AAModels INFO

2022 • 3
Septembre

La saison des meetings

ISSN 1782-6522 20 03

AAModels-info, publication trimestrielle de l'asbl Association d'Aéromodélisme • Numéro 159
Parution en mars, juin, septembre et décembre
Editeur responsable : Christophe Vincent • Rachamps 27b • 6000 Bastogne • N° d'agrément **P401026** • Bureau de dépôt Liège X

R-Models

UNE AUTRE VISION DU MODÉLISME

R-Models vous propose un large choix de modèles, d'accessoires et d'outillage pour le modélisme.

Le magasin vous accueille du mardi au **vendredi de 14h à 18h30** et le **samedi de 9h30 à 15h**.

Situé à proximité l'E42, sortie N°13, il est **facile d'accès,** avec 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
c'est rapide et sécurisé, info@r-models.eu

Plus qu'une passion... Du partage et de l'amitié

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

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

Rédaction
Michel Van,
michel.van@helirc.be, mvan@aamodels.be

Publicités
Jean-François Lothaire - jf.lothaire@aamodels.be
Christophe Vincent - cvincent@aamodel.be

Secrétariat général
Jean-Luc Dufour,
Anderveldstraat, 47, 3190 Boortmeerbeek
Tel. 0477/36.33.74 - jldufour@aamodels.be

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)

SOMMAIRE

2022-3
SEPTEMBRE

La saison des meetings

4 Édito
6 À ne pas oublier !
8 Air Terre Mer, le rendez-vous international du modélisme
13 Croisez les mots avec Patrick
14 Le 75ème anniversaire du RHPA
18 AMC Exocet Rognée, les activités
24 Ardennes Jets Show - Basse-Bodeux
30 F3D Pylon Racing, Championnat du Monde, Coupe d'Europe et du Monde
38 AMCA Comines - Portes ouvertes et Un après-midi élèves
42 ASA Bauffe - Rencontre Jets
50 Warbirds over Tongeren
56 CAE Estinnes - Show 2022
58 CRPAL - Concours amical 1021-225
60 EAB Thumaide - Le Grand Show
62 Wings over Europe
68 AASH - Show 2022
70 CRPAL - 21ème stage Arthur Piroton
72 Biggs@Eole - Rencontre planeurs
80 MACA Bertrix - Meeting international
86 AASH - Stages jeunes - Demain, je serai aéromodéliste
90 Le Roeulx - Festival des ballons et des ailes
93 L'image mystère

David Da Cruz, membre de l'équipe 14-18 (France) lors du dernier interclubs organisé par le MCH Havay.

Photo Michel Van

Edito

En cette fin de trimestre, votre magazine vous emmène presque aux quatre coins de la Belgique, au travers d'un volume uniquement dédié aux activités estivales de nos clubs.

De juin à septembre, c'est la pleine saison pour l'aéromodélisme, le calendrier regorge de meetings publics, de rencontres, de concours, à tel point que certains week-end, le choix d'une destination est bien difficile.

Une saison chaude, très chaude même, avec ses épisodes caniculaires, son ensoleillement exceptionnel, sa sécheresse et les règles de prudence qui s'ensuivent mais, toutefois, sans connaître les situations extrêmes, vécues notamment par nos voisins français, marquera cette année 2022.

De grands meetings, il y en avait bien sûr, spectaculaires par le nombre de participants et la qualité des présentations mais aussi de plus modestes tout aussi intéressants, dotés d'une vitalité étonnante, souvent révélateurs de l'atmosphère chaleureuse régnant dans les clubs. Alors, petit ou grand, l'essentiel n'est-il pas que chacun, acteur ou spectateur, retourne chez lui satisfait et heureux de sa participation avec la ferme intention d'y revenir ?

Un constat : les télévisions locales ou régionales se montrent sensibles à l'aéromodélisme; n'hésitez donc pas à les prévenir et à les inviter systématiquement lors de vos activités publiques. Ce sera bénéfique pour votre visibilité et celle de notre hobby en général.

L'automne revient et bientôt, vous retrouverez le chemin des salles de vol "indoor" ou celui de vos ateliers mais, avant cela, laissez-vous mener au rythme de ces pages, de Comines à Büllingen, pour vivre ou revivre une saison passionnante.

Bonne lecture.
La rédaction

A ne pas oublier

Service public fédéral
Justice

Mise à jour des statuts du club conformément au Code des Sociétés et des Associations

La loi du 23 mars 2019 (publication MB 4 avril 2019) définit le nouveau Code des Sociétés et des Associations (CSA).La loi prévoit qu'entre le 1er janvier 2020 et le 1er janvier 2024 les asbl existantes (c'est à dire l'ensemble des clubs affiliés à l'AAM et l'AAM elle-même) adaptent leurs statuts pour se conformer au CSA. Cela signifie qu'au terme de l'année 2023, vos statuts doivent avoir été publiés.

L'AAM a rédigé des statuts-type pour vous aider à vous conformer à la nouvelle législation sur les asbl. Ce document se trouve sur le site AAM sous la rubrique Objectifs > réglementations > ASBL > Adaptation des statuts.

UBO register

Mise à jour du registre UBO

Le Registre UBO identifie les bénéficiaires effectifs de votre club : les administrateurs, les délégués à la gestion journalière ou à la représentation que vous avez déclarés à la Banque-Carrefour des Entreprises via un dépôt au greffe.

Il est peut-être temps maintenant de renouveler votre déclaration dans le Registre UBO. En effet, il ne faut pas se contenter de déclarer les mandats uniquement lorsqu'il y a des changements dans votre conseil d'administration ou dans vos délégations. Cette opération doit être réalisée chaque année, sans quoi vous encourez une amende administrative.

Le délai d'un an à l'échéance duquel l'information reprise dans le Registre UBO doit être confirmée, commence à courir à partir de la dernière modification introduite dans le Registre UBO. Ce délai ne coïncide donc pas forcément avec l'année civile. Un rappel automatique via MyMinFin ou eBox devrait vous informer qu'il est temps de valider les mandats dans le Registre UBO un mois avant l'échéance du délai.

BIZTAX

Déclaration d'impôts

La déclaration d'impôts de votre asbl se fait en ligne via Biztax. Les délais de rentrée pour l'exercice d'imposition 2022 sont disponibles sur le site du Ministère des finances (fichier PDF) :

https://finances.belgium.be/fr/E-services/biztax/delais-de-rentree-des-declarations#q2

La date de rentrée de votre déclaration est variable en fonction de la clôture de votre bilan. Par exemple, si la date de clôture est le 31 décembre 2021, vous disposer jusqu'au 17 octobre 2022 pour remplir votre déclaration.

Air Terre Mer

Le rendez-vous international du modélisme

Lotto Mons Expo
20 & 21 août 2022

Au cours des années '80, les démonstrations d'aéromodélisme attiraient les foules et ce fut le cas dès le premier évènement organisé à Mons en 1981 sous l'appellation "Rendez-vous National de Modélisme". A cette époque, le développement des radio-commandes donnait à notre hobby des possibilités inconnues du grand public. La R/C devenait abordable, multipliant le nombre de pratiquants.

Quelques passionnés des clubs de modélisme de la région de Mons, avec la participation des médias, principalement la RTBF radio, sous la houlette de Jean-Loup Viseur, et l'aide des autorités montoises, ont permis de concrétiser ces rencontres sur le site du Grand Large à Mons.

Pluraliste dès le départ, le Rendez-vous National de Modélisme prenait tout son sens. Durant tout un week-end, le public découvrait ce monde miniature. Il y en avait pour tous les goûts, c'était nouveau, spectaculaire; les voitures sur une piste aménagée et les bateaux sur le plan d'eau organisaient des courses effrénées, les vols de modèles de toutes sortes se succédaient et une piste de vol circulaire avait même été goudronnée pour l'occasion.

Le site du grand large, le plan d'eau, les parkings, les installations, tout était occupé par les modélistes. Les spectateurs en avaient plein les yeux et les oreilles et passaient d'une zone à l'autre, la gestion des fréquences radio obligeant à une rotation des présentations. La rencontre a marqué les participants et chaque édition rencontrait un succès de foule considérable.

L'une des premières présentations de vol indoor eut lieu dans le hall de sport ADEPS de La Sapinette installé sur le domaine du Grand Large devant un public étonné par les possibilités du vol en salle.

Lors de la dernière année, la prise de risques fut énorme, le vent mal orienté nous obligeant à survoler le public pour décoller et atterrir sur la portion de route qui nous avait été attribuée. En effet, des sociétés privés s'étaient implantées sur l'emplacement traditionnel et marquaient la fin de l'accès au Grand Large.

En image de fond de page, le Whrigt Flyer III de Christian Veyssière

Le trophée offert par la RTBF à chaque participant des "Rendez-vous National du Modélisme"

L'équipe de démonstration lors du "Rendez-vous National du Modélisme", au Grand Large à Mons, en 1983.

Les éditions suivantes se tiendront à l'extérieur de la ville de Mons, sur un terrain de rugby et les prairies environnantes, mais peu médiatisées, le succès déclinait, tant auprès des modélistes que du public. C'était la fin des grandes organisations en extérieur, la ville de Mons n'accordant plus d'autorisation et les médias étaient moins actifs.

Parallèlement, une exposition de maquettes et de dioramas de trains électriques se tenait à Cuesmes (commune de l'entité montoise). Les aéromodélistes de la région ont été contactés pour exposer leurs modèles et voler en extérieur avec les premiers "park flyers" électriques sur un petit terrain, entre de grands arbres, bordé de parkings et ... du cimetière. Bien que sympathiques, ces éditions restaient fort localisées et les possibilités limitées.

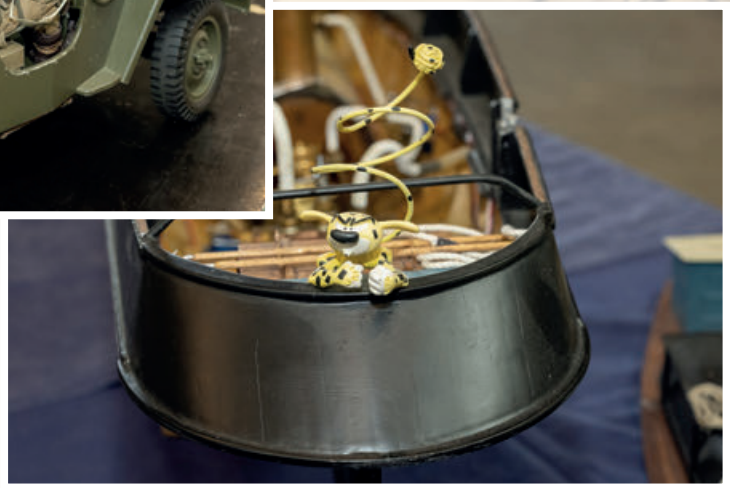
Il faudra attendre 2003, le Lotto Mons Expo et ses halls de 10.000 m² pour organiser le "Salon International du Modélisme Air Terre Mer". Sa toiture en arc de cercle offre une aire d'évolution dégagée et libre de tout pilier, d'une hauteur de 21 mètres. Un rêve pour tout pilote indoor. L'idée de transposer la rencontre en ces lieux exceptionnels s'est vite imposée aux autorités communales et, dès la première réunion, les responsables des clubs se sont montrés enthousiastes.

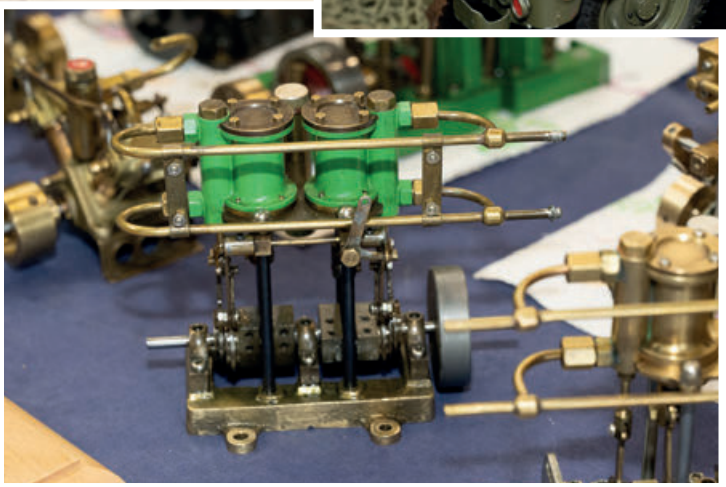
Grâce au partenariat avec l'échevinat des sports de la ville de Mons, les clubs de modélisme de la région ont ouvert l'exposition aux modélistes étrangers donnant ainsi une dimension internationale à l'événement. Les zones d'évolution des bateaux, des voitures, des trains et des avions partagent l'espace avec les expositions statiques et la bourse d'échanges. Des exposants professionnels présentent et proposent leurs produits et articles spécialisés. Le public est principalement familial, mais aussi composé de spécialistes et de modélistes.

L'aéromodélisme occupe un hall complet. Depuis dix neuf ans, l'Inter-Clubs Indoor de Mons (ICIM) gère les démonstrations, les animations et l'exposition statique de modèles en tout genre, soutenu activement par la fédération (AAM).

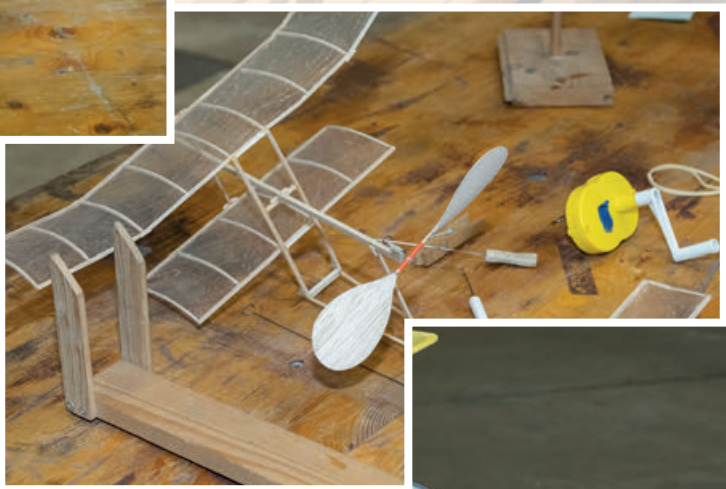
Jean-François Lothaire

Une vue partielle de l'exposition statique présentée à Air-Terre-Mer





420473
FT



Wright Flyer III

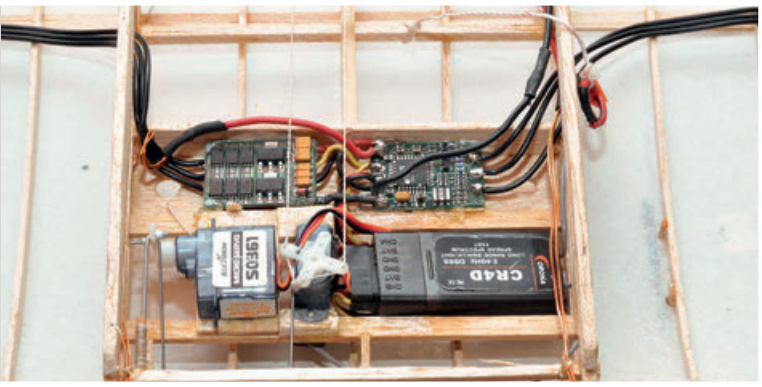
La maquette du Flyer III des frères Wright est la reproduction de l'avion que Wilbur Wright a fait voler au Mans, en France, en 1908. D'une envergure de 78 cm d'envergure pour une masse de 180 g, la motorisation est confiée à deux moteurs brushless de 5 g chacun, pilotés en différentiel et en mixage avec la dérive.

Deux axes donc, avec une commande de profondeur similaire à celle de la machine originale soit deux plans stabilisateurs montés sous forme d'un parallélogramme déformable.

La construction est en bois, entoilé au papier japon. La maquette a été validée en 2008 par les descendants des Wright venus en France célébrer le centenaire du vol. A cette occasion un timbre a été apposé sur le saumon avec le cachet spécial du jour de commémoration.

Christian Veyssière

Le mécanisme du stabilisateur horizontal est semblable à l'original.



Le moteur droit et en dessous, les contrôleurs, le récepteur et les servos actionnant la profondeur et la dérive. L'action de cette dernière est amplifiée par la commande différentielle de la puissance des moteurs.

Les descendants des frères Wright lors de la célébration du centenaire du vol réalisé en 1908, au Mans.

Ci-contre le cachet apposé le jour de la commémoration.

Le décollage du Flyer III s'effectue à l'aide d'un chariot.

