

VOLLEY TOBBRE

03 6



PHOTO: A. SCHNEIDER

INTERMISSIONS

VOL LIBRE



R.7.

154
DECEMBRE 2003

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL
16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG ROBERTSAU -FRANCE

tel/ Fax 03 88 31 30 25
E.mail ; andre-Schadel@wanadoo.fr

Publication créée en 1977 par A. Schadel , paraît tous les deux mois .
Abonnement pour 6 numéros : **32 Euros ou 35 Dollars** pour les pays hors Europe .

Tous les paiements au nom de A. Schadel
Comptes : CCP 1 190 08 S Strasbourg (Poste)
CME 67 : 190022934440 (Crédit Mutuel Enseignants)
D.B Kehl : 664 700 24 - 0869727

IBAN.- FR 76 1027 8019 0000 0121 7564 065

USA et CANADA : **Peter BROCKS**
9031 East Paradise dr.
SCOTTSDALE AZ 85260 6888 USA
E.M. brocksarizona@msn.com

Fichier international modélistes vol libre :

Michel REVERAULT - Le Grand Cornet ; ST. Jean THOUARS 79100 Thouars
tel/fax : 05 49 68 01 55 E.M. mreverau@club.internet.fr

VOL LIBRE

BULLETIN D'ABONNEMENT
SUBSCRIPTION

Abonnement Anfang

>>>> A. SCHANDEL

NOM-Name:

PRENOM- Vorname:

ADRESSE:

E-mail:

à partir du n°

Sommaire

- 9435- Image VOL LIBRE -154
 9436- VOL LIBRE 154
 9437- SOMMAIRE 154 -
 9438-39-40-41
 "Hello Denis 4 " F1C
 De Michel REVERAULT
 9442- F1G Winter Hawk
 John O'dwener
 9443- F1 G de Helmut WERFL .
 9444 F1 H de Peter KUTTLER
 9445- F1H de Frederic Dujardin .
 9446- Astuces et niouzes
 jean Wantzenriether .
 9447- Timbres Philatélie sur sujets volants
 9448- HLG salle SMYK
 9449- "Rubber days -28-29 02
 Viabon
 9450-51-52
 EUROFLY BERNE 2003
 9453- EQUIPE DE FRANCE 2003
 9454- 55-56-57
 L'Après SEELIG
 9455- VOL LIBRE Fêtes de fin d'année
 9459- Tailler des nervures ...
 9460-61 Images Vol Libre
 Championnats du monde 2003
 9462- Vol de pente guidage magnétique
 9463- P 30 " Icer II " B . Lipori
 9464-65- HLG " ZEISIG " Burcin
 Hazaruhn
 9466-67- COUPE DU MONDE 2004
 Calendrier 2004 et résultats 2003
 9468-69- Rhapsodie en stab majeur ..
 Jean Wantzenriether .
 9470- 10 COPPA GUIDO FEA Crivele
 9471-72-73 - F1D - Bat out of Hell
 Nick Aikman
 9474-75- AU FEMININ
 9476- ZLIN 50 LS -Maquette balsa
 9477-78-79- Les profils du Roi René ...
 9480-81-82-83-84-85-8
 Le KI 100 II , maquette volante
 de Loubomir KOUTNY
 9487- Astuces et niouzes
 J. Wantzenriether
 9488-89-90-91- Hawker FURY II
 E. Fillon .
 9492-93- COURRIER des lecteurs .
 9494- Image Vol Libre W. Ghio .

EDITO. A. SCHANDORF

Comme promis , en édition rapprochée le n° 154 de VOL LIBRE s'est dépêché de soutenir le père Noël dans ses pérégrinations, avant la fin de l'année .

Ce numéro , est le dernier d'une année qui fut animée et marquée par un certain nombre d'évènements , dont le moindre ne fut pas la canicule de l'été passé . Une pensée aussi à tous ceux qui durant cette année ont quitté nos rangs , définitivement provocant un éclaircissement continual de ces derniers

...
 Un grand nombre de concours FAI de Championnats d'Europe et du Monde , qui ont connu une représentation française , assez effacée il faut bien le reconnaître .

Notons cependant l'apparition de la France dans la catégorie F1E , ce qui est une première en la matière , et selon nos sources l'engagement , des Chaussebourg, Chabot et Drapeau , fera sans doute des émules il faut le souhaiter

Vous trouverez dans ce numéro , sous la plume humoristique de G.P.B un rappel sur l'image de l'équipe de France en Hongrie.....lors des seules , trois journées de pluie, de cet été . Il faut dire que là nous étions bien servis....

Cela nous ramène , à nous poser quelques questions , concernant les équipes de France Vol Libre , qui représentent , la France , la Fédération Française d'Aéromodélisme , et les aéromodélistes de haut niveau . Aucune transparence en ce qui concerne , les moyens mis à disposition de cette équipe, aucune transparence non plus en ce qui concerne les problèmes internes de cette équipe , pas d'informations ni de discussion sur tout ce qui à trait à l'envoi des équipes .

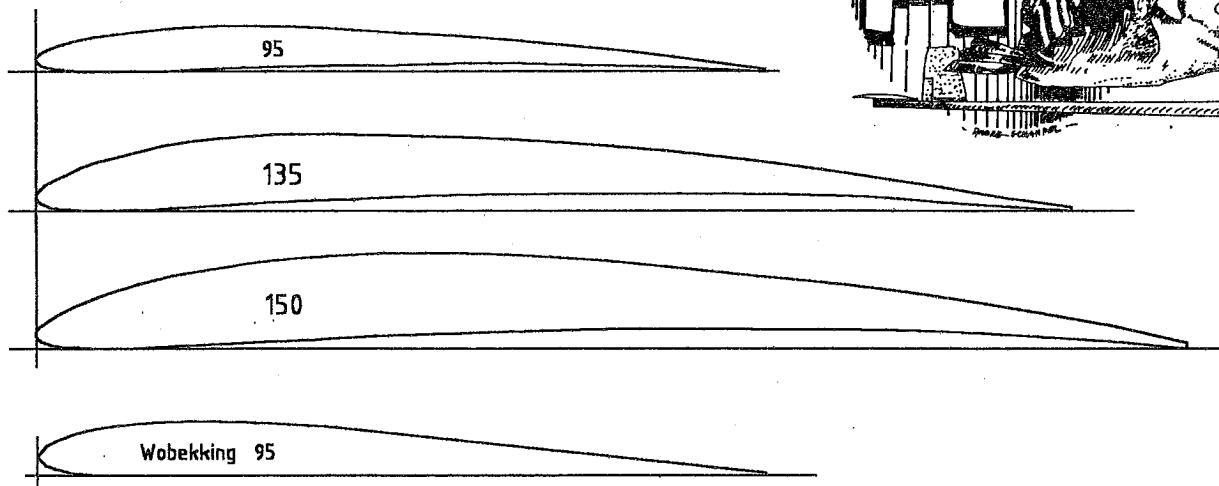
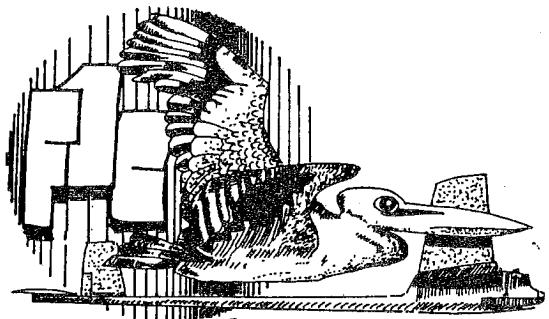
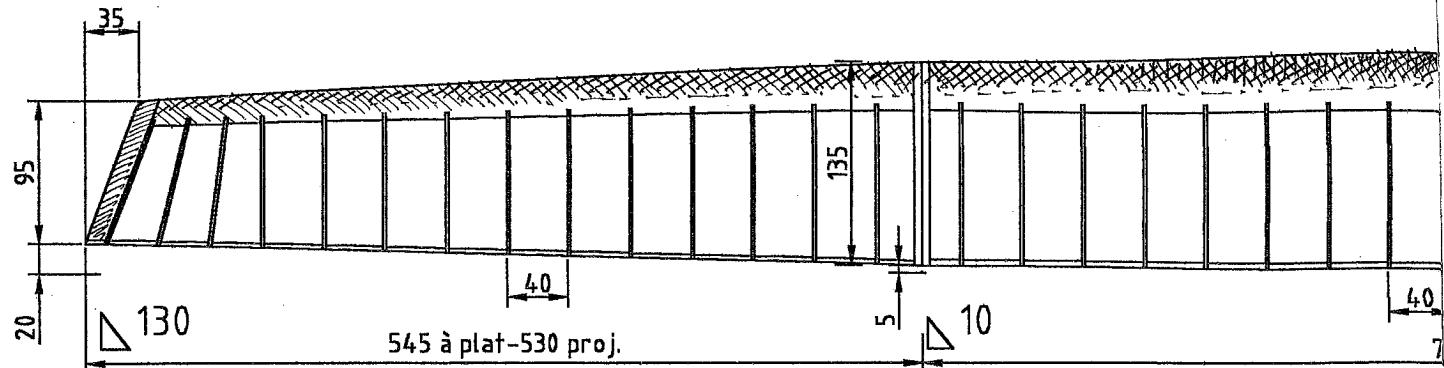
Ainsi personne dans nos rangs n'était au courant de l'envoi d'une équipe de France aux CH. d'Europe F1E , ni sur les modalités mises en pratique pour la désignation des équipiers, et encore

SUITE P6-

9459

HELLO DENIS 04

de Michel REVERAULT



CHAMPION DE FRANCE

Surface Aile: 32.47 dm² poids 277 grs

Surface Stabilo: 4.6 dm² poids 14.5 grs

Surface Totale: 37.07dm²

Poids 846 grs

2003

VOL LIBRE

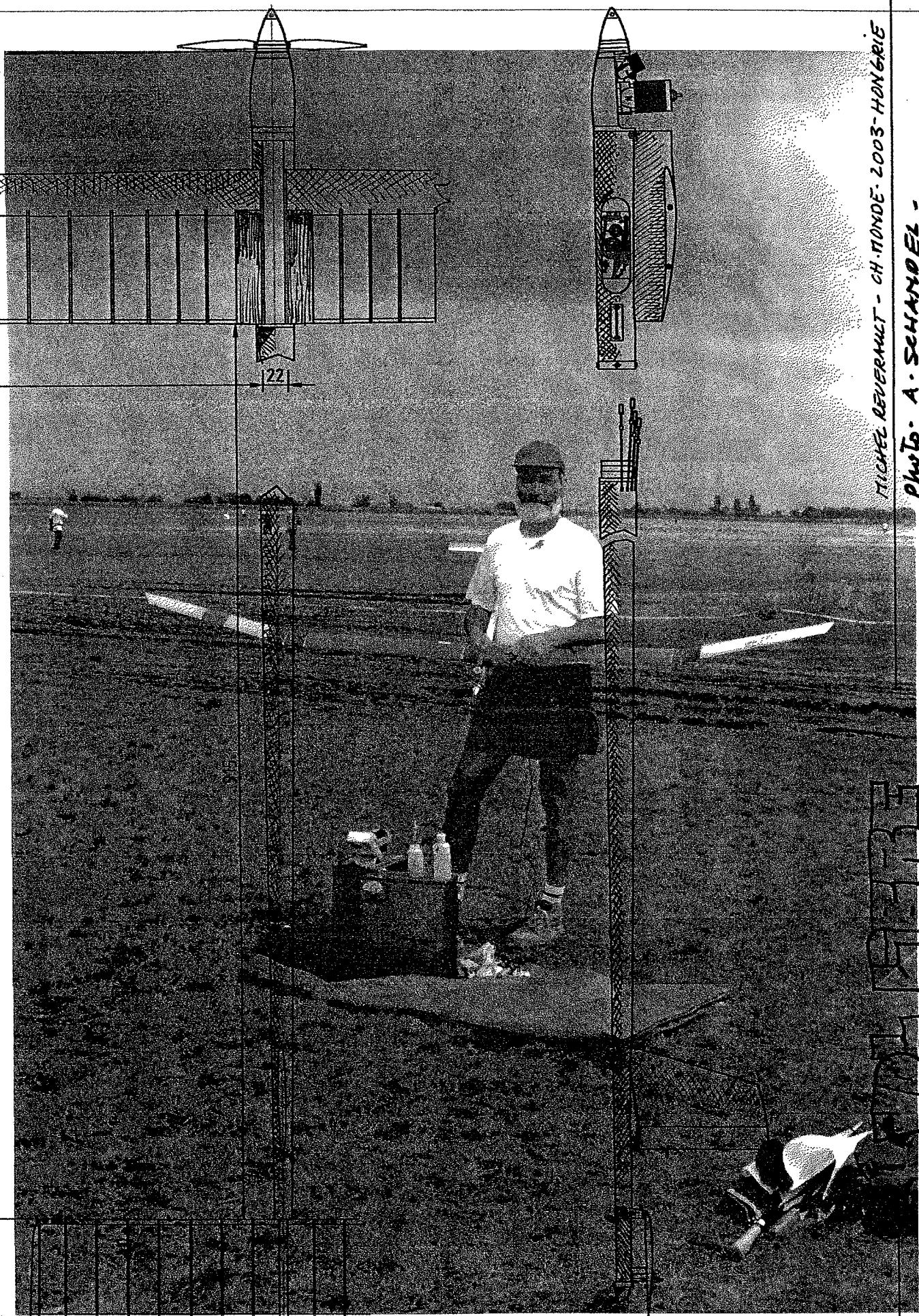
Ech:1/5e nov.2003

9438

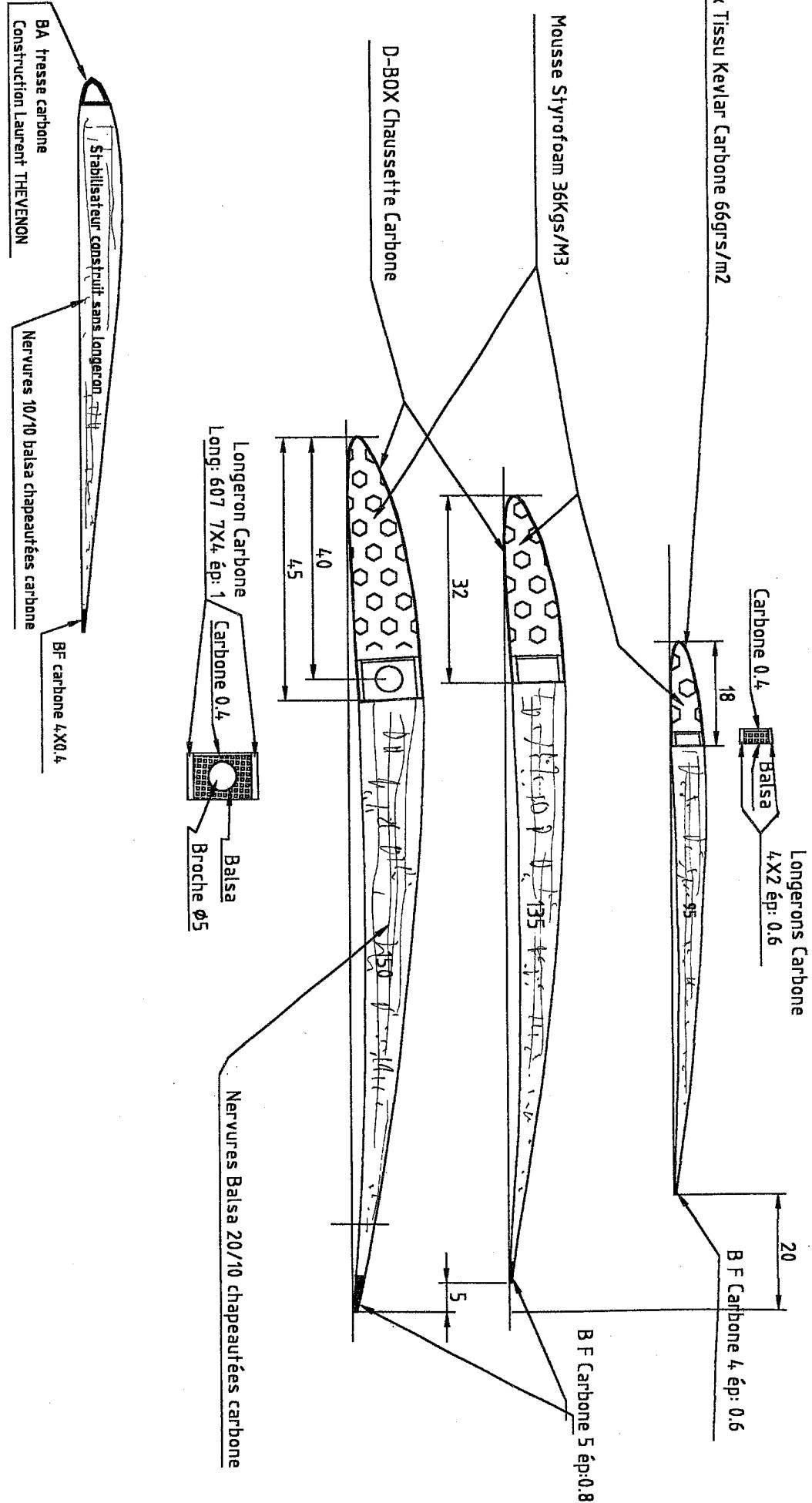
REVERAULT - CH. NOYON - 2003 - HONGRIE

photo. A. SCHANDORF -

9439



DESSIN MICHEL REVERAULT

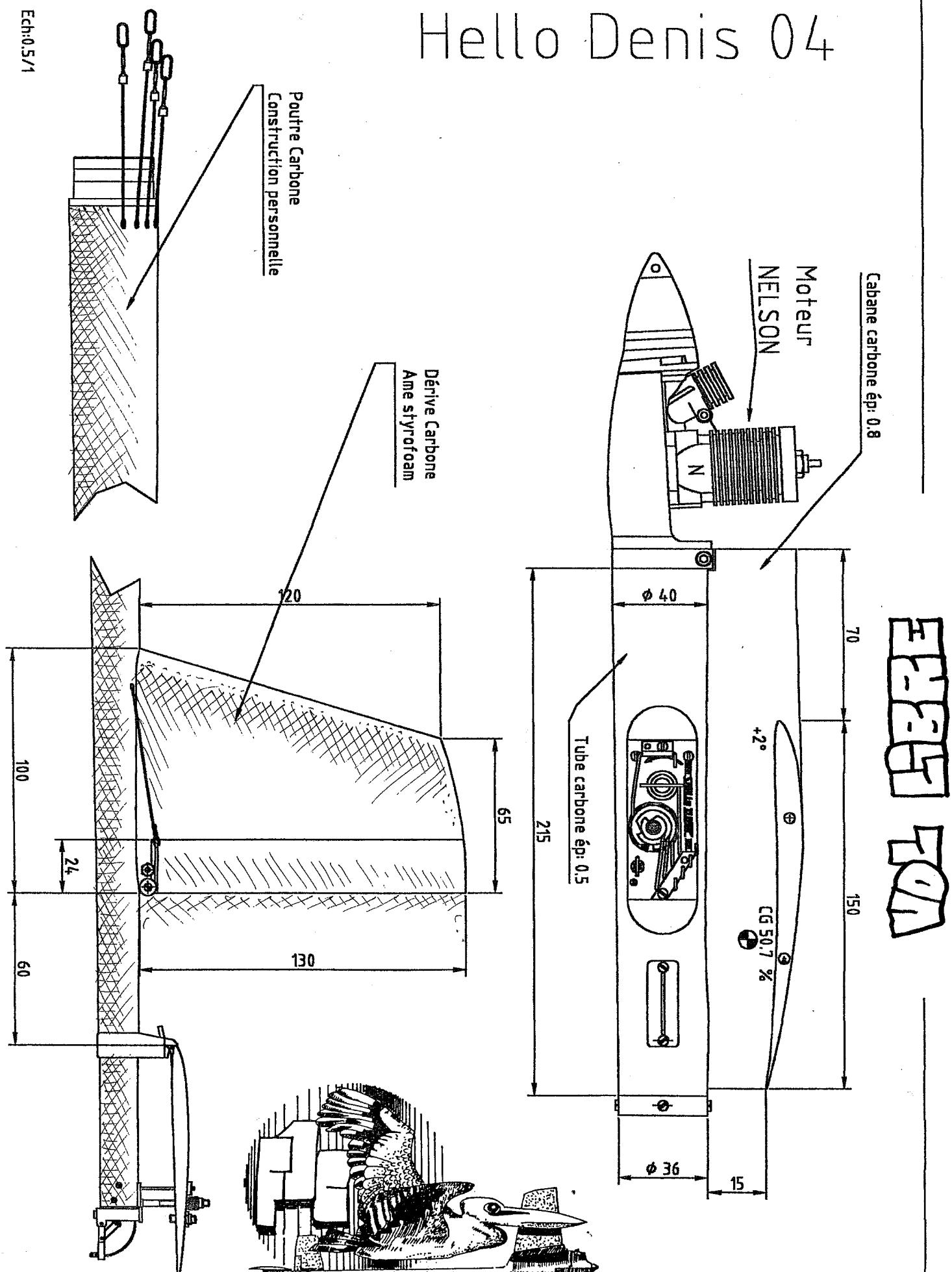


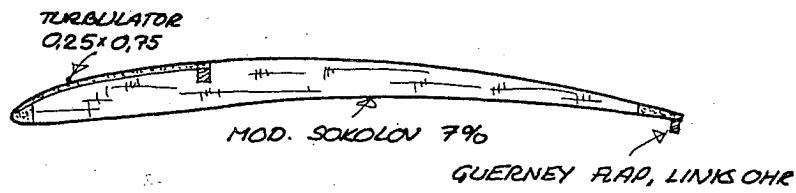
DESSIN. MICHEL REVERAULT. —

9440

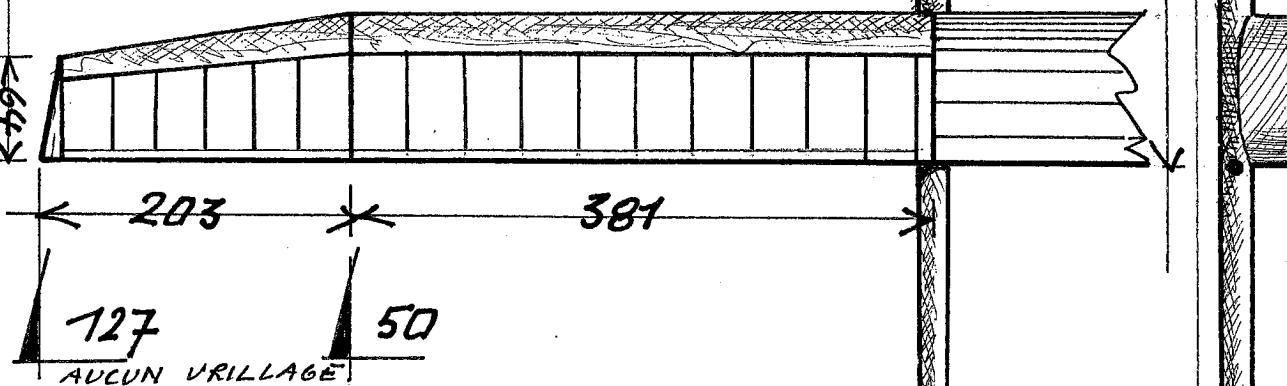
Hello Denis 04

Ech:0,5/1





10.65 dm²



WINTER HAWK

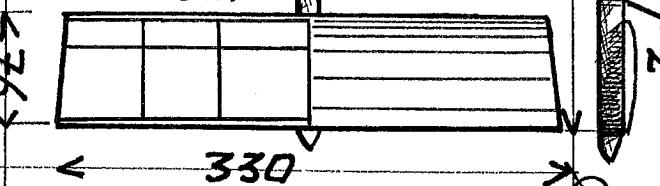
MOELE DE L'ANNEE 1996 AUX U.S.A. -

MASSES

AILE	25
STAB	3
FUS	23
HELICE	17
DIVERS	2

TOTAL 70 GRAMMES.

2.45 dm²



DERIVE PROFIL
PORTEUR



09 2003



ORDER KITS FROM
MODEL AIRCRAFT LABS. DEPT F
108 S. LEE ST
IRVING TEXAS 75060
972 - 438 - 9233

JOHN O'DWYER
LE MOELE EN KIT EST COMMERCIALISE
AUX U.S.A.
9442

HELMUT WERFEL

REGLAGE D. D.

450 x 570

► 1°5

1

NOTEUR
14 BRINS
1x3

50%

325

540

105

EN MONTÉE
STAB 3 SA - 10
MISE EN VIRAGE 40S

Dicke 5,5% Wölbung 5%
EMPAISSEUR 5% CREUX 5%

Dicke 7,5%

ÉPAISSEUR 7,5%

VAINQUEUR COUPE D'HIVER 2003

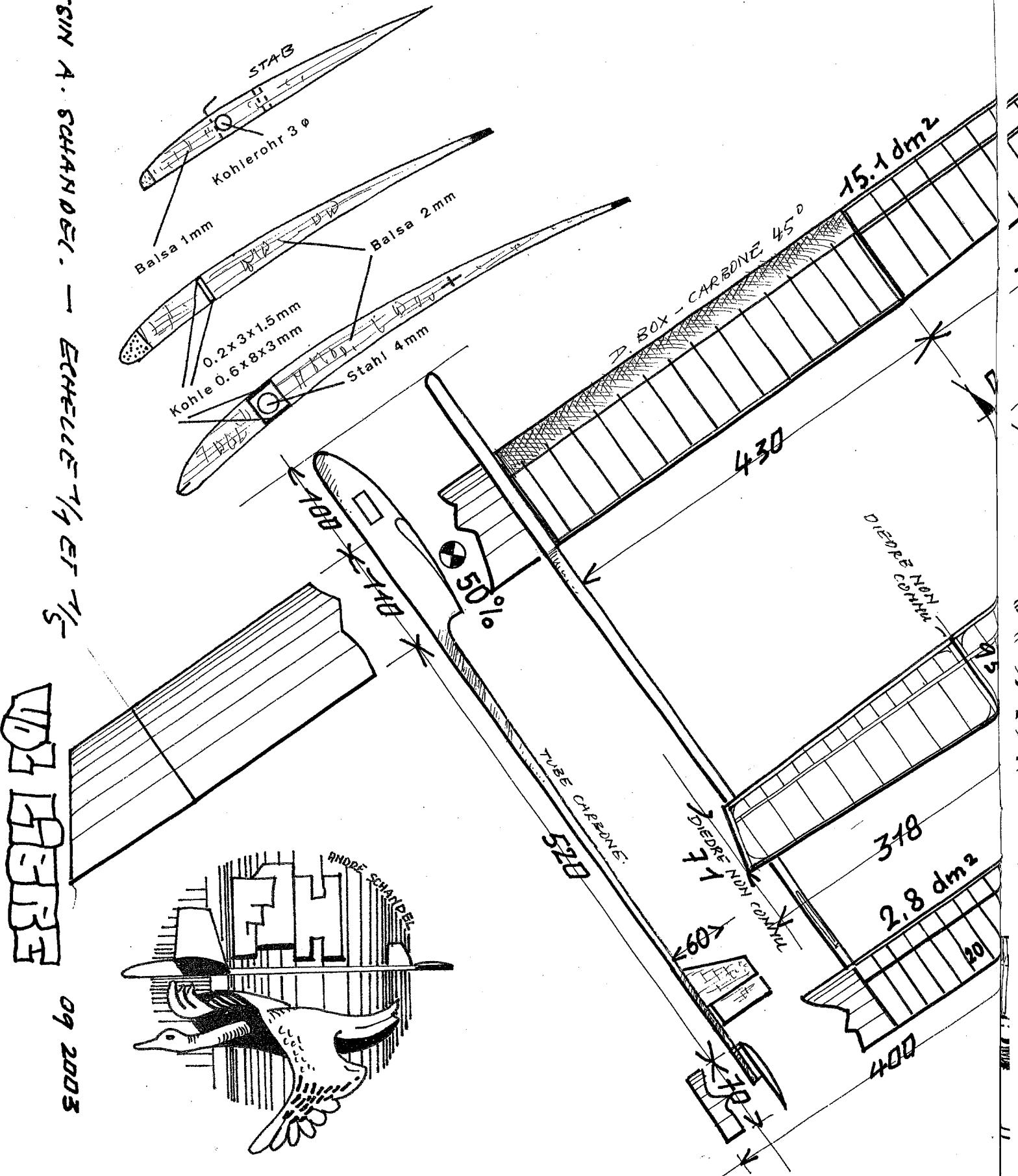
DESSIN A. SCHANDEL - ECHELLE 1/5 ET 1/1 - 09-2003

9443

PETER KÜTTLER

CHAMPION D'ALLEMAGNE 2001

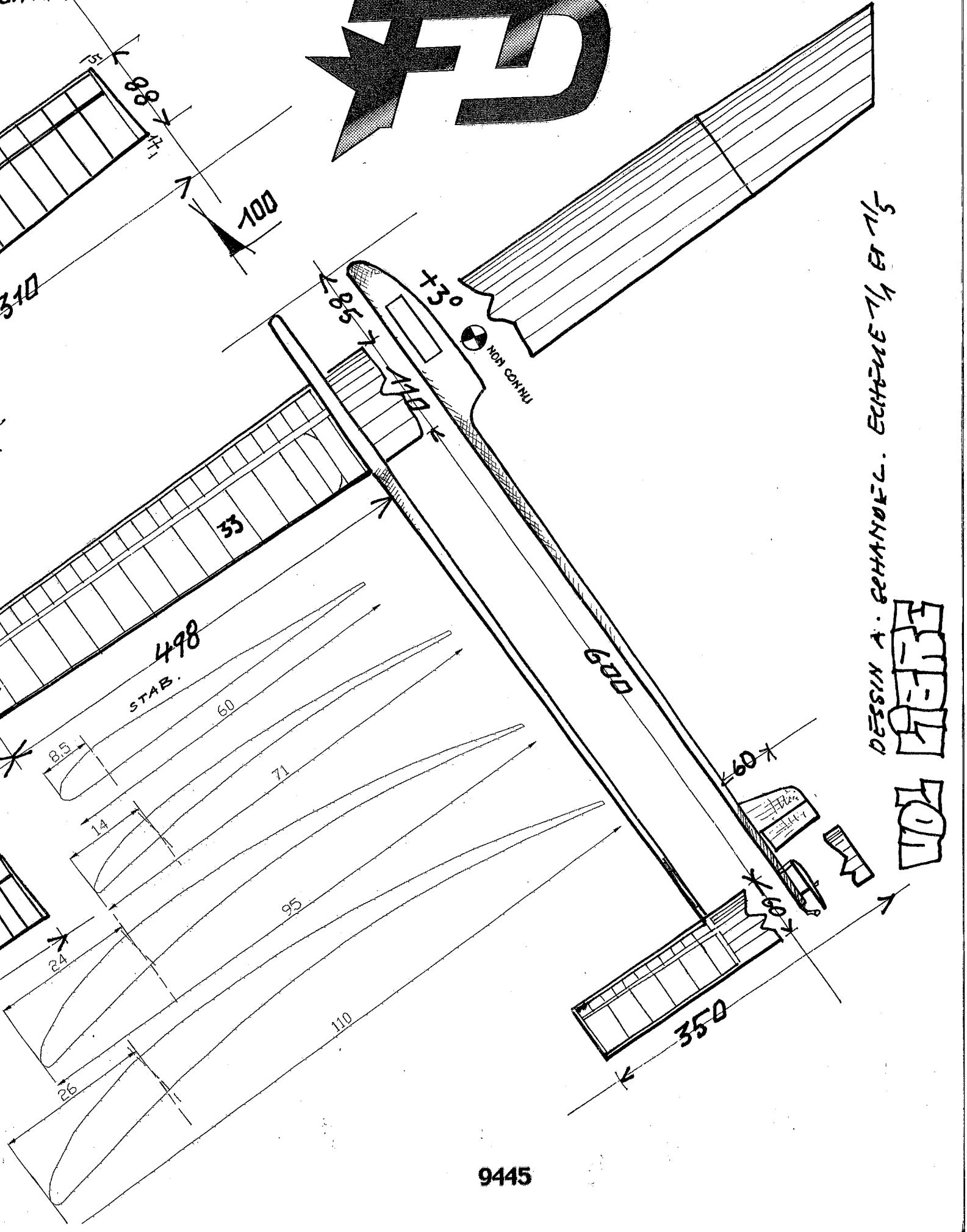
ANDRE SCHANDORF. — ÉCHELLE 1/1 ET 1/5



FREDERIC DUJARDIN

CHAMPION DE FRANCE

2002



Internet

STUCES et Nicuzes

P-30 AU DÉTAIL PRES.

Encore quelques précisions pour cette catégorie très populaire aux US (kits disponibles, etc), mais peut-être pour d'autres taxis aussi. — Les moteurs à déroulement long sont désormais de rigueur, et presque pour toutes les conditions atmosphériques. — Le relevé du stab pour déthermaliser est définitivement insuffisant. Si vous choisissez le largage complet de l'aile au bout d'un fil, deux émerillons sont nécessaires : près du fuselage et près de l'aile. Fixez votre fil bien au centre de la corde marginale ; sinon l'aile fera office de rotor tournoyant et votre taxi sera emporté dans l'infini. — Provenance Don DeLoach et FFML de juillet 2003.

