

Belgische Modelluchtvaart Liga Ligue Belge d'Aéromodélisme



NEWS 07 2024

Welkom bij de nieuwsbrief ("NEWS") van de Belgische Modelluchtvaart Liga. Via deze brief willen wij u op de hoogte houden van de actualiteit van het Belgische sportseizoen. Verder verspreiden mag en wordt zelfs aangemoedigd!. Scan de QR-code hierboven om zich in te schrijven. Het succes van dit project hangt volledig af van de inbreng van alle geïnteresseerden: de sectiecoördinatoren en sportdirecteuren, de clubs die de wedstrijden mee organiseren en alle deelnemers. Aarzel niet om uw bijdragen aan onze, hopelijk maandelijkse, publicatie door te sturen naar onze [nieuwsmaster](#).

Hier QR-code om zich op de NEWS in te schrijven



Bienvenue aux NEWS de la Ligue Belge d'Aéromodélisme.

Au travers de ce média, nous vous tenons informés du déroulement de la saison sportive belge. N'hésitez pas à en parler autour de vous. Un QR-code pour s'abonner est repris ci-contre. Le succès de ce projet dépend entièrement de la collaboration de toutes les personnes intéressées : les coordinateurs de section et directeurs sportifs, les clubs qui accueillent les compétitions et tous les participants. N'hésitez pas à contribuer à notre publication, que nous espérons mensuelle, en envoyant vos contributions à notre [nieuwsmaster](#).



Championnat d'Europe F3A à Grandrieu

Rappelons l'organisation par le club Association Aéromodéliste Sud Hainaut (AASH), du 20 au 27 juillet prochain, du Championnat d'Europe de Voltige radioguidée F3A. Les délégations d'une bonne vingtaine de pays y participeront, y compris, hors classement européen, la Chine, l'Iran et l'Australie.

F3A Europees kampioenschap in Grandrieu

Vergeet niet dat het onze AASH-club is die van 20 tot 27 juli het F3A Europees kampioenschap radiobestuurde kunstvlucht zal organiseren. Al meer dan twintig landen zullen hun eliteteams daarheen sturen. En zowel China, Australië als Iran zullen hun team daar naartoe sturen, buiten het Europees klassement.

Ci-contre le podium de l'édition 2018 organisée par la même équipe de l'AASH:

1. Christophe Paysant-Le Roux (FRA)
2. Lassi Nurila (SWE)
3. Gernot Brückman (AUT)

Belgian Team F3A European Championship 2024:

Senior pilots : Benoît Dierickx, Viken Malacioglu, Ignace Pawlenko

Junior pilot : Oscar Henry

Team manager : Ardaser Malacioglu

Un coup d'œil au calendrier

Compétitions pour le Championnat de Belgique au cours des prochaines semaines

20-27/07 F3A Championnat d'Europe AASH

10-11/07 F3B International Jesenik (CZE)

11/08 F3A Jardins du Modélisme - Nivelles

Le fichier pdf du calendrier belge complet 2024 est disponible [ici](#).

Een blik op de kalender

Wedstrijden voor het Belgisch kampioenschap over de volgende weken

20-27/07 F3A Europees kampioenschap AASH

10-11/07 F3B International Jesenik (CZE)

11/08 F3A Jardins du Modélisme - Nivelles

De pdf file met de complete 2024 Belgische kalender is [hier](#) beschikbaar.

Résultats - Uitslagen

European Championship Hand-Launch Gliders

F3K - Wloclawek (POL) - 7-13/07



Une très belle place pour Kristof Verschoren

Le championnat d'Europe organisé par la Pologne a réuni cette année 56 concurrents, dont une équipe belge constituée par Kristof Verschoren, Steven De Weerdts et Rudy Mariën, et en complément (hors classement) Guy Hufkens. À l'issue des 21 tours de vol répartis sur 6 jours, Kristof se classait à la fort belle 6^{ième} place. Lors du fly-off entre les dix premiers, Kristof se retrouva à la 9^{ième} place.

Un grand bravo et félicitations à l'équipe !

Les autres belges se classèrent comme suit :

- 36 - Steven De Weerdts
- 42 - Guy Hufkens
- 46 - Rudy Mariën

Een hele goede plek voor Kristof Verschoren

Het door Polen georganiseerde Europees Kampioenschap bracht dit jaar 56 deelnemers samen, waaronder een Belgisch team bestaande uit Kristof Verschoren, Steven De Weerdts en Rudy Mariën, en daarnaast (buiten het klassement) Guy Hufkens. Na de 21 vliegrondes verspreid over 6 dagen eindigde Kristof op een zeer mooie 6^e plaats. Tijdens de fly-off tussen de top tien kwam Kristof op de 9^e plaats terecht.

Goed gedaan en proficiat aan het team!

