

VOL LIBRE

-182

4

DB



YAKUTIA

INTERNATIONAL

1111

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL
16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG
FRANCE
TEL + FAX -- 03 88 31 30 25
E mail : andre-schandrel@wanadoo.fr

Publication fondée en 1977 par A. Schandrel paraît tous les deux mois.

Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 45

Tous les paiements au nom de A. Schandrel.

Comptes (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France
Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deutsche Bank Kehl (Germany) 664 700 24 - 0869727

USA + CANADA : Peter BROCKS
9013 East Paradise dr.
SCOTTSDALE AZ 85260 6888 USA
E mail : brocksarizona@cox.net

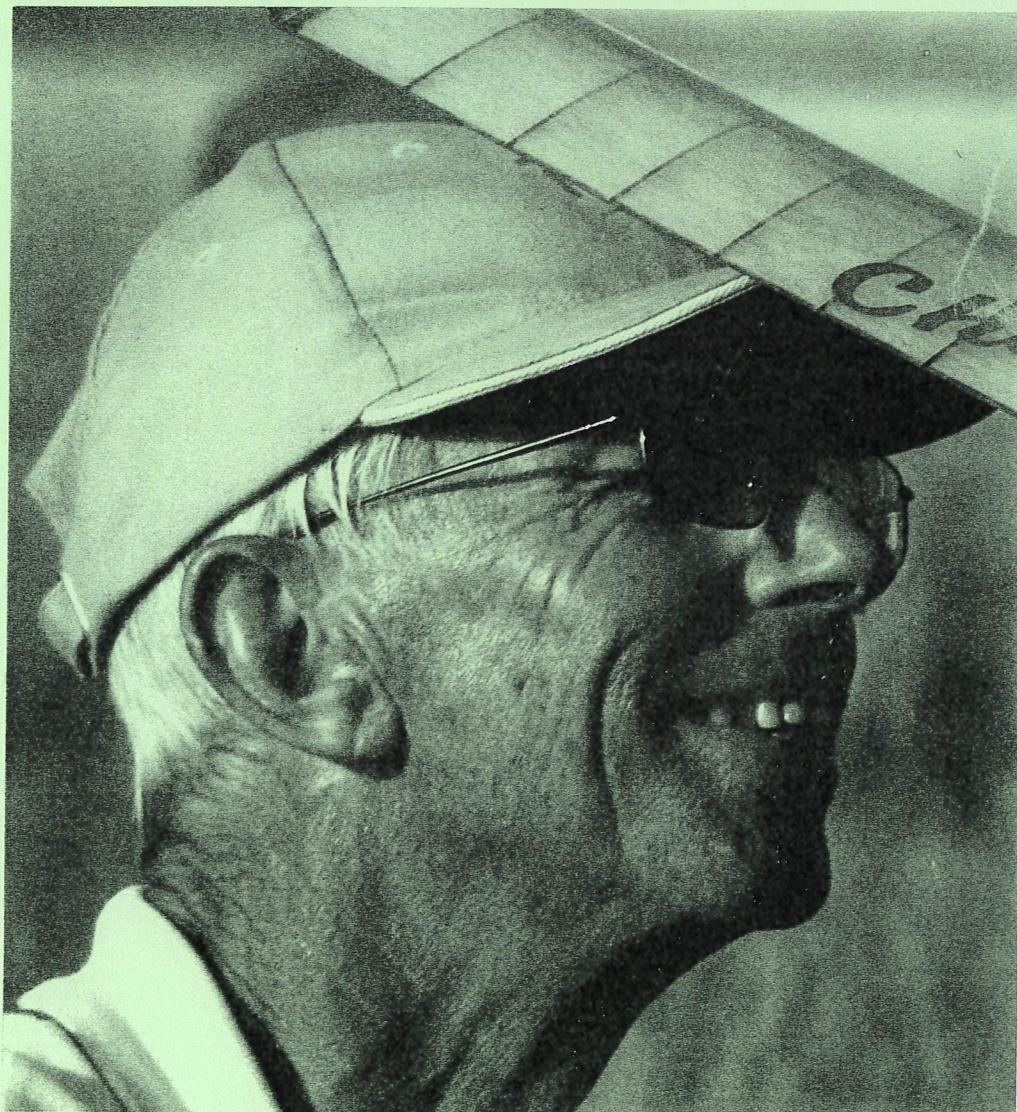


Photo. F.NIKONENKO -

-11112

SOMMAIRE

- 11111-Image Vol Libre
- 11112-Vol Libre - Portrait JC Cheneau
- 11113-Sommaire Edito
- 11114-Edito
- 11115- FAI CIAM Lausanne
- 11116-17 PA 79 Peter Allnut
- 11118- Astuces J. Wantzenriether
- 11119- Championnats de France Indoor Bordeaux Résultats .
- 11120-21- Q SHIP 1 C.Salzer .
- 11122-23-Torqueback CH de Roger Wilkes .
- 11125-26-27-28-29-30 FALCO 3 - Planeur F1A - Rapaces de l'Illi . A. Schandel
- 11131-32-33 Conte Tchèque Veronika Salzer .
- 11134-35-36 F1K _ Accorte II Graham Selick .
- 11137- CAMBRAI Nlergnies Coupe du printemps M .Dremière
- 11138-39- RETRO CH J. Wantzenriether
- 11140-41-42 AILES F1A " Flapper " Aram Shlosberg.
- 11143- Astuces - J. Wantzenriether
- 11144-45-46-Turn Up HLG _ Tim Batiuk
- 11147- Images VOL LIBRE
- 11148-49- ART CHESTER _ Peanut RACER "GOON "
- 11150- F1E Résultats et nouvelles .
- 11151-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61 62-63 P 51 Mustang - semi maquette catapultée A. Schandel
- 11164- Philatélie .
- 11165- Minuterie électronique W. Ackermann .
- 11166-67- Plan " GULFHAWK "
- 11168-69- Divers et courrier .
- 11170 - l'image Vol libre

EDITO

-Non , non vous n'avez pas mal vu , nous sommes bien en hiver , sur la page de couverture .

Ce n'est qu'une précaution pour lutter contre la canicule , toujours possible , au mois d'août sur les terrains .

C'est aussi pour préserver les modélistes de plus en plus " Anciens " et leur éviter un passage dans des maisons spécialisées N'oubliez cependant pas de vous hydrater malgré les capuches et autres protections hivernales .
.....

Trève de plaisanterie , on trouvera dans ce numéro VOL LIBRE , comme d'habitude , des sujets très variés, devant satisfaire tous les lecteurs .

La saison Vol Libre bat son pleinet les championnats nationaux et internationaux sont au programme ces jours ci.

Nous aurons donc de la matière , pour les numéros à venir , tout en espérant que les membres des différents équipes de France , nous feront part de leurs aventures ou ...mesaventures .

Comme nous l'avons déjà noté , depuis de longues années , le centre de gravité géographique du VOL LIBRE se déplace de plus en plus vers les pays de l'est . Les candidatures pour les prochains championnats d'Europe et du Monde viennent encore toutes de l'est .

Notons que pour la première fois , la FAI par l'intermédiaire de la CIAM , commence à se préoccuper , des certaines irrégularités ou outrances financières d'organisateurs de pays de l'est .

On commence donc à constater , seulement dira-t-on , qu'ils sont plus intéressés par des rentrées d'argent , que par autre chose .

Dans le même ordre d'idées , la CIAM pense , enfin , à sanctionner les organisateurs de compétitions internationales , qui ne n'enregistrent pas les licences internationales nécessaires aux concurrents , lors des concours . On procèdera , à une exclusion , pure et simple

VOL LIBRE

VOL LIBRE

de ces compétitions du calendrier FAI !

Il faut dire qu'il est plus facile pour la FAI de rendre responsable , les organisateurs , plutôt que les concurrents

Dans les nouveautés techniques , notons , l'apparition d'inventions, qui de plus en plus , tendent à améliorer les performances des planeurs F1A , grâce à l'apport d'un paquet d'électronique , de plus en plus sophistiqué , et bien sûr , en parallèle , de plus en plus cher .

Deux dernières nouveautés ; les " flappers " sur l'aile , et le crochet électronique couplé avec une minuterie également électronique . Il fallait y penser , un tchéque l'a fait

Une discussion, assez vive et mouvementée, tourne autour de l'utilisation des "flappers" sur les ailes des planeurs F1A.

A vrai dire le sujet n'est tout nouveau puisqu'on le connaissait déjà en F1C , voir Koster , Aringer et autre Verbitsky Le transfert en F1A , est venu de A .Van Wallene (NL) et P. Findhal (Suède) aussitôt suivis par Makarov et consorts ...

Faut-il suivre , cette fuite en avant , ou l'interdire , pour éviter l'abandon de cette catégorie par tous ceux qui ne veulent ou ne peuvent suivre cette nouvelle mode ?

Alors qu'en pensez vous ?



**ROBERT CHAMPION. -
BIEN NOMME POURAVOIR REMPORTÉ LE
TITRE EN - BEGINNER - 2008. -**

VOL LIBRE

Bulletin de liaison international .
pour l'ensemble du monde de
l'aéromodélisme vol libre .

Publié depuis 1977 (31 ans)
actuellement au 182 ème numéro avec
11 170 pages .

Chaque numéro comporte 60 pages , avec une parution tous les deux mois .

Abonnement sur 6 numéros (12 mois) 35 €, frais de port inclus.

ABONNEMENT

Auprès de

Apres de André Schandell

16 chemin

Beulenwoerth

0 STRA

France

tél : 03 88 31 30 25

e.mail : andre-schandel@wanadoo.fr

Comptes : poste CCP 1 190 08
Strasbourg

Strasbourg
banque : CME 67 code 10278
compte 12175640

IBAN : FR 76 1027 8019 0000 0121
7564 065

DB Kehl: 664 70024 0869727

Demande d'abonnement

NOM
Prénom
Adresse

à partir du N°

jusqu'au N°

FAI-CIAM LAUSANNE

Les 28 et 29 mars la commission d'aéromodélisme de la CIAM , s'est réunie avec les délégués de trente huit nations .

La principale décision , fut la décision finale : le vote pour un nouveau Président . Sandy Pimenoff de Finlande ne voulait plus poser sa candidature , après QUARANTE ANNEES de bons et loyaux services à la tête de cette commission !

Il fut connu en 1960, à Cranfield lorsque , entre 4 concurrents qui avaient réussi le maxi il remporta le titre de champion du monde en Motomodèle .

Comme Président de la Ciam il régna avec éloquence en multilinguiste : il parle , l'Allemand , le Russe le Finlandais et l'Anglais - et quoi que pensent certains sur sa personnalité un peu rigide , il fut la meilleure tête de la FAI . Il rest e vice-président .

Comme successeur il y avait trois vice-présidents en lice : Dave BROWN (USA ° , dans le temps président de l'Academy of Model Aeronautics , le sud africain Bob SKINNER , depuis 9 ans Chairmen des F3A , et Gerhard WÖBBEKGING .

Au vote final Skinner l'emporta contre Wöbbeking avec 25 voix contre 13 . Skinner manifesta dans sa charmante langue maternelle devant les délégués un programme moins réformiste .

Comme vice- présidents la lignée de 2007 fut conservée : 1-D. Brown(USA) ; 2- G. Wöbbeking(RFA) ; 3- A. Ree (Hongrie) . Nouveau dans le bureau B. Olof Samuelsson comme chairman de F2 - vol circulaire .

Pour le changement de la règlementation, le deuxième jour , on se laisse guider par les travaux des sous-commisssions de la veille . En vol libre il n'y avait pas de commission technique . Sur l'agenda de la commission plénière il y avait une seule demande : française , proposant de tirer au sort , l'ordre de passage , au plot de départ des concurrents , aux compétitions de la Coupe du Monde . En ce moment le code sportif demande un simple arrangement entre les concurrents sur place . En cas de litige c'est la chronométreur qui décide .

La sous commision - au cours d'une discussion par e. mail , ne voulait rien changer , et lors de cette communication par Ian Kaynes , la France retira sa proposition .

D'autres décisions de la CIAM , se rapportèrent au coût des championnats internationaux .

La délégation allemande demande plus de transparence .

Car certains organisateurs - qui pensent ne pas pouvoir s'en tirer avec les sommes imposées

par le code sportif - monopolisaient la désignation d'hôtels attractifs , et se procuraient ainsi des recettes supplémentaires en augmentant de façon drastique les prix .

Lors de la présentation de ces championnats au mois de décembre les comptes doivent être présentés . La nouvelle règle - introduite par l'Allemagne - interdit toute augmentation de prix dès lors .

Au contraire , certains organisateurs de championnats coûteux (F3B, F3C ,F3D) sont soulagés , la nouvelle règle leur permettant d'adapter leurs prix , aux dépenses .

Les quatre catégories Vol Libre s'en tirent en général avec une somme de 600 \$ couvrant l'inscription , hébergement , nourriture et banquet ;

Si par hasard la FAI demandait à la Ciam de faire des contrôles anti-dopage , le coût supplémentaire sera imputé , voulu ou pas , au concurrent .

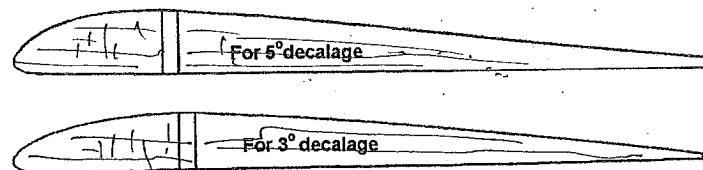
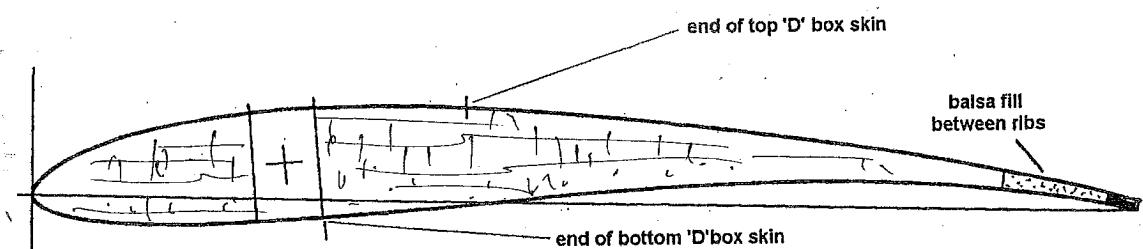
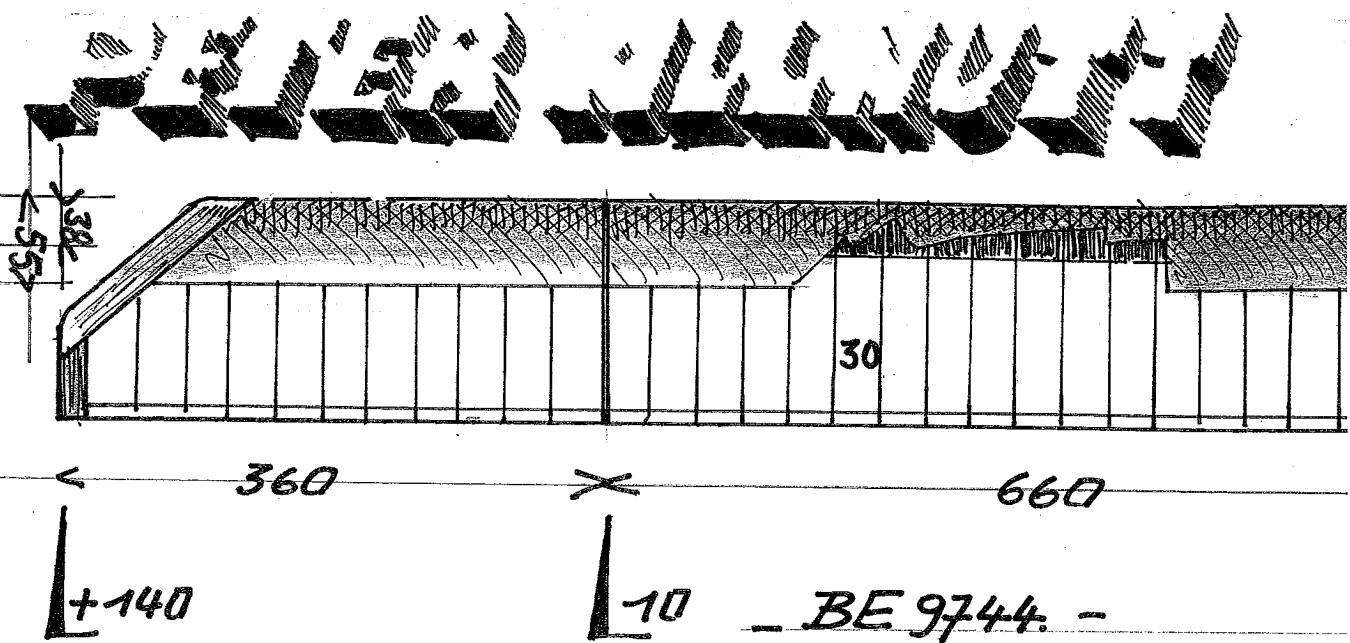
Conduite antisportive /

L'intrusion de sponsors dans certaines disciplines , a fait que le climat est devenu plus rude entre les concurrents .

Certaines personnes essaient d'influencer , les officiels ou concurrents ou de faire pression . Le Code Sportif considère maintenant que, influence , irritation , et menaces , sont à considérer comme des comportements anti-sportifs - qui sont notés durant et après la compétition , et sanctionnés par une disqualification du concurrent ou de l'équipe .

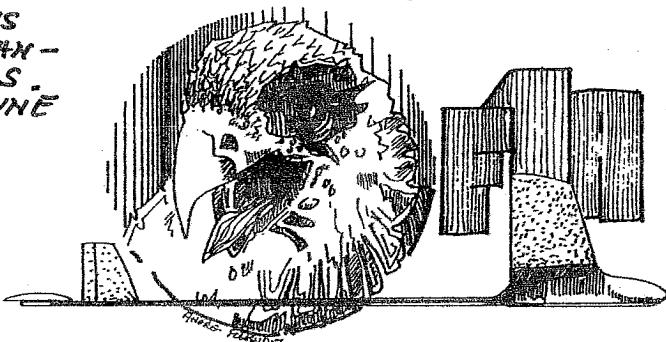


APPLAUSISSEMENTS POUR LE NOUVEAU PRÉSIDENT DE LA CIAM - BOB SKINNER (DEBOUT) - ASSIS LE SECRÉTAIRE TRACHTENBERG ET LE PRÉSIDENT D'HONNEUR SANDY PINENOFF ET JO HALMAN, SECRÉTAIRE TECHNIQUE.



* PETER ALLNUTT CANADA
FRÉQUENTE LES COMPÉTITIONS
VOL LIBRE DEPUIS UNE QUARAN-
TAINE D'ANNÉES SIMON PLUS.
- IL A TOUJOURS MANIFESTÉ UNE
CERTAINE ORIGINALITÉ SI CE
N'EST PERSONNALITÉ.
- CELA SUPPOSE AUSSI UN
NON INVESTISSEMENT SUR LA
SCÈNE MERCANTILE DU VOL
LIBRE.

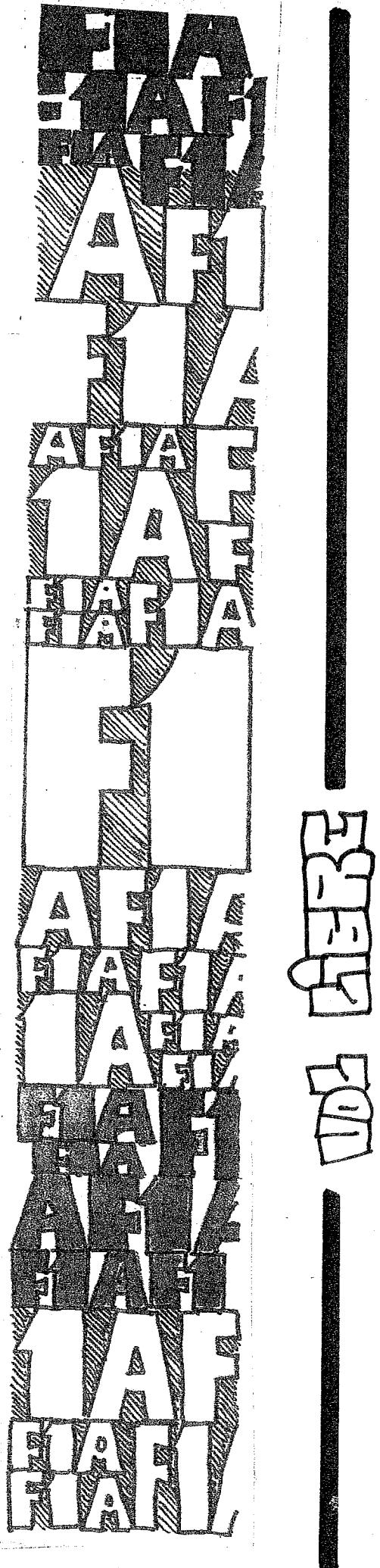
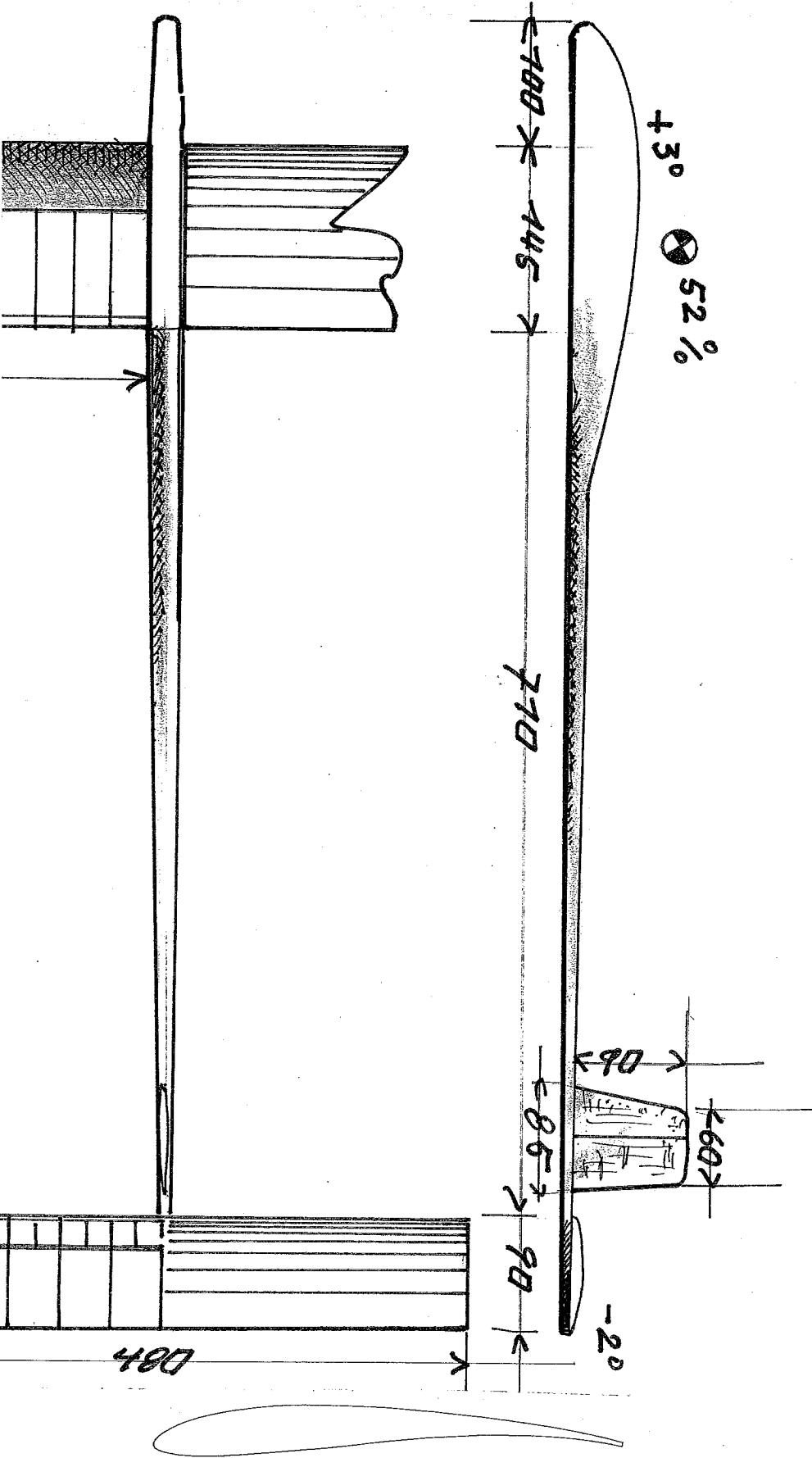
- NUUS AVONS ICI AVEC LE
PA 79 L'ILLUSTRATION
PARFAITE DE CET ÉTAT
D'ESPRIT - INNOVATION AVEC UN PROFIL
QUI DANS LA CATÉGORIE FA FAIT
FIGURE D'EXCEPTION.



PA 79

ÉCHELLES 1/5 ET 1/1

11116



11117

Internet

STUCES et Nicesses

REVES...

... de belles machines d'avant-guerre avec maître-couple, lisses sur fuselages elliptiques, etc. ?

<http://www.antiquemodeler.org/newsletters.htm>

Des photos tout plein, peu de détails techniques, mais on fait le tour du monde ou presque, USA, GB, Italie, Tchécoslovaquie... Chaque "lien" cité ici mérite un petit détour. Bizarre pour les puristes, tout de même : des entoilages plastique translucide sur ces vénérables cellules...

OPINIONS ET AVENIRS...

"Quel avenir pour le P30 ? nous demande un courriel de Bernard Michaud.

Lorsqu'il y a deux ans certains modélistes ont relancé le P30 en compétition, leur argument de base a été la simplicité. Le P30 est facile à construire, il n'y a pas de course à "l'armement", l'hélice doit être strictement du commerce et seule une roue libre est autorisée.

J'ai donc construit deux P30. Facile, encore que si l'on veut être au minimum de poids avec une petite balise cela pose déjà problème! La montée est époustouflante mais le frein que constitue la roue libre fait que cela plane "comme une caillasse". Ce qui oblige à lâcher le jouet strictement dans la bulle. C'est amusant, et j'aime la philosophie du P30 ainsi conçue.

Mais au récent concours de Viabon j'ai découvert un P30 sophistiqué avec multiplicateur à l'hélice permettant de réduire la vitesse de rotation ; sans doute existe-t-il aussi une minuterie multifonction, mais pas de balise - poids oblige. La démonstration fut bluffante : il a gagné, mais il a gagné en démontrant que si l'on veut se classer en P30 il faudra maintenant passer par cette sophistication miniaturisée.

Alors les modélistes se divisent :

Les uns disent : Le règlement ne l'interdit pas ; on n'arrête pas le progrès (mais combien parmi eux sont capables de réaliser de telles merveilles ?) Les autres disent : La simplicité était ce qui avait guidé la rédaction du règlement du P30 ; l'esprit du P30 a été trahi ! Je suis de ces derniers, et je proposerais bien que l'usage des multiplicateurs soit interdit sur les P30 concourant en France. Bien sûr, je ne suis qu'un avis, et j'ai peur qu'il n'y ait aucune réaction (sinon du désintérêt) de la part des modélistes vis à vis de ces nouveaux P30 qui se sont engouffrés dans cette faille du règlement, mais pour mon cas personnel je ne participerai plus à un concours de P30 tant que les multiplicateurs seront autorisés.

Pour moi le P30 est mort avant d'avoir vécu. Dommage."

On ne sera pas étonné que des réflexions du même tonneau, et même un tantinet polémiques, ont fleuri aux USA, le pays natal du P30. Défense des cadets et débutants, défense des artistes moustachus qui ont voulu essayer leur science à fond... Une

conclusion aussi : à chacun de trouver la catégorie où il peut s'exprimer le mieux (outre-atlantique vous aviez au Championnat 2007 en extérieur 37 catégories sans compter les FAC et autres locales... un choix de onze rien qu'en caout !). Mais non seulement cela. De méchants rapides voraces pionniers ont d'une part branché leurs ordinateurs et estimé la valeur chrono de diverses configurations - allongements, biplans, etc) - d'autre part carrément construit des modèles hors habitudes, pour voir en réel ce que ça donne - tandem, engrenages, IV et VIT... Intéressant, sans aucun doute, du point de vue de la curiosité. Quant à égaliser les chances en concours... il semble qu'il faille en faire son deuil : donnez le même taxi à un as de la bulle et à un modéliste moyen, puis devinez qui va gagner. -- C'était... un résumé... de dizaines de courriels sur diverses listes vol libre et d'articles des Sympos et FF-Forums.

DLG... JLG... TLG ...

...comme Discus, Javelin et Tip Launch Glider. Vous suivez ? La bête cherche son vrai nom. D et T sont la même chose, vous tenez le planeur par le bout d'aile. Javelot, c'est le vieux lancé, à bras cassé comme l'on dit parfois. Bref, ça marche fort sur Internet et NFFS-Forum, sous la houlette d'un briscard nommé Lee Hines, hé oui. Lequel tient tout de même à vous communiquer les faits récents que voici.

"L'ami Märk constate que l'empennage en "Y" est la clé de tout, permet de grimper à gauche sans rouler sur la droite. Le stab *doit* être calé en travers, sa ligne centrale en biais sur le fuselage d'environ 1,5 mm, comme pour virer à droite. La sous-dérive restant à zéro. Du tilt au stabilo n'est guère utile. On peut lever légèrement l'aile droite, lui donner un poil de portance en plus par un morceau de baguette collé sous le BF juste après la cassure du dièdre. -- La vraie différence d'avec un lancé-javelot classique, à part la taille, est un vé longitudinal plus grand et un CG plus avant, ce qui donne un planeur qui pardonne vraiment beaucoup. Contrairement au passé, vous avez un taxi qui s'en sort et évite le crash même si vous avez délicatement loupé votre départ !"

ÇA DURE, ÇA DURE PAS ?

Questions du grand Mike (Woodhouse). Un moteur caout bien rodé a pris plus de longueur et accepte plus de tours. Mais a-t-il gardé la même énergie totale ? Et surtout, garde-t-il cette énergie après plusieurs mois de repos ? "Mon idée est qu'il reste rodé, pourvu que le rodage ait été bon, c'est-à-dire vraiment à fond".

(Plusieurs réponses affirment que le remontage maxi reste supérieur, donc qu'il y a plus d'énergie spécifique. Une autre : avec plus de tours ça déroule plus long, donc c'est meilleur en compétition. Évidemment ces réponses sont à côté du problème)

Tapio : Mes écheveaux déjà rodés sont parfois conservés tels que pendant des mois. Mais de temps en temps je les repasse à ma machine à tester : ils semblent bien garder inchangée leur elongation maxi, et donner le même retour d'énergie. J'ai observé aussi que du Super Sport de l'an dernier, rodé, avait pris 1 ou 2 % d'énergie en plus... s'agit-il d'une variation due au hasard, ou bien d'une règle générale ? D'autres tests semblent nier cette variation.

CHAMPIONNATS DE FRANCE

VOI VOLÉE INDOOR 2008

Epreuve Concours National F1M Beginner

Place	Nom, prénom	C / J	Licence n°	N° CRAM	N° club	Intitulé du club
1	CHAMPION Robert		8500706	3006	102	C.A. de Touraine
2	CARLES Maurice		8501654	3002	333	A.C. des Landes Vol Libre
3	DELACROIX Jacques		0702121	3022	68	Paris Air modélisme
4	PAILHE Pierre		8503190	3020	814	MAC de Marseille
5	DARROUZES Jean-Pierre		8902005	3002	400	Ass. S.C. Pessac Alouette

1 ^{er} vol	2 ^{ème} vol	3 ^{ème} vol	4 ^{ème} vol	5 ^{ème} vol	6 ^{ème} vol	1 ^{er} meilleur vol	2 ^{ème} meilleur vol	TOTAL
11:02	11:14	01:05	11:52	12:45		12:45		11:52
09:18	09:43	10:51	08:10	06:49	08:17	10:51	09:43	00:24:37
08:39	08:14	03:14				08:39	08:14	00:20:34
05:25	04:51	06:30	08:31	06:51	09:04	09:04	08:51	00:16:53
01:11	01:40		01:57			01:57	01:40	00:09:37

Championnat de France F1D

Place	Nom, prénom	C / J	Licence n°	N° CRAM	N° club	Intitulé du club
1	BARBERIS Didier		8408479	3022	612	MAC de Mandres
2	CHAMPION Robert		8500708	3006	102	C.A. de Touraine
3	FRUGOLI Jean-Francis		8503190	3020	814	MAC de Marseille
4	MARILIER Thierry		8009385	3022	612	MAC de Mandres
5	TRAUTSOLT Jean	J	0803170	3022	612	MAC de Mandres
6	MARILIER Hugo	J	0002513	3022	612	MAC de Mandres
7	MARILIER Lucas	C	0002514	3022	612	MAC de Mandres
8	PAILHE Pierre		8503190	3020	814	MAC de Marseille

1 ^{er} vol	2 ^{ème} vol	3 ^{ème} vol	4 ^{ème} vol	5 ^{ème} vol	6 ^{ème} vol	1 ^{er} meilleur vol	2 ^{ème} meilleur vol	TOTAL
23:47	27:61		32:09	32:18		32:16	32:09	01:04:25
22:51	28:29	25:40	27:12	26:34	28:19	27:12	28:34	00:53:46
18:18	00:38	16:27	25:65	23:04	25:23	25:65	25:23	00:51:18
13:47	26:16	16:55	24:34	23:04	22:47	26:18	24:34	00:50:52
15:31	21:25	24:29	13:46	05:08	03:12	24:21	21:25	00:46:54
18:01	21:18	20:36	21:61	06:35	20:32	21:51	21:18	00:43:09
07:32	03:43		17:19	17:43	22:15	22:15	17:43	00:39:58
08:40	07:39	07:59	06:26	07:05	07:05	08:40	07:59	00:16:39

Championnat de France Micro 35 Cadet

Place	Nom, prénom	C / J	Licence n°	N° CRAM	N° club	Intitulé du club
1	MARILIER Lucas	C	0002514	3022	612	Mac de Mandres
2	DAUSSIN Doriane	C	0703159	3006	194	U.A. Orléans
3	BROUANT Nicolas	C	0608581	3022	612	Mac de Mandres
4	LAUREAU Lillian	C	0703524	3022	612	Mac de Mandres
5	AVOT Arnaud	C	0605577	3017	698	Sèvres Anjou Modélisme
6	COMBI Guillaume	C	0700432	3005	184	U.A. Orléans
7	MAROT Vincent	C	0801519	3017	698	Sèvres Anjou Modélisme
8	TIERCELIN Sylvain	C	0205111	3017	698	Sèvres Anjou Modélisme
9	CHAIGNEAU François-Xavier	C	0801518	3017	698	Sèvres Anjou Modélisme
10	LAUREAU Sébastien	C	0308159	3022	612	Mac de Mandres
11	VARRON Maxime	C	0605581	3017	698	Sèvres Anjou Modélisme
12	BAILLARGEAU Gabriel	C	07020607	3017	698	Sèvres Anjou Modélisme
13	BLANCHET Victor	C	0801513	3017	698	Sèvres Anjou Modélisme
14	SARRADE Adrien	C	0802470	3002	400	Ass. S.C. Pessac Alouette
15	BENMEUAIM Yacine	C	0802471	3002	400	Ass. S.C. Pessac Alouette
16	BENMEUAIM Younes	C	0802472	3002	400	Ass. S.C. Pessac Alouette

1 ^{er} vol	2 ^{ème} vol	3 ^{ème} vol	4 ^{ème} vol	5 ^{ème} vol	6 ^{ème} vol	1 ^{er} meilleur vol	2 ^{ème} meilleur vol	TOTAL
11:12	08:38	09:26	07:09	11:41	10:27	11:41	11:12	00:22:53
08:02	10:17	10:25	01:35	04:53	09:46	10:25	10:17	00:20:42
04:51	08:38	10:33	07:38	09:26	01:15	10:33	09:28	00:19:59
07:08	08:35	02:32	04:51	08:36	08:00	09:38	08:00	00:18:38
07:04	08:42	07:37	09:35	08:48	04:29	09:35	08:42	00:16:17
05:42	08:36	05:44	08:16	08:48	08:57	08:57	08:48	00:17:45
03:09	04:12	05:48	08:38	07:13	08:56	08:56	08:38	00:17:34
05:52	08:30	07:43	08:10	09:11	08:40	09:11	08:10	00:17:21
06:09	08:49	04:54	08:34	08:38	05:52	08:38	08:34	00:17:12
07:55	08:38		07:58	08:01	07:07	07:58	07:55	00:16:54
07:13	07:39	07:55	07:44	08:32	07:52	07:55	07:52	00:16:47
02:48	04:48	04:26	07:38	05:50	05:14	07:38	05:50	00:13:28
05:24	05:10	05:48	05:46	03:25	05:28	05:46	05:46	00:11:32
01:16	03:39		04:08	03:53	02:31	04:08	03:53	00:07:59
02:16	03:17		02:47	02:57	03:34	03:34	03:17	00:06:51
03:14	03:23		01:15	01:29	02:48	03:23	03:14	00:06:37

