AAModels

Parution en mars, juin, septembre et décembre

2020 • 4 Décembre



Editeur responsable : Bernard Delhaye • Rue de Ghlin 85 • 7050 Jurbise • Numéro d'agrément P401026 • Bureau de dépôt Liège X





Grand.modèle.ARF@Presque.prêt.à.voler #Accessible #Remarquable #Faistoiplaisir

Route de Saussin 53/3, 5190 Spy

Zoning artisanal: E42 sortie n°13 - 081/856.495 - 0473/861.498

Pitts Hangar9

Mardi au Vendredi: 14 à 19h - Samedi: 9 à 15h - Fermé dimanche et lundi

Multiplex, Evo, FMS, T2M, Futaba, Hitec, APC, Oracover, Menz, G-Force, OS, Seagull, Black Horse, Royal Model, Top Model CZ, Graupner, Mantua, Extreme Flight, Zap, Dubro, Alewings, Aeronaut, Roxxy, RcRcm, Ghiant, DLE, DJI, Kyosho, Krumscheid, Tangent, A2Pro, Savöx, SkyRC, Robbe, www.r-models.eu

E-Flite, Spektrum, Pichler, ProTronik, et bien d'autres...

L'AAM est membre de la Ligue Belge d'Aéromodélisme. elle-même membre associé de l'Aéro-club Royal de Belgique.

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

Jean-François Lothaire - jf.lothaire@skynetbe Christophe Vincent - christophe.vincent@pt.lu

Secrétariat général Jean-Luc Dufour,

Rédaction AAM), Michel Van, michel van@helirc.be

AAModels-info est le trimestriel d'information des membres de l'Association d'Aéromodélisme, ASBL. Parution en mars, juin, septembre et décembre

Kedreur responsable Association d'Aéromodélisme ASBL (en abrégé AAM), Mich v: ven Montoyer 1 – bet el á 1900 Bruxelles



Le Beechcraft D18 d'Eric Kennis membre du "13 Squadron" Photo Michel Van

SOMMAIRE

2020-4 DECEMBRE



Un coin de paradis

Une invitation au voyage dans une région de France qui offre de superbes paysages et un cadre de vol idyllique pour la pratique du vol de pente.

Le site de la Grande Dune du Pilat est bien connu des aéromodélistes. Une pente douce ouvrant sur l'océan Atlantique et la réserve naturelle du banc d'Arguin, flanquée

à sa droite d'Arcachon, la cité des huitres et à sa gauche de Biscarrosse, le berceau de l'hydraviation et des débuts de l'aviation commerciale.

Si l'envie d'y faire évoluer votre planeur vous vient, n'oubliez pas d'être "Alpha-Tango", une formalité simple pour être en phase avec la législation française.

par Jean-Baptiste Gallez







Un patchwork d'évènements

Pendant une courte période le virus semblait se faire oublier, permettant ainsi la tenue de quelques manifestations aéromodélistiques

- 4 Le mot du Président
- 5 Espace dirigeants
- 8 Anim'Mômes Les Accros du Servos
- 10 Warbirds over Hamme-Mille Les Aiglons
- 16 Customize my plane! Jo Berg
- 18 Concours maquettes F4C ACW Wavre
- 24 Un coin de paradis
- 36 F5B Eurotour EAB Thumaide
- 40 Rencontre remorquage planeurs HMCB Bastogne
- 44 Confiné? Eh bien construisez! 4Démo Michel Parent
- 48 C'était au temps où Une pièce en un acte
- 50 Trucs et astuces
- 51 L'image mystère
- 52 Rencontre Jets ASA Bauffe
- 62 Le concours annuel 4ème épreuve de l'année



La parole est au président

e n'imagine pas qu'il soit nécessaire de s'éterniser sur cette crise sanitaire que nous subissons. Vous tous êtes suffisamment réfléchis pour comprendre que chacun est acteur essentiel dans l'évolution de celle-ci.

Il est vrai aussi que nous n'aurons pas l'opportunité de fêter la Noël et le Nouvel An avec le faste auquel nos sociétés nous ont habitués, parfois bien malgré nous. Qu'importe, l'essentiel n'est-il pas de préserver la santé et le bien-être de nos familles, de nos amis et de nos concitoyens?

Enfin, les vaccins nous apportent l'espoir de nous protéger contre les effets de la Covid19 dans un délai raisonnable maintenant. Alors, soyons simplement patients.

Peut-être serez-vous étonné de ne pas trouver le Lavochkine LA-7, un avion russe peu connu mais redoutable chasseur de la seconde guerre mondiale annoncé dans le numéro précédent; diverses raisons ne l'ont pas permis mais ce n'est que partie remise...

Au gré de la lecture du magazine, vous découvrirez que, moyennant le respect de règles de précaution et de bon sens, plusieurs clubs ont osé l'organisation de rencontres, de concours et même de séances de vulgarisation, chaque fois avec le même constat, celui d'une immense satisfaction et de bien-être des participants et organisateurs.

Certainement rêvez-vous à vos prochaines vacances, celles qui effaceront les tracas, celles qui concilieront famille et loisir, celles qui vous éviteront de courir aux quatre coins du monde; suivez Jean-Baptiste, il vous y invite...

Croisons les doigts pour que 2021 réalise tous vos espoirs, c'est tout ce que je peux vous souhaiter de mieux en cette fin d'année.

Bonne lecture et restez prudent ! Bernard



2020 triste année.

Plus triste encore depuis que notre ami **Xavier Lehu** est décédé ce 1er novembre. Il avait 23 ans. Trop tôt, trop jeune, trop injuste.

avier était un pilote exceptionnel. Rien ne lui résistait; avions, hélicos, planeurs, drones, paramoteurs ou tout autres engins volants. Il faut dire qu'il avait de qui tenir. C'était la quatrième génération de Lehu membre du CAE. L'arrière-grand-père, Roger était un des membres fondateurs de notre club, le grand-père Guy est surtout connu par les membres du club pour la qualité de ses constructions et de ses réparations miraculeuses ... pas mal de membres ont fait appel à ses talents. Olivier, le père est lui aussi un pilote exceptionnel; c'était d'ailleurs un vrai plaisir de voir voler ensemble le père et le fils. Je me souviens d'un interclub à Thumaide où nous sommes allés avec une patrouille de Corsair. Olivier dirigeait la patrouille et à un moment, il a dit "passage bas et lent"! là j'ai vu quatre Corsair en patrouille à un mètre cinquante du sol. Le cinquième, celui de Xavier était à trente centimètres ... sur le dos ... c'était son style.

Dire que Xavier était tombé dans l'aéromodélisme comme d'autre dans la potion magique est un euphémisme. Depuis son plus jeune âge, il fréquentait notre terrain; les plus anciens se souviennent encore de son petit vélo à trois roues.

Xavier était connu aussi pour ses compétences techniques, héritage familial sans doute. Il n'avait pas son pareil pour régler un nouveau modèle; même les plus bizarres, comme mon avion canard, sans lui il aurait fini au tas; mais après quelques vols, il me l'avait réglé comme un avion de début. Que dire aussi de son expertise des moteurs : méthanol, essence, même les vieux diesels, rien ne lui résistait. Deux coups de tournevis et ça tournait rond.

Xavier était quelqu'un de franc, serviable, jamais avare d'un conseil, surtout envers les jeunes pilotes. Très mature aussi pour son âge, il était apprécié de tous. Même s'il avait ses têtes ... il répondait toujours présent lors des activités du club et y montrait une énergie communicative.

Il a eu un coup de mou il y a quelque mois et n'était plus motivé que par des avions soit très rapides ou très bizarre. Au sein du club, il avait alors relancé, avec Robert Lecomte, le vol circulaire; à deux dans le même cercle... spectaculaire. Mais depuis quatre mois il avait retrouvé le sourire grâce à sa copine, Sephora. Il irradiait de bonheur et ça se voyait.

Depuis trois ans il travaillait chez Infrabel où il était estimé aussi bien de ses chefs que de ses collègues. Il était en train de retaper sa maison; la vie s'ouvrait à lui. Il avait tout pour être heureux. Fatalitas.

Xavier, tu nous manques énormément et ton absence laisse un vide abyssal depuis ce jour maudit où tu t'es envolé pour un aller sans retour.

Bon vol, gamin.

Rivart Pascal Président du CAE et ami de Xavier.

A l'instant de clôturer ce numéro, nous venons d'apprendre la disparition d'une autre figure de l'aéromodélisme, **Marcel Zaïa.** Il était un membre très actif au sein du club Albatros Club Gerpinnes.

n se souviendra que la date d'entrée en vigueur du règlement européen 2019/947, portant sur l'exploitation des "aéronefs sans équipage à bord" avait été fixée au 1er juillet 2020.

La crise COVID a permis de reporter cette entrée en vigueur au 1er janvier 2021. Lorsque vous lirez ceci, il ne restera plus beaucoup de temps avant cette date fatidique. Et on se souviendra aussi que, malgré les protestations unanimes de tout le petit monde de l'aéromodélisme européen, ce règlement n'a pas évité d'inclure l'aéromodélisme dans le concept d'"aéronefs sans équipage à bord".

Dans chaque pays européen, et donc aussi en Belgique, l'autorité en charge de l'espace aérien a dû adapter sa réglementation. Pour nous, une nouvelle version de l'Arrêté royal "Drones" a vu le jour le 8 novembre dernier. Dans cet AR, on évoque notre situation, et notamment dans son Art. 22, la nécessité de procéder à l'enregistrement des opérateurs d'aéromodèles dès le 1er janvier 2021. Dans le second alinéa de cet article, on rappelle que "le ministre fixe les règles applicables aux exploitations au sein des clubs et des associations d'aéromodélisme". On trouve aussi dans le règlement européen 2019/947, à l'Art.16,4 : "Les États membres peuvent autoriser les clubs et associations d'aéromodélisme à enregistrer leurs membres en leur nom dans les systèmes d'enregistrement (des opérateurs)". Là, on se sent visés!

Une transition en souplesse vers le nouveau règlement

Mais comme le dit bien le règlement européen dans son attendu (27), "Etant donné que les modèles réduits d'aéronefs... niveau de sécurité satisfaisant... dans les clubs et associations... une transition harmonieuse devrait être assurée entre les différents systèmes nationaux et le nouveau cadre réglementaire... de sorte que les clubs et associations puissent continuer à fonctionner comme ils le font actuellement...", les nouvelles dispositions réglementaires belges ne devraient pas affecter significativement nos pratiques.

On sait que le gouvernement belge a connu une longue période d'affaires courantes, au cours de laquelle peu de choses pouvaient bouger. Et donc le

Entrée en vigueur du règlement européen 2019/947



projet d'arrêté ministériel que la DGTA avait produit il y a de nombreux mois, en pleine collaboration avec nos deux associations régionales d'aéromodélisme (VML et AAM), est toujours dans les limbes.

Cet AM "modélisme" devrait enfin prendre la place occupée depuis plusieurs années par notre fameuse circulaire GDF01, qui, en attendant l'AM, reste intégralement d'application.

L'AAM et la VML ont récemment repris les discussions avec la DGTA. On a évoqué lors de ces réunions par vidéoconférence les dispositions qui seront prises pour les enregistrements des opérateurs que nous sommes.

AAM et VML veillent aux intérêts de l'aéromodélisme et de ses pratiquants

Certains points semblent d'ores et déjà acquis, comme la gratuité de ces enregistrements, mais les modalités sont toujours en discussion. Nous avons aussi évoqué le sujet d'un controversé projet d'arrêté ministériel sur les "géozones", visant à définir les espaces que les opérateurs de drones ne pourront pas pénétrer. Plusieurs points doivent encore être éclaircis mais nous avons enfin obtenu que nos terrains officiels soient repris, à partir du ler janvier prochain, sur la carte Droneguide utilisée par les opérateurs de drones pour préparer leurs missions.

Le travail va se poursuivre au cours des prochaines semaines et l'AAM produira une lettre d'information spécifique dès que les décisions finales qui nous concernent auront été prises. La DGTA nous a assuré de nous impliquer dans la préparation de ces dispositions, afin d'assurer au mieux le passage à l'An Neuf! On aura au moins ça comme cadeau de Nouvel An.

Une première pour notre fédération, l'Assemblée Générale sera virtuelle

AG AAM 21 février 2021

Statutairement, nous devons tenir notre assemblée générale au plus tard le 31 mars. Même à cette date pourtant relativement lointaine, personne ne peut garantir que réunir plus de cinquante personnes sera à nouveau autorisé et, même si tel est le cas, si cela serait tout simplement souhaitable et judicieux.

L'assemblée générale 2021 se tiendra donc en vidéo-conférence. Un groupe de travail se charge d'ores et déjà de l'organiser et de rendre la participation à celle-ci la plus simple possible.