De overige Belgen werden als volgt ingedeeld:

- 36 – Steven De Weerdts
- 42 - Guy Hufkens
- 46 - Rudy Marien

Results To Round 5

#	Name	Ctry	Score	Pcnt	RawScore	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5
						2 flights 5max	AllUp 3:00*51 flight 9:59max	Huge Ladder	Poker 3 in 15m	
1	SANDER, Henri	GER	4411.1	100.00	4411.1	784.6	1000.0	1000.0	1000.0	626.5
2	MERLIJN, Vincent	NED	4200.7	95.23	4200.7	756.2	858.2	929.8	656.5	1000.0
3	SIUMBRYNS, Adas	LTU	3207.6	72.72	3207.6	688.2	899.6	279.9	339.9	1000.0
4	COLLIN, Steeve	FRA	3048.5	69.11	3048.5	226.3	812.2	979.5	416.4	614.1
5	HUCALJUK, Arijan	CRO	2982.7	67.62	2982.7	1000.0	877.3	978.0	127.4	0.0
6	BRATRISOVSKY, Ivo	CZE	2975.2	67.45	2975.2	424.4	927.6	298.2	328.4	996.6
7	DUSS, Cederic	SUI	2884.3	65.39	2884.3	538.3	903.2	328.2	714.2	400.4
8	FLIXEDER, Bernhard	AUT	2312.9	52.43	2312.9	165.2	789.7	300.5	428.0	629.5
9	VERSCHOREN, Kristof	BEL	2066.6	46.85	2066.6	172.0	834.4	162.7	396.3	501.2
10	KOENIG, Paul	GER	1850.7	41.96	1850.7	321.8	775.1	333.6	211.4	208.8

F5J Les Aiglons Hamme-Mille 30/06



Een mooie dag voor thermiekjagers

Deze zondag, 30 juni, zou een adempauze worden tussen twee perioden van slecht weer. De vorige nacht circuleerde een gebied met onweersbuien en zware buien vanuit Midden-Frankrijk richting Duitsland, waardoor het midden en oosten van het land overvloedig werden bewaterd. Rond 9.00 uur was de wolkenbasis nog steeds erg laag, maar er begonnen opklaringen te verschijnen. Rond 10.00 uur was het plafond hoog genoeg en kon de competitie zoals gepland beginnen, met 16 deelnemers. De wind is zwak tot matig uit noord tot noordwest. Ruim de helft van de piloten maakt inmiddels gebruik van de schitterende "Prestige 2pk". Er zijn nog een paar andere modellen, zoals een MK8 en een Vertigo. De enige uitzondering op het volledig plastic is de volledig houten "Introduction F5J" van Robin Joseph.

De vliegronden in groepen van 5 of 6 piloten volgden elkaar in een goed tempo op, maar de vliegomstandigheden moedigen de deelnemers nauwelijks aan om de motor op lage hoogte uit te zetten, nochtans de beste manier om goed te scoren... Onthoud dat in F5J de hoogte waarop de motor wordt uitgeschakeld, zich vertaalt in een proportionele boete. In dit spelletje waren het Kris Gilis (85 m) en Günther Cuypers (96 m) die de grootste risico's namen. Dit leverde een te korte vlucht voor de eerste (3:58 sec) en een 1000 op voor de tweede. We noteerden ook acht landingen buiten het gebied (meer dan 75 m), wat hun piloten ereplaatsen kostte.

De competitie werd rond 16.00 uur stopgezet nadat 7 ronden waren voltooid. En rond 17.15 uur vielen de eerste druppels. Maar we hadden tijd gehad om alles op te bergen en de tenten en tuinhuisjes op te vouwen.

In het algemeen klassement deelden Chris Gyssens, Patrick Pee en Günther Cuypers de eerste drie plaatsen.

Une belle journée pour les chasseurs de thermiques

Ce dimanche 30 juin s'annonçait comme une respiration entre deux périodes d'intempéries. La nuit précédente, une zone d'orages et de fortes averses a circulé du centre de la France vers l'Allemagne, en arrosant abondamment le centre et l'est du pays. Vers 9 h, la base des nuages était encore fort bas mais les éclaircies commençaient à apparaître. Vers 10 h, le plafond était assez haut et le concours a pu commencer comme prévu, avec 16 concurrents. Vent faible à modéré de secteur Nord à Nord-Ouest. Plus de la moitié des pilotes utilisent désormais le superbe "Prestige 2pk". Quelques autres modèles sont là, comme un MK8 et un Vertigo. Seule exception aux tout plastiques, un "Introduction F5J" tout bois de Robin Joseph.

Les tours de vol par groupes de 5 ou 6 pilotes se sont succédé à un bon rythme, mais les conditions de vol n'ont guère encouragé les participants à couper le moteur à basse altitude, cependant la meilleure façon de bien se classer... Rappelons qu'en F5J, la hauteur à laquelle on coupe le moteur se traduit en une pénalité proportionnelle. À ce petit jeu, ce sont Kris Gilis (85 m) et Günther Cuypers (96 m) qui ont pris les plus gros risques. Cela a valu un 1000 pour le second, mais un vol trop bref pour le premier (3:58 sec). On a aussi noté huit atterrissages hors zone (plus de 75 m), ce qui a coûté des places d'honneur à leurs pilotes.