Championnat de France Micro 35 Junior

Place	Nom, prénom	C / J	n° Licence	N° CRAM	N° club	Intitulé du club
1	TRAUTSOLT Jean	J	0803170	3022	612	MAC de Mandres
2	MARILIER Hugo	J	0002513	3022	612	MAC de Mandres
3	DUCHESNE Florian	J	0605579	3022	698	Sèvres Anjou Modélisme
4	CHAILLOU Martin	J	0605578	3017	698	Sèvres Anjou Modélisme

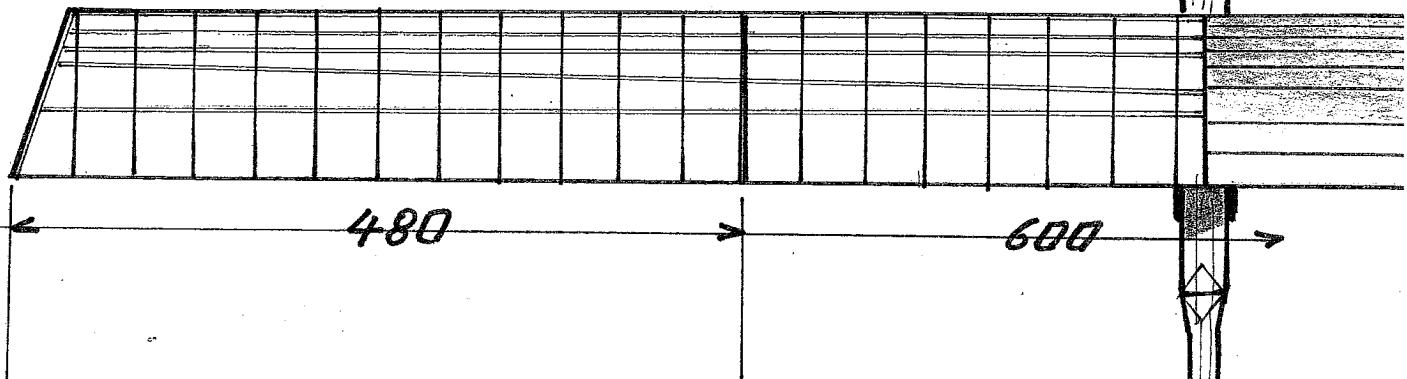
1 ^{er} vol	2 ^{ème} vol	3 ^{ème} vol	4 ^{ème} vol	5 ^{ème} vol	6 ^{ème} vol	1 ^{er} meilleur vol	2 ^{ème} meilleur vol	TOTAL
07:56	20:18	19:00	22:52	15:58		22:52	20:18	00:43:10
12:55	16:55	17:32	18:25	13:22	12:35	17:32	16:55	00:34:27
12:24	14:19	13:26	11:26	19:40		19:40	14:19	00:33:59
08:13	12:42		13:58	11:09	13:27	13:58	13:27	00:27:26
09:04	10:25	06:27	12:56	12:49	13:55	13:55	12:56	00:26:51
09:57	10:45	08:57	12:00	12:15	12:06	12:15	12:08	00:24:21
06:27	08:32	11:12	07:32	09:52	07:33	11:12	09:52	00:21:04
07:38	04:52	08:15	05:31	08:58	11:43	11:43	08:58	00:20:41
01:20	06:31	07:58	08:31	10:19	10:09	10:19	10:09	00:20:28
04:24	08:04	09:55	07:17	09:15	07:10	09:55	09:15	00:19:10
07:28	08:27	05:32	05:37	04:50	05:36	08:27	07:28	00:15:56
06:54	06:45		06:15	06:37		06:54	06:45	00:13:39

Epreuve Concours F1L EZB

Place	Nom, prénom	C / J	Licence n°	N° CRAM	N° club	Intitulé du club
1	DELCROIX Jacques		0702121	3022	68	Paris Air modélisme
2	FRUGOLI Jean-Francis		8503190	3020	814	MAC de Marseille
3	MORICEAU Bertrand		9105581	3017	698	Sèvres Anjou Modélisme
4	CARLES Maurice		8501654	3002	333	A.C. des Landes Vol Libre
5	COFFIN Pierre-Yves		9907229	3017	698	Sèvres Anjou Modélisme
6	POURIAS Fabien		9106725	3017	698	Sèvres Anjou Modélisme
7	MARCHAND Antoine		8807273	3017	698	Sèvres Anjou Modélisme
8	DARROUZES Jean-Pierre		8902005	3002	400	Ass. S.C. Pessac Alouette

1 ^{er} vol	2 ^{ème} vol	3 ^{ème} vol	4 ^{ème} vol	5 ^{ème} vol	6 ^{ème} vol	1 ^{er} meilleur vol	2 ^{ème} meilleur vol	TOTAL
16:43	14:56	04:19	07:38	15:30	15:15	16:43	15:30	00:32:13
12:00	09:07	12:01	08:39	13:33	12:58	13:33	12:56	00:26:29
08:26	08:03	06:04	10:12	12:47	1			

Q-ZEPP 1



KLAUS W. SALZER

REG

W
H

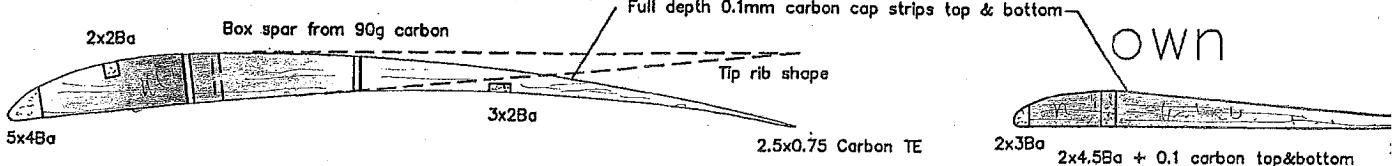


MOTEUR : PROTON 3S
HELICE : 9x5
ACCU : 3X 360mAh LIPO



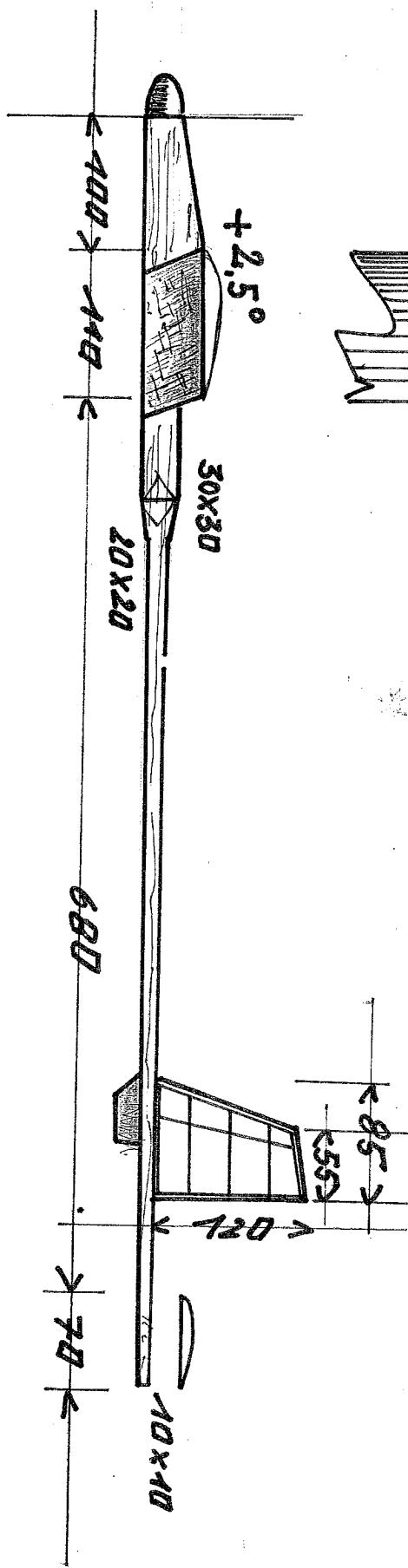
B6456f

(rear sanded down to fit carbon TE)

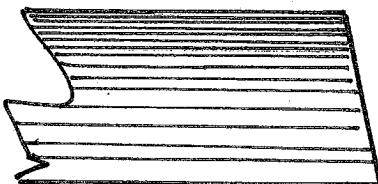


DESSIN A. SCHANDEL - D'APRES K.W. SALZER - ECHELLE 1/1 ET 1/5

11120



Tous ceux qui fréquentent les terrains de Vol Libre , savent que Claus SALZER , est l'exception , avec la construction et l'utilisation , de modèles qui restent dans la grande classique , passé , du balsa .



Il a développé , dans plusieurs catégories , une ligne de modèles qui sont basées sur la simplicité , avec un air de famille caractéristique : les WELLES

Le dernier né est à classer dans la discipline F1 Q - électrique .

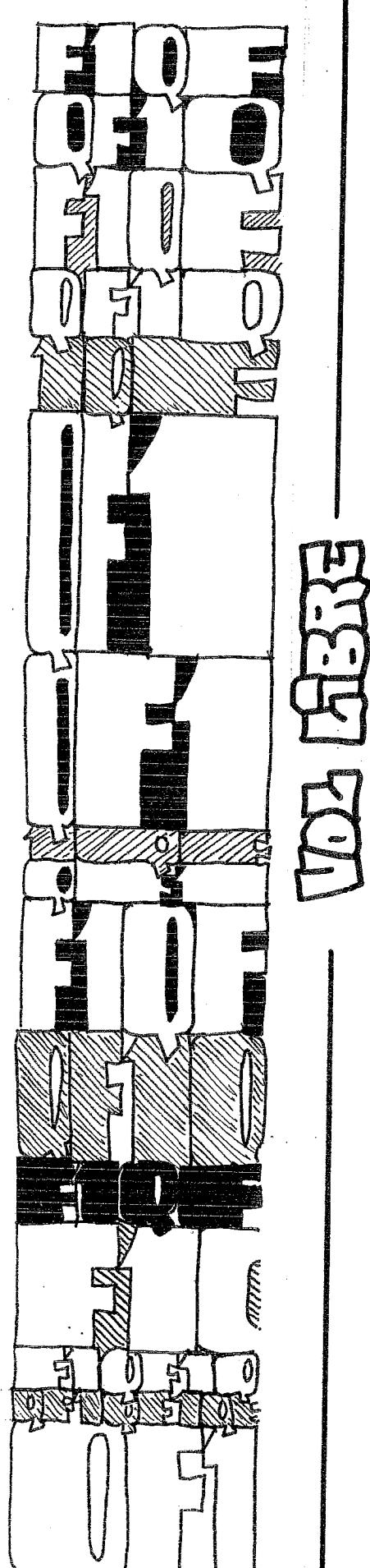
Il dit qu'il n'y a pas grand chose à remarquer , si ce n'est qu'il fait partie de la grande famille .

Assemblage de pièces des Welles PX , partie arrière Welles KO , seule la tête du fuselage a été modifiée . Modification aussi de la vis de réglage de l'incidence variable ..

Minuterie personnelle (issue de ATMEL Tiny 44) , variateur Jeti08 , moteur Proton S3 , hélice 9 X 5 connue en RC , 3 cellules Kokam 360 m AH Lipo , courant 6,5 A .

Il n'est pas encore satisfait de la montée , cela manque de stabilité . Par mauvais départ ou temps turbulé , la configuration de vol n'est pas très élégante . En tous les cas le modèle , n'amorce plus , immédiatement un retour vers la planète .

Avec d'autres mots c'est passable sans plus , mais tout n'est pas encore au point .





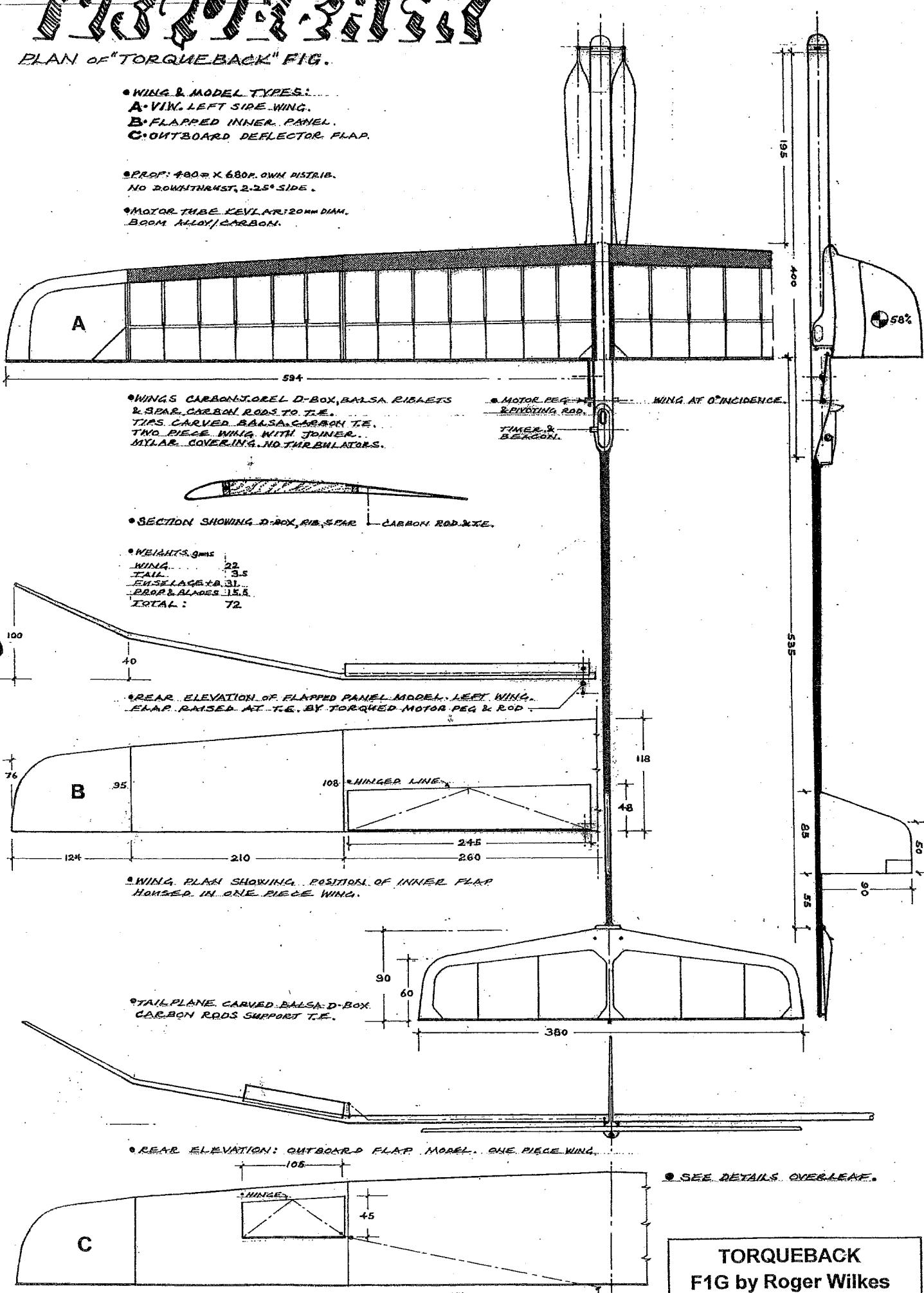
PLAN OF "TORQUEBACK" FIG.

• WING & MODEL TYPES:

- A - WING, LEFT SIDE-WING.
- B - FLAPPED INNER PANEL.
- C - OUTBOARD DEFLECTOR FLAP.

• PROPS: 400P X 680P OWN DISTRIB.
NO DOWNTHRUST, 2-25° SIDE.

• MOTOR TUBE: KEVLAR: 20MM DIAM.
BOOM: ALLOY / CARBON.

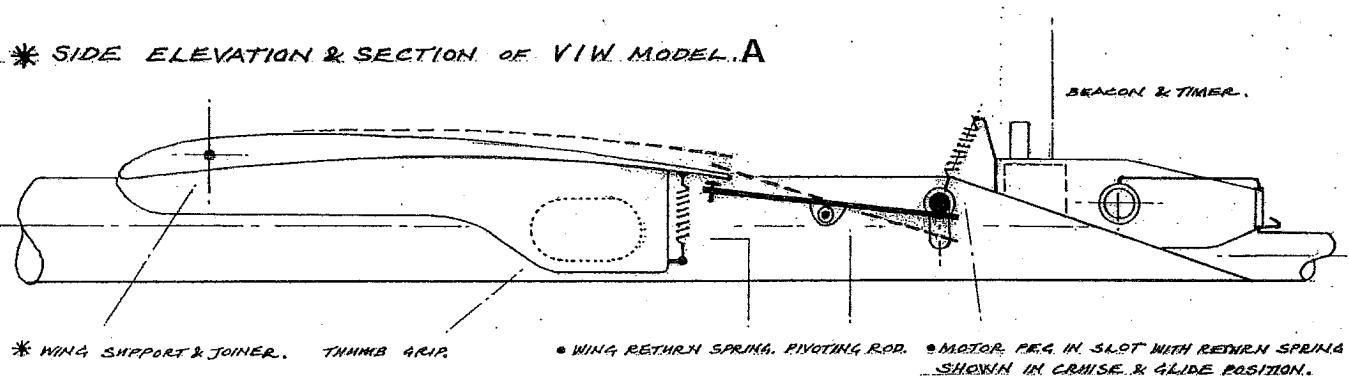


11122

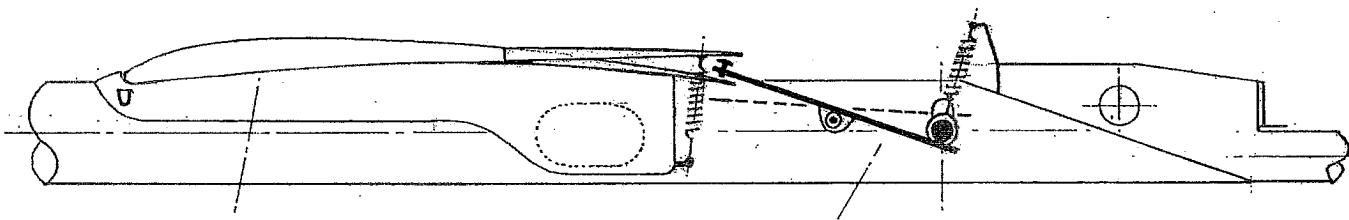
TORQUEBACK
F1G by Roger Wilkes

ROGER WILKES

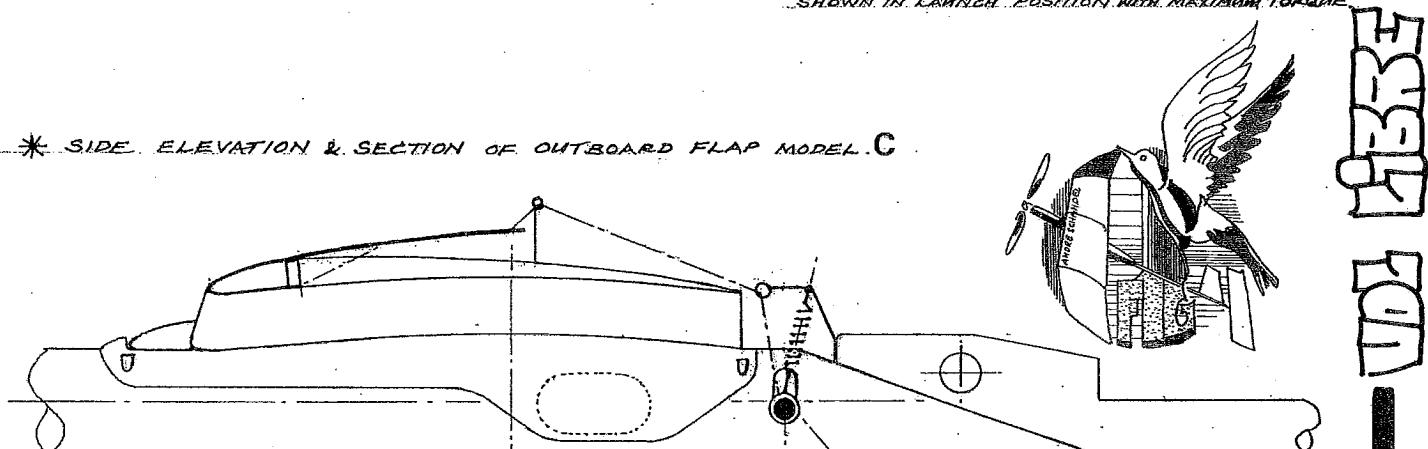
* SIDE ELEVATION & SECTION OF VIW MODEL. A



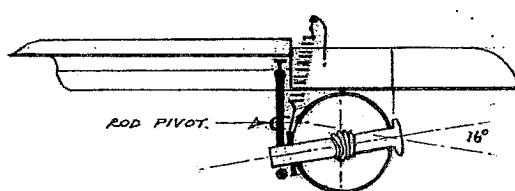
* SIDE ELEVATION & SECTION OF FLAPPED PANEL MODEL. B



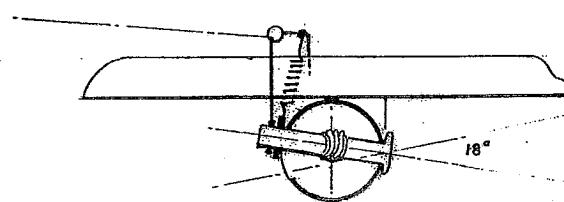
* SIDE ELEVATION & SECTION OF OUTBOARD FLAP MODEL. C



* TUBE SECTION: MOTOR PEG & PIVOTING ROD. * TUBE SECTION: MOTOR PEG WITH FLAP LINE.



A & B MODEL:
ROCKING MOTOR PEG & PIVOTING ROD
CONTROLLING VIW & FLAPPED PANEL MODELS
AT LAUNCH WITH MAXIMUM TORQUE APPLIED.

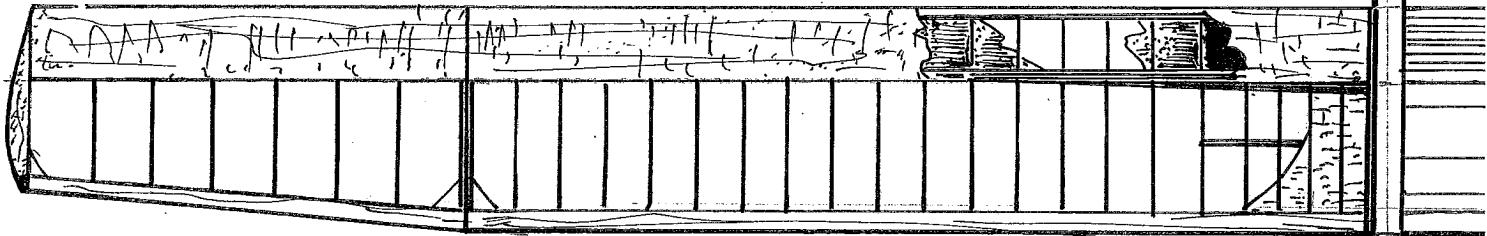


C MODEL:
LINE OPERATED TIMING FOR OUTBOARD FLAP MODEL
DIRECT FROM MOTOR PEG
WITH ADJUSTABLE SPRING.

11123

Torqueback details
Roger Wilkes

FALCC 3



300

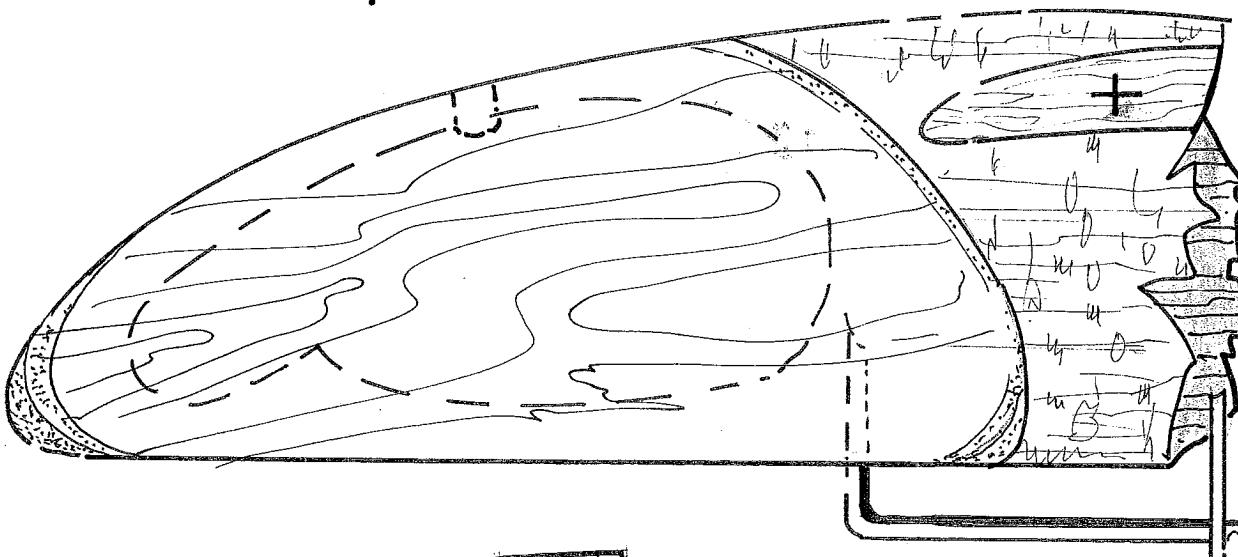
X

600

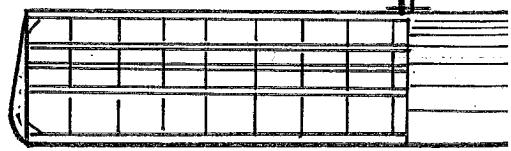
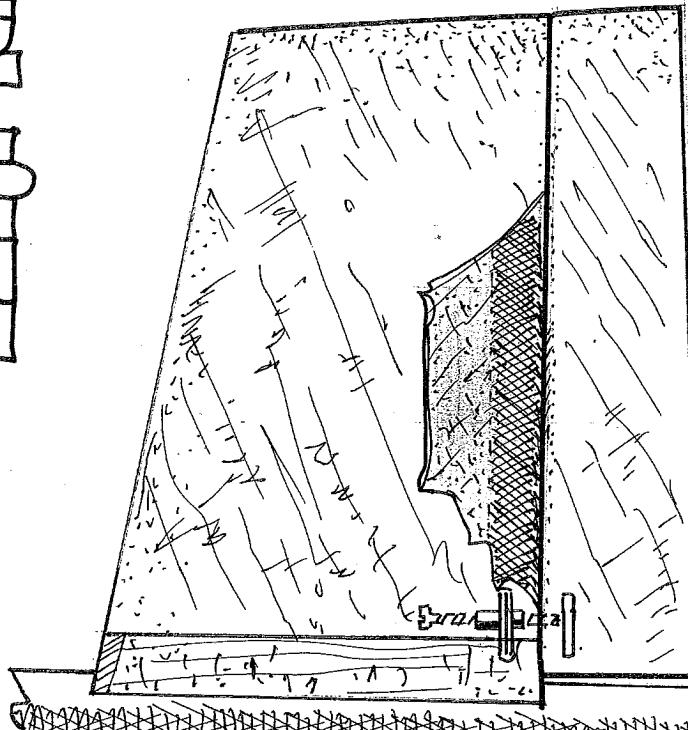
130

0

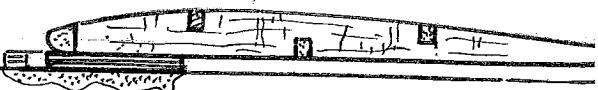
KÖSTENS - A. SCHNEIDER



W
H
E
L
F



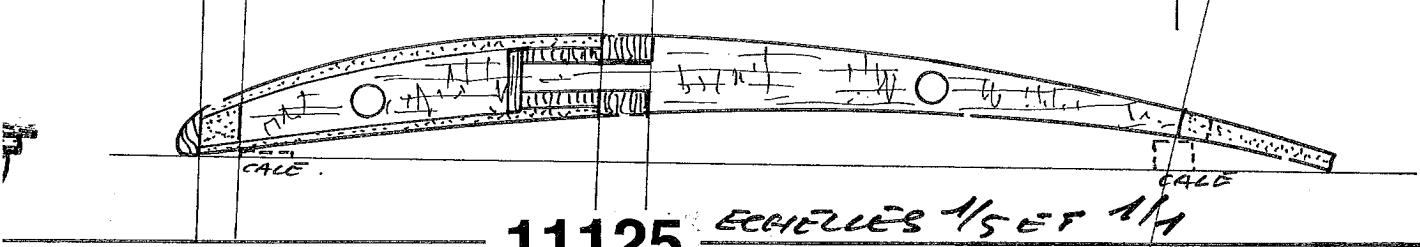
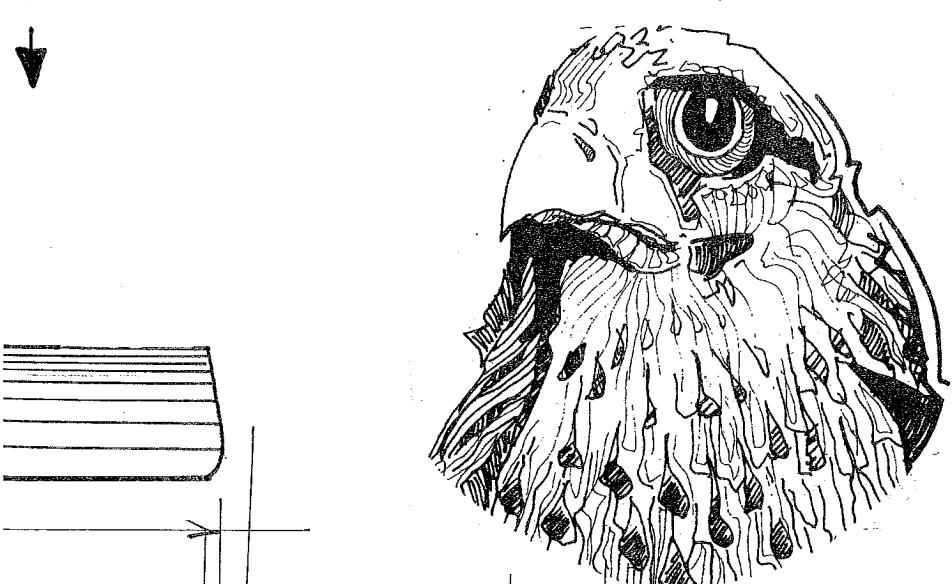
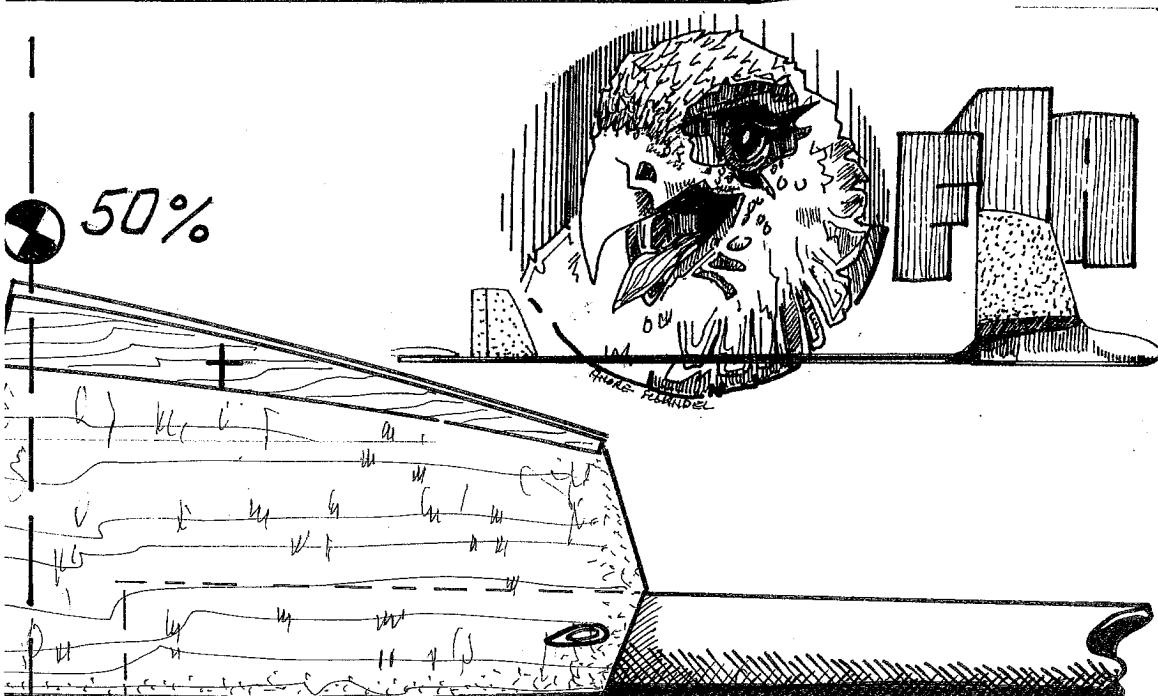
520



11124

AG. ALSAIGNE
LES KAPACITES

VOL LIBRE



11125 ECHELLES 1/5 ET 1/1

CONSTRUCTION

Dans deux numéros de Vol Libre , passés, nous avons présenté des planeurs , étudiés et construits par la section d'aéromodélisme Les rapaces de l'III .

Maintenant que ces fameux rapaces se sont envolés et que la dite section d'aéromodélisme n' existe plus , nous présentons , dans l'évolution normale de l'époque , après les FALCO 1 et 2 le Falco 3 .

Les lignes générales sont encore celles de ces deux devanciers , dans pratiquement toutes les dimensions . Les différences ou si vous voulez , les difficultés supplémentaires , pour obtenir de meilleures performances , se situent essentiellement dans la construction de l'aile , comme nous le verrons un peu plus loin :

FUSELAGE

-ame en contre plaqué 12 mm, avec découpes d'une soute à lest , d'un emplacement pour coller la poutre fuselage , et si nécessaire l'emplacement pour encastrage d'une minuterie .

- deux flancs en balsa moyen de 2,5 ou 3 mm d'épaisseur ..collés de part et d'autre de l'âme centrale .

- sur la partie avant du fuselage et en renforcement de la soute à lest , deux parties en ctp 2 mm.

-au niveau de la fixation de l'aile, deux nervures ctp 2 mm stabilisant le passage des cordes à piano , pour fixer les ailes .

Tous les assemblages se font à la colle de contact .

- la poutre portant la dérive et le support de stab , était acheté , en gros chez un fabricant de canne à pêche français , célèbre . L'élément était le porte scion . Légèrement poncé aux endroit destinés à recevoir de la colle , la dérive et les supports de stab ,sont collés à l'Araldite rapide .

-supports de stab ctp 2 mm

-dérive réalisée comme décrit dans Falco 1 et 2 .

- l'avant de la poutre est engagé dans le fuselage (arrière dessous) collée également à l'Araldite .

- le crochet de treuillage cap 2 mm et l'étrier de maintien ,sont également collés à l'Araldite après avoir percé les trous correspondant , en dessous du fuselage .

STABILO

-construction tout à fait classique tout en balsa .

AILE

- C'est ici que se situe la grande différence , avec les modèles précédents Falco 1 et 2 .

C'est là aussi que se situent , les apprentissages , pour la construction d'une aile , coфрée dessus - dessous , afin de donner plus de rigidité et de solidité à l'ensemble .

Il est important de choisir les éléments entrant dans la construction , dans les mêmes caractéristiques de densité et de masse , panneau droit , panneau gauche .

Le profil choisi , est cette fois-ci un profil creux , plus porteur , creux vers l'arrière , donc aussi plus délicat , dans la construction de la structure . Notamment au niveau des longerons centraux .

L'emploi de cales , sous bord d'attaque et bord de fuite est impératif . On peut également conseiller une cale , sous le longeron inférieur ..

Les panneaux centraux comportent en dehors des nervures ctp , des nervures balsa moyen 2 mm , celles des dièdres étant en balsa léger 15/10 .

Construction tout à fait classique ; de la structure sur chantier .

Avant de passer au coffrage il convient de poser des ligatures , en fil de kevlar entre le longeron supérieur et inférieur , comme indiqué sur les croquis . Ces ligatures seront ensuite imprégnées , sur la structure , avec de l'Araldite légèrement chauffée ,pour la rendre liquide. C'est aussi le moment d'introduire et de coller les tubes alu servant de clef d'aile .