MARGINAUX ENCORE...

En RC ça semble marcher fort, à tel point que HQ (c'est le monsieur qui dessine les profils du même nom, Helmut Quabeck) en dit ceci sur son site

www.hq-modellflug.de/rubin.htm

"... Excellentes performances en vol, aisance dans les manœuvres, et spécialement un comportement très doux au décrochage malgré le peu de dièdre à l'aile. Ce dernier point est obtenu par le dessin particulier des triplets aux marginaux de l'aile."

Il s'agit des marginaux en "faucille", bord d'attaque arrondi vers l'arrière, et bord de fuite également (mais beaucoup moins), le tout légèrement diètré en ellipse. Donc vous avez une adaptation F1A de ceci dans notre Vol Libre : voyez le n°136, modèle "Big Al 97" de Lee Hines. Le vieux lion est toujours dans le coup et apparaît dans les classements US en excellente place, donc...

CONTOUR DE PALE.

La question a été posée sur FFML : en indoor, quel dessin de pale est le meilleur ? Sucette (ce terme, les anglophones ne connaissent pas...), symétrique, carré, etc ? Réponse bien pesée, et détaillée juste ce qu'il faut, par notre ami John Barker. En voici un résumé.

Une hélice travaille surtout entre 60 et 90% de son rayon. Les deux extrémités restantes servent à régulariser le flux d'air. Donc si votre calage est bon pour $r = 70\%$, vous aurez un résultat déjà correct. Donc encore, les pales moulées sur cylindre conviennent parfaitement pour les taxis qui ne cherchent pas la compétition absolue. Les pales moulées sur un cone seront un peu meilleures. Vous aimez les "anneaux" en guise de pied de pale ? allez-y sans problème. Et un vrillage en "hélice simple" sera toujours excellent. — La recherche de ces 30 dernières années a porté principalement sur les hélices "à pertes induites minimales", un peu comme l'on cherche à réduire la traînée induite d'une aile en lui donnant une répartition elliptique de la portance. On a donc abouti, à la suite de McCready et de ses succès en vol humain, à un dessin avec pied très large et marginal presque en pointe, une "sucette" prononcée (NDLR : notez qu'il ne s'agit donc pas du nombre de Reynolds à garder soi-disant constant...). McCready lui-même ne reprenait que les découvertes théoriques des années 1920, Betz, Theodorsen, etc.

Comme la question a suscité un intérêt général, un autre ami s'est proposé pour copier sur son site un résumé de John à propos des "MIL", Minimum Induced Loss, dessins à pertes induites mini pour nos taxis, en fonction du pas relatif. Vous pouvez récupérer ce papier ("u" comme université, et "hak" sont les initiales de notre ami) :

http://darkwing.uoregon.edu/~hak/freeflight/barker_props.php

(Encore NDLR : McCready préfère une incidence constante du profil le long de la pale, ce qui effectivement oblige à un contour en sucette. D'autres, à la suite de Schwartzbach, jouent en plus sur le calage du profil et le Cz local, et peuvent ainsi s'affranchir des contraintes de la sucette. Andrukov en est, Zeri, Stefanchuk...)

UNE SOUFFLERIE...

... dans son salon, qui n'en a rêvé ? Larry Park l'a faite, et vous donne les plans et les éléments à acheter sur son site

www.smarttoolsinc.com

Il s'agit de tester la performance de micro-moteurs électriques avec micro-hélices pour vol en salle. Pour modèles de 17 à 120 grammes de poids, en commençant par 46 cm d'envergure. Ouais, encore une déception... ce n'est pas prévu pour nos profils. Mais avec les outils proposés, peut-être que vous... mmmh ?

LANCÉS-MAIN... AUX ARMES !

Fabuleux appel sur FFML, et par Kevin Moseley en personne. Existe-t-il en France des concours HLG ou Catapultés ? Ils sont plusieurs passionnés en Grande Bretagne, qui viendraient bien nous flanquer la pile du siècle, si nous voulions bien les inviter... Hélas, à Vol Libre on n'est pas au courant de ce qui se passe dans les Régions pour ces catégories, en dehors de certaines réalisations pour nos amis débutants. Mais voici l'adresse de Kevin, qui n'est pas prêt à renoncer de si tôt :

kevfreeflight@hotmail.com

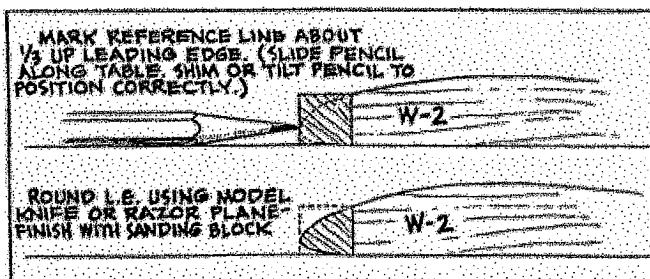
Avec la fin de son message : Would like to organise something and spread the word of hlg and clg classes.

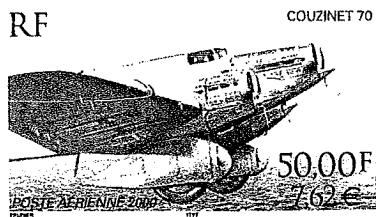
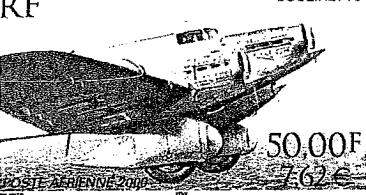
ENTAILLER LES NERVURES

John Lorbiecki, Hubertus, WI. "Avec mon fils, on s'était décidé à construire quelques motos Starduster-X pour la prochaine saison (voir http://www.freeflight.org/competition/one_design.htm : le modèle de l'an 2003 pour la traditionnelle compétition "monotype" qui va du plan local au Championnat national - NDLR). On en arriva à la découpe des nervures pour aile et stabilo. J'ai toujours eu des problèmes pour sortir les entailles de longerons. D'habitude je découpe un gabarit dans une plaque fibre de verre pour circuit imprimé, à la scie à ruban, avec toutes les encoches. Pour le contour de la nervure j'utilise un couteau X-Acto, puis je découpe les entailles. Cela prend du temps et ne fait pas un travail parfait.

Cette fois-ci mon gabarit est en acrylique de 2,5 mm, encoches à la scie. Mais ça change pour la découpe sur le balsa. J'ai trouvé une fine lime carrée de bijoutier, qui a la dimension exacte du longeron. Je découpe donc le pourtour de la nervure en utilisant le gabarit. Puis je superpose le gabarit à la nervure balsa, et je lime une encoche. Le balsa s'entaille très facilement et l'encoche est parfaite en dimension. Dans cette encoche je place un bout de lisse balsa carrée : il tiendra nervure et gabarit bien en place pour la suite des entailles à limer. Ce procédé donne des entailles absolument précises, et toutes les nervures seront identiques. C'est facile et rapide... adoptez ça pour votre prochain travail !"

oooooooooooo





Le timbre est une chose importante . Malgré qu'il soit de petit format , il est porteur d'un message . Les timbres sont des indicateurs de niveau de culture d'un pays ! Le minuscule bout de papier carré relie les coeurs de l'expéditeur et du destinataire . C'est un pont entre ,peuples , et pays . Le timbre ne connaît pas de frontières . Il nous atteint aussi dans les prisons , dans les asiles , dans les hopitaux , partout où nous sommes sur la terre .

Le timbre doit être l'ambassadeur de la culture de la vie , et pas seulement la preuve d'un paiement pour un service .

Le TIMBRE DOIT SUIVRE SON DESTIN ; il doit à nouveau remplir son rôle , ce qui veut dire qu'il doit être oblitéré et servir sur une missive .

Un vrai timbre doit ressentir la langue de l'expéditeur . Il doit être collé sur une enveloppe . Le timbre doit faire connaissance avec la face interne , sombre d'une boîte aux lettres . Il doit sentir la pression du tampon de l'oblitération de la poste . Il doit éprouver le toucher de la main du facteur qui le délivre au destinataire .

Un timbre qui n'a pas été utilisé sur une enveloppe n'est pas un timbre ! il n'a jamais vécu ! c'est un leurre . Il est comme un poisson qui n'a jamais nagé . Il est comme un oiseau qui n'a jamais volé . Un timbre doit avoir vécu une vie de timbre . Le timbre est le seul chef d'œuvre que tout un chacun peut posséder , jeune , vieux , riche , pauvre , sains , malade , cultivé , ignare , libre ou privé de liberté . Chacun est atteint par cet œuvre d'art , précieuse , venant de loin .

Un timbre doit être le témoin , de la culture de la beauté , et de la créativité humaine .

Pourquoi ce texte sur le timbre poste ?

En nous déplaçant aux Ch. du Monde en Hongrie , nous avons passé deux journées à Vienne (Autriche) . Très belle ville connue pour son goût de l'art , et ses artistes célèbres . Nous avons donc aussi découvert , les œuvres de l'artiste autrichien HUNDERTWASSER . Très

TIMBRES

BRIEFMARKEN

Die Briefmarke ist eine wichtige Sache . Obwohl sie im Format sehr klein ist , trägt sie eine Botschaft . Briefmarken sind ein Massstab der Kultur eines Landes . Das winzige rechteckige Stück Papier verbindet die Herzen von Sender und Empfänger . Sie ist eine Brücke zwischen Ländern und Völkern . Die Briefmarke kennt keine Grenzen . Sie erreicht uns auch in Gefängnissen , Asylen und Krankenhäuser , wo immer wir auch auf der Erde sind . ? Briefmarken sollten Botschafter von Kunst und Leben sein und nicht nur seelenlose Belege für bezahlte Gebühren . Die Briefmarke muss ihr Schicksal erleben . Die Briefmarke muss wieder ihren Zweck erfüllen , das heißt sie muss auf Briefen dienen . Eine echte Briefmarke muss die Zunge des Absenders fühlen , wenn er den Leim befeuchtet . Die Briefmarke muss auf einen Brief geklebt werden . Die Briefmarke muss die dunkle Innenseite eines Briefkastens erleben . Die Briefmarke muss den Gummistempel der Post erdulden . Die Briefmarke muss die Hand des Briefträgers spüren , wenn er den Brief dem Empfänger aushändigt . Die Briefmarke die nicht auf einem Brief verschickt wurde , ist keine Briefmarke . Sie hat niemals gelebt , sie ist eine Attrappe .. Sie ist wie ein Fisch der nie geschwommen hat , sie ist wie ein Vogel der nie geflogen ist . Eine Briefmarke muss als Briefmarke gelebt haben . Die Briefmarke ist das einzige Kunstwerk , das jeder besitzen kann . Jung und alt , reich und arm , gesund oder krank , gebildet oder unwissend , frei oder seiner Freiheit beraubt , jeden erreicht dieses kostbare Stück Kunst als Geschenk von weit her . Eine Briefmarke soll Zeugnis sein von Kultur , Schönheit und menschlichem Schöpfergeist .

Warum diesen Beitrag , über Briefmarken hier in VOL LIBRE ?

Bei der Reise nach der WM nach Ungarn , haben wir einen Abstecher , für zwei Tage nach Wien , gemacht . Wien ist , wie jeder , weiß eine sehr schöne Stadt , und Kunst ist dort sehr verbreitet . Wir haben in diesem Zusammenhang , auch die Bekanntschaft von dem Künstler "HUNDERTWASSER " gemacht , nicht mit seiner Person aber mit seinem Hinterlass . Sehr schön und eigenartig , überraschend sogar , farbenprächtig . Er pflegte die Schönheit in der Kunst . Er hat auch über dies hinaus , einen ganzen Lebenstil entwickelt , auf philosophischer Grundlage . Der Text über die Briefmarke stammt von ihm .

VOL LIBRE in Deutsch

original, curieux, amateur de beauté, il est aussi l'auteur de quelques timbres poste à travers le monde. Il a par ailleurs une philosophie de vie, qui cultive la diversité et la beauté.

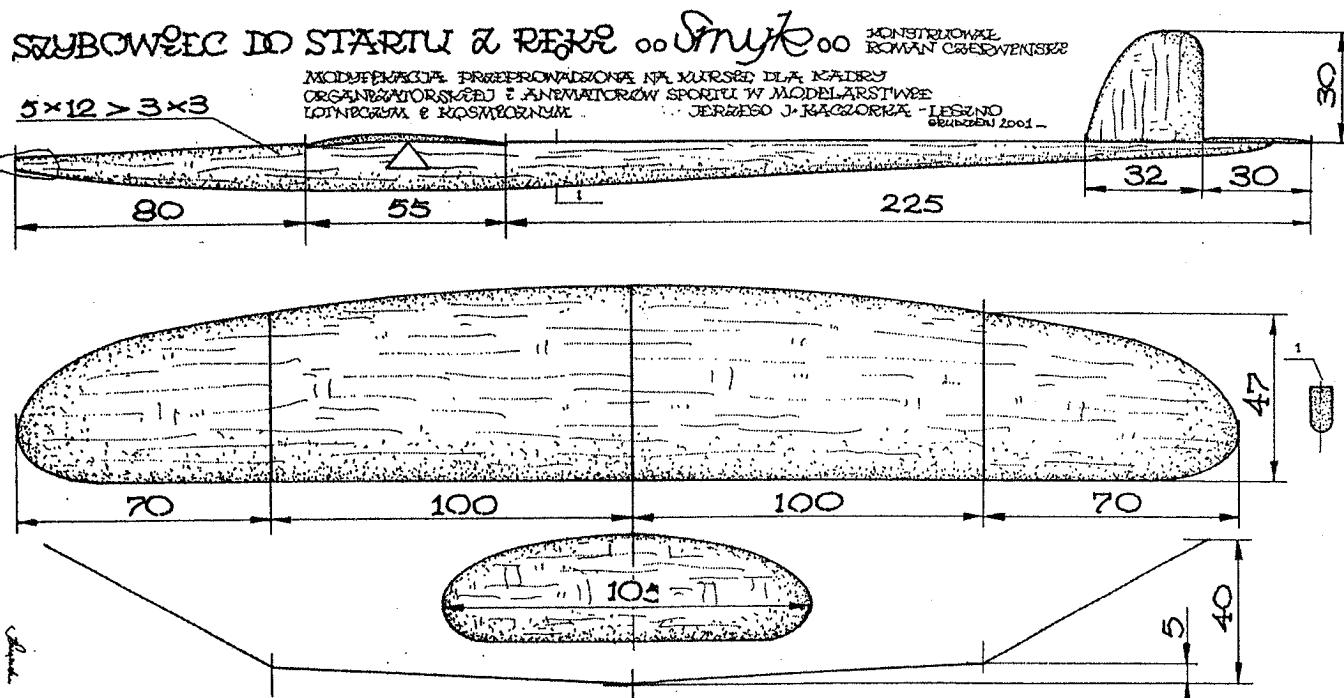
Je sais que beaucoup parmi nous sont également amateurs de tout ce qui est beau, donc aussi de timbres, selon des thèmes parfois. Il serait intéressant d'avoir nom et adresse de ceux qui collectionnent, échangent des timbres (en particulier sur aviation, et tout ce qui vole). VOL LIBRE se propose pour publier la liste des intéressés.

Viele Freiflieger, und ich auch, sind Anhänger von schönen Briefmarken, ich möchte hier an alle die appellieren, wenn Interesse besteht Name und Adresse an Vol Libre zu senden um in Austausch zu kommen.

SMYK ROMAN CZEWINSKI.

Model budowany przez uczestników kursu dla kadry organizatorskiej i animatorów sportu w modelarstwie lotniczym i kosmicznym w Lesznie w 2001 roku.

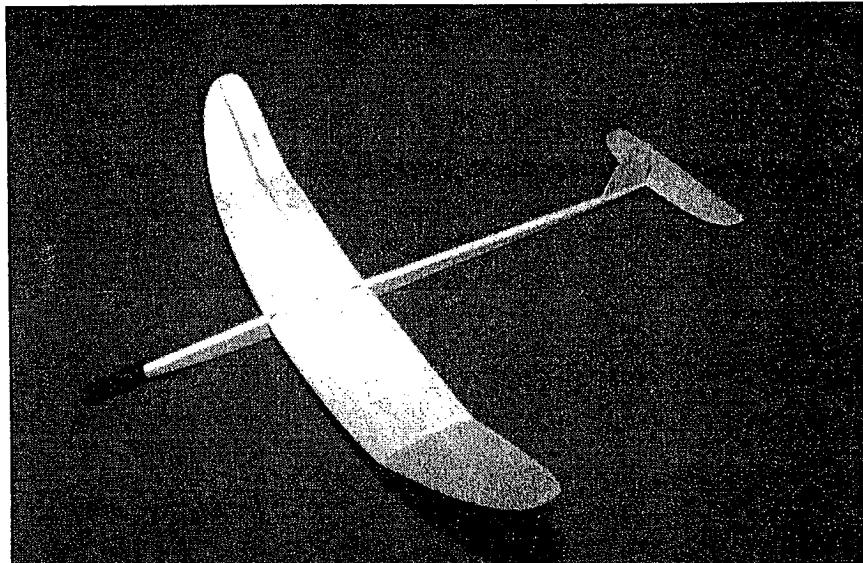
DESSIN PHOTO. - JERZY KACZOREK. -



Przeprowadzona modyfikacja polegała na:

1. skróceniu przedniej części kadłuba,
2. skróceniu ogonowej części kadłuba,
3. zaokrągleniu końcówek stateczników i płata,
4. nadaniu zaokrąglenia od spodu kadłuba i w przedniej części od góry,
5. zwiększeniu wzniosów płata - wg rysunku.

Po wykonaniu stateczników, kadłuba i płata możemy wykonać wzniosy tzw. „uszu”, podnosząc końcówki 25 mm. Spoiwem jest tutaj „Kropelka” lub inny cyjanoacryl. Przy pomocy tych samych spoiw montujemy stateczniki. Przy pomocy odwrotnej strony długopisu wykonujemy wkłnięcie w miejscu gdzie mamy montować lewą i prawą połówkę płatów. Montaż połówek przeprowadzamy bardzo starannie klejąc najpierw jedną a później drugą część. Wyważamy model (50% cięciwy płata) plasteliną. Regulacja najprostsza - „w prawo - w prawo”. Modele tego typu ważą 5-7 gramów. Narzędzia: nożyk do tapet, papier ścierny 200-500.



RUBBER DAYS

28-29.02.04.

FERME DU MELLAY

F1B WORLD CUP

La COUPE d'HIVER M. BAYET
n'est plus à présenter . Elle est
l'évènement principal dans le monde du
Vol Libre , durant la période hivernale .

Dans le temps ce fut à Paris même
ou dans la région parisienne, maintenant
on se retrouve à VIABON . L'année
2004 sera particulière , puisque en plus
des catégories classiques de COUPE
D'Hiver (modernes et anciens) cette
année sera marquée par l'introduction ,
d'un concours F1B de la Coupe du
Monde , samedi 28 février .

Die COUPE D'HIVER , braucht
man nicht vorzustellen , sie ist eine der
ältesten wenn nicht die älteste
Winterveranstaltung im Freiflug überhaupt .
Zuerst in Paris, dann in der Region und
jetzt in VIABON , vereinigt sie die
klassischen CH , "moderne" und "alte"
" . Dies Jahr kommt noch dazu , ein F1B
Wettbewerb Weltpokal am 28. Februar
Dies verspricht in allen Kategorien
grosse Teilnehmerzahl . Also auf nach
VIABON !

E.mail : pierre-olivier.templier@laposte.net

Web site : www.paris-air-modele.com

VIABON



HIVER
Vol

EURO-FLY 2003. BERNE

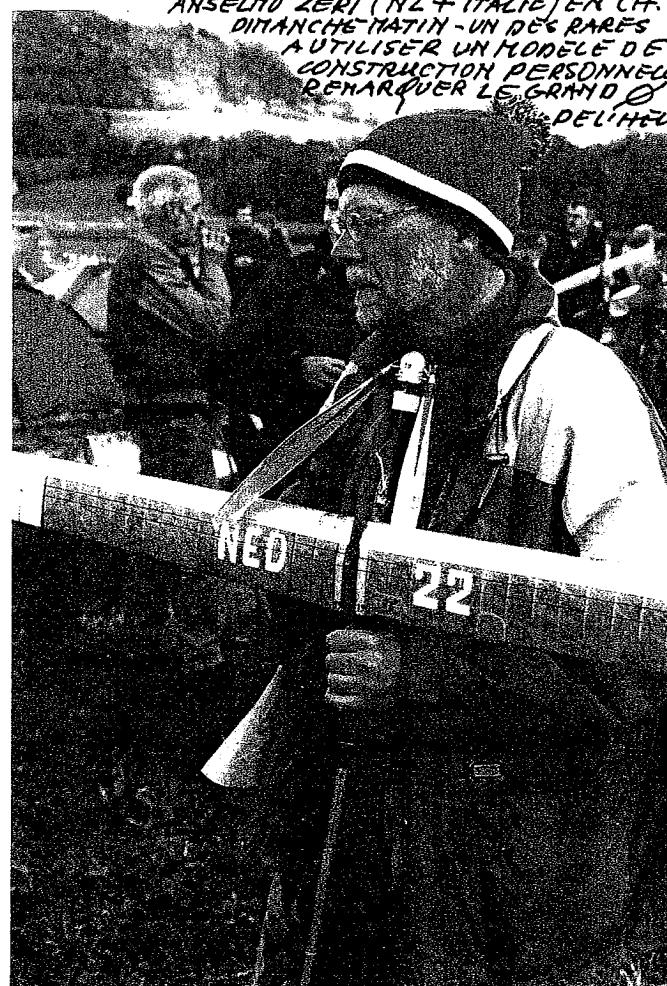
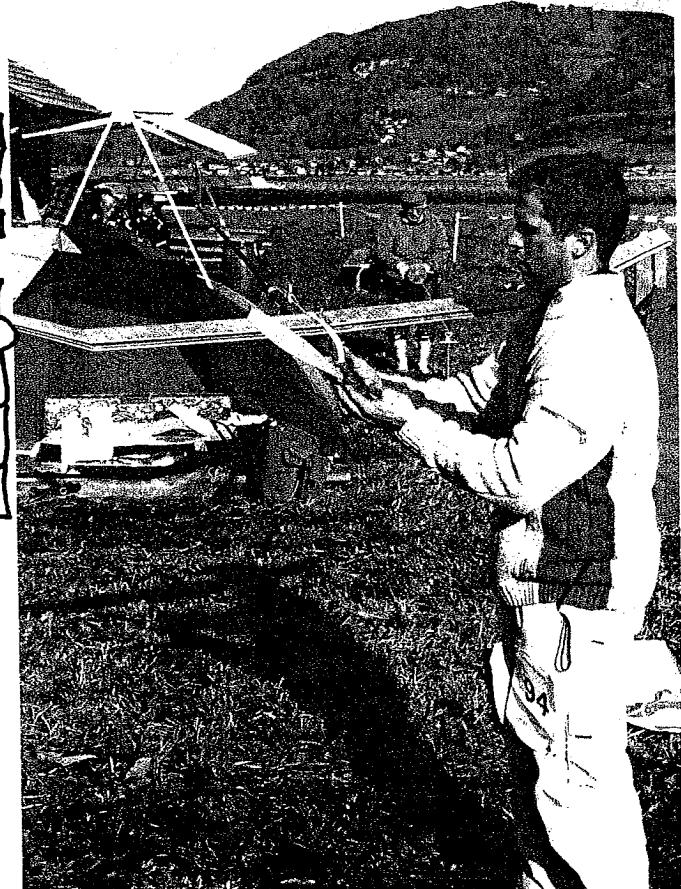
EURO-FLY 2003 - BERNE - C.H.

TEMPS MAGNIFIQUE IDEAL POUR LE VOL LIBRE.
SUR UN FOND DE PAYSAGE EBENE MAGNIFIQUE
LES VOLLS SE SONT EFFECTUÉS AU RYTHME DES
ASCENDANCES ... OU DESCENDANCES ...

- MARIO KILSTERLE (ITALIE) DONNE LES
DEMIERS TOURS ... S. STEFANCHUK (UKRAINE)
NOUVEAU CH. DU MONDE 2003 EN FAIT DE MÊME
TOUT EN SURVEILLANT LES AUTRES ... A. PINEAU
(FRANCE) EFFECTUE ÉGALEMENT LES DERNIÈRES
VERIFICATIONS ...



ANSELMO ZERI (NL + ITALIE) EN CH.
DIMANCHE MATIN - UN DES RARES
A UTILISER UN MODÈLE DE
CONSTRUCTION PERSONNELLE
DEMARQUER LE GRAND O
DE L'HELICE.



Photos. A. SCHANZER -

CHER CONCURRENT POURQUOI
CET ÉTONNEMENT ? NOUS
PRÉPARONS SIMPLÉMENT
LE TERRAIN !

SEGNE 2003

Modelflyer what looking you!
We are preparing only the flying field for the
euro fly.

Modellflieger was schaust Du so!
Wir sind nur am Flugfeld vorbereiten für den
euro fly.

Gruss von der Kuh "Moo" aus dem Gürbetal

DESSIN TIRE DE THE HERTZENSEE
ZEICHNUNG AUS "THE HERTZENSEE"

Berne , Euro-fly , fut comme tous les deux ans , le dernier rendez-vous , des favoris de la Coupe du Monde , pour le départage .

Le terrain d'évolution situé dans une vallée aux pieds des Alpes , profite très souvent d'un micro climat , lié au Feohn . C'est ainsi que sur l'Europe de l'Ouest nous avions le passage d'une dépression avec fortes pluies et vent , qui tous les deux se sont manifestés durant les deux nuits violemment . Cependant dans la journée avec des températures très douces , pratiquement pas de vent , soleil et par conséquence thermiques , puissants et nombreux . Temps idéal pour pratiquer le vol libre .

Le club local , de hockey sur glace ; avait pris en charge , l'organisation logistique , et le chronométrage , avec ses jeunes membres , masculins et féminins .

W. Eggimann et K. Sager deux experts de la question étaient chargés de la partie sportive .

Le jour étant relativement court , pénombre à partir de 16h 30 , la direction sportive , essaya d'éviter les "fly-off" en introduisant des "supermaxs" et des temps de vol audelà des trois minutes .

Le but recherché fut en grande partie atteint , néanmoins ce genre de comptabilité est assez obscur , sur le tableau d'affichage , et ne permet pas une vision claire de l'évolution du classement . Par ailleurs par moments dès le premier vol , les jeux sont déjà faits en grande partie .

La mise en place , de jeunes chronométreurs , dans un environnement familial , et en présence de personnes de la famille ou du club , avec lesquelles ils conversent , amène forcément des moments d'inattention , et d'ennui , qui automatiquement génèrent des erreurs de chronométrage .

Ce fut le cas , à plusieurs moments , la barrière de la langue n'arrangeant pas les choses . C'est ainsi qu'en F1C R. Truppe fut privé de la victoire finale , par le départ du terrain de son chronométreur , qui avait omis de transcrire le maxi du dernier vol ! Le lendemain dimanche se même chronométreur n'est plus revenu !

Le spectre des " bouses de vaches " fut cette année évité , et malgré un sol très humide , sa texture tourbeuse a permis une absorption rapide .

Une grande partie des concurrents , surtout en F1B et F1G (CH) était venue de l'est , avec des paquets de matériel , et de modèles à vendre .

Les anciens et le nouveau champion du monde en F1B étaient sur le terrain . Si en Wake , et ce pour la deuxièmes fois consécutive Bernd SILZ (RFA) gagna et remporte du même coup la coupe du monde devant W. GHIO (USA) , en Coupe d'Hiver (5 vols à " géométrie " variable) c'est STEFANTCHUK (UKR) qui termine premier .

La grande majorité des " coupe d'hiver " , sortait du moule parfait , sans un seul pli , des usines de l'est . Rares furent ceux qui avaient des modèles " personnels " .

La colonie française fut assez fournie , dans les quatre catégories pratiquées .



BERN ist immer eine Reise wert ...und dies besonders für Bernd SILZ, der wie vor zwei Jahren wieder den Sieg in F1B errung und zu gleicher Zeit den Weltcup in der gleichen Klasse für sich entschied .

Er hat selbst bei der Siegerehrung erklärt er sie ein doppeltes Wunder von Bern , sowie die Mannschaft , 1954 den ersten WM Titel errang , das Wunder von Bern damals

Ist Anselmo ZERI der Kaiser vom Poitou , so ist jetzt Bernd SILZ der König von Bern

Wir hatten das klassische Bernwetter , am Fusse der Alpen kein Wind , Foehn , Sonne , milde Temperaturen nachts fiel Regen , viel Regen , und der Wind schüttelte Bäume und Wohnwagen ; nur im Bunker war es still ...oder vielleicht auch nicht . Dort gab es Vodka

Es war also sehr schönes Freiflugwetter , Bärte en masse ; manchmal bis über Zehn Modelle im Höhenkreisflug

Auf dem Boden ging es besser zu als Jahre voraus, es gab keine " Kuhhinterlässe " , die das Ausrutschen hätten bringen können

Die Deutsche Kolonie war gut vertreten , mit einigen Familien , Seren , Waechtler und mehr Vater , Frau , Sohn , Tochter Wir sahen auch einige Ältere Freiflieger , wie Hofssäss; Schenker , Tschuor es ist immer wieder angenehm mit ihnen ein wenig zu fachsimpeln dagegen fehlten einige die immer hier waren , Koppitz, Aringer , Rumpp , Verbitsky

Das sportliche Getue wurde von W. Eggimann, und K. Sager geleitet , der lokale Klub hat wie immer die Logistik , und Zeitnahme übernommen .

Letztere wurde manchmal in Frage gestellt , da die Jugendlichen mit Stoppuhr , durch Familienmitglieder und Freunde , von der Beobachtung der Modelle abgelenkt wurden , und Fehler auftraten . R. Truppe wurde so von seinem Sieg in F1C , entfernt , durch nicht Eintragen der Zeit vom letzten Flug und Verschwinden vom Zeitnehmer ...

In der Klasse F1G , wurde mit fünf Durchgängen geflogen , mit Supermax , und drei - vier Minuten Flugzeit ...was ja nicht üblich ist . Der " Osten " kam mit Personen - Stefanchuk, Gorban , und anderen mehr , und deren verkauften Modelle zum Zuge . CH die wie F1B Miniaturen sind ohne jede Falte , aus der Schale Lotz, Werfl , waren unter den Wenigen die " Selbstgebaute " Modelle hatten .

Das Gerücht , dass Bern , nicht mehr stattfinden würde , hat sich nicht bestätigt , da das neue OK bereit ist weiter zu diesem Wettbewerb zu stehen .

F1A 70 flew

1	M Bleuer (J)	SUI	1320	+420	+492
2	A Van Wallende	NED	1320	+420	+111
3	C Bachmann	SUI	1320	+302	
4	O Pshenychnyy	UKR	1320	+267	
5	M Kochkarev	RUS	1320	+197	
6	M Omrcen	CRO	1320	+187	
7	S Chabot	FRA	1320	+167	
8	S Makarov	RUS	1320	+152	
9	A Van Eldik	NED	1320	+148	
10	T Weimer	GER	1320	+139	
11	A Rink	GER	1320	+123	
12	S Jakutis	LTU	1308		
13	P Findahl	SWE	1305		
14	L Bajorat (J)	GER	1304		
15	I Kretz	NED	1297		
16	A Hacken	NED	1295		
17	D Seren (J)	GER	1283		
18	E Ragot	FRA	1267		
19	J Seren (J)	GER	1228		
20	B Rotteveel	NED	1223		

F1A-Junior 13 flew

1	M Bleuer	SUI	1320	+420	+492
2	L Bajorat	GER	1304		
3	D Seren	GER	1283		
4	J Seren	GER	1228		
5	V Vivchar	UKR	1207		

F1B 54 flew

1	B Silz	GER	1320	+268	
2	W Ghio	USA	1320	+251	
3	V Rosonoks	LAT	1320	+237	
4	M Kusterle	ITA	1320	+232	
5	C Fux (J)	GER	1320	+212	
6	R Trumpf	SUI	1320	+185	
7	I Vivchar	UKR	1320	+163	
8	W Klaus	AUT	1318		
9	M Seifert	GER	1311		
10	I Zilberg	GER	1308		
11	H Van Hoorn	NED	1301		
12	H Schoder	SUI	1295		
13	A Gey	GER	1285		
14	P Monninghoff	GER	1282		
15	P Windisch	GER	1278		

Suite PG-9486

EQUIPE DE FRANCE

NOUS AVONS DEJA RELATÉ DANS
LES DERNIERS VOL LIBRE L'ANONYMAT DE
L'EQUIPE DE FRANCE DANS LA TENUE.
EN EFFET POUR DES SPORTIFS DE HAUT
NIVEAU REPRÉSENTANT LA FRANCE SOUS
L'ÉGIDE DE LA FFFAM, ELLE MÊME SOUS LA
TUTELLE DU COMITÉ OLYMPIQUE FRANÇAIS
DE LA JEUNESSE ET DU SPORT DU SFAC
CE QUI N'EST PAS PEU ! ... IL EST PEU
RELUISSANT D'NE PORTER AUCUN SIGNE

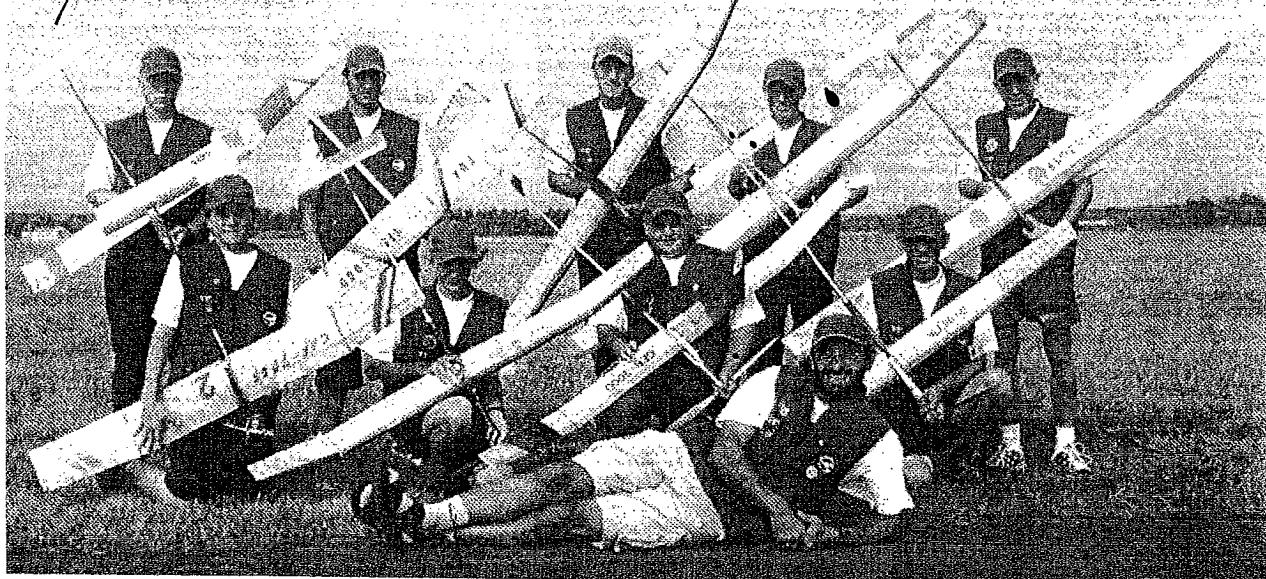
DE NATIONALITÉ.