Le concours a été arrêté vers 16 h après 7 tours accomplis. Et vers 17h15 tombaient les premières gouttes. Mais on avait eu le temps de bien tout ranger et de replier les tentes et tonnelles.

Au classement général, ce sont Chris Gyssens, Patrick Pee et Günther Cuypers qui se sont partagé les trois premières places. Quant à Robin Joseph, avec son modèle tout bois, il émerge à une surprenante cinquième place.

Wat Robin Joseph betreft, hij komt met zijn eenvoudig houten model op een verrassende vijfde plaats terecht. Volgende wedstrijd van het Belgisch Kampioenschap F5J op 1 september bij Model Aero Mylord in Wezeren.

Prochain concours des Championnats de Belgique le 1 septembre chez Model Aero Mylord à Wezeren..

Ci-contre, notre coordinateur Rudy règle son nouveau planeur, un Vertigo2. Pas simple à programmer avec ses trois servos par aile !

Hiernaast stelt onze coördinator Rudy zijn nieuwe zweefvliegtuig, een Vertigo2, af. Niet eenvoudig te programmeren met zijn drie servo's per vleugel !



Venue: Les Aiglons Hamme-Mille Date: Jun 30, 2024

#	Name	Ctry	Score	Pcnt	RawSc.	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6	Rnd7
1	Gyssens, Chris	BEL	5863.4	100.00	6510.1	1000.0	998.2	895.9	977.6	1000.0	991.7	*646.7
2	Ree, Patrick	BEL	5856.1	99.88	6726.4	947.0	1000.0	1000.0	*870.3	982.4	952.0	974.7
3	Cuyppers, Gunther-	BEL	5468.9	93.27	6087.1	958.7	*618.2	847.6	1000.0	662.6	1000.0	1000.0
4	Mertens, Thomas	BEL	5337.2	91.03	5337.2	1000.0	1000.0	978.8	*0.0	1000.0	670.5	687.9
5	Joseph, Robin	BEL	5195.6	88.61	5754.5	*558.9	986.5	767.7	879.1	896.2	980.4	685.7
6	De Hauwere, Stefaan	BEL	5150.6	87.84	5150.6	449.1	974.2	*0.0	783.8	968.8	1000.0	974.7
7	Lenaerts, André	BEL	5131.2	87.51	5445.5	465.9	1000.0	1000.0	*314.3	976.6	688.7	1000.0
8	Mertens, Tom	BEL	5026.3	85.72	5026.3	1000.0	*0.0	1000.0	1000.0	1000.0	622.5	403.8
9	Van De Water, Paul	BEL	5010.3	85.45	5425.5	642.1	982.0	661.7	1000.0	962.2	762.3	*415.2
10	Van Cauwenbergh, Rudy	BEL	4784.0	81.59	5167.8	619.9	803.1	706.2	719.3	979.2	956.3	*383.8
11	Gillis, Kris	BEL	4655.1	79.39	4655.1	995.5	944.1	*0.0	822.6	425.3	1000.0	467.6
12	Volckaert, Roger	BEL	4397.9	75.01	4629.8	737.6	796.2	*231.9	769.6	916.1	867.5	310.9
13	Hanssens, Wim	BEL	4308.1	73.47	4646.2	714.2	908.0	*338.1	445.0	868.5	931.4	441.0
14	Franckx, Dennis	BEL	4278.6	72.97	4591.3	*312.7	678.1	342.6	725.2	810.2	979.9	742.6
15	Vergauwe, Danny	BEL	4248.3	72.45	4248.3	603.8	0.0	*0.0	792.0	887.2	965.3	1000.0
16	Dufour, Jean-Luc	BEL	3727.8	63.58	3727.8	685.5	968.7	0.0	875.1	*0.0	838.7	359.8

30th Summer Soaring Criterium F3G Anthisnes - 6-7/07



*Denis Duchesne, une fois de plus vainqueur du concours
Denis Duchesne, opnieuw winnaar van de wedstrijd*

Il s'agissait de la trentième édition du « Summer Soaring Criterium », organisé pour la première fois en 1977, par la Petite Aviation Liégeoise (PAL) sur le terrain d'Amay. Il s'en était suivi plusieurs éditions organisées en alternance à Amay ou à Bruxelles, où c'était le club « Les Aiglons » qui prenait les choses en main. Pendant toutes ces années, c'était le règlement F3B qui était d'application lors des « Summer Soaring », mais depuis 2018, un catégorie-soeur mettant en œuvre des modèles très similaires avait vu le jour à la FAI, catégorie également centrée sur trois épreuves à accomplir avec le même planeur. Pour le F3G, le démarreur de voiture de env. 1 kW utilisé dans les treuils F3B fait place à un brushless de puissance similaire, cette fois positionné dans le nez du planeur et y entraînant une hélice repliable. La formule est nettement moins exigeante pour le « personnel au sol », puisqu'il n'est désormais plus nécessaire d'aligner sur le terrain des dizaines de treuils équipés de leur batterie au plomb et la nappe de quelques dizaines de kilomètres de fils de nylon tendus entre treuils et renvois. Plus de fils à ramener au treuil après chaque lancement, et plus de fils de nylon cassés qui remplissent les poubelles en fin de journée ! Certes, les reflets du soleil rasant sur les fils en fin d'après-midi était très joli et certains peuvent en concevoir une réelle nostalgie...

