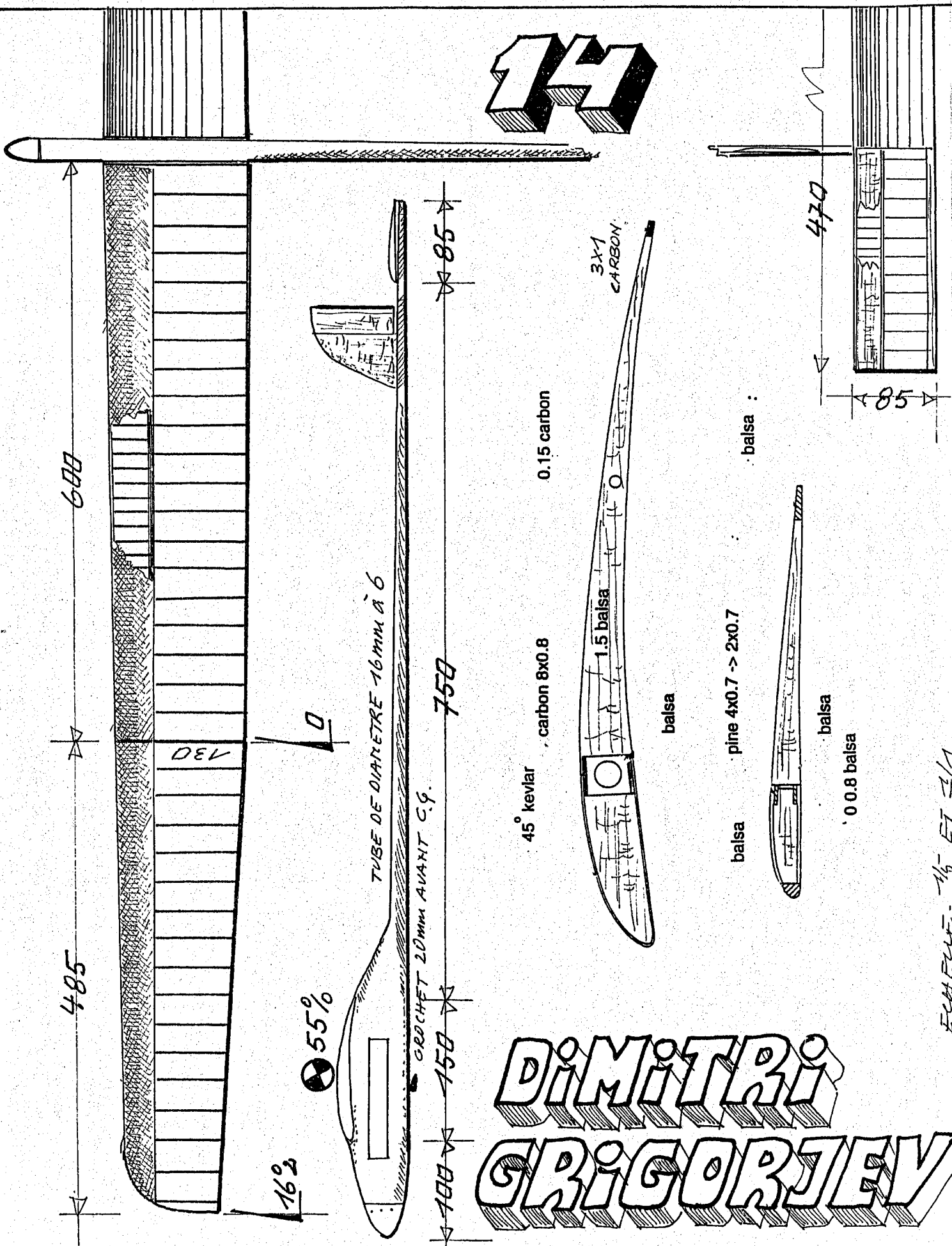


14



DIMITRI GRIGORJEV

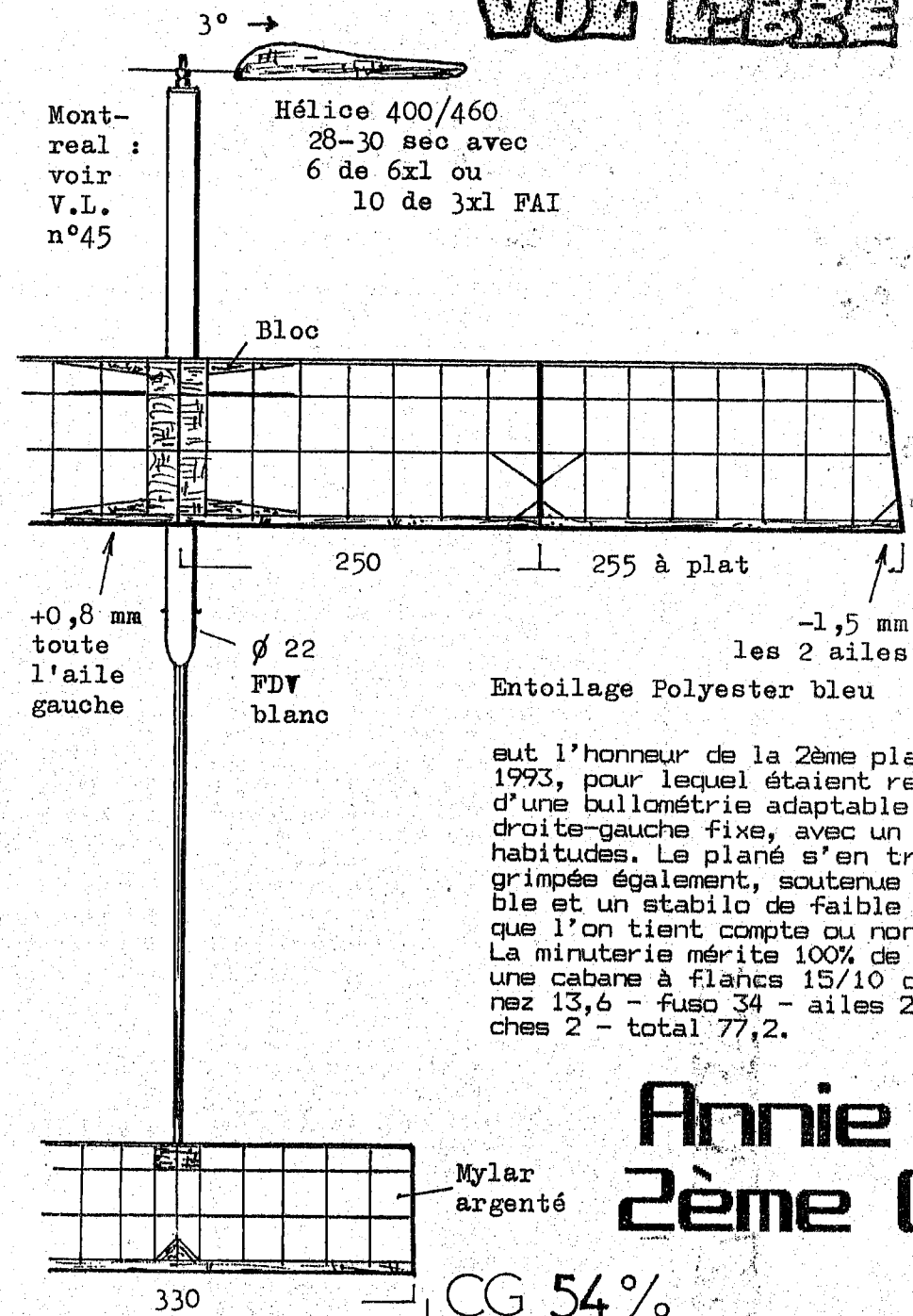
6240

VOL LIBRE

VOL LIBRE

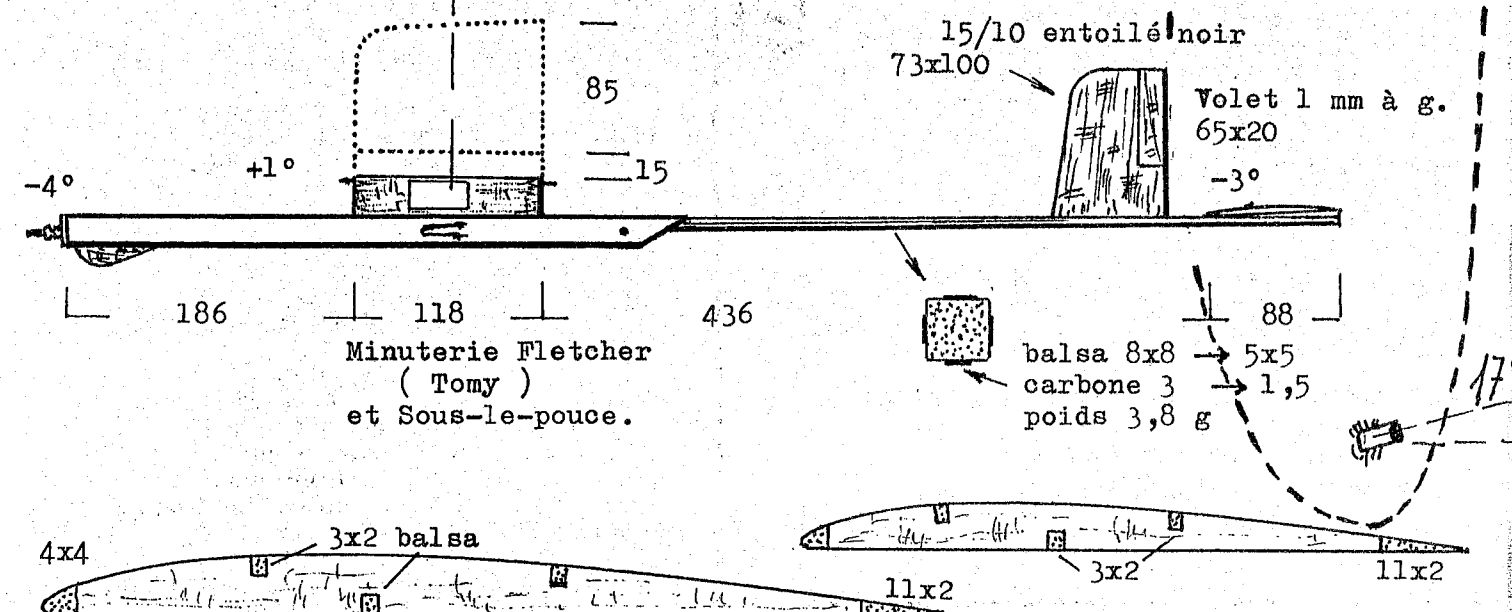
COUPE-D'HIVER

AJB



Et un podium, un ! pour la première année d'existence du L.A.M., Ludres Air Modèles, ex-Nancy, ex-AC de l'Est. Après en avoir vu de toutes les couleurs - plusieurs mois sur un arbre perdu, réentoilage model un peu plus léger - "AJB" s'avéra aux essais plus débrouillard dans le vent que ses cousins d'écurie, et eut l'honneur de la 2ème place aux Championnats de France 1993, pour lequel étaient requis des nerfs d'acier en sus d'une bulmométrie adaptable et versatile... Le réglage est droite-gauche fixe, avec un différentiel d'aile inverse aux habitudes. Le plané s'en trouve en virage/bien serré. La grimpée également, soutenue par un Vé longitudinal confortable et un stabilo de faible allongement (3,4 ou 3,7 suivant que l'on tient compte ou non des interférences fuselage). La minuterie mérite 100% de confiance, est encastree dans une cabane à flancs 15/10 de poids 4,5 g! Autres poids : nez 13,6 - fusé 34 - ailes 24,1 - stab 3,5 - crochet + broches 2 - total 77,2.

