossière

* arrêté au 5 février ; pour compléments, voir le site web de l'AAM

Toutes les compétitions sont annoncées au calendrier LBA en page 27

Responsables sportifs de la LBA pour 2015

Coordinateur	Directeur sportif AAM	Sportdirecteur VML
--------------	-----------------------	--------------------

Vol circulaire F2B	Robert Liber Bloemendallaan 64 1853 Strombeek 02 267 05 08 / 0495 20 44 77 robert.liber@skynet.be	Jean-Michel Maquet Rue Toutes Voies, 46 4460 Grâce-Hollogne 0479 344 531 jm.maquet@skynet.be	Guido Michiels Maastrichterweg 34 3600 Genk 089 35 62 58 / 0476 39 95 50 guidomichiels@telenet.be
Voltige F3A	Michel Debusschere Ottenburgstraat 5 3700 Tongeren 0477 28 67 23 debusschere@telenet.be	Jean-Yves Castermans Rue de la Boviere 15 4920 Aywaille 0475 30 93 24 jean-yves@casterinfo.be	Inge Van de Keere Westergemstraat 313 9032 Wondelgem 0476 75 57 52 Inge.van.de.keere@telenet.be
Planeurs F3B Trois épreuves	Paulette Halleux Lenneke Marelaan 36/27 1932 Sint Stevens Woluwe 02 721 13 01 / 0496 59 36 08 phalleux@skynet.be	Geneviève Awouters Rue Derrière les Haies 18 4347 Fexhe-le-Haut-Clocher 0478 28 48 77 genevieve.awouters@gmail.com	
Hélicoptères F3C	Guy Vanderschelden St-Gabrielstraat 61 1770 Liedekerke 0473 56 90 77 guy.vds@skynet.be	Giovanni Lo Furno Rue de Petit Mont 13 4100 Seraing 0479 39 35 56 lofurnogiovanni@hotmail.com	Willy Bogaert Vondelen 146 9450 Haaltert 0479 22 57 55 willy-bogaert@telenet.be
Planeurs F3K Lancé-main	Frédéric Belche Rue du Village Gris 2 5300 Andenne 0478 93 05 28 frederic.belche@hotmail.com		Johan Van Den Brande Aarthof 14 2260 Westerlo 0475 56 76 06 Johan@vandenbrande.com
Voltige F3M grands modèles	Christine Jacquemin Rue de la Gare 1 6810 Izel 0477 43 83 14 opal@skynet.be	Jean-Louis Hembise Rue du Trieu 2 F59740 Lez Fontaine - France +33 327 61 63 16 jeanlouis.hembise@wanadoo.fr	Peter De Prince Mechelsesteenweg 258 2500 Lier 03 491 91 35 / 0475 439393 peter@deprince.be
Heli 3D F3N	Jo Dierckx Zammelseweg 97 2440 Geel 0475 94 22 16 sales@rchelystore.com		Tim Vloebergs Witte Gracht 48 2222 Wiekevorst 0498 41 13 34 tim@kunoichi.be
Voltige Indoor F3P	Hans Leen Jozef De Blockstraat 8 2830 Tisselt 0475 71 01 55 f3p.be@hotmail.com	Jean-Louis Hembise Rue du Trieu 2 F59740 Lez Fontaine - France +33 327 61 63 16 jeanlouis.hembise@wanadoo.fr	Geert Westelinck Krekehoek 8 9200 Derdemonde 0479 86 21 67 leenhans@hotmail.com
Planeurs remorqués F3Q	Eric Remy Rue Stud 68d 5300 Andenne 0473 86 14 98 remy-eric@skynet.be	Jean-Baptiste Gallez Avenue Leemans, 8 1160 Bruxelles 0479 33 92 79 jbg@aamodels.be	
Pylon Racing F3R	Emile Verjans Groenstraat 13 3700 Tongeren 012 23 09 52 / 0478 38 55 47 emiel.verjans@telenet.be		Willy Buysmans Bilzensteenweg 33 3730 Hoeselt 0477 52 38 11 willy.buysmans@hotmail.com
Maquettes R/C F4C	Wim Reynders Parijseweg 47 2940 Hoevenen 03 664 68 75 / 0496 53 03 21 willem.reynders@telenet.be	Christian Fanali Rue aux Petites Croix 69 4920 Aywaille 0479 37 52 74 cfanali@skynet.be	Jacques Cardon Sint-Amelbergalei 1 2940 Schoten 0475 53 67 10 jacques.cardon@skynet.be
Vol électrique F5B	Jean-Luc Dufour Zwartkloosterstraat 49 2800 Mechelen 015 43 15 62 / 0477 36 33 74 jl.dufour@telenet.be	Dieter Beckers Dolf Ledellaan 1 3090 Overijse 02 657 09 26 destroyer01@hotmail.com	Willem Hanssens Dorp 24/2 9860 Oosterzele 092 79 98 10 / 0494 56 70 93 wimhwimh@yahoo.com
Electro durée F5J	Jean-Luc Dufour Zwartkloosterstraat 49 2800 Mechelen 015 43 15 62 / 0477 36 33 74 jl.dufour@telenet.be	Cédric Beeckmans Rue de la Procession 36 7850 Petit-Enghien 0477 85 19 58 cedric5364@hotmail.com	Willem Hanssens Dorp 24/2 9860 Oosterzele 092 79 98 10 / 0494 56 70 93 wimhwimh@yahoo.com
555	Pierre-Louis Burtin Rue des Prés, 9 5364 Schaltin 0472 48 98 38 bubu-macha@hotmail.com	Pierre Dradin Rue du Tombeu 5 5377 Baillonville 047549 98 55 dradin.p@gmail.com	Guido Coppens A. Rodenbachstraat 29 9340 Lede 0487 44 53 74 coppens.g@skynet.be
SAM	Yves Bourgeois Cité des Cerisiers 23 6460 Chimay 060 21 34 94/0473 42 36 68 iaidoyses@gmail.com	Evelynne Hannuzet Cité des Cerisiers 23 6460 Chimay 060 21 34 94 iaidoyses@gmail.com	Edmond Stalpaert Jubileumlaan 61 3300 Tienen 0478 55 16 89 edmond.funfly@telenet.be