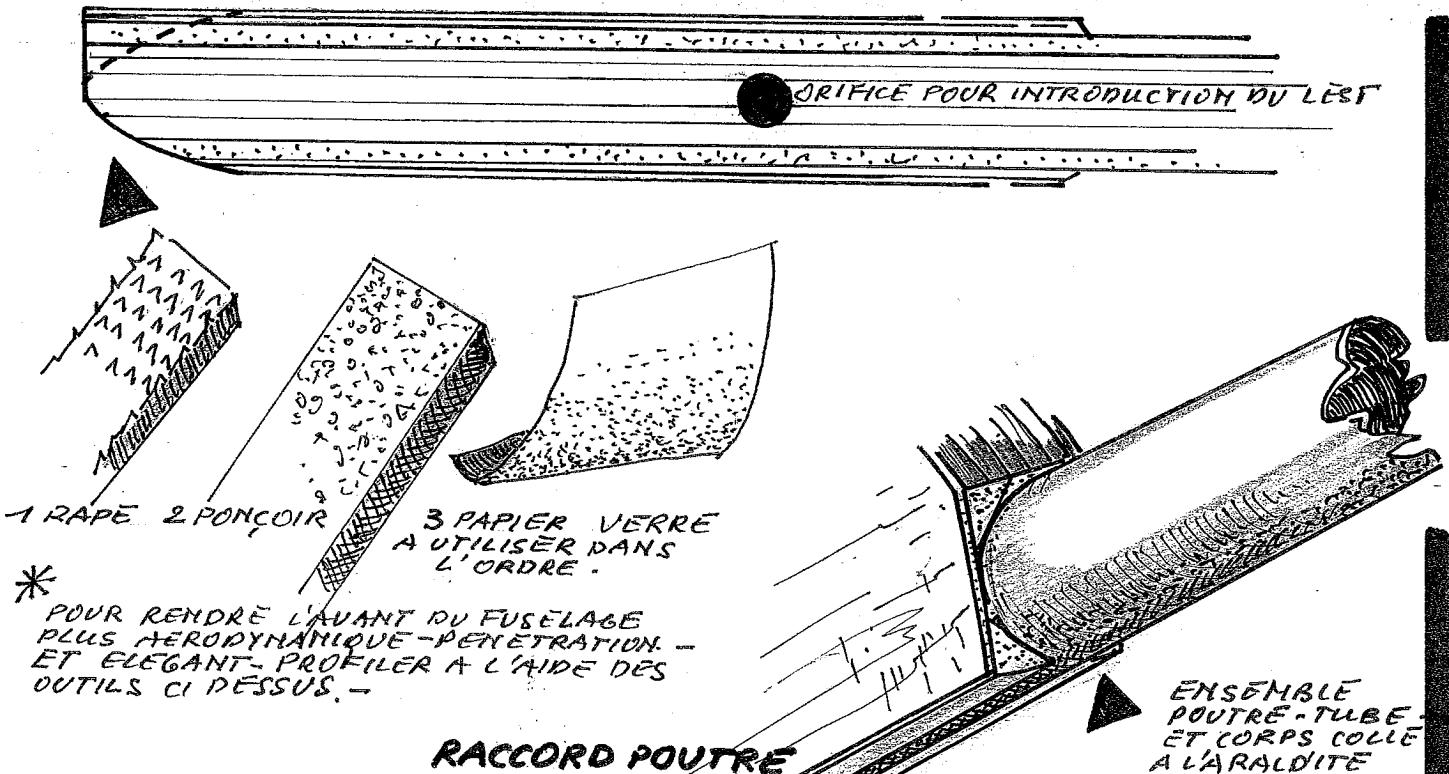
Pose des coffrages .

Choisir si possible des planchettes balsa 10 ou 15/10 en quarter grain , et les découper selon les dimensions exactes prises sur la structure . Opération importante et pas toujours facile surtout au niveau des longerons . On peut dépasser sur le bord d'attaque .

Repérer et marquer , toutes les surfaces de contact avec la structure , en dessous de la planchette .

Deux colles sont utilisées pour la fixation : la colle blanche et la colle de contact . Encoller tout le périmètre structure , planchette de coffrage avec la colle de contact ainsi que les nervures dans l'ordre impair .

AVANT DU FUSELAGE

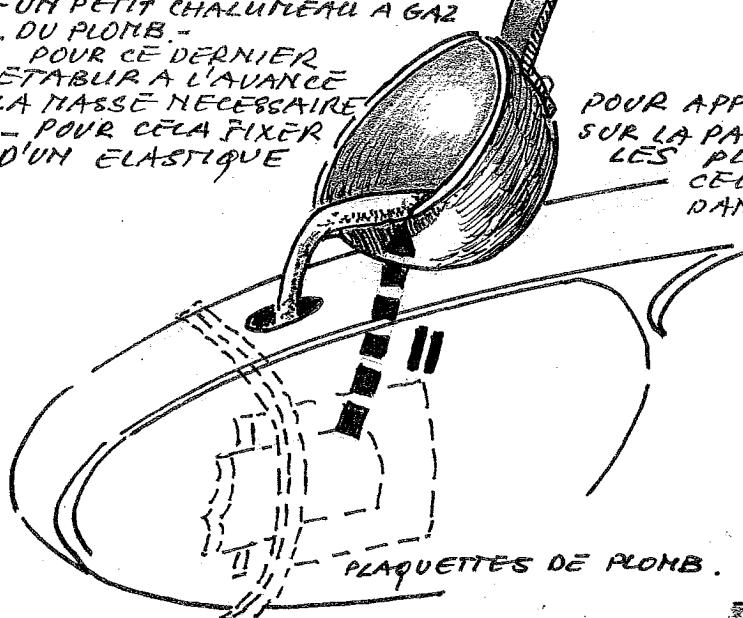


467

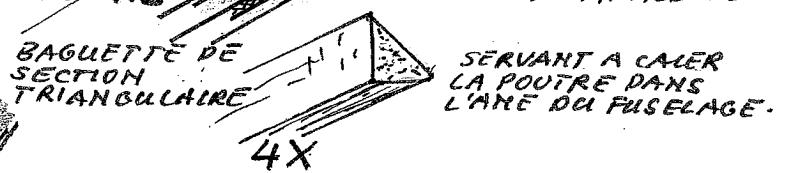
- TROIS CHOSES SONT
NECESSAIRES - UNE PETITE
COUCHE AVEC BEC EN AU
- UN PETIT CHALUMEAU A GAS
- DU PLUMB.

POUR CE DERNIER
ETABLIR A L'AVANCE
LA MASSE NECESSAIRE

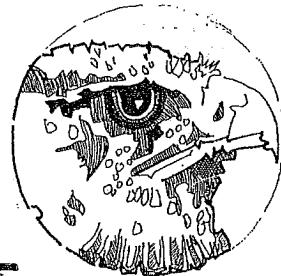
- POUR CELA FIXER
D'UN ELASTIQUE



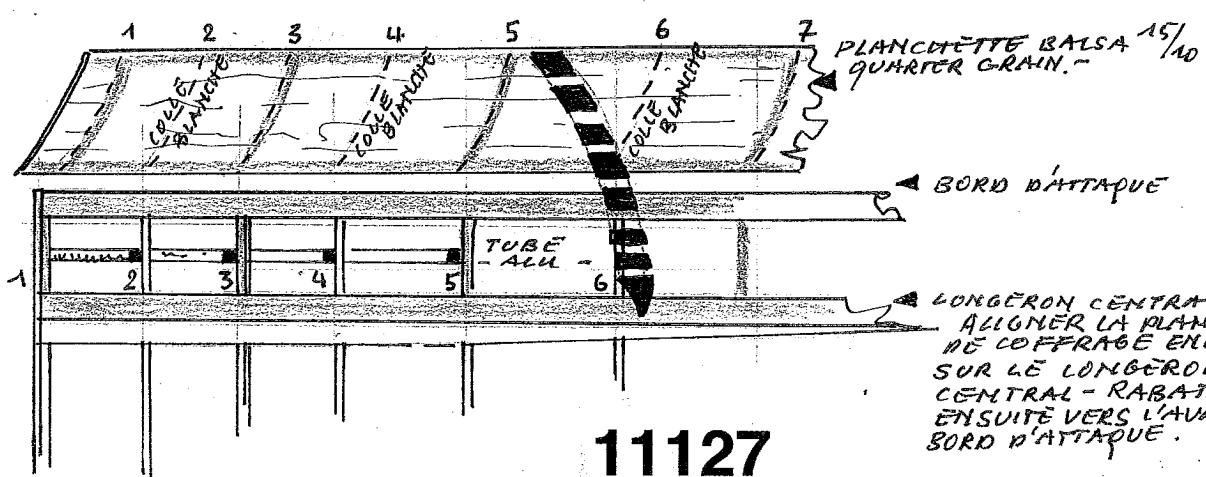
RACCORD POUTRE



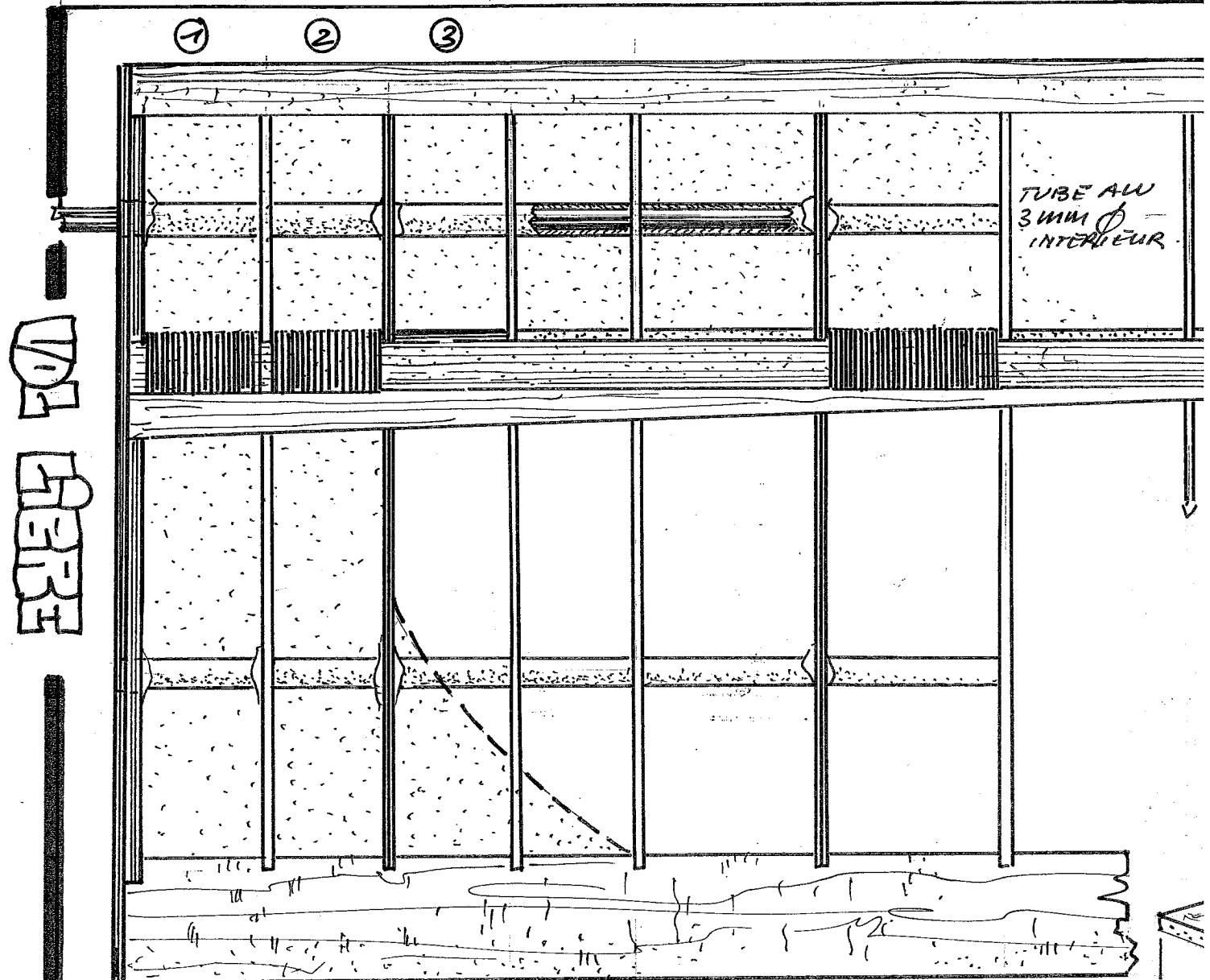
POUR APPROCHER LE CENTRE DE GRAVITÉ
SUR LA PARTIE AVANT DU FUSELAGE A L'AIDE
DES PLAQUETTES DE PLOMB - CHAUFFER
CEULS-CI DIRECTEMENT PAR LE PEGGUS
DANS LA LOUCHE AVEC LA FLAMME DU
CHALUNEAU - LIQUINE - VERSER
PAR L'ORIFICE DANS LA SOLITE.



卷之三



- ALIGNER LA PLANCHE DE
COFFRAGE EN COLLEE
SUR LE LONGERON
CENTRAL - RABATTRRE
ENSUITE VERS L'AVANT SUR
BORD D'ATTAQUE .



* LE BORD DE Fuite BALSA DUR - 20X4 PEUT SE TROUVER DANS LE COMMERCE
OU EST PONCE A PARTIR D'UNE PLANCHETTE DE 4 MM.

* DESSIN TRES GROSSEI SUR ENPLANTURE DE L'AILÉ
LES NERVURES 1-3-6 SONT EN CONTRE PLAQUE TROIS A CING PLIS
BOULEAU OU MÉTRE 2 MM OU 3 MM.
- LES TUBES AU SERVENT A L'ALIGNEMENT ET NE
SONT PAS COLLES DANS UN PREMIER TEMPS !

* NE PAS OUBLIER DE BIEN
CONTRECOLLER LE
LONGERON DE RENFORCER
CONTRE LE LONGERON
PRINCIPAL.

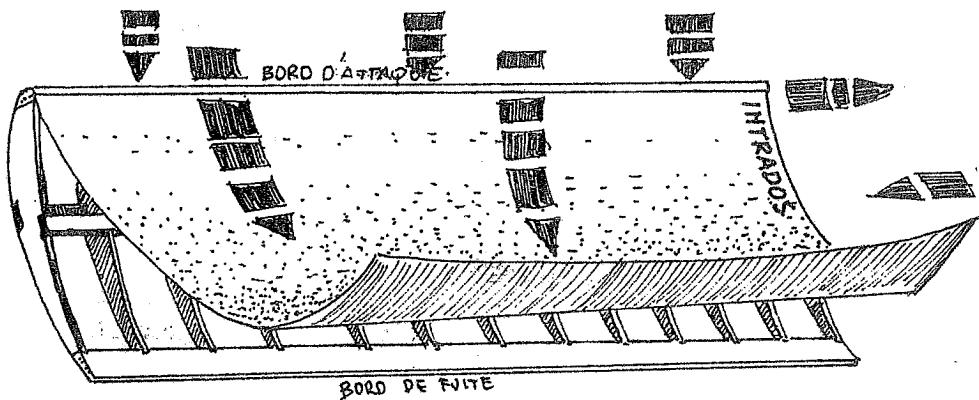
NERVURES BALSA 20/40

3x6 mm BOIS DUR -- PIN OU SAMBA (PEUPlier AFRICAIN) CE DERNIER EST PLUS FACILE A TRAVAILLER.

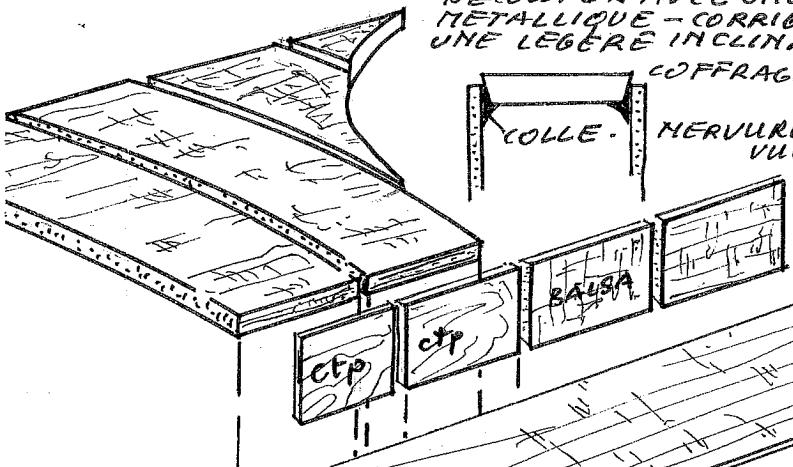
* **BORDS D'ATTAQUE** - L'ADAPTATION D'UN BORD D'ATTaque A DES PROFILS VARIÉS NE CORRESPOND PAS OBLIGATOirement AUX BAGUETTES "STANDARD" DU COMMERCE - AVEC UNE RÈGLE PLATE METALLIQUE D'UN MÈTRE DE LONG ET UNE LAME NEUVE D'UN CUTTER VOUS POUVEZ A PARTIR DE PLANCHETTES 3-4-5-6-8-10 MM TRANCHEZ VOS B.A. SELON VOTRE VOLONTé - ATTENTION ! CHOISIR DES PLANCHETTES NON DÉFORMÉES LE FIL DU BOIS DOIT ÊTRE DROIT ET PARALLELE AUX CÔTÉS - N'ESSAYEZ PAS DE COUPER D'UN SEUL PASSAGE REPÈREZ PLUSIEURS FOIS. -

BOIS DUR (PIN) * ATTENTION AU SENS DES FIBRÉS DU BOIS - 20 x 2 mm.

ENTOILAGE

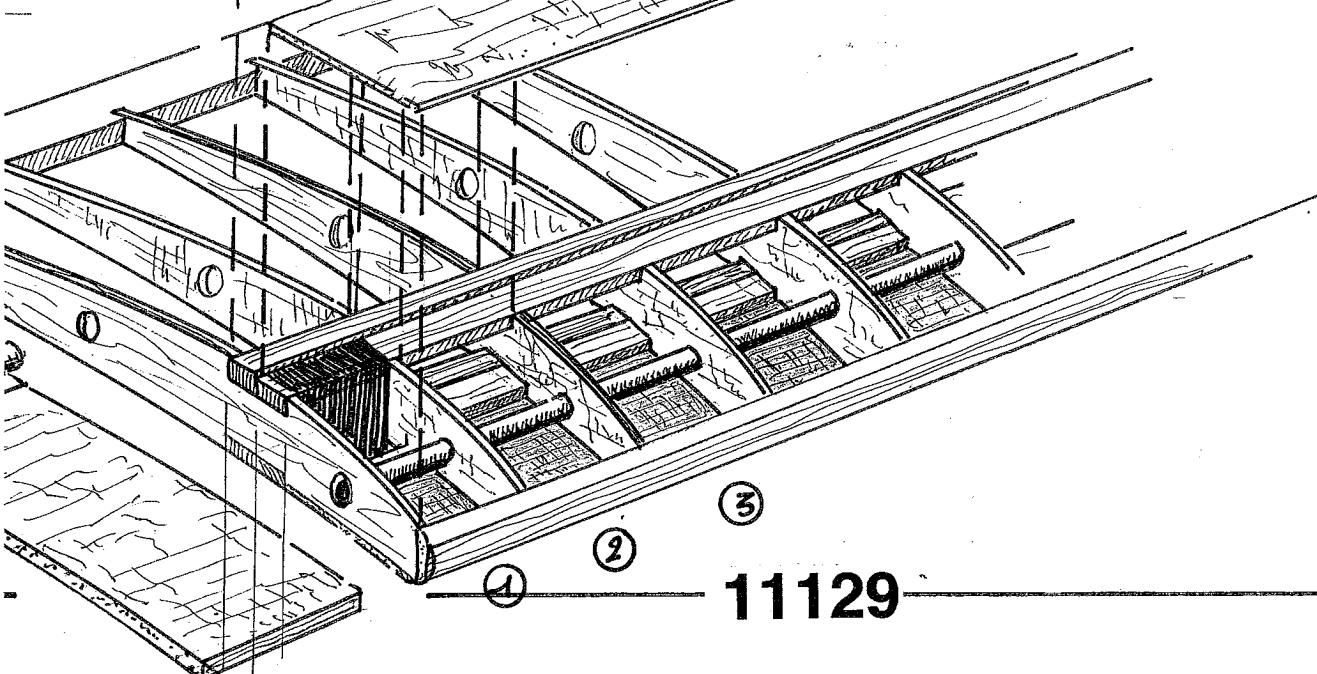


* COFFRAGE DES INTERVALLES ENTRE MERVURES - Balsa mou 1,25 à 3 mm - PRENDRE DIMENSIONS SUR LA STRUCTURE ET DÉCOUPER AVEC UNE LAME BIEN AFFÛTEE ET RÈGLE METALLIQUE - CORRIGER AU PONÇOIR TOUT EN DONNANT UNE LEGÈRE INCLINAISON AUX SURFACES COUPÉES. -



* RENFORTS INTERCALÉS RELIANT LONGERONS SUPÉRIEURS A LONGERONS INFÉRIEURS - A AJUSTER SUR STRUCTURE - LES PREMIERS SONT EN C.T.P 15/10, LES AUTRES EN Balsa DUR 15/10. ENCOLLER SUR TOUT LE PERIMÈTRE -

* COFFRAGE HILE - Balsa 15/10 SI POSSIBLE QUARTER GRAIN - SI NÉCESSAIRE POUR DONNER COURBURE HUMECTER AVEC ÉPONGE LA SURFACE SUPÉRIEURE -



Les autres surfaces, non encollées à la colle de contact seront, traitées avec de la colle blanche

Pour donner plus de souplesse , et ainsi faciliter , à la planchette de coffrage , d'épouser la courbure de la structure , on peut humecter légèrement avec une éponge , le dessus de cette planchette.

Il est également conseillé de maintenir en place l'ensemble , avec des baguettes de balsa moyen, fixés à l'aide d'épingles , au niveau du bord d'attaque et du Longeron central .

Lorsque la partie supérieure ,extrados , est séchée et en place , il faut rajouter dans les angles , endessous des congés de colle , avec une baguette pointue .

Le coffrage du dessous , intrados , se fera ensuite de la même manière , une baguette de maintien sera rajoutée , au milieu pour imposer le creux de dessous du profil .

Laisser sècher , sur chantier , vérifier minutieusement , les points de collage .

Poncer , ,soigneusement , le bord d'attaque, bien perpendiculaire , afin de pouvoir mettre en place et coller , la baguette de bois dur , formant l'arrondi avant du bord d'attaque ..

Après séchage , poncer en arrondi le bord d'attaque .

Traiter l'ensemble D box , bois avec du bouche pores , poncer fin , et recommencer une deuxième fois l'opération .

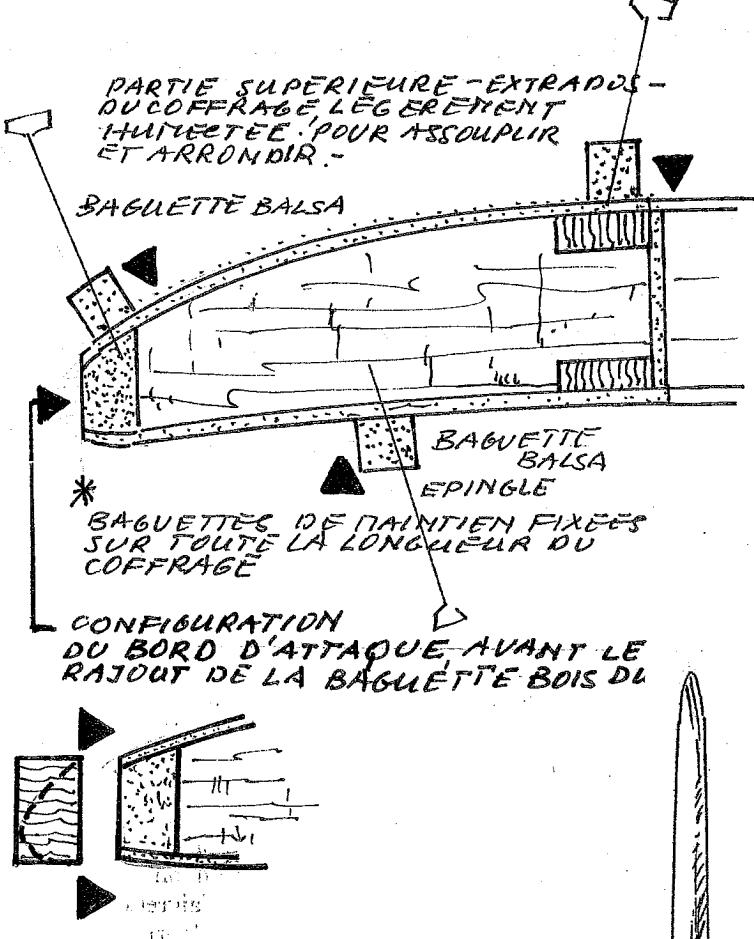
Poser les coffrages d'intervalles , deux sur l'extrados , un sur l'intrados .

Poncer au profil , traiter avec du bouche pores , deux fois .

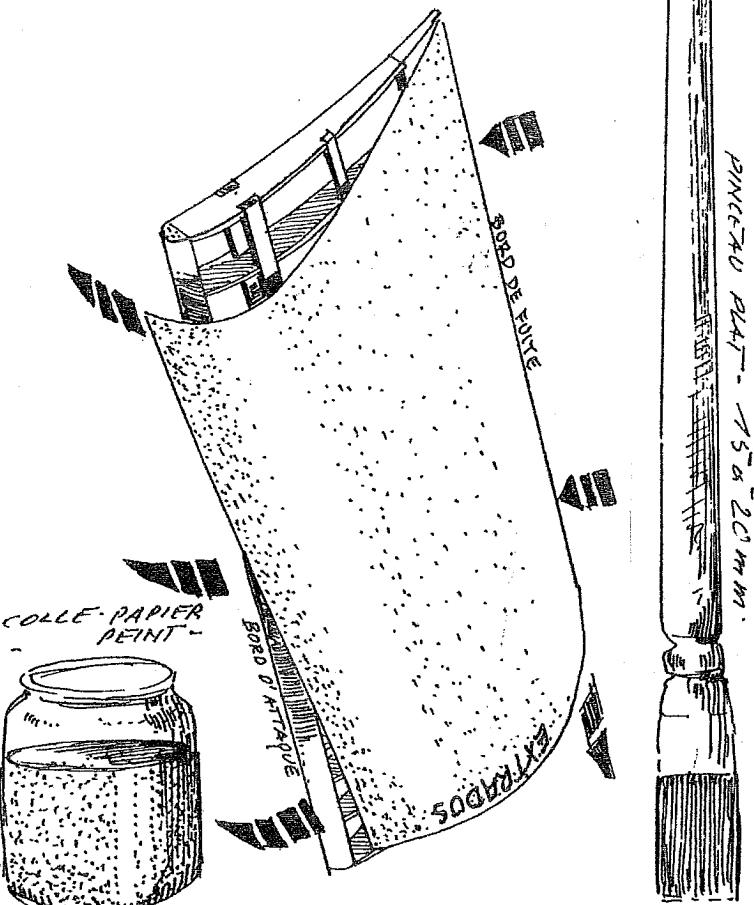
Autre point délicat , la jonction à la cassure de dièdre . Utiliser à cette fin des segments de bord de fuite , balsa dur , collés avec UHU hart ou Araldite . Vérifier si l'angle panneau central , dièdre est bien respecté , sinon apporter des corrections par ponçage .

SE SOUVENIR CONSTAMMENT QUE LES QUALITES DE VOL , DU MODELE, DÉPENDENT , DE LA QUALITE DE LA CONSTRUCTION DE L'AILLE .

André SCHANDEL



ENTOILAGE - SUITE -
- PROPOSITION D'ENTOILAGE EXTRADOS-INTRADOS AVEC DE LA COLLE PAPIER PEINT- ET DU RODELSPAN 22g/m²



CONTE TCHÈQUE

Le titre de ce conte tchèque , me paraît un peu long . Tout en remarquant, pas long, comme garantie du bonheur .

Ce conte existe depuis plus de cinquante ans , et , presque chaque enfant tchèque ou slovaque le voit vers Noël à la télévision .

Dans ce conte la princesse fuit un roi méchant étranger , avec lequel elle doit se marier , pour sauver son pays . Elle s'enfuit d'un château à un autre ...

Chateaux ... en Bohême du sud .

Par chance ce pays avait jadis comme aujourd'hui de nombreux châteaux enchantés . En ce temps là , seuls princesses et princes pouvaient y entrer . Mais si vous venez au concours de Sezimovo-Usti, vous avez la possibilité de visiter un des vingt châteaux ... Vous , verrez cela vaut le coup

La princesse se sauve avec un manteau en peau de souris , muni d'un capuchon , pour cacher son étoile d'or . Pour cette raison on l'appelle " Sourifourrure " . Les prés remplis d'aigrettes sur le chemin du concours rappellent cette fourrure ...et le rire de la princesse Lada est comme clui de chacun d'entre vous qui réussit un maxi ! et sa tristesse de devoir quitter la maison , pour fuir le méchant roi Krasivet , est comme celle qui vous étreint lorsque vous manquez votre vol .

Un royaume aérien ...

Son père le roi , aime Lada avec le même amour , que portent les organisateurs à leur concours . Nous étions aujourd'hui plus nombreux que jamais ! Ce n'est pas le nombre qui m'importe , mais la qualité de ce 23 ème concours de la Bohême du Sud . Très sympathique . Tu pouvais entendre ici , le Tchèque , l'Allemand , le Français , le Hongrois , l'Anglais , le Polonais , le Russe , le Slovaque , l'Ukrainien

Beaucoup de couples , de très nombreux jeunes , une palette des plus petits aux plus grands .. Le tout ressemblait à un village volant !

Beaucoup de voitures au sol et de modèles en l'air . Même les anciens de 1956 ! tentes multicolores dans les prés verts , vélos , motos , comme pour aider les paresseux , jumelles sur supports , stand de saucisses , à manger à boireet pas seulement de la bière tchèque!

Le soleil a chauffé le béton , tapis gris de l'aérodrome Vsechov sert de parking . Rue pour gens bavards , plots de départ , jury , couvertures étalées sur lesquelles les jeunes s'embrassent ...on joue aux cartes , le temps s'écouleDans certains cas , petites tables restaurant zéro étoile , mais avec beaucoup plus de bonne humeur .

A propos étoile de l'amour ...

Dans ce conte , le prince découvre le cœur

de Lada dans un château , les coeurs l'emportent , tout comme l'amour pour notre loisir VOL LIBRE . Sinon tant de couples ne se déplaceraient pas aux concours .

La réalité , la vérité , est que c'est invraisemblable , ils ont mariés depuis ps de 10 , 20 , 30 ans et même plus ? N'est-ce pas féerique !

Chères épouse et maris ;;;vous méritez un prix d'honneur . Voici une couronne de fleurs , issues de ce pré tchèque , pure nature ...

Héros des champs ...

Nous invitons maintenant sur cette prairie ceux qui nous sont revenus après de graves maladies . Bravos pour A. Zeri et R. Truppe , pour leur retour parmi nous

Son et explosion ...

Les deux peuvent signifier quelque chose . A la fin du concours la grande cloche sonne , les enfants sont tristes , car c'est la fin . A la fin de chaque vol le pistolet de signalisation claquecertains sont contents d'autres sont tristes

Mais la conte fabuleux , reviendra l'année prochaine à la télé ...

Nous aussi nous reviendrons l'année prochaine pour notre cher concours tchèque



23rd South Bohemian Cup

May 23-25 at Vsechov

F1A 72 flew 29 full scores

		F1B-Junior 4 flew	
1	Jan Vosejpká	CZE	1260+++456
2	Ivan Bezak	SVK	1260+++451
3 Anton vanEldik		NED	1260+++433
4	Thomas Weimer	GER	1260+++299
5	Ivan Treger	SVK	1260+++257
6	Jorg Melde	GER	1260+++238
7	Michal Dvorak	CZE	1260+++232
8	David Kalina	CZE	1260+++231
9	L.Kornhofer	CZE	1260+++210
10	Kamil Halicki	POL	1260+++188
11	Ivan Crha	CZE	1260+++404
12	Franz Wutzl	AUT	1260++339
12	Uwe Rusch	GER	1260++224
F1A-Junior 14 flew			
1	Martin Bohus	SVK	1260++319
2	Kamil Baran	SVK	1260++297
3	Marek Dohnansky	SVK	1260+225
4	Michal Kovarik	CZE	1260+117
5	M.Vosejpkova	CZE	1260+85
F1B 31 flew			
1	Anselmo Zeri	NED	1260++304
2	Henk vanHoorn	NED	1260++235
3	P. Monninghoff	GER	1260++195
4	Peter Windisch	GER	1260++178
5	Bernd Silz	GER	1260+295
6	Vladislav Urban	CZE	1260+280
7	Pim Ruyter	NED	1260+230
8	W. Liberatore	ITA	1260+188
9	Oleg Fedorov	RUS	1260+164
10	St.Skibicki	POL	1260+162
13	Klaus Salzer	AUT	1260+128
16	Manfred Barg	GER	1228

F1B-Junior 4 flew

1 A. Warakomska POL 1216

2 Stanislav Absolon CZE 1166

F1C 15 flew

1 Reinhard Truppe	AUT	1260++330
2 C.-P.Wachtler	GER	1260++271
3 Laszlo Patocs	HUN	1260++267
4 Stefan Reinwald	GER	1260
8 Manfred Nogga	GER	1205

MODELES - ANCIENS -

1 Gunnar Wivardsson	SWE	360
1 Michael Woolner	GBR	360
F1B-Junior 3 flew		
1 Romans Demcenko	LAT	345
2 Oskar Findahl	SWE	342
F1C 4 flew		
1 Kaarle Kuukka	FIN	360
1 Nikolay Rekhin	RUS	360
1 Juri Roots	EST	360

Die Prinzessin mit dem goldenen Stern auf der Stirn

Glücksgarantie

Der Titel dieses tschechischen Märchens klingt ein bisschen lang für mich, aber – nur um das festzustellen – nicht lang als Glücksgarantie. Das Märchen existiert seit über 50 Jahren. Fast jedes Kind in Tschechien und der Slowakei sieht es zur Weihnachtszeit im TV. In dieser Geschichte läuft die Prinzessin weg von einem fremden, bösen König, den sie heiraten soll, um ihr Land zu retten. Sie läuft von einer Burg zu einer anderen.

Südböhmisiche Burgen

Zum Glück hat dieses Land schon damals und auch heute noch zahlreiche, verschiedene, zauberhafte Burgen. Damals durften nur Prinzessinnen und Prinzen die Burgen betreten, aber wenn ihr zu dem Bewerb nach Sezimovo Ústi kommt, habt ihr auch die beste Möglichkeit, eine dieser 20 Burgen in Südböhmen zu besichtigen. Ihr werdet sehen, es lohnt sich.

Pusteblumen-Wiese

Die Prinzessin läuft weg, und trägt einen Mäusepelz-Mantel mit Kapuze, um ihren goldenen Stern zu verstecken. Nach diesem Mantel wird sie „Mäusepelzchen“ genannt. Und an dieses Pelzchen erinnern mich unterwegs zum Wettbewerb die Wiesen voller Pusteblumen. Und das Lachen der Prinzessin Lada ist wie das Lachen von jedem von Euch der das Max geschafft hat. Und die Traurigkeit der Prinzessin, von zu Hause von dem bösen, fremden König Krasisvet wegzulaufen, ist wie eure Traurigkeit, wenn ihr das Max nicht geschafft habt.

Fliegendes Königsreich

Ihr Vater, der König, liebt die Lada mit solcher Liebe, wie die Organisatoren jährlich die Bewerbe veranstalten. Wir waren heuer eine so große Menge, wie noch in keinem Jahr. Mir geht es nicht um das Quantum, aber diese Qualität des 23. südböhmisichen Pokals war sehr sympathisch. Du konntest hier verschiedene Sprachen hören. Tschechisch, slowakisch, russisch, ukrainisch, ungarisch, polnisch, holländisch, englisch, französisch, deutsch und Jede Menge Ehepaare, sehr viele junge Menschen, eine echte Palette von klein bis reif.

Das ganze sah aus wie ein fliegendes Königshaus-Dörfli. Viele Autos am Boden, Flugmodelle in der Luft, sogar Oldtimer-Modelle aus 1956. Farbige Zelte in bunter Wiese, Fahrräder, Mopeds – als Gehhilfe zur Unterstützung der Faulheit ... Ferngläser auf Stativen, gute Würstelbude mit leckerem Essen und Getränken ... nicht nur tschechisches Bier!

Beton ist nicht gleich Beton

Die Sonne hat den Beton aufgewärmt. Der graue Teppich auf dem Flugplatz Vsechov dient als Parkplatz, Straße für tratschende Menschen, Platz

The Princess With the Golden Star on the Forehead

Guarantee for happiness

The title of this czech fairytale sounds a bit long for me, but – just to make the point – not long for a guarantee for happiness. The fairytale exists for more than 50 years. Nearly every child in the Czech Republic and Slovakia watches it in christmas time on TV. In this tale the princess runs away from a foreign, evil king she should marry to save her country. She runs from one castle to another.

South Bohemian castles

Luckily this country had then and still has today numerous, different, charming castles. Then only princesses and princes were allowed to enter the castles, but if you come to the contest in Sezimovo Ústi you have also the best opportunity to visit one of these 20 castles in South Bohemia. You will see, it is worth it.

Dandelion meadow

The princess runs away and wears a mouse-fur coat with a cowl to hide her golden star. For this coat she is called „Mousy-fur“. And of this fur remind me the meadows full of dandelion fruits we saw on the way to the contest. And the laughter of the princess Lada is like the laughter from each of you who made the max. And the sadness of the princess having to run away from home and from the evil king Krasisvet is like your sadness if you have missed the max.

