

VOL LIBRE

N°3

BULLETIN DE LIASON
DES AEROMODELISTES
"VOL LIBRE"



2^{eme} TRIMESTRE 77

"le père du COUPE
d'HIVER qui plie mais
ne rompt pas"



Sommaire

ONT PARTICIPÉ A LA REDACTION DE CE NUMERO: D. GIEBENMANN - J. WANTZENRIETHER - G. MATHERAT - J.C. NEGLAIS - A. SCHANDEL - J. DELCROIX - J. FLEURY - J.M. KELLER - F. GUICHENEY - M. GONNACHON - J. LASSAIGNE - J. BESNARD - H. MOTSCH - TOMCZYK - T. KOSTER - J. PLOYER - J. MOLINIER - HERGY -

ABONNEMENT: QUATRE NUMEROS 20F - NUMERO 1 EPUISÉ

À L'OCCASION D'UN COURRIER AVEC VOL LIBRE JOINDRE TIMBRES OBLITERES DES POCHETTES - SI VOUS N'ÊTES PAS PHILATELISTE - DECOUPEZ GRAND AUTOUR

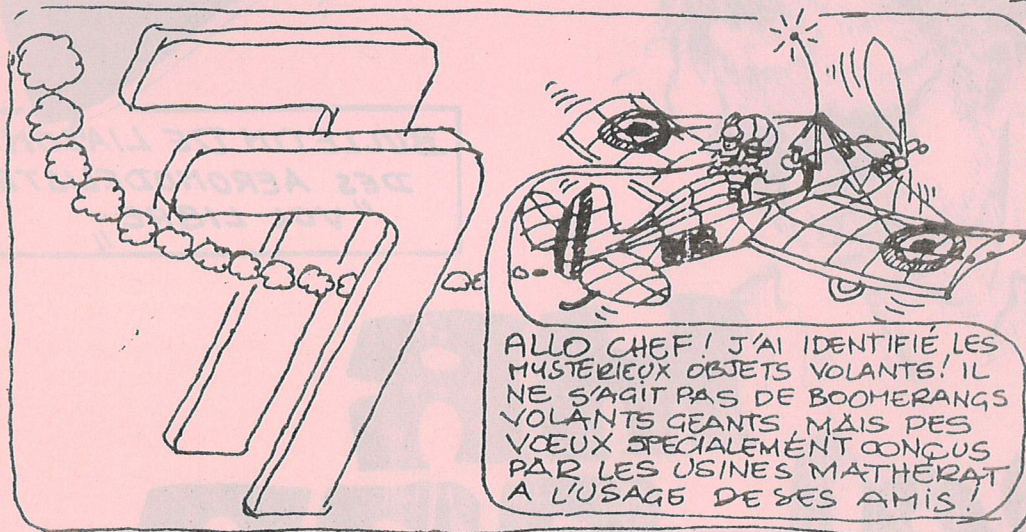
COURRIER À ADRESSER: A. SCHANDEL - 16 CHEMIN DE BEULENWOERTH - STRASBOURG-ROBERTSAU - 67000

J.C. NEGLAIS - 2 RUE DE VENISE "LES PINSONS" ET 54500 VANDOEUVRE -

PAIEMENT DE L'ABONNEMENT: PAR CHEQUES - AU NOM DE A. SCHANDEL - PARTIMBRES P.T.T. SUR LE TERRAIN -

TOUTES LES PHOTOS PUBLIÉES DANS VOL LIBRE - PEUVENT ÊTRE DEMANDÉES À LA REDACTION DANS TOUTES LES DIMENSIONS JUSQU'À 4 - 80X40cm - PRIX TRÈS RÉDUITS - GRATUITE D'UNE PHOTO LORSQUE PARTICIPATION - AVEC - PLANS OU ARTICLES -

REDIGEZ VOS TEXTES NOIR - TRÈS NOIR - SUR BLANC - CROQUIS DESSINS DE MÊME



CROQUIS ORIGINAL DE GEORGES MATHERAT

N° 1 et 2 EPUISÉS!
REÉDITION À L'ÉTUDE!

N° SPECIAL

C.H.

RECHERCHE PARTICIPATION DE: N. BAYET, LANDEAU, SERRES, JOSSIER, MERITTE, MATHERAT, DUPUIS, BOIZIAU, DOZ, G.P.B. BOUTILLIER, DE, GRIVEL, RAULIN ET TOUS CEUX QUE J'OUBLIE!

CERTAINS ONT DÉJÀ RÉPONDU PRÉSENT! AUTRES SPÉCIALISTES GUIDICI, POULIOVEN, FRUGOLI, FILLION.

- 73 - PAGE DE COUVERTURE - A. SCHANDEL
- 74 - SOMMAIRE
- 75-76-77 L'AIGLON DES RAPACES A. SCHANDEL
- 78 - PLANEUR DE T. KOSTER - M. GONNACHON
- 79 - PLANEUR DE PLOYER
- 80 - TORIBIO - PLANEUR ARGENTIN - 007
- 81 - COURRIER VOL LIBRE
- 82-83 - TREUVILLAGE À LA MOTSCH
- 84-85 - "BUSE" PLANEUR A1 DES RAPACES DE L'ILL. A. SCHANDEL
- 87 - UN CROCHET BESNARD
- 88 - TREUIL-TOMCZYK
- 89-90 - LES A1 AUX CHAMPIONNATS DE FRANCE - J. LASSAIGNE
- 90 - CAQUENANO - A1 - J. LASSAIGNE
- 91 - ADRESSES
- 92-93 - "MIGRAINE" A1 DE DELCROIX - 94
- 95 - COURRIER VOL LIBRE
- 96 - ENDUIT MIRACLE - J.J. FLEURY
- 97-98 - NOUVEAUTES EN COUPE D'HIVER
- 99 - J. WANTZENRIETHER ET G. MATHERAT
- 100 - C.H. À L'ITALIENNE - TURIN - 21/11/76 - G. MATHERAT - 101
- 102 - XXIV - WAKFIELD - J. BOIZIAU - 103-104 -
- 106 - LES ENVAHISSEURS - MOLINIER - CLAP. 74
- 107-108 - HUNCH O9 - J.M. KELLER
- 109 - VOL LIBRE - LES CACHUETTES À LOUVECIETTES - HERGY - 85
- 110-113 - MÉTÉOROLOGIE MODÉLISTE - VIGNEL - RACAUT
- 114-115 - PIRELLI - ILLUSIONS - PHILOSOPHIES - J.C. NEGLAIS
- 116-117 - NORDIQUES DE COMPÉTITION - 2 - GIEBENMANN - WANTZENRIETHER
- 118-119 - LE COURRIER DE F. GUICHENEY - ET J.C. NEGLAIS - EDITORIAL
- 120 - JOURNÉES INTERNATIONALES DU POITOU - 5-6-7-AOÛT-77.

77 POUR TOUT ABONNEMENT OU RENSEIGNEMENT S'ADRESSER À: SCHANDEL André
16 chemin de Beuleuwoerth - 67000 STRASBOURG-ROBERTSAU - "VOL LIBRE"

L'AIGLON

DES RAPACES DE

L'ILL

PLANEUR DE DÉBUT POUR JEUNES SCOLAIRES

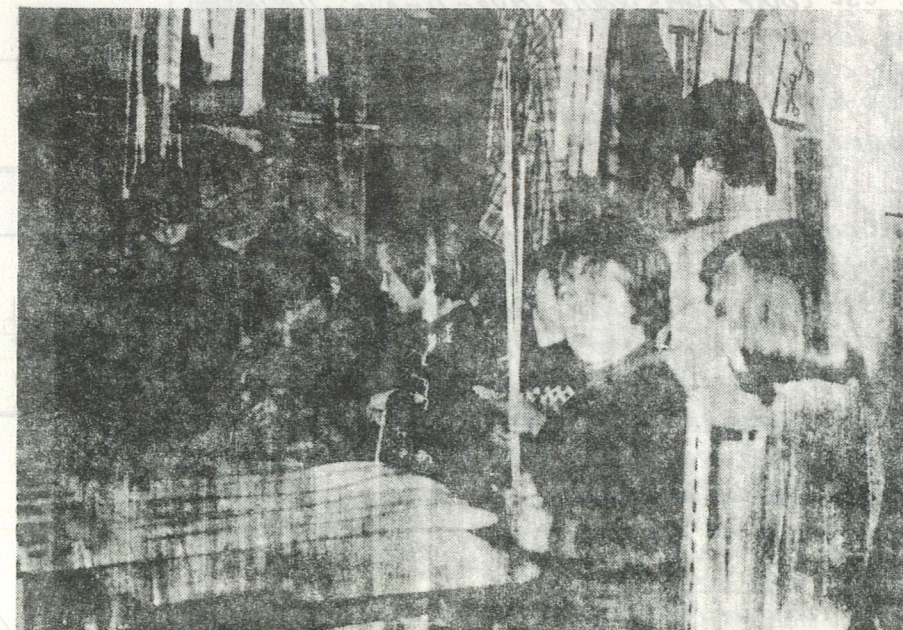


Me trouvant à la tête d'environ 20 à 25 jeunes modélistes entre 10 et 15 ans, pour la plupart des débutants, et rassemblés dans le même atelier très vite, je me suis trouvé face à des problèmes d'organisation de travail et d'occupation des intéressés; comme l'habileté manuelle n'est pas toujours égale au désir d'avancer dans la construction, je me trouve assailli de toutes parts et dans l'incapacité de diriger les travaux de façon efficace.

Il m'a donc fallu trouver, des moyens simples, pour mettre en oeuvre tout ce beau monde. De toutes ces cogitations est sorti "un petit taxi pour débutants, très simple dans la conception, et dont l'élaboration peut se faire en groupe de deux ou trois, avec dans la préparation des pièces la possibilité

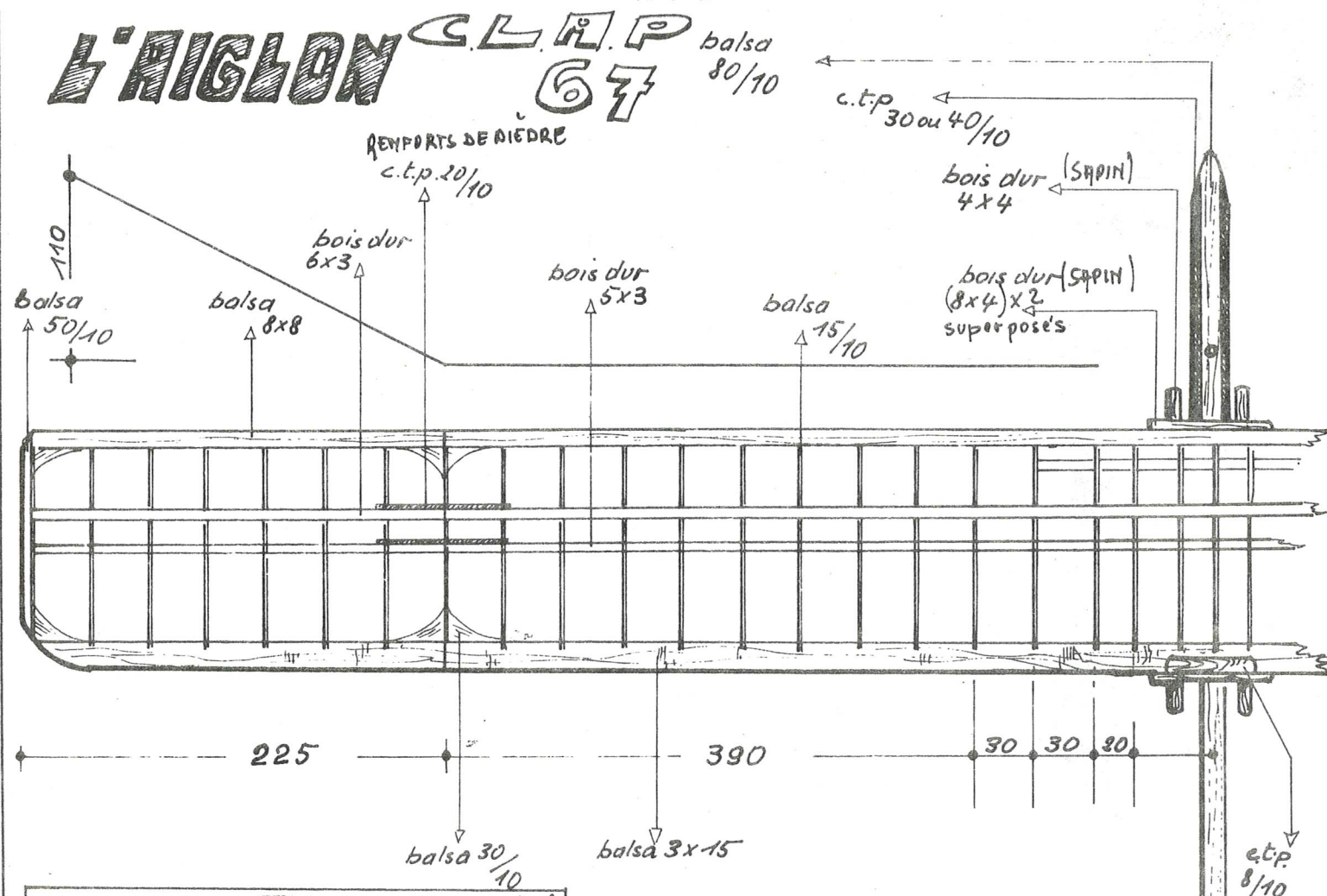
de confectionner un certain nombre de pièces "en série". Par la suite cela permet de respirer...

Comme d'autre part, nous participons massivement aux concours CLAP (au moins 40 jeunes) de ma section sur le terrain, nous sommes restés en dessous des 1, 50 m exigés (on peut là aussi en discuter: à savoir s'il plus facile de régler et de treuiller un "petit" ou un "grand"). Personnellement je pense que c'est augmenter la difficulté que d'imposer ces données, à des débutants. Le réglage et le treuillage avec cette masse de jeunes donne lieu du côté des modèles à des "retours à la planète" très intempestifs avec les conséquences que l'on devine..... il est donc bon que des "réserves soient constituées, pendant les périodes de constructions.



André SCHANDEL et ses Rapaces.

L'ÉGLON **CLAP** balsa
67 80/10



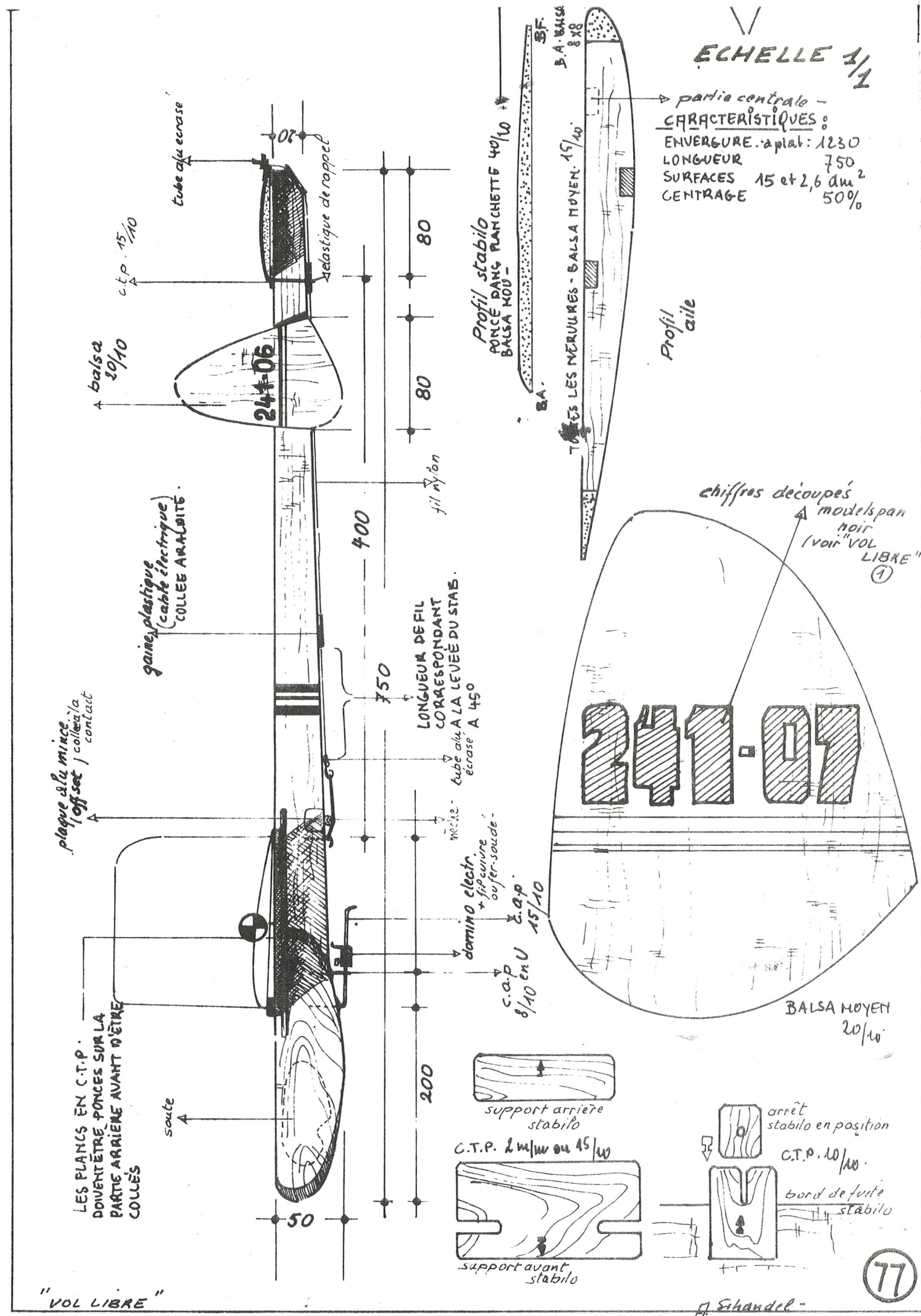
CONSTRUCTION

Les meilleurs résultats ont été obtenus, dans le travail par équipe, de trois scolaires, construisant ensemble six modèles (deux pour chacun). - Seul travail de préparation de l'animateur découper en ctp. 5mm (7 plis) les nervures modèles. - Autre difficulté, la construction de l'aile (envergure 1,20 m) d'un seul tenant (les planchettes, baguettes n'ont qu'un mètre.) Cette difficulté n'en est pas une, dans la section, car nous débitons les bords de fuite et d'attaque dans des madriers balsa de 1,27 m (achetés par 0,4 m³), et les baguettes, bois dur dans des planches de samba.). -

- le plomb pour test est coulé dans soude, avec une vieille louche (regrouper plusieurs fuselages)
- crochet treuillage (c.a.b 15/10) faisant ressort (pour éviter casse lorsque traction trop forte) réglage par domino -
- mèche maintenue par élastique sur plaque alumineuse.

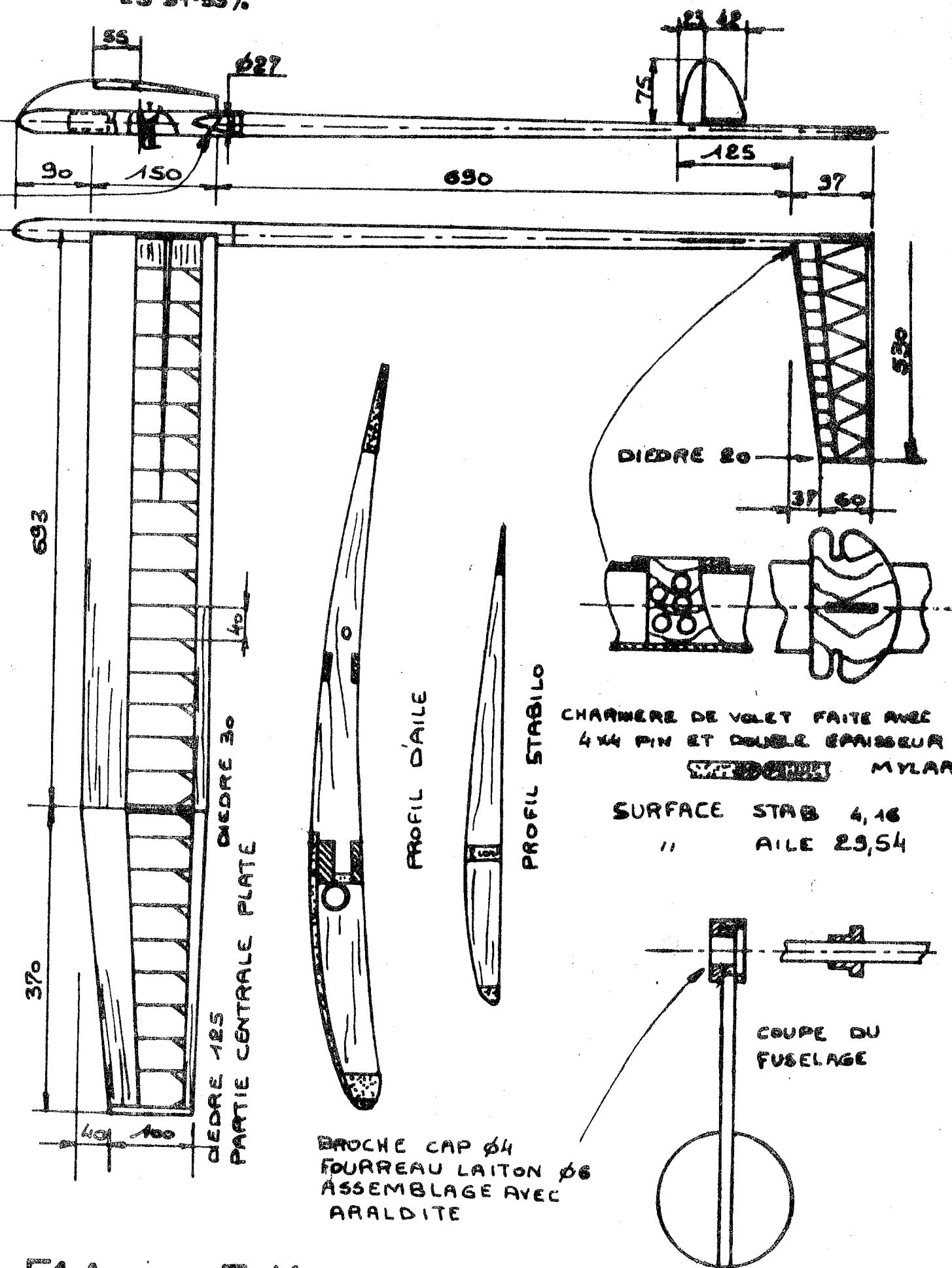
Tous les éléments sont conçus pour être réalisés dans des planchettes ordinaires. (ex: deux fuselages dans une planchette - 3 stabilos dans une autre). Le modèle est pourvu d'un "déthermale" pour en éviter la perte - nous avons cependant renoncé à l'installation d'un volet commandé pour deux raisons: - ① - installation trop compliquée pour des scolaires - ② - l'expérience a montré que des petits modèles de ces dimensions TOURNET et se CENTRENT d'eux mêmes dans l'ascendance -

Les élastiques assurant la fixation de l'aile, sur le chariot sont attachés à ce dernier, par un fil, pour éviter, lors des contacts avec la planète, la perte.



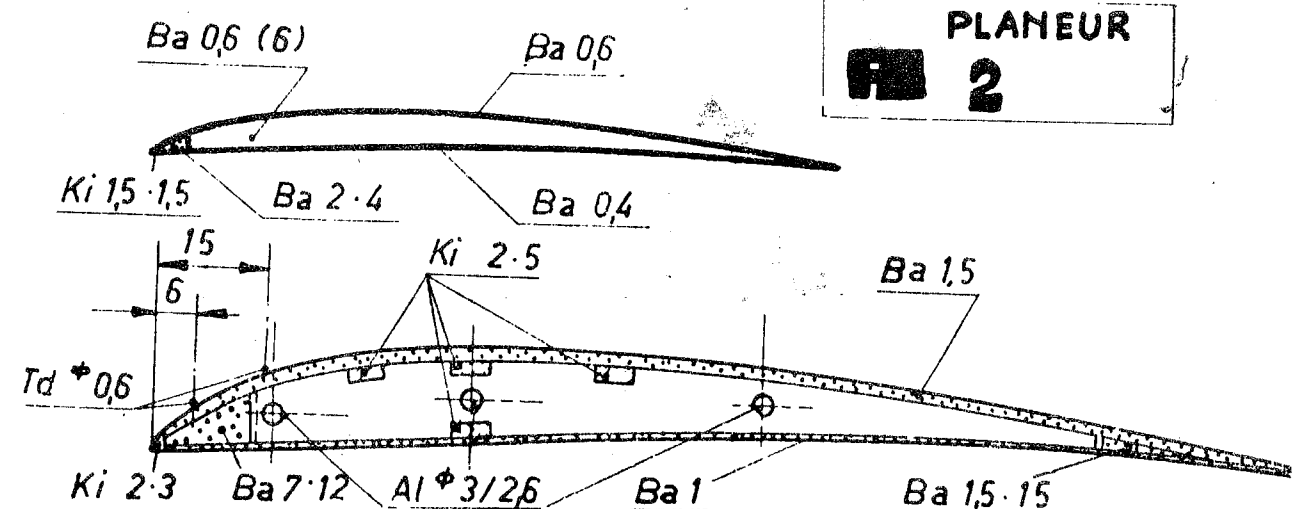
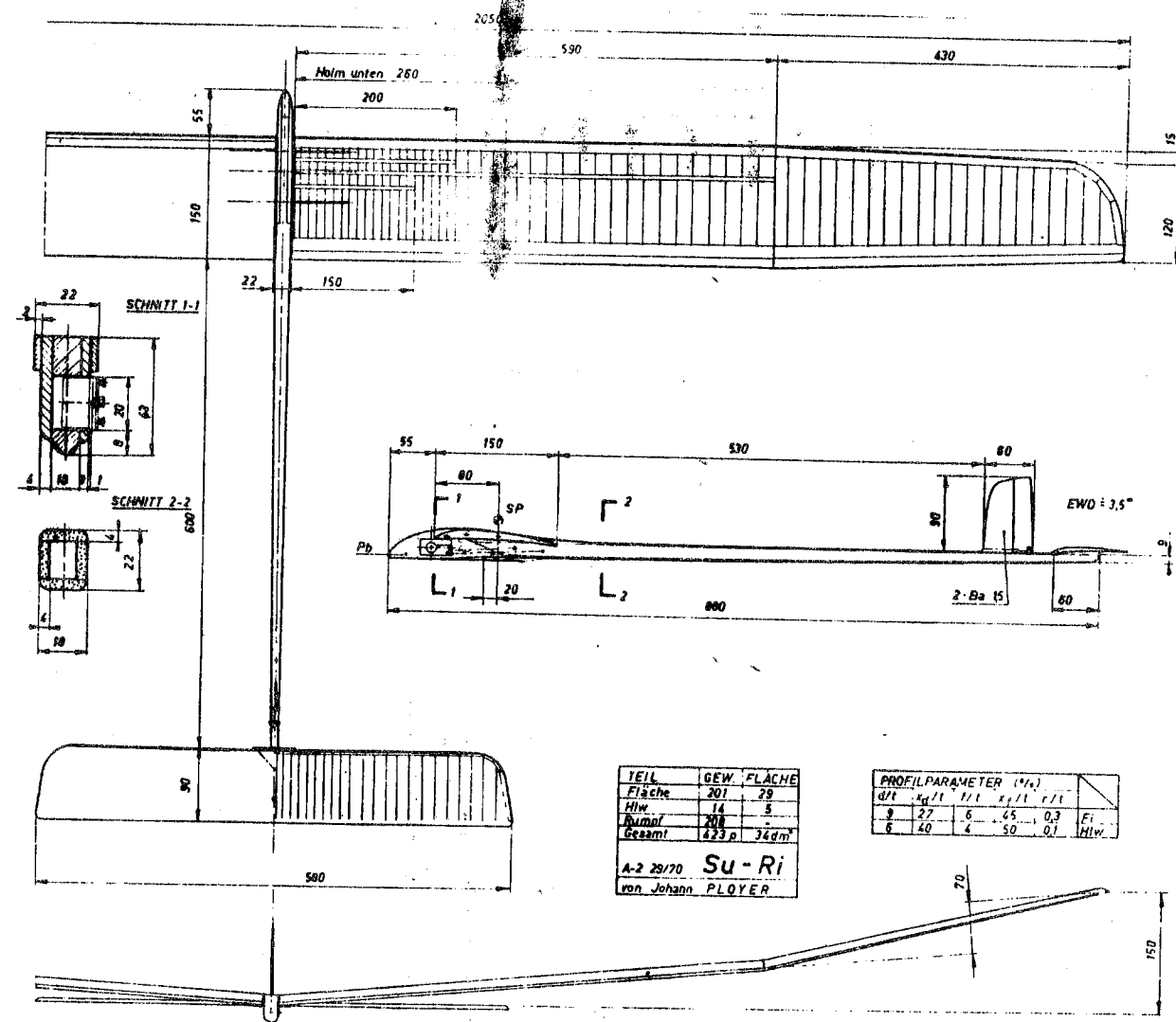
ECHELLE 1:6

JOINT ELASTIQUE RESISTANT EN COPOLYMER ENROULE SUR TIGE 43



F1A par T. Koster

D'APRES F.F.N.
par H. GONNACON.



CHAMPIONNATS DU MONDE - VOL LIBRE - ROSKILDE-30 km
Mercredi 7 juillet - A PARTIR DE 10H ARRIVEE DES CONCURRENTS
CONTROLÉ DES MODÈLES
OUEST DE COPENHAGUE

Mercr. 7 juillet - A PARTIR DE 10H ARRIVEE DES CONCURRENTS
 CONTROL DES MODELES - ENTRAINEMENT
 PREMIER REPAS - MERCREDI SOIR -
 JEUDI 7 JUILLET: CONTROL DES MODELES - ENTRAINEMENT - CEREMONIE OFFICIELLE D'OUVERTURE
 REUNION DES CHEFS D'EQUIPES
 VENDREDI 8 JUILLET - I^{er}. JOUR DE COMPETITION - 5 ROUNDS - LE MATIN AVANT 9H
 2 ROUNDS LE SOIR A PARTIR DE 17H
 APARTIR DE 19H30 - FLY OFF EVENTUEL.
 SAMEDI - 9 JUILLET - II^{eme} JOUR DE COMPETITION - MEME HORAIRE -
 DIMANCHE - 10 JUILLET III^{eme} JOUR DE COMPETITION - MEME HORAIRE
 LUNDI - 11 JUILLET: EXCURSION - DISTRIBUTION DES PRIX - DINER DE CLOTURE
 MARDI - 12 JUILLET: DEPART AVANT - 10H du MATIN -

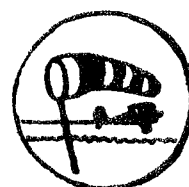
ROTRECHEN

PROPERTY

TORIBIO

Planeur F.l.A de J O R G E L E O N T

Champion d'Argentine 1975



5 mm de négatif à
chaque bout d'aile.
Crochet pour
treuillage tournant.
Dièdre fixé par
broche CAP 15/10.