Cette année, la catégorie F3G, passée de « provisoire » à « officielle », est désormais prête pour des championnats continentaux et mondiaux. Mais les passionnés du F3B n'ont

Dit was de dertigste editie van het "Summer Soaring Criterium", dat in 1977 voor het eerst werd georganiseerd door de Petite Aviation Liégeoise (PAL) op het vliegveld van Amay. Daarna volgden verschillende edities die afwisselend in Amay of Brussel werden georganiseerd, waar de club "Les Aiglons" het heft in eigen handen nam. Gedurende al die jaren was het de F3B-reglement die van toepassing was. Maar sinds 2018 werd er bij de FAI de zustercategorie F3G gecreëerd, met zeer vergelijkbare modellen, een categorie die ook gericht is op drie taken die met hetzelfde zweefvliegtuig moeten worden uitgevoerd. Voor de F3G is de ca. 1 kW autostarter die in de F3B-lieren wordt gebruikt, vervangen door een borstelloze motor van vergelijkbaar vermogen, dit keer in de neus van het zweefvliegtuig geplaatst en daar een inklapbare propeller aandrijvend.

De formule is veel minder veeleisend voor het "grondpersoneel", omdat het niet langer nodig is om tientallen lieren op te stellen, elk uitgerust met hun loodzuuraccu's en de laag van enkele tientallen kilometers nylonraden die tussen lieren en katrol over het veld zijn gespannen. Geen draden meer om na elke lancering terug naar de lier te brengen, en geen gebroken nylonraden meer die aan het eind van de dag de bakken vullen! Zeker, de reflecties van de zon die aan het eind van de middag op de draden graasde, waren erg mooi en sommigen zullen er misschien een echte nostalgie naar opvatten...

Dit jaar is de F3G-categorie, die is opgewaardeerd van "voorlopig" naar "officieel", nu klaar voor continentale en wereldkampioenschappen. Maar de F3B-liefhebbers zijn niet verdwenen, want in hetzelfde weekend vond er een internationaal F3B-evenement plaats in Büllingen. Een verslag hierover vindt u elders in dit nummer.

24 deelnemers uit vijf landen (GER, CZE, FRA, SUI en BEL) streden om de ereplaatsen in Anthisnes. De weersvoorspellingen waren niet veelbelovend, noch op zaterdag, noch op zondag. Er zal veel wind zijn (pieken boven de 60 km/u) en regenachtige passages op zaterdag in het midden van de dag. Deze voorspellingen bleken te kloppen en op zaterdag werd de wedstrijd, die om 9 uur 's ochtends was begonnen en rond het middaguur werd onderbroken vanwege regen, rond 17 uur opgeschort omdat de windstoten de modellen echt in gevaar brachten. Een volledige ronde en een taak van de tweede ronde waren voltooid.

Zondag zag er veel beter uit en vanaf 9 uur 's ochtends konden we de snelheid vliegen, daarna de afstand van ronde 2. Daarna volgden de taken van de derde ronde, onder een matige wind, geen spoor van regen en een aantal prachtige thermieken die de gelukkigen die ze konden benutten in verrukking bracht.

Denis Duchesne bleek de meest getalenteerde van de deelnemers te zijn en eindigde als eerste met 1,5% beter dan zijn Tsjechische tegenstander Petr Fusek, en 6,6% meer dan de derde, de Duitser Sebastian Haase. De beste snelheid

pas disparu pour autant, puisque lors du même week-end, un international F3B s'est déroulé à Büllingen. On en trouvera un rapport par ailleurs dans ce numéro.

Ce sont 24 concurrents venant de cinq pays (GER, CZE, FRA, SUI et BEL) qui se sont disputés les places d'honneur à Anthisnes. La météo n'était pas très prometteuse, ni le samedi, ni le dimanche. Il y aurait beaucoup de vent (pointes au-delà de 60 km/h) et des passages pluvieux le samedi en milieu de journée. Ces prévisions se sont révélées exactes et le samedi, le concours qui avait débuté à 9 h et été interrompu vers midi à cause de la pluie, fut suspendu vers 17 h car les bourrasques mettaient réellement les modèles en danger. Un tour entier et une épreuve du second tour avaient été accomplis.