Flying kingdom

Her father, the king, loved Lada with such a love as the organizers do the yearly contest. This year we were so many as never before. I do not think of the amount, but the quality of this 23rd South Bohemian Cup was very likeable. You could hear various languages. Czech, slowak, russian, ukrainian, hungarian, polish, dutch, english, french, german and ... Any number of couples, many young people, a real range from small to mature.

Everything looked like a flying kingdom-village. Many cars on the ground, model aircraft in the air, even oldtimers from 1956. Colourful tents in a vivid meadow, bicycles, mopeds – as walking aid to support laziness ... binoculars on tripods, a good hot-dog stand with yummy food and drink ... not only czech beer!

Concrete is not just concrete

The sun warmed the concrete. The gray carpet of the Vsechov airfield serves as parking lot, road for gossiping humans, place for starting poles, resting

für Startstellen, Jury, Liegefläche für Decken, auf denen die Jugend schmust, Karten spielt, auch Zeit nimmt. In manchen Fällen auch als Tischlein-deck-dich wie in einem 0-Sterne-Restaurant, aber mit um so besserer Laune.

Apropos Stern: Der von Prinzessin Lada ist versteckt unter ihrer Mäusepelz-Kapuze, aber in jedem von euch steckt ein ganz großer Stern um ein guter Modellflieger und ein toller Mensch zu sein. Danke. Applaus für euch!

Sieg der Liebe

Im Märchen entdeckt der Prinz in seiner Burg die Lada unter ihrer Mäusekapuze und die Herzen siegen.....

Genauso siegt die Liebe zu unserem Hobby Modellfliegen. Sonst würden nicht so viele, viele Jahre Ehepaare gemeinsam zu den Wettbewerben fahren. Die Wahrheit ist, die Realität sagt: Kaum zu glauben, verheiratet schon über 10, 20, 30 sogar mehr als 40 Jahren ... Ist das nicht märchenhaft???

Sehr geehrte Ehefrauen und Ehemänner!

Euch muss doch ein Ehen-Ehren-preis verliehen werden! Hier ist ein Blütenkranz aus der Blumenwiese der tschechischen Natur.pur. Juchhuuuu ...

Helden des Feldes

Auf unsere Wiesenbühne laden wir jetzt die, die nach lebensbedrohender Krankheit zurück zum Modellflug gekommen sind. Applaus für Reinhard Truppe und Anselmo Zeri für die glückliche Rückkehr zu uns, bravoooooooooooo!!!!!!!

Klang oder Knall?

Beide können etwas bedeuten. Am Ende des Märchens klingt die große Glocke. Die Kinder sind traurig, dass es zu Ende ist.

Am Ende jeder Runde und des Bewerbs knallt die Signalpistole. Manche von euch sind glücklich, manche traurig.

Das tolle Märchen kommt nächstes Jahr aber wieder im Fernsehen.

Auch wir kommen sehr gerne im nächsten Jahr wieder zu so einem lieben, tschechischen Bewerb.

RENDEZ_VOUS INTERNATIONAUX

17-22.08.08- Ch.du Monde F1D

Belgrade Serbie Seniors et Juniors . Vols du 18 au 21 août .
e:mail : aérolux@sezampro.yu web /
htetp : wwwakreolux. com

31 .08. - 07. 09.2008

Ch. d'Europe F1A ,B,C,
Pazardzik Bulgarie - F1a le2 , F1b le 3
F1C le 5 - e. mail valio@dir.bg web :
www. bulgaria2008.com

area for blankets on which youth cuddles, plays cards, and also times. Sometimes also as a Wishing-table like a 0-star restaurant, but in a much better mood.

Apropos star: Princess Lada's is hidden under her mouse-fur cowl, but in each of you there is a very large star to be a good modeller and a great human. Thank you. Applaus to you!

Victory for Love

In the fairy tale the prince in his castle recognizes Lada under her Mouse-cowl and the hearts win

In the same way the love to our hobby aircraft modelling wins. Otherwise married couples would not for so many years go together to the contests. The truth is, reality says: hard to believe, married for more than 10, 20, 30, even more than 40 years – isn't that like a fairy-tale???

Honoured wifes and husbands:

You really have earned a Marriage-award! Here is a flower-wreath from the flower meadow of the true czech countryside. Juchhuuuu ...

Heroes of the field

To our meadow-stage we now call those who returned to modelling after severe illnesses. Applause to Reinhard Truppe and Anselmo Zeri for their happy return to us, bravoooooooo!!!!

Sound or Bang?

Both can have a meaning. At the end of the fairy-tale the big bell sounds. The children are sad that it is over.

At the end of each round and of the contest the signal gun cracks. Some of you are happy, some are sad

The great fairy-tale comes back next year on TV.

We, too, like to return next year to such a dear Czech contest.

13.-20.06.2008 Ch. d'Europe F1E

Wasserkuppe Röhn RFA
16 09 junior s - 17 09 séniors
e mail m.thoma@daec. de web
www modellflug-im-daec.de

2009 - Ch Europe en Serbie

2009-Ch du Monde F1A,B,C, Croatie

2009 Ch,d'Europe F1ABP juniors Roumanie

12-19.09.2009 Ch. du Monde F1E Wasserkuppe RFA

F1 K/ CO₂ - Motorflugmodell „ACCORTE II“

von H. GRAHAM SEDLICK, U.S.A.

Während der Beobachtung der Freiflugszene bei den US Nationales 2001 sah GRAHAM SEDLICK einen Haufen von P-30 und Oldtimer Modellen in CO₂ Bewerben fliegen. Er beschloß danach, etwas neues, leistungsfähigeres zu bauen und so entstand das Modell „ACCORTE“. Es war ein Entwurf, der ein wenig anders aussah als die oben erwähnten Modelle und der für bessere Steig.- und Gleitflugleistungen sorgen sollte, ähnlich jener von modernen Gummimotormodellen. Nach 5 Jahren und 8 US-NATS Siegen als Ergebnis, hat sich „ACCORTE II“ mehr als die Nachahmung eines Hochleistungsmodells erwiesen, es war ein erhofftes, eigenständiges Modell entstanden, außerdem sieht es gar nicht schlecht aus.

GRAHAM „borgte“ sich für die Konstruktion einige Daten von favorisierten und erfolgreichen Motormodellen aus und legte eine Gesamtfläche fest, die den Einsatz in F1K und der UNLIMITIERTEN CO₂ Klasse ermöglichte. Die erste „ACCORTE“ wurde für den „GASPARIN GMW-73“ CO₂ Motor entworfen, der zu dieser Zeit der Beste war. Seit 2002, dem Jahr des erstmaligen Einsatzes des Modells bei nationalen WBW, wurde es mit verschiedenen Motoren ausgerüstet, je nach Anforder-

ungsprofil und Wettersituation. Alle signifikanten Siege wurden jedoch mit dem „GMW-73“ erlogen, wobei „ACCORTE“ immer ins Fly-off gelangte und jeden WBW gewann, in welchem es eingesetzt worden war. GRAHAM glaubt auch, daß das Modell bei gutem Wetter den nationalen US-Rekord neuerlich brechen könnte (dieser liegt bei etwa 30 Minuten).

„ACCORTE“ wurde laufend weiterentwickelt, z.B. mit neuartigen Materialien (Carbon etc.), aerodynamischen Änderungen (z.B. Tragflügelenden, Profil - jetzt B-6356-b), einiges wurde geändert, anderes verbessert. Die Parameter des Grundentwurfs aus 2002 wurden jedoch beibehalten und mit dieser allersten Konstruktion erliefen GRAHAM und sein „ACCORTE“ 2002 einen neuen nationalen US-Rekord, 2003 gelang demselben „Team“ eine neuerliche Verbesserung dieses Rekords.

Aus: 40th ANNUAL REPORT of the NATIONAL FREE FLIGHT SOCIETY SYMPOSIUM 2007

Übersetzung: Franz Czerny, Walter Hach 3/08

En observant la scène Vol Libre aux "US NATS" 2001 , Graham SEDLIK vit un tas de P 30 et des modèles anciens concourir en CO 2 Il décida alors de construire quelque chose de nouveau . Ainsi nacquit "ACCORT".

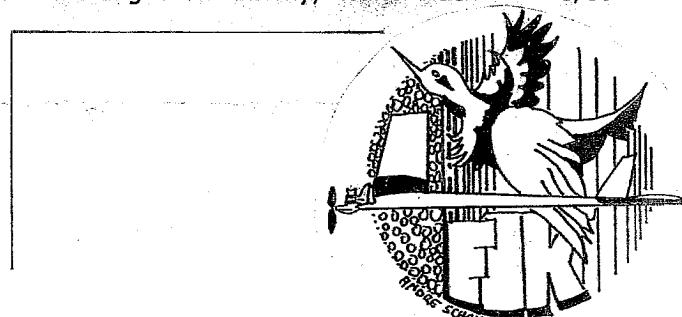
C'était un modèle d'une allure autre que celle des modèles cités plus haut et devant avoir des performances de montée plus conséquentes , ressemblant aux moteurs caoutchoucs modernes .

Après cinq années et huit victoires , aux US NATS , comme résultats le modèle ACCORT II s'est montré plus qu'une imitation d'un modèle performant .

C'est un modèle à part entière , qui n'a pas du tout une allure laide .

Graham se procura pour la construction , quelques caractéristiques de modèles motorisés , fixa une aire totale qui lui permit d'entrer dans la catégorie CO 2 "unlimited "

Le 1er ACCORT fut adapté au moteur Gasparin GM W 73 , il fut le



meilleur à cette époque . Depuis 2002 lors du premier essai en compétitions nationales , d'autres moteurs furent essayés selon les circonstances .

Mais toutes les victoires significatives furent obtenues avec GMW 3 . Au sortir du fly-off . Graham pense qu'ACCORT II avec des conditions favorables de météo , peut battre le record US Actuellement aux environs de 30 mn

Le modèle fut constamment amélioré avec des matériaux nouveaux (carbone etc ...) des modifications aérodynamiques (saumons , profils ..) B- 6356 b en ce moment .

Les paramètres fondamentaux du modèle d'origine 2002 furent gardés néanmoins . , et avec ce modèle Graham et son ACCORT II, le record US fut établi en 2002, amélioré par la même équipe en 2003 .

ENGAGED CORNER

F1K

Accorte II

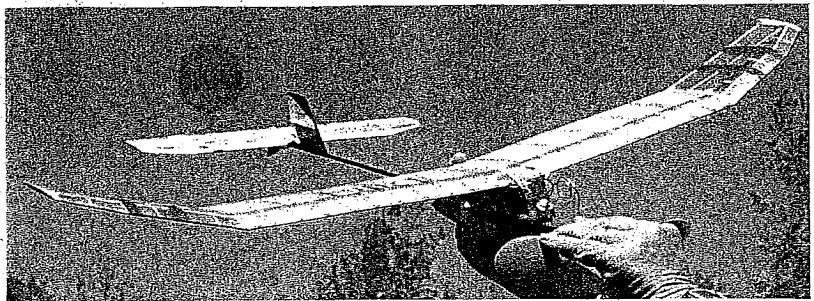
Designed by: Graham Selick

After watching a bunch of modified P-30s and Old Timers fly in the CO2 events at the Nationals in 2001, Graham Selick decided something new was needed. That something was eventually a design that would look a little different than the others and would mimic the climb and cruise characteristics, as well as the glide performance, of a modern rubber-powered model. After five years and with eight Nats wins on its resume, the Accorte II has done more than mimic a high performance model; it has become one. It isn't bad-looking, either!

Graham borrowed the moment-arm proportions of some favorite gas-powered models and added a wing of a size that would permit the model to be entered in both F1K and Unlimited CO2 events. The first Accorte was designed around the Gasparin GMW-73, which was the best performing motor available at the time. With the GMW-73 and a 3-cc. tank, the design was still eligible for both F1K and Unlimited CO2 events. Since

Graham first brought the model to his local flying field in 2002, the Accorte has been flown with several different motors, some of which he believes would be much better given the right weather conditions. All the significant wins, how-

ever, have come with the GMW-73 up front. The Accorte has never missed a non-fly-off max and has won every competition it has ever entered. Graham believes the national record could be taken into the 30-minute range with this design and the right conditions.



The model has been highly developed. The materials of construction, the pylon location and shape, the wing tips, and the airfoil section (now a Benedek 6356b) have all changed, but the basic model parameters are the same as the original model that set a national record in 2002 and raised it in 2003. The model is covered with $\frac{1}{4}$ mil Mylar and decorated with floral spray paint. Approximate flying weight should be 60 grams, including the tracker.

In the information that was submitted for the Model of the Year consideration, Graham made a passing comment that underscores just how remarkable his eight Nats victories really are. Due to other commitments, he had to leave the Nats early in 2003 and 2004 and, therefore, did not even fly F1K those years. That means that he not only has eight first place finishes, but he is eight-for-eight. Top that!

Unlimited CO2

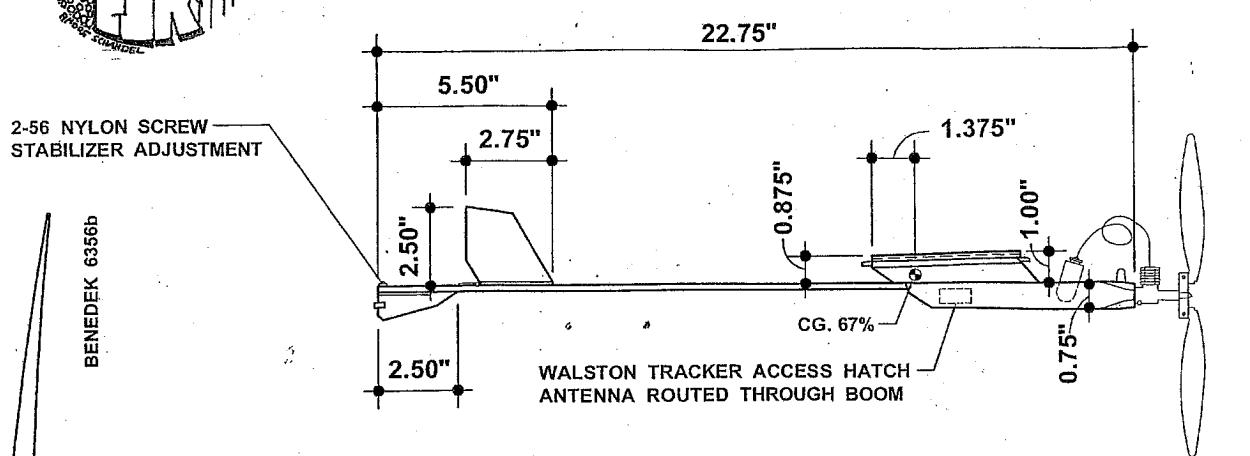
First Place 2002 Nats
First Place 2003 Nats (national record of 20:25)
First Place 2004 Nats
First Place 2005 Nats
First Place 2006 Nats
First Place 2002 King Orange
First Place 2003 King Orange

USA F1K

First Place 2002 Nats
First Place 2005 Nats
First Place 2006 Nats

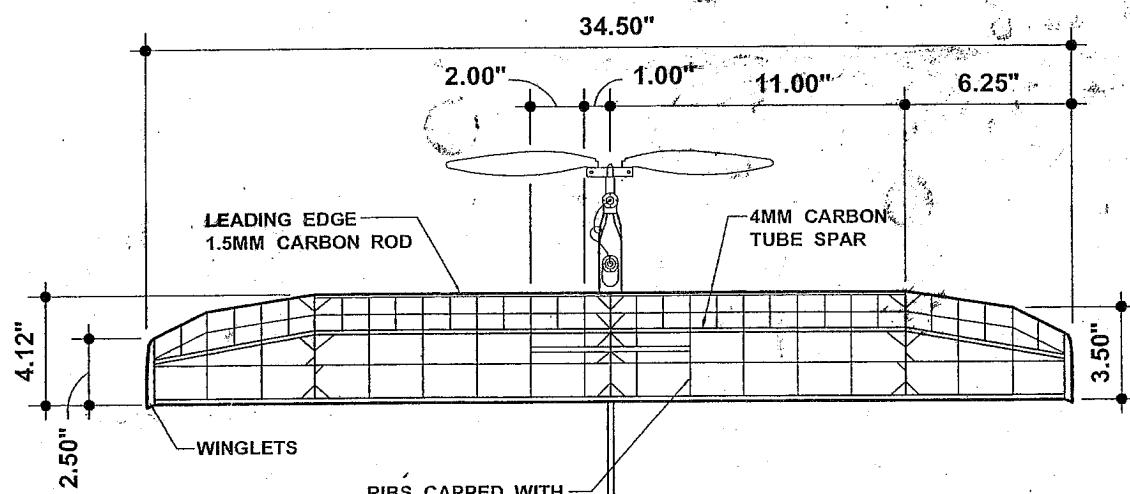
Nominated by Don Brown and Walt Rozelle



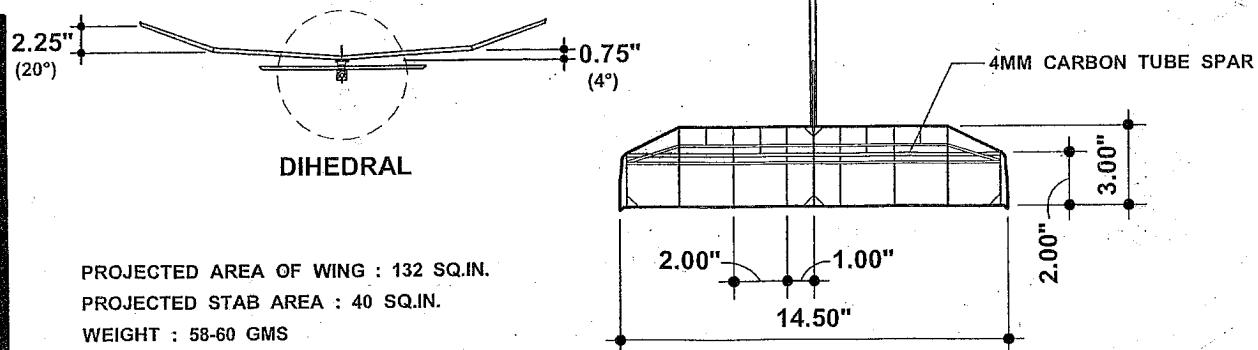


COVERING: 1/4 MIL MYLAR

TRIM: FLOWN RIGHT - RIGHT
STAB TILT FOR GLIDE TURN



MOTORS:
GASPARIN GMW-73 &
GMW-73RV
RAINIMOT: RM-85



PROJECTED AREA OF WING : 132 SQ.IN.
PROJECTED STAB AREA : 40 SQ.IN.
WEIGHT : 58-60 GMS

EIGHT-TIME NATIONALS F1K & UNLIMITED CO₂ WINNER

ACCORTE II

DESIGNED BY H. GRAHAM SELICK

DRAWN BY ROCKY LOPEZ

11136

COUPE DU PRINTEMPS

**CAMBRAI
NIERGNIES
14 06 08
MARC DREMIERE**

Comme c'est maintenant devenu la tradition , c'est le second dimanche de juin que le Modèle Air Club de Lens organisait sur l'aérodrome de CAMBRAI NIERGNIES son concours dans les catégories C.H. F1 G et Coupe D'Hiver Ancien .

La météo avait été des plus mauvaises dans les semaines précédant cette compétition , aussi le nombre d'inscrits était plutôt faible , bien que ce concours soit maintenant inscrit à l'Euro Challenge .

Grâce à l'appoint de quelques indécis , qui ne se sont décidés qu'en dernière minute , ce sont finalement 15 modèles F1G et 6 modèles Anciens qui figuraient sur le tableau de résultats avec comme seul étranger , le talentueux Helmut WERFL , très sympathique .

Les organisateurs espèrent qu'en 2009 , toujours le second dimanche du mois de juin et au même endroit et grâce à une publicité plus musclée , quelques Anglais feront le déplacement .

Contrairement à ce qui fut craint , la météo fut somme toute très bonne pour ce genre de compétition avec un vent faible du nord , qui a permis de comptabiliser 25 maxis en F1G , tous les modèles ayant fait au moins un maxi .

Lors du décompte final , il apparut que seules H. Werfl avec deux modèles et M. Picol avaient fait la plein , suivis de près par une meute de six concurrents emmenés par le toujours jeune Jacques Brouez avec plus de 300 secondes ayant réalisé deux maxis , et on se

dirigeait tout droit vers un fly-off avec trois modèles .

Malheureusement , la grande piste OTAN qui avait été nettoyée pour les besoins d'un film avec Jean Paul Belmondo , voyait arriver , plus d'une centaine de motos et de voitures , plus ou moins gonflés et dont les jeunes propriétaires avides de sensations fortes , se livraient à des courses folles . Il était évident que le risque était grand de voir , lors des fly-off , les modèles se poser ou passer juste au-dessus de cette zone dangereuse .

Avec l'accord des concurrents en lice , les organisateurs ont donc pris , la sage décision de classer ex -aequo Werfl et Picol . Il est dommage que les gendarmes , pourtant informés de ces agissements habituels par nos soins dès le matin , lorsqu'ils venaient vérifier que nous étions en règle , ne soient intervenus qu'en toute fin d'après midi pour faire déguerpir ces indésirables qui , eux , ne bénéficiaient bien sûr d'aucune autorisation .

La journée se termine néanmoins dans la bonne humeur générale . Le Président du M.A.C. de Lens J.C. Dubois remercia tout d'abord les officiels et les chronométreurs et félicita les concurrents pour leur sportivité . Il tint également à dire un grand merci au club de Cambrai AMC Blériot titulaire de l'arrêté d'occupation du terrain qui y invite régulièrement les mordus du Vol libre .

Le Président Dubois remit ensuite les deux coupes offertes par M.A.C de Lens aux vainqueurs en F1G H. Werfl et M. Picol tandis que Marc Dremière au nom du comité Régional D'Aéromodélisme Nord Pas de Calais remettait la coupe revenant au vainqueur des modèles anciens C. Weber , le doyen du concours et également des modélistes encore en activité .

Un vin d'honneur a cloturé , comme c'est de tradition , cette très belle journée et rendez-vous a été pris pour la 7 ème édition de cette compétition le 14 juin 2009 .

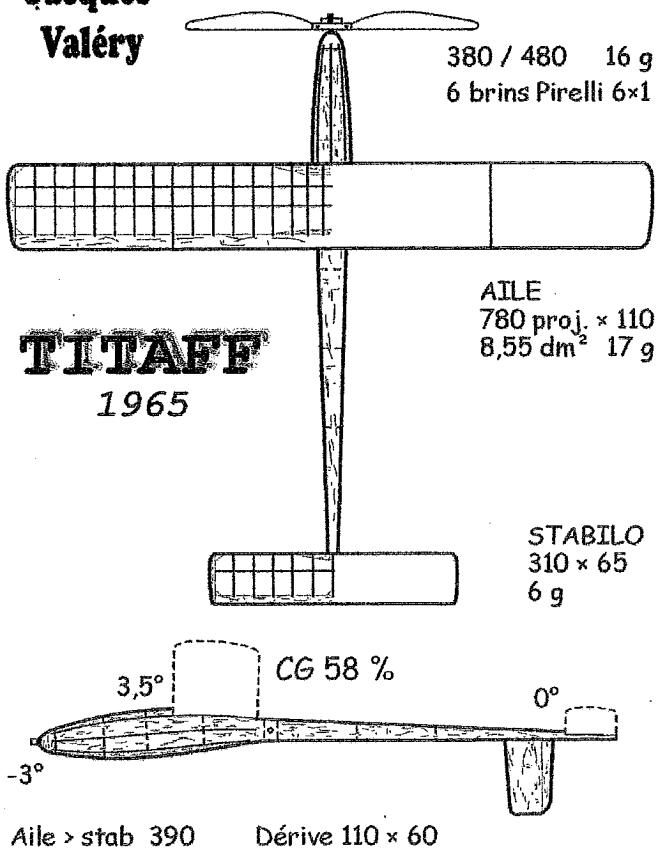
MODELES ANCIENS :

1- Weber C. 252 ; 2- Brouez J. 199 ; 3- Marrot P. 193

CH F1G :

1 -Werfl H 360 - Werfl H. 360 - Picol Michel 360 -
2- Brouez J 33 ; 3-Picol M. 326 ; 4- Brontin D. 318 ; 5-Marrot P. 312; 6-Weber C. 312 ; 7- Rennesson A. 306 -8- Fournier J.M 279 - 9- Fournier J.M. 260 ; 10- Beaufils A.

Jacques
Valéry

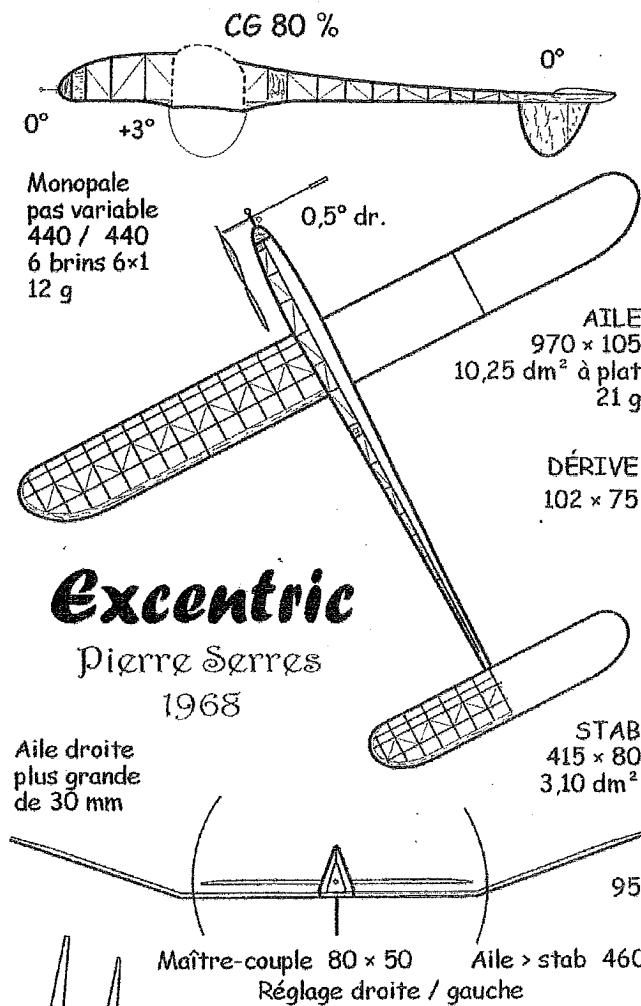


TITAFF

1965

Rétro

"EXCENTRIC" parce que le fuselage n'est pas placé au milieu de l'aile... Ce qui facilite une spirale moteur sans beaucoup de "vireur" au nez, essais faciles à faire avec une aile d'une pièce. Le plané à gauche n'en souffre pas, ajoute l'ami Serres. -- Le modèle fit le fly-off au Championnat, cette année-là. Son successeur "Altus" fit 4ème en 1976, 3ème en 1977... aile 12,60 dm². Formule sûre, donc, et l'auteur d'insister sur la parfaite stabilité



Excentric

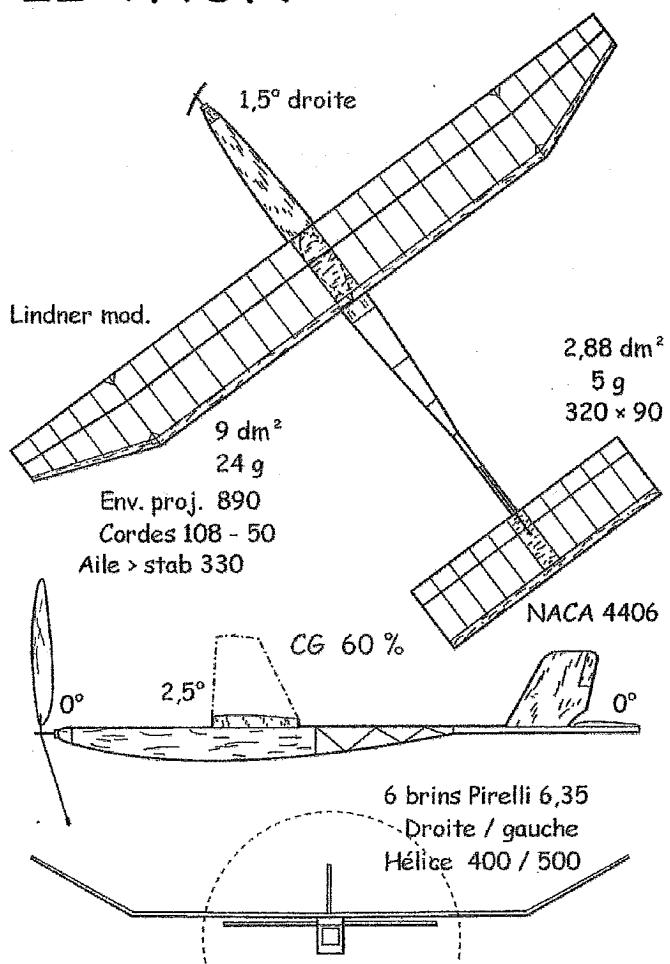
Pierre Serres

1968

même dans le vent. Pour les avantages de l'aile basse, Serres s'en remet aux explications de René Jossien, entre autres moins de tendance à cabrer, parce que la traction passe très près du centre des traînées. Bon. Nous savons aujourd'hui que les moments de portance ont bien plus d'influence que les traînées, peut-être dix fois plus. Si les ailes basses ont eu des succès mérités, ce fut dû surtout à la maîtrise des réglages et à l'entraînement. Nous savons aussi que l'aile, à la surpuissance, vole à près de -3 degrés, et à +5 degrés pendant la montée "moyenne" : l'axe de traction n'est jamais dans le lit du vent relatif, pas plus que le fuselage.

Détails. Un demi-cerceau CAP 10/10 sous l'aile fait office d'amortisseur. Lest de 6 g près de l'implanture. Pas variable commandé par la torsion d'une CAP réglable. Fuselage triangle pour rabaisser le CG. Mais l'auteur a oublié qu'une surface (ou dérive) placée au-dessus du CG aide magnifiquement à la stabilité latérale, expériences en Italie, USA... on peut même se passer de dièdre dans certains cas.

III THON de G. Richaud



Champion de France 1963

Ce modèle est le cousin d'une multitude d'excellents petits appareils construits et utilisés en France du Sud. L'air de famille provient peut-être du climat : soleil dur et thermiques méchants, peu d'herbe et beaucoup de cailloux : il faut des avions rustiques, solides, stables, vite reconstruits... Une autre cause serait tout simplement l'amitié et l'émulation sans concession entre les modélistes de la région.

Une caisse, une poutre arrière en balsa 10 x 10 mm, une petite cabane, ou alors pas de cabane. On remarque un défaut de construction absolument généralisé en ces temps reculés : les entretoises obliques de l'arrière du fuselage se font vis-à-vis, il n'y a pas le décalage qui permettrait un vrai caisson "géodésique"... on relie simplement les deux côtés du fuselage par des entretoises à 90°. Ceci pénalise nettement la résistance en torsion. Bon, maintenant que vous le savez, ne faites plus cette erreur. Décalez !

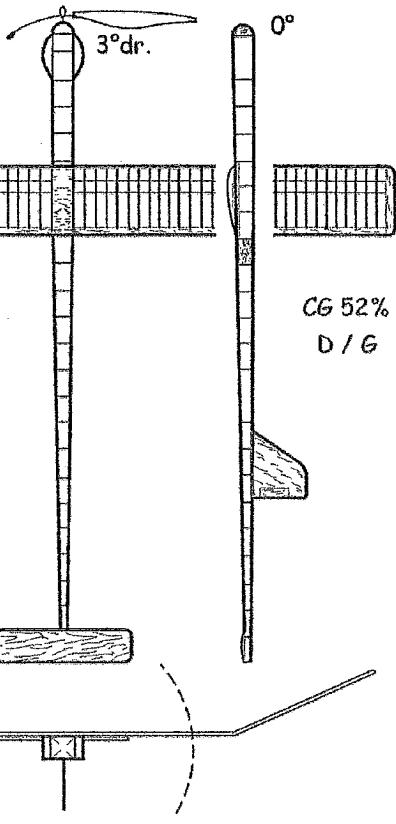
AILE. Dièdre 90 mm. Longerons 5 x 2 bois dur. DERIVE balsa 1,5 mm, corde moyenne 85 mm horizontalement, hauteur 97 mm. NEZ: poids 14 g.

Dans Aeromodeller Juin 1965 un Coupe de dessin très semblable par J. Belon, vainqueur de la Coupe de la Côte d'Azur.

Rétro

Hélice 400 / 700
6 brins 6,35

~8306



COLIBRI
de Marc Cheurlot
1959

Assez soudainement en France on commença à avoir quelques détails sur ce que faisaient nos amis de l'Est, URSS, Yougoslavie, etc. Nous étions très impressionnés par leurs recherches, par exemple avec ces très longs fuselages, ces profils à cambrure ultra-reculée... Les premiers essais en CH n'attendirent pas : Martin le Parisien, Coadou le Méridional, Cheurlot de la Champagne, Pierre-Bes alors militaire... Il y eut des résultats intéressants, semble-t-il. Mais la tribu des longues queues s'éteignit rapidement, victime de la sélection naturelle... Peut-être les pionniers avaient-ils mis un trop grand nombre de nouveautés sur un même avion. Pierre-Bes et son compère Moisson, 1961, resteront dans le classicisme pour les profils et la construction, et semblent avoir obtenu un modèle très sûr (USA 5 à bord de fuite rabattu de 1 mm, aile de 960 100, stab de 330 x 80, distance aile-stab 520 mm, monopale Ø 360) -- Peut-être aussi les problèmes de déthermalisation, n'ont-ils pas pu être résolus : une queue très longue ralentit la vitesse angulaire du cabré, ce qui empêche le flux d'extrados de l'aile de décrocher proprement, et le modèle ne se met jamais à plat... -- Quelques détails pour "Colibri". Aile, BA 3x3, deux longerons d'extrados 2x2 et 5x2, BF 10x3. Le stab est une planche balsa 3 mm, enduite intrados puis poncée extrados. L'aile est calée à +2°, le stab à zéro (ce qui est un peu surprenant, puisqu'il est très cambré). Grimpée en virage serré à droite, plané à gauche. Marc est un habitué des longs bras de leviers. Ses wakefields "Austria" ou "Kurdan" étaient à la limite, avec des stabilisateurs aussi petits que 1,70 et 1,68 dm², et des leviers de 860 et 775 mm. Il fut pourtant champion de France et international à plusieurs reprises avec des dessins plus conventionnels.

AILES F1A

et Cambrure Variable

par Aram Schlosberg

Une fois que les F1A furent capables de "bunter" avec succès, on s'aperçut que le seul moyen de gagner de l'altitude en plus était de diminuer la cambrure de l'aile pendant la manœuvre. En 2004 Allard van Wallene développait un "flapper" F1A autour d'un panneau central (unique) à flap et de bouts relevés classiques. (Voir VL 180 - NDT). Le panneau central avait un cœur d'expansé et pesait plus de 200 g. D'après Martin Gregorie le flapper van Wallene était soumis à des distorsions de l'aile pendant la phase d'accélération au fil, de sorte que les flaps ne pouvaient être étendus aux dièdres.

Un flapper présente une partie avant fixe, de sorte que descendre ou relever le volet va changer l'angle de calage de l'aile. Si l'on prend comme exemple le profil de Per Findhal, abaisser le flap augmente le calage de l'aile de 5,6 degrés. Le bord de fuite du volet, de son côté, descendra de 14 mm, ce qui correspond à 11 degrés, voir figure A. La partie avant de l'aile est fixe sur le fuselage, et donc son angle par rapport au flux d'air augmentera aussi de 5,6 degrés. Aussi, pour garder constant le décalage aile-stabilo, l'angle de calage du stab devrait également augmenter de 5,6 degrés.

Une autre solution sera d'utiliser une aile à cambrure variable (ACV). A l'opposé des flappers et de leur avant fixe, une ACV est faite de deux parties mobiles, de dimensions à peu près égales - un D-box élargi qui est appelé contre-flap, et un volet classique - guidé par une série de charnières. L'avant pivote sur la broche principale - située à 18 ou 22 % de la corde de base, tandis que le flap pivote sur une CAP, d'environ 1,5 mm, située vers les 75 % de la corde. Les deux pivots sont dessinés de telle sorte que le calage du profil creusé et celui du profil aplati soient à peu près les mêmes. Si nous reprenons le profil Findhal, creuser l'ACV va relever son centre d'environ 5 mm, sans changer le vé longitudinal aile-stabilo, voir figures B et C.

Une ACV est commandée à partir de l'emplanture par une broche (environ 1,5 mm) traversant le fuselage, insérée dans l'aile aux alentours du joint entre les parties avant et arrière. Lorsque la broche de commande monte, l'aile se creuse, et lorsqu'elle s'abaisse l'aile s'aplatis. L'avant se prolonge jusqu'au marginal par un raccord de dièdre fixe. Le volet du panneau marginal est relié au volet du panneau central par une CAP (environ 1 mm) située soit au bord

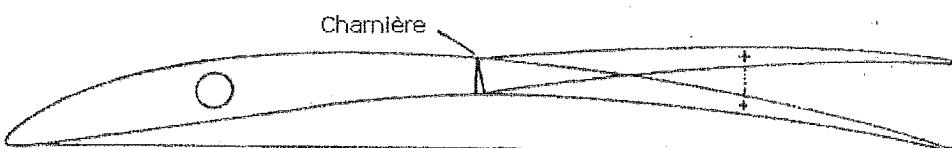
de fuite, soit à un point légèrement plus avant.

