

AAM Models-info

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

Octobre, novembre, décembre 2018
Paraît en mars, juin, septembre et décembre
Editeur responsable : Bernard Delhaye
Rue de Ghlin 85
7050 Jurbise
Numéro d'agrément P401026
Bureau de dépôt Liège X

Espace Dirigeants

19^{ème} Stage Arthur Piroton

Ka-2b, un planeur mythique

Tac/Tac-Tac en OpenTx

Challenge Maurice Bienvenu

Cercle des pilotes retrouvés

Section 14-18

Belgian Aviation Models Meeting

Air-Terre-Mer à Mons

L'AAM s'exporte à Maubeuge et Bailleul

Championnats de Belgique 2018

Championnat électrique au Japon

Le 925 à la mode CRPAL

Place aux Jeunes à Villers-le-Bouillet

DG 500 Acro, un nouvel Elan

Statistiques des clubs

L'année 2018 à l'Exocet Rognée

Trois Albatros PSS au Cap Blanc-Nez

BIGGS à EOLE Pottes

21^{ème} Festival d'Aéromodélisme

100 ans... Toute l'Aviation

Concours Tiercé-Photos

Décembre 2018 - n°144





DOCTEURDRONE.BE

Deux sites de dépôts et de réparations sont disponibles en Belgique : Gembloux et Mons.

Pourquoi choisir docteurdrone.be pour effectuer vos réparations de drone?

Notre laboratoire est entièrement équipé et nous permet d'assurer les réparations les plus compliquées.

Par exemple, nous sommes autorisés à distribuer les DJI, donc nous stockons la plupart des pièces DJI.

Si ce n'est pas le cas nous pouvons les obtenir dans des délais très courts.

Nous fournissons un service complet de nettoyage et de révision avec chaque demande de réparation.



Pour nous contacter, nous vous invitons d'abord à nous laisser un SMS (+32 476 985 126) ou un email (info@drone-clinic.be) et nous y répondrons dans la journée.

Nous sommes ouverts tous les jours du lundi au vendredi de 18:00 à 21:00 et le samedi de 10:00 à 21:00.

Nous travaillons uniquement sur rendez-vous. Vous pouvez néanmoins nous contacter pour en fixer un dans l'heure.

Nous pouvons prendre en charge les marques suivantes : DJI, Parrot, Yuneec, Gopro et Xiaomi.



Le site qui vous fera préférer l'électricique

ONLYLIPO.COM

Tout pour votre propulsion électrique :
Batteries, moteurs, contrôleurs.

Stock très important de batteries, envois rapides et soignés,
pas de douane, pas de frais supplémentaires.

Venez visiter le site www.onlylipo.com et inscrivez-vous à notre newsletter pour recevoir nos promotions dans votre boîte mail.



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



AAModels-info

Décembre 2018 - n° 144

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

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, herzog@aamodels.be
Michel Van, michel.van@helirc.be

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,
Anderveldstraat, 47, 3190 Boortmeerbeek
Tél. 0477.36.33.74, email jldufour@aamodels.be

L'AAM est administrée par un conseil comportant neuf membres. Pour 2018, sa présidence est assurée par Bernard Delhayé,
Rue de Ghlin 85 - 7050 Jurbise
T. 0475 452959 - bernard.delhayé@live.be

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 : Sébastien Prévost (FRA) s'apprête à démarrer le moteur de son Beast, un kit ARF Hangar 9. Photo Jean-François Lothaire, 30 septembre, lors de « 100 ans... toute l'aviation » à Havay.



L'AAM vous souhaite une merveilleuse année 2019 !

Au sommaire...

Le mot du président	4
Espace dirigeants	5-8
Image mystère	10
En bref	11
19 ^{ème} Stage Arthur Piroton au CRPAL	12-15
Ka-2b, un planeur mythique	16-27
Tac/Tac-Tac en OpenX	28-29
Challenge Maurice Bienvenu	30-31
Cercle des pilotes retrouvés	32-33
Section 14-18	34-35
Belgian Aviation Models Meeting	36-41
Air-Terre-Mer à Mons	42-43
L'AAM s'exporte	44-48
Championnats de Belgique 2018	49
Championnat Mondial F5B au Japon	50-52
8 ^{ème} 1021+225 au CRPAL	53
Place aux Enfants à Villers-le-Bouillet	54-55
DG 500 Acro	56-58
Statistiques des clubs AAM en 2018	59
Activités de l'année chez Exocet Rognée	60-64
21 ^{ème} Festival de l'Aéromodélisme de Havay	66-75
Trois Albatros PSS au Cap Blanc-Nez	76-79
Biggs à EOLE Pottes	80-83
100 ans... Toute l'Aviation	84-89
Tiercé-Photos	90-91

Visitez notre site www.aamodels.be



La parole est au président...

En cette fin 2018, nous comptons 2900 membres, une légère progression par rapport à l'an dernier. Bonne année également pour nos compétiteurs internationaux qui nous ramènent quelques podiums, à titre personnel ou en équipe. Félicitations !

Les conditions climatiques ont fait de 2018 un grand cru pour la pratique quotidienne, les compétitions, les journées à thème et autres manifestations shows, meetings, festival...

Dans ce numéro, vous découvrirez quelques reportages sur la compétition, les diverses activités club ou groupements tels que BIGGS, la construction de machines PSS (vol de pente), d'un beau gros planeur, etc...

Je tiens à souligner notre promotion grâce au stage Arthur Piroton et aux diverses journées consacrées aux enfants ainsi que la nouvelle mouture du décret ministériel qui inscrit notre hobby dans une dynamique positive de la part de notre administration de tutelle.

2019 se profile. Plusieurs défis seront à relever. Promotion, nouvelle législation et, évidemment, notre position sur la scène nationale et internationale par les compétitions et les spectacles à destination du public, averti ou non.

Les brevets seront obligatoires dès la parution du nouveau décret ministériel (*une période transitoire est prévue*). Nous y reviendrons rapidement. Ce n'est toutefois pas une surprise ; en effet depuis 2011, avec l'aide inestimable de Roger Lebrun, votre fédération avait pris les devants.

La promotion, ce domaine bien vaste, nous concerne tous. Ce sont les petites rivières qui forment les grands fleuves. Nous devons bien évidemment tenir compte de l'évolution de l'aéromodélisme, sans oublier toutefois nos fondements et surtout les partager.

Une réflexion...liée à nous, modélistes, membres de club.

Trop souvent nous allons chercher dans nos clubs une piste tondue (si possible quand nous ne sommes pas là), un endroit où nous pouvons promener nos animaux de compagnie, évidemment placer notre voiture à 1,5 mètres de la piste.... Ne devrions nous pas adhérer à un club dans un tout autre esprit. Partager notre passion, découvrir la diversité modélistique qu'apportent nos camarades, nos égaux, échanger les idées..... Il est certain que les équipements peu coûteux, de qualité et mis au point en usine incitent à pratiquer notre hobby seuls, dans notre coin. C'est peut-être compréhensible mais certainement pas justifiable. Ne pensez-vous que nous devrions y réfléchir ?.

Cette revue est aussi la vôtre.

N'hésitez pas à nous faire parvenir vos textes et photos (*haute définition*) afin de partager vos moments forts.

Je remercie l'ensemble des modélistes, des dirigeants de club et administrateur de l'AAM pour le travail accompli à mes côtés afin de partager notre passion et surtout la faire découvrir à un public novice. Un merci tout particulier à notre équipe rédactionnelle pour la sortie chaque trimestre de votre AAModels-info.

Je vous donne rendez-vous soit lors de nos diverses assemblées en janvier et février, soit dans une salle de vol indoor ou sur un terrain, en tout cas, au plus tard, au cours du prochain trimestriel.

Je vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année, une année 2019 comblée de moments forts, aéromodélistes et autres.

Bonne lecture
Bernard

Les mesures de bruit et les brevets, à quoi ça sert ?

Les mesures de bruit et les brevets, à quoi ça sert ? Encore un règlement inutile pour nous ennuyer..., on ne peut plus rien faire..., ce ne sont que deux exemples des réactions que l'on peut entendre au sujet du brevet et des mesures de bruit.

Limiter le bruit émis par nos modèles permet de garantir une cohabitation harmonieuse entre les aéromodélistes et le voisinage de nos terrains : c'est tout simplement une question de respect de l'autre. Bien souvent on entend sur les terrains quelqu'un dire « mon modèle ne fait pas beaucoup de bruit » alors qu'il est extrêmement bruyant au point de déranger les autres modélistes présents qui sont pourtant également des passionnés. Alors que dire des voisins qui subissent à de nombreuses reprises pendant une dizaine de minutes le bruit (souvent strident) d'un ou de plusieurs modèles évoluant dans un espace restreint. Si on veut conserver un terrain, il est indispensable que les modélistes veillent à perturber le moins possible l'environnement sonore, et ainsi éviter que des plaintes ne soient déposées contre eux avec toutes les conséquences que l'on peut imaginer.

Avoir le brevet élémentaire démontre qu'on a acquis les compétences nécessaires pour faire voler seul son modèle en toute sécurité tant pour soi-même que pour les autres personnes ou les voitures présentes sur le terrain. Cela implique aussi qu'on a assimilé le règlement du club et les autres prescriptions qui régissent la pratique de l'aéromodélisme. Je n'imaginerais pas conduire une voiture sans avoir de permis de conduire, pourquoi cela devrait-il être différent pour nos modèles qui ne sont pas toujours fort réduits. Obtenir le brevet élémentaire est également une source de satisfaction et même de fierté pour le modéliste qui a franchi une étape et rejoint le groupe des brevetés.

Mais il a bien fallu que le législateur prenne les choses en charge et cela s'est toujours déroulé en concertation avec l'AAM afin de veiller à ce que les intérêts des modélistes soient préservés.

C'est ainsi que la région Wallonne a mis

en application en 2003 la « Norme intégrale » qui fixe les normes de bruit pour les terrains d'aéromodélisme et depuis lors il faut mesurer le niveau de bruit de tous les modèles, ce que la majorité des modélistes font.

L'Arrêté Ministériel qui devrait être d'application dans les prochains mois définit les conditions régissant la pratique de l'aéromodélisme et parmi celles-ci, l'obligation d'avoir le brevet élémentaire

Ce sont là les deux conditions de base que tous les modélistes doivent respecter pour la pratique de notre passion. Avouons qu'il n'y a là rien de dramatique ni de bien compliqué.

Le respect de ces conditions par tous les pratiquants ne peut qu'être positif pour la pérennité de notre activité et confirme que notre sport est pratiqué avec rigueur et sérieux.

Certains diront que tout cela est ennuyeux et fait perdre du temps sur le terrain... mais d'autres diront que c'est l'occasion pour les clubs d'organiser deux, voire trois journées par saison au cours desquelles on se focalise sur les mesures de bruit et le passage des brevets. En pratique cela permet de retrouver des membres que l'on voit plus rarement, d'échanger des informations sur la manière dont on a pu considérablement réduire le bruit de son modèle pour le ramener dans les normes, de se poser l'un à l'autre les questions de la partie théorique du brevet élémentaire afin d'être au top ou tout simplement de calmer les inquiétudes des uns et des autres. Il faut aussi rappeler qu'on retrouve sur le site de l'AAM (www.aamodels.be) toutes les informations nécessaires pour le passage des brevets et que la page perso permet à chaque modéliste de saisir les données de ses modèles et d'obtenir la fiche de ses mesures de bruit.

D'expérience, nombreux sont ceux qui diront que tout compte fait, les passages de brevets étaient des bons moments de convivialité.

Quant à la partie pratique du brevet élémentaire, il y a de nombreux modé-

listes qui volent depuis des années et pour qui l'épreuve en vol ne sera qu'une simple formalité tandis que les débutants devront s'appliquer pour acquérir le plus rapidement possible les compétences qui feront d'eux de bons pilotes et les mettre en mesure de passer l'épreuve de vol.

Pourquoi ne pas, comme cela se fait déjà dans certains clubs, mettre à l'honneur les modélistes qui ont passé leur brevet ou ont réussi à diminuer sensiblement le niveau de bruit de leur modèle en les citant lors de la réunion mensuelle du club ou en les mentionnant dans la newsletter du club.

Et tout compte fait pourquoi est ce que l'AAM ne créerait pas un classement des clubs sur base du pourcentage de brevétés et des mesures de bruit réalisées... ?

Karl Vaes et Francis Floor

Profitons de l'hiver !

Pour faire écho à cet article de Karl et Francis, les évolutions récentes du projet d'Arrêté Ministériel indiquent que nous disposerons d'une période de six mois pour nous mettre en ordre en matière de possession du brevet élémentaire pour pouvoir continuer à voler sur nos terrains. Comme la saison des vols en extérieur est derrière le dos, c'est donc durant cet hiver que ceux qui ne possèdent pas encore leur brevet élémentaire devront s'y préparer, en passant déjà dès que possible l'examen théorique. Cet examen peut se passer avec tout examinateur de club équipé d'une tablette ou d'un PC connecté puisque l'examen se passe « en ligne », directement sur le site web de l'AAM.

L'AAM organisera cet hiver plusieurs sessions de passage de l'examen théorique, sans doute dans l'infrastructure de Mundo Namur, mais aussi dans les clubs qui en feront la demande. Une dizaine de PC connectés à l'Internet par un routeur 4G permettront à de nombreux candidats de passer l'examen en quelques heures, sous la houlette de notre équipe « brevets ». Voyez le site web pour les dates de ces sessions d'examen.
Robert

Nouvelles de la DGTA

L'arrêté ministériel

L'arrêté ministériel qui doit remplacer la circulaire GDF01 afin de se conformer à l'Arrêté royal drones du 10 avril 2016, est dans sa dernière ligne droite. Il est finalisé par la DGTA et transmis au conseil d'état et aux régions pour consultation. Sa publication serait prévue pour l'été 2019.

L'AAM et la VML ont rencontré les responsables de la DGTA à plusieurs reprises pour discuter du texte. La discussion avec la DGTA a été très productive. Et le projet d'arrêté ministériel a été modifié à plusieurs reprises pour tenir compte à la fois de nos remarques et des exigences de la DGTA.

Parcourons ces modifications importantes par rapport à la circulaire GDF01.

- Les aéromodèles inférieurs à 1 kg sont à nouveau dans le champ d'application du futur Arrêté ministériel mais il n'est plus question de voler en dehors des terrains d'aéromodélisme permanents ou temporaires, Arrêté « drones » oblige.

- Autre modification importante : les brevets deviennent obligatoires et correspondent à ce que nous pratiquons depuis plusieurs années à l'AAM et à la VML. Nous aurons minimum 6 mois pour nous mettre en ordre. Nous avons demandé 1 an afin que nous soyons certains de pouvoir organiser les séances de passage de brevet quelle que soit la date de parution de l'Arrêté, autrement dit que nous puissions organiser les formations pendant la saison sportive, quand les conditions atmosphériques sont clémentes et pas en hiver.

- Une autre nouveauté intéressante : l'organisation d'un spectacle aérien d'aéromodélisme sur terrain permanent

ne demande plus une autorisation et la constitution d'un dossier de demande. Une simple notification à la DGTA et le respect de certaines règles de sécurité suffisent. Il n'y a plus de redevance associée. Pour les spectacles (les « shows ») sur terrain temporaire, l'obtention d'une autorisation sur base d'un dossier de demande reste nécessaire.

- Il est possible d'organiser des démonstrations à caractère pédagogique ou promotionnel en dehors des terrains d'aéromodélisme à la demande d'un directeur d'école, du bourgmestre de la commune, etc. Ces démonstrations ne peuvent avoir lieu qu'avec des modèles à propulsion électrique de moins de 1 kg et de vitesse limitée à 90 km/heure (ce qui correspond grosso modo à la définition des « Park Flyers ») et ne peuvent dépasser une altitude de 50 m. Si ces démonstrations ont lieu en CTR civile ou militaire, elles doivent faire l'objet d'une autorisation et d'un dossier de demande auprès de la DGTA. Si elles se déroulent en dehors d'une CTR, une simple notification à la DGTA suffit et bien sûr l'autorisation de la commune et du propriétaire des lieux. Seuls les pilotes en possession d'un brevet de démonstration peuvent effectuer ces démonstrations sur ces terrains temporaires.

- Le nouveau texte prend en compte les multicoptères de loisirs, prescrit des dimensions minimales d'un terrain pour leur évolution et n'impose plus l'absence d'obstacles. Les prescriptions du vol en immersion sont adaptées à la réalité dans l'arrêté : la double commande n'est plus imposée mais le vol en immersion est uniquement possible lorsqu'une seconde personne conserve l'aéromodèle dans son champ de vision et est en mesure à tout instant d'informer le

pilote de tout danger éventuel. Autrement dit, toute personne qui pilote en immersion doit être accompagnée d'un coach chargé de la sécurité.

- Aucun obstacle (éolienne par ex) ne pourra plus être implanté à moins de 200 m d'un terrain d'aéromodélisme sauf s'il y a accord entre l'exploitant du terrain et le promoteur de l'obstacle. C'est l'inverse de ce qui est prévu dans la circulaire actuelle. Le premier sur place a la priorité.

- Les vols de nuit sont autorisés sous certaines conditions :

- Brevet de démonstration
- Hauteur 50 m (télémetrie)
- Masse 2 kg max
- Vol dans une zone déterminée

- Enfin, il est prévu que le directeur général puisse, sur demande écrite et motivée de l'exploitant, élever la hauteur de vol sur un terrain d'aéromodélisme permanent à condition qu'il soit situé en dehors de toute CTR ou au sein d'une CTR pendant une période d'inactivité. Cette mesure serait certainement bénéfique aux planeuristes

L'arrêté doit maintenant être examiné par le Conseil d'État et les Régions.

On peut s'attendre à une publication durant l'été 2019. L'idéal serait qu'il soit publié avant le 26 mai 2019, date des élections législatives et ce, afin d'éviter de recommencer toutes les consultations avec un nouveau ministre alors que le texte actuel constitue un pas en avant par rapport à la circulaire. A suivre.....

Paulette

Les assemblées de 2019

Assemblée Générale des délégués de clubs de la LBA : le dimanche 13 janvier de 10h à 17h, dans la salle de l'Ontmoetingcentrum situé Zemstsesteenweg n°15 à 1981 Hofstade

Assemblée Générale Sportive AAM : le dimanche 27 janvier de 10h à 12h, au Mundo Namur, rue Nanon 98 à 5000 Namur

Assemblée Générale Statutaire AAM : le dimanche 27 janvier à Namur, de 14h à 17h au Mundo Namur, rue Nanon 98 à 5000 Namur

Assemblée Générale Statutaire LBA : le dimanche 17 février au Centre Sportif de la Forêt de Soignes, à 14h30, Chaussée de Wavre 2057, à 1160 Auderghem

Un lunch sandwiches sera à votre disposition les 13 et 27 janvier

Les brevets

Que faire pour passer ce ou ces fameux brevets ?

- A. Payer une cotisation dans un club affilié AAM
- B. Etre en ordre de cotisation AAM
- C. Avoir validé son compte, identification et mot de passe sur le site de l'AAM
<https://www.aamodels.be/fr/accueil.html>
- D. Encoder le ou les modèle(s) avec lesquels je passerai mes différents brevets

SEULEMENT à ce moment, je m'adresse à mon examinateur club

- E. Je passe mon brevet en présence d'un examinateur (club) ou deux selon le type de brevet

Je le réussis

- F. Je me connecte sur le site AAM et imprime ma nouvelle carte de membre mise à jour avec mes brevets validés ou je l'importe de façon électronique

Et pour les "gros" modèles «cat 2» ?...

Rappelons que depuis le 29 juillet 2013 le document "Annexe 2FR la circulaire CIR/GDF-01 édition 4-01.06.2005 - Formulaire de déclaration d'un aéromodèle de catégorie 2"

ne doit plus être utilisé et de ce fait, ne plus être envoyé à la DGTA. La seule façon correcte et officielle de rentrer les données de tous types de modèles est l'encodage de ceux-ci sur votre compte tenu sur le site AAM

Calendrier des compétitions Indoor F3P 2018-2019

La section est gérée par Ignace Pawlenko en tant que coordinateur. Depuis deux ans, pour mieux faire face aux frais de location de salles, le calendrier est organisé conjointement avec nos amis Hollandais.

Pour cette saison hivernale 2018-2019, les dates et lieux suivants ont déjà été fixés :

23 décembre à partir de 11 h à Wognum (NED)
19 janvier à partir de 11 h à Kerkhoven (BEL)

D'autres dates seront sans doute encore ajoutées. Elles seront annoncées par la newsletter AAM et les canaux d'information comme Facebook.



EXPO 2019
Aéromodélisme
Section spéciale Jets

Entrée libre

2 & 3 février 2019
Hôtel de ville de Wavre de 9 à 17 heures
Maxi bourse d'échange

Réervations : 010 86 04 01 Secrétariat: 02 660 64 34 www.aeroclubwavre.be

Une revue d'aéromodélisme francophone gratuite en ligne....

Laurent Michelet a endossé pendant de nombreuses années la fonction de rédacteur en chef de revues d'aéromodélisme françaises dont RC-Pilot. Il a récemment opté pour la formule novatrice d'une revue en ligne au format de livre électronique ! Le nom : DHM Aero. Le projet est de paraître six fois par an et en tous cas, les deux premiers numéros valent largement le détour !



Pour obtenir cette revue, il suffit d'aller sur le site web qui lui est consacré : www.dhm-aero.eu. Une recommandation cependant. On trouve sur le site les informations sur les logiciels de lecture qui fonctionnent bien, et parmi eux "Adobe Digital Editions" (pour Windows) et "iBooks" (pour Mac OS). Ne cherchez pas plus loin. Ce sont les meilleurs logiciels pour ce type de gros fichiers (760 M pour l'édition de août-septembre et 1.6 G pour celle d'octobre-novembre). S'il est possible de lire cette revue hors connexion, c'est en mode connecté et de préférence sur grand écran qu'elle déploie toute sa convivialité, avec de multiples liens vers des ressources disponibles sur Internet.

La législation européenne pour l'aéromodélisme - un survol de la plus récente mouture...

L'aéromodélisme pratiqué dans nos clubs sort du champ d'application de la future législation européenne (enfin !)

Avec l'adoption récente du nouveau règlement de base (« basic regulation ») de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA en anglais), l'Union Européenne sera dorénavant compétente pour tous les aéronefs sans pilote, quel que soit leur poids.

En conséquence, la Commission Européenne vient de publier deux projets de texte qui ne sont encore disponibles qu'en anglais : Tout d'abord, le projet de la « Commission Delegated Regulation on unmanned aircraft intended for use in the 'open' category, and on third-country UAS operators ». L'objectif principal de cette initiative est d'établir des règles détaillées pour les aéronefs sans pilote, qu'il s'agisse de leur conception, de leurs moteurs, de leurs hélices, de leurs pièces, de leur équipement y compris l'équipement pour contrôler l'aéronef à distance. Il s'agit en particulier des dispositions concernant la commercialisation des aéronefs sans pilote destinés à être exploités dans la catégorie « open », qui présentent un faible risque pour la sécurité des personnes au sol et dans l'air.

Le second projet, celui du « commission-Implementing-Act-on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft » nous concerne plus.

Le texte du « draft implementing act » comporte un « considérant intéressant », le n°25 : « Etant donné que les aéromodèles sont considérés comme étant des systèmes d'aéronefs non habités et compte tenu du bon niveau de sécurité démontré par les opérations des aéromodèles dans les clubs et les associations, il n'est pas nécessaire d'adopter des dispositions particulières pour les activités de vol récréatives menées dans le cadre de clubs et d'associations d'aéromodélisme. »

C'est cette recommandation que traduit en texte légal l'article 16 :

« Opérations effectuées par des sys-

tèmes d'aéronefs non habités dans le cadre des clubs et associations d'aéromodélisme

1. L'Autorité compétente peut délivrer à un club ou une association d'aéromodélisme une autorisation opérationnelle conformément aux règles nationales applicables.
2. L'autorisation opérationnelle précisée les conditions dans lesquelles le club ou l'association d'aéromodélisme peut continuer ses activités, et est limitée au territoire de l'État membre dans lequel elle est émise. »

David Phipps, le président de notre association européenne (l'EMFU) a sollicité de la part de l'EASA quelques éclaircissements quant à la signification réelle de cet article 16. Était-il bien question de sortir l'aéromodélisme pratiqué dans les clubs ou associations de cette réglementation ? Nous étions parmi ceux qui, à l'instar d'autres associations d'aéromodélisme en Europe, étaient en faveur de cette exclusion. Cela nous paraissait simplifier les choses.