Les votes (approbation des comptes, décharge aux administrateurs, etc...), l'élection d'administrateurs et de représentants se réaliseront aussi par la voie électronique. Tout sera mis en œuvre pour que chacun puisse intervenir et faire ses remarques au cours de la réunion.

Il est évident aussi qu'une assemblée en vidéo-conférence sera différente de nos assemblées traditionnelles et imposera à tous les participants de la rigueur et de la discipline.

Quelques changements significatifs et importants

- il n'y aura ni atelier ni conférence avant l'assemblée
- afin de contrôler correctement les votes, seules les personnes habilitées à voter (représentant des clubs ou membres à titre personnel) pourront participer à la réunion
- les candidatures à l'élection de membres du CA, de membres à titre personnel et de représentants de l'AAM auprès de la LBA devront impérativement être faites à l'avance.

Une invitation avec tous les détails sera envoyée à tous les clubs et membres à titre personnel. Il sera primordial que chacun prenne connaissance de ces instructions.

Le "Challenge COVID"

L'édition 2020/02 du AAModels (page 9) en proposait l'idée. Vous trouverez à la page 44 de ce numéro, le récit de la construction du "4Démo" ainsi qu'un petit rappel de l'esprit de ce concours. La pandémie "Covid-19" étant toujours bien présente, le terme de ce concours est déplacé à **fin juin 2021**.

N'hésitez pas à raconter vos réalisations; une sélection de récits marquants sera récompensée.

Pour les envois, nul besoin de texte parfait, un récit en style télégraphique peut convenir; l'envoi se fera à l'adresse email ci-dessous, en précisant en objet "**Challenge Covid**". Les photos seront d'une résolution minimale de 240 dpi et une taille minimale de 10 x 15 cm (h x l) au format JPEG ou RAW. Si la taille des fichiers transférés dépasse 5 Mo, merci d'utiliser le logiciel wetransfer (*version gratuite jusque 2 Go*).

N'oubliez pas une légende à chaque photo ou illustration.

Le concours annuel

La date de la tenue de l'AG de l'AAM (21 février 2021) nous permet de vous accorder un délai plus long pour apporter vos réponses à la quatrième épreuve du concours et éventuellement à celles des épreuves précédentes si vous souhaitez y participer. La date limite est fixée au **31 janvier 2021**

Adresse pour tout courrier: michel.van@helirc.be



Anim'Mômes

Stage sur les transports pour les plus petits!

C'est pour les stages des vacances d'automne que l'association extrascolaire de Perwez "Anim'Mômes" prend contact avec "Les Accros du Servo".





lle organise un stage sur le thème des transports pendant une semaine. Chaque jour, un moyen de transport différent est vu autour de maquettes didactiques....chemin de fer, véhicules routiers, bateaux....et comme vous vous en doutez. l'aviation!

En plein démarrage du second confinement, nous relevons le défi. Les règles sanitaires sont très bien mises en place et respectées. Les soixante enfants sont répartis équitablement en deux groupes séparés physiquement dans l'école : les maternelles et les primaires.

Nous commençons par présenter aux plus petits nos modèles et adaptons notre vocabulaire à leur âge. Pas évident mais ils sont très attentifs et participatifs. On différencie les avions et les planeurs, ceux en bois, ceux en mousse, les électriques et les thermiques. Brève présentation de la radio et du fonctionnement des gouvernes. Ils apprécient les couleurs vives de nos modèles et finalement, veulent tous devenir pilotes ou astronautes!

Ensuite nous déménageons tout le matériel dans la seconde zone de l'école et nous répétons tout aux enfants de primaire. Là nous pouvons aller plus loin dans les explications techniques. Les filles nous posent plus de questions que les garçons.

Lors des essais moteurs, le souffle soulève les longs cheveux et elles en redemandent ... on se croirait dans une publicité d'une célèbre marque de produits capillaires!

Après la présentation de chaque groupe, on se retrouve dans un coin de la cour de récréation, aussi grande que notre terrain, pour une petite démonstration en vol. Le vent souffle à 30 km/h dans l'axe, mais la cour est bordée d'arbres et de bâtiments; turbulences, rouleaux, rabattants ... rien n'est laminaire. Qu'importe, l'oiseau "AngryBirds" parkflyer est mis en vol ... impossible de faire une ligne droite; quasi sur place, il virevolte dans tous les sens ... en fin de compte comme dans un jeu vidéo !

Nous remettons à leurs animateurs une caisse de petits avions en dépron que nous avons coupés la veille. Ils passeront l'après-midi à les coller, décorer et lancer.

Nous repartons, les enfants pleins d'étoiles dans les yeux! Au moins ils auront pu oublier cette crise pendant un moment.

Angelo & François





es Aiglons avaient accueilli une première édition de "Warbirds over Hamme-Mille" en septembre 2019, l'occasion pour le "13 Squadron" (AAModels juin 2019) de se produire pour la première fois hors de Flandres, leur territoire de prédilection. À cette occasion, leur président Bart Stroobants avait trouvé notre petit terrain bien sympathique et s'était fait membre de notre club. Rendez-vous était pris pour remettre ça en 2020, mais un certain virus nous avait entretemps envahi et les craintes étaient bien réelles de voir la saison 2020 du 13 Squadron gravement compromise. Mais votre serviteur a tenu bon. Cet été déjà, la reprise de nos activités aéromodélistes était réelle. Il s'agissait donc plus d'une question de volonté pour mener à bien le projet, planifié pour le samedi 19 septembre. Le choix du samedi s'imposait vu que pas mal de fans de Warbirds affectionnent la propulsion thermique et que cette pratique est interdite chez nous le dimanche.



Mais les règles COVID allaient s'imposer : port du masque, distanciation sociale, lavage des mains... vous connaissez la chanson. De plus, nous souhaitions ouvrir la manifestation au public : elle figurait au Calendrier Général de l'Aéromodélisme en Belgique et une petite annonce figurait depuis plusieurs mois dans la revue française Modèle Magazine... L'an passé, les promeneurs dans la campagne de Hamme-Mille nous avaient fait l'honneur de s'intéresser à notre activité. Il fallait donc se préparer à accueillir à nouveau du public en respectant les règles HORECA.

On fit donc tout ce qu'il faut

Sur notre terrain d'un petit hectare, établissement d'un plan d'aménagement pour accueillir d'un côté les participants en leur ménageant la surface de travail adéquate (au moins 5 m x 5 m), et d'autre part une zone de 1000 m² destinée à accueillir les spectateurs en leur donnant l'occasion d'admirer de près tant les vols que les modèles.

Comme notre terrain de dispose pas d'une clôture de sécurité, toutes les évolutions doivent se faire à plus de 40 m de tout public; donc la ligne de sécurité nécessaire pour obtenir l'autorisation de la DGTA a été matérialisée par une clôture de 50 cm en plastique recyclé; la piste d'envol serait notre "grande piste du fond" de 100 m x 20 m.

de bas en haut : le P-51 Mustang tout-fibre de Micha est prêt à prendre l'air, la décoration et le cockpit du Mustang de Bart,

a gauche : gros plan sur le Mustang de Bart

ci-dessous:

en fin de journée, photo de groupe des pilotes 13 Squadron – au premier plan un Spitfire abattu par collision lors d'un vol en formation









Warbirds over Hamme-Mille

La demande d'organisation adressée à la Commune de Beauvechain devait être accompagnée de l'analyse de risque (www.covideventriskmodel.be) pour limiter la dissémination de l'épidémie; une étude spécifique pour les "participants" et une autre pour les "spectateurs". Pour ces deux études, nous obtenions le feu vert.

Notre administration communale nous fit confiance et nous pûmes donc introduire en temps utile la demande pour "spectacle aérien" auprès de la DGTA. Là aussi la réponse fut favorable... Ouf! merci Madame la Bourgmestre! Et merci Monsieur Vandeplas!

Une météo radieuse

Le samedi matin, la météo annonce une journée parfaite : vent faible, température au-dessus des 20 degrés et couverture nuageuse inexistante.

Dès 7 h, Micha, Daniel et Raymond se sont attelés à l'installation de l'infrastructure. Vers 9 h, on complète par l'affichage des règles à suivre par les divers groupes de protagonistes. La zone "public" est prévue pour un maximum de 50 personnes présentes simultanément; une liste de présence avec nom, prénom, heure d'arrivée et coordonnées de contact est prête à l'emploi; le gel hydroalcoolique et les masques sont mis à disposition; la toilette mobile est prévue avec la mise à disposition de produits d'entretien et de gel hydroalcoolique.

Spitfire, Mustang ... de grands classiques mais pas seulement

Les participants continuent à arriver et on comptera en fin de compte huit pilotes "13 Squadron" en plus d'une grosse poignée d'Aiglons. Chacun a apporté ses modèles favoris. On note plusieurs versions de l'inévitable Spitfire, y compris une version décorée comme les avions de la Luftwaffe de l'époque! Le











De haut en bas :

le Fokker DVII de Noël (modèle Hangar9 et moteur DLA 55 cm³), le bimoteur Beechcraft D18 de Erik Kennis (deux Zenoah 28 cc, 82 dB(a) à 7 m),

le T28 Trojan de Johnny Bastiaansen, le Mustang de Micha au décollage

Ci-dessous:

à gauche, Bart a prévu le remorquage de son Spitfire jusqu'à la piste d'envol par une Jeep d'époque,

à droite, le beau Focke-Wulf de Koen De Wolf

plus gros modèle présenté (env. 280 cm) est le superbe bimoteur Beechcraft D18 d'Eric Kennis, équipé de deux moteurs Zenoah 28 cm³. Le suivant en matière de taille est le beau Spitfire électrique de Bart. Un autre "petit gros" est le beau biplan Fokker DVII de la première guerre dans sa livrée "Red Baron". Incontournables vedettes de tout show Warbirds, on a pu admirer plusieurs P51 Mustang dont tout particulièrement celui de notre membre et webmaster AAM Micha. Certains Aiglons, non sans une pointe d'ironie, ont "militarisé" à l'aide d'une imprimante 3D leurs Fun Cub et autres biplans Pitts EPP.

On a aussi pu admirer les vols de nombreux modèles propulsés par turbines électriques, dont notamment les Albatros en livrée rouge vif, très spectaculaires et un beau De Havilland Vampire DH100.

Vers 10h30, Noël, Johnny, Koen, Bart, Eric et Dirk sont arrivés et on peut procéder à un briefing général des pilotes où l'on répéta l'énoncé des bonnes règles spécifiques à notre situation épidémique. Tout au cours de la journée, on ne put constater aucune infraction aux consignes, ni parmi les participants, ni du côté des visiteurs.

Pour les paiements des consommations et des hamburgers préparés sur place, on utilisa un système de jetons qui permit d'éviter tout contact avec la monnaie elle-même, qui fut déposée dans une boîte ad-hoc.

Les vols avaient déjà commencé et le vol le plus remarquable de la matinée fut celui du Beechcraft bimoteur qui accomplit un long vol tout en douceur, au son maitrisé de ses deux Zenoah. Ce modèle est en soi la preuve éclatante qu'il est parfaitement possible de maitriser le bruit des moteurs thermiques. Ce modèle a été mesuré à 82 dB à 7 mètres.



Un enchaînement des vols très variés où chaque type de modèle, où chacun trouve sa place ...

Suivirent de nombreux vols accomplis par les Mustang, Spitfire, BF109 Messeschmidt, Focke-Wulf, T28 Trojan, Grumann F8F Bearcat. Aero L29 Delphin, F22 Raptor, et bien d'autres. Entre deux vols d'authentiques Warbirds, les membres du club étaient aussi les bienvenus à faire évoluer leurs modèles de tous types. Parmi eux, on a noté les vols solo de David, le fils de notre nouveau membre Jan Vovravec. Ses progrès réalisés depuis le début de l'été sont remarquables et il est prêt, du haut de ses 11 ans, à passer son brevet élémentaire.

... pas toujours sans risques

On eut aussi une démonstration de vol en formation de quatre Spitfire EPP qui tourna mal par suite d'une collision mid-air entre deux d'entre eux. La récupération des débris dans le champ voisin manqua de heurter une des règles COVID stipulant qu'en cas de crash, une seule personne pouvait procéder à la récupération...

Tout au long de la journée, Raymond et Gerrit, deux Aiglons détenteurs du brevet de pilote UAV de la DGTA, ont pris des vues aériennes avec leurs drones et filmé le déroulement des vols, alors que Piet, Micha et bien d'autres prenaient des photographies depuis le sol.

Le succès public de Warbirds over Hamme-Mille 2020 ne fut pas réellement au rendez-vous, mais en tant qu'organisateur, nous n'avions pas fait grand-chose pour le stimuler, craignant qu'en cas d'affluence, notre petite organisation risquait de se faire déborder.

