

AAM Models-info

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

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

*Espace Dirigeants
Mémorial Xavier Claus
Résultats belges en championnat 2018
Championnat d'Europe F3A à Grandrieu
Eurotour à Anthisnes et Thumaide
Rencontre Jets à l'ASA Bauffe
Le monde du Jet
Wallonie Bienvenue à Havay
Planeurs au MCH
Initiation à My et Découverte au MCBB
XVI^{ème} EUROSAM
Championnat de Belgique F3M
De ballons et des Ailes
Les jeunes de Bertrix
De Herstal à Haneffe, le RHPA
La touche «vintage»
Concours Tiercé-Photos*

Septembre 2018 - n°143





DOCTEURDRONE.BE

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



Le site qui vous fera préférer l'électricité

ONLYLIPO.COM

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

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

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



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



AAModels-info

Septembre 2018 - n° 143

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

Éditeur responsable :
Association d'Aéromodélisme ASBL,
(en abrégé AAM), rue Montoyer 1 bte 1 à 1000
Bruxelles - n° entreprise 0417988935

Paraît en mars, juin, septembre et décembre

Rédaction :
Robert Herzog, herzog@aamodels.be
Michel Van, michel.van@helirc.be

Distribution :
AAModels-info est envoyé gratuitement à tous les membres de l'AAM en règle de cotisation pour l'année en cours. Une version électronique (format pdf) est disponible sur le site web de l'association www.aamodels.be.

Publicités :
La coordination des publicités est assurée par Jean-Baptiste Gallez (jbg@aamodels.be)
Voir tarif sur le site web de l'AAM

Contributions :
Les contributions sous forme d'articles, illustrés ou non, peuvent être envoyées à la rédaction, par courrier ou par messagerie électronique. Les documents reçus ne sont pas renvoyés. Les dates ultimes de réception des contributions pour les quatre numéros de l'année sont le 1^{er} février, le 1^{er} mai, le 1^{er} août et le 1^{er} novembre.

Le secrétariat général de l'association est assuré par Jean-Luc Dufour,
Anderveldstraat, 47, 3190 Boortmeerbeek
Tél. 0477.36.33.74, email jldufour@aamodels.be

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

L'AAM est membre de la Ligue Belge d'Aéromodélisme, elle-même membre associé de l'Aéro-club Royal de Belgique. Ce dernier détient pour la Belgique les pouvoirs sportifs de la Fédération Aéronautique Internationale.

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

Photo de couverture : En pleine action, Kristof Verschoren au championnat du Monde F3K pour planeurs lancé-main.
Photo Izabela Krawczyk



Au sommaire...

Le mot du président	4
Nécrologie	5
Espace dirigeants	6-9
Résultats belges en championnats	10
En mémoire de Xavier Claus	12-14
Planeurs au MCH	15-19
Initiation à My	20-21
Rencontre Jets à l'ASA	22-23
Le monde du Jet	24-27
Des ballons et de ailes	28-29
Le carnaval du Roelux 2018	30
Image mystère	32
En bref	33
Week-end Wallonie Bienvenue à Havay	34-37
Championnat d'Europe de voltige à Grandrieu	38-47
Championnat de Belgique F3M	48-51
De Herstal à Haneffe, le RHPA	52-54
Les jeunes de Bertrix	55-57
Eurotour F5B à Equipe Acro Beloeil	58-59
Journée découverte au MCBB	60-61
Le XVI ^{ème} EUROSAM	62-65
26 th Summer Soaring Criterium au CRPAL	66-71
La touche Vintage	72-73
Une bonne photo	74-75
À vos agendas au MCH	76-77
Tiercé-Photos	78-79

Visitez notre site www.aamodels.be



La parole est au président

Après un hiver froid et long, voici une fin de printemps et un été particulièrement torride, peu de vent, trop chaud pour certains d'entre nous.

Dans ce numéro vous découvrirez deux disciplines un peu méconnues, néanmoins de haute technicité le F3M (voltige grand modèle) et le JET. Lors de prochaines éditions, nous aurons l'occasion d'aborder ces deux domaines de manière plus approfondie.

Au moment où j'écris ces lignes, les compétitions internationales sont, pour certaines, toujours en cours. Échéance en mars 2019 pour le F3P (Grèce) et novembre 2018 pour le F3U (Chine).

Je peux déjà vous signaler avec fierté quelques bonnes nouvelles pour notre petit pays.

Plusieurs podiums et médailles une troisième place en équipe pour le F5B (Japon), une seconde place junior en F3A au championnat d'Europe (Belgique), une belle huitième place en F3K (Slovaquie) et de très bons résultats pour le F2B et F2D (France).

Je me dois ici de féliciter le club de l'AASH, ses membres, les clubs voisins, tous les bénévoles modélistes ou non pour l'organisation réussie du Championnat d'Europe F3A 2018.

Aussi pour l'EuroSAM un de nos représentants rentre au pays avec un podium et non des moindres, la première place.

Ici je laisse parler mon cœur, il m'est aussi très important de souligner la partie spectacle de notre hobby, les prestations régionales, nationales et internationales de nos clubs et de leurs membres quant à la promotion de notre hobby face à un public averti ou néophyte, ceci au travers des nombreux meetings, shows et festivals.

Dans ce numéro, vous lirez un reportage sur le nouveau festival du Roeulx « Des Ballons et des Ailes » où les modélistes ont joué un rôle non négligeable et très apprécié.

Il me reste à vous souhaiter une excellente fin de saison, de bons vols à toutes et tous en vous remerciant de la vitrine que vous offrez de notre hobby en Belgique et à l'extérieur de nos frontières.

Pour cela je vous félicite et vous donne rendez-vous en décembre prochain.

Bernard

Nécrologie

Décès de Philippe WUYTS (AW 333).

C'est avec tristesse que nous apprenons en cette fin juin le décès de notre ami Philippe Wuyts, à l'âge de 66 ans. Une disparition soudaine qui prive notre club d'un passionné d'aéromodélisme et d'un pilote RC expérimenté. C'était un membre pionnier du Group Captain HUBBARD Stave qui malgré quelques interruptions restait fidèle à notre club, il était à l'écoute des dernières nouveautés et n'hésitait pas à suivre l'évolution des techniques aéromodélistes.

C'est avec beaucoup d'enthousiasme qu'il venait régulièrement faire voler ses modèles, accompagné de son jeune fils, à qui nous pensons particulièrement. Après le décès de Maurice Beaudoux en avril dernier, celui de Philippe laissera un vide sur notre terrain ; notre club doit beaucoup à ces 2 membres fondateurs.

Disparition de Pierre Dubois

Le 3 juillet dernier, notre camarade Pierre Dubois nous quittait à l'âge de 82 ans. Longtemps membre du comité du Modèle Club Terre Franche à Longueville, il en était une des chevilles ouvrières et s'est longtemps dévoué sans compter



pour tondre le terrain et entretenir le tracteur du club.

C'était un vrai gentil, d'une patience et d'une persévérance inébranlables.

Il fut aussi un adepte des compétitions de planeurs F3Q (« durée-vitesse »).

Son irremplaçable « Big Lift » rouge a assuré la mise en altitude des planeurs un nombre incalculable de fois, que ce soit en portage ou en remorquage.

Ces dernières années, la maladie l'avait tenu à l'écart des terrains mais il restera à jamais dans nos mémoires.

Adieu et surtout merci, Pierre !



Ambiance «Diables Rouges» pour l'équipe belge au championnat mondial de Vol Circulaire à Landres (FRA) cet été ; de g. à dr. : Robert Liber (TM), Jo Michiels (pilote), Antonio Usala (pilote), Sergey Rusak (mécanicien) et, couchée, Natalia Dementieva (pilote)



CEPT et EMFU

Frank Tofahrn, le secrétaire de l'EMFU (European Model Flying Union) dont nous sommes membres, est également un ingénieur en électronique et télécommunication professionnel chargé de recherches chez IMST GmbH Wireless solutions. Il a été averti d'une démarche de la Commission Européenne en vue d'une ouverture du spectre de radiocommunication à l'intention des drones. Cette action serait nécessaire pour permettre un développement harmonieux du marché des drones professionnels...

Une réunion internationale du CEPT (European Conference of Postal and Telecommunications Administrations) sur le sujet a eu lieu à Copenhague fin mai et Frank y fut, avec une présentation des besoins des aéromodélistes, et pas seulement des «dronistes», en matière de spectre de radiocommunications. Une recherche sur le web permet de retrouver tous les actes du colloque des 29 et 30 mai.

Une nouvelle réunion de travail sur le sujet a été planifiée pour le courant de ce mois de juillet, mais nous n'en avons pas encore eu d'écho. En tous cas, voilà un domaine où notre appartenance au grand mouvement des aéromodélistes européens (nous y sommes plus de 130000 membres!) a de bonnes chances de porter ses fruits.

Contrôle des terrains d'aéromodélisme par la DGTA

La DGTA a prévu qu'elle organiserait des contrôles sur les terrains d'aéromodélisme à partir du mois de septembre. Le but n'est pas de sanctionner mais de recommander des adaptations éventuelles en cas de non-conformité avec la circulaire GDF-01, le règlement de vol, etc. Rendez-vous sera pris avec les responsables du club avant la visite. La DGTA nous a communiqué la liste des points susceptibles d'être contrôlés. Vous la trouverez ci-dessous, complétée par nos commentaires en italique:

Liste des contrôles qui seront effectués par la DGTA sur les terrains d'aéromodélisme conformément à la circulaire GDF-01 page 7 point 4.2

Numéro du terrain : xxx

- Statuts
- Règlement de vol du club
- Données du président et du secrétaire (nom, adresse, téléphone, GSM et e-mail)

Ces documents et informations font partie du dossier de demande d'autorisation. Le responsable du club se munira de ces documents lors de la visite. Ces documents peuvent aussi se trouver dans le club house. Si le terrain ne comporte pas de clubhouse, ces informations doivent se trouver sur le

site web du club auquel on pourra se référer avec un smartphone par exemple)

- Preuve que le propriétaire d'un aéromodèle ou l'exploitant du terrain est couvert par un contrat d'assurance en responsabilité civile à concurrence d'un minimum de 2.500.000 EUR pour les dommages corporels et d'un minimum de 500.000 EUR pour les dégâts matériels.

La carte de membre stipule que le porteur de la présente est couvert par une assurance en responsabilité civile et pour les dommages corporels. La couverture d'assurance du club et ses membres est renseignée sur le site Web de l'AAM dans les conditions générales du contrat et les montants dans les conditions particulières <https://www.aamodels.be/fr/administration/assurances/les-questions-d-assurance-a-l-aam.html>. Le responsable du club se munira de ces documents lors de la visite.

- Nouveaux obstacles

Ils doivent être renseignés directement à la DGTA

- Herbe tondue

Cela signifie que le terrain doit être entretenu, qu'on puisse différencier le terrain des champs, broussailles, etc. environnantes.

- Les pistes de décollage et d'atterrissage doivent être à plus de 40m de distance du parking et des constructions (à mesurer)
- La piste de décollage et d'atterrissage doit avoir une dimension d'au moins 80 m x 20 m, si le terrain d'aéromodélisme est destiné à des ailes fixes
- Un terrain d'aéromodélisme destiné exclusivement aux modèles hélicoptères doit avoir une dimension d'au moins 20 m x 20 m.
- La zone de protection pour le public doit offrir suffisamment de protection.
- La distance entre le public et le bord de la piste de décollage et d'atterrissage doit être de plus de 30 m sauf si le public se trouve derrière un filet de protection d'une hauteur minimale de 1,90m devant résister à l'impact d'un aéromodèle.
- Parking
- Le terrain doit être facilement accessible par des chemins prévus pour des véhicules à moteurs et pour les véhicules des services de secours
- La zone de vol est limitée par un cylindre dont la base est le sol, dont la hauteur maximale est de 120 m et dont le rayon maximal est de 400 m à partir du point de référence du terrain d'aéromodélisme, sauf si elle est autrement définie dans l'autorisation d'exploitation du terrain d'aéromodélisme.

- La distance par rapport à la première maison est de minimum 200 m sauf autorisation écrite et signée du propriétaire ou du locataire.
- Il est toujours interdit de voler à moins de 100 m d'une maison
- Il est interdit de faire voler des aéromodèles : à moins de 200 m des obstacles suivants : les autoroutes ; les routes régionales, provinciales et communales ayant le statut de routes principales, les cheminées; les châteaux d'eau; les clochers d'églises; les voies navigables; les chemins de fer; les lignes à haute tension; les éoliennes; les mâts GSM; les installations industrielles; les installations portuaires. Dans le cas où l'obstacle a été implanté après la délivrance de l'autorisation d'exploitation du terrain d'aéromodélisme et à condition que le propriétaire ou l'exploitant de l'obstacle confirme par écrit ne pas avoir d'objection contre les activités des aéromodèles, la DGTA peut donner l'autorisation de voler à une distance moindre par rapport à l'obstacle.

Toutes les prescriptions énoncées ci-dessus sont dans la circulaire GDF-01 et il faut pouvoir montrer qu'elles sont respectées.

La réforme de la loi sur les asbl

Actuellement, les ASBL sont régies par la loi du 27 juin 1921 sur les associations sans but lucratif et les fondations.

Cette configuration est amenée à changer. Depuis fin 2015, le Ministre de la Justice, Koen Geens, travaille à un projet de modification du droit des sociétés au sein duquel il souhaite intégrer une modernisation des dispositions applicables aux ASBL. L'un des éléments importants de cette réforme pour le secteur associatif est l'incorporation des règles relatives aux ASBL dans un code qui jusque-là n'était consacré qu'aux sociétés uniquement.

Certains éléments de cette réforme sont déjà entrés en vigueur. En effet, le 1er mai 2018 est entrée en vigueur la loi du 11 août 2017 qui prévoit que **les mesures d'insolvabilité seront élargies aux ASBL.** Cela va permettre de mettre fin à la situation actuelle de la mise en liquidation.

La faillite permettra, à la différence de la liquidation et la dissolution, de préserver les droits des créanciers.

La faillite d'une ASBL pourra être prononcée lorsque les deux conditions suivantes sont réunies :

- Lorsqu'il y a cessation de paiement; c'est-à-dire que l'ASBL ne peut plus payer ses créanciers, cela doit persister et s'inscrire dans la durée.
- Lorsqu'il y a ébranlement du crédit; c'est-à-dire que l'ASBL ne peut plus obtenir de crédit.

Une fois que l'ASBL rencontre ces deux conditions, elle doit faire un aveu de faillite. S'il y a défaut d'aveu de faillite, cela peut engager la responsabilité civile des administrateurs.

Autre élément important : Il y a aussi comme nouveauté **la procédure de réorganisation judiciaire.** Vous n'êtes pas sans

savoir que les comptes annuels et le budget de l'année suivante doivent être approuvés chaque année par l'assemblée générale et ensuite déposés au greffe du tribunal de commerce.

Auparavant, le tribunal pouvait dissoudre l'asbl si les comptes n'étaient pas déposés au greffe pendant 3 années consécutives. Maintenant la dissolution peut être prononcée après un an. Si votre club n'est pas en ordre, dépêchez-vous de déposer vos comptes annuels 2017 et votre budget 2018 (et éventuellement tous ceux qui n'auraient pas été déposés dans le passé), au greffe du tribunal compétent.

Le règlement général sur la protection des données (RGPD)

Dans le numéro précédent, nous vous avons fait part de ce règlement qui nous concerne tous. Aujourd'hui, nous vous informons de la mise en conformité de l'AAM avec ce Règlement. Notre serveur web vient d'être équipé d'un certificat SSL (secure socket layer), ce qui en augmente la confidentialité. L'AAM a adapté son site en conformité avec le Règlement Général pour la Protection des Données (RGPD) : <https://www.aamodels.be/fr/reglementation/l-aam-est-soucieuse-du-respect-de-votre-vie-privée.html>

Vous y trouverez trois documents informatifs à ce sujet :

- Conditions d'utilisation
- Vie privée
- Politique des cookies

Rappelons que le membre a accès à ses données personnelles dans la zone membre sur le site de l'AAM via ses identifiants personnels : identité, coordonnées, carte de membre, liste de modèles, mesures de bruit, etc. Tout s'y retrouve.

Par le même accès, tout membre peut décider de recevoir, ou non, le trimestriel de qualité de l'association (AAModels-info). Et enfin à la réception de la newsletter mensuelle, le membre peut décider de se désinscrire.

Bien entendu, nous espérons et nous vous encourageons vivement à poursuivre la lecture du trimestriel et de la newsletter non seulement pour rester informés mais aussi pour vous faire plaisir.

En tant que clubs, vous êtes également soumis aux dispositions édictées par le Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) puisque vous gérez des données concernant les membres du club, les membres du conseil d'administration, etc. En conformité avec le RGPD, l'AAM a préparé un document-type qui peut être utilisé par les clubs comme canevas de leur propre déclaration. (voir <https://www.aamodels.be/fr/reglementations/objectifs/protection-des-donnees.html>). Ce document doit impérativement être adapté aux conditions spécifiques du club.

Les brevets

Au sein de nos clubs, l'intérêt porté aux brevets ne cesse de croître et s'amplifier. Nous en remercions et félicitons déjà les dirigeants et membres des clubs.

Le brevet élémentaire, pour qui ?

Il est actuellement obligatoire pour voler en club implanté dans toute **CTR civile** et certaines **CTR militaires**.

À court terme, il le sera pour l'ensemble des membres AAM pratiquant sur terrain reconnu DGTA (*l'aéromodélisme doit être pratiqué sur terrain reconnu DGTA*).

Autrement dit, ce n'est pas l'AAM qui est demandeur mais bien la DGTA qui l'impose déjà dans certaines conditions. L'AAM veille à la mise en pratique et au respect des demandes de l'administration et, dans la mesure du possible, anticipe l'évolution de la réglementation.

Obtenir son brevet

Les requis

Une condition cardinale pour obtenir le brevet est l'affiliation du membre auprès de l'AAM.

Ceci découle de l'obligation de chaque club d'affilier l'ensemble de ses membres pratiquants.

Cette disposition n'est que l'application du **point 2.1.1 du règlement d'ordre intérieur de l'AAM** :

Tout club doit :

2.1.1 – s'assurer que tous ses membres pratiquant les activités reprises à l'art.3 des statuts soient affiliés à l'AAM

L'**article 3 des statuts** est celui qui définit le but et l'objet social de l'association d'aéromodélisme :

Article 3

1. L'association a pour but d'aider au développement de la personne humaine par l'exercice de l'aéromodélisme.

2. L'association a pour objet la promotion, la coordination, la direction des activités sportives et de délasserment d'aéromodélisme dans les régions dépendant de la Communauté française. Elle détermine son programme d'activités, sans préjudice des dispositions prévues au Code Sportif de la Fédération Aéronautique Internationale. Elle gère ses finances de façon autonome.