D'après Martin Gregorie c'est Thomas Koster qui est à l'origine de l'idée de ACV sur son modèle F1C qui a volé au Portugal à Beja en 1998. L'aile se creusait après le bunt, et ne demandait qu'un seul réglage. C'était réalisé par un guignol en L inversé, mû par ressort, qui creusait le profil. Le long bras vertical du L était retenu en arrière par un câble et un servo. Comme le servo libérait les câbles un par un pendant le vol, il aurait pu être remplacé par un timer mécanique. Une autre particularité du modèle de Koster était d'avoir les charnières du flap sur l'extrados de l'aile.

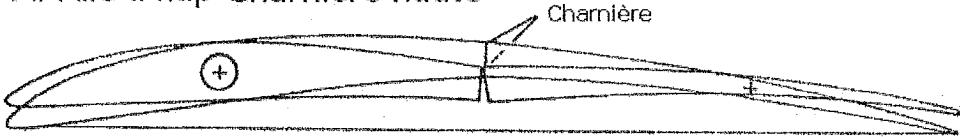
Gerhard Aringer en 2004-2005 a été le premier à monter une ACV sur un planeur F1A. L'avant consistait en un D-box, avec nervures à 90°, jusqu'à la moitié de la corde, et le volet était de construction géodésique (nervures diagonales à chapeau carbone avec jusqu'à quatre croisements). Les charnières étaient sur l'extrados. Aringer a utilisé ce planeur ACV au championnat du monde 2005 en Argentine. Malheureusement le modèle fut retourné par le vent au flyoff à 5 minutes, avec casse de la poutre arrière. Une réparation sur le terrain a été insuffisante, et le podium fut raté.

Aringer avance que son ACV pouvait atteindre 80 mètres (les meilleurs F1A à aile classique font à peu près 75 m). Plus récemment Per Findhal construisait une ACV débrayable, volet de construction géodésique, charnières d'extrados - publié dans FFn 0802. Findhal est d'avis que les 90 m sont à portée.

Koster, Aringer et Findhal ne creusaient leur aile



A. Aile à flap Charnière haute



B. Aile à creux variable Charnière haute



C. Aile à creux variable Charnière basse

AS March '08

qu'après le bunt. Mais les F1A avec leur treuillage tournant ont montré qu'un profil aplati et mal équarri était peu payant. Findhal, qui était en contact avec Sergei Makarov et Mikhail Kochkarev (M&K), a prévenu ces deux comparses de la difficulté. Ceux-ci se

sont lancés dans le développement de deux AVC qui pouvaient aussi bomber leur profil pendant le treuillage - lorsque le crochet revient en arrière. (L'aile à flap seul mobile, décrite au paragraphe 2 ci-dessus, avec ses grands écarts pour les angles de calage, indique que la cambrure variable n'est pas de mise au treuil). Une autre amélioration sensible de M&K a été de déplacer les charnières sur l'intrados du profil.

Pendant la phase d'accélération au câble, le modèle gagne de la vitesse en grimpant le long de l'arc de cercle dont le rayon est le câble, et le centre le modéliste qui sprinte contre le vent. Bien que les profils ACV, aplatis, soient vraiment horribles, avec leurs discontinuités à l'intrados comme à l'extrados, leur finesse Cz/Cx pendant cette course est meilleure que celle des ailes conventionnelles. (Sinon, les modèles ACV n'aplatisraient leurs ailes qu'après le largage).

Comme les flaps font près de 50% de l'aile complète, ils engendrent entre un quart et un tiers de la portance. La question est de savoir comment la structure des flaps encasse la portance pendant l'accélération. Des volets trop tendres se déformeront vers le haut - déformant alors le profil d'aile depuis ce point vers l'extérieur, et produisant des trajectoires imprévisibles. Si les charnières se trouvent sur l'extrados (comme en figure B) elles peuvent transférer une part de la portance du volet, comme une force de cisaillement, vers la partie avant de l'aile seulement si le volet est bien ancré, ce qui chez Aringer et Findhal est réalisé sur le fuselage. Cet ancrage lointain soumet les volets à des forces de torsion considérables, d'où le choix du géodésique pour leur construction - le type de structure dessiné exprès pour les hautes torsions.

Lorsque les charnières se trouvent à l'intrados, comme sur les modèles M&K, les volets butent serré sur la partie avant (figure C) lorsqu'ils sont relevés. Comme ils sont reliés à l'avant par des charnières d'intrados, la portance les presse contre l'avant au niveau de l'extrados, tout en les tirant au niveau des charnières. L'effet est un cantilever par rapport au D-box avant. La pression à la partie supérieure du joint, couplée à la tension sur la partie basse, font se tordre le D-box, torsion qu'il est justement capable d'encaisser. En d'autres termes, les charnières d'intrados transfèrent une grosse part de portance sur la partie avant sous la forme d'une TORSION. En conséquence le volet est sujet surtout à des forces de FLEXION, ce qui a autorisé M&K à construire leurs flaps avec des nervures à 90° reliées par de simples nervures en biais. J'ai dans l'idée que leur aile ne pèse que 10 ou 15 g de plus qu'une aile classique.

Au Maxmen 2008, les planeurs ACV de M&K montraient des réparations aux cassures du dièdre de la partie avant. Ceci indique un manque : la continuité du bord de fuite carbone existant sur une aile classique est rompue, et l'avant solitaire est soumis à des contraintes sévères au niveau du joint de dièdre.

Il est important de rendre étanche le joint entre flap et avant. M&K ont collé une bande plastique de 0,5 mm - environ 10 mm de large - par-dessus l'entoilage Icarex. Ceci laisse une fente en "V" sur l'extrados pendant le plané (en pratique l'écart est plus large que celui montré sur les figures B et C). Gil Morris, qui a construit plusieurs flappers F1C, colle sur la fente une bande de mylar, qui se replie dans la fente lorsque le profil est aplati.

Jim Parker note que les deux ACV de M&K sont aplatis symétriquement pendant le treuillage, ce qui

donne un travail supplémentaire au volet de dérive. Un différentiel aux ailes (du positif sur l'aile droite) se déclanche lorsque le modèle passe au plané, et ce sur l'aile droite par un wing-wiggler mû par ressort. Ceci probablement indique que les ailes ne sont pas creusées à fond pendant le treuillage.

La broche de commande d'une ACV est localisée vers les 50% de la corde - très près de la tête du crochet de treuillage. M&K ont choisi d'utiliser un mécanisme de crochet à impulsion assez râblé en hauteur pour libérer de la place dans le fuselage, et placer un gros servo derrière le crochet. Le système ACV consiste à transposer les mouvements du servo par une tringle brûlé sur le guignol, pour donner un mouvement haut-bas. La tringle contrôlant le guignol bouge horizontalement, mû par des câbles reliés à la tête du servo (Voir le système de Pierre Brun pour Li'LA1, Sympo 2003).

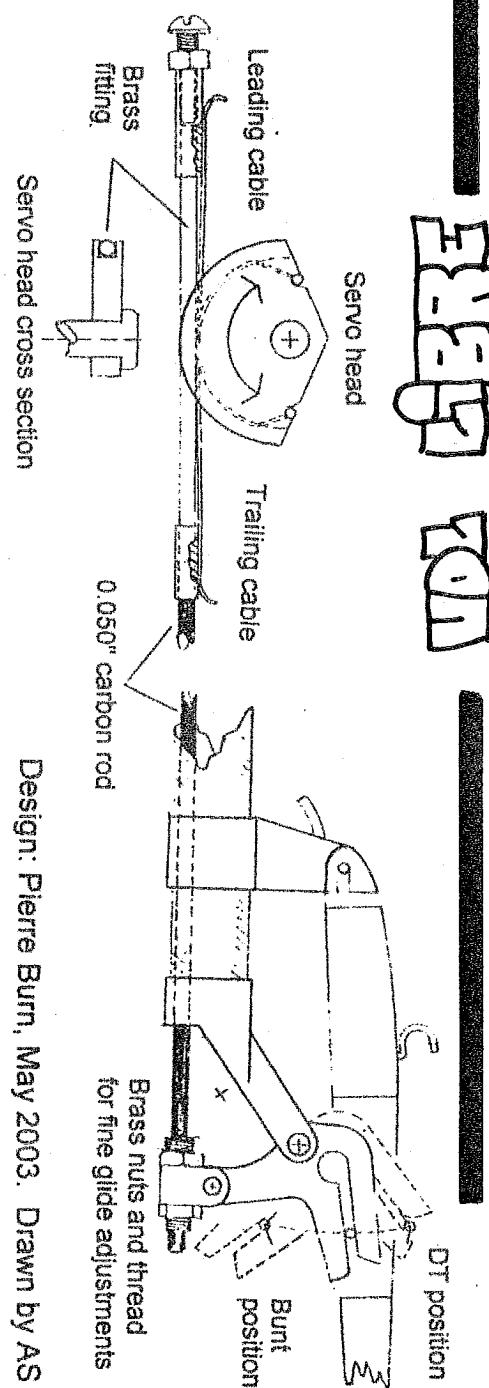
J'ai eu l'occasion de voir un largué parfait de Makarov au Maxmen 2008. Les 90 m obtenus sont un exploit, d'autant que les deux modèles M&K sont tout neufs. J'imagine que le modèle de Kochkarev (avec des "dièdres" fixes) s'était crashé auparavant.

Jim Parker note que les F1A ACV de M&K avaient parfois de misérables trajectoires à l'accélération, et comme le câble était encore attaché au crochet de treuillage à impulsion, les deux compères n'ont pu que laisser leurs modèles grimper, puis redescendre. (Une autre méthode, moins bonne, est un crochet à verrou).

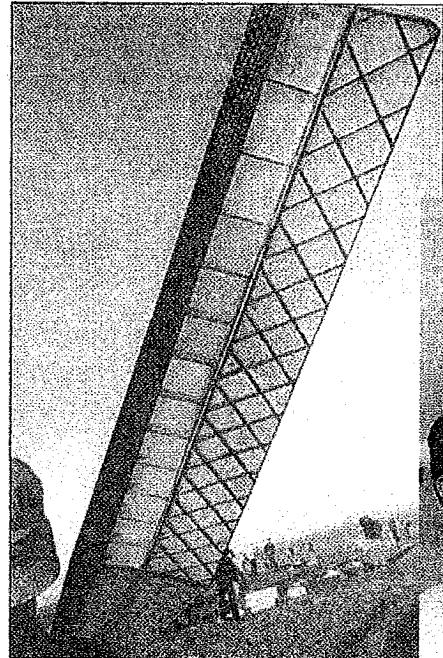
Pour finir j'aime-rais remercier Jim Parker et Martin Gregorie pour de nombreux détails cités ici. Un survol historique et des plans peuvent être consultés sur [ww.gregorie.org](http://www.gregorie.org) avec photos des taxis de van Waleine et d'Aringer.

(traduit de Free Flight mai 2008)

Dessin ci-contre tiré du Sympo NFFS 2003.



Design: Pierre Burn, May 2003. Drawn by AS



Ci-contre la structure géodésique des flaps sur le planeur F1A de Gerhard Aringer, au Maxmen 2004. Noter la fente entre la partie avant de l'aile et le flap. La charnière est au niveau de l'extrados. (photo A. Schlosberg)

Ci-dessous Sergey Makarov, à gauche, est prêt pour un vol. Le modèle avec son aile à cambrure variable est tenu par Mikhail Kochkarev lors du Maxmen. (photo Tiffaney O'Dell)



Et un gros plan de l'autre modèle russe - photo Julien Sion.

SUITE DE LA PAGE 11119

Classement Classement

CACAHUETTES

Place	Nom, prénom	C / J	n° Licence	N° CRAM	N° club	Intitulé du club
1	Medina Mangas Daniel					Espagne
2	Kaplan Mikita					Szech Rep
3	Medina Mangas Daniel					Espagne
4	Cinert Zdenek					Szech Rep

1 ^{er} vol	2 ^{ème} vol	3 ^{ème} vol	4 ^{ème} vol	5 ^{ème} vol	6 ^{ème} vol	1 ^{er} meilleur vol	2 ^{ème} meilleur vol	TOTAL
01:22	01:35	01:29	01:43			01:43	01:35	00:03:18
00:46	00:55	01:03	01:17			01:17	01:03	00:02:20
00:32	00:41	00:49	00:41			00:49	00:41	00:01:30
00:42	00:36	00:42				00:42	00:42	00:01:24

Place	Nom, prénom	C / J	n° Licence	N° CRAM	N° club	Intitulé du club
1	Medina Mangas Daniel					Espagne
2	Cinert Zdenek					Szech Rep
3	Medina Mangas Daniel					Espagne
4	Kaplan Mikita					Szech Rep

Statique	Vol				Classement
2	55,6		1		3
1	56		4		5
3	55		3		6
4	45,5		2		6

SAINTE FORMULE

Place	Nom, prénom	C / J	Licence n°	N° CRAM	N° club	Intitulé du club
1	CARLES Maurice					
2	CHAILLOU Martin					
3	VARRON Maxime					
4	DARROUZES Jean-Pierre					
5	MORICEAU BERTRAND					
6						

1 ^{er} vol	2 ^{ème} vol	3 ^{ème} vol	4 ^{ème} vol	5 ^{ème} vol	6 ^{ème} vol	1 ^{er} meilleur vol	2 ^{ème} meilleur vol	TOTAL
03:21	02:18		03:02	02:25		03:21	03:02	00:08:23
00:33	01:54	01:47	01:59	02:35	02:41	02:41	02:35	00:05:16
			00:27	02:17	01:27	02:17	01:27	00:03:44
				01:14	00:51	01:14	00:51	00:02:05
00:05	00:05					00:05	00:05	00:00:10

PISTACCIO

Place	Nom, prénom	C / J	Licence n°	N° CRAM	N° club	Intitulé du club
1	MEDINA-MANGAS Daniel					

1 ^{er} vol	2 ^{ème} vol	3 ^{ème} vol	4 ^{ème} vol	5 ^{ème} vol	6 ^{ème} vol	1 ^{er} meilleur vol	2 ^{ème} meilleur vol	TOTAL
00:32	00:41	00:49	00:41					

DANS PROCHAIN NUMÉRO
TEXTE ET PHOTOS - M. DILLER

Internet

STUCES et Nieuzes

COCORICO...

...et en toute discrétion, notre ami Christophe Tardy continue son site cacahuètes. Photos de concours, reportages, plans, articles... : époustouflant.

<http://peanut.scale.free.fr>

ET PAS CHER ICI...

car entièrement gratuit... sur le site Peck :

www.peck-polymers.com/store

A gauche dans Model Airplane Items et Model Supplies cliquez Plans, et voilà 31 plans de Walt Mooney format PDF à télécharger sans autre forme de procès. Ensuite il faudra photocopier à l'échelle voulue... A chaque fois deux dessins de stabilo vous sont donnés : le vrai, et un 2ème agrandi pour voler avec.

THERMIQUES US.

Eh, les copains, quelqu'un peut-il me donner quelques tuyaux valables pour la détection de bulle ? J'ai l'impression de devenir vraiment mauvais... Quelques tests avec de la peluche ne m'ont guère convaincu. [Joshua]

Je suis plutôt moyen dans cette affaire. Fais donc une escadrille de petits catapultés, du genre pas cher. Et lance-les à tour de rôle. Des perches à mylar vont aider, trois par exemple en amont. Les rubans d'habitude sont souvent attirés vers l'endroit où une bulle se forme, ou est en train de partir. La méthode classique est d'attendre une baisse du vent, puis un réchauffement de l'air, et de lancer quand on sent de l'air frais redémarrer. Faut être habillé léger, pour sentir la variation de température sur les bras ou la nuque. J'aime bien me tenir un peu à l'écart, ou même fermer les yeux, pour concentrer mon attention. - Par vent fort, lancer dans une accalmie, mais c'est plus hasardeux. - Surveiller les signes : moustiques, papillons, rapaces, etc. Ne pas oublier : les bulles sont plus larges en altitude. []

Faudrait réserver à votre entraînement-détection autant d'heures que pour construire une aile de forme sophistiquée ... ! [Thurman]

Faut partir sous les autres ! [Lee]

Avec une bonne perche, utiliser un thermomètre adéquat. [Dean]

Acheter un thermomètre intérieur-extérieur, fixer le bout sensible sur une perche (3 mètres pour moi), le protéger du soleil par une boîte qui laisse passer le vent. Installer, et s'asseoir à côté... Une bulle qui passe fait grimper la température de 2,5 degrés et plus. Lancer à ce moment ! [Boris]

Peu de modélistes sont vraiment "bons" en détection, le plus souvent c'est la chance. Conseil : toujours vérifier un détecteur positif par au moins un autre détecteur. Les Chinois ont une tactique très au point, voir le Sympo NFFS 1988. Mais la méthode la meilleure, c'est le lièvre, hé ! [Don]

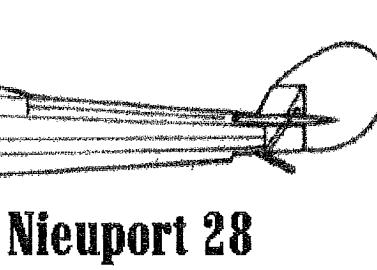
Fuseev et Ruyter vendent des capteurs électroniques pour le vent et la température... Nous attendons tous la machine parfaite munie de trois loupes : rouge, halte ! orange : attends un peu ! vert : go ! [Bernard]

Les RCistes ont aussi des topos intéressants, par exemple le DVD de Paul Naton : "Secrets of Thermal Soaring" [Robin]

(... ici un texte que nous ne reproduisons pas... car il suppose que la plupart du temps l'air est "neutre" ...)

Tu te trouves tout seul sur le terrain, pas de mylar ni d'électronique, ni... ni... Taxi remonté, minuterie prête. Le vent vient d'en face, tu peux sentir sur ton visage sa vitesse et sa température. A un moment le vent semble tomber, la température grimpe. Puis le vent tombe encore plus, et il fait encore plus chaud.

Puis le vent reprend de la vitesse et la température descend d'un poil. Maintenant il fait de nouveau du vent, et c'est frais. Zut, tu l'as louée. Attends la prochaine. Elle arrive deux minutes plus tard.



Nieuport 28

Même séquence... et tu vas lancer au premier signe d'augmentation du vent. La règle d'or en toutes conditions et toute saison : attendre l'accalmie, partir au souffle. [Ramon]

J'ai pu acheter un anémomètre LaCrosse sur EBay pour 36 \$, avec thermomètre inclus (à 0,1 degré C). Il m'a bien aidé récemment. [John]

Et moi, j'ai eu une machine à bulles de savon, type industriel (pour dancing entre autres) : des tonnes de bulles à la seconde, commande à distance. [Don]

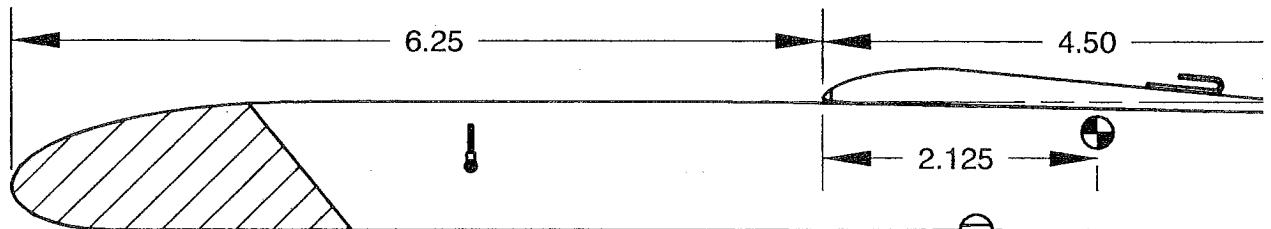
On trouve de ces thermomètres chez les accessoiristes auto. Attention à la durée de réaction... s'il faut 10 secondes pour enregistrer un changement, c'est bon dans un appart, pas pour la bullométrie. [Bernard]

(NDLR ... Un célèbre Dauphinois accélérerait considérablement la réaction en nettoyant au cutter la pastille sensible : enlever le plastique amortisseur, mettre à nu le senseur)

Que je vous ouvre mon cœur. Je pense que la plupart des concours vol libre sont devenus des concours de météo. Je fais voler mes taxis pour le plaisir et me fiche s'ils "mordent" ou pas. Et d'accord, ceci ne me place pas au sommet de la hiérarchie du vol libre. [Stukadave]

TLG...

C'est comme ça qu'il faut dire maintenant... Tip Launch Glider... (Planeur Largué par le Bout de l'aile) et non plus DLG, Discus Launch Glider. La catégorie fait son petit bonhomme de chemin, aux USA et en GB, avec l'apparition de questions telles que : envergure limitée ? inclure dans les lancés-main en général ou catégorie à part ? Quelques préfabriqués permettent une initiation aisée et très performante.

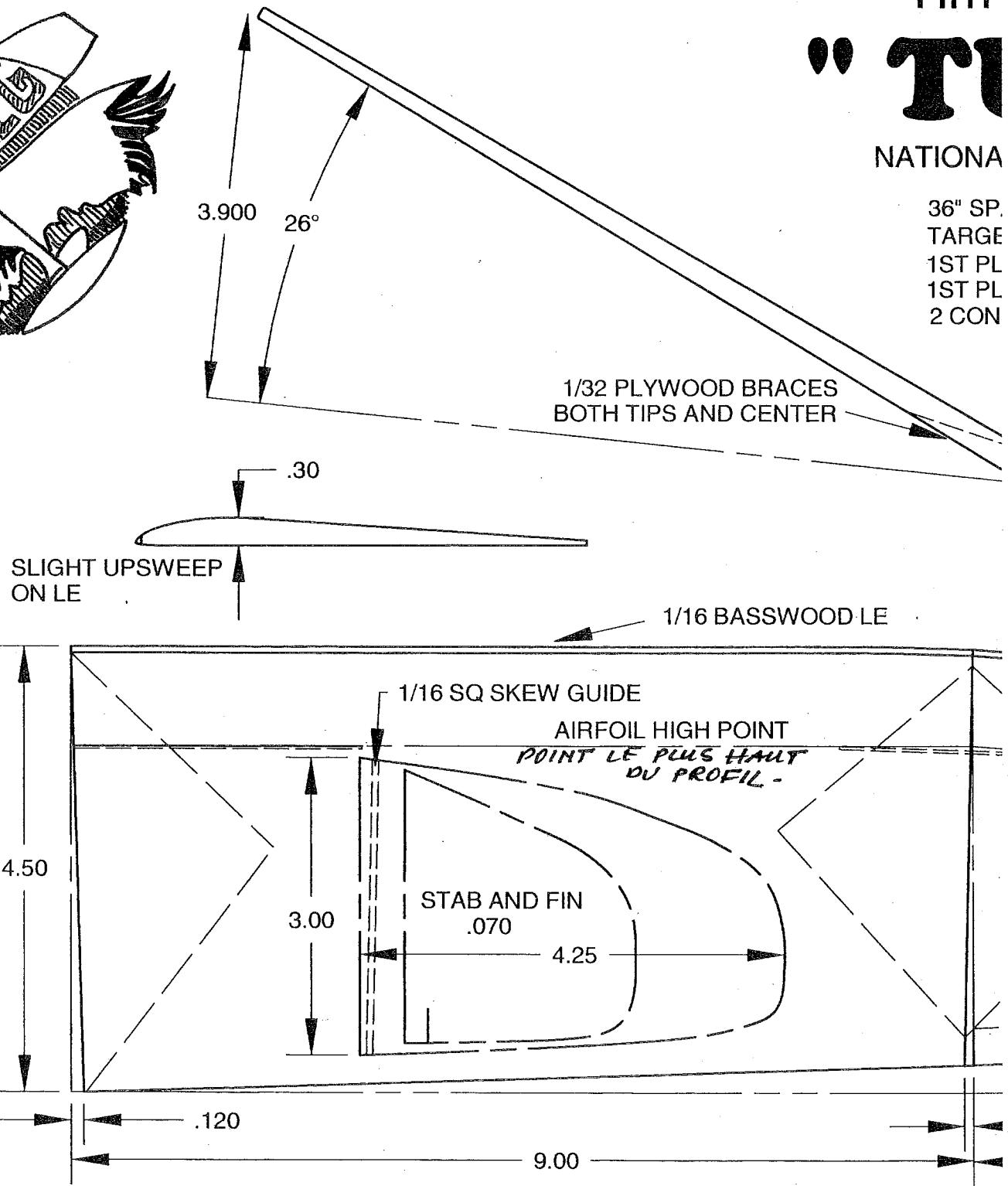


BUDDENBOHM TIMER FUSELAGE WITH 2 DEGREES INCIDENCE

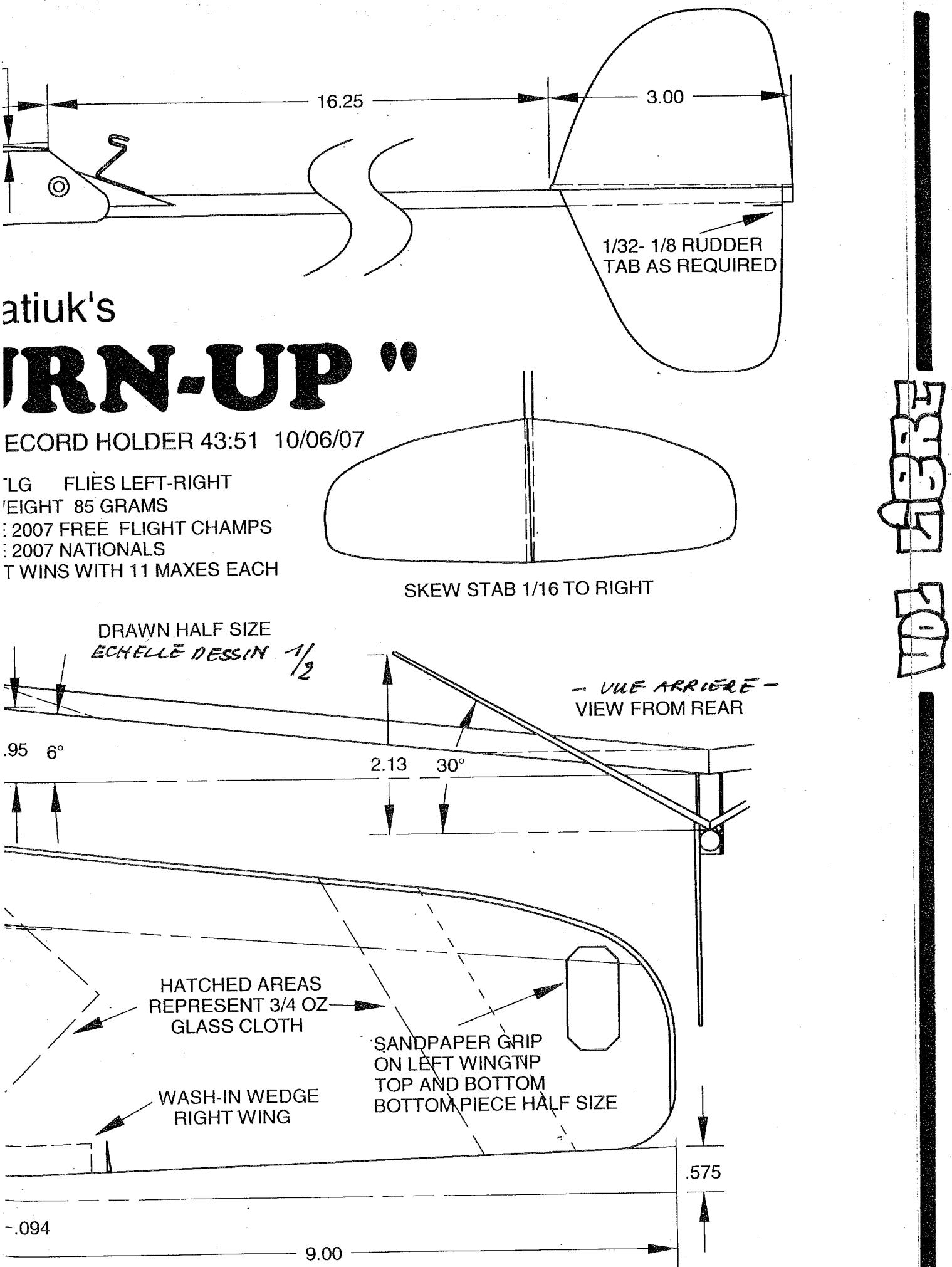
Tim

" T1

NATIONAL

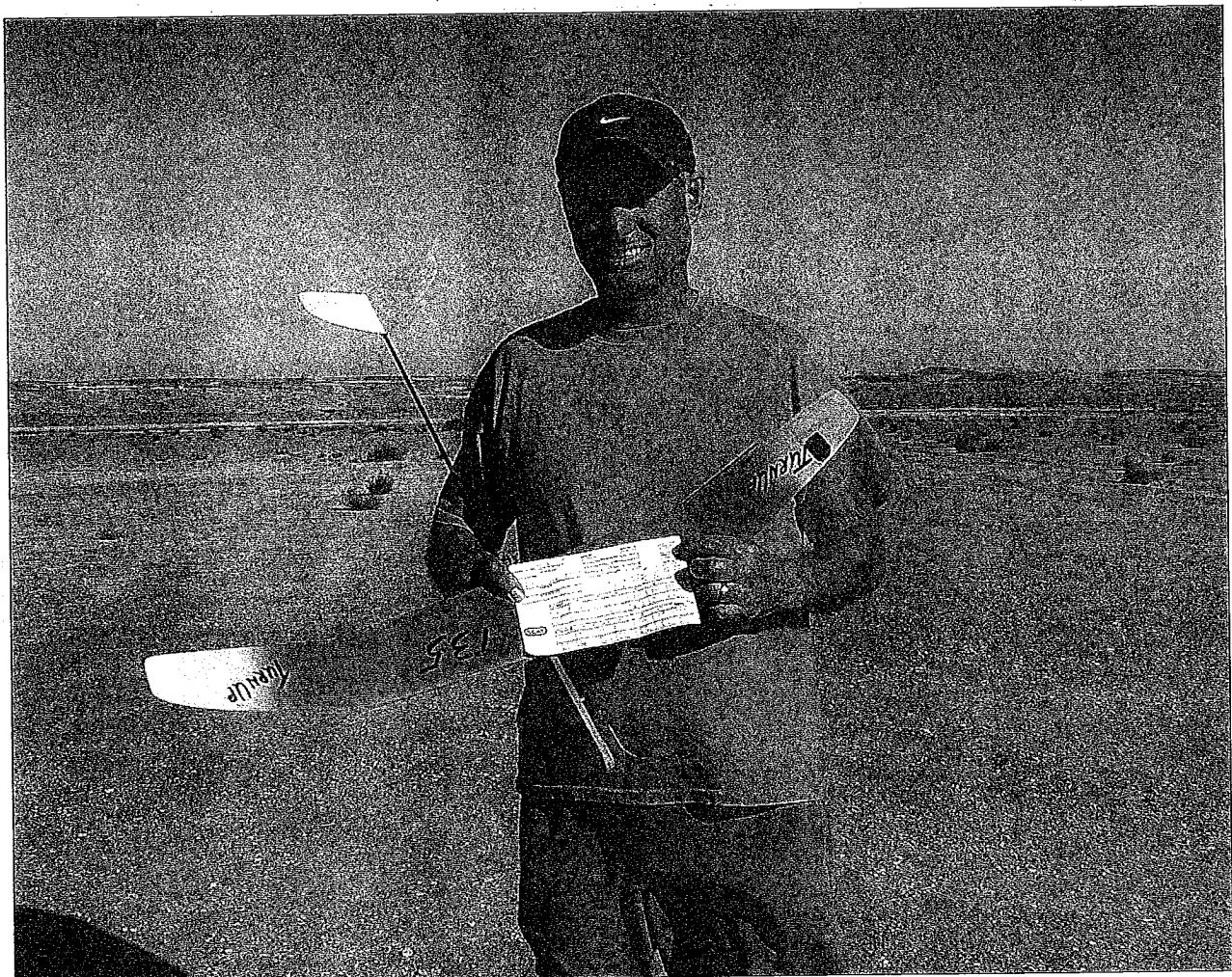
36" SP.
TARGET
1ST PL
1ST PL
2 CON

11144

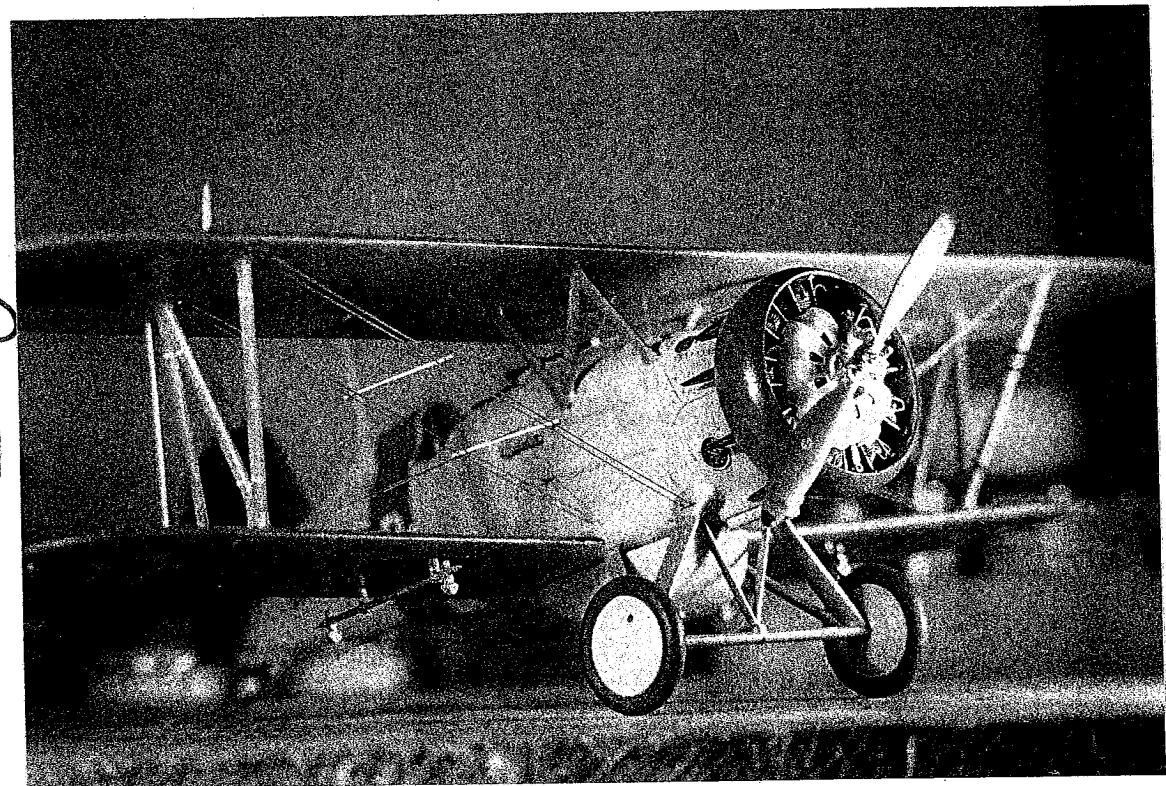
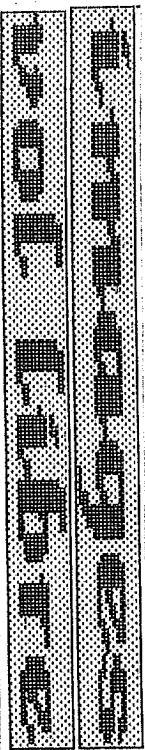


TIM BATIUK

UTILISA TROIS MODELES POUR ETABLIR
UN NOUVEAU RECORD A LOST HILLS. 06 10 07



Tim Batiuk used three gliders to set the new hand launch glider record at 21 at Lost Hills, Calif., Saturday, Oct. 6.



"PEANUTS"

- SI VOUS ÊTES ATHLETTEUR ET CONSTRUCTEUR DE PETITES NERVEUSES DU GENRE DE CELLE CI CONTRE FAITES NOUS PARVENIR VOS PLUS BELLES PHOTOS DE VOS RÉALISATIONS -
- SI VOUS ÊTES EN POSSESSION DE PLANS NUMÉRIQUES PUBLIÉS DANS NOS COLONNES FAITES EN PROFITÉR D'AUTRES -
- ENVOYEZ -
- PLANS ET PHOTOS FAITES NOUS PART DE VOTRE PASSION . . .



* AUTRE QUESTION,
QUI CETEZ
VOUS PRATICHE
LE LANCE-MAIN
AVEC ROTATION
LANCER DE DISQUE ?