Pas de publicité sur le site de la commune, pas d'affichettes dans les boutiques du coin, etc. Mais plusieurs dizaines de personnes se succédèrent dans notre espace "grand public" tout au long de la journée, et parmi eux plusieurs personnes qui étaient venues avec leur progéniture.

Voyant l'enthousiasme de nombreux enfants devant les évolutions parfois surprenantes de certains modèles et l'indéniable réalisme de nombreux vols, nous pensons que notre virus favori et heureusement inoffensif, celui de l'Aéromodélisme, aura peut-être pris racine chez plusieurs d'entre eux. Un investissement pour l'avenir en quelque sorte...

Vade retro Sars-Cov2

Quant au Sars-Cov2 qui affecte tellement notre monde actuellement, on ne lui a laissé aucune chance : tout le monde a montré le plus grand respect des règles avec l'enregistrement de l'identité de tous les présents, pilotes comme public, le port du masque (seuls les pilotes pouvaient le quitter pendant le pilotage de leur propre modèle), la distanciation sociale pour tous – briefing, service des boissons et repas, usage de gel hydroalcoolique lors de toute manipulation de matériel partagé, décontamination des surfaces au spray alcoolique ou javellisé et même l'absence de manipulation de toute monnaie.

Espérons quand même qu'en 2021, nous pourrons remettre ça dans des conditions plus confortables! Côté météo, ne changeons rien; ce fut parfait!

Robert







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



Personnaliser les performances et l'aspect d'une voiture, d'une moto ou de tout autre véhicule est un art de vivre.

Donner une touche individuelle à son avion vous offre une pièce unique qui le distinguera de tous les ARF.

L'Inteco L-213, un planeur dont la rareté suscite l'intérêt

L'objet de la personnalisaton est le planeur INTECO L-213 reproduit à l'échelle 1/3 de chez Valenta-Model en Tchéquie, son envergure est de 4,40 m pour une longueur de 2,20 m.

Le L-213 est très peu connu et n'est donc pas très répandu dans le monde du modélisme. Valenta propose aussi une version au 1/5 de 3 m d'envergure.

L'original a été conçu et construit fin des années '80. Un prototype a décollé en 1992 mais les tests de vol n'ont pas abouti. La firme a sans doute fait faillite et ce planeur pourtant assez intéressant n'a jamais été construit en série. Il faut dire qu'il a été développé à la même période que les Fox et les Swifts qui sont devenus rapidement très populaires. Sa dénomination L-213 rappelle celle des Blaniks (L-13, L-23, L-33 => LET) mais hormis la construction en alu et le pays d'origine, il s'agit bien de deux firmes différentes.

Le modèle est distribué en Allemagne par Jürgen Schmierer (www.modellbau-schmierer.de). J'avais combiné à l'époque la récupération du modèle avec la visite du musée Porsche à Zuffenhausen (à voir absolument!) à quelques kilomètres seulement du domicile de M. Schmierer.

Amitié, entraide ne sont pas de vains mots

Vu ma volonté de le personnaliser, j'ai commandé le planeur en blanc mais il est possible de choisir d'autres couleurs pour le fuselage et les ailes en précisant des codes lors de la commande sur le site de chez Valenta ou chez Schmierer.







Faute de temps, le projet a ensuite hiverné 3 ans dans la chaufferie. C'est grâce à l'aide de mon ami Henri Beissel du club de Bastogne qu'il a été finalisé. Il s'est chargé d'équiper le L-213 de servos Savox (huit pour les ailes), de l'installation du crochet, de la JETI Box 200 muni de deux R-sat, d'un rc-switch, deux Li-ion 5200 mAh ainsi que le train rentrant FEMA. Habitué à des modèles moins complexes en électronique, il m'a fallu un certain temps pour comprendre le fonctionnement. (le problème, c'est qu'on oublie...)

J'ai passé deux après-midis pour la programmation et les réglages qui, à mes yeux, sont essentiels pour faire voler correctement cette machine de près de 14 kg et ce fut le cas dès le début!

Une autre particularité sont les bouts d'ailes interchangeables (winglets planeur et acro). Le modèle devient légèrement plus agile avec les winglets acro. Cependant, après une dizaine de vols, je dois encore m'habituer au vol rapide et ample de l'engin. C'est une machine très performante qui demande qu'on la laisse avancer...

Le temps du décor

Côté finition, seul le cockpit n'est pas encore terminé; j'attends une livraison de www.scalecockpits.at qui doit arriver bientôt. Le planeur a réalisé ses premiers vols lors de la saison 2019 et était prêt pour recevoir sa décoration finale... et c'est là que j'ai rencontré François!

François Nicolas (www.scaledreams.be) propose un service de découpe et création d'autocollants sur mesure afin de décorer votre avion selon vos goûts

ou pour rendre votre maquette encore plus fidèle et réaliste. Disposant d'une imprimerie numérique dans le centre de Gembloux, il était de suite volontaire pour réaliser la déco du L-213 appréciant surtout que ce soit un modèle hors du commun au look particulier.

Les planches d'autocollants ont été réalisées à l'échelle souhaitée, les images posées sur l'empennage ont été imprimées sur vinyle autocollant au moyen d'une grande imprimante, appelée "plotter". Les possibilités de réalisation ne semblent limitées que par la créativité du demandeur.

Les fichiers contenant logo, n° d'immatriculation AAM, nom, etc... ont été imprimés selon mes souhaits. Si vous envisagez un décor complet avec ou sans pose sur votre modèle, François vous proposera un devis financier adapté à l'importance du projet ainsi qu'un délai. A vous de vous lancer dans l'aventure.

Laissez à vos rêves le soin de vous guider

Pour ma part, j'avais l'idée d'un décor fictif avec la marque de montre Bell & Ross. Cette entreprise avait dessiné un avion prototype nommé "Vintage Racing Bird" avec un décor qui m'a tout de suite tapé à l'œil; le challenge était de l'adapter à mon planeur; challenge qui est, à mon avis, amplement réussi. Encore merci à toi François et à ton équipe d'avoir réalisé mon "Scale Dream"!

Jo Berg 00-AB356



Wim Renders et son Fouga Magister

u la possibilité de répondre à toutes les exigences liées à la crise du Covid 19, le comité de l'Aéro-Club de Wavre en accord avec les concurrents inscrits au concours F4C a décidé de maintenir la date prévue au calendrier.

C'est donc sur le terrain de l'ACW à Ramillies, par un dimanche radieux avec un léger vent d'ouest que se sont déroulés les tours de vol de ce concours.

Sept concurrents se sont inscrits.

Photos: Benoit Denet, Francis Floor

Le panel des concurrents

Renaud Leclercq, le local de l'étape (il est aussi le président de l'ACW), avec un Tigercat F7F bimoteur électrique, ready to fly (origine FMS) entièrement retravaillé et traité maquette pour reproduire un appareil de l'US Navy

Augustin Goddet avec la maquette du Stampe et Renard SR-7B conservé au musée de l'air à Bruxelles

Frank D'Hont avec la maquette à l'échelle 1/8 du Hawker Tempest MKV

Eric Kennis nous vient des Pays Bas avec la maquette d'un Ercoupe, sur base d'un kit SIG

Wim Reynders avec son Fouga Magister reconstruit après sa mésaventure de l'an dernier

Eric Smeets avec son P40 vainqueur du championnat F4C l'an dernier

Ghislain Defrenne participe pour la première fois à un concours en catégorie "Sportsman" avec son Piper PA18. La spécificité de la catégorie Sportsman est qu'elle ne comporte pas d'épreuve statique tandis que les figures de vol sont similaires à celles du F4C.

L'organisation et le déroulement du concours

Chaque pilote est assisté d'un aide, le plus souvent un autre concurrent, dont la mission première est d'annoncer à haute voix la prochaine figure. Petit rappel pour le pilote mais surtout pour informer les juges de la figure qui va être exécutée.

Les participants arrivent de bonne heure, il fait beau avec cependant un léger voile nuageux qui nous offre un phénomène peu courant : un halo rond apparait autour du soleil...

L'infrastructure est en place, les différents concurrents s'inscrivent ainsi que les juges qui sont Daniel Delizée, Francis Floor, Charles Remacle, Brigitte Ducoron et Alex Rixhon comme directeur sportif AAM de la catégorie.

Le montage des modèles prend un certain temps, il n'est pas question de laisser apparentes des vis assez disgracieuses... et quand on observe les astuces





Les préparatifs et le briefing indispensable à toute bonne organisation.









qu'utilise Wim Reynders pour assembler son Fouga, tout cela semble bien pensé.

Les premiers à avoir achevé le montage de leur modèle profitent du temps restant avant le début de la compétition pour faire un vol d'essai et reconnaitre la piste.

La longue piste de l'ACW mesure 200m de long sur 50 m de large et est orientée NO-SE. Il y a également deux pistes courtes, l'une orientée 0-E et l'autre S-N. Chacune de 100 m de long sur 50 m de large, elles peuvent être utilisées par les modèles moins à l'aise avec un vent de travers.

Comme toujours l'herbe est tondue au plus court par les bénévoles de l'ACW qui pendant toute la saison prennent grand soin du gazon.

Le concours est lancé et les vols se succèdent avec peu d'incidents. Frank D'Hont est le seul à avoir connu un problème sérieux : au terme du premier vol, une jambe de train refuse de sortir et il décide d'atterrir sur le ventre, train rentré, heureusement sans grand dégâts, mais pour lui le concours est terminé.

Au long de la journée il y eu bien quelques soucis mineurs comme des problèmes de contacts électriques ou une fuite dans le circuit d'air du train rentrant mais sans aucune conséquence qu'un peu plus de stress pour les pilotes.

Le jugement statique ...

Dès le premier tour de vol terminé, les modèles passent au jugement statique et là, la justesse des formes, des détails tels les lignes de panneaux, les rivets, les marquages ou le respect des teintes de la peinture ont chacun une importance.

C'est le Fouga de Win Reynders qui l'emporte, son modèle totalement "maquette" comme ceux de la majorité des concurrents fourmille d'une quantité incroyable de petits détails, marquages etc. et il repart avec les mille points.

Eric Smeets se retrouve en deuxième position, le P40 est particulièrement soigné avec une peinture remarquable et il obtient 935.3 points

Renaud Leclercq arrive en troisième position avec le Tigercat F7F pour lequel il obtient 919.8 points. C'est la preuve qu'il est possible de retravailler un kit en mousse pour en faire une maquette qui n'est absolument pas ridicule en concours. Mais Renaud ne dit-il pas lui-même qu'il est un horrible pinailleur.

Eric Kennis suit avec son Ercoupe qui a beaucoup de présence mais l'origine "kit" se fait assez fort ressentir et le modèle manque de petits détails qui font la différence. Il repart avec 891.1 points.

Augustin Goddet ferme le classement et si son SR-7B est en tous points conformes à celui exposé au Musée de l'air, c'est un modèle relativement simple qui obtient 837.5 points.

Frank D'hont, suite à ses problèmes de train d'atterrissage doit malheureusement déclarer forfait pour le statique et le reste des vols. Deux tours de vol sont effectués l'après-midi, les résultats des vols montrent une certaine constance et vers 16 h les derniers vols ont eu lieu.

Le palmarès

Ghislain Defrenne, seul dans sa catégorie, repart avec la première place en "Sportsman".

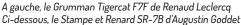
En catégorie F4C, les résultats (statique et vols) sont les suivants :

Wim Reynders (2.000 points), Eric Kennis (1.878,3), Eric Smeets (1.910,2), Renaud Leclercq (1.857,9), Augustin Goddet (1.672,1), Frank D'Hont (437,9)

Après la proclamation des résultats une bonne bouteille de bulles du Brabant Wallon, le "Domaine de Glabais" a été offerte aux participants, juges et secrétaire du concours.

Il ne reste plus qu'à démonter et rendez-vous est pris pour 2021.

Francis Floor





... la pause déjeuner et reprise du concours

Le premier tour de vol ainsi que les jugements statiques achevés, il est l'heure de la pause déjeuner. Mais au lieu d'une grande tablée comme l'année passée, c'est chacun de son coté Covid-19 oblige.



Un atterrissage sur le ventre du Hawker Tempest MKV parfaitement négocié par son pilote Frank D'Hont

SSO X E 763

21



Dans le sens des aiguilles d'une montre :,

le Curtiss P-40 Warhawk d'Eric Smeets, l'ERCO Ercoupe d'Eric Kennis, le Piper PA-18 de Ghislain Defrenne





Mais, qu'est ce que la catégorie F4C?