Super Trino F3P

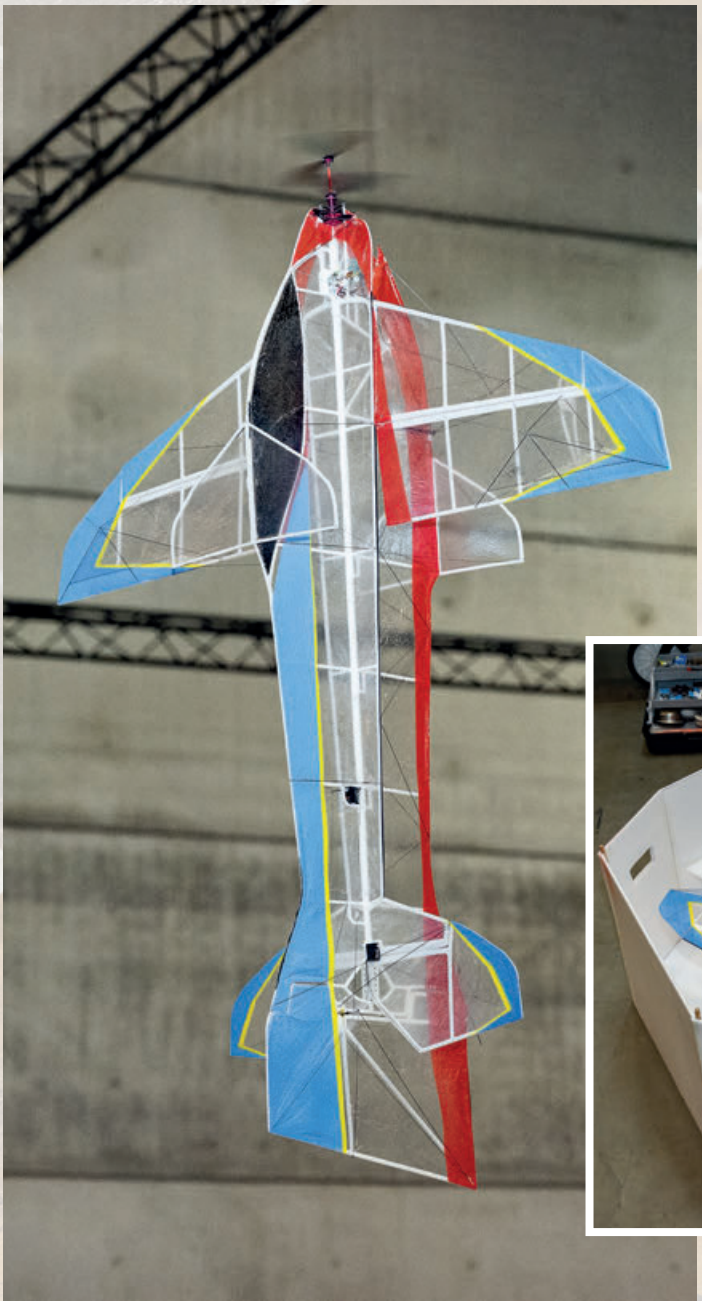
Vendu à l'origine par Donatas, le kit comportait le dépron découpé, les guignols, le carbone, etc. Son prix modique visait à démocratiser le F3P auprès des jeunes mais, selon moi, ce fut un échec. En effet, c'est l'équipement qui coûte le plus cher surtout si l'on souhaite un modèle au "top". À l'heure actuelle, cet avion n'est plus compétitif au niveau international qui impose des machines toujours plus légères pour espérer monter sur le podium.

Celui que j'utilise est équipé d'un moteur à hélices contra-rotatives Lantsov (https://www.facebook.com/alexey.lantsov.54). Avec l'accu (2S 100), sa masse en ordre de vol est d'environ 60 g qui, depuis l'ajout de quelques renforts, atteint maintenant 65 g. Certains modélistes l'ont sorti à 45 g en utilisant une batterie 1S.

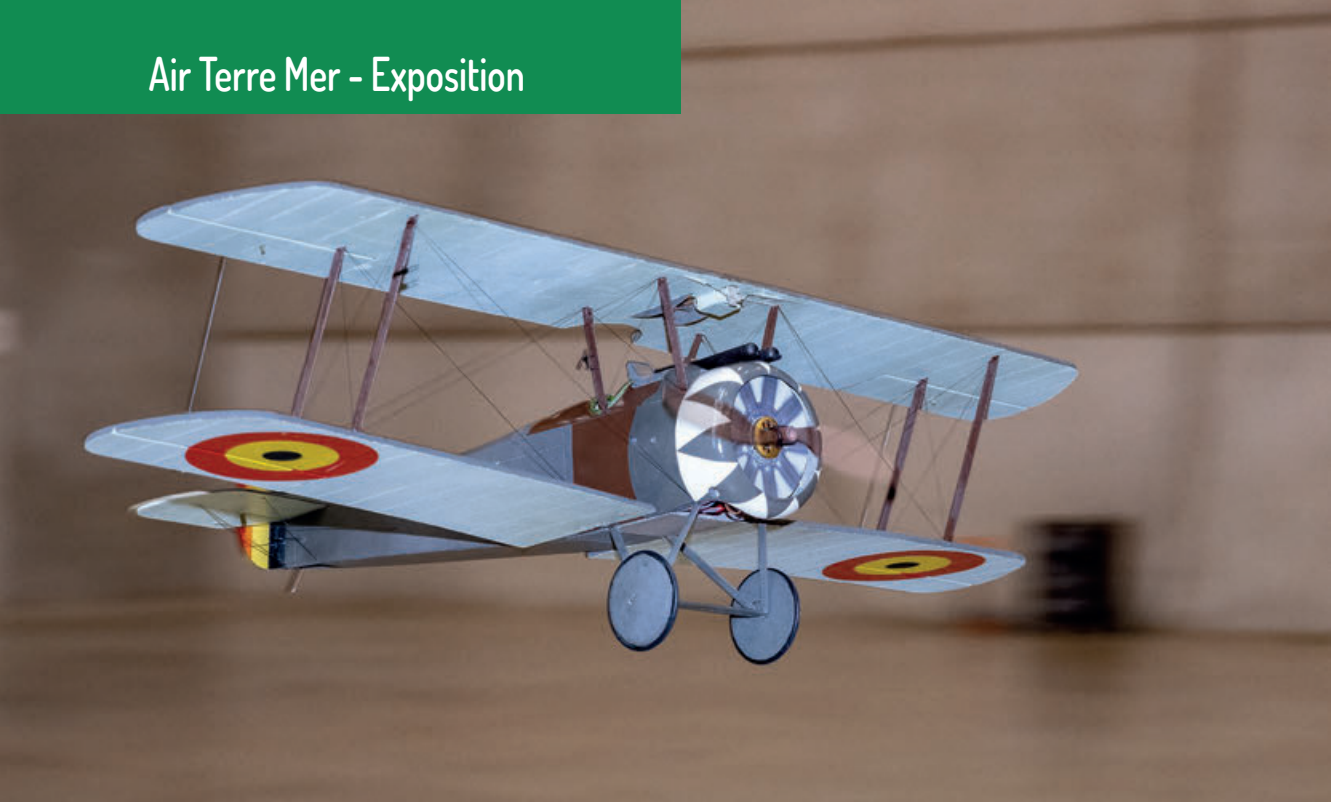
Les ailes sont démontables. L'entoilage en mylar est volontairement froissé avant la pose avec une colle en bâton. Ceci pour éviter l'effet de vague qui se produit souvent avec ce film (on ne peut pas le tendre trop fort sous peine de déformer la structure).

https://www.rcgroups.com/forums/showthread.php?2991502-Supertrino-Mark-II

Hugo Mambour



Ci-dessous, le "sarcophage" du Super Trino F3P, conçu par Hugo, pour protéger efficacement la frêle structure de son modèle.



Sopwith Camel F.1

Le Sopwith Camel F1 est construit sur base d'un plan de Roger Nieto publié dans Modèle Magazine. Toutefois, l'aspect maquette a été nettement privilégié.

Le fuselage et les ailes sont réalisés en dépron à l'exception des flancs avant, en métal sur le grandeur, reproduits en plasticard tandis que le capot moteur en fibre de verre est formé à l'aide d'un moule perdu en mousse. Les mâts sont des joncs de carbone habillés de balsa.

Les roues se composent de jantes en dépron garnies de joints O-rings pour figurer les pneus, les flasques des roues étant en plastique thermoformé. La structure du train d'atterrissage est fabriquée en balsa.

Sa masse en ordre de vol atteint 238 g équipé d'accus 2S450 mais malgré cela, il est sain et passe la voltige classique. Son moteur est un 1.525 KV d'un poids de 20 g.

Toute la décoration est réalisée à la peinture (Tamiya) sans usage de décalcomanies ni d'autocollants. Elle représente autant que possible le Camel du Lt. Jan Olieslagers de la 9è escadrille tel qu'il a été photographié au terrain des Moeres (Les Moeres) en 1918.

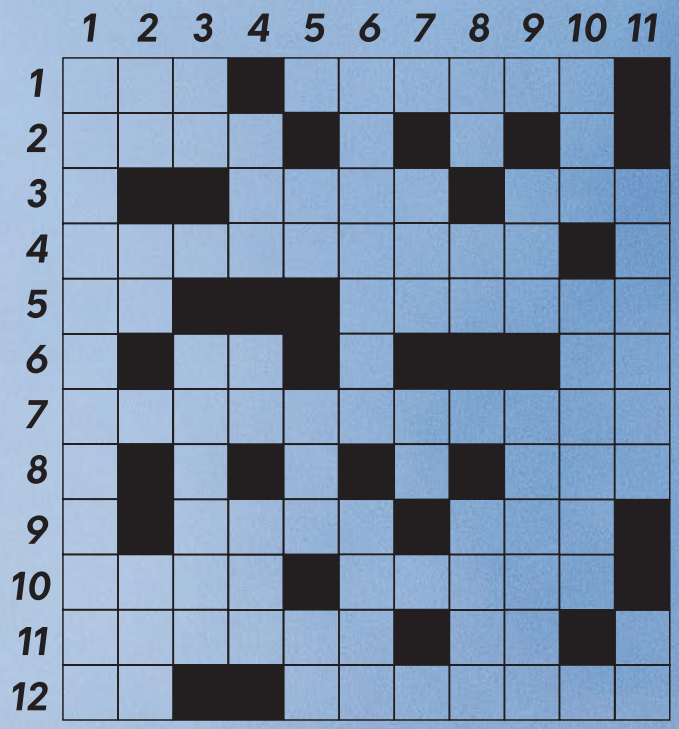
Hugo Mambour

Jan Olieslagers était un as de l'aviation belge de la Première Guerre Mondiale.

Par Auteur inconnu — http://blogsimages.skynet.be, Domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3144203

Par Unknown - Guy Van de Merckt Collection — http://www.belgian-wings.be/Webpages/Navigator/Photos/MilltaryPics/ww1_precurseurs/Sopwith%20Camel.htm, Domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=13293153

Le parachutisme RC, une discipline qui n'est pas aussi simple qu'on pourrait le croire. C'est tout un art de plier correctement la voile, les suspentes du parachute et l'extracteur provoquant l'ouverture.



HORIZONTAL	
1	Compagnie aérienne néerlandaise ■ Célèbre série de profils
2	Satellite planétaire
3	Pas apprécié quand il est de travers ■ Publication aéronautique
4	Peut être aéronautique
5	Négation ■ Ville pakistanaise
6	A lui ■ Forme d'avoir
7	Base aérienne dans le Brabant wallon
8	Vitesse maximale volets sortis
9	Maître des vents ■ Unité d'interface d'aéronef
10	Flânent dans la rue ■ Gaz rare
11	Table d'atelier ■ Personnage quelconque
12	Note du chef ■ Qui tient de l'illusion

VERTICAL	
1	Base aérienne limbourgeoise
2	et approuvé ■ Issu ■ Planeur de 30,90 m d'envergure
3	Manganèse ■ Compagnie aérienne belge
4	Première femme ■ Or au labo ■ Panneau à copeaux orientés
5	À l'intérieur ■ Mouvement des oiseaux ■ À l'opposé d'ici
6	On l'est quand on se mélange les sticks ■ Lieu de résidence à l'étranger
7	Équivalent à vingt pieds ■ Démonstratif
8	Article ■ Union européenne ■ Dieu du ciel mésopotamien
9	Implique un talent créatif ■ Aéronefs
10	Monarque ■ Le BF 108
11	Elle peut être d'aviation ■ On les sort pour atterrir

Vous trouverez les solutions à la page 94 de ce volume, bon amusement.

75e anniversaire
Royale Haneffe Petite Aviation

Ce dimanche 4 septembre 2022, les dieux étaient avec nous pour fêter dignement les 75 ans d'existence de "La Royale Haneffe Petite Aviation".

Le Bourgmestre de Donceel, à gauche de la photo, Roland Christian, président du RHPA et Vincent Christophe, président de l'AAM.

La fanfare "Le Royal Guidon Hesbignon" lors de l'exécution de son programme musical; un programme très varié et magistralement interprété.

L'Allouette II de Francis Paduwat

Quelle météo ! Ciel bleu, 26°, pas trop de vent... quoique... mais dans l'axe de piste. Ouf !

Tout d'abord, c'est le discours du Président RHPA, puis celui du Bourgmestre de Donceel et enfin celui du Président de l'AAM qui se sont succédés. Ces allocutions ont permis de souligner que le RHPA est installé à Haneffe depuis déjà trente ans et que la commune est heureuse qu'un club comme le nôtre ait pris domicile sur son territoire.

Notre terrain se trouve à un endroit privilégié et n'induit aucune nuisance de voisinage. De plus, une entente parfaite s'est instaurée avec les services communaux. En effet, nous bénéficions de l'évacuation de nos herbes de tonte, du déneigement des routes d'accès, de petits services logistiques et administratifs ainsi que d'un subside de soutien octroyé chaque année.

Le 27 mars 2018, suite à notre demande auprès de la Maison Royale, Herstal a été remplacé par Haneffe et, nous sommes devenus officiellement "La Royale Haneffe Petite Aviation". Cette démarche a mieux encore démontré notre volonté d'intégration au sein de la commune et notre souhait d'être reconnu comme un club haneffois dynamique.

Le "PlayBoy", la réplique d'un modèle de vol libre présenté par Bruno Scordo.

Pendant le concert de musique donné par la fanfare locale "le Royal Guidon Hesbignon", le vent était bien présent provoquant déjà l'envol des partitions de musique et ensuite, le report du premier vol libre car les rafales étaient trop fortes pour ce type d'avion. Malgré ce désagrément temporaire, le meeting débutait enfin.

Les pilotes venus de différents clubs et bien sûr les pilotes locaux nous ont offert un spectacle de très haut niveau, très varié, présentant des avions, des planeurs et des hélicoptères, tous aussi beaux les uns que les autres. Pendant quatre heures, ils ont émerveillé le public venu nombreux, très très nombreux pouvons-nous même affirmer.

Une journée magnifique qui s'est terminée par l'envol de la montgolfière avec à son bord, Jeanine et Clément, les deux gagnants de la tombola organisée tout au long de la journée.

Encore un grand merci à tous les pilotes et à toutes les personnes qui ont contribué d'une manière ou d'une autre à la réussite de cette journée hors du commun. Nous ne souhaitons oublier personne, c'est pourquoi c'est un "MERCI À TOUS" que nous vous lançons. Grâce à vous, c'était vraiment la fête de notre club et de l'aéromodélisme. Encore bravo !

Jacques Humblet
Secrétaire RHPA

Le Piper Cub "Clipped Wing" de Gauthier Geuns

Le Stinson Reliant d'Eric Moesen et le Corsair de Guillaume Dethyse

MODELBOUW DEKEYSER B.V.B.A.

modelbouwcenter MC RONSE

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

Constructions hétéroclites

AMC Exocet Rognée

Le dimanche 5 juin 2022,
nous organisions la journée "Constructions hétéroclites".
Une superbe journée, passée à l'intérieur...
Tout au long de la journée,
il fera un temps à ne pas mettre un chien dehors.

Nouvelle formule, nous décidons de ne plus faire de groupe.
Chacun construit son propre modèle,
de préférence une aile style "Fun Bat", "Kung Fu" ou "Aile T",
en vue des chasses à la banderole.
Un autre intérêt ? Éviter les groupes de "bras cassés".

Il y a encore du travail mais, nous préférons le laisser pour plus tard et nous défouler avec nos anciens modèles.

Lorsque les participants eurent fini de décharger leurs outils et matériels, devant un bon café, nous avons discuté de l'organisation de la journée pour éviter de perdre trop de temps.

Ainsi, au lieu que chacun trace, découpe, ponce, nous répartissons les tâches afin de réaliser toutes les pièces des différents modèles en un temps record; chacun commence alors la construction de son modèle.

Nous n'étions que sept, mais sept super copains motivés et hyperactifs. Cinq autres membres avaient bien marqué leur intérêt pour la journée construction; trois d'entre eux se sont excusés de ne pouvoir nous rejoindre, quant aux deux autres, pas de nouvelles.

Au vu des prévisions météorologiques déplorables et sans connaître le nombre précis de participants, nous avions adopté la formule "à la bonne franquette" pour le repas de midi.

En attendant ce moment, nous assemblons, nous collons sans oublier de déguster l'apéritif tandis que la secrétaire et la trésorière s'occupent du barbecue. Lorsque les braises furent bonnes, chacun a cuit ce qu'il a apporté et ensemble, nous dînons.

Après une petite sieste, reprise des constructions avec une vigueur un rien languissante et, c'est ainsi que, vers dix-sept heures, lorsque la pluie s'arrête enfin de tomber, nous décidons de sortir et de voler avec les modèles apportés, laissant nos constructions inachevées.

Mais pas de soucis, nous nous sommes promis de les terminer chez nous et de nous retrouver le dimanche suivant pour une première chasse à la banderole.

Grégory

Une Fun Bad prête à la chasse à la banderole

Le Thunderbod de Grégory, en attente de sa décoration.

Le double cœur de l'équipe de Serge

Journée Easy-Star

AMC Exocet Rognée

Tout d'abord, je tiens à féliciter Grégory qui, alité, a obtenu des lots et de grandes bouteilles de bières auprès de sponsors, et à remercier les personnes en charge de l'intendance et de l'assistance sur le terrain (le bar, le secrétariat, le barbecue, etc.). L'accueil était prévu à 10 h mais bon nombre de pilotes sont présents avant l'heure. Un petit briefing et nous commencons directement les hostilités.

Nous étions treize pilotes et dix accompagnants, intendance comprise. D'autres pilotes participaient à une compétition ou préparaient leurs modèles pour l'Inter-Ex (club ICARE - Vittersbourg, France) et n'ont donc pas eu la possibilité de nous rejoindre.

Comme chaque année, certains volent comme des "pros" et se battent becs et ongles pour grignoter quelques points, quelques secondes, c'est le jeu, franchissant la lucarne de 50 cm, réussissant le porte-avions dès le premier essai ou le couché de canettes, etc.

Le vent est fou, violent, parfois dans l'axe et l'instant d'après à 90°, perturbant. Deux pilotes casseront à la deuxième épreuve, l'un aura la chance de continuer les épreuves avec un avion en prêt.