3. L'association peut s'affilier auprès de tout organisme belge et/ou international présentant un intérêt pour la réalisation de son but et de son objet social mentionnés sous 3.I. et 3.II.

Donc si le membre pratiquant de votre club est Allemand, Français, Luxembourgeois, etc... et qu'il paye une cotisation à la fédération reconnue dans son pays (p.ex. DAeC, FFAM) il doit néanmoins être affilié à l'AAM. Par contre, les brevets décernés par l'AAM et la VML sont considérés comme équivalents.

Obtenir son brevet

En pratique

Hormis l'obligation réglementaire du brevet pour voler en CTR, passer un brevet reste une démarche volontaire individuelle ou une exigence au sein d'un club.

Tout modéliste pratiquant est concerné par les brevets.

Passer son brevet est une démarche très simple, grandement facilitée par le module de gestion des brevets repris au sein de la plateforme informatisée de l'AAM.

Le candidat doit s'identifier dans ce système de gestion (ce qui implique de facto qu'il soit affilié à l'AAM).

En résumé, le brevet élémentaire comporte une partie théorique qui se passe en ligne, sous le contrôle d'un examinateur club.

Il s'agit de répondre à dix questions générales et cinq questions club (illustration ci-dessous).

Préalablement au passage de l'épreuve pratique, le membre doit encoder ses modèles (et tout particulièrement ceux utilisés pour passer l'épreuve) et faire valider ceux-ci par le contrôleur bruit du club (illustration ci-contre).

Le jour de la présentation de l'épreuve pratique, l'examinateur sélectionnera le modèle utilisé dans la fiche du membre.

L'épreuve pratique du brevet élémentaire

La sécurité avant tout

Cette partie pratique consiste à faire preuve d'une maîtrise basique de vol mais d'une rigueur sans faille au niveau de la sécurité :

Décollage, huit horizontal, rectangle gauche, rectangle droit, un retour d'urgence moteur au ralenti accéléré, une mesure d'évitement de vol habité, une approche et l'atterrissage.

Dès validation de votre brevet par l'examinateur club votre nouvelle carte est disponible sur votre compte.

Statut	Date	Nom du modèle	Type	Cat	dBA
✓	15/02/2017	Trenolo	HEL-E	1	74
✓	14/02/2015	SUNHO 25 37% K&M Model CAT 2	AV-T	2	86
✓	15/02/2017	Fai Top Model CAT 2	FA-E	3	85
✓	19/10/2017	Green Sky CAT 2	FA-E	3	85
✓	19/10/2017	Piper Clipper Wing Club 25%	AV-T	1	80
✓	19/02/2017	cup	AV-T	1	88

Si d'aventure l'envie vous prend, en tant que responsable de club ou simplement comme membre de club de rédiger un article pour raconter une aventure, une histoire liée à l'aéromodélisme, les pages de ce magazine vous sont ouvertes.

Quelle aventure ? quelle histoire ? En fait cela peut être un fait sortant de l'ordinaire que vous auriez vécu, cela peut être aussi la construction, le montage d'un modèle où la participation à un événement ou une exposition d'aéromodélisme, cela peut être un projet que vous souhaitez partager, en fait, cela peut être une multitude de choses...

N'hésitez pas à me contacter à l'adresse : michel.van@helirc.be
Michel VAN - 00-AV91

Résultats belges en championnats cette année

Deux podiums et quelques autres beaux résultats pour les équipes belges en championnat du Monde et d'Europe FAI. Eh oui, la moisson de ce mois de juillet fut à nouveau bonne en 2018. Nous vibrons tous pour le sport, surtout s'il nous ramène des médailles.

Tout d'abord, de chaudes félicitations à notre équipe de pilotes de planeurs électriques F5B, qui sont revenus du Japon avec une 3^{ème} place en équipe. Ils en rêvaient, ils l'ont eue. Ils ont également très bien volé en individuel puisque Luc Van Tricht, Hughes Lefebvre, Stefan de Hauwere, se sont classés respectivement, 9^{ème}, 10^{ème} et 12^{ème} sur 23 pilotes, tout cela sous la houlette de leur chef d'équipe expérimenté, Willy Verschoren.

Le deuxième podium revient à notre junior, Ignace Pawlenko, en acrobatie radioguidée F3A. Nous saluons ici une très belle performance lors du championnat d'Europe organisé en Belgique par le club AASH et Gérard Wérion, sa cheville ouvrière. Nous en profitons pour remercier le club, les bénévoles et les juges qui ont fait de ce championnat une grande réussite.

Viken Malacioglu est 21^{ème} et Bert Delaere 37^{ème} sur 64 pilotes. La Belgique se classe 8^{ème} sur 23 dont 15 équipes complètes. Un tout nouveau chef d'équipe qui s'est révélé à la hauteur du défi : Alain Reynders.

En planeurs lancé main, au championnat F3K en Slovaquie, Kristof Verschoren s'est classé 8^{ème} sur 52 pilotes, un très beau résultat. La Belgique s'est classée 11^e sur 18. L'équipe était managée par Steven de Weerdt, également pilote.

En vol circulaire, il faut souligner le bon résultat obtenu par Natalia Dementieva en combat (F2D). Elle obtient la 20^{ème} place sur 84 pilotes et la Belgique est 17^{ème} sur 29 dans cette catégorie. David Liber obtient la 27^{ème} place sur 85 en F2B, acrobatie, un

beau résultat également.

Bien que l'Eurosam ne fasse pas partie des championnats FAI, je m'en voudrais de terminer cet article sans mentionner la première place de notre ami Victor Bonjean en catégorie 1/2 Texaco.

Voilà un résumé des performances; pour les détails, vous pourrez déjà lire dans ce numéro le reportage sur le championnat d'Europe F3A à Grandrieu.

Les reportages des autres champion-

nats paraîtront dans le prochain numéro.

En décembre, nous pourrons vous donner les résultats du dernier championnat de l'année, le premier championnat du monde des courses de multicoptères FPV qui aura lieu en novembre en Chine

Merci encore à nos pilotes, leurs chefs d'équipe et leurs aides pour ces brillants résultats

Paulette Halleux, Présidente LBA



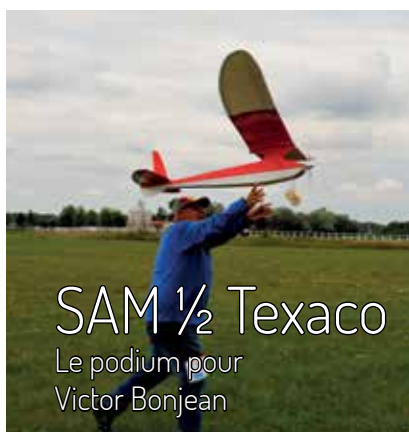
Le Bronze pour l'équipe belge



Médaille d'Argent pour Ignace Pawlenko



Tatiana Dementieva



Le podium pour Victor Bonjean



8^{ème} place pour Kristof Verschoren

Grupner
Modellbau



Depuis 1986 votre spécialiste en modélisme

Nouvelle adresse :

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

Heures d'ouverture :

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



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

Le magasin assure
le service après-vente



MODELBOUW • MODELISME • MODELBAU
SHAMROCK
RIJKSWEG 68 (heer/gronsveld)
6228 XZ MAASTRICHT/HOLLAND
Tel. Int. : 0031 43 3613334



**MAGAZINE
GRATUIT!**
VISITEZ NOTRE SITE:

WWW.SHAMROCK-MAASTRICHT.NL

Envie de construire un avion d'accrobatie original?
Pourquoi pas la reproduction d'un avion **Sabot** célèbre?

Tipsy Nipper

Echelle 1/3 - 2.0m d'envergure
Thermique ou électrique

Kit complet avec bulle, capot et train amorti 314€ TVAC



SCALE DREAMS



BUILD YOURSELF YOUR DREAMS !

Kits - Short kits - CAO - découpe à la demande

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



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

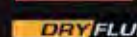
HELICOPS - AVIONS - DRONES - PLANEURS

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



INFOSTEP RC SERVICE
SAB GOBLIN BELGIUM

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



En mémoire de Xavier Claus

*« Si tu as envie
de débiter en modélisme,
c'est bien de commencer par
un planeur »*

*« Tu peux te renseigner auprès de ce monsieur,
il s'appelle Xavier, il te donnera des infos et te
conseillera pour débiter !... »*



Xavier expose son Minimoa (Air-Terre-Mer Mons 2014)

C'est ainsi que je commençais la pratique de ce qui allait devenir une de mes passions : le modélisme, et plus particulièrement le planeur radiocommandé. C'était en septembre 1978, peu après le premier show de l'ASA Bauffe.

J'avais 13 ans, et jusqu'alors, je n'avais assemblé que des maquettes plastique d'avion, mais j'étais déjà mordu par les choses de l'air.

J'ai donc rencontré Xavier Claus, premier membre inscrit par Marnix Host à l'ASA Bauffe, club fraîchement créé, qui m'a conseillé d'acheter un planeur deux axes pour débiter. Il se fait qu'un modéliste présent vendait un Mosquito (Graupner), qu'avec l'aide de Xavier, j'ai fait voler au sandow tout d'abord, puis avec un pylône moteur équipé d'un 1,7cm³.

Xavier décollait mon modèle, pour me passer les commandes une fois en altitude. Patiemment, il m'a enseigné les astuces du pilotage, comment d'abord « tenir » un planeur en l'air, faire des approches et des atterrissages et ensuite, l'art d'enrouler les pompes, parfois bien loin et bien haut...

Beaucoup d'autres planeurs ont suivi, tant pour Xavier que pour moi. Xavier réalisa entre autres une très belle maquette de Fournier RF-5 Sperber.

Xavier, un homme aux talents multiples

A côté de ses talents de modéliste, Xavier faisait également preuve de brillants talents de commentateur dans les shows, à Bauffe et aussi dans les clubs de la région.

A l'époque, j'avais entendu Xavier parler d'un planeur tout en structure qu'il commençait à concevoir avec son ami Marnix, un Minimoa, de grande taille, 4.25m - une « très grande plume » pour l'époque - ce qui tout à la fois me fascinait, m'attirait et m'effrayait un peu... Une « grande plume »... J'espérais bien pouvoir piloter ce genre de modèle un jour, mais cela me semblait très loin !

Peu à peu, j'ai été lâché, mais Xavier continuait à

être mon « mentor » et nous discutons toujours planeur, et aussi vol de pente car Xavier allait alors en vacances au Menez Hom, haut lieu du VDP en Bretagne. Il continuait à me faire rêver, et je n'avais de cesse que d'y aller également ! Marnix m'avait dit : « au Menez Hom, ça porte tellement qu'on fait voler des briques ! » ... Il fallait absolument que j'y aille, d'autant que les vacances familiales se passaient déjà souvent en Bretagne.

J'étais bien loin d'imaginer à l'époque que Xavier, après m'avoir fait le cadeau de m'apprendre à voler, me ferait un autre cadeau tout aussi merveilleux, en l'occurrence, son Minimoa !

Oui, celui dont j'entendais parler quand je débutais. Commencé avec Marnix au début des années '80, il n'avait jamais été terminé. J'ai reçu ce planeur, dont la structure était réalisée, un beau jour de novembre 2011. Mon ami René Trinco et moi-même avons restauré la structure vieillissante, entoilé et fini ce magnifique planeur.

Debout, à gauche, Xavier Claus, devant lui, Marc Deherve (auteur de l'article et pilote du planeur) et, à droite, René Trinco



Le rêve prend son envol... instant tant attendu !

Après avoir été exposé au salon **Air-Terre-Mer** à Mons, ce planeur fit son premier vol en 2014 et fut inauguré officiellement le 24 mai 2015, remorqué par Hugo Mambourg, lors de la journée des Machines de Légende, à Havay, le club dont Xavier était devenu membre. Xavier et Thérèse, son épouse, étaient aux anges ! Après tant d'années, le Minimoa volait enfin, et volait très bien !

Xavier continuait toujours à avoir des projets de modèles, le dernier étant une maquette du Solar Impulse en 6m, qui devait être équipé de quatre moteurs électriques comme le vrai.

Pour tout cela, mais avant tout pour ton amitié, je te dis un immense merci, cher Xavier.

Au début de cette année, tu nous as quittés. Tu es allé rejoindre ton épouse et ta fille. Et aussi ton ami Marnix.

Continue à voler avec nous...
Bon vol, Xavier.

Marc Deherve

Un nouvelle réalisation, des projets à profusion...

Par la suite, Xavier, après avoir visité le **BAPA** (Belgian Aviation Preservation Association) à Gembloux, a été séduit par le Slingsby T38, planeur école, et eut envie de le réaliser en modèle réduit à l'échelle $\frac{1}{4}$, soit en 3m d'envergure.

Avec l'aide de François Nicolas, un plan et un short kit furent réalisés. Xavier a donc construit « son » kit, qui a été entoilé et fini toujours avec l'aide de notre ami René.

Ce planeur a réalisé son premier vol l'année passée et Xavier l'a présenté dans un article publié dans AAModels-info de mars dernier...




Planeurs au MCH

Edition 2018

Journée Planeurs «Xavier Claus»

Prévue le 24 juin, les responsables du MCH ont préféré déplacer l'organisation de cette journée au dimanche 8 juillet. Ceci afin de ne pas interférer avec « Des ballons et des ailes » une manifestation organisée au Roeulx qui connaît un fort développement et à laquelle de nombreux modélistes ont été invités à participer.



Le planeur, une discipline passionnante, exigeante...

Le pilotage d'un planeur est une activité passionnante, riche mais très exigeante. Non seulement, elle demande une parfaite maîtrise du pilotage en trois axes mais aussi, le pilote doit apprendre à lire le ciel, comprendre l'aérodynamique.



Tout l'art de se maintenir en altitude consiste à rechercher l'ascendance et y inscrire la trajectoire de son planeur.

La mise en altitude (en plaine) d'un planeur se réalise de multiple manières, selon la préférence du pilote et le type de machine : au sandow, par treuillage, à l'aide d'un moteur auxiliaire ou par remorquage.

Lorsque cette dernière méthode est choisie, c'est une nouvelle technique à maîtriser. La coordination entre le pilote du planeur et celui du remorqueur est essentielle lors du décollage et la montée.

... une passion attrayante, irrésistible...

Au MCH, il y avait traditionnellement peu de planeuristes. Toutefois, après quatre éditions de la journée planeur, nos membres sont de plus en plus nombreux à se prêter au jeu et à goûter aux joies du vol à voile.

C'est le but des journées à thèmes, déclencher de nouvelles passions !





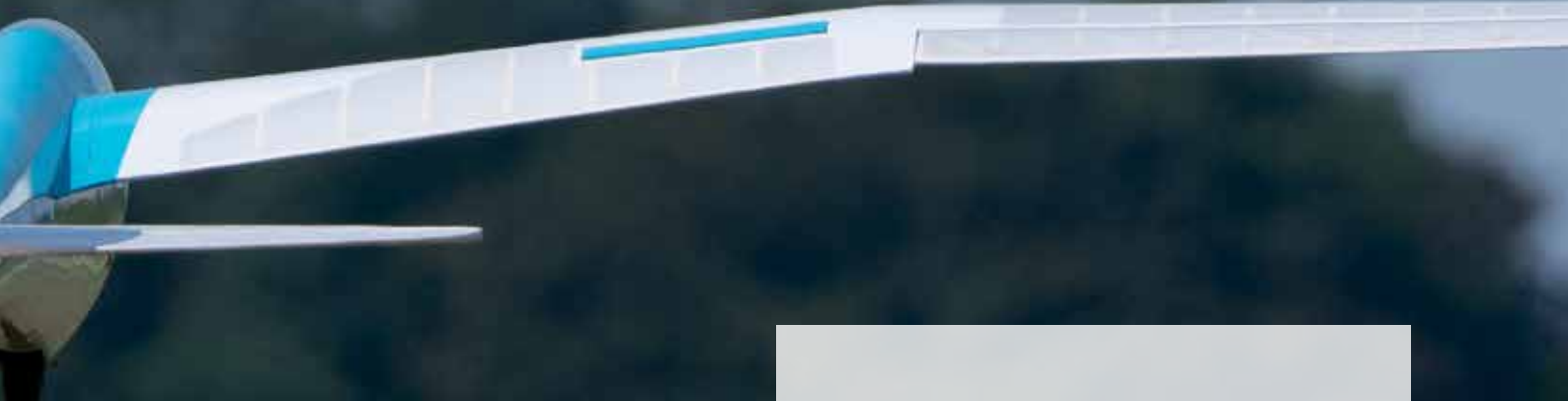
L'édition 2018

Année de canicule, il faisait beau et très chaud avec un vent de travers assez soutenu.

Cela n'a pas empêché le vol de très belles machines amenées par des pilotes venus de Bas-Oha, Bertrix, Pottes, Thumaide,... sans oublier les nouveaux planeurs «old timer» du prolifique Alexander Carton

Les pilotes remorqueurs n'ont pas chômé (un tout grand merci à eux), les vols se sont enchainés jusqu'en début de soirée, dans une ambiance agréable et amicale.





Lentement, mais sûrement, l'événement s'inscrit dans le calendrier des classiques. Chaque année, le nombre de participants augmente sensiblement.

Cette rencontre est ouverte à tout type de planeur, qu'il soit de construction personnelle ou issu d'un kit "ready-to-fly", en bois ou en composite, tout petit ou très grand jusqu'à la démesure.

Donnons-nous rendez-vous l'an prochain pour une nouvelle grande et belle journée de vol à voile !

A bientôt
Le MCH



Initiation à My

Le club "Les Faucheurs de Marguerites", situé à My-Ferrières (L10) a reçu la visite ce jeudi 28 juin des élèves de 6^{ème} année de l'école

primaire de Xhoris. Une fois de plus, le club avait organisé une journée d'initiation au pilotage de modèles réduits. Ce sont donc quatorze enfants qui se sont présentés à cette journée proposée par le club, accompagnés de leur institutrice, Madame Kersten.

l'arrivée du vent annoncé. Pendant que le moniteur gère la mise en altitude, l'aide se positionne derrière l'élève et pose ses pouces sur les pouces de l'élève. Ah qu'il



Les enfants ont bénéficié d'une brève introduction aux bases du pilotage afin d'entamer au plus vite les séances de pilotage en double commande. La météo est bonne, chaude et un vent plus fort de nord-est est annoncé pour l'après-midi. Il est important de profiter de l'accalmie du matin.