Annie Besnard 2ème CAEN 1993



6241

JIHOČESKÝ POHAR 1994

APPLICATION SOUTH BOHEMIAN CUP '94 F1A, F1B, F1C SEZIMOVO USTI CZECH REPUBLIC 3 - 4 JUNE 1994

Name, Surname

Nationality, Club

Address

FAI Licence N°

CATEGORY F1A F1B F1C

Deposits: 1 category 800.00
Junior - 18 years 400.00
2 - 3 categories 1000.00
Junior - 18 years 500.00

Check-in after dead line expiry (14.5.94)
Additional charge 100.00
Foreign participants will pay deposit and check-in 50%

BANQUETX 160.00

Total Kc

Accommodation: Hotel Spolecký Dům
Hotel Goldbrick
Flats House SOUS - House of Youth
-Thursday 2.6persons
-Friday 3.6persons
-Saturday 4.6.....persons

Applications for timekeepers

Name, Surname ..

Category 3.6.1994 F1B F1C award 250 Kc
4.6.1994 F1A " "

Application with enclosed deposit to be sent by May 14,
1994 to address:

Vladimir KUBES nam TOMASE BATI 663/18
391 02 SEZIMOVO USTI C. R.

Walter EGGIMANN

"L'histoire" de mes modèles F1B.

Jusqu'à ma participation aux Championnats de Monde de 1973, tous mes modèles étaient inspirés par des croquis parus dans les revues spécialisées.

De 1973 jusqu'à la fin des années 80, mes modèles étaient de conception largement nordique. La structure des ailes et les profils étaient de Jan Zetterdal et Thomas Koster. Avec l'utilisation des pales THEODORSEN de Dieter Siebenmann et l'optimisation des détails,

Après ces modèles quelque peu improvisés, qui ont amené des performances massivement accrues, j'ai maintenant des modèles, pour les championnats du Monde 93, qui sont entièrement inspirés des expériences menées par D. Siebenmann.

Je considère que c'est une chance inouïe de pouvoir profiter depuis des années, des idées géniales d'un Dieter Siebenmann; Ceci d'autant plus que Dieter transmet son expérience et savoir au fur et à mesure de ses avancées, parfois même avant d'avoir lui-même réalisé ses découvertes. Les succès des Schaller, Polla, Ruppert entre autres sont à voir sous cet angle.

CONSTRUCTION

Le tube moteur, est constitué par une couche de Kevlar (36 g m²), trois couches de carbone 80 g m², et à l'intérieur pour isolant, un film mylar, le tout enroulé.

La poutre arrière est de D. Siebenmann, (6 g) en Rovings de carbone enroulés.

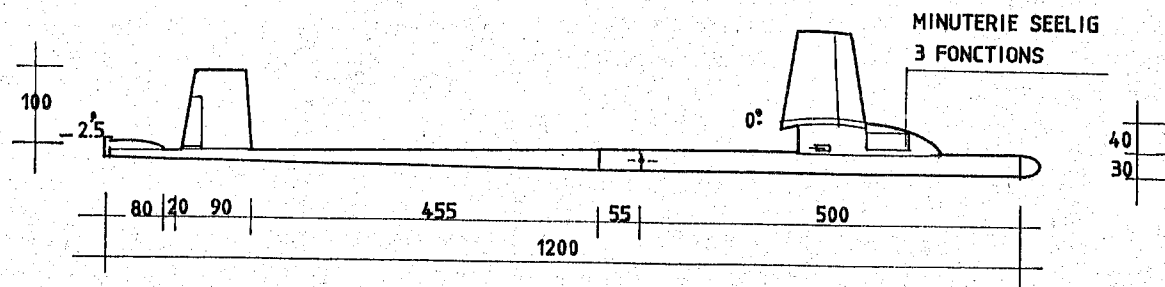
Minuterie 3 fonctions, sortie d'un appareil photo polaroïde. Ce mécanisme d'un temps d'utilisation de 8 mn est parfait pour ce genre d'utilisation. Sur le plateau de base circulaire toutes les roues dentées sont disposées en "satellite" autour de l'axe central. Sur cet axe de 3 mm de diamètre il est facile de tailler un pas de vis, pour fixation du plateau de l'escargot et installation des fonctions. Masse terminée 9 à 10 grammes.

L'aile est élaborée sur un noyau de Rohacell recouvert d'une couche de kevlar (36 g m²) et correspond à celles de D. Siebenmann et de R. Ruppert.

Le bord d'attaque, le longeron principal (tube) et les bords de fuite sont en carbone. Les nervures en balsa sont renforcées extra et intrados par du carbone. Recouvrement en film mylar de 6 g m², collé UHU Kraft (dilué à 50 % avec du toluol).

Pales, noyau Rohacell (70 kg/m³) recouvert sous vide par du carbone 80 g m².

D'autres détails sont visibles à travers le dessin du modèle. Sur les qualités des modèles rien ne