Égal à lui-même, notre ami "Blabla" (Eric L), se fait remarquer par ses prouesses (lucarne, porte-avions) où il fait "carton plein". Et pourtant, avant de commencer la journée, il casse son avion. Par chance, il était venu avec un second modèle pour Roland, ils ont ainsi volé tous deux avec le même avion. Comme de coutume, notre duo passera plus de temps à recoller qu'à voler.

Eric et Roland se "coachent" mutuellement avec la ferme intention d'arriver en tête du classement. Avec les indications données par Blabla à Roland, impossible pour ce dernier de marquer le moindre point. Ambiance assurée... cela fait rire tout le monde, il ne manquait que "Tata Véro" pour compléter le trio.

En haut à gauche, Jean-Luc dans toute sa splendeur.
Ci-contre, Blabla coaché par Roland.

Il y a deux types d'épreuves : habileté et maîtrise de l'appareil et indépendance des mains (une main pilote et l'autre exécute une autre tâche). Les cinq épreuves sont cotées sur 15, Grégory totalise 74 points (faites le décompte !), Iric 69, Serge 65, etc...

Au vu de la réussite de l'organisation, un membre me dit : "*C'est dans de telles circonstances que l'on reconnaît ses véritables amis*".

C'est aussi de tradition qu'une boisson régionale soit offerte aux participants lors de la proclamation des résultats. Le tirage au sort attribuera le gros lot à notre ami Robert (un Spitfire complet avec moteur et accastillage offert par GMI).

La coupe challenge est remportée pour la seconde fois par notre fils Grégory et sera remise en jeu l'année prochaine (si elle est gagnée quatre fois consécutivement par le même concurrent, elle devient sa propriété).

Merci et félicitations à tous les pilotes et rendez-vous l'an prochain !

Iric

Notre ami Robert vient de recevoir sa bouteille.

L'Easy Star de Grégory va renverser les deux canettes, sans toucher le sol.

Charly, le parachutiste de Guy, se présente à l'atterrissage

La fête au club

AMC Exocet Rognée

Vous direz que je me répète, mais sans votre participation, sans votre aide précieuse, il est impossible, voire inimaginable d'organiser un tel événement. Pour beaucoup d'entre nous, la "Fête du club" vise la convivialité, les rencontres, les souvenirs, les échanges et quelques vols, histoire de passer une excellente journée sans oublier le partage d'un succulent repas.

Ce qui me fait vraiment plaisir et fier d'être votre président, c'est que la majorité d'entre vous vient avec une seule idée en tête : faire la fête de notre passion, l'aéromodélisme, sans chercher à paraître "bling bling", "snobinard" ou "m'as- tu vu".

Le comité et le CA ont reconduit l'expérience consistant à offrir le repas du midi, en remerciement de votre fidélité. Un tout grand merci aux membres qui sont venus accompagnés d'une ou plusieurs personnes.

Près de soixante convives participaient au grand barbecue, rejoints, dans le courant de la journée par de nombreux pilotes, curieux et visiteurs.

Durant toute la journée, les démonstrations des nombreux modèles présents (plus de quatre-vingt) se déroulent devant un public étonné et intéressé : voltige, maquettes, planeurs, hélicoptères, jets à turbine avec, en fin de journée, du vol circulaire par notre ami Pol. Au moment de la clôture de la journée, les personnes présentes pouvaient s'essayer au pilotage en double commande, une expérience qui remporta un vif succès.

Une météo de rêve, un soleil radieux, une température estivale, un vent presque insignifiant, que pouvions-nous espérer de mieux ?

Je vous cite la réflexion d'un convive : "*Tu as réellement une chance de 'c...'; chaque fois que tu organises une festivité, il fait un temps magnifique !*" et de lui répondre : "*c'est le bon dieu qui me récompense pour le dévouement que j'ai pour le club ! (mdr)*".

En espérant n'oublier personne, je tiens à remercier :

- Nos pros du barbecue, Alex et Blabla, spécialistes des viandes cuites à point et super tendres.
- Les dames qui nous ont concocté samedi soir et dimanche matin le succulent "Salad Bar", Véronique, Marie et Myriam.
- Nos (dé)monteurs (tonnelles, tables et bancs), Amélie, Momo, Eric L, Eric A, Jean-Luc, Pierre, Robert, Pol sous la houlette du super contremaître Thierry.
- Marie, Nathalie et Annie l'équipe de choc qui a tenu le bar de main de maître.
- Colette et son l'idée de tombola humoristique et qui, avec Anne-Marie, a vendu toutes les cartes.
- L'animatrice improvisée du tirage de la tombola, Véronique.
- Nos trois principaux sponsors, Esméralda, Eric et Grégory.
- Et, bien entendu, les pilotes qui ont assuré le spectacle, vous les membres du club avec la participation de supers copains comme Arnaud, Guy, Marc, Patrick, Guy etc.

Notre ami Serge remporte le gros lot de la tombola, un baptême de l'air à l'aérodrome de Cerfontaine.

Dimanche soir et lundi matin, je n'ai eu que des éloges au sujet de notre superbe journée : succulent repas, beau spectacle, super ambiance, etc. Encore un tout grand merci et à bientôt sur le terrain.

Iric, votre président.

Les deux super cuistots, Alex et Blabla

La personne portant le tee-shirt orange est moniteur "aviation grandeur". Il voulait se rendre compte de la différence de pilotage, en double commande.

Le Model Club Basse-Bodeux (MCBB) organisait du 17 au 19 juin la troisième édition de l'Ardennes Jets Show. Le club se situe dans les Ardennes belges au sein d'un site enchanteur, à l'écart de tout voisinage. Il offre à ses membres et pilotes visiteurs une piste en herbe longue de 200 m avec de larges dégagements de part et d'autre de son axe, aménagée, tout spécialement il y a trois ans, dans le but d'accueillir et de faciliter l'usage des jets.

Le cadre est non seulement magnifique mais aussi sa configuration permet aux pilotes de jouer avec le paysage et les déclivités.

Les acteurs de l'Ardennes Jets Show

Quarante-cinq pilotes présents, un nombre qui va croissant d'année en année. Il est vrai aussi que c'était la première édition libre des contraintes sanitaires, ce qui simplifie grandement l'organisation.

La rencontre peut déjà compter, dès à présent, sur ses habitués pour assurer son succès, des fidèles depuis la première édition. L'origine des pilotes est multiple, ils viennent d'Allemagne, de Hollande, du Luxembourg, de Suisse et bien entendu de Belgique.

Pour mesurer à quel point le week-end a suscité l'engouement, le MCBB compte depuis lors onze nouveaux membres, tous amateurs de jets.

Le parc à modèles

Aucune restriction de taille ni de motorisation n'est imposée à l'Ardennes Jets Show. Il y en avait pour tous les goûts, du plus petit en "mousse" au très grand modèle en "full composite". Beaucoup de très beaux avions tels les Viperjet XXL, les Pilatus PC-21, le Diamond XL à la vitesse hallucinante; au total, une soixantaine d'avions.

Ardennes Jets Show Basse-Bodeux

La météo, la crainte de tout organisateur

La météo était de la partie la journée du samedi, avec un beau soleil. Au cours de la nuit, le vent s'est soudainement invité avec, au petit matin, la découverte de tonnelles abîmées, fort heureusement sans dégâts pour les avions. Dimanche, la météo était beaucoup plus mitigée, mais cela n'a pas interdit aux pilotes de continuer le spectacle.

Une belle réussite

L'ambiance qui régnait lors de cette rencontre était très conviviale et les échanges entre modélistes en furent d'autant plus riches.

Par ailleurs, les responsables et les membres du MCBB peuvent être fiers des manifestations qu'ils réalisent. Tant lors du "RC Scale Helidays" ou de ce "Ardennes Jets Show", l'organisation mise en place permet d'accueillir, dans un grand confort, les pilotes et leurs accompagnants ainsi que le public.

En conclusion, une belle réussite. Bonne nouvelle, le MCBB remet le couvert l'année prochaine, réservez donc déjà une place dans votre agenda et rendez-vous à Basse-Bodeux.

La rédaction

Le grand Viper Jet de Bernd Pöting

Le grand Voyager de Jhon Delhaye, aux couleurs de patrouille des Thunderbirds.

POSTING
63
VIPER

McLaren

Marlboro
BOSS

L'expérience de Gauthier

Gauthier est un jeune aéromodéliste passionné, membre de l'équipe "be YSA". Il pratique la voltige et le jet. Ci-après, il nous décrit les caractéristiques de sa maquette ainsi que sa perception, en tant que participant, de l'Ardennes Jets Show.

Le North American F-86D Sabre

Le F-86D est un modèle proposé par Pilot RC. De 2,15 m de longueur pour une envergure de 2 m, Il pèse un peu moins de 20 kg, y compris les six litres de carburant embarqué. Il est motorisé par une turbine Kingtech K-160 G4 délivrant 16 kg de poussée.

Une Powerbox Mercury SRS munie d'un système gyroscopique dont le gain est ajustable dynamiquement grâce au GPS intégré, constitue l'épine dorsale du système de contrôle.

Le jet est sain malgré sa masse assez importante en rapport à sa taille. À haute vitesse, il est très stable, fixé comme sur des rails. Par contre, aux basses vitesses sans le gyroscope, il a tendance à "gigoter" mais, dès que celui-ci est activé, les petits défauts disparaissent. Il est relativement simple à poser dans la mesure où on peut le cabrer assez fortement pour le ralentir.

Une participation très plaisante

C'était un super week-end et ma deuxième participation à cette rencontre, la première étant l'année dernière. Un vrai plaisir de voir des démonstrations variées avec des pilotes chevronnés aux commandes. L'organisation des vols autorise de voler plusieurs fois par jour, ceci permet à chaque pilote d'apprécier à chaque fois un peu plus son avion évoluant dans ce magnifique cadre offert par le site de vol et, n'oublions pas qu'en matière de restauration, nous avons été servi comme des rois !

Gauthier Geuns

FU-007

Pylon Racing - F3D
Championnat du Monde
Muncie, Indiana - Etats-Unis d'Amérique
6 - 14 juillet

L'équipe Lentjes avait obtenu une quatrième place au CM 2019 en Australie. L'envie d'accéder au podium était forte. Les développements, telle que la conception de notre hélice (AAModels 2022/02), créaient de grands espoirs. Malgré de nombreux déboires techniques inexpliqués, nous avons réussi à décrocher une cinquième place.

Après le titre européen en 2021, notre rêve est le titre de Champion du Monde. Les trente meilleurs pilotes mondiaux, leurs aides, chefs d'équipe et mécaniciens sont réunis à Muncie; ils proviennent de douze pays pour la course au titre mondial. Autant dire que la barre est placée très haut.

Circonstances et tactiques

Il est connu que les conditions météorologiques à Muncie sont difficiles pour la mise en place d'une configuration (moteur, résonateur, hélice) fiable et rapide. En été, la température avoisine 33°C avec une pression atmosphérique basse (975 hPa) et une humidité relative fluctuant considérablement.

Pour nous y préparer, nous partons tôt vers les USA afin d'effectuer nos essais sur le vaste terrain d'aéromodélisme de l'AMA (Academy of Model Aeronautics).

Nous avons prévu deux journées d'essais; la première dédicacée aux vols avec nos moteurs les moins puissants et la seconde avec les meilleurs. Nous avons vite constaté, avec notre technique d'analyse, qu'atteindre de très hautes vitesses sera difficile même si notre configuration est fiable. Quelques ajustements nous permettrons d'être relativement rapides le deuxième jour de test avec nos deux meilleures machines : 320 km/h en moyenne, soit environ 10 à 15 km/h de moins qu'en Europe.

Un entraînement officiel a toujours lieu la veille d'un championnat. Chaque pilote dispose de dix minutes pour parcourir le parcours triangulaire. Un jury est présent et les temps sont mesurés avec précision. Nous avons réalisé trois vols et des temps autour des 57"-59", assez bons dans ces conditions météo. Pourtant, nous avons été très surpris de la vitesse époustouflante d'Emil Broberg (Suède) et des Américains : environ 56" !

Le championnat se déroule sur quatre jours. Les trois premiers, chaque pilote effectue quatre vols et le dernier jour, deux vols. Au total quatorze vols dont les onze meilleurs sont pris en compte. Cela ressemble plus à un marathon qu'à une course de vitesse !

Première journée de Championnat, un début difficile

Lors des entraînements, nous avions remarqué que le vent pouvait être très changeant; parfois, il est nul et quelques instants après, il atteint 25 km/h. Cela rend plus difficile le virage serré derrière le premier pylône situé à 180 m. Lors du premier vol, nous imaginions être assez rapides, mais la sanction tombe : 63,45 secondes. L'analyse nous montre que l'avion était plus rapide que lors des entraînements mais que nous n'avions pas suffisamment tenu compte du vent, nous volions beaucoup trop loin derrière le premier pylône et avons perdu ainsi énormément de temps.

L'équipe Lentjes et son "Vector"

Le deuxième vol est meilleur : 60"29, mais pourrait être plus court. Nous prenons des risques et nous obtenons un temps de 58"49. Nous y voilà enfin ! Au vol suivant, le moteur s'arrête après quelques tours remarquables, la pénalité de 200 secondes tombe. Lors de l'inspection du moteur, nous constatons que le vilebrequin est endommagé suite à un problème de roulement, un phénomène connu mais rare. À l'issue de ce premier jour, nous échouons à une maigre septième place. Heureusement, rien n'est perdu et nous continuerons à nous battre.

Championnat - J 2
En route vers le podium... !

Restaurer la machine la plus rapide est impossible, nous optons pour notre deuxième meilleur modèle. La forte humidité du matin, ne permettait pas d'obtenir la résonance du moteur avec son échappement, un point essentiel pour effectuer un vol correct, nous amenant à réduire le volume de la culasse du moteur. Nous étions dubitatifs car jamais, nous n'avions testé le moteur avec un volume si réduit ni dans de telles conditions météorologiques. Nous allons vite, très vite : 58"57, 60"12 et 58"56. C'est ainsi que nous montons au classement, la concurrence fait aussi des erreurs. Pour terminer la journée, nous avons montré une dernière fois de quoi nous sommes capables et nous volons un 57"99 ! Au deuxième jour, nous sommes à la troisième place.

Championnat - J 3
Problèmes techniques inexplicables

L'analyse du vol à 57"99, nous montre que le moteur tourne à 400 tr/min de plus que précédemment et rend l'avion plus rapide que jamais. C'est inattendu, une excellente occasion de signer des temps autour de 56" et d'avancer vers la première place.

Hélas, au premier vol du jour, le moteur s'arrête. À nouveau, le vilebrequin est endommagé par le même problème de roulement. Une catastrophe !

Nous n'avions rencontré ce problème que deux fois en huit ans et maintenant deux fois en deux jours !

C'est ainsi que nous avons effectué les trois vols suivants avec notre troisième meilleur moteur, mais ça allait de mal en pis à chaque vol. L'impact sur les temps de vol était bien visible : 61"74, 61"68 et 62"13 secondes. Que se passait-il donc ?
Lorsque nous avons démonté le moteur, nous avons immédiatement constaté que le piston était fort endommagé, impossible de continuer avec celui-ci. En fin de la troisième journée, nous terminons à la cinquième place.

Une troisième place est encore possible si nous réalisons deux temps très rapides le dernier jour. Mais comment ?

Le soir, nous effectuons cinq vols avec diverses configurations, mais rien n'a été rapide. Il nous restait une possibilité : mettre en œuvre notre moteur "MB4". Ce moteur est un phénomène en soi, souvent peu fiable, il va parfois très vite et, nous ne savons pas pourquoi ! Il est illusoire d'envisager un championnat complet avec lui. Heureusement, il ne reste que deux vols. C'est donc tout ou rien – ça passe ou ça casse !

Quatrième journée de championnat
La dernière chance

L'avant-dernier vol débute, le MB4 fait son travail au sol et décolle plein pot vers le premier pylône. Juste avant d'engager le premier virage, le moteur s'arrête. Encore un 200 ! Probablement, le moteur trop riche au départ était incapable d'entraîner notre hélice très exigeante. Clairement un manque de fiabilité...

Les Australiens Mees père et fils, prêts au départ

Nous avons maintenant trois scores à 200 et nous ne pouvons plus nous permettre d'erreur, faute de quoi nous dégringolerons en bas du classement. La troisième place n'est plus envisageable mais la quatrième reste possible. Pour cela il nous faut battre l'américain Randy Bridge (Champion du Monde 2007 & 2015) en pilotant au moins un 57"17. Une mission quasi impossible, mais nous ne baissons pas les bras. Un diamètre d'hélice plus petit, moins de refroidissement au moteur et le résonateur un peu plus chaud au sol devraient empêcher le moteur de caler à nouveau. En cas de succès, nous savions qu'il y avait une chance que le MB4 puisse fournir sa puissance de pointe.

Le MB4 a fait exactement ce que nous espérions. Notre avion marche du tonnerre et le moteur fonctionne incroyablement bien. Bram vole au plus serré autour des pylônes et prend beaucoup de risques, de quoi atteindre la quatrième place.

Après le vol, s'inscrit 55"81 au tableau d'affichage, le meilleur temps de tout le championnat ! Après cette euphorie, on nous annonce que Bram a coupé une fois le troisième pylône et est donc crédité de 61"39. Cette coupe de pylône aurait dû être communiquée durant le vol. Après discussion avec le jury, il s'avère impossible de faire annuler cette coupe de pylône, ni même d'obtenir une nouveau vol. En fin de compte, nous atterrissons à la cinquième place de ce CM.

Emil Broberg (SWE) sur la plus haute marche du podium

Les Américains lors de l'identification des modèles

Conclusion

L'accumulation des problèmes techniques nous a interdit de réaliser notre rêve, accéder au podium. Les problèmes techniques font partie du jeu et arrivent même aux meilleurs. En revanche, nous avons beaucoup appris sur les réglages moteur dans des conditions météo extrêmes. De plus, nous n'avons pas à nous plaindre, notre hélice "maison" a montré que nous pouvons rivaliser avec le top mondial en terme de vitesse ce qui n'était pas le cas lors du CM 2019 en Australie. À Muncie, notre classement est justifié par la fiabilité de la configuration et non en raison de la vitesse élevée.