Cinq moniteurs et aides avec leurs Easy-Star ou Alpha 139 prennent alors en charge cinq groupes d'enfants afin d'enchaîner le maximum de vols avant





est dur de lutter contre les habitudes 'Joystick'. De vol en vol, les progrès sont évidents même si le vent forçait.

Vers midi, pains saucisses et cornets glacés ont fini de conquérir les petites âmes sensibles.

Aux heures les plus chaudes, Jean-Yves Lebleu donne la présentation de Bruno Scordo « Comment volent les avions ». Malgré la chaleur et les activités du matin, tous participent et se montrent intéressés.

Il est déjà 15 heures et les parents viennent récupérer les enfants. Le temps de la photo de groupe et les bénévoles se retrouvent seuls, un peu désemparés par ce vide subit. Encore une fois, l'organisation a été parfaite grâce à tous les membres du club qui ont accepté de consacrer un jour de congé à cette activité qui exerce un rôle important pour la promotion de notre club au sein de la commune, mais aussi au bénéfice de notre passion. Rendez-vous est déjà pris pour la session 2019

Aux dernières nouvelles, nous aurions récolté un futur nouveau membre.

Nous pouvons, d'expérience, encourager d'autres clubs à utiliser cette formule qui est très enrichissante, tant pour les briscards que nous sommes que pour les jeunes que nous invitons.

Denis Ménager
00-AM681



Rencontre JETS à l'ASA

Cette année, lors de notre rencontre interclub du 3 juin, nous fêtons les 40 ans de l'ASA Bauffe.

Dès le numéro prochain, nous vous en conterons l'histoire.

Ce week-end des 4 et 5 août avait lieu notre rencontre jets. Il s'agit d'une rencontre amicale annuelle et internationale dédiée aux avions de type «jet» équipés de réacteurs ou de turbines électriques, ainsi que de quelques avions à hélices et hélicoptères motorisés par un turbopropulseur (réacteur entraînant une hélice ou un rotor).

La canicule n'a pas découragé nos amis pilotes qui ont répondu présents à notre invitation pour assurer un beau spectacle en toute convivialité. Une quarantaine de modèles ont enchaîné les vols durant ces deux jours.

Ce type de rencontre permet de présenter le panel complet de ces jets :

Jets à turbine électrique : de nos deux jeunes pilotes Denis et Raphaël, Vampire, Mirage, ...

Jets à réacteur apportant la touche de réalisme : Panther, Hawker Hunter, F16, Rafale, Hawk, F22, SU35,...

Egalement les sport-jets jusqu'à 2,50m d'envergure et plus, du type Wizard, Avanti, le Diamond si particulier, sans oublier le Pilatus turboprop et les magnifiques hélicoptères.

Cette rencontre fut une réussite et si vous souhaitez découvrir le monde des jets, rendez-vous l'année prochaine.

Eddy Postiau





Le monde du jet

Un avion type jet est propulsé par un réacteur ou une turbine électrique, un FAN entraîné par un moteur électrique. La turbine électrique est plutôt réservée aux avions de petite taille.



Les réacteurs

Depuis quelques années, la gamme de poussée s'est étoffée, de 2 kg à plus de 20 kg.

La température d'éjection des gaz s'élève à 550-600°C selon le modèle. Ils utilisent le pétrole comme carburant.

Au régime maximum un petit réacteur tourne à 180.000 tours/min, un plus gros réacteur (16 kg de poussée par exemple) se limite à 125.000 t/min.

La gestion électronique du moteur permet son démarrage de manière autonome, de contrôler en permanence sa vitesse de rotation et la température. Ce système prend aussi en charge le refroidissement automatique après l'arrêt du moteur.

Quelques différences remarquables

Un avion à hélice avance par la traction exercée par l'hélice. Il y a un effet de couple qu'il faut maîtriser.

Un jet avance grâce à la poussée de son moteur et il n'y a aucun effet de couple. L'avion roule droit au décollage. Par contre, les gouvernes ne sont pas soufflées par l'hélice et tant que l'avion n'a pas atteint une certaine vitesse, elles ont très peu d'efficacité.

L'accélération du moteur prend environ 3 à 4 secondes entre le ralenti et son régime maximum, il faut donc anticiper et veiller à ne pas casser trop brutalement la vitesse de vol. Si cela arrive, la réponse des gouvernes devient molle. Dans ce cas, il ne reste plus que le moteur et il s'agit de reprendre de la vitesse sans tarder !

A l'atterrissage, il n'y a pas l'effet de frein produit par l'hélice. De plus, même au ralenti, le moteur pousse légèrement l'avion.

Les jets sont généralement équipés de volets d'atterrissage et de freins sur les roues principales. Le train d'atterrissage est rétractable, soit pneumatique ou électrique.

Comment débiter ?

Le jet à turbine électrique est une formule moins coûteuse et plus facile pour débiter. C'est aussi une étape intermédiaire sans avoir à affronter directement la complexité d'un jet à réacteur.

Cependant, il existe des jets à réacteurs pour débiter de type Boomerang, Xcalibur, ...

Comme toujours, avant d'acheter et de se lancer, il vaut mieux prendre un maximum d'informations et de conseils auprès des modélistes pratiquant la discipline.

Eddy Postiau.



Le monde du jet Pour le plaisir des yeux







Le Roeux Des ballons et des ailes

Dimanche 24 juin 2018

Première édition du festival « Des ballons et des ailes »

Comme le présageait sa nouvelle appellation, le festival « Des ballons et des ailes » a réservé de belles surprises aux visiteurs le dimanche 24 juin dernier. Une kyrielle d'animations les attendait dès 15h00 sur le site du stade de football du Roeux.

renseigner le public sur ce bijou de technicité, les plus curieux pouvant même prendre place dans le cockpit de l'appareil.

Les clubs d'aéromodélisme de Gembloux, Nivelles et Havay étaient également venus avec de nombreux modèles réduits présentés au sol.

Des initiations sur simulateurs de vol permettaient aux petits et grands enfants de s'essayer à la voltige.

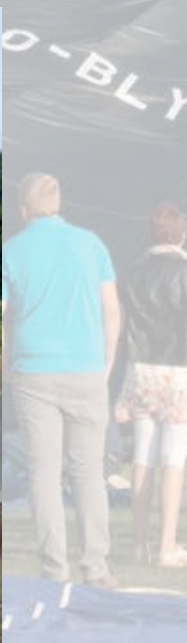
Les pilotes les plus aguerris nous ont surpris avec des engins volants incongrus, faisant voler une tondeuse, un surf ou encore un super héros. Les enfants ont pu décorer leur propre cerf-volant et le faire virevolter dans le ciel, réaliser des bricolages sur le thème de la montgolfière ou encore s'essayer aux techniques du cirque.

Le vent soufflant trop fort, ni les mini montgolfières radiocommandées prévues dans l'après-midi, ni les grandes montgolfières n'ont pu décoller. Cependant, grâce

à la participation de Stijn De Jaeghere et Benoît Dierickx, tous deux pilotes acrobates expérimentés, nous avons pu apprécier un show aérien à couper le souffle clôturé par les passages en formation de la patrouille de démonstration des Red Devils.



La star de l'après-midi fut sans conteste le F16 de notre Défense nationale. Nos collaborateurs militaires ont pu





En fin de journée, place au spectacle avec la Compagnie les Sanglés qui mettaient en scène des dépollueurs délirants et défiant les lois de la gravité. Un pur moment de plaisir pour les nombreuses familles présentes.

Au vu des souvenirs que nous laisse cette 1ère édition et des nombreuses possibilités que nous offre le thème aérien, nous sommes certains que le festival « Des ballons et des ailes » nous prépare un programme unique pour l'an prochain. Rendez-vous le dimanche 30 juin 2019 !

Ce festival est une réussite. Rarement, nous avons l'occasion de croiser autant de public intéressé par les activités aériennes.

Pour la ville du Roelx, c'est aussi un week-end de fête, le week-end où la ville vit son carnaval. La page suivante vous permettra d'en découvrir un bref aperçu.

L'auteur de ces articles est le Service de communication - Office du Tourisme de la ville du Roelx.

La rédaction AAModels-Info



Première édition du festival « Des ballons et des ailes »,... le contexte

Le carnaval du Roeulx 2018

Le soleil était rhodien cette année ! Il nous a ainsi permis de vivre pleinement nos belles festivités carnavalesques qui, en 2018, étaient complétées par la frénésie des matchs de la coupe du monde de football.

Samedi 23 juin à 14h00, les Rhodiens se sont ainsi rassemblés sur la Place de la Chapelle pour suivre ensemble et en direct le match Belgique-Tunisie que nos Diables Rouges ont remporté avec brio 5-2.

Dans la foulée, ce sont les Compagnons des Feux de la Saint-Jean qui ont ouvert avec panache nos belles festivités puisqu'ils avaient rassemblé pas moins de dix groupes folkloriques pour composer leur cortège. Parmi eux : les Takosou's (Strépy-Bracquegnies), Rosy girl (Anderlues), les Géants de Soignies, Mage-ro (percussions brésiliennes), Matizi Circus, Tabata Virgile et Compagnie (Chapelle-lez-Herlaimont) et Pyronix production (Soignies).

Encore félicitations à eux pour cette très belle organisation qui ne cesse de croître et de se diversifier d'année et année.

En 2019, l'association fêtera ses 20 ans d'existence et réfléchit bien entendu à une programmation digne de cette année anniversaire.

Le 29 juin 2019 s'annonce déjà exceptionnel !

Le carnaval s'est ensuite poursuivi avec nos sociétés folkloriques qui se sont mises en marche dès 4h30 du matin le dimanche 24 juin. Devancé par les percussions brésiliennes du groupe Batuqueria, le cortège des Paysans du Rû, des Gilles Les Rhodiens et des Tyroliens du Rû a démarré de la rue de l'Ange Gardien pour poursuivre sa route au cœur de la cité en fête. À 23h00, ces sociétés se sont rassemblées sur la Place du Château pour le feu d'artifice qui clôtura cette journée.

Lundi 25 juin, le cortège des enfants de l'école de l'Ange Gardien et de l'école George Price sillonnait les rues du centre-ville pour se rassembler à l'Hôtel de Ville où un petit jus attendait les bouts de chou. À 11h00, c'est au local du Patro que l'on faisait la fête à coup de poignées de confetti.

En soirée, la fin de notre carnaval



2018 fut symboliquement célébrée lors des traditionnels brûlages des Paysan et Gille.

Un bilan plus que positif pour cette édition 2018 de notre carnaval.

Bravo à nos groupes folkloriques qui mettent tout en œuvre pour que ces réjouissances soient inoubliables.





Freewing F7F-3 Tigercat PNP

€449

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

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

Toutes les modèles Freewing avec la disponibilité sur Aerobertics.be



Grand stock, prix compétitifs, bon service.

MULTIPLEX COCKPIT SX-7 EN SX-9

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

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



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

Image mystère

La solution du trimestre précédent :

Le gyroptère ou monocoptère est un aéronef à voilure tournante utilisant une seule pale. Il a été inventé par deux ingénieurs français Alphonse Papin et Didier Rouilly qui se sont inspirés des samares de l'érable.

Ils présentent le concept à l'Académie des sciences en 1910 et déposent un brevet en 1911, le concept intéresse l'armée qui finance un prototype.

Dénommé « Chrysalide », il est dévoilé en 1913 et est composé d'une aile de 17m qui tourne autour du cockpit, propulsée par un moteur de 80cv placé à l'opposé qui fait balancier et propulse de l'air à 100m/s à travers l'aile jusqu'à un échappatoire ovale placé perpendiculairement à son extrémité. Une partie de l'air est divertie pour empêcher la cabine de pilotage de tourner.

Des difficultés techniques imprévues et le déclenchement de la Première Guerre mondiale retardèrent le premier essai qui



ne put avoir lieu que le 31 mars 1915 sur le lac de retenue de Cercey en Côte-d'Or.

Le moteur utilisé n'est pas assez puissant, d'autant plus qu'un déséquilibre produit par l'aile a contraint les constructeurs à alourdir l'engin; après avoir déjaugé l'engin devint instable et finit par couler.

L'image mystère de ce trimestre

Sur le montant central du pare-brise des Airbus, il y a toujours deux petites boules blanches et une rouge. Mais à quoi servent-elles ?

- des alarmes incendie
- des billes pour calmer les nerfs des pilotes nerveux
- un dispositif de réglage des sièges
- un système de visée "de secours" pour la pente de descente vers le seuil de piste



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

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

Le spécialiste du modèle réduit avion, planeur,
hélicoptère, voiture, bateau
Cours de pilotage gratuit avion et hélico
6000 articles en permanence pour le plus grand plaisir du débutant

Heures d'ouverture : 10h - 18h / samedi 10h - 16h / Fermé lundi et mardi

**RASSEMBLEMENT « VIEUX MODÈLES »
BROCANTE
MODEL CLUB DE LA MEUSE**



Sortez vos vieux modèles de votre grenier et venez les exposer ou les faire voler le **dimanche 23 septembre de 9h à 18h**



Brocante libre

FoodTruck le midi



Route de Gilberoux à 5150 Franière
Piste de 120m sur 80m sans obstacles
GPS: N 050°25'10" E 004°42'55"

En bref

Record absolu de vitesse en aéromodélisme - on approche de la vitesse du son !

La recherche de la plus grande vitesse est inhérente à tous les sports. En aéromodélisme, les records officiels sont le domaine de la FAI, Mais celle-ci ne prévoit pas de réglementer les vitesses que peuvent atteindre les planeurs en «dynamic soaring». Cette pratique requiert une bonne pente et

une machine capable de survivre à des facteurs de charge dépassant 30 G. Aux dernières nouvelles, l'Américain Spencer Lysenby a atteint la vitesse de 877 km/h.

En tous cas, pour bien comprendre la mécanique du «dynamic soaring» et l'état actuel de la recherche, un exposé scientifique donné par Spencer à TNG Technology GmbH à Munich est visible à l'adresse suivante: <https://www.youtube.com/watch?v=nv7-YM4wno8>
Passionnant !



LA COCKPIT SX

NEW! **12**

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

Utilisation comme un Smartphone

De nouvelles fonctionnalités:

- **Commande par détecteur de mouvements**

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



- **Technologie SAFE-Link**

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

- **Look CARBONE**

- **Mixage 6 gouvernes**

SAFE-LINK



COCKPIT SX 12
1-00151
499,90 €*



Week-end Wallonie Bienvenue au MCH

Commémoration
de la fin de la Grande
Guerre

Expositions et
présentations en vol

Mai 2018
Cent ans se sont écoulés,
on se souvient à Havay





19 et 20 mai, Wallonie Bienvenue se déroule dans l'entité de Quévy. C'est l'occasion de commémorer une page pénible pour les habitants du village. En 1918, les forces occupantes ont vidé le bourg de ses habitants et, à partir de mai 1918, il est la cible de tests de bombardements réduisant les habitations en champs de ruines. Ce seront des armes et des machines volantes expérimentales qui vont être utilisées jusqu'à l'Armistice.

Une nouvelle expérience pour le MCH...

Une première pour le Model Club Havay, collaborer dans le domaine historique avec la Commune de Quévy et préparer une exposition avec le Cercle des 10 Clochers (*cercle d'histoire local*).

Le Cercle nous a fourni de superbes reproductions de photos inédites et de textes d'époque présentant les conséquences et les découvertes faites dans le village.

... secondé par un groupe de modélistes particulièrement étonnant...

L'exposition était complétée par la Section 14-18 (*amis aéromodélistes franco-belges de la région de Douai*). En plus des nombreux posters des grands aviateurs de l'époque, des fiches thématiques détaillées sur les moteurs, les armements, ceux-ci exposeront près de vingt superbes machines d'époque qu'un vent particulièrement retors empêchera de prendre l'air. Ce n'est que partie remise...

Les membres de ce groupe dynamique et très sympathique conçoivent et construisent leurs machines dont les envergures atteignent les trois mètres.

Enfin, notre contribution, les reproductions des principaux bombardiers actifs le Gotha IV en version RC et une maquette statique du Zeppelin Staaken, énorme bombardier (43m d'envergure, il pouvait larguer des bombes d'une tonne... ce sera le cas sur Havay et ensuite... sur Londres).





Une exposition thématique

Nous présentons des panneaux explicatifs, avec photos et croquis d'époque, sur l'histoire du bombardement lors de la Première Guerre Mondiale, sur les ballons captifs. Un ballon de ce type fut utilisé lors des bombardements du village d'Havay pour prendre des photos aériennes...

Un public nombreux, très attentif

En nous rendant visite, bon nombre de visiteurs apprendront des choses insoupçonnées sur cette période. Une expérience très intéressante que d'échanger avec eux sur des thèmes mêlant histoire, aviation et notre beau loisir !.



Le MCH, sollicité pour poursuivre l'expérience

Il est important de souligner que, cette collaboration va perdurer sur ce thème jusqu'à fin de la saison aéromodéliste...

Lors de notre Festival des 8 et 9 septembre, nous présenterons à nouveau cette exposition. Ce même week-end (celui du Patrimoine), au centre d'Havay, le Cercle des 10 Clochers organisera une exposition très fournie "Havay, Village Martyr 1918".

A ne pas manquer ! d'autant que la commune prévoit des navettes entre les deux expositions.

Les évolutions des maquettes de machines de la Grande Guerre seront notre manière, celle de nos amis de la Section 14-18 et autres amis aéromodélistes visiteurs de rendre hommage à nos aviateurs, héros de la Grande Guerre.

Le MCH





Championnat d'Europe de voltige F3A

Grandrieu du 21 au 29 juillet

C'est à la Belgique, et plus précisément à son club d'aéromodélisme, membre de l'AAM, l'Association Aéromodéliste du Sud-Hainaut qu'est revenu l'honneur d'organiser cette année le 19^{ème} Championnat d'Europe de Voltige radioguidée.