CARACTERISTIQUES

AILE : SURFACE: 15,79
POIDS: 54grs
DIFFERENTIEL MOBILE
PENDANT LA MONTEE

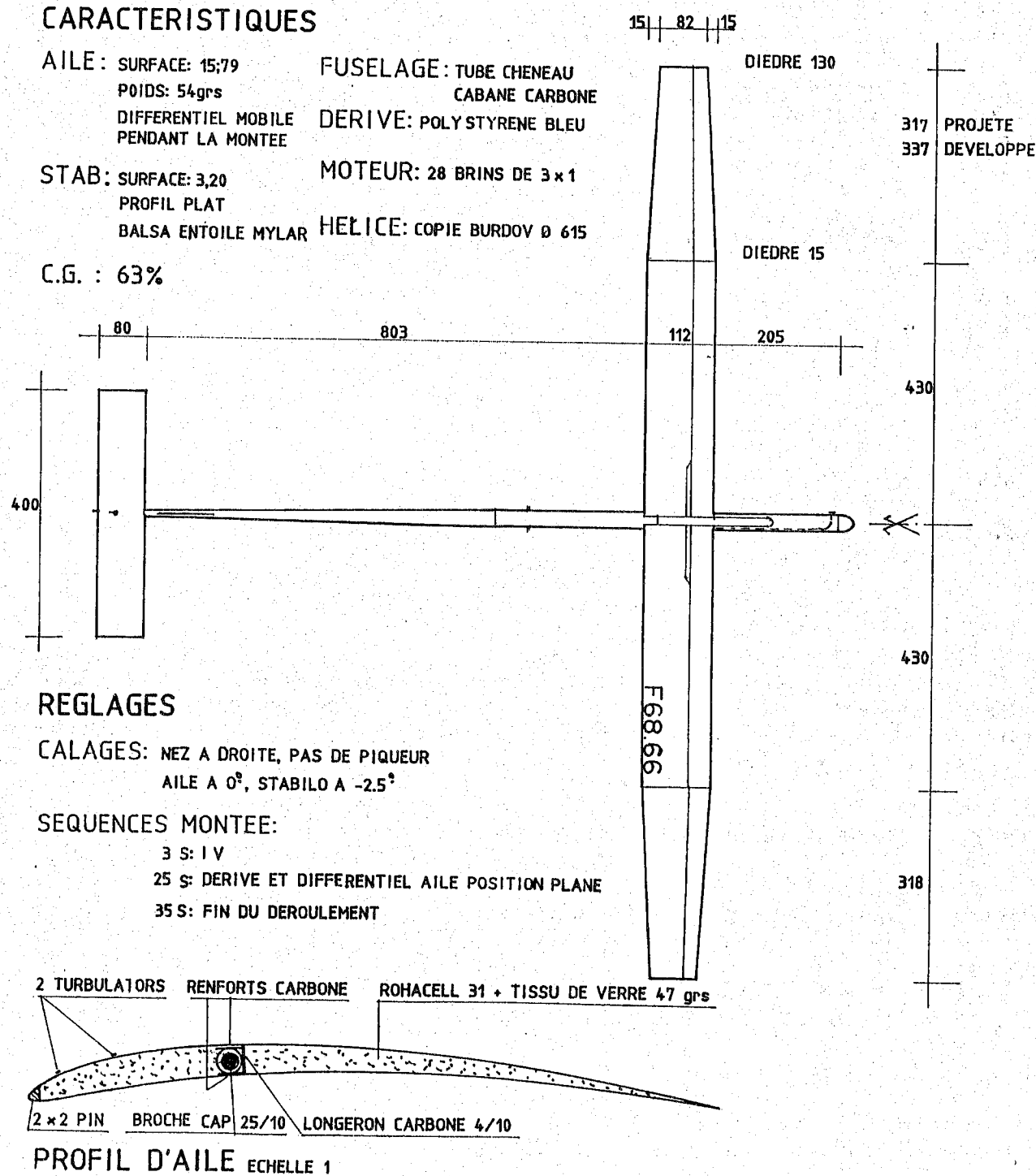
FUSELAGE: TUBE CHENEAU
CABANE CARBONE

DERIVE: POLYSTYRENE BLEU

MOTEUR: 28 BRINS DE 3x1

HELICE: COPIE BURDOV Ø 615

C.G. : 63%

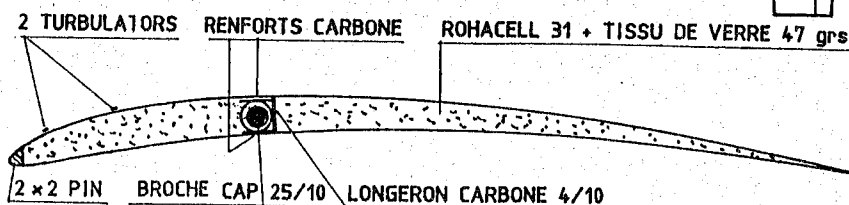


REGLAGES

CALAGES: NEZ A DROITE, PAS DE PIQUEUR
AILE A 0°, STABLO A -2,5°

SEQUENCES MONTEE:

3 S: 1 V
25 S: DERIVE ET DIFFERENTIEL AILE POSITION PLANE
35 S: FIN DU DEROULEMENT



PROFIL D'AILE ECHELLE 1

René: Abordons maintenant les questions concernant ton Wake "PLASTIC 2" construit en 92, dont tu as dessiné le plan pour VOL LIBRE... C'est donc celui classé 2^{ème} à Cambrai, et 4^{ème} au Championnat de France... Précisons que tu étais en vacances à la période du concours du Poitou.

Ce modèle est-il de conception personnelle ?

Antoine: En partie, mais les ailes, surtout sont d'influence Roger Ruppert.

René: As-tu eu des problèmes lors des réglages ?

Antoine: Grâce aux mécanismes qui différencient les deux sortes de réglages, la montée puis le plané, cela ne m'a pas posé trop de difficultés. Je me suis appliqué à soigner surtout le plané, qui est bon.

René: Quelques mots des profils de voilures...

Antoine: Pour les ailes je me suis inspiré du profil de Ruppert (voir plan) et pour le stabilisateur, j'ai pris le classique plan-convexe de 6 % d'épaisseur.

René: Quels choix de montée, et moteur-hélice ?

Antoine: Après un départ si possible vertical, j'ai une montée..., moyenne en vitesse. Le moteur est un 28 brins de 3 : 1 sur longueur 400 à 410 mm, remonté à ≈ 330 tours. L'hélice, depuis le Championnat 93, est une bipale repliable, copie de l'hélice Burdov de Ø 615 mm et de faible Pas (PR ≈ 1,15 à 1,2) déterminé après essais. Le pas est modulé le long de la pale suivant rayons... Précédemment, c'était une hélice genre Féodorov... Tout cela prouvant que ma montée ne me satisfait toujours pas.

René: As-tu une méthode de rodage, et utilises-tu le chauffage avant remontage ?

Antoine: Non! Et pas de rodage! La première utilisation du moteur donne le meilleur rendement. Chaque écheveau repose au moins une semaine entre deux vols, plus si possible.

qu'il est resté plus de 50h sans quasiment dormir. J'ai eu de la chance!

