



## Inter-Ex, Svenson Fly-In et bien d'autres encore...





[r-models.eu](http://r-models.eu)

R-Models vous propose un large choix de modèles, d'accessoires et d'outillage  
Le magasin vous accueille du mardi au vendredi de 14h à 19h et le samedi de 9h à 15h  
Situé à 1 km de l'E42, sortie N°13, il est facile d'accès et offre un vaste parking  
Toujours à votre service pour vous renseigner et vous conseiller  
R-Models, route de Saussin 53/3, 5190 Spy (E42 sortie N°13) - +32 (0)81 856 495  
Vos achats en ligne 24/7 sur [WWW.R-MODELS.EU](http://WWW.R-MODELS.EU) c'est rapide et sécurisé - [info@r-models.eu](mailto:info@r-models.eu)

# SOMMAIRE

2021-3  
SEPTEMBRE

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)

**Publicités**  
Jean-François Lohaire - jflohaire@skynet.be  
Christophe Vincent - christophe.vincent@pt.lu

**Secrétariat général**

Jean-Luc Dufour  
Anderveldstraat, 47, 3800 Boomtmeerbeek  
Tel. 0477.363374 - jldufour@aamodels.be

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

Parution en mars, juin, septembre et décembre

**Rédaction**

Michel Van, michelvan@helitr.be

**Editeur responsable**

Association d'Aéromodélisme ASBL (en abrégé AAM),  
rue Montoyer 1 - bte 1a 1000 Bruxelles  
n° entreprise : 0417 988 935

36



## Svenson Fly-In Inter-Ex

Deux activités au caractère particulier et exceptionnel.

La première, une initiative de nos amis néerlandophones du KEML à Eecklo en l'honneur de Léon Janssens alias Svenson partagée par un grand nombre de clubs de notre pays.

52

La seconde, une aventure internationale réussie de main de maître par les Accros du Servo à Gembloux.



## Des meetings, des récits, de la compétition ...

Malgré un été pourri, ni les clubs, ni les aéromodélistes ne restent les bras croisés.

- 4 Le mot du Président
- 5 In Memoriam
- 8 BVH Honnay - À L'école de Pondrôme
- 10 AASH Sivry - Le meeting annuel
- 15 HMCB Bastogne - Holiday
- 16 BVH Honnay - be YSA - Expression Jeunes, le rendez-vous de l'été
- 18 Contraste Danny et Celio
- 20 Du rêve à la réalité - Paul Rorive
- 26 HMCB Bastogne - 555 de 7 à 77 ans
- 28 EAB Thumaide - Grand Show Annuel
- 36 KEML Eeklo - Svenson Fly-In
- 43 Lire, une manière de rêver
- 45 L'image mystère
- 46 AASH Sivry - Critérium F3A
- 52 Les Accros du Servo Gembloux - Drôles d'oiseaux  
Confiné ? Eh bien : construisez !
  - 58 L'Aquastar, projet du déconfinement - Sébastien Maes
  - 62 L'Ultimate, biplan de 120 cm d'envergure - Dominique Deschoenmaekers
- 66 Le concours annuel - La 3<sup>ème</sup> épreuve



Mattis Lotz, jeune participant à l'Inter-Ex, au lancement de son oiseau construit et offert par Stephen, le coordinateur attiré d'Inter-Ex.

Photo Michel Van



## La parole est au président

**N**os ancêtres les Gaulois n'avaient peur que d'une seule chose : que le ciel leur tombe sur la tête. Pour peu nous aurions pu croire que cette crainte se matérialisait. D'un côté le virus, la Covid pour ne pas la nommer et de l'autre les avalanches d'eau larguée des nuages transformant nos champs et nos routes en lacs et torrents rageurs, balayant tout sur leur passage, créant hélas dans quasi toutes les régions de notre pays et les pays limitrophes de profonds dégâts.

Drôle d'été quand même ! Rares sont nos clubs qui ont bénéficié d'une météo clémente tout au long d'un weekend ou même d'une journée; une vraie loterie et peu de gagnants. Octobre déjà, dans peu de temps, nous retrouverons nos salles indoor mais d'ici là profitons un maximum des beaux jours qui s'offriront à nous.

Ce numéro présente deux nouvelles constructions réalisées durant les périodes de confinement et elles clôturent, comme prévu, le Challenge Covid. Au total, huit présentations que nous vous demanderons de départager. Une lettre d'informations spécifique vous parviendra à ce sujet mi-octobre et vous communiquera les modalités du vote. Soyez y attentif.

Plusieurs récits d'organisations festives, d'expérience personnelle et d'autres encore vous montreront à souhait que l'aéromodélisme est toujours bien vivace.

Bonne lecture et restez prudent !  
Bernard



## Ghislain De Frenne

Notre communauté aéromodéliste a perdu le 23 avril Ghislain De Frenne, un passionné, emporté par un cancer à l'âge de 66 ans.

Modéliste depuis le milieu des années septante, après un passage par le club de Marbais, Ghislain rejoint l'Aéro Club de Wavre, qui en 1980, se structure et devient une ASBL dont Ghislain est l'un des membres fondateurs. Pendant plusieurs années il a rempli, avec le sérieux qui s'impose, une charge d'administrateur avec la fonction de trésorier.

Ghislain n'était pas un modéliste comme les autres, je le qualifierai de super modéliste, créatif, parfois original, toujours de bon conseil, prêt à donner un coup de main à qui en aurait besoin mais aussi, toujours discret et d'une modestie que beaucoup gagneraient à prendre en exemple.

En 1993, l'ACW avait ouvert un deuxième terrain à Sart-Risbart mais se voit contraint de battre en retraite car la commune interdit rapidement les modèles propulsés par des moteurs à explosion qui sont, il faut le reconnaître, parfois assez bruyants.

Pour Ghislain, abandonner un si beau site de vol (centre-temps agréé par la DGTA) était impensable.

Ghislain agit alors en précurseur; il est persuadé qu'il y a un avenir pour ce terrain grâce aux progrès des moteurs électriques permettant des modèles assez silencieux. En plus c'est également un site qui a un certain charme bucolique avec de bonnes conditions pour y faire évoluer des planeurs radioguidés.

Le premier mars 1993, Ghislain se lance, et, soutenu par sa compagne Bernadette, il fonde le Radio Commande Air Club "les Alouettes" réservé aux modèles électriques et aux planeurs. Grâce aux "Alouettes" de nombreux jeunes et moins jeunes ont pu découvrir l'aéromodélisme et vivre leur passion.

Ghislain est resté un membre fidèle de l'ACW car il avait aussi de nombreux modèles à moteur thermique et c'est ainsi qu'en juillet dernier il y trouve un certain aboutissement à sa vie d'aéromodéliste en participant pour la première fois à un concours maquette qui regroupe la crème de la crème des aéromodélistes belges.



Mais voilà que la maladie se déclare et Ghislain, très lucide quant à ses problèmes de santé, voudrait pérenniser son club auquel il s'est consacré pendant vingt-sept ans. C'est dans ce but qu'il a confié son club, "les Alouettes", à l'Aéro Club de Wavre dont il a été membre pendant près de 45 ans.

C'est un cadeau inestimable qu'il nous a fait, et sur lequel nous nous sommes engagés à veiller précieusement.

C'est ainsi que tous ceux qui iront voler à Sart-Risbart au "bois du Capitaine" ne manqueront pas de remarquer qu'il y a de nombreuses alouettes volant haut dans le ciel et se souviendront à chaque fois avec beaucoup de reconnaissance de notre cher ami Ghislain.

Merci Ghislain



## Horst Gruning

Un ami s'en est allé, le 29 avril dernier, Horst Gruning nous a quittés à l'âge de 77 ans. Horst n'était pas un ami à la Facebook... mais bien un vrai ami, courageux, profond, discret, pudique qui ne se mettait jamais en avant, quelqu'un sur qui on peut compter...

Passionné d'aviation, Horst a en quelque sorte fait les choses à l'envers; il a commencé par faire du grand avant de faire du petit. Il devait avoir vingt ans au plus quand il a construit un avion monoplace, un Bébé Jodel et a appris à voler. Il s'est aussi passionné pour l'aéromodélisme et a rejoint il y a trente et un ans l'ACW. Pendant de nombreuses années il y a tenu le secrétariat avec compétence et dévouement.

En modéliste hors pair qu'il était, il a dessiné les plans, construit et fait voler de nombreux modèles vraiment personnels dans lesquels tout était réfléchi et bien pensé.

Cadre chez IBM, c'est évidemment dans l'électronique que Horst trouvait la solution à quelques problèmes posés par nos modèles réduits. Il a développé et construit de nombreux variateurs, contrôleurs, testeurs de servos à l'époque où il y avait peu d'offre dans le commerce.

Horst savait toujours ce qu'il ferait le lendemain et ne s'ennuyait jamais. Et puis, il y a quelques mois, un cancer s'est déclaré et le Covid est venu s'y ajouter et très clairement Horst a réalisé qu'il n'y aurait plus de demain...

Nous te faisons nos adieux Horst, cela a été un honneur et un bonheur pour tous ceux qui t'ont connu de t'avoir rencontré.



# Le "Challenge COVID"

L'édition 2020/02 du AAModels (page 9) en proposait l'idée. Vous trouverez au fil des pages de ce numéro, les derniers récits de construction ainsi qu'un petit rappel de l'esprit de ce concours. L'évolution de la pandémie "Covid-19" semble nous permettre de retrouver le goût d'une vie normale même si la vigilance reste nécessaire.

## Le concours est maintenant clôturé.

La sélection des trois lauréats est entre vos mains. Une lettre d'information spéciale vous invitera, vers la mi-octobre, à donner votre classification des huit présentations parues. Une surprise sera réservée aux trois premières personnes qui donneront le tiercé dans l'ordre.

La remise effective des lots se fera après la publication du numéro de décembre, selon le même timing que le concours annuel. Merci d'y avoir participé.

## Les récompenses

**Un kit complet du planeur KAMELEON d'une envergure de 2 m, tout bois.**

**Un short kit du planeur Super SINBAD d'une envergure de 2,35 m**

**Un short kit d'un avion de voltige à l'ancienne, le KWIK-FLY MKIII**



KAMELEON



Super SINBAD



KWIK-FLY MKIII



Adresse pour tout courrier : [michel.van@helirc.be](mailto:michel.van@helirc.be)



Pour la deuxième fois le comité et les membres des Blancs Volants d'Honnay ont organisé une journée découverte à l'attention des élèves des cinquième et sixième années primaires de l'école communale de Pondrôme.

Cette année, les Blancs Volants ont imaginé quatre activités et préparés à la grande joie des élèves des panneaux illustrant la création du club et ses activités passées. Robert Henrotte, le président du club s'est chargé de les présenter aux élèves.

Il a notamment présenté et décrit les différents matériaux possibles utilisés pour la construction d'un avion radio-commandé; plusieurs modèles exposés illustraient les explications.

Les rudiments de base du pilotage ont aussi été abordés et après la théorie, les élèves se sont essayés au pilotage proprement dit sur PC.

Les enfants ont découvert les joies de la construction d'un mini-avion en balsa. Les jeunes fort attentifs et assidus aux explications de Robert se sont bien débrouillés à réaliser cette construction : minutie, précision et collage étaient de mise. Nous remercions l'AAM d'avoir fourni les petits modèles pour cette activité.





Les élèves sont ensuite passés aux choses sérieuses : le pilotage de l'avion école du club. Un ami des membres du club, Gérard Wérion, bien connu dans le monde de l'aéromodélisme est venu prêter main forte au pilotage en double commande.

Un jeu de piste a également été préparé par le trésorier. Différentes questions étaient posées en rapport avec l'aéromodélisme. Pour finir avec un magnifique trésor qui a fait la joie des enfants.

Cette journée s'est clôturée par un barbecue et un lâcher de bonbons.

Nous remercions tous les membres du club pour leur participation ainsi que les institutrices et les enfants qui nous ont envoyés une belle lettre de remerciement.

Les Blancs Volants d'Honnay



# AASH Show 2021



Les années 2020 et 2021 auront été bien particulières pour tous et pour les clubs habitués aux organisations d'événements en tous genres. Si 2020 a connu pratiquement l'annulation de toutes celles-ci, 2021 est une sorte de transition vers 2022 qui apportera, espérons-le, la normalité pour tous.