Pour le reste c'était un superbe CM ! Il est toujours magnifique de retrouver les autres pilotes du monde entier dans la vraie vie, surtout après trois années de pause due à la pandémie.

Le titre mondial est revenu cette année à l'ami intime de Bram, le jeune Suédois Emil Broberg (24 ans). Les larmes de joie ont perlé des yeux d'Emil et Bram quand Emil fut déclaré Champion du Monde, juste après la coupure au pylône de Gino Del Ponte au cours de son dernier vol.

Emil et Bram ont enfin volé ensemble lors d'un CM, une belle expérience. Pour beaucoup, le dernier vol de Bram a été l'un des plus beaux du championnat. Enregistré par la caméra GoPro de Bram, il est disponible sur la chaîne YouTube de "Team Lentjes".

L'année prochaine, le CM se tiendra à Drachten, aux Pays-Bas, une nouvelle occasion de tenter de conquérir le titre mondial. Entre-temps, nous concourrons pour le titre européen et la World Cup (un classement basé sur les résultats obtenus lors de plusieurs compétitions internationales).

Nous tenons à remercier les clubs d'aéromodélisme Tongerse Model Vleugels (TMV) et Pampa ModelFighters (PMF) ainsi que la LBA et la VML pour leur soutien au cours des dernières années.

Bram Lentjes (trad. R.H.)

Ordered By Total Score
GREEN Low Score ~~RED~~ Discard BLUE Infringe

FAI Pilots - 2022 F3D World Championship

Rank	Name	Country	Total Score	Heat Detail
1	Emil BROBERG	SWE	634.27	57.23 57.65 ~~-65.36~~ ~~-59.06~~ 57.63 58.55 57.23 58.16 56.99 57.46 58.22 56.65 ~~-63.09~~ 58.50
2	Gino DEL PONTE	USA	639.78	60.51 58.53 ~~-64.25~~ ~~-64.04~~ 56.56 58.88 56.47 58.38 56.97 ~~-64.85~~ 56.54 58.18 56.83 61.93
3	Gunnar BROBERG	SWE	653.53	59.17 58.28 60.91 57.56 ~~200.00~~ 61.70 58.11 ~~-67.51~~ ~~-65.32~~ 59.27 59.46 59.21 60.16 59.70
4	Randy BRIDGE	USA	660.19	62.71 58.59 58.03 ~~-63.86~~ 63.06 58.80 62.40 58.45 63.25 57.26 ~~-63.73~~ 59.44 58.20 ~~200.00~~
5	Bram LENTJES	BEL	664.41	63.45 60.29 58.49 ~~200.00~~ 58.57 60.12 58.56 57.99 ~~200.00~~ 61.74 61.68 62.13 ~~200.00~~ 61.39

Emil Broberg (SWE) et Bram Lentjes (BEL)

Pylon Racing - F3D

Coupe d'Europe et Coupe du Monde

Rothenburg - Allemagne

27 et 28 août

Après sa cinquième place au Championnat du Monde F3D à Muncie (USA), l'équipe Lentjes espère conquérir la première place au classement européen et à la Coupe du Monde (World Cup F3D).

Pour ces deux classements, les trois meilleurs résultats obtenus en compétition (Euro/Coupe du Monde) sont pris en compte. L'équipe Lentjes a remporté l'argent à deux reprises cette année, à Pise (Italie) et Pålsboda (Suède). Le week-end des 27 et 28 août, à l'avant-dernière manche de l'Euro et de la Coupe du Monde, elle remporte une belle première place.

La journée d'entraînement, torride !

Vendredi matin 26 août, il fait déjà 25°C à Rothenburg, ville située en Allemagne près de la frontière polonaise. L'objectif est de régler les trois moteurs le plus rapidement possible afin d'éviter l'atmosphère étouffante de l'après-midi; ce n'est pas agréable de s'entraîner et ces conditions météo ne sont pas favorables aux moteurs.

Un premier moteur est réglé rapidement, mais pas les deux autres. Nous continuerons les réglages dans des conditions étouffantes (35°C). Après de multiples tests, cela fonctionne mais fiabiliser une configuration assez rapide s'est avéré difficile. Pour finir, nous tournons autour de 325 km/h avec nos deux meilleurs modèles, pas mal dans ces conditions météo.

La compétition

Elle commence le samedi matin. Comme d'habitude, nous testons le moteur chaque matin pour vérifier s'il démarre bien, car la configuration (moteur, résonateur et hélice) dépend essentiellement de la météo et en partie de notre hélice "maison". Nous nous y attendions, le démarrage est beaucoup plus difficilement en raison de l'humidité élevée. Nous augmentons légèrement le taux de compression, ce qui a pour impact de réduire sensiblement la puissance du moteur. Le moteur démarre plus aisément et nous sommes prêts pour le premier vol.

Sur la ligne de départ, nous démarrons vingt-cinq secondes avant le départ, car le moteur et le résonateur sont encore assez froids. Mais, selon le règlement, nous ne pouvions pas le faire ! Le premier vol est donc pénalisé par un 200, ennuyeux de commencer ainsi... Après le vol, nous découvrons un court-circuit interne qui s'est formé dans la bougie de préchauffage, un phénomène plutôt rare. Malchance !

Au deuxième vol, nous montrons enfin ce dont nous sommes capables : 57"81 et, ce sera le meilleur temps de toute la compétition.

Au vol suivant : 58"74, nous sommes sur la bonne voie pour la victoire. Malgré ces deux bons résultats, le tchèque Roman Pojer nous talonne. Pour prendre une longueur d'avance, nous optons pour notre autre modèle, légèrement plus rapide, mais qui s'est révélé un peu moins fiable le jour de l'entraînement.

En effet, l'avion est rapide durant le vol, mais nous n'anticipons pas suffisamment le virage au premier pylône et perdons un temps précieux en volant trop loin derrière celui-ci. C'est encore un 58"74, nous pouvions faire mieux. Roman, de son côté, signe un 58"24 ! Il nous talonne à 0,99 secondes. Nous terminons à la première place le samedi soir et

espérons accroître notre avance le dimanche avec notre moteur plus rapide.

Mais le dimanche, tout comme lors de la première manche de l'Euro/Coupe du Monde à Pise, il a plu beaucoup à Rothenburg au point de rendre les vols impossibles. La manche se terminait donc en mode mineur, mais l'équipe Lentjes a remporté le premier prix pour la Belgique !

Ce résultat est important pour le classement final de l'Euro et de la Coupe du Monde. Actuellement, l'équipe Lentjes est en tête des deux classements, mais ceci peut encore changer lors de l'Euro et de la Coupe du Monde qui se tiendront les 10 et 11 septembre à Mělník (République tchèque). Du fait de ses études, Bram ne pourra pas y participer. Les classements finaux dépendront alors des résultats des autres pilotes...

L'équipe Lentjes peut remporter ces deux championnats selon deux cas de figure :

• Coupe d'Europe : l'équipe Lentjes sera championne d'Europe si Roman Pojer est en moyenne 1,08 secondes plus lent que le vainqueur de Mělník.

• Coupe du Monde : l'équipe Lentjes (actuellement créditée de 383 points en Coupe du Monde) la remportera si Emil Broberg (Champion du Monde 2022) ne marque pas plus de 162 points à Mělník.

Mais quoi qu'il en soit, nous avons un réel espoir de terminer sur le podium de ces deux classements prestigieux !

Wim Lentjes
(trad. R.H.)

Roman Pojer fait le plein de son "NoName".

De gauche à droite,
Roman Pojet (2ème), Bram Lentjes (1er) et Andreas Kaiser (3ème)

Le Vector de l'équipe Lentjes

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

L'AéroModélisme Comines Air (AMCA) a vu le jour au début des années '80. Son terrain est situé à Houthem et fait partie de la commune de Comines-Warneton située en Wallonie picarde dans la province de Hainaut.

La particularité de la commune est d'être enclavée entre la France et la Région flamande et d'être séparée du reste du Hainaut d'une vingtaine de kilomètres, une situation qui, si vous observez la carte du Hainaut, la fait ressembler à une île.

L'AMCA est l'un de ces clubs dont les colonnes de ce magazine se font rarement l'écho et, pourtant chaque année, il propose, avec un succès bien mérité, des meetings publics qui lui sont bien nécessaires pour financer l'entretien et l'évolution des installations du club.

Ses membres, dont certains sont actifs depuis les débuts du club, sont francophones et néerlandophones et aussi d'origine française. Cette mixité est intéressante, enrichissante mais pas toujours facile; il est important que le pouvoir organisateur puisse dialoguer dans les deux langues de manière à maintenir la cohésion et l'harmonie entre tous.

Jusqu'à présent le club et ses membres organisent, en juin et en septembre, des "portes ouvertes". Les participants sont affiliés à l'AAM, à la VML et, aussi, auprès de la FFAM. Ces rencontres sont toutes, sans exception, de véritables fêtes pour le club grâce à un public fidèle.

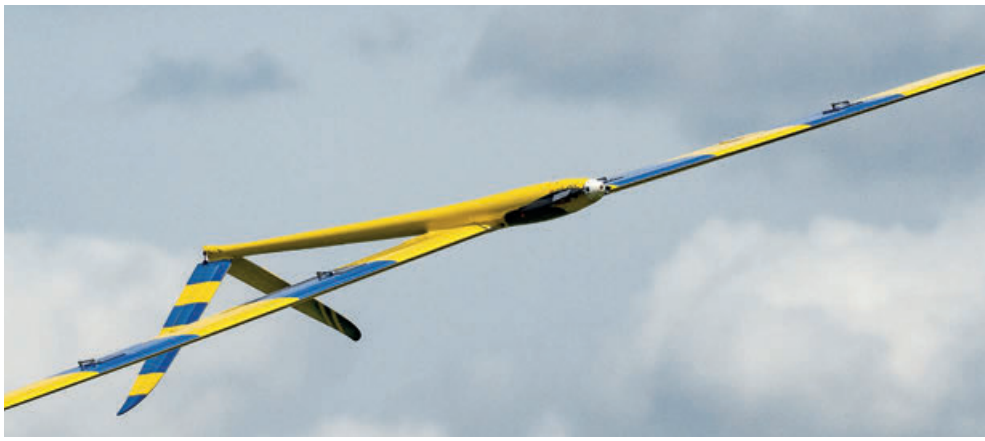
En 2020, l'AMCA prévoyait ajouter une journée "enfants", la Covid en a évidemment décidé autrement. L'initiative sera certainement concrétisée en 2023.

D'ici là, l'AMCA vous invite à leur rendre visite lors d'une prochaine rencontre.

La rédaction

AMCA Comines

Portes ouvertes - juin 2022



Le parachutisme RC, une catégorie qui semble avoir le vent en poupe dans les meetings

Dans toute rencontre ou meeting public, il est essentiel de varier les genres des présentations, de jouer sur les contrastes et, idéalement, de les rythmer en fonction du type de vol pour capter et conserver l'attention du public tout au long d'un après-midi.

Il est aussi de plus en plus évident, aux yeux des organisateurs, qu'inviter le public et principalement le jeune public à participer et découvrir les joies du pilotage d'un modèle réduit est une manière d'attirer de nouveaux membres. N'hésitez donc pas insérer dans votre programme des vols quelques moments d'initiation en double-commande.

Profiter des meetings et autres rencontres pour inviter le jeune public à découvrir l'art du pilotage, une manière simple d'inoculer le virus de l'aéromodélisme.

Un après-midi au profit d'élèves, une initiative rapprochant le milieu scolaire et l'aéromodélisme

Le jeudi 30 juin, après-midi, les élèves de 5ème et 6ème primaire de l'école de Saint-Henri de Houthem étaient les invités de l'AéroModélisme Comines Air (AMCA). Cette activité, organisée en collaboration avec les professeurs, était proposée par l'un de nos membres habitant Houthem.

Le club avait prévu trois activités : des vols en doubles commandes, de la pratique au simulateur et l'assemblage d'un petit planeur.

Cette organisation a été rendue possible grâce le prêt de trois simulateurs avec télécommande et la fourniture d'un ensemble de petits kits de planeur par la fédération (AAM).

Le seul jour de pluie du mois

Malheureusement ce jeudi il pleuvait, le dernier jour de pluie avant les chaleurs estivales, interdisant par conséquent les vols doubles commandes. Heureusement, les simulateurs ont permis à chaque élève d'apprendre les bases du pilotage et, le reste du temps, de réaliser leur petite maquette avec l'aide précieuse de plusieurs de nos membres. Entre deux averses, les élèves ont quand même réussi à essayer le lancement de leur petit planeur sur le terrain.

En fin d'après-midi, chacun a reçu un jeu d'exemplaires du magazine AAModels, une manière de leur permettre de se remémorer les activités de cet après-midi au cours des vacances. Le 17 et 18 septembre, lors de la deuxième portes ouvertes, ils sont attendus pour enfin découvrir le plaisir du vol en double commande.

Les élèves étaient ravis et les professeurs parlent de renouveler l'expérience l'année prochaine. Une belle manière d'espérer attirer quelques jeunes vers notre passion, ne trouvez-vous pas ?

Émilie Ghekière

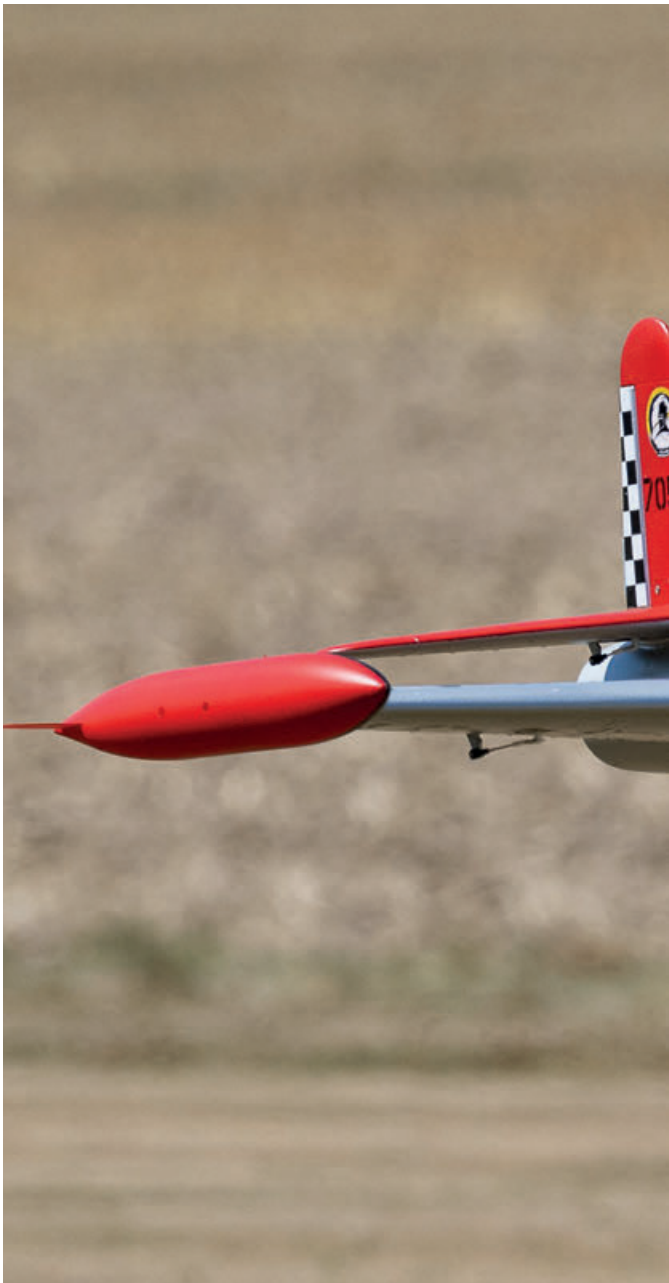
Rencontre Jets ASA Bauffe

Le samedi matin, la météo se conforme aux prévisions, les pilotes sont rapidement au rendez-vous et préparent leurs avions pour profiter au plus vite de la journée. Le nombre de participants est raisonnable et permet d'assurer le bon déroulement de la rencontre sans provoquer une file d'attente trop longue; chacun peut ainsi en profiter un peu plus.

Ils sont venus de la région parisienne, de Bruxelles, des Ardennes, du Luxembourg, des clubs voisins et les membres du club aussi bien avec des modèles propulsés au kérozène qu'en électrique.

Une grande diversité, la garantie d'une rencontre captivante

Citons notamment Jean-Marc Berg et son nouveau modèle, le Pilatus PC-21 au vol merveilleux, Dany, Guido, Steve respectivement avec leurs F-16, Pilatus PC-21 et un grand Voyager aux belles qualités de vol, Vincent et Éric avec leur magnifique F-86 de grande taille, réalisant des vols très réalistes, Guy et son Vampire et bien d'autres avions encore... Une large diversité de modèles aux vols typés voltige ou maquette.



C'est de tradition, le premier week-end du mois d'août est dévolu à la rencontre Jets à l'ASA Bauffe, une date bien connue des amateurs du genre.

La météo prévoit plein soleil et du vent, mais en fin de compte celui-ci ne sera pas gênant. Le terrain est fin prêt, balisé et tondu pour faciliter les décollages des plus petits modèles.

Certains arrivent dès le vendredi après-midi. Peu importe, l'équipe cuisine est déjà sur place et le restera jusqu'au dimanche afin de satisfaire tout le monde avec, en prime, un souper gastronomique le samedi soir.

Le Loocked T-33 Shooting Star,
une jolie maquette "en mousse" de Johanny Stanus.

En soirée, le repas à réuni les pilotes, les accompagnants et membres du club pour un bon moment de convivialité qui pour certains, s'est prolongé bien tard.

Profiter de toute occasion pour promouvoir notre loisir

Le dimanche, la marche organisée par l'Adeps a permis à certains de ses adeptes de découvrir avec surprise et intérêt cette discipline peu connue du grand public.