POIDS	Aile	165
	Stab.	9
	Fus.	241
	Total	415

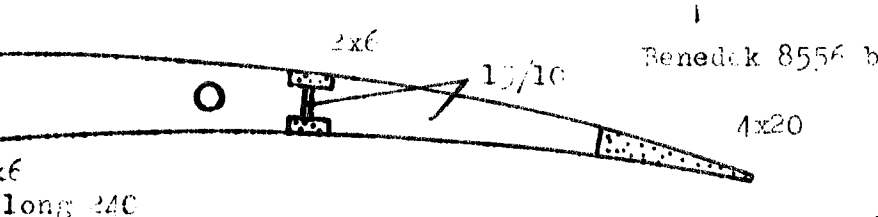
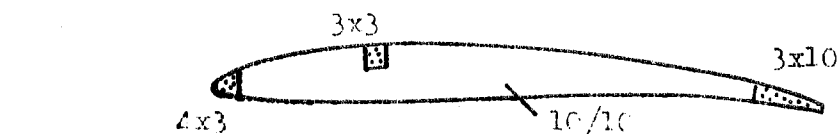
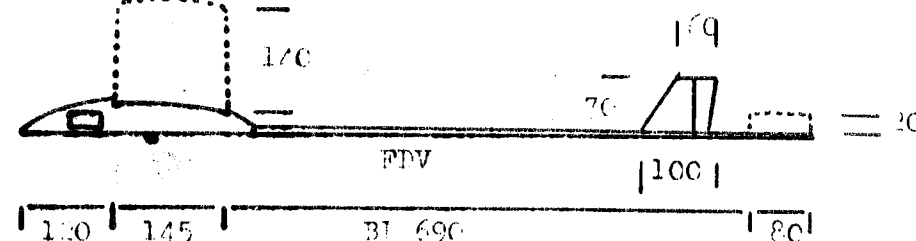
710

4,40
dm²

29,29
dm

40

340



Par J. WALTZENRIETHER

(80)

POUR TOUT COURRIER DEMANDANT UNE
REPONSE "A VOL LIBRE" PRIERE DE JOINDRE
UN TIMBRE - 1F
- REDIGER VOS ADRESSES EN CARACTÈRES

FREE FLIGHT NEWS D'IMPRIMERIE

November 28 1976

Dear M. Schandel

Please excuse that I write to you
in English. At Criterium Pierre Trebod I saw
a copy of your magazine VOL LIBRE, but I did
not have one to keep and so I did not have
your address until now. I publish FREE FLIGHT
NEWS, a monthly magazine on free flight. I ex-
pect that you have seen copies, but I enclose
a sample in case that you have not. I would
like to exchange copies of FPN for copies of
VOL LIBRE - would you be willing to do this ?
The normal arrangement that we make is to al-
low publication of any plans or articles from
the other magazine, with the condition that
reference is made to the source. I hope that
you can agree to such an exchange of infor-
mation.

Yours sincerely

Ian KAYNES

AERO MODELLER

December 1976

A new free flight publication made its first
appearance at the Pierre Trebod International
this year. Called VOL LIBRE, it is in French
and edited by A Schandel who has a very nice
style in pen and ink illustrations of models
and flyers in action. It looks like filling
a need in France, where "Increased R/C Coverage
seems to be one of the major problems with the
newstand magazines as far as the very active
French free-flight enthusiast is concerned.

J.P. FRUGOLI : 8, rue Louis Grobet - 13001 MARSEILLE

"... Comme vous dites dans votre appel au peuple, il ne faudrait pas que le bulletin
soit catalogué comme étant " La Voix de l'Est " Quand je faisais l'Activité Modéliste,
combien, ne m'ont pas dit : "Ah, oui! la revue des gars du midi..." Pour cela il faut
effectivement que chacun se sente concerné et c'est cet accord de participation qui est
le plus dur à obtenir. Il ne faudrait pas non plus à mon sens, que les articles soient
trop ou uniquement axés sur la haute compétition, ce qui équivaldrait à faire l'équivalent
français de FPN. Je suis de ceux qui pensent qu'on accroche les jeunes avec des modèles
qui ont "une cabine" et qui volent tout simplement, sans artifices, car souvent ils ne com-
prennent pas encore l'intérêt du dépouillement d'une cellule et du concept aérodynamique
Le vol libre ne doit SURTOUT pas être IDENTIFIÉ aux QUERELLES de J.C. NEGLAIS, 007 et du
CHEF, ni aux superexploits de MIMILE et autres. Ces supertechniciens n'apparaissent aux
yeux de la masse que comme un objectif lointain et inaccessible.je me suis rendu
compte que les catégories actuelles ne sont faites que pour des experts. Quelle est, à par-
le planeur national (que l'on parle de supprimer) la catégorie dans laquelle un novice
peut espérer figurer sans crainte du ridicule (performances s'entend) En A1, en mono-
type, en CH à 100g ? Allons donc, toutes ces catégories sont exploitées par des experts
et ne représentent certainement pas des catégories de débutants. Même avec le facteur
chance le novice n'a aucun espoir, et la compétition sans esprit de lutte perd toute sa
signification. Les Américains les Anglais ne s'y trompent pas. Leurs multiples catégories
nationales, simplistes, sont des échelons où s'acquiert l'expérience et n'empêchent nulle-
ment, les résultats sont là pour le prouver, la formation d'une élite d'un très haut
niveau international.Mais vous ne parlez pas de ce petit phénomène actuel que
représente le peanut, ni de la maquette en général. Les auteurs de ces formules n'au-
ront-ils donc pas de colonnes ouvertes dans "vol libre". Pourtant je ne découvre sur ces ty-
types d'appareils aucun moyen de contrôle de vol, mécanique ou radio

"Vol libre"

COURRIER

VOL LIBRE

Je ne peux guère vous proposer une tra-
duction mot à mot, car mes deux années
d'anglais remontent à 25 ans.....

Néanmoins Ian KAYNES me propose un échan-
ge pur et simple entre FREE FLIGHT NEWS
et VOL LIBRE.

Echange qui bien sûr se fera je crois
dans l'intérêt des deux et qui montre
que nos amis les Anglais savent non seule-
ment apprécier nos vins, mais aussi le
style et l'art de VOL LIBRE !

FREE FLIGHT NEWS

I.W. KAYNES (Billet comprend français)
2 ALEXANDRA CLOSE - 11 NETLEY STREET
FARNBOROUGH
HANTS., ENGLAND - G.U.14-6AH -

Suite à cette publicité gratuite et non
demandée, de nombreux demandes d'abonnement
me sont parvenues de l'étranger, notamment
des pays scandinaves et d'Allemagne.
Par la même occasion le cercle de VOL
LIBRE grandit, et prend une teinte inter-
nationale qui ne peut que nous réjouir.
Si donc outre Manche on défend notre cause
nous ferons le tour du Monde.....

.....

(81)

Hermann Motsch, Juli 1976

Kreishaken-Modelle:

a) Katapult-Start, Vorteile: Leine ist straff, Höhengewinn, Taktik möglich bei Wind, guter Übergang zum Ausklinken

also: bei Wind!

Zu a) Katapult-Start, Nachteile:

Modell kann nach Ausklinken eintrudeln → Höhenverlust, siehe *)

Modell taucht wegen schräg liegendem Kreis ein, Höhenverlust! Leine: Beginn Katapult, Ansicht von vorne

b) Kreisstart, Vorteile:

harmonischer Katapultstart - größere Höhe, Kontrollkreis - Thermik ja oder nein, Starter kann sich während des Kreises erholen, fast kein Fehlstart wegen geschlossenem Haken

einzelner Kreis → Kontrollkreis, kann mehr- oder weniger oft wiederholt werden

Zu b) Kreisstart, Nachteile:

Gefahr von Behinderungen durch Leine; nur bei Windstille oder leichtem Wind möglich

**) Ideal-Fall!

Dieser Punkt wird bei dem letzten Kreis umgelenkt, dann Katapult im Zenit!

Schwalbach, 18.11.76, 6.7.76 M

82

TREUILLAGE A LA MOTSCH

HERMANN MOTSCH
Mühlenstr. 90
D-6635 SCHWALBACH
R.F.F.

....Das ebenfalls beiliegende Blatt über die Kreistechnik wurde nach intensivem Gedankenaustausch mit Jean Wantzenriether auch geringfügig überarbeitet. Überhaupt hat mir Jean, der in technischer Hinsicht sehr versiert und kritisch ist, sehr viel bei der konsequenten Weiterentwicklung des Modells und der Hochstarttechnik geholfen. In der Skizze versuche ich darzustellen, wie ich persönlich die russische Kreisstarttechnik anwende. Wesentlicher Punkt ist das Kreisen mit lockerer Leine, was die Beobachtung von vorhandenem oder nicht vorhandenem Technik am besten ermöglicht. Es ist bei schnellem Kreisen mit "harter" Schnur praktisch unmöglich nur wenig tragende Schichten in der Luft auszumachen. Mit meinem Modelle brauche ich in solchem Falle nur die Gewissheit, dass kein Abwind vorhanden ist, mit einem anschließenden guten Katapultstart erreiche ich das Maximum relativ leicht oder aber bin nicht sehr weit davon (Katapultstart dann in der Regel aus einem Kreis, siehe Skizze). So sicherte ich mir auf der Deutschen Meisterschaft 1976 im 2. Durchgang am Abend (19.05, französ. Zeit 20.05) bei einem Wiederholungsstart nach einer Behinderung immerhin 172 s, was mit den restlichen max. Flügen den 2. Platz von 90 Teilnehmern einbrachte. Die Gewissheit, dass das Modell aerodynamische Reserven gegenüber der Konkurrenz besitzt, bringt von vornherein eine grosse Sicherheit im Wettbewerb. Es lohnt sich schon, etwas aufwendiger, solider, leicht und aerodynamisch exakt zu bauen! Das im Frühjahr 1976 von mir geflogene "MULI" wurde schon 1973 gebaut. Ursprünglich mit DDR Kreishaken, dann 3 Jahre lang mit konventionellem Haken, im Winter 1975/76 dann wieder mit DDR Kreishaken ausgerüstet und total auf Kreisfliegen abgestimmt. ****

Die Aufstellung berücksichtigt nicht die vielen Trainingsstarts mit diesem Modell (über 100!), was eine solide Bauweise verlangt, sondern wird die Konstruktion durch die hohen Belastungen (Biegung und Torsion) mit der Zeit weich, das heisst, das Modell wird für Kreisstarts unbrauchbar. Im Winter werde ich, nicht zuletzt wegen der 4 Pflichtwettbewerbe in der Freiflug-Bundesliga, 2 Modelle dieses Typs bauen. Wegen der guten Ergebnisse in der Saison 1976 konnte ich mich im B-Kader (Freiflug) vom 9. Platz aus dem Vorjahr auf den 4. Platz verbessern und damit bin ich der Reserve-Mann für die Weltmeisterschaft 1977.

1973 - Sarrebourg, Cr. de l'Est	1 ^{er} - 900sec
München (Munich)	8 ^e - 1160sec
Marigny	2 ^e - 1260sec
Bremen (Brême)	6 ^e - 1230sec
1974 - Saarbrücken	1 ^{er} - 1050sec
1975 - Ulm	4 ^e - 1130sec

Suite au plan du planeur A2 de Motsch dans Vol Libre nr. 2, voici quelques unes de ces réflexions, + des croquis, sur sa façon de treuiller...

"..La feuille ci-jointe, sur la technique de "treuillage tournant", a été légèrement modifiée, après un échange d'idées avec Jean Wantzenriether. Il est à remarquer, que Jean avec son bagage technique et critique, m'a été d'une grande aide dans l'évolution et le "treuillage tournant" du modèle. Dans le croquis je cherche à montrer comment j'applique personnellement la technique du crochet russe. Le point essentiel étant de tourner avec un câble détendu, qui permet une observation de la technique connue ou inconnue. Lors d'un treuillage tournant rapide fil tendu, il est pratiquement impossible de détecter les couches d'air faiblement portantes. Ceci est particulièrement vrai à l'aube et au crépuscule. Avec mon modèle, il me faut dans ce cas la seule certitude qu'il n'y a aucune descendance, avec un largage en survitesse j'atteins le maxi avec une relative facilité, ou du moins j'en suis pas très loin. Ainsi, j'ai pu m'assurer, aux CH. d'Allemagne 76, au dernier round, après un fil croisé (à 20h 05) 172", ce qui avec le restant de maxis me donna la 2^e place sur 90 participants. La certitude, que le modèle possède des réserves aérodynamiques par rapport à la concurrence, apporte une grande sécurité pendant le concours. Il est très rentable de construire avec beaucoup de soins de solidité, et d'exactitude aérodynamique, c'est vrai!

Le "Muli" utilisé par moi au printemps 76 fut déjà construit en 73. Primitivement muni d'un crochet RLA - ensuite pendant 3 ans avec un crochet conventionnel - puis pendant l'hiver 75/76 à nouveau avec un crochet RLA et le modèle fut réglé totalement pour le treuillage tournant. *****

Ce tableau ne tient pas compte de tous les vols de réglage (plus de 100) ce qui demande une construction solide, car les hautes charges (torsions latérales et longitudinales) "ramollissent" autrement le modèle et le rendent impropre à l'utilisation tournante. En hiver, je vais construire 2 modèles de ce type, pour participer aux 4 concours imposés par la "Freiflug-Bundesliga". Par les bons résultats obtenus lors de la saison 76, j'ai pu m'améliorer de la 9^e à la 4^e place, et ainsi obtenir ma sélection comme 1^{er} réserviste pour les CH. du MONDE 77.

1976 - Ansbach	12 ^e - 1190sec
NANCY 1 ^{er} mai	1 - 900sec
NANCY 2 nd mai	1 - 900sec
COMBAT DES CHEFS	1 - 196/176sec
CH d'ALLEMAGNE	2 - 1251sec
Saarbrücken (coupe)	2 - 853sec
Saarbrücken	3 - 829sec

83

D. SHANDRA

LES CACAHUËTES LOUVECIENNES

-HERGY-

Le 30 janvier 1977 s'est déroulé dans le gymnase de Louveciennes le concours de cacahuètes, organisé par l'ESSAM et le PAM. Ce fut un succès au pont de vue participation, puisqu'il y eut 43 séniors classés (+12 qu'en 76) et 13 cadets (-3 qu'en 76). Peut être quelques secondes manquaient, puisqu'il suffit de voler 3 fois 5" pour être classé. Le choix du modèle est aussi important, que le plan de construction sur lequel a été bâti le cacahuète. Je soupçonne certains plans d'avoir été dessinés avant d'avoir été construits, et les réglages ne sont pas exacts. Une constatation, parmi les dix premiers cadets, les 2 seuls dont le père n'est pas modéliste (et par conséquent, n'ont pas été aidés pour le réglage) sont le 3ème MANET François avec le LENINGRADEC (plan dessiné après réglage) et BERTOLERO avec le PIETENPOL.

En sénior, le vainqueur du classement général est André MERITTE (vainqueur 75) devant JOSSIEN René (vainqueur 76). Bonne régularité pour ces deux gaillards. Le 3ème est Pascal MERITTE, fils d'André, précédent JOSSIEN, qui n'ayant pas de fils réussit à glisser son LENINGRADEC, qui a souffert à deux reprises, des chutes brutales d'un LACEY mal réglé, qui lui a cassé deux haubans, décollé une aile et déchiré le papier du stabilo. G. MATHIEU est classé 5ème avec un LACEY M 10 (assez bien coté en statique malgré les énormes avantages des caractéristiques de vol de ce modèle). GALLICHET Antoine, dont les 2 beaux vols effectués 1 mois plus tôt à VILLE D'AVRAY, laissaient présager un classement dans les 2 ou 3 premiers (déformations ?...) s'est classé 6ème avec son ISAAC FURY.

Classement vol : 1er MERITTE A. (139" en 3 vols) avec le FARMAN 451, devant René JOSSIEN avec le MILES M 18 (128") et MONTAFERRO Jean (LACEY). A signaler un courant d'air qui déportait les modèles, surtout les légers, vers un mur, augmentant la difficulté des vols.

Classement statique : victoire de GALLICHET, devant MERITTE et GALLICHET. Je suis étonné de ne pas voir figurer, dans les classés, le très beau modèle de J.F. PRUGOLI avec son HIRONDELLE. POUR LA PREMIERE FOIS, le règlement, pour le classement général tenait compte des jugements en statique, qui devint le multiplicateur des 3 meilleurs temps de vol. - A RETENIR POUR L'AVENIR -

Le manque de compréhension, entre l'esprit des organisateurs et la cotation des membres du Jury, a fait que certains appareils auraient dû être légèrement moins bien notés. Je pense, et je l'avais déjà dit l'an dernier, que les membres du Jury ainsi que les chronométreurs, devraient avoir suivant leur poste, un "texte de rappel" de la tâche qui les attend (avec exemple éventuellement) afin qu'ils sentent plus à l'aise dans leur jugement et afin d'éviter certaines erreurs. Un fois cela établi et corrigé éventuellement après un faux pas, on évitera des erreurs futures.

Autre observation: les spectateurs ne devraient pas être tolérés sur les aires de départ, même durant les essais le matin. Enfin je suis étonné que certains modélistes ayant des appareils DANGEREUX parce que lourds et non RÉGLÉS (ces appareils pourraient être dégrossis, par un réglage à l'extérieur, le soir par temps calme) font courir des risques à leurs camarades concurrents, sagement en train de s'affairer autour de leur modèle, dans leur coin. Je sais qu'il est difficile de prévoir où va aller se "planter" un appareil en cours de réglage, mais faire deux fois la même erreur (et la même trajectoire) cela prouve que le modéliste n'a pas tenu compte du vol précédent, et ce n'est pas l'excuse qui effacera les dégâts causés sur le modèle réglé et qui ne l'est plus ensuite.

COMPRÉHENSION, DISCIPLINE, et grande ATTENTION (envers les autres) doivent être les progrès à faire pour le respect des 40 ou 50 heures de travail que représentent un bon cacahuète.

CLASSEMENTS PAGE 109

COUPE D'HIVER A HAYDON (G.B.) - 5-12-1976

80g (AEROMODELLER TROPHY) - 100g (Challenge M.R.A.)

1-D. HARRISON	584	1-G. MATHIEU	353
2-T. DILLY	583	2-B. BOUTILLIER	345
3-J.O. DONNEL	577	3-B. BOUTILLIER	340
4-S. HARRIOT	562	4-A. ROUX	331
5-G. MATHIEU	553	5-B. COX	327
6-B. BOUTILLIER	546	6-S. MARIOTT	296
7-R. GODDEN	543	7-T. KAYNES	293
8-R. FLEETWOOD	535	8-G. MATHIEU	291
9-A. ROUX	535	9-A. WELLS	284
10-GREY	533	10-G. PERRER	282

54 CONCURRENTS

52 CONCURRENTS

Le décrochage fait appel au phénomène physique de l'onde de choc que l'on transmet à l'anneau qui par inertie se décroche. L'onde se déploie le long du câble de treuillage que l'on sollicite de la façon suivante : tirer le câble avec la main droite donnant ainsi un peu de mou entre votre main et le treuil; lâcher brusquement.

L'anneau se trouve instantanément éjecté.

Je n'ai rencontré aucun problème dans la bulle, même très violente. Le largage en catastrophe est possible dès que le planeur tire à peine sur son câble. Un treuil à enrouleur automatique suffit à assurer la tension minimale de décrochage. Ce type de treuil est pratiquement nécessaire.

Le câble de treuillage doit absorber au minimum l'onde de choc. J'utilise un nylon (à pêche) de 14 kg. A 10 kg. il y a trop de difficultés pour décrocher dans la pompe. A 12 kg., cela dépend de l'élasticité du fil (variable suivant les marques).

Le crochet peut assuerrir, suivant les besoins de chacun, les fonctions telles que: volet de dérive, profondeur, double virage.

L'emplacement du crochet déporté par rapport au CG est néanmoins assez délicat à déterminer et ce problème fera peut-être l'objet d'un article ultérieur.

* Le nouveau règlement FAI permet de lâcher le câble. A choisir, je préfère conserver ce crochet et le treuil à enrouleur automatique, celui-ci pouvant être muni d'un système de décrochage commandé du câble, vu que cet ensemble répond aux conditions dans lesquelles se déroule le vol dans la journée.

J.B. A.C.E.

treuils

TREUIL ENROULEMENT

ou du bonusage des assiettes sur un terrain... ou encore, contribution des tortilleurs de gomme aux catégories planeurs.

• Rappel règlement... "quiconque laisse traîner son câble peut être disqualifié !!!"

- Quand on n'est pas flemmard, quand on a goûté au plaisir de rembobiner le câble du petit copain à la main sur une mini-bobine, on a pitié de lui et on ne veut pas lui infliger ce même châtiment. Alors on cogite et je vous livre le fruit des élucubrations de notre jeune ami TOMCZYK créateur de systèmes aussi compliqués que géniaux.

Vous pouvez très bien ne pas posséder un tube alu comme celui-ci muni d'une poignée annulaire en caoutchouc provenant d'un vieil * aspirateur, vous remplacerez cet élément par un tube en plastique de sanitaire de même diamètre. Vous pouvez adapter, transformer et par exemple monter en bout du tube un crochet solidaire d'un bouchon obturant le tube et mettant l'écheveau à l'abri de la lumière (Ce système permet par simple rotation du bouchon de remonter éventuellement l'écheveau...).

Le plus important réside dans le soin des ajustages et plus encore dans le choix des assiettes qui doivent être impérativement en plastique souple incassable. Dans notre section, ces fleurs bizarres qui peuvent servir à l'heure du casse-croûte poussent comme des champignons au point que leur prolifération emplit les coffres au petit matin des concours, chacun de nos jeunes débutants veut faire son treuil à enroulement ! Comment l'en blâmer ? Quel raffinement en effet de récupérer votre câble avant même que le fanion touche terre, celui-ci ne se mouillera même pas si l'on vole dans la rosée du matin.

* ce terme a choqué le "propriétaire".

87

"VOL LIBRE"

un GYROGRIFF

Un crochet parmi tant d'autres.....

Dans les conditions actuelles où se déroulent les concours de vol libre -sauf quelques uns à Nancy - le crochet est une pièce essentielle du planeur.
Il doit : 1 - permettre de larguer, l'appareil ou le vent (dans la bulle bien entendu) !

2 - ne pas être la source d'un largage intempestif.

Ces deux qualités sont très difficiles à réunir. Voici donc la description d'un crochet qui répond aux conditions émises. C'est l'aboutissement de systèmes plus ou moins compliqués dans leur réalisation au début; cela apparaît maintenant beaucoup plus simple. Le crochet présenté est déporté. Il serait possible d'appliquer le principe à un crochet axial. Quelques schémas vaudront mieux qu'une longue description.

REALISATION.

a - Le crochet.

Le support de l'anneau est une cuvette à vis (en quincaillerie)

Le ressort est acheté au mètre (en quincaillerie) -un ressort de stylo à bille de bonne qualité et nerveux convient également (4 à 5 spires environ) Il suffit d'engager le ressort dans le trou de la cuvette et de souder. L'autre extrémité sera ensuite soudée au support du crochet proprement dit. (C.A.P. 2 mm + tubes laiton ϕ 2 - 3 - 4)

b - L'anneau lesté

Réaliser l'anneau proprement dit en cap 15/10

Introduire le tube laiton

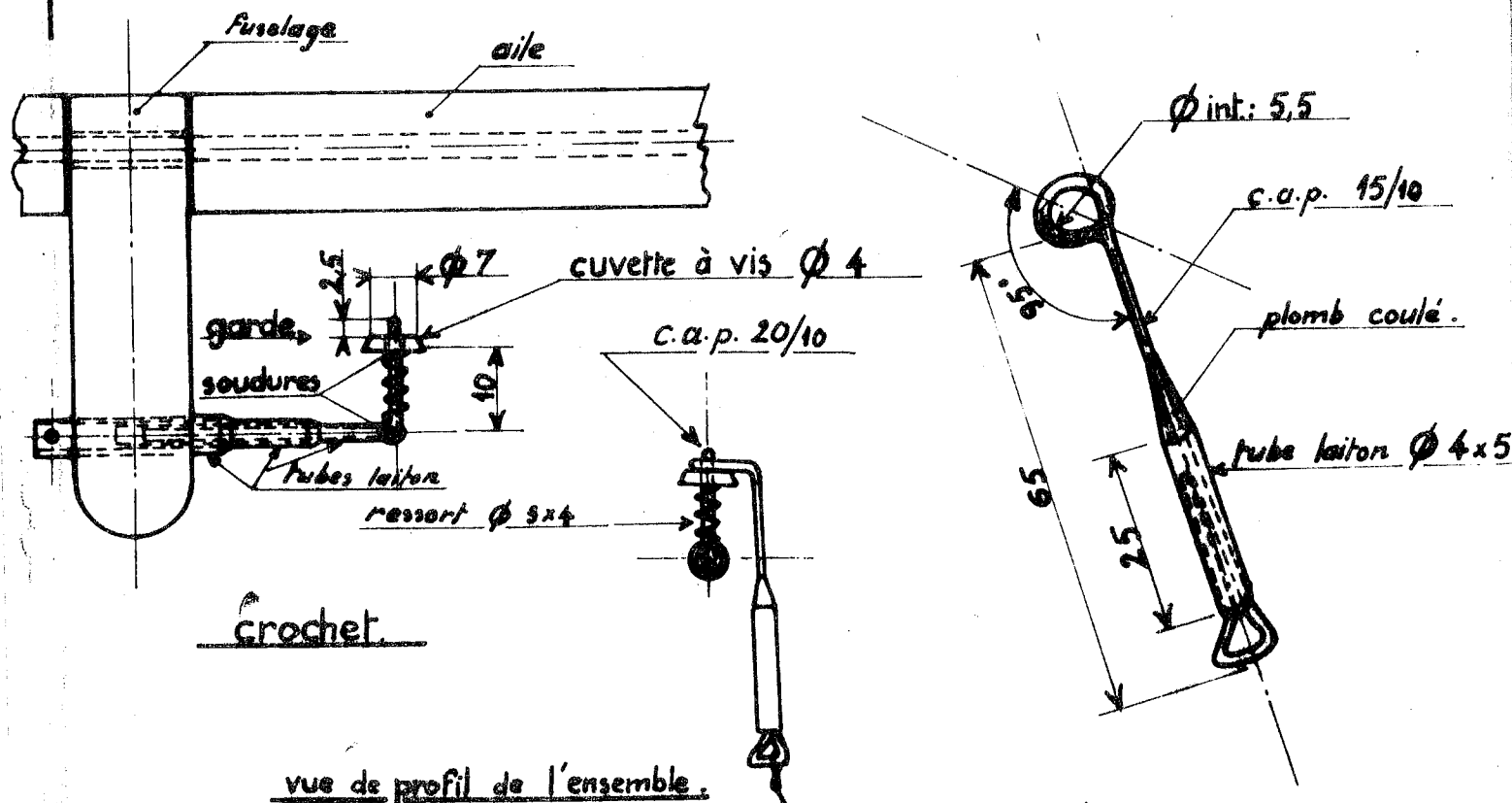
Tortiller la cap pour constituer la partie inférieure de l'ensemble

Verrouiller à l'aide du tube laiton.

Couler le plomb! (faire un mini entonnoir en tôle d'aluminium)

c - Fonctionnement

L'anneau lesté repose sur la couronne (cuvette à vis) solidaire du ressort qui sert d'éjecteur. Il est possible de laisser détendu le câble sans risque de décrochage.

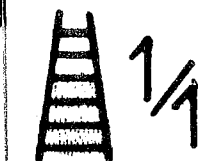


anneau lesté ; poids total : 6 à 7 g.

BESNARD

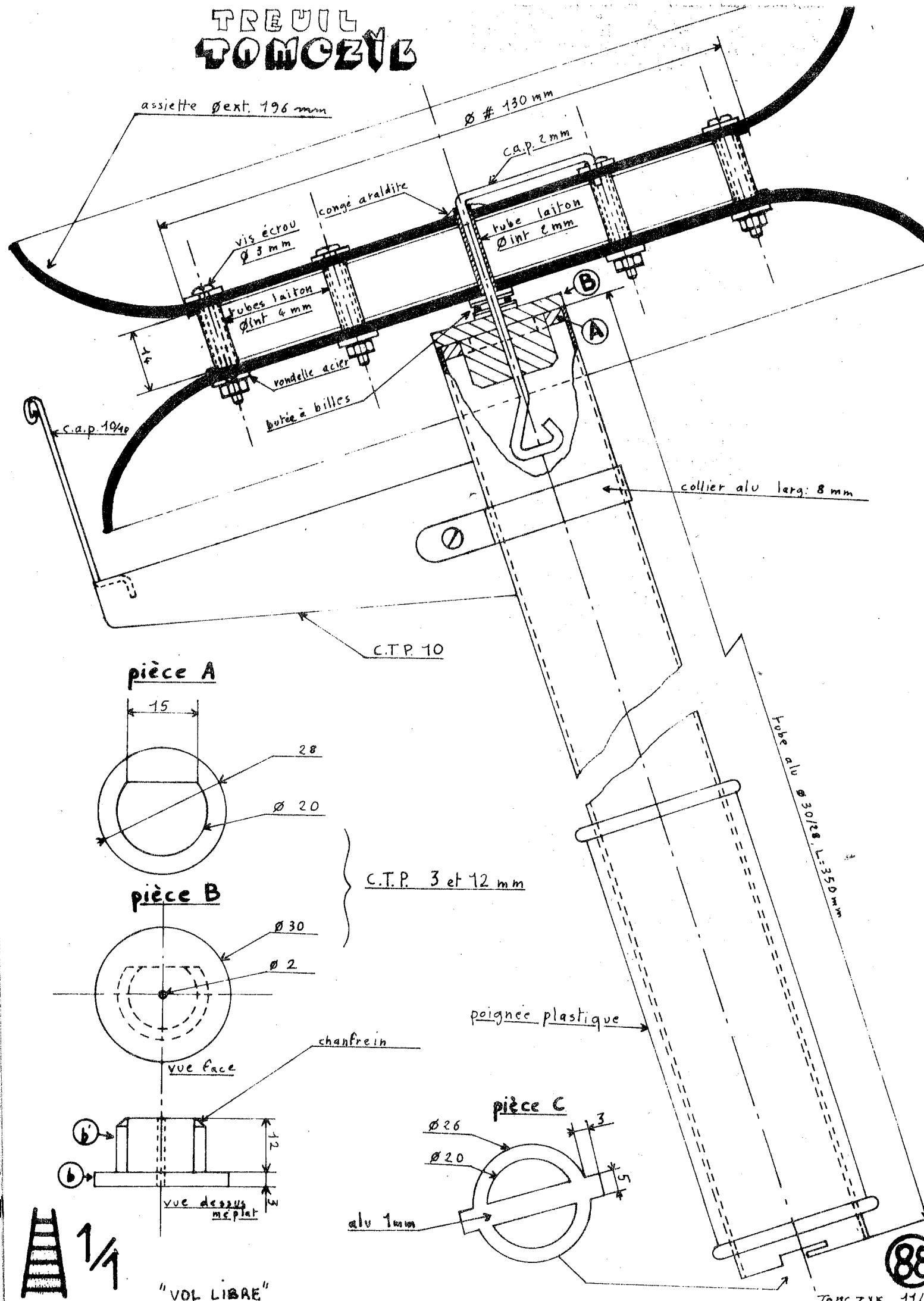
"VOL LIBRE"

87



"VOL LIBRE"

TREUIL TOMCZAK



REMARQUES

PAR J. LASSAIGNE

(sur ordre de mission du gosse)

LES A1 AU CHAMPIONNAT 76 ET AUTRE CHOSE.....