Pas fâché d'être rentré le Michel car il commençait à y'en avoir marre des trucsburgers à toutes les sauces, des fast-food mexicains en veux tu en voilà, des voitures pas comme j'aime et enfin pouvoir retrouver des villes avec une âme, un centre, une humanité. Allez, il serait mal venu de me plaindre j'ai (et nous avons) vécu une superbe aventure avec une fois de plus le vol libre comme support. Ah si seulement l'on pouvait voler sur la lune, on pourrait en faire l'URAM 15 et je me proposerais comme président!!! Quoi qu'il en soit, je pense aussi que notre équipe a montré une fois de plus que la France avait son mot à dire et ce au plus haut niveau. Nous n'avons pas à rougir de notre condition ni de notre taille, loin s'en faut et surtout pas de nos techniques quelles qu'elles soient. Par ailleurs, vous pourrez voir que la qualité n'attend pas le nombre des années, je m'en étais rendu compte voici longtemps quand j'animais le club de la MJC d'OLIVET, Antoine l'a prouvé et il a prouvé aussi que le concept des championnats du monde junior n'était pas une vaine chose. C'est une question de temps, de motivation et d'acharnement. Nous devons continuer dans cette voie. Peut être un jour retournerai-je là bas, je l'espère mais sans doute irai-je voir autre chose... QUOI QUE... L'ouest...

Allez, à je ne sais pas quand mais bon hiver et bonne préparation à tous puisqu'il paraît qu'on recommence en UKRAINE au mois d'Aout 94!!! A tchaobonsoir...

Michel PILLER
fait à DIJON le 22 Décembre 1993

COMPLETE FIA, FIB MODELS SEPARATE PARTS, MATERIALS

TOP QUALITY



BEST SERVICE

THE HIGHEST RESPECT TO OUR CLIENTS-
PAYMENT AFTER DELIVERY!

For free CATALOGUE please send your adress to:

PHONE
+37014 90011

VIDAS NIKOLAJEVAS
VILNIAUS 237-24
5400 SHIAULIAI
LITHUANIA

FAX
+37014 22695

6262

WORLD FREE FLIGHT CHAMPIONSHIPS

ROGER MORRELL

A Different view of the 1993 World Free Flight Championships

Written by Roger Morrell, a member of SCAT, the organizing Club.

The Southern California Aero Team (SCAT) is a club dedicated to FAI free flight events. Remembering the satisfaction the club felt after its organization of the 1979 Championships at Taft, Hector Diez, the SCAT president in 1990, spearheaded an effort to organize the 1993 World Champs. SCAT is fortunate in that it has a number of members with previous World Champs experience, both as organizers and as participants. In addition there are many other experienced free fliers in the area who can help with the running of events.

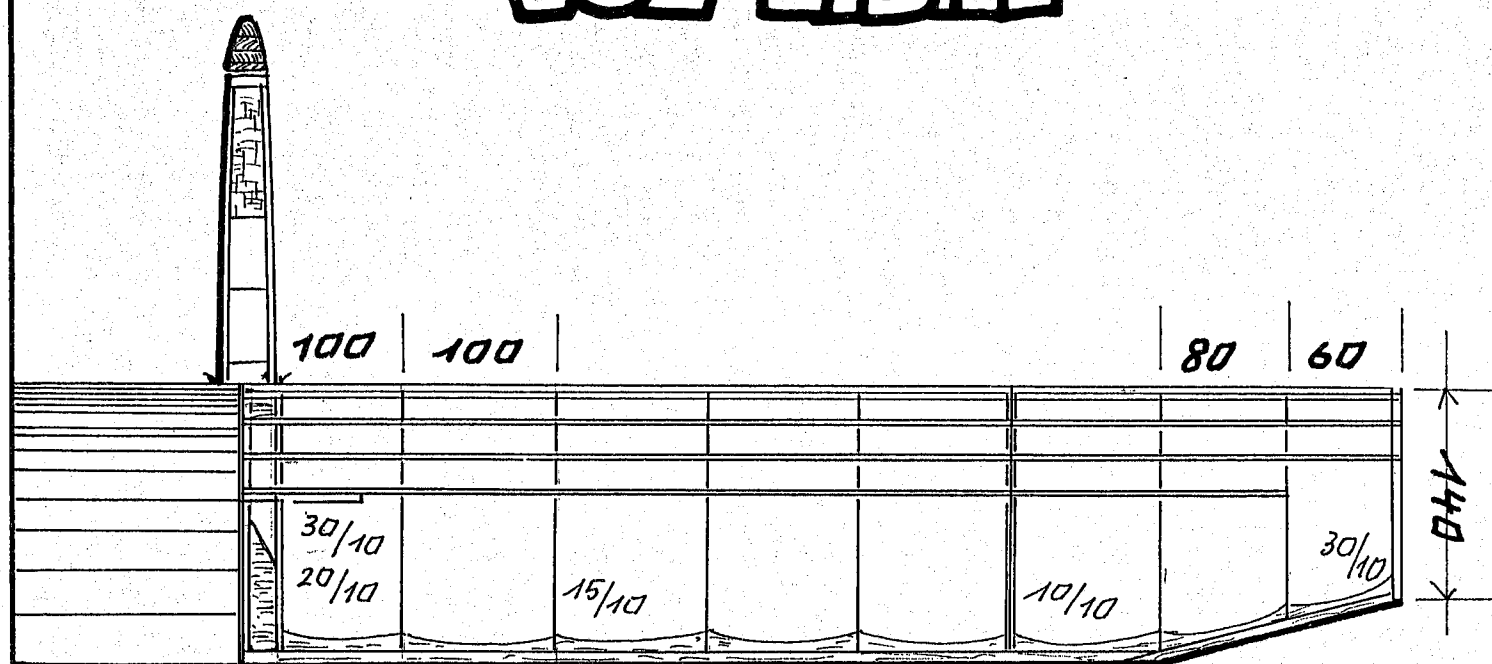
The Taft site used in the 1979 event is still used and still has its magical weather conditions. But the oil operations and the famous kitty litter factory have occupied more space and higher performance models have made the site too small. Nearby however is the new Lost Hills Free Flight Airfield. This is a large area, flat with almost no vegetation ... or anything else for that matter! There is unrestricted chasing in most directions. Retrieval of models is not difficult, even when the wind is blowing. However the site has one less positive attribute; at some times of the day air picking is very difficult with deceptive, narrow "broomstick" thermals. This makes it a challenging site. The date chosen for the Championships was October which has the best weather. It is past the heat of summer and before the winter rains begin.