L'EASA a confirmé que le projet de règlement actuel supprime essentiellement les vols d'aéromodèles effectués dans les associations/clubs du champ d'application du règlement. L'EASA a confirmé que l'autorité compétente de l'État membre (la DGTA en Belgique) pourrait définir un cadre réglementaire national complet pour les vols d'aéromodèles (qui pourrait ou non appliquer des limites d'âge, l'enregistrement des opérateurs, les exigences de compétence, etc.), et que les associations d'aéromodélisme peuvent opérer selon leur autorisation nationale.

Cependant, il faut signaler que cette disposition laisse le vol d'un aéromodèle effectué en dehors d'une association ou club dans le cadre de la catégorie « open », ce qui impose des restrictions de hauteur, des restrictions d'âge et aussi des exigences d'enregistrement et de compétence pour tous les modèles jusqu'à 25 kg (la limite maximale dans la catégorie « open »), y compris les modèles de vol circulaire pesant plus de 1 kg.

Comme en Belgique, les aéromodèles ne peuvent voler que sur des terrains d'aéromodélisme permanents ou temporaires, cette disposition ne nous affecte pas. La publication du règlement européen est prévue pour l'été 2019.

Paulette

Les nouvelles dispositions vis-à-vis des UAV en France

La DGAC (l'équivalent français de notre DGTA) vient de mettre en place, en collaboration étroite avec la FFAM une réglementation¹ qui régira désormais l'exercice de tout type d'aéromodélisme en France, qu'il soit pratiqué au sein d'associations ou de clubs ou en dehors de celles-ci, par exemple sur les nombreux sites de vol de pente du pays. Cette réglementation ne fait plus la distinction entre les « aéromodèles classiques » et les drones et autres multicoptères. Dès que la masse de l'UAV dépasse 800 g, il est désormais requis :

1. de suivre en ligne ou au sein d'une association qualifiée une formation basique sur les règles de l'air et tout ce qui concerne la mise en vol des appareils
2. de disposer d'une attestation de la réussite d'un examen correspondant à cette formation
3. d'enregistrer les aéromodèles que l'on désire mettre en œuvre et qui reçoivent un numéro d'enregistrement officiel (UAV-FR-xxxx)
4. la qualification est valable 5 ans

Des limites diverses sont d'application : âge du pilote (min. 14 ans), hauteur des évolutions (max. 150 m au dessus du sol), proximité d'installations diverses ou de zones habitées, etc.

Pour les modèles dont la masse dépasse 25 kg, une procédure d'immatriculation auprès de la DGAC doit être respectée

L'ensemble de ces dispositions ressemble assez à ce que nous pratiquons déjà en Belgique, où on recommande la réussite des épreuves menant à l'obtention du brevet élémentaire, puis le respect des directives de notre DGTA. Rappelons que le brevet deviendra obligatoire sous peu, avec l'Arrêté Ministériel auquel on travaille depuis plusieurs mois en collaboration avec la DGTA. Tout ceci consiste dans tous les pays de l'UE en la mise en application de la réglementation EASA évoquée ci-dessus.

On peut se réjouir que notre préparation menée au sein de l'AAM et la VML au cours de ces dernières années nous ait bien préparés à cette transition

¹ Voir www.ecologie-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Guide_aeromodélisme_modeles_reduits_drones_de_Loisir.pdf



RC Take Off

Take me for a flight...

*Plus de 25 ans d'expérience
Service après-vente inégalé!*

NOS SERVICES:

PROFESSIONNEL :

- RPAS sur mesure !
- Rodage avant livraison
- Conformité DGTA
- Entretien/Réparation dans notre atelier

LOISIRS: Nombreuses marques

- Large choix de stock
- Commandes en ligne
- Pièces & accessoires
- Conseils & Service après-vente



 **+32 2 308 45 17**
+32 486 688 569



info@rctakeoff.be



RcTakeOff.be



DRONE MEDIA SERVICES

www.d-ms.be



+32 479 229 448



info@d-ms.be

PHOTOGRAPHY - MOVIE - THERMOGRAPHY AND MORE... FROM THE SKY !



INSPECTION TECHNIQUE

- Thermographie
- Energie solaire / éolienne
- Lignes haute tension



MÉDIA & ÉVÉNEMENTS

- Prise de vue photo et vidéo
- Publicité télévisée
- Court et long métrage
- Live TV / Web TV
- Clip vidéo
- Documentaire



IMMOBILIER & CONSTRUCTION

- Immobilier de prestige
- Intégration de projets 3D
- Suivi de chantier



URBANISME & OUVRAGE D'ART

- Cartographie / cadastre
- Photogrammétrie

Follow us!



 www.d-ms.be

Image mystère

La solution du trimestre précédent :

Ce dispositif sert à régler le siège des pilotes en distance et en hauteur (quand la boule rouge cache exactement la blanche) pour que leur champ de vision soit exactement partagé en deux, les instruments et la vision extérieure. Chez Boeing, il y a des crans numérotés que le pilote doit retenir, mais cela change d'un avion à l'autre si la mousse du siège est neuve, ou vieille et enfoncée.



L'image mystère de ce trimestre

Ces deux hommes qui ont marqué l'histoire de l'aviation ont été contemporains, mais qui sont-ils ?

Vos réponses à jbg@aamodels.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 : 10h - 18h / samedi 10h - 16h / Fermé lundi et mardi

En bref

Rendons à César ce qui lui appartient...

Un de nos lecteurs flamands assidus nous a fait remarquer que dans l'article publié en septembre dans ces colonnes à propos des championnats européens de voltige F3A, on avait omis de mentionner les noms de plusieurs concurrents belges de premier plan de l'époque, à savoir Jos et Gustave Cap-puyens. Ces personnes ont à l'époque apporté des contributions essentielles à la pratique de la voltige FAI dans notre pays et aux prestations de l'équipe belge en championnats officiels. Ce fut tout particulièrement le cas lors du Championnat d'Europe à Coxyde et du Championnat du Monde à Doylestone (USA) en 1971, ainsi que le Championnat du Monde à Gorizia en 1973. Voilà donc qui est .dit.

Championnat du Monde de FPV-Racing (F3U)

Ce championnat du monde FAI s'est déroulé à Shenzhen (Chine) du 1 au 4 novembre passés. Il avait attiré 128 pilotes provenant de 34 pays différents, et parmi eux 44 juniors et 13 concurrentes féminines. Tout le championnat est basé sur une procédure d'éliminations successives, comme en tennis. Nos pilotes se sont classés comme suit : Maximilien Pellichero et Vincent Delcommene se sont qualifiés au terme des tours éliminatoires au cours desquels Thomas Moretti a échoué à la 10^{ème} place et Maxime Bastin à la 115^{ème} place. Lors des finales, Maximilien (jun) a atteint les 8^{èmes} de finale et Vincent les 16^{èmes} de finale. Notre équipe se re-

trouve en 18^{ème} place sur 34 au classement par équipes. Le titre de Champion du Monde est revenu au junior Australien Rudi Browning (15 ans). Les vidéos de l'ensemble de la manifestation sont visibles sur les réseaux sociaux comme Youtube et Facebook. De très significatifs prix en espèces ont récompensé les gagnants des diverses catégories, jusqu'à 24.000 \$ pour le champion et pour l'équipe gagnante, l'Australie. Un reportage complet paraîtra dans notre prochaine édition.

Sangliers, destructeurs de pistes d'atterrissage

Les sangliers ont récemment défrayé la chronique suite à l'épidémie de peste porcine, mais pour les aéromodélistes, ce sont surtout les destructions des pelouses qui constituent la majorité de nos pistes qui nous concernent.

La seule solution pour écarter efficacement ces déplaisants suidés consiste à installer des clôtures. : soit le grillage sur env. 1 m de haut (mais qui doit impérativement être partiellement enterré sur env. 30 cm, faute de quoi les sangliers vont se frayer un chemin par dessous le grillage) soit les clôtures électrifiées. Les secondes sont nettement plus faciles à installer et moins encombrantes : 60 cm de haut suffisent. En installant un panneau solaire, il est possible de prolonger considérablement l'autonomie des batteries qui alimentent l'électrificateur. Il est aussi vivement recommandé de choisir un appareil de forte puissance (plus de 4 Joules) car les sangliers sont des bêtes robustes qu'une petite chatouille ne va pas impressionner. La Région wallonne a publié des recommandations sur son site <http://environnement.wallonie.be>



Le jeune Suédois Oscar Nilsson après sa course victorieuse en finale junior du Championnat du Monde F3U à Shenzhen.

NEW! 12

Radiocommande moderne programmable 12 voies en 2,4 GHz
Touch and Fly!

Utilisation comme un Smartphone

De nouvelles fonctionnalités:

- **Commande par détecteur de mouvements**

Des fonctions telles que le déclenchement de caméras, de la télémétrie ou d'interrupteurs peuvent être activées en inclinant ou tournant la radio.



- **Technologie SAFE-Link**

Protection en cas d'erreur du choix du modèle – dispositif anti-démarrage

- **Look CARBONE**

- **Mixage 6 gouvernes**

SAFE-LINK



COCKPIT SX 12
1-00151
499,90 €*

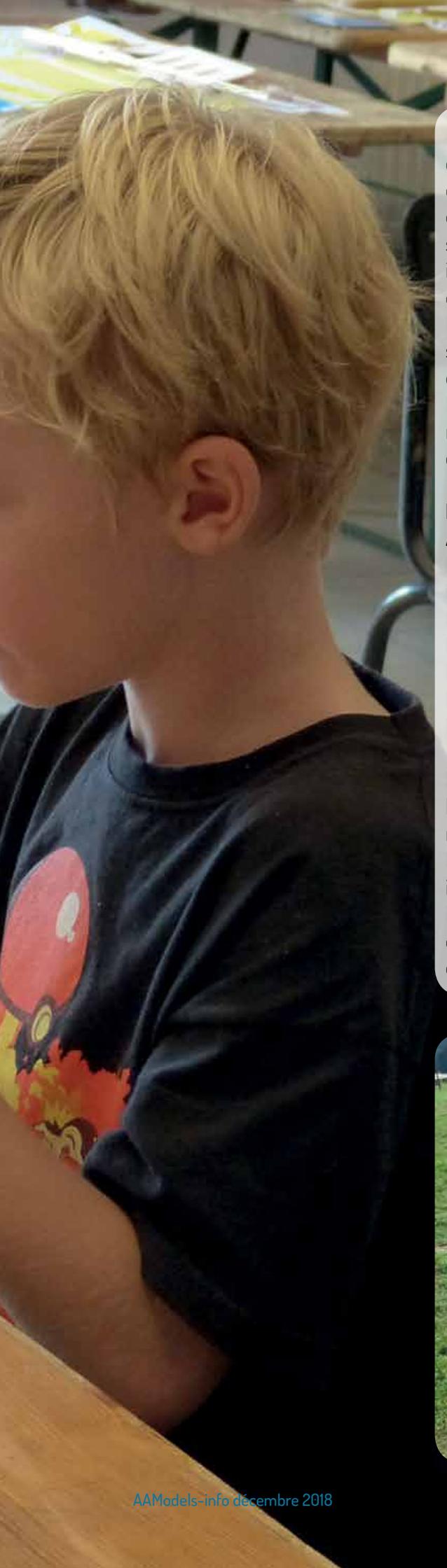


Dix-neuvième stage

Arthur Piroton

Club Royal Petite Aviation Liégeoise
du 20 au 24 août 2018





Chaque année, au club, la semaine qui suit le 15 août est consacrée au stage d'initiation à l'aéromodélisme. Cette fois encore, les dynamiques bénévoles du CRPAL ont répondu positivement pour encadrer les 35 élèves inscrits (dont deux filles). Les 31 moniteurs se sont répartis les sept équipes. A celles-ci, il faut ajouter une intendance très organisée pour nourrir tout ce monde, composée de 12 personnes dévouées.

Les équipes d'élèves alternaient les écolages en double commande sur la piste avec une initiation en salle consacrée à la construction de planeurs de vol libre en balsa.

La thématique annuelle du stage présentait les constructeurs aéronautiques belges dans l'Histoire. Oui, nous avons pu trouver un constructeur par équipe !

Lundi. 20

À l'accueil de nos 35 candidats pilotes, nous avons formé les équipes.

Équipe 1 : SABCA

Équipe 2 : TIPSY

Équipe 3 : FAIREY

Équipe 4 : ACAZ

Équipe 5 : STAMPE & VERTONGEN

Équipe 6 : LACAB

Équipe 7 : RENARD.

Les consignes de sécurité et les informations sur le programme de la semaine ont alors été données aux stagiaires par les différents responsables.

Les hostilités ont débuté vers 10 heures et demie avec un ciel bleu immaculé.

Pause de midi avec lunch-paquet préparé par l'intendance. Reprise du pilotage jusqu'à 17 heures pour 5 équipes alors que les deux autres étaient en salle pour découvrir le kit et démarrer la construction.





Mardi. 21

Le climat propice nous permet de voler toute la journée. Nous avons reçu la visite de Christian, président du RHPA ainsi que celle de l'échevin des sports de la commune d'Anthisnes. En début de nuit, la marche de 6 km nous a permis de découvrir le relief environnant le terrain. Certaines chaussures n'étaient pas adaptées...

Mercredi. 22

Une autre belle journée avec un ciel toujours bleu. Les élèves progressent. Les anciens pour qui c'est la deuxième participation volent soit sur un 'Fun-Cub' soit sur un avion à moteur thermique. Le soir, renouvellement avec la tradition, visite de notre président national et très belle démo en vol du «Piper Cub» de notre membre Geoffrey.

Jeudi. 23

La journée est encore et toujours ensoleillée. Nous sommes alors surpris et émerveillés par le passage dans le ciel Anthisnois de 22 cigognes évoluant vers le sud. Les prévisions météo étant défavorables pour le lendemain la traditionnelle photo de groupe est prise ce jour vers midi. Le soir, nouvelle marche de 3 km toujours sous la conduite d'Edmond.

Vendredi. 24 dernier jour

La température a fortement baissé, le ciel s'est couvert et le vent s'est levé, mais l'absence de pluie nous a cependant permis de continuer encore à voler, même si ce fut parfois assez sportif. L'après-midi a été entrecoupée par une dégustation de crêpes offerte par notre intendance. La remise des certificats de participation (rehaussée par la présence de Monsieur Lebrun, haut responsable des brevets AAM) et la distribution des petits planeurs construits durant la semaine ont suivi. Une dernière photo de groupe et le réglage des planeurs réalisés en atelier ont clôturé cette magnifique semaine.

Quelques chiffres :

-En augmentation : Campeurs : une quarantaine de personnes. Avions et planeurs club : 17. Sandwiches : 720, souper : 478, boissons ; toutes confondues : 908 litres.

-En diminution les poubelles qui passent de 44 à 24 en 4 ans et les rouleaux de papiers WC qui passent de 63 à 27.

Bref un bon cru.



Conclusion :

La dix-neuvième édition du stage Arthur Piroton est un succès. Depuis 4 ans, la météo nous est très favorable. Ces dernières années, les élèves sont passés de motivés à très motivés.

Les moniteurs de vol (29) et de construction (2), particulièrement efficaces possèdent maintenant une certaine expérience acquise tout au long de ces 19 années de stages. Cette fois encore les bris de modèles ont été très limités et les réparations ont suivi immédiatement.

Les bénévoles de l'intendance (16 personnes) ont, fidèles à leur habitude, veillé au bien-être culinaire de chacun : les repas de midi (5) ont toujours été servis à temps et à la carte. Les repas chauds du soir (6) nous ont fait vivre des soirées chaleureuses et inoubliables.

A l'année prochaine pour la vingtième édition

Jean-Pierre 00-AA-13



AAModels-info décembre 2018

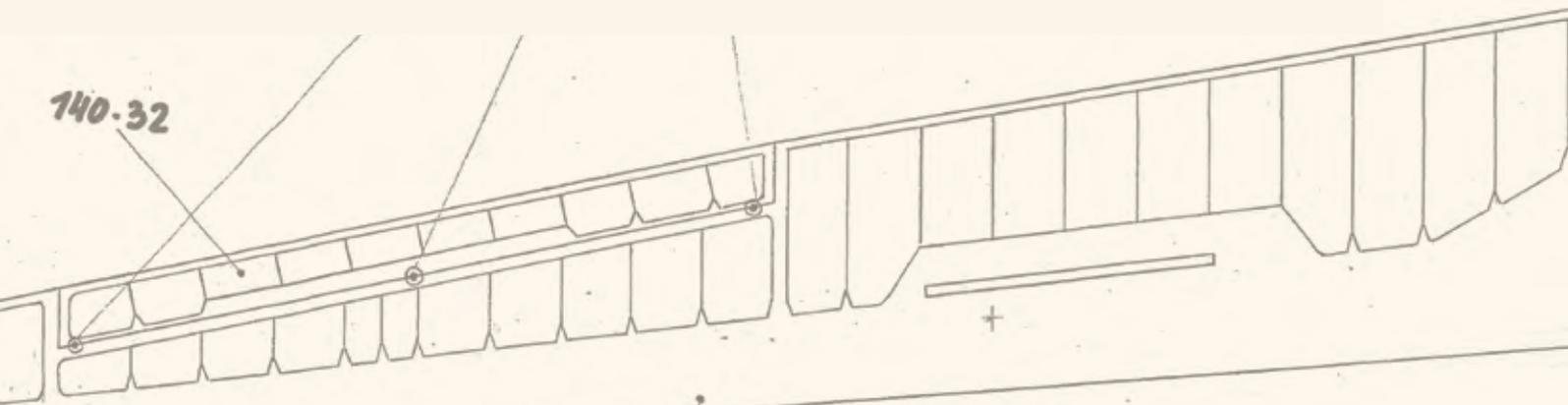


Qui n'a rêvé, un jour..., dessiner les plans d'une maquette, la construire et ... la faire voler ?

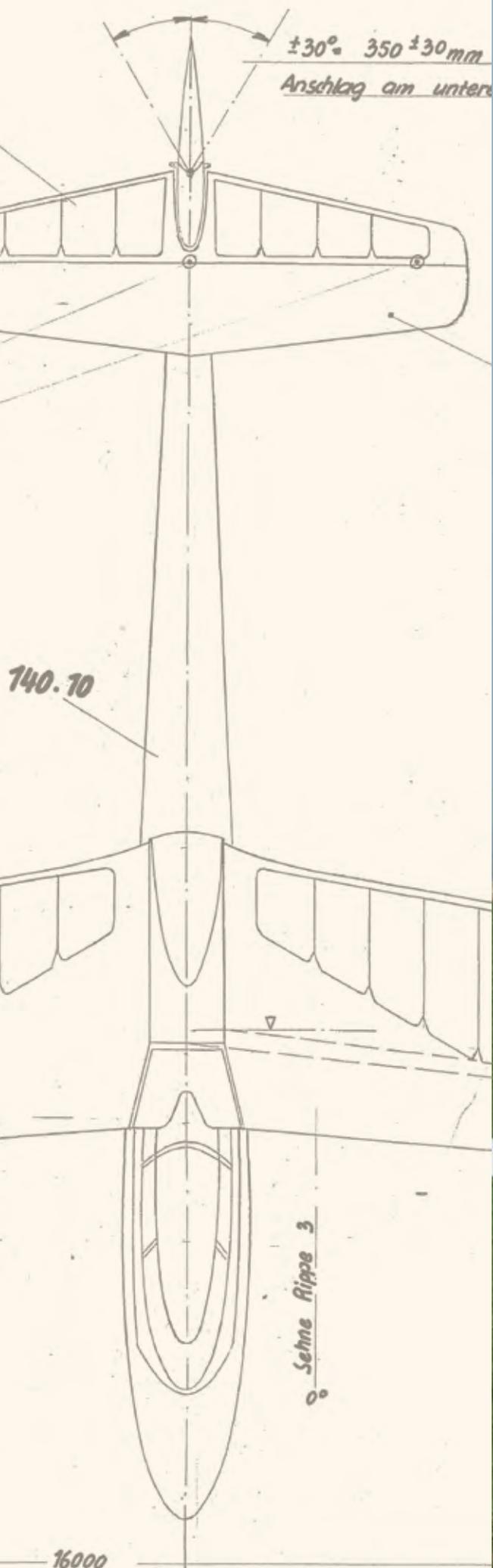
Pour beaucoup, cela reste un rêve,
Certains s'y aventurent, abandonnent...
Quelques-uns réussissent...

Ne vous méprenez pas, cet article n'est pas un mode d'emploi !
Il ne vous détaillera pas chaque point ou étape de la construction, il tient
seulement à vous montrer qu'avec des moyens simples, un minimum de
méthode et de patience, de l'expérience bien évidemment, il est possible
de réaliser ses rêves.

S'il vous incite à vous lancer, à reprendre un projet abandonné, à persévérer,
il aura atteint son but.



La construction du Ka-2b



L'auteur du projet

Danny est membre du club Eole.

Son club, situé à Pottes, dans le Hainaut Occidental, organisait en début de cette saison 2018 une session "brevets".

Journée au cours de laquelle la photographie a été prise.

Danny lors de la préparation d'un vol de l'une de ses nombreuses réalisations.



Danny est venu au modélisme en accompagnant au club d'aéromodélisme de Thumaide (**EAB**) un ami qui pratiquait le planeur.

Rapidement inscrit dans ce club après avoir acheté un modèle d'occasion, il y reste cinq années. Lorsque son ami Yves eut l'idée de créer son propre terrain, devenu maintenant celui du club **EOLE** (*Pottes*), il le suit. Depuis lors, il y pratique une de ses passions, celle du planeur.

Un aéromodéliste passionné...

Danny explique sa passion du planeur par l'élégance de son vol, du plaisir de se battre pour rester le plus longtemps en l'air sans l'aide d'un moteur.

S'il adore voler, construire est pour lui un réel plaisir.

patient, raisonnable...

Son parcours de modéliste est progressif,

au début, des planeurs de 2,00 m d'envergure, ensuite un 2,50 m de manière à aborder le domaine du vol remorqué. Pour certains, ce sont des kits d'origine Multiplex. Cette démarche prudente lui aura permis d'acquérir l'expérience nécessaire tant dans la construction que dans la technique du pilotage.

et expérimenté...

Fort de celle-ci, il se lance avec son ami Johan dans le moulage du fuselage d'un DG600 à l'échelle 1/3, les ailes seront construites en polystyrène coffré samba sous vide.

Il se lancera par la suite dans la construction d'un ASH 25, toujours à l'échelle 1/3, dont le premier vol lui procurera énormément de joie et des souvenirs inoubliables...



Ka-2b

un planeur mythique

Des projets plein la tête...