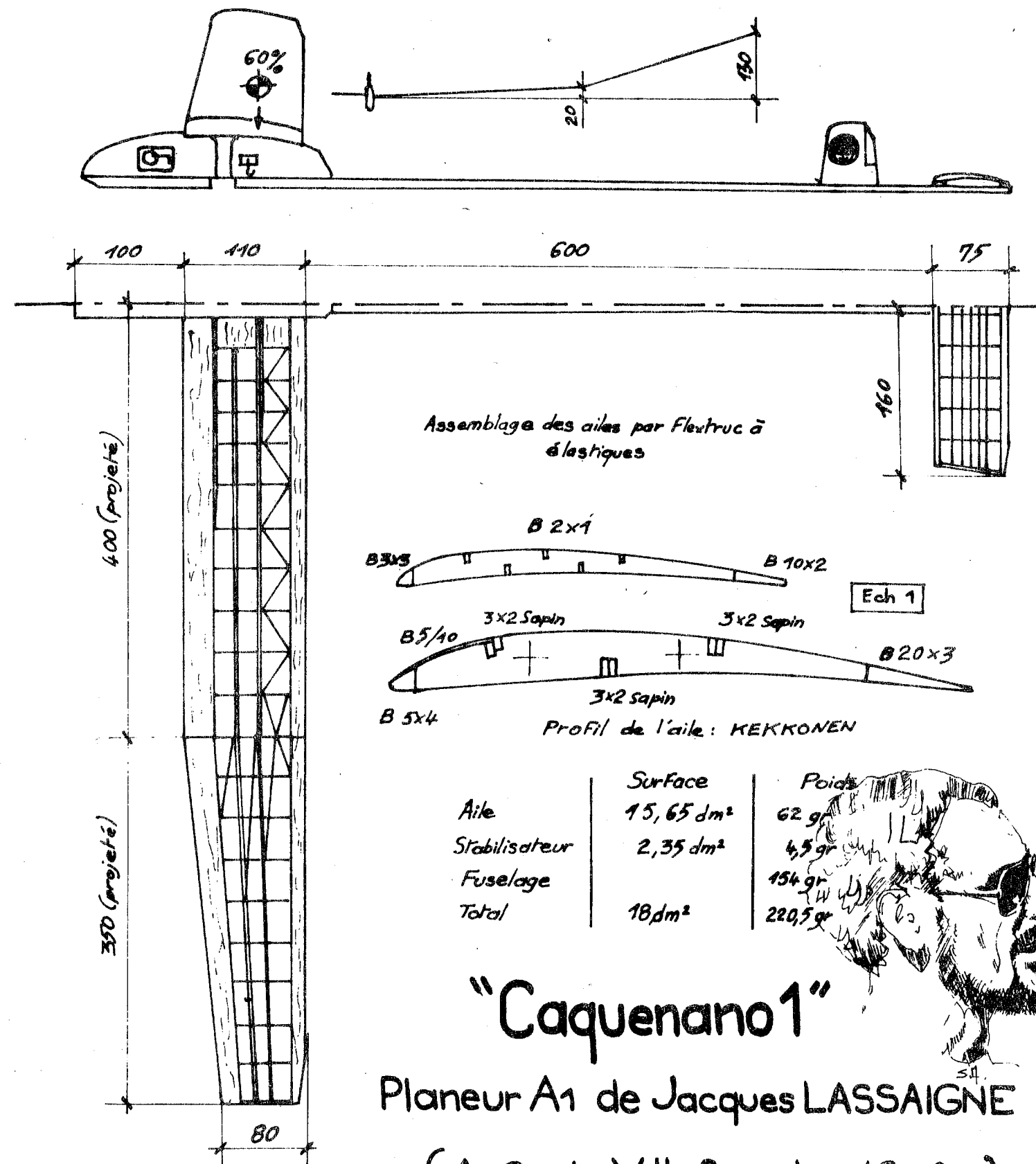
Il est difficile d'être à la fois concurrent et observateur, comme les estistes le disent dans "vol libre" n° 1. Je vais quand même essayer de vous donner quelques impressions, mais je souhaite que d'autres concurrents, pleins de courage fassent comme leur demandent les fondateurs de V.L.: qu'ils écrivent ce qu'ils ont vu, ce qui leur est arrivé. Ainsi seulement le tour d'horizon sera complet. Je sais bien que plus d'un hésitera à s'adresser à l'horrible moustachu qui a nom SCHANDEL (dire que c'est un collègue !) Autant je suis fier de la "parenté" qui me lie au sudiste, bien connu, autant j'ai honte de celle là ! que voulez-vous ! on ne peut quand même pas supprimer tous les estistes, mais c'est dommage, quand bien même le dit SCHANDEL est le père (pauvre petit) de VOL LIBRE !

- 3 remarques sur ce championnat :
- 1- le système
 - 2 -le règlement
 - 3- les avions

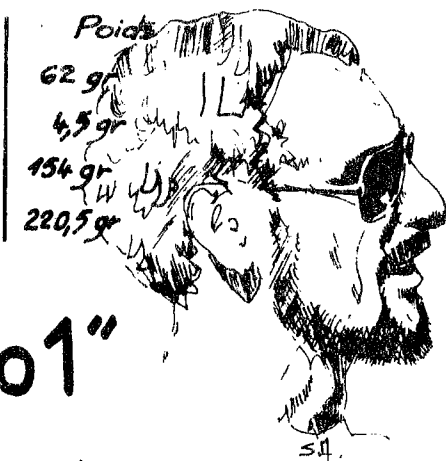
- 1 - **LE SYSTEME** : on pouvait craindre que la formule "toute catégories" désavantage les cadets ; la lecture du classement prouve qu'il n'en a rien été. Les "manis" ne sont absolument pas à la traîne et leur présence ne peut que stimuler les séniors. La compétition est donc plus ouverte et, pour ceux qui ont le démon du jeu dans la peau, plus captivante.
- 2 - **LE REGLEMENT** : là je fais amende honorable -j'étais contre les 30 m de câble après participation à une épreuve TOP -niveau je suis POUR ! la raison en est simple ; à 30m le cône des ascendances est étroit, l'appareil difficile à centrer. Pour peu qu'il y ait du vent, comme à Thouars, la prise de lièvre devient impossible car lorsque l'on peut juger des réactions du modèle concurrent il est déjà suffisamment loin pour que votre laçage se fasse dans le trou. Donc à mon avis, rien à changer.

- 3 - **LES A1 AU CHAMPIONNAT**
Bien évidemment, je suis loin d'avoir tout vu ! En gros, il me semble que les A1 se situent dans une fourchette de 1,20m à 1,40m d'envergure. Les ailes sont rectangulaires. Côté structure, je ne peux rien dire sinon qu'elles sont pour beaucoup, très au point. J'ai assisté à des largages impressionnants, en survitesse, de la part de Gérard et de Champion. Les contraintes encaissées avaient l'air phénoménales. Il convient de noter la construction JEDELSKY de Bertin -, si tu lis ce bavardage insipide d'un Lyonnais, je te demande de publier ta méthode et ton plan ; tu étais, pour moi, avec notre ami Champion l'un des favoris de ce championnat. Navré (ce n'est pas vrai) !!! de t'avoir damé le pion. Ta méthode (là c'est l'animateur CLAP qui parle) est à mon avis la meilleure pour les "manis" - Alors ! - Et je vous cite également Robert CHAMPION -il avait un petit bijou: fuselage blanc, cabane en 4 CAP, entoilage rouge et jaune autant qu'il me souviennent ; le plus beau txi du concours ! là encore, ça mériterait un plan dans VOL LIBRE - 5 (Dis collègue Directeur ! une publicité comme ça pour ton canard, ça se paie, non !) Je terminerai cette rubrique par un mot sur CAQUENANO 1 : c'était, je crois le plus grand piège du championnat : 1,59 m d'envergure pour 18 dm² (je l'avais retailé avant la finale, ayant mal interprété le règlement !) Il pesait ce jour là 230g là je m'offre une petite gâterie ! si vous reportez au début de ce lafus, il n'y avait que trois parties ; Oui ! mais il fallait bien que j'ai une petite joie alors, devinez un peu à qui je vais m'en prendre ; Et faire ça dans une revue lancée par les Estistes, c'est le comble de la jouissance aéromodéliste !

Voilà donc ce que j'ai à lui dire, je suis sûr que vous LE reconnaîtrez et qu'il aura envie de me taper dessus ! pas trop fort ! hein ! Triste traitre estiste ! (à dire cinq fois rapidement après avoir bu une bouteille de Beaujolais !) Ne LUI en déplaise, je reste un chaud partisan des vols dans la journée. Etant joueur de nature, j'aime la chasse à la pompe et le facteur chance qui entre en jeu dans nos concours. C'est là tout le sel de la confrontation. Si l'on applique la formule "vols par temps supposé neutre", plus de suspense, seules entrent en ligne de compte les qualités techniques du modèle. Les qualités psychologiques du constructeur, face à l'empoignade du concours, sont ignorées ! c'est regrettable. De plus, il y a risque de pénalisation, dans les catégories "OPEN" surtout, pour les jeunes, et ailleurs aussi pour ceux qui sont moins habiles. Pour faire un parallèle avec le cyclisme, on a alors à faire uniquement du "contre la montre"



"Caquenano 1"
Planeur A1 de Jacques LASSAIGNE
(A.C. de Villefranche / Saône)
Champion de France 1976
(Ech: 1/5)



	Surface	Poids
Aile	15,65 dm²	62 gr
Stabilisateur	2,35 dm²	4,5 gr
Fuselage		154 gr
Total	18 dm²	220,5 gr

Or le "contre la montre" n'est pas la seule façon retenue pour mettre un coureur à l'épreuve et lui permettre de s'exprimer; -la formule est appelée "l'épreuve reine" mais elle a des compléments; Donc pas d'accord avec la formule "concours de 5 à 7H du matin" mais campagne pour le système essayé à Azélot (voir VL n°1), qui est un compromis dis, TU n'es pas en colère ? parce que dans ce cas, comment goûteras -TU ce chouette petit Beaujolais 76 que j'ai l'intention de t'apporter au prochain championnat ?!!!! (où à Marigny, pour finir les restes du mangeon de cette année avec Mimile !)

Je terminerai en vous donnant la définition du mot CAQUENANO, en vieux lyonnais. Après la C..... que j'ai faite à Ambérieu, en A2, je m'étais promis de baptiser ainsi mon prochain planeur. Ce fut l'A1- je laisse la parole à Nizier de PUITSPÉLU, auteur du "litre de la grand'côte", litre qui sortit 1 an avant son grand frère (ces lyonnais tout de même)

CAQUENANO : S.M. se dit de quelqu'un de benêt, de timide; -j'ai raconté ailleurs que sa maman avait marié Agnus POUPARD. " Quel grand caquenano ! " me disait la maman 15 jours après "un mari de carême ! -Et pourquoi de carême ? " que je lui faisais-. "Vous aussi, si caquenano que ça !- Mais encore ? - Eh, parbleu, on sait qu'en carême, on ne touche pas à la viande !

Notes de la rédaction: il est interdit de faire de la publicité dans VOL LIBRE surtout si elle est clandestine et au profit d'alcools (voir Beaujolais 76 -il est accepté de goûter en Nature)

: il est admis que " Le Révérend Père " ait l'esprit de clocher mais le chauvinisme LYONNAIS du GONE est agaçant !
: en ce qui concerne les liens de parenté, tout le monde sait qu'on ne les choisit pas ! et que dans toute famille il y a toujours une "hrebis" galeuse, ici elle nous vient du SUD-EST !
HA HA !..... Te voilà bien CAQUENANO !!!!



CHASSEBOURG ET BOUTILLIER
A. MARIGNY - 1976 -

- ADRESSES :
- BERTIN Pierre - bat. 23c. apt. 36 - Port Neuf - 17000 LAROCHELLE
 - BURG André - 2 impasse Lyauté - 67400 GRAFFENSTADEN
 - AMBROSIO Gérard - 44 av. Ph. Auguste - 75011 PARIS
 - AGGÉRY Claude - r. du Langvedoc Ag - 363-60000 BEAUVAIS -
 - ALLNOT Peter - R.R.Z. ORANGEVILLE - ONTARIO - CANADA -
 - BELLET Y. 50 r. Dentfert Rochereau 79400 THOUARS
 - BUISSON G. "Les Barrys" 26320 ST MARCEL / LE VALENCE
 - BERTHE Robert - 14 r. Robert Desnos - LEVIGUE
 - DEUBEL Arno - Winterbergstr. 13
D-66000 SAARBRÜCKEN - R.F.A.
 - DORN Pierre - 6 r. A. de Vigny 59390 ROUCHIN -
 - EDWARDS Alan - 4 BARE AVE. HILL VIEW
2170 AUSTRALIE
 - EGGIMANN Walter - Muristrasse 46 - 3123 BELL - C.H.
 - GONNACHON Marc - 8 rue Buisson - 42300 ROANNE
 - GASTALDO Giulio - Via Bussoleno - 10096 LEVANNI
TORINO - I
 - GODWIN Dave - 33 The Fosters (HIGH GREEN)
SHEFFIELD - S-30-4NB - G.B.
 - GOUBLAIRE Maurice - 611-cité Bata - 57770
MOUSSEY
 - HARTILL Bill - 7513 SAUSALITO AVE.
CANOGA PARK - CALIFORNIA - 91307
U.S.A.
 - LANDEAU Alain - 24 rue Chanoinesse 75004 PARIS
 - MERITTE André - 11 rue des Tilleuls - 92460 ANTONY
 - NIKITENKO Frédéric - 11 rue Erard - 75012 PARIS
 - NOUGE Alain - Lycée Polyvalent - 17400 ST JEAN D'ANGELY
 - NEUMANN Erwin - D-8024 - DEISENHOFEN
Lautzernerstrasse - 32
sort le "BARTABSCHNEIDER"
 - OLOFSSON Lars - Box - 8044 -
421-08 VASTRA-FROLUNDA
SUEDE.
 - PORCHER Gérard - 28 allée des Irlandais -
91300 MASSY
 - PECCHIOLO Pieri - Via Gramsci - SESTO FIORENTINO - ITALIE.
 - PAILLOU Patrick - 19 r. St Louis - 49360 MAULEVRIER -
 - RIGAL Albert - 16 rue Roche Taillade - 15000 AURILLAC -
 - SIEBENMANN Dieter - Aemtlersstrasse 4 - 8003 ZÜRICH - C.H.
 - TEMPLIER J. Pierre - 4 rue de la Cosarde - 94240 L'HAY LES ROSES -
 - TRACHEZ Lucien - ROMANS - 79260 LA CRECHE -
 - VICRE Michel - 7 rue J. Perrin - 27000 EUREVEX -

MIGRAINE

Planeur A4 de l'U.A. ORLÉANS
par J. DELCROIX

Préambule : Plaidoyer pour les profils JEDELSKY

Mon penchant pour ce type de construction vient d'un effort de réalisme sur la construction au niveau des scolaires. L'entoilage constitue souvent un obstacle majeur et définitif dans la construction; un risque d'échec, un motif de pertes de temps, une contrainte pour les rangements (maintien en forme sur chantier alors que les ailes de type JEDELSKY collées à la colle au néoprène peuvent s'entreposer verticalement les unes contre les autres sans grandes précautions à la fin des séances de construction).

Mon premier modèle réalisé suivant cette technique était le JIDEL de 1 mètre d'envergure; un premier lancé main me stupéfia: perdu de vue... il est vrai que c'était un vol de nuit! Les qualités de ce modèle ne firent que se confirmer: au cours des vacances suivantes sur une plage normande, le prototype réalisa, après le coucher du soleil, un vol de 9 minutes et 17 secondes !!

Le COBAYE (planeur de formule fédérale) et le MIGRAINE (formule A4) en sont dérivés. Devant les résultats obtenus par ce modèle, on a monté son aile sur un WAK. J'étais d'abord persuadé d'aller trop loin et de voir la traînée freiner la montée. Grande fut ma surprise de voir dès les premiers essais mon WAK adopter une trajectoire résolument ascendante et ce, jusqu'aux derniers tours d'hélice. C'est ce modèle qui m'a valu en arrière saison une série de 16 maxis sur 17 vols tentés. Du coup l'expérience est poursuivie avec un modèle de 18 d'allongement. Quant au MIGRAINE, il termine la saison avec un 350 et un 360 à son actif.

A noter que ce modèle a été dessiné en fonction des dimensions des planches disponibles dans le commerce - exemples :

- profondeur de l'âme de l'aile 48.49 mm. deux âmes trouvent place côte à côte dans une planche 10 cm. de large.
- cinq marginaux tiennent en longueur dans une planche de 1 mètre de longueur.
- les profils du fuselage entrent "tête-bêche" dans une planche de 8 cm. de large (45/10).

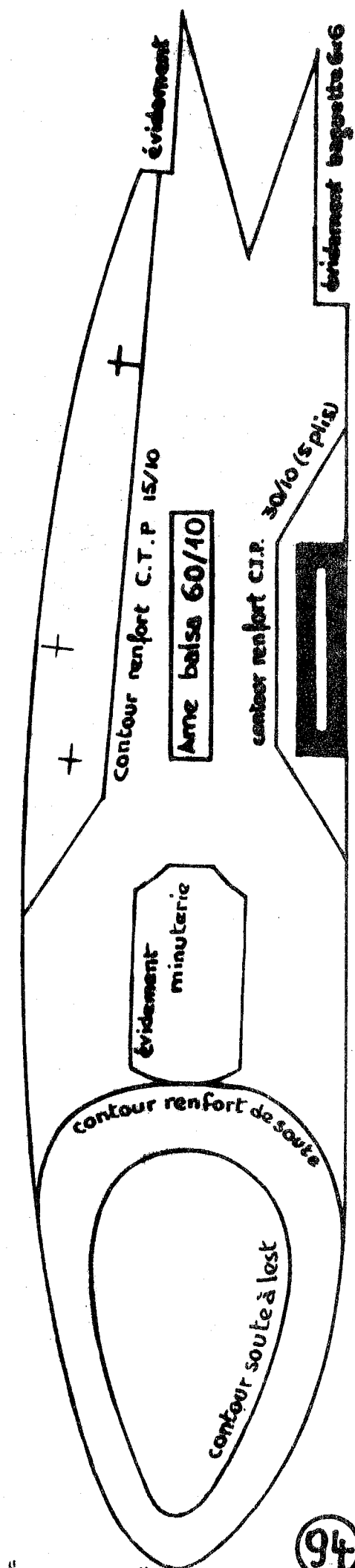
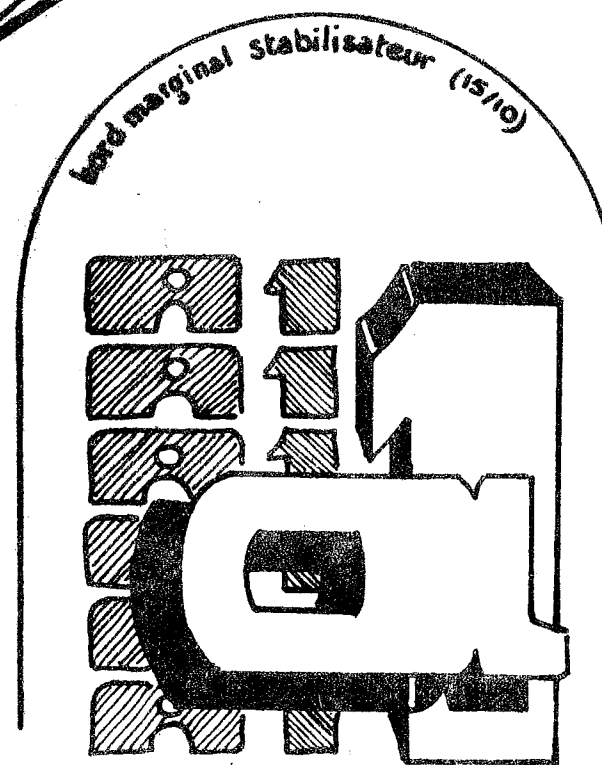
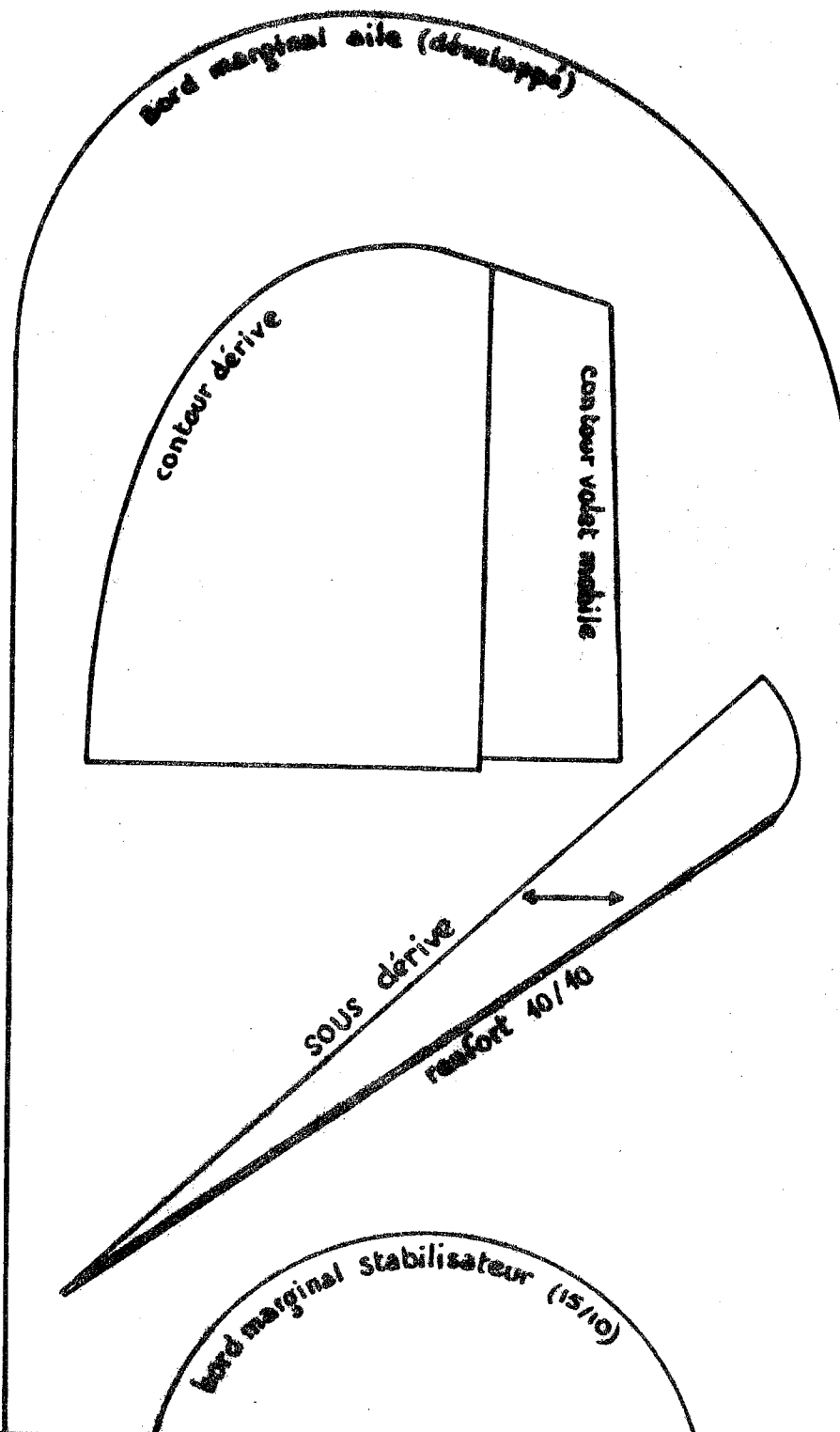
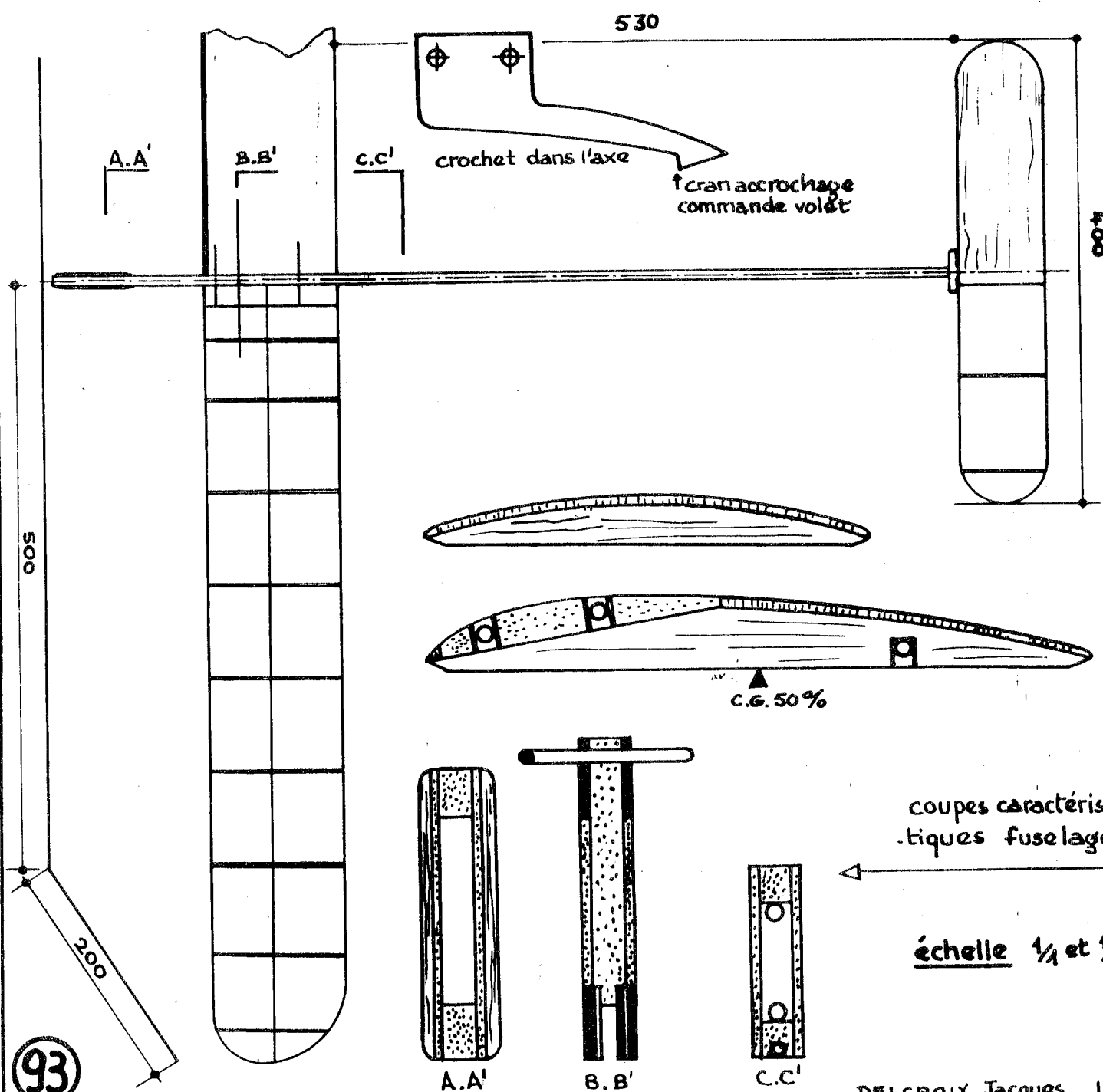
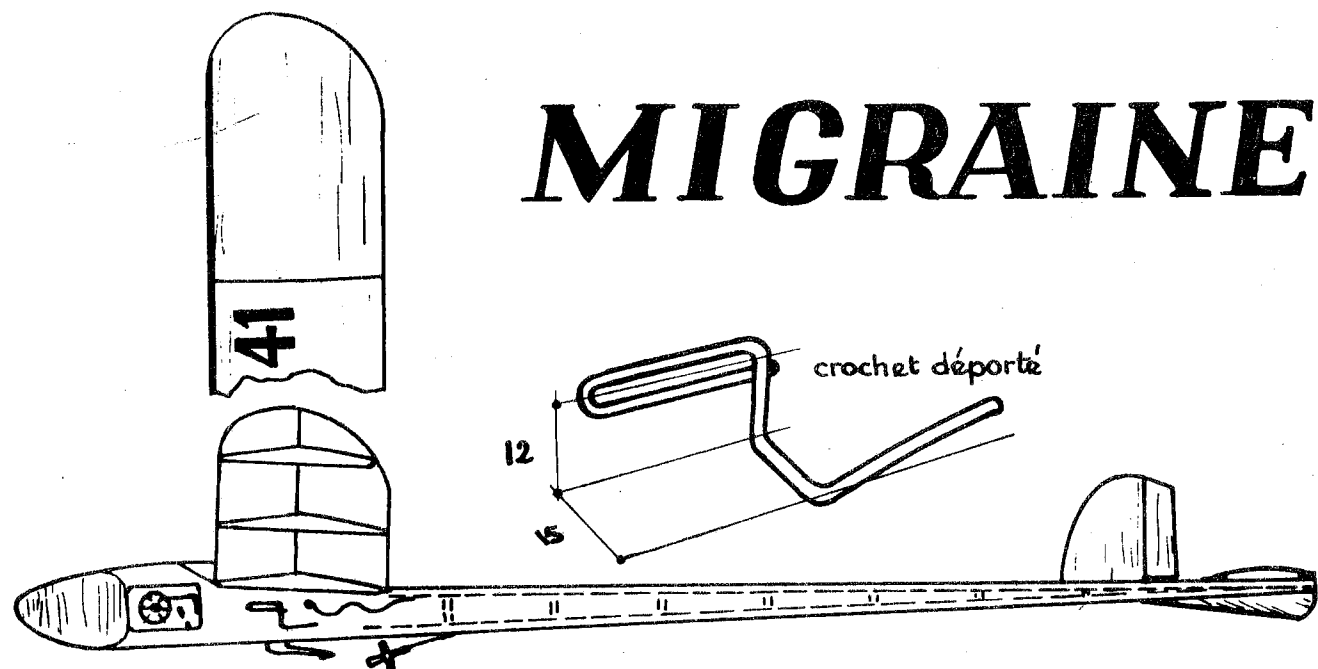
Liste du matériel

- Balsa 60/10 .1 planche de 10 cm (âme aile et fuselage)
- 2 Baguettes balsa 6x6 (longerons et entretoises fuselage).
- 2 Baguettes bois dur 3x3 (renfort de bord d'attaque)
- 1/2 planche de balsa 20/10 : fausses nervures, dérive, sous dérive, renforts de soute.
- 3 planches (-20 cm) de balsa 15/10 en 8 cm de large (1 ferme pour le fuselage, moyenne pour la partie centrale et une légère pour le stabilo, les bouts relevés).

tubes laiton - broches CAP 2 mm - contreplaqué 1 et 1,5 mm.

Pour la densité du bois, on peut aller jusqu'à 80 g par planche de balsa 60/10 en 10 cm. de large pour les parties centrales - mais il vaut mieux chercher du 70 (ou 65 g) bien fibreux - Les marginaux peuvent être réalisés dans du bois encore bien plus léger.

MIGRAINE



"VOL LIBRE"

Les planches de 15/10 peuvent atteindre 16gf. (en 8cm de large) pour la partie arrière du profil en partie centrale mais on prendra du bois bien plus léger pour les marginaux et le stabilo. Pour le fuselage je préfère des flancs plutôt fines et des longerons et entretoises plutôt tendres.

Un choix reste à faire: crochet dans l'axe ou déporté - l'idéal est sans doute de disposer des deux ce qui permet de tirer le meilleur parti des conditions météo du jour ...