SCAT, the Academy of Model Aeronautics (AMA), and the National Free Flight Society (NFFS) started the planning process. There were a few hitches caused by the AMA moving its national headquarters from Washington, DC to Muncie, Indiana with resultant staff changes. AMA controlled the financial aspects of the event and collected the entries as required by the FAI. Bob Waterman, the NFFS president, was able to go to Muncie to help the new AMA staff resolve the administrative issues which arose while organizing the championship.

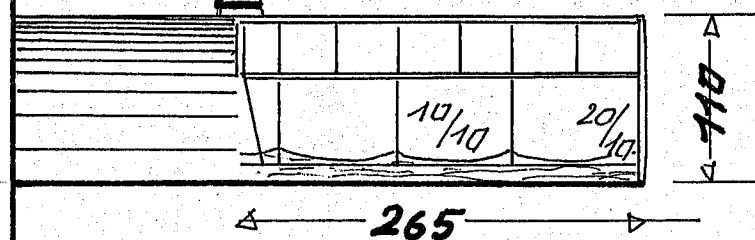
The World Championship itself was organized by volunteers who came from all over the United States. The US is a large country and people typically do not get as many paid vacation days as in most European countries; but people came sometimes thousands of miles from all corners of the country to help run the event. The largest number of people were needed to be timekeepers. We guessed that there could be 40 pole positions. Even though there would be visitors from other countries to help, we needed to find about 60 time keepers from the United States.

A person attending a free flight event at Lost Hills for the first time might wonder if it is a model airplane event or a motor bike event. It can be very hot and there are serious dangers of dehydration. For this reason many of the American modellers have a small motor cycle to chase and some form of shade to protect from the sun. There was no way that the organizer could provide a motor cycle for each team and as the preparations progressed it was obvious that some teams were making contact with local modellers to help them. To insure that no team would be at a disadvantage, many other local modellers offered to host teams. This involved lending them equipment or actually helping with chasing. This assistance was volunteer, with hosts coming from as far away as Florida to help.

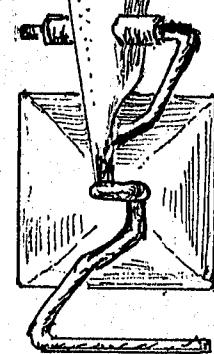
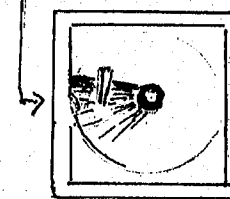
VOL LIBRE



VERRAN Roger



RAMPE CREUSE



LA GRANDE SURFACE DE VERRAN ROGER AVIGNON.

Après COVIAUX, l'affreux JOJO pardon Georges M. ATHERAT, voici un appareil construit au mois de février 1993. Ce modèle par temps TTRES, TRES CALME a de très belles performances, au mois de mars - car il faut le dire - et ce n'est pas Georges qui me contrdira - nous avons de belles journées entre le mois de septembre et le mois de mars, surtout sur le terrain de PUJAUT-Gard.

L'appareil a une montée lente à droite, d'une durée de 60 à 65 secondes pour une altitude d'environ 30 mètres. Plané à droite, très sensible dans les petites turbulences, autrement dit il papillonne.

La construction de l'appareil, pas de bois dur, que du balsa bien choisi.

FUSELAGE: en treillis de M.C. 3 cm/3 cm longerons 3 X 3, croisillons en 10/10 dur, coffrage 20/10 normal.

Nez hélice en 4 épaisseurs de 50/10 ème à zéro degré, pas de piqueur pas de virage, seule la dérive en 15/10 moyen fait le reste - sous dérive enduite de nitro - fixation déthermalo.

Hélice 15/10 ème semi-dur moulée 46 cm de diamètre. Plus les 6 brins TAN 6 mm.

Masse totale 55 grammes.

AILE:

René Jossien : "Der richtige Schwerpunkt"

$$C [\%] = KA + \frac{KS \times SS \times GL \times EP}{SA \times SA}$$

- C [%] = Entfernung des SP von der Nasenleiste, in % der Flügeltiefe
 KA = Flügel-Koeff. = 20 + A + B + C
 KS = Leitwerks-Koeff. = 25 + D + E
 SS = LW-Fläche [dm²]
 GL = Hebelarm von der Flügel - / bis LW-Nasenleiste [dm]
 EP = projizierte Flügelspannweite -ohne Rumpf - [dm]
 SA = Flügel-Fläche [dm²]

Flügel-Koeffizient KA = 20 + A + B + C

A = Variable für die Höhe des Flügels über der Rumpfachse

- +2 für niedrige Flügel
- +3 für mittlere Flügel
- +4 für Flügel mit H= 3% der Flügelspannweite (ca.. 65mm bei 2,1m)
- +5 für Flügel mit H= 5% der Flügelspannweite (ca.125mm bei 2,1m)

B = Variable für das Flügelprofil

- +1 symm.
- +2 gerade Unterseite
- +3 gewölbte Unterseite

C = Variable für Modellklasse und Wetter

	F1B "tags"	F1A / F1H	F1B "abends"	F1C
Wind / schneller Steigflug	-4	-2	+1	+6
All-Wetter / guter Steigflug	-2	0	+3	+8
ruhiges Wetter / bestes Gleiten	0	+2	+5	+10

Leitwerks-Koeffizient KS = 25 + D + E

D = Variable für die SLW-Anordnung

- 0 für einfaches SLW
- +1 für kleine Randbogen-SLW's ohne Schattenwirkung
- +2 für großes SLW auf dem LW

E = Variable für das LW-Profil

- 0 symm.
- +1 gerade Unterseite
- +2 leicht gewölbte Unterseite
- +3 stark gewölbte Unterseite

W.G. 3/93

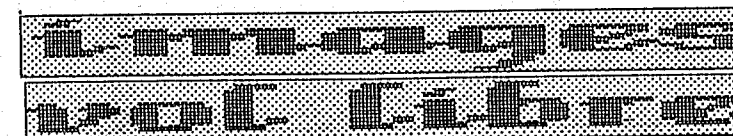
FREE FLUG

René
JOSSIEN

1	4	7
2	5	8
3	6	9 10
6274		6275

11	12	15	16
13	14	17	18
6276		6277	

19
6278



Images VOL LIBRE

La plus grande partie de ces images est consacrée à la rencontre VOL D'INTERIEUR de Flémalle 1993 organisée de main de maître par nos amis belges sous la direction de F. Van Hauweart.