Champion du monde 2014

avec sa **PROFI TX**

Lucas Kugler, Champion du monde Juniors F3F:

„Ces nouveaux manches de commande me permettent de piloter mon modèle de manière très précise. Avec les possibilités de programmation presque illimitées, je peux régler mon Freestyler de manière parfaite. Par ailleurs la capacité de l'accu de la PROFI TX est telle que je n'ai pas de soucis à me faire, même si je passe une journée entière à la pente.“


MULTIPLEX®

MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co. KG
Westliche Gewerbestr. 1
75015 Bretten
Allemagne



www.whitecrc.de
www.multiplex-rc.de



Ets. FANIEL

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



Modélisme – Importation directe Czech Republic

Rapport qualité/prix

Moteurs électriques et thermiques MVVS

Electronique JETI – Moteurs électriques MEGA

REICHARD Modelsport

electricmotors
MVVS





Championnat de Belgique F3P 2014-2015

Le 25 janvier 2015 s'est tenu à Neerpelt le dernier concours du Championnat de Belgique de Voltige en salle.

Durant la saison écoulée, un total de 26 pilotes de Belgique et des Pays-Bas y ont participé, en 4 classes différentes. Félicitations à tous les pilotes pour leurs pres-

tations ! Après 4 journées de compétitions (Tongres 9/11, Maldegem 21/12, Frameries 18/1 et Neerpelt 25/1), ces pilotes sont devenus les vainqueurs du CB F3P 2014-2015. Avec tous nos remerciements à Michael Pawlenko pour les photos. Vous trouverez le classement complet sur http://www.f3pbelgium.org/fr/cb_2015

Merci aux pilotes, aux membres du jury et à tous les autres qui ont contribué à la réussite de ce CB F3P.