* VRAI OU FAUX . . . LA PERFECTION DANS LA RÉALISATION DE "PEANUT" - DANS UN DÉCOR NATUREL, EN ARRIÈRE PLAN, ON LE PRENDRAIT POUR UN VRAI . . .

CAMBRAI

COUPE DU PRINTEMPS.-

* LA DOUBLETTE "FRANCO-ALLEMANDE" - NICHEZ PICOL HELMUT WERFL EN TETE DU CLASSEMENT FINAL.

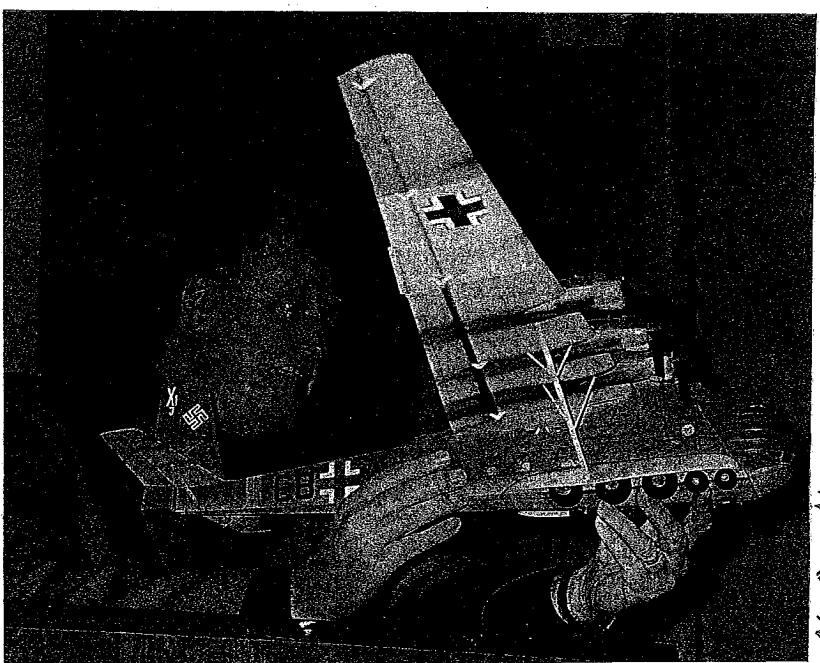
- POUR LES NOSTALGIQUES DU PASSE CE TERRAIN ET SES PISTES ICI NE MEILLEURENT AVEC UN CIEL BLEU, FONT REVER PLUS D'UN !

* LE NOYAU DUR, DURASSEMBLEMENT D'UN CERTAIN A. RENNESSON SE FAIT TIRER OU CARESSER LES OREILLES ON NE SAIT PAS TROP....

Photos - MARC DREMUCRE -



LES ORGANISATEURS DE CETTE MANIFESTATION CH ANNUELLE INSCRITE A L'EVR-O-CHALLENGE ESPERENT QUE DANS L'AVENIR LA FREQUENTATION AUGMENTERA SENSIBLEMENT POUR RECOMPENSER LEURS EFFORTS DEPUIS QUELQUES ANNEES.



Photos - M. DREMUCRE -

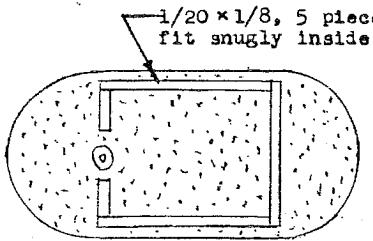
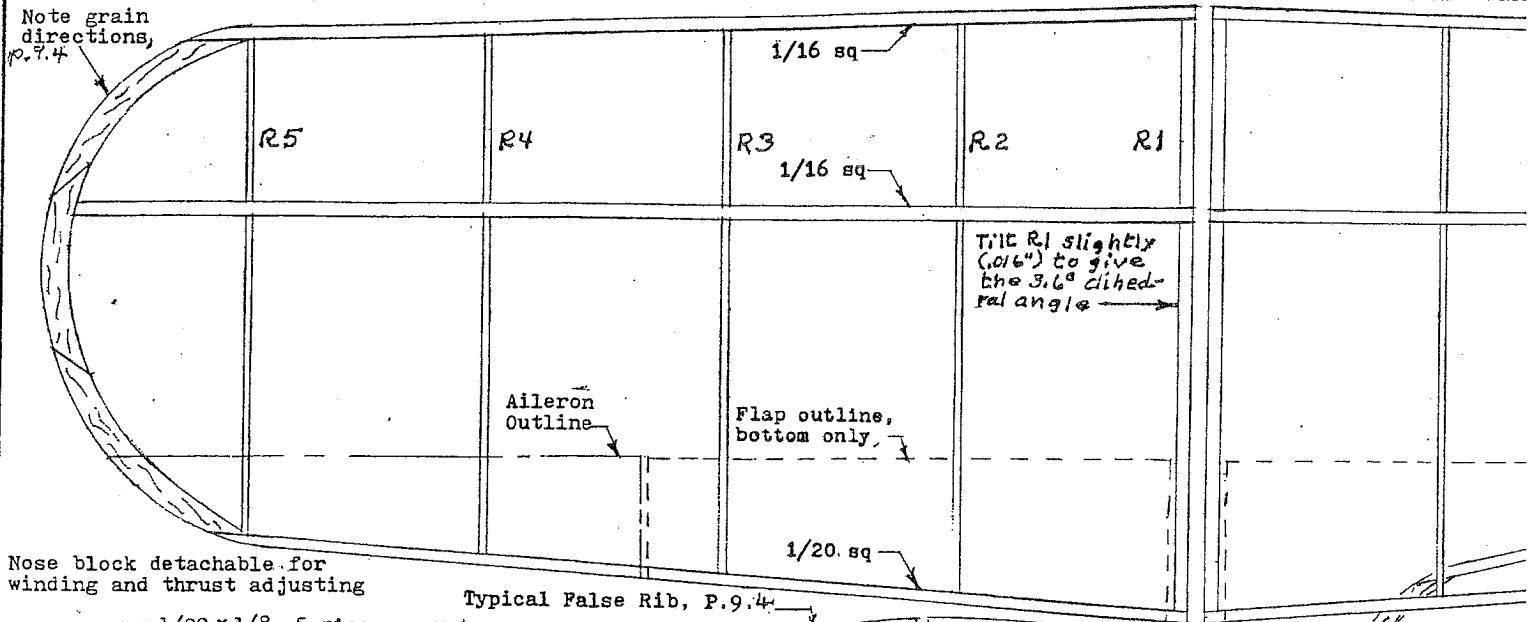
* PETER SMART AND HIS ELECTRIC-POWERED INDOOR ME-323 AT THE FREE-FLIGHT FORUM. AN ON-BOARD ELECTRONIC TIMER OPEN THE TROTTIES FOR TAKE-OFF AND CLOSES THEM 30 SECONDES LATER FOR LANDING.

* PETER SMART ET SON MODELE INDOOR ME-323 QU'IL PRESENTE AU FORUM VOL LIBRE EN ANGLETERRE. UNE MINUTERIE ELECTRONIQUE MET LES MOTEURS EN MARCHE POUR LE DECOLLAGE ET LES FERME 30 SECONDES AVANT LE RETOUR AU SOL.

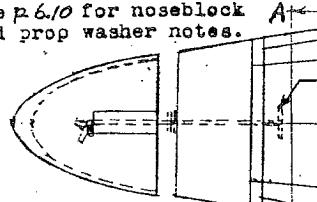
- ON PEUT IMAGINER LE TRAVAIL A FOURNIR POUR METTRE UN TEL ENGIN EN CONDITION DE VOL DANS UNE SALLE. A REMARQUER EGALEMENT LE REALISME DE LA MAQUETTE. - FANTASTIQUE.



ART CHESTER'S BAG



See p. 6.0 for noseblock and prop washer notes.



Prop has 5 1/2 diam., P/D = 1.5 and $\frac{7}{8}$ " blade chord. Free-wheeling per p. 6.10.

See Chapter 6 for carving and forming prop blades

R1 1/16 sheet

R2 1/32 sheet

R3 1/32 sheet

R4 1/32 sheet

R5 1/32 sheet

Fermers are 1/32 sheet unless noted as 1/20 sheet

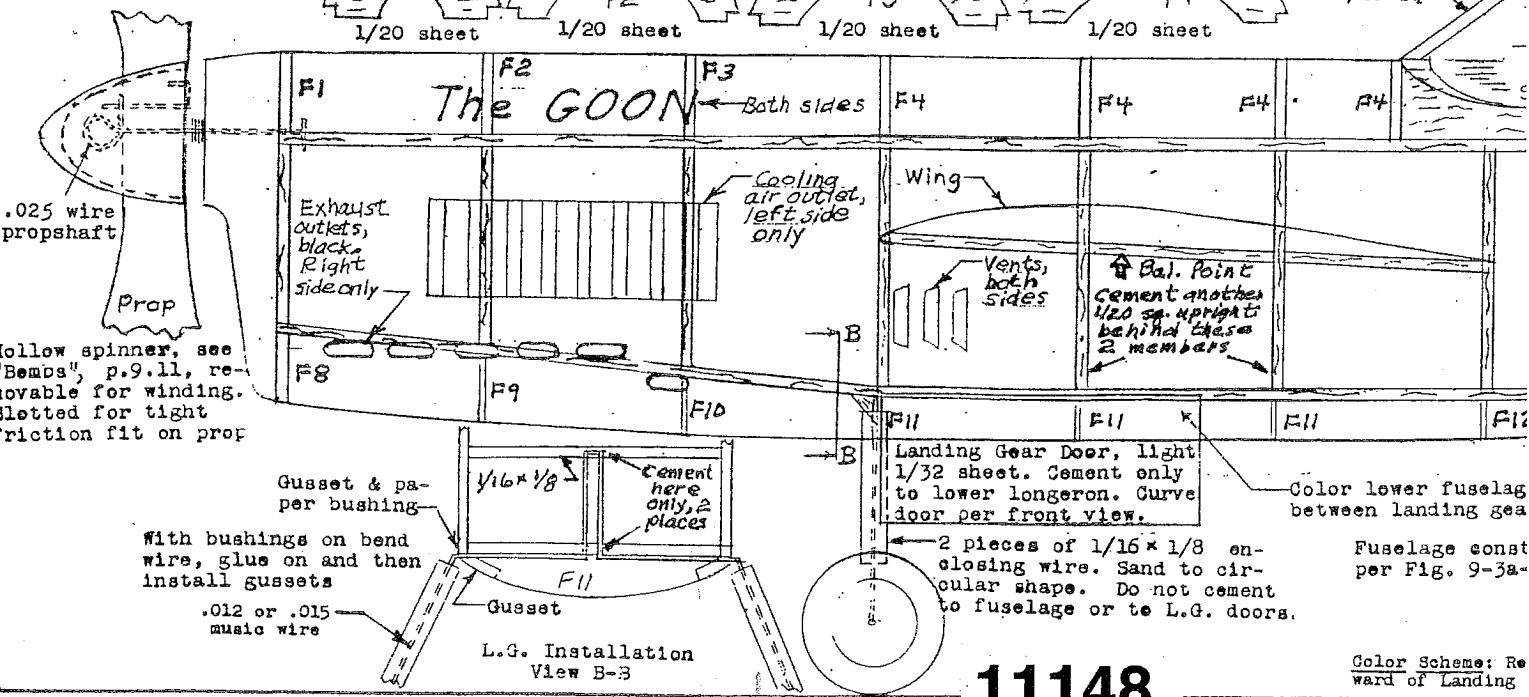
1/16 sq

1/20 sheet

1/20 sheet

1/20 sheet

1/20 sheet



GOON RACERS

False ribs for better airfoil reproduction, 1/64 sheet

Or, use laminated wing (and tail) tips, 3 pieces of $\frac{1}{32} \times \frac{1}{16}$, per 10. 9.4-9.5.

For outdoor model and 60 second duration capability (R.O.G.), keep the structural weight (everything but the rubber motor) down to 7 grams (.25 oz) and use a rubber motor weighing 1.4 grams (1/5 of the structural weight). One gram is .035 oz. For an indoor version and a 90 second duration capability keep the structural weight down to 5.5 grams (.19 oz) and use a motor weighing 1.5 gm's.

1/20 Sheet

Cut and cement the tip pieces together. Then tilt up to the stringer level and cement to it and to the L.E. T.E.

1/20 Sheet

Horiz. Tail

1/20 sheet

Elevator Outline

Cockpit Edging
1/64 sheet balsa

Trim outer edges to fit as shown

R5

$\frac{1}{16} \times \frac{1}{32}$ (3.6°)

To easily transfer rib, frame, wingtip etc patterns to sheet balsa, make a good (dark) Xerox copy and put this face down on balsa. Then either rub dope thinner or acetone into the paper or pass a hot iron (set for Wool) along the paper. Either way the pattern will transfer to the sheet balsa.

Wood densities per Table 9-4.
If 1/20 balsa is not available use 1/16 sanded down.

Adjust for flight per Chapter 4.

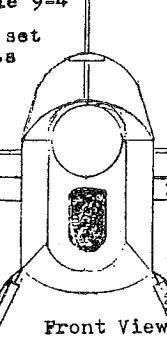
Use 2-strand 3/32 rubber motor for outdoor model, 1/16 for a light indoor model. Lubricate, break-in etc. per Chapter 8.

For tight circling flight use wing warping, p.4.6-7

For an indoor version select wood sizes and densities per Table 9-4

H. Tail incidence set during flight tests

Cover per p.9.8 and Table 9-4



L.G.Door

Front View & Size

$\frac{5}{32}$ "
 $\frac{1}{32}$ " sides
Hollow wheels per p.9.10

$\frac{1}{16}$ " sq here

Cut pieces out of rear post, insert H. Tail, recement cut-out piece

Rudder Outline

1/20sq

1/20 sheet

Horiz. Tail

1/20 sq

$\frac{1}{20} \times \frac{3}{32}$ here only

$\frac{1}{16}$ dowel or alum. tubing

1/20 sheet

1/16 sheet tailskid

1/20 sheet

F5

F13

F14

F7

All stringers 1/16 & 1/32 except top aft stringer

1/20 sheet

F8

F5

All construction and flying references are to the book "Making Scale Model Airplanes Fly", published by Aircraft Data, \$14.95, the best investment a modeler can make.

ART CHESTER'S RACER "GOON"

A "PEANUT" CLASS

FFS MODEL

11149

Plan No. P-22

AIRCRAFT DATA, Box 763576

Dallas, TX 75224



CHAMPIONNATS D'EUROPE F1E WASSERKUPPE - RHÖN - R.F.A - 13-20-09.2008.

RENSEIGNEMENTS - MICHAEL THOMA - HERRMANN BLÄNKSTR. 128.
38108 BRAUNSCHWEIG - R.F.A. - TEL. - 0049 531 235 4056.
EMAIL. - m.thoma@daec.de. WWW.MODELLFLUG-IM-daec.de.

**MEMORIAL POPA CRANGU,
ROMANIA, JUNE 12-13**

F1E 43 flew

1	A Draghici	ROU	500.00	+104
2	J Orel	CZE	500.00	+88
3	J Chabot	FRA	478.33	
4	M Milan	SVK	475.83	
5	M Popescu	ROU	472.50	
6	S Gherasim (J)	ROU	465.66	
7	V Paireli	ROU	462.66	
8	S Vintileanu	ROU	457.16	
9	D Bildea	ROU	456.25	
10	M Niculescu (J)	ROU	447.74	
11	A Roux	FRA	445.66	
12	J Drapeau	FRA	435.83	

F1E-Junior 13 flew

1	S Gherasim	ROU	465.66	
2	M Niculescu	ROU	447.74	
3	AttilaSeprodi	ROU	427.91	

Luxor Cup, World Cup, June 7 12 flew

1	A Roux	FRA	500.00	
2	B Lacinic	SRB	495.33	
3	V Zima	CZE	481.66	
4	M Popescu	ROU	480.66	
5	S Janovic	SRB	455.00	
6	S Mutic	SRB	448.00	

Zlatibor Cup, Open International June 8 8 flew

1	M Popescu	ROU	482.06	
2	D Kremic	SRB	479.75	
3	A Roux	FRA	465.32	
4	L Radosavljevic	SRB	460.99	

TURDA,

TURDA CUP, TURDA, ROMANIA, JUNE 13-14

F1E 39 flew

1	F Draghici	ROU	500.00	+114
2	D Petcu	ROU	500.00	+64
3	Z Vojtech	CZE	500.00	+34
4	V Paireli	ROU	491.66	
5	D Wieslaw	POL	478.32	
6	A Anca (J)	ROU	458.33	
7	P Chaussebourg	FRA	438.33	
8	E Pop	ROU	425.66	
9	V Milan	SVK	413.99	
10	V Ciucu	ROU	412.00	
11	A Seprodi (J)	ROU	411.66	
12	G Arghir	ROU	409.33	

F1E-Junior 11 flew

1	A Anca	ROU	458.33	
2	AttilaSeprodi	ROU	411.66	
3	C Ene	ROU	390.99	

**1^{ER} CONCOURS - LUXOR CUP
SERBIE - 07-06-08**

- EN 2007 G. WÖBBERING
VISITAUX ENVIRONS DE
ZLATIBOR - SERBIE - DES
TERRAINS POUVANT CONVENIR
POUR DES COMPÉTITIONS F1E.
- ZLATIBOR EST UN LIEU TOU-
RISTIQUE ETÉ HIVER A PLUS
DE 1000 M D'ALTITUDE AVEC
INFRASTRUCTURES -HOTELS-
- LA VEGETATION EST COURTE
PAR LA NATURE DU SOUS-SOL.

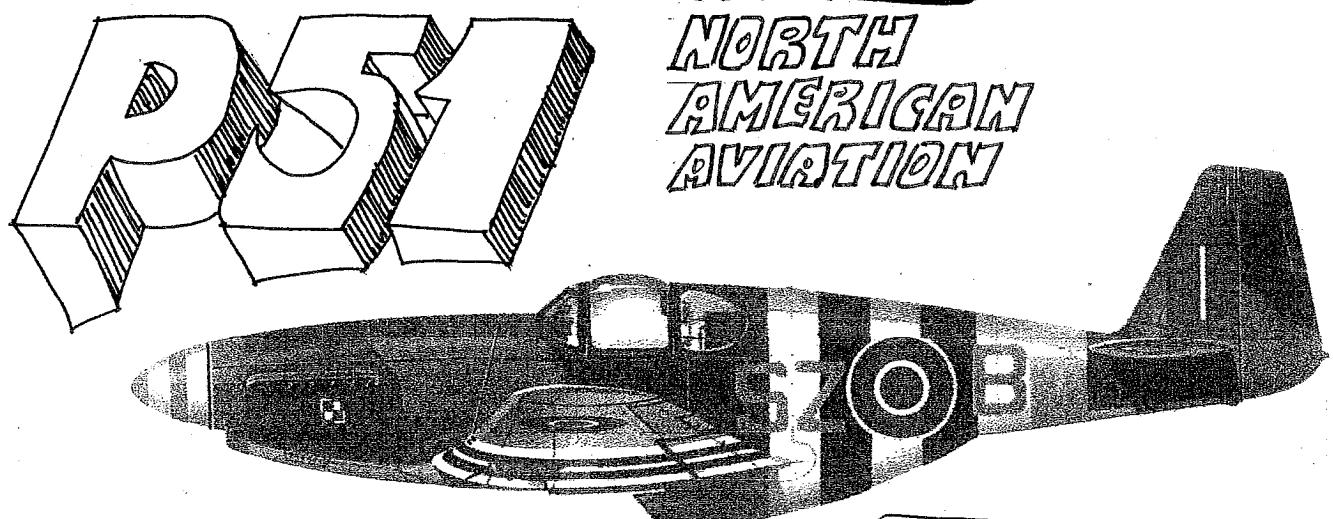
- DEUX SITES SE PRÉTENT
PARTICULIÈREMENT POUR DES
RENCONTRES F1.E -

LJUBONIR RADOSAVLJEVIC SOUTENU PAR L'AÉRO-CLUB
DE SERBIE ORGANISERA LA PREMIÈRE RENCONTRE
INTERNATIONALE F1E SUR LE SITE LES 7 ET 8
JUIN. - FURENT PRÉSENTS PARMI LES 12 CONCU-
RENTS LE VAINQUEUR DE LA COUPE DU MONDE 2007
MARIAN POPESCU AINSI QUE LE CHAMPION DU MONDE
SORTANT -2007 ALAIN ROUX

LES DEUX FIRENT HONNEUR A LEUR REPUTA-
TION. - VOIR CLASSEMENTS.
NOTONS LA PRÉSENCE D'AUTRES FRANÇAIS
EN ROMANIE LES 12 ET 13 JUIN A TURDA
POUR LE MEMORIAL POPA CRANGU. -

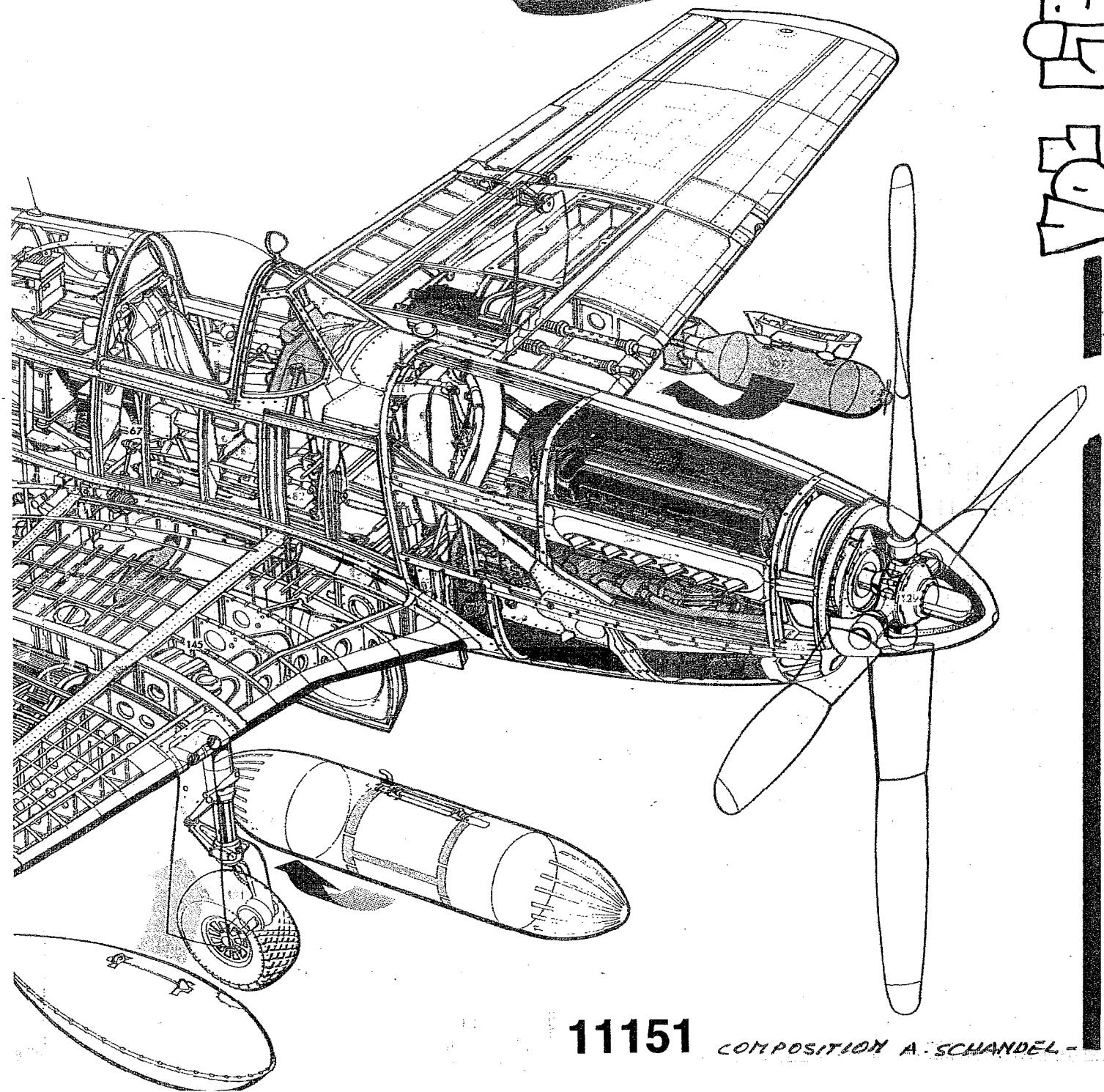
MUSTANG

**NORTH
AMERICAN
AVIATION**



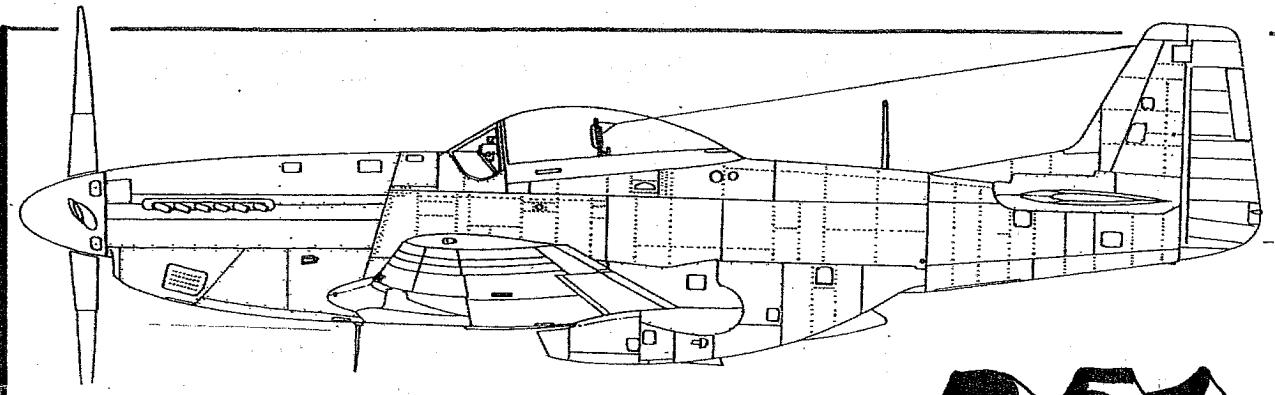
P-51B

11151

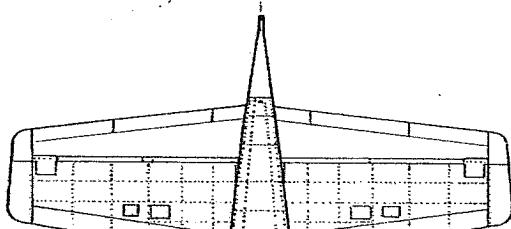
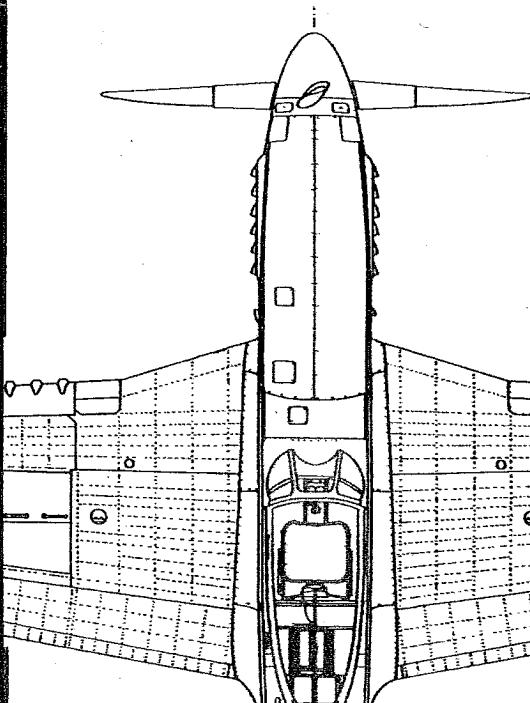


11151

COMPOSITION A. SCHANDEL -

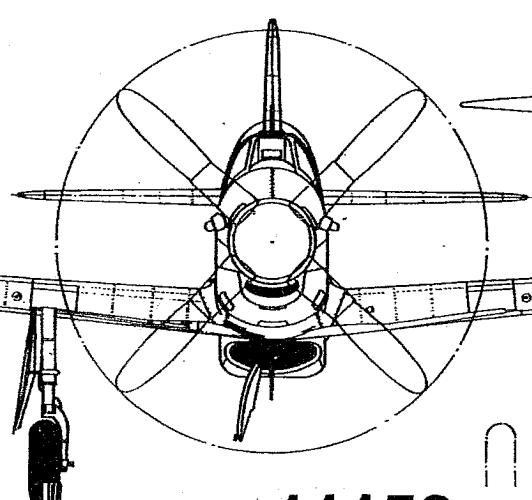
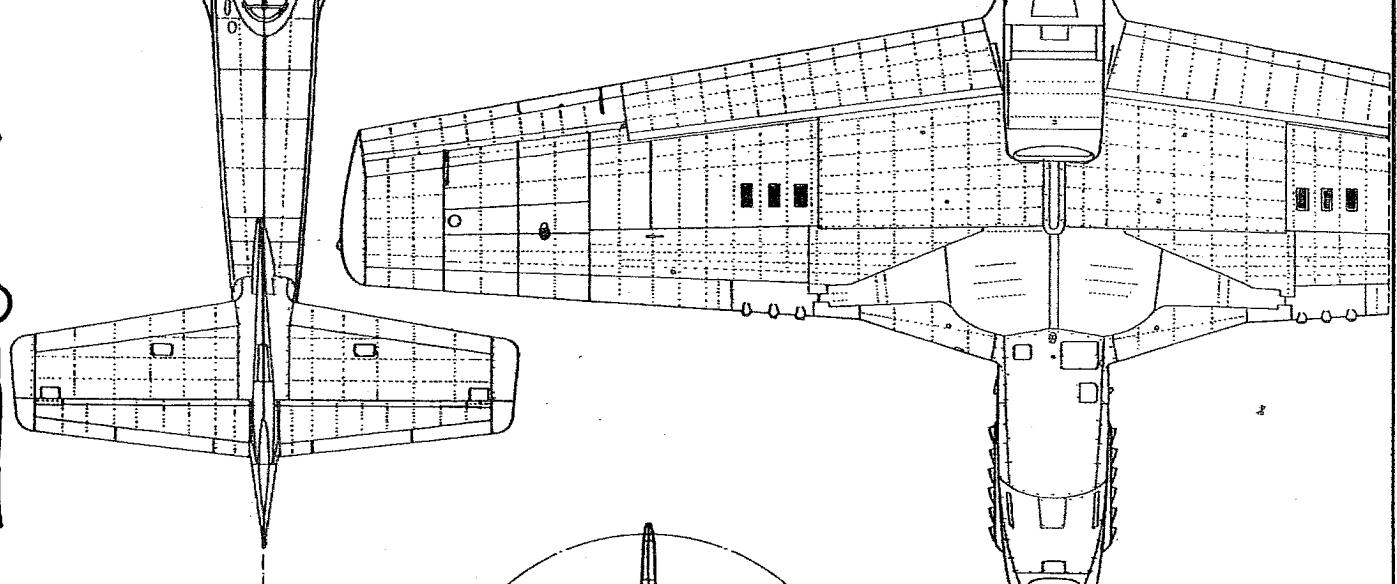


951



11152

11152



11152

NORTH AMERICAN AVIATION

*APRÈS LE DÉBARQUEMENT DES FORCES ALLIÉES EN JUIN 1944 EN NORMANDIE LA SUPERIORITÉ AÉRIENNE ACQUISE PERMETTAIT D'ABANDONNER LE CAMOUFLAGE CLASSIQUE AU PROFIT D'ALU NATUREL - PANNEAU ANTI-REFLÉTS - NEZ ROUGE DU 334 GROUPE DE CHASSE - IMMATRICULATIONS BANDES DE DÉBARQUEMENT - NOM PERSONNEL

Tout au long de l'intervention des forces aériennes américaines sur le théâtre d'opération européen , comme dans d'autres lieux de conflits , le camouflage des appareils évolua .

L'évolution se fit selon les circonstances géographiques , l'utilisation tactique ou stratégique , tout comme sur de critères d'identification inter-alliés . Cela afin d'éviter des confusions entre avions amis , ce qui arrivait d'ailleurs assez fréquemment , malgré tout .

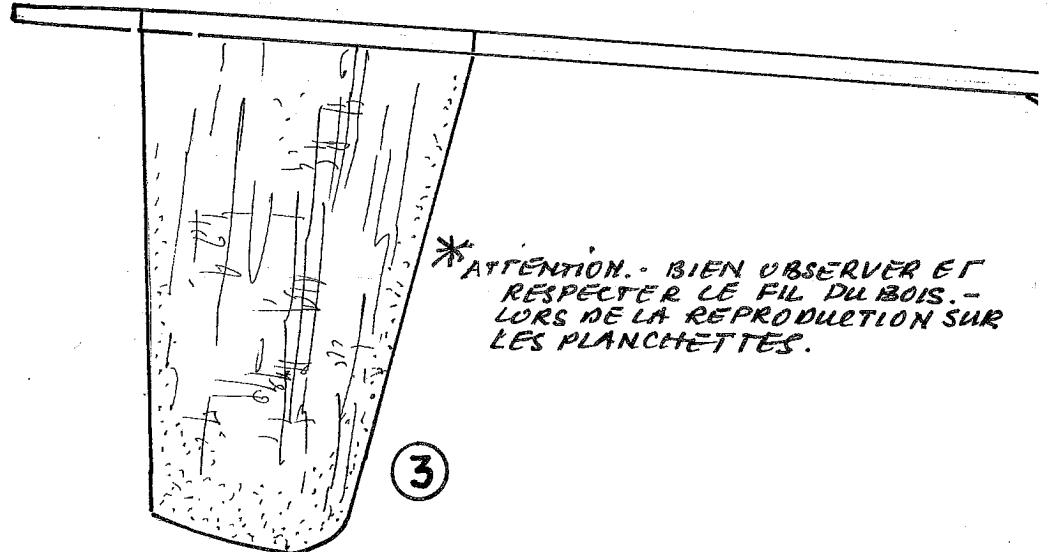
Au cours de l'acquisition d'une supériorité aérienne de plus en plus écrasante de l'aviation alliée dans le ciel , sur les forces ennemis , la nécessité de camouflage était de plus en plus inutile et surtout , la suppression de la masse de peinture , non négligeable , augmenta les performances des machines en toutes circonstances . Cela donna naissance à la finition "alu nature " avec de simples panneaux anti-éblouissants au soleil .

Si l'on rajoute encore à cela , que malgré les dérictives générales fréquentes données , en ce qui concerne les insignes nationaux ou pour d'autres consignes particulières , sur le terrain escadrilles et pilotes apportèrent encore leurs propres marques .

Les pilotes américains , chasseurs et bombardiers , étaient particulièrement enclins à arborer des marques personnelles et d'escadrilles , faisant appel au floklore , aux petites amies , ou aux intimidations vers l'opposant . Dans tous les cas les " nose art " étaient très prisées , marquant la personnalité du ou des propriétaires de l'avion .

P-51D-15-NA 4415326 -
334th FS/4th FG. DEBDEN - 44
MACHINE QUI REMPLAÇAIT CELLE DE L'AS
DU STRAFING. GERALD MONTGOMERY
ABATTUE PAR UN ME-109 AVEC AU
COMMANDANT LE LT. CARRON DELNERO
TUE LE 21 11 44. LE 4415326 VOLA
JUSQU'AU 10/03 DE MARS '45. -

1. FUSELAGE - BALSA MOYEN 30/40
 2. AILE - BALSA MOYEN 20/40
 3. STABILISATEUR - BALSA DUR 10/40
 4. DERIVE - BALSA MOYEN 15/40
 5. COCKPIT - BALSA MOU 20/40
 6. ENPLANTURE AILE - BALSA MOYEN 20/40
 7. JAMBES TRAIN - BALSA DUR 10/40
 8. ROUE - BALSA MOYEN 15/40
 9. RESERVOIR - BALSA DUR 10/40
 10.

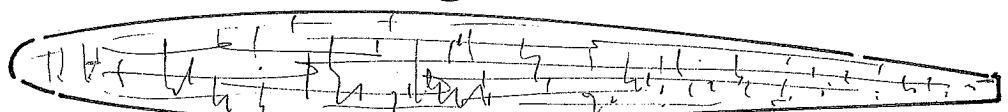


* ATTENTION. BIEN OBSERVER ET RESPECTER LE FIL DU BOIS. - LORS DE LA REPRODUCTION SUR LES PLANCHETTES.