Une partie des pilotes campaient sur le terrain et, le dimanche, ils seront vite rejoints par de nouveaux participants. Jusqu'en fin d'après-midi les vols se sont enchaînés, proposant un programme aussi passionnant que la veille. Cerise sur le gâteau, après un vol en double commande, un jeune pilote est reparti avec un beau cadeau à la clé.

En conclusion, un beau week-end propice aux belles rencontres et aux discussions très animées abordant des sujets techniques ou autres et surtout beaucoup de vols sans aucun soucis.

Guy Decubber

Le North American F-86 Sabre de Vincent et Eric.

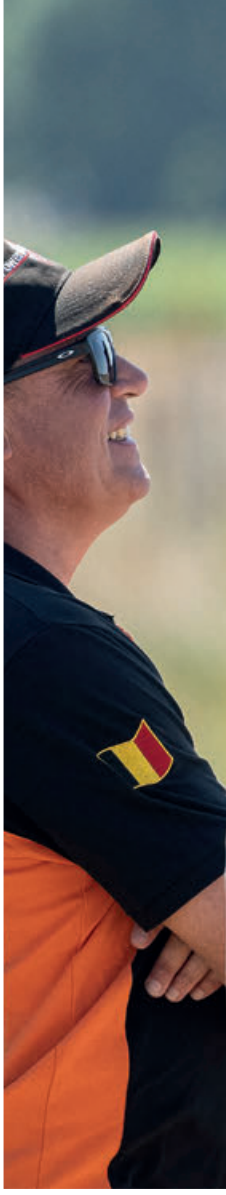
Le Soukhoï Su-57 de Jean-Marc, venu de la région parisienne, au décor étonnant.

L'étonnant Fairchild A-10 Thunderbolt II de Claude Chaufouraux, motorisé par deux moteurs au méthanol.

Le grand Voyager de Steve

Le Pilatus PC-21 de Guido

Le Pilatus PC-21 de Jean-Marc Berg



Adrien et le MB339

Adrien est tombé très tôt dans la marmite de l'air quand il était haut comme trois pommes, puisqu'avant de marcher, ses premiers mots furent dans l'ordre : Papa, (il) Vole (en montrant les machines volantes), Maman...

Maman ne fut pas son premier mot... et pourtant elle l'aurait bien mérité : alors qu'elle avait le ventre rond, Adrien a certainement entendu les éclats de joie de sa maman quand elle a réussi le premier atterrissage de son "Colibri" 4,5 cm^3...

L'aéromodélisme, une affaire de famille...

Depuis quelques années maintenant, nos amis Geoffrey et Nicolas se sont lancés dans l'aventure du jet. Ce qui n'est pas passé inaperçu pour Adrien dont les yeux pétillent à chaque vol soigneusement observé. C'est ainsi que j'ai acquis d'un petit jet en mousse L39 Albatros, histoire de les accompagner sur les rencontres "jet".

On imagine facilement qu'Adrien n'a pas tardé à voler avec cette merveilleuse machine. Il a vite poussé l'avion dans des retranchements plus lointains que son papa. Même le cercle sur la tranche n'est plus un secret pour cette jolie petite mousse électrique...

Lors des rencontres "Jet" à Basse-Bodeux, ce n'est pas passé inaperçu aux yeux de Jean-Marc Berg... puisqu'il a proposé à Adrien un vol en double commande avec son tout dernier bébé, le "Shark", muni d'une turbine de 14 kg de poussée.

Je ne suis pas dans le secret des dieux, mais deux semaines plus tard, j'ai reçu un message de Jean-Marc qui m'annonçait, je cite : "*Salut Etienne, je vais faire qqch de bon, je mets à dispo une turbine K100 et je lui donne mon ancien MB339 il y a qques bricoles esthétiques à faire mais sinon il est ok et vole bien, pour ton fils*" et d'ajouter de remercier mes amis qui l'ont motivé à faire ce geste inoubliable.

Quelle surprise ! Et c'est ce que nous avons décidé tous ensemble de réserver à Adrien.

De retour du "Beugin Airshow 2022", nous quittons dès le dimanche matin le Nord Pas-de-Calais pour filer à Bauffe, où nous attend Jean-Marc qui lui propose innocemment un vol avec le dernier avion qui n'est pas encore rangé dans sa remorque.

Après un vol magnifique devant un "public" complice, Jean-Marc, les yeux remplis d'émotion, a annoncé à Adrien : "*Vu que tu le maîtrise, tu n'as qu'à le garder!*".

Adrien n'en croit pas ses oreilles. L'émotion et la joie se lisent sur tous les visages autour de nous. Même dans les paroles de son ami Nathan, qui ne manque pas de lui dire : "Je suis vraiment content pour toi". De beaux moments, comme on en souhaite à tous les jeunes.

De gauche à droite, Nicolas Decrolier, Etienne Renaud, son fils Adrien, derrière celui-ci, Jean-Marc Berg et Geoffrey Cravillon

Depuis, Adrien a ajouté un passager au cœur bien accroché dans le cockpit de son MB339 et fait une dizaine de vols à Bertrix, coaché de main de maître par Nicolas et Jean-Marc en vue du meeting du lundi 15 août.

De tout cœur, nous remercions Jean-Marc mais aussi tous les modélistes qui ont un jour croisé Adrien et qui d'une manière ou d'une autre, lui ont donné un conseil, l'ont encouragé ou lui ont fait confiance, jusqu'à présent et à l'avenir.

A la veille de ses 17 ans, je remercie aussi mon fils pour tout le plaisir qu'il m'a donné à lui apprendre à voler, (car je pense bien qu'il peut m'en apprendre maintenant), à construire, améliorer ou réparer un modèle, et pour la joie qu'il me donne à le voir progresser de vol en vol.

Etienne

Le Douglas DC-3 aux couleurs de la Force Aérienne Néerlandaise, présenté par Egbert van der Laan lors du meeting "Wings over Europe".

KONINKLIJKE LUCHTMACHT
X 8

Warbirds over Tongeren

Tongerse ModelVleugels

6 et 7 août

Alors que la première édition du "Warbirds over Tongeren" à Tongres en 2021 fut quelque peu pénible pour les pilotes en raison du terrain fort humide, nous bénéficieront, cette fois, d'un terrain sec avec un vent très modéré orienté dans le sens de la plus grande diagonale et d'une température très agréable. Le ciel du dimanche sera plus nuageux, parfois un rien menaçant. La rencontre se déroule tout le week-end et certains profiteront de l'emplacement réservé au camping et des possibilités de restauration offertes par le club TMV.

Ce sont surtout les membres du 13 Squadron venus en nombre avec leurs grands modèles, très détaillés et impressionnants, qui donneront la couleur à cette rencontre mais quiconque posséde un warbird ou autre, peu importe l'époque, est le bienvenu pour participer (il suffit juste de s'inscrire).

Forts d'une concentration de trente-cinq warbirds, les pilotes orchestrent eux-même le programme des démonstrations et les infrastructures du club permettent aux visiteurs de profiter du spectacle, confortablement installés.

Les vols sont commentés par Laurence, permettant ainsi à tous de (re)découvrir l'histoire de chaque modèle présenté en vol, tant du point de vue de son développement technique que des missions en temps de guerre ou, encore, de faits marquants sans oublier les figures illustres qui les pilotaient. Cerise sur le gâteau, souvent, ces commentaires sont soutenus par une musique d'époque.

La qualité des modèles, la discipline, la maîtrise et le respect des règles de sécurité par les pilotes ont permis un déroulement de cet événement sans aucun incident.

Énumérer tous les modèles et leurs caractéristiques serait fastidieux, la majorité d'entre eux mesurent plus de 2,50 m d'envergure, les plus grands côtoyant de petites machines en "mousse". Tous les genres de propulsion sont aussi représentés.

Le Grumman F7F Tigercat de John Moens, membre du TMV.

Toutefois, une mention spéciale à Kurt Rombouts et son T-28 Trojan aux vols très réalistes, un avion de construction entièrement personnelle, et à Eric Kennis pour les passages au ras des pâquerettes de son bimoteur C45 (Beech 18) piloté de main de maître, et j'en passe beaucoup...

Dimanche, un peu avant la fin d'après-midi, les participants dont la route de retour est longue commencent à démonter leurs machines, annonçant ainsi la fin de cette rencontre très appréciée de tous.

Sans aucun doute, aussi bien le 13 Squadron que le club TMV de Tongres remettront cet événement à l'agenda 2023. Alors, rendez-vous sur place, avec ou sans vos warbirds.

La rédaction

Le P-47D Thunderbolt Razorback, présenté par Joen Kemps, équipé d'un moteur Moki 250 cm³.

Le P51D Mustang "Double Trouble Two", une maquette de 3,08 m d'envergure, présenté par Kevin Daniels.

Le Messerchmitt Bf-109 de Théo Janssen, d'une envergure de 2,40 m et propulsion électrique (12S)

Le F4U Corsair, présenté par Joen Kemps, motorisé par un Valach 250. Les ailes du modèle sont repliables.

Le Messerchmitt Me262 de Ken Driesmans, un kit en "mousse".

Le A-4 Skyhaw de Eric Kenis, motorisation EDF 80 mm.

Le L-39 de Patrick De Vos, propulsion par une turbine de 140 N de poussée.

Le Boeing Stearman PT-17
d'un membre du TMV.

Le bombardier North American B-25 Mitchell, bimoteur à propulsion électrique de Laurence Adriansens, présentatrice de l'événement

TMV - Warbirds over Tongeren

Le T-28 Trojan de Kurt Rombouts en phase d'atterrissage. Sous le fuselage, vous pouvez apercevoir l'aérofrein ventral déployé.

Le North American T-28 Trojan est un avion d'entraînement mis en service en 1950 et qui prendra la succession du célèbre T-6 Texan (Harvard pour les britanniques).

Kurt Rombouts initie le projet de construction et, il sera rejoint par Mark Van Passel pour le mener à bien. Cinq années seront nécessaires.

Le fuselage et les ailes sont réalisés en matériaux composites (fibre de verre/carbone et époxy) ce qui a nécessité la fabrication des "masters" et des moules.

Le modèle est équipé d'un moteur cinq cylindres en étoile, un Moki d'une cylindrée de 300 cm3 (18 ch). Son envergure est de 3,40 m et sa masse de 34 kg.

Le Beechcraft C-45 ou D-18 d'Éric Kennis, réalisé à l'échelle 1:5 selon les plans de Nick Ziroli. Un maquette d'une agilité étonnante avec laquelle Éric affectionne tout particulièrement les passages en rase-motte.

Le 13 Squadron

Le succès rencontré par l'expérience de l'année dernière a incité le Tongerse ModelVleugels (TMV) et le 13 Squadron à la reconduire sur tout un week-end, ces 6 et 7 août.

Le soleil est avec nous et notre équipe sera rejointe dès le vendredi par des pilotes originaires de toute la Belgique et de l'étranger, pressés d'occuper le ciel dès le lendemain matin.

Tout au long du week-end, de nombreux visiteurs de passage profiteront du "Warbirds over Tongeren", un programme de vol très varié, concocté spécialement pour l'occasion.

L'atmosphère qui se dégage de l'événement est vraiment familiale et, tous les acteurs, débutants ou chevronnés, ont apprécié leur participation. Un contrôle des vols très bien organisé, la présence de Laurence au micro, parfaitement documentée, agrémentant les vols d'explications et d'anecdotes intéressantes, sont les facteurs essentiels de cette réussite.

Vous aviez faim ou soif ? Hamburgers, spaghettis, snacks et boissons étaient proposés à profusion par le club.

Le 13 Squadron est une communauté de membres, de tout horizon, appréciant tout type de vols et d'aéronefs. Au fil du temps, beaucoup deviennent des amis, l'explication de l'atmosphère détendue régnant lors de chaque meeting "Warbirds over".

Il nous est aussi très agréable de voir des pilotes débutants trouver également leur place à nos côtés, une des priorités du Squadron.

L'équipe de démonstration compte en son sein un pilote en formation, Gonda. Elle réalisera durant le meeting son premier vol solo, un vol parfaitement maîtrisé et, nous en sommes d'autant plus fiers que ce vol se déroulait en présence du public et d'un large panel de pilotes chevronnés.

En dehors des meetings "Warbirds over", nous apprécions partir à la rencontre de nos amis dans leurs clubs respectifs. Peut-être, vous aussi, souhaiteriez-vous nous donner rendez-vous sur votre terrain ? Rien de plus simple, un petit courriel à l'adresse : contact@13squadron.be

Profitez bien de la fin de saison. Notre souhait le plus cher est de vous accueillir dès l'année prochaine lors de nos "Warbirds over".

Bart, 13 Squadron

Le Lama, propulsé par un turbomoteur, de Christian Dussart.

Le grand Baron d'Olivier Lehu

Le Fieseler Storch de Freddy Saussez

A gauche, le Sopwith Pub de Robert Lecomte, au centre, le Corsair d'Arthur Adam

Le BF109 de Léon Adam, ci-dessus, le Drago de Robert Lecomte

CAE Estinnes Show 2022

Une très bonne édition, notre 42ème show. En fait, 42ème ou 41ème, nous n'en sommes pas vraiment sûr. Officiellement, le CAE a été créé en mars 1978 et les meetings ont débutés quelques années plus tard. Les personnes de cette époque ne sont plus présentes ou ont disparu. Ainsi, si vous disposez de renseignements fiables, nous sommes preneurs.

Le beau temps est de la partie ainsi que le public présent en nombre les deux jours. Seuls les champs de maïs aux extrémités du terrain ne facilitent pas les phases de décollage et d'atterrissage; notre piste n'a pas la réputation d'être la plus facile mais, pour les pilotes aguerris, ce n'est pas une difficulté majeure.

Des moments de folie !

Et quels pilotes ! Ils ont assuré le spectacle. Je repense à la patrouille des "Corsair" où le plus jeune et le plus âgé des pilotes du CAE exécutaient des vols en miroir qui ont ravi le public, aux démonstrations impressionnantes des avions acrobatiques.

Autre moment fort, le vol des hélicoptères maquettes de Christian, de petits monstres dépassant les 25 kg d'un réalisme époustouflant.

Et encore ce moment de folie avec les warbirds (sans pyrotechnie cette année à cause de la sécheresse) où les spectateurs criaient "plus bas, plus bas,...", les pilotes se prenant au jeu et, effectivement cela passait très bas. Des moments plus calmes aussi avec le vol simultané de trois para-moteurs et la présentation de Cédric toute en douceur avec son grand modèle.

Les pilotes extérieurs, venant de Bauffe, Thumaide, Pottes et d'autres clubs encore, étaient acteurs du meeting et présentaient de belles machines. Nous les en remercions.

Les animations n'étaient pas en reste. Les largages de bonbons pour les enfants et surtout celui des sextoys pour les dames ont mis de l'ambiance sans oublier les deux tombolas avec leurs nombreux lots.

Le seul bémol du week-end, la perte totale de l'avion de Bertrand Culot. Même le moteur est détruit. Un appel téléphonique entrant sur sa montre connectée en serait la raison !

L'excellente porchetta du samedi soir a réuni plus de quarante convives et, pour un petit nombre d'entre eux qui se reconnaîtront, la soirée s'est terminée très tardivement... Le réveil a été quelque peu difficile.

Grâce aux bénévoles, le bar et la cuisine ont tourné à plein régime. L'ambiance les deux jours était celle que l'on l'aime au CAE, conviviale et sans prise de tête. Bref un très bon cru qui donne l'envie d'être déjà l'année prochaine à pareille époque.

Pascal Rivart

Concours amical 1021-225

CRPAL 19 août

1021-225 Késako ?

C'est un 925 modifié à la sauce CRPAL. Au lieu de débuter à 9 h c'est 10 h qui est l'instant du départ et à midi (de 13 à 14 h) une neutralisation de la compétition pour permettre à tous les participants de prendre leur collation en toute quiétude.

En quoi consiste le concours ?

Plusieurs équipes doivent maintenir un modèle en vol, en permanence, de 10 à 13 h et de 14 à 17 h. Le vol consiste en une minute de moteur suivie de dix minutes de plané, le pilote suivant doit impérativement décoller avant les dix minutes de son prédécesseur ou avant son atterrissage. L'atterrissage doit aussi être réalisé sur la piste.

Des pénalités sont appliquées lors :

D'une rupture de chaine (deux pénalités) si le vol suivant démarre après l'atterrissage du précédent.
L'appareil fait un cheval de bois et se retrouve sur le dos sur la piste (une pénalité).
L'appareil se pose en dehors des limites imposées au départ (une pénalité).

Nous étions seize membres à nous aligner au départ. La météo était très encourageante et le désir de se rencontrer pour cette compétition était réel.

Les équipes

Trois équipes ont été formées. La plus marquante : celle des "Pirates", avec un "dress code" respecté. Ils avaient en effet tous revêtu une tenue de pirate

et même leurs avions avaient revêtu une tenue de circonstance. La deuxième : Les "Oranges Noires" avaient en commun la volonté de remporter le challenge et enfin, l'équipe des "Meilleurs" composés des moustachus du club. La compétition est dirigée de main de maître par Geneviève épaulée par Noémie. Les équipes ont choisi comme juges Christine pour les Pirates, Gaëlle pour les Oranges Noires et Servais pour les Meilleurs.

Résultats : Les Pirates (36 vols et 4 pénalités) et les Oranges Noires (34 vols et 6 pénalités) ex aequo avec 40 points départagés par les pénalités. Les Meilleurs (40 vols et 3 pénalités) n'ont vraiment pas démérité.

Peut-être devrait-on créer un coefficient tenant compte de l'âge; en effet la moyenne d'âge des Meilleurs était de loin supérieure à celle des deux autres équipes.

En conclusion, un formidable dimanche où tout le monde s'est super bien amusé. Nous remettons cela l'an prochain avec, nous l'espérons, deux équipes en plus.