LA GRANDE MAJORITÉ DES ÉQUIPES RE
PRÉSENTANT D'AUTRES PAYS MÊME LES
PLUS PAUVRES SE TONTRAIENT SOUS UN
MAILLOT NATIONAL.

POUR ILLUSTRER, CETTE AFFIRMATION
IL SUFFIT DE RÉGARDER L'ÉQUIPE
D'ALLEMAGNE JUNIOR AUX CH. D'EUROPE
2003..... TENUE IMPÉCCABLE...



EQUIPE D'ALLEMAGNE JUNIOR - 2003. CH. D'EUROPE



G.P.B. QUE NOUS RETROUVONS AVEC UN
GRAND PLAISIR DANS NOS COLONNES
ILLUSTRE D'UNE PLUME QUI LUI EST PROPRE
NOS SPORTIFS DE HAUT NIVEAU !
- PAR AILLEURS, RIEN N'EST CONNU SUR
L'ENGAGEMENT FINANCIER DE LA FFFAM
POUR L'ENVOI DE L'EQUIPE DE FRANCE
VOL LIBRE EN HONGRIE ? PAS DE TRANSPARENCE
Y A-T-IL CENSURE COMME
AU CTUL ?

IL Y A QUELQUES ANNÉES, LES MONÉTISÉS
QUALIFIÉS POUR LES CHAMPIONNATS
DE FRANCE AVAIENT DEMANDÉ LA
PUBLICATION DU BILAN FINANCIER
DE CES CHAMPIONNATS SINON DANT
QUELQUES TEMPS NOUS AVONS PRIT
LA CE BILAN DEPUIS QUELQUES ANNÉES
LE TOUT EST PASSÉ SOUS SILENCE -
ENCORE UN MANQUE DE TRANSPARENCE.

LARRES SEELIG

Timers: Life After Seelig

Hank Nystrom VOL ENGLISH Johnson City TN
Texas Timers

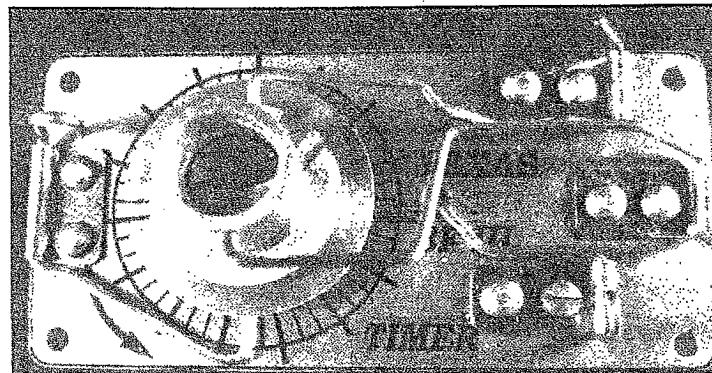


Fig. 1. The new 3-function timer (3F) will serve as the building block for two new 4-function timers under development for FAI and AMA Gas. (Photos by Hank Nystrom)

After Hans Seelig announced his exit from the timer business (Jan-Feb., p. 15), future availability of timers is concerning many fliers. No doubt, the Seelig is a work of art and precision, an impressive timer. Texas Timers will never be able to make a timer that duplicates a Seelig, as we use a mechanism that functions differently. Can Texas Timers meet the basic needs of FAI and AMA auto-surface flying with a timer that is rugged, reliable, dependable, and accurate? Yes.

History. For many years I've been asked to build multi-function timers, primarily for AMA Gas. Dozens of top fliers contributed ideas. Development was on-off-on for a long time, as I couldn't get consensus for a timer that included everyone's desires and that I could build. Finally, a flier told me, "Just build what looks right to you and we will buy it." To test the water, I had a prototype 3-function timer (3F) that had most of the requested features, and I showed it at the 2002 AMA Nats. Comments were positive, so I cleaned it up for production. That timer (Fig. 1) has been available only within the last 30 days.

When the FAI community announced its F1P event, I thought that we had really hit the nail on the head. The new 3F timer fit like it was designed for the event. The rules called for a 3-minute max. Perfect. I had one model for 3-min DT and another for 5-min DT. I felt this timer would be a real winner.

Then, my bubble burst. I learned that flyoffs are local option and can call for much longer times, especially on the West Coast. My carefully planned DT times were out the window. Customers wanted 8 minutes or more—something that "back East," where I live, would put the plane so far off the field that you would never get back for the next round.

Par Hank Nystrom, de Texas Timers "Johnson city USA

Fig. 1 La nouvelle minuterie 3 fonctions (3F) servira de base pour deux futures mécaniques à quatre fonctions, prévues pour motos.

Fig. 2 - L'échappement à gauche utilise des contrepoids importants pour ralentir la marche. Celui de droite n'a pas de contrepoids. Cette technique marche, mais elle a ses limites. La précision n'est pas absolue, en revanche le fonctionnement est garanti.

Fig. 3 - A gauche un cylindre ayant un diamètre d'un rien supérieur à 25 mm. La durée obtenue est de douze minutes, le premier tour complet se fait en 50 s. Le cylindre standard de diamètre 24 mm se trouve à droite. Un cylindre de 29 mm serait nécessaire en F1C pour 8 à 9 mn avec 30 secondes au tour.

Quand Hans Seelig annonça son retrait du marché des minuteries, début de 2002 bien des modélistes se sont fait du souci pour l'approvisionnement des ces mécaniques. Aucun doute, les "SEELIG" étaient une œuvre d'artiste autant qu'un produit de précision, une mécanique impressionnante. Texas Timer ne sera jamais capable de réaliser une minuterie égale aux SEELIG, parce que nous utilisons un fonctionnement différent. Mais Texas Timer est-il capable de répondre aux besoins en commandes de base pour les motos FAI et AMA, avec un produit robuste fiable et sûr? Absolument!

L'HISTOIRE

Il y a déjà plusieurs années que j'ai été sollicité pour construire un minuterie multi-fonctions, surtout pour le motomodèles AMA. Des douzaines de modélistes de haut niveau, mon fait part de leurs idées. Le développement a été cahotique pendant une longue période, parce qu'un accord n'a pu être trouvé sur un projet réunissant les désirs de chacun, et correspondant à mes possibilités. Finalement un ami me dit: "Construis simplement ce qui TE paraît bon, et nous l'achèterons." Pour me jeter à l'eau je disposais d'un prtoo. 3F qui avait la plupart des qualités requises, et je l'ai montré lors des Ntionaux 2002. Les critiques furent positives, de sorte que j'ai adapté pour la production en série. Ce timer, figure 1, n'a été disponible qu'un certain temps.

Quand les gens de la FAI ont mis en route la catégorie F1P, j'ai pensé que nous avions vraiment visé juste. Le nouveau 3F semblait prédestiné pour cette catégorie là. Le règlement imposait un maxi à

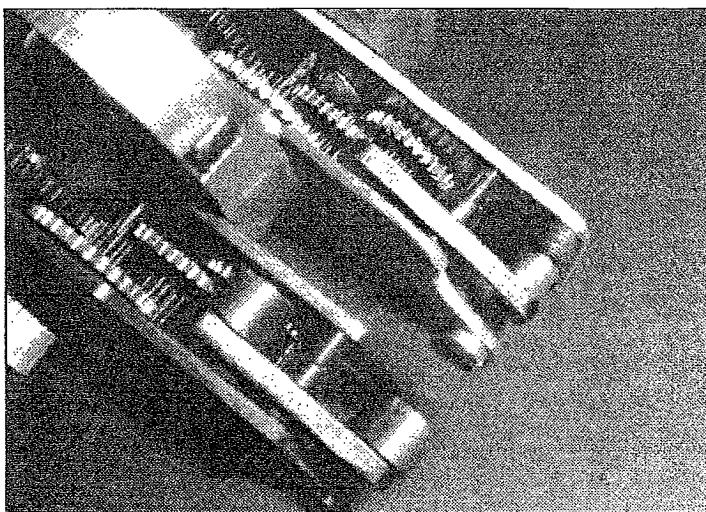


Fig. 2. The clock on the left uses large brass weights to slow the timer. The one on the right has no added weights. This technique works well, within limits. It isn't a precise adjustment, but is effective.

The problem. Why not just add some minutes to the DT time? Sounds good, but not that simple. With a single spring and a single output shaft, ways to do this are limited. The most obvious is to slow the clock. Within certain constraints, you can control the speed of the clock by fine-tuning the speed regulator (Fig. 2). Then the scroll can turn more slowly, and the DT time is extended before the spring power is exhausted. This actually works great, but it has an undesirable side effect: The same shaft that runs the DT scroll also controls the engine shutoff and auxiliary outputs, so their functions are also impacted.

For example, a timer that has a shaft turning the first 360-deg in 20 sec yields a 7-sec engine run with 126-deg shaft rotation. That makes it easy to nail your run time right on the nose. And a 1-sec delay for VIT is 18-deg, so you can get your delay settings precise.

Well, it turns out, this timer is good for only 3 minutes (a bit more, but I like to be conservative) on the DT before the spring power is exhausted. But we want to have 8 minutes of DT time. The way to get this is to slow the clock.

We slow it by the ratio of 3/8. Now that we have the DT time, what happened to the ability to set the engine and auxiliary functions? The main shaft now turns the first 360-deg in a bit over 53 sec, and that 7-sec engine run is now about 47 deg, or an eighth turn. That 1-sec delay is now about 7 deg. The ability to set run time is somewhat compromised by the width of a mark on the faceplate, or by the angle when viewing the disk. And that 1-second delay? Get out the magnifying lens.

Longer DT times? Well, you can see what is going to happen.

3 minutes. Parfait. J'avais justement un modèle pour déthermaliser à 3 mn, et un autre pour les 5 mn. Ce timer allait faire un tabac.

Puis vint la coup de bambou. J'appris que les fly-off étaient à décider sur le terrain, et pouvaient exiger des durées bien supérieures, et plus longues, spécialement sur la côte ouest. Mes durées de vol, soigneusement planifiées, étaient hors jeu. Les spécialistes souhaitaient 8 minutes ou plus - quelque chose qui dans l'est où j'habite, pousserait les taxis si loin du plot de départ que jamais vous ne seriez de retour pour le round suivant.

LE PROBLEME

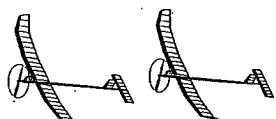
Pourquoi ne pas simplement ajouter quelques minutes de temps de vol avant le déthermaliseur? Oui, cela sonne bien, mais c'est loin d'être simple. Avec un ressort unique et un axe unique à la sortie les possibilités sont limitées. Le plus facile est de ralentir le mouvement. Au prix de quelques contraintes, vous pouvez contrôler la vitesse en réglant finement l'échappement, fig 2. Alors l'escargot peut tourner lentement, et le temps de vol est rallongé, sans que le ressort arrive en bout de course. En fait cela marche bien mais il y a une retombée néfaste, la précision est remise en jeu.

Un exemple. Un timer fait tourner son axe en 20 secondes sur les 360° du premier tour, la durée moteur de 7 secondes demande une rotation de 126°. cela rend aisément le peaufinage de la durée moteur. Et une durée de 1 seconde pour l'IV correspond à 18°. Ainsi vous arrivez à une bonne précision dans les réglages minuteries.

Bon, mais ce timer n'est valable que pour 3 minutes de vol (un peu plus, je préfère la sécurité), avant que le ressort ne soit complètement détendu. Nous voulions 8 mn de vol. On va donc utiliser un ralentissement du mouvement.

Nous le freinons par un rapport de 3/8. A la suite de cela, qu'arrive-t-il pour le réglage moteur et voitures? L'axe de sortie tourne pour le premier tour complet un peu plus de 53 s, et la durée moteur correspond à environ 47, soit 1/8 de tour. La durée de 1 s correspond maintenant à 7. La précision du temps moteur se trouve compromise dès qu'on fait une erreur aussi mince que la largeur d'un trait dessiné sur la platine, ou encore si l'on regarde le disque un peu de biais. Et pour régler à 1 s près...sortez moi votre loupe.

Déthermaliser à 8 mn? Bon, vous voyez maintenant à quoi cela conduit.



Other ways. There are other ways to do lengthen DT time. A longer spring means you need a larger spring drum housing. The drum is now 0.9-in. dia. What happens if the drum has to be larger than the desired 1-in. tall faceplate? We can obtain DT times of 9 or 10 min with a realistic first turn of 35-40 sec with a drum that is about 1.14 in. dia (Fig. 3). (For FAI, the drum will likely need to be larger than those shown.)

The downside of a larger drum, besides the issue of where to put it in a carbon tube fuselage, is the added weight of the drum and longer spring and the rather nasty cost increase. Moreover, if the spring can run for a longer time, what happens to the total height of the threaded scroll? The current scroll is 10-11 turns. More turns means it sticks out farther, which is not desirable but may be necessary.

We have run extensive tests with springs that were thicker, wider and longer. We feel the present version is near optimum for a balance of size, weight, cost and performance.

The thought that a more powerful spring could be used to spin the shaft fast and still have a long DT time is fundamentally correct, but there is a limit to how powerful the spring can be. Gears in the clockworks cannot take the abuse of a lot of spring force. I'm not sure where this limit is, but I know of one European timer that uses this technique, and it reportedly frequently breaks the first gear in the train—the one that sees the most torque.

Out-of-the-box thinking. I've considered making a new clock, using a mix/match set of gears in the current clock. It could have dual output shafts that run at different speeds. Use two clocks to make a new one. Possible? Likely. Practical? Not very. Expensive? You bet! Access to machinery with accuracy to drill the holes for gear bearings is a challenge. And, the ultimate volume is, unfortunately, never going to be significant.

Other clockworks. Our clock is from a camera, and is the same mechanism that is used by all the European makers I have seen (besides Seelig). I may be wrong, but it looks like Seelig has used one gear and the speed regulator from this clock for his timer. (Some say the clock is also used in hand grenades. I don't know about that, as it does not seem to be very suitable.)

Last year the camera factory told me it would be discontinuing production of the old models using this mechanical clock. I made a final purchase of mechanisms. We have tested other small clocks and, although they were nice, they don't lend themselves to modifications required for use in free-flight timers.

I am not aware of any other suitable mechanism. But if you know of one, please let me know, as I would like to hear about it.

AUTRES METHODES

Il existe d'autres façons de rallonger la durée de vol. Un ressort plus long demandera que vous ayez un cylindre (le boîtier qui contient le ressort) plus grand. Celui-ci pour l'instant a un diamètre de 23 mm. Qu'arrive-t-il si le cylindre doit être plus grand que les 25 mm prévus pour la platine du dessus? Nous pouvons obtenir un temps de vol de 9 à 10 mn avec un premier tour, réaliste, de 35 à 40 s pour un cylindre d'environ 29 mm, fig 3 (Pour les FAI le cylindre devrait être plus grand que ceux qui sont montrés ici).

L'ennui, avec un cylindre plus grand, est la question de savoir où le loger dans un fuselage en tube de carbone, et la masse rajoutée - cylindre ressort - et l'augmentation plutôt importante du coût. De plus si le ressort peut marcher pour un temps plus long qu'arrive-t-il à la hauteur totale de l'escargot? Un escargot habituel comprend 10 à 11 spires. Davantage de spires suppose que cela dépasse davantage du boîtier, ce qui n'est guère souhaitable, mais peut très bien devenir nécessaire.

Nous avons fait des essais serrés avec des ressorts plus gros, plus larges, et plus longs. Nous pensons que la version actuelle est proche de l'optimum pour la combinaison, taille, masse, prix et performance.

L'idée qu'on pourrait prendre un ressort plus puissant pour accélérer la rotation de l'axe tout en gardant une longue durée de vol... est correcte en principe, mais il y a une limite à la force qu'on mettra en jeu. Les engrenages dans les mouvements d'horlogerie ne supportent pas les excès de puissance motrice. Je ne sais pas où est la limite, mais je connais un timer européen qui utilise cette technique, et on raconte que souvent il casse le premier engrenage du train, celui qui encaisse la puissance en direct.

SOYONS ORIGINAUX

Notre mécanique vient d'un appareil photo, c'est le même type qui est utilisé par tous les constructeurs de minuteries européens (exception Seelig). Je peux me tromper mais il semble que SEELIG utilisait également un engrenage et un régulateur de vitesse venant de cette mécanique, pour sa propre minuterie. (Certains disent que le mouvement sert aussi dans les grenades à main... je ne saurais le dire, mais cela me paraît peu fonctionnel).

L'an passé la manufacture de caméras me disait qu'elle arrêtait la production des vieux modèles, utilisant le mouvement mécanique. J'ai acheté tout ce que j'ai pu! Nous avons testé d'autres petits mécanismes, et malgré leur belle apparence ils ne se

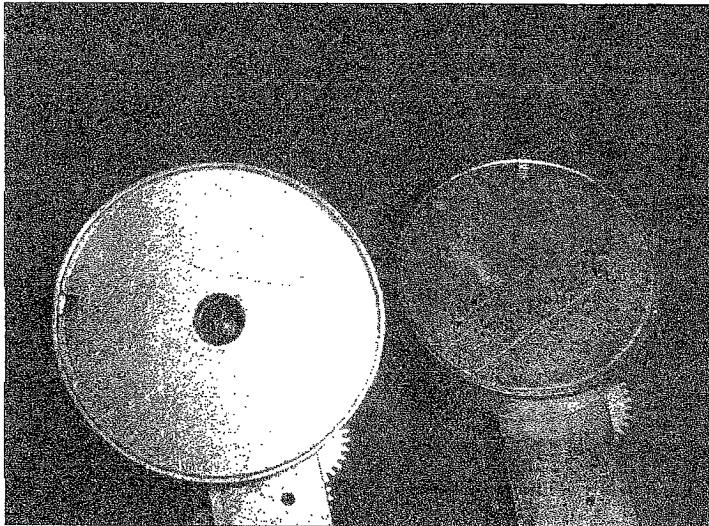


Fig. 3. At left is a spring drum that has a diameter of just over 1 inch. This clock will run for 12 minutes, but the rotation time for the first turn is 50 seconds. The standard 0.94 inch diameter drum is at right. A drum of 1.14 inches is likely needed to achieve 8 or 9 minutes with a 30 second rotation for F1C.

Casual thoughts. Informal communication with FAI contestants in Europe doesn't reflect the need for DT times over 8 minutes. Most are using home-built timers based on the same clockworks I use, and turning much slower than I like. To date, I have sold more of my new 3F timers outside the U.S. than domestically.

Where to go from here. I always welcome ideas and suggestions from the free-flight community. We are small enough to be flexible, but large enough to respond and execute. I will work with FAI fliers to the best of my ability. I have no doubt we can make a very nice timer, but it seems evident that some rethinking of how to extend DT time is necessary.

One way is to use two timers. I have weighed a Seelig five-function timer, and can deliver two timers with a similar combined weight and 10 minutes or more DT time. Certainly, electronic timers may be able to fill some of the needs.

For AMA users, work is under way on a 4-function timer. In addition we are prototyping a 4-function timer with FAI needs in mind. It will have a larger spring drum and we expect DT times of over 8 minutes with a relatively fast running shaft, so the ability to set function times accurately will not be hindered.

Both of these timers will be based on the general design of our new 3F (Fig. 1), but the design will eliminate the built-in start/stop wire, substituting a remote start device like our upcoming Start-on-Launch switch, or something similar.

More information on Texas Timers can be found at <<http://www.texastimers.com>>

□

prêtaient pas aux modifications nécessaires pour nos minuteries. vol libre .

Je n'ai pas d'information sur d'autres mécanismes utilisables . Mais si vous en connaissez ...j'aimerais bien que vous m'en touchiez un mot .

A PART ...

Mes contacts informels avec des compétiteurs FAI en Europe n'indiquent pas un besoin réel de temps de vol au delà des 8 mn . Beaucoup ont des minuteries " maison " basées sur la même mécanique que moi , et tournent bien plus lentement que ce que j'estime correct. Actuellement j'ai vendu plus de nouveaux F3 à l'extérieur qu'à l'intérieur des USA .

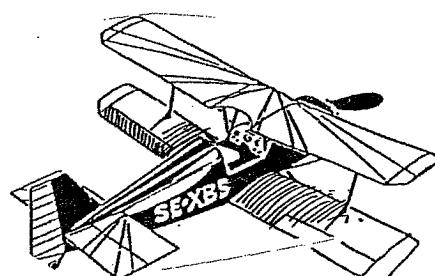
OU ALLER A PRESENT

Je suis toujours preneur pour idées et suggestions venant des gens du vol libre . Notre entreprise est assez modeste pour pouvoir être très flexible , mais assez grande pour réagir et réaliser . Je vais travailler au mieux des possibilités pour les modélistes FAI Nous pourrons certainement sortir une très bonne minuterie, mais d'évidence il faudra préciser la question du temps de vol au déthermal . . Un solution est d'utiliser deux minuteries . J'ai pensé une SEELIG 5 fonctions , et je peux fournir deux minuteries à une masse similaire, avec 10 mn ou plus de fonctionnement . Il est aussi certain que des minuteries électroniques pourraient couvrir certains de nos besoins .

Je travaille actuellement à une 4 fonctions pour les modélistes AMA . Nous avons un proto 4 fonctions avec en mire les spécifications FAI ; Il y aura un cylindre plus grand et nous espérons des temps de plus de 8 mn avec une sortie à rotation relativement rapide , de façon à ce que la précision du réglage des fonctions ne soit pas handicapée .

Ces deux minuteries seront basées sur le dessin général de notre nouveau F3 (fig : 1) mais on éliminera le guignol start/stop intégré , qui sera remplacé par une commande à distance telle notre futur interrupteur " Satrt-on -Launch " ou quelque chose d'approchant .

D'autres informations : texastimers.com



VOLK TOBRE

Joyeux Noël

fröhliche

Weihnachten

Merry Christmas

BONNE ANNEE

GLÜCKLICHES
NEUES JAHR. -

HAPPY NEW YEAR

A Different Way to Cut Ribs

John Lorbiecki
Power Editor, NFFS Digest

Hubertus WI

My son and I decided to make a few Starduster-XI models for the upcoming contest season. [This is the selected model for Bill Vanderbeek's One-Design competition in 2003. See the NFFS Web site for details.—Ed.] As we were working off of plans and making all the parts, we needed to make the ribs for the wing and stab.

One thing that I always have had problems with is coming up with an accurate method for cutting the spar slots in ribs. I typically make a template from fiberglass printed-circuit board material, cutting it out on my bandsaw, with all the slots accurately cut in the blank. Then I use an X-Acto knife and cut the slots. This is a time consuming process and doesn't do a very good job.

This time, I made a template from 3/32-in. thick acrylic. Again, I accurately cut the slots into the template, using the bandsaw. But when it came time to cut the slots in the ribs, I tried something different.

I found a small square jeweler's file that is the exact thickness of the spar. I cut the outside shape of the rib using the template. Then, after the rib is cut, I held the rib against the template and drew the file through the template. It easily cut the balsa rib and made a very accurate slot for the spar.

After cutting the first slot, I place a small piece of square balsa into the slot to hold the rib in place while filing the rest of the slots. this process makes very accurate slots, and every rib is identical! It is quick and easy, so try it on your next project. □



moins comment cela se passera si le nombre de candidats potentiels est supérieur à trois.

Dans le chapître des passages sous silence , nous n'avons pas eu d'écho sur le résultat de la pétition , proposée aux actifs, sur la tenue des championnats de France 2004 à ST YAN ou de son refus . .

Rappelons que ST. YAN a été proposé par notre fédération , pour une réunion sur plusieurs jours avec toutes les autres catégories d'aéromodélisme , réunies sous le chapiteau de la FFAM .

Sur une lettre adressée au Président de la FFAM par la rédaction, ce dernier a répondu qu'il regrettait profondément, la position des membres de la FFAM s'adonnant au Vol Libre , de

TAILLER DES NERVURES.

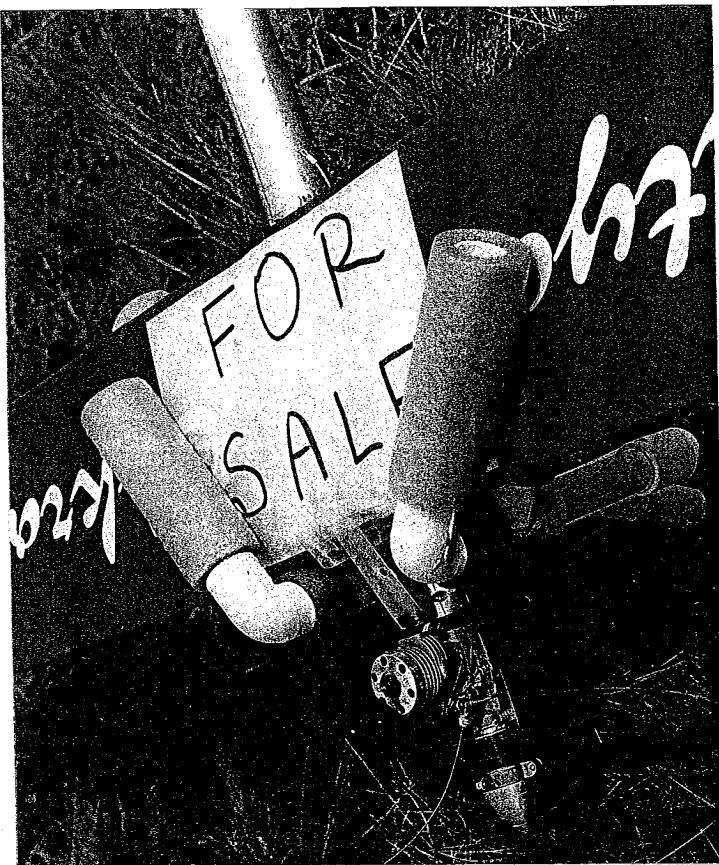
Avec mon fils , on s'était décidé de construire quelques motos " Starduster X " pour la prochaine saison (voir http://freeflight.org/competition/one_design.htm / le modèle de l'an 2003 pour la traditionnelle compétition " monotype " qui va du plan local au championnat national). On en arriva à la découpe des nervures pour aile et stabilo .

J'ai toujours eu des problèmes pour sortir les antailles de longerons . D'habitude je découpe un gabarit dans une plaque fibre de verre pour circuit imprimé , à la scie à ruban , avec toutes les encoches . Pour le contour de la nervure j'utilise un couteau X ACTO , puis je découpe les entailles. Cela prend du temps et ne fait pas un travail parfait .

Cette fois ci mon gabarit est en acrylique de 2,5 mm, encoches à la scie . Mais cela change pour la découpe sur le balsa . J'ai trouvé une fine lime carrée de bijoutier , qui a la dimension exacte du longeron . Je découpe donc le pourtour de la nervure en utilisant le gabarit . Puis je superpose le gabarit à la nervure balsa, et je lime une encoche . Le balsa s'entaille très facilement et l'encoche est parfaite en dimension . Dans cette encoche je place un bout de balsa carré: il tiendra nervure et gabarit bien en place pour la suite des entailles à limer . Ce procédé donne des entailles absolument précises , et toutes les nervures seront identiques . C'est facile et rapide ...adoptez cela pour votre prochain travail .

faire des championnats ailleurs au delà de la volonté commune . Nous pouvons donc penser , et c'est donc pratiquement une certitude que NOS CHAMPIONNATS auront lieu ailleurs qu'à ST YAN .

Même si cela devrait se faire sur un autre site que ceux que nous avons presque toujours l'habitude de fréquenter , dans l'ouest de la France , le choix que nous faisons là , ne me semble pas le bon . Nous faisons partie d'une grande famille d'aéromodélisme , qui elle même fait partie du monde aéronautique . La preuve en est que nous sommes sous la tutelle d'organismes nationaux et



IMAGES DES CHAMPIONNATS DU MONDE 2003 EN HONGRIE
* "FOR SALE", FIC UKRAINIEN, PARMI BEAUCOUP D'AUTRES... NOTER LE SUPPORT DE FIXATION AU NIVEAU DU SOL...
* UNE VUE SUR LA LIGNE DE DÉPART LE TOUR F1A EN FIN DE TOURNÉE. TOUT AU FOND, LA ROUTE ET LE PARKING...
* ANDRIUKOV A. (U.S.A.-UKRAINE) IL ÉTAIT PRÉSENT PLUS POUR SES AFFAIRES QU'POUR CONCOURIR...
* UN MEMBRE DE L'ÉQUIPE POLONAISE DANS UNE TENUE NATIONALE...
* MITCHELL (AUSTRALIE) - LES OMBRES S'ALLONGENT, EN ATTENTE DU PREMIER FLY-OFF... LES MODÈLES SONT PRÉTS.!



**VOL
LIBRE**



STEPAN STEPANCHUK...

* 1987 → 2003 - SEIZE ANS DE DIFFÉRENCE !
1987 SOUS LE MAILLOT DE L'URSS, DANS UNE
ÉQUIPE WAKÉ EN COMPAGNIE DE GORBAN ET
ANDRIUKOV... / 2003 LE POIDS DES ANNÉES
EST VISIBLE, TOUT COMME LA Perte DES CHEVEUX.
NEANMOINS GAIN DU TITRE DE CHAMPION DU MONDE.
LE REGARD N'EST PLUS LE MÊME... DES BARRIÈRES
SONT TOMBÉES, LES FRONTIÈRES NE SONT PLUS
LES MÊMES.

* ACTIVITÉ FÉBRILE CHEZ LES SUEDOIS.
QUARNSTRÖM QUE NOUS AVIONS CONNU DANS LES
ANNÉES 70 COMME CONCURRENT AGRESSIF FAIT
ICI FONCTION DE HANGER. IL EST TOUJOURS
AUSSI DYNAMIQUE... NEUF DES SÉSES COMBATHRIOTES
AU PODIUM - HELLGRÉN (1) ET FINDHAL (3) ICI SUR
LA PILOTO. -

* STEPAN STEPANCHUK

- 1987 → 2003 - SECHZEHN JAHRE UNTERSCHIED !
SEIT 14ER SIND SCHRANKEN GEFALLEN, GRENZEN WURDEN
GEÖFFNET. - ER HAT AN GEWICHT GEWONNEN, AN HAAREN
VERLOREN... ! DEN TITE IN FIB HATER FÜR SICH
GESICHERT - HIER NACH DEM FLY-OFF ! DER BLICK IST
AUCH NICHT MEHR DER GLEICHE !

- DIE SCHWEDEN - HELLGRÉN, FINDHAL (1 und 3) HABEN
UNTER DER MITHILFE VON QUARNSTRÖM - EHEMÄLIGES AS -
SEHR GUT ABGESCHNITTEN.