Un peu d'histoire

La catégorie F3A est une des plus anciennes de la FAI puisque les premières grandes rencontres internationales de voltige remontent au milieu du siècle dernier, avec notamment les compétitions dénommées à l'époque « Coupe du Roi » qui se déroulaient sur l'aérodrome d'Évère, là où est implanté aujourd'hui

le siège de L'OTAN. C'est là que notre compatriote Jean-Pierre Gobeaux se mesurait avec l'Allemand Stegmaier et ses fameux acteurs pneumatiques. Les radiocommandes étaient du « tout ou rien » et la bande radio était le 27 MHz. La FAI instaura la catégorie F3A en 1959. Le premier championnat eut lieu en Suisse. Sur le podium, on retrouvait l'Américain Kazmirski, l'Allemand Sammann et son compatriote Stegmaier. En 1976 déjà, la Belgique avait organisé le premier championnat mondial F3A sur l'aérodrome de Coxyde. Pour notre pays, ce furent ensuite un championnat d'Europe à Coxyde en 1976, où notre équipe se classa deuxième avec comme pilotes Alexandre Degotte, Dirk Tielemens et Gérard Wérion. Puis de fut Othée en 2000, organisé à l'initiative d'Alex Goossens. Cette année, ce sont 23 pays qui ont envoyé une délégation (par ordre des identificateurs du Comité Olympique : Autriche, Belgique, Chypre, République



tchèque, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande Bretagne, Allemagne, Irlande, Israël, Italie, Liechtenstein, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Russie, Saint Marin, Suisse, Turquie et Ukraine. Parmi ces équipes, en fonction de la nouvelle pratique de la CIAM, on peut ajouter un quatrième pilote qui doit être junior. Ce sont huit juniors qui s'alignaient, et parmi eux notre compatriote Ignace Pawlenko, coaché par son grand-père Michael, bien connu pour ses participations en équipe F3B. De plus, le pilote chinois Jincheng Kuang et le Coréen Byong Joon Park ont demandé à pouvoir participer, ce qui leur fut accordé.

L'organisation acceptait les arrivées dès le 19 juillet et plusieurs équipes étaient déjà sur place, profitant des terrains d'entraînement des clubs environnants. L'AASH remercie au passage les clubs bienveillants (Model Club Havay, AABS La Salmagne (France), Albatros Club Gerpennes, Petites Ailes de la Frontière, CAE Estinnes, Association modéliste du Solrézis (France), Aéroclub José Blairon). Le 20 juillet, les vols d'entraînement officiels commençaient au terrain de Grandrieu, en parallèle avec le processing

des modèles. Une équipe de plusieurs bénévoles s'occupaient de mesurer les modèles, de les peser, de mesurer la tension des batteries et le bruit des moteurs.

Mentionnons au passage que la grande majorité des moteurs utilisés aujourd'hui en F3A sont électriques, et nombre d'entre eux utilisent des hélices secondaires du couple moteur. Il reste quelques irréductibles de la propulsion thermique, et pas des moindres : les Français Christophe Paysant-le-Roux et Cédric Carayon, l'Irlandais Michael Blake, le Hollandais Danny Van Vliet, le Russe Sergey Danilov, les Suisses Sandro Matti et Marc Rubin, Sergey Sheygas de Chypre et le Turc Ethem Abaslioglu. Mais chose remarquable pour un observateur extérieur, en vol les niveaux de bruit de tous ces modèles sont assez semblables et cela n'a plus rien à voir avec les pétarades des moteurs glow d'il y a une quinzaine d'années.

L'équipement du terrain, au départ un club-house et ses annexes permanentes, a été complété pour la circonstance par un beau local toilettes, y compris une zone pour personnes à mobilité réduite

et une cabine de douche. Un grand chapiteau de 30 m x 15 m a été installé dans le prolongement du club-house. Il accueille le bar, le poste de vente des tickets-repas et boissons (y compris caisse enregistreuse, impression de tickets et lecteur de cartes électroniques), les tables de service des repas, le grand écran où tout le monde peut consulter tous les résultats, y compris les détails des scores attribués à chaque figure par chacun des cinq juges, et bien entendu les tables et bancs pour la consommation des repas.

Cotations : l'automatisation en cours

Sur le terrain ont été érigés un rang de tonnelles pour abriter les juges, trois tonnelles pour les « ready-box » et une grande tonnelle pour abriter le système de cotation. Ce dernier mérite une mention toute particulière. Il s'agit du système français, baptisé « Notaumatic », dû à Roland Poidevin. Il s'agit de petits pupitres confiés aux juges, de la taille d'un émetteur pupitre, alimentés par une LiPo et comportant une série de boutons destinés à l'attribution des cotes des figures, ainsi qu'une petite imprimante

Juges et jury FAI

Debout, de g. à dr. Albert Wamsler (GER), Dmitry Chaplygin (RUS), Peter Uhlig (GER - Prés. Jury), Henny Van Loon (NED), Roland Galley (SUI), Wolfgang Matt (LIE - Jury), Marc Weyenberg (FRA), Francisco Pineiro (ESP), Pierre Pignot (FRA - Jury)

Agenouillés, de g. à dr. Esa Eirola (FIN), Gianluigi Giannoni (ITA), Norbert Polatscheck (AUT), Jean-Yves Castermans (BEL), Michal Gryglas (res. POL)





27 équipes sont alignées, prêtes à défiler... avant l'averse

thermique. Les pupitres des juges sont connectés par wifi à un ordinateur central qui leur envoie les données du pilote et reçoit les cotes attribuées à chacune des figures par les juges. En cours de vol, une oreillette leur annonce en clair la figure suivante pour les préparer à la juger. En fin de vol, le juge peut consulter toutes ses cotes avant de les soumettre. L'ordinateur central (qui peut être un simple Raspberry Pi à 50 €) produit en fin de tour de vol un fichier de résultats qui peut être, soit consulté par wifi, soit imprimé. L'ordinateur central comporte aussi un serveur web consultable par tous en cours de concours.

L'usage de Notaumatic permet de se passer complètement des secrétaires de juges qui leur servaient de scribes, ainsi que du secrétaire aux cotations qui devait par le passé saisir à la main chacune des cotes pour chacun des juges et pour chacun des pilotes, soit un travail ardu et ingrat où les erreurs de saisie provoquaient parfois de longues et vaines discussions. Les Notaumatic ont déjà été utilisés avec succès lors de trois championnats mondiaux, en F3A en Argentine et en Indoor F3P à Strasbourg en 2017 et en vol circulaire en 2018. Certains juges internationaux se sont même déjà équipés de leur propre pupitre... Il reste peu de chose à ajouter pour rendre encore plus simple la gestion d'un concours : la commande des tops de départ des temps de préparation et de vol, la commande de l'affichage du temps de vol et la signalisation sonore des débuts et fin de vol (avec des annonces de décompte du temps ?) et même les appels des pilotes, comme cela se pratique déjà en F3K et F5J.

Cérémonie d'ouverture

Hazard du calendrier ou préméditation ? En tous cas, le jour de la cérémonie d'ouverture tombait le 21 juillet, jour de notre Fête Nationale. Gérard avait eu



L'équipe belge prête pour le défilé



Cérémonie d'ouverture... réfugiée dans le chapiteau



Décoration remarquable pour les modèles de Robin Trumpp (GER)

l'excellente idée de tenter de profiter du défilé de nos forces armées à Bruxelles en courant d'après-midi, et de la proximité relative de la base de nos F16 à Florennes pour suggérer que les F16 fassent un léger détour par Grandrieu avant de se poser à leur base... ! Cette idée, au départ fort ambitieuse, a pu se matérialiser grâce aux bons contacts entretenus depuis de nombreuses années entre la direction de l'AASH et l'autorité militaire. Bien entendu, ce serait l'heure possible de passage des avions qui allait déterminer l'horaire de toute l'après-midi et de la cérémonie. Elle était prévue pour commencer vers 16h20 par le défilé des équipes précédées de leurs drapeaux nationaux, avec les discours et moments clé répartis sur la suite de l'après-midi. Mais à 16h20 précises, les premières gouttes de pluie commencèrent à tomber et cela se transforma en averse quelques minutes plus tard. Donc, tout le monde aux abris... Mais à 16h50, on reçut la confirmation que les F16 étaient en approche. La pluie avait un peu diminué et tout le monde se retrouva dehors. Et en effet, quatre chasseurs F16 passèrent au-dessus du terrain, d'abord en formation « diamant », et ensuite en formation d'attaque au sol. Ce fut assez impressionnant ! On décida ensuite de déplacer la cérémonie à l'intérieur du chapiteau. Elle put débiter après quelques minutes nécessaires à transporter le matériel de public-address. Après l'appel des équipes et la diffusion de leurs hymnes nationaux (version abrégée...) et la présentation des juges et des membres du jury FAI, nous eûmes les discours de bienvenue de Monsieur Jean-François Gatelier, bourgmestre de Sivry-Rance, puis de Bernard Delhay, président de l'AAM, de Gérard Wérion, président de l'AASH et organisateur du championnat, et enfin de Peter Uhlig, président du jury FAI qui déclara ouvert ce 19^{ème} Championnat Européen de Voltige radioguidée F3A.

Naturellement, la cérémonie à l'intérieur ne put présenter les équipes avec toute la dignité requise, mais nombre de personnes présentes jugèrent que l'ambiance dans le chapiteau était fantastique et compensait largement les désagréments provoqués par la pluie. Mais le programme de la cérémonie d'ouverture n'était pas terminé... Gérard avait aussi pris contact avec Benoît Dierickx, ancien champion de Belgique en voltige en plein air (F3A) et en salle (F3P), mais



Chaque jour, la newsletter, produite par Richard Van Wijck



Notre pilote Viken Malacioglu et son père Ardaser interviewés par la RTBF



26 nations sont présentes

aussi pilote professionnel sur Boeing 737 et pilote de voltige « grandeur ». Depuis quelques années, Benoît est propriétaire d'un splendide biplan Bücker Jungmeister, racheté d'occasion sans moteur et équipé ensuite d'un moteur retrouvé abandonné au Canada. Après deux ans de travaux de restauration, son Bücker vole depuis 2015 et a déjà valu à Benoît un titre de Champion de Belgique en voltige et un titre mondial de voltige « vintage ». Benoît décolla de Cerfontaine et arriva à Grandrieu vers 18h20 sous un ciel enfin

plus clément. Tout le monde sortit des abris et on eut droit à un quart d'heure de superbe démonstration d'acrobaties « grandeur », augurant bien des vols de modèles réduits qui commencent le lendemain.

Internet et Newsletter

Le pilote F3A hollandais Richard Van Wijck, non sélectionné pour figurer dans l'équipe des Pays-Bas cette année, s'était proposé pour réaliser une newsletter



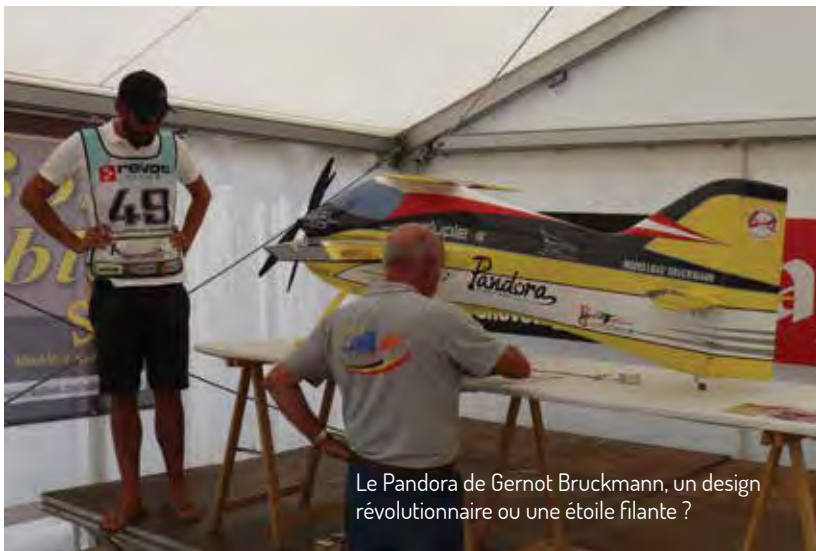
Yves Van Gompel, parfait directeur de piste pendant toute la semaine de concours

quotidienne où seraient repris les pots du jour, les photos des événements marquants, les ordres de départ et les résultats provisoires. Accessible initialement uniquement sur le site web de la compétition, la newsletter fut ensuite imprimée en format A5 recto-verso et mise à disposition de tous. La connexion Internet sur le site avait été prévue au travers d'une liaison par satellite, mais celle-ci s'avéra d'emblée insuffisante pour répondre à toutes les demandes. La version papier, imprimée sur une imprimante de la fédération, connut donc un beau succès. Merci à Richard pour son beau travail ! Plusieurs des photos illustrant cet article sont de lui !

Premier jour – éliminatoires vol 1

Pour leur malheur, les pilotes polonais n'avaient pas pu faire le déplacement. Leur absence libérait quelques places à l'ordre de départ. Cela permit de décaler d'une heure le début des vols officiels le dimanche matin 22 juillet. Donc vers

8h, le premier pilote, le Tchèque Jan Kral, inaugura les « hostilités », mais il fallut quelques minutes pour roder le personnel de piste à la manipulation, puis la lecture des affichages. Le panel de jury compte au total 10 juges qui fonctionnent, pendant les éliminatoires, par groupes de 5. On passe d'un panel à l'autre à la mi-journée et tous les 8 pilotes environ, une pause d'une dizaine de minutes est accordée aux juges. Demain les panels de juges seront inversés, de sorte que, sur deux jours, tous les pilotes volent une fois devant chacun des panels. Le temps s'était remis au beau fixe, avec des températures qui frisèrent les 28 degrés vers le milieu de l'après-midi. À cause de quelques hésitations de l'organisation, on avait accumulé une vingtaine de minutes de retard en début d'après-midi. Yves Van Gompel, en chef de piste attentif, arriva à résorber partiellement ce retard de sorte que les derniers vols eurent lieu pas loin de 19h comme prévu.



Le Pandora de Gernot Bruckmann, un design révolutionnaire ou une étoile filante ?

Deuxième jour – éliminatoires vol 2

Dès le matin, le temps est au grand beau et le vent faible de directions variables entre Nord-Ouest et Nord-Est. L'ordre de passage des pilotes a été décalé d'environ un quart et le jury n°2 travaille en début de journée pour laisser la place au n°1 l'après-midi. De la sorte, en fin de journée, chaque pilote sera passé devant le jury des « durs » et celui des « tolérants » et un score intermédiaire peut être établi. Nos pilotes belges se situent aux places 19 pour Ignace, 27 pour Viken en 36 pour Bert. Dans le courant de l'après-midi, la couverture nuageuse s'intensifia et on regardait avec quelque inquiétude de gros nuages gris au-dessus du terrain. Mais il ne plut pas et tous les vols purent se dérouler sans encombre.

Lors de son vol, Viken rencontra un problème inattendu. À l'affichage digital, son temps de vol de 8 minutes était réputé écoulé alors qu'il devait encore effectuer deux figures. Un score d'à peine 400 points en résultait. Après examen et discussion, il fut décidé de lui accorder le bénéfice du doute. Il pourra revoler mercredi matin devant le même jury. On peut s'étonner de ces erreurs de chronométrages mais il est vrai que le démarrage du tableau d'affichage des temps semblait quelque peu erratique. Déjà au début du premier vol dimanche, il avait nécessité une attention spéciale. Parfois, au moment de son enclenchement, il affiche déjà un temps de 1 minute ! Votre serveur en fut personnellement témoin mercredi midi lors du lancement du temps de préparation de l'Autrichien Gernot Bruckmann. Dans ces cas, quand Yves, en chef de piste attentif, s'en apercevait, il masquait discrètement l'affichage des minutes pour se référer uniquement à son chrono manuel...

Troisième jour – éliminatoires vol 3

Nouveau décalage dans l'ordre des départs, et nouvelle permutation des jurys. On attaque ce qu'il est convenu d'appeler le « second tour » des éliminatoires. Il faudra de nouveau attendre la fin de la journée suivante pour savoir qui aura droit à participer aux demi-finales qui regrouperont les 30 premiers classés. La chaleur monte encore un peu. On note des températures au-dessus des

30 degrés, mais heureusement un léger vent de secteur Nord ou Nord-Ouest assure un peu de rafraîchissement dans la plaine de Bellevue.

Yves Van Gompel et Alain Laruelle, promoteurs du F3A Vintage en Belgique, exposent leur superbe Kwik Fli, copie de celui avec lequel Phil Kraft remporta le titre de champion du Monde en 1967. Wolfgang Matt, un autre champion du monde et membre du jury FAI lui fit faire un petit vol, largement applaudi par tous pendant une pause des juges.

Cédric Carayon, qui vole toujours sur moteur thermique, a connu un arrêt moteur vers le milieu de son programme. Cela lui a valu un score de seulement 250 points sur les plus de 500 possibles. Heureusement, le classement à l'issue des éliminatoires se fait sur l'addition des trois meilleurs scores sur quatre. Cela n'impactera pas son classement comme on le verra plus tard.

Quatrième jour – éliminatoires vol 4

Ce matin, le vent s'est établi au Nord-Est, avec des pointes au-dessus de 6 m/sec. Il est quasiment à 90 degrés sur la piste, de face pour le jury. On est encore loin de la limite fixée par la CIAM. Cela ne complique guère les décollages ou atterrissages pour des pilotes du niveau de ces participants à un championnat. Par contre, la vitesse du vent n'est évidemment pas constante entre le sol et 200 mètres plus haut. Pour voler un programme parfait, le pilote doit faire parcourir à son modèle une trajectoire bien rectiligne, souvent dans un plan vertical et donc lors de ces phases de vol, la compensation du vent doit être progressive et très soigneusement dosée. Lors du vol de CPLR, il y eut quelques doutes à ce propos, et donc une discussion entre les juges, avec l'appui du jury, eut lieu. Mais la décision fut en faveur de Christophe, avec un vol coté à 503 points, soit son second meilleur. En fin de matinée, c'est Gernot Brückmann qui vint accomplir son vol avec son curieux modèle « Pandora », clairement inspiré de sa pratique fructueuse de la voltige en salle (il est champion du Monde actuel en F3P). Il s'agit d'un triplan avec l'aile centrale beaucoup plus grande que les deux autres, et implantée à mi-hauteur du fuselage. Ce sont les dimensions



Jean-Michel Coulon, de nombreuses fonctions pour un seul homme: ici pendant le contrôle du modèle de CPLR

de celui-ci qui étonnent le plus. Il fait pas loin de 50 cm de haut et est profilé, avec son énorme plan vertical, pour faciliter le vol tranche, nécessaire pendant de nombreuses figures du programme. On ne peut pas dire qu'il soit élégant, mais il semble en tous cas efficace...

À l'heure du repas, la température dans le chapiteau dépasse les 35 °C, mais le vent du Nord est bien là et rend les conditions supportables.