## La préparation

Nous choisissons donc de maintenir notre show prévu le 25 juillet 2021, non sans avoir pris l'avis du bourgmestre-médecin de la commune concernant la covid. Avis qui tardera à venir, mais qui va se concrétiser par un e-mail assorti de pièces jointes à remplir et retourner (dossier sécurité, dossier "EventCovidRisk", etc...).

Tout est donc fait dans les règles, achat de gel en quantité, essuie-tout, etc....

Partisan de l'élaboration d'un programme prédéfini, je demande aux pilotes intéressés de s'inscrire à l'avance; inscription par ailleurs pratiquement obligatoire du fait des mesures covid.

Peine perdue, les gens sont frileux pour s'inscrire. Dommage, car l'élaboration d'un programme préalable permet de l'afficher, voire de le distribuer, bref de le promouvoir auprès du public.

Un programme préétabli assure également un spectacle plus sérieux, sans temps mort, les pilotes connaissant leur horaire de passage.

Nous avons donc opté pour l'entonnoir....



Mais programme ou pas, le commentateur attiré des meetings (François André) s'adapte, il tourne les pages de sa documentation et trouve immédiatement les informations, souvent d'ailleurs il n'en a même pas besoin ! Merci encore François.

## Un spectacle de qualité

Grâce à Axel et Jhon, de nouveaux pilotes nous viennent de France avec de superbes machines, ils deviendront (comme toujours) des amis à la fin du weekend.

Franky nous fera connaître le "patator", sorte de LBD<sup>(\*)</sup> du pauvre... Franky remarque également un membre du club et nous dit : "Ah, vous avez même Le Doc (Emmett Brown - Retour vers le futur) dans votre club !

## L'art de l'impro

C'est vrai, on n'y avait jamais pensé, mais Norbert a le look du Doc ! Trente secondes après, nous décidons d'une mise en scène pour le lendemain avec drone, fusées et fumigènes; c'est ainsi que le public a pu voir Norbert "alias Le Doc !" surgir du futur lors d'un compte à rebours digne de la NASA ! En 2019, c'était Dark Vador qui était venu nous rendre visite, toujours avec le même drone de Guillaume...

Les pilotes nous ont donc présenté un magnifique spectacle agrémentés des traditionnels torque-roll, raz-mottes, vols en musique, etc...A retenir la très belle prestation de Jhon Delhaye et Axel Libert lors d'un vol groupé très réussi !

## Clin d'œil aux débutants

Un nouveau membre nous est arrivé à l'AASH, il s'agit d'Oscar qui trouvant une revue AAM laissée à la librairie Chevrotine<sup>(\*\*\*)</sup>, nous a contacté afin de bénéficier d'une année gratuite d'initiation.

Sa première visite au club était le 18 juillet 2020, son premier vol "solo" s'est déroulé juste avant le deuxième confinement (novembre 2020), nous l'avons ensuite retrouvé début 2021, il a alors passé son brevet (théorique et pratique), il a également participé volé au show le 25 juillet 2021, soit un an après sa première visite à l'AASH.

## En guise de conclusion

Un show réussi, une météo favorable nous ont amené le public. Public qui, on le sentait, était demandeur et désireux de s'évader à nouveau...







Un grand merci aux bénévoles qui ont permis cette organisation, particulièrement les épouses et amies.

Certes, comme dans beaucoup d'associations (modélistes ou autres), ce sont souvent les mêmes qui aident mais j'encourage vivement tous les membres à participer à la vie des clubs.

N'attendons pas, souvent par facilité, de prendre des initiatives, de s'informer et de participer, sinon le risque est grand de se retrouver un beau jour avec un club vieillissant dont plus personne ne s'occupe...

Gérard Wérion  
00-AW12

## L'art de la présentation

Captiver, soutenir l'attention du public exige beaucoup de feeling et d'expérience. Synchroniser le discours à la succession rapide des démonstrations en tout genre, le ponctuer d'anecdotes surprenantes, savoir improviser à tout instant est l'une des clés du succès d'un meeting.

Les inflexions de la voix du présentateur ajoutent, à chaque instant, une touche tantôt dramatique tantôt plus légère aux présentations.

Souvent aussi, il veille aux intérêts du club organisateur en invitant le public à visiter la cantine ou le bar.

En quelque sorte le Monsieur Loyal de nos meetings.



# Heliday



**S**ous l'impulsion de notre délégation hélico grandissante, une première journée hélico fut organisée sur les hauteurs de Michamps. De nombreux pilotes externes venus parfois de loin (France, région de Mons, Charleroi et Liège,...) ont répondu présents et ont enchaîné des vols 3D spectaculaires ou plutôt "scale" tout au long de la journée; bref il y en avait pour tous les goûts de pilotage.

Bravo à Daniel Louvins, Julien Guillaume, Daniel et Jean-Louis Mossoux pour l'initiative de lancement de cette nouvelle rencontre modélisme au club de Bastogne.

Une édition 2022 sera logiquement organisée avec une date qui restera, bien sûr, à confirmer.

Christophe Vincent  
00- AV958



## Le rendez-vous de l'été

C'est presque un challenge que les Blancs Volants d'Honnay ont relevé avec brio et enthousiasme.

Le groupe de jeunes emmenés par Loïc estime le 15 juillet dernier qu'il est temps de se retrouver à nouveau. Reste le choix d'un club hôte situé le plus possible au centre de la Wallonie.

Quelques coups de téléphone et le club de Honnay accepte d'accueillir cette bande de gamins de 7 à 35 ans et leurs accompagnants le samedi 31 juillet.

Une invitation est envoyée à l'ensemble des clubs de l'AAM et une petite trentaine de personnes répondent à l'appel et se retrouveront à Honnay.

Le soleil est de la partie, l'accueil, l'intendance et les repas assurés par le club sont de tout premier ordre. Une journée de plaisir où les jeunes partagent leur passion entre eux et les pilotes locaux.

Bref un journée réussie.

Un tout grand merci à Robert Henrotte et à toute son équipe.

Vous aussi, vous souhaitez accueillir Loïc et la section jeunes ? N'hésitez pas à le contacter.

be YSA  
Michel Van



Loïc et la "Section Jeunes" de la fédération AAM ont pour objectif que le plus grand nombre de jeunes trouvent dans l'aéromodélisme une activité amusante, intéressante, valorisante sur le plan des connaissances mais aussi une façon singulière d'assouvir leur souhait de reconnaissance et d'expression.



be YSA  
be the Youth Side of Aeromodelling





Danny aux commandes lors de sa participation au "Rendez-vous de l'été" à Honnay, son club.

be YSA

J'ai connu et cotoyé Danny Jochmane lors des séances d'entraînement au tir à l'arc à Pondsôme, un petit village situé à côté de Honnay.

Le tir à l'arc est un sport passionnant qui requiert de la précision, de la concentration mais aussi une certaine force physique au niveau des bras et des épaules et il arrive un moment où cette dernière commence à faire défaut.

Danny ne fut pas long à convaincre pour s'essayer à l'aéromodélisme. Déjà deux ans !. Il s'est vite intégré à la vie du club.

Michel Demars, notre moniteur attitré, s'est chargé de sa formation de pilote sur l'avion du club, un "EasyStar". En moins de six mois, il était autonome; il faut dire que sa compagne l'encourageait et continue d'ailleurs à le faire dans cette "reconversion".

Depuis, il progresse, à son rythme bien évidemment, et possède plusieurs modèles dont des maquettes, son domaine de prédilection.

Robert Henrotte



## La relève est assurée

**F**in de saison dernière, au terrain avec le dernier de mes petits fils, je l'invite à essayer de piloter mon modèle. Après quelques hésitations, il prend la télécommande et commence son premier vol mais il faut dire que mon modèle n'est pas l'idéal pour débiter ! Qu'à cela ne tienne mon ami Jean-René possède un "Easy Glider" parfaitement réglé et adapté pour un débutant.

Après cette séance de vols j'imaginai que l'expérience resterait sans suite. Que nenni, à ma grande surprise Célio en redemande et les vols s'enchaînent les uns aux autres et vient le moment des premiers atterrissages; il pilotait alors un de mes modèles un Playboy 1938 et ce n'est pas moins de sept atterrissages tous impeccables qu'il réalise.

Cette saison nous avons profité des quelques bonnes journées pour continuer son écolage : décollage, passage bas, figure en rectangle, le huit et l'atterrissage non presque plus de secret pour lui.

Une motivation se dégage de lui à chaque vol et pour parfaire ce début d'une belle histoire Célio me demande s'il peut participer au concours SAM de Macon. Étonnement de ma part d'autant qu'avec cette météo exécrable nous n'avons pas eu l'occasion de voler avec le Dallaire.

Nous voici donc aux Petites Ailes de la Frontière à la rencontre SAM. Premier décollage d'un modèle qu'il n'a jamais piloté; d'autres vols suivent, la météo est bonne et au décompte des points Célio termine à la deuxième place en catégorie EL0T.

A ce jour Célio comptabilise plus de cinquante vols, et a reçu de l'échevinat des sports de la commune de Momignies une coupe à titre d'encouragement. Fierté du Papy et de Célio, la roue tourne, la relève est assurée. Je souhaite un bon nombre d'exemples tel celui-ci pour l'avenir de l'aéromodélisme. Célio est membre des Petites Ailes de la Frontière et du CRPAL.

Yves Bourgeois





# Du rêve à la réalité, de la réalité à l'aéromodélisme

Lorsque dès le plus jeune âge, on est atteint par le virus de l'aviation, le premier rêve que l'on caresse est celui de devenir pilote d'avion, pas n'importe quel avion, un vrai qui puisse nous emmener très haut dans le ciel. Ce rêve s'avère parfois difficile si pas hélas impossible à réaliser pour de multiples raisons. Mais le virus est tellement présent et surtout contagieux qu'il nous pousse vers des alternatives nous amenant à assouvir notre passion d'une manière différente mais cependant concrète, celle de réellement piloter un avion : l'aéromodélisme fait très certainement partie de ces alternatives.

## Le déclic

Dans mon cas, emmené par mon père voir un meeting aérien, j'ai attrapé ce virus à l'âge de six ou sept ans. Comme beaucoup de jeunes de l'époque, je parle des années '60-'70, je suis passé par le vol circulaire et la construction de petites maquettes de planeurs pour enfin aboutir, juste à la fin de mes études, aux premiers vols radio-commandés au sein de l'ASA Bauffe, juste à sa naissance au milieu des années '70.

C'est en 1977, alors que j'étais encore débutant en

aéromodélisme que j'ai réellement concrétisé mon rêve en entrant comme candidat élève-pilote à la Force Aérienne. Mon entraînement s'est fait sur Marchetti SF260, Fouga Magister et enfin T-33. J'ai eu la chance de faire une carrière complète, d'abord comme pilote de chasse sur Mirage 5B, ensuite comme instructeur en vol sur A-Jet, Cessna T-37 aux USA, Marchetti SF-260 et Fouga Magister pour terminer enfin comme remorqueur planeur sur Piper PA-18 au sein des Cadets de l'Air de Belgique.

Pendant cette période professionnelle intense, je n'ai pas abandonné mes activités aéromodélistes qui ont été adaptées en fonction de mes disponibilités. Arrivé à l'âge de la retraite en 2012, j'ai repris de plus belle; dans le précédent numéro de la revue AAModels, j'ai d'ailleurs eu l'occasion d'évoquer ma passion et les effets de la récente crise sanitaire sur celle-ci.

## Une passion débordante

Et justement, après avoir retapé, rénové et construit trois nouvelles machines au cours de l'hiver et du printemps 2019-2020, vu l'ampleur prise par "mon" escadrille, je m'étais promis de ralentir sérieusement le rythme. C'était sans compter la proposition de



Serge, un de mes amis du club, proposition faite début mai juste à la fin du premier confinement.

Pour des raisons qui lui appartiennent et connaissant mon passé et ma passion, il souhaitait me céder deux de ses modèles, à savoir un beau Marchetti SF-260 (équipé d'un train rentrant et de flaps) et une semi-maquette imposante d'un Piper PA-18 aux couleurs des Cadets de l'Air de Belgique. Inutile de dire que je n'ai pas hésité une seconde.

Ma carrière m'a permis de passer de longues heures aux commandes de ces deux avions, c'était en quelque sorte un passage à la deuxième étape du processus relatif à ma passion, celui de la réalité à l'aéromodélisme.