Les deux planches jointes comportent le plan au 1/5 et des détails à l'échelle 1/1 (coupes fuselage - profils - gabarits dérive et sous dérive marginaux - âme fuselage)

DELCROIX Jacques
UNION AERONAUTIQUE ORLEANS C. MORLAIX
28. 11. 75

Louis DUPUIS. - MERCI POUR LES PHOTOS ET FELICITATIONS POUR LA PRESENTATION ET ALLURE DU N°1 DE VOL LIBRE. JE PENSE QUE CA FAIT REMUER DU MONDE DE PARTOUT. J'AI RECU UNE LETTRE DE JOSSIEN

QUI VEUT VEUT FAIRE QUELQUE CHOSE POUR LES CACAHUETES. HELAS UNE SEULE REPONSE (CELLE DE WANTZ) SUR LES HELICES. ENFIN, C'EST UN LABEUR DE LONGUE HALEINE... F. GUICHENEY - BIEN RECU VOTRE N°1 DE "VOL LIBRE". MERCI, TRES FLATTE DE FAIRE PARTIE DU "CLUB DES 150" QUI NE MANQUERA PAS DE SE CONSTITUER UN JOUR, DANS 10 OU 15 ANS, LORSQUE "VOL LIBRE" AURA QUELQUES MILLIERS DE LECTEURS... BRAVO EN TOUS CAS.

HELMUT REICHERT - VOR EINIGEN TAGEN HABE ICH BEI MEINEM VEREINSKOLLEGEN ENGELBERT MAIWORM DIE MODELLBAUZEITSCHRIFT "VOL LIBRE" GESEHEN. AUCH WENN ICH DIE FRANZOESISCHE SPRACHE NICHT BEHERSCHE, SO WAR ICH TROTZDEM SEHR BEGEISTERT DAVON. Bertrand ABRIAL. J'AI PRISE CONNAISSANCE AVEC LE PLUS GRAND INTERET DE VOTRE REVUE "VOL LIBRE" J'AI APPRECIÉ PARTICULIEREMENT LA VARIÉTÉ DES ARTICLES.

ENQUETE DE: RENE JOSSIEN - 10 rue VASSAL - 94100 SAINT-MAUR

NOM DE MODELISTE REPONANT AUX QUESTIONS:

(WAX) (pas de super machine pour fly off)

1) QUELLE EST L'ALTITUDE MAXI ATTEINTE AVEC UN DEROULEMENT DE:

30".....
40".....
50".....

2) QUEL ANGLE DE GRIMPEE AU DEPART...

3) QUELLE DUREE DE VOL PAR TEMPS ABSOLUMENT NEUTRE...

4) QUELLE VITESSE DE PLANE D'UN BON WAX CLASSIQUE...

(CH) 100g - 13 à 14 dm² (BONCH MAIS PAS GRAND TRUC)

1) ANGLE DE GRIMPEE AU DEPART...

2) ANGLE DE GRIMPEE EN VOL...

3) DUREE DE VOL PAR TEMPS NEUTRE...

4) VITESSE DE PLANE...

5) QUELLE ALTITUDE MAXI ATTEINTE AVEC UN DEROULEMENT DE

40".....
30".....
20".....

POUR LES ALTITUDES D'AUTRES TEMPS ET DONNEES SONT POSSIBLES

CHANGEMENT D'ADRESSE:

BAZILLON Maurice - 19, domaine des Essards - chemin du Rossignol - 69390 VERNAISON -

ENVOYEZ - VOS PLANS - DE COUPE D'HIVER ET DE MONOTYPE

un enduit miracle

PAR J. JACQUES FLEURY - AERO-CLUB du BERN-PAU.

96

NON ! mais c'est un enduit quand même, qui réunit plusieurs qualités pouvant le faire apprécier des jeunes et des Clubs.

Tout d'abord :

- son prix de revient : 4,50 Frs le litre environ.
- ensuite, sa parfaite résistance à l'humidité (demander à Georges MATHERA la démonstration faite le dimanche des Championnats de FRANCE à THOUARS) ;
- il serait anti Méthanol ...! et là, je sens que ça vous intéresse. (Malheureusement, je n'en ai pas encore fait l'expérience, mais le Grand Georges m'a dit qu'il s'en chargeait).

De quoi est-il fait ?

Tout simplement de Benzène (4,50 Frs le litre en droguerie) dans lequel vous faites dissoudre du Polystyrène expansé (prix de revient nul) jusqu'à l'obtention d'une consistance égale à celle de la peinture ou de l'enduit cellulosique. Et voilà, la mixture est prête.

Quelques petites recommandations tout de même :

1°) Et c'est très important, cet enduit ne s'accommode pas du tout avec les enduits cellulosiques. J'ai essayé de faire des retouches avec cet enduit "benzénique" sur de l'enduit cellulosique et ces retouches se pèlent immanquablement.

2°) METHODE d'ENTOILAGE : comme avec l'enduit cellulosique. Pour information, voici ma méthode :

. Enduire la structure de l'aile : B.F, B.A et intrados de nervures ainsi que la totalité des coffrages et les nervures de cassure de dièdres (s'il y en a).

. Découper le papier à la dimension des panneaux à entoilier (+ 1,5 cm pour l'extrados).

. Préparer un pot d'enduit benzénique, légèrement fluide pour faciliter la capillarité et la dissolution de l'autre enduit déjà sur l'aile pour coller le papier.

METHODE :

. Positionner les bouts de papier correspondant à l'intrados de l'aile avec des épingles. Commencer par coller le papier sur le coffrage d'emplanture, puis nervure par nervure en collant bien les intrados pour respecter le profil.

. Passer ensuite un coup de pinceau sur les longerons B.A et B.F.

. Procéder de la même manière pour l'extrados en retournant l'excédant de papier sur l'intrados pour bien envelopper l'aile.

. L'aile entoilée, laisser sécher (1 nuit par exemple) puis vaporiser de l'eau sur l'entoilage. Laisser sécher, le papier sera déjà tendu.

. Enduire avec "l'enduit benzénique" non dilué 2 couches ou trois selon le goût du constructeur.

INCONVENIENTS : Il y en a quand même, ce serait trop beau ...!

Cet enduit blanchit très légèrement et s'il n'y a pas assez de polystyrène, donc s'il est trop fluide, il est mat.

D'autre part, avant d'entoiler, s'assurer que l'on ait assez d'enduit pour tout faire car, changer les proportions en cours de travail risque de faire apparaître des tâches blanches ou mates.

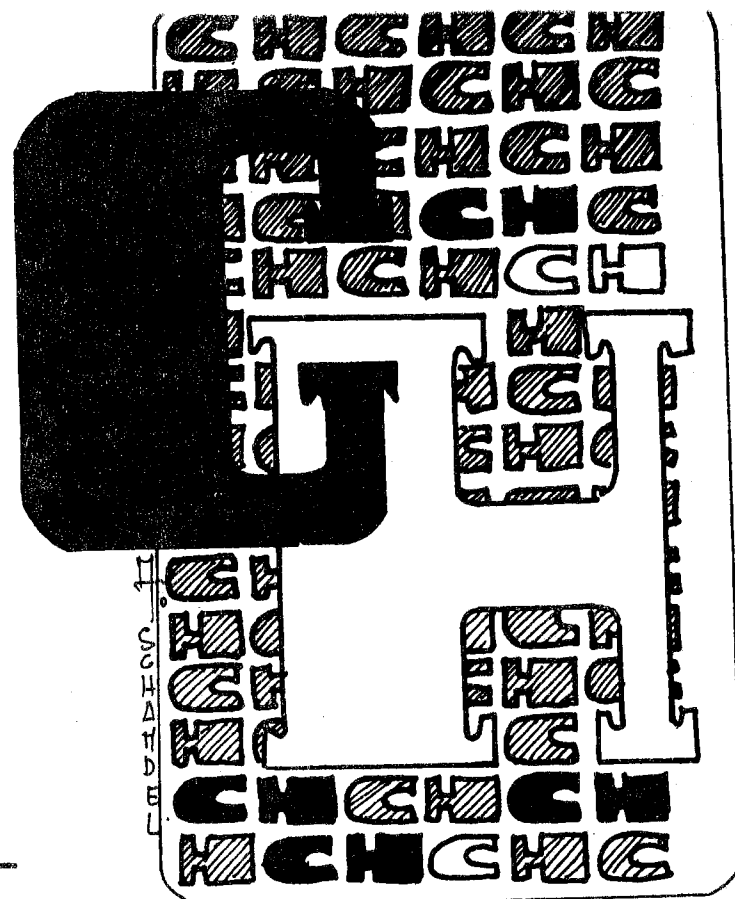
Cet enduit tend un peu moins que l'enduit cellulosique, donc facilite l'entoilage des structures fragiles (cacahuètes et "stabilos") en les protégeant de l'humidité.

Son poids semble égal sinon inférieur à celui de l'enduit

LENDUIT MIRACLE

RENARD
EUX
PMXR
OB
NRQJ
DEUS
ZXS
TOS
JOSSEIN

95



cellulosique.
Il est aussi évident que cet enduit peut s'utiliser pour d'autres emplois.
- enduit au talc (très lisse et ne s'écaille pas)
- plastifiage de cartes, de licences et plans (la colle ne prend pas)
- colle plexiglass, rhodofide etc.....
Bref, si cet enduit vous satisfait et que vous lui trouviez d'autres emplois, faites le savoir par l'intermédiaire de VOL LIBRE notre bulletin de liaison ..

J.J. FLEURY

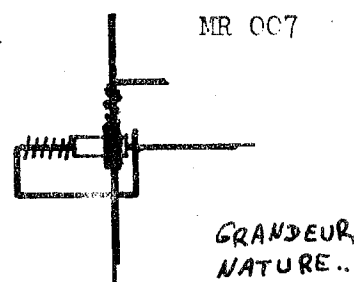
VOILA L'IDEE, APRES LAQUELLE IL COURAIT DEPUIS DES ANNEES - 007 -
- LE TEXTE ORIGINAL - LES CROQUIS AUSSI -
- FAITES DES ESSAIS
- VOYEZ SI CA MARCHE - ENVOYEZ OU RETOURNEZ LUI LES COMPLIMENTS... OU AUTRE CHOSE! MAIS NE LE LAISSEZ PAS DANS L'ATTENTE... JE VOUS RAPPELLE SON ADRESSE.
JEAN WANTZENRIETHER -
- 19, rue des Roses - NOUVEVILLER. 61 NABOR
- 57 450 - FAREBERSVILLER -

UNE ADAPTATION
ULTRA-LEGERE DU SYSTEME
NEGLAIS-HOFSAËSS A MOYEU
COULISSANT.

AUTEUR: MATHERAT
ANNEE: 1976
UTILISATION:
COUPE D'HIVER
4 et 6 BRINS DE 6X1
CONFECTION:

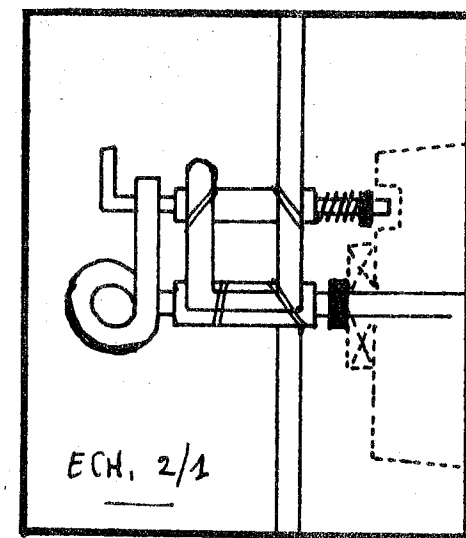
D'abord le moyeu: un cran dans C.A.P. 15/10 blocage du tube laiton par brélage en C.A.P. 10/10, qui se continue par 3 spires autour de 15/10, et l'ergot. Etrober de soudure étain -

Couder l'avant de l'axe, prévoir une butée pour le ressort. Enfiler le ressort et le moyeu terminer par la boucle arrière.



PETIT GUIDE DU TORTILLEUR DE GORP

Leçon n° 18 bis:
MONTREAL-STOP - pour C.H.



- ① Vous prenez une CAP 15/10 de 20 cm de long, et vous pliez au milieu →
- ② Vous pliez les 2 bouts libres à 8 mm du premier pli →
- ③ A 7 mm vous pliez à nouveau, une branche vers le haut, l'autre vers le bas →
- ④ Vous coupez un tube laiton ϕ intérieur 1,5 et le ligaturez 2 fois avec 2 spires de fil laiton →
- ⑤ Vous prenez un second tube laiton, ϕ int. 1 mm, que vous glissez sous la boucle ① - et de nouveau 2 petites ligatures. Un point de soudure sur les 4 ligatures. Scier ce qui dépasse, finition à la lime.

- ⑥ Préparer l'ergot coulissant: CAP 10/10, 2 spires de fil laiton soudé, ressort très faible en fil VCC →
- ⑦ Une boucle dans un axe CAP 15/10 →
- ⑧ Vous enfiler le tout. La butée arrière = 4 spires fil laiton soudé. Pour éviter que la soudure ne coule vers l'avant, intercaler une rondelle balsa 10/10, à retirer après l'opération.

⑨ Enfiler le nez et terminer l'axe.

Avec nos chaleureux compliments. MR 007

"VOL LIBRE"

COUPE D'HIVER

VUE DE FACE MOYEU

TUBE LAITON

CAP 10/10: ERGOT
ET LIGATURE -
LE TOUT SOUDÉ ÉTAÏN

RESSORT 6 SPIRES
CAP 3/10
FORCE 500g.
A FOND

CH

AXE CAP 15/10

BUTÉE A BILLES

CRAN
LIMÉ

CAP 15/10

ECHELLE 2/1

VUE DE FACE

CH SAR

CLASSEMENT VOLLIARE 2 pour un dernier réglage. Bonheur d'avoir pas pleuvu quand on vient de Grenoble pour faire voler un Fero nommé "NAUTILUS". Le soir la météo lorraine annonçait ciel dégagé et vent faible... c'était mieux ! Le 14 novembre donc, la brume s'élevait lentement et le vent restait presque nul... temps idéal pour une C.H. Les absents eurent grand tort et les 9 présents dont 8 Français firent se dérouler les affaires en famille. 17 tasses présent à l'air, valus de temps en temps par un petit coup de soleil, lequel se retrouvait vite caché par le nuage suivant. Classe à la bulle bien élastique : 6 tasses feront deux fois les 120, pour se faire descendre au 3ème vol. Vers les 13 heures la plupart des vols étaient bûchés, quand MATHERAT se met en piste avec un modèle ayant déjà deux marcs à son actif. On constate vite que c'est la bulle et les félicitations reprennent... lorsque le modèle traîtreusement de thermale se 102 ! Bon voleur, quand un vi d'élève : fly off ! Suivi d'un autre élève 120 + 120 + 102, de nom MATHERAT. Il avait déjà tout remballé, lui, et il se voit obligé de remonter un "TRUMAC" le bleu, celui qui grimperait le moins bien, fut-il précisé par son propriétaire. Départ à peu près en même temps, pas de bulle. Matherat devint le content de 78", tandis que Matherat s'en fût avec 115".

GEORGES
MATHERAT et
MARCEL
KRAUTH A
MARIGNY
76.

portrait modéliste

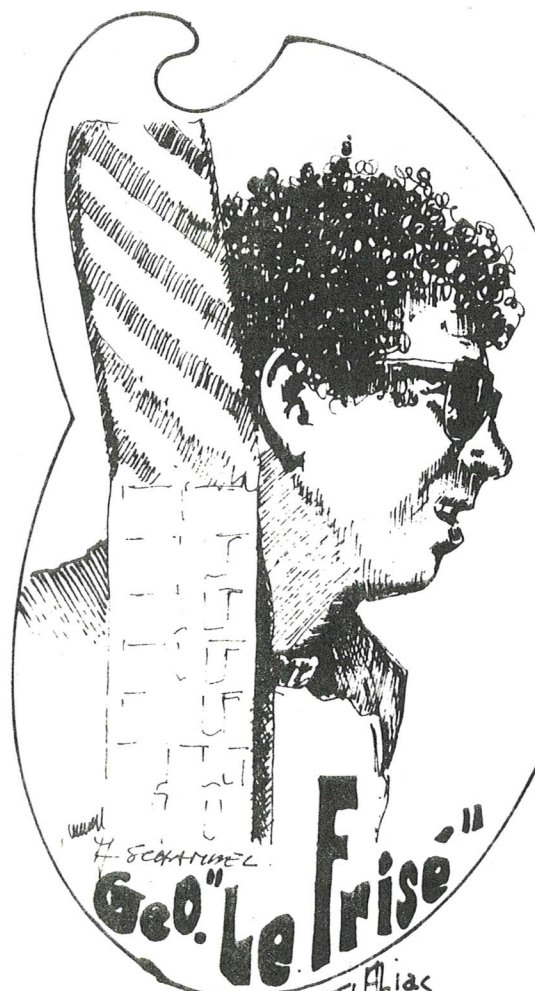


UNE COUPE D'HIVER ITALIENNE TURIN 21/11/76

Le présent compte rendu résulte du magistral effort consenti par votre dévoué gmathierat. LA LETTRE DU COUSIN DE GRENOBLE N'ETONNERA PERSONNE ! TURIN EST SI PROCHE DE LA FRANCE (ET DU DAUPHINÉ) QUE NE JAMAIS ALLER RELEVÉRAIT DU PANTOU-FLARISME LE PLUS ÉHONTÉ, MEME SI NOS COUSINS TRANSALPINS, (LES COUSINS DE NOS COUSINS...) PRATIQUENT ENCORE LE C.H. SOUS SA FORME PRÉCÉDENTE A 80 GRAMMES DE POIDS TOTAL, NOTONS DES MAINTENANT QUE LE DÉPLORABLE CLASSEMENT DU SIGNATAIRE PROVIENT D'AVANTAGE D'UNE GRAVE CARENCE TACTIQUE (ET D'UN INCIDENT MÉCANIQUE) QUE DE LA PÉNALISATION RELATIVE CONSECUTIVE A L'EMPLOI DE MODELES PESANT 100 GRAMMES... LE PROPOS PRINCIPAL DE CETTE MISSION EST DE PRÉSENTER QUELQUES "COUPE-D'HIVER" ITALIENS - SURTOUT 2 !! CAR L'AUTEUR TIEN A RAPPELER L'ENORME TRAVAIL RÉALISÉ ILYA 12 ANS PAR LA DÉFUNTE ÉQUIPE DE VOLIBRE GRENOBLAISE - A L'ÉPOQUE, AVEC DES HÉLICES VRAIMENT MISÉRABLES, LE 120" ÉTAIT RÉALISÉ (EN 80 GRAMMES) LES DOIGTS DANS LE NEZ, ET IL EST CERTAIN QUE NOS 100GRAMMES ACTUELS LES PLUS ÉVOLUÉS (QUI RÉALISENT ÉGALEMENT 120" LARGEMENT AVEC 110" DE DÉBOULEMENT) SÉRAIENT VRAIMENT SUPERLATIFS EN 80 GRAMMES, SACHANT QU'IL N'Y A AUCUN PROBLÈME CONSTRUCTIF A LES SORTIR AU POIDS. RAPPEL : EN 80 GRAMMES, CINQ VOLS A 120" (5x120=600) DONC LE PREMIER CLASSÉ EST **GIORGIO CALLEGARI** (NIKE MILANO) - TENEZ BON LA RAMPE, JE TENTE LE CROBAR ! COMME VOUS VOLEZ SI VOUS AVEZ DE BONS YEUX, FUSELAGE ROND Balsa seule, CÔNE ARRIÈRE Balsa - PLUS INTÉRESSANT ENCORE QUE LES DONNÉES ACCOMPAGNANT LE CROBAR : LE MOTEUR EST UN 10 BRINS DE 2,8x1 (LES DIMENSIONS FREQUENTEMENT BATAILLES DES FILS SONT ASTUCIEUSEMENT UTILISÉES, UN PEU PARTOUT LE MONDE ICI) DÉBOULANT 85" - TOUT ÇA MONTE ENCORE ASSEZ HAUT, ET NE SE PRESSE PAS POUR DESCENDRE !

LE SECOND EST NOTRE VIEIL AMI A TOUS **ROBERTO GIOLITTO** FIGURÉ CI DESSOUS. C'EST UN 80 GRAMMES ASSEZ CLASSIQUE, FUSELAGE ROND, MOTEUR 12 BRINS DE 3x1 - RÉGLAGE ET UTILISATION SANS BAUVRES DÉBOULEMENT 25/30". LE TROISIÈME CLASSÉ EST LE MAÎTRE DE CÉANS, BIEN CONNU POUR SA VICTOIRE A PARIS EN 1972 : C'EST **GIULIO GASTALDO** - RELEVANT D'UN GRAVE ACCIDENT, IL NE S'EN LAISSE PAS ALLER POUR AUTANT ! LE MODÈLE EST DÉJÀ DÉCRIT (MIRA MAI 73) SAUF FUSELAGE ET HÉLICE - LE FUSELAGE EST CONSTRUIT EN TUBO DI FIBRA DI VETRO SOPRALEGGERA ! EUH ! PARDON ! LE LECTEUR TRADUIRA LUI MEME ! NOTER L'AUGMENTATION DE LA BÂTEUSE QUI PASSE DE 455x480 (100GRAMMES INITIAL) A 520x650 POUR L'AQUEL 80 GRAMMES - LOGIQUE ! - DÉBOULEMENT 37 A 40 SECONDES. LE QUATRIÈME EST **EUGENIO BAZZARINI** ! NOM CONNU ! MAIS, TONNERRE DE BREST, HO VEDUTO L'UOMO, NON IL MODELLO ! CE SÉRA POUR L'AN PROCHAIN, C'EST PROMIS !

QUANT AU CINQUIÈME, C'EST **GIORGIO BARACCHI** ET VOUS ÊTES PRIÉS DE LOIGNER A GAUCHE POUR VOIR SON MODÈLE, MIAM MIAM ! C'EN EST UN ! UN VRAI FLOP (PAS AU SENS ANGLO SAXON DU TERME, QUI SIGNIFIE AÉRO NAUTIQUEMENT UN "VEAU", SI ON N'A PAS PENTI A L'AUTEUR). BEAU BESTIAU EN VÉRITÉ - DÉBOULEMENT 110" MOTEUR 8 BRINS DE 3x1 - STAB SURÉLEVÉ TRÈS NET CLASSÉS ENSUITE LE BON **CARLO REBELLA**, **MARTEGANI**, **PECCHIOLO**, **LUIGI GIOLITTO** (NE PAS CONFONDRE !), **ANSELMO ZERI** L'AFFABLE, **JEAN PIERRE BECCARIS** LE TURBULENT... ET SI VOUS TROUVEZ QUE LE SEUL FRANÇAIS PRÉSENT EST CLASSÉ TROP LOIN, NE VOUS EN PRENEZ QU'A VOUS : VOUS AURIEZ SÛREMENT FAIT MIEUX, MAIS, SOT QUE VOUS ÊTES, VOUS N'ÉTIEZ PAS LA !! A NOTER QUE PARALLÈLEMENT AVAIT LIEU UN CONCOURS DE PLANEURS A-1 (50 mètres de fil) RÉSERVÉ AUX JUNIORS - LES 3 PREMIERS SONT **Michel PAGANI**, **Fulvio SILVESTRO** et **BRUNO RADOVANO** - A RETENIR, ON NE SAIT JAMAIS !



Mon bon André :
 Blockletter fresh, you can find here
 the best relation that I have ever written,
 sure ! et tu sauras après ce que l'usage
 des langues étrangères n'est jamais
 qu'une question d'usage, et le
 syndrome un machin qu'on peut
 aisément se mettre en... en stable !

Pour cette première picée destinée à
 notre cénacle bien aimé, venille
 faire toutes remarques nécessaires, la
 seule chose dont je sois sûr, c'est de
 mon autographe

Évidemment gâché cette année :
 Schwelbech, Turin, Londres et Nice ...
 et peut-être les cacahuètes pour fin
 janvier à Paris. Ah ! si seulement
 je trouvais du papier de condensation
 pour mon superbe biplan Vole !
 Mais non ! et il y a une plus lourde
 de papier que la structure !

J'espère que l'ami Georges me pardon-
 nera de publier son courrier, intime mais
 que par sa place une "image juste" de sa
 permie d'ignorer son style épistolaire.
 de panthère, à moins que ce soit du léo-
 taurcon pèlerin, pour enrichir

font que partout il se trouve à l'aise,
 chez les Anglais par son flegme
 série élégante, et chez nous bien
 n'ant qu'il se lance dans les
 peut-être vers l'AFRIQUE, il
 chez les zèbres, avec ses

Je mêle un peu d'envie et de
 merci GEORGES d'avoir
 à VOL LIBRE, un aperçu
 laives - Un grand

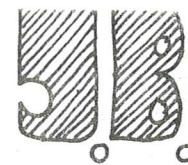
Georges MATHERAT
 - 13 rue Roucherotte
 38360 SPSSENAGE.

S'il se parait de plumes à la place de la peau
 pard... je serais volontier preneur de ce
 un famille de rapaces !

Ces multiples pérégrinations à travers l'Europe
 chez les "teutons" par son appétit et sa stature
 chez les Italiens, par ses frisettes et sa caros-
 sur par ses idées toujours "nouvelles" ! Main-
 cacahuètes, ses migrations l'emporteront
 trouvera toujours en air de ressemblance
 diédres

Après toutes ces constatations, où
 jalousie, je voudrais redevenir sérieux et re-
 bien voulue "bousculer" pour donner
 de ses qualités artistiques et épisto-
 merci d'ouc ! et que beaucoup d'autres
 suivent son exemple !

QUI PEUT LUI PROCURER
 DU PAPIER DE
 CONDENSATEUR



BOIZIEAU Jacques
 29, Avenue du Doussais
 VAL du CENS 44 SAUTRON

CARACTERISTIQUES FUSELAGE

L : 1143 mm
 BL : 740 mm
 bl : 225 mm
 P : 99 g

AILE

E pr : 157,2 mm
 C : 110 mm
 S : 16 dm z
 D : 25 - 105 mm
 : 15,4
 P : 44 g

STABILO

E : 420 mm
 C : 68 mm
 S : 2,2 dm z
 : 7
 profil : biconvexe sy métrique
 6%
 P : 4g

HELICE : 560 mm
 Pas : 820 mm
 P : 43 g

MOTEUR

16 brins tendus de 0,55

CONSTRUCTION

modelsan ; balsa 10/10/SOIE/ balsa 10/10
 enduit talc / 3 couches glattfix / huile
 de coude / 2 voiles de peinture (2 demi-
 coques), dérive supérieure coffrée,
 inférieure 30/10 avec arête CAP 2/10

BA : 5 X 5 balsa + 3 X 2 balsa
 BF : 20 X 3 balsa
 longeron 5 X 2 bois dur doublé dural 5/10
 sur 20 cm.
 coffrage 10/10 balsa ; entoilage, modelsan
 breche : clef verticale acier 6/10 de
 4 mm X 50 mm (de chaque côté) ; nervures
 15/10 balsa -CTP 20/10 + dural 5/10 enplant.

BA : 5 X 3 balsa
 BF : 30/10 balsa
 longeron : 2 X 3 balsa doublé dural 3/10
 sur 75 mm de chaque côté
 entoilage modelsan
 nervures : 10/10

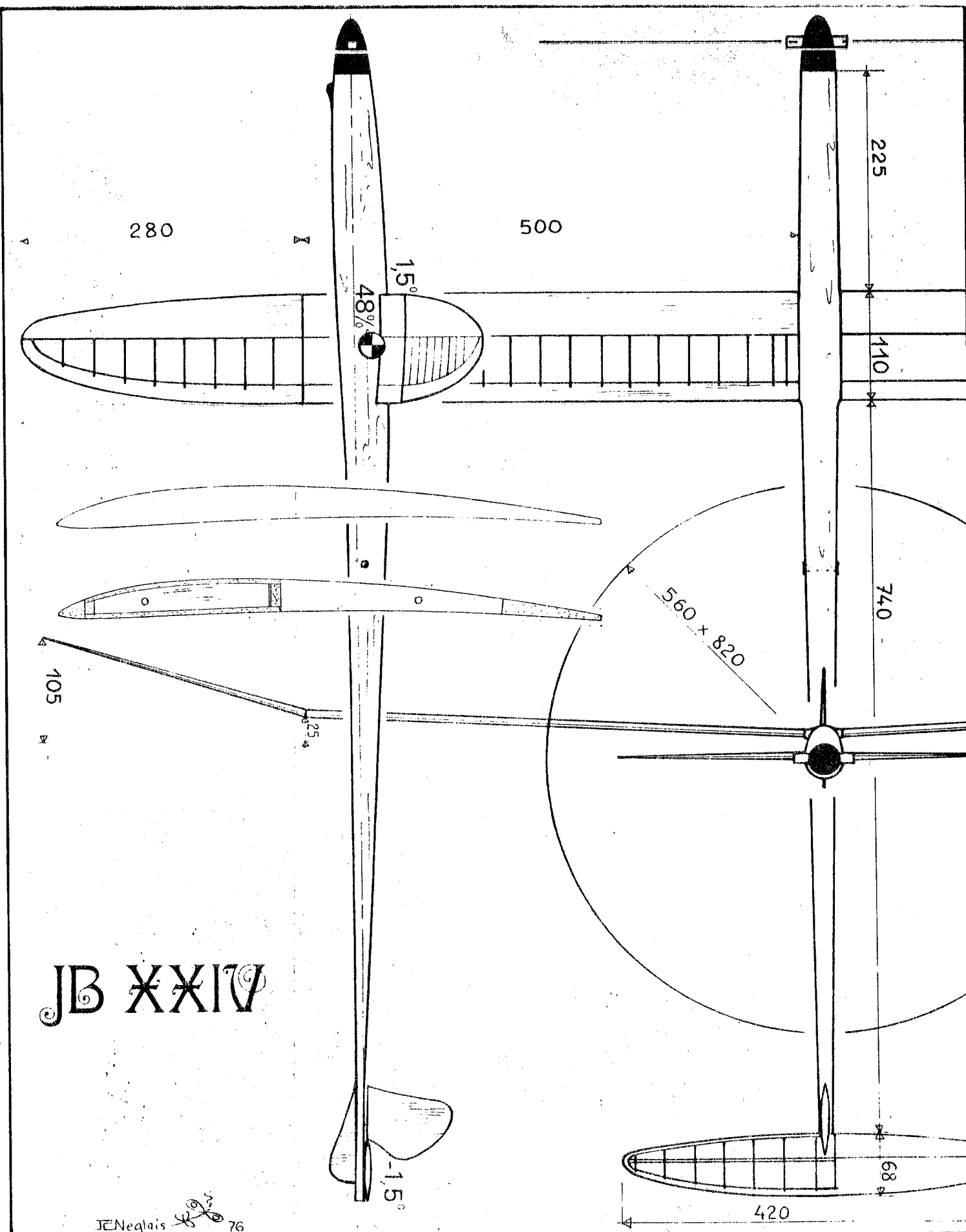
balsa taillé- axe sur roulements
 voir schéma

AN HLE " VOL LIBRE " ANHÄNGER AUS
 DEUTSCHLAND:
 ABONNEMENTS BESTELLUNGEN AN:
 A. SCHANDEL - 16. chemin de Beulendorfth,
 67000 STRASBOURG-ROBERTSAU-FRANKE
 RICHTEN.
 BEITRAG VON 15 DM - JENALS VIER
 AUSGABEN PRO JAHR - AN:
 A. KOPFIZ - D-7614
 LEOPOLDSHAFEN EGGENSTEIN
 LEOPOLDSTR. 122
 EINSENDEN - "
 - WERBUNG FÜR INTERNATIONALE
 FREIFLUGWETTBEWERBE WIRD
 ANGENOMMEN (FREI V. OHNE BEITRAG)