Le dimanche s'annonçait nettement meilleur et dès 9 h, on pouvait voler la vitesse, puis la distance du tour 2. Puis se sont enchaînées les épreuves du troisième tour, sous un vent modéré, pas trace de pluie et quelques beaux thermiques qui firent la joie des chanceux qui purent les exploiter.

Denis Duchesne s'avéra le plus talentueux des participants puisqu'il termina premier avec 1.5 % de mieux que son adversaire tchèque Petr Fusek, et 6,6 % sur le troisième, l'Allemand Sebastian Haase. La meilleure vitesse fut accomplie tôt le samedi par notre Jan Timmermans avec 12.57 sec.

Côté technique, on pouvait trouver une belle diversité de modèles : Radical, Pike Precision, Crossfire2, Shinto, Freestyler 6, Quantum dp 2, Avatar, et peut-être d'autres que je n'ai pas identifiés. Il s'agit toujours de modèles « tout carbone » d'environ 3 m d'envergure et d'une masse aux alentours de 2200 g (le règlement impose une charge alaire minimum de 35 g/dm²). On peut les lester jusqu'à 1.2 à 1.5 kg. Les motorisations sont toujours des brushless démultipliés, alimentés par des LiPo 5S ou 6S aux environs de 1000 mAh. Et une bonne part de ces modèles emportent une batterie d'appoint 2S300 mAh qui assure le bon fonctionnement de la radiocommande même en cas de défaillance de la LiPo de propulsion.

Cette précaution s'est avérée vitale pour le planeur de Denis Duchesne qui a subi, lors du vol de durée du samedi matin, une collision avec le modèle du jeune Sebastian Vieweger. Lors de cette collision, l'hélice du planeur de Denis a transpercé le bout de l'aile de Sebastian, n'y causant qu'une entaille sans gravité. Mais la pale s'est cassée, provoquant dans le planeur de Denis le blocage du moteur qui s'est arraché du couple sur lequel il était monté. Le moteur ainsi libéré a entraîné avec lui en rotation toute l'électronique de propulsion à l'intérieur du fuselage, ce qui provoqua l'arrachement des fils de la batterie de propulsion. Heureusement, la batterie d'appoint positionnée sous l'aile a maintenu en fonctionnement le récepteur et les servos, ce qui a permis à Denis de ramener le modèle au sol en toute sécurité... Quelques heures plus tard, un participant a même retrouvé le capot du fuselage qui avait été éjecté lors de la

verd al vroeg op zaterdag behaald door onze Jan Timmermans met 12.57 sec.

Aan de technische kant zou je een mooie diversiteit aan modellen kunnen vinden: Radical, Pike Precision, Crossfire2, Shinto, Freestyler 6, Quantum dp 2, Avatar en misschien anderen die ik niet heb geïdentificeerd. Dit zijn steeds "full-carbon" modellen met een spanwijdte van ongeveer 3 m en een massa van ongeveer 2200 g (de regelgeving schrijft een minimale vleugelbelasting van 35 g/dm² voor). Ze kunnen worden verzwaard met 1,2 tot 1,5 kg ballast. De motoren zijn steeds borstelloos, aangedreven door 5S of 6S LiPo rond de 1000 mAh. En een groot deel van deze modellen heeft een 2S300 mAh-back-up batterij die zorgt voor de goede werking van de afstandsbediening, zelfs in het geval van storing van de voortstuwing LiPo.

Deze voorzorgsmaatregel bleek van vitaal belang voor het zweefvliegtuig van Denis Duchesne, dat tijdens de duurvlicht van zaterdagochtend in botsing kwam met het model van de jonge Sebastian Vieweger. Tijdens deze botsing doorboorde de propeller van het zweefvliegtuig van Denis de vleugeltip van Sebastian's vleugel, waardoor slechts een kleine snee ontstond. Maar het blad brak, waardoor in het model van Denis de motor zichzelf losscheurde van de romp waarop het was gemonteerd. De bevrijde motor trok alle voortstuwingselektronica in de romp met zich mee, waardoor de draden van de voortstuwingsbatterij werden losgerukt. Gelukkig hield de boosterbatterij die onder de vleugel was geplaatst de ontvanger en servo's in functie, waardoor Denis het model veilig weer aan de grond kon brengen... Een paar uur later vond een deelnemer zelfs de rompkap die tijdens de botsing was weggeslingerd. Wat de vleugel van Sebastian betreft, hij kon het herstellen tijdens de regenpauze in de vroege namiddag. Hij kon de wedstrijd zonder verdere incidenten afsluiten met het zeer goed gerestaureerde model. Een andere botsing, deze catastrofale voor de twee betrokken zweefvliegtuigen, vond zondagochtend laat plaats, tijdens een afstandvlucht. De zweefvliegtuigen vielen volledig uiteen in de lucht en de stuken vielen in een bos op een paar honderd meter van het veld. Aan het eind van de middag was slechts één van de vier vleugels gevonden...