## Commençons par le Marchetti

Il s'agit de la réplique d'un SF-260 aux couleurs belges utilisé dans les meetings aériens par un père effectuant une présentation acrobatique en paire avec son fils, qui lui est aux commandes d'un modèle réduit, un show original et spectaculaire.

Mon modèle fait 1,65 m d'envergure pour une longueur de 1,35 m et possède un moteur méthanol 4T de 15 cm<sup>3</sup>. C'est au musée de la base de Beauvechain, le 1 Wing Historical Center (1WHC)

que je me suis rendu pour y faire quelques photos. Je recommande la visite de ce musée qui réunit une belle collection d'avions ayant servi au sein de la Force Aérienne Belge et qui retrace dans les salles d'exposition la riche histoire du 1 Wing de Chasse devenu base d'entraînement et d'hélicoptères de la Composante Aérienne (ex FAé).

Ce n'était pas ma première expérience avec le Marchetti RC. Alors que j'étais élève-pilote en 1978, j'avais déjà trouvé un kit ARF lors d'un voyage d'étude à Londres.

Il faut avouer que les formes étaient assez approximatives, mais le look général acceptable. Mis



## Du rêve à la réalité

en livrée de la patrouille Martini de l'époque, cette petite semi-maquette s'est avérée très instable et difficile à piloter... mais peut-être était-ce à cause du pilote débutant !

Vers 2005, la firme belge Protech sortit en ARF une semi-maquette du SF-260 (envergure : 1,55 m, longueur : 1,25 m, moteur OS FX 46) immatriculé ST-20 dans une décoration particulière célébrant le passage des 250.000 hrs de vol à la FAé;



Etant à cette époque commandant du Centre de Formation et d'Evaluation et instructeur en vol, je me suis précipité pour acquérir ce kit. Et je dois dire que je n'ai vraiment pas été déçu par le look général et les qualités de vol digne du "vrai" même avec un train fixe. La rencontre du mini et du maxi, qui s'est faite dans le hangar de maintenance, montre bien le lien de parenté et la belle ressemblance entre les deux avions.

## Passons maintenant au PA-18

C'est une maquette assez imposante d'une envergure de 2,75 m et d'une longueur de 1,80 m. Elle est motorisée par un moteur essence bicylindre de 40 cm<sup>3</sup>. Elle est équipée de flaps et bien sûr d'un crochet de remorquage situé au-dessus de la cabine. Peinte aux couleurs du LB-03, c'est la réplique d'un des Piper utilisés comme remorqueur par les Cadets de l'Air de Belgique.



## Les Cadets de l'Air

Juste un petit mot à propos de cette association. Il s'agit d'une asbl visant à attirer les jeunes aux métiers de l'aviation en général, à la carrière de pilote militaire en particulier. Elle offre aux jeunes candidats ayant passé avec succès les épreuves de sélection la possibilité d'apprendre à voler en planeur moderne, de l'initiation de base comprenant la théorie puis les vols en double, jusqu'au solo en treuillage et ensuite au perfectionnement derrière avion

remorqueur. Les stages en vol s'effectuent durant les périodes de vacances et en camps d'été à Weelde au treuil et à Bertrix en remorquage.

Elle reçoit l'aide technique et logistique de la Composante Aérienne. La particularité de cette organisation réside dans le fait que les planeurs sont "civils" alors que les avions remorqueurs sont "militaires" et donc pilotés par des pilotes militaires actifs ou de réserve. Les instructeurs planeurs sont quant à eux civils ou militaires. C'est ainsi que j'ai eu l'opportunité de rejoindre les Cadets de l'Air comme pilote remorqueur de 2007 à 2012.



Pour revenir au modèle, lorsque je l'ai reçu, j'ai juste eu à effectuer une petite réparation à un saumon d'aile. J'en ai profité pour repeindre toutes les parties orange avec la peinture originale utilisée pour les "vrais".

N'étant pas familier avec les moteurs à essence, j'ai demandé l'aide d'un spécialiste de ce genre de moteur, Pierre-Louis, le président de notre club, pour la mise en route et les réglages. Les premiers vols ont été conformes à mes espérances, à savoir un vol réaliste et majestueux certainement dû à sa taille imposante. Les premiers essais ayant été concluants, je me suis rendu en août 2020 en visite au camp d'été à Bertrix, où le modèle réduit a, non seulement rencontré son aîné, mais après un petit vol de démonstration, a eu l'honneur de poser pour la photo de groupe au côté de ses prestigieux aînés.

## Le Ka8, un projet partagé

Dans un futur proche, j'ai un projet commun avec Laurent, un autre membre de mon club; il a en effet récupéré et rénové un planeur Ka8 d'une envergure de 3,5 m, mis en livraison Cadets de l'Air qui l'avait utilisé à l'époque, avant d'acquérir les "plastiques" modernes actuels. Après le remorquage en réel, c'est un autre challenge qui m'attend : je renouerai ainsi avec le remorquage planeur que j'ai pratiqué pendant six ans.



### Le Fouga, que de souvenirs !

Je ne puis conclure cet article consacré aux rencontres entre les modèles réduits et leurs grands frères sans parler d'un des avions que j'ai eu la chance de piloter comme élève d'abord en 1978, puis comme instructeur à partir de 2000 et enfin en le présentant dans les meetings aériens de 2002 à 2007; j'ai eu le triste honneur de faire son tout dernier vol au sein de la FAé le 27 septembre 2007, une date que je n'oublierai jamais. Il s'agit bien sûr du mythique Fouga Magister.

Parmi les concepteurs-constructeurs hors pair que nous avons en Belgique, il y a mon ami et ancien collègue Philip Avonds bien connu pour ses participations aux championnats maquettes internationaux depuis des décennies et ses productions de kits de jets (F-15, F-16, F-104, Fouga, Rafale, etc.).

Lorsque début 2000 il m'a contacté pour m'expliquer son projet de concevoir le Fouga, je lui ai donné carte blanche pour passer des heures à Beauvechain à consulter les documents et prendre toutes les mesures voulues sur l'avion. Nous avons même eu l'occasion de voler ensemble sur le MT48 qui était ma monture privilégiée de meeting.





Le résultat après quelques années ne s'est pas fait attendre avec une première place à sa première participation aux World Jet Masters de 2011, même résultat en 2013. C'est lors de sa dernière participation en 2015 où il a terminé 2<sup>ème</sup> que je suis allé supporter l'équipe belge menée par le coach Augustin Goddet et composée de Philip, Renaud Leclercq, Jean-Pierre Zardini et Wim Reynders, tous des noms connus dans le monde de l'aéromodélisme et des compétitions F4C. J'ai ainsi découvert le Fouga MT35 de Wim avec beaucoup d'émotion, car c'était le dernier à avoir volé à la Force Aérienne.

Depuis ce dernier vol, j'organise tous les cinq ans une petite réunion d'anciens pilotes, mécaniciens et fervents supporters du Fouga. En 2017, c'est avec beaucoup de plaisir pour moi que Philip et Wim ont accepté de venir présenter leurs merveilles en vol sur la piste de Beauvechain, ce qui nous a valu une belle séance photos des modèles réduits avec leurs grands frères. Il est justement à noter que le MT48 et le MT35, les deux derniers Fouga ayant volé pour la FAé, font partie de la collection exposée au 1WHC.

La vie d'un modéliste est faite de beaucoup de rêves et de projets.

Dans la continuité de mon propos à savoir "de la réalité à l'aéromodélisme", je caresse le projet de réaliser une reproduction de mon ULM Rans Coyote, un sympathique tubes et toiles à l'ancienne qui me permet de continuer à assouvir ma passion... mais cela fera sans doute partie d'une autre histoire !



Paul Rorive  
 OO-AR6  
 Membre du Spirit Of Saint Louis de Modave



# 555 de 7 à 77 ans

Décollage dans 5 secondes  
4, 3, 2, 1, ... Partez !

Ces paroles que tous les adeptes du 555 attendaient impatiemment pour reprendre le championnat de la saison 2021. Cette première manche s'est déroulée sous une météo agréable et la participation de tout de même vingt-quatre concurrents.

## Le 555 et le HMCB déjà une longue histoire

Le 555, une longue aventure qui a, comme vous le savez sûrement, ses racines au HMCB Bastogne, sous l'initiative et l'engagement persévérant de Chris Bauweraerts. Même si le concours a changé quelques fois de formule et de nom (3x10, 3x5, 555), c'est cette dernière qui a fait ses preuves durant ces dernières années.



Notons surtout que cet événement s'est déroulé dans la convivialité et l'entre-aide. L'esprit compétitif était certes présent, ne semblant cependant pas être la priorité des participants officiels.

Sur suggestion du HMCB, l'organisation avait créé un groupe réservé aux néophytes et aux jeunes pilotes, en parallèle du concours. Ceci a permis à six pilotes à goûter à la compétition et certains se sont très bien débrouillés. (nb : le gagnant de la manche "découverte", le jeune Romain Devroye, se serait placé remarquablement parmi les dix premiers du classement officiel)



Lors de cette manche, on pouvait voir les pilotes aguerris encadrer les jeunes et moins jeunes et donner des stratégies de vol ou techniques pour mieux réussir leurs vols. Pierre-Louis n'a d'ailleurs même pas hésité à prêter un de ses planeurs au jeune Mathéo (victime d'un problème technique lors du premier vol) afin qu'il puisse continuer le concours.

Ce dernier et Nicolas (jeune pilote lui-aussi) ont de leur côté réussi à localiser, grâce à un drone, le planeur de Jérôme perdu dans les champs qui entourent le terrain. Quel bel exemple d'entraide transgénérationnelle !

Des bons d'achat de chez R-Models ont été offerts par le club via tirage au sort. Rendez-vous pour l'édition 2022, si tout se passe bien !

Jo Berg  
00-AB 356



## 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](mailto: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](http://WWW.MCRONSE.BE)

# La vie reprend

**EAB**  
RC MODEL CLUB



La saison avance et malgré une météo capricieuse, nous avons profité un peu de notre terrain, les derniers assouplissements de juin ont permis le retour au terrain d'un plus grand nombre de pilotes et le comité s'en réjouit.

La question des activités annuelles se posait au sein du comité, les maintenir ou non ?

Nous avons déjà annulé notre Eurotour F5B, prévu en juin, par manque de participants à cause du virus et décidé de ne pas le reporter en septembre comme en 2020. C'est en effet une grosse organisation et si la situation sanitaire devait une nouvelle fois changer...

Nous avons également annulé notre interclubs de mai pour la même raison, mais également parce que une année de pandémie nous a fait perdre le contact avec certains de nos fidèles bénévoles. La crainte du virus, l'habitude du rester chez soi doivent y être pour quelque chose.

Nous sommes donc début juillet et l'organisation de notre show et de notre barbecue se pose. Un rapide tour de table... nous sommes tous d'accord pour l'organiser.

# Le Grand Show



Annuel

## Organiser dans le respect des règles sans s'imposer des contraintes lourdes

C'était tard, mais nous allons le faire plus "light", en bref :

le samedi après-midi, vol libre du type "interclubs" suivi de notre repas club,

le dimanche, un show public... mais pas trop... car il faut être capable de gérer et de faire respecter les règles sanitaires.

Nous créons donc un évènement "facebook" et nous prenons rendez-vous avec le journal "L'avenir" afin de parler de cet évènement et de l'aéromodélisme en général.

Il n'y aura pas d'autres publicités, aucun affichage sur les routes ni dans les commerces.



## Pour réussir un show à deux ingrédients : la météo et les pilotes

Pour le premier, on ne peut que subir. Pour ce qui est des pilotes, il nous faut renouer les contacts existants et en rechercher de nouveaux. Fort bien, en ce qui me concerne, j'ai un nouveau jouet à faire voler, l'envie de bouger et, comme certains clubs organisent des événements, c'est l'occasion rêvée, doublée du plaisir de se revoir.

Nous voici donc arrivés au weekend de notre show. Dès le samedi, nous sommes agréablement surpris par la présence de nombreux pilotes, ainsi que par celle du soleil, si rare cette année ! Nos bénévoles ont également répondu à l'appel et grâce à eux, notre barbecue organisé cette année en interne, s'est très bien passé. Nous ne les remercierons jamais assez.

Dimanche, notre entonnoir se remplit, les vols se succèdent, nous avons peu de public, la preuve s'il en est qu'un affichage le long des routes, les dépliants et affiches dans les commerces permettent d'attirer plus de monde.