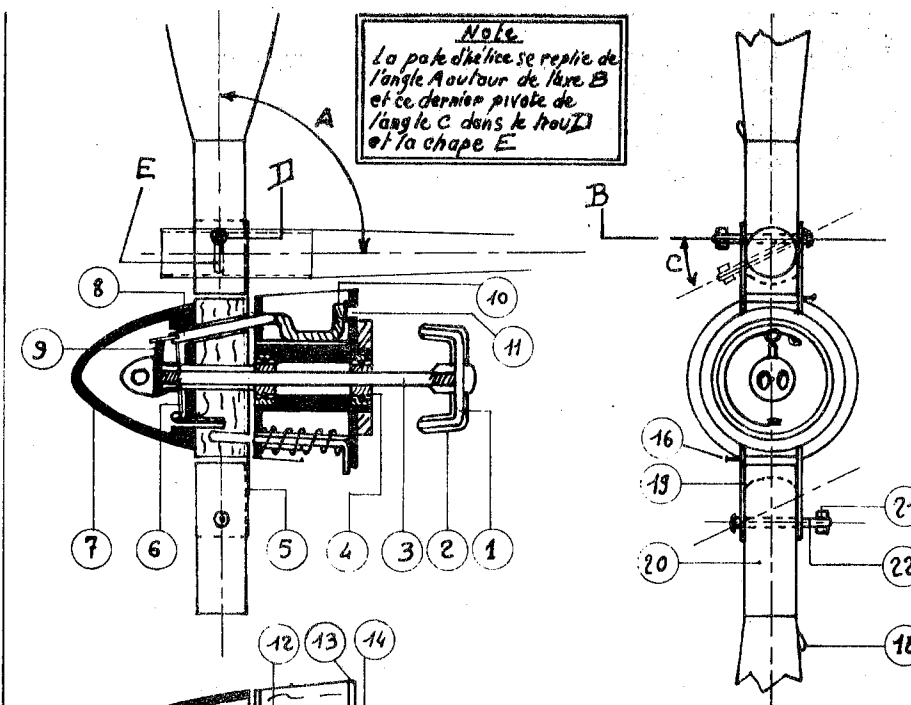
102

SCHATTNER



WAKEFIELD

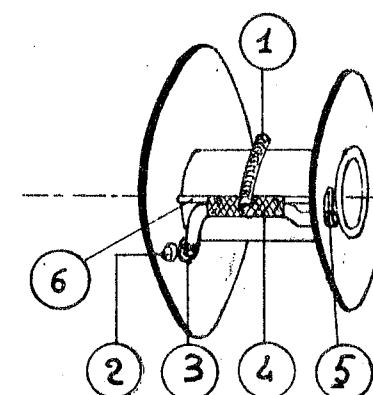
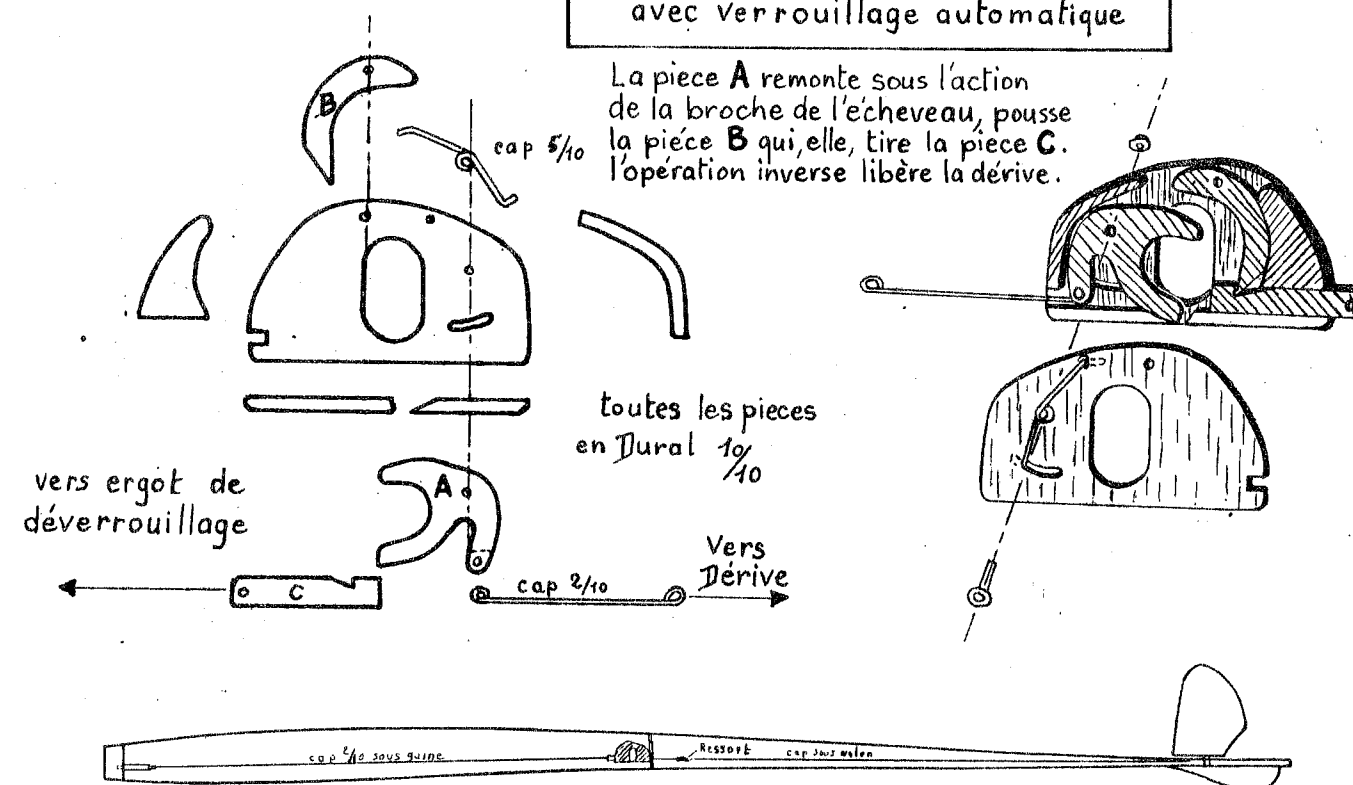
HACKLINGER



21	Rondelle d'arrêt caoutchouc
20	Pied de pale tube alu 9x10
19	Dural 10/10
18	Ressort cap 4/10
17	Blocage Hélice cap 15/10
16	Crochet fixation d'asthèque de rappel
15	Laiton tourné
14	Dural 30/10
13	Nez Dural tourné
12	Tube laiton Ø intérieur 15/10
11	Trou Ø 25/10 passage ergot
10	Commande déverrouillage cap 20/10
9	Ergot cap 15/10 soudé étain
8	Doigt d'arrêt cap 20/10
7	Cône d'hélice Keil-Kraf Ø 32
6	Ressort de rappel cap 4/10
5	butée laiton collée "ARALDITE"
4	Roulis 3x10x4 soudé étain
3	Axe cap 30/10 fileté
2	Souplisseau collé "ARALDITE"
1	Ancre cap 15/10 soudé étain

Boitier de commande de la dérive avec verrouillage automatique

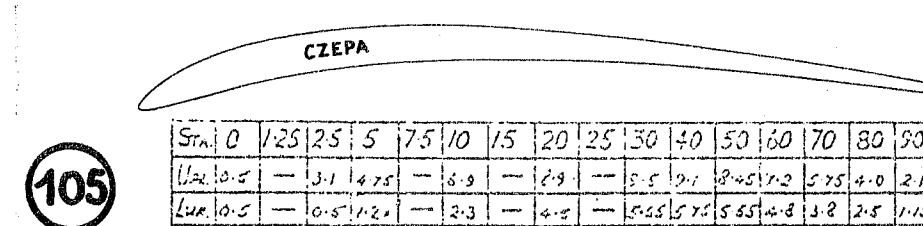
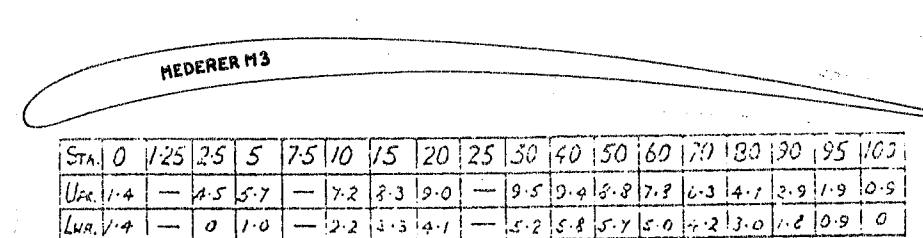
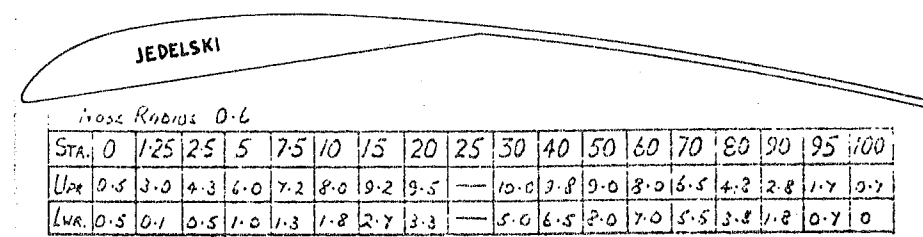
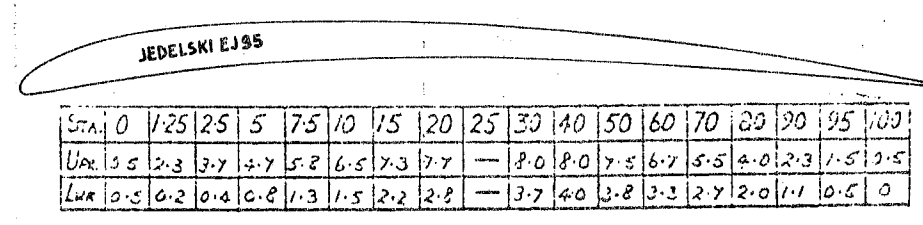
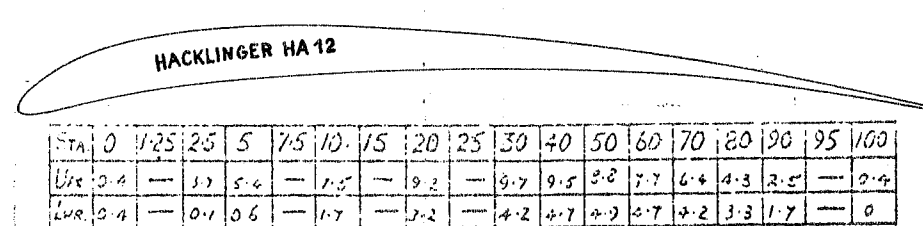
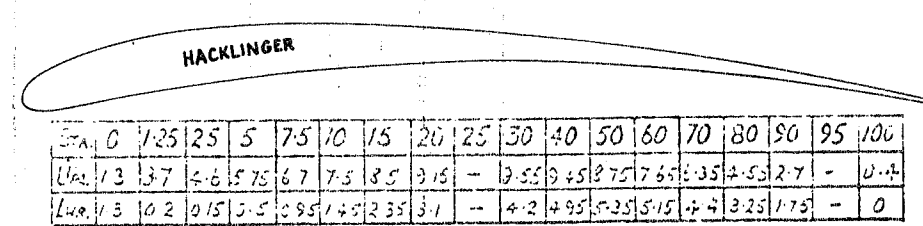
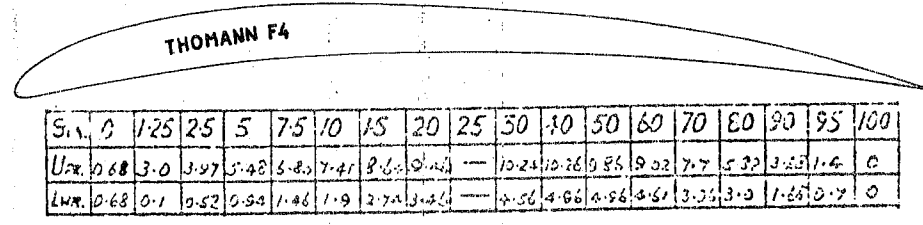
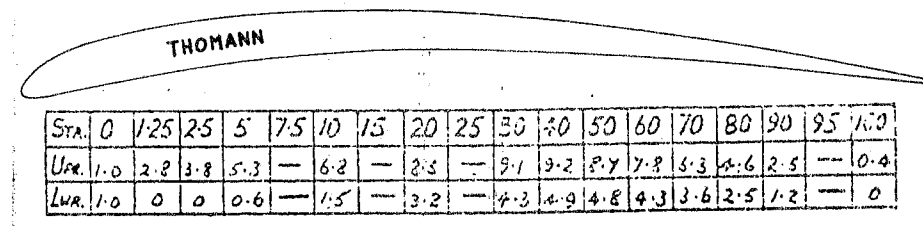
La pièce A remonte sous l'action de la broche de l'écheveau, pousse la pièce B qui, elle, tire la pièce C. L'opération inverse libère la dérive.



Détail mécanisme du nez

1	Ressort de rappel
2	Trou de passage de l'ergot de déverrouillage
3	Rondelle soudée
4	Lever cap 20/10 soudé sur l'axe 6 en 10/10
5	Lumière de débattement du levier

PROFILS



PETITS PROFILS "PAS DEQUEU" POUR COMBATS DES CHEFS (SUNRISE)

Sta.	0	1/25	25	5	7.5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Upr.	0.5	2.3	3.4	4.8	—	6.8	—	8.9	—	9.5	9.4	8.9	7.9	6.1	3.9	2.4	0.4	0
Lvr.	0.5	0	0.3	0.7	—	1.4	—	2.2	—	4.0	4.8	5.3	5.4	4.7	3.5	1.9	—	0

RITZ 745556

LINDNER S.

B6607E

Sta.	0	1/25	25	5	7.5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Upr.	1.09	2.73	3.51	4.78	5.62	6.37	7.36	8.05	8.4	8.65	8.68	8.2	7.22	6.06	4.58	3.47	1.52	0.25
Lvr.	1.09	0.09	0	0.2	0.55	0.85	1.52	2.3	3.58	4.97	3.68	3.88	3.42	3.4	2.0	1.52	0.55	0

Sta.	0	1/25	25	5	7.5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Upr.	0.8	0.9	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1	11.1	12.1	13.1	14.1	15.1	16.1
Lvr.	0.8	0.9	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1	11.1	12.1	13.1	14.1	15.1	16.1

LINDNER

LINDNER S.

CL Les Envahisseurs CLAP

GRAUPNER. EUROMODELISME... SCIENTIFIC-FRANCE... LEXTRONIC... JIVAROS MODELES... MULTIPLEX-TENCO... TECHNIC-LOISIR... MINISCIENCES... La promotion du mois... Le super-kit... La boîte à tout faire... Micropop c'est mieux !... KAVAN système BELL, l'hélico le moins cher du marché... 1.950 F... Les bonnes adresses... Préfabrication poussée... Fuselage en A.B.S. collé... Ailes en polystyrène coffré Samba...

Finis les temps des travaux obscurs et aléatoires, les longues heures de ponçage, la nervure délicate cassée par un geste maladroit, le papier japon refusant de se tendre, la cellulose qui ne consent à s'enlever qu'en emportant la peau des doigts. Terminés les retours d'hélice sur les phalanges, les démarrages laborieux et les mille déboires ajoutant au portrait du modélisme quelques traits d'excentricité, de bizarrerie, de masochisme. Une notice à lire, une soirée de montage et, le lendemain, grâce à votre modèle dernier cri, votre radio ultra-miniaturisée, votre moulin surpuissant, vous serez le champion, le maître des airs livrant sa machine et son habileté à l'admiration bêtante des foules. Un homme moderne, dynamique, dans le vent... si je puis dire.

Les marchands sont là, en rangs serrés, enjoleurs ou agressifs, envahissant les colonnes des revues spécialisées (18 pages de publicité sur les 48 du numéro de juin d'une revue spécialisée, sans oublier le « bain » de MARIE-CHRISTINE). Les marchands à votre service (sic). Ils gommant les difficultés, ils éliminent tout échec. Ils pensent, inventent, réalisent pour vous. Et, en aéromodélisme, l'activité que nous aimons, dans laquelle nous cherchons équilibre et épanouissement, comme par hasard, nous retrouvons la philosophie de notre société : achetez, consommez et vous serez heureux car nous ferons le reste. Quel reste ? ...

Dans cette nouvelle version d'un « GRAND CIRQUE » où volent surtout les billets de mille, que vient faire le C.L.A.P. ? Quelle place espère-t-il occuper ? Et nous, responsables de sections, où allons-nous ? Quel but poursuivons-nous ?

Sommes-nous des vendeurs sans marge bénéficiaire ? Constituons-nous une école parallèle distribuant aux jeunes qui viennent, un bagage technique dans un domaine particulier ? Représentons-nous un corps d'animateurs culturels proposant, par le biais de l'aéronautique sous toutes ses formes, la révélation de ce qu'un auteur appelait « la poésie du vol » ?

Un peu tout cela sans doute. Mais, tant qu'à faire, avec ces jeunes, pourquoi ne pas essayer de découvrir, ou plus exactement, de redécouvrir la joie de construire, de créer ? Détruire ce culte de l'objet de plus en plus mystérieux, de plus en plus sophistiqué, et, en définitive, de plus en plus coûteux. Comprendre que, cet objet, n'a que la valeur dont on le charge.

L'avion, le planeur construit par nous-mêmes devient un prolongement de notre personne ; il est la représentation de notre capacité de création. Le modèle tout fait, qu'il vole parfaitement ou non, n'est que la représentation de notre pouvoir d'achat. Etre ou avoir ? Le choix est-il si difficile ?

Certes, je ne nierai pas les apports des progrès scientifiques de ces dernières années dans la pratique de notre activité. Les transistors, la miniaturisation, certains matériaux ont fait évoluer l'aéromodélisme. Mais dans quel sens ? Allons-nous dominer cette évolution ou en devenir les victimes ? Saurons-nous nous servir de ces nouvelles possibilités pour la satisfaction de notre désir profond d'inventer des formes, d'agencer des couleurs, de maîtriser la matière, d'avoir avec elle des rapports réels, authentiques et, par là, retrouver une dimension humaine, ou étoufferons-nous ce besoin en nous lançant dans la course poursuite de l'acquisition de la dernière nouveauté ? Allons-nous consommer du loisir en général et de l'aéro en particulier, comme d'autres de la musique yéyé ou de la lessive anti-calcaire ? Allons-nous rejoindre le troupeau des insatisfaits qui rêvent toujours de ce qu'ils n'ont pas et croient que les possibilités personnelles sont fonction de la valeur marchande de ce qu'ils possèdent ?

Les bonnes raisons, les arguments en faveur d'une telle attitude ne manquent pas. Voler beaucoup... progresser en pilotage... figurer dans les concours... Face à des solutions apparemment rationnelles, simples, faciles, je propose un effort, un acte volontaire, délibéré solitaire ou, de préférence, en équipe. J'ai clairement conscience que je suis moins séduisant que le marchand avec sa boîte complète, accessoire compris, à la présentation avantageuse pour ne pas dire tapageuse. La tentation est forte de « voler sans problème ». Et pourtant, « avoir des problèmes », n'est-ce pas le meilleur moyen de prendre sa mesure, de repousser ses limites ? ...

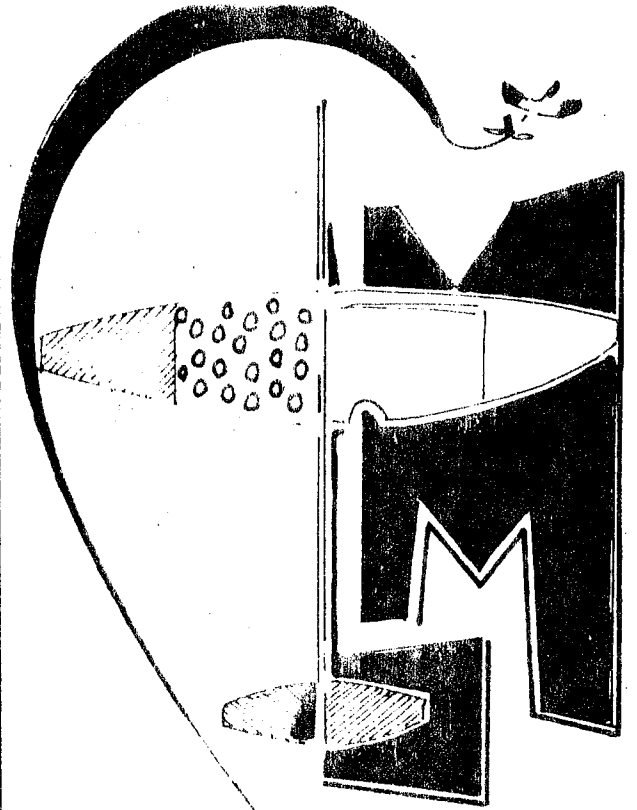
Beaucoup de points d'interrogation dans cet article, malgré une position assez claire vis-à-vis de cette commercialisation de l'aéromodélisme, de cette récupération par les « marchands ». Alors ?

Alors, je ne voudrais pas me poser en moralisateur, donner des leçons, me présenter comme une conscience collective. Il m'arrive aussi d'être « tenté », d'avoir « envie ». Cependant, je crois le problème important. Je n'ai pas pris des responsabilités au sein du C.L.A.P. dans le but de former de futurs consommateurs. Il peut, il doit y avoir autre chose ; et les pages de ce bulletin étant ouvertes, il m'a semblé bon d'en parler. A vous de dire si j'ai eu tort ou raison. Entendons-nous bien, je ne cherche aucun plébiscite, je souhaite simplement une discussion sincère sur ce sujet.

Dans un compte-rendu, notre amie NEPLAZ regrettait qu'au stage radio d'ANGOULEME 74, on n'ait jamais posé les questions : Qu'est-ce que le CLAP ? Qu'est-ce qu'un animateur CLAP ? Voilà peut-être l'occasion d'en débattre et, ensemble, tenter d'apporter un début de réponse.

MOLINIER (Clap 74)

On pourrait presque dire " sans commentaire ". Cette optique du modélisme convient plus particulièrement au " vol libre ", car pour arriver à des modèles élaborés et " compétitifs " en Radiocommande IL FAUT DES MOYENS et " LES ENVAHISSEURS " sont là pour satisfaire ceux qui les ont. Ce n'est pas à mon avis un problème particulier au CLAP, c'est un problème général, lié à notre façon de vivre et de concevoir nos " loisirs " dans la facilité !! " VOL LIBRE est né, en partie de ces considérations, et se propose de donner dans la " CREATIVITE "



LE NUMERO 4
UN LANCETAIN DE JEAN PAGLIANO
(A.C. D'ALSACE)
AVEC DETHERMALO!
"MONTE EN L'AIR"



NON ?... SI !
(MIMILE) (PIERROT)

Voici le plan d'un lance main, ainsi qu'un petit commentaire, sur celui-ci, car je pense que cette "catégorie" est très intéressante, car très éducative sur les questions de virage, vu que ce style de modèle vole à deux régimes différents. Par contre il servirait sans doute intéressant de savoir si quelqu'un utilise un déthermaliseur, EFFICACE sur ce genre de modèle ! (les HUNCH 05 et 06 ayant été perdus dans l'ascendance du satini vous savez celle qui apparaît juste au moment où vous devez faire un dernier vol....celle-là !)

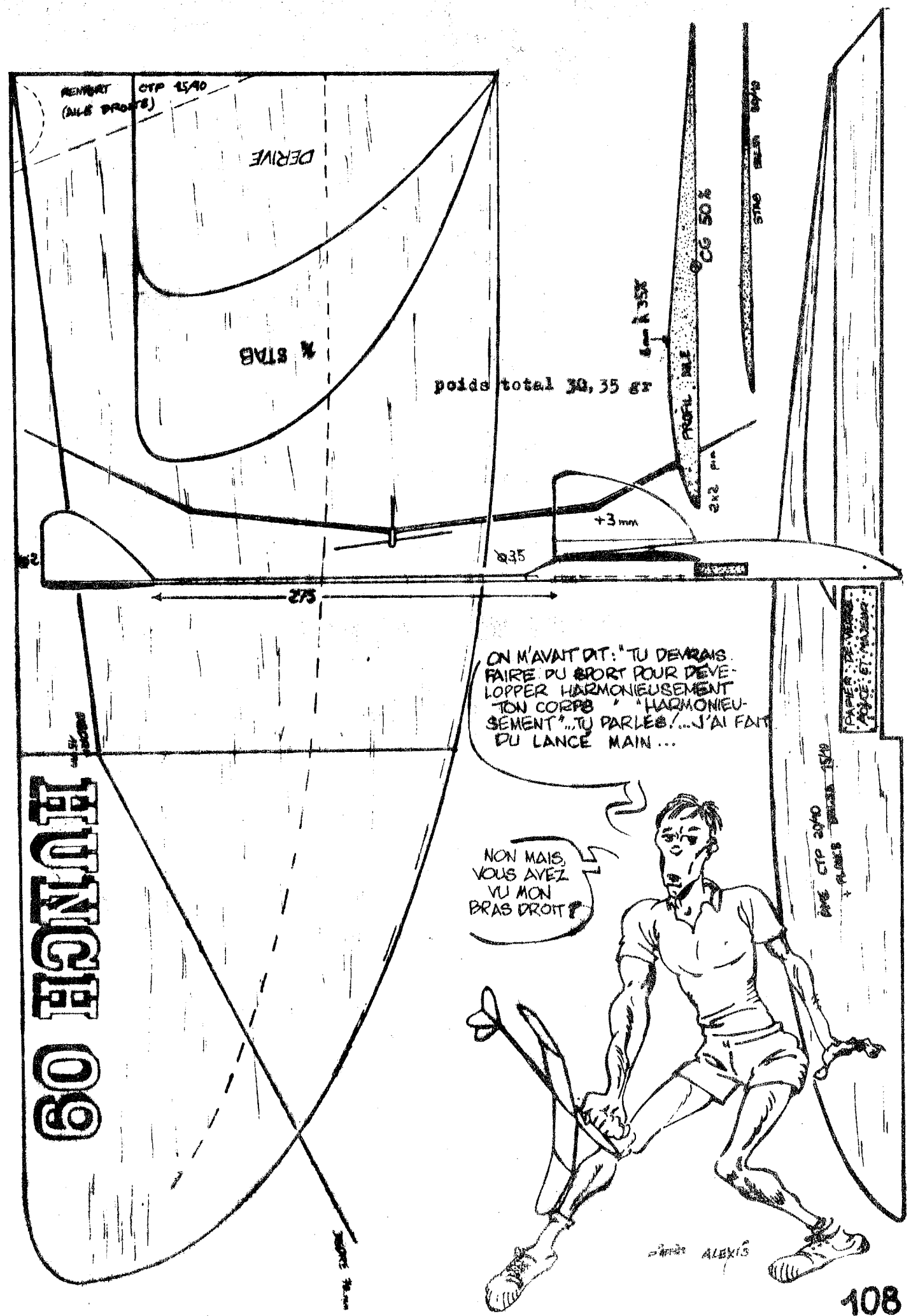
Le puis c'est une très bonne gymnastique pour s'oxygéner et se détendre les après midi d'hiver la pompe ne vous l'emportera pas trop loin...

M. Jean Maurice
Jeanne Jean Jaurès
30370 BELABRE A.C. LE BLANC

HUNCH 09

CONSTRUCTION : aile 30/10 stab 20/10 fibre LERO
FUSE : aile CTP 15/10 + 2 flancs bois 15/10 le tout construit très léger
FINITION : plus c'est lisse, mieux c'est (il paraît que certains spécialistes britanniques ressortent le chiffon et le lustrant après chaque vol...)
donc 2 couches MATTFLIX + vernis polyuréthane ponce au plus fin.
REMAGE : je pense que celui-ci est au biceps de ce lanceur adapté, mais aussi à la façon de lancer, c'est surtout l'expérience qui compte. A titre indicatif voilà celui que j'utilise : droite, aile avec poutre int. gauche vrillée +3mm (aile taillée dans du 30/10.) aile revêtement neutre incidence aile 0°, stab -0°30' stab incliné parallèlement au plan de l'aile. l'aileron est (pate à modeler) sur l'aile, une dérive au centre, pas d'aileron sur le lège droit - droite sans vrillage mais d'rive traquée à droite, pas d'aileron sur le lège gauche - gauche sans vrillage mais d'rive traquée à gauche, pas d'aileron sur le lège droit - droite sans vrillage mais d'rive traquée à gauche, pas d'aileron sur le lège gauche - gauche sans vrillage mais d'rive traquée à droite.
CONSEILS : s'entraîner vous-même avant de lancer et de faire des vols trop longues séances si vous voulez éviter le "CHUCKLE BROS" BOSS VOUS ...

LANCE MAIN



VOL LIBRE

BULLETIN DE L'ÉMISSION

A. SCHANDEL 16 CHEMIN DE BEULÉNOERTH
67000 STRASBOURG ROBERTSAU

LE N°4 PARAITRA FIN AOÛT POUR MARIGNY ET LES
CHAMPIONNATS DE FRANCE - DISTRIBUTION SUR LE
TERRAIN POUR LES PRÉSENTS - PAIEMENT DE
L'ABONNEMENT 77/78 SUR LE TERRAIN

LE N°5 SPECIAL CH.

PARAITRA SANS AVEC LE 4 - HORS ABONNEMENT
VENTE SUR LE TERRAIN
OU SUR DEMANDE

TOUS CEUX QUI EN CONNAISSSENT UN BOUT SUR LES CH.
SONT CORDIALEMENT INVITÉS À ENVOYER "LEUR BOUT"
À LA REDACTION DE VOL LIBRE

GRANDS CHAPITRES: HISTORIQUE - CONSTRUCTION (- CELLULE -
HÉLICE - REGLAGES) - LA PARADE DES CH (ENVIRON 20 PLANS)
PALMARES - CLASSEMENTS (DES GRANDS CONCOURS - M.R.A. LONDRES
TURIN ETC...)

LOWVIECIENNES CLASSEMENTS CACHUETTES

SENIORS						
1 ^{er}	MÉRITTE André	FARNAN 451	62	X	139	8618
2 ^{ème}	JOSSIEN René	MILES M 18	48	X	128	6144
3 ^{ème}	MÉRITTE Pascal	PEYRET-TAUPIN	51	X	117	5967
4 ^{ème}	JOSSIEN René	LENINGRADEC	49	X	111	5439
5 ^{ème}	MATHERAT Georges	LACEY M 10	47	X	107	5029
6 ^{ème}	GALICHET Antoine	ISAAC FURY	59	X	84	4956
7 ^{ème}	GALICHET Antoine	JUNKERS D-1	74	X	65	4810
8 ^{ème}	LEPAGE, Philippe	BEBE JOEL	41	X	114	4674
9 ^{ème}	BOUTILLIER Renaud	PENGOUN 1932	49	X	91	4459
10 ^{ème}	FRUGOLI J. François	OISEAU CANARI	45	X	99	4455

SUIVENT: PORCHER - MONTAPERO - FRUGOLI J.F. - MATHERAT - MÉRITTE A.
DUBUC J.L. - BOUTILLIER - BOB PECK - MONTAPERO - CARTIGNY etc...