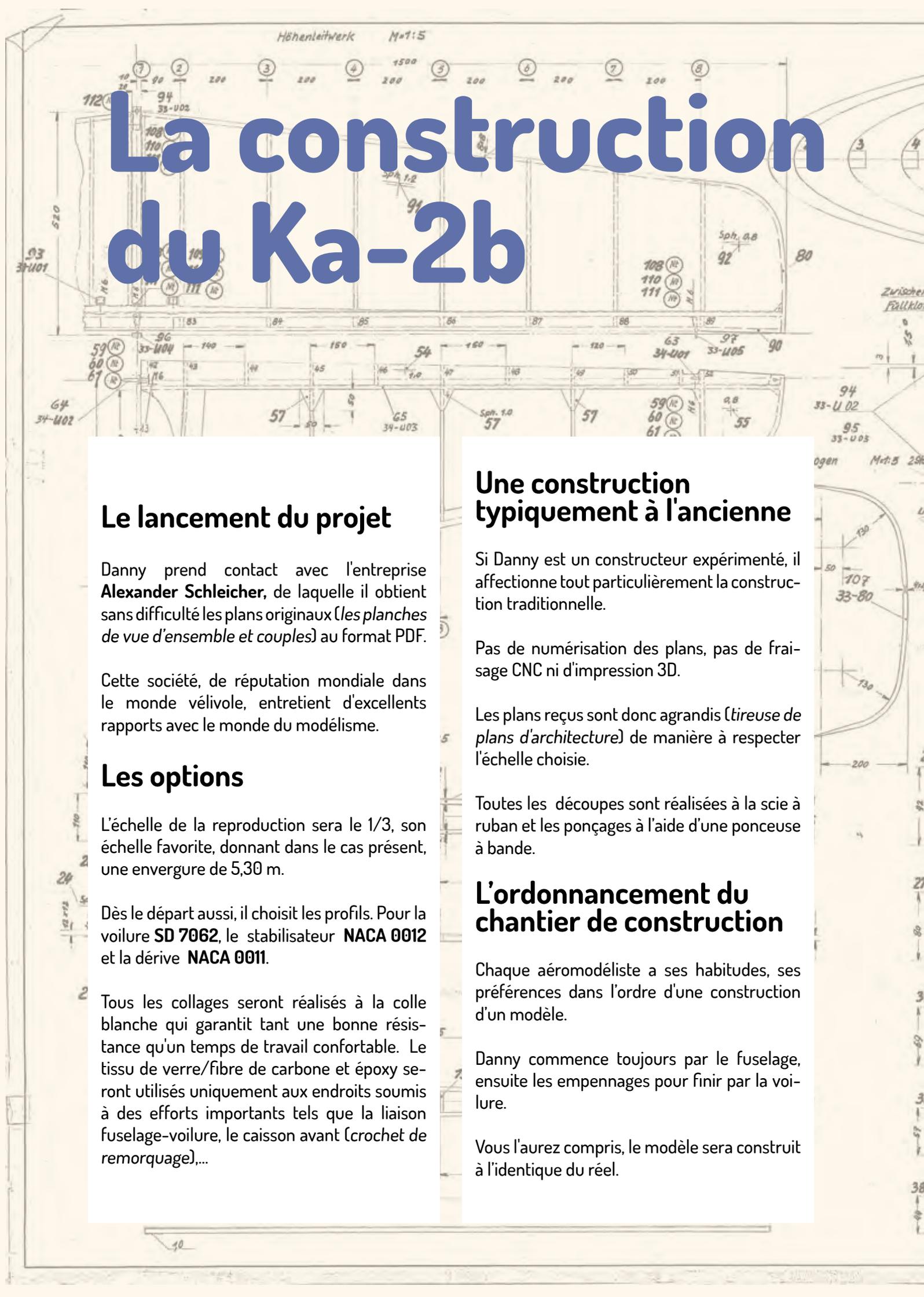
Cet hiver, il s'est déjà fixé un nouveau projet, le **Ka-6e**, également au 1/3.

Nul ne sait vraiment s'il compte s'arrêter...

Le projet Pourquoi ce modèle ?

Depuis longtemps Danny rêvait de construire un planeur ancien avec une flèche inverse. Son choix se pose sur le **Ka-2b** du constructeur allemand **Alexander Schleicher**, un modèle très peu réalisé en modèle réduit.

*Le Ka-2b au remorquage,
photographie prise lors de la journée planeur organisée
par l'AMCE le 13 octobre 2018.*



La construction du Ka-2b

Le lancement du projet

Danny prend contact avec l'entreprise **Alexander Schleicher**, de laquelle il obtient sans difficulté les plans originaux (*les planches de vue d'ensemble et coupes*) au format PDF.

Cette société, de réputation mondiale dans le monde vélivole, entretient d'excellents rapports avec le monde du modélisme.

Les options

L'échelle de la reproduction sera le 1/3, son échelle favorite, donnant dans le cas présent, une envergure de 5,30 m.

Dès le départ aussi, il choisit les profils. Pour la voilure **SD 7062**, le stabilisateur **NACA 0012** et la dérive **NACA 0011**.

Tous les collages seront réalisés à la colle blanche qui garantit tant une bonne résistance qu'un temps de travail confortable. Le tissu de verre/fibre de carbone et époxy seront utilisés uniquement aux endroits soumis à des efforts importants tels que la liaison fuselage-voilure, le caisson avant (crochet de remorquage)...

Une construction typiquement à l'ancienne

Si Danny est un constructeur expérimenté, il affectionne tout particulièrement la construction traditionnelle.

Pas de numérisation des plans, pas de fraisage CNC ni d'impression 3D.

Les plans reçus sont donc agrandis (*tireuse de plans d'architecture*) de manière à respecter l'échelle choisie.

Toutes les découpes sont réalisées à la scie à ruban et les ponçages à l'aide d'une ponceuse à bande.

L'ordonnancement du chantier de construction

Chaque aéromodéliste a ses habitudes, ses préférences dans l'ordre d'une construction d'un modèle.

Danny commence toujours par le fuselage, ensuite les empennages pour finir par la voilure.

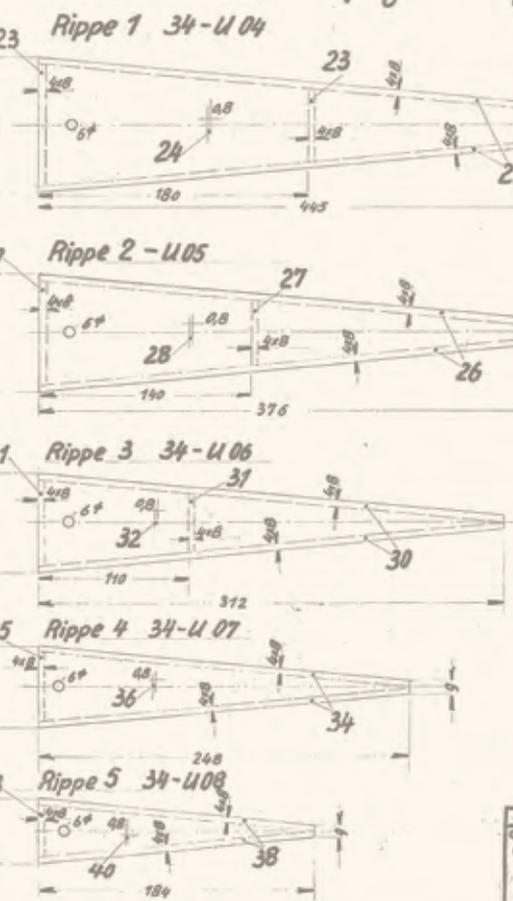
Vous l'aurez compris, le modèle sera construit à l'identique du réel.

Strakplan

Méthode et maîtrise, les clefs du succès

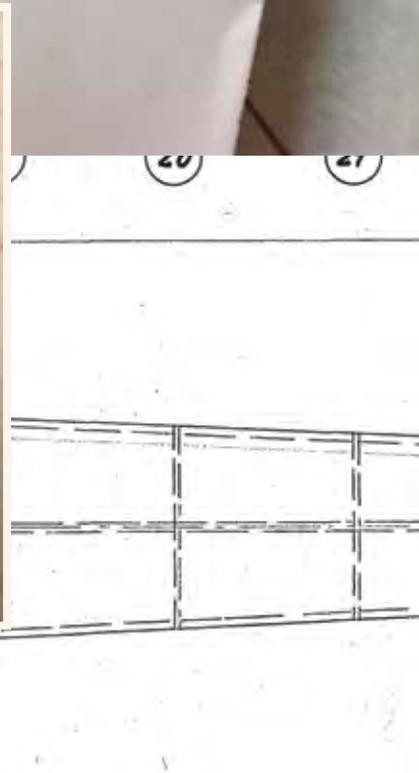
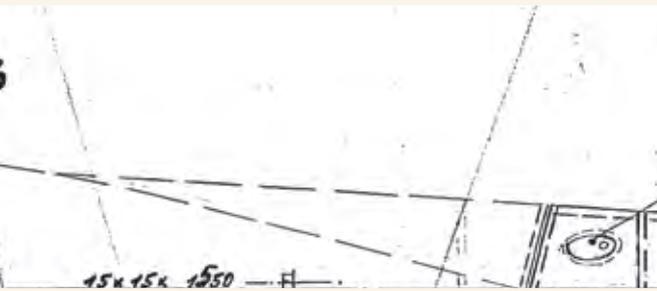
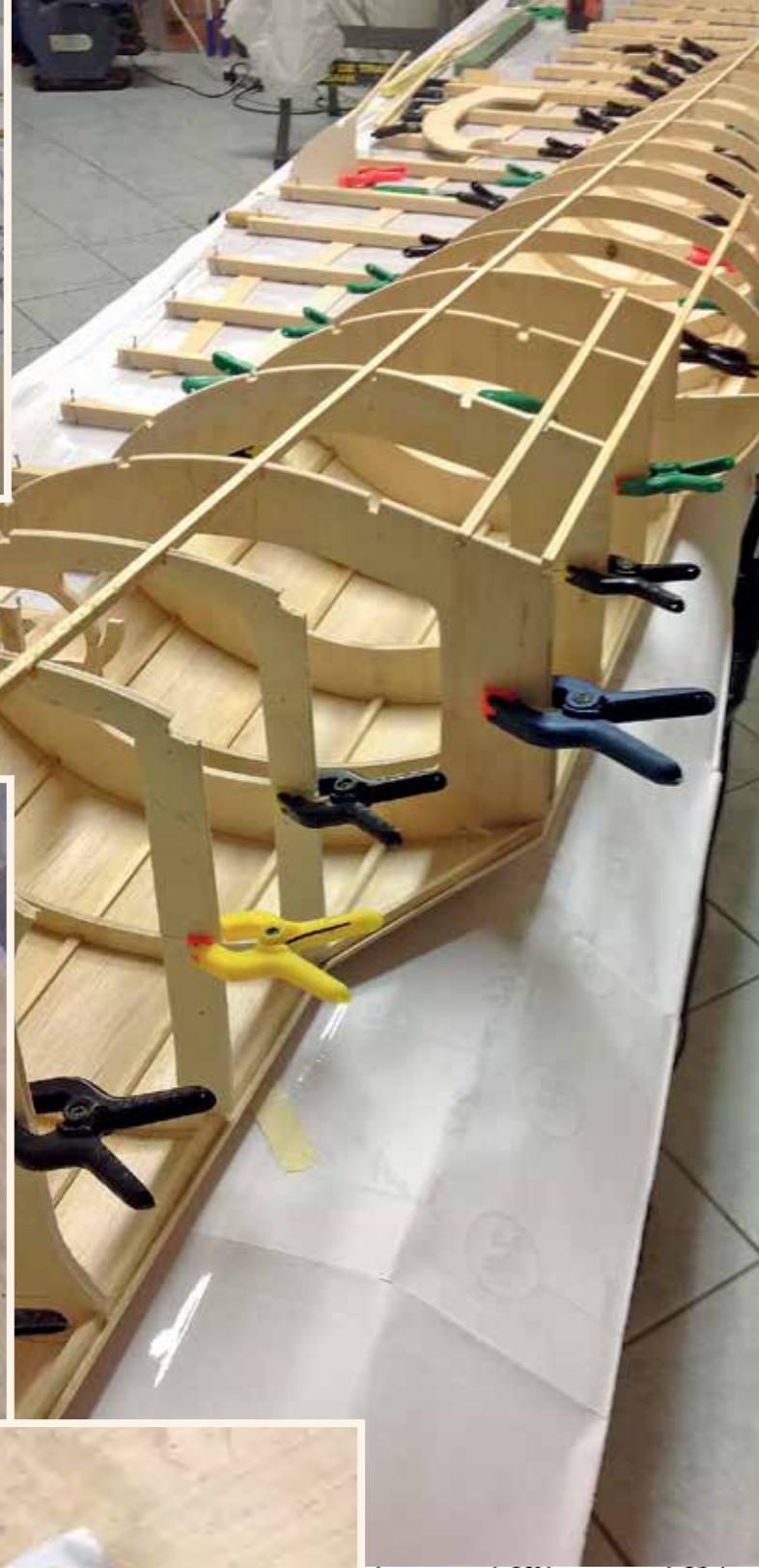
Le fuselage est construit en demi-coques, directement sur le plan reproduit à la taille du modèle. Une méthode qu'il affectionne pour sa facilité.

Il faut toutefois être extrêmement vigilant et patient dans le positionnement précis des gabarits qui maintiennent les couples pendant la construction du fuselage, de manière à garantir un assemblage parfait des deux demi-coques.



Prüfstelle für Luftfahrzeuge
 Geprüft:
 Gilt nicht als Zulassung für den Nachbau
 75.3.53. Schenck
 für den Nachbau von
 26.11.93. Schenck

Werkstoff:	Maßst:			Sportseppflugschuppe	
	1:1	Q	Endl.-Baugr. von 40 auf 60	23.2.55	Klein
	1:2,5	A	Flächenbaugr. von 4,0 auf 5,2	23.2.55	Reinhold
	1:5	B	Bauart. Änderung		Tag
ganz. gepr.	Datum 22.1.80	Name Folgerung	Baumuster. Nr. 140 Schleicher Ka 2 „Röhrenschwalbe“	Höhenleitwerk	
				140.33-403-4119 34-U 05/408 39-42-58	



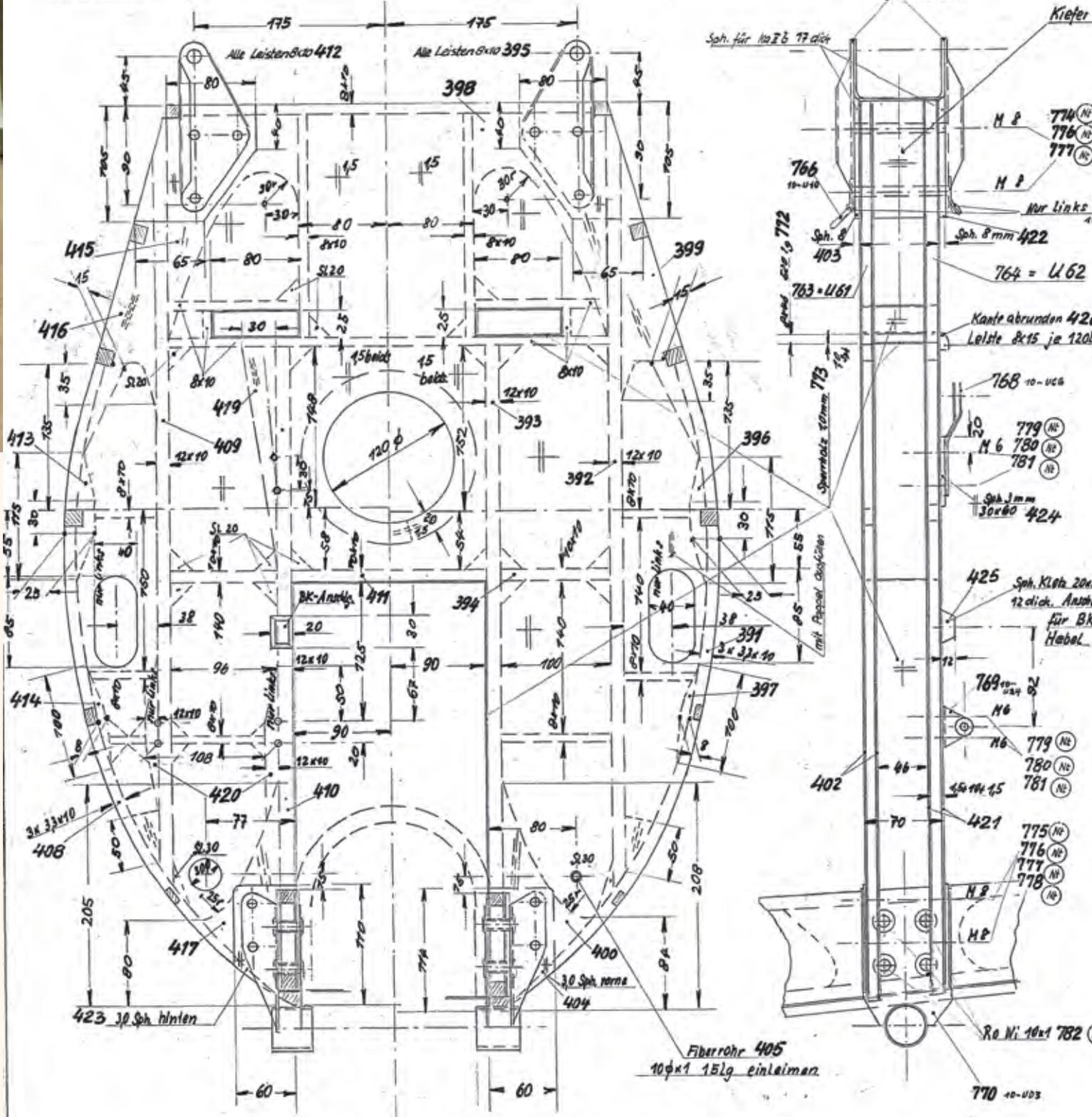
Spt. 12 '10-U 62

Spt. 11 '10-U 61

Alle Eck-u. Füllmätze 418

Alle Eck-u. Füllmätze 401

10-U 98
765 10-U 01



Sp. für No 2 b 77 dick

Kiefer 46

M 2 774 (N)
776 (N)
777 (N)

Nur Links 767
10-U 01

Sp. 8 mm 422

764 = U 62

Kante abrunden 426
Leiste 8x15 je 120lg

768 10-U 06

M 6 779 (N)
780 (N)
781 (N)

Sp. 1mm
30x60 424

425 Sp. Kleb 20x20
12 dick. Anschlag
für BK-
Hebel.

769 10-U 02

M 6 779 (N)
780 (N)
781 (N)

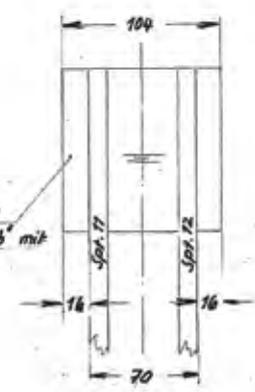
M 2 775 (N)
776 (N)
777 (N)
778 (N)

Ro. Ni 10x1 782 (N)

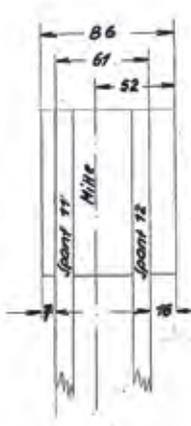
770 10-U 03

Faserrohr 405
10φx1 15lg einleimen

Sp. Anleimen
Ausführung bei No 2 b mit
Bücherholm



Flugrichtung



Ausführung bei No 2 b mit
Spant 11 um 9mm nach hin



L'assemblage des demi-coques

L'étape qui requiert le plus d'attention est la jonction des deux demi-coquilles. Ici, évidemment, le droit à l'erreur n'existe pas. Toutefois, une bonne préparation du chantier et de gabarits de pose permet de l'aborder sereinement. Une colle époxy 24 h est aussi indispensable pour disposer du temps nécessaire aux ajustages.

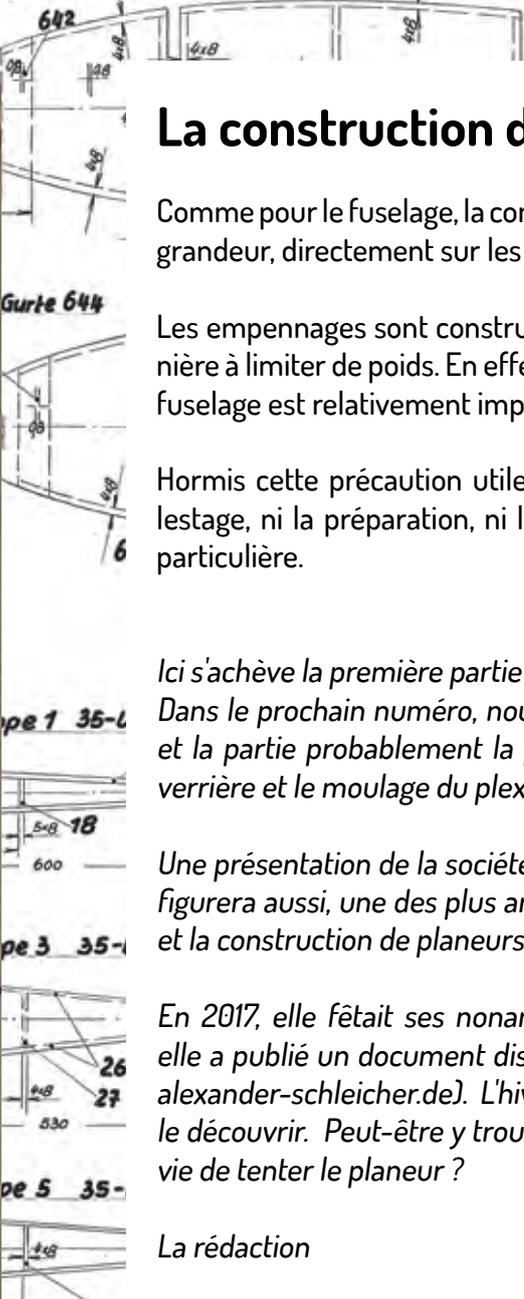
De petits morceaux de contreplaqué renforcent la jointure de chaque demi-couple.

En page gauche les vues illustrent l'installation des pièces en bois dur et du plancher en contreplaqué destiné à supporter le grand patin atterrissage placé devant la roue ainsi que la pose du crochet de remorquage et le façonnage en lame de contreplaqué de l'extrémité avant du planeur.

Ci-dessous, la partie avant du cadre de la verrière réalisé en lamellé contreplaqué et balsa sur la partie supérieure.



TBu-Holm
sten geneigt



La construction des empennages

Comme pour le fuselage, la construction se réalise à l'identique du planeur grandeur, directement sur les plans.

Les empennages sont construits en balsa (nervures et coffrage) de manière à limiter de poids. En effet, le bras de levier induit par la longueur du fuselage est relativement important.

Hormis cette précaution utile qui évite l'accroissement de la masse de lestage, ni la préparation, ni la construction ne présentent de difficulté particulière.

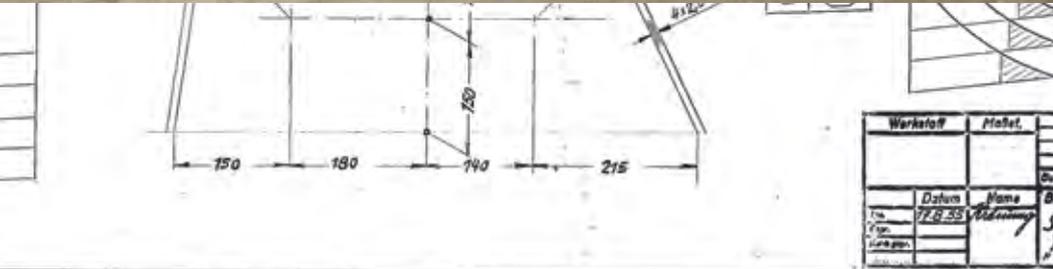
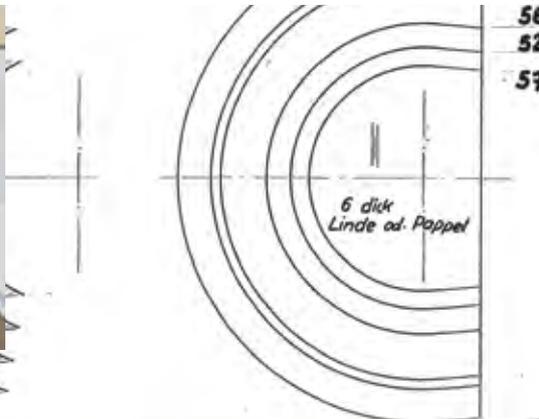
Ici s'achève la première partie de cet article sur Ka-2b.

Dans le prochain numéro, nous aborderons la construction de la voilure et la partie probablement la plus délicate, le façonnage du cadre de la verrière et le moulage du plexiglas.

Une présentation de la société Alexander Schleicher Segelflugzeugbau y figurera aussi, une des plus anciennes dans le domaine de la conception et la construction de planeurs au monde.

En 2017, elle fêtait ses nonante années d'existence. A cette occasion, elle a publié un document disponible au format PDF sur son site (www.alexander-schleicher.de). L'hiver se profilant à nos portes, je vous invite à le découvrir. Peut-être y trouverez-vous votre prochain modèle ou l'envie de tenter le planeur ?