Voor de toeschouwer is een F3G-wedstrijd nu een fascinerend schouwspel, op voorwaarde dat je een beetje geïnformeerd bent over hoe het zal werken. Voor de drie taken (duur van 10 minuten; afstand die in minder dan vier minuten bestaat uit het zoveel mogelijk heen en weer gaan tussen twee referentievlakken die 150 m van elkaar verwijderd zijn; snelheid over twee retourvluchten tussen dezelfde vliegtuigen) zijn de motorbeklimmingen (motortijd beperkt tot 30 seconden) spectaculair en liggen de bereikte hoogtes dicht bij de limiet van het zicht. Vluchten van duur en afstand worden uitgevoerd in groepen van 4 tot 6 modellen die tegelijkertijd vliegen. De waarnemer kan zowel de hoge aerodynamische kwaliteiten van de modellen als de precisie van hun besturing waarderen. En we blijven bewondering

collision. Quant à l'aile de Sebastian, il a pu la réparer pendant la pause imposée par la pluie en début d'après-midi. Il a pu terminer le concours sans autre incident avec le modèle fort bien restauré.

Une autre collision, celle-là catastrophique pour les deux planeurs impliqués, eut lieu dimanche en fin de matinée, pendant un vol de distance. Les planeurs se sont complètement désintégrés en l'air et sont retombés dans un bois à quelques centaines de mètres du terrain. Seule une des quatre ailes avait été retrouvée en fin d'après-midi...

Pour le spectateur, un concours F3G est aujourd'hui un spectacle fascinant, à condition d'être un peu informé sur son déroulement. Pour les trois épreuves (durée de 10 minutes ; distance consistant, en moins de quatre minutes, en autant que possible d'aller-retour entre deux plans de référence distants de 150 m ; vitesse sur deux aller-retour entre ces mêmes plans), les montées au moteur (temps moteur limité à 30 secondes) sont spectaculaires et les hauteurs atteintes frôlent la limite de visibilité. Les vols de durée et de distance s'effectuent par groupes de 4 à 6 modèles volant simultanément. L'observateur peut apprécier tant les hautes qualités aérodynamiques des modèles que la précision de leur pilotage. Et on reste admiratif sur les capacités d'exploitation des thermiques pour ces modèles capables par ailleurs de friser les 300 km/h.

Cette année est aussi la première où un classement « World Cup » pourra être établi sur la base des trois meilleurs classements de chaque pilote lors des concours internationaux repris au calendrier officiel. On a déjà eu cette année les concours de Colmar (FRA) et de Kulmbach (GER) et suivra celui de Munich (GER) en septembre. Au classement intermédiaire, Denis est actuellement bien ancré en tête et il ira à Munich pour confirmer sa position de meilleur pilote F3G actuel.



Ci-dessus, l'identification des modèles par des fanions colorés, au départ de la distance.

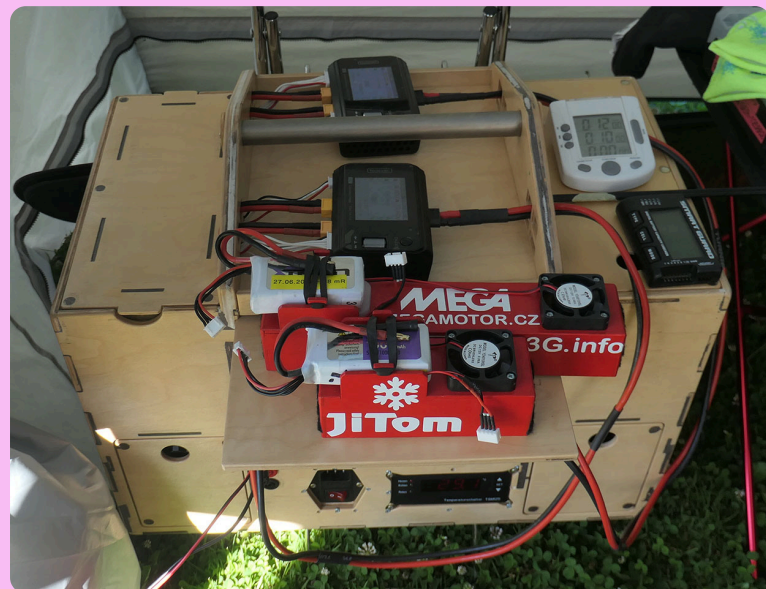
Hierboven de identificatie van de modellen door middel van gekleurde vlaggen, voor de afstand taak.

hebben voor de operationele capaciteiten om thermiek te benutten voor deze modellen die elders in staat zijn om de 300 km/u te benaderen.

Dit jaar is ook het eerste jaar waarin een "World Cup"-ranglijst kan worden opgesteld, op basis van de drie beste klasseringen van elke piloot in de internationale competities op de officiële kalender. Dit jaar hebben we al de wedstrijden van Colmar (FRA) en Kulmbach (GER) gehad en volgt die van München (GER) in september. In het tussenklassement is Denis momenteel goed ingeburgerd aan de top en hij zal naar München gaan om zijn positie als de huidige beste F3G-piloot te bevestigen.