VOIR ENSEMBLE

photos : A. SCHMID

WORLD CHAMPIONSHIP MAGNETIC F1E



**PIERRE
CHAUSSEBOURG
J. LUC DRAPEAU.**

COUPE DU MONDE ET CHAMPIONNATS D'EUROPE 2004 à FÉGÉ

EST FAITE, AVEC LA PARTICIPATION DE P. CHAUSSÉBOURG - JN. CHABOT
ET DE J. L. DRAPEAU A DES COMPÉTITIONS, F1E L'HORIZON VAPOUR
ETRE S'OUVRIR, EN FRANCE EN F1E

World Cup F1E

May 7-9	Sisemol	ITA	24th Coppa Sisemol
May 15 *	Liptovsky	SVK	Liptov Cup
May 16 *	Liptovsky	SVK	Mayor Cup Liptovska Mikulas
Jun 17-18	Turda	ROM	Napoca cup
Jun 18-19	Turda	ROM	Turda cup
Sep 4	Liptovsky	SVK	5th Mikulas cup of Hungary
Sep 5	Liptovsky	SVK	1st Cavalloni cup of Hungary
Sep 9	Rana	CZE	Open International
Sep 24	Lubomia	POL	Open International Contest
Sep 25	Račibórz	POL	Open International Contest
Oct 8-9	Oberkotzau	GER	Oberkotzau
Oct 9-10	Oberkotzau	GER	Föhrlberg Cup

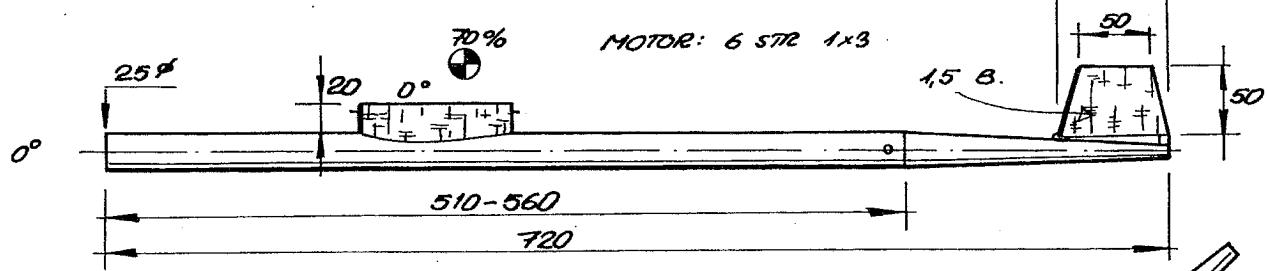
* These events are shown on the nominated alternate dates, to be finally confirmed by the organisers.

European Senior and Junior Championships F1E will be held in Czech Republic. The offer was made and accepted at the Bureau meeting. The schedule is:

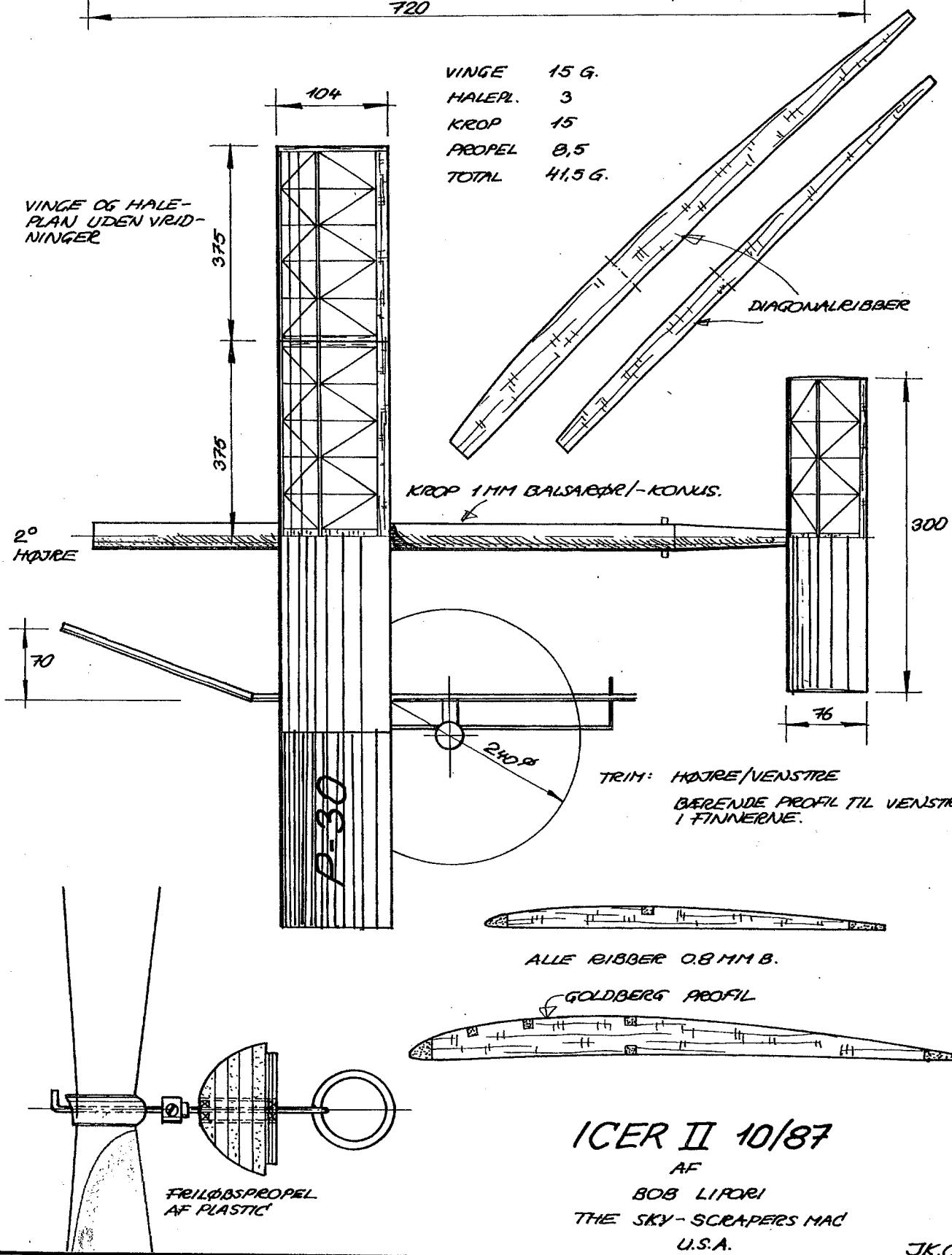
Wednesday	Sept 8	Arrival and registration
Thursday	Sept 9	World Cup contest
Friday	Sept 10	Model checking, training, opening ceremony, technical meeting
Saturday	Sept 11	Championships flights
Sunday	Sept 12	reserve day, prize-giving, banquet
Monday	Sept 13	departure

The location is Rana, 9km north of Louny. Entry fees are €225 for senior competitors, team managers and their assistants, €150 for junior competitors, €45 for supporters and helpers. The banquet will cost €30 (€25 for juniors). Accommodation will be in local hotels.

ICER II



DESSIN: J. KORSGAARD

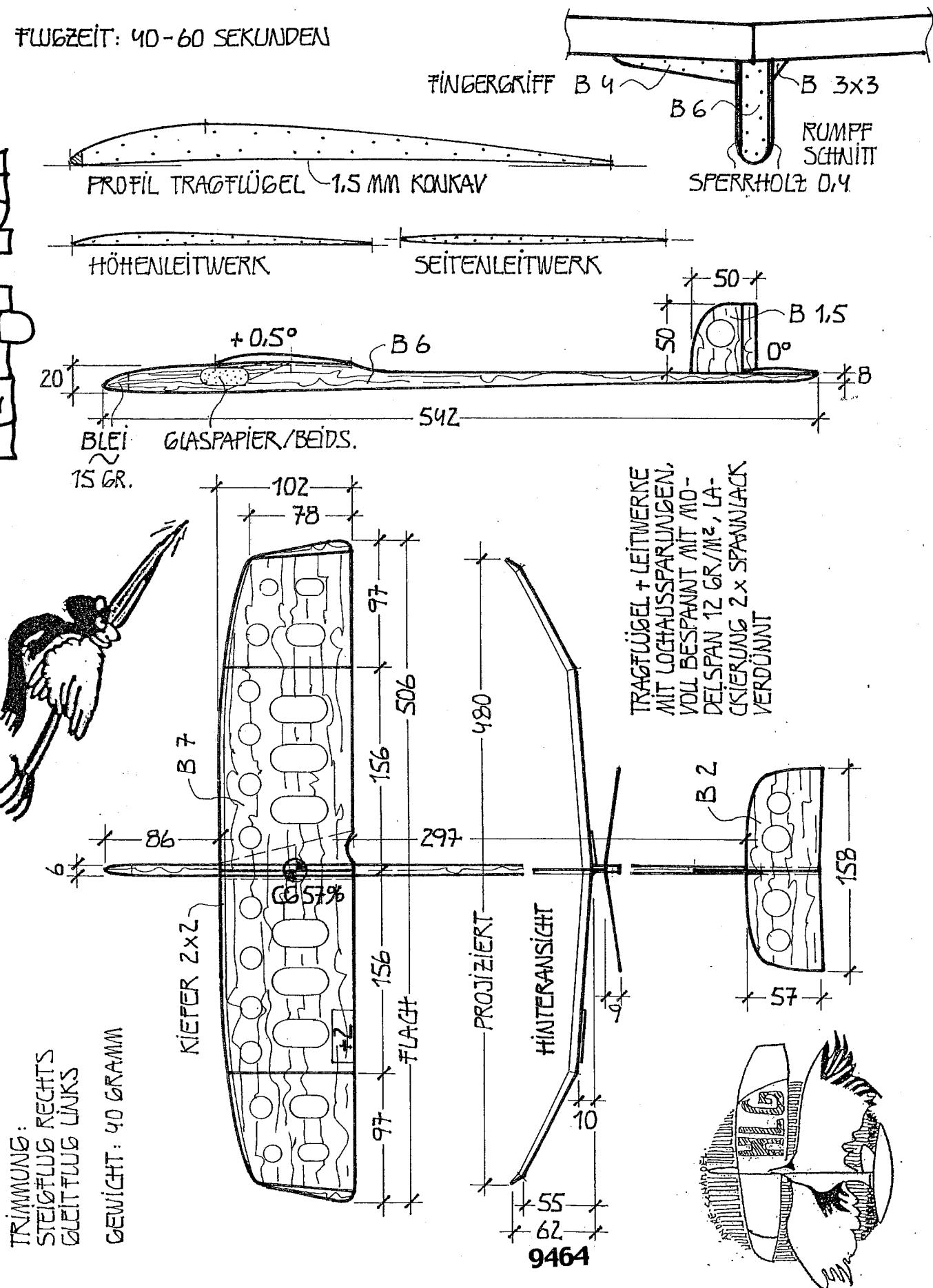


„ZEISIG“ FREIFLUGWURFGLEITER

von Dipl. Ing. BURCİN HAZARHUN, A, MASZSTAB 1:4, 1:1
ALLE MASZE IN MM, GEZEICHNET: WALTER HAGT, 8/2003

FLUGZEIT: 40-60 SEKUNDEN

ROTA
ROTA
ROTA
ROTA
ROTA



„ZEISIG“ Freiflugwurgleiter

von Burcin Hazarhun, A

KURZES GASTSPIEL

Das vorliegende Modell wurde knapp vor der 7. Balaton Trophy (Memorial Contest Erich Jedelsky) in Tapolca, H, fertig und Burcin konnte es erst am Tag des HLG - WBW auf Hochleistung trimmen und einfliegen. Das gelang ihm so gut, dass der **ZEISIG** im 2. DG. nach ausgezeichnetem Start und Übergang in einer starken Blase im Dunst über dem Flugfeld entschwand (keine Thermikbremse). Burcin hatte einige Konstruktionsdaten im PC und ich die Umrisse, Hauptabmessungen, Profile etc. aufgezeichnet und auch Fotos gemacht (Vorahnung ?). Aus diesen Unterlagen entstand der Plan des Modells.

EINIGE BESONDERHEITEN

Tragflügel und Leitwerke bestanden aus Vollbalsa C-Grain Holz mit 0,09 spez. Gewicht. Gegenüber normalen HLG's besaßen diese Teile Aussparungen und waren rundum voll bespannt, was Gewichtsreduktion und besseres Trägheitsverhalten bedeutete.

Das Tragflügelprofil war mit 7% relativ dick und auch die V-Form mit 13% größer als üblich. In der sehr turbulenten Luft am WBW - Tag flog der **ZEISIG** jedoch um nichts schlechter als andere Modelle, vermutlich sorgten auch die Kanten der Aussparungen für eine positive Turbulenzfachung.



Le présent modèle fut terminé juste avant le 7 ème Tophée Balaton à Tapolca et Burcin n'a pu le régler que le jour même du lancer main, au maximum. Il y réussit si bien qu'au cours du 2 ème vol, après un lancer parfait, dans une puisante bulle, il disparut dans la brume au dessus du terrain. Pas de déthermal - Burcin avait quelques éléments dans son ordinateur, et moi dimensions et profils. Nous avions aussi quelques photos ; De toutes ces données ce plan a été réalisé.

Quelques caractéristiques

-Aile et stabilo en balsa quarter grain, masse spécifique 0,09, au contraire d'un modèle classique, les surfaces portantes possèdent des perforations - découpages - entièrement entoilées. Ce qui signifie une diminution de masse et un meilleur comportement par rapport à l'inertie.

Le profil d'aile d'une épaisseur relativement importante, 7%, une forme de V à 13 % plus importante que d'habitude, donnent une bonne stabilité. Dans l'air turbulent du jour du concours le

Für Rumpf und Fingergriff war festes A - Grain Balsaholz, 0,2 spez. Gewicht verwendet worden, vorne wurde mit 0,4 Sperrholz beidseitig verstärkt. Ein guter Steig / Gleitflug - Übergang wurde durch eine Klappe mit 2 mm positiv - Ausschlag am linken Teil des symmetrischen Tragflügels und 2,5 mm Linksausschlag am Seitenruder erreicht. Der Schleuderstart erfolgte in einer halben, steilen Rechtsspirale, im Idealfall stieg das Modell dabei auf maximale Ausgangshöhe, wonach der Übergang in die Linkskurve der Gleitflugphase ohne Höhenverlust eintrat (für Rechtshänder, Gleitflugkurven Ø ca. 20 Meter).

Der **ZEISIG** ist also ziemlich rasch in die Freiheit entschwunden und leider gibt es bis jetzt kein Lebenszeichen von ihm. Burcin tüftelt jedoch schon an einem neuen Vogel ...

PS: Von Wolfgang Zach und Werner Stark, beide HLG Experten von Graden, kam die Kunde über gelungene Versuche, Freiflug - Wurgleiter mittels Drehwurf / SAL Starttechnik auf Höhe zu bringen. Sie berichteten von wesentlich sichereren Starts und größeren Ausgangshöhen und natürlich längeren Flugzeiten - also ausprobieren und testen.

Mitteilungen über einschlägige Erfahrungen mit dem SAL - Start würden mich sehr interessieren!

8 / 2003

Walter Hach

VERDIER ne volait pas plus mal que les autres, on suppose que les arêtes des perforations ont un effet positif sur la turbulence.

Pour le fuselage et l'encoche du doigt, balsa dur A grain, masse spécifique 0,2, à l'avant ctp de 0,4 mm des deux côtés. Montée et plané de bonne qualité grâce à un petit volet, + 2 mm sur la partie gauche de l'aile. En plus d'un débattement de volet de 2,5 mm à gauche. La montée raide s'effectue dans une demi-spirale à droite. Dans le cas idéal, le modèle monte à une altitude maxi, pour passer dans un virage à gauche sans aucune perte.

Le VERDIER a donc rapidement pris sa liberté et malheureusement on ne l'a jamais revu. Burcin est entrain de construire un nouveau modèle.

PS : de Wolfgang Zach et Werner Stark deux "hauts" spécialistes du lancé main, vient la nouvelle méthode de lancement - lancé en tournant - (également pratiquée en Océanie) pour mettre le modèle en altitude. Ils témoignent de montées plus sûres à des altitude plus élevées, donc des temps de vol plus long: donc essayer et tester



MODELES - H.L.G
"ZEISIG" - VERDIER
W.H. 040 -
- ZENITH - DE GAUCHE A DROITE -
- LES "TROUS" DE PERFORMANCE SONT BIEN VISIBLES
ON PEUT EGALLEMENT REMARQUER LA PARFAITE FINITION, ET L'ELEGANCE DE CES MODELES -
- IL EST BIEN DOMMAGE QUE CHEZ NOUS LA MODE
UN MOMENT PRESENTE, DU LANCE-MAIN - SOIT PASSEE -
PEUT ETRE QU'UN JOUR COMME POUR LE FAIRE
ON VA REDECOUVRIR CETTE CATEGORIE

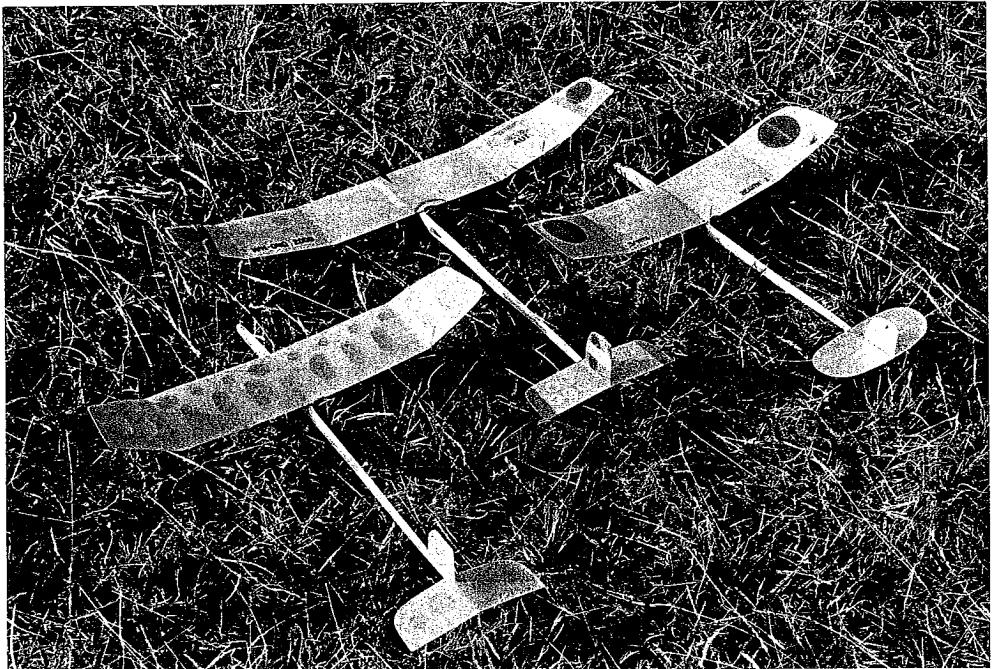


Photo - W. Hennet. —

COUPE DU MONDE 2004 ° CALENDRIER

World Cup F1A F1B F1C

Feb 13-16	Lost Hills	USA	Maxmen International
Feb 28	Viabon	FRA	Criterium Phillippe Lepage
Mar 6	Pori	FIN	Bear Cup
Mar 20-21	Gjovik	NOR	Holiday on Ice
Mar 27	Matfors	SWE	Matfors VT International
Apr 10-11	Naranderra	AUS	Australian FF Champs
Apr 13-14	Naranderra	AUS	Southern Cross Cup
Apr 19-21	Omarama	NZL	Kotuku Cup
Apr 22-25	Omarama	NZL	Omara Cup
Apr 24	Lucenec	SVK	City cup of Lucenec
Apr 24-25	Osijek	CRO	Kup Slavonije I Baranje
Apr 30	Madziunai	LTU	Baltic Cup
May 1	Madziunai	LTU	Estonian Free Flight Cup
May 15-16	Vojka	SCG	21st Srem Cup
May 21-23	Vsechov	CZE	19th Jihocesky Pohar
May 29-30	Tass	HUN	20th Puszta cup
Jun 5-6	Tass	HUN	Novohrad Cup of Slovakia
Jun 5-6	Beja	POR	Taça Von Hafe
Jun 19	Zrenjanin	SCG	37th Memorijal Dj. Zicic
Jun 26-27	Gliwice	POL	Open International
Jun 26-27	Kazan	RUS	Kazan cup
Jul 2-4	Kharkiv	UKR	Kharkiv Cup
Jul 2-4	Rinkaby	SWE	Scania cup
Jul 5	Rinkaby	SWE	Nordic Cup of Denmark
Jul 9-11	Kyiv	UKR	Antonov Cup
Jul 10	Tass	HUN	Vörös Jeno Memorial Contest
Jul 16-18	Odesa	UKR	Odesa Black Sea Cup/Moldova
Jul 17-18	Borden	CAN	Huron Cup
Aug 1-2	Buzau	ROM	Buzau Cup
Aug 5-7	Noizé	FRA	Poitou
Aug 6-8	Stalowa Wola	POL	Summer Cup
Aug 14	Bosanski	BIH	Memorijal Izet Kurtalic
Aug 20-22	Stassfurt	GER	Salzland cup
Aug 27-28	Beer Sheva	ISR	53rd Israel FF Champs
Aug 28	Bosanski	BIH	Una Cup
Sep 2-5	Zülpich	GER	35th Eifel Pokal
Sep 4	Sisak	CRO	Siscia Cup
Sep 16-18	Orel	RUS	Cup of Aviaprom
Sep 18-19	Fakenham	GBR	Stonehenge Cup
Oct 15-17	Sacramento	USA	Sierra Cup
Oct 16-17	Zagreb	CRO	Memorijal Vilima Kmočka
Nov 8-10	Novo Mesto	SLO	Krka Cup

D'année en année , le calendrier de la Coupe du Monde dans les catégories F1A internationales ,voit une augmentation constante , des concours . Cette augmentation est à mettre au compte des pays de l'est , qui représentent plus de 60 du total des concours .

En contre-partie en Europe de l'ouest il y a une diminution sensible des ces mêmes concours : deux en France deux en Allemagne et un au Portugal . Il y en a autant aux antipodes ,.....

Il y a certainement une explication à ce phénomène de basculement vers l'est , par la recherche de moyens financiers d'une part , et par le fait que dans ces pays on n'a pas encore atteint le sommet du développement du vol libre , tout comme de celui de l'aéromodélisme "riche " de nos contrées . Nul doute que d'ici , quelques années , cela mettra encore un certain temps , l'équilibrage économique , est-ouest comblera également ces différences , et le paysage Vol Libre ne sera plus le même .

Von Jahr zu Jahr nehmen die Wettbewerbe des Weltcupals zu , und dies besonders in den Ländern im Osten , die über 60 % der gesamten Wettbewerben darstellen . Dies ist keine Überraschung wenn man bedenkt , dass der Osten noch in einer gewissen Aufholjagd im Freiflug ist , und damit nach Suche von Geld lebt , gleichso wie von der noch nicht erreichten Gleichstellung gegenüber dem Westen , der reichen Kategorien im Modellflugbau allgemein .

COUPE DU MONDE 2003

RÉSULTATS TIRES DE FFN.- DÉCEMBRE 2003

World Cup 2003 F1A-Junior

1	Istvan Szentpeteri	HUN	152	SV-1	KC-1	VJ-1	SW-4	EF-5	JP-6
2	Matthew Cuthbert	GBR	150	HL-1	KR-1	SH-1	SC-3		
3	Janis Zarins	LAT	144	ES-1	SC-1	VN-2	BC-4	BL-5	EF-8
4	Pavel Marakovskiy	UKR	131	CM-1	VH-1	AN-3	KH-3		
5	Daniel Findahl	SWE	121	SW-2	SH-2	SC-2			
6	Tomasz Drozdzinski	POL	119	GL-1	AN-1	SV-4			
7	Eldar Ahmetov	EST	114	BC-1	BL-3	ES-3			
8	Jan Letko	SVK	104	PZ-2	JF-3	GL-3			
9	Brett Mitchell	AUS	100	AC-1	SN-1				
10	Vlad Pryanikov	RUS	91	KH-1	AV-2				
11	Lennart Bajorat	GER	90	EM-2	JP-4	EF-6	VW-8		

World Cup 2003 F1C

1	Artem Babenko	UKR	157	PZ-1	AN-1	AV-1	KH-3		
2	John Cuthbert	GBR	152	SC-1	SH-1	DK-1	BC-1	HL-3	
3	Claus Gretter	GER	144	PT-1	ES-1	JP-2	PZ-5	BL-5	EF-5
4	Gabor Zsengeller	HUN	128	KC-1	SV-1	PZ-4			
5	Alain Roux	FRA	126	EF-1	FT-2	EM-3	PZ-6		
6	Juri Roots	EST	122	BL-2	BC-2	SC-2	ES-3		
7	Andrei Kirilenko	USA	120	HC-1	CC-1	SR-7			
8	Sigurd Seydel	GER	104	JF-1	PZ-3	ER-7			
9	Roy Summersby	AUS	94	EF-3	PT-3	SH-3	SC-3	VW-3	
10	Claus - Peter Wachtler	GER	94	EM-1	VN-2				
11	Gerhard Aringer	AUT	89	HL-1	EF-6	PZ-8			
12	R Archer	USA	88	MM-2	SR-2				
13	Bob Gutai	USA	85	CC-2	SR-4	MM-10			
14	Alexandr Mikhaylenko	RUS	81	VJ-1	KZ-4	AV-6			
15	Reinhard Truppe	AUT	78	KC-3	JP-4	EM-6	VJ-11		
16	Sergey Katya	UKR	70	KH-2	VJ-4	AN-4			
17	Eugene Verbitsky	UKR	67	SR-1	MM-14				
18	Robertas Kiburtas	LTU	67	ES-2	BL-4				
19	Alexander Molchanov	UKR	57	AV-3	KH-4				
20	Marek Roman	POL	56	JP-3	SW-4				
21	Ed Keck	USA	55	MM-1					
22	Anton Kislovskiy	RUS	53	KZ-1					
23	Arunas Grasys	LTU	53	BL-3	EM-5				
24	Volodymyr Sychov	UKR	53	AN-3	AV-5				
25	Manfred Nogga	GER	52	VH-1	EF-2				
26	Robertas Seinauskas	LTU	52	BL-1					
27	Vladimir Sereinov	UKR	52	VV-1					

World Cup 2003 F1A

1	Per Findahl	SWE	144	SC-1	SH-1	DK-2	VJ-3	BC-4	HL-8	SW-9	ES-12	EM-13
2	Jari Valo	FIN	144	HL-1	CM-1	BC-2	EF-14	EM-22			35 Y Artymenko	UKR 65
3	Yuriy Titov	RUS	141	KC-1	VJ-2	KZ-2	IS-10	AV-8			36 M Kosonozhkin	RUS 63
4	Allard van Walleen	NED	138	DK-1	PT-2	EM-2	SC-4				37 M Urban	POL 62
5	Bohuslaw Ryz	CZE	138	JF-1	GL-1	VW-3	KC-10				38 P Witkowski	GER 61
6	Kimmo Kulmakkio	FIN	134	BL-1	KC-2	CM-2	BC-9	ES-11	HL-20		39 H Salminen	FIN 60
7	Phil Mitchell	AUS	118	SN-1	AC-2	PT-4	DK-13				40 C Lenartowicz	CAN 60
8	Brian van Nest	USA	115	AC-1	SN-2	SR-4	KH-12	MM-13	HL-17		41 I Zavgorodny	UKR 59
9	Ivan Treger	SVK	108	DZ-1	VJ-4	GL-4					42 R Blagojevic	YUG 59
10	Sigita Jakutis	LTU	107	ES-1	PZ-3	BL-6	SC-6	SW-8	EM-12		43 T Weimer	GER 58
11	Robert Siflet	USA	102	HC-1	CC-3	MM-5					44 F Hofmann	GER 58
12	Mikhail Kochkarev	RUS	101	VJ-1	EM-5	AV-6	MM-16	HL-22	KZ-18		45 F Kerner	HUN 56
13	Christoph Bachmann	SUI	100	JP-3	PT-3	EM-3	KC-4	VJ-15			46 J Cooper	GBR 56
14	Victor Stamov	UKR	95	PZ-2	AV-3	AN-7	MM-21	HL-23	KH-7	VJ-8	47 I Kretz	NED 55
15	P Marachovskiy (J)	UKR	94	VH-1	CM-3	KH-12	AN-13				48 E Ahmetov (J)	EST 55
16	Ivan Bezak	SVK	92	DZ-2	JP-4	VJ-9	PZ-8				49 P Brun	USA 55
17	Maarten van Dijk	NED	90	MM-2	EF-4	JF-9	DK-7	HL-14	SH-18	SC-22	50 J Woolley	AUS 55
18	Andreas Rink	GER	88	PT-1	SC-8	DK-9	EM-11	JP-15	EF-22	VW-24	51 Y Shelef	ISR 54
19	Istvan Szentpeteri (J)	HUN	88	SV-1	KC-6	VJ-13					52 S Rumpp	GER 53
20	Matti Lihimo	FIN	87	BC-1	ES-7	HL-10	DK-16	BL-20			53 M Bleuer (J)	SUI 53
21	Vladislav Lazarevich	UKR	85	SW-2	AV-5	HL-5	AN-5	ES-15	BL-21	KH-14	54 D Varhos	SWE 53
22	Evgeny Kantipaylo	UKR	80	ES-2	BL-7	KC-7	KH-8				55 C Breeman	BEL 52
23	Dirk Halbmeier	GER	79	BL-2	VW-6	HL-12	DK-11	ES-17	EM-21	EF-19	56 S Pankov	RUS 52
24	Gerhard Aringer	AUT	76	PZ-4	JP-5	VW-5	EF-5	VJ-24			57 J Parker	USA 52
25	Anton van Eldik	NED	74	KC-3	PZ-6	EM-9	JP-11	MM-12			58 J Zarins (J)	LAT 51
26	Oleg Stoev	UKR	74	PZ-1	KH-15	VW-18					59 D Grygoryev	UKR 51
27	Arno Hacken	NED	74	EF-1	EM-16	PT-18					60 I Kolumbet	UKR 51
28	Heikki Tahkappa	FIN	73	DK-3	HL-6	BC-5	SC-10				61 C Zieber	POL 51
29	Jorg Schellhase	GER	73	HL-2	PT-7	VW-17					62 R Lumberger	USA 50
30	Sergei Makarov	RUS	73	HL-3	KZ-6	EM-8					63 Z Nikolovski	MKD 50
31	Igor Pradkin	USA	70	CC-2	HC-3						64 V Morgan	AUS 50
32	Oleh Pshenychnyy	UKR	68	EM-4	EF-6	SW-7	AN-14				65 D Zulic	SLO 50
33	Vasily Bechansky	UKR	67	KH-4	MM-6	SR-5	AV-14	AN-17			66 T Bojadjiev	CAN 50
34	Robert Hellgren	SWE	66	SH-3	VJ-5	BL-17					67 T Drozdzinski (J)	POL 49

World Cup 2003 F1B

1	Bernd Silz	GER	162	EM-1	EF-1	JP-1	SC-1	DK-2	VJ-15	VW-3	32 Y Blazhevich	UKR 66
2	Anatoly Zastavko	UKR	158	PZ-1	KH-1	AV-1	SW-1				33 R Khuziev	RUS 62
3	Alexander Andriukov	USA	158	VJ-1	SR-1	CC-1	HL-7	MM-14			34 M Woodhouse	GBR 57
4	Ivan Kofic	YUG	154	KC-1	PC-1	CM-1	SV-1	VJ-3	SR-6	PZ-9	35 E Gorban (J)	UKR 57
5	Walt Gho	USA	152	MM-1	HL-1	EM-2	CC-2	SC-3	DK-7	SR-10	36 P Monninghoff	GER 56
6	Anselmo Zeri	NED	146	PT-1	DK-1	JF-2	SR-3	EF-5	VJ-6	SC-5	37 I Zilberg	GER 56
7	Russell Peers	GBR	133	SH-1	VH-1	DK-3	BC-4	HL-10			38 V Rosonoks	LAT 55
8	Damjan Zulic	SLO	133	DU-2	UN-1	KC-3					39 P Windisch	GER 55
9	Pim Ruyter	NED	122	VJ-2	SR-2	EF-3	MM-3	HL-3	PT-7	JP-9	SH-9	EM-17
10	Don Blackman	AUS	122	AC-1	SN-1	VJ-9	MM-21				40 A Gey	GER 53
11	Laurens Gireys (J)	LTU	111	BL-1	SW-2	PZ-8	ES-6	HL-18			41 B Eimar	SWE 53
12	Sergey Blagojevic	UKR	103	AN-2	ES-2	BL-6					42 T Bond	AUS 52
13	Radoje Blagojevic	YUG	103	SV-2	PC-2	KC-5					43 V Man	ISR 51
14	Serge Tedeschi	FRA	102	VH-2	CM-2	PZ-6	PT-8	EF-9	EM-16	JP-19	44 O Weisfelder	ISR 51
15	Igor Vivchar	UKR	101	EF-2	AV-3	VJ-5	EM-7	SH-5	MM-8	AN-7	PZ-18	
16	Oleg Kulakovskiy	UKR	100	MM-2	PZ-4	AV-4	KH-5	SR-11	KZ-6		45 L Morgan	AUS 51
17	Tapio Linkosalo	FIN	100	ES-1	CC-3	BC-6	DK-8	BL-8			46 B Bijelic	YUG 49
18	Yrjo Waltonen	FIN	99	KC-2	PZ-3	VW-5	DK-6	BC-7	JP-11	HL-12	MM-24	
19	Andrey Burdov	RUS	99	KZ-1	MM-4	HL-11	AV-2				47 B Piscchio	USA 47
20	Richard Blackman	AUS	97	AC-2	SN-3	DK-4	PT-5	MM-9	SC-7	VJ-20	48 V Urban (J)	CZE 46
21	Rolandas Mackus	LTU	94	PZ-2	SW-3	ES-5	VW-11	HL-20			49 P Sikora	AUS 45
22	Virginijus Ivancikas	LTU	91	BL-2	ES-4	SW-4					50 D Wood	USA 45
23	Stepan Stefanchuk	UKR	87	AN-1	HL-9	PZ-12	KH-6				51 R Trumpf	SUI 43
24	Horst Wagner	AUT	86	VW-1	KC-4	PZ-21					52 P Th Skulstad	NOR 43
25	Brian van Nest	USA	83	SN-2	AC-4	KH-10					53 B Aslett	GBR 43
26	Hans Schoder	SUI	79	PT-2	VW-7	EM-12					54 O Kasyanenko (J)	UKR 43
27	Henk van Hoorn	NED	77	JP-4	PT-4	EF-7	EM-11				55 J Korsgaard	DEN 42
28	Vladimir Vivchar	UKR	74	KH-2	PZ-10	EF-14	AN-10				56 D Greaves	GBR 42
29	Bob Biedron	USA	73	HC-1	MM-6	BL-7	SH-8	VJ-11	KC-20	PZ-13	57 M Solodov	RUS 41
30	Klaus Salzer	AUT	71	ES-3	EM-8	BL-7	SH-8	VJ-11	KC-20	PZ-13	58 O Ben Noon (J)	ISR 41
31	Michael Woolner	GBR	71	BC-1	SH-6						59 N Kovalenko	UKR 40

WORLD CUP F1A F1B F1C FINAL RESULTS

		numbers flying in:			
		F1A	F1AJ	F1B	F1C

<tbl_r cells

Rhapsodie en stab majeur

EN JOUANT DU C.G.