La rédaction



Werkstoff	Maßstab	Datum	Name	Zeichnung Nr.
		17.8.55	Schleicher Ka II "Rhönschwalbe"	140.35-1103-1172 140.10-1190
Drehstab			Aenderung	Tsg Name
Seitenleitwerk				Sportsegelflugzeugbau Schleicher Poppenhausen

Tac/Tac-Tac en OpenTx

ou Comment Faire du Vieux avec du Neuf

Michel Baily (dit Coyotte) nous avait déjà montré en mars de cette année comment bien utiliser les fonctions de chronomètre du système OpenTX. Cette fois-ci, il démontre toute la souplesse de OpenTX pour retourner aux âges de la radiocommande «bang-bang», avant qu'elle devienne proportionnelle. Un véritable cas d'école...

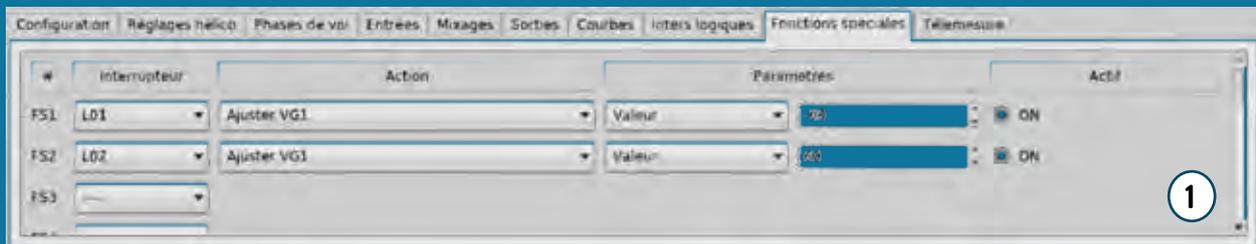
Lors de la dernière réunion SAM sur notre terrain de Haneffe, Victor, nouvellement acquis au monde d'OpenTx est venu me trouver avec une étincelle dans l'œil :

Plus réservé quant aux miennes, j'ai demandé quelques jours de réflexion... Cependant, pris au jeu, j'ai immédiatement sorti ma Horus et me suis mis au calme

Comment cela fonctionne-t-il ?

Comme à chaque fois, une petite réflexion préalable sur les objectifs à atteindre et les moyens disponibles s'impose. Dans le cas présent, il faut

1. Maintenir le gouvernail de direction au neutre en l'absence d'instruction.
2. Détecter un appui long qui indique que nous désirons tourner.



« OpenTx m'a l'air vraiment puissant mais j'ai un petit challenge à te soumettre. Te souviens-tu de mon boîtier qui permet de contrôler la direction d'un modèle avec simple bouton ? Si j'appuie sur le bouton (Tac) le modèle tourne à gauche tant que je maintiens la pression... Si j'appuie d'abord brièvement

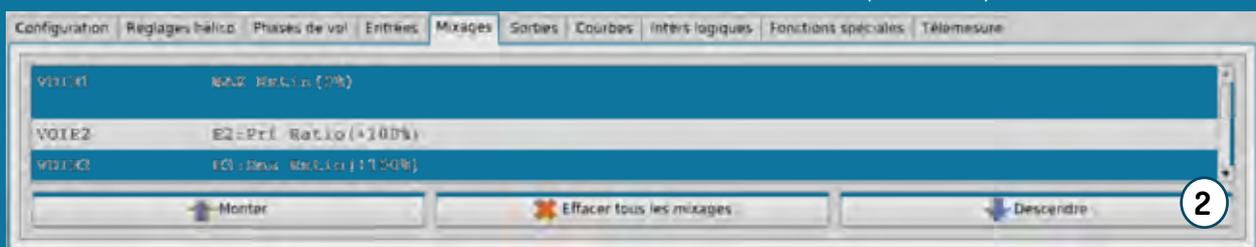
dans le local. Vingt petites minutes plus tard, je suis allé retrouver mon poseur de défis :

« Victor, imagine que la voie 1 contrôle la direction et que SH est ton bouton poussoir. Si je fais 'Tac', ton gouvernail tourne à gauche et si je fais 'Tac-Tac', il tourne à droite... Est-ce bien cela que

3. Détecter un appui court préalable qui permet de changer la direction du virage.

Comment allons-nous changer de direction ?

Dans OpenTX, il existe une notion très puissante qui est la Variable Globale.



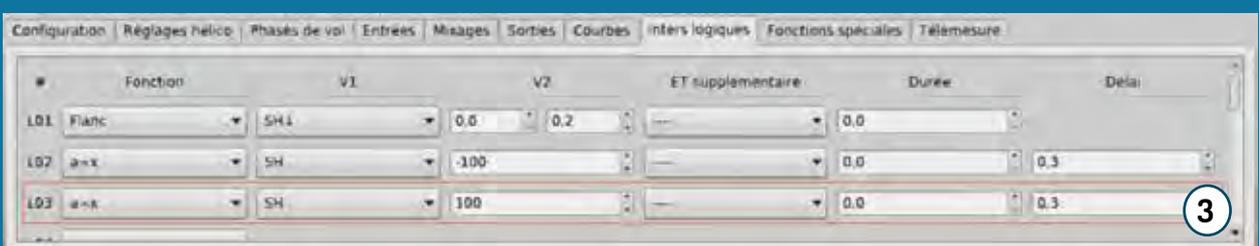
sur le bouton (Tac-Tac), le modèle tourne à droite. Penses-tu qu'il est possible de faire la même chose avec OpenTx ? »

tu veux ? »

Grand sourire de l'intéressé... et de votre serveurur.

Une variable globale est une zone de la mémoire de la radio dans laquelle il est possible de stocker une valeur. Cette valeur peut être utilisée ensuite pour paramétrer une fonctionnalité.

Confiant dans les capacités d'OpenTx, j'ai bien évidemment répondu oui.



Dans notre cas, nous l'utiliserons pour définir le déplacement du gouvernail. Pour assigner une valeur à une variable globale, nous pouvons passer par les Fonctions Spéciales : [fig. 1]

Dans le cas présent, si L01 est actif, nous

-100 et +100 alors qu'un interrupteur 3 positions pourra prendre les valeurs -100, 0 et +100)

On modifie ensuite les mixages de la voie 1 comme suit : [fig. 4]

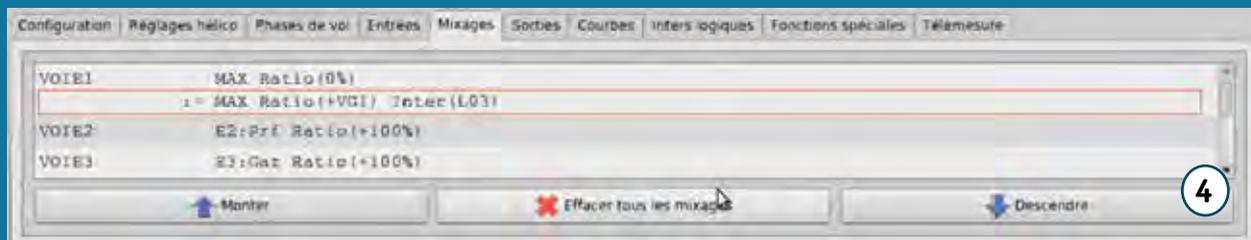
Que fait cette ligne ?

Elle remplace (:=) la valeur

« Caramba, encore raté ! » aurait dit Victor...

4) Tourner à droite

Le plus simple est de s'assurer que GV1 vaut toujours 60 sauf s'il y a eu une impulsion préalable. Mais comment



stockons -60 dans la variable globale GV1. Si L02 est actif, c'est la valeur 60 que nous stockons dans GV1. L01 et L02 sont deux interrupteurs logiques dont nous reparlerons plus tard.

1) Maintenir le gouvernail au neutre

Commençons par le plus facile (c'est gratifiant et cela met de bonne humeur pour la suite [fig. 2])

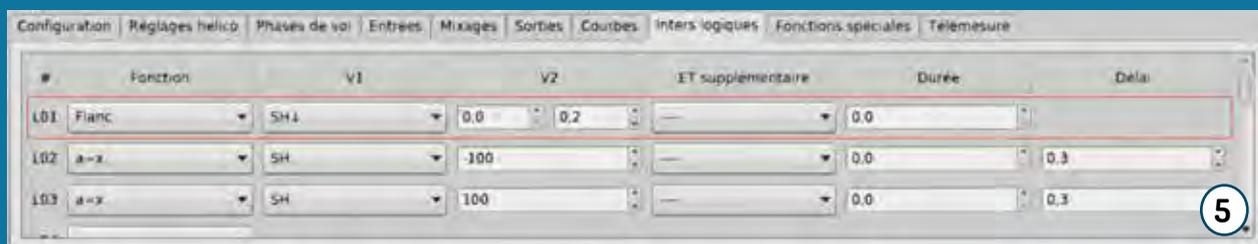
Il n'y a pas grand chose à expliquer ici :

de la voie 1 par GV1 % de MAX si l'Interrupteur Logique L03 est actif. (Pour rappel, MAX est une constante qui vaut toujours 100)

Dès lors, si GV1 valait 60, nous aurions 60% de MAX soit 60 et si GV1 vaut -60, nous aurons -60% de MAX donc ... -60. (60 et -60 sont des valeurs à ajuster en fonction du taux de virage que vous souhaitez obtenir) Mais pour le moment GV1 vaut toujours 0. [image8.png] Fichtre, diantre ! Notre avion file tout

faire ?

Nous pouvons réinitialiser la variable GV1 lorsque nous avons fini le virage, c-à-d lorsque SH n'est plus maintenu. Oui, mais... Lorsque nous envoyons une impulsion, SH n'est plus maintenu entre la fin de l'impulsion et le début du virage. Il faut donc que SH ne soit plus maintenu pendant une durée supérieure au temps alloué entre l'impulsion et la commande de direction. Comme le temps de l'impulsion est de maximum 0.2 seconde, on



Nous faisons part à OpenTx de notre désir de voir la voie 1 être à 0 (0% de MAX = 0) en l'absence de toute action du pilote.

2) Détection d'un appui long

Presqu'aussi facile : nous allons détecter un appui long sur SH dans les Interrupteurs Logiques. [fig. 3]

Que dit cette ligne ?

Que L03 est actif si SH vaut 100 pendant au moins 0.3 seconde. (Pour rappel sous OpenTx, un interrupteur deux positions peut prendre les valeurs

droit...

3) Détection de l'impulsion

[fig. 5]

La Ligne L01 détecte une impulsion sur SH si elle est inférieure ou égale à 0.2 seconde. Pour rappel, dans les fonctions spéciales, nous avons déclaré que si L01 est actif, GV1 prend la valeur -60... Et l'on tourne à gauche au prochain appui long... Bingo !

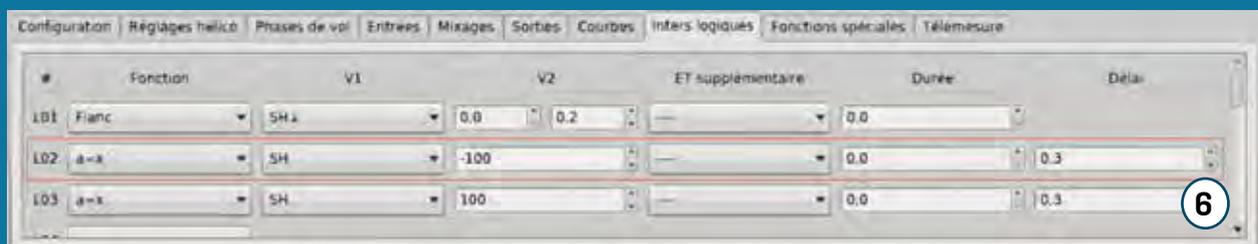
Ah ben oui... mais non ! Car maintenant, GV1 vaut toujours -60... On ne tourne plus qu'à gauche...

considérera que si SH est relâché pour au moins 0.3 seconde, nous pouvons réinitialiser la direction du virage. La Ligne L02 se charge de la détection : [fig. 6]

Souvenez-vous que nous avons défini une fonction spéciale FS02 qui assigne la valeur 60 à GV1 si L02 est actif. Voilà... Notre système fonctionne parfaitement. Et Victor est content !

Coyotte

PS: Merci à mon épouse pour sa relecture attentive de cet article.



Challenge Maurice B



Bienvenu 2018



Une nouvelle édition de notre Challenge Maurice Bienvenu s'est tenue le dimanche 19 août 2018. Pour rappel, Maurice Bienvenu était l'un des membres fondateurs de notre club RHPA et c'est naturellement que son nom a été associé à une journée destinée à rassembler les pilotes de notre association.

Le Challenge comporte plusieurs épreuves telles que le casser de baguettes, les passages lents et rapides entre deux bases, l'atterrissage de précision, le limbo, un quiz aéronautique, le touch & go...

Grande nouveauté cette année, 3 sociétés très actives dans le domaine de l'aéromodélisme avaient accepté de soutenir le Challenge et de doter de très beaux prix.

La météo fut parfaite et la journée s'est déroulée sans que nous ayons à déplorer de casse sérieuse, ce qui démontre le bon niveau des pilotes présents. A la fin des épreuves, la générosité de nos sponsors nous a permis de récompenser tous les participants.

Le soir venu, une énorme paella préparée par notre Président d'Honneur nous a permis de clôturer cette journée dans la bonne humeur.

Je tiens à remercier toutes toutes les personnes impliquées dans l'organisation du Challenge (Intendance, informatique, chronométrage, ...), sans lesquelles cette journée ne serait pas possible. Un merci tout particulier à Aérobertics, Lindinger et R-Models pour leur soutien actif à cette organisation.

Michel Bailly

Cercle des pilo

Au Model Club de la Meuse à Franière

C'est dans l'air du temps, de plus en plus les modélistes ont envie de se retrouver à l'époque des temps bénis de l'aéromodélisme où à chaque vol ils prenaient un risque. Les radios étaient en 35 ou 40 voire en 72 MHz. Avant de voler, il fallait accrocher sa pince de fréquence sur le tableau en bord de piste. Évidemment aujourd'hui nous sommes tous en 2,4 GHz et les systèmes de sécurité sont rassurants. Ainsi pour être en phase le club de Franière organisait un dimanche retro.

Nous devons donc nous retrouver le dimanche 23 septembre, mais la météo que nous observions depuis quelques

jours en avait jugé autrement et dans leur grande sagesse les organisateurs ont annoncé le vendredi que tout était reporté au dimanche suivant. Entre-temps, les mesdames et les messieurs météo furent remplacés et ce fut un dimanche magnifique qui nous fut concocté.

L'aube était effacée depuis longtemps, l'aurore terminait de nous amener l'astre du jour et c'est ainsi que, tôt le matin, ils étaient venus. Ils étaient tous là, les Paul, Christian, Yves, Jacques, Pierre, Michel et les autres. Ils étaient remontés du sud de la Belgique. Ils y en avaient même qui descendirent du nord des Flandres, les Jan, Eddy, Jef, ils avaient tous des avions plein les coffres. Les « Samistes » vinrent en nombre avec leurs modèles aux formes

bizarres, conçus à une époque dont les moins de septante ans ne peuvent pas se souvenir.

La manche à air avait perdu sa vigueur des jours précédents, elle était ce matin pendouillante, je dirais même mollassonne.

Le temps d'un dimanche de fin septembre, nous nous sommes retrouvés à l'époque des « Westerly », « Télémaster et autres « Charter », il y avait même un « Puma ». Que de souvenirs tout cela a réveillé en nous. Un « Filou » (planeur) équipé d'un moteur en pylône était aussi de la partie.

Pour le repas de midi, le club organisateur s'arrangea pour faire venir un Food-truck friterie. C'est ainsi



otes retrouvés

que, sur le temps d'un repas de midi, nous étions tous avec les pieds sous la table discutant les uns les autres de cette belle époque où nos cheveux étaient moins blancs qu'aujourd'hui, où pour voler, il fallait avoir construit son modèle. Bien qu'il y eût des boîtes de constructions, le Ready-to-Fly n'existait pas. C'était la grande période du vol circulaire. L'avion était relié à son pilote par deux câbles et l'avion tournait en rond dans un cercle de 8 à 15,92 mètres de rayon (NDLR un cercle de 15,92 m de rayon a une circonférence de 100 mètres ... plus simple pour évaluer les performances respectives de modèles en compétition). Toutes les figures acrobatiques étaient permises sauf évidemment le tonneau. Ils se souviennent d'une figure

emblématique, celle du fameux « trèfle à quatre feuilles » que peu d'entre eux arrivaient à réaliser. Époque homérique qui permettait le combat en vol circulaire. Notre ami Jan nous a gratifié tout au long de la journée de quelques démonstrations de vol circulaire avec un programme d'acrobatie. Son avion, un « Nobler » d'époque (1960), en a fait rêver plus d'un.

Dans les années septante et quatre-vingt, les plus hardis achetaient un plan et une multitude de planches de balsa ainsi que des longerons en sapin, passaient des soirées et week-end à construire. Ils apprenaient en même temps le nom des différentes parties de l'avion.

Tout au long de la journée, nous

avons pu voir voler ces engins qui, pour la plupart, sont construits en balsa et surtout propulsés par un moteur thermique. Dans l'après-midi ensoleillée, nos âmes d'enfants retrouvées furent comblées avec l'arrivée du marchand de glace.

A l'extrémité du parking avions se tenait une brocante, il y avait même des boîtes de constructions d'époque... Certains rêves sont restés inachevés.

La journée du dimanche 30 septembre 2018 au Model Club de Franière fut une réussite totale !

Joël Lesire et Bruno Scordo
Photos de Myriam Quettier



Section 14-18

Mais qui sont-ils donc ?



Jusqu'il y a peu, ils auraient pu s'appeler les sept mercenaires⁽¹⁾. Constitué en association de droit français depuis juin 2017, ce groupe est franco-belge. Philippe Vandevelde, Pascal et Jérémie Mignon, Dominique Leconte, David Dacruze, Alain Pontalier, Dominique Rabette sont tous des aéromodélistes expérimentés.

Ce club "lambda" ne dispose pas de terrain mais utilise habituellement les infrastructures du club de Gravelines (Bourbourg) pour leurs entraînements.

Ces aéromodélistes souhaitent, à leur manière, participer activement aux différentes manifestations dédiées à la fin de la Première Guerre Mondiale (la Der des Der).

Pour réaliser leurs ambitions, ils ont constitués de véritables escadrilles.

L'escadrille de la Fayette, composée de sept Nieuport 17, cinq Albatros DVa, un Fokker D7, un Fokker D8, un Fokker E3, un Bristol Scout, un Palfz et pour finir un Blériot 11.

Toutes ces machines sont intégralement réalisées au départ de plans... La principale cheville ouvrière du groupe est Pascal, concepteur des Albatros. Il utilise de manière intensive les technologies CNC et 3D, notamment pour les faux moteurs, mitrailleuses et autres accessoires...

Toutes les machines sont réalisées à l'échelle 1/3



de manière à rester dans les limites des 25 kg qu'impose la catégorie A (France).

Imagineriez-vous, non seulement construire autant de machines mais aussi les décorer et réaliser les mises au point en une seule année ?

Ils y sont pourtant parvenus et dès le début de cette année, ils sillonnent quasi chaque week-end la France et parfois la Belgique pour participer tantôt à une exposition, tantôt à un meeting d'aéromodélisme mais aussi comme invités dans un meeting aérien en ouverture de spectacle.

Lorsqu'ils se déplacent, quatre bénévoles les accompagnent (Vincent, Fred, Alex, Michaël). Ils ne sont pas de trop pour la logistique qu'imposent montages et démontages des avions et l'installation de leur stand d'exposition.

2018 se termine, l'année prochaine sera probablement plus calme pour eux, le temps de préparer l'avenir du groupe et le projet qui verra le jour en 2020... mais cela est une autre histoire.

La rédaction

(1) Ils sont dorénavant huit. En effet, lors de l'exposition à Bailleul, un nouvel adepte a rejoint le groupe.



Blériot club Indoor Verlaine

Ouverture de la salle indoor
Tous les dimanches de 16h à 18h

du 4 novembre 2018
au 28 avril 2019



Rue de la station, 37
4537 Verlaine (Liège)

Coordonnées GPS
50°36'12.4"N 5°19'21.4"E
50.603442 5.32261

Dimensions de la salle
50m * 25m * 9m

Pour tout renseignement
Vaes Karl 0499 98 01 93
vaes.karl@proximus.be

Bar restaurant "le 37 club house"
ouvert tous les jours de 17h à 22h
<https://fr-fr.facebook.com/le-37clubhouse/>

Belgian Aviation

Vingt ans, ça se fête.

Et justement en 2018, le club des Accros du Servo fêtent leur vingt ans d'existence. A cette occasion, lors de notre assemblée il y a 2 ans, la majorité des membres a décidé d'organiser un évènement qui sortait de l'ordinaire. Le choix s'est très vite porté sur l'organisation d'un important meeting à la thématique originale :

L'histoire de l'aviation belge.

Cela semble évident, nous sommes en Belgique. Beaucoup de modélistes ont des aéronefs liés à l'histoire de l'aviation belge, mais ils sont souvent « perdus » au milieu des modèles plus fréquents lors de nos traditionnels meetings et ne sont donc pas mis en valeur.

Or l'aviation belge, prise au sens large (militaire, civile, commerciale,...), regorge d'anecdotes et de modèles déroutants. Cela est principalement dû à l'histoire centrale de notre pays au milieu de l'Europe, mais aussi à la faible présence de constructeurs propres au pays après la seconde guerre. Les aviateurs belges ont donc été chercher des avions de

tous styles, tout azimut, dans pleins de pays ou continents différents. De là découle l'hétéroclisme de notre parc aérien, alors que nos voisins sont plus protectionnistes (les français n'achètent que français et les anglais n'achètent que anglais ou américain).

Pour en revenir à l'aéromodélisme, les pilotes auront fait évoluer des modèles à l'échelle de leur choix, qu'il soit semi-maquette ou maquette de compétition, pour autant qu'il y ait un lien avec l'histoire de l'aviation belge (aéronef de fabrication belge, propriétaire belge ou immatriculation belge).

Comme il s'agit d'un meeting grand public avec pour objectif de promouvoir l'aéromodélisme, des créneaux horaires ont été maintenus pour montrer ce qui se fait couramment dans notre passion et pour assurer les traditionnels largages de bonbons ou vols d'initiation en double commande.

Alors allons faire un tour à ce week-end des 25 et 26 août sur notre terrain de Bossière (GEMBOUX).

Les modèles belges

La météo n'était pas très favorable ce week-end. Vent modéré, avec rafales en travers de piste et une pluie chaque jour. Au milieu de 2 mois de canicule, c'est frustrant, mais cela n'a découragé en rien la cinquantaine de modélistes présents pour les démonstrations en vols.

Tout d'abord, honneur à nos voisins néerlandophones, qui ont parcouru une belle distance pour nous rejoindre. Les copains du MASH sont venus avec leurs gros modèles. Il y avait le magnifique



Models Meeting

T-28 Trojan à l'échelle 1/3.6, soit 3.6m d'envergure et motorisé par un Moki 300cc. Construit et piloté par Marc Van Passel et Kurt Rombauts, le modèle reproduit très fidèlement l'avion stationné en Belgique et détenu/piloté par le belge Kris Van den Bergh. Le vol de cette machine est envoûtant de réalisme et est à voir absolument.

Du même club, nous avons eu le plaisir d'accueillir le « Radio Devils Team », qui reproduit fidèlement le vol en formation de deux Marchetti décorés « Red Devils » et d'un troisième aux couleurs standards de notre armée. Un des deux

rouges n'était pas présent. Les deux pilotes, Tom Winand et Roger Verlinden nous ont gratifiés eux aussi de superbes démonstrations de leurs modèles Composite ARF de 2.8m.

Ensuite, Laurence Adriaenssens, nous a carrément présenté une escadrille d'avions belges... Jugez un peu : un Topsy Nipper échelle 1/3 sur lequel elle a volé sur le grandeur il y a plusieurs années, un planeur Ka2b aux magnifiques couleurs de la Sabena, un planeur de voltige Foka4 00-ZEU, un Boeing 737 aux couleurs

de Jetair...elle aurait pu en apporter d'autres, mais son motorhome était trop petit ! Eric Van Wallendael l'accompagnait avec un Ka8b des cadets de l'air et un remorqueur pour mettre en l'air tout ce petit monde.