Jean-Pierre Awouters
00-AA-13

EAB Thumaide le Grand Show

Déjà depuis un grand nombre d'années, l'EAB organise son "grand show" le week-end suivant le 15 août sauf, lorsque ce jour férié tombe dans le week-end. Cette année, c'est donc les 20 et 21 août que nous avons été heureux d'accueillir nos visiteurs et pilotes.

Au point de vue de la météo, celle du samedi était bonne à l'exception du vent plein travers piste et le dimanche, un ciel couvert qui finira par s'ouvrir en fin d'après-midi.

Les pilotes étaient particulièrement sollicités de toute part ce week-end là : le salon Air-Terre-Mer à Mons, Wings over Europe à Bullingen, le meeting du HMCB à Bastogne. Malgré cela, nombre d'entre eux étaient présents pour animer le ciel de Thumaide.

Facebook et la visibilité offerte par NoTélé (télévision régionale de la Wallonie picarde) ont amené un public suffisant pour permettre au club de réussir, financièrement parlant, cette activité. À l'occasion d'un prochain article, je vous dresserai un inventaire des coûts cachés induits par l'organisation d'un meeting qui se veut public.

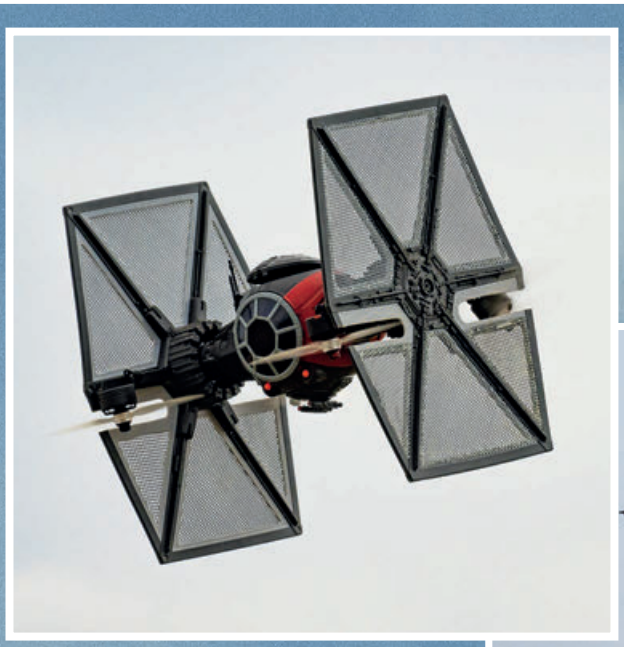
Le club tient à remercier l'ensemble des participants qui nous ont fait le plaisir de venir chez nous ainsi que tous les bénévoles qui, vous le savez bien, sont indispensables et très sollicités lors de ce genre d'activité. Un merci tout particulier à François André qui, par ses commentaires, permet aux visiteurs de mieux apprécier les performances réalisées devant leurs yeux et de soutenir leur attention.

Nous vous donnons déjà rendez-vous l'année prochaine après le 15 août, si vous le voulez bien !

Alain Lerat

François André, l'intarissable commentateur d'un grand nombre de meetings en Belgique et en France.
En photo de fond, le Voyager de Jhon Delhaye.

Le C-130 Hercules de François Rollin, aux couleurs de la Composante Air.



Toute une collection amenée par Yann Moindrot, rédacteur en chef de "Modèle Magazine" : le Pitts, le drone "Star War, le ptérosaure et le para-moteur.

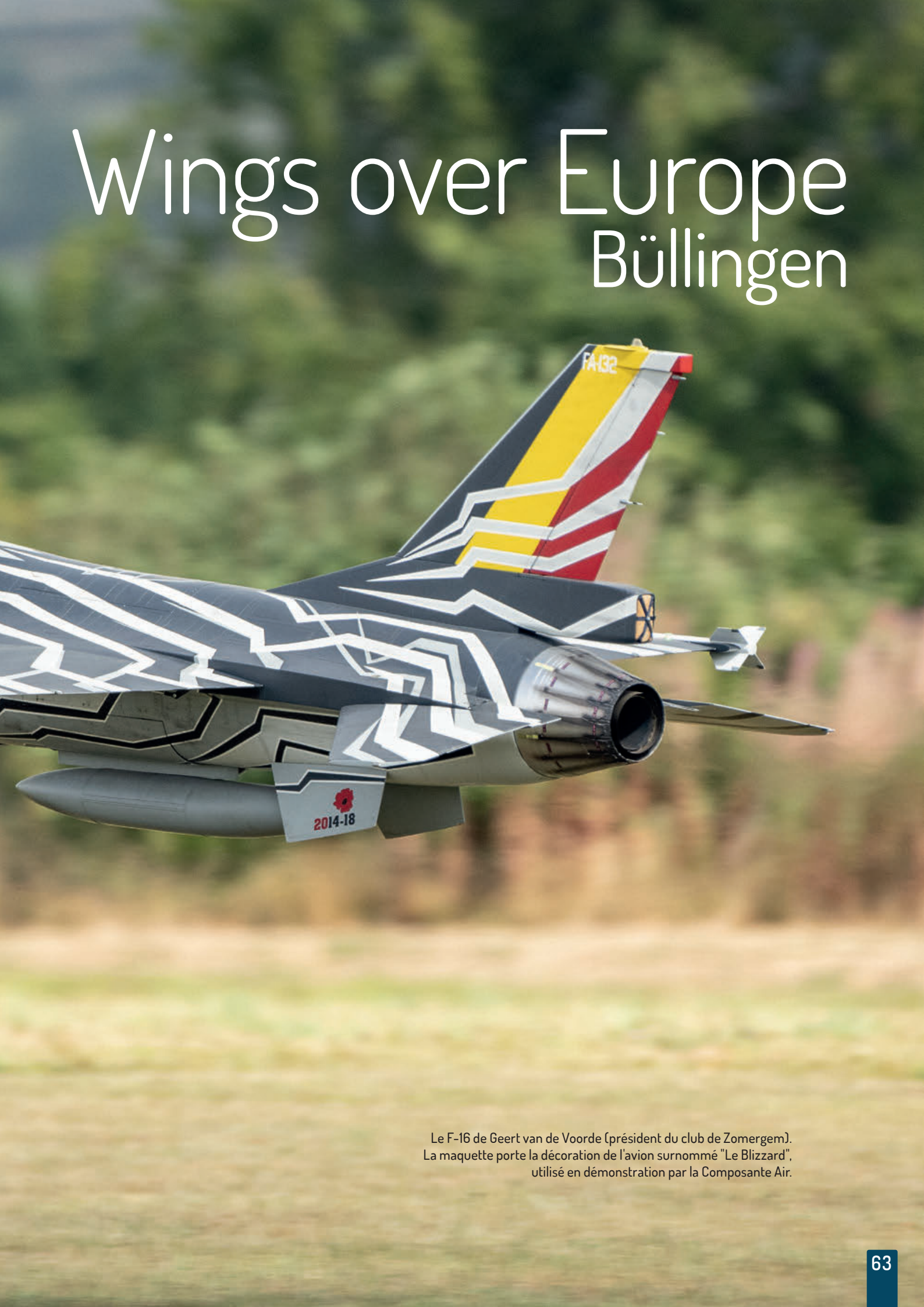
Après Maubeuge en 2019, Wings over Europe a élu domicile à Büllingen le temps d'un long week-end, du 19 au 21 août. Büllingen (Bullange en français) fait partie de la Communauté germanophone de Belgique et est située à deux pas de la frontière allemande.

Les infrastructures de l'Aero-und Modellclub Feuervogel occupent le sommet du Höhen Berg, un plateau qui surplombe toute la région et offre un superbe panorama. Ouvert en 1979, on y pratique l'aéromodélisme et aussi l'aviation ultra légère autrement dit l'ULM.

La plate-forme est donc très vaste, la piste prinicipale, exceptionnement utilisée pour l'événement, est démesurée même pour nos plus grands modèles. L'aéroclub dispose d'un vaste hangar destiné à loger les ULM ainsi que d'un club-house avec restaurant et terrasse. Bref, le rêve pour organiser une grande manifestation. C'est le lieu que recherchait Bert Delaere, le patron d'Aerobertics pour accueillir Wings over Europe, une manifestation réalisée en collaboration avec le fabricant Extreme Flight et l'aéroclub.

Le grand hangar avait été vidé de ses ULM et accueillait, d'un côté le magasin Aerobertics transposé, le temps du week-end, de Bruges à Büllingen, au fond une grande scène pour l'orchestre ou la sono, de l'autre côté des exposants spécialisés particulièrement bien achalandés, dans leur prolongement, le bar et, pour finir, l'espace restaurant occupait le centre. A l'extérieur, vous aviez le choix entre plusieurs "food-truck". L'intendance était donc à la hauteur.

Wings over Europe
Büllingen



Le F-16 de Geert van de Voorde (président du club de Zomergem).
La maquette porte la décoration de l'avion surnommé "Le Blizzard",
utilisé en démonstration par la Composante Air.

Le vol en patrouille des deux Super Sabre F-100 du Raptor Jet Team.

La météo était annoncée variable, avec un grand risque de pluie le vendredi, s'améliorant par la suite. Pour le bonheur de tous, la pluie s'est abstenue de tomber sauf en soirée du vendredi; le samedi, après une matinée sous la grisaille, le ciel s'est largement dégagé.

Une centaine de pilotes d'origines diverses (allemande, lituanienne, roumaine, espagnole, française, hollandaise, nord-américaine et belge) composaient le panel des démonstrateurs. Les modèles présentés étaient très éclectiques. Il y avait bien sûr des démonstrations à intervalles réguliers des modèles d'Extreme Flight mais la diversité était l'objectif et à ce sujet, toutes les facettes de l'aéromodélisme avaient leur place.

Un spectacle à la hauteur de ses ambitions

Parmi les pilotes, il y avait de sérieuses pointures, à commencer par Jase Dusia (USA), pilote pour Extreme Flight. Inutile de préciser que ses vols sont parfaitement exécutés, au cours desquels des phases très harmonieuses succèdent à des instants très mécaniques, voire violents.

Une file d'attente était organisée, comme dans les meetings traditionnels et, hormis quelques créneaux de vol réservés, chaque pilote s'y insérait à sa convenance. Il n'y avait donc pas un programme complètement préétabli.

Les démonstrations étaient, sans exception, toutes de belle qualité, cadencées par les chefs de piste. Certains pilotes n'hésitaient pas à s'amuser avec le paysage, les uns plongeant dans la vallée, leur avion disparaissant aux yeux du public, les autres se faufilant entre les arbres; des démonstrations qui mériteraient toutes d'être racontées.

Il y eu aussi un moment de folie furieuse lorsqu'une bonne quinzaine de pilotes ont engagé un combat aérien avec des machines en "mousse". Ici, pas de banderoles accrochées aux avions, c'était à l'abordage... spectaculaire mais certainement pas le meilleur côté de l'aéromodélisme.

Le vol du Blériot, accompagné du Curtiss Jenny marquait la fin des vols de démonstration, ajoutant une note poétique à ce meeting. Un vol tout en douceur, dans un air très calme, au réalisme surprenant, rythmé par les pétarades de son moteur. On imaginait voir le pilote s'extraire de son siège après l'atterrissage, la machine, faut-il le dire, est impressionnante avec ses 5;50 m d'envergure, une reproduction d'un Blériot XI à 62 % du réel.

Le week-end à peine terminé, les participants s'inquiétaient déjà de la date de la prochaine édition, une preuve qu'ils ont apprécié leur séjour.

Un bon nombre d'aéromodélistes se sont aussi déplacés pour profiter du spectacle offert par Wings over Europe. Par contre, il m'a semblé que le grand public était assez clairsemé, du moins le samedi.

Le Fly Baby motorisé par un Valach bicylindre, présenté par le team CARF (Max Chrubasik et Andreas Gietz).

Connu sous le pseudonyme "Ramy RC", Ramy est fasciné par les avions de ligne modernes. C'est un constructeur hors pair, il conçoit ses modèles de A à Z.

Au travers de nombreuses vidéos publiées sur Youtube, il n'hésite pas à nous faire partager les détails de la conception de l'Airbus A350 et de bien d'autres de ses modèles, tous propulsés à l'aide de turbines électriques.

Le Blériot XI est l'oeuvre de Marco Jansen et de son père. Ils présentaient en vol, en duo, le Blériot et un Curtiss Jenny, deux machines qui réclament un temps calme pour évoluer en sécurité.

Le Blériot est motorisé par un moteur Briggs & Stratton Vanduard V-twin d'une cylindrée de 480 cm^3.. Son envergure est de 5,50 m pour une longueur de 4,60 m et une masse de 65 kg. L'échelle utilisée pour cette maquette permet une reproduction identique à l'original, non seulement dans son apparence, mais aussi en ce qui concerne certaines particularités techniques, notamment l'usage du gauchissement des ailes pour la fonction de roulis.

Frans Tanghe et Ludo Luyten sont des habitués des grands meetings depuis bien longtemps.

Ils présentaient en vol leur Boeing Stearman PT.17, légendaire avion d'entraînement militaire, en compagnie d'un autre Stearman portant les couleurs d'une patrouille acrobatique "Red Baron Squadron", de beaux vols, empanachés par les fumigènes.

Le Stearman de Frans et Ludo est entrainé par moteur Valach 7 cylindres en étoile de 800 cm^3 (65 ch), son envergure est de 5,0 m et sa masse de 85 kg.

Sivry-Rance, commune très vivante, compte des dizaines d'associations organisant de nombreuses activités chaque année. Avant de créer l'affiche, je vérifie que le rallye "les boucles chevrotines" est bien prévu comme toujours le premier dimanche d'août. En effet, ce jour là, la rue longeant notre terrain fait partie d'une étape spéciale et rend l'accès à notre terrain impossible.

Surprise, la date du rallye est prévue le 31 juillet. Coup de téléphone à l'organisatrice qui me signale avoir changé la date car un autre rallye est prévu en France le 7 août ! Elle nous rend visite et heureusement, tout s'arrange, le parcours sera adapté ... ouf !

Les invitations sont lancées, en priant de s'inscrire via e-mail afin de prévoir le programme et, surtout de quantifier les repas. Seize inscriptions reçues à l'avance et trente-deux pilotes présents le dimanche ! Heureusement, nous avions prévu... Alors, la prochaine fois, s'il vous plaît, inscrivez-vous, c'est vraiment une aide pour les organisateurs...

Le vendredi, les quelques bénévoles "attitrés" du club se retrouvent pour monter les tonnelles et autres installations; notre secrétaire Jean-Michel n'hésite pas à camper sur place et nous l'en remercions vivement. En fin de journée, des pilotes, avides de se retrouver après deux années de privations, arrivent déjà.

Le dimanche est là, le ciel est très nuageux mais il ne pleut pas. Le parc machines est éclectique : avions, hélicoptères, planeurs, sorcières, voitures volantes, ULM, jets, et même Superman ! Tout y est, un grand merci aux pilotes, parfois venus de loin comme Franky qui s'est déplacé de la Marne; que ne ferait-il pas pour des frites belges avec de la moutarde (en pénurie en France) et surtout servies dans une barquette en carton !

Les commentaires assurés, comme toujours avec brio, par notre François préféré, merci à lui.

Cette année, nous disposons d'un château gonflable (merci au MC Havay) qui fera le bonheur des enfants, le terrain est libre de tout véhicule, le parking se situant de l'autre côté de la route.

En résumé une bien belle journée, merci à toutes les personnes, membres ou non membres, qui sont venues donner un coup de main.

Gérard Wérion

AASH - Show 2022

Le Diamond de Francky.

Le Nieuport 28 de Didier Liber, une construction personnelle.

La voiture volante, pilotée par Maverick Maillet.

Le pilote FPV est Guillaume Nisol.
En double commande, pour un vol commenté, Evan et Oscar.

CRPAL 21ème stage Arthur Piroton

**Cette année nous avons décidé de renouer avec l'organisation des stages pour jeunes. Après deux ans d'interruption, nous avons remis sur pied un stage nouvelle formule.
Il s'est déroulé du 16 au 19 août.**

Une formule allégée

Nous avons réduit la voilure par rapport aux éditions précédentes qui, avec près de cinquante stagiaires, devenaient difficiles à gérer. Le nombre est limité à vingt, l'inscription passe de 100 à 120 € (pour éviter le gardiennage), l'organisation des soirées est réduite à sa plus simple expression et, pour finir, quatre jours de stage au lieu cinq (ce qui rend plus confortable la vie des moniteurs).

Vingt-cinq instructeurs ainsi que onze bénévoles pour l'intendance ont répondu présent pour participer à ce stage nouvelle formule. A l'enregistrement les élèves reçoivent un sac avec une casquette, un petit planeur en mousse et divers "goodies".

Cinq équipes de plus ou moins quatre moniteurs se partagent les stagiaires, les résultats sont probants dès le départ.

Le déroulement du stage

Les jeunes entrent vite dans l'ambiance. Après la formation des équipes et la photo des groupes et des moniteurs, les vols en double commande débutent. Le temps de midi, la journée est mise en pause, pour manger le lunch préparé par nos bénévoles. Vers quatre heures le passage du marchand de glaces oblige à une pause et, à dix-sept heures, la journée bien remplie, les hostilités prennent fin.

Le lendemain, drache nationale toute la matinée. Cela tombe bien, nous avons un plan B : chaque enfant reçoit un modèle en balsa, le "Dino" de chez Höllein, à construire avec les conseils des moniteurs. Après le déjeuner, retour à l'extérieur avec des vols interrompus un instant encore par le marchand de glace. Cette fois la distribution sera gratuite.

Les troisième et quatrième jours permettront d'effectuer de nombreux vols, les pauses à quatre heures étant, cette fois, agrémentées de gaufres et de tarte au sucre.

Cette année, pas de casse, la majorité des jeunes sont maintenant aguerris et certains promettent de revenir les week-end. Avant le départ, la traditionnelle photo de groupe n'est pas oubliée.