La Fédération Aéronautique Internationale (FAI) la définit comme suit :

"La catégorie Maquettes de la FAI implique un certain art de l'illusion car elle consiste à créer et construire le modèle d'un avion grandeur et à le faire voler d'une façon qui illustre la manière dont l'avion grandeur vole. Cela implique une recherche dans l'histoire de l'avion que l'on veut reproduire, une certaine dextérité dans le dessin et la construction du modèle et beaucoup de précision dans son pilotage en exécutant les manœuvres typiques que l'avion grandeur était capable d'exécuter.

La taille du modèle peut varier dans de grandes proportions mais la règle principale est la limite de poids qui se situe actuellement à 15 kg pour les modèles radiocommandés.

Le concours maquette est composé de deux parties, la première est le jugement statique de la forme du modèle en comparaison avec l'avion grandeur, ainsi que la qualité de construction et de finition du modèle. Le modèle est examiné par un panel de juges qui donnent un score de 0 à 10 pour chaque critère à considérer. Chaque concurrent doit déclarer les pièces du modèle qui ont été achetées "toutes faites" et les juges ajustent leur score en conséquence.

La seconde partie est bien entendu le vol du modèle qui se fait sur trois tours de vol. Les modèles doivent exécuter un certain nombre de manœuvres obligatoires ainsi que des manœuvres au choix du concurrent. Cela se fait devant un panel de juges (ndlr: cinq en compétition internationale) et le but est de présenter un comportement du modèle qui soit aussi proche que possible de l'avion grandeur".





t, il est évident qu'il sera impossible d'organiser

vec la pandémie du Covid-19 qui va et vient, il est évident qu'il sera impossible d'organiser la traditionnelle Expo et Bourse d'Echange de l'Aéro Club de Wavre comme nous le faisons chaque année depuis 40 ans... Cependant, pour ne pas interrompre ce long cycle, nous avons choisi de faire notre 41 ème Expo en "Virtuel 3D"

Mais comment allons nous faire cela? En installant pour un jour l'exposition d'un nombre limité de modèles dans la salle des fêtes de l'Hôtel de Ville de Wavre. Dès que les modèles auront trouvé leur place définitive, une firme spécialisée fera un scanning par laser en différents points de la salle. Les différents scannings seront ensuite assemblés pour créer une vue virtuelle en 3D de la totalité de l'exposition.

Le samedi 6 février, à 9h00 (heure traditionnelle d'ouverture de notre Expo), l'Expo virtuelle sera mise en ligne et accessible à tous via le site : www.aeroclubdewavre.be

Les visiteurs pourront alors admirer les modèles sous différents angles, zoomer pour voir des détails et pour certains modèles il sera même possible d'avoir plus d'informations en cliquant dessus : cela ouvrira un phylactère avec les spécifications du modèle ou une vidéo du modèle en vol. Tout cela sera complété par une très belle vidéo dans laquelle on retrouvera la bonne ambiance de notre Expo 2020.

Pour la réalisation de cette première, nous sommes aidés par quelques sponsors dont les bannières apparaitront dans l'image.

Malheureusement nous ne sommes pas à l'abri d'une évolution négative de la pandémie qui rendrait impossible la réalisation du scanning telle que prévue. Dans ce cas seule la vidéo de l'Expo 2020 sera mise en ligne et nous vous donnerons rendez-vous en 2022 ...

Pour infos: aeroclub.wavre@gmail.com



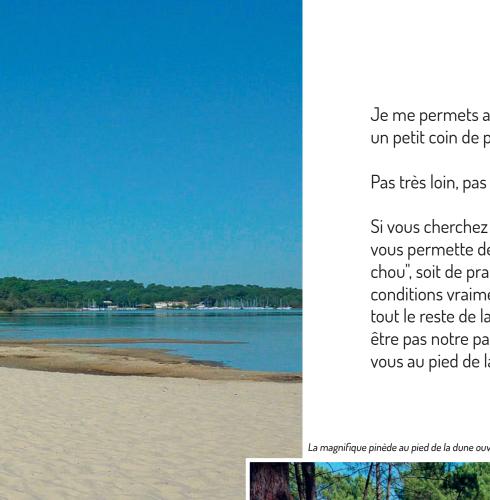
ette dune, la plus haute d'Europe (105m), possède le profil idéal : le côté mer présente une pente régulière de ± 30° sur ± 600 m et qui commence directement au bord de mer. Rien n'arrête donc le vent du large qui monte bien régulièrement et sans la moindre turbulence. Pour m'y être trouvé suspendu à 33 m² de toile (je pratique aussi le parapente) je peux vous assurer que je n'ai jamais rencontré d'ascendance dynamique aussi laminaire.

Cette dune est très vieille, depuis 5.000 ans le bassin d'Arcachon qui se vide et se remplit à chaque marée dépose du sable sur le banc d'Arguin juste en face. A chaque marée basse ce banc émerge et le vent emporte le sable vers la terre toute proche. Et voilà notre dune, 550 millions de mètres cubes de sable!

Vous vous trouvez au soleil (avec un petit chapeau), les pieds nus dans le sable fin et chaud, à regarder évoluer votre modèle dans ce vent tiède. Faire attention à la capacité des accus de réception, car il arrive souvent de voler plusieurs heures d'affilée.

Les atterrissages ne posent aucun problème, vous avez à votre disposition de très grandes zones parfaitement lisses.





Je me permets aujourd'hui de vous présenter un petit coin de paradis pour les planeuristes.

Pas très loin, pas très cher.

Si vous cherchez un endroit de vacances qui vous permette de "ménager la chèvre et le chou", soit de pratiquer le vol de pente dans des conditions vraiment idylliques et de contenter tout le reste de la famille qui ne partage peutêtre pas notre passion, n'hésitez pas installezvous au pied de la dune du Pyla.

La magnifique pinède au pied de la dune ouvrant sur le lac de Sanguinet



Quelque soit votre manière de planer, prenez votre pied...

Le paradis n'est pas loin!

Cet automne, le passage de la tempête Alex avec fortes pluies nous a valu de superbes reliefs sculptés par le vent sur le sable mouillé. Peu après, des vents de 65 km/h nous ont offert de belles séances de vol "musclées" il fallait franchement piquer pour avancer. Mais pas de problème, on aurait pu lancer son émetteur, il serait monté.

Les enfants et votre amie ou ami ont à leur disposition une superbe plage et tous les enfants s'amusent comme des fous dans les nombreux reliefs de la dune. Pour le logement, il y à, au pied de la dune, trois campings qui vous proposent toutes les formes d'hébergement, du simple emplacement de tente au chalet tout confort. L'un d'eux est le "Camping de la Dune", maintenant connu sous le nom de "Camping des flots bleus", lieux de tournage des films "Camping" de Frank Dubosc.

La ville d'Arcachon, avec "tous services" est à quelques kilomètres et la découverte de la région est passionnante. Poussez un peu plus loin vers les ports ostréicoles du bassin pour y déguster des huîtres sorties de l'eau devant vous.

Quelques kilomètres plus au sud, se trouve le lac de Biscarosse sur les bords duquel étaient jadis les usines Latécoère. Maintenant un merveilleux petit musée y est consacré à la fantastique histoire des hydravions. Une aventure passionnante, (Mermoz, la "Croix du sud",...)

Une des pierres angulaires de l'économie du bassin d'Arcachon est son ostréiculture (huitres) dont l'essentiel de la production provient de la ville de Gujan-Mestras.

L'organisation industrielle des parcs dans l'île des Oiseaux et dans la baie date de 1849.



Vue sur la baie d'Arcachon et plus particulièrement sur le banc d'Arguin à l'origine de la formation de la dune

Et si vous n'aimez pas l'eau salée, juste derrière la dune, il y à le lac de Sanguinet. La pinède, le sable blanc puis l'eau douce (photos en page précédente).

Si possible essayez de ne point y être en juillet - août, c'est un des sites les plus fréquentés de France, avec le Mont st Michel. Septembre - octobre est pour moi la période à privilégier, presque plus personne, que des passionnés, et une météo idéale sans les éventuelles canicules de l'été.

Et à propos de fréquentation, dépêchez-vous d'y aller. les panneaux routiers "dune du Pilat" on récemment été remplacés par d'autres "Grand site de la dune du Pilat" et le conservatoire du littoral (un organisme d'inspiration écolo) et en train de racheter de force à 50 cents le m² (cela s'appelle "exproprier",) toutes les propriétés privées qui bordent la dune pour en chasser les habitants ... L'accès limité et payant n'est pas loin!

Un dernier détail, vous verrez sur place ce nom écrit tantôt Pyla et d'autres fois Pilat.

Ce changement d'appellation a pour origine une opération immobilière. En 1913, un promoteur, obtient de l'administration une transaction : en échange de 463 hectares de terrain, il obtient 143 hectares au sud de la dune. Il choisit de baptiser l'endroit "Pyla sur mer " en référence à la dune mais en conférant à ce toponyme une connotation grecque, très en vogue à l'époque.

Au plaisir de vous y retrouver un jour, Jean-Baptiste Gallez





La dune du Pilat est située en bordure du massif forestier des Landes de Gascogne, sur la côte d'Argent à l'entrée du bassind'Arcachon, en région Nouvelle-Aquitaine.

C'est la plus haute dune d'Europe (102.5 m en 2020).

Elle s'étend sur 616 m d'Ouest en Est et sur 2,9 km du Nord au Sud dans la localité de Pyla-sur-Mer.

'intéresser à la formation de la dune de Pilat est comme un voyage dans le temps, qui vous emmènera à la fin de la dernière période glaciaire, il y a approximativement 10.000 ans. A notre échelle cela semble bien loin, mais en rapport à l'échelle des temps géologiques, c'était il y a un instant.

La dune du Pilat

arrousiney, CC BY-SA 3.0, commons.wikimedia.org

Fière de ses 102 m de hauteur elle a pourtant déjà été plus haute (110 m en 2017); des épisodes météorologiques parfois violents explique l'érosion de son sommet. La superbe photo de Jean-Baptiste (*en page précédente*) montre à souhait les talents d'artiste et la puissance parfois destructice de ces épisodes.

Non contente de varier en hauteur, la dune se déplace aussi, vers l'Est, vers l'intérieur des terres. Selon une observation réalisée au cours de la période 1935-1992, la dune s'est déplacée de 280 m; une moyenne de près de 5 m/an pour un maximum de 10 m/an relevé en 1936 et 1937 (actuellement 3,5 m/an).

En parallèle, le littoral (versant Ouest de la dune) est soumis à une forte érosion qui repousse le trait de côte (la limite des plus hautes mers) vers l'intérieur des terres, un phénomène sensiblement plus marqué sur le littoral nord de la dune.

Si le déplacement de la dune se fait au détriment du massif forestier, il n'épargne ni les propriétés privées ni les ouvrages d'art se trouvant sur son passage. Ainsi en septembre 1936, une maison a été ensevelie et plus récemment, en 1991, une route située à son pied.



grande dune



Entrée du bassin d'Arcachon Pline, CC BY-SA 3.0, commons.wikimedia.org

La dune est intimement liée à la présence du banc d'Arguin. Ce dernier, un banc de sable d'environ 4 km de long sur 2 km de large à marée basse, résulte de l'accumulation de sédiments provenant du large, du bassin d'Arcachon et du littoral de l'Aquitaine. Sa forme et sa position évoluent perpétuellement sous l'action des courants marins, des marées et du vent.

Depuis des siècles, les vents en provenance du large amènent les grains de sable arrachés au banc d'Arguin en direction du littoral et contribuent à la formation et l'évolution de cette immense masse de sable fin.

C'est aussi la force des vents qui fait rouler les grains de sable vers sa crête et donne à la dune son profil asymétrique; en pente douce et relativement régulière vers la mer et abrupte vers la forêt.

Quatre grandes périodes

En hiver, lorsque que le vent a bien soufflé, vous pourriez observer, à plusieurs niveaux, de grandes traces noires zébrant la dune horizontalement. Ce sont les traces d'anciens sols dénommés "paléosols". Ceux-cise forment lorsque les conditions (climatiques, environnementales,...) évoluent significativement et marquent ainsi le terme d'un épisode géologique; ce sont des sols fossilisés.

La dune du Pilat en compte quatre majeurs. Remontons donc le temps, dix mille ans avant le présent (en abrégé AP ou BP en anglais), c'est ainsi que s'expriment les géologues pour présenter les âges en années comptées vers le passé, en référence à l'année 1950 de notre calendrier grégorien. Il convient de retrancher 1.950 du nombre d'années AP pour nous exprimer plus communément.

Dans l'intervalle situé entre 8000 (fin de la dernière période glacière) et 4000 avant JC, une vaste forêt composée de pins sylvestres, noisetiers, bouleaux et aulnes, caractéristiques d'un climat froid et continental, recouvrait le littoral.