Côté Topsy Nipper, il y en avait 3 autres, celui de Dominique Deschoenmakers du CLM, de Claude Clerdent venu de Bastogne (HCMB) et du concepteur. Deux des quatre ont pu réaliser un beau vol ensemble, les deux autres n'étant pas complètement prêts pour une démo en meeting.

Jean-François Donneaux nous a démontré que l'aviation belge c'était aussi le monde de la bande dessinée avec une reproduction du Stratonef H22 de Jo et Zette en 1.20m électrique. Il avait le même modèle en 2.2m mais dédié au

vol PSS. Tant que nous sommes dans la BD, Philippe Crèvecoeur avait reproduit un Cessna Birdog aux couleurs d'un avion de Spirou et Fantasio.

Angelo Favaro avait reproduit pour l'occasion un Bugatti P100 de 1.8m. Alors vous allez me dire, qu'a-t-il de belge ? Et bien son concepteur, l'ingénieur Louis de Monge est belge et l'a dessiné pour le compte de Bugatti. En vol l'allure est assez inhabituelle, mais il se comporte très bien !

On continue avec la fameuse famille de SV4 de Christian Magerotte, il en avait

au moins 4 si pas 5...il en est tellement amoureux qu'on ne sait plus les compter, de 1.5m à 3.5m...Belle démonstration du 2.5m malgré le vent de travers...

En statique, Jean-Jacques Dewit, nous présentait une importante collection d'avions belges réalisés par son père et lui-même. Il y avait le magnifique Renard R38, le seul chasseur belge équivalent à un Spitfire ou Messerschmitt, mais aussi le R33 à aile parasol, les Fokker mono et trimoteurs de la Sabena...Du même club, il y avait Pierre Robert qui présentait son TigerMoth à nos couleurs à l'échelle 1/3.3 de 2.7m avec le Zenoah 62cc.

Yvon Balza, avec un « z », avait désentoilé son T-6 Harvard pour le re-décorer aux couleurs de celui basé à Anvers. Claude Mazy avait terminé son Bronco, reproduction d'un des avions du Bronco Demo Team belge, Philippe n'avait pas terminé sa semi-maquette de Hurricane belge, mais il est très bien décoré, impatient de le voir en vol. Laurent Geerts a fait voler son Broussard aux couleurs belges, même si elles sont fantaisistes, l'un de ceux-ci a bien été basé dans notre pays et un des pilotes qui a pu voler dans la grandeur était présent. Stéphane Jacobs présentait son Bucker Jugmeister RTF modifié pour maquetter le Bucker grandeur de Benoît Dierickx, mais uni-



quement au sol, celui-ci étant encore à l'état de structure. On comptera encore un Marchetti de Olivier Préat, plusieurs Pilatus PC6 ou Piper Cub....difficile de ne pas oublier un pilote ou un modèle, tellement ils étaient nombreux !

Les autres modèles

Du côté des modèles qui n'entraient pas dans le thème, nous avons eu droit aux belles prestations des Mega Baron de 3.20m avec des 55c de Mickey, et Jean-Pierre du Piper Club de Bas-Oha, mais aussi de leur Piper cub de 3.30m. Superbe démonstration dont on a l'habitude aux Accros du Dauntless de Bernard Leblanc magistralement piloté par son fils. Autre registre, le Seadart construit par Pierre Julien, courageux modéliste qui nous a rejoint cette année et qui adore la construction ! Renaud Leclercq du club de Wavre nous a représenté les jets avec son Avanti de Sebart. La catégorie hélicoptère a été honorée de notre membre Stéphane Lelon avec son Goblin500 survitaminé. Les célèbres passages au ras du sol en vol dos du Spitfire de Christian Magerotte ont égayé la foule. Christophe et François ont improvisé un vol en patrouille avec un P-51 Mustang et l'original F-82 Twin Mustang...deux ailes pour trois fuselages...

Un créneau a été libéré pour présenter les activités de remorquages. Un gros Bidule essence et un Wilga électrique ont été mobilisés pour la cause. Plusieurs planeurs dont un gros Ka6 de 5m des ASH26, ont réussi à gratter, sans oublier le planeur transporteur de troupes du débarquement, le Waco CG4 de 2.6m, mais lui il a quasi fait du surplace, voir



reculé face au vent, mais il a bien tenu en vol.

Le traditionnel largage de bonbons a été exécuté plusieurs fois par jour avec en moyenne 3 largueurs.... Le sourire des

nombreux enfants en disait long ! Merci à Gorgi, Pascal, Angelo et Laurent pour leurs services avec les BigLift, PC6, Rascal





et Broussard...

Les spectateurs volontaires ont pu s'essayer au vol en double commande avec pas moins de 5 systèmes équipés pour leur plus grand plaisir. Majoritairement, les enfants ont répondu à l'appel, mais quelques adultes ont été séduits.

De nouveau, impossible de citer tout le monde, mais on remercie les clubs des Bords Volants de Honnay, du CLM, le HCMB, le Piper-Club, le JAC, le MASH, l'ACW,....

Les avions grandeur

Les démonstrations en vol ne s'arrêtaient pas uniquement à l'aéromodélisme ! Nous avons eu la chance de pouvoir admirer des passages en vol des avions de construction belge. Tout d'abord le samedi, du rarissime Topsy Nipper de Edouard Martin, basé à Temploux. Cet avion, full acrobatique, est vraiment impressionnant de part sa petite taille de 6m d'envergure, quasi plus petit qu'un ptit gros RC.

Le dimanche matin, nous avons eu droit au passage d'un SV4 grandeur piloté par Stefan Vancauterem, un membre du BAPA. Majestueux comme on l'adore ! Finalement, les deux jours, nous avons pu organiser une mise à l'honneur de notre force aérienne belge avec une démonstration de notre patrouille nationale des « Red Devils » ! Leur démonstration a duré à chaque fois une vingtaine de





minutes avec de multiples changements de formation. Les spectateurs ont été conquis par la mélodie des Lycoming des Marchettis. Au passage, on peut encore remercier le Colonel Van Ecke et son équipe.

Quel spectacle ! On a peut-être incité des vocations chez les jeunes.

Les activités statiques

Evidemment, ce rendez-vous se veut familial, et diverses activités ont été mises en place pour les enfants. Traditionnellement, il y a le château gonflable et les simulateurs de vol RC. Mais cette année nous avons bénéficié d'un atelier grimage, qui n'a pas désempli...

De plus, ils avaient le stand du BAPA qui s'est bien occupé d'eux. Ils avaient emmené leur planeur Slingsby T38, taille réelle, en pleine restauration. Les spectateurs ont donc pu admirer que la structure bois d'un vrai ressemble très fort à celle de notre passion. Mais de plus chacun a pu grimper dessus et se prendre pour un vrai pilote. Ce « simulateur » grandeur a fait briller les yeux de plus d'un enfant ! Merci à leurs bénévoles !

La fédération wallonne d'astronomie nous présentait sa passion. Et même s'il a été difficile d'observer les éruptions solaires vu la couverture nuageuse, nous avons eu le plaisir d'admirer Saturne et Mars à la fin du souper.

Le spécialiste anglais de livres d'aviation « The Aviation Bookshop » était venu

d'Angleterre pour nous documenter, la fédération avait son stand et Eric du magasin R-models, tous pour satisfaire les grands enfants que nous sommes. N'oublions pas pour notre plus grand plaisir les dégustations de Bière d'Abbaye de Gembloux et de Bertinchamps.

Conclusions

Grâce à la volonté de nombreux membres, qui n'ont pas hésité à sacrifier quelques jours de congés et grâce à nos invités qui ont massivement répondu à l'appel, nous avons pu fêter dignement nos 20 ans et nous vous en remercions

tous !

Les spectateurs étaient vraiment nombreux les deux jours et les images aériennes du parking nous démontrent que nous avons allègrement dépassé le millier de visiteurs. Beaucoup d'entre eux sont venus nous remercier en précisant qu'ils ne connaissaient pas bien l'aéromodélisme et qu'ils étaient étonnés de l'existence d'un tel évènement familial récréatif.

Alors, peut-être qu'un jour, vous serez invités au « Belgian Aviation Models meeting 2 » !



Air-Terre-Mer

Mons

18 et 19 août



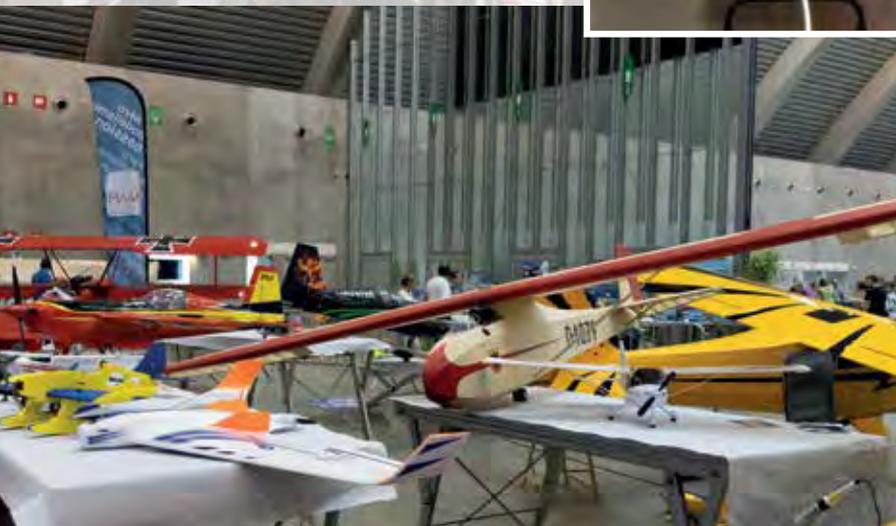
Depuis de nombreuses années la ville de Mons accueille une exposition dédiée au modélisme sous toute ses formes.

A une époque déjà lointaine, cette manifestation se déroulait en plein air, aux abords du «Grand Large». Toutefois, depuis de nombreuses années, elle se tient dans les halls du **Lotto Mons-Expo**.

Les dimensions très généreuses de ce superbe cadre d'exposition permettent l'aménagement et la cohabitation de présentations statiques et dynamiques.

Le troisième week-end du mois d'août est donc le rendez-vous des passionnés de modélisme

aérien (**AIR** - avions, hélicoptères, drones,...), de modélisme roulant (**TERRE** - voitures, camions, engins de terrassement, trains,...), de modélisme naviguant (**MER** - bateaux, sous-marins,...), de maquettes, de jeux de société, de technologie 3D, d'outillage, etc.. une des rares expositions multidisciplinaires de notre pays.



L'**AAM** est bien entendu présente à ce rendez-vous majeur avec simulateurs et diverses publications.

L'aéromodélisme occupe, à lui seul, un hall complet, de plus de 2.000 m² aménagé cette année en trois parties bien distinctes.



La zone d'évolution **INDOOR** (48 mx20 m) occupe le fond du hall, sur l'un des côtés, la zone **FPV (indoor)** et une très large zone d'**exposition**, en entrée. De nombreux modèles y étaient exposés de tous types et de toutes tailles, démontrant la diversité de notre loisir.

L'**ICIM** (*Inter Clubs Indoor Mons*) assurait, comme chaque année, les démonstrations en vol. Ses membres organisent aussi une activité pour les plus jeunes.

L'**AAM** distribue, à cet effet, des kits de petits planeurs. Les "moustachus" aident les jeunes participants au montage. Un petit concours est ensuite organisé. L'épreuve consiste à faire

parcourir à son planeur la plus grande distance. Trente enfants y participeront, les gagnants se partageant les lots offerts par les commerçants présents. Qu'ils en soient ici remerciés.

Ambiance décontractée. Parking facile et accès gratuits.

A l'année prochaine, même époque !

L'ICIM



L'AAM s'exporte

Maubeuge

Festival du
modèle-réduit

Espace Sculfort

ANJ

6 et 7 octobre 2018



A l'aube du 21^{ème} siècle, nous avons fait connaissance avec l'Association de Navi-modélisme de Jeumont. À cette époque, Michel Voltolini était le président du club et le courant était très vite passé. Il nous a hélas quittés il y a quelques années.

Dès le début, des modélistes d'Estinnes (CAE), de l'ICIM et de Havay (MCH) participent aux éditions du salon en y réalisant des prestations en vol.

Un salon ouvert à toutes les formes de modélisme

Ce salon est une rencontre multidisciplinaire où de très belles réalisations de bateaux, maquettes plastiques, trains, engins volants divers et divers diaporamas et choses plus inédites se côtoient avec bonheur.





Dans les dernières années, des aéromodélistes français assumait la promotion de notre passion au sein de ce salon. Cette année, c'est le club d'**Aéromodélisme Aulnésien** (Aulnoye Aimeries) qui était présent.

Un retour en force

Lors de la rencontre modéliste à Enghien cet été, le président actuel de l'**ANJ**, Patrick Fusi nous a invités à participer à cette édition. Nous avons accepté avec grand plaisir et le MCH

a aménagé un grand espace de machines statiques ainsi qu'un stand informatif de l'**AAM** avec drapeaux et documentations.

Si l'exposition est devenue essentiellement statique (à l'exception des véhicules terrestres et bateaux), quelques vols indoor furent présentés pour le plaisir du public. Devant le succès de ceux-ci, l'organisateur envisage un aménagement plus approprié pour permettre des présentations en vol dans de bonnes conditions, dès l'édition 2019.



L'AAM s'exporte

Bailleul

1918-2018 - un centenaire à partager
Salle des fêtes - du 1er au 4 novembre 2018



L'année 2018 fut une année marquante dans l'histoire de l'Europe et de la région du Nord de la France.

Pour Bailleul, elle fut l'année de la destruction et de la libération. La municipalité a choisi de commémorer cette histoire tout au long de cette année par une série d'actions dans laquelle s'inscrit cette exposition dont le thème est le rôle de l'aviation dans la première guerre mondiale.

Deux associations se partageaient l'organisation de l'exposition.

La première "Anciens Aérodromes" est une association qui recense et localise les terrains utilisés en tant qu'aérodromes au cours de la guerre sur le territoire français.

Un de ses projets est la pose de plaques commémoratives rappelant au public l'emplacement de ces anciens aérodromes, en accord avec les communes concernées.

La "Section 14-18", composée d'aéromodélistes français et belges est la seconde association. Tous leurs modèles reproduisent des avions utilisés au cours de la première guerre mondiale.

Le Model Club Havay entretient depuis déjà quelques mois d'excellentes relations avec ce groupe de modélistes. Ils ont donc invité le MCH à participer à cette exposition.

Plusieurs membres du MCH siègent au sein de l'AAM, ce qui explique pourquoi la fédération se retrouve ainsi chez les Ch'ti.

Bailleul est une commune de pur style flamand, parfaitement restaurée. Elle est proche de la Belgique, voisine de Comines-Warнетon.

Les mascottes automobiles, qui se souvient de ce temps-là ?

Le terme mascotte est utilisé dans le milieu automobile pour désigner les bouchons de radiateurs.

Très prisées dans les années folles, fabriquées en bronze ou autre métal, elles adoptaient toutes les formes, tous les styles.

Fin des années cinquante, elles sont interdites (les lois interdisent l'usage d'objets saillants non escamotable à l'avant des véhicules). Seul Mercedes et Rolls Royce ont conservé cette tradition.

Ces mascottes sont devenues, vous vous en doutez, des objets de collection...

La mascotte représentée ici était un bouchon muni d'un thermomètre pour indiquer la température de l'eau de refroidissement.

Tout indique que son propriétaire devait être un pilote.

Le genre de petite surprise que l'on découvre parfois dans les salons de modélisme !

A votre avis, l'hélice ? Servait-elle à refroidir l'eau du radiateur ?





Le stand de l'association spécialisée dans le recensement des anciens aérodromes de guerre

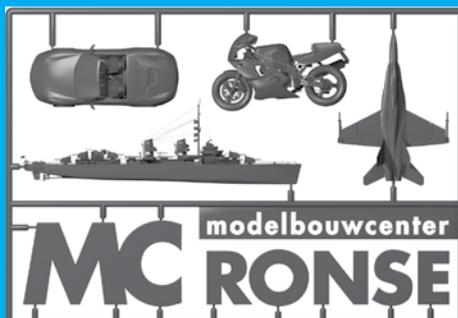
Une exposition de belle qualité, présentée à l'aide de nombreux panneaux et moyens audiovisuels, le rôle de plus en plus prépondérant de l'aviation dans le déroulement de la première guerre mondiale.

Durant une semaine, elle a été parcourue par un public très attentif. Vu son succès, elle sera à nouveau présentée dans les prochains mois, pendant les périodes scolaires de manière à faire profiter les plus jeunes.

Championnats de Belgique 2018

Catégorie	O R	A R G E N T	B R O N Z E
F2B - Acro	Luc Dessaucy	David Liber	Salvatore Barile
F2D Combat	Natalia Dementieva	Jo Michiels	Antonio Usala
F3A Internat.	Viken Malacioglu	Ignace Pawlenko	Gérard Wérion
F3B	Marc Mölter	Jan Timmermans	Alex Barbier
F3C FAI	Christophe Depruyck	Guy Vanderschelden	Jos Kenens
F3K	Kristof Verschoren	Steven De Weerd	Guy Hufkens
F3M Internat.	Timen Deprince	Brent Rombouts	Kristof Dierckx
F3M National	Alain Reynders	Wannes Grootaert	Maximiliaan Huyghe
F3M Sportman	Loïc Delhayé	Didier Amelinckx	John Delhayé
F3N	Kurt Galens	Gerard Leonard	Robin Debeuf
F3P-A	Ignace Pawlenko		
F3Q	Jacques Wouters	Serge Marneffe	Bruno Steelandt
F3U Starter	Victor De Schaetzen	Antoine Van Der Straeten	Yves Pollet
F3U Open	Victor Van Der Elst	Maximilien Pellichero	Vincent Delcommene
F4C	Wim Reynders	Eric Smeets	Renaud Leclercq
F5B	Hugues Lefebvre	Stefaan De Hauwere	Luc Van Tricht
F5J	Chris Gyssens	Thomas Mertens	Tom Mertens
555	Bart Mariën	Pierre-Louis Burtin	Leon Van Riet
SAM EL0T	Bruno Scordo	Victor Bonjean	Dirk Wijns
SAM Speed400	Christian Fitskar	Wilfried Sempels	José Moreau
SAM AL0T	Bruno Scordo	Jan Odeyn	Michel Papeux
SAM 1/2A Texaco	Victor Bonjean	Pol Barbier	Jan Odeyn

MODELBOUW DEKEYSER B.V.B.A.



I.Z. Klein Frankrijk Weverijstraat 14
9600 Ronse/Belgium
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



De g. à dr. : Willy Verschoren (TM), Raymond Lefebvre (aide), Hugues Lefebvre, Stefaan De Hauwere et Luc Van Tricht (pilotes)

Championnat mondial F5B Takikawa Japon 2018

On apprit en 2016 que le prochain championnat du Monde F5 aurait lieu au Japon ! Donc la saison sportive belge en 2017 allait servir de sélection pour figurer dans l'équipe. À priori, on craignait que ce serait une aventure coûteuse pour nous, à cause de la réputation du Japon. Mais, renseignements pris, tant le déplacement que le logement sur place et le coût de la vie ne sont pas aussi élevés dans la région de Saporro qu'aux alentours de la capitale Tokyo.

En janvier de cette année, lors de l'assemblée générale de la LBA, la composition de l'équipe fut finalisée. Elle comprendrait Willy Verschoren comme chef d'équipe, Luc Van Tricht, Hugues Lefebvre et Stefaan DeHauwere

comme pilotes, et Jean Lefebvre comme assistant.

Tickets et transport du matériel

On procéda immédiatement aux réservations de vols, afin de profiter des meilleurs tarifs, et bien nous en prit puisqu'on apprit que d'autres allaient devoir déboursier environ 400 € de plus pour le même vol que nous. On s'était aussi informé auprès d'autres pilotes qui avaient déjà une expérience de transport de modèles et de batteries. Les coûts très élevés pour l'envoi des modèles à Muncie en 2010 nous fit choisir pour la solution d'emporter nos modèles comme bagages. On opta pour des tubes

de transport de matériel sportif, qui sont acceptés comme second bagage, même si nos emballages allaient dépasser de 13 cm la longueur maximale annoncée. Mais d'autres modélistes avaient déjà adopté cette formule avec succès. Le message est qu'il ne faut pas chercher à obtenir l'autorisation préalable, laquelle ne peut jamais être obtenue. On courait juste le risque de tomber sur un employé tatillon lors de l'embarquement...

Pour le transport de nos batteries, la compagnie aérienne choisie autorise 4 batteries maximum par personne dans les bagages à main et une batterie dans chaque appareil du bagage en soute. Ces dernières ne peuvent en aucun cas risquer d'être connectées par accident.

Ce genre de règles n'est clairement pas destinée aux modèles réduits ; elles ont été imaginées pour le transport de batteries d'appareils photo ou vidéo ou pour les microordinateurs. Afin d'éviter de subir un contrôle pour les modèles soigneusement emballés en tubes de transport, nous avons décidé de ne pas mettre de batteries dans les modèles. Pendant le vol, on fut soumis à un contrôle des batteries des bagages à main par le personnel de sécurité, et il apparut que le nombre de batteries ne fut pas réellement contrôlé. Nous avons donc recherché et préparé inutilement des batteries NiMh pour le préchauffage des fuselages et des packs LiPo. Les tubes de transport et les batteries ont donc pu être emportés sans problème comme bagages et ce n'est que lors du vol retour qu'ils arrivèrent en retard, suite à un encombrement dû au mauvais temps à l'aéroport de Londres.

Sur place

À partir de Saporro, il nous restait une heure et demi de voyage en voiture jusqu'à Takikawa. Assez éprouvant après le long vol que nous venions de subir. On eut sans doute mieux fait de passer une nuit de repos sur place avant de poursuivre notre voyage... Après un bon repas et un peu de repos, on put contrôler l'état de notre matériel. Un appareil avait subi une légère dégradation mais avec un peu d'époxy, il fut aisé d'y remédier. On alla ensuite visiter le terrain de vol, en réalité un terrain destiné au vol-à-voile grandeur. Il venait de subir une inondation au cours des jours précédents mais était quand même en assez bon état. Le terrain d'entraînement était lui aussi assez humide et on n'avait pas pu y tondre l'herbe. Les conditions de vol étaient un peu limite mais somme toute correctes. Le lendemain, nous fûmes admis plus tôt que prévu au terrain officiel où la préparation du site était encore en pleins travaux. On s'aperçut très vite que les conditions de vol thermiques étaient délicates, surtout parce que la zone de vol était limitée et contrôlée dans deux directions.

Concours Open

Le traditionnel « Concours OPEN » allait se dérouler pendant le week-end précédant le championnat proprement dit. Y participer permet de se mesurer aux meilleurs et se faire une idée des progrès



réalisés depuis les dernières rencontres. Après quelques vols, il devint clair que l'on dépassait régulièrement la ligne de sécurité imposée, tant pendant les vols de distance que pendant la durée. La position des bases fut adaptée, ce qui permit de limiter les effets de cet « obstacle ». Il y eut 4 repositionnements successifs, dont un imposa même le déplacement des tentes de l'organisation et des équipes. Mais le résultat des ces réorganisations fut favorable pour le championnat qui allait suivre. À l'issue de la première journée, on put évaluer les consommations d'énergie qui s'avéraient élevées, pour des nombres de bases relativement modestes. Pour beaucoup de pilotes, l'assistance thermique était faible et les consommations dépassaient allègrement la limite, avec les pénalités inévitables (1 point par 3Wminutes de consommation excessive). Ces pénalités s'ajoutent à celles encourues par le dépassement des temps moteur (encore

3 points par seconde en trop]. Pour la seconde journée, on prit les dispositions pour éviter ces pénalités et ça nous a assez bien réussi. Nous terminions la manche japonaise de la « World Cup » aux places 7, 8 et 9, pour respectivement Hugues, Luc et Stefaan. Sur le podium se retrouvaient Gerben Van Berkum (NED), Thomas Waeckelin (SUI) et Julian Schild (AUT). Tout de suite après la cérémonie de remise des prix eut lieu la cérémonie d'ouverture du championnat, qui fut suivie du dîner officiel animée par une impressionnante prestation d'un groupe de percussions « taiko ».