Notre show se termine sur une note plus que positive à voir les sourires sur les visages certes fatigués mais heureux.

Alain Lerat  
00AL318



*Un Multiplex J-10, un avion en EPP prévu comme "parkflyer" ou même "indoor". La preuve qu'en meeting les modèles les plus simples sont nécessaires pour montrer la diversité du modélisme. Aux commandes, Geoffrey Parmentier.*



*Un Rearwin Speedster, reproduction d'un avion biplace produit dans les années '30*

*Dessus, l'Aermacchi MB-339 aux couleurs de la patrouille acrobatique italienne "Frecce Tricolori" piloté par Alain Lerat.*



*Dessous, le Rebel un jet imaginaire présenté par Michel Schepens.*



*La semi-maquette d'un avion de voltige, le Laser 200, célèbre dans les années '80 avant d'être surclassé par les Extra, présenté par Gilles Lefebvre.*

Dernière activité qui s'est ajoutée à notre calendrier, un peu le fruit du hasard, une journée découverte de l'aéromodélisme.

En effet, nous avons été contactés par l'échevin des sports et loisirs de la commune de Beloeil car celle-ci, organisait, le samedi 21 aout, une journée découverte des sports et loisirs.

Nous avons décidé d'y participer avec l'aide de l'AAM en y installant un stand juste à côté de la salle des sports. Au programme, quelques vols de démo, un parc statique et deux simulateurs. C'était une première pour la ville et également pour le club.

A l'heure d'écrire ses lignes, je ne sais pas s'il y aura des retombées pour notre club en terme de nouveaux membres, mais qui sait ! Comme on dit, "qui n'essaie rien n'a rien".

Alain Lerat  
00AL318



**EAB**  
RC MODEL CLUB



**AAM**







*Le Robinson R22 à propulsion électrique de Christian Dussart  
lors de sa présentation au Grand Show Annuel de Thumaide*



# KEML Svenson Fly-In

*Janssens Leon  
Svenson  
2021*

*Le Fieseler Storch Fi 156, un kit produit par Svenson à la fin des années '70, maquette de 2,40 m d'envergure, une taille respectable à l'époque.*



Ce fût presque comme un air du Grand Jacques,  
une journée avec un ciel si bas, un ciel si gris  
qu'il nous fit craindre un instant, un instant seulement,  
de ne voir voltiger Westerly, Pinto, Fly-Boy et tant d'autres  
en l'honneur de Léon.

La ferveur des modélistes était telle  
que rien ne semblait pouvoir l'arrêter.  
Ils nous donnèrent une belle fête,  
un brillant hommage à Léon Janssens alias Svenson.

Alexander Van de Rostyne est un président heureux. Le dimanche 29 août est jour de fête au KEML mais par n'importe laquelle. Ce jour là, le Koninklijke Eeklose Modelluchtvaart, logé à Eeklo à mi-chemin entre Bruges et Gand, organise une rencontre d'un genre nouveau : réunir le plus grand nombre de modèles "Svenson" et Léon Janssens.

Léon Janssens est fabricant industriel de modèles réduits, le seul que notre pays ait connu. Lancée en 1971, Léon cédera son entreprise vingt-cinq années plus tard à une société espagnole peu avant la vague déferlante des "ready to fly".

Même si depuis lors les catalogues des revendeurs ne proposent plus ces modèles, ceux-ci restent très prisés. Les plans circulent aidés par la force de l'internet et depuis peu quelques artisans proposent des kits ou semi-kits des modèles les plus représentatifs..

## Seul bémol, la météo

Largement plus de cent modèles composaient un parc hautement coloré; cent nonante-huit personnes (pilotes et accompagnants) originaires de trente clubs différents étaient présentes sur le site. Qu'aurait-ce été si un beau soleil avait été de la partie, si les provinces plus au Sud n'avaient pas subi à nouveau le déluge au point que même Francorchamps s'est trouvé privée de son grand prix.

Bien sûr tous les modèles n'étaient pas des Svenson, la journée était ouverte aux modèles de la même époque ou plus anciens.

## L'esprit club

Trente-cinq membres du club et leur partenaire ont activement participé à la préparation de la journée,

un vrai témoignage du "Team Spirit" régnant au KEML.

L'organisation soumise aux règles "Covid" et à la réglementation communale impliquent de lourdes démarches mais aussi le respect d'un cahier des charges contraignant : prévoir des points de désinfection des mains, des toilettes mobiles nettoyées et désinfectées toutes les heures, des panneaux de signalisation et d'instructions, des stewards assurant la sécurité, etc... Le club à juger préférable de ne pas inviter le "grand public".

Un "food-truck" assurait le "catering", une solution qui permet à chacun de se restaurer aisément et une grande facilité pour le club qui ne prend aucun risque financier et s'évite une gestion toujours aléatoire des quantités et de la variété des plats proposés.

## Des supports appréciables et très appréciés

Cent cinquante mètres de barrières Nadar et l'instauration d'un plan de circulation spécifique représentent les services rendus gracieusement par



# Composite RC Gliders



Option  
Ready to Fly  
en stock



Version  
électrique  
disponible

**KST**  
DIGITAL SERVO  
Distributeur officiel

+49 1523 1700200

compositercgliders

composite\_rc\_gliders

@compositercgliders

info@composite-rc-gliders.com

www.composite-rc-gliders.com



SCAN ME

Inscription à la newsletter: [www.bit.ly/3pgi5wi](http://www.bit.ly/3pgi5wi)

la ville d'Eeklo et ses services de police tandis que le fermier "d'à côté" a préparé et mis à disposition une grande parcelle réservée au parcage des véhicules des participants.

Bert Delaere, patron d'Aerobertics, membre du KEML, a prêté au club bon nombre d'équipements : tables, chaises, pancartes, matériel de sonorisation avec micros sans fil, système de paiement à jeton (comme au ClubMed en quelque sorte). Par ailleurs Bert assumait la fonction de commissaire de piste.

## Beaucoup de raisons d'être fier

Alexander est non seulement fier du travail exceptionnel des membres de son club, des participants auxquels il exprime une forte reconnaissance et de cette belle rencontre où l'amitié et le respect étaient les maîtres mots, chacun partageant son enthousiasme sans aucune distinction.

## Cerise sur le gâteau

Léon parle de cette journée comme "la cerise sur le gâteau de ma vie et de mes réalisations". Son émotion, celle de ses enfants et de ses collaborateurs du premier jour était forte, palpable, même des larmes de bonheur perlaient de leurs yeux.

Léon n'en revenait pas des efforts de chacun à présenter des modèles d'antan, maintenus et restaurés avec minutie, tous magnifiquement décorés.

Le Westerly est sans conteste l'emblème de Svenson. Parmi les anciens aéromodélistes, ceux qui ne l'ont jamais possédé sont une minorité. Alors qu'offrir de



mieux à Léon qu'une reproduction à l'échelle de 1/5 (30 cm d'envergure) de son Westerly ?

Johan Blanckaert, l'un des membres artistes du KEML s'est chargé de le construire en balsa, sur base des plans originaux. Un véritable bijoux, monté sur statif et portant l'inscription "En l'honneur de la contribution exceptionnelle à l'aéromodélisme".



Une longue journée, si dense en activité qu'il serait vain de la résumer en quelques mots

Il serait bien difficile d'énumérer tous les participants et leurs modèles mais parmi ceux-ci, Philip Avonds venu avec sept avions réalisera près de vingt vols dont ceux avec son très beau King Altair, un F3A vintage au vol particulièrement élégant, son fils n'étant pas en reste; Lawrence Tzigersizoglou et son Fieseler Storch comportant 20.000 rivets posés à la main; Guy Vanderschelden et son hélicoptère Graupner Bell 212 TwinJet dont malheureusement le carburateur Perry refusera tout service mais se rattrapera avec son Robinson R22; la présentation du vol synchronisé de deux Curare Prettner originaires du club Apollo Flyers, du vol circulaire, un SV4 entraîné par un Quadra symbole des moteurs des grands modèles des années '70.



## Juste un un instant Léon enfile son costume de vedette

Après son arrivée, Léon avait prévu de visiter le parc aux modèles et discuter avec les pilotes mais, à peine avait-il parcouru un mètre qu'il fut entouré de modélistes venant avec leurs modèles, leurs boites de construction authentiques sous le bras pour obtenir une dédicace.

C'est ainsi que pendant près de deux heures, il signe et échange quelques mots avec les uns, quelques longues histoires avec les autres. Léon, en vraie vedette, s'en régalait et chacun patientait en une longue file d'attente... c'était presque comme Mick Jagger !



## Une reconnaissance internationale

Thierry et Laurent, deux journalistes de Modèle Magazine/MRA s'étaient déplacés de la région parisienne et visiblement ils sont repartis enchantés de leur journée. A suivre dans leur prochain numéro...



## Anecdotes, par Jean-Philippe

Jean-Philippe Hanart, le "medicine man" des moteurs (voir AAModels 202102) était présent à Eeklo. Il y a retrouvé un grand nombre de modèles produits par Svenson mais un manquait : le Pronto, un simple modèle d'entraînement muni d'une aile haute et prévu pour le pilotage trois axes semblable à bien d'autres de l'époque.

Ce type de modèle manquait au catalogue de Svenson. Pour combler ce vide Léon Janssens demande alors à son dessinateur de lui trouver quelque chose rapidement, quasi pour le lendemain.

En moins d'une semaine le modèle est dessiné et construit dans un appartement à Knokke, il était donc prêt pour la présentation dans un salon prévu les jours suivants. Mais comment l'appeler ?

Michel Duynslager (président du club Éole établi à Mouscron à cette époque) répondit : "Pronto". Vu l'étonnement de Léon, Michel renchérit : "bien oui, il fallait aller vite, pronto, pronto...".

A cette époque, Jean-Philippe occupe un job étudiant chez Photoplan-Eclair un magasin à Tournai, installé rue de la Wallonie, spécialisé en articles de papeterie et le tirage de plans.

Ce magasin était le point de rendez-vous des aéromodélistes car il vendait aussi des aéromodèles. Stéphane Jadin, lui même aéromodéliste, s'occupait des ventes et de la reproduction de plans sur des machines fonctionnant à l'ammoniaque (diazographie).

Je voyais reproduire, en avant-première, les plans pour Léon Janssens, j'en ai encore dans mes archives... Fieseler Storch, Prima, Wendy, Sunny, Twinny, Pronto... Que rêver de mieux pour entretenir le virus ?



*L'emblématique Westerly,  
le modèle de début par excellence*



## Les avions CAUDRON

En 1908 l'aviation venait à peine de naître, la traversée de la Manche était encore un rêve. Mais cette année là est celle d'impressionnantes démonstrations. Wilbur Wright est en France, Henry Farman boucle son premier kilomètre, Breguet, Blériot et d'autres se font connaître; c'est l'époque des grands pionniers.

Dans un petit village de la Somme, à Favières, en août 1908, Gaston et René Caudron construisent leur première machine volante et dès 1909 créent la "société des avions Caudron". Cette société rachetée en 1933 par Renault sera nationalisée en 1946 et intégrée au sein de la SNCAN (Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Nord).

Les Caudron GIII, Rafale, Simoun sont parmi ceux que l'on cite le plus facilement grâce à la renommée qu'ils doivent à Adrienne Bolland, Hélène Boucher, Antoine de Saint Exupéry.

Ce livre est le premier de trois volumes. Il est consacré à la période 1908-1932; chaque type d'avion y est largement documenté et illustré par de nombreuses photographies, schémas et commentaires.

Les "Editions pat.H" sont à l'origine de cette réédition revue et augmentée de l'édition parue en 2001. La sortie des deux prochains volumes est prévue en 2022.

Le Caudron GIII est particulièrement apprécié par les aéromodélistes. Dans un prochain numéro, nous aurons l'occasion de découvrir une superbe réalisation entraînée par un moteur en étoile.

Michel Van



<https://aviation.brussels>  
spécialisé en ACHAT & VENTE  
de LIVRES d'OBJETS d'AVIATION

2.500 livres et objets présentés  
sur le site aujourd'hui ! 10.000 d'ici la fin 2021 !

Nous parcourons le monde entier afin de dénicher  
des livres/objets rares et authentiques et de vous  
les proposer au prix juste.

<https://aviation.brussels>



## Montrez-vous Montrez-nous

Ces deux années n'auront pas été propices à la mise en valeur de notre loisir; nos activités fortement ralenties si ce n'est même à l'arrêt, c'est évidemment regrettable mais il convient de reconstruire l'avenir.