Hieronder, de laad- en verwarmingssysteem van batterijen van een duitse ploeg - Een LiPo is pas optimaal op 40 °C !

Ci-dessous, l'installation de charge et de réchauffement des batteries d'une équipe allemande. Les LiPo ne sont optimaux qu'à 40 °C !



Hieronder, de helpers gedurende de afstand taak - zeer belangrijke personen !

Ci-dessous, les aides lors de l'épreuve de distance - des personnes indispensables !



Pos.	No. Name	FAI-No.	Team	Rd.1	Rd.2	Rd.3	Rd.4	Pen.P	Total	%	FAI-WC
1	18 Denis, Duchesnes	BEL-13249	BEL	2962,67	2928,05	2981,31	0,00	0	8872,03	100,00	37
2	8 Petr, Fusek	CZE-16933	FUS	2882,11	2959,30	2897,56	0,00	0	8738,97	98,50	27
3	21 Pavel, Marek	CZE-16916	FUS	2701,89	2653,99	2929,67	0,00	0	8285,55	93,39	17
4	2 Sebastian, Haase	GER-125862	AMP	2461,55	2861,02	2862,04	0,00	0	8184,61	92,25	12
5	4 Stefan, Eder	GER-29704	AOT	2852,46	2550,68	2763,59	0,00	0	8166,73	92,05	7
6	10 Tim, Bischoff	GER-167670	AMP	2573,76	2814,14	2757,86	0,00	0	8145,76	91,81	6
7	12 Jean-Philippe, Krust	FRA-2908	BEL	2610,74	2753,80	2691,65	0,00	0	8056,20	90,80	5
8	11 Jiri, Tuma	CZE-31073	FUS	2646,51	2803,79	2583,15	0,00	0	8019,45	90,39	4
9	20 Harald, Vieweger	GER-132990	AMP	2391,69	2795,23	2805,43	0,00	0	7992,35	90,08	3
10	15 Andreas, Kirch	GER-65829	COT	2660,89	2563,27	2727,86	0,00	0	7952,02	89,63	2
11	22 Hans-Peter, Haase	GER-125653	AMP	2457,56	2573,68	2866,27	0,00	0	7897,51	89,02	1
12	16 Patrick, Medard	FRA-1074	BEL	2705,20	2321,96	2789,12	0,00	0	7816,28	88,10	
13	19 Omith-Alexander, Horn	GER-74916	AOT	2442,61	2463,31	2569,02	0,00	0	7474,95	84,25	
14	6 Sebastian, Vieweger	GER-160729	AMP	2367,00	2421,30	2621,12	0,00	0	7409,43	83,51	
15	17 Robert, Karow	GER-166993	AMP	2466,48	2281,99	2545,45	0,00	0	7293,92	82,21	
16	24 Frederic, Belche	BEL-120427	BEL	2604,04	1854,58	2285,74	0,00	0	6744,36	76,02	
17	5 Miroslav, Blazek	CZE-124724	FUS	1594,40	2069,14	2814,15	0,00	0	6477,69	73,01	
18	13 Thorsten, Klaffenbach	GER-19681	COT	1863,57	2052,91	2554,83	0,00	0	6471,32	72,94	
19	1 Gisbert, Spiegel	GER-19346	COT	2085,98	2127,62	2209,39	0,00	0	6422,99	72,40	
20	23 Jan, Timmermans	BEL-7079	BEL	2594,65	2752,48	1000,00	0,00	0	6347,13	71,54	
21	14 Thomas, Manig	GER-164911	AOT	2377,04	1925,34	1983,47	0,00	0	6285,85	70,85	
22	9 Hansruedi, Zwingli	SUI-11507	AMP	2624,22	1463,59	0,00	0,00	0	4087,80	46,08	
23	7 Steeve, Hansoulle	BEL-7044	BEL	2384,27	341,36	0,00	0,00	0	2725,63	30,72	
24	3 Philippe, Lagrue	FRA-598	BEL	569,29	0,00	0,00	0,00	300	269,29	3,04	

Second East Belgium F3B Cup Büllingen - 6-7/07

De Country Flyers heeft opnieuw hun F3B wedstrijd op het groot ULM-terrein van Büllingen kunnen organiseren. Met 38 deelnemers uit zes landen werd dit een uitstekende gelegenheid van bijeenkomst voor de top F3B piloten uit Europa.

Les Country Flyers ont pu une nouvelle fois organiser leur compétition F3B sur le grand site ULM de Bullange. Avec 38 participants venus de six pays, ce fut une excellente occasion de rencontre pour les meilleurs pilotes F3B d'Europe.