Dans notre étude sur le planeur A1 de Jiri Nahlowski, une idée incontournable sera celle de faire varier la place du CG, et de voir ce que cela donnera...

Mettons-nous d'accord sans tarder. On peut prendre un taxi réglé au quart de poil, puis avancer le CG, ou le reculer, en ajustant ensuite le vé longitudinal... ce n'est pas de cela que nous allons nous occuper ici.

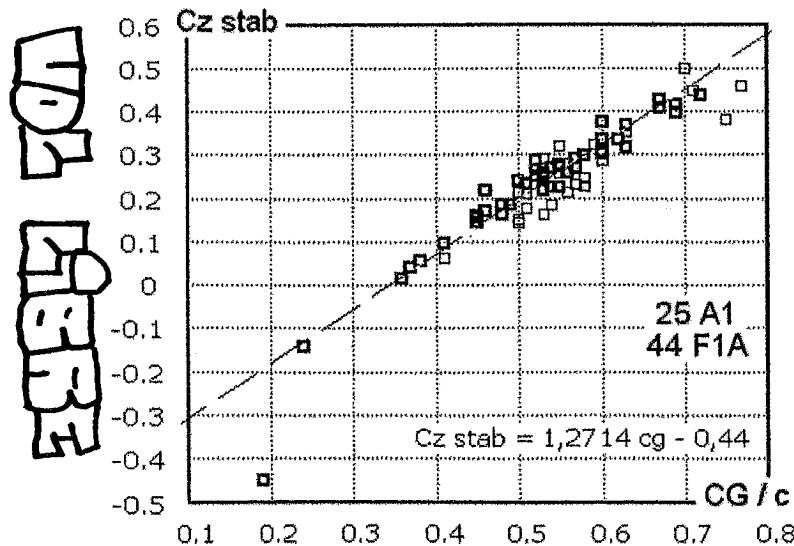
Nous prendrons l'aile et le fuselage du "Jiri", nous placerons le CG ailleurs, disons à 75 %, et nous ajouterons le stab qu'il faudra, avec une surface plus grande, mais en gardant profil et allongement. Nous voulons un A1 réglé au maximum de sa perfo et avec toute la stabilité nécessaire. Une étape suivante sera de réduire la surface totale aux 18 dm² du règlement.

...Vœu qui se heurte aussitôt à un mur. On ne sait pas quelle est la surface de stab nécessaire. Notre façon de faire habituelle est en effet l'inverse : on construit un modèle avec surfaces et leviers qui nous inspirent, puis on détermine le CG exact lors des essais. (Un CG provisoire pour les premiers vols sera donné au moyen d'une formule de centrage, ou d'un calcul du point neutre, ou d'un schéma graphique, chacun aura sa méthode préférée...)

Avec ça on est loin du compte si l'on veut la précision nécessaire à une étude sur le papier... Alors, en avant pour quelques détours.

UN Cz DE STAB TRES RÉVÉLATEUR.

Une première approche est de déterminer le Cz auquel doit voler un stabilo de planeur, en fonction de la place donnée au CG. "Vol Libre" 152 a donné la méthode et le résultat pour 27 planeurs de la formule Championnat du monde - nommés anciennement A2 ou Nordiques, et aujourd'hui F1A. Pour plus de précision, on a augmenté le nombre de taxis pris en compte : c'est bien sur la même ligne que tous les points se pressent. Puis on a rajouté les A1 disponibles dans les archives - munis de stabs réputés peu sensibles aux variations de Re : minces et peu cambrés. Heureuse surprise : les minces carrés du graphique ci-joint s'alignent très bien sur les épais carrés des A2.

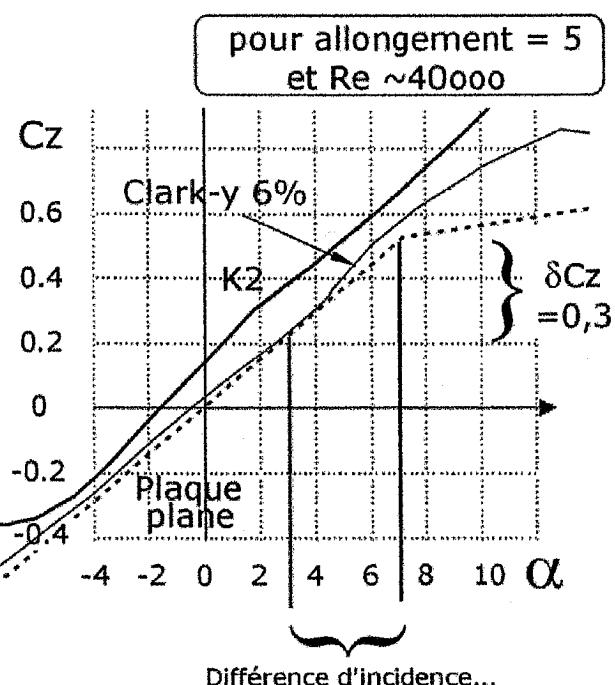


Ce qui nous donne un repère précieux. Toute future simulation de surface de stab devra rejoindre la droite de ce graphique. Si pour un nouveau dessin de planeur cela ne se produit pas, vous serez certain qu'on n'est pas à l'équilibre pour la meilleure perfo, ni au taux requis pour la stabilité.

(Une conséquence de moindre importance concerne ici notre façon de parler modélistique. Nous disons "profil de stab porteur" pour désigner un profil bien bombé, et "profil non porteur" pour un profil symétrique - biconvexe ou planche. Le graphique nous dit : le dessin du profil n'a rien à voir avec le Cz auquel IL DOIT travailler. Mettez un biconvexe symétrique sur un taxi centré à 75 %, il devra porter ses 0,4 de Cz. Il le fera avec plein de traînée en plus (en trop !), mais il le fera. L'inverse est tout aussi vrai : un CG de maquette, aux environs de 35 %, volera à zéro de Cz et n'a aucun intérêt à traîner (c'est le cas de le dire...) un stabilo creux.)

Que donne ce schéma dans la pratique...? car ces Cz de l'empennage s'étaisent sur une plage assez considérable... pas moyen de passer à côté.

Supposons deux planeurs, l'un centré à 50 %, l'autre à 75 %. Notre mémoire nous dira : le 50 %, c'est le taxi d'aujourd'hui, et le 75 % avait quelques jolis succès dans les années 1950-60. Simple évolution pour diminuer l'aire du stab au profit de l'aile ? Ou bien quelque chose de plus fondamental ?



Les Cz respectifs seront de 0,2 et 0,5. Soit 0,3 d'écart. Le deuxième graphique nous donne la différence d'angle d'attaque qui existera entre ces deux Cz. L'exemple est pris sur la Plaque plane, pour simplifier, mais on constate que les deux autres profils donneraient un résultat très proche.

Nous admettons que la déflexion derrière l'aile est la même pour nos deux cobayes - à envergure et bras de levier constants. Donc la différence d'angle d'attaque donnera la même différence pour le calage du stab sur le fuselage : 4 degrés. Explicitons : si le planeur à 50 % possède un vé longitudinal de 5°, son compère à 75% aura un vé de 1°.

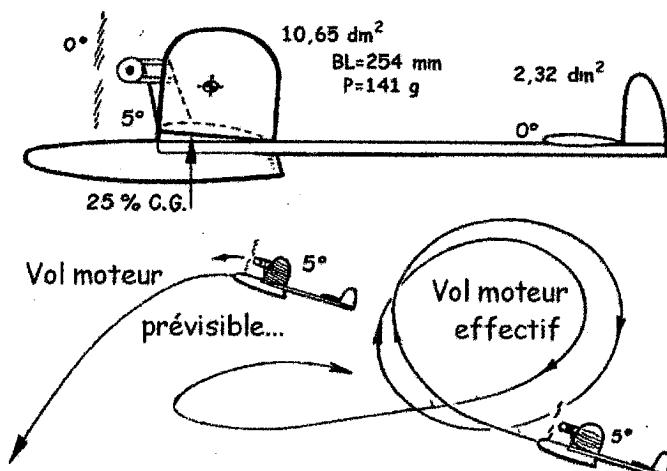
Bon. N'allons pas trop vite. Rappelons-nous qu'il s'agit de statistiques sur des taxis champions, à la stabilité parfaite... Et si 1° vous paraît insuffisant, mettez-en 3, mais ne continuez pas à lire, vous êtes hors-jeu, parce que vous n'aurez plus à l'aile le Cz pour la meilleure perfo.

Autre objection : 4 degrés, n'est-ce pas trop affirmatif ? Peut-être. Nos calculs ne pourront jamais être qu'approximatifs. Mais même un seul degré, s'il était vraiment là... ne faudrait-il pas le prendre en compte ? -- Dans la réalité, le vé longitudinal que montrent les plans est simplement l'écart entre les deux droites tangentes à l'intrados du profil. Du point de vue aérodynamique, il nous faut travailler avec la droite qui donne l'angle de portance nulle des profils. Cet angle est d'environ -0,5 degré pour un profil plat et mince, donc avec CG à 50 %. Il est d'environ -3° pour un profil très creux, comme celui qu'on utilise avec un CG à 75 %. Dans la réalité donc, en passant du CG de 50 % au CG de 75 %, nous n'aurons pas 4 degrés de différence pour les décalages de l'intrados, mais seulement 1,5 degré environ. Ce nombre est en bon accord avec les documents que vous avez chez vous... Voir le Sympo NFFS 1968 pour la question de l'angle de portance nulle... - Mais vous avez une autre méthode à votre disposition. Sur le graphique, marquez le point de Cz = 0,5 sur le profil creux K2. Puis le point de Cz = 0,2 sur le profil plat Clark-Y aminci. Abaissez les verticales sur l'axe des alpha, et lisez un écart de 2° environ. Et gardez la tête claire : on n'a toujours PAS de tests soufflerie valables pour nos Re de stabilisateur.

EXTRAPOLATION MOTEUR...

Si par hasard vous faites du moteur caoutchouc d'extérieur, ou du motomodèle... ces 4 degrés vous interpellent sauvagement. Quoi ? Il y a moyen de planer parfaitement tout en ayant moins de vé ? Mais ça réglerait tout le problème de la surpuissance... et sans IV...!

Si par un hasard encore plus grand vous êtes un fan de Frank Zaic, il ne pourra que vous remonter en mémoire la fabuleuse expérience par laquelle le Maître inaugure son livre "Circular Airflow". Résumons ici pour les non-fans.



A la recherche du moto parfait, Frank en 1949 teste le petit modèle décrit ci-joint, avec moteur de 0,8 cm3. Il espérait neutraliser tous les moments opportuns avec un CG à 25 %, un moteur situé au niveau du centre des traînées, un stab biconvexe symétrique. Il s'attendait même à un vol moteur nettement en piqué. Un vé de 5° donnait un joli plané tendu. Au moteur ensuite... une fabuleuse série de loopings jusqu'à épuisement du carburant.

Frank ne baisse pas les bras, passe des heures à chercher une grimpée correcte, réduisant le vé jusqu'à obtenir

un plané en ...piqué vertical. Finalement ça marchera avec 10° de piqueur, aile à +10° et stab à +7°. Réflexion, consultations, et aboutissement à l'idée que la faute revient à la vitesse supplémentaire, qui augmente la portance d'une façon incontrôlée. Un second moto de test sera conçu sur des bases tout différentes : vé de 2°, piqueur de 10°, stab calé à +8° dans le souffle de l'hélice, CG dans les 90 %. Ça marchera au moteur comme au plané, mais les essais montreront les sévères limites de cette disposition : le réglage requiert une délicatesse inhabituelle, et par exemple tout essai de virage se solde par un piqué.

En moto Inter, jusqu'à l'apparition de l'IV, on volera avec un CG entre 75 et 90 %, en utilisant judicieusement cabane et dérive(s) pour les réglages latéraux. En caoutchouc, le souffle est inopérant (vitesse trop faible, dispersion sur un grand diamètre, perturbations dues à l'aile), mais l'effort normal de l'hélice le remplace pour empêcher le modèle de trop cabrer à la surpuissance. Là encore, avant l'adoption de la technique soviétique vers 1980, les CG des waks et CH seront relativement reculés, en moyenne à 66 %, et on gardera cela même sur les premiers taxis à IV. Ah mais... voilà un détail intéressant à creuser...

En effet, que voyons-nous actuellement chez nos amis du wakefield moderne ? Une formidable difficulté à régler le passage de la surpuissance à la grimpée moyenne. La cause en est que la variation d'incidence à la 4ème seconde de vol est très importante, alors même que le modèle possède encore une grosse vitesse : ça part en looping plus ou moins couché à droite, ça vous fait un long palier à plat et vous perdez 8 mètres d'altitude. Ceci n'arrivait pas à la génération précédente des waks à IV : leur variation était moins importante, à cause d'un CG plus reculé que les CG actuels.

Peter King nous a expliqué en détail la philosophie du réglage de Alex Andrjukov. Tout est fait à la grimpée pour que le modèle garde le nez en l'air, très cabré en toute circonstance. Un des moyens pour cela est un CG très avancé. Ce qui en retour demande pour le plané et la croisière un vé longitudinal important. Le passage brusque du vé de la surpuissance au vé de la grimpée moyenne amène obligatoirement un cabré supplémentaire. Certains modélistes alors ont essayé une IV à deux étages. D'autres, tel tout récemment Tapio Linkosalo, mettent au point une minuterie électronique à commande progressive. Les autres... tâtonneront autour de la durée de l'IV, ou du WW (commande d'inci de la demi-aile), etc... sans que personne n'ait vraiment trouvé une solution idéale. Au fait, pourquoi Richard Blackam continue-t-il à centrer ses F1B plus arrière que personne d'autre... il ne nous l'a pas dit, mais... ? Et un regret de l'auteur : l'ami Guy Buisson avait essayé l'IV sur un stab de petit allongement, il lui fallait 10 secondes d'IV au départ... dommage que l'idée se soit perdue en route (VL 74, wak Hnyp-Ortd). Peut-être reviendrons-nous sur ce point...

Zaic, poursuivant ses analyses, nous parle des taxis centrés à 60 %, 70 %, 100 %, et commente leur capacité à redresser après un coup de chien. Plus on recule le CG, plus c'est mou, et moins on aura aussi de difficulté à régler une grimpée surpuissante. Ce qui nous incite à ouvrir un autre chapitre, et donc : au prochain numéro, un coup d'œil sur la stabilité statique des planeurs, statistique réelle à l'appui.

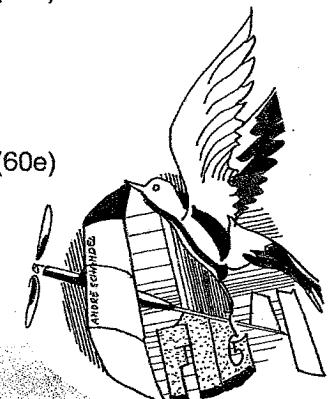
RÉFÉRENCES.

- Althaus D., Profilpolaren für den Modellflug, Neckar Verlag 1980.
- Räbel E., Modellflug Profile, München 1965/73.
- Zaic F., Circular Airflow and Model Aircraft, Northridge 1964.
- Barker J., Notes in SCAT Electronic News, 2003.
- O'Connor S., Id.
- Sotich C., An introduction to the zero lift line for FF models, in NFFS Sympo 1968
- Wantzenriether J., Statistiques F1B, in Vol Libre 85.
- Linkosalo T., Digital timer for F1B, in Free Flight Quarterly #9.
- King P., Climb trim for VIT/VIW equipped wakefields, in NFFS Sympo 1998.
- Blackam R., The Spirit of Wakefield, in FFQ #1 and 2.

AGO - TORINO
"10th COPPA GUIDO FEA" F1G - Coupe d'hiver
Crivelle - Italia 5 Ottobre 2003

Name	Country	Rounds					Tot	Extra time	Fly - off	
		1*	2	3	4	5			1	2
1 WERFL Helmut	GER	120	120	120	120	120	600	60e	240	334
2 MANONI Alessandro	ITA	120	120	120	120	120	600	60e	240	258
3 ZERI Anselmo	NED	120	120	120	120	120	600	60e	240	123
4 BUZZI Giancarlo	ITA	120	120	120	120	120	600	60e	188	
5 CORAZZA Egizio	ITA	120	120	120	120	120	600	60e	147	
6 BRUMAT Franco	ITA	120	120	120	120	120	600	43e		
7 FACCHINI Vito	ITA	120	120	120	120	120	600	35e		
8 MAURI Edi	ITA	120	116	120	120	120	596	(38e)		
9 ROCCA Mario	ITA	120	110	120	120	120	590	28e		
10 DUPUIS Louis	FRA	120	120	120	120	110	590	26e		
11 SCHIRRU Sandro	ITA	120	104	120	120	120	584	60e		
12 GIUDICI Guy	FRA	120	120	120	104	120	584	36e		
13 REBELLA Carlo	ITA	120	120	99	120	120	579	(42e)		
14 LAVENENT Henri	FRA	108	120	120	102	120	570			
15 LARUELLE Jacques	FRA	78	101	106	120	120	525			
15 BERTOLANI Benito	ITA	102	91	103	109	120	525			
17 CANESTRARO Vincenzo	ITA	95	88	118	62	120	483			
18 MANONI Aldo	ITA	120	105	45	0	0	270	(60e)		
19 GASTALDO Giulio	ITA	119	0	0	0	0	119			
20 CERNY Eugene	FRA	0	0	0	0	0	0			

1st Round with extended max 180" - 1er vol à maxi augmenté 180"



"CAGNARATA 2003" 4 Ottobre
Mixed classes – Categories confondues

1	BRUMAT Franco	F1G	K=1	360+240+297
2	DUPUIS Louis	F1G	K=1	360+240+246
3	ZERI Anselmo	F1G	K=1	360+240+157
4	REBELLA Carlo	F1G	K=1	360+231
4	COLOMBO Giuseppe	E30	K=1	360+231
6	DEAMBROSI Gianpiero	F1K	K=1	360+224
7	SCHIRRU IVANA	F1K	K=1	360+210
8	DEAMBROSI Tatiana	F1K	K=1	360+196
8	LAVENENT Henri	P30	K=2/3	360+196
10	ACTIS DATO Raffaella	F1H	K=1	360+100

.....
27 Competitors

9470

*Coppa Fea 2003 :
Alessandro Manoni (2^o), Helmut Werfl (1^o),
Anselmo Zeri (3^o)*

BAT OUT OF HELL

HERE INDOOR
F1D

Component	Subcomponent	Details
Wing	Spars	55 x 35 → 100 x 35 → 55 x 35 - 5.5 lb, B Grain
	Tips	55 x 32 → 30 x 30 → 55 x 32 - 5.0 lb, B Grain
	Ribs	Andrews 23 x 45 → 23 x 62 → 23 x 45 - 4.3 lb, C Grain
Tailplane	Spars	40 x 31 → 55 x 31 → 40 x 31 - 5.2 lb, A Grain
	Tips	40 x 31 → 40 x 27 → 40 x 31 - 4.4 lb, A grain
	Ribs	Andrews 22 x 28 → 22 x 48 → 22 x 28 - 4.2 lb, C Grain
Motorstick		0.25" dia. Blank 0.845" wide 0.013" - 4.2 lb - C Grain
Extension		0.25" dia. Blank 0.845" wide 0.010" - 3.9 lb - C Grain
Plug-in for boom		Trim to fit boom taper. 1.75" long 0.009" - 4.2 lb, C Grain
Tailboom		Blank 0.845" wide → 0.50" wide 0.009" - 4.0 lb, C Grain
Wingposts		55 x 45 oval section - 5.2 lb, A Grain
Tailposts		45 x 38 oval section - 5.2 lb, A Grain
Propeller	Spars	60 dia. → 30 dia. - 4.4 lb, A Grain
	Ribs	Andrews 2 are 22 x 24 → 22 x 50 → 22 x 24 - 4.5 lb, C Grain
Covering		Y2K2 Applied with 3M "Spraymount"
Rubber		March '02 Tan2

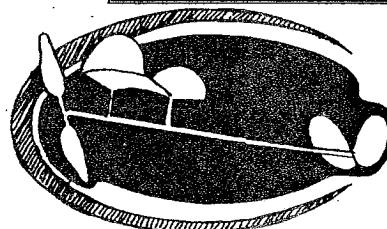
Weights	
Wing	0.304
Tailplane	0.146
Motorstick + Extension + Posts	0.371
Boom + Posts	0.156
Propeller	0.190
Ballast	0.036
Total	1.202

BAT OUT OF HELL!

U.K. CAT. IV F1D Official Record Holder
36:32 at the CargoLifter Hanger, Germany
15th September 2002

Scale 1:1 and 1:4

Plan measurements in
mm, wood etc. in inches



VOL
HERE
ENGLISH

'BAT OUT OF HELL'

The model shown on the plan is actually a combination of the second and third F1D's that I built in 2000, after a gap of 14 years.

At the 'CargoLifter' meeting last year, I spent the first day flying a droop boom model but climb pattern problems made me switch to this older, straight aeroplane. When I assembled the wing onto the posts, it was obvious that something had moved somewhere, so I quickly took off the wing and substituted wing three, which had not been flown at high torque before. With time running out on the second afternoon of the contest, there was only a chance for 1 half motor test flight

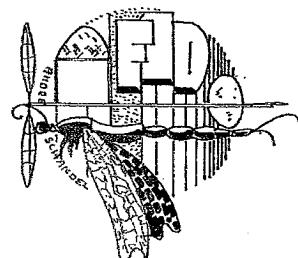
before a full competition attempt. Everything seemed OK.

After a reasonable wind, I hooked up the motor and launched – the model took off like its namesake, with the wing distorting in a most alarming manner. This time however there were none of the 'stagers' that had plagued me on the previous day and as the torque dropped off, the climb evened out and the model kept on going, eventually setting the official record.

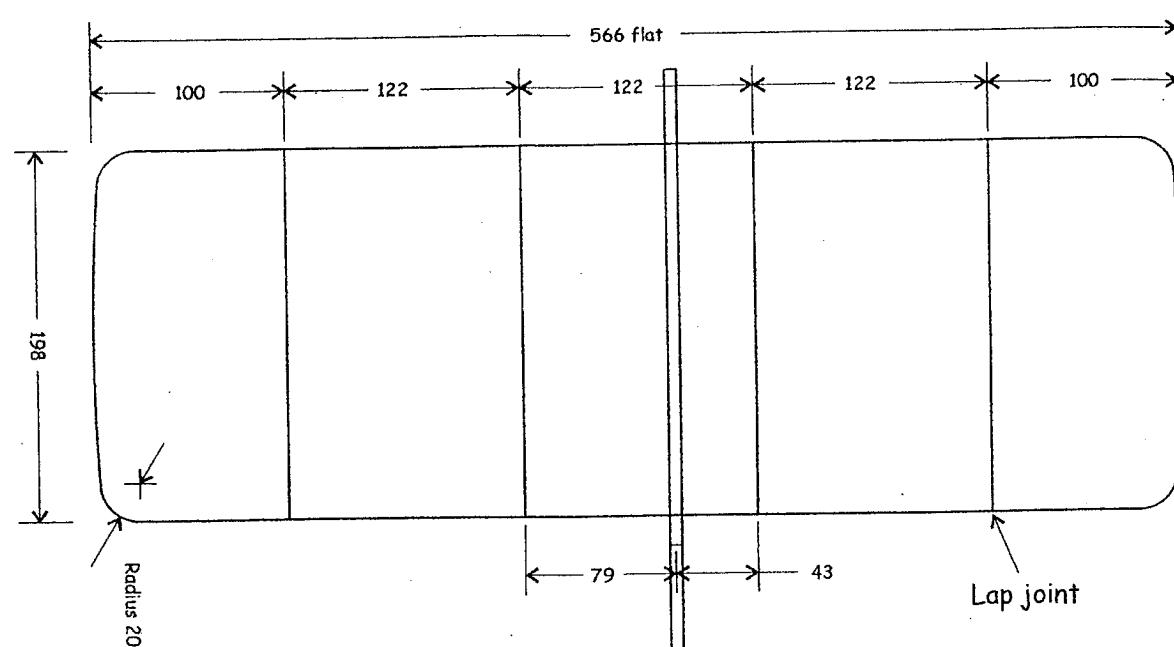
The model is conventional in design and detail and similar to aeroplanes flown in the UK by Ron Green, Geoffrey Lefever and Bob Bailey. The motorstick wood was probably

too soft, needing 4 pieces of boron to provide adequate longitudinal stiffness. This did nothing to control the torsional stiffness, which, together with a floppy wing, gave such spectacular wash-in at launch. Newer straight and drooped models use stiffer stick wood, less stick boron and boron composite wing spars and ribs.

Nick Aikman. 12.03.03.



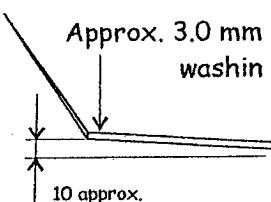
WING INDOOR



No warps in wing



View from rear

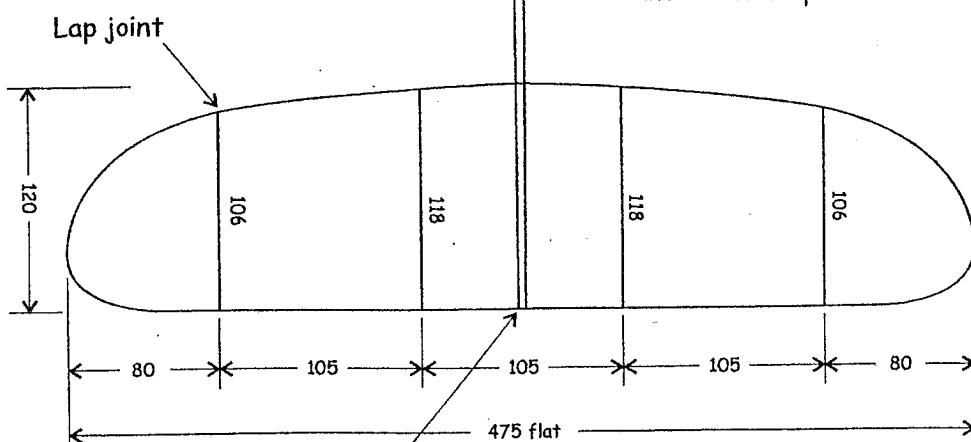


0.003" boron on either side of posts

65

Wing and tail drawn flat

Boom has 3 x 0.003" dia. boron filaments at 12, 4 and 8 o'clock positions.



Rear tail tube offset approx. 4 mm to provide left turn.

BAT OUT OF HELL!

Page 1 of 2

A F1D model designed and drawn by Nick Aikman (UK)

Scale 1:4, details 1:1

All measurements in mm

U.K. CAT. IV F1D Official Record Holder 36:32 at the

9472

WOODIE EDITION

Front & rear bearing / hook

are 0.013" dia. wire.

Approx. 2.5 degrees left thrust,

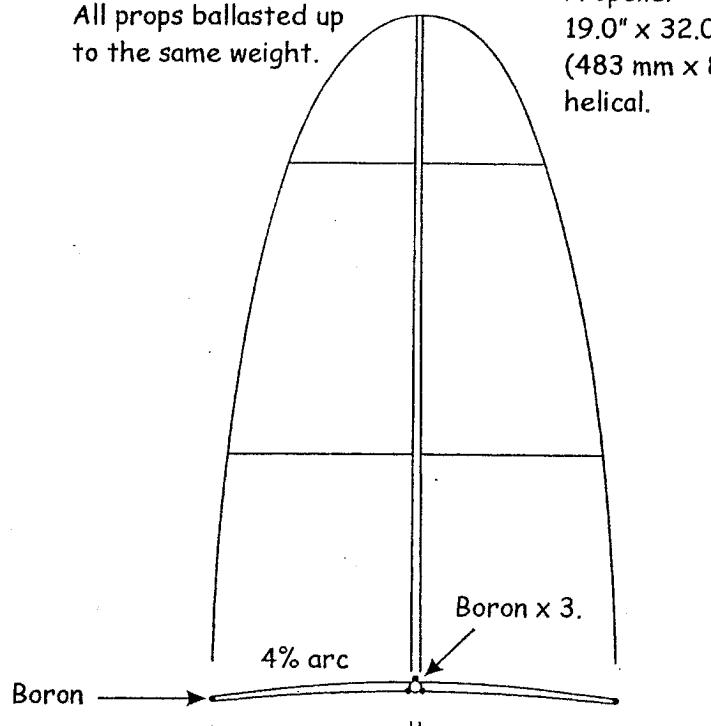
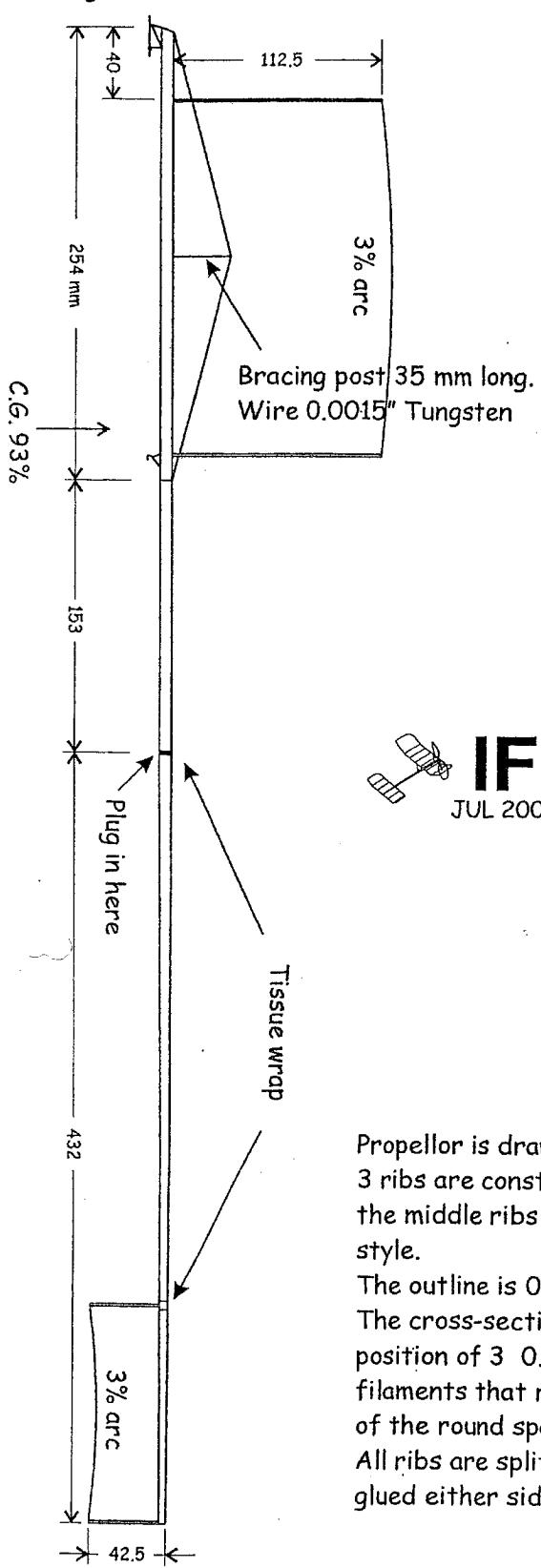
0 degrees down.

All props ballasted up
to the same weight.

Propeller

19.0" x 32.0"

(483 mm x 814 mm)
helical.



BAT OUT OF HELL!

Page 2 of 2

A F1D model designed and
drawn by Nick Aikman (UK)

Scale 1:4, details 1:1

All measurements in mm

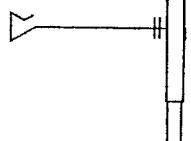
U.K. CAT. IV F1D Official Record Holder 36:32 at the

Propellor is drawn full-sized.
3 ribs are constant depth -
the middle ribs at "A" are "Andrews"
style.

The outline is 0.004" dia. boron.
The cross-section also shows the
position of 3 0.003" dia. boron
filaments that run the whole length
of the round spar.