CADETS

1- FRUGOLI M. (LACEY M 10) - 2- DUBUC S. (BAT. BABOON) - 3- MANET F.
(LENINGRADEC) - 4- PECK Junior (GANDGOBIE) - 5- VALTON Ph. (CAMPER SWIFT)
6- BERTOLERO Y. (PIETENPOL) - 7- CAUVIN J.L. (ANDRAESON) - 8- MANET A.
(CAUDRON ANZANI) - 9- DUBUC F. (ANDRAESON) - 10- GRELOT J. (FOKKER E III)
11- MAREQUE F. (LS.60) - 12- LUCAS M. (LS.60) - 13- BLANC Y. (NISMITH GOUBAR)

CALENDRIER UR1:

17 Avril : AC ALSACE à SARREBOURG	12 Juin AC EST à AZELOT
24 Avril : AC SARREBOURG "	19 Juin AC SARREBOURG à SARREBOURG
30 Avril } : AC EST à AZELOT	" " AC SEZANNE à MARIGNY
1 Mai }	17 Juillet AC EST à AZELOT
8 Mai : AC ALSACE à SARREBOURG	4 Sept. AC EST "
15 Mai : AC SARREBOURG "	11 " AC ALSACE à SARREBOURG
22 Mai : AC SEZANNE à MARIGNY	18 " AC SEZANNE à MARIGNY
5 Juin : AC ALSACE à SARREBOURG	25 " AC SARREBOURG à SARREBOURG
	16 Octobre AC SEZANNE à MARIGNY

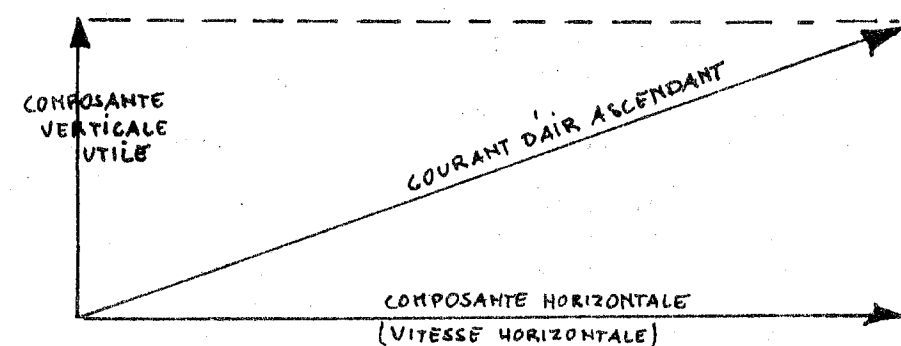
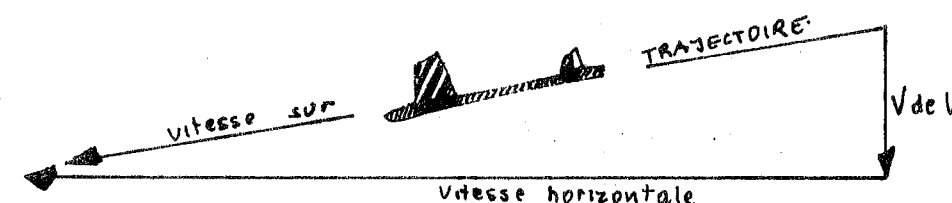
METEOROLOGIE

MODELESTE

PAR
R. VIGNEL ET J. RACCAULT
AVIATION CLAP.

LES ASCENDANCES

Un modèle réduit, planeur ou avion, après arrêt moteur, est en permanence " en descente " vis à vis de l'air qui le soutient. Or, pour prolonger la durée du vol, il ne faut pas que l'appareil perde de l'altitude par rapport au sol, et même si possible, il doit en gagner. Le seul moyen d'y parvenir consiste à placer, le modèle, dans un courant atmosphérique ascendant dont la composante verticale soit au moins égale à la vitesse de " descente " V de V de l'engin ;



En se limitant aux ascendances normalement utilisables en " Vol libre " on peut distinguer:

- les ascendances thermiques
- les ascendances orographiques (vol de pente)
- les ascendances dites de "vallée"

Ces trois catégories vont être examinées plus en détail, avec leurs corollaires néfastes les " descendances " ou " affaissements ", les contre-courants et autres tourbillons. Cependant l'étude de ces sujets atteint vite, si l'on veut entrer dans le détail, un niveau scientifique sans commune mesure avec le but poursuivi ici. Aussi nous sommes nous efforcés de la simplifier pour que le plus grand nombre comprenne " comment ça se passe " et en tire profit.

"VOL LIBRE"

SOMMAIRE

- A - STABILITE ET INSTABILITE D'UNE MASSE D'AIR - GENERALITES
 - a - Notion de particule d'air - son équilibre vertical
 - b - Transformations adiabatiques
 - c - Détente adiabatique
 - d - Représentation graphique
 - e - Courbe réelle de température dans la masse d'air (sondage)
 - f - Stabilité et instabilité
 - g - Equilibre indifférent
 - h - Instabilité conditionnelle " sélective "
- B - CRITERES DE STABILITE D'UNE MASSE D'AIR
- C - CRITERES D'INSTABILITE D'UNE MASSE D'AIR
- D - LES THERMIQUES
 - a - Echanges thermiques par rayonnement
 - b - Les échanges thermiques par convection
 - c - Influence du vent sur les ascendances
 - d - Influence du relief sur les ascendances thermiques.
 - e - Evolution diurne des ascendances thermiques .
- E - UTILISATION DES ASCENDANCES THERMIQUES PAR LES MODELISTES

GENERALITES STABILITE ET INSTABILITE D'UNE MASSE D'AIR

Il est difficile de comprendre les causes d'apparition, de développement ou d'absence des ascendances thermiques (en langage modéliste "thermiques" tout court, pompes ,bulles) si on n'explique pas d'abord les principes de stabilité ou d'instabilité d'une masse d'air et ceux qui régissent l'équilibre radiatif entre le sol et les basses couches de l'atmosphère.

a - notion de "particule d'air" - son équilibre vertical.

Une "particule" d'air est un volume assez petit pour que ses caractéristiques (variables d'état : pression, température, humidité, vitesse) puissent être considérées comme constantes. Isolons par la pensée cette "particule" du milieu qui l'entoure : nous voyons qu'elle est sollicitée par deux forces:

- la pesanteur P dirigée vers le bas
- la poussée d'Archimède R dirigée vers le haut. Tant que $P = R$, la particule est en équilibre et ne cherche ni à monter ni à descendre . Or , plus l'air est chaud, plus il est léger. C'est donc en fin de compte sa température qui va conditionner la stabilité de notre particule par rapport au milieu ambiant.

b - Transformations adiabatiques

Vous savez que l'air est mauvais conducteur de chaleur. On peut donc admettre que, pour des périodes de temps assez courtes, les transformations de notre particule vont se faire sans échanges thermiques avec l'extérieur : les changements sont dits: ADIABATIQUES

c - Détente adiabatique

Il est établi qu'une particule d'air déplacée de son niveau d'origine (élevée ou abaissée) subit approximativement, du fait des changements de pression, une variation de température de un degré C par 100m de dénivellation, si elle est sèche et de 0,65° C par 100m si elle est saturée (humide)

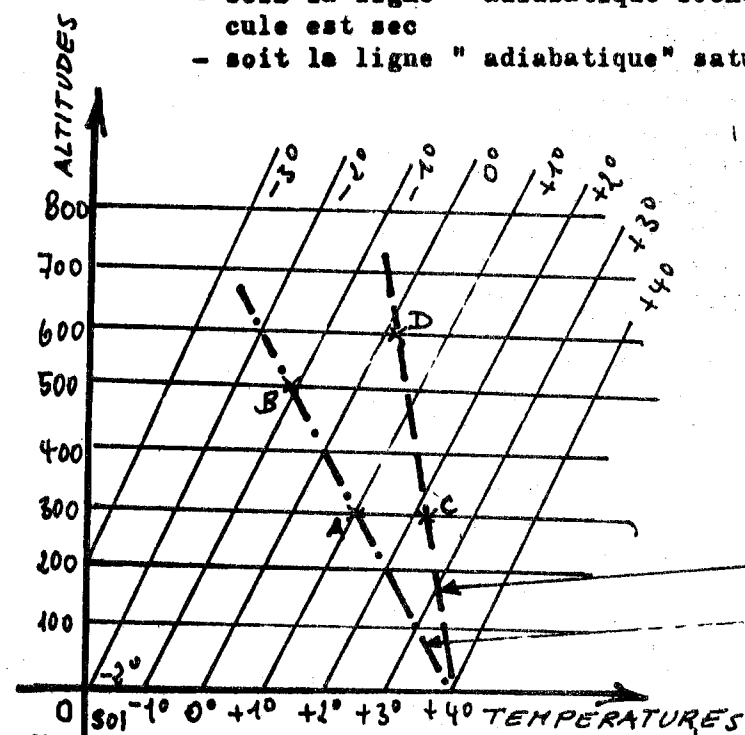
d - Représentation graphique: courbes adiabatiques

Si on choisit comme coordonnées sur un diagramme la pression P (qui correspond à l'altitude) et la température t , on peut sans difficulté tracer les lignes représentant:

- 1° - la variation de température de 1° par 100m de dénivellation. Ce sera la ligne "adiabatique" sèche (marquée.....)

- 2° - la variation de température de 0,65 degré par 100m qui sera l'adiabatique saturée "(marquée — — — —)". Si notre particule, pour une cause quelconque, monte ou descend, il est évident que son point figuratif suivra, sur le diagramme:
 - soit la ligne " adiabatique sèche" si l'air de la particule est sec
 - soit la ligne " adiabatique" saturée si son air est humide/

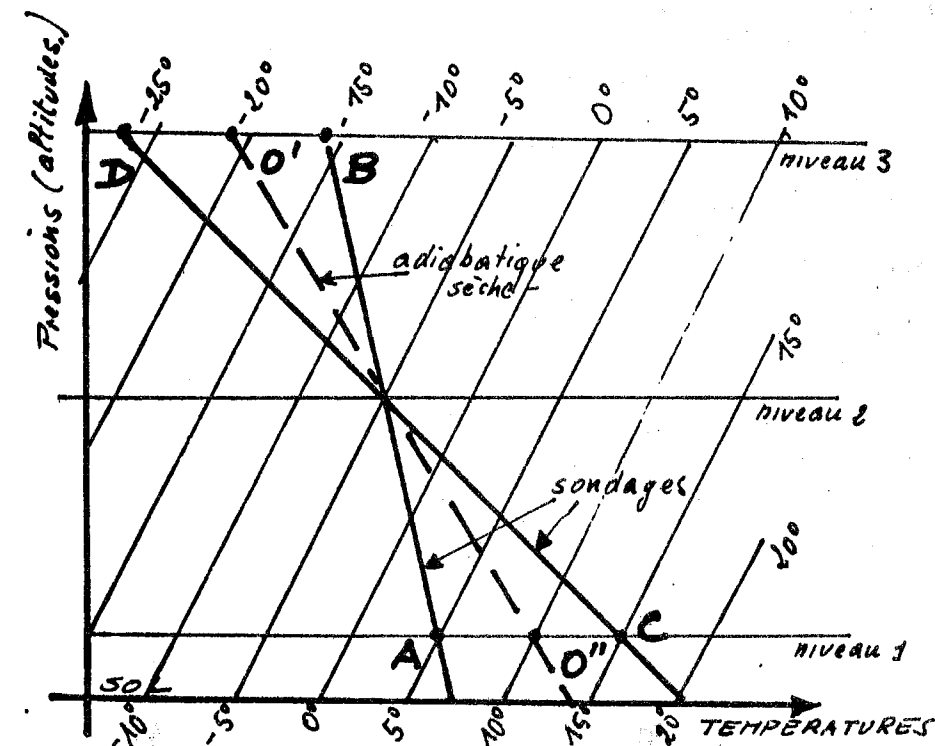
Exemple: une particule s'élevant du sol (point O, température + 4°), prendra, si elle est sèche, une température de + 1° à 300 M de hauteur (A), - 1° à 500m de hauteur (B) et, si elle est humide, elle aura: + 2° environ à 300m (C), 0° environ à 600m (D)/N.B.: Par commodité, les isothermes ne sont pas verticales, mais légèrement inclinées.



e - Courbe réelle de température dans la masse d'air: courbe du sondage. Nous venons de voir les variations de température, suivant l'altitude d'une particule isolée. Mais la masse d'air tout autour possède sa propre courbe de décroissance de température, car dans le temps et en fonction des fluctuations atmosphériques un certain équilibre thermique à différents niveaux s'est établi: il s'agit du " profil thermique" de la masse d'air, qui est obtenu des mesures effectuées par radiosondage ou lors d'un vol d'observation météorologique.

f - Stabilité et instabilité

Nous allons supposer que notre particule est sèche: pendant ses déplacements, le point figuratif qui la présente sur le diagramme suivra la ligne " adiabatique sèche", passant par le point d'origine (marquée — — — —)



RITZ 74555G

HACKLINGER HA12

CZEPA

THOMANN

FIBRES DE VERRE - POUR PLANEURS
"PEZON et MICHEL"
 Boîte postale 31
 37400 AMBOISE
 TEL. 02-47 49 05 06
 - A COMMANDER SOUS
 TUBES FIBRE DE VERRE
 LONG. 80/100 cm
 Ø POINT 7 à 8 mm
 Ø TALON 10 mm ENV.

PKIX. 387 HT en juillet 76
 DEURAIT SE SITUER ACTUELLEMENT
 ENTRE 566 F (PIÈCE)

Soit AOB la courbe de décroissance de la température obtenue lors d'un premier sondage, et 0 la position de la particule au début, (niveau 2, température -5°). Si elle se trouve, pour une cause quelconque élevée jusqu'au niveau 3, son point figuratif viendra en 0', et elle aura une température de -20° . Or l'air qui l'environne à ce niveau est à (point de sondage B) -15° . La particule se trouve donc plus froide donc plus dense (lourde) que l'atmosphère qui l'entoure et elle va tendre à descendre.

Inversement, abaissée au niveau 1, son point figuratif viendra en 0" (température 10°), tandis que l'air ambiant aura (point A) : 5° . La particule sera alors plus chaude, donc plus légère, et tendra à s'élever. On voit qu'une masse d'air ayant une courbe de décroissance de température comme AOB est stable, car toute particule déplacée de son niveau d'origine tend à y revenir.

Soit maintenant C O D la courbe de décroissance obtenue lors d'un 2^{ème} sondage. Nous supposons toujours que la particule est sèche, et que son point figuratif se déplace, par conséquent, en suivant l'adiabatique sèche. Faisons le même raisonnement : au niveau 3, la particule aura -20° , mais elle va se trouver environnée par de l'air à -25° (point D). Elle sera plus chaude, donc plus légère, et va se trouver en élévation toute seule. Inversement abaissée au niveau 1, elle aura une température de 10° (point 0"), mais va se trouver au milieu d'air à 15° (point C). Plus froide, donc plus dense elle cherchera à descendre encore. On voit que dans le cas d'une masse d'air ayant une courbe de décroissance de température comme C O D, toute particule accidentellement déplacée de son niveau d'origine tend à s'en éloigner encore d'avantage. La masse d'air est instable. On dit que son gradient est suradiabatique car il est supérieur à celui de l'adiabatique.

Si l'air de notre particule est saturé d'humidité (brouillard) ou s'il se sature en cours d'ascension à cause du refroidissement, son point figuratif suivra, non pas l'adiabatique sèche mais bien l'adiabatique saturée et le raisonnement reste le même, mais en se référant à cette deuxième courbe.

g - Equilibre indifférent

Il arrive que la décroissance de la température au sein de la masse d'air soit égale à celle qui est due à la détente adiabatique: la courbe du sondage se confond avec l'adiabatique. Une particule déplacée se trouvera alors dans une masse d'air ayant la même température qu'elle. Elle ne cherchera ni à monter, ni à descendre et restera à sa nouvelle place.

h - Instabilité conditionnelle et sélective

Considérons une masse d'air telle que la courbe de sondage soit comprise entre les adiabatiques sèche et saturée. Si la masse d'air n'est pas très humide, nous sommes en cas de stabilité. Soit C le point à partir duquel la particule venue de A va se trouver saturée d'humidité, (par refroidissement). A partir de C, son point figuratif va suivre l'adiabatique saturée C F. Si l'impulsion initiale a été assez forte, la particule continuant à s'élever, son point figuratif parviendra en D où la courbe du sondage et de l'adiabatique saturée se coupent. A partir de D, la particule devient plus chaude, donc plus légère que l'air ambiant et elle va continuer à s'élever toute seule: il y a instabilité.

On voit que, dans cet exemple, seules les particules douées au départ d'une impulsion suffisante pourront ensuite continuer leur mouvement vers le haut. Il y a donc au départ une sélection, d'où le nom donné à cette forme d'instabilité.

THOMANN F4

PIRELLI: ILLUSIONS - PHILOSOPHIE

C'est un peu, un procès que je veux faire, Procès d'une certaine mentalité ou, sans aller si loin, de certaines illusions.

Dans MRA d'octobre est paru un article de René JOSSIEN, qui reprend une thèse qu'il avait déjà abordée, sur le terrain avec nous "vous vous efforcez d'être à toute force dans la bulle. Si vous loupez votre coup..... vous êtes en plein dans le trou, alors que "dans le temps" on chassait beaucoup moins l'ascendance... et on faisait des vols plus réguliers.

Cette affirmation peut paraître logique "à première vue" et elle reflète parfaitement, un état d'esprit qui fut un temps unanime et qui subsiste encore chez certains; à savoir: "les modèles font le maxi par temps neutre, il suffit d'éviter les trous". A mon avis, c'est faux deux fois:

- dans la journée le temps neutre n'existe pas, ça n'était pas "évident" "au temps" de R JOSSIEN (de son propre aveu "...on ne savait pas ce que c'était"); ça devrait l'être pour tout le monde maintenant... tout simplement du fait de l'expérience accumulée depuis. Il en découle, que compter sur un temps "neutre" c'est se faire des illusions. Si ce n'est pas la bulle (plus ou moins forte) c'est automatiquement, pas le maxi.
- par temps neutre, à peu près 5 wakeux sortent le maxi au niveau du CH. de FRANCE; les autres sont, ou bien "réalistes" c'est à dire conscient de la valeur réelle de leur modèle (qui n'a pas grande importance dans la journée), ou bien se font de douces illusions (pour des raisons allant, de leur mentalité, au fait qu'ils n'ont jamais volé dans des conditions adéquates) Ceux que cette phrase indignerait n'ont qu'à regarder les résultats du 1^{er} vol de Marigny 8...!

C'est là que vont intervenir les statistiques. "Statistiquement" René, en lançant "n'importe quand" on a peut être 3 chances sur 5 de sortir un maxi, les 2 autres vols étant plus ou moins "loupés", sans incidents aucun. Je parle là d'un bon modeliste. Ceci n'interdit pas de sortir un 900... de temps en temps... ou souvent, si on a la baraka (c'est la loi des séries; vous pouvez sortir pendant un certain temps plus de maxis que la moyenne, mais sur plusieurs années, la moyenne sera rétablie par les périodes de "cerise").

Et si on se réfère aux résultats des grands concours "dans ce temps là" c'est bien cela que l'on constate. Sans que la valeur des meilleurs soit en cause, les 900 sont rarissimes. Vous me répondez que le 900 n'est pas obligatoire pour être vainqueur et qu'on pourrait donc, avec profit, partir comme "autrefois" (car c'est là le fond de votre démarche); erreur!! Car statistiquement les résultats sont faussés en faveur du modeliste adroit, qui cherchera sciemment la thermique même s'il n'est pas infailible (qui l'est?) il réussira peut être 4 maxis sur 5 vols donc de meilleurs temps et le 900 plus souvent.

A partir du moment où un seul cherche la thermique tous les autres doivent essayer d'en faire autant sous peine d'être irrémédiablement distancés. Ça peut être faux parfois, mais, toujours statistiquement, c'est OBLIGATOIRE. Les résultats des dernières années (après "ce temps là") en sont tout simplement la preuve. Si vous avez l'intention de m'opposer le résultat de cette année, n'oubliez pas d'inclure dans votre raisonnement la "dureté" de la météo et le fait, primordial, que nous sommes "rivés" à un piquet sans possibilité de faire seulement un écart de 10 m!

Pour citer un exemple que je connais bien (moi!); je me suis trompé 1 fois sur 7.....et pas au vol qui n'est pas un maxi! C'est au 1^{er} vol que j'ai lancé au mauvais moment, le maxi est dû à l'exceptionnel plané d'un modèle de 126..... et à un pot monumental! Au 3^{ème} vol, j'ai lancé dans la bulle mais le volet commandé par minuterie a été trop long à se déclencher..... et par ce temps, des



J.E. Neglais

bulles sont minuscules. TOUT cela en attendant au plus 3' par vol, souvent moins.
 Pour achever la démonstration, j'ajouterai qu'on considère là un concours qui s'es
 déroulé par temps difficile, par beau temps avec seulement 1 seconde manquante,
 on se retrouve allègrement 5 ou 6 ème au CH de FRANCE et 20 ème au CH du Monde.
 On n'a plus le droit de se permettre le petit vol "moyen" statistiquement
 obligatoire !!!

SUIVRE ♦ N°3



**PIERRE
CHAUSSEBOURG**

VOL LIBRE 2

PRÉSENTE

A. SCHANDEL

NORDIQUES 2 DE COMPETITION SUITE

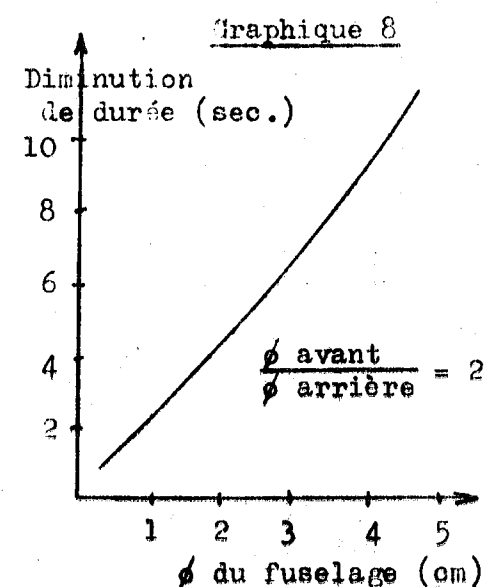
PAR D. SIEBENMANN

TRADUCTION PAR J. WANTZENRIETHER

Trainées parasites.

On entend par là la trainée que produisent des éléments tels que fuselage, empennages, crochets, bracelets élastiques, etc., qui ne servent pas par eux-mêmes à procurer de la portance. Les trainées des empennages seront traitées plus longuement dans la partie "stabilité devol".

Le fuselage. La trainée du fuselage est principalement une trainée de frottement. Pour cette raison on est tenté de garder aussi faible que possible la "surface mouillée". Pourtant il ne faudrait pas faire ici trop d'économies, car le fuselage doit rester léger, et maintenir le stabilo sans vrillage ni décalage par rapport à l'aile. La rigidité croît comme la puissance 3 du diamètre, tandis que la trainée de frottement ne croît que proportionnellement. On peut ainsi construire la partie arrière du fuselage très légère, pour peu qu'on choisisse un diamètre pas trop petit. Le graphique 8 montre la détérioration de la durée de vol en fonction de l'épaisseur du fuselage.



L'incidence du fuselage par rapport à l'aile a aussi son importance. Comme le fuselage se trouve en majeure partie dans la déflexion de l'aile, mais que celle-ci a des valeurs variables, la silhouette latérale d'un fuselage devrait être en léger "S". Mais ceci n'est que difficilement réalisable : poids et difficulté de construction. On se rabattra donc sur un compromis, une incidence d'aile de 4 degrés environ par rapport à l'axe du fuselage.

Trainées d'interférence. Elles sont produites par l'influence réciproque d'éléments situés dans le flux d'air. Des éléments voisins changent l'image du flux, et par là aussi la portance et la trainée. La différence entre la somme des

trainées particulières et la trainée totale effective est appelée trainée d'interférence. On distingue une trainée d'interférence négative (trainée totale inférieure à la somme des trainées particulières) et une trainée d'interférence positive. En M.R. les 2 cas se présentent. (Par une habile utilisation de cet effet sur les cables de contrôle, les modélistes VCC par exemple ont pu améliorer leur record du monde de vitesse de quelques 30 km/h).

Sur nos planeurs, les trainées d'interférence positives (trainée totale augmentée) sont les plus fréquentes, de sorte qu'on doit essayer de trouver des solutions pour garder les pertes aussi faibles que possible. On fixera l'aile sur une cabane étroite et fine. Pour le stabilo on peut utiliser une fixation à étrier (voir plus loin la description dans la

"VOL LIBRE"

partie pratique). Trainée d'interférence et perte de portance aux cassures du dièdre pourraient être évitées en construisant un dièdre elliptique. Mais ce serait un gros travail. Une aile rectangulaire-trapèze ou en double trapèze a de toute façon à la cassure une corde d'aile très importante, de sorte que la diminution de portance n'est pas trop sentie.

Accessoires extérieurs. Crochets, brâclets, coutenous, vis, etc., ont à cause de leur faible nombre de Reynolds de gros coefficients de trainée. Au plupart du temps au-dessus de 1. On doit donc essayer de garder leur surface totale aussi faible que possible, et les placer les uns derrière les autres, pour obtenir des trainées d'interférence négatives. Bien entendu il ne faut pas exagérer : une propreté aérodynamique qui se gagnerait au prix de la sûreté de fonctionnement ou de la facilité de manipulation n'est pas avantageuse.

Distribution en % de la trainée totale. Il est intéressant d'avoir une vue d'ensemble sur la trainée que produit chacun des éléments d'un modèle. On peut ainsi évaluer l'influence des détails divers, qui interviennent dans la construction. Trainée du profil ($C_{x,1}$), Trainée induite ($C_{x,2}$), Trainée du stabilo ($C_{x,3}$), Trainée de la dérive ($C_{x,4}$), Trainée du fuselage ($C_{x,5}$), Accessoires ($C_{x,6}$).

Stabilité. Par stabilité, on entend la capacité d'un MR à garder une ligne de vol imposée par un réglage particulier des empenages, et de réagir à des perturbations de manière à ce que le vol normal soit rétabli. On distingue trois sortes de stabilités : longitudinale (axe transversal), latérale (axe longitudinal) et de direction (axe vertical).

La stabilité autour des différents axes peut selon le projet du modèle être très variable. À l'extrême elle sera insuffisante, c'est-à-dire que le modèle après une perturbation n'est plus capable de revenir à la ligne de vol primitive qui était stationnaire au début, mais instable. Comme la stabilité est acquise au prix d'une diminution de la performance, il est bon de réfléchir avec précision aux exigences spécifiques de stabilité qu'on va imposer à un Nordique de compétition.

Une stabilité longitudinale dans le proche. L'utilisation tactique (tourner, treuillage sur un terrain souvent tourmenté) fait que les taxis ne peuvent pas toujours être largués proprement. Souvent même on largue intentionnellement en survitesses, pour gagner quelques mètres d'altitude en plus. À l'évidence un modèle qui dès le départ se trouve dans des positions anti-naturelles, doit avoir une stabilité longitudinale impeccable, doit pouvoir retrouver la ligne de vol normale avec une perte d'altitude la plus faible possible. Même chose pour les perturbations causées par les rafales.

Une bonne stabilité latérale. Un modèle, qu'une perturbation a fait rouler autour de son axe longitudinal, ne doit pas perdre trop d'altitude dans la glissade qui lui fera retrouver son vol normal. La prise de virage dans une ascendance pose de nouvelles exigences à la stabilité latérale.

Une stabilité de direction faible. La stabilité de direction doit être faible, pour que le virage du modèle puisse être largement influencé par les mouvements verticaux de l'atmosphère.

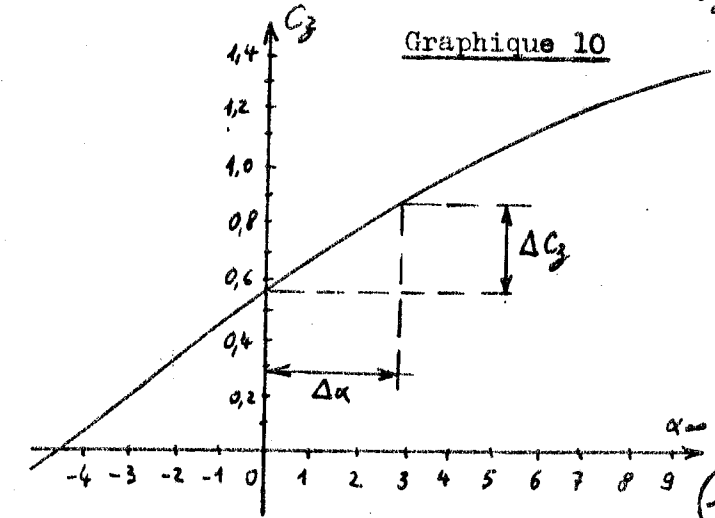
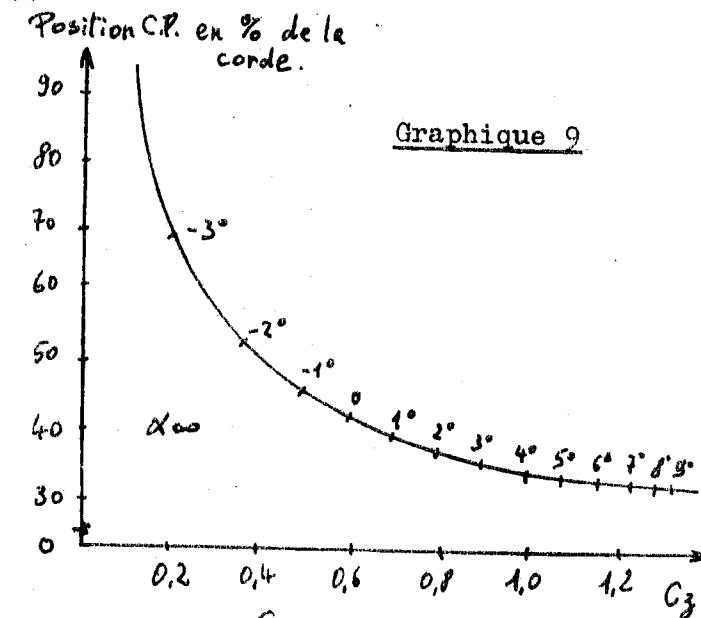
De très grandes qualités au treuillage. Le contrôle du planeur au bout du fil doit être parfait, sous peine de diminuer sensiblement les possibilités tactiques.

Stabilité longitudinale.

Donc un modèle perturbé doit revenir à sa ligne de vol normale avec le moins possible de perte d'altitude. Ce but doit être atteint en puisant le moins possible sur la performance pure (trainée du stabilisateur, diminution de la surface de l'aile). Pour cela il est nécessaire de regarder séparément et d'optimiser les différents facteurs qui déterminent la stabilité longitudinale. Comme ceci n'est évidemment pas possible partout, on recherchera les meilleurs compromis.

Les moments de l'aile. Un changement d'angle d'attaque de l'aile produit deux effets, qui sont déterminants pour la stabilité longitudinale. D'abord le centre de poussée (point d'application des résultantes de toutes les forces aérodynamiques agissant sur l'aile) se déplace dans le sens de la corde du profil (graphique 9); ensuite la portance augmente quand l'attaque augmente et inversement (graphique 10).

Ces deux effets (schéma 1) donnent une variation du moment de l'aile, et la valeur de cette variation sera fortement dépendante de l'emplacement du C.G. Par exemple, une grande distance entre C.G. et C.P., selon la loi "Moment = force x bras de levier", donnera une grande variation de moment. La "force" est donnée sur le graphique 10 en variation de la portance de l'aile ΔC_z pour une variation de l'angle d'attaque $\Delta \alpha$. L'autre variation de moment, celle qui vient du déplacement du C.P., ne dépend par contre que du dessin du profil, et non de l'emplacement du C.G.. On a donc deux variations de moment, dont la première travaille toujours à cabrer quand l'attaque augmente (à cause du déplacement du C.P. vers l'a-



vant) - tandis que la seconde (augmentation de la portance) peut travailler à piquer ou à cabrer selon la position du C.G. Pratiquement tous les modèles A.2 volent actuellement avec des positions de C.G. en S.1 (voir graphique 11) qui se trouvent nettement derrière le C.P.. Avec cette disposition les deux moments travaillent dans le même sens, à cabrer quand l'attaque augmente. Pour que le vol du modèle soit stable, ces effets doivent être compensés par un moment correspondant du stabilisateur.