Le Championnat

Le dimanche eurent lieu les enregistrements des modèles et les entraînements officiels où nous avons pu procéder aux derniers réglages. Le lendemain, lundi, allaient commencer les vols du championnat. Il était clair que les thermiques seraient rares. Plusieurs pilotes subirent



de graves pénalités pour consommation excessive. Hugues, Luc et Stefaan se plaçaient 12^e, 14^e et 15^e. À l'inter équipes, nous étions 3^e derrière la Suisse et les États-Unis.

Le mardi, on devait encore épargner un peu plus d'énergie pendant les passages en distance. Cela se passait bien pour nous. Hugues eut un peu de malchance car son émetteur annonça une décharge importante des batteries, il fut forcé à atterrir prématurément. Cet incident impactait gravement son classement ainsi que celui de notre équipe. Ce vol serait nécessairement celui qui serait ignoré à l'addition finale. Plus aucune faute ne serait permise et la pression sur ses épaules en augmentait d'autant. Après le 4^e vol, Stefaan était 9^e, Luc 10^e et Hugues 12^e, ceci en décomptant déjà le plus mauvais score de chacun. Notre équipe occupait apparemment la deuxième place par équipes, mais il fut pris en compte que l'équipe autrichienne, qui comprenait un junior, devait compter pour une équipe complète, ce qui nous fit reculer à la 3^e place.

Le mercredi, de nombreux pilotes se laissèrent impressionner par le signal en base A. Il nous semblait aussi qu'il y avait là un petit problème. Même le champion du Monde avait son moteur

en marche au moment du signal, ce qui lui fit perdre deux bases. Même après cette erreur, il était encore le meilleur en nombre de passages de ce tour de vol. Après six vols, Stefaan est 9^e, Luc 11^e et Hugues 12^e.

Le jeudi, on allait voler les deux derniers tours de ce championnat et pour nous, le classement n'allait plus guère changer. Stefaan ne trouva pas l'assistance thermique requise et dut consentir un léger repli. Après huit tours de vol, Luc allait terminer 9^e, Hugues 10^e et Stefaan 12^e. Il restait encore quelque suspense pour les premières places. Le 7^e vol de Gerben avait été moins bon mais son opposition n'en avait pas vraiment profité. Après son 7^e vol Gerben était certain de sa première place au classement final. Lors du 8^e vol Thomas Waeckelin fut confronté à du flutter à sa gouverne de profondeur, conséquence d'un atterrissage un peu dur lors du vol précédent. Cela le limita gravement pendant son dernier vol.

Pour conclure

Au classement par équipes, nous étions très heureux de notre 3^e place, ce qui démontre la très grande classe de nos trois pilotes, Luc, Stefaan et Hugues. Le vendredi, on devait tout remballer

puis un peu visiter les environs avant de participer à la proclamation finale et au fort beau banquet de clôture. Le lendemain, on serait sur le pont dès l'aube pour prendre notre long vol de retour. La météo annonçait l'arrivée d'un typhon sur le Japon et le panneau d'annonce des vols indiquait un possible retard, qui n'eut heureusement pas lieu. À notre arrivée à Londres, le temps n'était pas bon non plus, et allait affecter notre correspondance vers la Belgique. Nos tubes de transport ne nous avaient pas suivi...! Heureusement que ce genre d'incident ne nous avait pas affectés lors du vol aller. Nous étions épuisés et la longue attente pour réclamer nos bagages manquants nous acheva. Le lendemain seulement, les tubes de transports sont arrivés en Belgique, par deux vols différents. Il est apparu que l'erreur avait été commise au Japon, où l'étiquetage des tubes avait dérapé. Mais tout fut bien qui finit bien... Rétrospectivement, ce championnat nous laisse d'excellents souvenirs. Les Japonais avaient beaucoup investi pour le succès de leur organisation et nous sommes enchantés de notre troisième place et de notre Médaille de Bronze au classement par équipes.

Willy Verschoren, chef d'équipe (trad. RH)



Club Royal Petite Aviation Liégeoise

Le dimanche 19 août, comme le veut la tradition, le C.R.P.A.L a organisé une rencontre planeur électrique. Cette compétition inspirée du 925 national a été rendue plus conviviale en commençant à 10h00 et surtout par la neutralisation du temps de midi pour permettre de dîner en toute quiétude. Ce concours se fait en équipe et le but est d'avoir, de 10h à 13h, puis de 14h à 17h, en permanence un avion en l'air par l'équipe. Le temps de vol est limité à une minute de moteur plus 10 minutes de plané. Atterrissage sur la piste obligatoire et la chaîne ne doit pas être interrompue.

Cette année ce sont pas moins de trois équipes composées chacune de six concurrents qui ont pris le départ à 10h précises.

Toute la journée les vols se sont enchaînés dans la bonne humeur, mais si un modèle d'une équipe adverse rate son atterrissage ou rompt la chaîne, les commentaires à haute voix diffusent.

Quelques petits soucis avec notamment trois modèles. Le premier est celui d'André qui fut ramené dans la benne d'un tracteur par le fermier du coin,

le deuxième celui de Yves qui termina son vol dans un arbre et nécessita l'intervention de l'élagueur pour la récupération et le troisième celui de Germain qui perdit en vol un demi stab, mais regagna la planète sans soucis.

Tous ces vols furent contrôlés officiellement par Geneviève, chaque équipe avait son propre coach annonçant les temps. Pas question de partir trop tard ; attention aux pénalités !!!

Il est évident que tous les planeurs étaient autorisés, mais les modèles « mousse » étaient pénalisés par rapport aux autres magnifiques machines type F5J. Peut-être faudrait-il revoir le règlement pour les mousses, mais n'oublions pas que même s'il y a un classement, cela reste un amusement. Cette organisation locale a réuni 18 membres dans la joie et la bonne humeur.

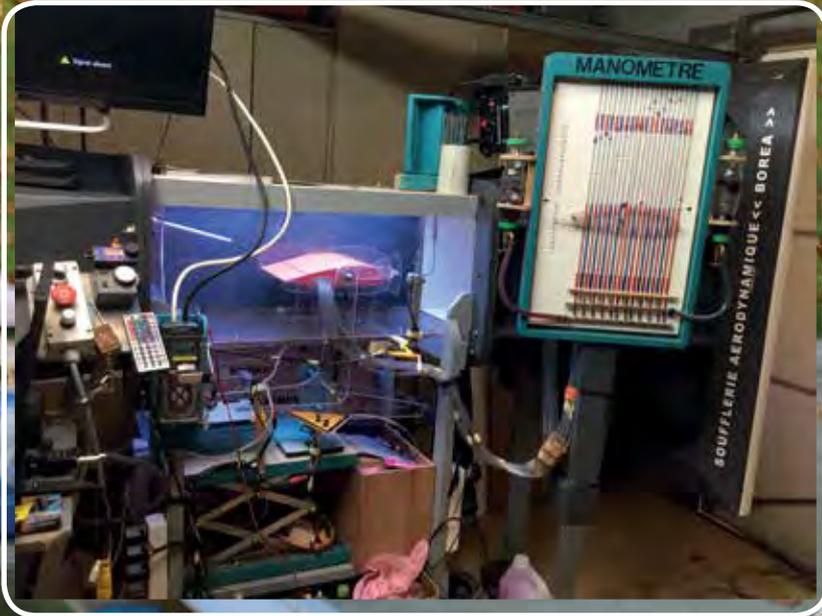
Merci à vous tous qui avez mis la main à la pâte, et vivement la prochaine édition.

Bourgeois Yves 00-AB-80
Vice-président « Sport »



8^{ème} édition de notre concours
1021+225 pour planeurs à
propulsion électrique

Place aux enfants



nts à Villers le Bouillet



Place aux enfants est organisé chaque année le troisième samedi d'octobre et ce depuis 1995. Ce sont près de 40.000 enfants et 10.000 adultes qui vont, le temps d'une journée, à la rencontre des acteurs économiques de la commune et à la découverte de certains métiers. C'est ainsi que j'ai été contacté par la commune de Villers le Bouillet pour ouvrir les portes de mon atelier et par la même occasion la découverte de la soufflerie «BOREA». Ce sont les enfants qui décident quelles sont les activités qu'ils désirent voir pendant la journée, ils peuvent s'inscrire à plusieurs ateliers qui les intéressent.

Le SAM BELGIUM Chapter 2010 m'a apporté son aide pour que cette rencontre avec les jeunes soit une réussite. Nous avons placé la

rencontre sous le thème « la pratique de l'aéromodélisme vous facilitera l'accès à tous les métiers de l'air »

Quatre jeunes s'étaient inscrits pour venir découvrir l'aérodynamique et le modélisme.

Pendant deux heures, nous nous sommes mis à leur disposition pour leur donner toutes les explications de notre passion.

C'est ma compagne qui assurait la logistique ; c'est ainsi qu'à la fin de la visite, ils reçurent tous, de même que les accompagnantes, un jus de fruit et une gaufrette au chocolat et l'AAM offrit à chaque participant un petit planeur à construire et un exemplaire de nos dernières revues.

Bruno

DG 500 Acro

Un « nouvel Elan »...

Tout commence il y a quelques années, lorsque René et moi-même avons construit une aile pour équiper un ancien fuselage d'Alpina Magic de Multiplex (voir *AAModels-info décembre 2014 nr.128*).

Le choix d'un profil polyvalent se posait, gratteur et en même temps voltigeur. Nous avons choisi à l'époque l'évolution **SB 95 11.5/2 - 9.5/2** et je terminais l'article en précisant que je verrais bien cette plume sur mon DG 500.

Il volait avec une aile de 4.40m avec allonges, qui équipait aussi l'Alpina Magic d'origine.

J'ai toujours beaucoup aimé les planeurs biplaces, particulièrement élégants, comme le Twin Astir, l'ASK 21 ou

ce DG 500.

Celui-ci volait avec le profil d'origine le **Ritz 2.30.14**. Suite à une collision en vol, la poutre du fuselage fut cassée en deux ainsi que l'aile droite. L'aile gauche et le stab étaient intacts.

La reconstruction

Après analyse, le fuselage était réparable et nous découpons 1m d'envergure sur l'aile droite, à partir de l'implanture. Un noyau, découpé et coffré au profil Ritz 2.30.14, - *merci Marcel !* - est adapté à l'aile d'origine, avec renforts et clés d'aile.

La bulle a été commandée chez Helmut Ulmer, planeuriste allemand qui fabrique entre autres les canopy pour Multiplex/Tangent.

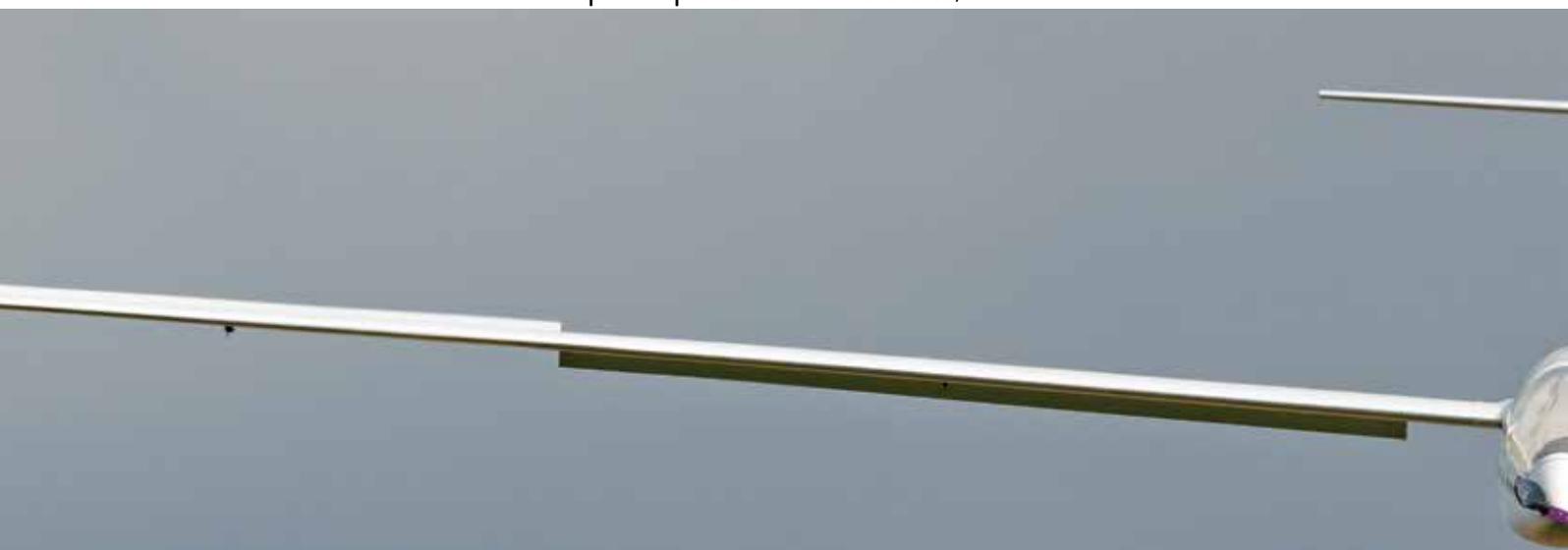
Après réparation de l'aile droite,

coffrée en samba 1.5 et entoillée, le poids de celle-ci était à peine plus élevé que celui de l'aile gauche.

Le fuselage pour sa part se voyait équipé d'une motorisation électrique en 5S, ce qui rendrait la machine plus polyvalente et plus sécurisante en pente.

Au final, le planeur passait de 5 kg à 6 kg, ce qui n'était pas vraiment un problème pour une envergure de 4.40 m.

Le réel a été conçu en 1989 et sorti en plusieurs versions : 22 m d'envergure, 20 m, 18 m et 17.2 m (acro). Le fuselage fait 8.66 m. La finesse max en 22 m est de 47.5. Cela signifie qu'en 4.40 m, il est à l'échelle 1/5, en envergure et il fait 1.75 m en longueur.



Les qualités retrouvées, mais une envie d'autre chose...

Mon DG 500 a donc revolé en pente et en plaine. Les qualités de vol étaient toujours au rendez-vous, malgré le poids plus élevé.

L'idée de refaire une plume plus voltigeuse, comme celle de l'Alpina Magic, restait toujours dans mon esprit.

Mais quel profil ?

Le même que le celui de l'Alpina très polyvalent, ou un autre, plus voltigeur, que n'aurait pas encore testé ?

Après réflexion nous avons choisi le **TP 210** en 11 % d'épaisseur (merci à Nicolas et Michel pour les noyaux). Ce dernier est très proche du **SB 98V**, si ce n'est qu'il n'est pas évolutif vers le saumon.

Je n'avais pas encore testé de profils conçus par Thierry Platon (TP), et avais envie de l'essayer sur le DG 500 d'autant plus qu'il donnait de bons résultats sur le Pilatus B4 de René (4 m), et que

la voltige était à la hauteur.

Concernant l'échelle, et comme des versions en 18 m et 17.2 m existent en réel, nous avons opté pour des ailes de 2 m chacune plus 15 cm de fuselage, ce qui fait une envergure de 4.15 m.

Les bonnes options

Cette version se veut plus acrobatique que l'originale et est équipée de volets utilisés en roulis mixés avec les ailerons. La corde des volets et ailerons est de 30 % de la corde de l'aile, ce qui est important sur un 4 m. Le débattement des volets est de 40 % de celui des ailerons et ce mixage est débrayable.

Il faut noter que le poids de 6 kg n'est pas un handicap pour la voltige, au contraire, l'inertie est essentielle, surtout en plaine. Les volets permettront égale-

ment de gratter si nécessaire, en les baissant très légèrement.

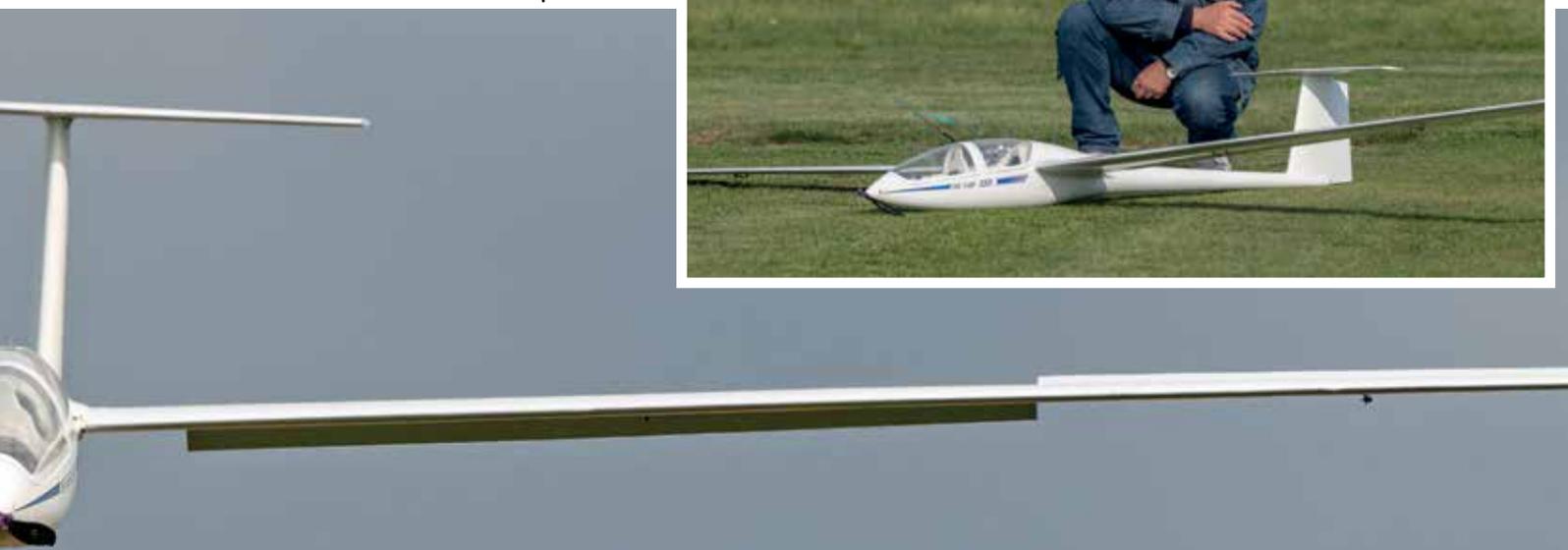
Le V longitudinal est de 0.5 degrés. Malgré le passage en envergure de 4.40 m à 4.15 m, la surface alaire reste identique à celle de l'original, à savoir 73 dm², la corde du saumon passant de 85 mm à 125 mm.

A 6 kg, la charge alaire est de 82 gr/dm², contre 71 gr/dm² pour l'original sans motorisation électrique !

Le nouvel "Elan"

Tout cela donne au DG 500 un nouvel « Elan », pour faire référence à la firme yougoslave qui co-produisait le planeur grandeur en 1989.

On pourrait même dire un second nouvel élan, après la réparation de l'aile d'origine et





René lance le planeur avec l'aide de Pierre, car ça soufflait fort ce jour là !

l'équipement électrique.. Le crochet de remorquage a été conservé, si bien que la mise en vol peut toujours se faire par remorquage pour ensuite profiter de la motorisation électrique et reprendre de l'altitude pour prolonger le vol.

Les premiers vols avec cette nouvelle plume ont eu lieu en pente ce qui, à mon avis, permet d'effectuer les réglages en toute sécurité, avec « de l'eau sous la quille ».

Quelques essais et la récompense...

Mon DG 500 est actuellement équipé de deux accus de réception (2000 mA - 5 éléments) et d'un accu de propulsion de 3650 mA en 5S. Son poids est de 6.015 g.

Le centrage s'avéra d'abord trop avant et un des deux accus de réception fut reculé sur la platine au niveau de l'emplanture.

Le vol fut alors un régal, la vol-

tige de base passe très bien avec un bon taux de roulis (mixage ailerons - volets activé), rien à voir avec l'aile d'origine, et la restitution est très bonne. L'atterrissage en pente est sans problème, les crocos étant super efficaces.

Les vols suivants ont été réalisés à nouveau en remorquage, le moteur électrique permettant d'effectuer plusieurs montées par la suite. Ici aussi, les qualités de gratte et de voltige ont confirmé le bien-fondé du choix du profil TP 210.

Voilà, tout comme l'Alpina Magic, ce DG 500 de Multiplex est une ancienne machine qui connaît une nouvelle jeunesse très prometteuse, un... nouvel Elan !

Un merci tout particulier à mon pote René pour son aide précieuse !

Marc DEHERVE
OOAD-198

	Nom du club	Totaux 2017	Sympatisants	Juniors	Seniors	Totaux 2018	Différence	Grd. totaux *
	Bruxelles Capitale							
1	Les Aiglons, cercle aéromodéliste	39	2	0	25	27	-12	29
2	The Mosquitos	30		4	25	29	-1	31
		69	2	4	50	56	-13	
	Brabant wallon							
3	Aéro-club Ixellois	0		2	64	66	-4	66
4	Aéro-club Wavre	91	9	4	72	85	-6	93
5	Belcoptère	1			1	1	0	9
6	Club Capitaine Aviateur Luc Mommer	139		9	119	128	-11	133
7	FF 2000	33			32	32	-1	33
8	Jeune Aéro-club	64		5	61	66	2	67
9	Les Jardins du Modélisme	104		3	90	93	-11	99
10	Model Club Leuzois - Nivelles	14			15	15	1	15
11	Modèle Club Terre Franche	34		1	30	31	-3	34
12	R. C. Air Club "Les Alouettes"	19		1	10	11	-8	11
		569	9	25	494	528	-41	
	Namur							
13	AA-E Stirling Memorial	25		3	25	28	3	30
14	Aéro Model Club des 7 Sergents	7	3	1	2	6	-1	6
15	Aéro Mod. Club Exocet Rognée	32	4	1	23	28	-4	33
16	Aéro-club Les Faucons	35		4	26	30	-5	30
17	Exocet Club Hemptinne	8	2	1	6	9	1	9
18	Group Captain Hubbard	16			16	16	0	16
16	Haversin Air Sports	15		1	18	19	4	22
20	Les Accros du Servo	56		9	52	62	6	67
21	Les Blancs Volants d'Honnay	16		3	15	18	2	19
22	Model Club Andennais	28		2	39	41	13	42
23	Model Club de la Meuse (Franière)	89	1	2	87	92	3	96
		320	10	33	284	327	7	
	Liège							
24	Aero und Modellclub "Feuervogel"	17		2	14	16	-1	16
25	Avia Club Eupen	40	1	6	36	43	3	45
26	Blériot Club Verlainne	32	6	2	23	31	2	32
27	Centre Aéromodéliste de Pepinster	14			13	13	-1	13
28	Club d'Aéromodélisme Les Busards	22		4	31	35	13	38
29	Club de Modélisme Les Vanneaux	24		2	23	25	1	30
30	Country Flyer (Sankt Vith)	22		4	15	19	-3	19
31	MCBB La Chouette	25	1		31	31	6	39
32	Les Aigles-Battice	83		8	76	84	1	103
33	Les Faucheurs de Marguerites	34	10	2	21	33	-1	35
34	M.F.C. Milan 90 E.V	22		3	21	24	2	24
35	Piper Club	49		5	41	46	-3	49
36	Royale Herstal Petite Aviation	79	5	5	71	81	2	86
37	Royale Petite Aviation Liégeoise	178	49	44	81	174	-4	191
38	SAM Belgian Old Pal's 2010	3			3	3	0	24
39	Spirit of St Louis	29		1	23	24	-5	27
40	Vol de Pente des Trois Frontières	35		1	39	40	5	54
		708	71	89	562	722	14	
	Luxembourg							
41	Aéro Model Club Les Libellules	12			10	10	-2	11
42	Altitude 480	11			12	12	1	12
43	Club Aéromod. de Tintigny	28		1	22	23	-5	25
44	Club Aéromod. de Villers-la-Loue	27		4	27	31	4	31
45	Hirondelles Model Club	50		3	48	51	1	51
46	Les Moustiqu'Air	5			0	0	-5	0
47	Model Air Club Athus Messancy	44		2	46	48	4	48
48	Model Air Club des Ardennes	28		1	22	23	-5	24
49	Model Club Famenne	32			36	36	4	37
		237	0	11	223	234	-3	
	Hainaut							
50	A.S.A. Bauffe	69	1	6	65	72	3	78
51	Aero Model Club Enghien	65	1	3	69	73	8	86
52	Aéro Model Club Eole Mouscron	112	1	1	109	111	-1	111
53	Aéro Modélisme Comines Air	78		9	64	73	-5	76
54	Aéro-club José Blairon	35	6	5	26	37	2	37
55	Air D'United	14		1	13	14	0	15
56	Airfield 34	22	3		22	25	3	25
57	Albatros Club Gerpinnes	90		4	81	85	-5	92
58	Assoc. d'Aéromod. du Sud Hainaut	40	6	1	39	46	6	51
59	Club Aéromodéliste Estinois	36	1	1	29	31	-5	34
60	Club d'Aéromod. "Les Cigognes"	21		4	21	25	4	25
61	Equipe Acro Belœil	75	6	3	68	77	2	82
62	Inter Clubs Indoor de Mons asbl	4			3	3	-1	19
63	Model Club du Chaufour	226		5	236	241	15	266
64	Model Club Havay	65	14	4	52	70	5	86
65	Petites Ailes de la Frontière	23		2	19	21	-2	21
66	Plein Ciel - Jurbise Aerobatic Club	4		1	5	6	2	18
		979	39	50	921	1010	31	
	Totaux	2889	131	208	2560	2899	10	

* "Grands totaux" = membres du club principal et membres d'un autre club

Activités de l'année 2018 au club Exocet Rognée

Fidèle à sa réputation, l'Aéro Model Club EXOCET Rognée a organisé cette année pas moins de sept manifestations.