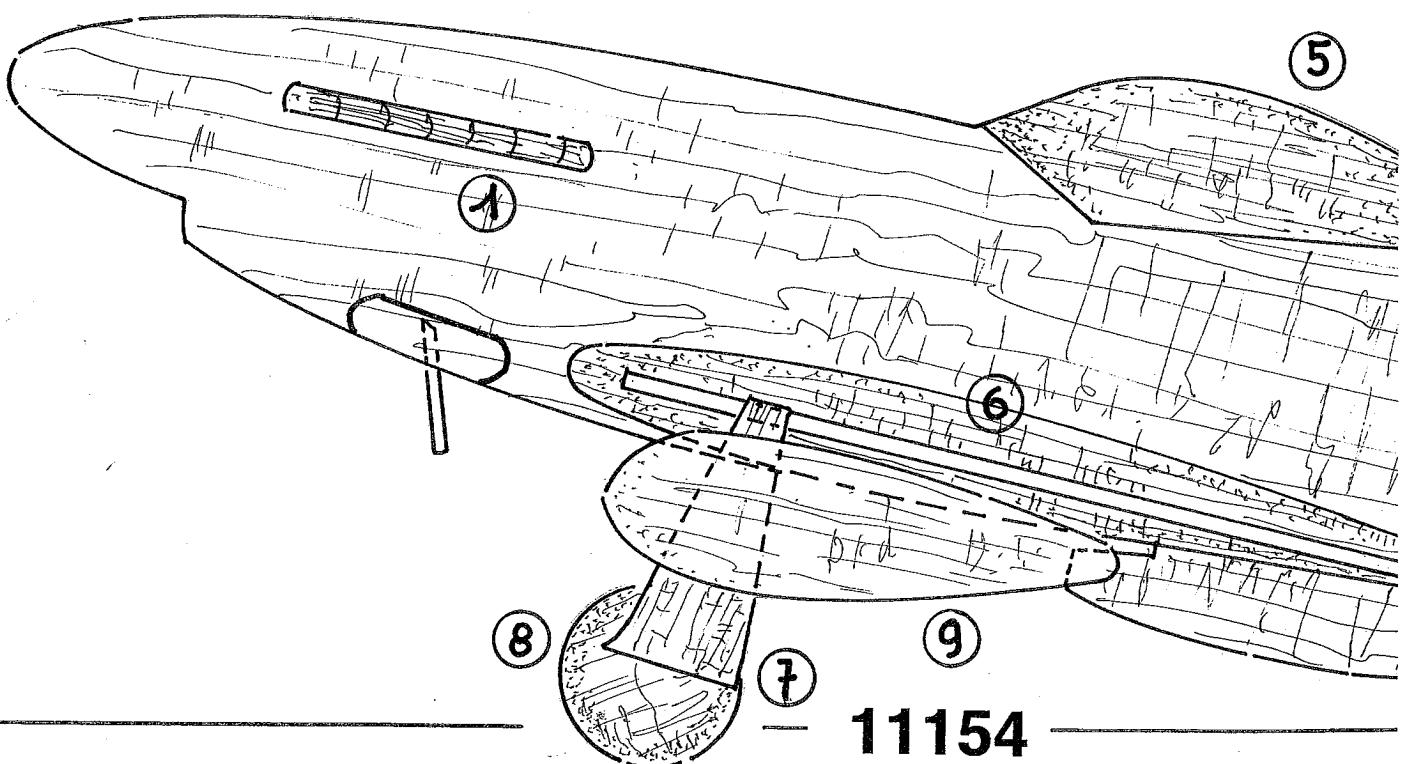
3

* APRES RECOUPAGE DES DIFFERENTES PIECES ET UN PREMIER DONCAGE DE RECTIFICATION PASSER PARTOUT UNE COUCHE DE BOUCHE PORES - REPONCONER TRES FIN - ABRASIF CARROSSERIE. - * ASSEMBLER SEULEMENT LE FUSELAGE - CORPS - DERIVE - COCKPIT - RENFORTS D'ENPLANTURE REPASSER BOUCHE PORES REPONCONER TRES FIN. - DRAIGUER APRES CE STADE, LES FENTES D'IMMERSION DESTINEES A RECEVOIR L'AILE ET LE STABILISATEUR. UTILISER UNE REGLE METALLIQUE ET UN CUTTER LAME NEUVE - FINITION AVEC UNE LIME A ONGLE -

6



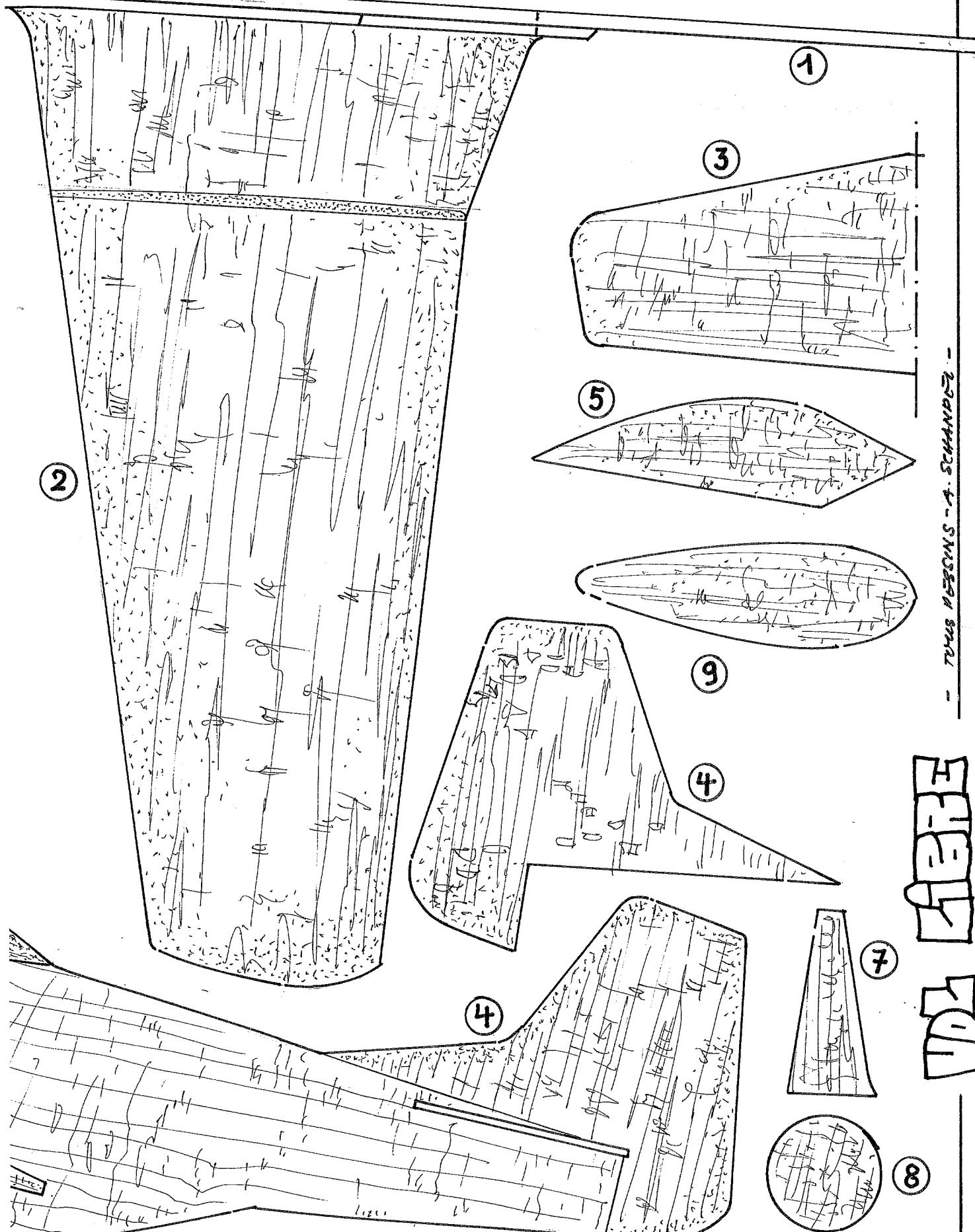
5



11154

NORTH AMERICAN AVIATION

- TOOLS & EQUIPMENT - A. SCHEMATIC -



Bois de construction

- balsa 30/10 - 3 mm
- balsa 20/10 - 2 mm
- balsa 15 ou 10/10 - 1,5 ou 1 mm
- baguette ronde hêtre diamètre 2 mm

-cure dent

Le choix du balsa doit se faire sur balsa moyen et balsa dur *.

Outilage

- photocopieuse
- papier carton - bristol
- stylo à bille
- cutter
- ciseaux
- règle métallique
- sous main chantier par ex CTP 30 X 50 cm
- ponçoir grain moyen et fin *
- papier verre , moyen et fin
- pinceauxbrosse et petit gris *
- feutre fin ou Rotring 0,2 0,5
- vrule *

Autres matériaux

- bouche pores*
- colle rapide cyano
- peinture blanche vinylique * (bât.
- gouachés
- fixateur cheveux lacque* .
- pâte à modeler
- bracelets élastiques *

CONSTRUCTION Séquences

- photocopier plan sur papier bristol
- découper soigneusement les différentes pièces aux ciseaux
- reproduire les pièces sur les planchettes de balsa correspondantes avec le stylo bille en suivant les contours .
- découper à l'aide de la règle métallique et d'un cutter les pièces en balsa
- poncer selon besoins les pièces
- traiter au bouche pores
- reponcer très , très fin.
- ajuster à sec -sans coller - les différentes parties, pour arriver au modèle terminé.
- introduire si nécessaire le dièdre sur l'aile .
- coller l'ergot de catapultage dans le fuselage .
- passer une couche diluée de

peinture vinylique sur toutes les pièces pinceau large

-procéder après séchage à la décoration finale en utilisant le mélange de peinture gouache tube + vinylique. Vous pouvez pour cela utiliser des bouchons de bouteilles d'eau minérale , pour chaque nuance

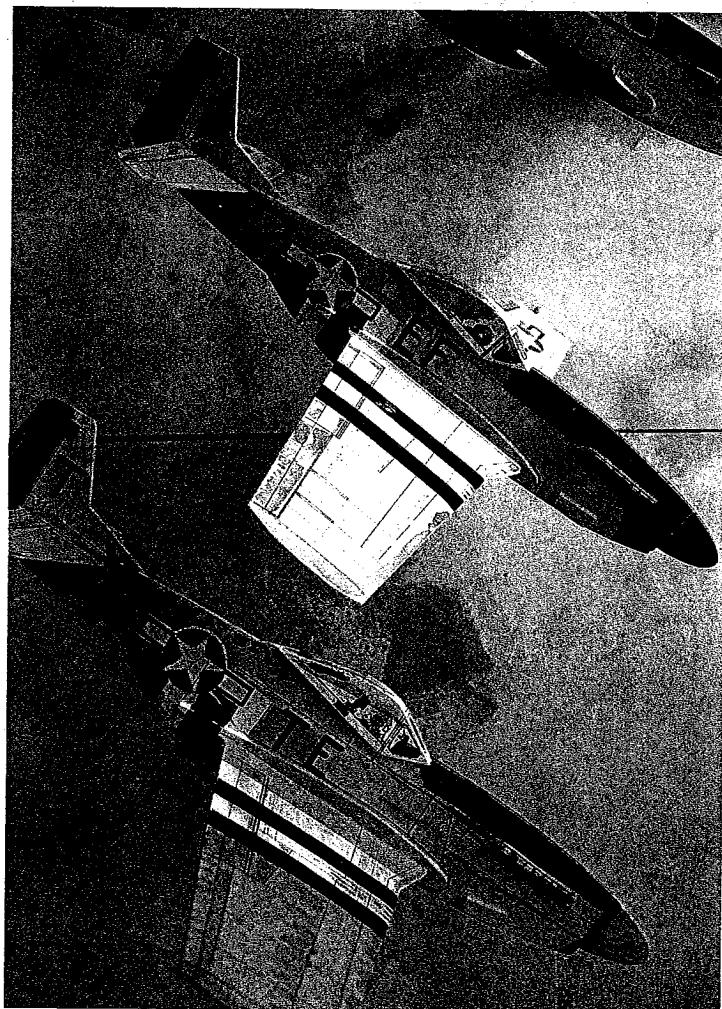


Photo : A. SCHANZER

Pour réaliser des photographies réalistes , des petits modèles , catapultés , construits sur des documents de l'époque , un certain nombre de conditions préalables sont nécessaires et à installer .

Toujours faire les prises de vue , à la lumière du jour . On n'aura pas d'ombres projetées . Utiliser en fond des panneaux reproduisant des motifs de paysages , surtout de ciel(nuages -horizon)

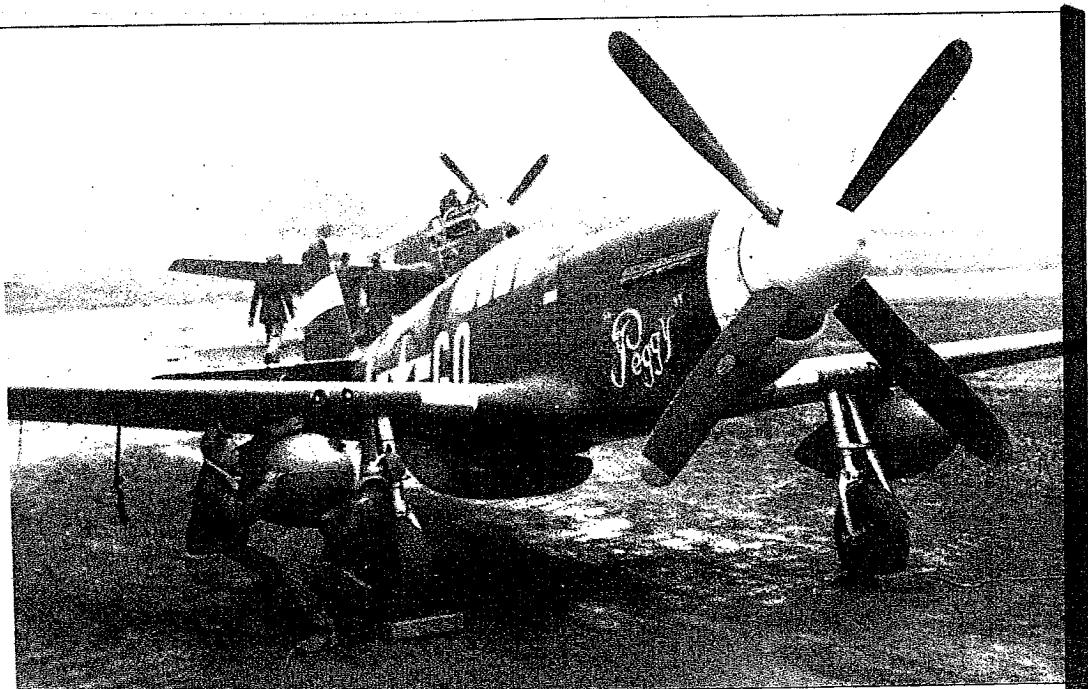
. Utiliser pour support du carton plume de 5 mm d'épaisseur , un rouleau mousse (petit format) et de la peinture acrylique , mélangée avec de la gouache (en tube) , selon les besoins .

Comment maintenir les modèles en place
Avec des piques en bois (brochettes - rayon cuisine) qui se plantent facilement dans le carton plume et dans le balsa des modèles .

Imaginer la position, du ou des modèles , en décalage (plan horizontal et vertical) . Il suffit à partir de là de se placer avec l'objectif de l'appareil photo de telle manière que le pique soit invisible , caché par une partie du modèle .

Il existe une autre manière de procéder un peu plus compliquée , dont nous parlerons une prochaine fois .

GUEURRE AERIENNE STRATEGIQUE EUROPE 39 / 45



Le seconde guerre mondiale , fut marquée , pour la première fois , dans les conflits , par des bombardements aériens stratégiques destinés à détruire la production industrielle , les installations portuaires , et enfin à atteindre la population civile , moralement , physiquement , et psychologiquement . En même temps les belligérants mirent aussi l'accent sur le soutien tactique des troupes au combat au sol .

Selon le choix effectué par les hauts commandements le centre de gravité de la production aéronautique n'était pas le même . Pour l'Allemagne la préparation et la perspective d'une "guerre éclair " - tout comme pour l'Empire du soleil Levant - fit pencher la balance vers une aviation essentiellement tactique . La "Luftwaffe" hérita donc d'appareils , rapides , légers , agiles , pouvant opérer à partir de terrains relativement sommaires , sur les arrières destroupes au combat . Le STUKA en fut un exemple célèbre, tout tout comme le ME 109 .

Ce choix datant même d'avant le début des hostilités , septembre 1939 , était pour ainsi dire une erreur fondamentale et fatale , une perspective à courte vue , en considération d'un conflit sur plusieurs années .

La gurre aérienne stratégique était déjà perdue , par l'Allemagne , avant le début de la guerre . Lorsque le RLM (Reichsluftministerium) en fit la découverte , il était déjà trop tard . A la suite de l'échec lors de la bataille d'Angleterre , on ne pouvait plus y remédier !

Pendant tout ce temps Anglais et Américains étudièrent depuis des années , et

mirent en route , avec leurs puissantes industries , la production de véritables armadas de bombardiers lourds .

Lorsque le nombre de ces appareils fut assez conséquent , le RAF , bomber command, entreprit des raids de jour sur les côtes atlantiques occupées et sur les grands ports allemands . On s'aperçut rapidement , contrairement aux idées reçues , que les bombardiers même , en formation serrée et bien armés , ne pouvaient résister aux attaques concentrées d'une chasse agressive

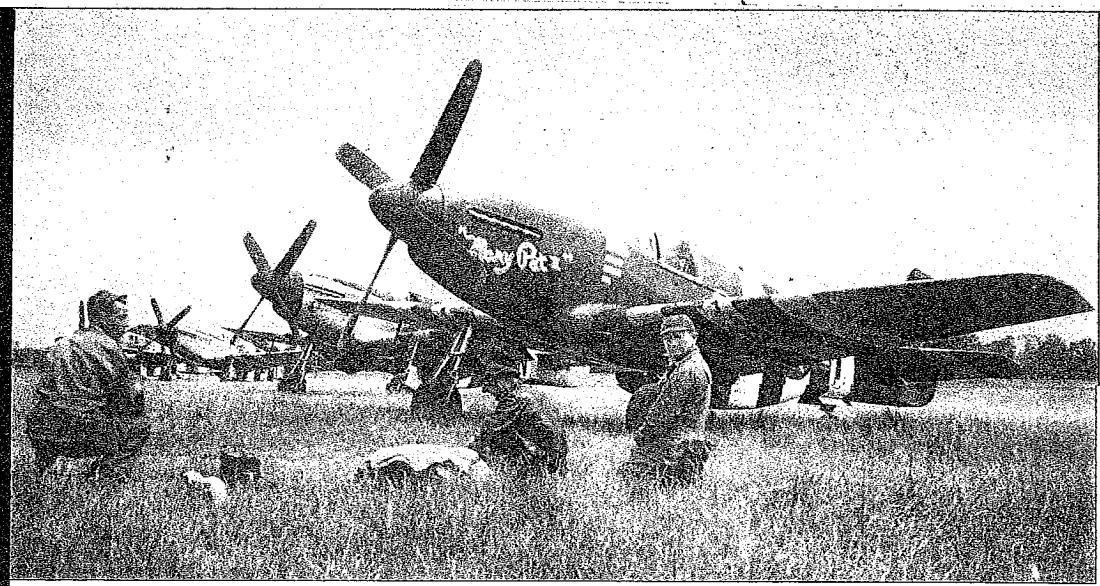
La RAF en fit la douloureuse expérience , en encaissant de lourdes pertes en matériels et en équipages au dessus des territoires ennemis . L'autonomie des chasseurs d'accompagnement était bien trop réduite pour assurer une couverture efficace . Les Anglais allaient s'en souvenir et reporteront leurs efforts sur le bombardement nocturne , avec à la clef , ce qui allait se manifester plus tard comme un atout majeur , la mise en route d'un programme radar performant , leur donnant une avance certaine dans ce domaine .

Quand les USA commencèrent , en Europe à partir de nombreuses bases construites en Grande Bretagne , à faire des incursions diurnes sur le continent , ils firent le même constat que leurs camarades anglais . Ils perdirent en certaines occasions jusqu'à soixante quadrimoteurs par sortie , et plus de six cents hommes d'équipages sans parler des blessés , et du moral

Ces pertes étaient insoutenables et il devint évident que le soutien , massif ; de la chasse d'accompagnement était nécessaire , sur tous les itinéraires aller et retour ...



NORTH AMERICAN AVIATION



A PARTIR DU DEBUT DE 1944 LES TRES NOMBREUX TERRAINS DU SUD DE L'ANGLETERRE ETAIENT OCCUPES PAR DES GROUPES DE LA 8EM USAF EQUIPES AVEC DES P.51. - LORS DU DEBARQUEMENT 6-6-44 LE PERSONNEL NAVIGANT COMME CELUI AU SOL ETAIT EN ALERTE PERMANENTE AVEC DES MISSIONS ALLER-RETOUR SANS INTERRUPTION. -

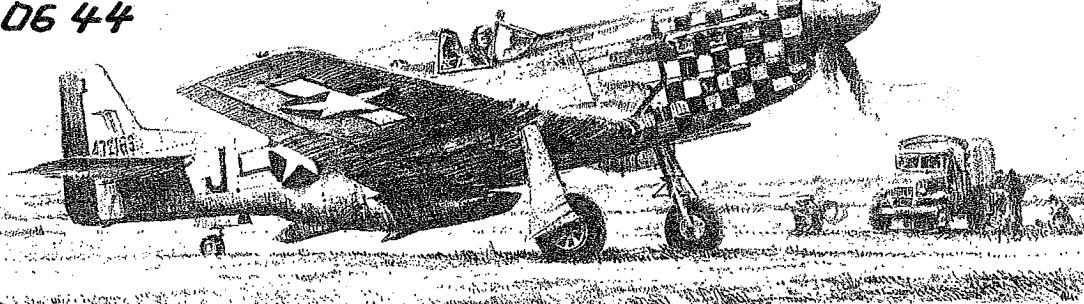
L'arrivée fin 43 et début 44 des P 38 , P 47 , P 51 , allait donner la supériorité aérienne aux formations massives des bombardiers et chasseurs jusqu'au plus profond de l'Allemagne et des territoires occupés.

L'amélioration des performances des moteurs et l'ajout de réservoirs supplémentaires extérieurs , permirent aux derniers modèles de chasseurs US d'anéantir d'abord dans le ciel et ensuite au sol , la chasse allemande .

Le principal acteur de cet anéantissement fut le P 51 " MUSTANG " Fin 44 début 45 , jusqu'à huit cents bombardiers , accompagnés de huit cents chasseurs , par des raids massifs et quotidiens réduisirent en cendres et poussières , l'industrie et les grandes villes germaniques et ce jusqu'à la fin .

BODNEY

06 06 44



Durant le printemps 1944, de plus en plus de bases américaines se sont installées dans la campagne anglaise , plus particulièrement dans le sud . Des tentes apparaissent comme des champignons , des champs réquisitionnés furent recouverts de plaques d'acier perforées , les élèves furent mis en vacances et leurs écoles

occupées , par des officiers d' Etat Majors .

La montée en puissance des forces aériennes alliées , se fit de manière continue et , en prévision du débarquement , toutes les forces furent essentiellement consacrées à des missions tactiques sur la France , en vue de couper les voies de communications , de détruire les dépôts et autres installations militaires .

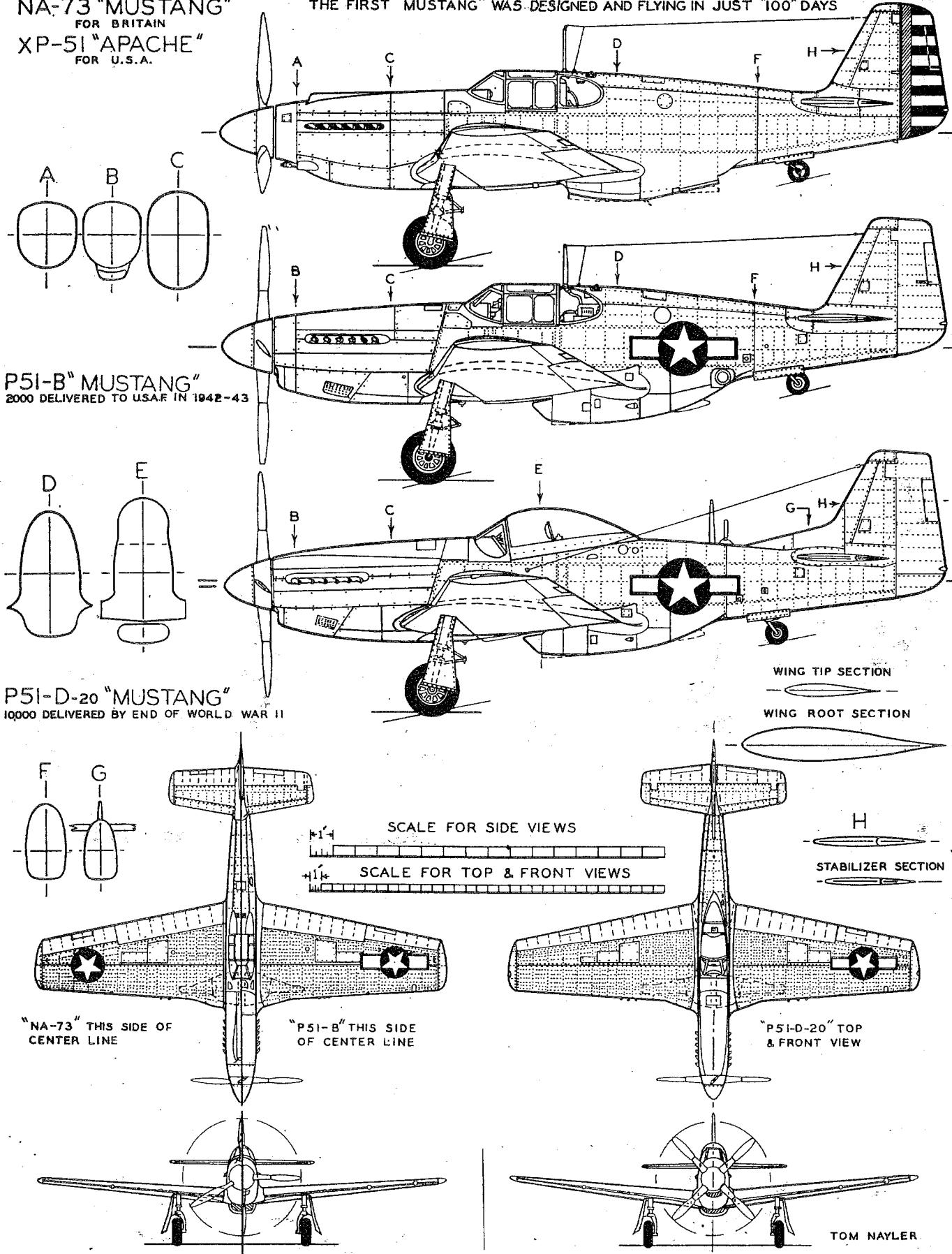
Durant cette période , les américains , mirent en oeuvre des chasseurs de plus en plus performants , en passant par le P 38 , le P 47 pour arriver au P 51 . Ce dernier passa juste

à ce moment de la série B à la série D , avec en même temps l'ajout de réservoirs supplémentaires, modifiant de façon considérable l'autonomie des chasseurs .

Quelques jours avant le débarquement du 6 juin 44 - initialement prévu le 5 , mais reporté pour mauvais temps - toutes les bases

NA-73 "MUSTANG"
FOR BRITAIN
XP-51 "APACHE"
FOR U.S.A.

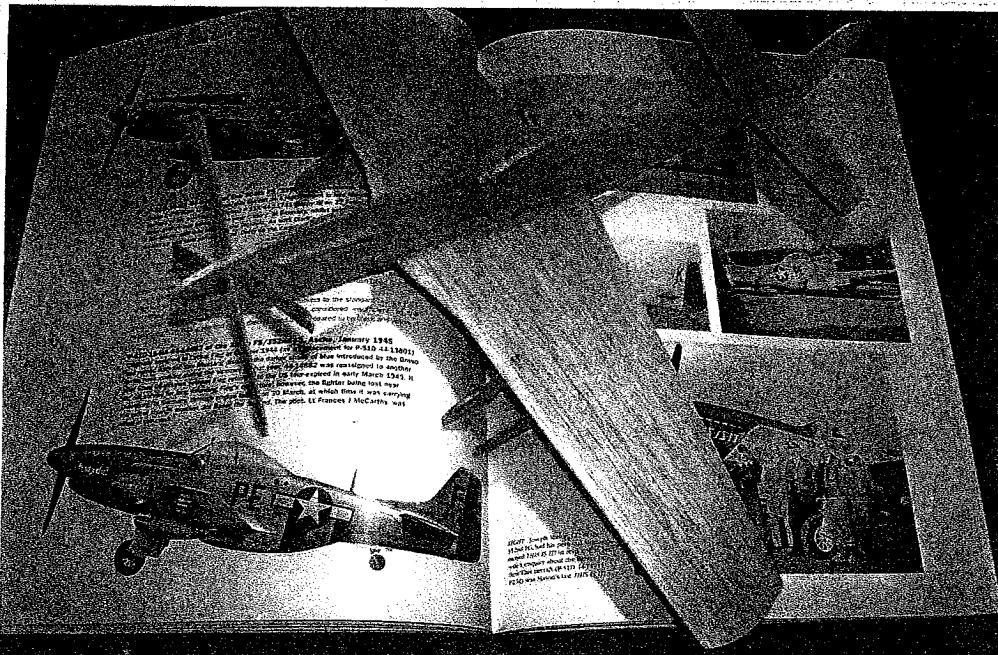
THE FIRST "MUSTANG" WAS DESIGNED AND FLYING IN JUST "100" DAYS



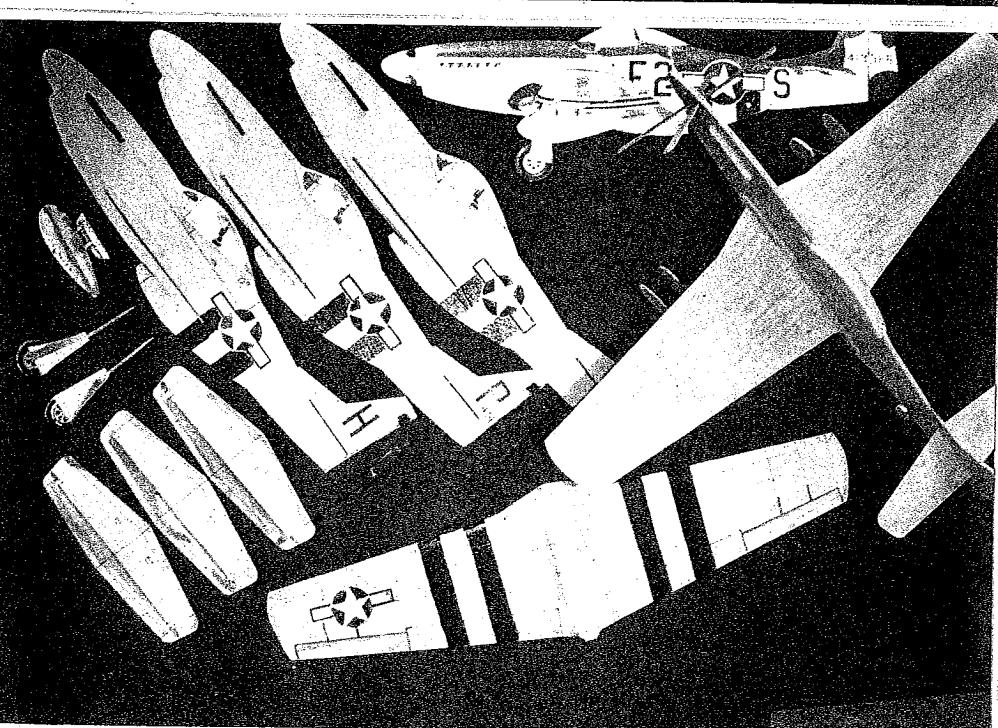
* SONT VISIBLES, SUR CES PLANS LES TROIS PRINCIPALES VERSIONS PRODUITES EN GRAND NOMBRE DU P51. LA VERSION D, LA DERNIÈRE, ÉTAIT CARACTÉRISÉE PAR SON COCKPIT GOUTTE D'EAU, AVEC UNE VISIBILITÉ SUR 360°.

LE PREMIER "MUSTANG" FUT DESSINÉ, CONSTRUIT ET VOLA, EN 100 JOURS EXACTEMENT.

* TOUS LES ELEMENTS DU P51-BALSA ASSEMBLÉS COULES - DONC NON DESTINÉS À ÊTRE PEINTS - EN DESSOUS DOCUMENT ILLUSTRE SUR LE P51 - DANS LES UNITES STATIONNÉES EN ANGLETERRE A PARTIR DE 1944 - ON Y TROUVE TOUS LES DOCUMENTS EN ANGLAIS. -

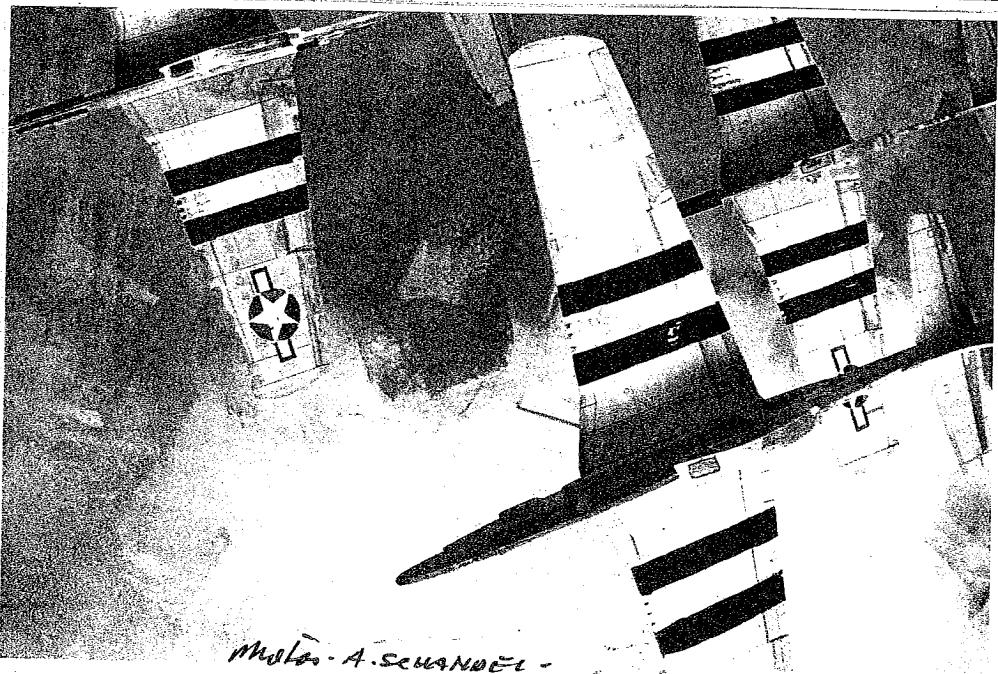


* LE MÊME MODÈLE BALSA CETTE FOIS CI ACCOMPAGNÉ PAR FUSELAGES, STABILOS-AILE ET AUTRES ACCESSOIRES, EN COURS DE PEINTURE. RAPPELONS QU'IL VAUT MEILLEUR EFFECTUER CES OPERATIONS AVANT ASSEMBLAGE définitif SI L'ON VEUT UNE REPRODUCTION réaliste. REMARQUER LES CURE-DENTS servant à la fixation du train d'atterrisseage sous les ailes.



* VUE AÉRIENNE DE TROIS P51 PORTANT LES BANDES DE DÉBARQUEMENT 1944 EN PATROUILLE À HAUTE ALTITUDE.