Le dernier jour, nous avons organisé un petit souper (boulets, pomme gratinée, salade) où plus d'une soixantaine de membres ont pris part.

En conclusion

Un stage où tout le monde s'est bien amusé et où les organisateurs ont appréciés de transmettre leur passion à ces enfants qui, normalement, devraient assurer notre relève et perpétuer notre passion.

Nous remercions notre fédération pour la gratuité des inscriptions et le subside alloué à de telles organisations ainsi que l'Administration Communale d'Anthisnes qui nous soutient et met à notre disposition des toilettes de chantier durant toute la semaine.

Jean-Pierre Awouters
00-AA-13

Biggs@Eole

Toute un semaine la tête dans les nuages c'est ce que vous propose Eole, un club d'aéromodélisme situé à Pottes dans le Hainaut Occidental, si vous aimez les planeurs. Cette semaine de Fête nationale, du 18 au 24 juillet, le club ne pouvait rêver mieux comme conditions météorologiques, plein soleil et une chaleur supportable.

Eole bénéficie d'une confortable dérogation de hauteur de vol dont il peut demander l'activation par Notam durant les week-ends et jours fériés. Une situation favorable à la pratique du planeur de performance.

Au remorquage, le Musger Mg-19a de Patrick Peetersem.
Le remorqueur est celui de Danny De Wiespelaere, un Wilga 2000.

C'est la 18ème édition de la rencontre organisée conjointement avec le groupement BIGGS et malgré l'expérience acquise, le stress et les sempiternels questionnements quant aux petits détails qui favorisent le bien-être des participants ne s'évanouissent que le dimanche soir. Quelle joie pour les organisateurs, au moment des départs, lorsque chaque pilote les remercie pour tout et leur dit : "à l'année prochaine".

BIGGS

Cet acronyme désigne un groupement de personnes intéressées par les planeurs remorqués de grande taille. Une centaine de membres le compose, issus de Belgique, des Pays-Bas et aussi d'Allemagne. Chaque année, au long de la saison de vol, ses membres se réunissent à intervalles réguliers dans différents clubs de ces pays. Ce sont évidemment souvent les même clubs, habitués à les recevoir depuis de nombreuses années, mais rien ne vous empêche de les inviter, si votre infrastructure le permet.

La plupart de ces rencontres s'organisent le temps d'un week-end y compris le vendredi qui le précède, avec parfois, une exception, comme à Pottes. L'ambiance au sein de ces rencontres est bon enfant, familiale; rares sont les pilotes qui se déplacent sans leur conjoint et enfant(s), c'est toujours l'occasion de renouer avec les amitiés qui se forment au fil du temps.

L'ambiance a beau être bon enfant, le maître mot est la sécurité. Biggs prend en charge l'organisation des vols et la gestion de la piste selon des règles éprouvées et respectées par tous.

BIGGS, mais plus encore

Une autre particularité de la rencontre à Pottes est de s'ouvrir à d'autres participants venant de France et de Grande-Bretagne. Ainsi, trois Alsaciens se sont déplacés pour retrouver des amis allemands et anglais pour repartir, tellement enchantés de leur séjour, qu'ils se sont promis de revenir l'année prochaine.

Danny, le président du club Eole, est lui-même pilote et constructeur de grands planeurs. Il entretient d'excellentes relations avec de nombreux pilotes étrangers et belges qui chaque année lui font l'honneur d'être présents.

Le jambom à la broche, une tradition incontournable

Le samedi soir, 19h30, les planeurs sont rangés pour laisser place au traditionnel "jambon à la broche"; apéritifs et vins accompagnent ce repas festif qu'aucun des participants ne manquerait. La nuit est parfois bien entamée quand les convives rejoignent leurs tentes, caravanes ou camping-car.

Des vols et des machines remarquables

Oui; mais ne croyez pas que, pour participer à la rencontre, il faut impérativement un planeur d'un taille supérieure à trois ou quatre mètres, ce serait une erreur.

Ne croyez pas non plus qu'il faut le niveau de pilotage d'un "champion". Une maîtrise "normale" de votre planeur suffit et, de plus, vous pourrez compter sur l'aide des autres participants pour affiner votre technique en remorquage, vos connaissances de la dynamique du vol, de la météorologie et de bien d'autres domaines encore.

Bien sûr, l'envergure moyenne dépasse les quatre mètres avec des exceptions comme le JS-1 du pilote allemand Heinz (10,5 m) et le même modèle du pilote français Bertrand Muller (9 m). Tous les deux réaliseront, le samedi, un vol de près de six heures; histoire qu'ils tiennent la distance, ils étaient régulièrement ravitaillés de morceaux de pastèque et de melon frais.

Le panel ne se cantonne pas aux seuls planeurs à haute performance, en composites et dotés d'ailes à l'allongement interminable mais il nous fait aussi remonter allègrement au début des années '30, sans oublier la découverte, cette année-ci, d'un bien étrange planeur, le Kakska.

L'Arcus de Stéphane Shmieder

Composite RC Gliders

Option
Ready to Fly
en stock

Version
électrique
disponible

KST
DIGITAL SERVO
Distributeur officiel

Inscription à la newsletter: www.bit.ly/3p9i5wi

SCAN ME

+49 1523 1700200
compositercgliders
composite_rc_gliders
@compositercgliders
info@composite-rc-gliders.com
www.composite-rc-gliders.com

Une activité permanente

Les remorquages s'enchaînent sans discontinuer et laissent peu de répit aux pilotes des remorqueurs; décollage, décrochage du planeur en altitude, passage piste et largage de la remorque suivi du circuit pour se poser tout en surveillant l'activité des planeurs en vol, un ballet réalisé un nombre incalculable de fois au cours de cette rencontre, sous l'œil vigilant des chefs de piste.

Cinq grands remorqueurs, tous des maquettes, forment la cheville ouvrière de la rencontre. Ils assurent à tour de rôle les rotations. Sans eux, rien n'est vraiment possible. Les planeuristes en sont parfaitement conscients, soucieux de leur bien-être et, lorsque chacun d'entre eux s'en retourne chez lui, les remerciements sont nombreux.

Le dimanche, la météo est toujours agréable mais le vent joue les trouble-fête en se montrant assez fort; même si la recherche des thermiques est plus aléatoire, les pilotes ne baissent pas les bras.

La conclusion de Danny est que cette édition 2022 est une réelle réussite et qu'elle a permis à de nombreux amis de se retrouver autour de cette belle passion qu'est l'aéromodélisme, effaçant d'un trait deux années de vide.

La rédaction

IS-5 Kaczka

Eric, originaire de la région bruxelloise, est un habitué de la rencontre. Il est venu avec un planeur plutôt surprenant, conçu selon la formule "canard", à l'esthétique qui ne laisse pas indifférent.

Ce modèle, Eric l'a acquis prêt à voler (ARF) auprès d'un fabricant polonais (OldGliders). Son échelle 1:2,5 lui donne une envergure de 4,6 m pour une longueur de 1,76 m, sa construction traditionnelle en bois et contreplaqué, entoilée au tissu est soignée. Le pilotage de la maquette demande une expérience raisonnable et surtout, de la patience pour obtenir les bons réglages.

L'IS-5 Kaczka est un planeur conçu en Pologne, en 1948, dans le but d'expérimenter la formule canard (l'empennage horizontal est placé à l'avant du fuselage). En 1949, il réalise son premier vol et les essais se poursuivront jusqu'en 1957. Cet unique prototype sera détruit quelques années plus tard dans un incendie.

Deux particularités de ce planeur expérimental : son aérofrein et la faculté de modifier le centre de gravité en vol grâce à une masse mobile installée sur une tige filetée. L'aérofrein se situe à l'extrémité arrière du fuselage. Il est composé de deux demi-coquilles s'ouvrant vers l'extérieur, une formule adoptée par certains avions civils (BAè-146, Fokker F70) et militaires (Blackburn Buccaneer). Ce mécanisme est parfaitement reproduit sur la maquette; son efficacité est par contre toute relative.

L'IS-5 Kaczka à l'atterrissage, l'aérofrein déployé.

Slingsby Falcon

Le Slingsby Falcon dénommé aussi Bristish Falcon est un planeur monoplace produit au cours des années 1931 à 1937 par Fred Slingsby en Grande-Bretagne sur base de plans dessinés par Alexander Lippisch, un ingénieur aéronautique allemand.

John Greenfield est l'un des fidèles de la rencontre à Pottes. Il est aussi très actif dans l'association "Ghost Squadron Model Aircraft Team" dont le but est la promotion, depuis 1980, des modèles de grande échelle dans son pays.

John est le constructeur de la maquette et le dessinateur des plans. Construction en bois, fidèle à l'original, son recouvrement est réalisé en Diatex enduit de quatre couches de dope. Son envergure est de 5,2 m pour une masse de 13 kg en ordre de vol. Elle arbore fièrement le logo "Lyons Tea", so british ... isn't it ?

Spalinger S18 II Choucas

Qui ne connaît pas Alexander Carton ? Il est de tous les meetings planeurs, un véritable passionné des planeurs anciens et membre du club Eole.

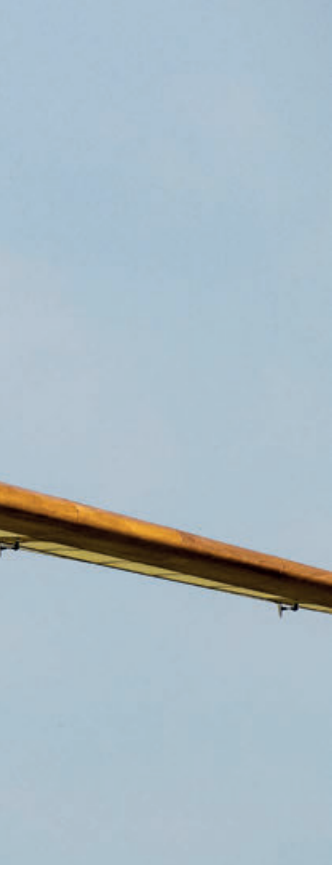
C'est aussi un redoutable constructeur, il vous sort en quatre à cinq mois à peine une machine telle que le Chouca sans faire appel à des techniques sophistiquées pour la fabrication des pièces, rien que du traditionnel.

Le Spalinger S18 est un planeur à haute performance, monoplace conçu en Suisse, dont le premier vol remonte à mai 1936. Son aile en "mouette" haut perchée sur le fuselage lui confère une silhouette très particulière.

Le plan du Chouca provient de chez VTH Modellbau, amené à l'échelle 1/2, l'échelle favorite d'Alexander. L'envergure est de 7,15 m, la longueur de 3,20 m et la masse de 22 kg en ordre de vol.

Le profil de l'aile est de son emplanture jusqu'à l'inversion du dièdre est un Göttingen 535 évoluant vers un 409 (profil symétrique) au bord marginal; quant aux empennages, les NACA 0010 et 0011 sont utilisés.

Pour la structure interne, le peuplier blanc est utilisé, en 3 mm ou 5 mm d'épaisseur compte tenu des contraintes à supporter. Le longeron principal de l'aile est composé de deux lames de contreplaqué aviation 2 mm enserrant des tasseaux en bois dur.



Le fuselage est recouvert de contreplaqué aviation dont l'épaisseur évolue de l'avant vers l'arrière de 0,8 mm à 0,4 mm. Les différentes pièces de ce revêtement se recouvrent partiellement en utilisant la technique de l'enture pour assurer un collage efficace et limiter la traînée.

Le même procédé est utilisé pour les parties coffrées de la voilure; le 0,8 mm est utilisé de l'emplanture à la cassure du dièdre et évolue ensuite de 0,6 à 0,4 mm. Les parties ouvertes de la voilure sont entoilées à l'Oratex Antique.

A l'époque de la conception du Spalinger, les verrières des habitacles sont construites sur une structure rigide, les techniques de moulage ne sont pas encore maîtrisées. Toutefois, les concepteurs ont voulu s'affranchir d'une telle structure en reliant les différentes pièces de la verrière par des coutures, une particularité que la maquette reproduit très fidèlement.

Pour actionner les gouvernes, Alexander utilise systématiquement des servos Savox SC-0251 MG, d'un couple de 16 kg-cm. Dans le cas du Spalinger, deux par aileron, un à la dérive, deux à la profondeur et un au crochet de remorquage.

Mont 5000

Jean-Jacques Deweert nous offre la parfaite illustration du fait que pour participer à ce type de rencontre, il ne faut pas obligatoirement de grandes machines d'exception. Le Monterey Astro-Flight est un petit planeur d'entraînement de 2,50 m, léger, tout bois dont les premiers kits ont été mis sur le marché au milieu des années '70.

Son vol est sans surprise et Jean-Jacques n'a pas hésité à produire une version agrandie de ce modèle. Une simple multiplication par deux et il obtient son "Mont 5000".

MACA Bertrix Meeting international

Le Model Air Club de l'Ardenne (MACA), comme son intitulé le souligne, se loge dans les Ardennes belges en province du Luxembourg à quelques encablures de Bertrix.

Depuis 1999, les infrastructures du club sont situées au lieu-dit "La Pelette", au sein d'un site de plusieurs hectares facilement accessible via la N845. Antérieurement, dès 1975, l'année de la constitution de l'ASBL, les membres du club utilisaient un terrain d'évolution sur les hauteurs de la Chapelle St Barbes ("La Clairière").

Le site sur lequel évoluent les modèles est parfaitement dégagé et la piste de 200 x 35 m permet d'accepter tous les types d'aéromodèles en toute sécurité, dans les limites de la réglementation bien entendu.

Autre fait remarquable, Michel Collot, aéromodéliste de plus de septante années d'expérience à cet instant, préside aux destinées du club depuis sa constitution.

Peu de membres, une volonté farouche de réussir leur meeting

En nombre de membres, le MACA n'est pas ce que l'on appelle un "grand club", une vingtaine de personnes, vingt-trois exactement, en compose l'effectif. Ceci n'interdit pas, chaque année, le 15 août, qu'ils organisent un meeting qui attire un nombre impressionnant de visiteurs et de pilotes. Cette année, le MACA accueillait un panel de cinquante trois pilotes et plus de quatre-vingt modèles.

La météo, le facteur si imprévisible

Le succès de toute activité aéromodéliste pratiquée en extérieur est intimement liée à la météo et le ciel matinal laissait planer un doute sur la bonne marche de l'événement. Toutefois vers midi, le ciel s'est dégagé au grand soulagement des responsables du club.

MACA
AEROMODELISME BERTRIX

Le Decathlon d'Hervé Ferauche.

Le Thunderbolt d'Armand Jaminet; son fils Guillaume aux commandes.

Le Fokker Eindecker de la famille Bardon.

L'interview réalisée par TV Lux au cours de son passage sur le meeting..

Le premier réjoui de cette embellie a été Michel Collot, le Président :

"Si les premiers pilotes ont rejoint le site dès le vendredi, beaucoup étaient dubitatifs face aux annonces météo qui ne s'annonçaient guère favorables. Mais miracle, de larges éclaircies sont arrivées et nous avons pu réaliser l'entièreté des vols prévus pour les différents engins présents et, comme à chaque fois, avec le succès populaire qui va croissant d'année en année... Tout cela, bien entendu grâce aux bénévoles et quelques vingt trois membres actifs au sein de notre club."

Prouesses techniques et artistiques

Outre le succès populaire de l'événement, les aéromodélistes originaires des quatre coins de la province et d'autres régions de la Belgique mais aussi de France, d'Allemagne et du Grand-Duché rehaussent la qualité et la diversité des présentations en vol.

Tout au long de l'après-midi, Daniel Alkemper du club "Les Faucons" (province de Namur) détaillait, le micro à la main, les prouesses des pilotes et les caractéristiques de leurs modèles; une initiative très appréciée du public.

Déjà, l'ensemble des membres du MACA vous invitent à les rejoindre le 15 août de l'année prochaine.

La rédaction

Marie Claire, Lucien et Florian Bardon sont originaires des environs de Laon, la région des "Hauts-de-France". Ils sont membres du club AMC Rémois et sont venus avec deux modèles particulièrement impressionnants.

L'un est la reproduction d'une machine emblématique de la deuxième guerre mondiale, un Avro Lancaster et l'autre, un AEG G IV, un bombardier bimoteur allemand de la première guerre mondiale.

AEG G.IV

Dérivé du AEG III, ce bombardier allemand bimoteur triplace est entré en service en 1917. Il était muni de trois mitrailleuses 7,92 mm, une placée à l'avant, une à l'arrière et la dernière, à l'intérieur du fuselage.

Il pouvait emporter un maximum de 800 kg de bombes et était motorisé par deux Mercedes d'une puissance de 260 ch chacun. Il était actif en France, Roumanie, Italie et en Grèce, principalement de nuit.

216 exemplaires de l'AEG G.IV seront construits, remplacés assez rapidement par l'AEG IVg muni d'une plus grande envergure et de moteurs plus puissants.

Le modèle est reproduit à l'échelle 1/5,5 qui lui donne une envergure de 3,40 m pour 23 kg de masse. Les deux moteurs sont des EME 35 cm^3.

Comme pour le Lancaster, il faudra deux années pour achever la construction, une tâche compliquée par le fait qu'aucun plan détaillé de cet avion n'est disponible et que c'est donc au départ d'un simple schéma trois vues qu'ils seront dressés. La construction est tout naturellement en bois et toile.

Le principal problème rencontré a été la recherche du bon centrage, une masse de 3,5 kg de plomb est nécessaire pour l'assurer.

Les vols de présentation assuré par Florian Bardon en compagnie d'un Fokker Eindeker E.IV sont un régal pour les yeux.

Avro Lancaster

Son envergure est de 4,05 m, il motorisé par quatre moteurs DLE 30 qui emmènent allègrement sa masse de 24 kg.

Les plans ont été dressés en s'appuyant sur une recherche documentaire auprès des musées de l'air et la construction du modèle s'est étalée sur deux hivers. Réalisé en structure bois, il est recouvert d'une couche tissu de verre 25 gr enduit d'epoxy.