All ribs are split in the middle and
glued either side of the spar.

Shaft with
"S" hook, 0.013" dia.



Tissue tube hub with 4
0.004" dia. boron filaments
buried within the layers.
These run full length,
with 90 degrees between
them.

AU

Le plus beau de mes souvenirs de terrain restera cette année le dernier concours à Bern!

Après ce terrible été, nous avons apprécié notre chance! Alors qu'il a plu des cordes durant les deux nuits passées dans cette région, les journées ont été radieuses, avec un vent léger et un soleil lumineux qui polissait les glaciers bornant l'horizon.

Ce temps, idéal pour la saison a mis tout le monde au diapason, les concurrents et les support...euses!

Nous avons pu déguster les saucisses suisses et autres spécialités -dont le café-fertig- en toute quiétude sur les tables en bois, dans la douce chaleur de la mi-journée automnale.

Le paysage quant à lui était un vrai régal pour les yeux. Tout autour du terrain les ocres et les roux se déclinaient à l'infini, piquetés là et là de taches plus violentes de rouge éclatant.

Le regard, de temps à autre fatigué de suivre les ballets gracieux des modèles sur le ciel calme, pouvait se reposer en errant avec bonheur sur les douces pentes mordorées ou, un peu plus loin, sur la chaîne des pics enneigés du plus bel effet...pittoresque à souhait!

Pendant que les jambes alertes des concurrents tricotait dans la boue, une dame souriante et heureuse sur sa chaise tricotait des chaussettes! Elle mettait à profit ces quelques heures de repos en plein air pour, disait-elle "ne pas perdre son temps". Nous autres, oisives, en étions admiratives.

Une autre dame suivait d'un air distrait les ébats de deux gamins hilares qui jouaient "au petit ver qui rampe" en avançant sur les coudes dans une matière douteuse! Peut-être s'interrogeait-elle sur la couleur indéfinissable de la partie ventrale de leur anorak: boue...ou bouse? Car nous avons retrouvé ces dernières, émaillant le terrain comme ce fut le cas il y a deux ans déjà! Il fallait "viser" avant de poser les pieds!

S'il est vrai que le bonheur est dans le pré, cela augure peut-être d'une bonne et heureuse année 2004?

En tous cas, je vous le souhaite à toutes...et à tous, bien sincèrement!

JOYEUX NOËL AUSSI !

Jacqueline SCH;

REMININ

Dieser letzte Wettbewerb in der Schweiz bleibt meine beste Erinnerung in diesem Jahr. Wir hatten viel Glück gehabt mit dem Wetter in Bern! Es regnete in Strömen beide Nächte die wir dort verbracht haben, aber die Tage sind wunderbar gewesen!

Eine strahlende Sonne und ein leichter Wind hatten alle fröhlich gemacht: die Mitbewerber und die Zuschauer..innen.

Wir hatten mit grosser Freude die Bernerwürstli und andere Spezialitäten -so wie Kaffee-fertig, in der warmen herbstlichen Mittagszeit gemütlich geniessen können.

Die Landschaft auch war ein Genuss...für die Augen. Rings herum spielten die Farben eine Symphonie in ocker und fuchsrot, mit, hier und dort, feuerroten Punkten.

Von Zeit zu Zeit, wenn das Schauen gegen den Himmel zu anstrengend wurde, konnten wir so einen schönen Anblick haben auf die braunrote Abhänge oder, weiter im Horizont, auf die Gletscher, und die weissen Berge die prachtvoll in der Sonne flimmerten!

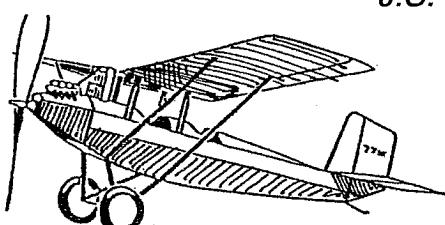
So schnell dass die Konkurrenten, munter ihre Beine bewegten, bewegte Frau Seren ihre Finger! Sie sass lächelnd und froh auf ihrem Campingstuhl und strickte Socken. Sie wollte diese schöne Ruhezeit gut benutzen, wir alle bewunderten sie sehr.

Eine andere junge Frau schaute ihren zwei Knaben nach die sich am Boden wälzten wie Regenwürmer. Deren Jacken hatten eine komische Farbe: Schlamm oder Kuhfladen?

Ja, diese haben wir wieder dort getroffen, das bedeutet doch Glück, nicht war? (Wenn man mit den Füsse hineindretet) War das ein gutes Vorzeichen für ein glückliches Neues Jahr?

In allen Fällen wünsche ich es Euch für 2004. Eine schöne Weinacht auch.

J.S.



Che fortuna abbiamo avuto nella Svizzera in novembre! Dopo l'infornale estate, che piacere di aver un così bel tempo! Starà il mio più bello ricordo sui terreni di volo libero in quest'anno!

Pioveva molto durante le due notte che siamo stati nella regione, ma i giorni sono stati meravigliosi! Il sole raggianti che illuminava la catena bianca dei picchi delle Alpi al lontano, e un vento leggero rendevano contenti tutti: i concurrenti e le loro accompagnatrici!

Siamo potuti mangiare le salsiccie e altre specialità sulle tavole di legno nel dolce calore del mezzogiorno autunnale...

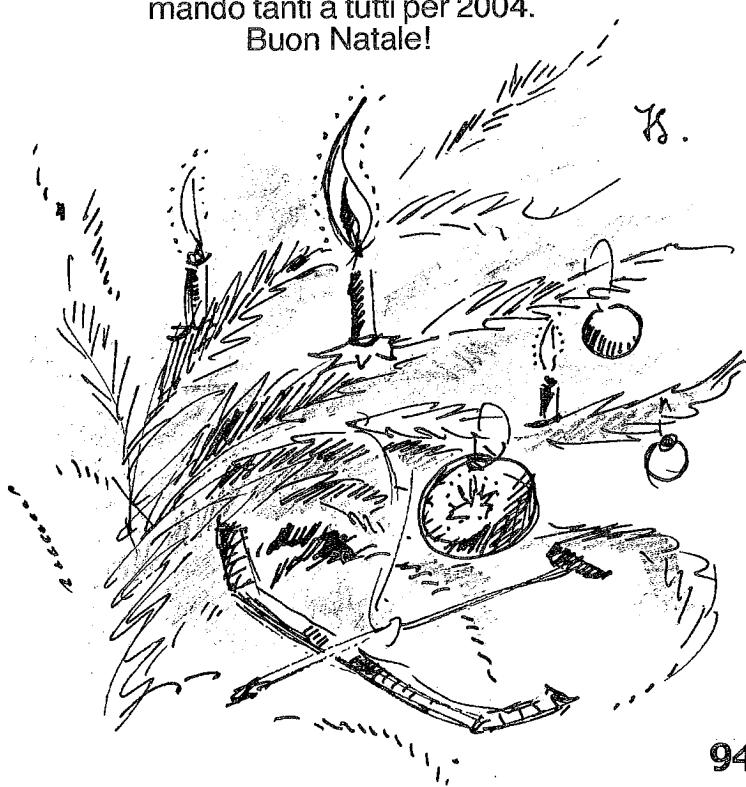
Il paesaggio era una vera delizia per gli occhi; intorno al terreno la scala dei colori ocra e rossa dipingeva delle opere d'arte naturali. Dopo aver fissato lo sguardo molto tempo sul cielo, era riposante di girarlo sui pendii dorati e sulle cime coperte di neve del più splendido effetto!

Una donna lavorava di maglia così velocemente che i concurrenti in gamba profittava dell'occasione... del riposo e del tempo favorevole per fare la calza. Brava!

Un'altra donna guardava due ragazzini strisciando nel fango. La loro giacca a vento era di un strano colore brunastro: pillacchere o bovina?

Quelle macchie di vaca cospergevano il terreno come di solito, bisogna badare dove mettere i piedi! Non so se in Italia è un segno di fortuna come è da noi, ma sembrava un buon auguro di un felice anno nuovo! Vi ne mando tanti a tutti per 2004.

Buon Natale!



After that "TERRRRRRRIBLE" summertime and in spite of a driving rain during the two nights we passed there, we have had such a good time in Bern! It will be my best memory for this year!

The marvellous weather: a little gentle wind and a dazzling sun shining over at the white mountains made all people very happy! Competitors and supporters!

It was "supper" to eat Swiss sausages and other things in open air, during that soft lunch hours of the last autumn days!

The landscape around the ground was a very feast for the eyes. The colours were so nice between yellow and brown, here and there sprinkled with red. The picturesque quality of this views is the one and only I have never seen on the free flight fields.

There were cow dungs too -as they were two years ago- which made the ground muddy and slippery. I don't know if the signification in Great Britain is the same it is in France: to slip in that sort of "material" is a promise of happiness!

Perhaps we will get a very nice New Year!

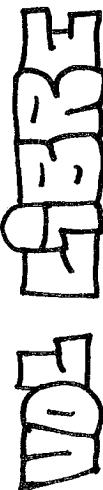
I am able (!) to which you all with optimism a very happy 2004!

Merry Christmas too.

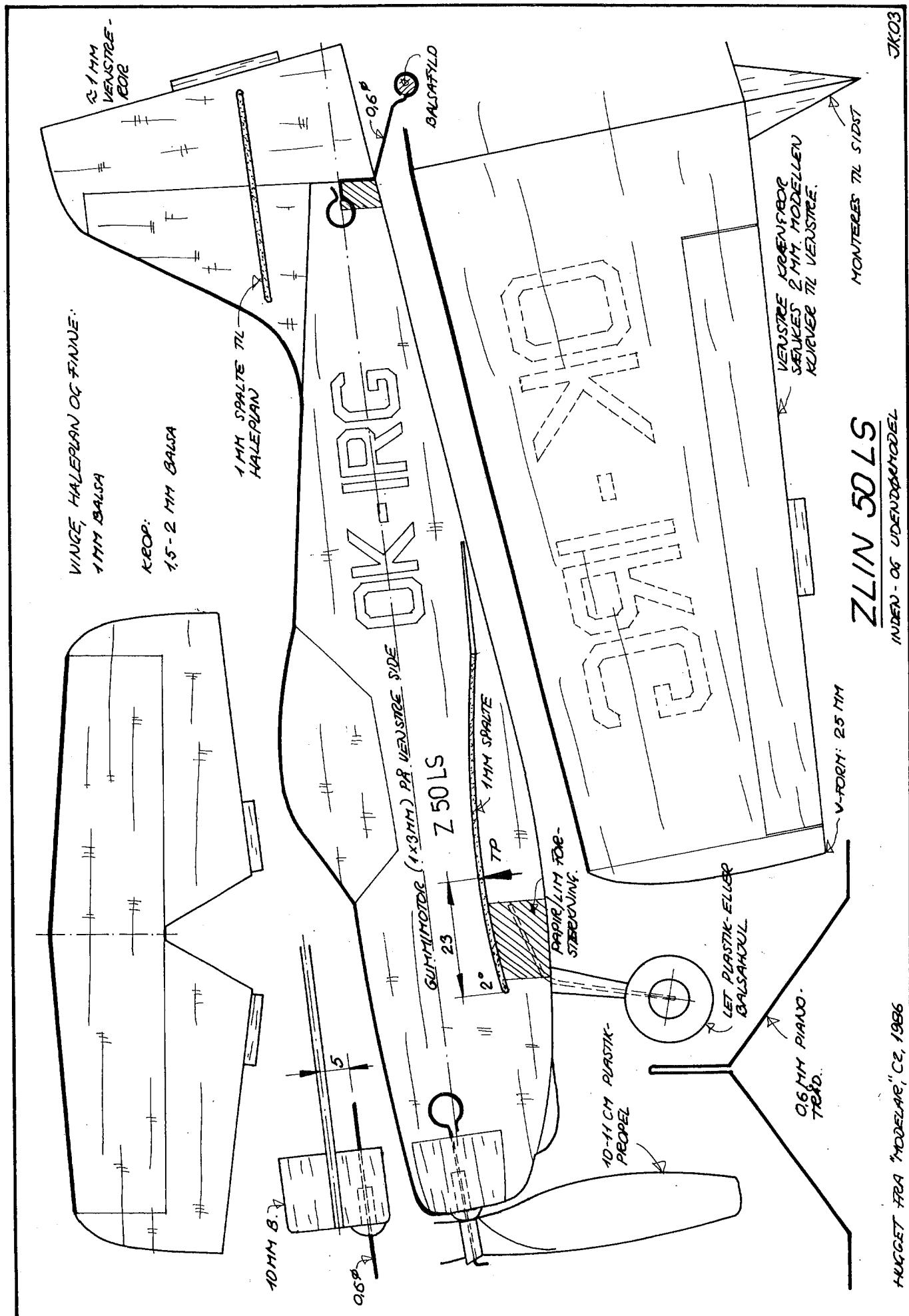
Sincerely yours J.SCH.



photo: A. Sestini -

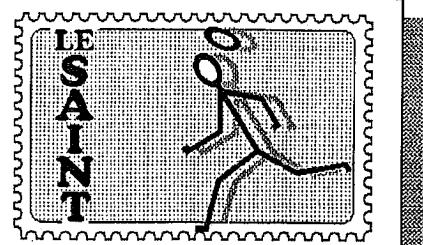


WOLF



9476

5 PROFILS LES PROFILS DU "ROI RENÉ"



POUR FAIRE SON CHOIX

Dans le VOL LIBRE n°149, j'ai commencé à vous donner les dessins et ordonnées d'une partie de mes profils, dessinés durant ma carrière modéliste, commencée en 1946. J'ai bien expliqué comment redessiner ces profils aux dimensions utiles soit par les coordonnées, soit par photocopies + ou - grandes.

Non seulement les dessins de 7 ou 8 cordes de chaque profil, permettent le choix de sa forme, mais grâce au numéro principal - ou le secondaire - vous avez une idée de sa portance, de son épaisseur, de son creux d'intrados et de sa ligne moyenne, en fonction des ailes que vous prévoyez pour un modèle dessiné.

Les lecteurs, intéressés sont donc informés pour quelle raison j'ai accentué le bombé sur tel profil ou reculé le creux d'intrados sur tel autre, suivant le modèle et sa masse.

NOUVELLE RACE DE PROFIL ?

En fin de planche de l'Article n°4 (VL 152) Je vous ai donné le dessin d'un profil qui me trottais dans la tête depuis plusieurs années. Jusqu'au jour où je lis un article de Frank ZAIC, précisant que l'angle de plané de certain modèle rapide avait une pente pouvant aller jusqu'à 6°, un peu moins pour les WAK et moins encore pour des modèles plus légers.

POURQUOI CET INTRADOS ?

Mon idée était celle-ci: Le modèle, au plané glisse sur l'air avec une pente de $\approx 5^\circ$; c'est l'intrados des ailes qui sert d'appui sur cet air - comme les skis sur la neige - et pourquoi ne pas favoriser, cette glisse, dès le bord d'attaque des ailes et reporter le creux du profil le plus arrière, avant d'amorcer la courbe du bord de fuite de notre profil. Les gentils filets d'air du dessous arrivent donc avec enthousiasme sur cette courbe finale et donnent une poussée vers le haut, poussée qui recule le centre de poussée de notre profil.

ET L'EXTRADOS SVP ?

Durant ce temps, les filets d'air passant par l'extrados - non avertis - font quand même leur petit boulot d'aspirer l'air, du dessus, provoquant leur part de sustentation habituelle... sans se fâcher avec les filets de l'intrados, moins pressés que d'habitude, d'aller se mêler avec ceux du dessus!...

QUATRE PROFILS "MODERNE"

Après le profil "moderne" RJ 735086, donné dans le 4ème article (VL152) on trouve sur la planche ci-jointe le "moderne" RJ 605573.

Je vous donne tout de suite les quatre profils dessinés dont vous aurez les dessins et les coordonnées de ceux qui manquent.

Et je précise tout de suite les angles de pentes des intrados de ces 4 profils.

Le RJ 605573: Pente $\approx 3^\circ 43'$, Profil d'épaisseur 7,3 %, prévu pour modèles genre Coupe d'Hiver ou modèles WAK anciens ou autres petits modèles à plané peu rapide.

Le RJ 735086: Pente $\approx 4^\circ 40'$, Profil plus épais 8,6 %, Prévu pour tous modèles ayant un plané plus rapide par une charge alaire $\approx 15\text{g / dm}^2$. Voir plus...

Le RJ 775585: Pente $\approx 5^\circ 35'$, Profil plutôt destiné à des modèles planant vite soit de leur masse plus élevée, soit comme les planeurs F1A, parce que fins de lignes ils volent plus vite.

Le RJ 525557: Pente $\approx 3^\circ 43'$, profil plus mince de 5,7 %. Ce profil nécessite une construction plus soignée et légère. On peut penser qu'il serait à adopter pour un bon Coupe d'Hiver. A vous de voir.

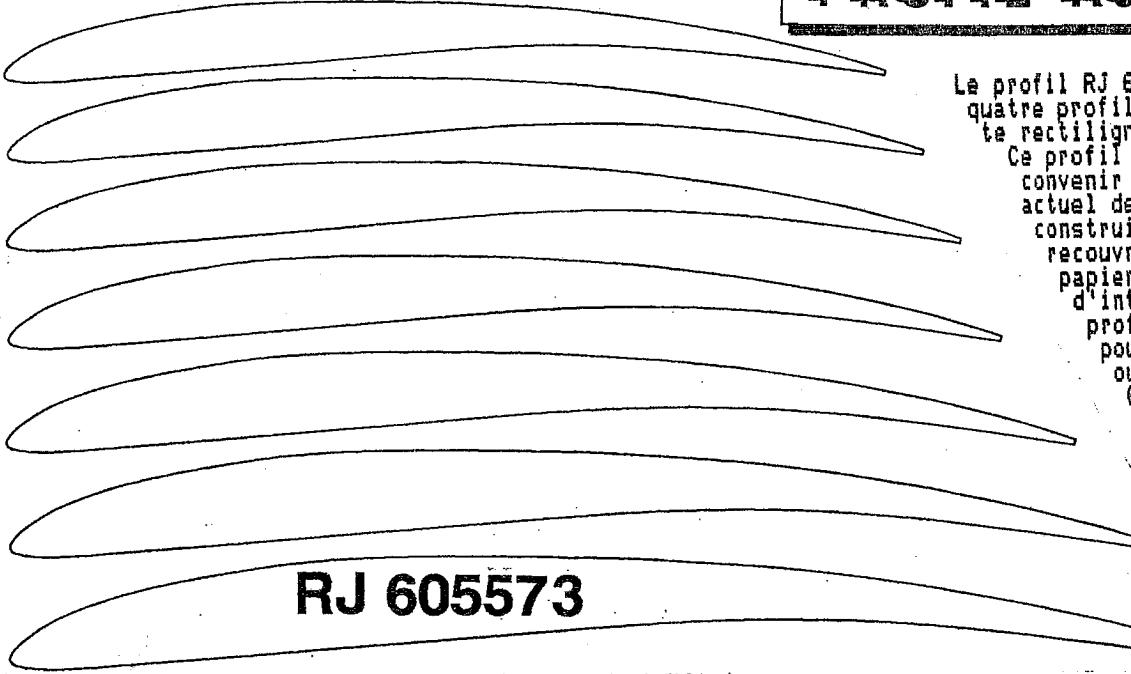
STABILITÉ ET CENTRAGE

Il reste à savoir quel profil de stabilo sera mieux adapté à ces profils "moderne". Je pense à un profil plat de 6% d'épaisseur. Ce serait sage. Mais prudence lors des premiers essais.

ATTENTION : Ces profils n'ont pas encore été essayés. Même pas, par moi.

Si vous voulez calculer le "Bon Centrage" avec la formule parue dans VOL LIBRE (n° 147) et sur Internet, pour le coefficient KA prendre comme valeur B = +3 comme profil creux. Le centrage sera sûr.

Tout cela était déjà dessiné depuis 4 ans, mais la mauvaise santé a tout retardé.



RJ 605573

Le profil RJ 605573 est l'un des quatre profils basés sur la pente rectiligne de l'intrados. Ce profil a été dessiné pour convenir à un Coupe d'Hiver actuel de dessin (an 2000+) construit avec balsa et le recouvrement classique en papier et enduit. Angle d'intrados : 3° 43'. Ce profil convient aussi, pour Wakefield ancien ou tout projet comme Grobé. Il peut convenir pour Planeur Formule Libre, de charge alaire réduite. Et aussi à d'autres catégories. Un peu d'audace.

Amitiés
René
JOSSIEN

PROFIL RJ 605573 (515557) Profil C,d'H, 2003 ?...

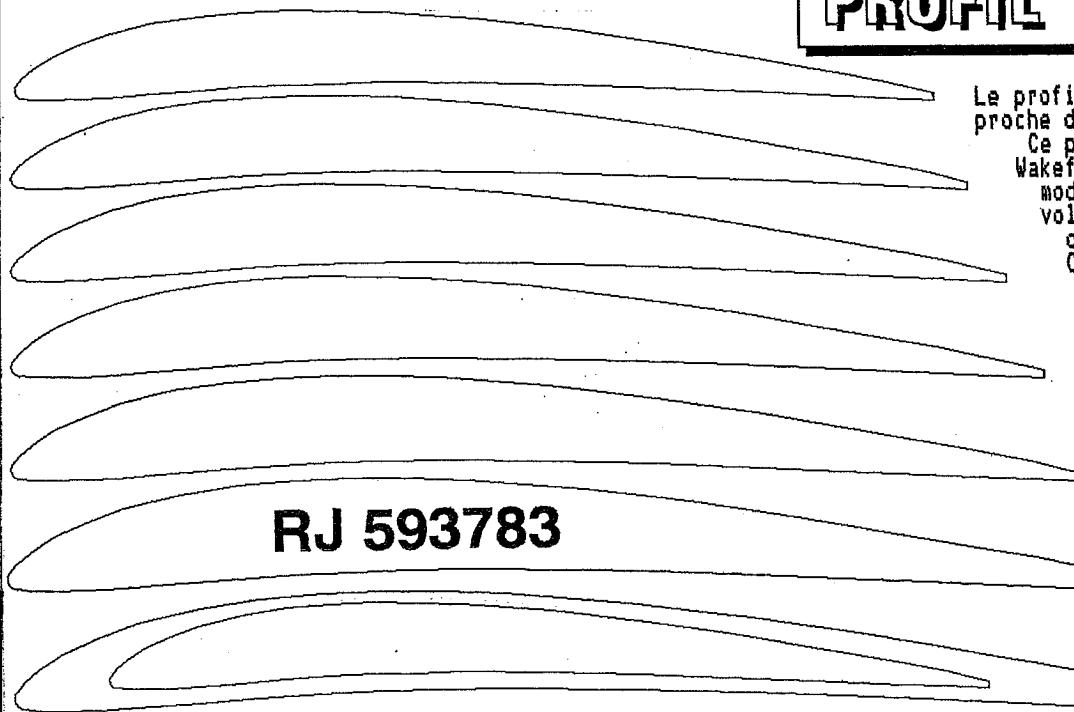
Creux ligne moyenne : 6,00 % à 55 % de la corde

IX%	0	1	2	4	7	10	15	20	25	30	35	40	45	50	60	70	80	90	95	100	
R	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
=	EXT10,89	12,31	13,11	14,18	15,42	16,31	7,38	8,17	8,66	8,94	9	8,93	8,37	8,75	8,12	7,06	5,62	3,61	2,30	0,66	
0,6	INT10,89	10,23	10,08	0	10,14	10,35	0	70	1,05	1,40	1,75	2,1	2,45	2,79	3,14	3,66	3,53	2,66	1,44	0,72	0

Extrados le + haut : 9,00 % à 35 % de la corde

Epaisseur maxi : 7,24 % à 25 % de la corde

Intrados, creux le + haut : 3,67 % à 64 % de la corde



RJ 593783

PROFIL RJ 593783

Le profil RJ 593783 a un dessin proche des ailes du Wak VIBRANT. Ce profil a équipé d'autres Wakefields, comme le VIADUC, modèle perdu, au troisième vol du Championnat de 1948 où il s'est classé 3ème. Ce modèle inspira Pierre Serres, par ses formes, dans le dessin de son Wak présenté en 1950. Ce profil convient à tous modèles de vol libre quelque soit la catégorie. Sur tout aux modèles anciens. Vital à garder sous la main.

Amicalement
Vôtre Saint
René



PROFIL RJ 593783 (523783) (? ressemble à VIBRANT)

Creux ligne moyenne : 5,86 % à 37 % de la corde

Epaisseur maxi : 8,27 % à 25 % de la corde

IX%	0	2	4	7	10	15	20	25	30	35	40	45	50	60	70	80	90	95	100
R	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
=	EXT1	3,38	4,72	6,10	7,27	8,55	9,34	9,75	9,94	9,90	9,76	9,00	7,82	6,38	4,67	2,95	1,97	0,78	
0,9	INT1	0	0	0,08	0,28	0,70	1,10	1,48	1,70	1,80	1,94	1,82	1,61	1,28	0,88	0,44	0,22	0	

Extrados le + haut : 9,95 % à 32 % de la corde

Intrados, creux le + haut : 1,95 % à 41 % de la corde

PROFIL RJ 634087

Le profil RJ 634087 est une amélioration du profil RJ 604393. Il est plus mince et plus porteur. Il peut intéresser les modélistes construisant plus légèrement. Ce profil a une grande finesse, en gardant une solidité, aux efforts rencontrés par les ailes les jours de grand vent et les atterrissages brutaux.

Bon profil pour les planeurs R/C. Il a un air de famille avec Eiffel 400.

Plus mince.

Bon pour Moto-Slow...doux.

Votre Ami..

René
JOSSIEN

RJ 634087

Bon pour Planeur R/C

PROFIL RJ 634087 (514087)

Profil "Etude R J"

Creux ligne moyenne: 6,32 % à 40 % de la corde

Epaisseur maxi: 8,72 % à 20 % de la corde

IX%	0	1	2	4	7	10	15	20	25	30	35	40	50	60	70	80	90	95	100
R																			
= EXT	2,09	3,78	4,62	5,72	6,86	7,76	8,85	9,56	9,94	10,09	10,13	9,99	9,32	8,22	6,70	4,87	2,75	1,63	0,50
0,8																			
INT	2,09	1,26	0,77	0,44	0,09	0	0,27	0,83	1,41	1,91	2,32	2,65	3,02	3,09	2,69	1,84	0,92	0,46	0

Extrados le + haut: 10,15 % à 33 % de la corde

Intrados, creux le plus haut: 3,12 % à 56 % de la corde

PROFIL RJ 583582

Le profil RJ 583582 est le profil utilisé pour les ailes de mon CdH LOW-WING, construit vers 1963. Ce modèle était en avance, sur son époque, (oui oui !) mais j'ai eu tous les pépins possible: chrono qui passe devant mon modèle au décollage, dérive décollée par le portavion (Marc) cela à la COUPE D'HIV 64.

Après arrêt du M.R. durant 10 ans, je suis obligé de le mettre en 100g.

Le taxi est encore en forme, mais plus le "pilote".

Votre Ami
Le Saint

RJ 583582

Bon pour tous modèles RETRO

PROFIL RJ 583582 (513582)

Ailes du CdH : LOW-WING

Creux ligne moyenne : 5,76 % à 35 % de la corde

Epaisseur maxi : 8,2 % à 25 % de la corde

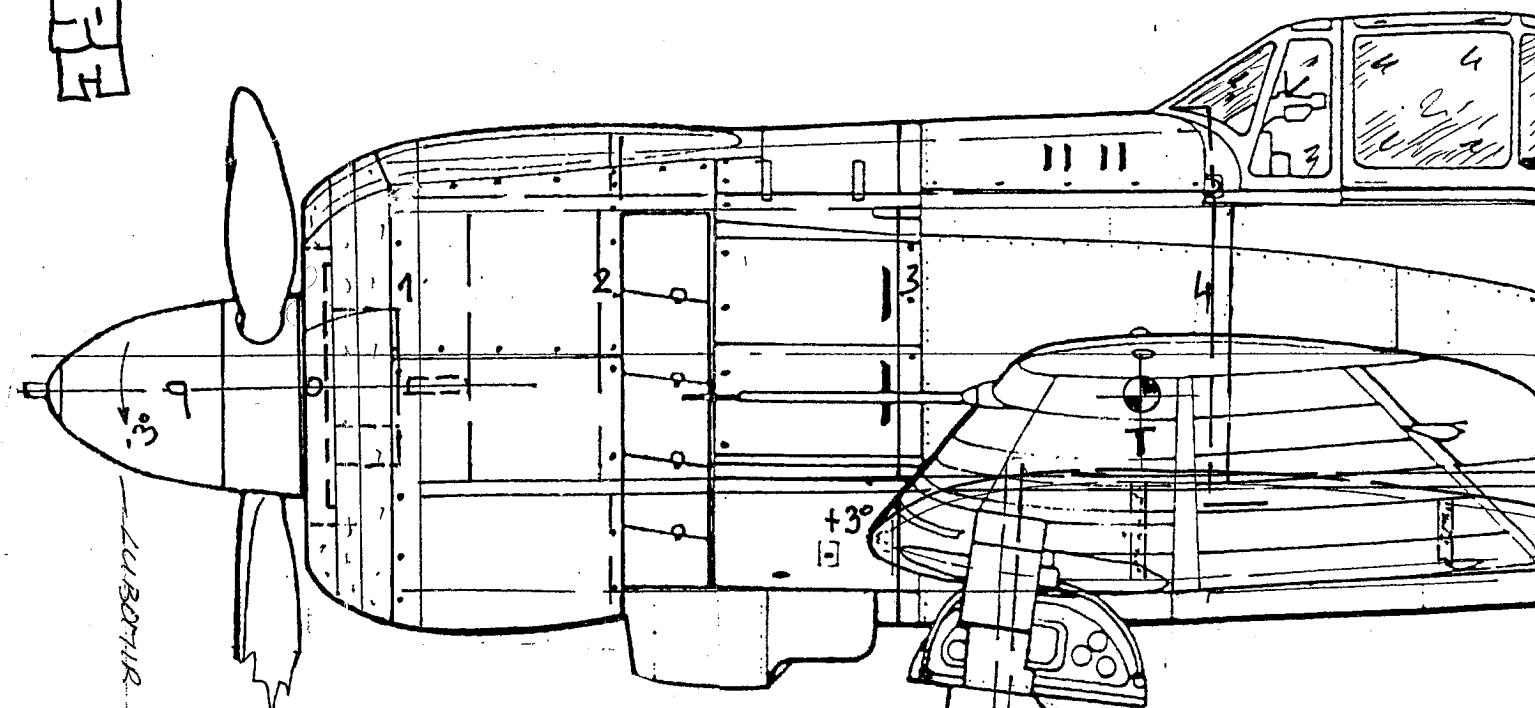
IX%	0	2	4	7	10	15	20	25	30	35	40	50	60	70	80	90	95	100	
R																			
= EXT	1,11	3,75	5,03	6,43	7,39	8,54	9,31	9,75	9,88	9,85	9,67	8,90	7,86	6,46	4,86	3	1,90	0,7	
0,7																			
INT	1,11	0,11	0	0	0,15	0,52	0,93	1,31	1,53	1,66	1,71	1,69	1,46	1,10	0,78	0,44	0,12	0	

Extrados le + haut : 9,88 % à 30 % de la corde

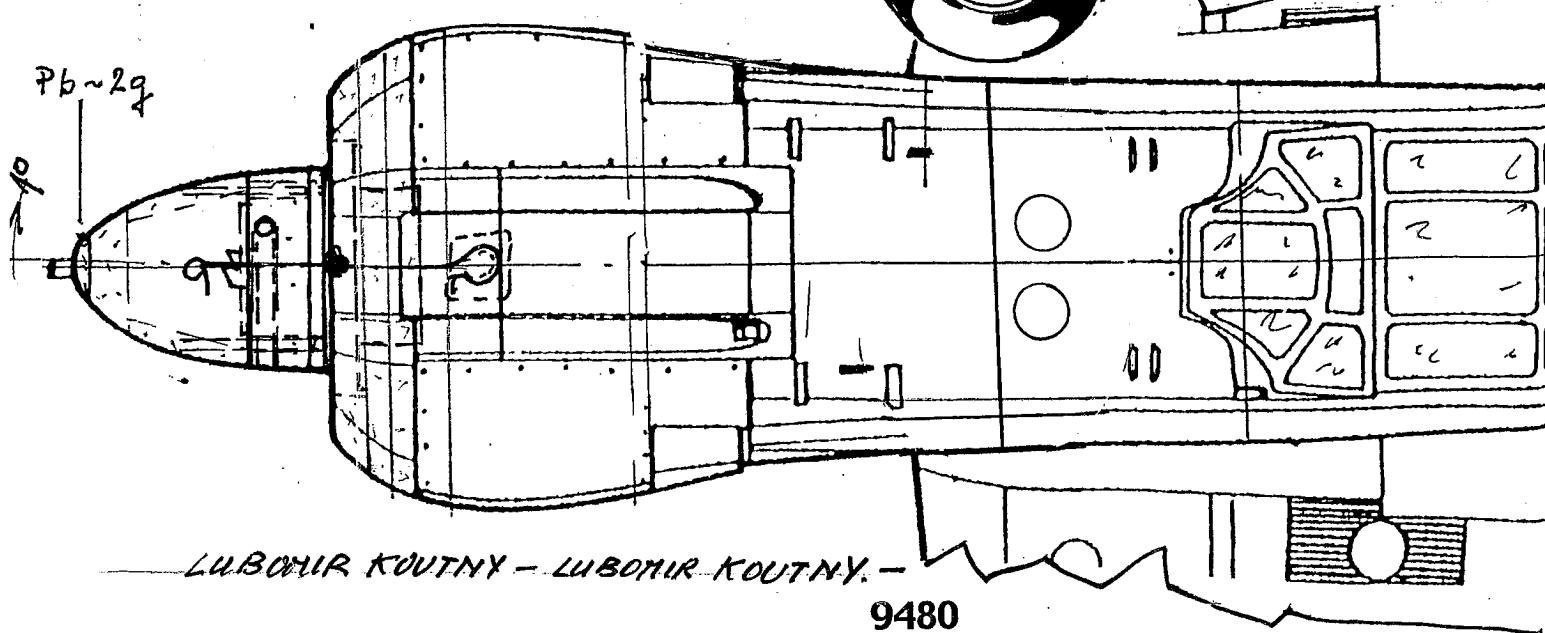
Intrados, creux le + haut : 1,74 % à 43 % de la corde