Dès maintenant il est essentiel de saisir chaque opportunité de démontrer au grand public toute la diversité de l'aéromodélisme. Pour y parvenir, il n'y a pas de recette miracle mais tout moyen visant à en accroître la visibilité est bon.

L'AAM peut vous aider dans une certaine mesure à promouvoir notre loisir en mettant à votre disposition divers matériels lors d'événements où le public est présent, lors d'un meeting, lors d'une porte ouverte, d'une exposition, etc..

Ces matériels sont des simulateurs de vol sur PC équipé du logiciel Phoenix 5 avec des pupitres en mode 1 et 2, des dépliants, des magazines, des drapeaux (sous la forme de beach flag pour l'extérieur et l'intérieur), des affiches déroulantes dénommées aussi "roll-up" ainsi que des bâches imprimées.

Ces bâches sont au nombre de deux actuellement (voir ci-dessous) et seront bientôt complétée par deux autres présentations.

Leur taille est de 1,05 m de hauteur pour 2,40 m de largeur. Elles sont munies d'œillets pour une fixation par sandows ou liens "colson". Placées dans les parcs à modèles, accrochées au grillage de sécurité, elles ne masquent pas la vision directe sur la piste.

À la demande, elles peuvent aussi être disponibles pour une pose sur barrière Heras (plus grande) ou sur barrière Nadar (plus petite) et le cas échéant personnalisées.

Si vous souhaitez disposer de l'un de ces matériels lors de vos prochaines manifestations, n'hésitez pas à me contacter. Nous fixerons les rendez-vous nécessaires pour la mise à disposition et le retour. N'attendez pas la dernière minute.

Dans le cas de grandes manifestations (salons, meetings où le public est attendu en grand nombre) vous pouvez solliciter la présence de la personne chargée de la promotion au sein de la fédération pour votre province. Dans ce cas, il est nécessaire de prévoir, pour la seconder, une à deux personnes de votre club.

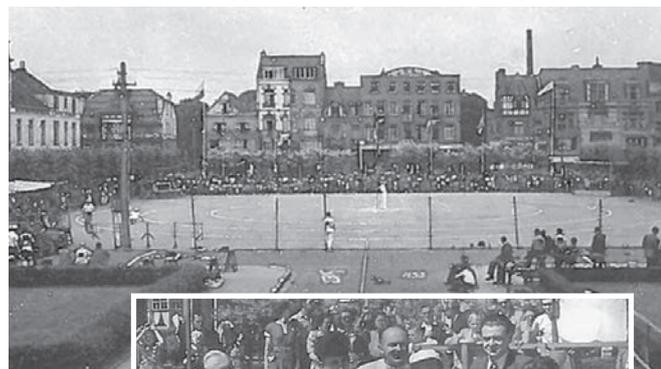
Michel Van  
Communication et publications  
email : [michel.van@helirc.be](mailto:michel.van@helirc.be)



### Solution du trimestre précédent

Il s'agissait d'une **compétition de vol circulaire**, le critérium d'Europe organisé par la «Fédération de la Petite Aviation Belge» en 1949 & 1950 à Knokke.

Il fallait que la commune démonte ou coupe les pylônes d'éclairage afin de disposer d'assez d'espace, mais avoir Georges Lippens dans l'équipe a largement facilité les choses.



La même place,  
un jour de marché



L'équipe de France



La même place,  
actuellement

### L'image mystère de ce trimestre De quoi s'agit-il ?

- L'œuvre d'un artiste contemporain qui rend hommage à Salvador Dali et à ses "Montres molles".
- Comme les écolos vont imposer des avions électriques et silencieux, on cherche des formules avec des hélices aux pales souples. Ici le moteur est arrêté, c'est uniquement quand il tourne que les pales s'écartent.
- C'est un effet généré par la prise de vue en balayage d'une caméra.
- Le préposé au nettoyage a utilisé un solvant trop puissant.



# CRITERIUM F3A 2021

Les mesures covid nous ont amenés à modifier la période initialement prévue le weekend des 22 et 23 mai et à reporter son organisation au weekend des 28 et 29 août.

Ce criterium est désormais un évènement majeur F3A en Europe. Dès l'ouverture des inscriptions, les quarante deux places (nombre limite avec deux collègues de juges) sont attribuées en deux ou trois semaines, une liste d'attente ira jusque six pilotes en plus.



## Une préparation bousculée

Cette année, la Suisse et la France avaient choisi notre compétition pour faire partie des concours pris en compte pour leur sélection nationale, preuve du sérieux de son organisation et de la qualité des juges choisis.

Cependant, certaines personnes à la FFAM décident de ne plus prendre en compte le criterium pour leur sélection, les championnats de France se sont déroulés le weekend précédent.

Les mesures Covid et leurs incertitudes, la météo, la dernière saison pour les programmes P21 et F21, il n'en faut donc pas plus pour passer de quarante-deux à vingt-six pilotes.

Nous avons décidé de réduire de dix à cinq juges si le nombre de pilotes inscrits était inférieur à trente-six et d'annuler en dessous de vingt-six pilotes...

Après une semaine assez stressante à consulter régulièrement les mails, l'idée me vient de passer de dix à huit le nombre des juges, ça peut paraître peu, mais il y a un juge local, un avec camping-car etc....

## Le "coup de pouce" des juges

En juillet, le juge espagnol annonce son hospitalisation pour problèmes rénaux et préfère ne pas venir, je fais alors appel à un "backup" français, Un autre m'annonce qu'il devra faire des dialyses mais que cela peut se réaliser sur le terrain... C'est ensuite le juge italien qui a des pierres aux reins !

Mais que font donc les juges...

Un sérieux problème mais il va en quelque sorte



nous aider : "supprimer" deux autres juges pour revenir à sept et demander à Michel D. (juge local) de juger ce qui ramène à un collège de huit juges. A savoir, le TBL (algorithme correcteur des notes) étant obligatoire, un minimum de cinq juges pour chaque collège de juges est indispensable.

## Les choix

Par respect pour les juges étrangers, je demande aux juges belges "initiaux" de ne pas venir, ce qu'ils comprennent et acceptent sans problème, merci à eux !

Un juge français a profité du transport en accompagnant un pilote, je peux épargner les frais, un juge hollandais m'annonce de ne rien lui compter, ni hôtel ni frais de route, je réduis un peu les enveloppes pour les autres, cinq chambres au lieu de dix : bref, on respire au niveau budget...



Certes, il aurait été plus facile d'annuler purement et simplement, mais compte-tenu du travail déjà fourni en amont et surtout de l'espoir des pilotes de se revoir et à nouveau se confronter (Competitors in the sky, friends on the ground), c'était impensable.

## La compétition

Rendez-vous donc le samedi à 7h00 pour le vol de calibrage et le début du concours à 7h30. Mais le plafond très bas nous bloque jusque 10h30,

Le premier vol démarre, il se terminera avec Gernot Bruckmann (3<sup>ème</sup> EC 2018), Cédric Carayon, Sandro Matti (vainqueur 2019) aux trois premières places,

Le deuxième vol se terminera vers 19h30 au finish (merci aux responsables de piste Yves Van Gompel et Alain Laruelle). Le classement des trois premiers reste inchangé.

Place au banquet qui réunira soixante-cinq convives, l'entrée "scampis au pastis" confirmera que notre cuisinier Jean-Philippe n'a perdu ni la main, ni le goût durant la covid ! Merci à lui.

Le dimanche, nous décidons de commencer vers 9h00, mais à nouveau, le plafond bas nous l'interdit. La compétition se terminera vers 14h30, en décidant de ne pas exécuter les vols "F".

Sandro Matti (SUI) réalise un très bon score qui le fait remonter de la troisième à la deuxième place.

## Le classement

Gernot Bruckmann (AUT) - 1<sup>er</sup>

Sandro Matti (SUI) - 2<sup>ème</sup>

Cédric Carayon (FRA) - 3<sup>ème</sup>

Christian Niklass (GER) - 4<sup>ème</sup>

Notre directeur de piste, en accord avec le jury FAI décide de ne pas voler le F pour les cinq premiers; le temps manque et les concurrents ont pour certains plus de 800 kilomètres devant eux pour rentrer.

## Les repas

Peu d'assiettes non vides, la preuve que c'était comme à l'habitude très bon :

le samedi midi : buffet froid

le banquet du samedi soir :

entrée et accompagnement (home made),

porchetta (traiteur),

tiramisu (réalisé par des épouses bénévoles)

le dimanche midi : carbonnade flamande et frites (home made).

Merci à Jean-Philippe, Annie, Cécile, Christine et Véronique.





## Les volontaires

Ils commencent à prendre de l'âge, mais le noyau est toujours bien là, quelques jeunes électrons supplémentaires seraient les bienvenus.

Merci à Roger et Jean-Michel Coulon qui dormaient sur place. Jean-Michel a assuré avec Simon C. le bon fonctionnement des "notomatics", la transmission Wifi; il ouvrait le matin et fermait le soir.

Je n'oublie pas dans la préparation le nettoyage complet du local deux semaines avant par Oscar et sa maman Christine, un coup de peinture du chalet par Charles, la tonte régulière de la piste par Jean-Marie et des abords par Serge.

## Merci aux sponsors

L'AAM, Drink Bernard, Herbage Strée et Super des Fagnes nous ont aidé pour cette organisation, merci à eux.

## Last but not least

Après la cérémonie de clôture, Mr P. Uhlig vient me trouver et me demande si nous serions intéressés de prendre l'organisation des championnats d'Europe en 2024.

Il me dit textuellement :

*"L'AASH a l'expérience des organisations F3A, et croyez-moi depuis tant d'années, j'ai vu des clubs qui n'avaient aucune expérience..."*

A réfléchir, nous avons tous les outils depuis 2018....

## En conclusion

Une compétition réussie malgré la météo, malgré les nombreux désistements, malgré la pandémie, réussie grâce à l'expérience des volontaires, merci.

Gérard Wérior  
00-AW12



## Mais revoilà Oscar

Vous savez, celui dont j'ai parlé dans l'article du show, celui qui a eu son brevet en moins d'un an.

Recevant la visite de son moniteur ULM accompagné de son petit fils, il désire l'initier au pilotage dès le concours terminé.

Ok ! Les batteries sont chargées, il me demande :

"Tu fais moniteur ?"

"Ah non, c'est toi qui va le faire !"

Et voilà Oscar parti avec son élève, la double commande et le vent de 25 km/h...

MODELBOUW - MODELISME - MODELLBAU

☆☆☆☆☆ **SHAMROCK**

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



**MAGAZINE  
GRATUIT!**

**VISITEZ NOTRE SITE:**

**WWW.SHAMROCK-MAASTRICHT.NL**



**Ets. FANIEL**

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



**Modélisme – Importation directe Czech Republic**

**Rapport qualité/prix**

**Moteurs électriques et thermiques MVVS**

**Electronique JETI – Moteurs électriques MEGA**

**REICHARD Modelsport**

**electricmotors**  
**MVVS**





# Drôles d'Oiseaux



Les paléontologues sont aux anges, ils viennent de découvrir une nichée de Ptéranodon, des jeunes dont l'envergure atteint environ trois à quatre mètres, dans la province de Namur, à Gembloux plus exactement.

Ils se perdent toutefois en conjectures sur le comment ils ont pu traverser les 86 millions d'années séparant notre ère du Crétacé supérieur. Peut-être deux survivants de ceux qui s'étaient échappés de Jurassic Park.



Il y avait cinquante-cinq pilotes et une centaine de machines plus loufoques les unes que les autres. La moitié d'entre eux venaient d'Allemagne, les Français et les Belges se partageant la représentation de l'autre moitié sans oublier le couple de Suisses qui nous avaient rejoint.

Tout ce petit monde loge sur le site pour la plupart en tente, caravane ou mobilhome et même dans leur voiture; quelques-uns préfèrent le confort d'une chambre d'hôte.

### Une organisation très appréciée des participants

Le samedi soir est le grand moment de convivialité où au moment du repas les pilotes et leur famille se retrouvent tous ensemble. Cent repas à préparer et servir, une sacrée organisation. D'ailleurs, sans vouloir paraître chauvin, les Allemands sont nombreux à nous avoir fait part qu'ils avaient été impressionnés par l'organisation... de leur part c'est vraiment sympa comme commentaire.