On pourrait concevoir d'autres positions du C.G.. Quand par exemple C.P. et C.G. sont situés au même endroit, S.2, l'augmentation de portance ne produit pas de changement de moment, puisque le bras de levier est nul. Pour un C.G. en avant du C.P., si l'attaque augmente la portance plus forte donne un couple à piquer, contre quoi agit le moment toujours cabreur du déplacement du C.P.. Il doit donc y avoir quelque part en avant du C.P. un emplacement du C.G. "S.3", où les deux variations de moment s'équilibrent et où l'aile sera pratiquement dépourvue de moment pour une assez grande plage d'angles d'attaque. Ce point est appelé le centre aérodynamique, et se situe pour des profils de Nordique vers les 23 %. La relation entre variation de moment et position du C.G. est donnée graphique 11, où sont reportées les 3 positions S.1, S.2 et S.3 du C.G.

Ceci est un des aspects de la problématique des moments de l'aile. L'autre aspect, bien plus simple, consiste dans le fait que pour un vol calme, non perturbé, il doit y avoir équilibre des moments autour du C.G.. Le cas heureux où le centre aérodynamique tombe juste sur le C.P. n'existe hélas que pour la "plaque plane" et les profils dotés d'une ligne médiane en S spécialement étudiée. Le C_{z3}/C_{x2} de ces profils est cependant si faible, que des ailes volantes sans flèche sont loin d'atteindre la performance de nordiques normaux avec stabilisateur.

L'équilibre des moments se calcule selon la formule :

$$C_{zA} \cdot S \cdot a = C_{zE} \cdot s \cdot b \quad (3)$$

C_{zA} : coefficient de portance de l'Aile (de 1,0 à 1,5 selon profil)

C_{zE} : " " " Empennage horizontal (de -0,1 à 0,4 selon position du C.G.)

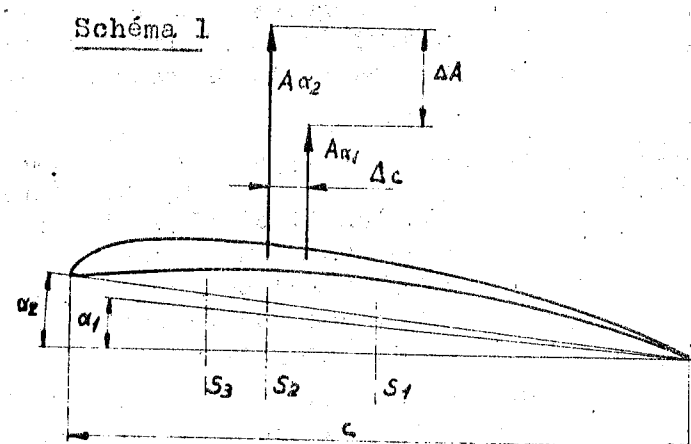
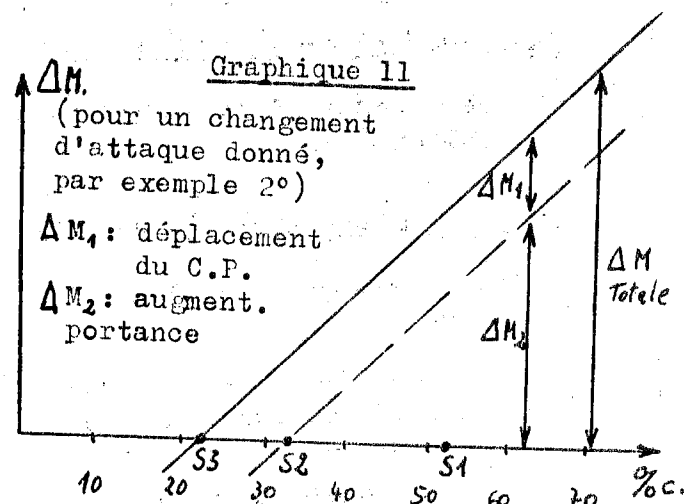
S : aire de l'Aile en dm²

s : aire de l'empennage horizontal en dm²

a : distance C.P. aile - C.G. en dm

b : distance C.G. - C.P. du stabilo.

On peut facilement mesurer par une volée calme la vitesse de vol de son modèle largué d'une petite butte. De là on peut déduire le C_{zA} par



la formule : $C_{zA} = \frac{22,8}{v^2}$ (4)

v : vitesse de vol en m/sec.

Du graphique 9 on peut à présent avec assez d'exactitude déduire la position des C.P. pour les profils de l'aile et du stabilo. Ils devraient se situer vers les 33 % pour l'aile et les 60 % pour le stabilo. De là on calcule le C_{zE} du stabilo :

$$C_{zE} = \frac{a \cdot S \cdot C_{zA} \cdot 1,1}{b \cdot s} \quad (5)$$

Le facteur 1,1 tient compte de la traînée de l'aile. Chez les Nordiques modernes le C_{zE} du stabilo se situe pratiquement toujours entre 0,15 et 0,4. Un C.G. placé à 30 % (S.2) parcontre demanderait un C_{zE} de zéro environ. Si l'on place le C.G. au centre aérodynamique S.3, il faudra un C_{zE} de -0,1. Cela signifie que la variation de moment de l'aile tend à disparaître) serait dirigée vers le bas et se soustrairait de la portance de l'aile. Un terrain d'expérience intéressant s'ouvre ici au modéliste curieux qui voudrait sortir des constructions classiques. (Si pourtant vous pensez à un "canard", oubliez vite votre idée... Chez les canards on pourra sans doute réaliser l'équilibre des moments en S.3 en vol calme avec une portance positive de l'empennage, mais en vol chahuté les moments agiraient dans le mauvais sens).

Moments du stabilisateur.

La variation M pour le moment du stabilo est donnée par :

$$\Delta M \approx \left(\frac{d C_z}{d \alpha} \right) \Lambda \cdot b \cdot s \quad (6)$$

$\left(\frac{d C_z}{d \alpha} \right) \Lambda$ est l'augmentation de portance du profil du stabilisateur en fonction du changement de l'angle d'attaque pour un allongement fini Λ . Le déplacement du C.P., contrairement à l'aile et en raison du grand bras de levier, n'a qu'une influence minime sur les variations de moment du stabilo, et peut de ce fait être négligé dans les considérations qui suivent. Comment faire l'équilibre statique des moments autour du C.G., cela a été décrit en liaison avec le moment de l'aile.

Oscillations.

Les mouvements de modèles réduits autour de l'axe transversal ont un caractère indiscutable de mouvements oscillatoires. Pour le traitement de la stabilité longitudinale on peut considérer le modèle comme un système oscillant. Selon construction et position du C.G. les cas suivants peuvent se présenter :

1. Oscillation bloquée. Après un décollement du flux le modèle pique et est incapable de rattrapper l'assiette de vol normale.
2. Oscillation régulièrement amortie plus ou moins fortement. L'amplitude des mouvements diminue progressivement jusqu'à ce que le vol normal reprenne. Par amortissement faible, il y a beaucoup d'oscillations de courte durée, par amortissement fort il suffira de quelques oscillations de plus longue durée.
3. Oscillation non amortie. Le modèle "pompe" régulièrement jusqu'au sol.
4. Résonnance. L'amplitude des oscillations croît sans cesse, le modèle pique plus fort après chaque oscillation jusqu'à faire des loopings.

L'expérience très habituelle du modéliste nous met en présence de ces diverses formes d'oscillations. Ne sont utilisables que les oscillations régulièrement amorties. Il s'est avéré que la perte d'altitude minimale est donnée par un amortissement capable de ramener le modèle en vol nor-

"VOLIERE"

NEDEKERH3

6,70%

B 6407E

9,25%

mal en 2 ou 3 oscillations. Sur un modèle sans défaut de construction on obtient ce résultat par les essais en vol. Sur un A.2 conventionnel on commencera avec un C.G. entre 50 et 55 % de la corde moyenne, et on fait les essais à la main. Puis en treuillant avec un fil court, on larguera volontairement en survitesse. Le comportement en vol permettra de tirer des conclusions sur le C.G.. Si le modèle demande plus de deux ou trois oscillations pour se calmer, c'est qu'il y a trop peu d'amortissement : il faudra reculer le C.G.. Ce qui va diminuer la différence de moment entre aile et stabilo. Par contre si le modèle pique longuement et se calme de suite, c'est qu'il est proche du cas n° 1. Il faudra avancer le C.G., ce qui entraînera une augmentation de la différence des moments entre les voilures. Ces déplacements du C.G. doivent être essayés millimètre par millimètre, et bien entendu le modèle devra être à chaque fois réglé à la main.

(A suivre : stabilités latérale et de direction, stabilité au treuil, sensibilité à la bulle, rigidité des ailes en flexion et torsion - puis la partie "pratique". Le traducteur défie en combat des chefs jusqu'à mort du modèle quiconque fera la fin bouche sur sa traduction sans proposer son aide massive. J'ai dit!)



UN COPAIN A SIEBENMANN - G. AENSLI - MARIGNY-76 - AVEC MADAME -

DEUXIEME COUPE DE FRANCE

D'AEROMODELISME

EMILE DEWOITINE

A TOULOUSE



Samedi 18 Juin 1977

de 14h à 18h30

Dimanche 19 Juin 1977

de 8h30 à 11h

Zone de parachutage de

FONSORBE D 632

La section Aéromodélisme de l'aéro-club de l'Aérospatiale Toulouse organise les 18 et 19 Juin 1977 la deuxième coupe de France d'aéromodélisme Emile DEWOITINE. Compétition de vol libre toutes catégories suivant règlement fédéral.

Les modélistes auront la possibilité de camper sur un terrain de camping municipal à Saint-Martin-du-Touch.

Le dimanche 19 Juin à 12h30 remise des prix et repas de clôture offert aux concurrents à l'usine de la S.N.I. Aérospatiale de Saint-Martin du Touch. A 16h aura lieu, en principe, la visite des chaînes de montage du Concorde et de l'Airbus - 17h fin de cette manifestation.

De nombreux trophées seront mis en compétition et en particulier le trophée Emile DEWOITINE offert par Monsieur Jean RUSSAT.

L'inscription pour ce concours est gratuite mais doit être adressée à Monsieur Bernard BONNET, 198 Rue des Fontaines 31.300 TOULOUSE avant le 3 Juin 1977.



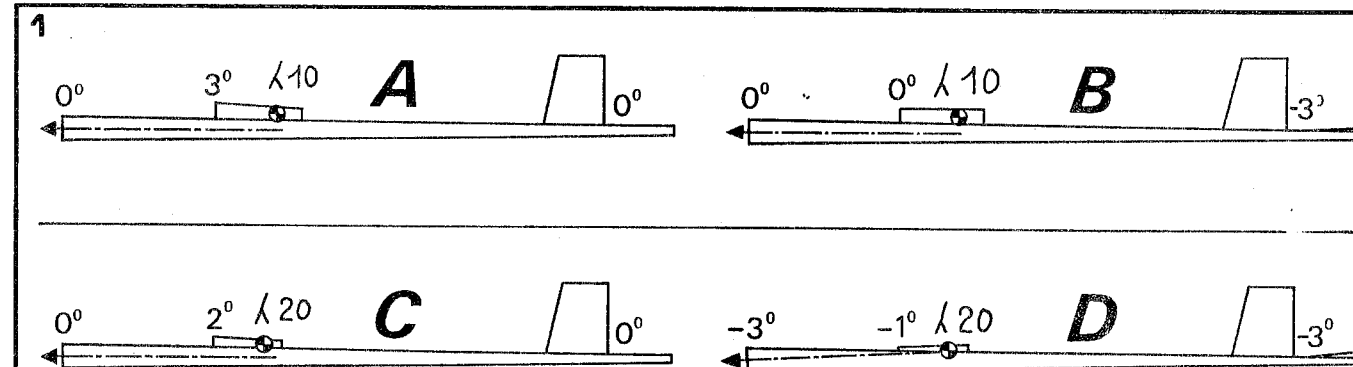
Présenté par
J.C. NÉGLAIS

le Courrier de François Guichenev

Suite à mon article " HYPOTHESE en 6,35 " qui avait été mieux nommé " ELUCUBRATION en 6,35", un courrier d'un extrême intérêt me parvenait de RIO de JANEIRO. Un modéliste ayant un solide bagage en aérodynamique s'intéressait à nos problèmes et me proposait de correspondre. La suite de cet article n'est constitué que des réponses à mes questions, assorties, lorsque cela m'a paru indispensable à la compréhension, d'un commentaire qui est, en quelque sorte, ma façon de voir les choses.

Dans un premier courrier, F.G. m'envoyait le double de ce qui vient de passer dans MM de septembre, j'ai lourdement insisté à MM et envoyé un commentaire débordant d'enthousiasme pour les inciter à publier. Suite à la lecture de cet article, j'écrivais donc pour la première fois à F.G. en lui posant les "colles" suivantes (relire MM de sept.)

- si votre article fait le tour du sujet, ça ne changerait donc rien de faire passer ou non l'axe par le CG, hors de toute évidence, ça change quelque chose. Pourquoi?
- de même il ne devrait y avoir aucune différence entre les modèles A, B et C, D (voir figure) modèles identiques 2 à 2 aux répartitions d'incidences près.



- Le modèle A ayant des calages " classiques ", moteur à 0°, aile à + 3° et stabilo à 0° - $\angle 10$.
- Le modèle B, moteur à 0°, aile à 0, stabilo à - 3°, paradoxalement (à cause de la traînée du fuselage) parfois meilleur (toujours $\angle 10$). Le modèle C, réglé comme A mais $\angle 20$, meilleur que A mais pas autant que la théorie ne le laissait supposer malgré l'IV au départ. Le modèle D, " PGI", moteur passant par CG, aile à - 1° et stabilo à - 4° supérieur aux réglages " normaux " de C... sans IV.

Voici la réponse:

DEUXIEME LETTRE DE F. GUICHENEV:

Bien sûr, le cadre d'un petit article ne m'a pas permis de développer suffisamment. Mais, votre réglage PGI et les faits expérimentaux que vous me signalez sont l'illustration parfaite de la THEORIE GENERALE. J'ose dire que l'explication "théorique" est EVIDENTE.

En effet, lorsque j'ai écrit que le couple cabreur ne dépend pas de la position de l'axe de traction par rapport au centre de gravité, cela signifie que, pour un

EST LUI MEME BIEN DEFINI. Si l'axe de traction passe par le CG, vous avez ce couple cabreur A L' ETAT PUR. Si l'axe de traction passe PAR DESSOUS le CG, la situation est empirée puisque vous avez un COUPLE PARASITE (STATIQUE) CABREUR LUI AUSSI, qui vient s'ajouter au précédent. Si l'axe de traction passe PAR DESSUS le CG, CE COUPLE PARASITE DEVIENT AU CONTRAIRE BENEFIQUE PUISQU'IL EST PIQUEUR, et vient réduire l'effet du couple cabreur dû à la surpuissance du moteur.

Cela vous explique, je pense, pourquoi un avion " parasol " ne peut pas avoir le même comportement qu'un " aile basse ". Dans la premier cas, le couple " parasite " agit défavorablement puisque, dans un dessin classique, le poids de l'aile fait situer le CG très haut, d'où la nécessité d'un angle piqueur important pour diminuer autant que possible le couple cabreur " parasite ". Alors que pour une aile basse, le CG se place " de lui même ", ou presque, dans l'axe de traction ou même en dessous.

Je dois vous dire que votre remarque me fait mesurer la difficulté qu'il y a à faire passer " en langage courant " le contenu de calculs. Car je croyais bien avoir expliqué clairement ce point dans la seconde partie de l'article - influence du " piqueur " à l'hélice. En relisant à la lumière de votre lettre, je pense que, en effet, je n'ai pas fait assez ressortir la différence entre le couple dû à la surpuissance (qui me dépend que de la puissance du moteur) et le couple dû à la position de l'hélice par rapport au CG, couple que j'appelle " parasite " ci dessus (pour bien montrer que ce n'est pas le plus important comme on le croit généralement) et qui peut être soit " favorable " cas de l'axe de traction passant AU DESSUS du CG, soit " défavorable " cas de l'axe de traction passant AU DESSOUS du CG.

Ceci dit :

1 - Différence de rendement entre modèle A et B (voir figure 1)

Comme vous faites remarquer, cette différence n'est pas flagrante. Tout au plus peut on " sentir " que cela marche mieux. Je connais le fait. Il est plus particulièrement sensible (à mon avis) en planeur. (J.C.N. : celle là, je ne l'attendais pas ! j'en bave)

Le phénomène n'est pas purement aérodynamique, mais aussi mécanique (au sens des mouvements de l'avion autour de ses axes d'inerties) lorsque le modèle vole " queue basse ", ce qui est le cas B relativement à A obligatoirement, la position de l'axe d'inertie de tangage (sensiblement confondue avec l'axe du fuselage dans le dessin A) augmente la stabilité latérale (et l'efficacité du diedre). Les " réponses latérales " sont meilleures d'où un comportement " plus souple " du modèle (disons que la stabilité latérale nécessite moins d'énergie, donc moins de " pertes ")

Je crois me souvenir que l'influence bénéfique d'une inclinaison positive (dans le sens de l'incidence REELLE, ce qui implique un CALAGE DE L'AILE SUR LE FUSELAGE NUL OU NEGATIF) du grand axe de " l'ellipse d'inertie " a fait l'objet d'un article de vulgarisation il y a bien longtemps, mais je ne me souviens plus du journal ni de l'auteur. (J.C.N. : un lecteur a-t-il cela en archives ?)

2 - Cas C et D

Lorsque vous remplacez une aile $\Delta 10$ par une $\Delta 20$ et plus, VOUS DIMINUEZ RELATIVEMENT LE COUPLE PIQUEUR DU a L'EMPENNAGE PORTEUR. Couple piqueur qui se fait sentir lors du vol au moteur comme je l'ai déjà expliqué (MM de sept.) En effet, la pente de la courbe des C_z (aile) = $F(i)$ est beaucoup plus forte pour une aile $\Delta 20$ que pour une aile $\Delta 10$. Le couple piqueur introduit par l'empennage porteur est diminué, relativement, d'autant (cela se démontre sans difficulté par le calcul)

Dans le cas C, la situation est aggravée par la présence du couple cabreur " parasite " dû à l'axe de traction passant sous le CG. Vous devez donc introduire un couple piqueur beaucoup plus fort que pour les cas A ou B, ce que vous faites en utilisant un empennage plus porteur (CG reculé et profil creux). Solution qui altère sérieusement le rendement global. Je me suis déjà expliqué sur ces pertes de rendement dues aux " astuces " (J.C.N. : MM de sept.) qui font perdre le bénéfice de l'aile à grand allongement. Comme cela ne suffit pas, vous devez utiliser une IV " pas facile à régler " ai-je dit. (J.C.N. : MRA n° 428) En fait sur un moteur caoutchouc, une IV permet de contrôler la puissance au départ AU PRIX D'UNE FORTE PERTE DE RENDEMENT, d'un gaspillage de puissance plus exactement (à moins d'un réglage progressif réellement extraordinaire) Je pourrais développer ce point (J.C.N. : si cela intéresse des lecteurs, écrire à VOL LIBRE)

Au total le gain (de C par rapport à A) n'est pas évident et peut même être négatif (J.C.N. et il ya là diminution de RE !)

Dans le cas D vous améliorerez CONSIDÉRABLEMENT la situation en faisant passer l'axe de traction par le CG (et peut être même au dessus, avez vous soigneusement vérifié ?) En enlevant le couple cabreur " parasite " vous n'êtes pas obligé

de pousser sur les " trucs " (CG arrière et courbure d'empennage, cette dernière est très mauvaise pour le rendement de l'ensemble) et vous pouvez retrouver les qualités de la voilure.

Cela est si vrai que, comme vous le constatez, vous pouvez remplacer une aile d' $\Delta 20$ par une d' $\Delta 10$ sur un modèle réglé PGI, et ce modèle NE MONTE PLUS ou même VA AU TAPIS en poussant le remontage. C'EST BIEN CLAIR !!!!! le réglage PGI AUGMENTE LE COUPLE PIQUEUR AU MOTEUR PAR RAPPORT AU REGLAGE NORMAL. Trop fort pour les ailes de petit allongement ? Oui, mais dans ce cas, il devrait IMPOSER l'utilisation d'empennages moins porteurs donc centrage avancé pour les ailes " normales " CE QUE VOUS CONFIRMEZ DANS VOTRE DERNIER PARAGRAPHE, avec les petites ailes il faut avancer le CG et supprimer l'empennage porteur. (J.C.N. : j'écrivais " remplacer le profil creux ")

Franchement, je ne pouvais pas rêver plus belle confirmation ! Le " bond en avant " que vous mentionnez est donc dû au fait que vous avez pu " profiter " des améliorations aérodynamiques apportées à l'aile à grand allongement qui comme je crois l'avoir clairement expliqué augmente, les effets du couple cabreur dû à la surpuissance..... et du même coup, les difficultés de réglage pour les méthodes empiriques " classiques ".

De toute façon, un réglage PGI introduit, dans tous les cas, une série d'éléments favorables :

- inclinaison favorable de l'axe de tangage, vu le calage d'aile nul ou négatif.
- suppression du couple cabreur parasite.

POST SCRIPTUM :

En relisant une nouvelle fois votre lettre, j'y ai remarqué une chose intéressante qui m'avait échappée, vous me dites : " avec les mauvaises ailes " (J.C.N. : celles à petit Δ et profil trop épais qui posent des problèmes en PGI..... mais n'étant pas visiblement plus " mauvaises " que les " bonnes " avec un réglage " normal ") le modèle ne monte plus, retournant à la planète si on force le remontage, il faut énergiquement avancer le CG et supprimer le stabilo porteur....

Bon, pour cela, je crois avoir répondu dans ma lettre, mais vous continuez : " Ces ailes retrouvent alors leur place dans la hiérarchie (J.C.N. : en fonction des profils et allongements) AVEC AUSSI UNE AMELIORATION par rapport au précédent réglage (A ou B)

Alors là vraiment, vous tapez en plein dans le mille !!!! Quelle plus belle démonstration de la PERTE DE RENDEMENT INTRODUITE PAR LES EMPENNAGES PORTEURS ? (et centrages arrières), confirmant ainsi mon explication du cas " C ". Parce que les " Théoriciens " simplifiés, ceux qui m'ont vu qu'une partie du problème, ont / avaient tout de même raison sur un point : l'intérêt des petits empennages " neutres ".

Imaginez quelle seraient les performances d'un wak de $\Delta 26$ avec un petit empennage neutre, mais tout un " système quelconque " (sic) (ce n'est pas ce qui manque : IV proportionnelle au couple, simple comme vous voyez !! ... ou C_z variable en fonction de la vitesse, et cela c'est PEUT ETRE possible SIMPLEMENT malgré les observations de 007 (J.C.N. à propos de l'article de FG dans MRA de juin 75), permettrait de se rendre maître de la surpuissance SANS PERTE DE RENDEMENT ! Je peux vous dire / le maxi à tous les coups. Je n'ai pas fait le calcul pour un wak, je connais mal cette catégorie (J.C.N. j'ai expliqué à F.G. que l'Otregoth de Mimile passait les 4' SANS ces caractéristiques !) mais j'ai " estimé " les performances MAXI d'un CH 100g " idéal " Cela donne un peu plus de 120" en atmosphère rigoureusement neutre.

Nota : Intuitivement, l'existence du " couple secondaire " (ou statique) est évidente, puisque ce couple apparaît sur n'importe quel objet auquel on applique une force ne passant pas par le CG. (l'objet tend à tourner sur lui-même). Par contre le couple " Dynamique " lui, est propre aux avions motorisés.... et n'est pas évident à l'intuition.

En résumé l'étude théorique " complète " d'un modèle de vol libre motorisé montre que lorsque le moteur fonctionne, le modèle est soumis à deux couples de forces (pris au CG naturellement) :

- 1- le couple STATIQUE déterminé par la position de l'axe de traction par rapport au CG. Ce couple peut être CABREUR " neutre ", c'est à dire nul, ou PIQUEUR suivant que l'axe de traction passe par dessous, par le CG, ou par dessus le CG. La présence de ce couple est " évidente " lorsqu'on fait le schéma des forces en présence.
- 2 - un couple " dynamique " dû à " l'excédent de puissance " et au fait qu'il existe une vitesse ascensionnelle. Ce couple est " ignoré " dans les manuels traitant de la " mécanique de vol " des avions " grands " où on peut le négliger et il est de plus contrôlé par le pilote et corrigé.

Dans les modèles de vol libre, au CONTRAIRE, ce couple agit d'une façon

PREPREDERANTE compte tenu de la valeur élevée de la vitesse ascensionnelle par rapport à la vitesse sur trajectoires.

Ce couple est toujours CABREUR et d'autant plus fort que la puissance, relativement au modèle, est grande.

Le réglage d'un modèle de vol libre motorisé, consiste donc, avant tout, pour l'efficacité de la montée, à se "rendre maître" de ce couple dynamique EN GASPILLANT LE MOINS D'ENERGIE POSSIBLE. Les "sens de variation" de ces DEUX couples doivent être examinés lorsqu'on veut juger d'une modification sur un modèle: Exemple le cas "C" remplacement d'une aile d'allongement 10 par une autre d'allongement 20.

- La courbe $C_z = F(i)$ de l'aile est à plus forte pente. Si on ne change RIEN D'AUTRE, le couple dynamique sera donc augmenté et il faudra reculer le centrage, RENDRE L'EMPENNAGE PLUS PORTEUR.

- Mais aussi il faut vérifier, si le remplacement de l'aile, n'a pas ELEVE LE CG, ce qui aurait pour effet de rendre le couple statique encore plus cabreur et, obligerait à reculer encore le centrage....ou à utiliser une IV (et autres "astuces" COUTEUSES EN ENERGIE). D'où probablement votre PGI, solution intuitive, bonne mais partielle, l'expérience le prouve, SUFFIT pour revenir à des valeurs de centrage AR et empennage porteur, habituelles raisonnables sinon.

TROISIEME LETTRE DE F. GUICHENEY

Elle arrivait dans la foulée de la première, après lecture du MRA. F.G: J'ai reçu il y a quelques jours seulement, le MRA de janvier.

J'ai lu avec intérêt, l'article de M. Gérard PIERRE BES. Mais je crois vraiment que son raisonnement n'est pas conforme aux lois élémentaires de la "mécanique". Lois qui sont à la base de tous raisonnements scientifiques.

En effet, pour qu'il y ait équilibre d'un modèle ou d'un avion, il faut que le "centre général" de poussée soit CONFONDU avec le CG. Sinon on se trouve dans un cas de vol instable. Le modèle pivote autour de son CG. Lorsque GPB écrit: "que le centre général de poussée est situé, en tout état de cause, quelque part entre l'aile et le stabilo, c'est à dire en ARRIERE de CG" il énonce une IMPOSSIBILITE.

Pour tenter d'être plus précis, je dirai que le centre général de poussée (c'est à dire la résultante de toutes les forces aérodynamiques) est CONFONDU avec le CG lorsqu'il y a EQUILIBRE.

L'avion sera stable si le centre de poussée passe légèrement derrière la CG lorsque l'incidence augmente, de façon à créer un couple piqueur, à ce moment, qui ramène le modèle à son angle d'équilibre; et si le centre général de poussée passe devant le CG lorsque l'incidence diminue de façon à créer un couple cabreur qui ramène l'avion à son incidence d'équilibre.

Je suppose que GPB confond le "Centre de poussée" avec le foyer, qui lui, est bien situé derrière le CG. Mais même dans ce cas, le raisonnement de GPB ne "tient" pas; de plus, la notion de "Foyer" fixe tel qu'on la trouve enseignée généralement fait partie de ces "simplifications" dont il faut se méfier.

Le foyer est situé au $1/4$ avant si on admet la formule $C_m = 0,25 C_z + C_m 0$. Le coefficient 0,25 est une approximation. Pour un ensemble Aile + Empennage, la position du "foyer" de l'ensemble peut facilement être calculée. Pour être stable, l'avion doit être centré avant le foyer OBLIGATOIREMENT.

(JCN: GPB a depuis expliqué, qu'effectivement, c'était le FOYER qu'il avait nommé CPG).

QUATRIEME LETTRE DE F. GUICHENEY

Je l'avais prévenu que le ton "sarcasto-hilaro-comique" (j'en passe et des meilleures) agressif du CHEF, était du cinéma. Ce qui n'est déjà pas évident ici dans l-hexagone, risquait de l'être encore moins à RIO! Voici donc la suite:.

F.G.: J'ai bien compris que le ton de l'article de GPB n'était qu'une façade destinée à rendre sa lecture plus attrayante, je ne m'étais pas laissé prendre à cette grosse ficelle! au demeurant pleine d'humour et sympathique. Mais au point de vue technique, il ne fait aucun doute que GPB, est complètement à "côté de la plaque". C'est (excusez moi) encore bien pire que vos "hypothèses en 6,35" qui avaient le mérite de rechercher une certaine rigueur dans le raisonnement.

En ce qui concerne le retour à la planète, droit en ligne, j'en connais parfaitement la cause. J'ai écrit, il y a trois ans déjà un article intitulé "Essai d'explication logique du comportement des modèles dans le vent". J'ai envoyé cet article au MRA (JCN, voici un extrait de cet article, jamais paru dans le MRA; ce sont en fait les 17 et 18 èmes et dernières pages.

...Les forces d'inertie viennent là jouer leur rôle lorsque les vitesses de vent ou du modèle varient PAR RAPPORT A LA TERRE, en valeur OU DIRECTION. L'influence des forces d'inertie est de MODIFIER LA VALEUR ET L'ORIENTATION de la VITESSE DU MODELE PAR RAPPORT A L'AIR. Mais pour un observateur au sol, la loi DE COMPOSITION DES VITESSES S'APPLIQUE TOUJOURS.

Quant au "cabrage" du modèle rencontrant une ascendance, il s'explique de deux façons. Pour être plus exact, il y a deux raisons qui s'ajoutent pour faire cabrer l'appareil:

- 1 - le fort gradient (JCN: variation dans l'espace) de vitesse verticale en bordure de la bulle, qui fait que l'aile peut rencontrer un courant d'air vertical avant l'empenage.
- 2 - le modèle qui est pris brutalement dans un courant ascendant est soumis à une accélération verticale brutale dirigée vers le haut. Conséquence: le nez se précipite vers le haut du fait de l'inertie plus grande de la partie arrière. Le couple aérodynamique piqueur dû à l'empenage vient ensuite rétablir l'équilibre.

Une fois dans la bulle, la vitesse de vol PAR RAPPORT A L'AIR va se stabiliser à une valeur très peu différente de la vitesse en air calme. Le resserrement du virage paraît bien en donner une preuve puisque, dans la plupart des cas de réglage, il y a prépondérance de l'effet de vrillage sur l'effet de dérive et le vrillage desserre le virage (JCN: je pense que FG veut dire que si le modèle accélérât dans la bulle, un vrillage qui "soutient" l'aile intérieure élargirait la spirale, c'est ce qui arrive quand le modèle se met "en pertes", dans la bulle ou ailleurs, et accélère réellement en piquant).

Je crois qu'il est possible de tirer les conclusions générales suivantes:

- 1 - Un modèle de VOL LIBRE, en PLANE, ne PEUT PAS avoir d'autre REGIME CONTINU DE VOL que celui (ou ceux!) qu'il a en air calme. "Théoriquement", il n'existe qu'un SEUL REGIME STABLE (choisi dans les C_z élevés. Mais certaines dispositions de profils, jointes à un CENTRAGE ARRIERE, peuvent très bien donner un AUTRE régime stable AU VOISINAGE DE $C_z = 0$! Ce régime stable est proche du piqué à la verticale, et peut parfaitement passer inaperçu, jusqu'au jour où des circonstances particulières (issues d'un REGIME TRANSITOIRE, voir ci dessous) le mettent en évidence. Le remède est d'augmenter la stabilité donc d'avancer le centrage.!