Le traditionnel lâcher d'œufs de Pâques

Comme chaque année pendant le week-end pascal, le club «Exocet de Rognée» a organisé pour la douzième fois une sympathique chasse aux œufs sur son terrain d'aéromodélisme.

Compte tenu du beau temps (Un après-midi assez ensoleillé, une température clémente et un vent pas trop fort mais plein sud) et de l'originalité du concept, les familles de la région étaient nombreuses à s'être déplacées jusque notre terrain pour profiter de ce bon moment en famille.

Plus de septante enfants ont couru sur notre beau terrain pour ramasser tout ce qui tombait du ciel !



Les organisateurs, n'ont pas eu peur de mettre les petits plats dans les grands : quarante-cinq kilos d'œufs en chocolat, vingt kilos de caramels, des ours en peluche, des minis jeux et des parachutes, le tout lâché par sept avions pilotés de mains de maître par des « kamikazes », pilotes du club et amis sans qui il n'y aurait pas eu de spectacle.

Vers 17h00 toutes les voitures furent prisonnières de la gadoue suite au super gros « Veaux de mars » qui a complètement détrempe le parking.

Un gros « 4 X 4 » super efficace et un « Manitou » auto-embourbeur sont venus sortir tous les véhicules.

Cette journée restera dans les annales.

Journée constructions hétéroclites

Pour la seconde fois, nous avons organisé une journée « Constructions hétéroclites » je suis heureux d'avoir vu une bande de copains travailler chacun dans leur coin, pour donner naissance à partir d'une plaque de Dépron à un modèle venu de nulle part et qui « Cerise sur le gâteau VOLE ».

Tous les participants ont apporté leurs outils, colles, lattes, marqueurs, etc.

L'ambiance était superbe, il y a certainement quelques petits détails à remédier, mais nul n'est parfait.

En fin de journée, j'ai reçu un super compliment me disant : « On se serait cru dans une classe de troisième maternelle ».



avec des enfants appliqués et des perturbateurs ».

Nous avons tous gardé une âme d'enfant. (Du moins je l'espère)

Je suis ravi d'avoir vu des membres craignant de ne pas avoir leur place au sein du groupe, par manque d'expérience en construction, se démener et certains diriger les opérations.

La météo était de la partie mis à part un rien trop de vent pour certains de nos petits modèles.

Pour le midi, notre chef cuistot nous a cuit de savoureux hamburgers.

Notre 9-2-5 amical

Pour la seconde fois, nous organisons dans nos installations un concours 9-2-5 amical qui n'a d'autre enjeu que la camaraderie, la bonne humeur, se rencontrer et de faire un mini concours en s'amusant. Ce concours est dédié aux moto-planeurs de toutes sortes, mousses ou structures traditionnelles et sans limite d'envergure. Tous les modèles étaient équipés d'un altimètre réglé à l'altitude réglementaire de 120m.

Le but du concours était de terminer la journée en volant en continu, passant le relais de l'un à l'autre de la même équipe et comptabiliser aussi peu de décollages et de pénalités que possible sans oublier la cible. (Une seule fois par pilote)

Dix participants étaient prêts à en découdre. Deux équipes ont été formées par tirage au sort, une inégalité fut directement constatée. (Une équipe de « Pros » et l'autre surnommée « L'équipe des bras cassés »)

Pour mettre l'ambiance, les deux premières pénalités de la journée ont été offertes à l'équipe de votre serviteur. Pour la cible, l'équipe des pros a mis presque chaque fois en dehors des clous. Comme prévu dès le départ, l'équipe des bras cassés a eu la raclée de sa vie.

Ne vous en faites pas, après un bon verre entre copains, tout est oublié et les pilotes sont fin prêts pour en découdre l'an prochain. Comme de coutume à la proclamation des résultats, une grande bouteille d'une spécialité locale fut offerte à chaque pilote.

Journée Easy Star

Pour la première fois, nous avons organisé une journée consacrée aux Easy Star et modèles similaires. Certains concurrents ont volé comme de supers pros et se sont battus becs et ongles pour grignoter quelques points ou quelques secondes. (Le but du jeu) Un soleil hyper généreux nous a fait cuire à petit feu, il suffisait de regarder les coups de soleil, un vent un peu fou qui a perturbé ou importuné quelques vols, une journée comme on aimerait en vivre plus souvent.

Il y avait deux types d'épreuves : habileté et maîtrise de l'appareil plus l'indépendance des deux mains. (Une main pilote et l'autre exécute une autre tâche)





Je remercie et félicite tous les pilotes qui ont participé et leur donne rendez-vous l'an prochain. Pour pérenniser la tradition, à la proclamation des résultats, le comité a offert aux participants une boisson régionale. Le gros lot : Un Easy Star offert par « R-Models » a été gagné par Grégory, ainsi que la « Coupe challenge » qu'il devra rejouer l'an prochain. (Si la coupe est gagnée par le même pilote pendant 4 ans consécutivement, elle deviendra propriété du vainqueur)

Easy Star - résultats (sur 90 pts.)		
1	Grégory Quettier	88
2	Steve Dumonceau	83
3	Vincent Clause	81
4	Dominique Dumonceau	78
5	Iric Quettie	65
6	Pol Barbier	57
7	Michaël Pieroux	52
8	Serge Vassart	48
9	Eric Lebrun	21
10	Frédéric Salme	18
11	Robert Scailquin	17
12	Eric Auquier	16
13	Marcel Bettignie	3
14	Thierry Papeux	1

Journée R.E.S.

Pour la première fois, nous avons organisé une journée R.E.S. (planeurs) au sein de notre club. (Peut-être le premier concours inscrit au calendrier de l'AAM en Belgique)

Tout début de journée, ce fut un peu laborieux, car pour respecter le règlement international, nous devons avoir des sandows aux normes, des zones pilotes à respecter, de la résistance à la traction à ne pas dépasser, une cible de 15 m de rayon avec des repères tous les 20 cm et ensuite tous les mètres, un temps de vol de 6 min. et un temps de travail de 9 min. à ne pas dépasser. (Le hors cible et le hors temps de travail, annule le vol et donne zéro)

Tout le matériel était au « top ».

Nos modèles sont mis en l'air comme des cerfs-volants et atteignent en fonction de la vitesse du vent, une hauteur entre 50 et 80 mètres. Vu leur faible poids, nos modèles ont pu tenir aisément les six minutes.

J'ai oublié de préciser que les modèles devaient respecter plusieurs critères, une envergure de 2 mètres, peser entre 400 g et 650gr, être fabriqués exclusivement en bois, avoir des spoilers et être en deux axes.

Vers la fin de matinée, nous avons joué à l'« Apprenti sorcier pêcheur », presque toutes nos lignes se sont entremêlées. Il nous a fallu plus d'une demi-heure pour démêler tous les câbles. Quand le premier temps de travail a sonné, les pilotes étaient fin prêts et la compétition a pu réellement commencer. Pendant toute la journée, nous avons

Journée R.E.S. (planeurs en structure tout bois)		
1 ^{er}	Vincent Clause	1736
2 ^{ème}	Alex Barbier	1616
3 ^{ème}	Iric Quettier	1477
4 ^{ème}	Michaël Pieroux	1037
5 ^{ème}	Thierry Papeux	450
6 ^{ème}	Grégory Quettier	155
7 ^{ème}	Michel Papeux	0 (Posé hors cible)

eu un soleil de plomb qui nous a créé des thermiques aux quatre coins du terrain. Malheureusement, certains étaient éphémères, et ceux d'entre nous qui ont choisi un d'entre eux, se retrouvaient au sol après quelques dizaines de secondes. Heureusement, le règlement permet plusieurs lancements pendant le temps de travail. A part quelques petites casses, il n'y a pas eu de gros dégâts. Pour contrôler les durées de vols et la précision d'atterrissage sur la cible, nous avons eu l'aide de copains qui ont joué le rôle de juge. Je les remercie ainsi que Vincent qui nous a fait un tableau sous Excel pour calculer les points (Durée et cible pour les six tours) ainsi que le classement.

Par tradition, à la proclamation des résultats, une bouteille a été offerte à chaque pilote et chaque juge ainsi qu'une coupe aux trois premiers. Pour l'an prochain, je compte fermement sur l'équipe de notre ami Robert Herzog qui est l'instigateur de cette nouvelle formule planeurs en Belgique



Fête du club

Pour beaucoup d'entre nous, la « Fête du club » a pour but premier, la convivialité, les rencontres, les échanges et surtout permettre aux nouveaux pilotes débutants ou non, ainsi qu'aux pilotes aguerris de montrer leurs progrès et leurs prouesses et/ou talents devant leurs pairs et surtout devant leur famille. Pour ne pas déroger à la tradition, en matinée, il y a eu des jeux d'habiletés avec des avions en mousse. C'est

R Models

The Sky is Yours



Avions
Drones
Grand choix
de planeurs
et accessoires

Route de Saussin 55/2 à 5190 Spy
Zoning artisanal: E42 sortie n°13
Tél: 081.856.495 - 0473.861.498

Mardi au vendredi de 14 à 19h
Samedi de 9 à 15h

Fermé dimanche, lundi et jours fériés

<i>Multiplex</i>	<i>Futaba</i>	<i>G-Force</i>	<i>Black Horse</i>
<i>Evo</i>	<i>Hitec</i>	<i>OS</i>	<i>Top Model CZ</i>
<i>FMS</i>	<i>GreatPlane</i>	<i>Seagull</i>	<i>Royal Model</i>
<i>RocHobby</i>	<i>APC</i>	<i>Zap</i>	<i>Graupner</i>
<i>Sebart</i>	<i>Oracover</i>	<i>Dubro</i>	<i>Mantua</i>
<i>T2M</i>	<i>Menz</i>	<i>Alewing</i>	<i>Extreme Flight</i>

<i>Roxy</i>	<i>Ghiant</i>	<i>Krumscheid</i>
<i>Power Peak</i>	<i>DLE</i>	<i>Tangent</i>
<i>Aeronaut</i>	<i>DJI</i>	<i>A2Pro,</i>
<i>RcRcm</i>	<i>Kyosho</i>	<i>Nine Eagles</i>
<i>Savöx, et bien d'autres...</i>		

www.r-models.eu



pendant ces épreuves, que notre ami Blabla nous a tous scotchés par ses prouesses.

Comme de coutume, lors de cet événement, certains pilotes ont fait le pitre afin de déstabiliser les autres concurrents. Pour terminer la matinée en beauté, la traditionnelle chasse à la banderole nous a donné un combat épique entre de nombreux modèles, plein de rebondissements, de collisions et d'éliminations, jusqu'à ce qu'il ne reste qu'un vainqueur, là aussi Blabla s'est fait remarquer. Plusieurs pilotes se sont éclatés pendant les épreuves ainsi que deux avions. Plus de septante convives ont accepté notre invitation à notre grand BBQ. (Nouvelle formule)

Dans le courant de l'après-midi, de nombreuses démonstrations de nos pilotes eurent lieu devant un public de plus en plus nombreux. Profitant par la même occasion de faire découvrir notre passion.

Plusieurs avions étaient équipés en double commande, ce qui a permis à de nombreux visiteurs de s'initier au pilotage d'un vrai avion et non sur simulateur, comme nous le faisons chaque année lors de la journée découverte. (L'expérience remporta un vif succès)

Pour ne pas faillir à notre réputation, la traditionnelle bouteille d'une spécialité régionale a été offerte aux participants lors de la proclamation des résultats ainsi qu'une bouteille de vin pour les plus téméraires qui ont participé à la chasse à la banderole. Grégory remporta l'avion indoor en EPP offert par notre sponsor.

Coupe des Planeurs

Encore un Grand Merci à toutes et tous d'avoir participé à notre «Coupe des Planeurs» 2018. Ce qui me fait le plus plaisir, c'est que tous les participants sont membres du club, excepté un. Malheureusement le choix de la date n'étant pas judicieux, il nous manquait sept pilotes dont deux du club. Les vainqueurs ont reçu des coupes, mais toutes celles et tous ceux qui ont participé, ont droit à mes félicitations. Chaque pilote et chaque juge ont reçu deux bouteilles de spécialité régionale, les deux juges femme, ont reçu chacune un bouquet de fleurs.

Merci à Myriam pour le secrétariat et sa sauce « Bolo », à Sarah pour le bar et Blabla pour la cuisson des pâtes. Tous les pilotes présents ont passé une très bonne journée et ont pu se mesurer avec leurs pairs. Tout s'est déroulé pour le mieux: météo impec, concurrents sympas, des retrouvailles et de la bonne humeur... Une casse sans gravité.

Les concurrents ont été récompensés par une multitude de lots ainsi que par la traditionnelle bouteille d'un breuvage régionale. Que demander de plus???

Nous vous disons d'ores et déjà à l'année prochaine!

Iric

Coupe des Planeurs		
Planeurs en structure		
1 ^{er}	Iric Quettier	718
2 ^{ème}	Michaël Pieroux	675
3 ^{ème}	Jean-Jacques Cobut	623
4 ^{ème}	Grégory Quettier	601
5 ^{ème}	Thierry Papeux	254
6 ^{ème}	Robert Scailquin	221
7 ^{ème}	Serge Vassart	70
8 ^{ème}	Michel Papeux	0 (Posé hors cible)
Planeurs en composites		
1 ^{er}	Alex Barbier	1436
2 ^{ème}	Steve Dumonceau	980

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 lundi au vendredi de 10:00 à 18:30
le samedi de 9:00 à 18:00
fermé dimanche et jours fériés

Avions, voitures, hélicos, maquettes à construire, accessoires

Le magasin assure le service après-vente

MODELBOUW • MODELISME • MODELBAU

**RIJKEWEG 68 (heer/gronsveld)
6228 XZ MAASTRICHT/HOLLAND
Tel. Int. : 0031 43 3613334**

MAGAZINE GRATUIT!
VISITEZ NOTRE SITE:

WWW.SHAMROCK-MAASTRICHT.NL

Nouveau !!!

Housses d'ailes

Fabrication sur mesures en toile à sac imperméable doublure matelassée Options impression et pochettes accessoires

A partir de 59€ la paire!

Topsy Nipper

Echelle 1/3
Envergure 2.0m

Kit complet
314€ TVAC

SCALE DREAMS

BUILD YOURSELF YOUR DREAMS !

Kits - Short kits - CAO - découpe à la demande

www.scaledreams.be - 0498/69.88.17 - info@scaledreams.be

Toutes les grandes marques à petit prix..... les conseils et le service en plus !

HELICOPTRES - AVIONS - DRONES - PLANEURS

CONTACT : JOHNNY STEPIEN
WWW.INFOSTEP.BE
JOHNNY @INFOSTEP.BE

INFOSTEP RC SERVICE
SAB GOBLIN BELGIUM

SI VOUS CHERCHEZ QUELQUE CHOSE QUI N'EST PAS DANS NOTRE CATALOGUE, CONTACTEZ-NOUS, NOUS POUVONS PRESQUE TOUT AVOIR.....

Le 21^{ème} Festival d'Aéromodélisme de Havay

8 et 9 septembre 2018

"Mesdames et Messieurs, dans quelques instants nous nous poserons à Havay, notre destination finale..."

"Vous y êtes conviés à participer à la Fête de l'Aéromodélisme, un week-end inoubliable et surtout très agréable."



En 2017, la traditionnelle démonstration publique du MCH (*le show*) prenait un virage décisif. Il s'inscrivait non seulement dans le cadre des festivités du quarantième anniversaire de notre fédération, l'AAM, mais c'était aussi le vingtième anniversaire du club, deux raisons pour une édition hautement festive agrémentée de surprises tant musicales que pyrotechniques. Un premier festival... Difficile d'imaginer moins pour 2018.

Cent cinquante modèles... un panel exceptionnel !

Les cent cinquante modèles présents et leurs pilotes ont offert à notre public un panel de modèles très diversifié et ont réalisé un véritable spectacle, permanent et démonstratif de la variété infinie de notre hobby

Démonstrations de machines exceptionnelles, mais aussi du modélisme de tous les jours, réalisées avec grande maîtrise et une sécurité sans faille, encadrées par un service de piste haut en couleur.

Il serait difficile de vous présenter tous les pilotes ou décrire toutes les démonstrations ; en voici une petite sélection :

un simulacre de course aux pylônes particulièrement endiablé par Alain Ronk, Max Marlier, Alain Coruble, Gilles Watelet et Laurent Fauchille,

le club des Cigognes de Bretigny avec toute une panoplie de modèles exceptionnellement variée,

la Section 14-18 et ses escadrilles de Nieuport 17, d'Albatros dV et de Fokker D7, D5, E3, etc...,

Dominique Rabette, Alexandre Gillon et d'autres membres des Avionneux de Wavrin,

l'Airbus A320 et son commandant de bord Bruno Choquel pilote de très haut niveau,

le club Albert Meaulte et son escadrille de trapanelles,

Jeff Pivetta et ses incroyables démos de voltige,



Roland Sabbatchus, venu d'Allemagne avec six autres membres des Legendary Fighters, sept warbirds en simulacre de combat accompagnant, le dimanche la pyrotechnie magistrale de nos amis Arsène et Fabian.

Et beaucoup d'autres clubs représentés, l'AASH, l'Albatros Club de Gerpennes, l'Albatros Forbach (F), ASA Bauffe, Aulnoyes Aymeries (F), AVA Valenciennes (F), le BCV Bertrix, le CAE Estinnes, le CAM (F), le CLM, EAB Thumaide, Exocet Hemptine, l'IMAA Europe (F), le JAC, le JDM Nivelles, les Aiglons, le MAC27 (F), le MCC Chaufour, le Piper Club Bas-Oha, le Royal Broken Wings... que ceux qui n'auraient pas été cités nous pardonnent.,

Tous, sans exception, nous les remercions pour leur participation.

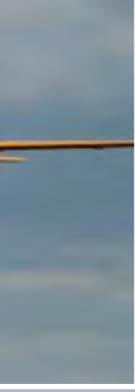


Une mise en scène tout particulièrement soignée de la part des Legendary Fighters



Un florilège de modèles, dans des démonstrations plus éblouissantes les unes que les autres, sous la surveillance très efficace des commissaires de pistes, Patrick BACH dit Mamadou, venant de Pau et Christian Bocage dit Bicou Président de l'IMAA Europe, venant de Bordeaux.





**Le samedi soir,
un moment inoubliable,
une tradition...**

Dès la fin des vols, le samedi soir, changement de décor !
Le Jazz est mis à l'honneur.

Le Melodic Jazz Band, une formation de la région
de Quevaucamps (Hainaut) nous à fait découvrir un
répertoire particulièrement riche au cours du concert
apéritif.

Dès la fin du traditionnel souper, quelques démonstrations
nocturnes en ouverture d'un feu d'artifice brillant,
endiablé, aux multiples colorations, tout en finesse.

La nuit s'installe...







Une belle histoire de collaboration

Le festival se déroulait en même temps que les **Journées du Patrimoine**, le **Cercle des 10 Clochers** (*cercle d'Histoire de l'entité de Quévy*), collaborant fructueusement avec le MCH depuis plusieurs mois, organisait dans l'église de Havay une exposition sur le thème "**Havay, Village martyr 1918**".

Cela a permis à ses visiteurs de venir découvrir le musée volant des machines de la première guerre qu'offrait la Section 14-18 et d'autres modélistes sur le terrain du club.

Le MCH un terrain en mutation

Projet engagé fin 2017, la configuration du terrain a fortement évolué. La superficie totale a plus que doublé, permettant un allongement sensible de la piste et son repositionnement. L'infrastructure permet aussi une aire de parcage et d'exposition des modèles très spacieuse et nettement plus attractive pour le public.

Dans la pratique courante, la nouvelle configuration permet la pratique simultanée de l'aéromodélisme "traditionnel" et celle du drone FPV. Cette dernière se pratiquant sur la partie basse du terrain, nettement en contrebas de l'installation principale.



"Mesdames et Messieurs, nous venons de quitter Havay International Airport. Après ce week-end enivrant, votre commandant de bord vous souhaite un excellent retour et vous invite déjà sur le même vol, l'année prochaine..."

**La réussite d'un festival,
un spectacle bien évidemment..
mais bien d'autres choses,
toutes importantes...**

Cette année, la météo favorable avec quelques épisodes assez nuageux a permis une excellente édition avec, et c'est important de le souligner, un très beau parc de modèles dès le samedi.

Les organisateurs tiennent à remercier vivement tous les bénévoles qui ont consacré et sacrifié une partie de leur temps libre assurant un service irréprochable et de qualité, apprécié tant du public que de nos invités et participants. Une mention toute particulière à l'adresse des dames qui ont assumé la préparation des délicieux repas.

Le club a bénéficié de l'aide des **Scouts Pionniers de Quévy**, un très sérieux coup de main pour la gestion du parking véhicules.

Le club tient à remercier Madame Florence Lecompte, Bourgmestre de Quévy, Madame

Catherine Poncin, Echevine qui a notamment dans ses attributions le tourisme et la culture, l'ensemble du Collège Communal et le personnel communal pour leur aide et leur soutien.

Un grand merci aussi à nos sponsors Konica, Harley-Davidson, SKJ-Transaflo, Drone Cam Technology, RC Aero Tech, Aerobertics et ceux souhaitant rester anonymes.

**Ce n'est qu'un au revoir..
et rendez-vous l'année prochaine !**

Comme toujours, ambiance décontractée et accueil convivial "made in MCH", clés d'un succès sans cesse renouvelé.

Sans hésiter nombre de participants nous ont déjà fixé rendez-vous le week-end des 14 et 15 septembre 2019.

le MCH.



Les Accros du Servo

Trois Albatros C III PSS au Cap Blanc-Nez

Le 10 septembre, des tests concluants sont effectués avec la CNC fil chaud, que l'on a récemment installée au local de notre club. Faisant suite à cette bonne nouvelle, Angelo propose à Roland et à Pierre (pour ces derniers c'est une première expérience) de construire des biplans pour voler lors du week-end au Blanc-Nez. D'emblée, sa proposition est chaudement accueillie. Angelo est à la manœuvre pour obtenir quelques tuyaux

auprès de nos amis Français qui sont eux déjà très loin dans leur projet. Philippe B. (VDP-Cap Blanc-Nez) lui fournit toutes les informations utiles sur la construction du SE5. Finalement le choix s'oriente sur un Albatros dont le plan est dressé par Angelo.