KU 100 //

VOL
532



LUBOMIR KOUTNY



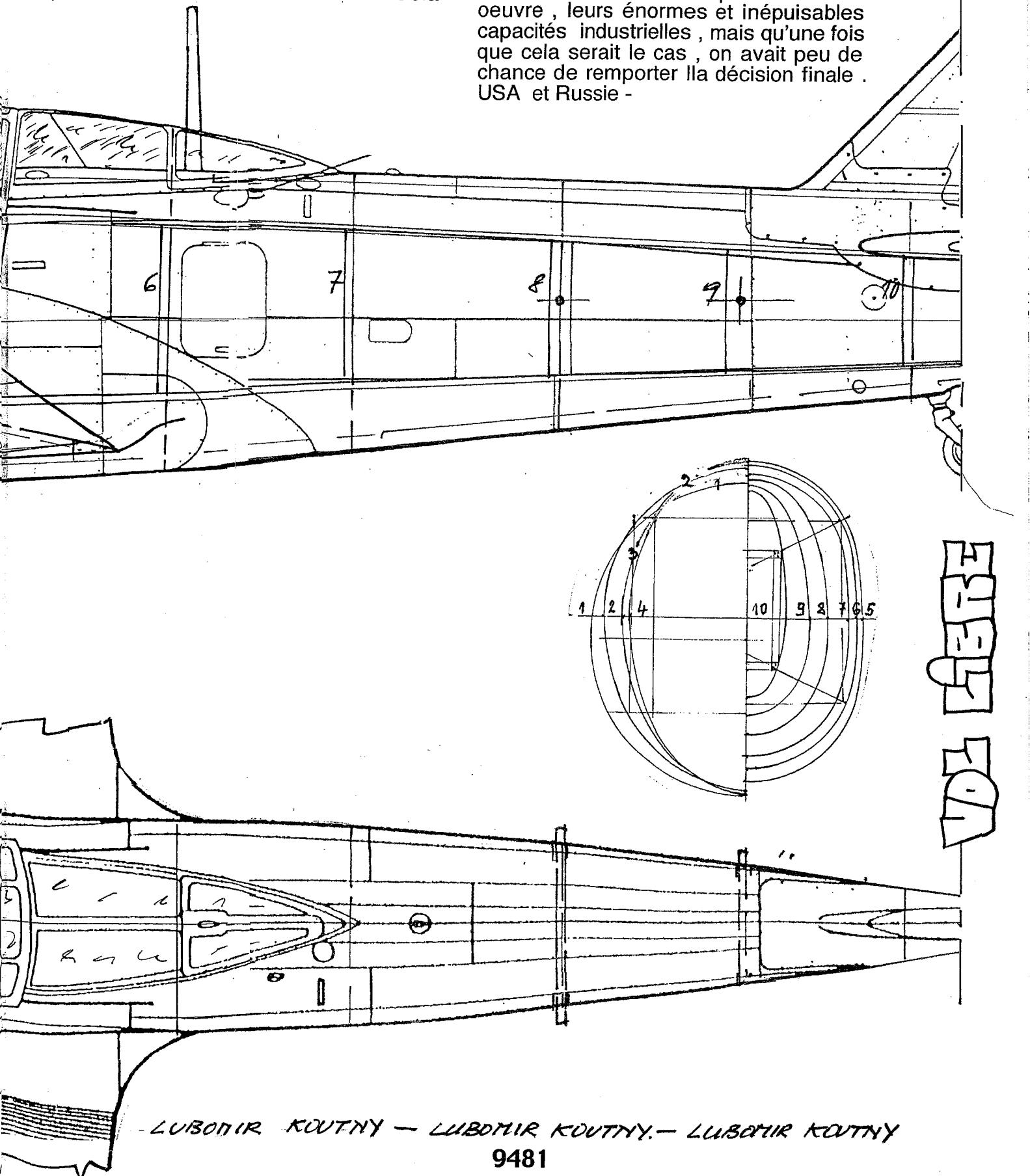
LUBOMIR KOUTNY - LUBOMIR KOUTNY -

9480

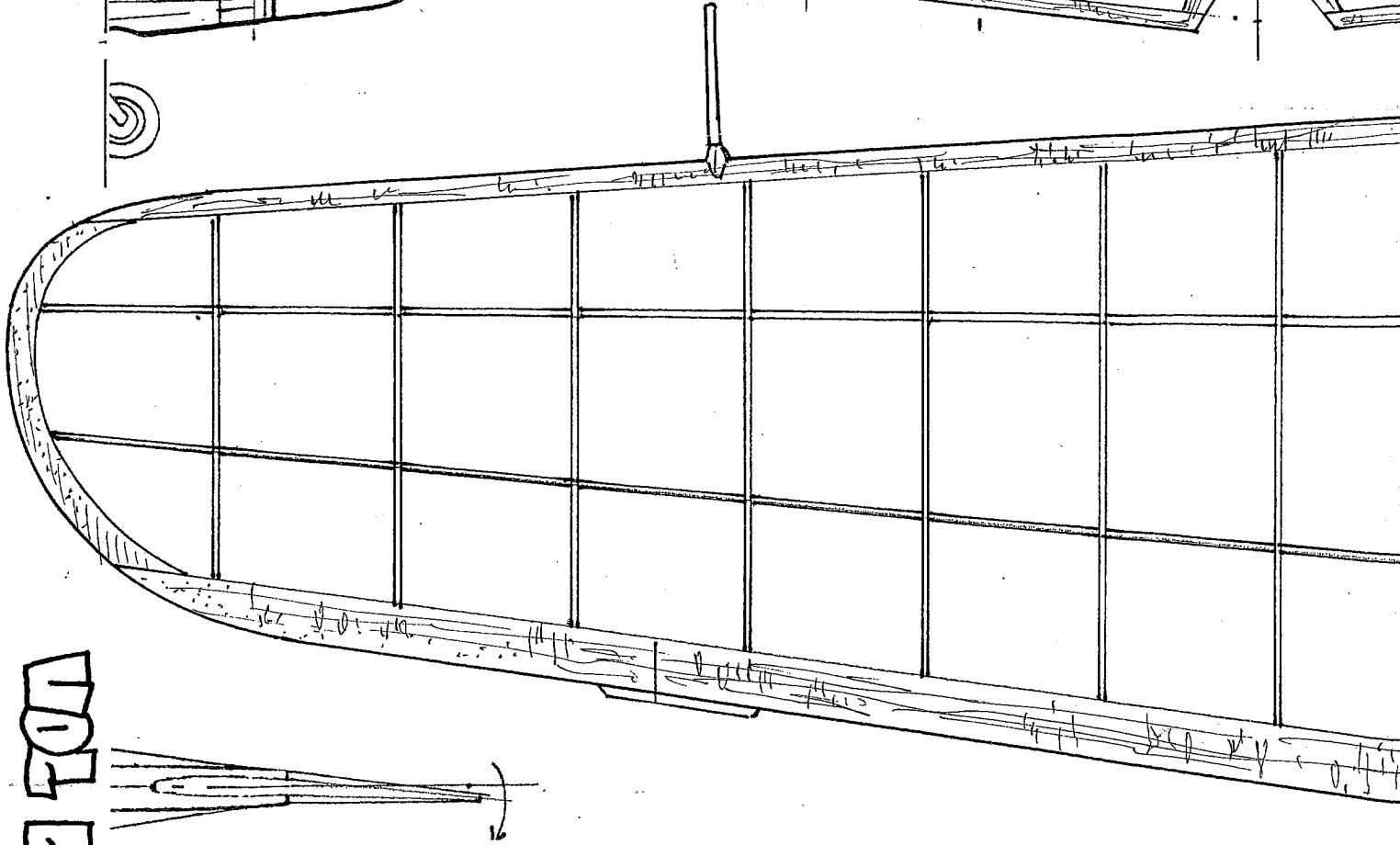
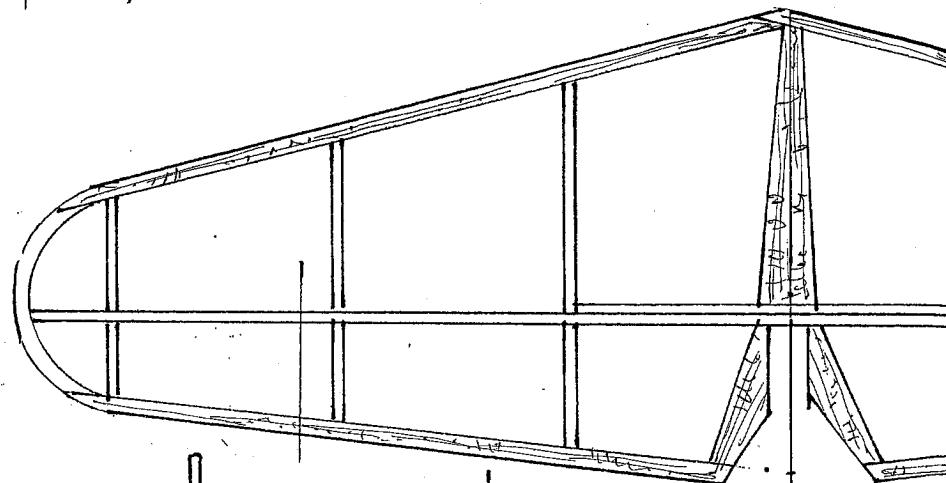
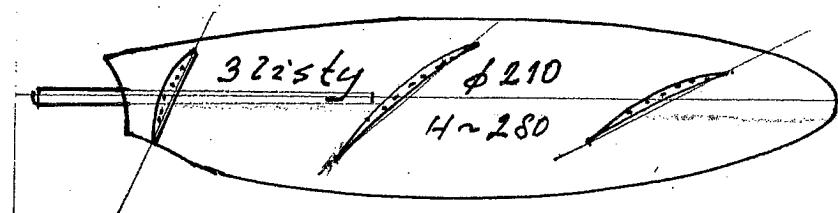
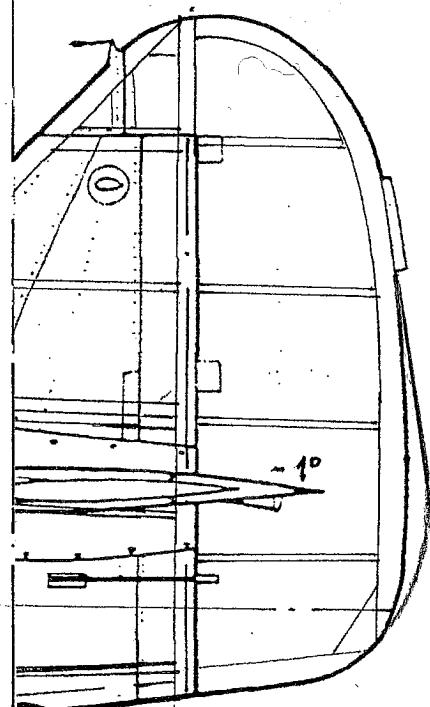
Le théâtre d'opération , du Pacifique lors de la deuxième guerre mondiale , a été caractérisé , par une suprématie initiale de l'Empire du Soleil Levant , en particulier dans le domaine , maritime et aérien .

Les Japonais avaient élaboré des matériels de guerre particulièrement performants dans l'offensive . Cela

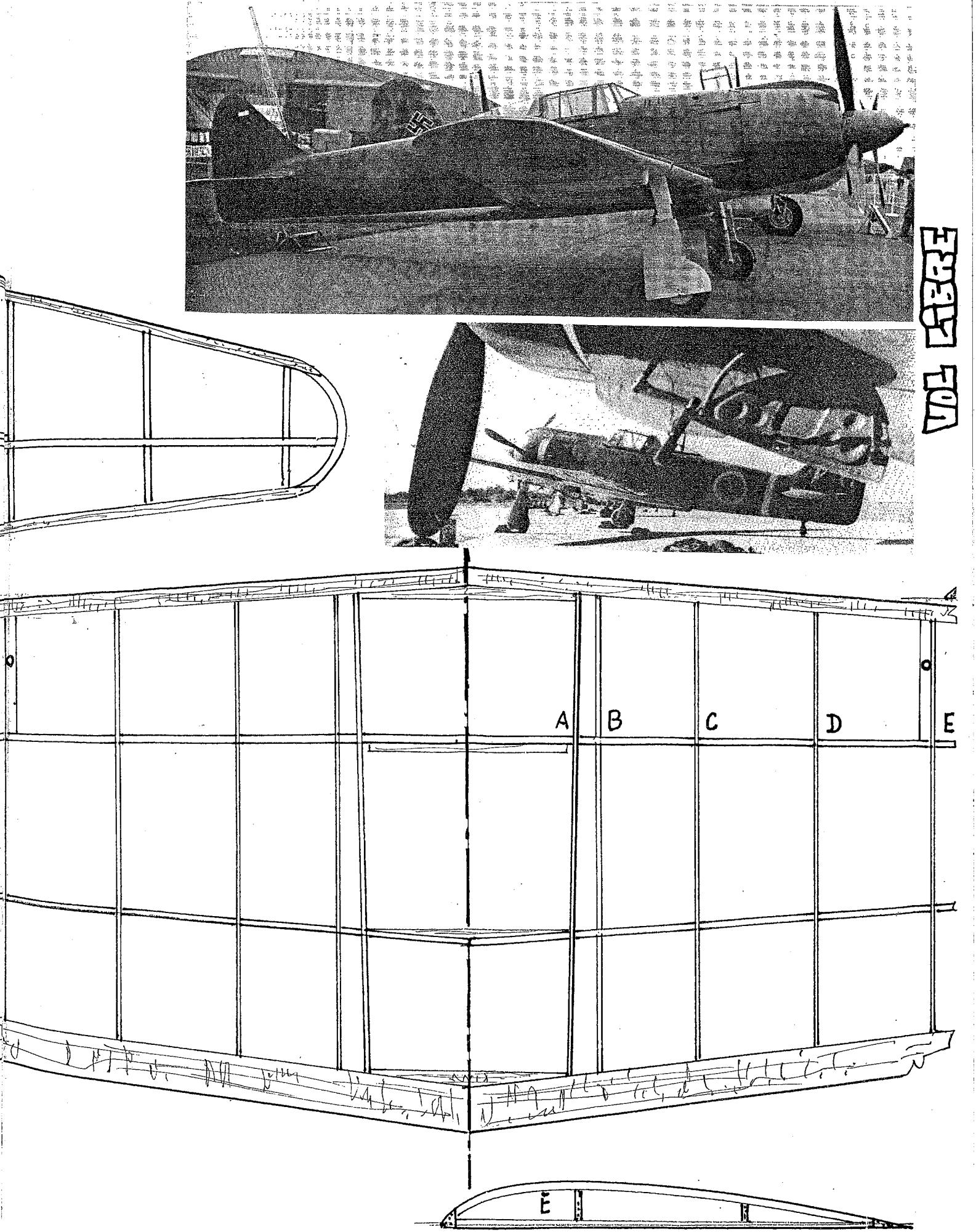
correspondait un peu à la même théorie que les Allemands avaient sur le continent européen . Dans les deux cas , la surprise , la rapidité d'exécution , en un mot l'offensive primait sur tout . Cette attitude était en grande partie dictée par le fait , que dans les deux cas on savait que l'on avait affaire avec des adversaires , qui mettraient un certain temps à mettre en oeuvre , leurs énormes et inépuisables capacités industrielles , mais qu'une fois que cela serait le cas , on avait peu de chance de remporter la décision finale . USA et Russie -

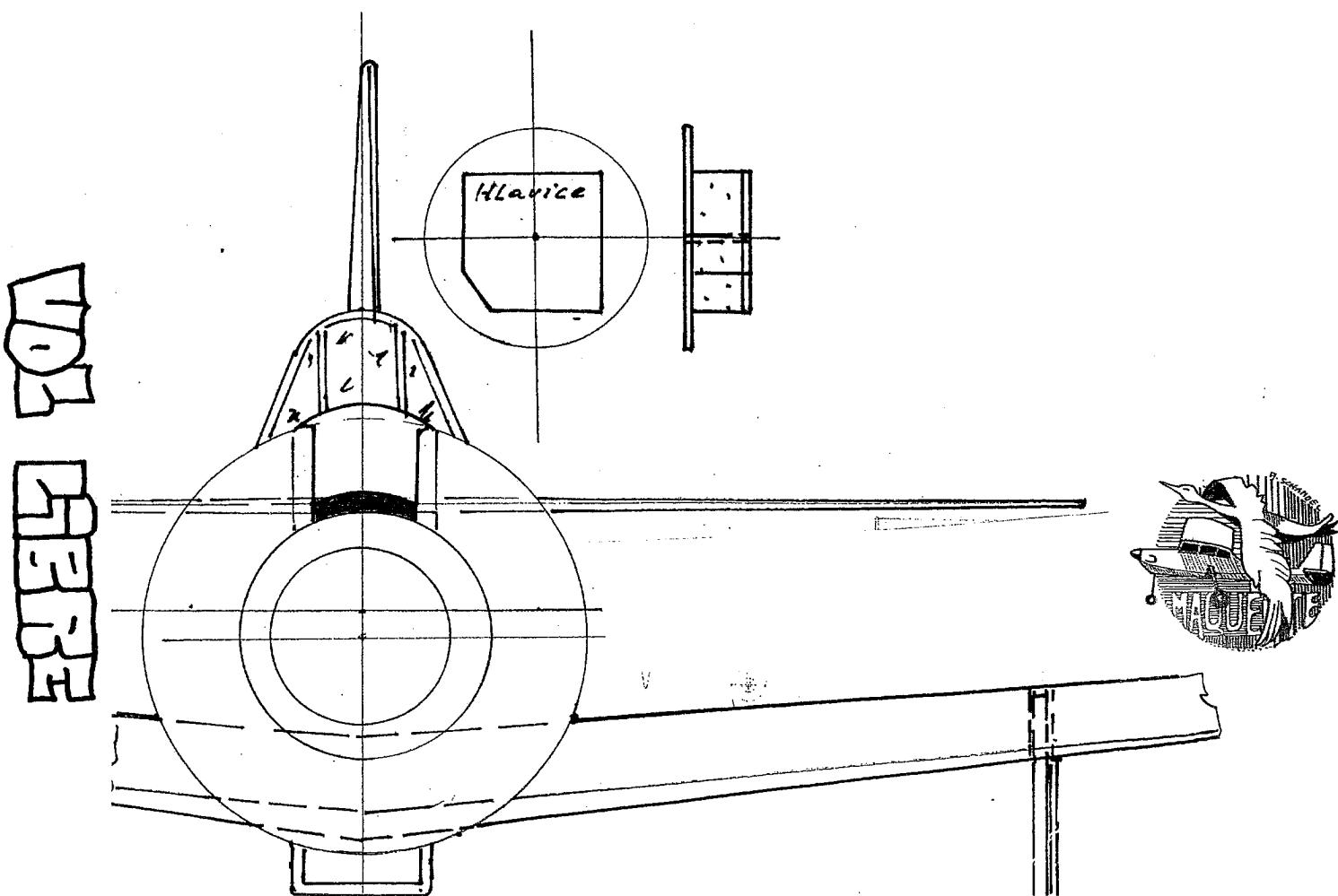


KI 100



50
100
150
200





Cette théorie , qui allait des états majors suprêmes jusque dans les bureaux d'études des ingénieurs en armement , était à la fois la seule possible mais très risquée à partir du moment où le temps jouait en faveur des adversaires .

Ainsi les chasseurs japonais du début de la guerre du Pacifique et en particulier le ZERO , étaient tous très maniables , souples , légers , pilotés par des pilotes d'élite , et jouèrent à merveille leur rôle offensif à partir de porte avions ou de bases terrestres . La surprise des Américains fut de taille , et les pertes enregistrées furent lourdes au début des hostilités .

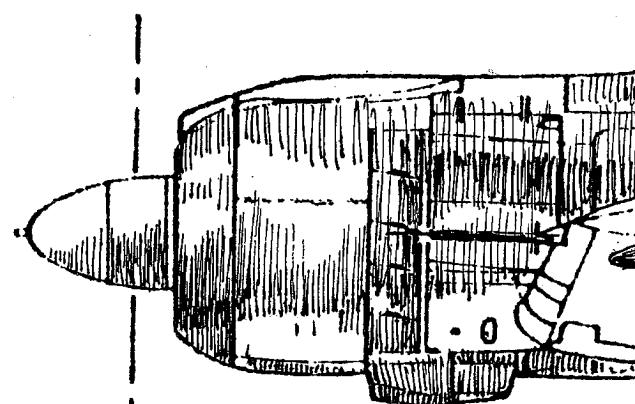
Néanmoins cette attitude , tout sur l'offensive , amena de graves lacunes dans le secteur de la protection , du pilote et des parties vitales du l'avion - réservoir en particulier .

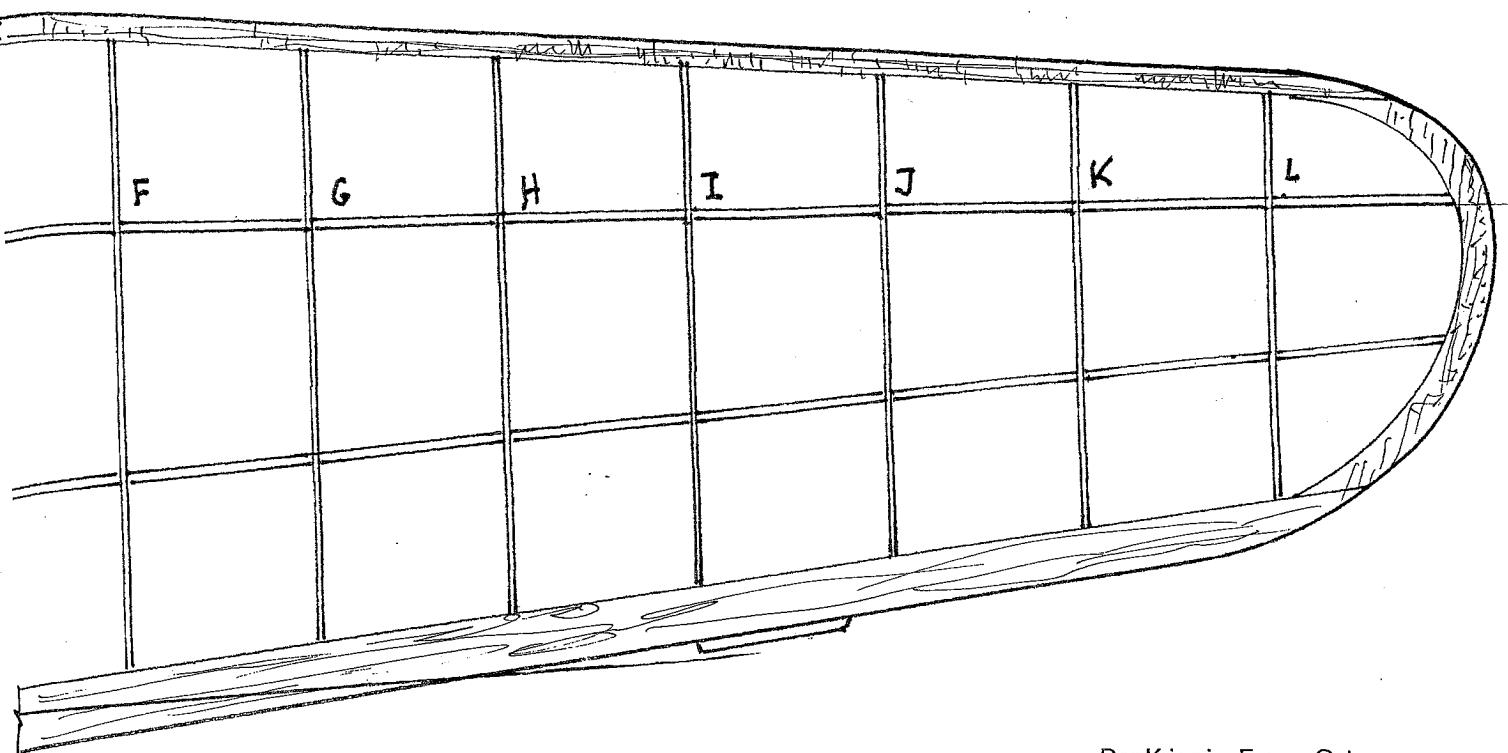
Avec le temps , ces avions furent dépassés en nombre et surtout en conception de vitesse et de sûreté par les opposants américains . Ceux -ci firent à la fin ce qu'ils appelaient " du tir au pigeon , au dessus des lagons bleus du Pacifique .

Tardivement les ingénieurs japonais durent , essayer , de combler les lacunes initiales , par l'adoption de moteur plus puissants , l'ajout de blindages , le tout à partir de lignées d'avions déjà existantes .

Trop tard , et pas assez nombreux , pour empêcher la déroute finale de l'empire .

Ainsi le prolongement du développement du KAWASAKI Hien - TONY - mena à une version ultime , le Ki 100 Ib . Cette version arrivée juste avant la fin des hostilités , était l'équivalent des derniers modèles US . Entre les mains de quelques as nippons , ce chasseur put même être employé contre les B 29 bombardiers stratégiques US avec succès





Caractéristiques et performances du Kawasaki Type 5 modèle 1B Ki.100-1b

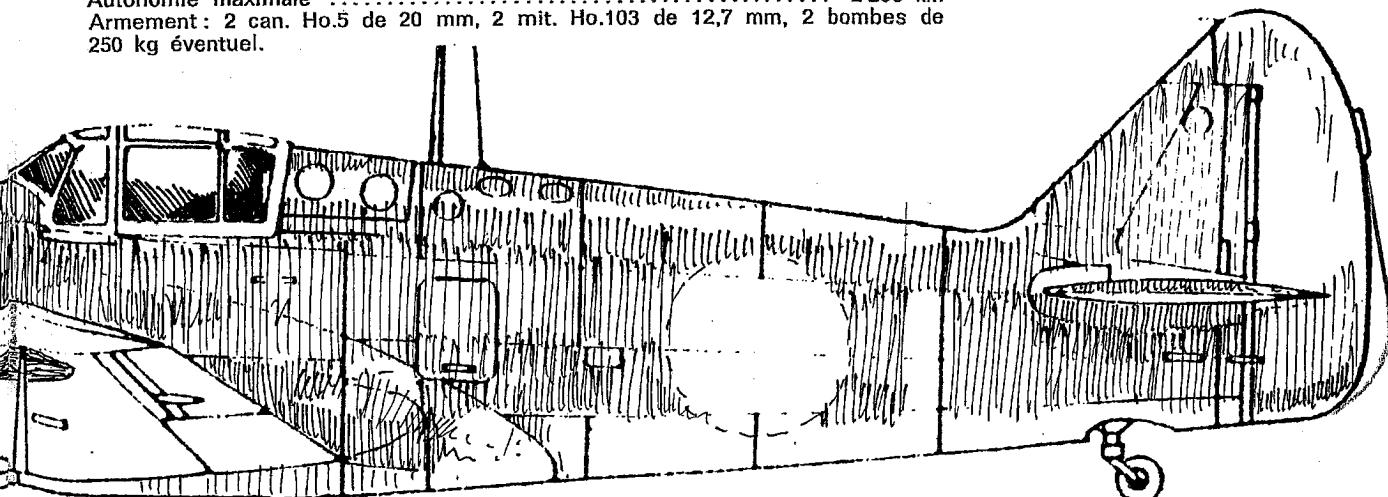
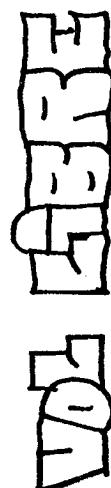
Avec un moteur à 14 cylindres en double étoile Mitsubishi Type 4 Ha.112-II (Ha.33/60 - MK8K Kinsei 62) développant 1 500 ch à 2 600 t/m, 1 350 ch à 2 600 t/m (2 000 m) et 1 250 ch à 2 600 t/m (5 800 m). Ce moteur entraîne une hélice tripale métallique à pas variable de 3 m de diamètre.

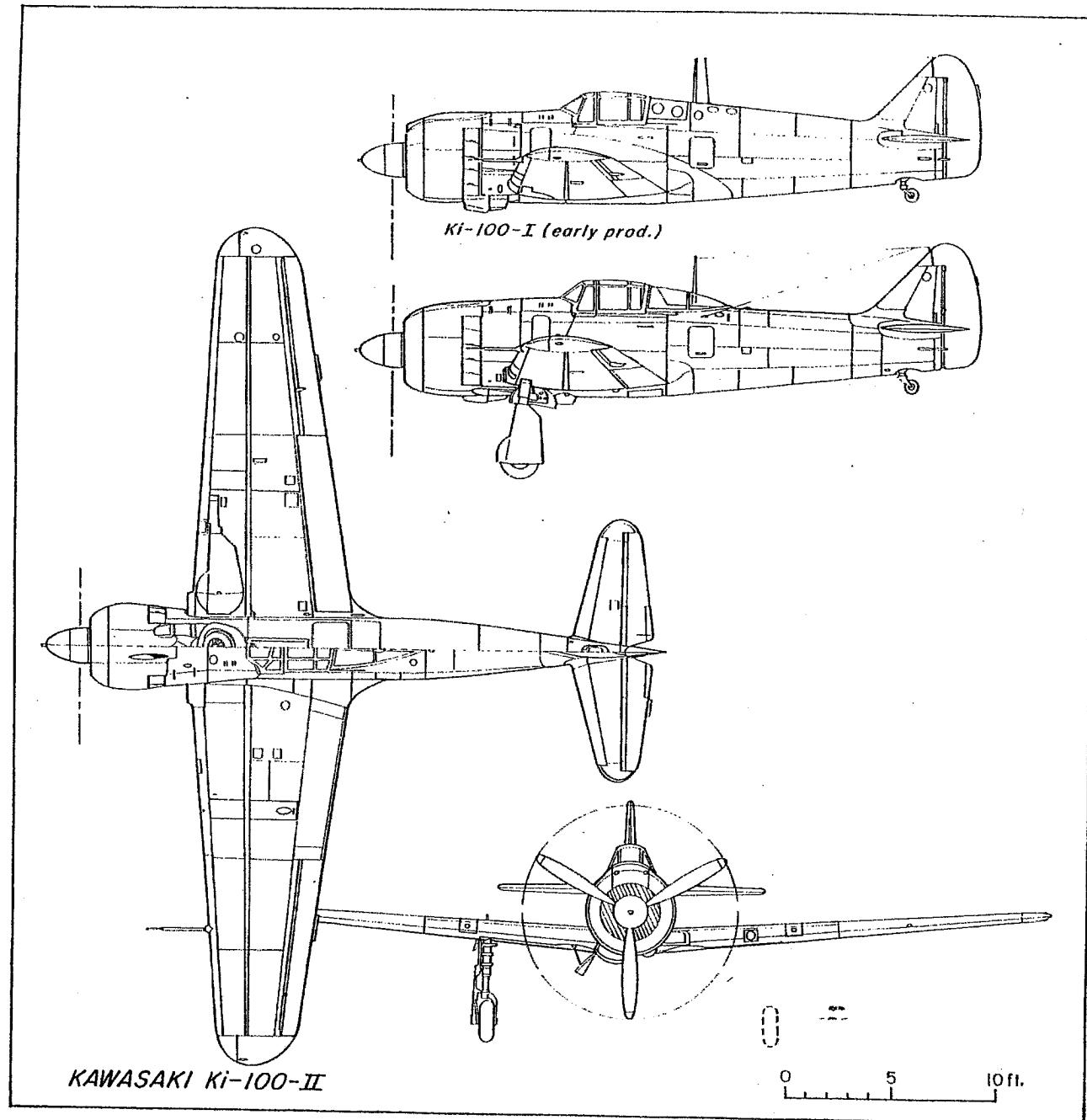
Envergure	12,0 m
Longueur	8,82 m
Hauteur	3,75 m
Surface alaire	20,0 m ²
Poids à vide	2 525 kg
Charge utile	970 kg
Poids en charge	3 495 kg
Charge alaire	174,8 kg/m ²
Capacité carburant normale	595 litres
Capacité carburant maximale	995 litres
Capacité lubrifiant	48 litres
Capacité méthanol	95 litres
Vitesse maximale	580 kmh à 6 000 m
Vitesse de croisière	400 kmh à 4 000 m
Vitesse économique	350 kmh
Vitesse ascensionnelle	5 000 m en 6'00"
Plafond maximal	11 000 m
Autonomie normale	1 400 km
Autonomie maximale	2 200 km
Armement: 2 can. Ho.5 de 20 mm, 2 mit. Ho.103 de 12,7 mm, 2 bombes de 250 kg éventuel.	