### Simplicité, où comment s'amuser sans se ruiner

En règle générale, les modèles présents dépassent rarement deux mètres d'envergure et près de 95% sont construits en dépron ou en mousse. Les pilotes habitués d'Inter-Ex expliquent tous qu'ils ne conservent pas leurs modèles plusieurs années, simple question pratique pour éviter que leurs ateliers ne croulent sous les modèles.

Le principe est surtout d'essayer plein de concepts différents sans se ruiner. Le budget d'une cellule "jetable" est de 15 € (hors radio, moteur,.. et tout ce qui est récupérable). Le premier objectif est de s'amuser entre amis, de développer des activités communes, comme les "Fat Fighters", les ailes de combats et les avions de chasse à la banderole,...

Les modèles en dépron ont l'avantage de pouvoir embarquer un système d'éclairage LED à l'intérieur des cellules ajoutant ainsi une touche de féerie lors des vols de nuit ou même de jour.

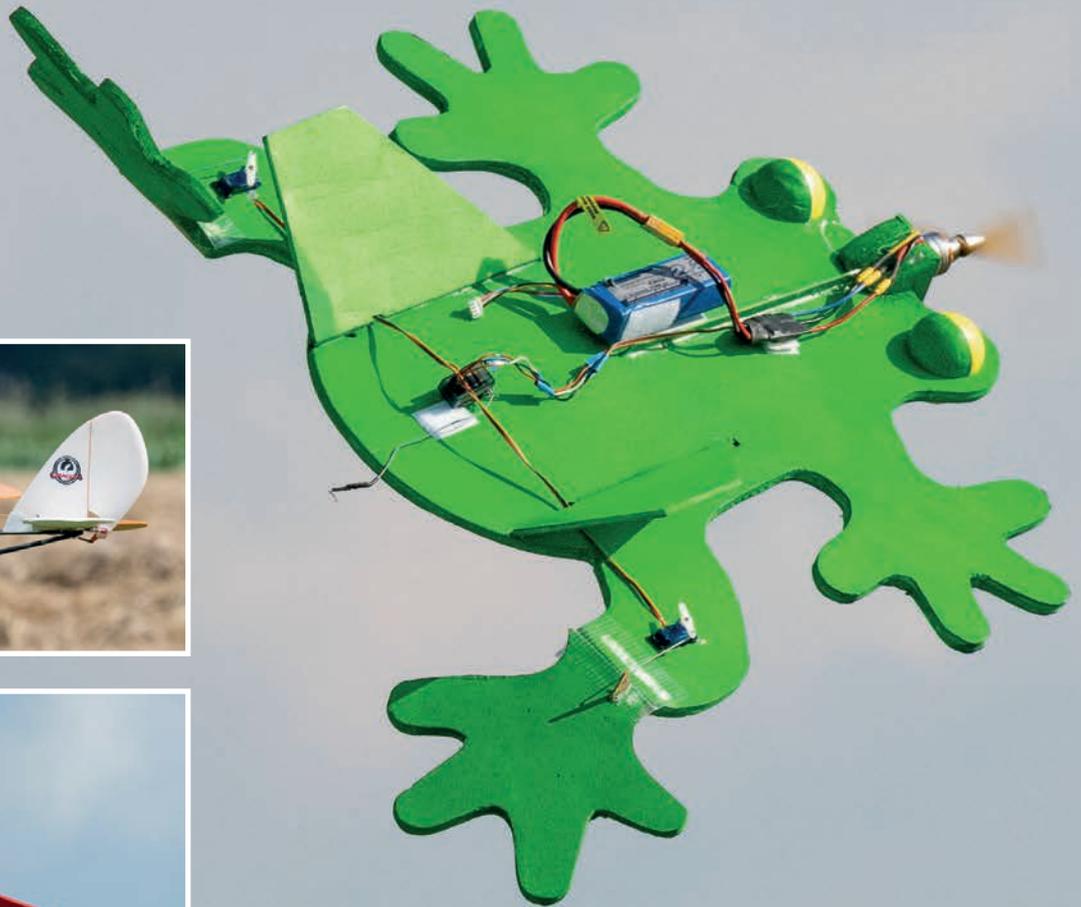
### Une approche bien différente selon la communauté

Les Allemands adorent et recherchent le côté technique de la construction, des principes de vol; certains programment eux mêmes leur système de contrôle de vol à l'aide de modules "arduino"; les Français ont un côté plus artistique, plus décoration, l'esprit "Patrouille de France" et les Belges "halve en halve".

### Un jury et des lots

Certains modèles sont vieux, très vieux même mais toujours au goût du jour comme la patrouille de France de Laurent Berlivet (paru en janvier 2001 dans le magazine Looping) qui pour l'occasion était doté de fumigènes et sera élu par le jury.

Le jury se compose de personnes non intéressées par le concours, un panel de personnes du club





choisies au hasard en veillant toutefois à la présence équilibrée de femmes, de jeunes, de pilotes ou non pilotes, de constructeurs ou non constructeurs. Les prix sont attribués au coup de cœur et une sélection de produits régionaux constitue les lots.

Chaque participant a reçu un sticker offert par le club reprenant les profils KFM qui sont les profils les plus utilisés, développés il y a environ cinquante ans pour les avions en papier !

Certains se sont lancés dans la construction de leur modèle la semaine précédent la rencontre, comme

le Pélicanair qui, malgré qu'il fut prêt le dimanche vers 15 h, n'a pas pu voler, la pluie commençait à tomber. Fichu temps quand même !

Si vous êtes tentés, les "fat fighters" sont disponibles en short kit auprès de Frank Seufert. Ils sont découpés à la fraiseuse CNC dans du depron et disponible pour une somme modique ([scale-parkflyer.de](http://scale-parkflyer.de)).

François Nicolas



# L'Aquastar un projet du déconfinement...



Cela fait quelques années déjà que mes vacances se passent à proximité d'un lac et qu'en bon modéliste, je glisse dans la voiture une paire de bateaux à côté des planeurs. Ceci dit, les bateaux sont assez sympa, mais il manque quand même une dimension.

J'ai déjà testé un hydravion en EPP découpé CNC il y a un certain temps; son caractère "éponge" et ses qualités de vol "modestes" ne m'ont pas entièrement convaincu. Je lui voulais un successeur différent et je me dis qu'un kit bois serait très bien.

Donc, je cherche un modèle en kit, compact, fonctionnel, voire rustique; un peu par hasard, je découvre l'Aquastar de Herr qui correspond assez bien à mes critères : compact, envergure autour du mètre, construction classique en balsa, fonctionnel avec son aile fixée par élastiques, rustique avec des formes assez anguleuses et pilotage deux axes. Bref, vite construit, vite équipé, peu encombrant et vite réparé si nécessaire.

Il n'est pas prévu en électrique, mais si un Cox peut le faire... J'ai trouvé pas mal de critiques négatives sur le net, ce qui a achevé de me convaincre (bien que comme le disait Coluche, ce n'est pas parce que les critiques sont négatives qu'il faut absolument aller voir le film !).

A mon avis, la conversion en électrique est actuellement une évidence, plus encore pour un

hydravion. Imaginez la récupération du modèle dont le moteur cale à 20 ou 30 m de la berge et si plus est, il est entraîné par le courant, cela devient compliqué.

Je trouve une boutique qui a le kit en stock, je passe commande, réceptionne la boîte, la pose sur une étagère et l'oublie un moment, un long moment. Tout début juin, la situation sanitaire commence à s'éclaircir et on réserve les vacances au camping, à côté du lac, pour la fin du mois ! Et là, cela devient serré niveau timing.

Moins de trois semaines avant le départ, j'ouvre la boîte. Ce sera finalement le projet du déconfinement

Petit inventaire du contenu, un plan roulé assez clair, une notice en anglais assez bien foutue, du balsa de qualité correcte sans plus (cotes US), un sachet d'accessoires, une feuille de plastique transparent pour le pare-brise, une paire de tringles de commandes et une planche d'autocollants. Toutes les découpes sont faites au laser et précises, par contre, aucun marquage sur les pièces, il faut se référer à la nomenclature des pièces de la notice pour les répertorier et les numéroter soi-même.

Ensuite le tri des baguettes; les longerons principaux et les bords d'attaque sont tous des baguettes de section carrée, il est judicieux de choisir les plus tendres pour les bords d'attaque qui seront mis en

forme, et garder les plus fermes pour les longerons. Les chutes sont conservées, elles serviront par exemple comme support pour les servos. J'ai aussi pesé les longerons et les nervures pour avoir le même poids sur chaque demi-aile.

Je commence la construction par le fuselage, ceci donne directement une idée de la silhouette de l'avion. Pour les collages : la cyano, Zap rose et jaune en fonction des besoins. Avant de commencer j'aurais dû songer à agrandir les ouvertures des couples situés en avant de l'aile pour loger la batterie Lipo plus volumineuse que la batterie de réception prévue; je n'y ai pas pensé, par chance les batteries dont je dispose passent tout juste.

Une fois les flancs et le fond posés j'ai passé une couche de dope à l'intérieur du fuselage, l'eau a la fâcheuse tendance de s'infiltrer partout... Le nez est taillé dans un bloc de balsa très dense, prédécoupé à la scie japonaise, l'ajustement et la finition se font au papier de verre après la pose des coffrages supérieurs de l'avant du fuselage. En principe un capot amovible est prévu à l'avant du fuselage, j'ai préféré le laisser fixe pour éviter les infiltrations d'eau.

L'extérieur du fuselage est enduit de dope puis de bouche pores en ponçant au 400 entre chaque couche et au 600 après la dernière. Je ne m'occupe pas de la finition ni du collage des empennages à ce stade, préférant disposer de tous les éléments séparés pour un montage à blanc.

Les empennages se passent de commentaire, ce sont des planchettes de balsa à peine profilées. J'ai, comme le suggère le plan, utilisé des charnières en tissu Sig en les retaillant aux bonnes dimensions. Ces charnières sont géniales; l'absence d'axe facilite la pose, le poids est nul. Une fois collé cela ne bouge plus, et je n'en ai jamais vu se déchirer. Ici aussi montage à blanc, passage au dope pour imperméabiliser et mise de côté en attendant la finition.

J'ai poursuivi la construction par les ballonnets, dont le montage demande un peu d'attention pour obtenir quelque chose de propre; j'ai d'ailleurs triché un peu en utilisant des chutes de bord de fuite pour la partie arrière au lieu de les tailler dans un bloc de balsa pour obtenir in fine la même forme.

Les ailes sont simples à construire : deux longerons principaux, deux longerons fins à l'extrados entre le longeron principal et le bord d'attaque, un bord d'attaque en baguette balsa à mettre en forme, un bord de fuite en balsa profilé, un coffrage sur la

partie centrale et l'entoilage. Je me suis étonné de ne pas trouver de renforts là où seront placés les ballonnets; j'ai aussi hésité à ajouter des ailerons mais finalement j'ai laissé tel quel me disant que je n'avais pas trop le temps de tout changer.

Il faut quand même prêter attention à certains détails, telle la forme des bords de fuite; il faut les tailler légèrement en trapèze vers le saumon sinon on trouve que la pièce de balsa dans laquelle il faut justement découper les saumons est un peu juste (ne me demandez pas comment je le sais).

Côté emplanture la cale fournie donne le bon angle aux nervures centrales, c'est propre et simple.

Le pylône moteur est constitué d'une âme en ctp léger recouvert de balsa sur lequel le couple moteur se colle à l'avant et, en principe, un bloc de balsa profilé vient d'un côté, et le réservoir de l'autre, au final, je n'ai pas installé ce bloc de balsa, ne voyant pas ce qu'il apportait hormis du poids au-dessus du centre de gravité ce qui n'a jamais aidé un avion à bien voler; au niveau esthétique, au sol, c'est discutable, en vol, cela ne choque pas.

Côté équipement, par chance j'avais deux servos de 8 gr (NanoS - fixés sur des traverses - chutes de longerons), un outrunner de 50 gr de KV 2200, un contrôleur 20 A et une batterie lipo 2S de 1.350 mAh.

### Ma courte expérience de l'hydravion m'a fait décider de ne rien placer sur le fond du fuselage où l'eau a tendance à stagner

Le contrôleur tient sous l'aile grâce à un velcro et, le récepteur étant équipé d'une courte allonge, il reste solidaire de l'aile. Le récepteur est fixé au velcro sur un flanc du fuselage juste sous l'aile, les servos installés assez loin vers avant facilitent le centrage.