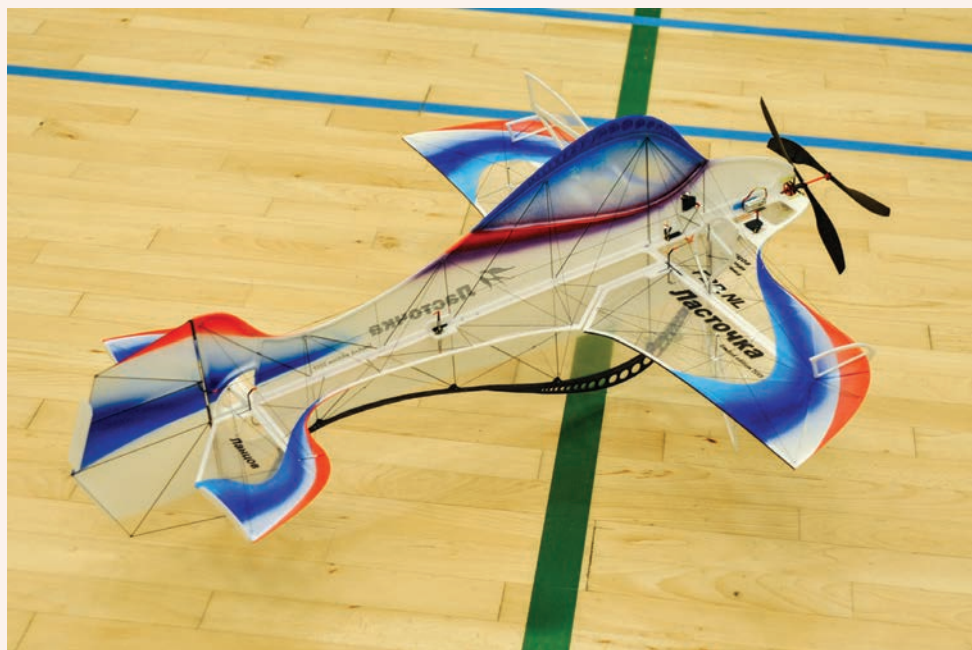
Si vous aimeriez participer au Championnat de Belgique F3P 2015-2016, n'hésitez pas à jeter un œil régulièrement sur le site web www.f3pbelgium.org et sur la page du groupe Facebook 'F3P BE'.

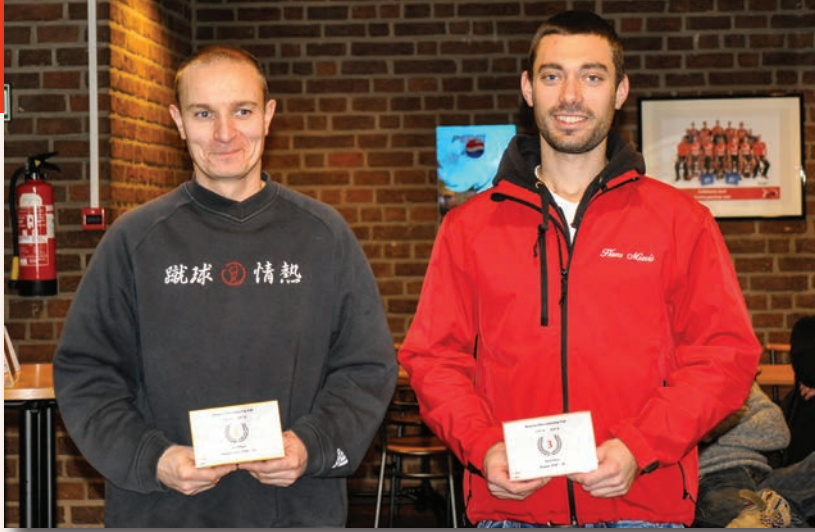
Les dates de ces rencontres y seront publiées dès que possible.

À l'année prochaine!
Hans Leen

Coordinateur F3P
f3p.be@hotmail.com
www.f3pbelgium.org

Visitez-nous sur Facebook
at F3P BE





Vainqueurs F3P-A (de g.à dr.) :

1. Phillipe Marquet
Model Flight Limburg
3. Hans Mievis
Funflyers
- (2. Timen Deprince
Lier Aviation Club)



Vainqueurs F3P-B (de g.à dr.) :

3. Peter Vanlanduyt
Condors Brecht
1. Ignace Pawlenko
Neerpelter Modelvliegclub
2. Hannes Kolks
Avia Club Eupen



Vainqueurs F3P-C (de g.à dr.) :

3. Hans Leen
Royal Broken Wings
1. Cedric Ternest
Royal Broken Wings
2. Bart Vermeir
Royal Broken Wings



Vainqueurs F3P-AM (de g.à dr.) :

1. Patrick Lemmens
Neerpelter Modelvliegclub
- (2. Timen Deprince
Lier Aviation Club)
- (3. Kristof Dierckx
De Stunters)

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

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

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

Pour le concours du trimestre passé (décembre 2014), la photo de **Emmanuel Rosman** a obtenu le meilleur score. Il remporte un des lots offerts par OnlyLiPo.