Der Krieg im FernenOsten, Pazifischen Ozean , war in seiner ersten Stufe durch die Überlegenheit des Reiches der Aufgehenden Sonne , markiert .

Die Japaner , gleichso wie Deutschland in Europa , hatten ihre ganze Strategie ; auf Angriff, Schnelligkeit , und Offensive , aufgebaut .

Dies war , für alle die klar sahen , der einzige Weg , einen schnellen Sieg zu erringen . War doch sicher , dass mit der Zeit , die enormen industriellen Fähigkeiten der USA und Russlands, zur Geltung kommen würden . Die Mobilisierung dieser Giganten , würde einige Zeit in Anspruch nehmen , man musste daher auf eine schnelle Entscheidung drängen .





So war man vom OK, bis zu den Ingenieuren bemüht alles auf eine Karte zu setzen, Überraschung und Schlagkraft

Dies hatte den Nachteil, im Luftkrieg, leichte, wendige aber nur leicht gepanzerte Flugzeuge einzusetzen. Nach anfänglichen schweren Verlusten der Amerikaner, kamen diese wie erwartet mit der Zeit, zum Zuge mit Massen von neuen Flugzeugen, die in Leistung, Zahl und Bewaffnung mehr und mehr den Japaner überlegen waren. Am Ende des Krieges, kam es sogar zu den sogenannten "Taubenschiessen über den blauen Lagunen"

Nur zu spät erkannten die Flugzeugbauer, so wie die Stäbe, dass ihre Flugzeuge nicht genug Motorleistung und Sicherheit boten.

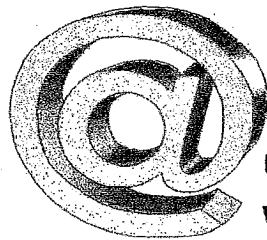
Nicht genug und zu Spät, war jetzt sichtbar.

Man versuchte aus Not gedrungen, die laufenden Modelle, zu verbessern, mit mehr Leistung, mehr Sicherheit und Bewaffnung.

So kam auch der Ki 100 II zu Spät, obwohl dieser Jäger denen der Amerikaner gewachsen war, sogar in grosser Höhe, im Kampf mit den B 29, die Japan in Schutt und Asche legten in den letzten Kriegstagen.

BERNE
- SUITE -

16	S Tedeschi	FRA	1274
17	P Ruyter	NED	1267
17	A Zeri	NED	1267
19	Y Blazevych	UKR	1265
20	B Aslett	GBR	1264
F1C 18 flew			
1	C Wachtler	GER	1280
2	T Niiranen	FIN	1260
3	A Roux	FRA	1256
4	D Meissnest	GER	1235
5	A Grasys	LTU	1225
6	R Truppe	AUT	1216
7	S Seydel	GER	1208
8	B Boutillier	FRA	1206



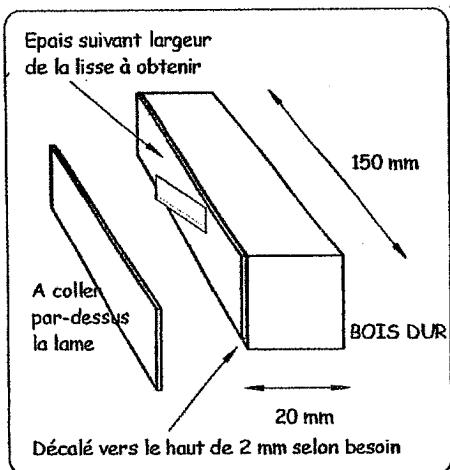
Internet

STUCES

et Nicouzes

LE DÉTAIL...

...c'est ce qui fait tout. Vous avez là un trusquin refendeur de lisses balsa, apparemment très simple. L'ennui de ce genre d'outil, y compris si vous l'achetez 10 fois plus cher que si vous le fabriquez, c'est que la verticale est rarement respectée lors de la coupe. La solution est un bloc relativement épais et long, donc stable, et en bois dur poli pour que ça glisse mieux. — Astuce complémentaire et bien connue :



sur tout balsa qui dépasse le millimètre d'épaisseur, et surtout si c'est du balsa dur, entamer d'abord d'un côté, puis retourner la planchette, et terminer la coupe par la face opposée. — De Neil "Wombat" sur FFML. Peut-on vous rappeler ici les "dents de la mer" présentées dans VL 95...?

EN IMAGES...

ou plutôt en photos particulièrement soignées, toutes les étapes de la construction traditionnelle en balsa, pour vol libre, circulaire ou radio, et bien sûr vintage et antique, décalcomanies en prime. Bill Groman vous charmera :

www.classicaircraftmodels.com/

Un fuselage dans le balsa taillé, un décor papier sur un stab, l'utilisation de gabarits pour les couples, vos amis débutants vont pouvoir se faire une idée avant de se lancer. Le "Baby Phoenix" de Jasco, kit moto 0,8 cm³ de 1949, a droit à une description complète.

DES TROUS PARFAITS...

...dans la planche balsa. Presser très fermement celle-ci entre deux planches bois dur, et percer le tout d'une traite. (de B. Brastad)

UNE NÉO-ZÉLANDAISE.

Fred et George sont les parfaits modélistes, ne louant aucune occasion de voler. Ils se mettent d'accord : le premier qui meurt s'arrangera pour revenir et racontera s'il y a du modélisme au Paradis. Donc Fred déthermalisa un jour. Quelques nuits plus tard George croit reconnaître la voix de Fred dans un son venu de l'Au-delà.

- Fred, c'est toi ?
- Tout-à-fait, c'est moi.
- Incroyable ! Alors, dis, on peut voler, là-haut ?
- Eh bien, j'ai une bonne et une mauvaise nouvelle. Je commence par quoi ?
- Donne d'abord la bonne...
- Voilà. On fait du modèle, ici, et en masse. Et il y a des terrains formidables.
- Super ! Tu es un veinard, comme d'habitude. Mais tu parlais aussi d'une mauvaise nouvelle...

- Ouais. Il y a un concours dimanche prochain, et tu es inscrit en planeur.

(d'après Bulletin of Roskill Modellers Club)

COUDER UN TUBE LAITON...

...sans l'aplatir. Solutions compilées par Clay Ramskill du Texas.

1. Introduire une CAP jusqu'à l'endroit du futur coude, plier juste un peu, retirer la CAP de 1,5 mm, plier encore un peu, et ainsi de suite. Surtout pour des coude peu prononcés.

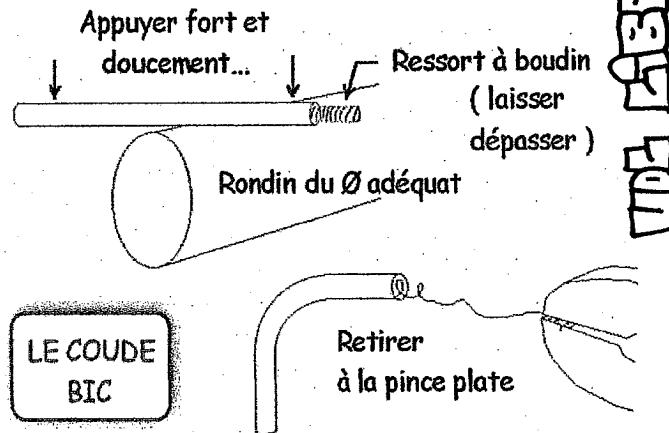
2. Un fil nylon de tondeuse : il se retire assez bien tant que le coude est modéré.

3. Un long ressort à boudin en acier de briquet Bic, ou d'autre provenance. Voir croquis. Ça marche jusqu'à des coude à plus de 180°. La même sorte de ressort peu rester à demeure dans une durite souple pour empêcher celle-ci de s'écraser dans un coude prononcé.

4. Boucher une entrée du tube, remplir d'eau, boucher l'autre extrémité, mettre à geler au freezzer.

5. Boucher et remplir de sel, ou de sable.

...et NDRL : le laiton devient beaucoup plus malléable lorsqu'on le chauffe, sur un gaz par exemple, jusqu'à ce qu'il commence à changer de couleur ; laisser refroidir à l'air, puis travailler dessus.



Tant qu'on y est... pour couder un tube plastique du genre des anciennes aiguilles à tricoter : y insérer la torsade de fil de cuivre d'un câble électrique, sans sa gaine. Garder bien torsadé ! Plier le tube après l'avoir chauffé très légèrement à la flamme d'un briquet.

MODELES REDUITS ?

Nos amis d'Epson (pas les cavaliers, ceux des imprimantes...) montrent avec une fierté légitime leur nouveau Micro Flying Robot "μFR", un ahurissant hélicoptère plus petit que votre main étendue : diamètre 130, hauteur 70, 3,5 volt et 3 W, poids 8,9 g. Birotor, plus une assez grande tige portant les masselotes de stabilisation, le tout sur 4 pieds. Cela date du 17 novembre 2003. Faites un tour à :

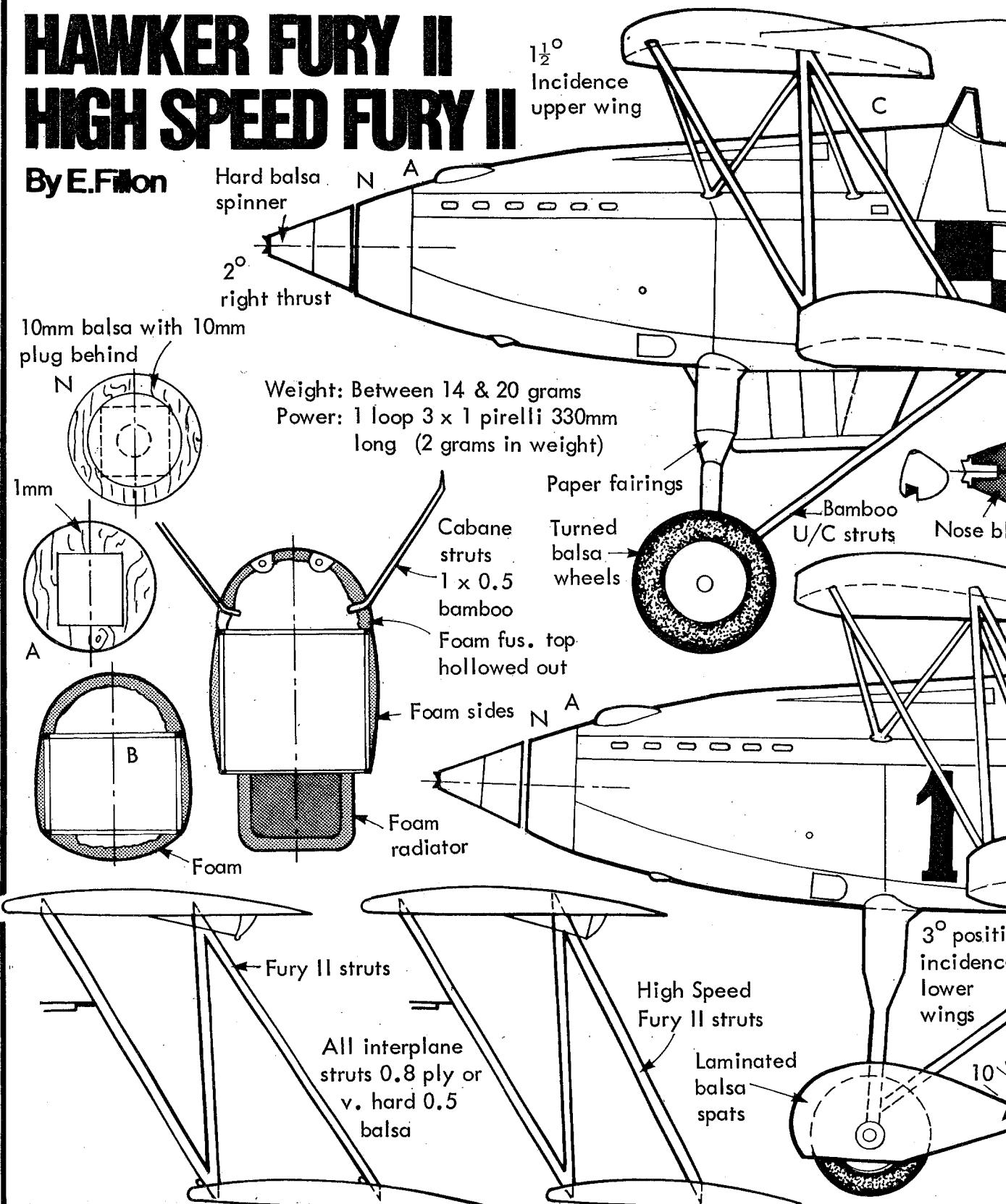
www.epson.co.jp/e/newsroom/news_2003_11_18_2.htm
L'histoire ne dit pas quel maxi le moustique a réussi.

Le Research Team de la NASA n'est pas en reste. "Laser Plane" a volé : un modèle RC indoor alimenté par rayon laser basé au sol. Ça vole tant que vous envoyez votre rayon, puis ça plane et atterrit. Plus besoin d'emporter une source d'énergie, fuel ou batterie, cellule solaire ou... champion cycliste. Le proto avait 150 cm d'envergure, pesait 312 g, tout carré à faible allongement, balsa + carbone + mylar transparent. Un panneau vertical de la surface d'une des ailes pend sous le fuselage : il contient des cellules photovoltaïques spécialement mises au point par l'Université d'Alabama. L'énergie laser est transformée en électricité qui anime un moteur ad hoc. On attend de cette technologie une plateforme pour la rechercher scientifique, mais aussi pour les communications : imaginez le téléphone, la télé, et Internet relayés par un petit avion tournant au-dessus de votre ville.

HAWKER FURY II

HIGH SPEED FURY II

By E. Fillon



internationaux qui s'occupent du monde aéronautique et sportif

Nous nous sommes longtemps inquiétés et peut être nous le faisons encore , d'être la cinquième roue du carrosse à la FFAM . Le nombre des représentants vol libre au Comité Directeur diminue d'année en année , les moyens mis à notre disposition s'amenuisentbref nous pensons avoir de quoi nous plaindre .

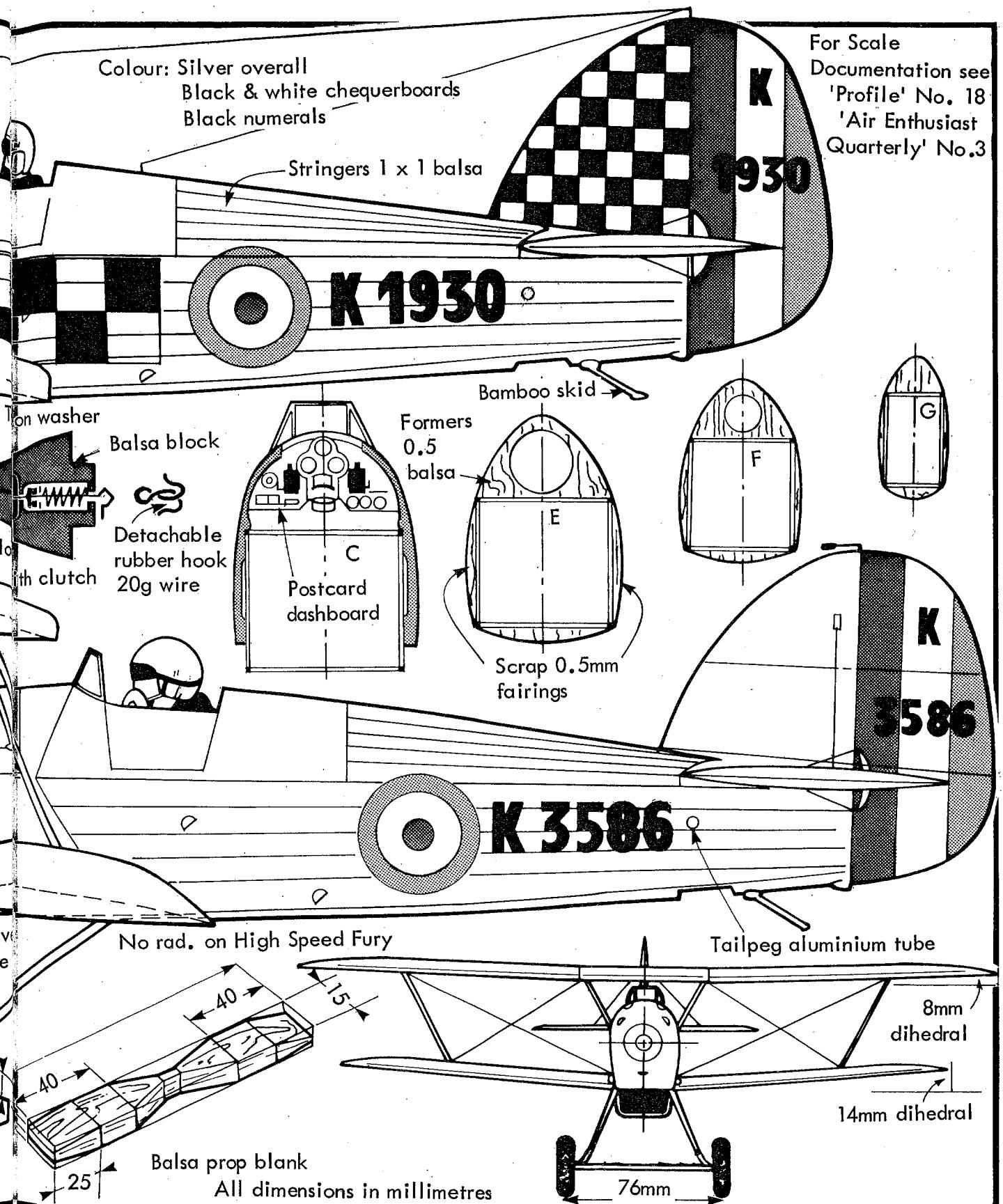


Sprite

9488

Est-ce en fuguant dans notre famille que nous allons améliorer notre image , et reconquérir une place qui se rétrécit de plus en plus , et qui peut nous mener à notre perteà l'intérieur de notre grande famille .

Puisque nous sommes en train de dire quelques vérités, peut-être pas partagées, chacun à le droit d'exprimer ses pensées, même dans ces lignes, le secret (par la censure à la FFAM même et au CTVL), mis en avant lors de

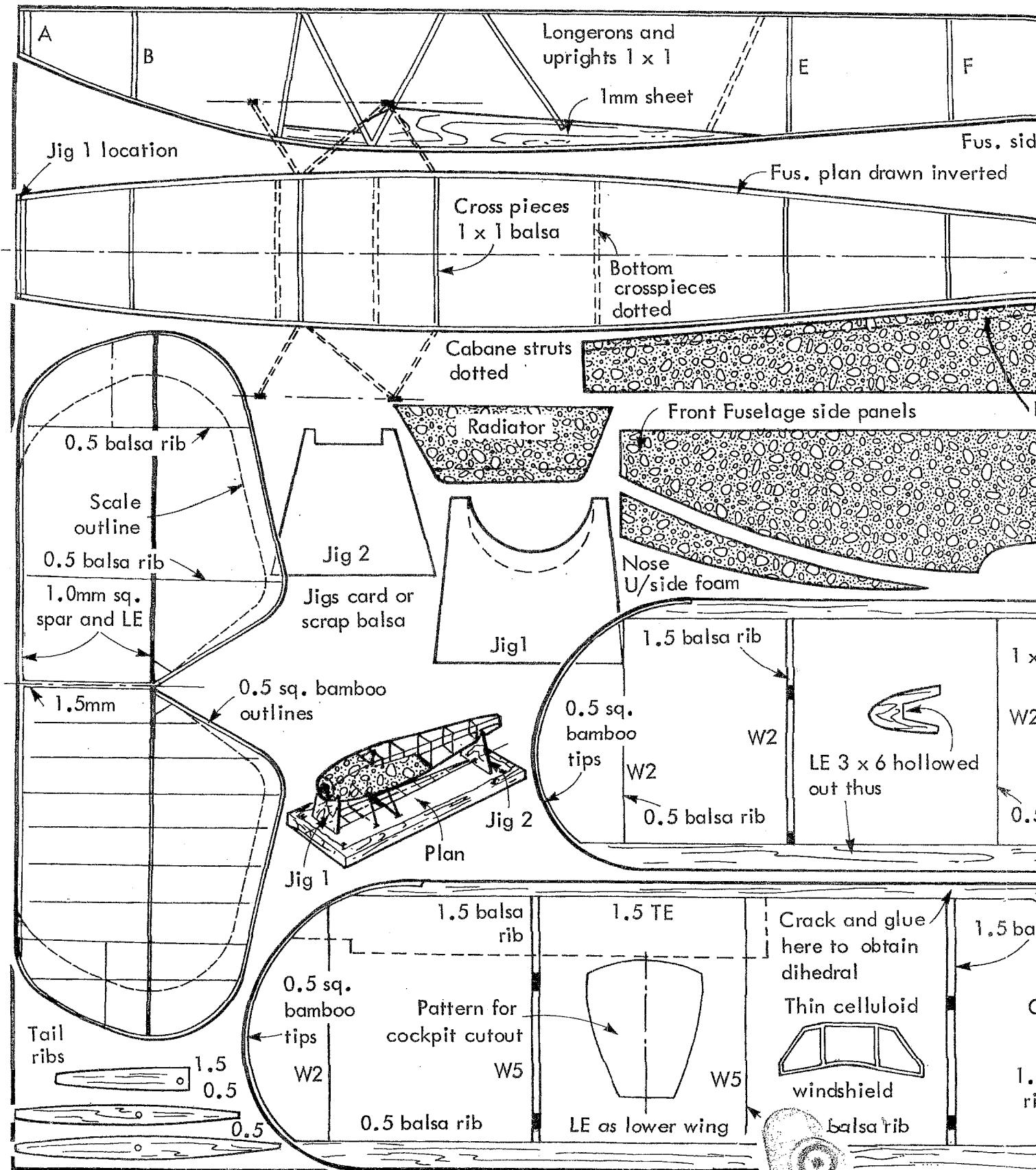


discussions et décisions , n'est en rien favorable à un climat de confiance , et penser qu' en faisant semblant d'ignorer cela , n'arrange en rien la crédibilité des uns et des autres . Il ne faut pas s'étonner alors que des bruits courrent , et que personnage n'ose exprimer ses opinions .

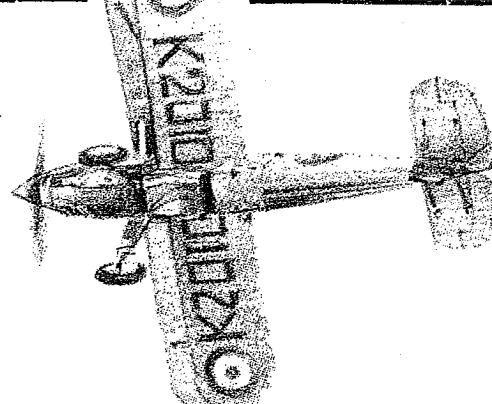
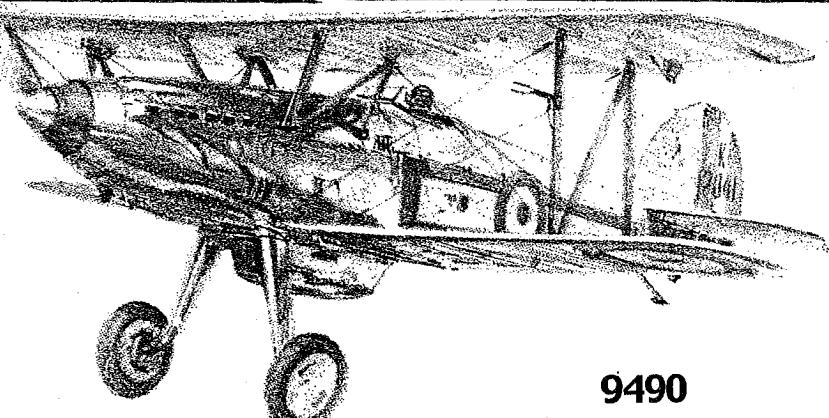
personne n'ose exprimer ses opinions . Il ne s'agit pas ici d'ouvrir des polémiques acerbes et stériles , que peuvent nourrir des esprits chagrin s , mais tout simplement , d'agir à tous les niv -

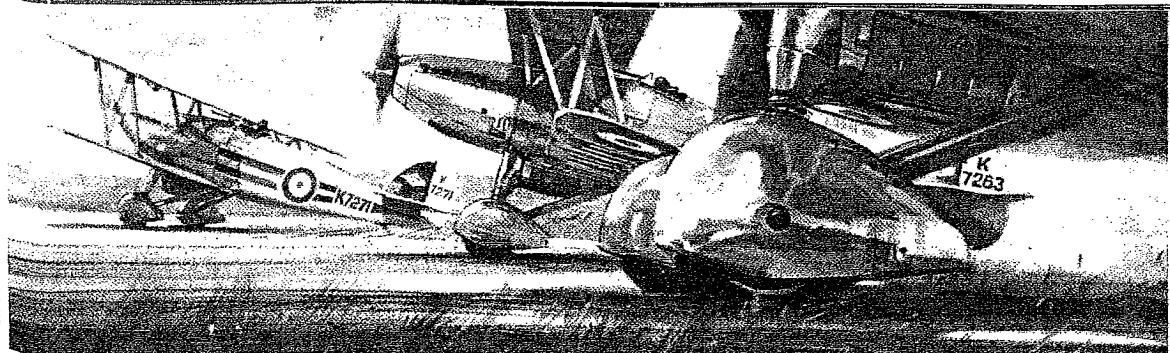
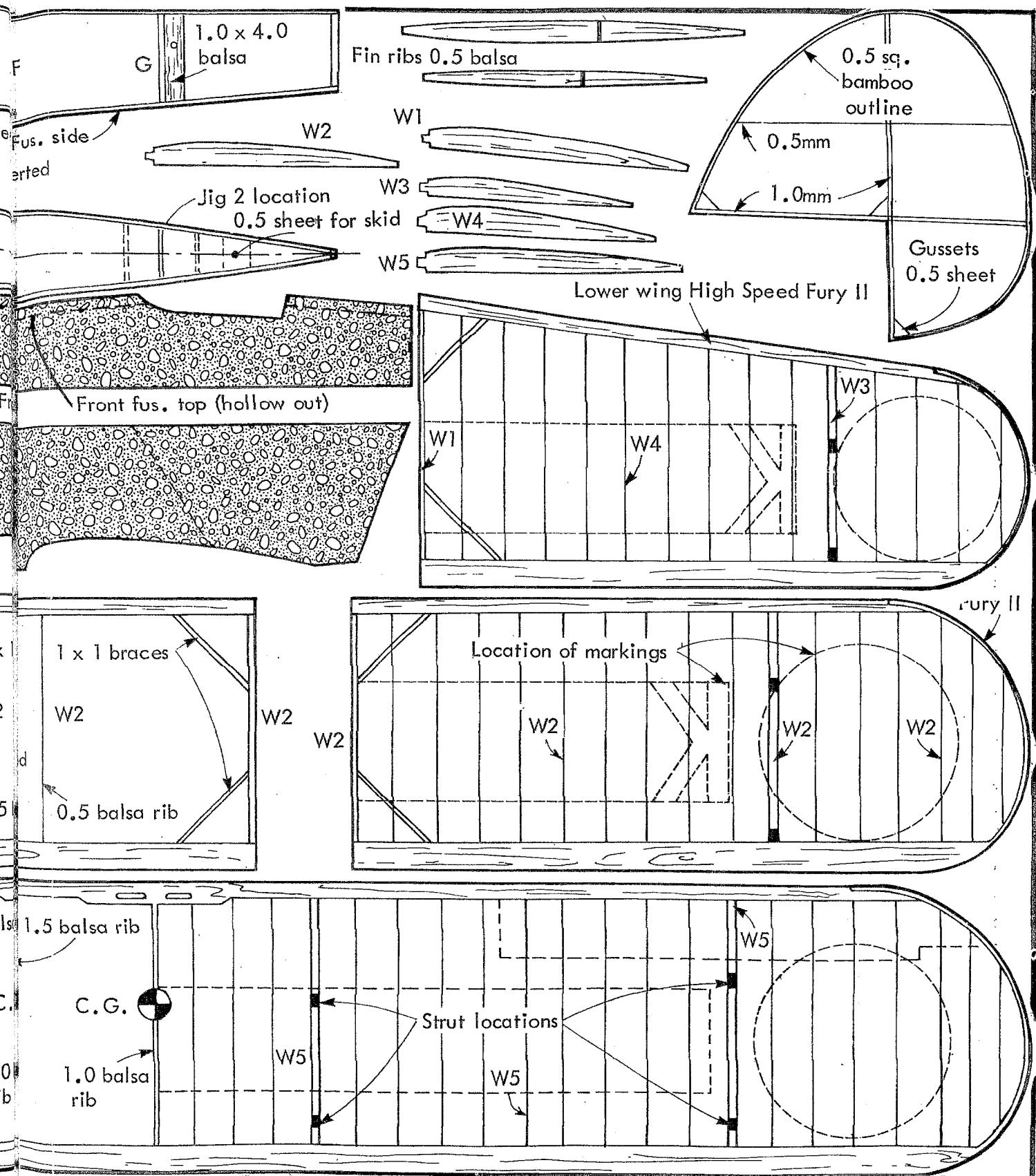
eaux dans une transparence totale , en informant tout le monde des agissements des instances qui nous régissent , il est de leur devoir de la faire , puiqu'elles sont issues des votes des membres .

Joyeuses fêtes de fin d'année,
bonne année , et avant tout bonne
santé à bientôt .



FOR FIGHT





Lieber Herr Schandl,

ich freue mich, daß Sie in der Ausgabe 153 von Vol Libre die Wakefield ILMA von meinem damaligen Clubkameraden Manfred Reichenbach in Erinnerung gebracht haben. Ich denke, die Entstehung dieses Modells ist bemerkenswert. Es ist nämlich das erste Wakefield-Modell, das Manfred entworfen und gebaut hat.

1960 hatte der Kölner Klub für Luftsport ca. 30 aktive Freiflieger, aber nur 3 davon bauten Wakefield. Einer von diesen Drei war Günther Maibaum, der unbestritten beste Modellflieger im Club. Er gehörte mit seiner Wakefield zur deutschen Weltmeisterschaftsmannschaft. Jeder, der bei uns im Club ein Wakefield baute, wurde mit ihm verglichen. Diesem Vergleich konnte natürlich keiner standhalten.

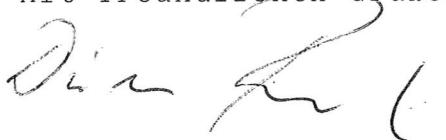
War es schon schwer genug, ein gutes A1 oder A2 Modell zu bauen, so waren die Schwierigkeiten bei einer Wakefield um ein Vielfaches größer; mußte man doch einen Luftschaubenkopf und eine Luftschaube selber bauen. Das trauten sich von den 30 nur wenige zu. Die Modellflug-Gruppenleitung im Kölner Klub war aber der Meinung, dass mehr Modellflieger Wakefield bauen sollten.

Manfred und ich flogen 1960 A1 mit mehr oder weniger Erfolg. Umso überraschter waren wir, dass man uns zutraute, eine Wakefield zustande zu bringen. Wir beschlossen also, diese Herausforderung anzunehmen und völlig unabhängig voneinander im Winter 1960/61 ein Wakefield zu bauen, um im Frühjahr erste Vergleiche zu machen. Das Ergebnis war Manfreds ILMA und meine DIRE 61.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Renk

Schwanenweg 23
53859 Niederkassel (Ranzel)
Telefon (0 22 08) 53 27



Cher Ami

Voici venir le temps de renouveler mon
abonnement à "Vol Libre". C'est avec plaisir
que je le fais car chaque hiver
m'apporte tout ce que j'ai besoin pour
me succomber dans cette passion qui me
tient depuis Sixante ans - la seule
ombre au tableau, c'est que chaque
fois, je suis au plus -

Amitièlement





COURRIER

Mes compliments pour votre constant engagement à la de plus en plus magnifique publication unique au monde

Reviellez agir monsieur mes meilleurs salutations
Aussi de la part de "Gruppo AGO. Torino ITALY"

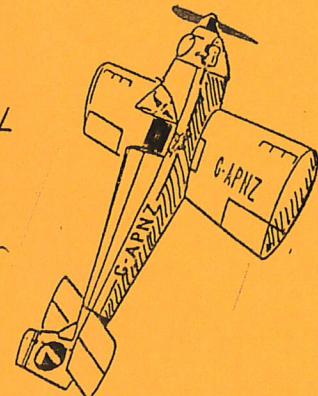
President Giulio Bottalico

I look forward to another year's
enjoyable reading of your excellent
publication.

VOL LIBRE, toujours aussi passionnant
car comme le bon vin il se bonifie avec
l'age. Puisse-t'il durer ancora longtemps
Amis modélistes

3. LOTISSEMENT JOLYBOIS

03110 SERBANNES



Vous souhaitez une longue continuation de
votre revue indispensable à la mémoire des
Vol Libre.

Bien amicalment

J. Claude

CÉHIXE by GPB



et

VÉZÈDE



HE
TO

VOL LIBRE

Paul - A. SCHNEIDER



9494