- 2 - Les MOUVEMENTS DE L'ATMOSPHERE, qui DEPLACENT le modèle, par rapport à la trajectoire qu'il aurait en air calme, introduisent les FORCES ET COUPLES d'INERTIE qui viennent "PERTURBER" le régime stable et créer des REGIMES TRANSITOIRES DE VOL, plus ou moins éloignés du régime stable.

Il y a donc bien, dans la pratique, et pour les modèles de VOL LIBRE, DEUX types de régime de vol; l'un STABLE, correspond à UN POINT DE LA POLAIRE, et l'autre INSTABLE ET PROVISoire, correspond à une plage de la polaire de vol AUTOUR DU REGIME STABLE.

TOUTE ASTUCE DES REGLAGES TACTIQUES CONSISTE A OBTENIR "DE BONNES REPONSES" AUX REGIMES TRANSITOIRES. Comme ces régimes sont fonction des conditions atmosphériques, les réglages à adopter sont variables suivant les conditions rencontrées CQFD.....

Est-il possible de dégager des règles générales de réglage?

Je crois qu'on peut répondre par l'affirmative, mais l'affaire n'est pas simple et l'expérience dans ce domaine restera irremplaçable. [FIN DE L'ARTICLE]

(JCN Vous voyez, c'était impubliable et on n'a aucune envie de connaître le début! Et c'est bien loin d'être un cas unique d'article dormant au fond d'un tiroir. Evidemment ça ne fait pas vendre un kit à 500 F.)

SUITE DE LA LETTRE

Je pense qu'intuitivement le phénomène est facile à comprendre; lorsque vous avez un empenage porteur, tel que la pente de la courbe des $C_z = F(i)$ de l'empenage dépend de la vitesse (et sur ce point, je vais avoir du mal à me faire comprendre des techniciens "classiques" mais c'est précisément ce phénomène qui est utilisé EMPIRIQUEMENT par les modélistes, je pense que cela est clair maintenant) la courbe de $C_z = F(i)$ du modèle "ripe" vers la gauche lorsque la vitesse augmente. Avec un centrage très arrière et un profil très porteur à l'empenage, la courbe $C_m(F_i)$ de l'AVION COMPLET peut fort bien atteindre le point 0; couper l'axe $C_m = 0$ au point $C_z = 0$ d'où le piqué à la verticale!

Tant que l'avion (ou le planeur) n'atteint pas cette vitesse critique, il se comporte normalement et même absorbe particulièrement bien les rafales de vent ou

l'excès de puissance du moteur, C'EST LA MEME CHOSE! Je vous précise à nouveau que les pages 17 et 18 ci jointes ont été écrites sur la base de considérations théoriques (mais NON SIMPLIFIEES !!!!) IL Y A TROIS ANS !!!!

(JCN : ce paragraphe répondait à une question concernant les passages de GIB dans MRA où il est rapporté des retours à la planète en pique, suite à une accélération, qui arrivaient bien plus volontiers en PGI qu'avec réglage "normal" et attribués par GPB au foyer bas. Malgré la réponse négative de FG, expliquant par le menu un phénomène que nous avons tous eu la douleur d'expérimenter....il reste à déterminer si OUI ou NON un réglage PGI rend sensible (plus) à ce phénomène EN PLANE, auquel cas l'explication de FG ne ferait pas totalement le tour du problème et celle de GPB aurait le mérite de rendre compte de faits observés.....sans préjuger de son exactitude.)

Non, ce n'est pas étonnant qu'en PGI vous puissiez vous passer de stabilo porteur. Rassurez vous, il n'y a pas de "3ème effet". JE SUIS ABSOLUMENT FORMEL A CET EGARD. (JCN : ceci en réponse à une question libellée à peu près comme le chapitre précédent à propos de l'explication de GPB) Je crois qu'il faudra vraiment que j'explique les choses, un jour, équations en main, si j'ose dire. Je puis vous assurer que les calculs ne sont pas difficiles, le niveau en maths et celui de la terminale "C". Mais dans ce domaine, il s'est passé un fait étrange: UN "théoricien", pour arriver à des "formules commodes", a eu l'idée de cette simplification théorique, et, comme cela marche très bien avec les "avions grandeurs", PERSONNE ne s'est avisé que les modèles réduits n'entraient pas dans cette "simplification"! Remarquez bien, je suis ingénieur depuis 30 ans et modélisme depuis 40 ans ET J'AI FAIT COMME TOUT LE MONDE! JE N'Y AI RIEN COMPRIS, jusqu'au jour où j'ai eu le temps de reprendre le problème à la base..... il y a un peu plus de trois ans! Quand j'y réfléchis maintenant, je trouve ahurissant que le problème n'ait pas été éclairci plus tôt et je suis vexé (et déçu) de ne pas avoir trouvé dès 1945 ou 46 alors que j'avais tous les moyens théoriques et pratiques d'y arriver.

Revenons à votre question:

(J.C.N. ce qui est tout de même étonnant, c'est qu'avec le PGI, on peut pratiquement se passer de stabilo porteur, tant qu'on utilise des logements et des profils "normaux").

En bien non ce n'est pas ÉTONNANT, cela vient de la puissance LIMITÉE du moteur. Pour me faire comprendre, je vais vous proposer de faire l'expérience suivante: sur un modèle déjà réglé PGI (c'est à dire avec axe de traction passant par le CG et un réglage centrage/ incidences/ aile stabilo/ profils aile-stabilo donnés, sur ce modèle RÉGLÉ donc, vous doublez la puissance du moteur et vous pouvez être certain que le modèle partira en "pertes" ou aura un calage exagéré au moteur.

Mais attention les choses ne sont pas aussi simples et systématiques. Ce que j'en dis ci dessus sera d'autant plus vrai que l'empennage sera d'AUTANT MOINS PORTEUR. Avec un CG très arrière et un empennage très porteur, CELA PEUT ÊTRE LE CONTRAIRE !!! (J.C.N. d'où l'importance d'ajuster au mieux le CG pour obtenir la position indifférente, l'avantage du PGI étant d'OBLIGER à le faire fonctionner) Puisqu'avec un empennage très porteur, l'influence du "piqueur empennage" croît AVEC LA VITESSE, DONC AVEC LA PUISSANCE.

Comme vous pouvez le constater, avec deux éléments, c'est déjà assez difficile de s'expliquer. S'il y en avait d'autres, trois, cela deviendrait inextricable. Mais je vous le confirme FORMELLEMENT; l'analyse de ces deux couples, qui se font intervenir que la portance pour l'un et la position de l'axe de traction par rapport au CG, pour l'autre, donne l'explication complète.

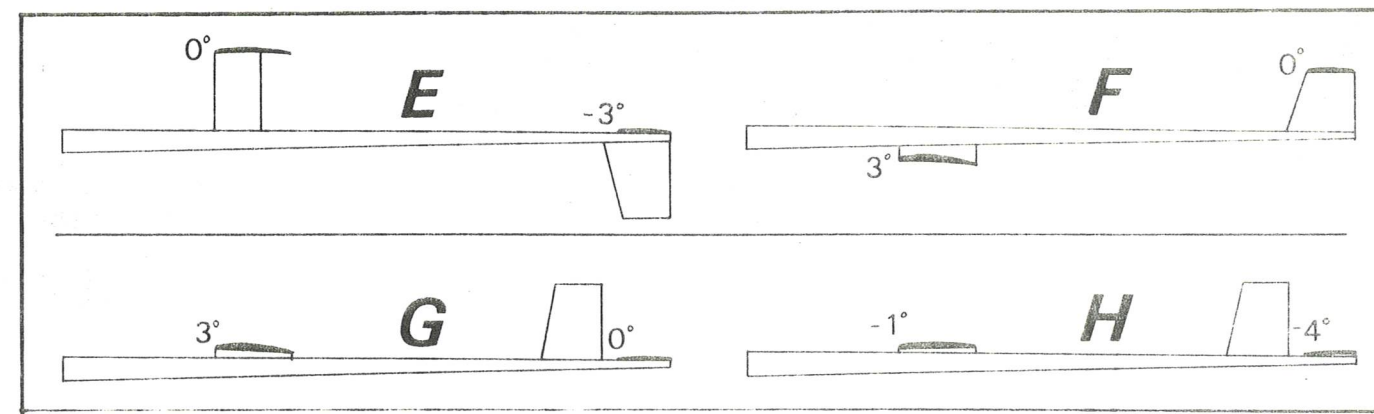
Cela ne signifie pas que la traînée n'a pas d'influence, mais LA POINTE N'INTERVIENT QU'AU SECOND ORDRE comme on dit en math, du moins dans la configuration classique d'un modèle. Si vous construisez un ANTROPOLAN, TOUT change encore une fois. Mais, dans les modèles réduits "classiques", c'est la portance Aile/stabilo qui est l'élément LARGEMENT PRÉDOMINANT. Ce qui est difficile, précisément et a moins de se lancer dans une théorie encore plus générale, c'est de "classer les facteurs" et de ne pas confondre le principal avec l'accessoire, et aussi de voir quand l'accessoire devient aussi le principal. Exemple du fameux aile que fait la trajectoire de l'avion avec l'horizontale.

Je ne sais pas si le paragraphe ci dessus vous paraît clair et si je me suis bien expliqué (problème de mettre en langage courant les équations) mais votre annexe nr. 2 me "mettant à contribution pour préciser quelques points assez flous, si non obscurs" mérite une longue réponse

Dans vos questions, en effet, vous abordez les "facteurs influents au second ordre à savoir la position des axes d'inertie d'une part et, l'influence de la traînée d'autre part. Pour comprendre ce qui se passe, il faut bien SEPARER l'influence (l'effet) de ces facteurs. Dans les configurations E et F (J.C.N: voir croquis) l'influence de la traînée du stabilo et de la dérive N'EST PAS TOUT A FAIT NEGLIGEABLE. Cette traînée "tend" effectivement, à aligner les surfaces Ailes/ Stabilo.

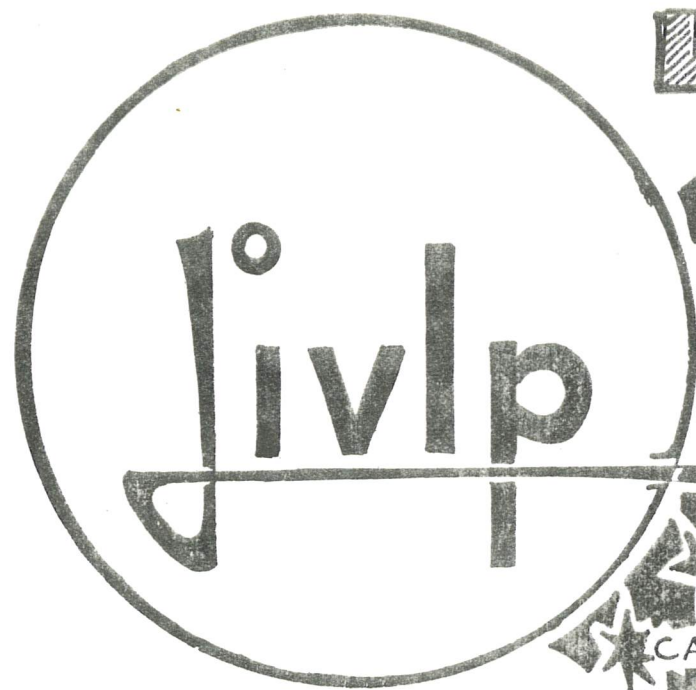
Dans les configurations G et H le couple introduit par la traînée des stabilos et dérives, au CG, est négligeable. Par contre, la POSITION DE L'AXE LONGITUDINAL D'INERTIE FAIT LA DIFFERENCE.

J'espère fermement pouvoir vous expliquer cela de vive voix (J.C.N: P.G. est depuis rentré en France, mais nous n'avons pas encore pu nous rencontrer).



L'édition de "Vol Libre" m'a demandé beaucoup de sacrifices, mais aussi cela m'inquiète un peu je l'avoue beaucoup de travail. Composer les titres, écrire la machine certains textes, dessiner des plans, des illustrations, développer films, faire des photos, répondre au courrier ouvrir un fiducier des abonnements, écrire les adresses sur les enveloppes, coller les timbres... et j'en passe, des activités aussi diverses qu'astucieuses. Comme tout cela n'est que la partie "loisir" de mes activités en général, je suis obligé de fractionner mes activités "VOL LIBRE" sur des périodes de "repos", et cela peut alors entraîner des retards. Tout cela, de certains envois. Je pense que tout le monde comprend cela, et que pour un néophyte en matière de publication un "rodage" est nécessaire à ces tâches nouvelles et parfois même insolites. Dès le n° 1 il se dégage une sorte d'engagement dans les propos qui m'entraînent de tous, une certaine impatience même dans l'attente du numéro suivant! Peut-être faudrait-il changer le titre de "VOL LIBRE" en "LE FANATIQUE DU VOL LIBRE"?

Le cercle s'agrandit le n° 2 s'est volatilisée le n° 3 est sur le point de l'être, je dois considérablement augmenter le tirage, une réduction du n° 4 est à l'étude, car je ne voudrais pas favoriser le "marché noir"! Merci à tous votre dévoué André



LES ~~13 14 15~~ ~~3-6-7~~
JOURS
MOÛT 1977

1
**JOURNÉES
INTERNATIONALES
VOL
LIBRE
POITOU**

ORGANISÉES PAR L'AMAG AVEC L'AIDE
DES MEMBRES DU CLUB DE VENOURS
CATEGORIES:

FIA - FIB - FIC - FIG -

- ★ NOMBREUSE PARTICIPATION ÉTRANGÈRE ATTENDUE DONT LES U.S.A.
- ★ COUPES INDIVIDUELLES ET CHALLENGES DANS TOUTES CATEGORIES
- ★ INSCRIPTION POUR UNE OU PLUSIEURS CATEGORIES - 55 et 75 F.
- ★ SOIRÉE DE CLÔTURE AVEC BUFFET CAMPAGNARD ET GROUPE FOLKLORIQUE (INSCRIPTION EN SUPPLÉMENT)
- ★ POUR TOUT RENSEIGNEMENT S'ADRESSER A :

★ SERGE MILLET
Ecole publique de Lageon
79200 PARTHENAY

CARTE MICHELIN

68

AIRVAULT

ASSAIS

HIREBEAU

H-738

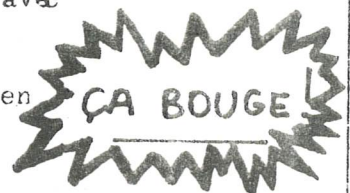


EN VRAC

130

JC. NÉGLAIS

Il s'agit du Vol Libre bien sûr : Je n'ai jamais pu supporter le principe de la sélection pour les Ch de FRANCE. Il y a mieux à faire, surtout que chez nous, c'est une moyenne de 130 à 150 classements pour chaque concours alors, pour faire un temps, avec les impératifs du chronométrage, tu vois le topo...
Donc mon idée est la suivante : Plus de sélection, donc plus d'animosité pour les gens qui se regardent en chien de faïence en se disant : Moi j'y vais, toi pas, et lui ? et l'autre et tc... ?



REÇU CELA AU
COURRIER, JE
PENSE QUE ÇA
VOUS INTERESSE
TOUS ?

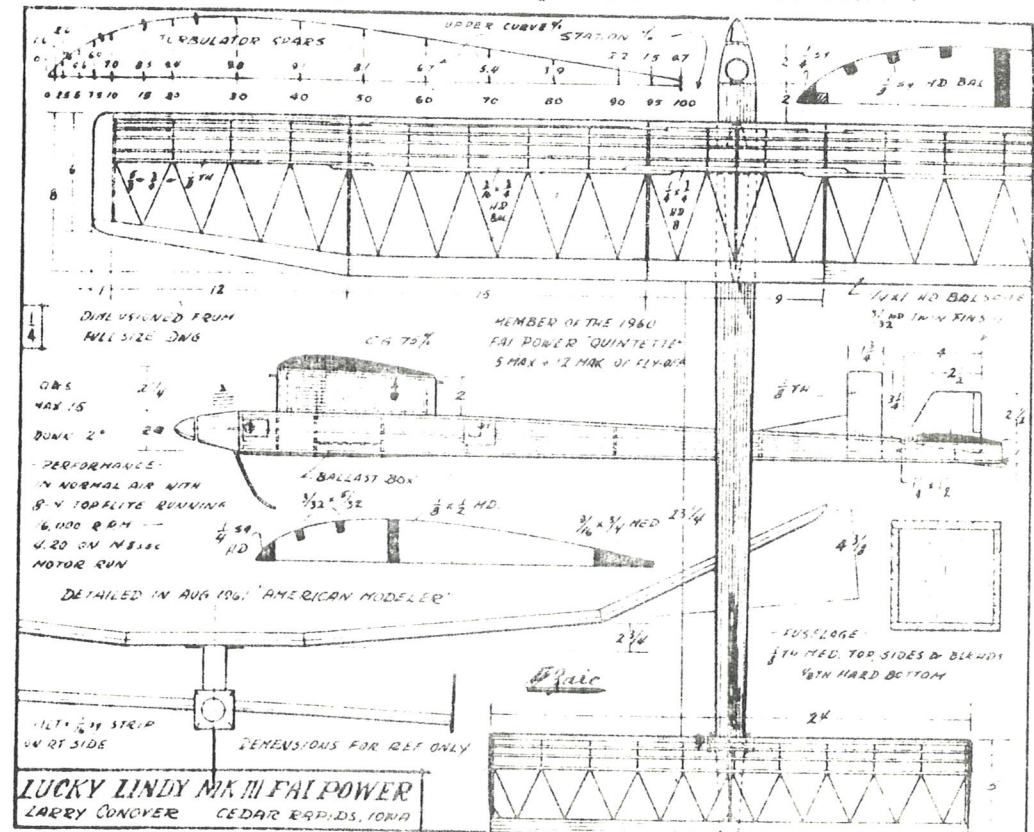
Mais, pour que ce ne soit pas la foire d'empoigne : un minimum de participation et de résultats à obtenir dans la saison : par exemple pour les séries FAI : réaliser 6 temps supérieurs à 750. Cela veut dire que chaque gars aura fait 6 concours dans l'année, et qu'il aura fait ses 5 vols avec au moins 3 maxis. C'est à la portée de tout le monde, et ça évitera de voir des gars s'arrêter de voler après 3 900, ou s'arrêter au 2ème vol parce que en supposant qu'il ne fasse plus que des maxis, ça n'améliorerait même pas le 3ème temps pour la sélection. VOILÀ !

He bien chez nous cette proposition a eu tellement de succès que nous allons la transmettre à la FFAM. Bien sûr, la même opération se ferait pour les séries nationales. Nous avons aussi décidé que les concours comporteraient pour les cadets participant pour la première année à la compétition, un classement spécial. De même, des responsables de club, dont moi, (forcément), ont décidé de faire les classements en CH sur 5 vols et non sur 3. Dans le contexte actuel, le total des 3 premiers temps étant seul pris en compte par la FFAM.

Voilà, tu as de quoi cogiter et faire cogiter les copains. C'EST FAIT !

**FAUT PAS CACHER
SES ERREURS !**

REÇU AUSSI D'UN AMI
G.B., UN MOT COMME
QUOI LE PROFIL "LUCKY
LINDY" SE PASSAIT DE
REVUE EN REVUE AVEC
LA PETITE ERREUR
SUIVANTE... DESSIN
ECHELLE 1/1 AVEC
COORDONNÉES A
L'ECHELLE 1. VOICI
LE PLAN, D'APRES
LE "YEAR BOOK '61



CHATEAUX ... en SIBERIE

Le concours de sélection de l'équipe de France, pour les Ch. du Monde qui auront lieu du 6 au 12-7 à Roskilde (Danemark), s'est déroulé le week end de Pâques à Chateauroux - Déols par une météo abominable!

- samedi 9, 3 vols, vent fort et giboulées de neige

- dimanche 10, froid vif, temps brumeux, vent violent (8 vols)

- lundi 11, un peu moins froid, mais plus humide....

le pied quoi!.. Résultat final : (sur 14 vols)

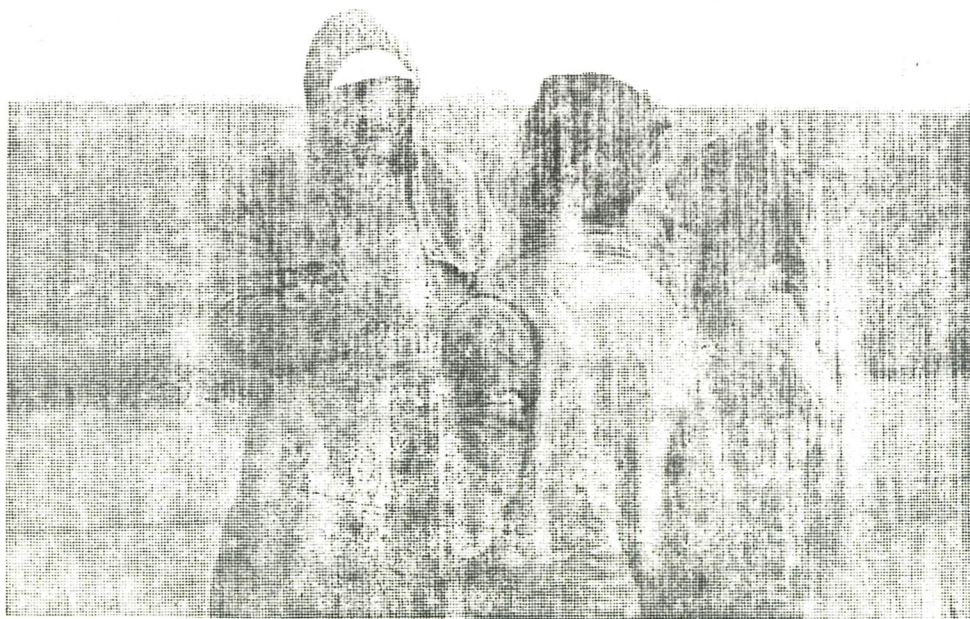
A2: Braud - Bernisson - Drapeau

WAK: Néglais - Allais - Boutillier

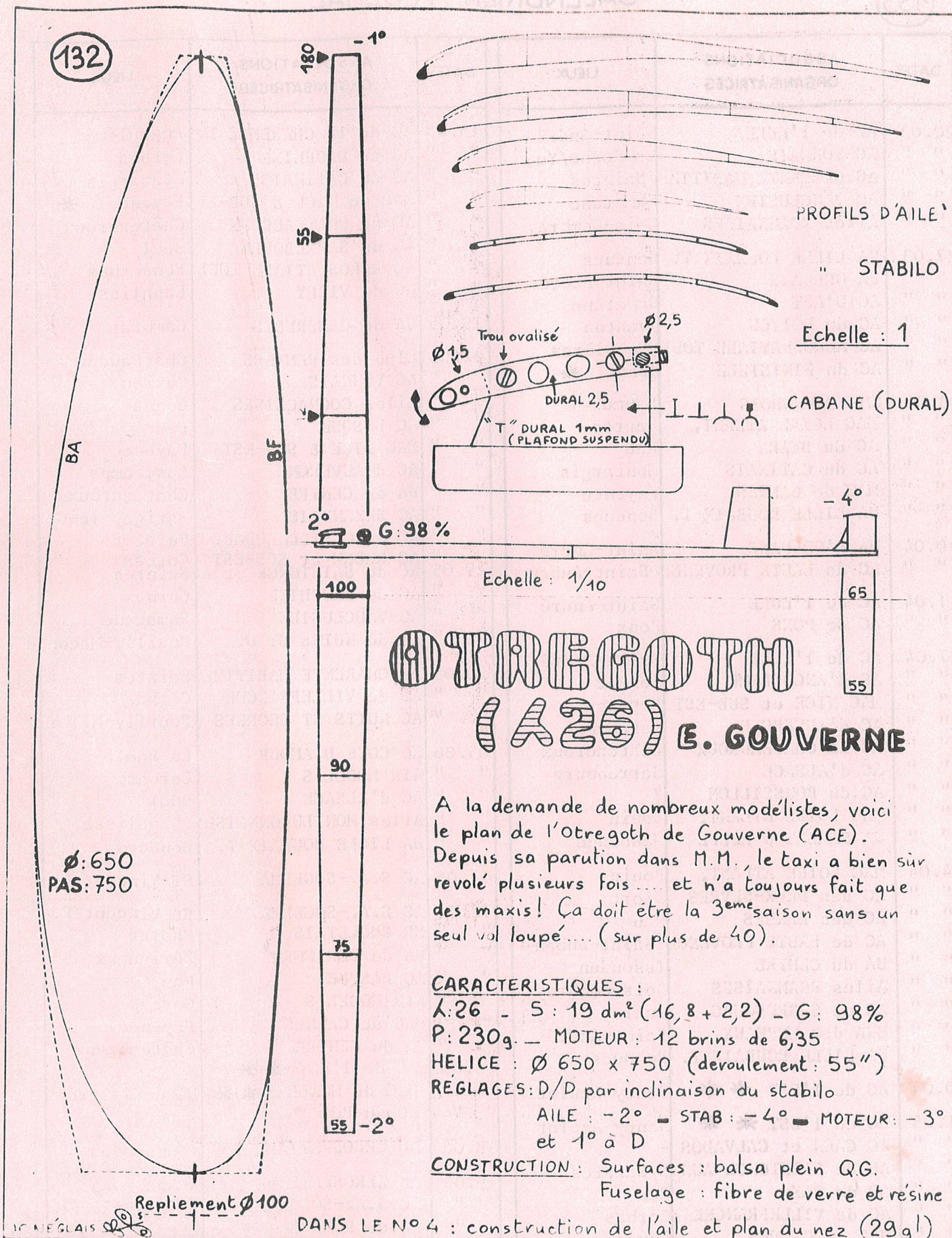
MOTO: Jean- Irribarne - Landeau

C'est Henri BRAUD le capitaine de cette équipe "spéciale
Blizzard". Précisions dans VL n°4 JCN. III

JCN.



Un vague aperçu des "réjouissances"



Si vous pensez avoir du TRES bon PIRELLI
l'équipe de France en cherche !.....Contactez
SVP l'un des Wakeux . Merci JCN.

DATES	ASSOCIATIONS ORGANISATRICES	LIEUX	DATES	ASSOCIATIONS ORGANISATRICES	LIEUX
20.03	AC de l'EURE	Saint-André	15.05	AC de la CHARENTE M.	Angoulême
" "	AC YONNAIS	La Roche/Yon	" "	AC du DAUPHINE	Corbas
" "	AC CLERMONT MARITIME	Saintes	" "	AC du GATINAIS	Montargis
" "	AC VAUCLUSTE	Samatane	" "	MAC de NICE & SUD-E.	Fayence *
" "	Ailes ROMANAISES	Bois-Combray	" "	AC de CHATELROUX	Châteauroux
27.03	UA LILLE ROUBAIX T.	Bondues	" "	AC de SARRIBOURG	Buhl
" "	UA ORLEANS	Saint-André	" "	AC AEROSPATIALE TOUL	Fonscibes
" "	AC D'APT	Samatane	" "	AC de VICHY	Lapalisse
" "	AC du POITOU	Avanton	19.05	UA du CAMBRESIS	Cambrai
" "	AC AEROSPATIALE TOUL	Bessières	22.05	Club des RMIERS	Châteaudun
" "	AC du FINISTERE	Brest *	" "	AC YONNAIS	Curzon
03.04	CMR SAUMUROIS	Saumur	" "	Ailes COGNACAISES	Cognac
" "	MAC LOIRE ATLANT.	Nantes	" "	AC BASQUE	Pau
" "	AC du BEARN	Pau	" "	MAC NICE & SUD-EST	Fayence
" "	AC du GATINAIS	Montargis	" "	AC d'AUVERGNE	Laschamps
" "	MAC de CANNES	Fayence	" "	UA du CENTRE	Châteauroux
" "	UA LILLE ROUBAIX T.	Bondues	" "	AC SEZANNAIS	Marigny-le-G.
10.04	UA d'ORLEANS	Saint-André	" "	AC de CASTELNAUDARY	Puivert
" "	AC de HAUTE PROVENCE	Saint-Auban	" "	AC RHONE et SUD-EST	Corbas
11.04	AC de l'EURE	Saint-André	29.05	AC de SAINTONGE et A.	Saintes
" "	AC de PONS	Pons	" "	AC du DAUPHINE	Corbas
17.04	AC de l'EURE	Saint-André	" "	AC VAUCLUSTE	Samatane
" "	AC d'ANGOULEME	Jonzac	" "	AC de NUITS ST G.	Pouilly-Maconge
" "	MAC NICE et SUD-EST	Fayence	30.05	AC CHARENTE MARITIME	Saintes
" "	AC d'AUVERGNE	Laschamps	" "	AC de VILLEFRANCHE	Corbas
" "	AC de CHATELROUX	Châteauroux	" "	AC NUITS ST GEORGES	Pouilly-M.
" "	AC d'ALSACE	Sarrebourg	05.06	AC COTE D'AMOUR	La Baule
" "	AC du ROUSSILLON	?	" "	AIR MODEL'S	Corbas
" "	MAC LOIRE ATLANT.	Bouin	" "	AC d'ALSACE	Buhl
" "	UA SAMBRE & HELPE	Haubeuge	" "	Ailes MONTLUCONNAISES	Lapalisse
24.04	MAC LOIRE ATLANT.	Bouin	" "	UA LILLE ROUBAIX T.	Bondues
" "	AC des DEUX-SEVRES	Niort	11.06	AC S.A.-SOGERMA	ST Vincent P.
" "	AC des LANDES	Pau	12.06	AC S.A.-SOGERMA	St Vincent P.
" "	AC de HAUTE PROVENCE	Saint-Auban	" "	MR CHOLETAIS	Cholet
" "	UA du CENTRE	Issoudun	" "	UA du PERIGORD	Périgueux
" "	Ailes ROMANAISES	Bois-Combray	" "	AC BASQUE	Pau
" "	AC de SARRIBOURG	Buhl	" "	AIR MODEL'S	Corbas
" "	ESA des MUREAUX	Saint-André	" "	MAC de CANNES	Fayence
" "	UA LILLE ROUBAIX T.	Bondues	" "	UA du CENTRE	Châteauroux
30.04	AC de l'EST **	Nancy-Azelot	12.06	AC de l'EST **	Nancy-Azelot
01.05	AC de l'EST **	Nancy-Azelot	" "	MAC de MANDRES **	Réan-Villaroche
" "	AC CAEN et CALVADOS	-	" "	AC du PUY	Landes
" "	AC de SAINTONGE AUNIS	Saintes	18.06	AC AEROSPATIALE TOUL	Fonscibes
" "	AC de DAX	Pau	19.06	AC AEROSPATIALE TOUL	Fonscibes
" "	AC de VILLEFRANCHE	Corbas	" "	AC S.A.-SOGERMA	Saint-Vincent
" "	MAC de CANNES	Fayence	" "	AC de ROMANS	Corbas
01.05	PARIS AIR MODELE	Saint-André	" "	MAC de NICE & SUD-EST	Fayence
" "	MAC de MANDRES	Villaroche	" "	UA LILLE ROUBAIX T.	Bondues
08.05	AC de NORMANDIE	Saint-André	" "	AC de CHATELROUX	Châteauroux
" "	AC du BEARN	Pau	" "	AC de SARRIBOURG	Buhl
" "	AC VAUCLUSTE	Samatane	" "	AC SEZANNAIS	Marigny-le-G.
" "	AC du BLANC	Le Blanc	" "	AC du BEARN	Pau
" "	AC d'ALSACE	Buhl			
" "	UA SAMBRE et HELPE	Haubeuge			

* CACAHUETES

** DEBUTE A L'AUBE