Entretiens, vu les petits problèmes de démarrage du chrono du tableau d'affichage (faisant partie de l'appareillage Notautomatic), il avait été décidé de ne pas forcer Viken à revoler. Quatre des cinq juges avaient quand même attribué une cote pour les deux figures « tardives », malgré l'annonce de la fin du temps de vol, et sur cette base, le score remporté lundi par Viken fut rajusté, à la satisfac-

tion de tous.

Ceux qui se s'étaient intéressés aux prévisions météorologiques des jours s'étaient aperçus que pour samedi matin, on prévoyait de fortes pluies et des orages. Or le programme prévoit les finales pour samedi matin... Mais la journée de jeudi est déclarée journée de réserve en cas de pluie. En se basant sur les prévisions, il est décidé de décaler tout le programme d'un jour, avec les demi-finales jeudi et les finales vendredi et peut-être samedi ! De la sorte, tous les vols de la compétition devraient pouvoir être complétés dans des conditions « normales » et il ne resterait pour le samedi après-midi, avec un rétablissement d'un temps ensoleillé, que les proclamations des résultats et les vols de démonstration prévus. Le changement de programme est annoncé urbi et orbi, y compris sur le site



Ignace Pawlenko et Gernot Brückmann consultent les résultats de leurs concurrents



Le Kwik Fli d'Alain Laruelle exposé pour promouvoir le «F3A vintage». Wolfgang Matt et Benoît Dierickx l'ont piloté

web de la compétition bien entendu. On maintient pour la fin de journée de jeudi la « petite proclamation » pour tous les concurrents qui ne sont pas retenus pour les demi-finales, car certains préfèrent ne pas prolonger leur séjour en Belgique. À la fin de la journée, les cotes ont décanté. Les pilotes belges se sont provisoirement classés 20^{ème} pour Viken, 24^{ème} pour Ignace et 34^{ème} pour Bert. Les deux premiers se retrouvent en demi-finales. Au classement des juniors, il y en a deux qui se classent parmi les trente premiers : l'Italien Andrea Cervi et le Belge Ignace Pawlenko. La lutte pour la médaille d'or junior est donc lancée entre ces deux jeunes talentueux...

Cinquième jour -les demi-finales

Dès 7h30, les vols de calibrage du jury sont lancés. Pour la demi-finale, les pilotes se voient imposer deux vols selon le programme F19. Il est nettement plus complexe que le P19 utilisé pour les éliminatoires. D'emblée, le jeune Andrea Servi nous fait un vol magnifique avec un score de 547 points, qui le place parmi les meilleurs. Nos deux pilotes belges ayant

accédé à la demi-finale sont Viken Malacioglu et Ignace Pawlenko. Ils obtiennent des scores de respectivement 497 et 487 points. Cela les place vers le deuxième tiers du tableau des 30 premiers.

Petite anecdote : à l'issue de la matinée, la température à l'ombre atteint les 35 degrés. Revenant de son travail de juge pour la matinée, le juge hollandais Henry Van Loon me pose la question : « Quelle est la meilleure façon de bien faire maturer la vieille viande ? ». La réponse est « Mettez-là au soleil pour six heures à 50 degrés. Eh bien, moi, je suis arrivé à maturité ! ».

Petite pose pour le changement du panel de juges et on lance la seconde moitié de la journée, toujours avec le programme F19 qui sera accompli un par un par les 30 pilotes de la demi-finale.

Le temps n'évolue pas beaucoup l'après-midi : grosse chaleur et vent faible de directions variables.

On apprend avec consternation que notre Ignace a eu un gros souci lors d'un

vol d'entraînement à Havay en début d'après-midi. Avec son Mryia, un modèle biplan tout composite conçu par Donatas Pauzuolis (Lithuanie) réalisé en Ukraine, il a eu un début de flutter lors d'un snap-roll. Il a su ramener le modèle au sol en une pièce et a dû constater que les deux ailes de son modèle sont croquées en leur centre. Elles n'auraient pas supporté la moindre charge supplémentaire. Ignace, comme les autres pilotes belges, n'avait enregistré qu'un modèle. Pas question donc d'avoir recours à un mulet !

Le résultat des demi-finales est calculé en faisant la somme de deux des trois meilleures cotes constituées par :

1. la moyenne des trois meilleurs scores en éliminatoires
2. les scores des deux vols du programme F19

Le tableau des résultats après les éliminatoires se présente comme ci-dessous :

Le classement des autres est désormais définitif : Viken est le premier Belge en 18^{ème} place avec 1889 points. Ignace termine 29^{ème} avec 1811 points. Bert Delaere termine à la 37^{ème} place.

La publication des résultats des demi-finales a connu un petit hoquet suite à une manipulation manuelle erronée des tables de pointage. Cela suscita quelque émotion pendant la réunion des chefs d'équipe et du jury à l'école de Grandrieu, ainsi qu'au terrain lorsque les Hollandais (leur meilleur pilote Derk Van der Vecht est annoncé à la treizième place) se rendirent compte de la présence d'erreurs d'additions dans le tableau publié. Derk espérait que les corrections pourraient l'amener en place 10, mais ce ne fut pas le cas.

Pendant la réunion à l'école de Grandrieu

1. CPLR (FRA)	2138
2. Lassi Nurila (FIN)	2106
3. Gernot Bruckmann (AUT)	2099
4. Stefan Kaiser (LIE)	2043
5. Sandro Matti (SUI)	2035
6. Robin Trumpp (GER)	2028
7. Juan Rombaut (ESP)	2025
8. Marc Rubin (SUI)	2003
9. Christian Niklass (GER)	1984
10. Sebastiano Silvestri (SMR)	1974



Bernard Delhaye avait amené son célèbre Fokker DR1 pour les vols de démonstration

eut lieu la préparation du programme « inconnu » qui ne serait communiqué à tous les intéressés (les 10 pilotes les mieux placés, ainsi que les juges) qu'en soirée. Aucun vol n'est plus autorisé et les pilotes ne peuvent se préparer que dans leur tête. Même l'utilisation d'un simulateur de vol est interdite...

La soirée se poursuit par un repas spécial au cochon de lait préparé par le traiteur. Ce repas prend la place du traditionnel cochon à la broche. Mais l'ambiance dans le chapiteau fut à nouveau très bonne, avec le bar ouvert gratuitement à tous pendant une heure. Bernard Delhaye avait mis son gros Piper en démonstration, pour le plus grand plaisir de tous...

Sixième jour – début des finales

La journée peut commencer un peu plus tard que les jours précédents. À 10 heures, le vol de calibrage avec le programme F19 fut présenté par le pilote coréen Byung Joon Park et fut suivi par les vols des dix candidats. Cette fois, le panel comporte les dix juges opérant tous ensemble. Les vols de Lassi Nurila et Gernot Brückmann furent les plus impressionnants.

Après la pause repas, les vols reprirent à 13h avec le premier programme « Inconnu ». Les vols eurent lieu en deux blocs de 5, pour se terminer par ceux de deux des grands favoris : en avant-dernier Gernot Brückmann (AUT), puis Lassi Nurila (FIN). Fin des vols vers 15h45. Puis séances de photos, calculs et vérifications. À 18 h, le jury, les pilotes classés en finale et leurs chefs d'équipe se réunissent pour déterminer le programme du second « inconnu » qui sera exécuté samedi après-midi et sera la dernière manche du championnat.

Le ciel était encore bien dégagé en début d'épreuve, mais par la suite, il y eut quelques pointes de vent et la couverture nuageuse se fit plus menaçante. On entendit l'orage tonner au loin et il y eut même quelques gouttes de pluie pendant le vol de Lassi Nurila; une légère averse tomba un quart d'heure après son atterrissage.

Aux nouvelles à la radio, ce 27 juillet a battu tous les records de température à l'observatoire d'Uccle: 34,6 degrés. Heureusement que le programme des vols était plus léger que les jours précédents. Et le public était assez clairsemé, préfé-



Le champion junior sortant rapporte le trophée. À sa droite, Adrea Cervi qui allait lui succéder

rant les grands complexes commerciaux climatisés, ou le bord de mer pour ceux qui ont la chance d'y être...

Septième jour – derniers vols

Ce matin, le programme est assez semblable à celui d'hier : premiers vols de calibrage du jury à 10 h, puis une manche avec le programme F19 pour tout le monde. Les vols de calibrages sont offerts par le talentueux Hollandais Derk van der Vecht et le Français Léo Heckmann. Le vent est assez fort de secteur Sud, mais peu de choses à signaler. Les nuances entre les vols de ces dix talentueux pilotes sont à peine discernables par les observateurs peu avertis, dont je suis.

Après la pause repas, le dernier vol de ce championnat se fera selon le second programme « inconnu » qui fut assemblé la veille au soir lors de la réunion des chefs d'équipes. Il va s'avérer redoutable.

Lors de son vol de calibrage, Derk va subir une panne moteur sur épuisement de la batterie lors de l'exécution de l'avant-dernière figure. Grosse émotion mais atterrissage sans encombre. L'indicateur de charge révèle que la batterie n'a plus que 2% de sa charge. Les figures de cet inconnu sont extrêmement voraces en énergie, avec de nombreux passages en vol sur la tranche où la seule portance vient du fuselage. Le cercle en tonneau lent n'est pas mal non plus de ce point de vue et la dernière figure, le huit horizontal avec tonneaux (figure 25.3 dotée d'un coefficient 6) est tout simplement terrible, particulièrement pour les propulsions électriques qui arrivent en fin d'autonomie de la batterie.

Le vent a encore forci, avec des moyennes à 6 ou 7 m/sec. et des pointes qui frisent les 12 m/s. Rappelons que pour interrompre le concours, il faut au moins 12 m/sec. pendant toute une minute. Cela n'arriva pas ici. Mais la direction du vent a varié entre 45 et 90 degrés par rapport à la piste. Avec du vent bien « cross », Lassi



Peter Uhlig reçoit le drapeau FAI des mains de Gérard Wérier, organisateur heureux après des mois de travail ardu



Les trophées du Championnat d'Europe F3A : de g. à dr. le Trophée Princesse Marie de Liechtenstein (Junior), le Trophée Luc Mommer (équipe) et le Trophée Joseph Dedobbeleer (individuel)

Nurila n'est pas arrivé à maintenir son modèle à distance constante du jury, et cela lui coûta beaucoup. Ce fut aussi un peu la base des défauts observés pendant le vol de Gernot Bruckmann, avec son modèle « spécial vol tranche ». Lui non plus n'arriva pas à éviter de se faire « balader ». Par contre, avec du vent à 45 degrés, comme le connut Christophe Paysant-Le-Roux, le risque de se laisser déporter était un peu moins grave. Mais il fallait beaucoup d'énergie pour maintenir la symétrie des figures en boucles. Dès son atterrissage, CPLR savait qu'il avait gagné car il venait d'accomplir un vol simplement magistral aux trajectoires tirées au cordeau, malgré des sautes de vent parfois fortes.

Je fus frappé par la similitude de cette situation avec celle dont je fus témoin il y a 18 ans, aussi en Belgique, mais cette fois c'était à Othée, où CPLR sut se surpasser au moment critique et remporter, déjà

alors, le titre européen, et ce n'était pas son premier ! On se souviendra qu'il a accumulé de nombreux titres européens et mondiaux entretemps, ce qui en fait une vedette incontestée, même mieux que les Wolfgang Matt et Hanno Prettnner en leur temps...

Cérémonie de clôture

La digestion des points à l'issue de ce dernier vol prit près de deux heures, car le jury voulait la certitude absolue de l'exactitude des tableaux de résultats, tant pour les places individuelles que pour les juniors et les équipes nationales. Il y avait en effet eu quelques flottements, dus sans doute à des maladresses de manipulation, lors des jours précédents, et particulièrement à l'issue des demi-finales... Pour faire patienter, notre président Bernard Delhaye et son équipe firent un vol avec leur gros DR1, toujours

très impressionnant, non seulement par sa taille, mais aussi ses capacités de vol lent et sa manœuvrabilité. Benoît Dierickx en profita aussi pour effectuer un vol avec le Kwik Fli d'Alain Laruelle, pour le plus grand plaisir de tous. Vers 17 heures put enfin commencer la cérémonie de clôture du championnat. Les médailles et les diplômes FAI furent distribués aux lauréats par les membres du jury FAI. Levée des drapeaux et hymnes nationaux des vainqueurs. Vinrent ensuite les trophées. D'abord le Trophée Joseph De Dobbeleer, en la mémoire de celui qui fut président de l'aéromodélisme belge dans les années 1970, pour le vainqueur individuel Christophe Paysant-Le-Roux. Ensuite le Trophée Luc Mommer, en mémoire de ce pilote belge et aéromodéliste tombé lors d'une mission militaire et que présenta son neveu Dominique Mommer, pour la meilleure équipe. Et enfin le trophée Altesse Princesse Marie du Liechtenstein, pour le meilleur junior, l'Italien Andrea Cervi. Le président du jury FAI Peter Uhlig prononça alors les paroles de clôture du championnat et le drapeau de la FAI fut amené au son de l'hymne FAI. La production des listes de résultats à distribuer prit encore quelque temps...

Banquet

Le banquet de clôture eut lieu dans la grande salle communale de Sivry. Sur la scène, la fanfare veillait à meubler l'ambiance par un programme varié qui poussa de nombreuses personnes à s'essayer à l'une ou l'autre danse. Ambiance festive. Le repas allait donner au traiteur l'occasion de démontrer l'étendue de son talent et on ne fut pas déçu. La distribution des diplômes aux trente premiers participants (les pilotes non retenus pour les demi-finales avaient déjà reçu leur diplôme mercredi soir) fut accompagnée de paroles de remerciement à tous, mais tout particulièrement à Gérard Wérimon lui-même, pour son investissement personnel énorme pour la réussite de ce championnat.

Je veux encore saluer tout particulièrement trois personnes :

- *L'exceptionnel travail en coulisses de Jean-Michel Coulon, véritablement au four et au moulin toute la semaine, en charge de « tout », de la sono, du site web, dans l'équipe*



Le banquet de clôture dans la salle du centre culturel de Sivry; sur le podium, la Royale Fanfare communale de Sivry

de processing, de la liaison satellite pour l'Internet et de mille autres choses indispensables

- *La parfaite gestion des vols sur le terrain par Yves Van Gompel, véritable directeur sportif de la compétition, avec sa petite équipe de bénévoles chargés des diverses tâches réglementaires*
- *Le dévouement, indéfectible, avant et pendant la compétition d'Alain Laruelle, chef de piste en second et qui fut disponible, en plus, pour plein de tâches essentielles en coulisses, comme les impressions des badges et des diplômes*

Conclusions

Le championnat d'Europe de Voltige F3A fut une grande réussite. Il vient couronner une nouvelle fois le talent exceptionnel de Christophe Paysant-Le-Roux, mais aussi celui d'une bonne dizaine de pilotes qui le talonnent de près au classement. La relève est assurée. Le championnat de Grandrieu restera dans les mémoires comme un championnat de la camaraderie et de la convivialité. Les membres du club AASH se sont dévoués à tous les niveaux, tant sportif que sur le plan de l'infrastructure pour assurer à tous des conditions de vol optimales. Le terrain de l'AASH et ses infrastructures agrandies et améliorées pour la circonstance étaient parfaitement adéquates. Certes, la période fut caniculaire, puisqu'on battit à deux reprises des records absolus de température en Belgique. Il fallut 18 mètres cube d'eau pour les « facilités » et on parle de quelque 100 fûts de Spéciale des Fagnes pour les gosiers asséchés. Le résultat de l'équipe belge, 8^{ème} sur 15 équipes complètes est tout à fait louable et nous pouvons féliciter son chef d'équipe Alain Reynders pour un parfait encadrement de ses pilotes. Le prochain rendez-vous de F3A sera le championnat mondial à Calcinatello di Calcinato en Italie en août 2019. Ce sera à nouveau une empoignade au sommet où le tenant actuel du titre, le Japonais Tetsuo Onda affrontera ses pairs. Rendez-vous est pris.

RH



Le podium 2018 : Lassi Nurila (argent), Christophe Paysant-le-Roux (or) et Gernot Bruckmann (bronze)



Le podium par équipes : Suisse (argent), France (or) et Allemagne (bronze)



Le podium juniors : Ignace Pawlenko BEL (argent), Andrea Cervi ITA (or) et Omer Ben Ami ISR (bronze)



Christophe Paysant-le-Roux, une fois de plus au sommet du classement. C'est sa neuvième médaille d'or en championnat d'Europe, en plus de ses huit médailles d'or en championnat du Monde ! Personne n'a fait mieux.

Championnat de Belgique Première & seconde manches

F3M

6 mai 2018 Model club Havay



*(Responsable du Club
Mr Bernard Delhaye)*

En ce début de saison, pour cette première manche, le soleil est au rendez-vous, le vent faible.

Le concours se déroule sans incident, sans aucune précipitation, Il occupera quasi toute la journée. L'accueil du club est très bon.

Le classement au terme de la journée

Espoir

- 1) Delhaye Loïc
- 2) Delhaye John
- 3) Grisel Jacques.

National

- 1) Reynders Alain
- 2) Grootaert Wannes
- 3) Huyghe Maximiliaan

Inter

- 1) Vissers Jurrien
- 2) Deprince Timen
- 3) Dierck Kristof

FreeStyle

- 1) Vissers Jurrien
- 2) Rombauts Brent
- 3) Grootaert Wannes.

1er juillet 2018 Albatros Club Gerpennes



*(Responsable du club
Robert Denuit)*

En cette seconde manche, plein soleil, vent faible à modéré. Le déroulement du concours, comme l'accueil sont très bons.