La naissance de la dune et sa formation entre 4000 et 1500 avant JC a enseveli cette forêt dont les restes constituent le **paléosol 1**. C'est une couche composée de fragments végétaux surmontant des sables gris et une couche de grès ferrugineux (alios – grès typique des Landes de Gascogne)

Vers 1300-1200 avant JC l'accumulation de sables atteint une hauteur de deux à cinq mètres et favorise la retenue de marais et même d'un lac; épisode géologique dont les caractères sont inscrits dans le paléosol 2.

Les premières traces de vie et d'activités humaines remontant à 600 avant JC seront découvertes sur le site. Dans l'intervalle de 500 à 1000 de notre ère trois dunes se sont superposées formant les dunes paraboliques dont l'altitude varie de vingt à quarante mètres et constituent le **paléosol 3**.

Du XVIème au XVIIIème siècle, les dunes paraboliques disparaissent sous cinquante à soixante mètres de sable formantainsi la dune de la Grave dont le sommet atteint l'altitude de quatre-vingt mètres.

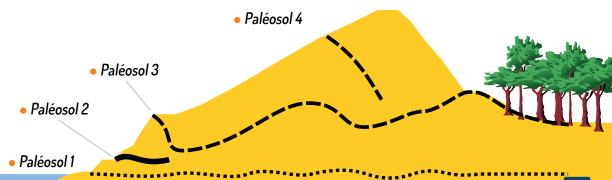
Des plantations de pins maritimes couvriront la surface de celle-ci dès le début du XIXème siècle, à l'époque de Napoléon Bonaparte. Cette forêt vise à stabiliser la dune et sera aussi exploitée pour sa résine. A la fin du XIXème, lorsque la dune de la Grave sera enfouie par vingt à trente mètres de sable, le **paléosol 4** emprisonnera les témoignages de cette activité.

En 1910, la dune atteint 115 m d'altitude et porte désormais le nom de "Dune du Pilat".

Comme vous le voyez, c'est surtout dans un passé proche que l'évolution de la dune est la plus spectaculaire et cela semble loin d'être terminé!

La Rédaction, Michel Van

> Schéma de la dune du Pilat Pline, CC BY-SA 3.0, commons.wikimedia.org



e destin aéronautique de Biscarrosse et lié à celui de la société Latécoère. Son propriétaire, Pierre-Georges Latécoère, constructeur d'avions et d'hydravions à Toulouse recherchait un plan d'eau pour ses essais. En 1930, il choisit le site du lac de Biscarrosse et tout au long des pannées '30, l'hydrobase se développe.

Le lac de Biscarrosse et Parentis est l'un des grands lacs landais du littoral néo-aquitain (Nou-velle-Aquitaine). Sa géométrie (superficie 35 km²) présente une configuration particulièrement favorable pour s'y poser et décoller (amerrir et déjauger) en fonction de l'orientation du vent.

Durant le bref âge d'or de l'hydraviation, Biscarrosse sera donc le centre de montage et de test des Latécoères mais aussi la plaque tournante vers l'Amérique du Nord et du Sud; les compagnies aériennes Pan American World Airways (USA) et British Overseas Airways (GB) y feront aussi escale, la première ouvre une ligne entre les Etats-Unis et l'Europe, la seconde une ligne vers les Indes.

La seconde guerre mondiale cassera cette dynamique et la base de Biscarrosse sera occupée par les Allemands jusqu'en août 1944. A la fin des hostilités les activités reprendront mais l'épopée des hydravions transatlantiques sera très vite balayée par les avions terrestres.

A un jet de pierre...

Moins de quarante kilomètres séparent la dune du Pilat de l'ancienne base aéronavale de Biscarrosse; autant dire qu'il serait dommage, lorsque vous rejoindrez Jean-Baptiste pour partager la passion du vol de pente, de ne pas rendre une visite à un musée unique en Europe, celui de l'hydraviation.

Vousy découvrirez des appareils originaux, des moteurs, des maquettes bien évidemment mais aussi des archives, des films et photos retraçant l'époque de la ligne Latécoère et des grandes traversées de l'Atlantique ainsi que la vie de figures marquantes de l'aviation : Mermoz et Saint-Exupéry.

Début juin, tous les deux ans, se tient le "Rassemblement International d'hydravions", une fête aérienne à laquelle participent nombre d'hydravions en tout genre. La Patrouille de France et des ténors de la voltige aérienne y sont aussi régulièrement invités.

Comme beaucoup d'autres organisations publiques, l'édition 2020 ne s'est pas tenue; la pandémie liée au Covid19 et les mesures draconiennes destinées à contenir sa propagation en sont la cause. Il est probable que nous devrons attendre 2022 pour la prochaine édition!

La rédaction Michel Van





















orsqu'en 1905 Pierre-George Latécoère reprend l'entreprise familiale; il oriente celle-ci dans le domaine de la production de matériel ferroviaire.

Au cours de la Première Guerre Mondiale, sa production se diversifie; passant de la fabrication de munitions, de cantines ambulantes, d'ambulances, il obtient en octobre 1917 la commande de 1.000 biplans Salmson

Les débuts

Il en fournira un peu plus de 500 avant que la fin de la guerre n'intervienne. Sur les chaines de montage reste une centaine de Salmson! Latécoère les transforme en avions de transport et envisage de créer une ligne aérienne postale entre la France et l'Amérique du Sud.

En novembre 1918, il fonde la CEMA (Compagnie Espagne-Maroc-Algérie) appelée aussi "Lignes Aériennes Latécoère". En 1922, la renommée est forte (75 avions, 22 pilotes, 3.000 kilomètres de réseau). A cette époque il scinde l'activité de construction des avions de l'exploitation (SIDAL - Société industrielle d'Aviation Latécoère) des lignes aériennes (CGEA - Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques).

Une cession de l'activité lignes à une compagnie qui deviendra Air France

Lorsqu'en 1927, Pierre-Georges Latécoère cède la compagnie, elle transporte le courrier avec une régularité exceptionnelle en Espagne, Algérie, Maroc, Mauritanie, Sénégal et Brésil. Son nouveau propriétaire la rebaptise Compagnie Générale Aéropostale (CGA). Quelques années plus tard, de cette compagnie, naîtra Air France en 1933.

Au sein de la société SIDAL, Latécoère poursuit la production d'avions et d'hydravions et fournit des avions à l'Aéropostale. En 1930, aux commandes d'un Laté 28-3 (hydravion de 20 m d'envergure), Jean Mermoz effectue la première traversée commerciale de l'Atlantique Sud entre Saint-Louis (Sénégal) et Natal (Brésil). Suivront les hydravions Laté 300 (4.800 km d'autonomie) et 521 (6.300 km d'autonomie).

Pour le compte de la Marine nationale, un hydravion bombardier-torpilleur triplace est produit et mis en service en 1938. Il s'agit du Laté 298, produit à 127 exemplaires et dont la carrière se terminera en 1951.

En 1936, quasi toute l'industrie aéronautique française est nationalisée. La SIDAL y échappe comme Breguet Aviation. Ces deux sociétés forment une co-entreprise (Société Méridionale d'Aviation). A la suite d'une rationalisation de son outil industriel, Pierre-Georges Latécoère cède à Louis Breguet ses installations de Toulouse-Montaudran, Anglet et Biscarrosse. Il ouvre une nouvelle usine à Toulouse pour y fabriquer le Laté 631, un hydravion hexamoteur de 57 m d'envergure, embarquant 54 passagers pour une masse maximale au décollage de 75 t. Conçu avant la guerre, il ne connaîtra qu'une très courte carrière entre 1945 et 1955.

Le "paquebot des airs"

Un premier accident intervient en juillet 1948 suivi d'un deuxième en mars 1950 qui amène son interdiction de vol en avril 1950. Dans les deux cas, il n'y eut aucun survivant.

S'ensuit une période de réhabilitation du modèle au terme de laquelle la société France-Hydro rachète la flotte existante en fin 1954. La carrière du Laté 631 se terminera définitivement en septembre 1955 à la suite de la perte d'un troisième exemplaire entraînant la mort de l'équipage dont le fondateur de France-Hydro.

La conversion d'avionneur en équipementier

Pierre-Georges Latécoère décède en 1943; son entreprise entame dès 1948 une diversification vers la fabrication d'engins spéciaux, notamment un missile anti sous-marin. Elle participe à la production de l'Armagnac (1949), au programme Caravelle (1955), à la fabrication d'éléments des chasseurs Jaguar (1973) et Super-Etendard (1978). Les collaborations s'enchaînent et l'ancien avionneur devient un équipementier qui, par le rachat d'entreprises et l'implantation d'unités de production dans le monde entier, devient un groupe international majeur de grand renom tant dans les secteurs des avions commerciaux (Airbus, Boeing), régionaux (Embraer, Bombardier), d'affaires (Dassault Aviation) et militaires (Dassault, Airbus).



A l'heure actuelle, le groupe est composé de deux branches : Aérostructures (portes et fuselages) et Systèmes d'interconnexion (avionique, équipements, bancs de test,...). A noter que commetoute l'activité économique liée à l'aviation, le groupe subi la crise de la Covid-19, impliquant en son sein des réductions d'effectifs tant en France qu'à l'étranger.

Voulez-vous en savoir plus...

Si l'aventure de Latécoère vous intéresse, la littérature n'est pas avare d'ouvrages au sujet de ce précurseur des voyages aériens internationaux et de récits racontant la vie fascinante mais jamais sans périls des pilotes et équipages au cours de cette épopée.

La rédaction Michel Van

LIBRAIRIE EN LIGNE SPÉCIALISÉE DANS L'AÉRONAUTIQUE. ACHAT & VENTE.

We stock a large collection of literature on the subject of aviation and all its aspects.

Old - Used - Modern - New. Lose yourself in the 1100 books in stock today, with over 10 000 expected by the end of 2020.





Enfin du moins en théorie... Car un peu plus tard, cette satanée bestiole est apparue avec son cortège de désagréments et nuisances. Dans le courant de l'année, hormis en Suisse, les concours Eurotour s'annulent les uns après les autres. Pour parer au mieux l'impact du Covid-19, nous décidons de postposer le concours au mois de septembre.

Entre soulagement et déception ...

Nous respecterons évidemment les trois consignes de sécurité qui sont distanciation, gel et masque; ce dernier ne sera pas obligatoire lors du pilotage, la buée sur les lunettes étant très embarrassante. Dans le courant du mois d'août, le comité EAB nous apprend avec grande satisfaction et soulagement la décision mayorale d'autoriser le concours.

Malgré tout, plusieurs déconvenues surviennent : les pilotes allemands et suisses se désistent par crainte d'une probable quarantaine au retour chez eux. Les pilotes français les imitent par la suite, Michel Uzan sera donc le seul pilote venant de l'hexagone. Luc Van Tricht sera absent lui aussi suite à une blessure au ménisque. Résultat des courses, de quarante inscriptions en 2019 nous passons à onze.

... mais satisfait de l'enthousiame des participants

Le vendredi 4 septembre est consacré aux vols d'entraînement. Le temps est maussade et brumeux mais cela n'empêche pas les pilotes hollandais, hyper motivés, de voler le matin. Stef et Hugues, les deux pilotes du club, sillonnent le ciel aussi.

Après le repas pizza du soir, nous étions bien rassasiés et d'attaque pour aborder, samedi, le premier jour du concours.

En bref

Un petit rappel théorique : la plupart des moteurs consomment 6.000 W. En une minute de temps moteur, c'est une quantité d'énergie de 6.000 W/ min fournie, ce qui serait très exagéré. Le règlement limite celle-ci à 1.750 W/min, ce qui donne une autonomie approximative de 20 secondes de temps moteur, laquelle est suffisante pour effectuer 50 bases (plus de 7,5 km de distance en ne tenant pas compte des virages) et ensuite placer le planeur en altitude pour atteindre 10 minutes de plané.







La compétition

On constate tout de suite que les pilotes hollandais ne se sont pas tournés les pouces durant cette année particulière. Performants durant l'épreuve de vitesse, ils sont aussi très précis à l'atterrissage, ils arrivent pile à 10 minutes de plané. Les autres pilotes (le seul Français et les Belges) se débrouillent aussi bien en vitesse mais les deux Hollandais, grignotant point par point, ne négligent aucun détail. En fin de journée, Gerben van Berkum, champion du monde en 2018 et son acolyte Dennis de Waart dominent, suivi par Hugues en tête du groupe de chasse.

Il est bien agréable en soirée de se retrouver entre copains - en respectant toutefois la distanciation - pour la dégustation du délicieux jambon à l'os agrémenté d'un buffet de fruits et légumes. "Lestés" après cette rencontre ... si on ajoute à cela les hamburgers et assiettes froides préparés le midi par les bénévoles du club!