1- Rainer Gaggl - Autrichien - arrivé de dernière heure avec un modèle motorisé CO 2 mini-mini

2- Le Bernard GR 191 de R. BOOR très belle finition.

3- L'aile volante FAUVEL AV 10 de M. Brendel.

4- Michel de Lynch effectuant une petite réparation

LA PALE-PRESSION (SUITE)

PIED EN C.A.P. - Si vous avez à noyer un pied CAP dans l'épaisseur de la pale, c'est le moment de le fabriquer... Et de le coller à l'araldite rapide, ou similaire. Puisque le pied n'a pas tout-à-fait la torsion définitive, il faut reficeler la pale sur le moule, et caler à partir de l'intrados du moule.

EXTRADOS. - Avec ou sans pied CAP... on passe au ponçage du profil. Rabot de modélisme, si vous avez... puis papier abrasif. Erreur des débutants et autres gens pressés: on appuie trop fort sur les 30% arrière de l'extrados. Contre-mesure: replacer la pale sur le moule pour cette partie du travail. - Le bord d'attaque

restera à bord vif. Le marginal extérieur ressemblera à un bord de fuite, en biseau aigu. - Préparer deux feuilles nylon, une feuille polystyrène 2-3 mm, le tissu de verre, le renfort du pied, la résine.

Avec 3 bandes de scotch étroit et fin, fixer sur le moule la première feuille nylon. Badigeonner l'extrados balsa, appliquer la FDV et le renfort, lisser, recouvrir de nylon et lisser encore, mettre en place, scotcher, recouvrir de polystyrène, saucissonner.

Pour la finition, rien de spécial, sinon qu'un ponçage général à l'abrasif ultra-fin sera le bienvenu. Terminer le pied. Equilibrer à votre habitude. Schpritt de peinture. Ollé.

For the ATTENTION OF ALL AEROMODELLERS.

FLYING MODEL DESIGNER & CONSTRUCTOR is a new magazine for ALL Aeromodelers, covering RADIO CONTROL, FREE FLIGHT and CONTROL LINE. It is a quality publication containing feature articles, kit reviews, products, full size plans etc : fully typeset with many clear photographs and drawings.

If you would like a sample copy send £2.40 together with you name and address to:

PAMAG (Publications) Ltd,
3 Lowfield Court, Old Forge Business Park, Sark Road, Heeley,
SHEFFIELD S2 4HG. England.

Alternatively you can take out a subscription (£12.00 UK, £15.50 surface overseas, £19.00 Airmail). Clip the coupon and return with your remittance -Happy Modelling.

PAMAG (Publications) Ltd Registered Number 1346572.

To: PAMAG (Publications) Ltd,
3 Lowfield Court, Old Forge Business Park, Sark Road,
Heeley, SHEFFIELD S2 4HG. England.

Tick ☐ Please send me a sample copy of FLYING MODEL DESIGNER & CONSTRUCTOR

or
Delete ☐ Please enter my subscription to FLYING MODEL DESIGNER & CONSTRUCTOR

VOL LIBRE

I enclose cheque/postal order/international money order for £..... or
please debit my credit card ACCESS/MASTERCARD/EUROCARD/VISA

Card No Expiry Date / /

Name and Address.....

Signed..... Date.....

Where did you obtain this coupon please?.....

6282

Jean Wantzenriether

RUSCAZIO ANTIO
VIA PARUTA 3
09131 CAGLIARI ITALIE

DIEBOLT JOHN
526 HEATER DR.
CARY NC 27511 USA

SHUJI SUDA
26-10-4-; NARASHINODAI
FUNABASHI- CHIBA
774 JAPAN

TAIZO KURATA
1-34-1-406
EBISU NISHI
SHIBUYA TOKYO
150 JAPAN

YOSHIHARU NAKAJO
851-25 MORITADA
KUWANA MIE
511 JAPAN

LEBERRE CLAUDE
1 PLACE DE L'EGLISE
14550 BALINVILLE SUR ORNE
FRANCE

LEGRAND GERARD ASL
4

E.Z.B. CHAMPION DE FRANCE

Voici le Plan du modèle E.Z.B. champion de France. Les résultats obtenus me placent loin derrière les deux modélistes anglais et cette troisième place du concours international était tout à fait inespérée puisque j'avais fait des efforts de construction en BEGINNER où je pensai faire mieux mais les nouvelles machines n'étaient pas du tout au point.

Ce modèle E.Z.B. est le premier (et le seul) qui a été construit. Son dessin est classique et aucune dimension n'est extrême. La priorité a été donnée au respect du poids mini car je ne crois pas beaucoup aux modèles démesurés mais trop lourds; surtout pour débiter une catégorie où les participants étaient nombreux il y a 6 ans.

CONSTRUCTION:

Rien que du classique en E.Z.B. Le B.A. et le B.F. des ailes et du stab sont faits dans des planches "tapered soft" de chez MICRO-X; les nervures sont dans du 1.5#0.8. Les multiples nervures donnent une bonne rigidité à l'aile, gage de reproductibilité des vols.

La partie avant du fuselage est tirée d'une planche de 3mm en "QUARTER-GRAIN"; elle est poncée vers les extrémités. La partie arrière est tirée d'une planche "tapered soft".