* BANDES DE DÉBARQUEMENT "D-DAY STRIPES" TOUTES LES FORMATIONS TACTIQUES INTERVENANT LE JOUR DE L'INVASION - 06-06-44 FURENT MARQUEES PAR DES BANDES BLANCHES ET NOIR. - CECI POUR éviter DES REPRISES ET CONFUSIONS AVEC L'AVIATION ENNEMIE - - CETTE APPLICATION fut ORDONNÉE LE 3 JUIN donc 48 h AVANT L'HEURE H. LES INSTRUCTIONS CONCERNANT LES DIMENSIONS ET L'EMPLACEMENT DE CES BANDES ETAIENT TRÈS PRÉCISES



Molé - A. Scandale -

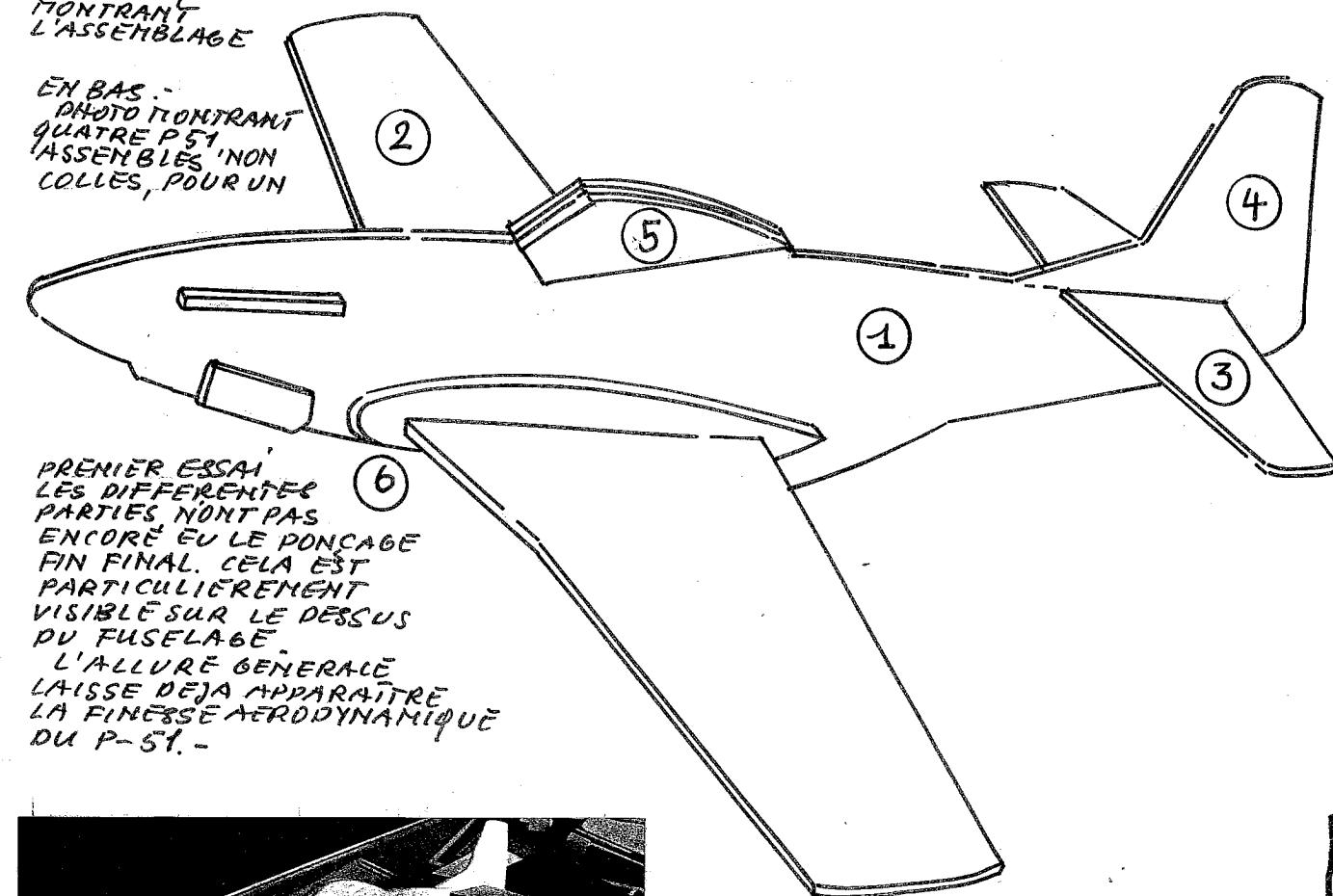
NORTH AMERICAN AVIATION

VUES SUR L'ASSEMBLAGE,
NON COLLE DES PRINCIPALES
PIÈCES DU MODÈLE P.51.

DESSIN
SCHEMATIQUE
MONTRANT
L'ASSEMBLAGE

EN BAS -
PHOTO MONTRANT
QUATRE P51
ASSEMBLÉS NON
COLLES, POUR UN

PREMIER ESSAI
LES DIFFÉRENTES
PARTIES NONT PAS
ENCORE EU LE PONCAGE
FIN FINAL. CELA EST
PARTICULIÈREMENT
VISIBLE SUR LE DESSUS
DU FUSELAGE.
L'ALLURE GÉNÉRALE
LAISSE DÉJÀ APPARAÎTRE
LA FINESSE AÉRODYNAMIQUE
DU P-51. -



US en Angleterre se sont livrées à des attaques sur le territoire français , sans rencontrer beaucoup d'opposition de la part de la chasse allemande surclassée en nombre et obligée de se cacher .

Le quatre juin , la base de BODNEY sur laquelle étaient stationnés des groupes de chasseurs P 51 Mustangs , groupes 352 et 328 - fut mise en alerte niveau un . Les pilotes assistèrent , curieux , à la mystérieuse mise en place des bandes noires et blanches sur les ailes et le fuselage de leurs avions , Le tout d'une manière très hative . Tout le monde se doutait que le jour J n'était pas loin et la tension montait .

* QUATRE P.51 A L'ETAT BRUT -
AILLES ET PROFONDEURS (GOUVERNAIL)
NON COLLES SIMPLEMENT AJUSTES -
LE DEUXIÈME PONCAGE DE FINITION
N'A PAS ENCORE ÊTRE EFFECTUÉ -

LIBRE

LIBRE

NORTH AMERICAN AVIATION

Le Lt. Carlton Fuhrman ailier du Lt Robert Frascotti , fut comme tous les pilotes de la 352 ème , instruit peu après minuit le 6 juin de la mission qui leur incombaient , soutenir à basse altitude les troupes débarquées au sol dans le secteur d'Utah Beach .

Les missions de nuit , et même les briefings , étaient très rares pour ces groupes de chasse , et tout le monde les redoutait car pleines de dangers lorsqu'on est seul à bord d'un chasseur diurne .

On en eut une terrible confirmation au lever du jour J sur le terrain de Bodney . Les événements sont restés dans la mémoire de tous ceux qui cette nuit étaient concernés , le personnel volant tout comme celui au sol .

Pour faciliter le décollage des sections des groupes de chasse du 532 ème , un éclairage provisoire de fortune fut installé le long de la piste , en bordure.

Malheureusement lors du décollage de la première section de quatre Mustangs l'un de ceux -ci heurta l'installation , en bout de piste , la mettant hors circuit en plongeant , dans une obscurité totale le terrain .

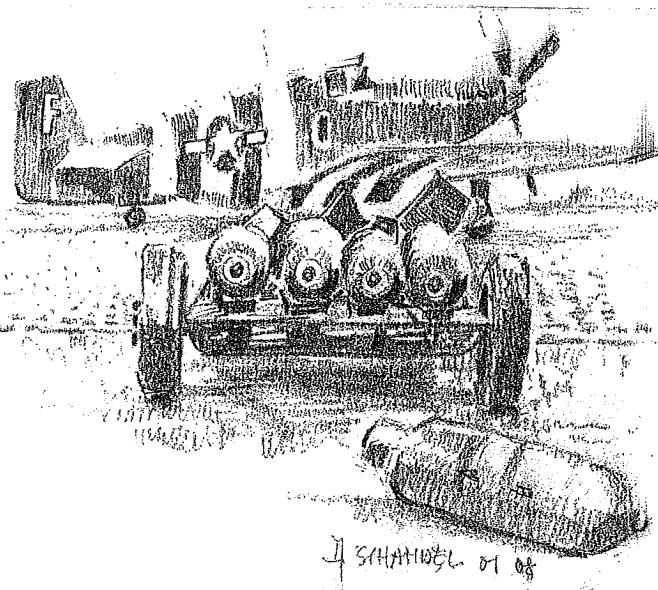
La section suivante , déjà en route , plein gaz en accélération se trouva privée de tout repère et devia de l'axe central .

Le LT. Robert Frascatti , a bord de son Mustang , plein comme un œuf de carburant avec ses réservoirs supplémentaires , entra de plein fouet dans la tour de contrôle , toute neuve et invisible , il explosa dans une énorme boule de feu orange .

Son ailier le Lt. Carlton Fuhrman , venait de quitter le sol . Il avait prioritairement resserré , contre son leader , lorsque l'éclairage était tombé en panne , en se référant sur les feux de positions qui le précédaient sur le côté gauche . Un voix intérieure lui

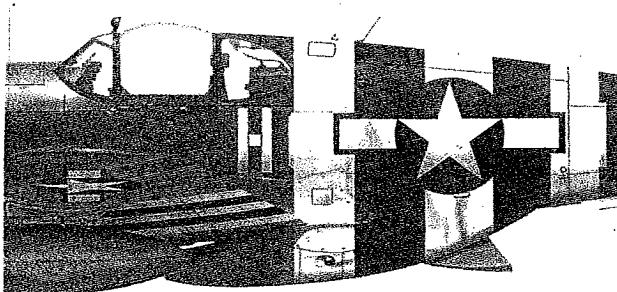
conseillait de ne pas trop serrer . Soudain une énorme boule de feu éclata devant lui .

Deux courants en émergèrent , sans doute les deux réservoirs supplémentaires d'ailes avaient explosé . Il n'avait pas le temps de réagir et traversa la mer de flammes en se fiant à Dieu . Le moteur Merlin ne broncha pas !



Lorsqu'il sortit de l'enfer il fut durant quelques instants aveuglé par le trou noir , et dégagea instantanément vers le haut , pour gagner de l'altitude . Pendant un moment une frousse terrible lui parcourut le dos , car il lui était impossible de discerner un instrument de vol quelconque sur le tableau de bord . Il craignait de perdre le contrôle de l'appareil . Il fut pris d'un tremblement nerveux , qu'il ne pouvait que difficilement maîtriser .

Il pensa que tout cela dura une éternité , alors qu'en réalité ce ne furent que quelques secondes , avant de reprendre son Mustang en main .



PUSZTA CUP.

24th Puszta Cup WC
May 30-June 1 at Tass in Hungary

F1A 100 flew

1	Victor Stamov	UKR	1380+326
2	Rene Limberger	USA	1380+322
3	Attila Notaros	HUN	1380+282
4	David Krasznai (J)	HUN	1380+260
5	Jozsef Krasznai	HUN	1380+214
6	Peter Teller	HUN	1380+182
7	Franz Wutzl	AUT	1380+179
8	Tomaz Slokar (J)	SLO	1314
9	Laszlo Kis-Pal	HUN	1306
9	Valeri Poliayev	RUS	1306
11	Tamas Horvath (J)	HUN	1305
12	Oleh Pshenychnyy	UKR	1300
13	Viesturs Berzins	LAT	1296
14	Igor Yablonovskyy	UKR	1290
15	Kresimir Hrastovec	CRO	1288
16	Ivan Bezak	SVK	1286
17	Jozsef Guti	HUN	1285
18	Ardo Parna	EST	1283
19	Walter Ehrlich	AUT	1276
19	Kimmo Kulmakko	FIN	1276
21	Miroslav Pitlanic	SVK	1275
22	Ron Assmuss	GER	1273
23	Massimiliano Gobbo	ITA	1270
23	Czeslaw Ziober	POL	1270

F1A-Junior 21 flew

1	David Krasznai	HUN	1380+260
2	Tomaz Slokar	SLO	1314
3	Tamas Horvath	HUN	1305
4	Kovacs Gergo	HUN	1266
5	Ambroz Vrtovec	SLO	1218
6	Aurimas Bernotas	LTU	1152
7	Ivan Zovko	CRO	1127
8	Kamil Baran	SVK	1125
9	Paulius Budovas	LTU	1114
10	Marek Dohnansky	SVK	1080
11	Martin Bohusaa	SVK	1027

F1B 57 flew

1	Oleg Kulakovskiy	UKR	1380+540+325
2	Oleg Fedorov	RUS	1380+540+258
3	Michael Seifert	GER	1380+518
4	Rolandas Mackus	LTU	1380+498
5	Bernd Silz	GER	1380+466
6	Henk Van Hoorn	NED	1380+311
7	Danko Sokolic	CRO	1380+296
8	Vladislav Urban	CZE	1380+279
9	Hans Schoder	SUI	1380+243
10	St. Stefanchuk	UKR	1380+186
11	Heiko Helmbrecht	GER	1373
12	Ivan Kolic	SRB	1363
13	Andreas Gey	GER	1354
14	Walter Liberatore	ITA	1351
15	Svetozar Gosojic	SRB	1350
16	Radoje Blagojevic	SRB	1348
17	Adam Krawiec	POL	1347
18	Viktors Rosonoks	LAT	1343
19	Peter Windisch	GER	1337
20	A. Warakomska (J)	POL	1330
21	Eugeniusz Cofalik	POL	1327
22	Vinko Tomljanovic	CRO	1325

F1B-Junior 7 flew

1	A.Warakomska	POL	1330
2	Tomaz Slokar	SLO	1280
3	Roman Demcenko	LAT	1265
4	Tadas Mikalauskas	LTU	1257

F1C 28 flew

1	G.Zsengeller	HUN	1380+540+147
2	Eugene Verbitsky	UKR	1380+540
3	Stefan Reinwald	GER	1380+443
4	Piotr Plachetka	POL	1380+430
5	Artem Babenko	UKR	1380+332
6	C.-P. Wachtler	GER	1380+269
7	Kaarle Kuukka	FIN	1378
8	Roberto Guadagno	ITA	1373
9	Jerzy Wlodarczyk	POL	1343
10	Giorgio Venuti	ITA	1311

11	Karel Bereka	CZE	1297
12	Sychova Svetlana	UKR	1211
13	Edvard Burek	POL	1159

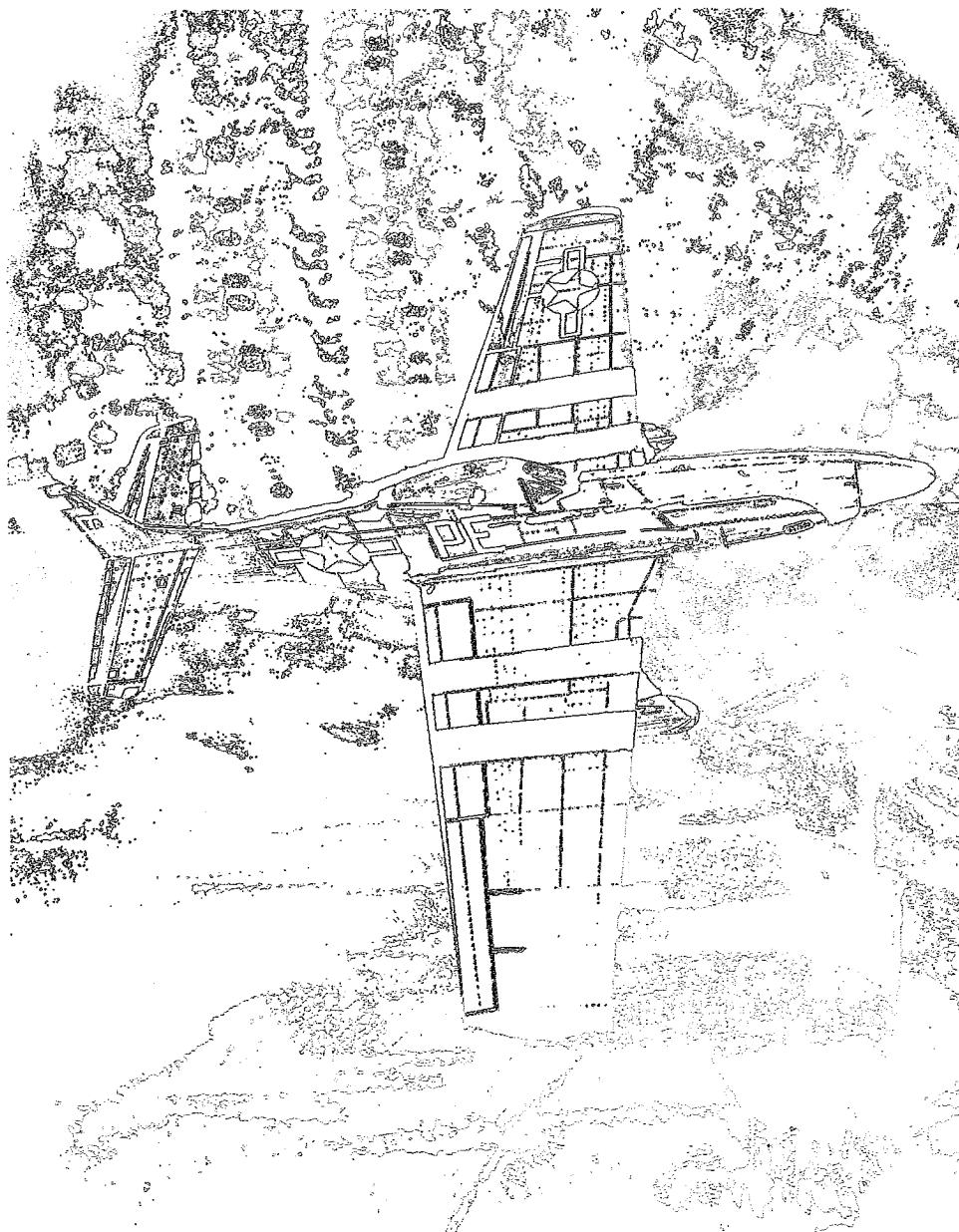
F1Q 5 flew

1	Ron Assmuss	GER	1380
2	Uram Tamas	HUN	943
3	Rolandas Mackus	LTU	858

F1B-Junior 1 flew

1	Michal Berek	CZE	1008
---	--------------	-----	------

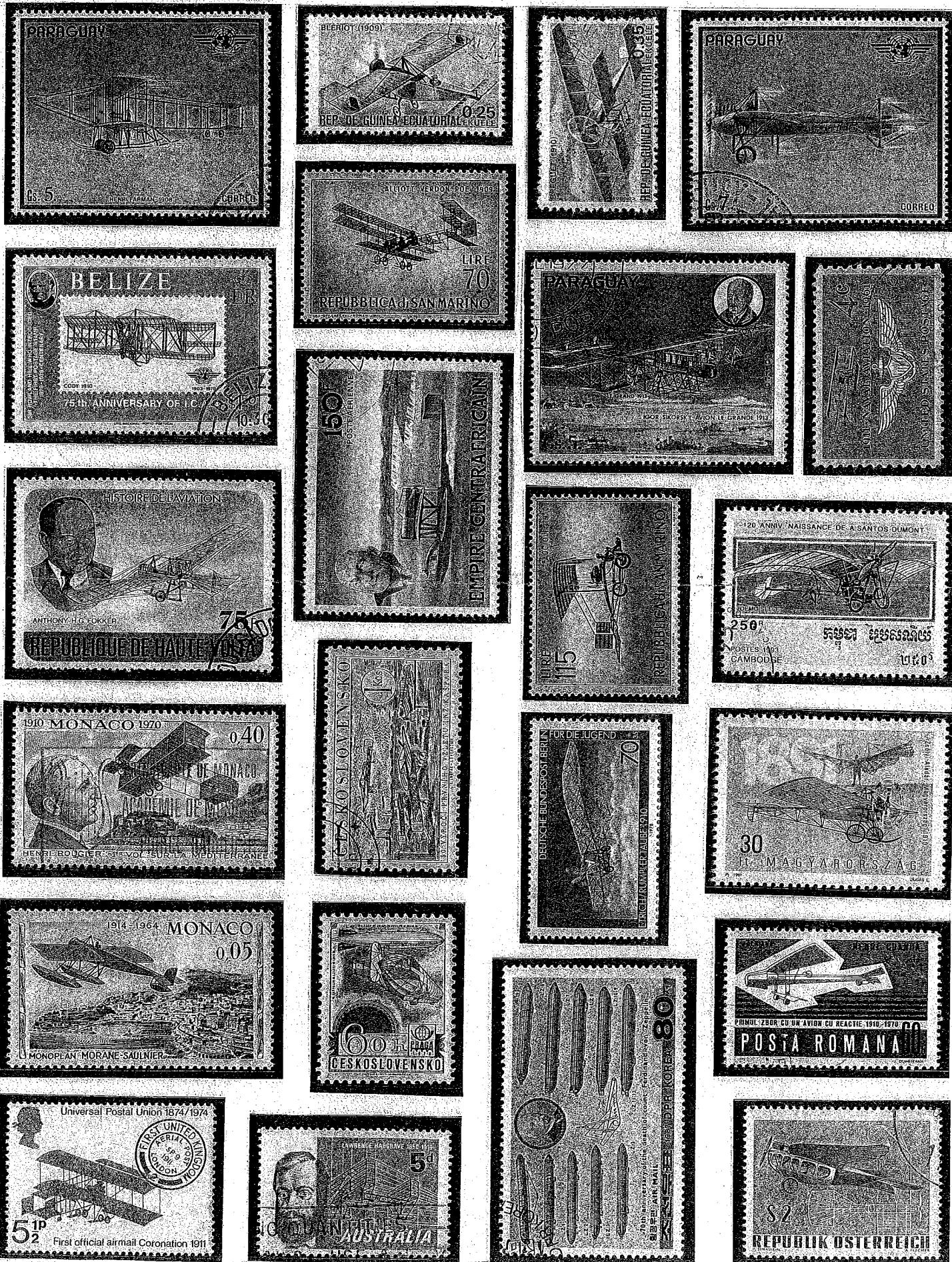
- 03 - 08 - Photo - A. SCHANDEL -



11163

Luftfahrt auf Briefmarken

Sammlung Udo Kiehnle, D Walter Hach, A Teil 2



11164

MINUTERIE 3 FONCTIONS

MINUTERIE ELECTRONIQUE -
WERNER ACKERMANN FRIEDRICH
WANKERL.

W. Ackermann a construit une minuterie électronique trois fonctions de grande valeur intégrant un avertisseur sonore . Après largage , l'avertisseur se met en route au bout de trois minutes , ainsi , au départ , on n'est pas soumis au bruit .

Il construit ces trois fonctions sous deux formes , sous deux types . La différence se situe au niveau de l'électronique .

Les principaux composants sont :

- un moteur courant continu
- une électronique H.T. de W. Ackermann avec une platine principale sur laquelle est fixé le moteur , et une autre platine perpendiculaire avec un claculateur .
- pour ceux qui ne sont pas des amis de l'électronique , du calme - tout est comme avant -trois disques , trois leviers et un écrou cranté .
- nouveau et habile , les trois leviers sont éjectés sûrement , après libération , par un anneau élastique qui fait fonction de ressort .

Caractéristiques de livraison

- minuterie de 21 g - L: 54 mm - l:17 mm profondeur 14 mm .
- interrupteur principal
- interrupteur de prérèglage rapide
- interrupteur - départ - stop
- au choix buzzer ou haut parleur de départ
- une batterie lithium + fixation
- un plan de branchement

Le plan est expliqué et dessiné de manière simple et claire , pour les non initiés à l'électronique

Il est recommandé du numérotter les câbles avec un ruban auto-collant .

Type 1- Always slow .

Minuterie trois fonction , pour F1E par exemple : I.V.- Virage - déthermallo .

Type 2 -

Minuterie également trois fonctions , mais munie d'une fonction courte pour une mise en route rapide du moteur - ce qui demande une grande précision dans le

règlage . En plus un potentiomètre pour régler cette fonction courte sur des fractions de secondes .

Cette minuterie peut être destinée au catapultage en F1E , au stop moteur en F1C ou pour une IV en F1B .

D'autres points forts :

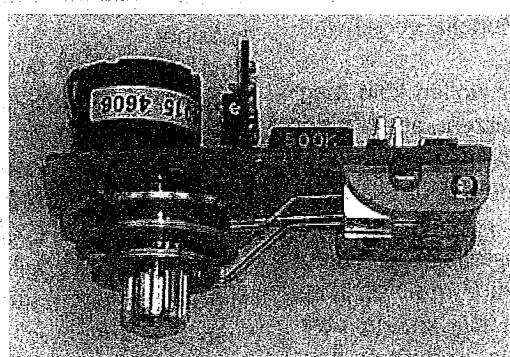
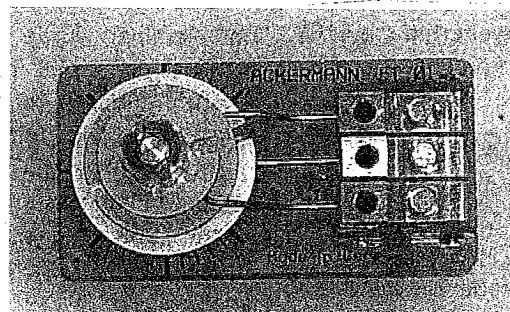
La minuterie peut commander deux avertisseurs sonores . Il est possible de brancher au même endroit que le buzzeur une diode lumineuse par intermittence . Vous avez ainsi à la fois un signal sonore et un autre lumineux .

Il y a un deuxième potentiomètre qui permet de calibrer la vitesse du moteur au ralenti . Un tour complet permet un temps de course de 8 minutes . Avec l'ajout d'un quatrième disque 16 mn sont possibles .

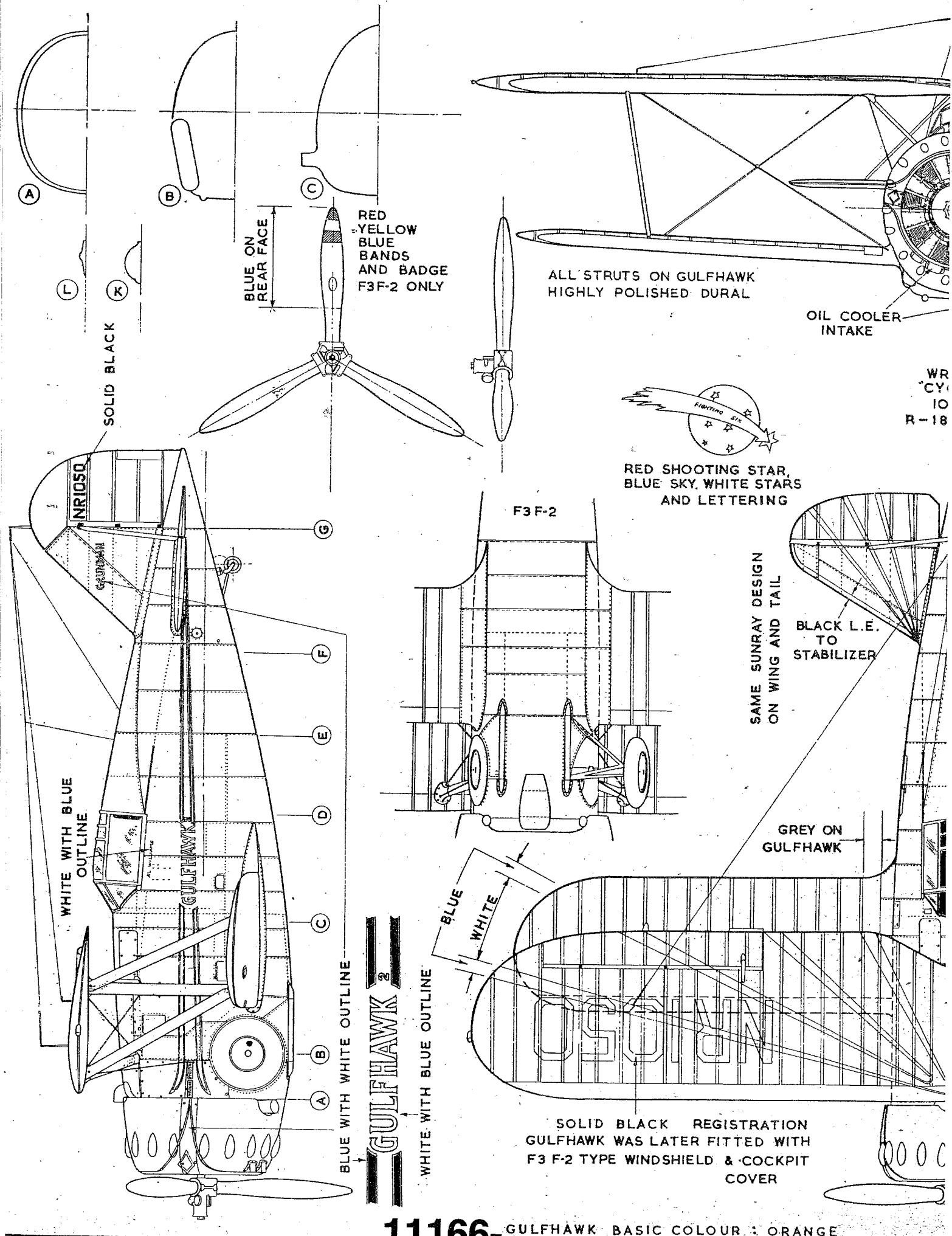
Ackermann nous propose une électronique moderne et confortable . On peut penser que beaucoup de modélistes vont l'utiliser pour établir un standart permanent et faire un pas de plus en avant .

renseignements

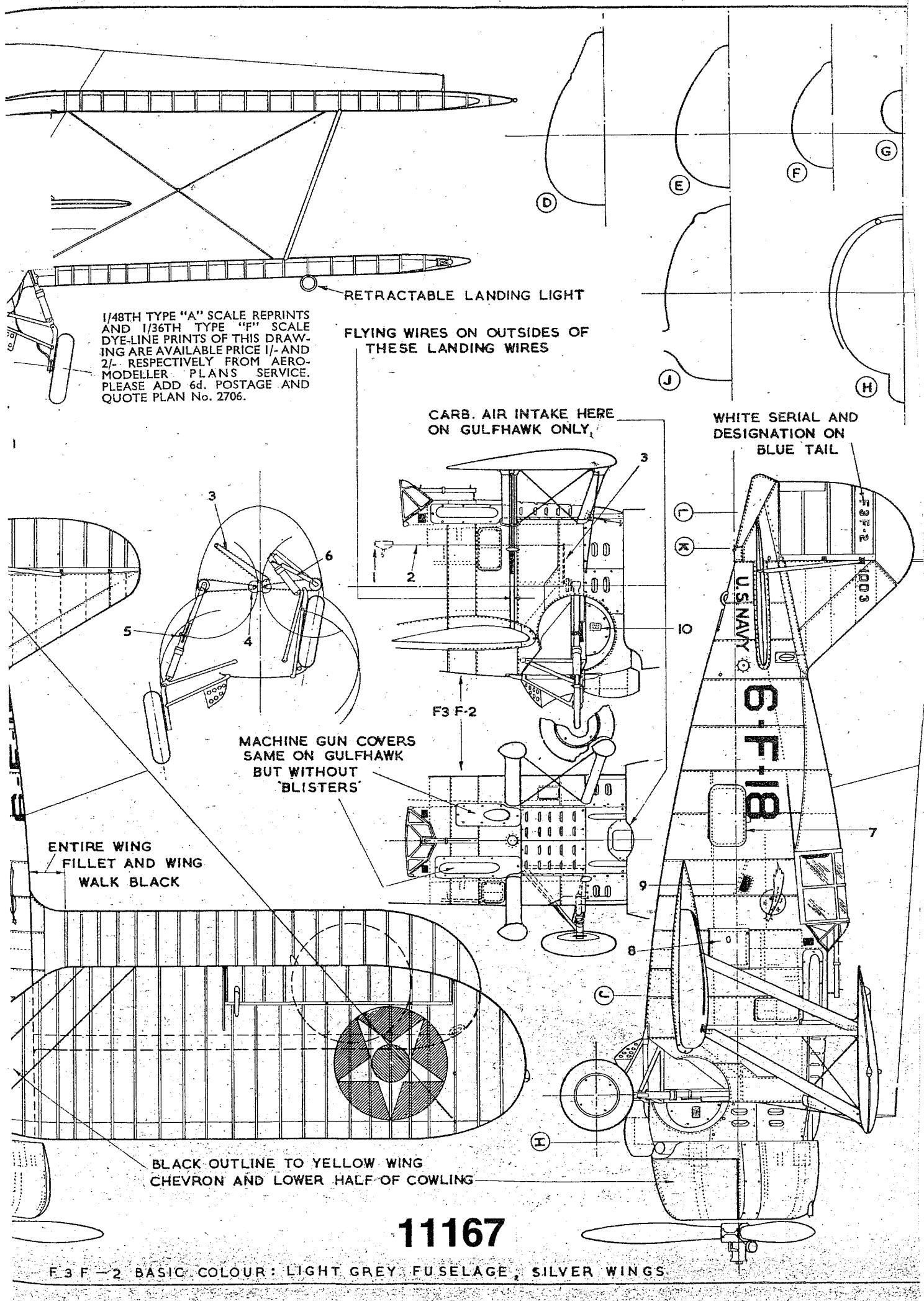
www.f1abcde.de



W. ACKERMANN



11166- GULFHAWK BASIC COLOUR: ORANGE



VÉZÈDE

by GPB



MODELES F1A et F1H Suédois

Lars Larsson , vend , plans , pièces et modèles entiers ' en boîte - de modèles F1A et F1H . Pour plus d'infotmations voir <http://byggmo.se> . On trouve aussi sur internet , plans et descriptions de ces modèles .

Le modèle F1A est entièrement en bois , crochet de treuillage droit , coût minuterie comprise 120 Euros .

Le modèle F1H est un modèle de compétition plus technique coûte avec crochet de treuillage tournant et minuterie 180 Euros .

Bygg & Modell
Lars Larsson
Sagvägen 1 S 466 94
Sollebrun -

00 46 322 421 17 ;
ffservice@swipnet.se

P 51 MUSTANG

Pour ceux qui seraient intéressé par ce modèle - maquette catapulté caoutchouc - il est possible d'en faire la commande et l'acquisition d'un kit de construction pour la somme de 7,5 € pièce + frais d'envoi .

Commande à adresser à la rédaction de Vol Libre

je ne pratique plus le vol libre
depuis bien longtemps .
Mais je continue à lire , apprécier
la publication que tu as créée
et je pense qu'en me réabonnerai
chaque année je te permetti
modestement de trouver quelques
plaisirs et un sens à ta vie .
Alors à l'année prochaine

Couture

F.RAPIN.

Vous allez trouver ma requête un peu spéciale mais je souhaiterais faire paraître un poème que j'ai écrit lors des obsèques de notre ami François Rapin décédé beaucoup trop tôt. Ces quelques mots je n'ai pas pu les lire lors de ses obsèques (trop triste pour pouvoir le faire) et cela me ferait plaisir vis-à-vis de ses amis modélistes présents ce jour là et aussi pour ceux qui n'ont pas pu venir.

Pour notre ami François

Je t'ai croisé la première fois sur un terrain
En train de faire voler de drôles d'engins
C'est là que j'ai connu ta passion
Pour ces petits avions

Ton perfectionnisme et ta motivation
Ont fait de toi un champion
Même si tu n'étais pas toujours en haut des championnats
Tu as quand même rapporté de très bons résultats

Tous tes amis modélistes seront d'accord avec moi
Tu laisseras un grand vite autour de toi

Mais je sais que de là-haut
Tu veilleras sur nous quand il fera beau
Pour pouvoir continuer ce que tu as commencé
A savoir nous transmettre ta passion
Pour ces petits avions

De la part de Laëtitia, Gilles et Manon
et indirectement tous ces amis modélistes

Remarque sur partie philatélie de Vol Libre .

Tous les numéros expédiés sont affranchis avec des timbres de collection , qui ont une certaine valeur philatélique .

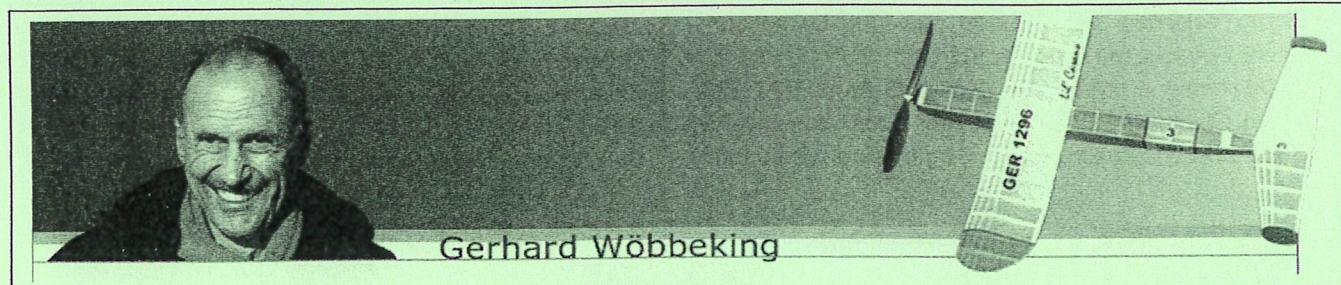
Ces timbres sont achetés au guichet philatélique de la Poste Centrale de Strasbourg .

L'agent préposé à ce guichet porte par ailleurs un nom tout à fait dans nos cordes , il s'appelle : BLERIOT !

Lors de la dernière expédition VOL LIBRE 182, beaucoup on trouvé sur leur enveloppe un binôme CHARCOT -POURQUOI-PAS qui a été tiré à très peu d'exemplaires , et qui forcément a et prendra beaucoup de valeur . Alors conservez le, ou faites en cadeau à un philatéliste .

GERHARD WOBBEKING-R.F.A.

- PREMIER SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION VOL LIBRE EN R.F.A. - 2^eme VICE PRESI -
DENT DE LA CIAM CHARGÉ DE LA SOUS COMMISSION EDUCATION. - BIEN CONNU DANS
NOS MILIEUX POUR SON PROFIL STABILISÉ SURTOUT EN F.I.A. - IL A UN SITE
WWW.WOBBEKING.DE, OÙ VOUS TROUVEREZ DE MULTIPLES INFORMATIONS. -



Gerhard Wöbbeking

SAGA CCCP

3 NUMEROS
F1A, B, C

170 PAGES

PLANS -PHOTOS,
TEXTES
de
l'époque

15 EUROS
40 DOLLARS

les trois numéros frais de port compris
drei Ausgaben Porto einbegriffen
all three issues

ANDRE SCHANDEL
16 chemin de Beulenwoerth
67000 STRASBOURG
FRANCE

E:mail@ : andre-schandel@wanadoo.fr

VOL LIBRE

TOURIST



photo - F.NIKITENKO -

11170