La santé physique est primordiale, néanmoins cette pandémie engendre parfois un certain mal-être. Un concours tel que celui-ci le combat efficacement.

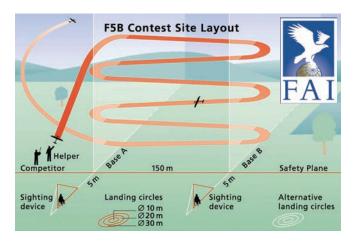
Un beau ciel moutonné nous attend le dimanche. Hugues et Willy font respectivement 49 et 48 bases. Pas mal! Mais ils ne parviendront pas à battre les deux "Hollandais volants" au classement final. Quant à Stef, il fait une belle remontée au dernier vol avec ses 49 bases et finit 4ème.

Un tout grand merci au comité et aux nombreux aides de l'EAB Thumaide qui se sont coupés en quatre pour pouvoir contenter tous les participants.

Jean Lefebvre



La catégorie FAI-F5B



Le principe d'un concours F5B est somme toute relativement simple. Il consiste à faire parcourir à votre planeur la plus grande distance en un laps de temps fixé autour de deux balises et ensuite, après une prise d'altitude, de le laisser planer et de terminer son atterrissage juste au centre d'une cible au terme du temps prévu.

Les deux balises de l'épreuve de vitesse sont distantes de 150 m et le temps accordé est de 200 secondes au cours desquelles vous devrez réaliser









le maximum de tour (de base) en plané. Le réglement autorise un maximum de dix prises d'altitude, chaque remise en route du moteur interrompt le décompte des bases parcourues. Les juges placés à l'aplomb des balises valident chaque passage.

Au terme des 200 secondes, l'épreuve de durée prend immédiatement cours pendant 600 secondes. C'est le cumul des temps en vol plané qui est important dans cette partie, vous comprendrez dès lors qu'il vaut mieux limiter le nombre de remise en route du moteur pour reprendre de l'altitude.

Vous devrez négocier ensuite l'atterrissage pour que le nez de votre planeur s'immobilise le plus près possible du centre de la cible. pour obtenir un maximum de points.

A noter que la consommation électrique totale de votre moteur au cours du vol est mesurée après l'atterrissage, un système d'enregistrement embarqué dans votre modèle étant obligatoire. Tout dépassement sera sanctionné par une perte de points.

Votre modèle devra évidemment répondre aux critères techniques énoncés dans le règlement de la FAI en terme de masse, de surface alaire et de voltage de la batterie.

F5F ne diffère du F5B que par les critères techniques énoncés pour les modèles.

www.fai.org/sites/default/files/documents/sc4_vol_f5_electric_20.pdf

La rédaction Michel Van









Rencontre Remorquage Planeurs

5 & 6 septembre 2020





ette 14e édition organisée par l'Hirondelles Model Club de Bastogne s'est révèlée une belle édition malgré la situation sanitaire de cette année. D'importantes mesures ont été prises par le club pour préserver la santé et le bien-être de ses fidèles planeuristes et pilotes de remorqueurs (grand merci à eux) tout en respectant les règles en vigueur pour la tenue d'une telle organisation; Pour nos amis suisses, allemands et hollandais qui jugeaient la visite de ce week-end trop périlleuse, le club les accueillera avec plaisir lors de l'édition 2021. (Soyons optimistes!)

Une cinquantaine de pilotes belges, luxembourgeois et français s'étaient inscrits. Ils ont pu jouir pleinement de ce hobby dont nous avons tous été privés pendant le confinement. Quelque septante modèles étaient présents en vol ou en statique avec le constat étonnant que certains pilotes préfèrent passer de l'échelle 1/3 au 1/2... sans doute pour une meilleure visibilité en vol !... Certains préfèrent construire leur propre machine à partir de zéro, c'est le cas notamment de notre ami Alexander Carton qui, chaque année, nous surprend avec des modèles tout bois énormes, gigantesques ...

Une belle variété de modèles, de machines impressionnantes

Côté remorqueurs, de plus en plus de modèles maquettes (Vans RV, Wilga 2000, B0 209 Monsun...) et bien sûr toute la palette des Bidules. La motorisation de ces modèles variant du 60 à 170 cm³, histoire de pouvoir tracter tous les planeurs présents...

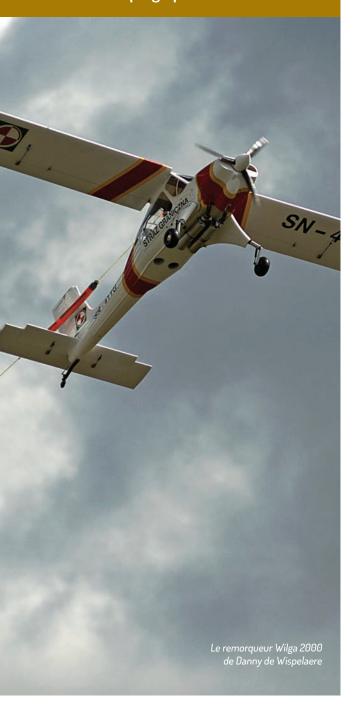
Une météo qui nous a fait craindre le pire

Le samedi, seuls les plus moustachus des pilotes ont risqué mettre leurs machines en vol, le vent fort et soutenu soufflait plein travers sans parler des rafales lors de l'atterrissage...





Remorquage planeurs - HMCB



La tradition entre parenthèses

Évidemment le Covid19 a profondément changé la manière de fêter cette rencontre, pas de soirée avec le traditionnel orchestre le samedi, mais quand même une délicieuse paëlla de notre ami Coluche dégustée, bien évidemment, dans le respect des règles sanitaires et de distanciation sociale.

Un beau dimanche pour les vols mais aussi le vélo

Le dimanche s'annonçait nettement plus agréable ce qui a permis à tous de s'envoler et de s'amuser. C'est ainsi que, malgré cette période difficile et pénible, nous pouvons constater que ni l'enthousiasme, ni la bonne humeur des participants, ni la qualité des vols n'ont changés...

Dans l'après-midi, une balade à vélo était organisée. Une première, et elle a connu un franc succès. Une petite dizaine de cyclistes a parcouru 22 km dans les environs de Bastogne, avec une halte à Neffe pour un rafraîchissement dans un restaurant éphémère. Le souhait du club était de proposer une activité aux accompagnants des pilotes présents au cours de ce week-end.

Pour terminer, le club tient à remercier Serge Faniel (Ets Faniel) pour son stand JETI et accessoires ainsi que François Nicolas (Scale Dreams) pour ses kits en bois. C'est toujours un plaisir d'inviter et de pouvoir accueillir des artisans de chez nous!

L'hiver approche, ce qui ne nous empêchera pas de remorquer... en salle... si les autorités nous l'autorise...

Jo Berg 00-AB 356





La balade à vélo, une chouette initiative de l'HCMB

Le plaisir que nous prenons à faire évoluer nos modèles n'est pas toujours partagé par notre entourage familial et nos participations aux multiples rencontres peuvent devenir, même si nous les y emmenons, une source de frustrations pour les conjoints ou enfants.

Un bon nombre de clubs bénéficient de la présence de membres bénévoles qui la plupart ne pratiquent pas l'aéromodélisme. Ces derniers sont souvent sollicités pour réaliser des tâches logistiques lors de manifestations (rencontres, concours, meetings,...). Tous, nous les remercions de leur disponibilité. Leur confier une tâche d'organisation est aussi une autre manière de les remercier, de les valoriser, de les sortir de l'ombre.

Une balade à vélo est un bel exemple d'organisation qui peut aisément leur être confiée. Ils devront imaginer son parcours, persuader à y participer, encadrer son déroulement et bien évidemment évaluer la satisfaction des participants.





Quel que soit le genre d'activité proposée à nos accompagnants, conjoints et enfants, l'idée essentielle est de permettre à ce que chacun se sente bien et qu'au terme de la journée ou du weekend il n'ait qu'une envie, celle de revenir tous ensemble.

C'est aussi un merveilleux moteur pour la promotion de notre loisir. En effet, lorsque votre entourage familial ou proche acquiert une image favorable et agréable de la pratique de l'aéromodélisme, il ne peut qu'en parler positivement.

La rédaction Michel Van



Quatre mois de travail ou plutôt d'amusement devrais-je dire!

D'avril à début août 2020, durant le confinement, j'ai réalisé la construction intégrale d'un avion en structure balsa.

Michel PARENT (00-AP250)

Michel est membre du Model Club de la Meuse à Franière, Il en est le président depuis 1995 (25 ans). lavais acheté à un ami, en 1998, un 3 Démo, un des premiers modèles d'avion 3D qui avait été conçu par CPLR (Christophe Paysant-Le-Roux, le grand champion). Il était équipé d'un moteur thermique OS 7,5cc pour une envergure de 1,40m environ.

Après un petit crash vers 2005, il est resté tel quel dans le fond de mon atelier. En 2019, je décide de revenir sur cet avion, de le réparer et de "l'électrifier".

Une conversion particulièrement réussie

Propulsé par un moteur brushless Hacker A40-16S V4 alimenté par des batteries lipo 4S de 3800 mAh, le modèle fonctionne particulièrement bien.

L'envie d'un plus grand modèle

Début 2020, je décide de construire son successeur, plus grand et destiné à accueillir des accus de 6S, comme sur mon Angel 50 et mon Mythos 50 de chez Sebart.

La taille de ce nouvel avion est fixée en fonction du choix de la motorisation: un moteur Hacker Brushless A50-16S V4 et des lipo 6S de 4500 mAh.

Je décide donc de construire un modèle d'une envergure de 1,70m tout simplement en agrandissant de 20 % le 3 Démo.

Un centre de reproduction de documents me permet d'obtenir un tirage à l'échelle 1,2 des plans originaux. Il ne me restait plus qu'à lui trouver un nom, ainsi est né le "4 Démo".



Le 4Démo et son petit frère l'instigateur du projet : le 3Démo, un avion développé par CPLR



A la page précédente et à gauche, la structure du 4Démo terminée et prête à recevoir l'entoilage.

Ci-dessus, l'aile en deux parties, dont l'une est déjà entoilée.

Confiné? ... Eh bien construisez! Le moule du capot moteur réalisé en mousse dure, prêt à être recevoir le tissu de verre/époxy



Par manque de maîtrise du moulage du plexiglas, le cockpit est réalisé en bois dont la structure est recouverte en lamellé de balsa de 2 mm.

Une construction traditionnelle

Toutes les pièces ont bien sûr été découpées dans des planches de balsa et de contreplaqué, sans laser, sans appareil numérique, à l'aide d'une scie à ruban et d'une scie à chantourner comme au bon vieux temps à la main.

Le plan original prévoit les ailes d'une seule pièce. En 1,70 m avec une corde de 60 cm, cela devient imposant. J'ai donc construit deux ailes indépendantes, ce qui facilite largement le transport.

Non seulement, je trouve cet avion très intéressant mais de plus, je suis particulièrement satisfait du résultat.

Sa charge alaire est très faible (environ 32 g au dm²), les vols sont très lents, le vol 3D est super. On peut même faire du planeur de longues minutes avec cet avion.

Le temps de vol atteint quasi dix-huit minutes avec les batteries LiPo 6S, le moteur est rarement sollicité à son maximum. En comparaison les vols du Mythos 50 ou de l'Angel 50 équipés de la même motorisation ne dépassent pas douze minutes en respectant le même niveau de décharge des lipos.

Michel PARENT



Michel et son 4Démo

Confiné?... Eh bien construisez!

Votre magazine AAModels 2020/02 proposait le **Challenge Covid19**; c'était à l'époque du déconfinement. Pour y participer, l'AAM vous proposait de présenter vos constructions (*neuves, restaurations d'anciens modèles, ... peut importe*) dans le domaine de l'aéromodélisme ou vos actions aidant à limiter les effets de l'épidémie entreprises ou achevées lors de la vague Covid19.

L'histoire a balayé nos espoirs d'un rapide retour à la vie "normale"; la seconde vague et son cortège de désagréments nous le rappelle encore à l'heure actuelle.

Le challenge poursuit son chemin et, peut-être, pouvons nous raisonnablement espérer fin juin 2021 une situation sanitaire maîtrisée; ce serait aussi son terme.

Alors comme Michel et son 4Démo n'hésitez donc plus à nous raconter votre (ou vos) réalisation(s). L'enjeu du challenge consistera en de superbes lots attribués à une sélection d'envois les plus marquants.

La Rédaction. Michel Van





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





À bâtons rompus

C'était au temps

C'était un beau jour de septembre dernier, trois amis, Robert (Herzog), Jean-Pierre (Awouters) et Jean-Luc (Dufour) se retrouvèrent à Bruxelles.

Ils se mirent à suivre les traces du Grand Jacques.