Le kit contient des guignols en nylon, tout à fait utilisables, mais j'ai préféré les guignols DuBro 1/2a que j'avais sous la main dont la forme me plaisait mieux. De même, j'ai remplacé les commandes en CAP rigides et lourdes (1,5 mm) par de plus fines et plus légères (0,8mm) coulissant dans une gaine nylon. J'ai mis un peu de graisse au téflon dans les gaines, pour éviter les remontées d'eau et la rouille; pour l'eau cela semble fonctionner, pour la rouille par contre...

Après un montage à blanc de l'ensemble et un rapide test des gouvernes, j'ai recouvert à l'Oracover. Pour

la finition, j'ai utilisé les "stickers" de vitrages fournis dans la boîte. A l'occasion je les redécouperai car la couleur noire se sépare des stickers... Je lui ai ajouté une "geule de requin" pour le plus grand bonheur de mon fils et un liseré entre les panneaux d'entoilage pour masquer des raccords pas toujours nickel.

**Au risque de me répéter, tout ce qui est en bois apparent a été traité au dope ou au bouche pores pour ne pas craindre l'eau**

Remontage de l'ensemble, collage des charnières, des empennages, du pylône moteur et derniers réglages radio. C'est à ce moment que je me rends compte que je n'aurai pas trop le choix pour l'hélice, ce sera du 6" et pas plus sinon le pare-brise ne sera pas content. Un test en statique avec une 6x4 me tranquillise sur la puissance disponible, j'embarque donc toutes les 6" qui me tombent sous la main.

Je relis la notice et découvre la page additionnelle où il est question d'installer des déflecteurs à l'avant de la coque pour éviter que l'eau ne passe par-dessus le fuselage et vienne frapper l'hélice... trop tard ! J'embarque du tape, une feuille de plastique, nous verrons plus tard...

Sur place, je bricole les déflecteurs. Esthétiquement ce n'est pas idéal tel que je les ai fait, mais cette solution me permettra de changer leur taille et leur forme à volonté, je me résous à lui coller 10 gr de plomb dans le nez histoire d'avoir un centrage raisonnable (5mm en arrière du centrage préconisé qui me semble bien trop avant).

Les ballonnets sont fixés à l'aile par des élastiques, j'ai quand même préféré les assurer avec un petit bout de tape, histoire qu'ils ne se déplacent pas en touchant l'eau.

## En vol

Pour son premier vol, j'ai choisi une fin de journée calme, avec un vent et un clapot quasi inexistant, l'hélice utilisée pour ce vol est une 6x4 en bois.

L'avion est déposé sur l'eau et, si le fuselage s'enfonce pas mal, les ballonnets eux sont juste posés, l'avion reste bien à plat sur l'eau. Je pousse légèrement les gaz pour apprécier la maniabilité sur l'eau et je constate que cela ne réagit pas fort; la partie immergée de la dérive est sans doute un peu courte. J'accélère à mi gaz et l'eau passe un peu partout au-dessus du fuselage et au travers de l'hélice; tant pis, je pousse à fond, l'avion accélère, se pose sur son redan et glisse tout seul sans la moindre éclaboussure... par contre il faudra cabrer à fond pour qu'il quitte l'eau.

En vol, deux crans de trim à cabrer et à 1/3 gaz, l'Aquastar glisse tout seul dans l'air quasi silencieux. L'appareil est très sain, très stable et précis aux commandes. Je réduis la puissance pour un passage et me rends compte qu'il ne faut quasi rien comme puissance pour tenir l'air; je pousse à mi-gaz, j'entends la différence mais le changement n'est pas spectaculaire; plein gaz le son change mais on ne peut pas dire que l'avion accélère. Il est certain qu'il est surmotorisé; ce n'est pas préoccupant pour le moment, je finis le vol tranquillement en testant le looping qui passe très bien et le tonneau surprenant de facilité pour un deux axes de ce type.

Le retour à l'eau par temps calme est une formalité, c'est comme revenir sur la piste, mais en plus grand. J'ai refait d'autres vols depuis, avec un vent plus présent et donc un plan d'eau plus agité; le décollage est plus facile et nettement plus court mais plus mouvementé. Dans ces conditions et malgré sa petite taille et son faible poids il reste stable en vol, je pense que l'inertie apportée aux ailes par les ballonnets n'y est pas étrangère. Le retour à l'eau est un peu plus



délicat, il faut bien viser entre les vagues pour poser proprement en évitant de taper un flotteur.

Je n'ai pas testé l'Aquastar sans les ballonnets, j'imagine toutefois que le vol ne sera que meilleur. Quoi qu'il en soit, le pilotage est accessible au plus grand nombre et je n'hésiterais pas à l'utiliser pour de l'hydro-écolage. En fait c'est un peu comme un Easystar mais plus neutre.

### En résumé, un modèle facile et rapide à construire et facile à piloter mais certains points pourraient être améliorés

Les critiques négatives que j'ai pu lire ne sont pas toutes fondées. Certaines remarques se justifient : principalement la maniabilité sur l'eau qui pourrait être améliorée en prolongeant sans doute le volet de direction et la petite quille sous le fuselage de quelques millimètres vers le bas et le problème de l'eau qui passe par-dessus le fuselage lors de la phase d'accélération, ce qui est assez courant sur les petits hydravions, les déflecteurs sont une option, mais il est vrai qu'un fuselage plus large et un peu plus haut serait sans doute une meilleure solution. Enfin certains lui reprochent l'absence d'ailerons, à ce niveau je n'ai pas d'argument simplement car cela tient du principe et non de la nécessité; à mon avis, vu le profil et la géométrie de la voilure, ce ne sera jamais un avion de voltige.

Du même concepteur et sous la marque Alien Aircraft, Sig commercialise un autre hydravion à coque du même gabarit, de conception plus moderne, gommant quelques défauts de l'Aquastar (fuselage élargi, plus de dégagement pour l'hélice, etc...). Dans les deux cas la principale difficulté sera de se procurer le kit. Vous pouvez aussi faire un tour sur "Aerofred" ou "Outerzone" où vous trouverez entre autres : le Pongside, plus simple de formes

et un rien plus grand, le Drake dans différentes versions, etc... le choix ne manque pas.

Enfin, si vous n'avez jamais fait d'hydravion, gardez à l'esprit que l'entoilage thermo-rétractable seul ne rend pas le bois étanche en cas d'immersion ou d'entrée d'eau. En parlant d'eau, si vous avez la possibilité de trouver un plan d'eau auquel vous avez un accès facile à pied, cela peut s'avérer utile pour récupérer votre modèle sans trop de difficultés en cas de pépin.

Sachez aussi que s'il est très agréable de décoller et d'évoluer au-dessus d'un plan d'eau parfaitement lisse, sans la moindre vaguelette, c'est aussi plus compliqué qu'en présence d'un léger clapot; la (les) coque(s) tentent à rester collée(s) à l'eau. Il existe des solutions plus ou moins complexes à ce problème par exemple en créant artificiellement une bulle d'air sous la coque mais le plus simple reste de créer soi-même ses vagues en parcourant un large tour sur le plan d'eau à l'instar des hydravions grandeur.

## Caractéristiques

Fabricant/Modèle	Sig - Aquastar
Envergure	1030mm
Poids du modèle	630 gr
Hélice	6" x 4"
Surface alaire	15,80 dm <sup>2</sup>
Charge alaire	40 gr/dm <sup>2</sup>
Motorisation conseillée	0,8 à 1 cm <sup>3</sup>
Motorisation du modèle	brushless outrunner (*)

*\*Le moteur est un outrunner "générique" de 50 gr, KV 2.200, diamètre 28 mm, alimenté en 2S LiPo 1.250 mAh et équipé d'une hélice 6x4.*

Il est possible de voler quinze minutes environ par temps calme (vol en majorité au tiers de la puissance) un moteur au KV 1.400 à 1.500 donnerait en 3S des résultats sensiblement identiques.

Sébastien Maes



# ULTIMATE



## un biplan de 120 cm d'envergure

**C**onfinement aidant, je me suis lancé dans la construction d'un nouvel avion pour enrichir mon stock. J'ai téléchargé le plan de l'Ultimate via un site FB et l'ai fait imprimer à l'échelle 1/1. Le fichier PDF contient deux planches.

Ce sera ma toute première construction "scratch build" d'après un plan; toutes les pièces seront découpées à la main, au cutter, à la scie à chantourner manuelle et mises en forme au mini rabot et papier de verre P100, le tout collé à la ZAP (rose et verte) et entoilé avec les restes de mes rouleaux. Quelques klinkers serviront comme poids lors du collage de certaines pièces.

### Carine

Pfffff !... cinq jours qu'il est occupé à lire, regarder des vidéos, des plans d'avions, des blogs et je ne sais quoi encore, le nez rivé au PC dans le salon mais

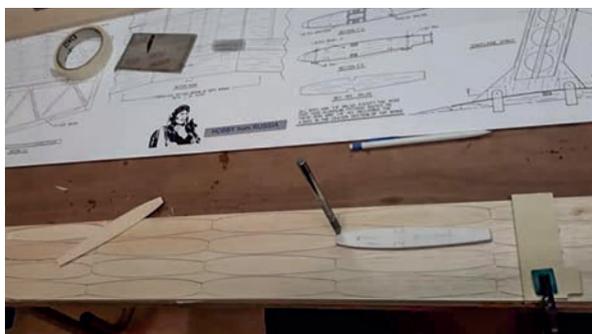
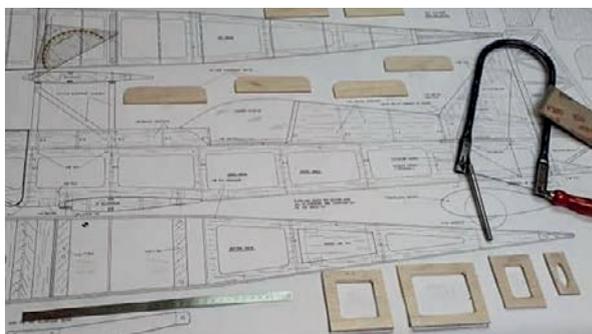
quand va-t-il me le libérer ce PC ?... Heureusement que je ne "télé-travaille" pas...

Il a fait imprimer des plans qu'il me montre fièrement en les étalant sur la grande table du salon. C'est joli ces dessins techniques.

Enfin ! Je préfère cela que de le voir tourner en rond comme un lion en cage. Et plus il fait beau, pire c'est. Vivement la fin du confinement qu'il aille à Mellery prendre l'air et revenir heureux, le nez rougit des premiers rayons du soleil. Mais là, il cherche à s'occuper, à faire du concret de ses mains, bref à fabriquer un truc qui vole...

### Dominique

Première étape : étudier le plan, estimer le bois nécessaire à acheter, fouiller mes tiroirs pour rassembler servos, récepteur, moteur, variateur, lipo



4S, roues et autres accastillages nécessaires... il me manque un train d'atterrissage ainsi qu'une hélice 14x8 que je commande chez Lindinger en Autriche.

Le tout rassemblé, je prépare le plan (fuselage, stabilisateur, dérive) recouvert d'un film plastique sur ma table de travail. Je découpe les différentes pièces nécessaires à l'assemblage du fuselage.

Avant collage je vérifie si tout est droit (équerre, latte,...), de même pour le stabilisateur et la dérive. La cabane (support de l'aile supérieure) en aluminium, est coupée et pliée à la bonne forme (enfin presque), vissée et collée à sa place. J'installe les servos de profondeur et de direction à l'arrière du fuselage. Aussi, je n'oublie pas de prévoir la trappe d'accès à la batterie de propulsion, pour éviter le démontage des ailes à chaque fois.

Etape suivante, les ailes. Je découpe dans une chute de contreplaqué, une nervure (biconvexe symétrique) qui sera mon gabarit pour les soixante nervures (pas évident de les obtenir toutes identiques pour un débutant comme moi) nécessaires à la construction des deux ailes du biplan. Découpe des

longerons dans des planchettes de balsa avec mon nouvel outil qui va bien (dixit DIMITRI). Je prépare les pièces pour les deux ailes dans le même temps.

La prochaine fois, j'utiliserai la technique du bloc pour former les nervures.

### Carine

Voilà bien une semaine qu'il disparaît à la cave, dans son atelier, toute la journée. Vers midi, il réapparaît (il doit avoir une horloge dans l'estomac) et ensuite vers 16 h pour la même raison. De temps à autre je descends voir si tout va bien et si le "projet" avance...