2nd East Belgium F3B Cup

#	Bib	Pilot Name	Country	FAI License	Round 1	Round 2	Round 3	Total	Pen.	Percent	WC Punkte
1	22	Steffen Besemer	GER	138877	2985.69	2985.71	2830.71	8802.11		100.00%	44
2	12	Søren Krogh	DEN	62928	2878.47	2949.85	2746.45	8574.77		97.42%	34
3	5	Christoph Sarter	GER	29707	2829.60	2889.26	2801.65	8520.51		96.80%	24
4	13	Andreas Herrig	GER	19614	2951.36	2806.74	2742.03	8500.13		96.57%	19
5	18	Rasmus Krogh Petersen	DEN	160459	2869.25	2758.74	2858.60	8486.59		96.42%	14
6	4	Peter Hubbertz	GER	19496	2646.64	2768.53	2938.25	8353.42		94.90%	13
7	30	Joakim Ståhl	SWE	67889	2891.42	2752.00	2684.43	8327.85		94.61%	12
8	34	Martin Weberschock	GER	69141	2659.34	2792.97	2758.21	8210.52		93.28%	11
9	15	Jeroen Smits	NED	21447	2662.42	2786.26	2760.22	8208.90		93.26%	10
10	17	Andreas Böhlen	SUI	11000	2880.70	2879.82	2430.70	8191.22		93.06%	9
11	36	Frits Donker Duyvis	NED	21432	2703.60	2663.46	2802.20	8169.26		92.81%	8
12	38	Pascal Mestermann	GER	131277	2492.45	2727.07	2937.05	8156.57		92.67%	7
13	3	Björn Schlothmann	GER	19654	2847.13	2528.93	2607.15	7983.21		90.70%	6
14	16	Helmut Edenhofer	GER	19616	2497.45	2746.15	2731.43	7975.03		90.60%	5
15	37	Steffen Hoppe	GER	119077	2616.37	2803.45	2473.96	7893.78		89.68%	4
16	27	Christian Rieger	GER	68590	2423.46	2449.81	2882.76	7756.03		88.12%	3
17	23	Frans Vreugdenhil	NED	21454	2372.47	2830.24	2691.58	7894.29	300	86.28%	2
18	9	Erik Heijne	NED	21428	2699.83	2566.19	2297.69	7563.71		85.93%	1
19	21	Ralf Averwerser	GER	19627	2466.63	2420.69	2675.67	7562.99		85.92%	
20	20	Julien GOURDET	FRA	60476	2514.05	2679.90	2335.19	7529.14		85.54%	
21	35	Markus Becker	GER	29733	2362.05	2562.60	2585.81	7510.46		85.33%	
22	31	Thomas Kübler	SUI	12331	2406.64	2566.24	2413.06	7385.94		83.91%	
23	24	Christian Thuinemann	GER	120896	2410.64	2206.47	2669.66	7286.77		82.78%	
24	26	Romain Venat	FRA	60524	2335.72	2486.86	2444.89	7267.47		82.56%	
25	25	Holger Au	GER	29727	2513.00	2678.57	2029.20	7220.77		82.03%	
26	11	Harald Grüssing	GER	29726	2212.73	2475.57	2374.46	7062.76		80.24%	
27	6	Herman Ståhl	SWE	173278	2118.78	2597.17	2293.61	7009.56		79.64%	
28	7	Sebastian Siegert	GER	168205	2202.49	2538.16	2222.73	6963.38		79.11%	
29	33	Tim Thomschke	GER	163721	2637.92	2438.81	1878.86	6955.59		79.02%	
30	1	Robert Hermans	NED	70182	2190.52	2349.08	2165.19	6704.79		76.17%	
31	8	Jonas Majewski	GER	74912	1925.52	2345.54	2416.23	6687.29		75.97%	
32	32	Holgard Tunker	GER	19576	2207.54	2115.57	2279.00	6602.11		75.01%	
33	10	Robert Lazinka	GER	29816	2464.40	1668.95	2445.50	6578.85		74.74%	
34	39	Heinz Lüthi	SUI	11528	2514.52	2007.40	1709.49	6231.41		70.80%	
35	14	Uwe Schlaffke-Mowinkel	GER	19610	1511.46	2329.16	1409.49	5250.11		59.65%	
36	19	Jessica Majewski	GER	136700	2042.49	1431.14	1383.55	4857.18		55.18%	
37	28	Theo Weberschock	GER	173646	2392.87	2469.11	0.00	4861.98	300	51.83%	
38	29	Ben Ros	NED	128965	2515.71	2025.02	0.00	4540.73		51.59%	

Autorisations

Vous pouvez vous désinscrire à tout moment en cliquant sur le lien présent en pied de page ci-dessous. Pour plus d'informations sur nos pratiques de confidentialité, veuillez visiter notre site web

Rechten

U kunt zich op elk moment afmelden door op de link in de voettekst van deze pagina's te klikken. Voor informatie over onze privacypraktijken kunt u terecht op onze website

Ligue Belge d'Aéromodélisme - Belgische Modelluchtvaart Liga

Rue Montoyerstraat 1/29, 1000, Brussels

This email was sent to {{contact.EMAIL}}.

You got this message because you are registered to receive our email.

[Se désinscrire - Afmelden](#)