Le 17 septembre, on procède au découpage des ailes à l'aide de la CNC fil chaud suivant le profil Eppler 205 avec une corde de 20 cm pour une envergure de 120 cm. Le résultat est parfait. Le

matériau choisi est du polystyrène extrudé (couleur ivoire) utilisé en isolant pour le bâtiment, sous forme de panneaux de 240/60/4 ou 3 cm. Il faut veiller à bien conserver les « dépouilles » des ailes car elles nous seront très utiles. Le 18 septembre, on réalise l'inventaire des besoins en matériel et une commande est passée chez HK. Le soir on se retrouve tous les trois au local pour travailler au renforcement des ailes et à leur mise en forme. Les renforts sont constitués de 2 longerons en pin de 12/4 mm qui sont logés dans les rainures pratiquées sur l'extrados et l'intrados avec un pistolet à souder. Les longerons sont collés à la colle polyuréthane. Pour empêcher l'expansion de la colle, il faut placer du ruban adhésif sur toute la longueur des longerons. Après traitement, les ailes sont replacées dans leurs « dépouilles » respectives et sont empilées sur une surface bien plane en plaçant aux extrémités des cales de 35 mm destinées à donner le dièdre, tandis qu'au centre on charge les ailes avec de lourds poids métalliques. De cette manière, le séchage de la colle gardera la forme imposée aux ailes.

Le 19 septembre, découpe des stabilisateurs dans du dépron de 6mm d'épaisseur. Ils sont renforcés par des plats en carbone de 5/1 mm collés à la UHU POR.

Le 20 septembre, découpe des dérives, façonnage des gouvernes qui sont collées au niveau des charnières à l'aide de blunderm 3M de 25 mm côté extrados et 3 renforts en même adhésif côté intrados. Pour la dérive un renfort de plat en carbone de 5/1mm est collé à l'emplacement de la charnière sur la partie fixe. Le midi, la commande de HK est réceptionnée. Les ailes sont poncées pour enlever l'excédent de colle polyuréthane car l'adhésif n'a pas tenu comme espéré (on avait récupéré un vieux rouleau de masking tape au local mais la colle du tape se dégrade sérieusement après 6 mois) ! Les



emplacements de servos et les rainures pour les câbles sont réalisés au pistolet à souder côté intrados pour les ailes supérieures.

La colle à tapisser préparée le matin est de belle tenue et va être généreusement étalée sur le papier Kraft épais avec lequel nous allons recouvrir les ailes. On enduit aussi l'aile et on place le papier dès que celui-ci a absorbé l'eau. Deux bandes de papier par aile sont nécessaires, cela permet de doubler le papier au bord d'attaque et au bord de fuite pour les rendre plus solides. La finition des saumons et la découpe des ailerons seront réalisées plus tard après séchage complet. Les ailes revêtues sont replacées dans leurs « dévrouilles » respectives et empilées comme décrit ci-avant. Il faudra une semaine de séchage pour que les ailes soient prêtes car les surfaces d'évaporation sont petites comme les ailes sont enfermées dans les « dévrouilles ». Cette méthode empêche que l'aile vrille. Tous les jours on ouvre les dévrouilles pour vérifier le séchage et on laisse respirer une heure.

En alternative à la colle à tapisser, on peut utiliser la colle blanche diluée, c'est plus lourd mais plus solide surtout pour des modèles motorisés.

Le 22 septembre, nous effectuons une tentative de découpe des fuselages à l'aide de la CNC fil chaud... Echec! Après quelques cafouillages la machine refuse obstinément de déplacer le fil. Sale coup pour l'avancement de nos travaux! On arrête les essais pour s'appliquer au dessin des guignols et pièces utiles pour le rappel des ailerons.

Le 23 septembre, confection des guignols pour les trois appareils. Les cabanes sont réalisées avec des lattes de bambous récupérées sur un ancien tapis de salle de bain :-). Les gabarits de découpe des fuselages sont préparés par François avec sa fraiseuse sur base des indications fournies par Angelo.

Le 24 septembre, on procède à la découpe des fuselages à main levée sur une table avec un fil chaud vertical. Le bloc d'où sera extrait le fuselage est constitué d'un sandwich de polystyrène



extrudé de 30+40+30mm d'épaisseur. La tranche centrale de 20 mm sera évidée en laissant une paroi extérieure d'environ 30 mm d'épaisseur. Cette cavité sera bien utile pour donner accès aux zones d'installation de l'électronique. Après découpes et ajustages les tranches du sandwich sont encollées à la colle polyuréthane et soigneusement ajustées entre elles et les jonctions revêtues d'adhésif pour contenir l'expansion de la colle. Découpage des ailerons et biseautage des charnières. Rainurage des flancs du fuselage au pistolet à souder pour encastrer une baguette en pin de 12 mm d'épaisseur sur 27mm de profondeur et 150mm de longueur collée à la colle polyuréthane. Ceci

servira à fixer la cabane sur le fuselage avec 6 vis. Les servos d'ailes sont mis en place provisoirement et les câbles de connexion au récepteur sont tirés sous le recouvrement Kraft.

Le 25 septembre, ponçage de mise en forme et de finition des fuselages. Pose des empennages, des dérives et façonnage des postes pilote et mitrailleur.

Le 26 septembre, on effectue la finition des ailes (saumons et jonctions ailerons-aile) avec du papier 80gr collé à la colle blanche. Mise en place des cabanes en positionnant les ailes et en vérifiant l'incidence de celles-ci (1° pour le stab, 2° pour l'aile inférieure, 0° pour l'aile supérieure).





Le 27 septembre, on peut commencer la peinture et la décoration des modèles. A



ce stade, le poids du modèle est de 980 grammes. La soirée (et une partie de la nuit) sera consacrée à l'installation de l'électronique et aux divers réglages. Une fois le neutre repéré et les palonniers posés, les servos sont collés dans leurs logements à la UHU POR. Les guignols découpés dans les cartes plastiques sont eux collés à la cyano. La liaison des servos (TURNIGY DIGITAL HIGH TORQUE SERVO 26G SURROULEMENTS / 3,5 KG / .12SEC) d'ailerons est réalisée de manière classique avec Linkage stopper réglables sur les guignols et CAP pliée en Z sur les palonniers. Les liaisons pour les gouvernes de stab et de dérive sont réalisées en fil de Kevlar de 0,4mm. Un contrôleur DR MAD SÉRIE THRUST 5A HV BEC AVEC INBUILT AUX CONTROLLED ON / OFF POUR ACCS qui nous permettra de compléter (pour le fun) le montage avec DR MAD THRUST MACHINE GUN EFFET UNITÉ SONORE W / HAUT-PARLEUR. A l'atelier le bruit des mitrailleuses est impressionnant ; par contre en vol il faut vraiment être tout près pour les entendre. Contrôleur, récepteur et batterie seront placés le plus possible en avant du fuselage. Le CG est fixé à 80 mm du bord d'attaque de l'aile supérieure. L'extrémité avant du fuselage est assez proche. L'équilibrage nécessitera +- 300 g de plomb en plus d'une batterie 2200 mAh 3S car nous avons gardé le nez d'origine. Pour gagner du poids il faudrait allonger le nez, mais il ne serait plus maquette. Finalement nous renoncerons à l'installation de haubans car l'ensemble est assez stable. Le rappel des ailerons inférieurs est assuré par des CAP de 1,5 mm et des chapes métalliques et raccords filetés côté aileron inférieur et par des Linkage stopper pour l'aileron supérieur. Les derniers réglages étant faits nous reportons au lendemain les dernières finitions ... il est 2h du matin !

Le 28 septembre, il reste la finition de la peinture et les diverses décorations ainsi que la réalisation du capot technique. Les ailes rejoignent leurs « dépouilles » (très pratique pour le transport !).

Le 29 septembre, rendez-vous « aux chasseurs » pour les premiers vols :-). Malheureusement, le vent trop faible, orienté Nord-Est, n'est pas suffisant pour servir nos projets de vols ! Nos beaux oiseaux devront rester cloués au sol et attendre qu'Eole veuille bien jouer avec eux;-). Nous nous rabattons



sur des modèles plus légers ou assistés électriquement. Le beau temps est de la partie, le soleil est bien présent. La vue sur la mer est magnifique, les aéronefs se superposent aux gros navires dans un mélange de bleus de mer et de ciel. Vraiment, ce Cap Blanc-Nez est un site exceptionnel pour notre activité.

Le 30 septembre, le vent a tourné au Nord-Ouest. En fin de matinée les conditions vont permettre d'effectuer un premier vol. Pour son premier vol, l'Albatros orange sera confié aux mains expertes de Philippe Bourrier pour le lancer et à celles de François Nicolas pour le pilotage. Dès les premiers instants de vol, on sait que la partie est gagnée. Un peu de trim ici ou là et c'est parti... il tient



bien l'air. Grande satisfaction pour tous y compris pour les touristes qui se régalaient devant le ballet incessant des modèles. Dans l'après-midi on corrige le centrage des deux autres modèles en fonction de celui de l'Albatros orange.

Le deuxième à faire son premier vol est le mauve et turquoise d'Angelo. Le premier lancé face à l'Angleterre se passe idéalement, il part bien droit sans perdre d'altitude.

Comme le vent est faible on le laisse partir plus loin afin de passer les rouleaux rabattants de la falaise. Là, gros stress il fait un superbe déclenché, toutes les commandes passent en butée une fraction de seconde. Ouf il reprend un vol stable quelques mètres avant le sol. Comme le nez est bien rempli la réception était confiée à un vieux petit Pico 5/6 de Multiplex. La portée n'est plus bonne et dès qu'on s'éloigne il commence à cafouille. Bilan faudra le déclasser.

On récupère un autre récepteur sur un autre planeur et c'est parti pour le

deuxième vol.

Il part bien droit, répond très bien aux commandes. Malheureusement le vent est trop faible, juste assez pour pouvoir voler.

Mais avec un vent un peu plus soutenu il devrait pouvoir faire de la voltige facilement. Il arrive à tenir en l'air même quand les PSS de la deuxième guerre mondiale ne tiennent pas.

Maintenant que le deuxième a aussi bien volé, Roland a envie de tester le sien.

Comme il n'y a pas longtemps qu'il vole et que le vent est faible, il confie son avion à Benoit.

Le premier vol se passe sans soucis avec les mêmes qualités de vol des deux autres.

On se réjouit à l'idée de revenir avec de meilleures conditions de vent et de faire une patrouille à trois, pour se frotter « aux locaux de l'étape » ...

Angelo FAVARO, Roland LETOT et Pierre JULIEN.



BIGGS

Une seizième édition chaude, très chaude



EOLE Pottes
28 et 29 juillet 2018

C'est une tradition bien ancrée au sein du club EOLE à Pottes d'accueillir les amateurs de grands planeurs au cours d'un weekend en fin juillet.

Cet été 2018 s'inscrit dans les mémoires comme celui de la chaleur et de la sécheresse quasi permanentes, le thermomètre flirtant les 35°.

Bien plus qu'un week-end, un air de vacances...

Lorsque BIGGS se déplace à Pottes, c'est pour la semaine.

Une semaine pendant laquelle le planeur est à la fête mais aussi une semaine où les participants et leur famille sont heureux de se retrouver, heureux de retrouver leurs hôtes avec lesquels des liens forts se sont tissés au fil des années.

Une rencontre très décontractée !

Près de trente-cinq pilotes sont là, venant des Pays-Bas, de Belgique, d'Allemagne, de France et de Grande-Bretagne avec un peu plus de cinquante modèles (planeurs et remorqueurs) représentatifs de quasi toutes les époques marquantes de l'histoire du planeur.

De grands planeurs et un brin de démesure...

Parmi les plus grandes plumes présentes, deux ASH 31 de 8,40 m d'envergure (Ech. 1/2,5). L'un appartenant à Paul Happé (Pays-Bas) et le second à Stefan Schmieder (Allemagne).

Stefan Schmieder est un personnage connu dans la sphère du vol à voile R/C pour ses performances en vol



GPS. Ce type de vol, en circuit triangulaire, vise soit à parcourir la plus grande distance en un temps déterminé soit la performance en terme de durée de vol en circuit fermé. Le GPS permet de surveiller et mémoriser la trajectoire. Le vol le plus long de Stefan s'établit à 3h19'.

Une rencontre mais pas une compétition

À Pottes et dans toutes les organisations de BIGGS, il n'est évidemment pas question de ce type de vol, ni de compétition mais bien de rencontre amicale. Les responsables de BIGGS veillent à l'organisation et au bon déroulement des vols.

Quelques démarches indispensables

Pour cette organisation, Nathalie Ysebart, la secrétaire du club EOLE, a négocié et obtenu une dérogation autorisant les vols jusqu'à **3000 pieds AGL** dans un espace d'un rayon de **1 NM** centré sur le terrain (soit 900 m par rapport au niveau du sol, et

1,8 km de rayon).

Ceci est bien évidemment officialisé par un **NOTAM** à destination de la navigation aérienne. Mais certains pilotes d'avions de tourisme ne les respectent pas toujours...

La surveillance permanente du trafic aérien reste donc, en toute circonstance, une priorité majeure lors des évolutions de nos modèles réduits.



Une rencontre mais aussi une formation thématique

Le jeudi, un atelier de formation était organisé. Son thème, présenté par John Greenfield (Grande-Bretagne) concernait l'usage du DIATEX qui est un tissu d'entoilage utilisé en aviation légère.

L'atelier se déroulait sous la forme d'une mise en pratique de la technique de pose du produit.



Une satisfaction unanime et un seul souhait... revenir

Tant les responsables que les membres de BIGGS ne tarissent pas d'éloges envers l'accueil offert par le club EOLE. Une intendance (*chapiteau, camping, toilettes, eau, électricité,...*) gérée efficacement, des repas très appréciés concourent au succès et au maintien de cette manifestation.

Le rendez-vous à Pottes est devenu incontournable dans le calendrier de BIGGS, la 17^{ème} édition se profile déjà...

BIGGS

BIGGS est un groupement de personnes dont l'intérêt est la pratique du planeur R/C de grande taille. En 2005, le groupe historique constituera une asbl de droit belge.

BIGGS est l'acronyme de **Benelux Interesse Groep Grote Schaalzwevers** et comporte une centaine de membres, non seulement du Benelux mais aussi allemands, français et anglais.

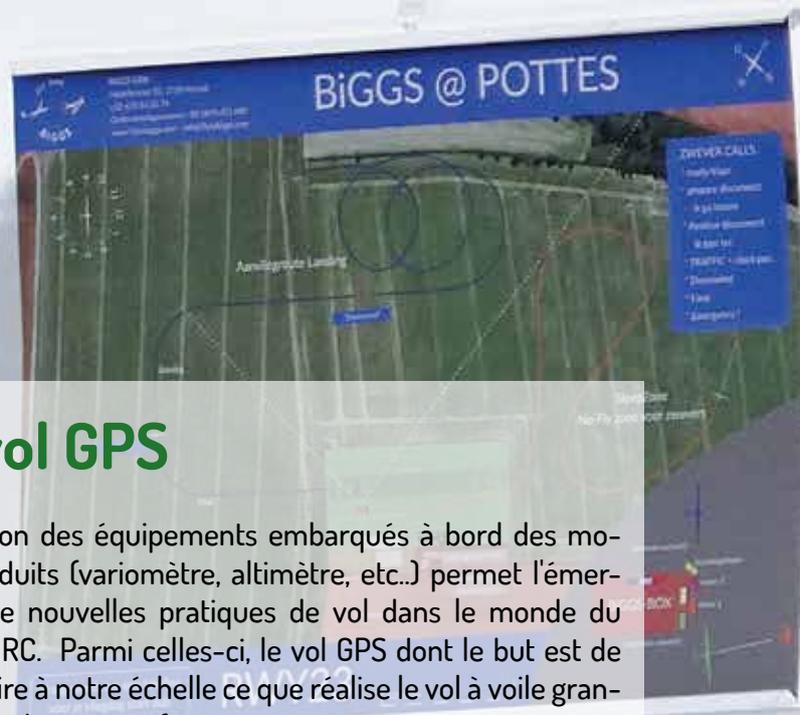
Son but est la promotion des grands planeurs R/C lors de rencontres internationales. L'association ne dispose pas de terrain et organise donc ses manifestations chez des clubs hôtes.

La volonté de BIGGS est de rendre chaque rencontre agréable non seulement pour les participants mais aussi leur famille... de véritables vacances.

Ces rencontres se tiennent en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne.

Les maîtres mots chez BIGGS sont convivialité et sécurité. Cette dernière est parfaitement balisée par un règlement d'ordre intérieur et un manuel d'organisation des vols très complets et précis.

Entre BIGGS et EOLE, l'histoire est déjà longue. Une des premières rencontres y a été organisée en 2003 sous l'impulsion et l'enthousiasme communicatif de Danny Mat, planeuriste et constructeur confirmé.



Le vol GPS

L'évolution des équipements embarqués à bord des modèles réduits (variomètre, altimètre, etc...) permet l'émergence de nouvelles pratiques de vol dans le monde du planeur RC. Parmi celles-ci, le vol GPS dont le but est de reproduire à notre échelle ce que réalise le vol à voile grandeur, le vol en circuit fermé.

Le vol reste bien évidemment un vol à vue et dans le respect des réglementations propres à chaque pays/région. Le circuit est triangulaire, le GPS, associé à une tablette et un logiciel ad hoc permettent de contrôler en direct la trajectoire du planeur et de vérifier les points de virage.

Un type de compétition est la réalisation, dans un temps donné, d'un maximum de tours du circuit. On comprend que dans ce cas, l'optimisation de la trajectoire et de la vitesse sont particulièrement essentielles, sans oublier la recherche des ascendances pour conserver l'altitude. A ce niveau, c'est la qualité du pilotage qui fait toute la différence.



SECTION 14-18 - MCH

29 et 30 septembre 2018

«100 ans,... Toute l'Aviation»





Des amis Français et Belges ont créé un groupe dénommé Section 14-18. Son thème majeur est la reproduction d'avions de la première guerre mondiale.

2018 est l'année de commémorations de la fin de cette guerre, notamment par la commune de Havay. Nous y avons participé au cours du mois de mai, avec la section 14-18 pour une exposition particulièrement réussie et appréciée (dans le cadre de Wallonie Bienvenue).

Nous ne pouvons que féliciter la Section 14-18 pour la qualité de leur documentation et le splendide parc de modèles, tous réalisés par eux-mêmes, avec une mention toute particulière pour Pascal Mignon, concepteur et constructeur de plusieurs machines d'une envergure de 3m, traitées maquettes.

Ce week-end, la Section 14-18 ne l'avait pas imaginé comme tel

En effet, les membres de ce groupe avaient prévu une commémoration de grande ampleur dans le nord de la France. Malheureusement, des soucis administratifs ne leur permettaient plus d'espérer réaliser cette manifestation dans de bonnes conditions ni pouvoir garantir son maintien. Ils ne pouvaient qu'envisager son annulation.



Courant mai, nous proposons donc à Philippe Vandevelde, président de la Section 14-18, de les héberger sur le terrain du MCH et d'organiser avec eux un interclub répondant à leurs objectifs.

La réponse est positive et les dates fixées.

Ce sera 15 jours après notre festival, un défi pour notre club.

L'Administration communale de Quevy nous fournit et installe le chapiteau (*le bar et l'espace restauration*), un second chapiteau, plus petit, héberge l'exposition thématique (*techniques et histoire de l'aviation de la première guerre mondiale*).

Un stand du **musée de Ploegsteert** y sera aussi présent.

Le week-end fut une réelle réussite. Une météo très favorable, un dimanche très ensoleillé et quasi sans vent durant la journée.

Si le thème principal de cet inter-club était principalement les machines de la Première Guerre, il n'était pas exclusif... d'autres machines étaient les bienvenues.

Cette météo favorable a permis de nombreux vols des "coucous" de 14-18. Un moment magique, en milieu d'après-midi du dimanche, un simulacre de combat aérien avec plus de dix avions en vol... Quelle récompense, pour les organisateurs, de voir toutes ces belles réalisations dans un ciel bleu, sous le soleil.

Il faut souligner également le délicieux souper "Porchetta" préparé par la Section 14-18.

De cette collaboration réussie, plusieurs projets émergent déjà pour 2019... sympa, non ?

Mais, encore sur 2018..., la semaine du 30 octobre au dimanche 4 novembre, une exposition sur le thème 14-18 s'est tenue à Bailleul (France). Organisée par la section 14-18, le MCH y était présent et aussi un stand de l'AAM... la frontière n'est pas loin...

Rendez-vous donc en 2019...

La Section 14-18
Le MCH





Concours Tiercé- Photos

Il s'agit de la dernière édition de notre Tiercé-Photos sous le format actuel. Pour mars 2019, une nouvelle formule est en préparation...

Principe du concours

1. Tout lecteur peut envoyer chaque trimestre à l'adresse photo@aamodels.be une photo digitale de son choix, portant sur l'aéromodélisme. Les premières neuf photos reçues participent au concours du trimestre, sont publiées dans la revue et sur le site web du concours <http://www.aamodels.be/fr/le-tierce-photos-du-trimestre.html>
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.
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-æquo, 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 2^{ème} de 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 (septembre 2018), c'est la photo n°5 de Jean-François Lothaire (00-AL199) qui a obtenu le meilleur score. Mais Jean-François étant membre du CA, le prix revient au second classé, Robert Olbrechts (00-A093) Il remporte un des lots (voir bas de la page suivante) offerts par OnlyLiPo.

Quant au Tiercé gagnant (5-1-3), il n'a été proposé par personne. C'est Dieter Beckers (00-AB725) qui s'en est le plus rapproché. Il remporte le second lot offert par OnlyLiPo.

Félicitations aux gagnants !

La participation au concours de ce trimestre sera clôturée le 1^{er} février 2019 et les derniers gagnants du tiercé au format actuel seront annoncés dans notre numéro de mars prochain.



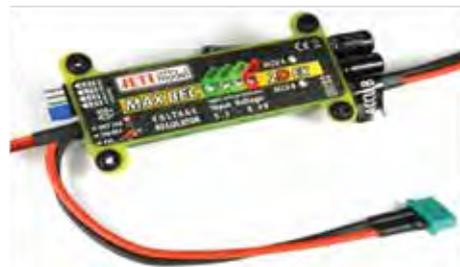
Ets. FANIEL

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



Concours TIERCE PHOTOS

Rendez-vous sur le site de l'AAM www.aamodels.be ou choisissez ci-dessous vos trois photos préférées pour participer au concours. Règlement du concours en page ci-contre.

Les photos de décembre >



Attention ! Ceci est la dernière collection de photos que nous vous proposons dans le cadre du Tiercé Photos. À partir de 2019, nous vous proposerons une nouvelle formule... Tentez-donc une dernière fois votre chance pour choisir votre tiercé !

Le Tiercé gagnant de septembre >



Photo Jean-François Lothaire



Photo Robert Olbrechts



Photo Jean-François Lothaire

Les gagnants de septembre 2018:

La meilleure photo venait de *Jean-François Lothaire*, mais comme il est membre du conseil, le prix revient au second classé, *Robert Olbrechts (OO-AO93)*. Il reçoit le premier prix offert par *OnlyLiPo*. Le Tiercé gagnant dans l'ordre (5-1-3) n'a été proposé par personne. C'est *Dieter Beckers (OO-AB735)* qui s'en est le plus rapproché. Il remporte donc le tiercé et le second prix offert par *OnlyLiPo*.

Ils ont remporté chacun
un bon d'achat de 80 € chez
OnlyLiPo

À remporter cette fois-ci:
deux bons d'achat de
80 € chez OnlyLiPo





Freewing F7F-3 Tigercat PNP

€449

- 2 moteurs brushless 600kV
- 2 variateurs 60A
- 7 servos 9g MG num. / 2 servos 17g MG num.
- Train rentrant électrique

Envergure : 1600mm
 Longueur : 1400mm
 Poids (RTF) : 3200g
 Accu recommandé : 2 pcs 4S LiPo
 3000-4000mAh

Toutes les modèles Freewing avec la disponibilité
 sur Aerobertics.be



Grand stock, prix compétitifs, bon service.

MULTIPLEX COCKPIT SX-7 EN SX-9

les radios polyvalentes ! Dotées d'un écran tactile vraiment facile à utiliser, l'assistant de programmation multilingue vous invite à le suivre dans toutes les étapes du réglage de votre appareil.

Une radio idéale pour les débutants et les experts, conçue et fabriquée en Allemagne.



NOUVEAU : Frais de port offert à partir de €75 en Belgique