Le classement au terme de la journée

Espoir

- 1) Delhaye Loïc
- 2) Liber Didier
- 3) Jaumin Vincent

National

- 1) Reynders Alain
- 2) Grootaert Wannes
- 3) Huyghe Maximiliann

Inter

- 1) Deprince Timen
- 2) Dieckx Kristof
- 3) Rombauts Brent

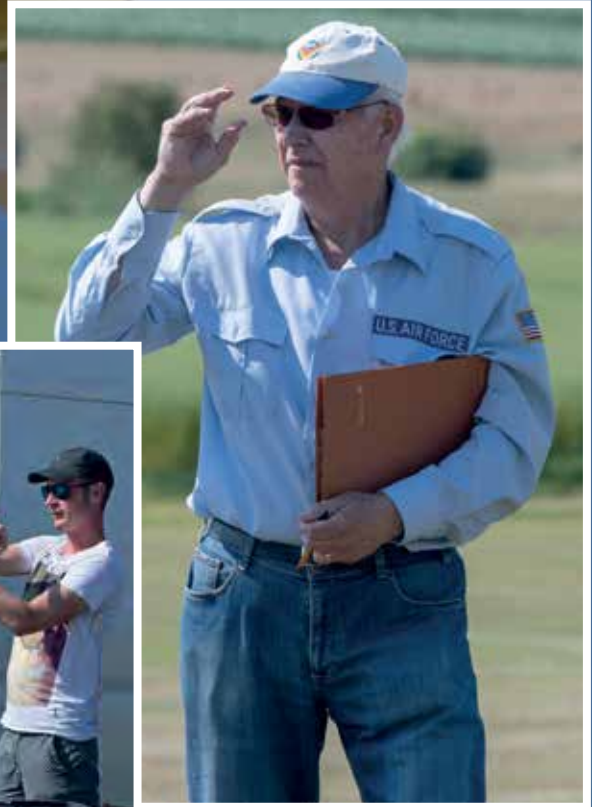
FreeStyle

- 1) Deprince Timen
- 2) Rombauts Brent
- 3) Liber Axel

En plus du rapport officiel, j' ai envoyé à Robert Herzog :

"Outre le bon déroulement au niveau de la sécurité et des règles, on peut constater une progression constante du pilotage et une compétence lors du FreeStyle qui provoque l'admiration des spectateurs."





Un aperçu de la compétition F3M

La voltige grand modèle (VGM) est une compétition de voltige radiocommandée (F3M) inspirée de la voltige grandeur verte aux grands modèles qui doivent être la réplique d'avions de voltige grandeur.

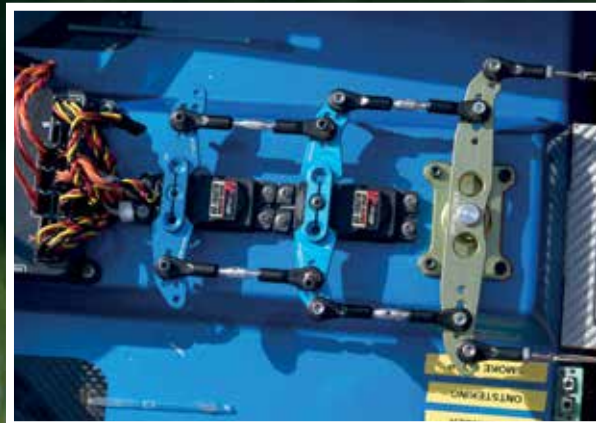
Cat No.	K	Total K	Remarks
12.1	10		
12.2	8		
12.4	11	40	8
12.6	10		
13.1	11		
13.2	21		
13.3	13	40	7,5
13.4	3		
13.5	7		
13.6	10		
13.7	8		
13.8	8	21	8,5
13.9	8		
13.10	8		
13.11	8		
13.12	8		
13.13	8		
13.14	8		
13.15	8		
13.16	8		
13.17	8		
13.18	8		
13.19	8		
13.20	8		
13.21	8		
13.22	8		
13.23	8		
13.24	8		
13.25	8		
13.26	8		
13.27	8		
13.28	8		
13.29	8		
13.30	8		
13.31	8		
13.32	8		
13.33	8		
13.34	8		
13.35	8		
13.36	8		
13.37	8		
13.38	8		
13.39	8		
13.40	8		

Form A
1

Total K
462

Pénalités

Judges Details
Signature
Name: SJC
Number: 43





... de Herstal à Haneffe

Dorénavant, pour le club
d'aéromodélisme « **RHPA** »
ce sera avec le **H** de Haneffe.

Voici notre histoire

C'est en 1946 que Maurice Bienvenu et quelques modélistes, passionnés d'aviation, ont fondé le **HPA** : "Herstal Petite Aviation". A sa création, le club s'est installé sur une île de la Meuse : l'île Monsin à Herstal.

Les activités étaient principalement orientées et destinées au vol circulaire qui consiste à faire voler des avions reliés par des câbles de 15 à 20 mètres à une poignée de commande qui permet le contrôle en montée et en descente. Ainsi, les modèles réduits peuvent évoluer sur l'ensemble d'une demi-sphère.

Les techniques de l'aéromodélisme évoluant, le club décide de déménager et de s'installer à Saint-Georges sur Meuse pour pouvoir y faire voler des modèles radiocommandés. L'inauguration officielle de ce site a eu lieu le samedi 15 avril 1972.

Les activités du **HPA** étant de moins en moins tolérées par le voisinage, les responsables décident de chercher un autre site de vol et, en 1991, le club déménage à nouveau pour s'installer sur la commune de Haneffe au lieu-dit "Le fond du Huvet".



Quelques années plus tard, le club deviendra même propriétaire de ce terrain (150m x 50 m).

Un "club house" sera alors construit et un vaste parking d'une capacité d'environ 50 voitures sera aussi aménagé.



Les premières maisons étant situées à plus d'un kilomètre du terrain et la piste de 140 mètres de long sur 25 mètres de large orientée dans les vents dominants offrent des conditions de vol optimales.

Le local sera malheureusement victime de deux incendies volontaires. Le premier en 2000 et le second en 2005. A chaque fois, courageux et motivés, les membres bénévoles ont retroussé leurs manches pour reconstruire leur local

En 2007, le club s'est vu accorder le titre de "**Royal**" pour plus de 50 ans d'existence (61 ans en réalité). Le **HPA** devenait ainsi le **RHPA**.

Après Maurice Bienvenu, plusieurs présidents se sont succédés mais chaque fois pour de courtes périodes. Les deux derniers, quant à eux, se sont bien investis et s'investissent encore maintenant dans les différentes activités du club.

André Legrand, est devenu Président de notre club en 1996. Après avoir assuré pleinement sa fonction pendant 15 ans, il décide, fin 2010, de prendre un peu de recul et de ne plus se représenter pour prolonger son mandat.

Il reçoit alors le titre honorifique de Président d'Honneur du **RHPA**. Titre qu'il porte toujours actuellement.



André Legrand



Christian Roland

Son successeur sera son secrétaire, Christian Roland.

Début 2011, Christian a repris la fonction de Président du Club "**Royale Herstal Petite Aviation**". A son tour, il s'est efforcé de bien gérer le club en « bon père de famille ». Et voilà déjà huit années qu'il se dévoue sans relâche pour assurer le bien-être de tous les membres de son club.

En 2016, le Conseil d'Administration a décidé d'introduire auprès du Palais Royal, une demande de modification de la dénomination du club.

En effet, il était devenu plus logique de remplacer "Herstal" par "Haneffe" mais pour garder le titre de "Royal", il fallait d'abord modifier les statuts de l'ASBL, les publier au "Moniteur Belge" et enfin les transmettre au Service Requête et Affaires Sociales de la Maison de Sa Majesté le Roi.

Toutes ces démarches administratives effectuées, le Palais Royal nous a fait savoir le 27 mars 2018, que le titre de "Royal" restait acquis pour l'ASBL "**Haneffe Petite Aviation**". Depuis ce jour-là, la seule appellation officielle du club est devenue la suivante :

RHPA
ROYALE HANEFFE PETITE AVIATION

L'ambiance chaleureuse et sympathique qui prévaut au sein du **RHPA** est un facteur clé qui incite les membres à se retrouver le plus souvent possible. De nombreux barbecues, des soirées animées, des séances de construction ou de théorie moteur ou encore d'initiation au vol en double commande ont permis, depuis plus de

70 ans, le partage et l'échange de connaissances et d'expériences entre les pilotes aussi bien chevronnés que débutants mais surtout, tous passionnés.

Aujourd'hui, le club compte encore plus de 80 membres.



Merci à André et Christian pour leurs disponibilités et leurs dévouements respectifs. Vive « La Royale Haneffe Petite Aviation » a qui nous souhaitons encore une longue vie dynamique et prospère.

Visitez notre site : www.rhpa.be

Jacques Humblet
00-AH 377



Les jeunes de Bertrix

Le **MACA Bertrix**, petit club situé en Ardenne belge... un site de vol extraordinaire (7 hectares), une belle piste en herbe de 200mx30m, une petite infrastructure sympathique, une bonne ambiance, des membres disponibles et toujours prêts à mettre la main à la pâte pour organiser une journée ou un événement.

Ce club se veut être un club familial où l'on vole pour le plaisir, pour s'amuser et passer du bon temps ensemble.

Les jeunes ne sont pas des plus nombreux mais il y en a quand même trois, Guillaume, Florian et Noé.

Trois jeunes pilotes juniors qui depuis longtemps connaissent les terrains et les meetings, trois jeunes qui ont toujours accompagné leur papa, trois jeunes qui tout naturellement ont fini un jour avec une radio dans les mains. Trois jeunes dont les papas sont les meilleurs amis du monde, volent, construisent et réparent ensemble.

Guillaume, Florian et Noé sont tombés dedans quand ils étaient tout petits que ce soit aux bords des terrains, à l'atelier, présents lors des longues et interminables discussions «aéromodélistiques» de leurs papas... Ensuite le grand jour arrive, le pilotage en double commande et enfin le pilotage tout seul avec leur propre modèle et leur propre radio.

Et maintenant, il arrive de les voir voler avec leurs papas qui eux restent assis au bord du terrain... la roue tourne.

Quel plaisir de les voir évoluer, de les voir progresser, s'amuser, de les laisser voler seul, de pouvoir se reculer et les laisser faire et leur dire durant un vol ... tiens, tu n'as qu'à prendre ma radio.

Quel plaisir, quand avant de partir au terrain ou au meeting, d'entendre «papa, tu as bien pris mon avion».



Quel plaisir de passer une journée au terrain, de voler pour s'amuser, de faire un barbecue, de voir des avions, hélicos, drones et planeurs. L'ambiance est conviviale et très familiale.

Si je devais résumer le club de Bertrix : magnifique terrain, ambiance chaleureuse...

Nathanaël Bloch

Je pratique l'aéromodélisme depuis l'âge de 7 ans, mon papa étant pilote, il m'a appris énormément de choses et c'est grâce à lui que j'en suis là aujourd'hui.

J'ai commencé à piloter avec un petit planeur EasyGlider et un avion Calmato. J'ai déjà abîmé ou cassé des avions, mais après beaucoup d'heures à travailler dans l'atelier avec lui, on était prêt à remettre l'avion en l'air, nous ne sommes jamais restés sur un échec tellement notre motivation est grande.

L'année dernière j'ai été certifié en catégorie B avec l'avion de mon papa le P47. Aujourd'hui je vole avec un extra 330, et j'apprend à faire de nombreuses figures acrobatiques (3D). Je fais de nombreux meetings en Belgique et en France. Je suis inscrit dans le club MACA Bertrix où l'ambiance est plus qu'agréable. C'est toujours avec sourire et bonne humeur qu'on arrive dans chaque show. C'est une passion fantastique que je partage avec mon père depuis toujours, et je ne me lasserai jamais d'apprendre sur celle-ci.

Guillaume Jaminet, 16 ans

Je suis né dans les avions. Dès que j'ai eu l'âge de marcher, j'ai accompagné mon papa dans différents clubs d'aviation comme Verdenne, Hotton, Bertrix... pour le voir piloter et c'est ce qui m'a donné l'envie de suivre ses traces.

J'ai d'abord commencé à fabriquer des avions en papier puis, avec des chutes de balsa j'ai fabriqué des avions un peu plus solides pour pouvoir les lancer. Ensuite je me suis entraîné sur simulateur à décoller, atterrir, faire des figures... pas toujours facile mais avec beaucoup de concentration et d'efforts, j'y suis arrivé.

J'aime beaucoup aller aux meetings avec papa, j'y retrouve des amis avec qui on s'amuse beaucoup à piloter. On s'entend tous super bien, et les rencontres entre pilotes sont toujours un plaisir...

Florian Jaminet, 11 ans





Mon papa pratique l'aéromodélisme depuis qu'il est tout jeune. Donc, autant que je m'en souvienne il y a toujours eu des avions à la maison. Comme j'aimais faire les mêmes choses que mon papa, je l'imitais en pilotant de faux avions sur une veille télécommande. Le nez en l'air, mes premiers avions prenaient vie.

Mon premier planeur était de marque Playmobil. Je passais des heures à l'envoyer dans le ciel à l'aide d'un élastique et quand une aile se cassait, un peu de colle et c'était reparti !

J'ai suivi mon papa dans les différents meetings auxquels il participait. Je me suis fait des copains, tous des fils de pilote. Maintenant je fais partie du club de Bertrix. Là, l'ambiance y est familiale, tout le monde est disponible pour aider les autres et donner des conseils de pilotage, surtout aux plus jeunes.

Ce que j'aime particulièrement, c'est le lieu. La piste est bien dégagée et quand on apprend à piloter, c'est plus facile. J'aime beaucoup participer lors des événements comme le jour de la rencontre planeurs du 21 juillet ou le meeting du 15 août.

Les journées club sont aussi un moment très sympa où tout le monde peut voler tout en passant un super moment.

Le modélisme est devenu une passion. Le décollage est toujours un moment un peu stressant mais après, j'adore faire voler mon avion.

Plus tard, j'espère devenir un super pilote d'aéromodélisme et faire voler de grands avions.

Noé Bloch, 11 ans



Eurotour F5B

Equipe Acro Beloeil



Tous les ingrédients étaient réunis pour mijoter une **2^{ème} édition** de l'**Eurotour** à Thumaide.

Un comité qui a acquis l'expérience dans l'organisation de shows et concours, et Hugues qui s'occupe des formalités administratives et des invitations aux pilotes étrangers.

Dieter, le directeur du concours, Jacques et Thierry, qui travaillent dans l'ombre (de leur tente) sont aussi des personnes indispensables au bon déroulement du concours. Ils rassemblent les résultats et calibrent les équipements électroniques des compétiteurs.

La date du concours, finalement fixée aux 16 et 17 juin, est un peu décalée par rapport à celle de l'année dernière afin de bénéficier d'une météo plus clémente.

Une discipline simple... en apparence

Le **F5B** peut paraître une discipline simple qui consiste en 3 épreuves...

la vitesse, le plané et l'atterrissage de précision.

Techniquement c'est quand même plus compliqué: la télémétrie est indispensable et rapporte tout dépassement de consommation de l'énergie. Les W.min sont une unité d'énergie telle que les Kwh qui nous sont plus familiers. On ne peut pas aller au-delà des 1750 W.min sous peine d'être pénalisé.



Le vendredi 15 juin est consacré aux vols d'entraînement et les pilotes étrangers commencent à affluer. Il y a des Suisses, des Allemands, des Français, des Néerlandais, des Anglais, un Danois et bien-sûr des Belges. En tout 27 concurrents.

Une infrastructure accueillante

Beaucoup font du camping: le terrain est grand et ils profitent en outre de l'excellente infrastructure du club.

La journée s'achève par un bon repas concocté par Charles, un administrateur du club, et son épouse.

Le lancement de la compétition

Le concours débute le samedi 16 juin.

Le suisse Thomas Waekerlin récolte les 1000 points, suivi du pilote hollandais Gerben Van Berkum.

Les pilotes belges restent en embuscade: Stefaan De Hauwere, un des deux pilotes du club n'est pas loin, suivi de Hugues, Luc et Willy.

Le jeune suisse Lucas Cantoni se débrouille bien aussi et franchit les 50 bases.

2^{ème} manche : Hugues éclate tout le monde avec ses 52 bases.





L'incontournable Gerben le suit de près. Quant à Stef et Hugues, ils n'ont pas lâché prise.

La proclamation des résultats est organisée en début d'après-midi. Thomas Waekerlin est premier. Gerben est second. La troisième place revient à Hugues. Stef termine 5^{ème}. Luc et Willy sont respectivement 9^{ème} et 10^{ème}.

La performance

Une base représente une longueur de 150 m entre deux repères, et le pilote dispose de 200 secondes pour effectuer le maximum d'allers-retours.

52 X 150 m, cela représente une bonne distance parcourue par le planeur.

De plus, il faut tenir compte des virages, qui entraînent une perte non négligeable d'énergie. On peut en déduire que ce genre de planeur a une finesse de vol plus que remarquable.

3^{ème} manche : Luc Van Tricht s'octroie les 1000 points.

Figure incontournable du modélisme en Belgique, Jacky 'sJongers, qui est parmi les spectateurs, ne manque pas d'encourager les pilotes belges. Merci, Jacky!

Une fin de journée festive

La journée du 16 se conclut par un bon repas. Il est agrémenté par la prestation d'un guitariste-harmoniciste-chanteur. Membre du club local, Marc Deherve fait de superbes reprises de Bob



Dylan (entre autres) et se voit accompagner par l'épouse d'un pilote hollandais.

Pas à dire, il y a de l'ambiance à Thumaide!

La dernière manche

Dimanche 17 juin. C'est la dernière manche, tout est encore possible et le classement peut être chamboulé.

Mais Thomas Waekerlin termine en beauté avec ses 1000 points.

Chacun repart en confirmant avoir passé un excellent week-end, et reconnaissant un accueil et une organisation au top.

Merci à tous les membres du club, à son comité, aux juges du concours, Christine, Alain, Ruben, Guy, Baptiste, Mathieu,... pour n'en citer que quelques-uns.

Jamais deux sans trois comme dit l'expression. Nous espérons donc nous retrouver l'année prochaine !

Jean Lefebvre





Journée découverte au M.C.B.B.

Model Club Basse-Bodeux

Jeudi 28 juin 2018, grand beau temps un chouillat venteux du secteur Nord-Est, il est 09h45, quand Madame Julie et sa quinzaine de protégés de la sixième année de l'école communale de Trois-Ponts débarquent au terrain du Pré Massin pour la journée découverte 2018.

Immédiatement la petite troupe s'installe dans le local du club pour la partie théorique de la journée : « Un avion, ça vole pourquoi et comment ? » Progressivement, « les petites têtes

blondes » vont découvrir, parfois non sans mal, le b.a.-ba de certaines des choses de l'air. D'extrados en bord d'attaque, d'intrados en bord de fuite, la notion de portance fut parfois malmenée par certains. Mais c'est qui ce Bernoulli, et ce Coanda..., dur dur !

Il est vrai qu'en cette fin d'année scolaire, certains esprits étaient déjà ailleurs, et puis un simulateur de vol sur P.C. et un vol en double commande, c'est finalement bien plus sympa. La partie théorique se terminait par un « micro théorie » sur les drones (autre activité pratiquée au club,

sur une partie du terrain spécifiquement dédiée aux voilures tournantes).