Il m'explique avec force détails toutes les étapes. Je n'y comprends pas grand-chose, mais j'admire le travail : que de découpages précis et de petites pièces (beaucoup sont semblables, surtout dans les ailes). Quel travail tout de même ! En même temps il réalise un reportage photos fort détaillé, qu'il me montre et m'explique avec fierté... Au moins quinze photos pour expliquer une étape, je dis oui oui en montrant toute mon admiration, mais pour moi, toutes ces photos ont l'air d'être les mêmes...

### Dominique

Je commence par l'aile inférieure : j'épingle les longerons sur le plan, positionne les nervures après préparation des encoches de longerons, colle chaque nervure à la zap rose après contrôle de l'équerrage, pose les longerons du dessus, le bord d'attaque, retourne l'ensemble pour coller les longerons du dessous, replace à l'endroit sur le plan, rigidifie l'ensemble par des pièces de balsa entre les nervures au droit des longerons principaux (âme).



*La vérification des équerrages est primordiale lors de toute construction.*

J'ajuste le tout avec un petit coup de ponçage avant de poser les coffrages d'aile (balsa humidifié par le dessus pour pouvoir lui donner une forme arrondie). Je prévois un support de servos de chaque côté que je fixe déjà, et allonge les câbles. Vient la découpe des deux haubans dans du balsa de 10 mm; je prévois un système de fixation rapide (sans vis) avec une corde à piano coulissant dans une gaine plastique placée dans les pieds des haubans et traversant deux blocs de bois dur fixés dans les ailes.

Je calcule et construis le bâti moteur, je fixe le moteur et son variateur à leur emplacement respectif; j'assemble le support batterie et ensuite je confectionne le capot moteur à l'aide de blocs de balsa et de lattes de balsa de 2 mm que j'humidifie et dont je malaxe les fibres pour réaliser les arrondis du capot.

Après tout cela, je m'accorde une pause construction et sors de ma cave (atelier) pour retrouver le soleil et ma famille. Je monte mon matériel pour l'entoilage, et j'attaque... les parties en rouge transparent (gouverne de profondeur, dérive et partie centrale des ailes), le dessous de l'avion en damier noir et blanc et le reste en rouge et blanc.

### Carine

Je vaque à des occupations ménagères. Julie (17 ans, bienheureuse du confinement plutôt qu'être à l'école toute la journée) est dans le salon, le nez dans son téléphone et son casque audio vissé sur les oreilles.

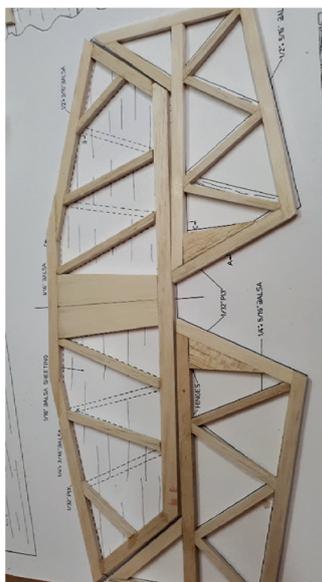
Le temps s'écoule paisiblement...

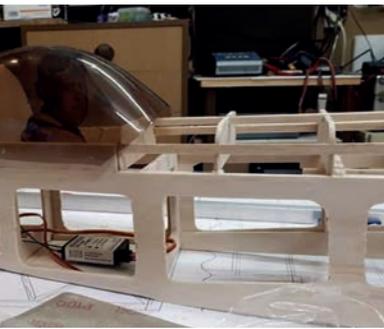
Dominique remonte de son atelier avec un barda pas possible qu'il étale sur la table du salon... Il a décidé d'entoiler ici. Comme cela "il voit la lumière du jour" ! Tout y est : un avion en morceaux, des rouleaux d'entoilage de toutes les couleurs, la colle et quelques outils, la panoplie du parfait bricoleur... Pendant que je repasse le linge, il sort lui aussi son "fer à repasser" et, ainsi, chacun s'occupe à sa tâche...

### Dominique

Retour à l'atelier pour la construction de l'aile supérieure : assemblage, collage, ponçage, vérification de l'angle de calage des ailes (tout est à  $0^\circ$  avec équerre, niveau à bulle, incidence mètre,...) avant de coller les blocs de bois dur pour les haubans.

Après cela, entoiler l'aile, remonter l'ensemble,





confectionner les commandes d'ailerons supérieurs avec des chapes à boule et un tube de carbone, prendre quelques photos et tester le moteur.

L'hélice 13x10 prévue initialement s'avère trop petite (avion tenu à la main) et ne donne pas assez de puissance, par contre avec une 15X8 je peux faire du torque. Maintenant j'attends le train d'atterrissage pour vérifier si la garde au sol sera bonne. Le poids total est d'environ 2,1 kg.

### Carine

Tout a disparu ! Les bouts d'avion, les ailes, les rouleaux de couleur et Dominique aussi. J'entends des bruits de moteur qui tourne (enfin je crois que c'est cela), puis le silence durant des heures... il doit être en train de figoler les réglages...

### Dominique

Pour finir je me suis imprimé une petite déco souvenir "covid 19".

### Carine

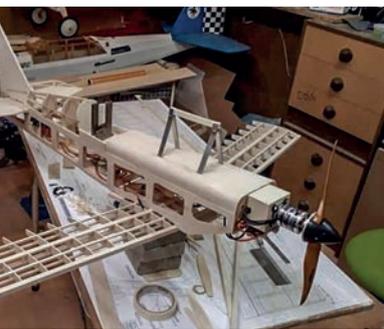
Le voilà qu'il réapparaît avec son avion terminé. Je jette un œil à la décoration : le dessin d'un virus covid19 tel qu'on le représente actuellement est collé dessus... en voilà une idée géniale ! Au moins, je me souviendrai longtemps de ce printemps 2020 où, confinée chez moi, j'ai assisté de près à la naissance d'un objet volant... D'habitude, j'y assiste, mais de loin, ce sont les copains qui ont droit aux détails de LA création.

Avec eux, il y a matière à discussion; je puis apprécier les jolies formes, constater l'absence de train d'atterrissage, discuter de l'harmonie des couleurs et repérer les "bulles" dans l'entoilage... mais au niveau technique, les amis modélistes sont bien plus qualifiés que moi.

Et maintenant, que va-t-il donc inventer pour s'occuper... ?

Dominique Deschoenmaekers - 00-AD-847  
Carine (son épouse)

La préparation des points de fixation des mâts d'entreplan. Les petits blocs sont solidaires de la voilure.



Ce trimestre, l'épreuve de notre concours annuel consiste en une simple recherche de différences entre deux photos et un appel à votre perspicacité.

Vos réponses à l'adresse e-mail : [concours@aamodels.be](mailto:concours@aamodels.be)

**Objet du message** : inscrire 202103 suivi de **votre numéro matricule AAM**

**Corps du message** : les réponses sous la forme :

- pour les différences : A1, B1, etc...
- pour la seconde question, votre raisonnement

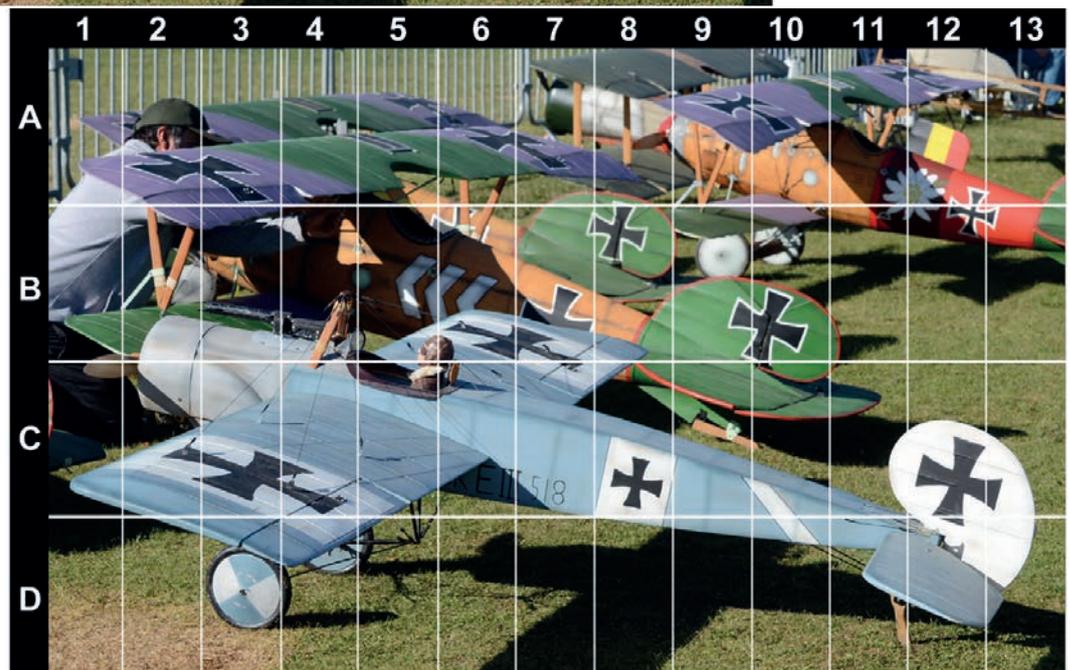
Vos réponses de préférence pour le 31 décembre 2021.

# Jeu double



Sept différences à découvrir

les photos sont consultables sur le site de l'AAM sous le point "publications/magazines"



Aux pages 18 et 19 du présent magazine, vous aurez pu lire la présentation de deux aéromodélistes. L'un est un ancien et le second un gamin. Tous deux sont jeunes pilotes mais un fait devrait tout particulièrement attirer votre regard, votre attention. **Quel est-il donc ?**

Ne dites pas que l'un pilote assis et l'autre debout, vous auriez raison mais ce serait trop évident et soyez le plus complet possible dans votre réponse.

# Kits - Short kits

SCALEDREAMS

[www.scaledreams.be](http://www.scaledreams.be)

[info@scaledreams.be](mailto:info@scaledreams.be)

[f scaledreams.be](https://www.facebook.com/scaledreams.be)



BUILD YOURSELF YOUR DREAMS !

## Kameleon

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



Kit laser  
314€ TVAC



### Topsy Nipper

Scale 1/3 - 2.00m

Kit laser  
138€ TVAC

## Kwik Fli Mk III



SK + plan  
99€ TVAC

à partir de  
395€ TVAC



### Schweizer 1-26E

Scale 1/3 - 4.06m

## Super Sinbad



235cm SK + plan  
99€ TVAC

155cm SK + plan  
59€ TVAC

**CARAMBA!**



**VINTAGE MODELS**

[www.carambamodels.com](http://www.carambamodels.com)

**Short  
kits**

[postmaster@carambamodels.com](mailto:postmaster@carambamodels.com)

[www.carambamodels.com](http://www.carambamodels.com)



[www.aamodels.be](http://www.aamodels.be)

Vivez votre rêve!



# GLIDER SEASON !



## DPOWER

Une grande qualité, des caractéristiques de vol étonnantes et des détails intelligents, à un prix très raisonnable.

E-TERNITY à partir de 549 Euro  
STREAMLINE à partir de 319 Euro  
INFINITY à partir de 749 Euro



## MULTIPLEX

Le Lentus a été conçu pour évoluer aussi bien en vol thermique qu'à la pente.

A partir de 269 Euro



## robbe modellsport

Grâce à ses caractéristiques de vol dynamiques, le modèle convient à presque toutes les types de vol.

SCIROCCO à partir de 930 Euro  
LIMIT PRO à partir de 350 Euro  
3.5m FOX à partir de 1049 Euro



UN VASTE CHOIX DE MODELES, PIECES DE RECHANGE ET D'ACCESSOIRES  
[WWW.AEROBERTICS.BE](http://WWW.AEROBERTICS.BE)

Showroom de 800m<sup>2</sup> à Bruges  
Support de modélistes expérimentés  
Achetez en toute confiance en ligne sur notre site [AEROBERTICS.BE](http://AEROBERTICS.BE)  
Livraison gratuite à partir de €99 (B) ou €175 (FR)

AEROBERTICS Maalsesteenweg 367, 8310 Brugge +32 (0)50 858 020 [info@aerobertics.be](mailto:info@aerobertics.be)