Chaleur et fatigue les poussèrent rapidement à s'attabler à l'une de ces terrasses que ce dernier avait fréquenté.

Vous vous en doutez, les souvenirs ne tardèrent pas à alimenter la conversation...



Robert:

Souvenez-vous, la Force Aérienne Belge nous a fait dans les années '50, deux années de suite au moins, un baptême de l'air. Mon premier fut en C-119 ("Flying Boxcar"), l'année suivante en DC3.

Jean-Pierre:

Eh oui,... à cette époque la Force Aérienne, si c'était possible, emmenait nos équipes nationales avec les supporters aux championnats européens et mondiaux!

Regardez, sur la photo prise dans le C-119 on reconnait Marcel Van Gompel (le papa de Yves), René Longdot, Michel Rocourt, Maurice Pérignon, Joseph Deddobbeleer, Laline... et les caisses à modèles arrimées dans l'allée centrale.

Le comique de l'histoire est qu'ils étaient tous en costume cravate pour ne pas froisser leur vêtements, destinés au banquet de remise des prix, dans les valises. Bien mal leur en pris car ils n'avaient pas pensé au parachute obligatoire. Et en plus, au dessus de la méditerranée, une Mae-West est venue les encombrer. (La photo dans l'avion est de Yves Van Gompel).

Robert:

Al'époque, toutes ces activités se déroulaient sous la coupole du "Comité national de propagande aéronautique" (CNAé), étroitement associé à l'ACRB de l'époque. Je me demande si ce n'est pas aussi sous cette coupole qu'Alex Van Agtmael, notre nouveau secrétaire administratif de l'ACRB avait reçu sa bourse de pilotage qui l'a propulsé dans sa carrière de pilote de ligne. Et maintenant, 50 ans plus tard, il met son temps libre à la disposition de l'ACRB.

Jean-Pierre:

Pour ce qui est des baptêmes de l'air il y avait plusieurs possibilités moi, je suis parti de Bierset en DC-4 et le deuxième 'baptême' au départ de Coxyde cette fois en DC-6.

Robert, Jean-Pierre, Jean-Luc:

A votre santé!

(s'en suit le tintement des verres qui s'entrechoquent allègrement).

Robert :

Remontons un moment à cette époque où la famille Tordoir père et fils, associés à Pierre Delfeld et Albert Roussel, alors membres de la direction de l'ACRB, ont mis sur pied la plus grande opération de promotion de l'aéromodélisme belge de tous les temps, baptisée "Opération 1000 planeurs".

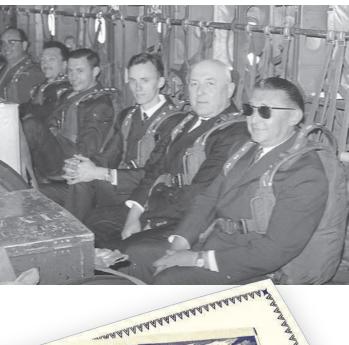
J'ai fait partie de l'équipe organisatrice en 1972. Plus de 700 gamins y participèrent et plusieurs centaines d'entre eux firent le déplacement à Brustem pour faire voler leurs modèles, encadrés par des dizaines de modélistes expérimentés. Le











Tacile a Constructionale At aux best

prix de la boîte de construction était de 160 fr (à peine 4€) et les participants venus sur place étaient remboursés de 100 fr ou recevaient une nouvelle boîte de construction du petit "CirroSonic" de Veron.

Robert:

Les Opérations Planeurs avaient effectivement lieu sur la base de Brustem et les baptêmes de l'air sans doute à partir de Melsbroek, car je ne souviens pas d'avoir voyagé loin pour prendre ces baptêmes de l'air. J'habitais (je suis né...) à 5 km de Melsbroek !.Je m'y suis sans doute rendu... à vélo ! Je devais avoir 13 ou 14 ans.

Jean-Luc:

Oh oui, chouettes souvenirs!

Moi, j'ai participé à Brustem en... je ne sais plus trop. Enfin bref, j'y ai fait un baptême de l'air en DC3 de la Force Aérienne Belge et c'est grâce à cette opération que j'ai rencontré le "petit Joseph" (Joseph Feron).





Des outils sur mesure

ous sommes nombreux à posséder une imprimante 3D. Si certains s'aventurent dans l'impression complète d'un modèle, ce qui m'attire personnellement le plus est l'impression d'accessoires et de détails destinés à enrichir une maquette ou, comme illustré ici, l'impression de petits outils pour faciliter la construction.

S'il y a bien un avantage à l'impression 3D c'est que l'on peut modifier les dimensions presque à l'infini.

Le premier outil est une équerre bien utile quand on assemble une structure pour respecter la géométrie. Dans le cas présent, une petite équerre de 2 cm de côté et une grande de 6 cm de côté. Comme vous le constater sur la photo, l'équerre peut être fixée par des petites pinces que l'on trouve par paquet de cinq ou dix pièces un peu partout dans les magasins de bricolage ou autres solderies.

Le second outil est de la même famille, mais est en quelque sorte une équerre double permettant de positionner bien verticalement une nervure. Ici, on peut faire varier la hauteur et la largeur de la glissière. Pour ma part, je possède des jeux dont la largeur de celle-ci est deux, trois et quatre millimètres correspondant aux épaisseurs habituelles des nervures en balsa et contreplaqué.

Les fichiers nécessaires à l'impression de ces petits outils peuvent se trouver sur le site bien connu "thingiverse" (https://www.thingiverse.com). Vous les trouverez ainsi que beaucoup d'autres en introduisant "autharix" dans le champ de recherche.

Patrick Bossin 00-AB410





Solution du trimestre précédent

Il y a juste 90 ans, en 1930, les quatre frères Hunter ont battu le record du monde de durée dans un avion avec un vol de 23 jours.

John et Kenneth étaient les pilotes de l'avion baptisé "Ville de Chicago", tandis qu'Albert et Walter travaillaient comme équipage de ravitaillement. Ensemble, ils sont restés en vol pendant 553h 41m 30s, sur une distance équivalente à une fois et demie le tour du monde.

Décollant de l'aéroport de Sky Harbor, aux États-Unis, le 11 juin, à bord un avion Stinson-Detroiter, ils ont atterri le 4 juillet 1930 au même endroit, en raison de problèmes techniques.



De nombreuses réparations ont dû être réalisées en vol, de l'huilage des pièces du moteur au remplacement des pièces d'avion. Prévoyant, ils avaient fixé une passerelle extérieure des deux côtés de l'avion. Ce qui a permis à Kenneth, le plus jeune frère, de sortir de la cabine et d'accéder au moteur ou à la queue, afin d'effectuer des contrôles et des réparations.



Le vol et toutes les procédures ont été vérifiés par la National Aeronautic Association des États-Unis, ce qui a permis au dossier d'être ensuite ratifié par la FAI.

Le dernier record date de 1959, sur un Cessna 172, 64 jours et 22 heures. Le ravitaillement s'effectuait cette fois à partir ... du sol!

L'image mystère de ce trimestre Que fait ce Monsieur et quelle est cette machine ??

- Un des premiers émetteurs à lampes, dans les années 20.
- Un pupitre électrique qui permettait d'afficher les partitions pour le chef d'orchestre.
- Un instrument de musique électronique.
- David Kirk Traylor, le premier comédien à faire le "robot".



DETS 20 septembre 2020



algré les difficultés d'organiser une manifestation, suite aux restrictions dues au Covid 19, nous avons pu maintenir notre rencontre Jet de ce 20 septembre, et ce au prix d'une organisation rigoureuse respectant strictement le protocole défini par les autorités.

De nombreux pilotes venant de toute la Belgique, trop longtemps confinés ont profité de cette rencontre amicale sous le soleil, sur une piste adaptée bénéficiant d'énormément de dégagement pour ce type de modèles. Ce ne fut pas le cas malheureusement pour nos amis Français résidant en zone rouge; ils n'ont pu faire le déplacement, seul un participant originaire des Ardennes Françaises en zone verte, en a eu la possibilité.



Afin d'être en conformité : à l'entrée du terrain un responsable enregistre les coordonnées de chaque personne entrant sur le site et explique les consignes de rigueur et organise le rangement des véhicules. Sur le terrain le masque est obligatoire ainsi que le respect de la distanciation sociale. Pour l'aspect "catering" (boissons et repas) les mesures appliquées sont celles imposées au secteur de l'Horeca, c'est-à-dire : espace entre les tables, chemin et zones balisés à l'aide de rubalise, interdiction de l'accès à l'intérieur du club-house, boissons et repas servi à table en extérieur...

Rencontre jets - ASA Bauffe

Malgré les contraintes, une agréable journée trop vite passée

Côté piste, après le briefing habituel, les vols ont débuté le matin de bonne heure, profitant d'une belle météo. Un système d'entonnoir est mis en place afin de réguler l'accès à la piste, facilitant et accélérant ainsi la gestion les vols pour permettre à chacun d'utiliser le site au maximum, le tout sous la surveillance des chefs de piste.

L'avant midi passa vite, vint le moment de l'apéro, suivi du repas, le tout sous l'organisation sans faille d'une équipe parfaitement rodée à la discipline. En fait, si l'organisation des repas s'est avérée plus lourde que d'habitude, les pilotes et personnes présentes ont en revanche profité d'un service plus confortable.

Les vols reprennent rapidement, avec un rythme soutenu et sans discontinuer, la file dans l'entrée de piste n'affecte pas trop l'attente et permet de voir évoluer de nombreux modèles aussi différents que les petits jets électriques, les classiques Sport Jet, les semi-maquettes jusqu'au F-84 ayant participé au championnat du monde, en passant par l'A-10 remis en route après une longue pause.

La journée se termine déjà, très vite, sans incident, au rythme de l'enchaînement des vols. Finalement chacun est reparti satisfait et heureux d'avoir passé une bonne journée en cette période particulièrement compliquée.

Si vous désirez revoir ou découvrir l'événement : https://www.youtube.com/watch?v=DYIGm5y4DNs

Guy Deccuber



















Douglas A-4 Skyhawk Eric Damblon

Un "sport jet" aux couleurs des Thunderbirds Lowie Lobbestal





Club / Région	Cumuls 2019	Sympathisants	Juniors	Seniors	Cumuls 2020	Ecarts 2020 / 2019	Cumul club principal et secondaire
Les Aiglons	26	3	1	29	33	7	35
The Mosquitos	24		2	21	23	-1	25
Bruxelles capitale	50	3	3	20	56	6	
AZ LILI II.	F0.		,	40	F0.	0	
Aéro-club Ixellois	58	8	4	46	50	-8	55
Aéro-club Wavre	79	0	1	73	82	3	89
Club Capitaine Aviateur Luc Mommer	112		3	101	104	-8	114
FF 2000	30		,	30	30		34
Jeune Aéro-club	63		4	52	56	-7	64
Les Jardins du Modélisme	85		3	88	91	6 -2	97
Model Club Leuzois - Nivelles Modèle Club Terre Franche	14 32		1	11 29	12 30	-2	12
R. C. Air Club «Les Alouettes»	9	1	'	8	9	-2	9
Brabant wallon	482	9	17	438	464	-18	3
AA-E Stirling Memorial	24			19	19	-5	20
Aéro Model Club Exocet Rognée	37	5	2	28	35	-2	41
Aéro-club Les Faucons	24		3	25	28	4	28
Exocet Club Hemptinne	9		1	9	10	1	14
Group Captain Hubbard	14		1	12	13	-1	17
Haversin Air Sports	16			16	16		17
Les Accros du Servo	66		6	50	56	-10	64
Les Blancs Volants d'Honnay	18		5	12	17	-1	19
Model Club Andennais	29			18	18	-11	25
Model Club de la Meuse (Franière)	83		1	80	81	-2	94
Namur	320	5	19	269	293	-27	
Aéro Model Club Les Libellules	8			8	8		8
Altitude 480	12		1	9	10	-2	11
Club Aéromod. de Tintigny	23			22	22	-1	25
Club Aéromod. De Villers-la-Loue	32		3	32	35	3	35
Hirondelles Model Club	51		4	47	51	_	51
Les Moustiqu'Air	3			3	3		5
Model Air Club Athus Messancy	52			40	40	-12	42
Model Air Club des Ardennes	24		1 19 20 -4 22				
Model Club Famenne	30			26	26	-4	29
Luxembourg	235		9	206	215	-20	