Au terme d'un petit quiz, vint enfin le pain saucisse tant attendu par certains, préparé sous un soleil du « feu de Dieu » par les boys du catering, tandis que certains élèves se ruaient sans attendre sur les trois simulateurs mis à disposition.

Quelques pains-saucisses et softs plus tard, et après les démos traditionnelles de courses de drones en FPV ou de modèles d'avions spectaculaires, il était temps de passer aux essais en doubles





commandes.
Là tout change bien entendu, plus question de « pousser les manches dans les coins » comme en simulateur, bien souvent quand le moniteur ordonne de tourner à droite, l'avion part à gauche, allez savoir ...

Bien des apprentis pilotes semblaient coincés par la peur de casser, certains ne s'y essayant qu'après de longues hésitations.

Certitude, nombreux sont ceux et celles qui se sont rendus compte que la pratique de notre hobby, même avec les modèles les plus accessibles, ne peut être envisagée que dans le cadre d'une structure de club, permettant un apprentissage « sans casse », sous la tutelle de moniteurs compétents.

Toutes les bonnes choses ayant une fin, les pilotes en herbe reçurent un certificat de participation à la journée découverte, ainsi qu'une invitation avec pain-saucisse

gratuit, à la journée « portes ouvertes » du 19 août 2018.

Tous se sont quittés ravis en fin d'après-midi, avec nous l'espérons, de magnifiques images et des rêves volants plein les yeux.

Christian Fanali





Le XVI EUROSAM

au pays de Franz Liszt, de Ernő Rubik
et du goulasch

Oui, nous sommes bien en Hongrie. Un peu de culture pour commencer, Franz Liszt est un compositeur hongrois né le 22 octobre 1811 à Doborján (aujourd'hui Raiding en Autriche) et mort en 1886. Prodige au piano, il a notamment composé les dix-neuf Rhapsodies hongroises (1860). Ernő Rubik inventa le Rubik's cube au début de l'année 1974. Son premier cube était en bois, tenu par des élastiques. Le goulasch est un plat complet et consistant qui, à l'origine est le plat du pauvre ; cependant il très vite devenu le plat national de la Hongrie.

Le dimanche est la journée d'accueil des concurrents, 13 pays participent à ce XVI EUROSAM. Cette année nous avons une équipe de polonais. Le directeur sportif

nous accueille en nous invitant à déguster un alcool hongrois, la PALINKA, qui est un breuvage à base d'abricots. L'équipe belge est composée des pilotes

Victor Bonjean, Yves Bourgeois, José Moreau et moi-même, avec le support de nos compagnes Ninette, Evelyne et Bernadette. Nous installons notre cam-



pement de base et de repli; ensuite nous hissons notre drapeau national. Après ces préparatifs, nous allons à l'enregistrement des modèles et à l'homologation de ceux-ci. Les modèles sont mesurés, pesés et contrôlés par rapport au plan d'origine. Si les modèles qui participent à la compétition sont conformes, un cachet est apposé sur le modèle et sur la fiche de sa catégorie. J'avais pour ma part 5 modèles à faire examiner. (Cela nous met à l'abri des disqualifications). Un concurrent avait construit un modèle non conforme au plan d'origine, il s'est vu refusé au championnat.

Après les discours d'usage, c'est une fanfare de Budapest qui lance l'ouverture des jeux. Ensuite, c'est la présentation des équipes dans le plus pur style des jeux olympiques et cela continue par une démonstration d'un champion hongrois de voltige aérienne (grandeur), suivi d'un effet de fumée des plus fantastiques. Le lundi, premier jour de compétition : cette année aucun belge ne participe en OTVR, c'est-à-dire les planeurs lan-



cés au sandow. Par exemple, je participe au « classic texaco », ce sont des avions de plus de 2.20m d'envergure. Le mien, un BOMBER de 1938 fait 2.30 d'envergure et pèse 2140 g, ce qui me donne droit à avoir 21 cc de carburant (1cc par 100gr de masse) ; mon réservoir a été contrôlé et il fait 20.9cc. Le moteur est un OHLSSON & RICE d'avant 1940, d'une cylindrée de

10cm³ fonctionnant avec une bougie à étincelle par l'intermédiaire d'une bobine H.T., un condensateur, un rupteur et vis platinée, le tout réglé par une manette du contrôle de l'avance à l'allumage. Le carburant ne peut être que de l'essence et de l'huile deux temps. Le pourcentage est laissé à l'appréciation du compétiteur. Trois vols sont autorisés, c'est le vol le plus long qui est pris en compte et cela sans limite de temps. Etant le seul belge à participer dans cette catégorie, tout le team est derrière moi pour me supporter et m'aider. Au premier décollage, l'avion subit un vent de travers et c'est l'embarquée. Avec l'aide d'Yves, je redémarre, mise en régime du moteur, appoint de carburant avant le décollage et c'est parti. L'avion monte suivant une belle pente, le temps moteur est de 3 minutes 45 secondes, ce n'est pas mal, il est très haut. Je réalise un vol de 13 minutes 19 secondes. Ce sera le seul vol correct de l'avion car au troisième essai, l'avion subit une rupture du fuselage au niveau du stab. C'est l'endroit le plus fragile de l'appareil. Je loupe le podium de 40 secondes, le troisième qui me devance est un vieux briscard de 90 ans (l'aéromodélisme, cela conserve !). Le mardi, c'est au tour des ElectroRubber et speed 400. José, Victor et moi-même participons à ces disciplines. En Electrorubber ce sont des avions à moteur caoutchouc d'avant 1950. Aujourd'hui le moteur caoutchouc est remplacé par un



Votre serviteur au départ en electrorubber





Un beau planeur pour Lazlo, directeur de la compétition



José aux commandes sous l'oeil de sa chronométrice

moteur électrique placé dans le nez de l'appareil et c'est le même pour tous, un Turnigy C20. Après 60 secondes de montée au moteur il faut réaliser un vol de 7 minutes. Premier vol et belle prise d'altitude, j'accroche la bulle et me voilà projeté au firmament, l'avion n'est plus qu'un point dans le ciel et dans ce cas il faut rester concentré, garder en mémoire la dernière commande sur l'avion et rester calme. Ma chronométrice m'égrène les minutes ; à 6 minutes, je commence à mettre mon avion dans une légère pente de descente et la pression diminue un peu, au top de 7 minutes je pousse sur la descente, prise de terrain et j'atterris. Second vol : l'avion ne monte pas bien et je n'arrive pas sur le champ à comprendre ce qui se passe. Je ne fais que 4 minutes ! A chaque vol je remets un nouvel accu (à retenir pour comprendre ce qui va se passer plus tard) ; je repars

pour un troisième vol, bonne prise d'altitude, j'attrape de nouveau « la pompe » et je tiens 7 minutes... vite je redescends pour le quatrième et dernier vol. Et là c'est l'euphorie. J'ai mes trois maxi et je participe aux Fly off. C'est la première fois qu'un Belge y participe, nous voilà arrivés dans la cour des grands. En speed 400, ce sont des avions de 1,2 m d'envergure et de 480 g de masse. C'est José qui fait le meilleur temps des Belges ; au premier vol, il atterrit hors zone et cela le gratifie d'un zéro. Au second vol, il nous fait un maxi ; les troisième et quatrième vols ne sont pas excellents. Il reste tout de même bien classé. À 17 H c'est le Fly off des Electrorubbers. Les concurrents sont appelés et ont 5 minutes pour se préparer. Je remets un accu que j'avais rechargé à la fin de mes vols et c'est à ce moment que je



commets la faute ; je me retrouve avec l'accu du second vol en main et le coup de trompe est donné ; nous partons tous ensemble, mon CSODA ne monte pas et là je comprends tardivement pourquoi ce vol-là a été mauvais.... Je rate ainsi complètement mon premier fly-off. C'est un Français qui remporte la victoire... pour lui c'est une belle revanche. Car l'an passé à Nitra (Slovaquie), il avait été déclassé.

Le soir du second jour de compétition, le directeur sportif réunit les présidents des pays présents à l'Eurosam pour leur annoncer que l'aéroport sera fermé le jeudi car les météorologistes prévoient l'arrivée d'une tempête. En conséquence, les autres manches seront concentrées sur la journée de mercredi et chacun aura droit à seulement deux vols au lieu des quatre réglementaires. Ce qui va fausser la suite des résultats ! Nous voilà le mercredi matin pour constater que le mauvais temps est en avance de 24 heures sur les prévisions météorologiques. Tout est reporté au lendemain. Ceux qui le désirent peuvent voler quand bon leur semble car une petite fenêtre de 2 à 3 heures s'ouvre vers 11h. José fait un vol en ELOT de 3 minutes et lors de son second essai, il est emporté par le vent ; 3 minutes plus tard il atterrit loin et hors zone et nous passons une heure à chercher l'appareil dans les hautes herbes épineuses ; nous abandonnons





Au départ, un superbe planeur hongrois

les recherches après une heure et sur le retour, nous tombons pile dessus ! Le reste de l'équipe ne prend pas de risque et volera jeudi.

Le jeudi, grosse affluence sur la zone des départs ; les sept dernières catégories sur la même journée, cela va être difficile. Notre ami Victor prend le départ en 1/2 texaco (moteur Cox 0.8 cm³). Il fait un premier vol moyen ; au second essai, son moteur tient bien le régime et fait une montée exceptionnelle ; il est à la bonne altitude, les ascendances sont avec lui. Il ne faut pas lui parler car il est super concentré ; il reprend de la hauteur se laisse déporter par le vent mais reste dans une zone de confort pour atterrir dans l'aire dévolue. Et c'est sans prévenir qu'il réalise le temps maxi de 15 minutes. Il est le seul en 1/2 texaco à réaliser cette performance.

A l'annonce des résultats, il est propulsé à la première place sur le podium, et c'est la Brabançonne qui retentit dans les grandes plaines de Hongrie... !

En EL0T, c'est Yves qui commence avec son DALAIRE et il réalise un maxi. Il est dans un état fébrile car s'il réalise un second vol de 10 minutes il fait le fly-off. Il se ressaisit et part pour un vol et là ce sont les « dégueulantes » qui l'attendent et il ne réalise que 5 minutes... petite déception.

Le fait de ramener les catégories restantes à deux vols fausse un peu la



Victor au départ en EL0T



Yves scrute le modèle d'un concurrent

compétition car dans le cas d'Yves, il lui serait resté deux vols pour se rattraper. Jeudi soir c'est le banquet. Nous sommes servis des spécialités de la région qui s'avèrent être excellentes. C'est aussi à cette occasion que les récompenses sont distribuées telles que celle du trophée du champion des champions, celle de la meilleure équipe.... Des remerciements aux présidents qui ont organisé un EUROSAM, (dont Yves Bourgeois qui a reçu une grosse boîte de pralines chocolatées) et c'est vers 23 h que nous nous quittons tous en nous disant à l'année prochaine à Ferrare (Italie) pour le XVII Eurosam. Quelle leçon à tirer de XVI Eurosam ? C'est la septième participation des Belges à un EUROSAM. Cette fois nous arrivons au niveau des meilleurs, nous sommes dans la cour des grands. En 1/2 Texaco (moteur cox 0.8) Victor a fait résonner la Brabançonne. Votre serveurur

en « classic Texaco » (moteur d'époque 0.60 - 10 cm³), où je n'ai trébuché qu'à 40 secondes de la première marche du podium. Fait exceptionnel en electrorubber (ancien moteur caoutchouc). J'ai participé au premier fly-off d'un Belge en EUROSAM. Nous sommes présents dans le tiers supérieur des autres classements et le président du SAM Belgium est super satisfait des résultats obtenus, malgré le contre temps météorologique.

Notre président Yves Bourgeois tient au travers de ces lignes à chaleureusement remercier nos deux timekeepers Evelyne et Bernadette qui tout au long de ce championnat se sont montrées disponibles à tout moment pour nos concurrents
Bruno Scordo



26th Summer Soaring Criterium



Le Summer Soaring Criterium, c'est ce concours international de planeurs, catégorie « 3 épreuves » ou « F3B » selon la nomenclature de la FAI, qui a été organisé pour la première fois en 1977 à Amay, sur le beau terrain dont disposait alors le club de la Petite Aviation Liégeoise (PAL) dans la vallée de la Meuse. Dans les années qui suivirent, il fut organisé en alternance par la PAL et le club Les Aiglons, parfois au Parking C à Bruxelles, mais le plus souvent à Amay. En 1996, la PAL dut quitter Amay pour se retrouver un nouveau terrain sur les hauteurs d'Anthistes, un peu plus à l'Est. Depuis, le terrain n'a cessé de s'améliorer, de s'agrandir avec le support de l'administration

communale, pour s'équiper même d'un splendide clubhouse en dur inauguré en 2014. Entre-temps, le club est devenu « Royal » et son acronyme est désormais le bien connu « CRPAL ». Après quelques années de suspension, le SSC put reprendre son rythme annuel et il en est arrivé à sa 26^{ème} édition cette année. Au cours du temps, il n'a cessé d'attirer l'élite européenne de la discipline et fut souvent comme la répétition générale avant le championnat du Monde qui allait se tenir quelque part sur la planète dans les semaines qui suivaient. Et pendant de nombreuses années, la liste des inscriptions était clôturée à 64 concurrents, avec de nombreux

inscrits sur la liste d'attente.

Depuis trois ou quatre ans, d'autres disciplines ont émergé à la FAI, qui ont attiré une partie des pilotes fervents de planeurs de haute performance, mais ce sont cette année encore 45 pilotes qui se sont déplacés, venant de France, Allemagne, Suisse et Pays-Bas.

La météo du week-end s'annonçait estivale et nous ne fûmes pas déçus. Au cours des deux journées, les températures frisèrent maintes fois les 30 degrés. Le vent quant à lui fut toujours modéré, ce qui permettait de bonnes montées au treuil tout en assurant un flux d'air un peu frais, tout à fait bienvenu.

[F3B ou la catégorie de planeurs « trois épreuves »](#)

On se souviendra que le F3B implique la réalisation par le même planeur, mis en altitude au treuil électrique, de trois vols bien distincts :

F3B

– un vol de durée avec le maximum fixé à 10 minutes; les modèles évoluent par groupes jusqu'à huit simultanément. Lors de ce vol, on évalue la vitesse de chute minimale du modèle, mais aussi, bien entendu, les qualités du pilote à trouver les ascendances et à en tirer profit.

– un vol de distance évalué dans un espace aérien balisé de 150 mètres de long, que les planeurs doivent parcourir en aller-retour tant de fois que possible, dans un temps limité à 4 minutes. Les planeurs volent par groupes qui peuvent compter jusqu'à six modèles volant simultanément. Cette fois, c'est théoriquement la finesse du planeur qui est mesurée, mais ici également, il faut choisir la zone la plus favorable de l'espace aérien pour placer ses allers et retours.

– un vol de vitesse consistant en deux allers-retours entre les balises, accomplis cette fois par les planeurs volant un par un. Ici, c'est théoriquement la vitesse absolue qui est déter-


minante, mais aussi l'habileté du pilote à anticiper ses virages pour parcourir la distance minimale. Pour toutes les épreuves, l'habileté du pilote à profiter au maximum de la montée au treuil est décisive, au point que l'on dit souvent que les montées au treuil sont la quatrième des trois épreuves.

Une compétition F3B se déroule en plusieurs « tours » de vol avec au sein de chaque tour chacune des trois épreuves. Pour les tous gros concours qui durent plusieurs jours (6 tours de vol et plus), il est prévu de défalquer du score final les scores les moins bons de chacune des épreuves.

La signalisation des passages de base

Pour signaler le passage des balises, on doit disposer de commissaires situés sous celles-ci (la « base A » et la « base B »), à raison d'un commissaire par pilote à chacun des bases. Les commissaires sont

chargés de signaler le passage des plans de référence et c'est là que le CRPAL a introduit une nouveauté qui a fonctionné parfaitement. Dans le passé, le système de signalisation était essentiellement électrique avec des boutons poussoir confiés aux commissaires et connectés par un laborieux système de câbles et de relais entre les deux extrémités de l'espace de vol. La pression d'un bouton provoque l'émission d'une tonalité spécifique ainsi que l'allumage d'une lampe. L'amélioration, imaginée initialement par Jean-Louis Schyns, affinée par Denis Duchesne et réalisée pour les aspects matériels par Simon Pirard et pour la programmation par Mathieu Bonneau consiste en un dispositif basé sur un microprocesseur qui reçoit les signaux provenant des boutons confiés aux commissaires de bases. Les signaux de la base B sont simplement relayés au poste de commande par une installation radio en 2.4 GHz utilisant des composants classiques de radiocommande.



Anthismes, 30 juin et 1^{er} juillet
un grand classique du calendrier international



En base B, un émetteur en 2.4 GHz contenu dans le boîtier envoie les signaux vers la base A



En base A, dans le boîtier, un récepteur en 2.4 GHz reçoit les signaux de la base B. Y arrivent aussi ceux des commissaires en base A



La direction du concours dispose du poste de commande où arrivent, par fils, tous les signaux des bases. Le microprocesseur qu'il contient gère le temps de travail, les temps de vols, le décompte des bases, les affichages, etc. C'est d'ici que partent les ordres de signalisation : allumage des lampes et déclenchement des signaux sonores. Le tout est alimenté par quelques batteries LiPo.

Toutes les informations sur les vols des pilotes sont affichées sur un petit écran du tableau de bord, confié au gestionnaire des épreuves : temps de travail commun à tous les pilotes, temps de vol de chacun, nombre de bases parcourues, etc. Tout est bien lisible, même en plein soleil. Fini les longs câbles et les mauvais contacts.

Lors de l'épreuve de distance, on se contente d'un signal pour chaque pilote, mais pour assurer une bonne précision lors de l'épreuve de vitesse, les concepteurs ont imaginé d'utiliser trois signaleurs simultanément. Pour déclencher le son et provoquer l'allumage de la lampe signalant le passage du plan, on impose que les pressions des commissaires sur les trois boutons aient lieu dans une tranche de temps limitée à une demi-seconde. Alors qu'auparavant, il suffisait qu'un commissaire pousse son bouton, même accidentellement, pour que le passage du plan soit validé, il est désormais nécessaire que les trois signaleurs aient vu l'événement et aient réagi ensemble pour que le microprocesseur valide leur signal. Il calcule la moyenne des trois mesures et produit instantanément le résultat officiel. La précision et la fiabilité de la mesure s'en ressent indiscutablement. Et c'est bien nécessaire pour des épreuves qui produisent des temps de l'ordre de 15 secondes et même beaucoup moins. En 2016, le record d'Europe de vitesse en F3B fut battu ici par Lucas Gunther lors du 24^{ème} SSC avec 11.93 secondes.