La mise au point des trains d'atterrissage rentrants étaient, comme sur beaucoup de modèles de grande taille, le point le plus délicat à résoudre. Le mécanisme de rétraction est électrique.

Le Lancaster a pris l'air pour la première fois en mai 2021 et depuis, il compte une trentaine de vol à son actif et. Lucien, son pilote, trouve son comportement en vol très agréable

Demain, je serai aéromodéliste, je construirai un avion et ... il décollera d'un porte-avions

Le projet

Un premier clin d'œil à Gérard Wérion, président de l'AASH qui, lors de l'AG lançait en boutade : "*voici la relève : Oscar (président), Lucie (secrétaire) et Nino (trésorier). Ubaldo et Roger, vous avez amené du matériel, il faut maintenant des jeunes membres*"

Début juin, Ubaldo et moi-même présentons le projet : deux stages d'une semaine, tenus les après-midi, durant lesquels les jeunes stagiaires apprennent à construire et à piloter.

Un soupçon de marketing

Alain confectionne une affiche qui est transmise au centre culturel de Sivry et distribuée en toutes boites dans les communes de l'entité.

Le second clin d'œil s'adresse à Michel Van Vyncht et à nos enfants Géry et Laurent. Fin des années '70, ils s'amusaient avec le Royal Coachman, un petit modèle équipé d'un moteur Veco 21 (3,5 cm³) dont le plan avait été publié en 1969 dans la revue RC Modeler; en 1976, il "inventait" le porte-avions.

Déjà en 1995, Ubaldo et moi-même avions appris à construire à des jeunes de l'ACJB. Je me souvenais de ce petit modèle, Michel m'avait envoyé le plan et l'avion était baptisé OO-MVV.

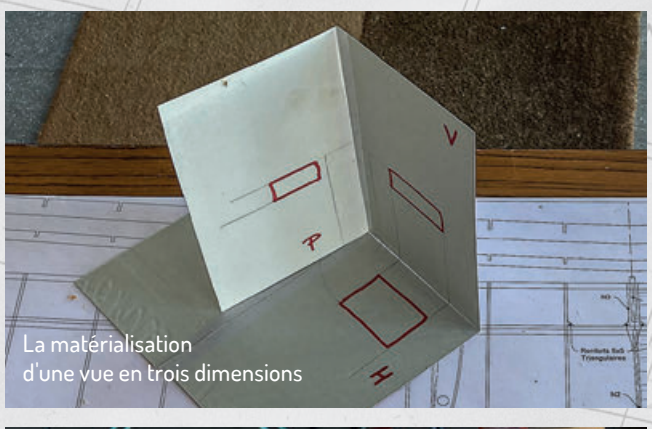
Il faut découper les pièces. Jean-Pierre Zardini se propose. Fred, un de ses amis, traduit les plans en fichiers CNC et Jean-Pierre prépare gracieusement six kits(*) dont le premier sera offert à Michel; merci ZNLine et Boul Design.

Un tout grand merci à Ubaldo pour son aide. C'est plus qu'un ami, j'ai tellement à dire à son sujet... je construis le gros œuvre, il fait la finition, j'invente, il réalise, etc.

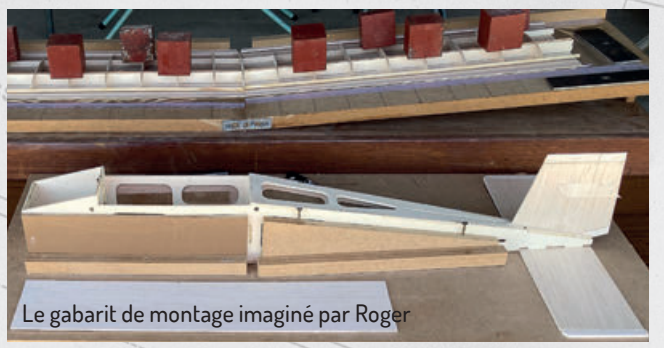
Merci aux membres de l'AASH qui ont soutenu le projet.

Le porte-avions de l'AASH. Malgré plusieurs tentatives, l'envol au départ de son pont n'a pas été possible ...

(*) commande des kits (minimum 4) via roger.lebrun@skynet.be



La matérialisation
d'une vue en trois dimensions



Le gabarit de montage imaginé par Roger

Au programme, construire et piloter

- Apprendre à découper, poncer, assembler les pièces du puzzle.
- Apprendre à lire un plan simple et comprendre les vues d'une représentation en trois dimensions grâce à un demi cube que l'on déplie.
- Se servir d'un émetteur, comprendre l'effet des commandes et des gouvernes, contrôler son modèle, piloter en double commande, tâches confiées à Oscar.
- S'entraîner au simulateur.

Le premier stage

Deux adolescents fréquentant le club depuis plus d'un an ainsi que quatre autres jeunes âgés de 9 ans composent l'effectif de la semaine du 11 au 16 juillet.

Le dernier jour, j'improvise un petit examen portant sur la construction (*montre-moi la "poncette", le serre-joint; comment assembler deux pièces, comment découper avec le cutter sans se couper,...*) et le pilotage (*où se situe le manche de profondeur, que se passe-t-il lorsqu'on le tire vers soi et quelle gouverne bouge, pourquoi un avion vole ?*). Leurs réponses m'ont agréablement surpris, ils avaient retenu, une preuve de leur intérêt. Un réel plaisir.

Et pour le plaisir aussi, la tentative de décollage du "porte-avions" qui, hélas, ne réussira pas ! Et pourtant, le commandant l'avait aligné dans le lit du vent.

Roger Lebrun

Donne des ailes à tes rêves...

Le projet de Lucie et d'Oscar pour l'année prochaine.
La relève est assurée.

et pourtant cela fonctionnait avant ...

Le deuxième stage

La deuxième semaine de formation s'achève, nous avons accueilli Gabriel (13 ans) et Hugo (16 ans) du 8 au 13 août.

L'expérience est plus que positive, c'est formidable de voir ces jeunes écouter les explications d'Ubaldo et de Roger, la première journée consiste à découvrir les kits, lire le plan et préparer les diverses pièces. Ensuite vient le temps des collages facilités par les gabarits réalisés par Roger, suivi de l'apprentissage sur le simulateur, avant les initiations en vol avec Oscar comme moniteur.

Roger avait aussi amené des planches de balsa. Lucie, Oscar et Hugo vont réaliser le projet conçu par Bruno Scordo (celui du concours organisé par ULiège - AAModels 2022/2) et, on s'aperçoit que Hugo est occupé à expliquer à Oscar les rudiments de mathématiques concernant les dérivées, comme quoi les échanges peuvent être multiples !

La mission, l'idée de Roger

Le vendredi en fin de session, en présence des parents, c'est la remise des diplômes, de quelques souvenirs aux stagiaires; l'occasion rêvée pour Roger de leur confier une mission : parler de leur expérience, montrer leur diplôme, l'affiche du stage et expliquer leurs réalisations à leurs copains et professeurs.

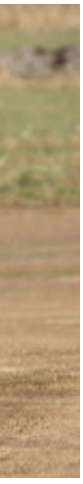
Que dire de plus, sinon un énorme merci à Roger, Ubaldo et Oscar qui ont assuré un maximum pour cette activité importante pour la pérennité du club. Juste un petit regret que d'autres membres du club n'aient pas participé, ce qui aurait permis de partager le boulot pour la construction...

Si vous aussi souhaitez organiser de tels stages, nous sommes à votre disposition pour partager notre expérience; le premier conseil est que les stagiaires devraient avoir au minimum 12 ans.

G Wérion

Oscar, le moniteur attitré des stages jeunes de l'AASH.

Les participants au stage du mois d'août, leurs parents et l'encadrement au terme du dernier après-midi



Le petit mot d'Oscar et de Lucie

Bonjour à tous chers amis lecteur,
Je m'appelle Oscar et j'ai 13 ans je vais vous raconter la semaine de stage qui se déroule du 8 au 13 août 2022 au club d'aéromodelisme de Grandrieu (Sivry). Tout d'abord je voudrais commencer par Remercier Roger et Ubaldo pour leur patience et leurs savoir faire, ainsi que Gérard notre président sans qui tout cela n'aurait pas pu être possible. Tous les jours de 13h à 17h, nous coupons différentes pièces, ponçons, assemblons et collons toute ces pièces. En seconde partie j'avais pour mission de faire voler en double commande tout ces nouveaux passionnés, qui juste avant avaient déjà bien explosé le simulateur. Mais de voler des enfants de 9 à 17 ans, n'est pas aussi simple qu'on le croit. Du plus petit dès qu'on lui dit virer à gauche, il part en tonneau au plus grand, trois séance lui suffise à maintenir correctement en vol pas simple. Voilà je voulais terminer cette belle semaine en laissant la parole à Hugo et Lucie qui vont vous raconter leur semaine au sein du club.

Bonjour je m'appelle Lucie et j'ai 16 ans. Je fait partie du club depuis 4 mois et j'ai passée une semaine à apprendre beaucoup de chose comme vous l'explique en haut Oscar. Je ma Beaucoup plus que j'en ai demandé un Kit à faire avec Mon père.

Des ballons et des ailes
Ville du Roeulx

Le festival organisé par la Ville du Roeulx ce 14 août est la troisième édition de l'événement. Le premier s'est tenu fin juin 2018, le dimanche du carnaval, remportant un vif succès. Il en sera de même en 2019. Le nombre de visiteurs qui défilèrent tout au long de l'après-midi et en début de soirée était très impressionnant

Malgré le risque que représente le changement de la date d'une activité, le succès ne s'est pas démenti.

Le festival accueille ses premiers visiteurs dès 15 h, les trois activités principales (démonstrations d'aéromodélisme, d'aviation grandeurs et l'envol des montgolfières) se déroulent en séquence sans jamais se recouvrir. La sécurité prime avant tout.

Le créneau horaire accordé à l'aéromodélisme est court (trois heures) mais très intense tant le public se presse au stand de la fédération. Oscar, Gauthier, Loïc, Loan, Justin composaient l'équipe de démonstration, avec l'aide précieuse de Gérard.

L'idée de proposer des vols d'initiation en double commande a rencontré un succès au delà de toute espérance. Près de vingt jeunes candidats en bénéficieront après un passage obligé sur les simulateurs pour assimiler les premiers rudiments du vol et comprendre l'action des commandes. Lorsqu'il fallait recharger les accus de l'avion école, les vols de démonstration s'enchaînaient; nous aurions pu continuer ainsi jusqu'en fin de journée tant la demande était forte.

Tous ces jeunes candidats ne se retrouveront pas du jour au lendemain sur nos terrains, ce serait trop beau; mais avoir concrétisé le pilotage d'un avion, ne fût-ce qu'un instant, s'oublie rarement.

Ce festival est une merveilleuse vitrine que nous ne pouvons pas négliger, au même titre que le salon "Air Terre Mer" à Mons.

Nous remercions les autorités de la Ville du Roeulx et le Service information et communication de soutenir notre passion en nous associant à leur festival.

La rédaction

La démonstration d'un Agusta 109 de la Composante Air

Oscar, sous l'œil attentif de Gérard

L'expérience d'Oscar

"Bonjour je m'appelle Oscar, j'ai treize ans, je suis aéromodéliste depuis deux ans et membre de l'AASH à Grandrieu. Je remercie Loic de m'avoir gentiment invité à ce superbe festival.

C'était pour moi une expérience très enrichissante car, voler sur un terrain pas très grand avec deux grands poteaux et une tonnelle en bout de "piste", c'était une première pour moi.

Je remercie également Gérard, le président du club, de m'avoir aidé au cours de mes vols. Je voudrais terminer en disant que c'était un magnifique festival avec l'aéromodélisme, de l'aviation grandeur, des montgolfières et le sublime hélicoptère de la force aérienne belge."

Oscar

Une partie de l'équipe de démonstration

Le modèle utilisé par Oscar

Sur un meeting en "campagne", au sein d'un environnement restreint, seules des machines légères sont utilisables sans prise de risques anormale.

L'envol des mongolfières, moment très attendu du festival.

En marge du festival

Lorsque Loïc Delhaye et Michel Van m'ont demandé de participer au Festival du Roeulx, j'étais assez sceptique. En effet, que peut-on bien faire voler sur un terrain temporaire, compte tenu de l'espace disponible, des obstacles, etc.

Puis nous nous sommes décidés avec Oscar, c'était une bonne occasion pour lui de s'affirmer sur un terrain inconnu, ce qu'il a fait avec brio !

Mais le plus important, c'est de que nombreux jeunes et moins jeunes sont venu demander des informations, et parmi eux Hugo et son papa Olivier. Hugo me demande si des présentations de drones étaient prévues, je lui réponds par la négative et qu'il est préférable, pour un début, de se tourner vers les avions. Il sort alors de son sac un drone qu'il a depuis plusieurs mois mais dont il ne parvient pas réaliser l'alignement (binder) sur son émetteur, un open TX. Il est bien allé dans un club, mais il s'est vu simplement dire qu'on avait pas le temps de s'occuper de lui et qu'il devra chercher par lui-même ! Une réaction pour moi inacceptable au sein d'un club AAM.

Je lui propose de me donner le descriptif complet de son matériel et ses coordonnées, pour en parler à l'un de nos membres qui, me semble t-il, pourrait apporter la solution. C'est ainsi qu'Hugo, Olivier et Guillaume se sont rencontrés à l'AASH. Au bout de la journée, tout n'était pas réglé mais ils avaient cerné le problème et Guillaume a repris le matériel pour tout arranger, à l'aise chez lui. Hugo et Olivier sont revenus à l'AASH le samedi suivant et, enfin, ils volent avec leur drone. Malgré les problèmes rencontrés (quel modéliste n'en n'a pas ?), ils étaient ravis et nous les reverrons. Merci à notre droniste Guillaume.

Nous avons donc bien fait d'aller au Roeulx, Il est intéressant pour notre fédération de s'associer à des évènements brassant un public important. Certainement il serait intéressant d'élargir l'espace d'évolution et permettre ainsi plus de diversité dans les présentations en vol.

Gérard Wérion

Image mystère

Solution du trimestre précédent

C'était évidement la camera du Surveyor 3 que les astronautes d'Apollo 12, Conrad et Bean, ont ramené sur terre. Mais avouez que la réponse était un peu prévisible.

Elle comporte un tube Vidicon, et deux objectifs de 25 mm et 100 mm de focale et est montée sous un miroir qui peut être déplacé en azimut et en élévation.
Elle numérise et expédie une image toutes les 61,8 secondes.

La caméra envoie 6 326 photographies entre le 20 avril et le 3 mai 1967, y compris des vues de la sonde lunaire, du sol lunaire, des échantillons lunaires destinés à l'étude de la mécanique des sols et de la Terre durant une éclipse solaire.

Elle est actuellement exposée au National Air and Space Museum, à Washington.

On voit bien qu'ils ont du couper à la pince tous les faisceaux de câbles qui la reliaient à la structure principale.

A part un peu de poussière soulevée par le moteur lors de l'atterrissage et une légère décoloration due au soleil, elle était en parfait état. Pas de "monstre lunaire" réfugié à l'intérieur.

L'image mystère de ce trimestre

Revenons sur terre, manifestement un petit avion et des militaires.

- Un nouveau modèle reduit présenté aux responsables de la "Hitlerjugend" pour l'instruction des futur pilotes.
- Une des rares images de la collaboration entre les armées de l'air allemande et russe.
- L'ingénieur Fritz Gosslau présente l'ancêtre du V1 au début des années 30.
- Les championnats de vol libre en parallèle des jeux olympiques de 1936.

Vos réponses à jbg@aamodels.be

Le Republic P-47D "Razorback" Thunderbolt de Patrick Cochenet, piloté par Florian Chabot.

Croisez les mots avec Patrick

Voici la résolution de la grille de mots croisés située à la page 13 du magazine.

Cette grille de mots croisés vous est offerte par Patrick Bossin.

Nous l'en remercions.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	K	L	M	■	E	P	P	L	E	R	■
2	L	U	N	E	■	A	■	E	■	O	■
3	E	■	■	V	E	N	T	■	A	I	P
4	I	N	G	E	N	I	E	U	R	■	L
5	N	E	■	■	■	Q	U	E	T	T	A
6	E	■	S	A	■	U	■	■	■	A	I
7	B	E	A	U	V	E	C	H	A	I	N
8	R	■	B	■	O	■	E	■	V	F	E
9	O	■	E	O	L	E	■	A	I	U	■
10	G	E	N	S	■	X	E	N	O	N	■
11	E	T	A	B	L	I	■	O	N	■	A
12	L	A	■	■	A	L	L	U	S	I	F

SCALEDREAMS

BUILD YOURSELF YOUR DREAMS !

Tipsy Junior 1/3

Kit laser
449€ TVAC

Envergure 2.30m
Remorqueur
Trappe de largage
Jusqu'à 60cc

www.scaledreams.be

scaledreams.be

NEW

Le F3A Vintage vous tente?
Alors mettez vous dans la peau de
Wolfgang et Günther Matt et pilotez le:

Super Star

160cm SK + plan
145€ TVAC

CARAMBA!

VINTAGE MODELS

www.carambamodels.com

Vous préférez rendre hommage à Svenson? Vous avez le choix:

Channy

120cm SK + plan
55€ TVAC

99cm SK + plan
69€ TVAC

Twinny

133cm SK + plan
130€ TVAC

Wayfarer

www.carambamodels.com

Quit the comfort zone!

Aerobertics.be
THE FUTURE OF FLYING

PILOT RC FC-1 ELSTER JET

Disponible en Vert fluo, Rouge, Jaune et Orange

A partir de 4790 Euro

PILOT RC ARF 60" LASER

Disponible en Orange, Vert et combinaison Rouge/Bleu.

A partir de 420 Euro

PILOT RC ARF 60 et 67" EXTRA NG

Disponible en combinaison Rouge/Bleu et Vert/Noir.

60 " à partir de 420 Euro
67 " à partir de 499 Euro

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 €175 (FR)

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