Club / Région	Cumuls 2019	Sympathisants	Juniors	Seniors	Cumuls 2020	Ecarts 2020 / 2019	Cumul club principal et secondaire
A.S.A. Bauffe	74		5	70	75	1	82
Aero Model Club Enghien	86	1	3	70	76	-10	87
Aéro Model Club Eole	112	1	2	108	111	-10	112
Aéro Modélisme Comines Air	71	3	3	58	64	-7	67
Aéro-club José Blairon	37	3	3	27	33	-4	33
Air D'United	9	Ū	J	4	4	-5	9
Airfield 34	25	3	1	22	26	1	26
Albatros Club Gerpinnes	74	Ū	2	73	75	1	85
Assoc. d'Aéromod. du Sud Hainaut	42	7	1	32	40	-2	46
Club Aéromodéliste Estinois	28	·	2	32	34	6	37
Club d'Aéromod. «Les Cigognes»	21		3	16	19	-2	20
Equipe Acro Belœil	69		3	59	62	-7	73
Inter Clubs Indoor de Mons asbl	3			3	3		19
Model Club du Chaufour	213	2	2	123	127	-88	161
Model Club Havay	74	18	6	41	65	-9	79
Petites Ailes Frontière	25	1	1	22	24	-1	25
Plein Ciel - Jurbize Aerobatic Club	3		1	2	3		8
Hainaut	966	39	38	764	841	-125	
					0	.20	
A IM. I. II. I	20		2	10	01	1	01
Aero und Modellclub «Feuervogel»	22		3	18	21	-1 -3	21
Avia Club Eupen Blériot Club Verlaine	40 30	5	2	33 34	37 41	-3 11	40
Centre Aéromodéliste de Pepinster	12	3	2	10	10	-2	10
Club d'Aéromodélisme Les Busards	34		2	31	34	-2	40
Club de Modélisme Les Vanneaux	24	2	3	30	36	12	53
	12	۷	4			2	14
Country Flyer (Sankt Vith) MCBB La Chouette	31		1	10 24	14 25	-6	31
Les Aigles-Battice	98		3	78	81	-17	88
Les Faucheurs de Marguerites	34	8	1	18	27	-1 <i>7</i>	30
M.F.C. Milan 90 E.V	24	U	4	21	25	1	25
Piper Club	37		3	32	35	-2	46
Royale Haneffe Petite Aviation	79	6	3	52	61	-18	68
Club Royale Petite Aviation Liégoise	174	46	23	79	142	-32	154
SAM Belgian old Pal's 2010	3	70	2.0	3	3	JŁ	29
Spirit of St Louis	20			21	21	1	21
Vol de Pente des Trois Frontières	65		1	63	64	-1	100
Liège	739	61		557	677	-62	





nfin! La grande fête Svenson tant attendue aura lieu le 29 août 2021 dès 9 heures sur le site du Koninklijke Eeklose Modelluchtvaart. Nous avions remarqué, l'année dernière, à l'annonce de cet événement, énormément de réactions. Cela touchait clairement une corde sensible auprès du modéliste passionné. Nombreux sont ceux qui ont ressorti de leur grenier des modèles couverts de poussière et d'huile de ricin pour les restaurer, d'autres ont même commencé à construire. Leon Janssens, le fondateur et la source d'inspiration de Svenson est, vous l'imaginez bien, sur-existé; comme vous, il attend impatiemment le jour J, ou devrais-je dire je jour S!

L'accent sera bien sûr mis sur les créations Svenson, mais tous les avions emblématiques des années '70-'80 sont les bienvenus : Taxi, Curare, Kwik-Fly,... ou encore les hélicoptères des premiers jours : Héli-Baby, Bell 47G ...

Nous sommes aussi impatients de vous recevoir en grand nombre avec Léon lui-même comme hôte pour cet hommage à un joyau belge de l'histoire du modélisme.

N'hésitez pas à consulter régulièrement notre page facebook (facebook.com/KEML00) pour d'autres nouvelles et annonces à ce sujet.

Alexander Van de Rostyne Président du Koninklijke Eeklose Modelluchtvaart alexandervdr@icloud.com 0495/54.82.40



De tout et de rien

Peut-être appréciez-vous les avions conçus dans les premières décennies du vingtième siècle, ces acteurs mécaniques des débuts de l'aviation de conception et d'allure parfois bien surprenantes.

A ce propos, je voudrais vous présenter un magazine s'intéressant à toute machine volante produite avant les années '20. Rédigé en anglais par l'éditeur Aerodynamic Media, il contient des monographies dédiées aux pionniers de l'aviation ou à leurs machines et présente d'une manière incroyablement illustrée et détaillée la restauration de machines authentiques ou la réalisation de répliques.

Si vous avez la fibre "maquette" ce sera une source appréciable dans la recherche du détail ou alors pour simplement apprécier l'extrême minutie apportée aux travaux de restauration ou de construction au travers desquels la passion de leurs auteurs est perceptible. De temps à autre vous y découvrirez une brève incursion dans l'aéromodélisme.

Le magazine trimestriel "**The Flying Machine**" est disponible sur le site internet de son éditeur au format PDF ou en impression à la demande.



https://aerodynamicmedia.com/ product-category/ the-flying-machine-journal



"Les Cahiers d'@éroland" une sympathique publication trimestrielle française rédigée par un couple : Christian et Sylviane Veyssière, des aéromodélistes acharnés et totalement acquis à la promotion de l'aéromodélisme.

La revue, abondamment illustrée, présente des sujets très variés et est le porte-parole d'une association qui vise à préserver la mémoire de l'aéromodélisme mais aussi à participer à la conservation du patrimoine aéronautique en général.

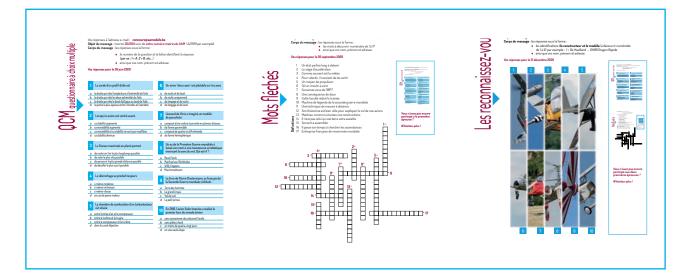
L'abonnement annuel ne vise qu'à couvrir les frais techniques liées à la création de la revue et de son expédition.

Toute information et souscription, par e-mail à l'adresse hangar.aero@gmail.com

Nombre d'entre-nous se souviendra du titre "Ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines", un film britannique des années '60. Il nous ramène en 1910, à l'époque où Blériot venait de traverser la Manche, et raconte l'épopée d'une folle course aérienne entre Londres et Paris. C'est une comédie bien sûr, cette course n'a jamais eu lieu, mais elle est particulièrement joyeuse. Des machines volantes authentiques et des répliques réalisées spécialement pour le tournage y ont pris part.

Un moment de plaisir, bienvenu par les temps qui courent, à découvrir ou à redécouvrir !





La dotation en lots

• Premier prix 600 €

Deuxième prix 300 €

• Troisième prix 150 €

Les lauréats reçoivent sous forme de bons la contrepartie de leur lot. La valeur du bon est fixée à 150 €. Chaque bon sert à couvrir des achats réalisés auprès de nos annonceurs.

Le lauréat retournera à l'AAM, au plus tard le 31 décembre 2021, les bons reçus accompagnés de la facture d'achat émise par le commerçant (ou des factures/tickets de caisse).

Le montant des achats sera versé sur le compte bancaire du lauréat, limité à la valeur totale du(es) bon(s) restitué(s) à l'AAM si la somme des achats est supérieure à cette dernière.

La question subsidiaire

Quel est le poids de ce moteur ? Il s'agit d'un OS FS-80. La réponse sera exprimée en gr (par ex 1.250 gr)

Un tirage au sort sera organisé dans le cas où la réponse à la question subsidiaire ne permet pas le départage de deux ou plusieurs lauréats à un même prix.

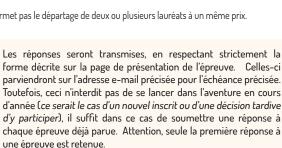
Règlement du concours

Le concours annuel est un parcours comportant quatre étapes. A l'issue de cette dernière, donc après la parution du numéro de décembre (2020-4), nous aurons le plaisir de proclamer trois lauréats.

Ces derniers seront cités lors de la tenue de l'Assemblée Générale qui se tiendra le 21 février 2021 en vidéo-conférence et les prix transmis par la voie postale.

Chaque étape adopte une forme différente de manière à varier les plaisirs et compte pour 10 (dix) points, le maximum de points total du concours est donc de 40 (quarante). Une question subsidiaire complétera la quatrième étape. Elle permettra de départager les éventuels ex-æquo aux trois premières places.

Pour être repris utilement au classement, il est obligatoire de participer aux quatre étapes.



Le concours 2020 se clôture le 31 décembre, toute réponse reçue après la date fixée pour la quatrième épreuve ne sera plus considérée.

Tout membre de l'AAM, en règle de cotisation, peut participer à ce concours, à l'exception des membres du CA et de leur famille. La participation au concours implique l'acceptation de son règlement.



Ce trimestre, l'épreuve de notre concours annuel présente des femmes qui ont écrit l'histoire de l'aviation. Présenté sous la forme d'un puzzle, il vous suffira de rassembler les photos, les noms, les faits et les années pour chacune d'entre elles.

Vous le comprendrez-bien mais, ce ne sont évidemment pas les seules femmes dont l'engagement dans le monde de l'aviation mériterait d'être souligné.

Vos réponses à l'adresse e-mail : concours@aamodels.be

Objet du message : inscrire 202004 suivi de votre numéro matricule AAM

Corps du message : les réponses sous la forme :

les associations numérotées de 1 à 10 par exemple: 1/23/37/41, 2/etc... ainsi que vos nom, prénom et adresse.

Attention: vos réponses pour le 31 janvier 2021 au plus tard.



31	1910
32	1921
33	1930
34	1936
35	1937
36	1941
37	1946
38	1963

11	Elle traverse la Cordillère des Andes, reliant Mendoza (Argentine) à Santiago (Chili), un parcours de 300 km avec des sommets culminant à plus de 6.000 m, aux commandes d'un avion démuni d'oxygène et d'instruments de navigation.
12	Elle réalise un vol solo entre le Royaume-Uni et l'Australie. Voyage qui durera 20 jours, lui faisant parcourir 19.110 km avec un avion monomoteur.
13	Elle est la première aviatrice brevetée.
14	Dans l'armée soviétique, elle forme trois escadrons exclusivement composés de femmes, dont le 588°. Celui-ci, surnommé "sorcières de la nuit" par les allemands, sera le plus décoré des régiments de l'aviation soviétique.
15	Elle traverse en solitaire l'océan Atlantique d'Est en Ouest, une traversée périlleuse car elle nécessite de voler face aux vents. Partant d'Angleterre, son appareil s'écrase en Nouvelle-Écosse (Canada) et échoue ainsi à rejoindre New-York. Par la suite, elle publie un livre : "Vers l'Ouest avec la nuit".
16	Elle est la première femme à effectuer un vol dans l'espace; une mission qui durera près de trois jours.
17	Elle est la première femme afro-américaine à obtenir son brevet de pilote aux États-Unis.
18	Au cours d'une tentative de tour du monde, elle disparaît avec son navigateur au milieu de l'océan Pacifique en tentant de rejoindre l'île Howland

22	Amelia Earhart
23	Bery Markham
24	Azelia White
25	Marina Raskova
26	Élise Léontine Deroche. Mieux connue sous le nom de Raymonde de Laroche (son nom de théâtre)auquel la presse et les organisateurs de meeting n'hésiteront pas à ajouter le titre de baronne.
27	Amy Johnson
28	Adrienne Bolland

Valentina Tereshkova









BUILD YOURSELF YOUR DREAMS!

Kameleon 2.0m, profil polyvalent MH32 Facile à construire, tout bois!



CARAMBA! Short kits VINTAGE MODELS

Kwik Fli Mk III



info@scaledreams.be

ff scaledreams.be

Super Sinbad



postmaster@carambamodels.com www.carambamodels.com



www.carambamodels.com

www.stageaeromodelisme.com 06 23 58 30 37

Une école unique regroupant professionnalisme, efficacité, rigueur, plaisir, accueil et convivialité, passion de l'aéromodélisme et des infrastructures au top!



Des progrès visibles pour un stage seul, entre amis ou en famille au soleil du Sud de France!





FACEBOOK







NEWSLETTER









Abonnez-vous à nos chaînes de RESEAUX SOCIAUX pour suivre nos SEMINAIRES EN LIGNE, des SESSIONS UNBOXING, les NOUVEAUTES.... Et beaucoup plus!

UN VASTE CHOIX DE MODELES, PIECES DE RECHANGE ET D'ACCESSOIRES

WWW.AEROBERTICS.BE

Showroom de 800m² à Bruges Support de modélistes expérimentés Achetez en toute confiance en ligne sur notre site AEROBERTICS.BE Livraison gratuite à partir de €99 (B) ou €125 (FR)