Tour 1

Mais revenons à la compétition elle-même. Elle débuta vers 8h30 le samedi matin par une épreuve de durée. On put immédiatement apprécier l'efficacité des montées au treuil, les meilleures propulsant les planeurs à bien 300 mètres

de haut. Notons que pour la circonstance, le CRPAL avait obtenu de la DGTA un NOTAM signalant l'activité et allouant aux aéromodélistes un espace aérien agrandi à un mille nautique de rayon, (au lieu des 400 mètres habituels) et 2000 pieds AMSL (au lieu de 400 pieds ou 120 m AGL). Seuls deux pilotes firent moins de 9 minutes lors de cette épreuve, réputée peu sélective. Mais la précision des atterrissages reste essentielle pour récolter le plus gros score. La plupart des pilotes posent leurs modèles endéans les 2 mètres du « spot ».

On poursuit par la distance volée par groupes de quatre pilotes. Peu de surprises lors



Paulette toujours au poste à la direction du concours avec Denis Duchesne

de cette épreuve : le meilleur fait 24 bases et le moins bon se contente de 14. Le temps est favorable, sans plus. Le premier tour de vol se termine par

l'épreuve de vitesse. La relative homogénéité des qualités des pilotes présents se confirme, car les vols les plus lents ne dépassent pas 23 secondes, alors que les meilleurs se situent vers 15 secondes (14.76 pour l'Allemand Martin Weberschock). À l'issue de ce tour de vol, les scores sont assez serrés en tête de tableau avec les dix meilleurs dans une fourchette d'à peine 100 points sur les 3000 points possibles. C'est le vice-champion du Monde en titre Andreas Herrig qui mène la danse, suivi de Martin Weberschock et Steffen Besemer, tous Allemands. La pause de midi vient à point.

Début d'après-midi, on peut entamer le second tour de vols, avec l'épreuve de vitesse qui ne requiert que trois commissaires en base A et deux en base B. Les autres peuvent un peu profiter de leur digestion des pain-saucisse préparés par les experts culinaires locaux. Elle se déroule sans surprise avec le meilleur vol à 14.68 secondes pour le Hollandais Jeroen Smits. Peu de concurrents dépassent les 18 secondes. Suit l'épreuve de distance pendant laquelle le temps s'avère plus porteur que le matin. Les meilleurs vols de chaque groupe plafonnent à 26 ou 27 bases. Les moins bons doivent se contenter d'une douzaine.



Concentration de pilotes pendant le vol de distance. Ils s'alignent sur leurs dispositifs de visée de la base A



Denis Duchesne à côté des signalisations sonores et lumineuses

Tour 2

Vient ensuite de vol de durée du tour 2. On est en fin d'après-midi, le ciel est toujours d'un bleu profond et on ne s'attend pas à grand-chose de significatif. Mais les conditions de vol vont s'avérer étonnamment délicates. Contrairement aux habitudes, seule environ la moitié des pilotes approcha le maximum à 10 minutes, et nombre d'entre eux furent surpris par des « déguelantes » monumentales pour se vautrer au sol après seulement 5 mi-

nutes... À partir d'une hauteur de plus de 300 mètres en fin de treillage, il faut le faire ! À ce jeu, Thomas Gruber fut le plus malchanceux avec un vol de seulement 4 min. 37 sec. Pour leur malheur, il y avait bien dans presque chaque groupe un concurrent qui trouvait l'ascendance, de sorte que ce tour de vol de durée fut extraordinairement sélectif. Dans un des groupes, le temps maximum ne fut quand même que de 7 min. 23 sec. pour le Français Philippe Lagrue.



Les commissaires en base A - tâche ardue de concentration sous le soleil

Les trois premières places après ce second tour revenaient à Frank Thomas, Andreas Herrig et Steffen Besemer. Scores serrés en tête du classement avec un écart d'à peine 150 points entre le premier et le dixième, sur un total de 6000 points. Il était 17h45 quand le second tour de vol se terminait. On allait encore commencer le tour 3 avec quelques groupes de durée et les derniers vols seraient lancés avant 18h30. Heureusement pour eux, les grosses descendance subies lors du vol de durée précédent avaient régressé et plus personne ne dut se contenter de vols anormalement courts.

Tour 3

Le lendemain, le concours recommença vers 9h par la suite de l'épreuve de durée du tour 3. Le vent s'était réorienté de plus de 90 degrés par rapport à la veille et venait désormais du Sud-Est, ce qui correspond à la vallée du côté du village d'Anthignes. Un effet de pente ainsi que la déclivité du sol de ce côté du terrain allaient changer la donne. Les vols de durée furent sans histoire, avec seulement huit pilotes qui doivent se contenter de moins de 8 minutes. Il y eut aussi les modèles qui se retrouvèrent l'un dans les arbres du bois longeant le terrain côté Nord-Est et même les buissons un peu élevés côté Sud-Ouest. Il fallut faire appel à un élagueur pour sauver quelques pièces du premier modèle échoué dans les branches à 20 m de haut...

La distance du troisième tour allait être plus spectaculaire. L'air, tant côté village que côté Nord, allait plusieurs fois se révéler très porteur et les meilleurs vols s'établissaient à 30 passages et plus (34 pour Andreas Herrig). Seuls une douzaine de vols se terminent en dessous de 20 passages. Le vol de vitesse va clôturer ce troisième tour et sera volé avant

la pause déjeuner. Le meilleur temps est établi à nouveau par Martin Webeschock avec 14.50 secondes.

Tour 4

Pendant la pause de midi (repos à l'ombre et pain-saucisse pour tout le monde...), on prépare l'ordre de passage pour le dernier vol de cette compétition qui sera un vol de vitesse exécuté par les concurrents dans l'ordre inverse du classement actuel. Donc les moins bien classés volent les premiers et on s'attend à un crescendo tout au long de l'épreuve avec les derniers vols au cours desquels les meilleurs essaient encore de grappiller quelques points, en prenant parfois quelques risques. Aucun virage prématuré ne fut à déplorer et les vols se terminèrent par des temps tout à fait intéressants. C'est le Français Christian Pinoteau qui fut le plus brillant avec 14.32 secondes, suivi par les Allemands Andreas Herrig à 14.58, Nikaus Huggler à 15.01 et le Hollandais Jeroen Smits à 15.10.

La proclamation des résultats et la distribution des trophées clôtura ces deux belles journées de sport aérien. C'est le vice-champion du monde en titre Andreas Herrig qui remporta la première place avec 9871 points, devant Frank Tho-



Le podium du classement individuel :
1. Andreas Herrig, 2. Frank Thomas, 3. Steffen Besemer

mas avec 9685 points et Steffen Besemer avec 9659 points. Christian Pinoteau remporte le prix offert traditionnellement par le CRPAL pour la meilleure vitesse.

Rendez-vous est pris pour l'an prochain et entre-temps, l'excellente réputation du Summer Soaring Criterium avec son

ambiance super-conviviale va encore se répandre au travers de cette communauté de pilotes passionnés et enthousiastes, de sorte que l'an prochain, on puisse vous raconter la belle aventure du 27^{ème} SSC.

Robert



Photo de groupe avant les premiers vols le samedi matin



La touche «vintage»

Bonjour les amis,

Il avait été demandé aux membres de ne pas hésiter à mettre un article ou l'autre ou des photos pour le trimestriel de l'AAM. Récemment, j'ai récupéré deux avions et matériel de 1936 et depuis rien n'a été modifié. C'est pour moi un trésor car ces pilotes d'antan sont les pionniers de la petite aviation et leur rendre hommage est la raison de ma démarche.

Le constructeur du Corsaire et du biplan avait 17 ans en 1936 ; il s'agit de Albert

Sporck. Il est décédé et j'ai racheté ses modèles à la famille. Son neveu m'a envoyé des photos de cette époque avec son oncle et le Corsaire. Une mise en scène fut présentée à la brocante de Wavre (diaporama), pour mettre en valeur cette belle époque. Voici les photos et si vous les trouvez dignes d'apparaître pour le plaisir des yeux, j'en serais ravi...

Le Super Buccaneer, c'est moi qui l'ai construit sur base du plan de 1937 offert par José Moreau. Il a été construit comme à l'époque, lettrage au pinceau

mais entoilage Oratex. Bien sûr il est muni d'une radio, de servos et d'un moteur moderne asp91 4T.

La construction est pour moi un second souffle de vie car j'étais saturé de ces ready-to-fly sans âme. Ma toute première construction perso est mon SV4 de 2.54 m, la deuxième le même en version 3.40 m. Maintenant je redescends envergure car j'ai plus de plaisir à voler avec de plus petits modèles moins coûteux. Et puis l'âge arrive, les petits problèmes de santé avec mais cette hargne de l'aviation





R/C sera là jusqu'à mon dernier souffle et: vive l'aéromodélisme!

Je vous envoie quelques photos et liens, pas par vantardise car j'ai 51 ans et donc la sagesse s'installe, mais pour partager le bonheur que cela me procure!

Christian Magerotte

RICKAL MODELISME

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

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

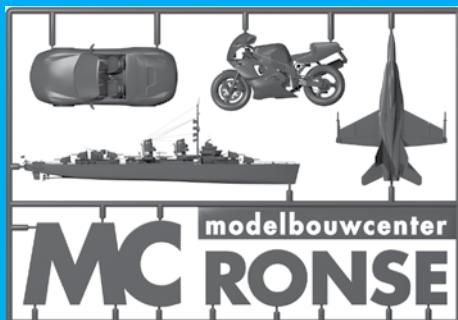
Le grenier
du modéliste



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

Contactez-nous !

MODELBOUW DEKEYSER B.V.B.A.



I.Z. Klein Frankrijk Weverijstraat 14
9600 Ronse/Belgium
Tel: +32 55 45 79 60 – Fax: +32 55 23 98 20
E-mail : info@mcronse.be

Mercredi – Vendredi : 16.00 – 20.00
Samedi : 10.00 – 12.00 / 14.00 – 20.00
Dimanche : 14.00 – 18.00

WWW.MCRONSE.BE



Une bonne photo !

Jean-Baptiste Gallez

Suite à l'article du numéro 141 de mars 2018, Jean-Baptiste aborde ici quelques détails plus techniques pour la réalisation d'une bonne photo.

Et pour ceux qui insistent, parlons un peu de technique.

Tous ceux qui possèdent un appareil reflex, un compact un peu évolué, ou un appareil intermédiaire justement nommé «bridge» savent qu'il existe plusieurs modes de prise de vue, qui sont des combinaisons de quelques facteurs que voici :

Pour qu'une image soit bonne, le facteur le plus important est la quantité de lumière que nous laissons entrer pour impressionner, jadis la pellicule et aujourd'hui, notre capteur électronique. Les deux éléments principaux sur lesquels nous pouvons jouer sont :

- le temps pendant lequel nous laissons entrer la lumière. (le « temps de pose »)
- la taille du trou par lequel nous laissons entrer cette lumière (le « diaphragme » ou « ouverture »).

Ce serait trop simple, chaque facteur a des effets secondaires que nous pouvons utiliser à notre pro-

fit si nous les maîtrisons bien.

Plus le temps de pose sera long, plus vous risquez d'avoir une image floue (un flou de « bougé »). Mais si vous suivez bien votre sujet en mouvement, vous pouvez obtenir un bel arrière plan « filé » qui vous donnera un bel effet de vitesse.

Et l'ouverture de l'objectif a aussi sa conséquence ; plus nous ouvrons, plus notre profondeur de champ (la zone de netteté) est réduite. Ce peut être utile pour « isoler » votre sujet de son décor.



Voyez l'image de titre.

Un dernier facteur est la « focale » de notre objectif. Vous connaissez la différence entre un grand angle (quand nous voulons tout le paysage) et un téléobjectif pour aller chercher un détail. Bien souvent, maintenant nous avons un "zoom" (à focale variable) qui peut plus ou moins bien faire le travail des deux objectifs cités.

Mais là aussi, ce n'est pas tout. Si vous savez tous qu'un grand angle utilisé de trop près déforme l'image (vous fait un gros nez), changer de focale permet de doser la quantité d'arrière-plan que vous désirez derrière votre sujet principal. Voyez les deux images du « STOP », le panneau occupe la même surface sur la photo, mais l'arrière-plan est radicalement différent. Comparez aussi mon alignement de colles ci-contre, à faible, puis plus grande profondeur de champ.

Pour être pratique je résumerai comme ceci :

Pour les images d'un avion en vol, prenez la plus longue focale possible

(l'avion est rarement très près de vous) et laissez vos appareils décider de tout le reste pour vous. En mode automatique ou en mode "action" il le fera bien mieux et bien plus vite que vous. Mais pour les avions au sol, vous avez le temps !

N'hésitez pas à essayer les différents facteurs mentionnés ici (la photo digitale ne coûte plus rien), à varier les vitesses, les ouvertures, les cadrages et les focales.

À vos déclencheurs !



R Models

The Sky is Yours

Avions,
Drones,
Hélicoptères,
Grand choix de
planeurs et accessoires.



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

Mardi au vendredi de 14 à 19h,
Samedi de 9 à 15h,
Fermé dimanche, lundi et jours fériés.

Multiplex
Evo
FMS
RocHobby
Sebart
T2M

Futaba
Hitec
GreatPlane
APC
Oracover
Menz

G-Force
OS
Seagull
Zap
Dubro
Alewings

Black Horse
Top Model CZ
Royal Model
Graupner
Mantua
Extreme Flight

Roxy
Power Peak
Aeronaut
RcRcm

Ghiant
DLE
DJI
Kyosho

Krumscheid
Tangent
A2Pro
Savox, etc

www.r-models.eu

A vos agendas !



Les 8 et 9 septembre, Festival de l'Aéromodélisme

Vous aimez l'aviation, l'aéromodélisme ?

Embarquez vos modèles, venez nous rejoindre pour un week-end plein de surprises, n'hésitez plus !

Vous aimez le JAZZ ?

Après le spectacle aérien, le samedi soir, nous vous offrons un concert de JAZZ.

Un parcours musical au cours duquel nous vous emmenons (re)découvrir les grands classiques du JAZZ jusqu'aux grands standards de la chanson.

Concert par le **Melodic Jazz Band**, une formation de 19 musiciens et deux chanteurs.

Au plaisir de vous retrouver chez nous dans la bonne humeur et l'accueil légendaire de notre club.

Pour vous inscrire : http://www.modelclubhavay.be/Festival_2018.html



N'oubliez pas de vous inscrire pour le souper du samedi soir, il est offert aux aéromodélistes (*non membres du MCH*) ayant volé dans la journée..

Le dimanche 23 septembre

Pour les inconditionnels de la formule. et amateurs de sensations fortes

Une manche comptant pour le championnat de Belgique F3U.



Le dernier week-end de septembre sera encore plus "14-18".

En effet, la **Section 14-18** organise un interclub grandiose pour commémorer les 100 ans de la fin de la Der des Der...

Initialement prévu en France, ils ont sollicité le MCH pour l'organiser.

Le thème de ce weekend
"100 ans... toute l'aviation"

Une manière de re(découvrir) l'évolution fulgurante de l'aviation.

Pour vous inscrire :

[http://www.section-14-18.fr/
portfolio_two.html](http://www.section-14-18.fr/portfolio_two.html)



Concours Tiercé- Photos

Principe du concours

1. Tout lecteur peut envoyer chaque trimestre à l'adresse photo@aamodels.be une photo digitale de son choix, portant sur l'aéromodélisme. Les premières neuf photos reçues participent au concours du trimestre, sont publiées dans la revue et sur le site web du concours <http://www.aamodels.be/fr/le-tierce-photos-du-trimestre.html>
2. Tout membre de l'AAM peut nous soumettre à partir du site le classement de ses trois photos préférées (son "tiercé photo") et ceci avant la date de clôture annoncée ci-dessous.
3. Le "tiercé gagnant" de chaque trimestre est établi sur la base de tous les votes cumulés.
4. Le participant qui a proposé un classement identique ou se rapprochant le plus du tiercé gagnant remporte un des prix offerts par notre sponsor. - En cas d'ex-æquo, un tirage au sort désignera le gagnant.
5. Chaque trimestre, la photo la plus appréciée rapporte à son auteur un des prix offerts par notre sponsor, la firme OnlyLiPo établie à Thieu (voir sa publicité en 2^{ème} de couverture).

6. L'AAM pourra faire usage des photos dans la revue ou sur son site web.
7. Aucun membre ne peut gagner plus d'une fois par année civile.
8. L'AAM préviendra les gagnants qui devront réclamer leur lot par email à info@onlylipo.com.

Pour le concours du trimestre passé (juin 2018), c'est la photo n°2 de Pascal Vanhaeren (00-AV211) qui a obtenu le meilleur score. Il remporte un des lots (voir bas de la page suivante) offerts par OnlyLiPo.

Quant au Tiercé gagnant (2-6-8), il n'a été proposé par personne. C'est André Legrand (00-AL105) qui s'en est le plus rapproché. Il remporte le second lot offert par OnlyLiPo.

Félicitations aux gagnants !

La participation au concours de ce trimestre sera clôturée le 1^{er} novembre 2018.



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



Concours TIERCE PHOTOS

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

Les photos de septembre >



Photos trop petites ?

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

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

Le Tiercé gagnant de juin >



Photo Pascal Vanhaeren



Photo Jean-François Lothaire



Photo Jean-François Lothaire

Les gagnants de juin 2018:

La meilleure photo venait de **Pascal Vanhaeren (OO-AV211)**. Il reçoit le premier prix offert par **OnlyLiPo**. Le Tiercé gagnant dans l'ordre (2-6-8) n'a été proposé par personne. C'est **André Legrand (OO-AL2015)** qui s'en est le plus rapproché. Il remporte donc le tiercé et le second prix offert par **OnlyLiPo**.

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

À remporter cette fois-ci:
un bon d'achat de 80 €
chez OnlyLiPo





RC Take Off

Take me for a flight...

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

NOS SERVICES:

PROFESSIONNEL :

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

LOISIRS: Nombreuses marques

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



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



info@rctakeoff.be



RcTakeOff.be



DRONE MEDIA SERVICES

www.d-ms.be



+32 479 229 448



info@d-ms.be

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



INSPECTION TECHNIQUE

- Thermographie
- Energie solaire / éolienne
- Lignes haute tension



MÉDIA & ÉVÉNEMENTS

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



IMMOBILIER & CONSTRUCTION

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



URBANISME & OUVRAGE D'ART

- Cartographie / cadastre
- Photogrammétrie

Follow us!



 www.d-ms.be