Quant au Tiercé gagnant (5-4-7), il n'a été proposé par personne. Au tirage au sort, c'est la proposition dans le désordre (4-7-5) de

Claude Massart qui remporte le second lot offert par OnlyLiPo.

Félicitations aux gagnants!

La participation au concours de ce trimestre sera clôturée le 1^{er} mai 2015.

www.ONLYLIPO.COM

YELLOW TOYS

Shop Modelisme

Hélicoptères - Avions et Accessoires





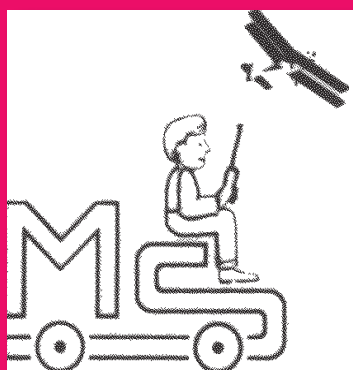
Chemin Ocre 1, 4837 Baelen
Tel.: 0479/455463 - www.yellowtoys.be

Ouvert: Mercredi de 14h à 17h ou sur rendez-vous









MODEL SHOP

À votre service depuis plus de 25 ans

Rue du Becquerelle 18 - 7500 Tournai

tél. 069 210037 fax

Ouvert du mardi au samedi de 14 à 19 h

Concours TIERCE PHOTOS

Rendez-vous sur le site <http://www.aamodels.be/concours> ou choisissez ci-dessous vos trois photos préférées pour participer au concours. Règlement du concours en page ci-contre.

Les photos de mars >



1



2



3



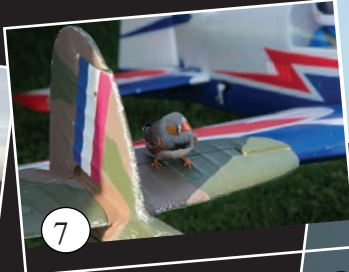
4



5



6



7



8



9

Photos trop petites ?

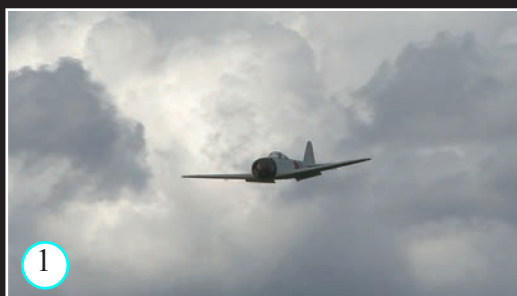
Voyez-les à l'écran sur le site du concours !

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

Le Tiercé gagnant de décembre >



3



1

Photo Emmanuel Rosman



2

Les gagnants de décembre 2014:

La meilleure photo venait de **Emmanuel Rosman (OO-AR269)**.

Le Tiercé gagnant dans l'ordre (5-4-7) n'a été proposé par personne. **Claude Massart (OO-AM267)** a été tiré au sort parmi les votes en désordres (4-7-5). Il remporte donc le concours. Les prix du concours sont offerts par **OnlyLiPo**.

Ils ont remporté chacun un kit
Hélico Walkera
(valeur > 100 €) chez
OnlyLiPo



Walkera 4ch micro helicopter for beginners

À remporter cette fois-ci:

un kit hélico Walkera
d'une valeur de plus de
100 €



Walkera 4ch micro helicopter for beginners

www.ONLYLIPO.COM

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



sales@ercmarket.com - Tel. +32 486 80 80 80

PRIX

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

QUALITE

Plus de 9000 articles en stock

SERVICE

Contactez-nous pour un avis professionnel
Expéditions immédiates

- Nouveau ! centre autorisé de réparation Scorpion Motor
- Formation à la théorie, montage, réglage, etc. de drones...



robbe
modellsport

RJX
HOBBY

OptiPOWER
...your passion

Mikado
Modellhubschrauber

Compass

ALIGN

OptiFUEL



Livraison Kiala gratuite
A partir de 80 € d'achat.

Venez découvrir nos offres spéciales, régulièrement renouvelées

RCMarket SPRL - Kasteelstraat 27 - 1650 Hoeilaart - Belgium