L'hélice a été remoulée juste avant le concours

LE VOL:

Comme dans toutes les catégories indoor, la durée du vol est avant tout liée à un bon choix du caoutchouc et de l'hélice. Sur ce modèle une seule hélice existe, elle a un pas fixe de 700mm, elle est calée pour tourner bien rond et je n'y touche plus par la suite.

Je joue uniquement sur le remontage et la section du caoutchouc pour ajuster le vol. Tous les moteurs ont une longueur de 400mm, Le caoutchouc est de l'ancien PIRELLI orange que mon frère Marc MARILIER m'a donné. Des caoutchoucs de différentes sections sont coupés (avec une machine CHEKOVSKI ramenée à l'époque par J. VALERY) et placés dans des sachets individuels. Une étiquette collée sur chaque sachet récapitule les différents remontages subis. Je pense qu'en indoor il faut COMMENCER par avoir quelques sections différentes quasiment avant de construire; si on veut pouvoir ajuster la puissance du caoutchouc et donc faire de longs vols.

Tous les vols sont notés dans un cahier: Salle, Météo extérieure, température de la salle, caoutchouc employé, couple au démarrage, nombre de tours, durée du vol.

Lors des premiers essais l'incidence est ajustée pour que lorsque le modèle est lâché piqueur, le piqué se rattrape normalement mais pas trop vite. après je ne touche plus au modèle, je ne joue que sur le caoutchouc.

Dans le palais des sports d'ORLEANS le guidage n'est pas des plus simples, le vol a été ajusté pour plafonner sous les damiers de la salle mais au dessus des lustres car le virage du modèle est trop large pour espérer tourner sous la verrière d'une alvéole. Par contre on peut tourner à la base des damiers, je ne ressens pas le virage car je crois que, comme en F1A, les traînées parasites augmentent lorsque le rayon de virage est diminué.

Dans ces conditions le modèle ne s'est perché qu'une seule fois au dernier vol où il fallait faire plus de 11mm pour améliorer d'ou un remontage Kamikase et la sanction qui s'en est suivie immédiatement.

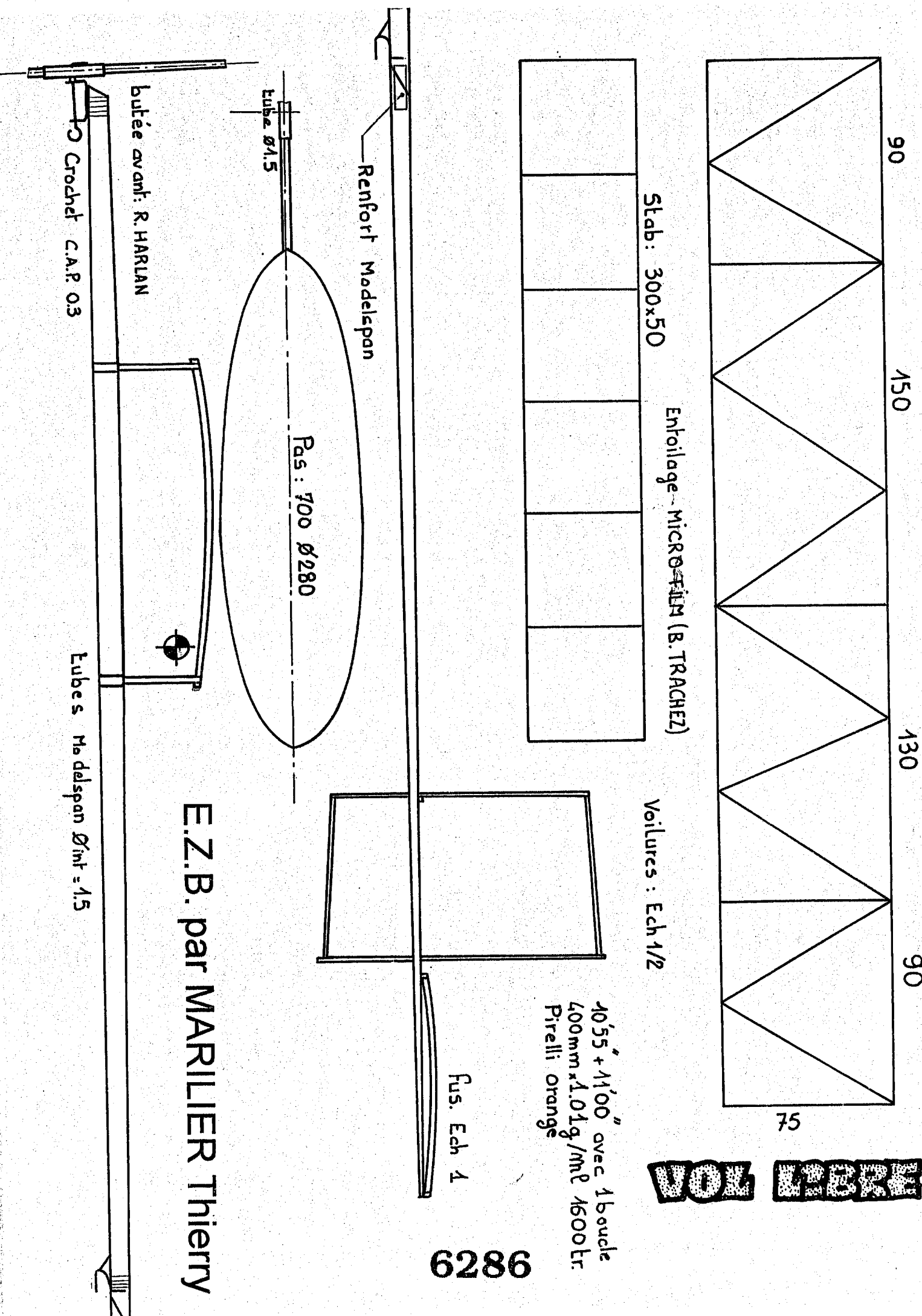
Il semble que le nombre de nouvelles têtes participant en indoor est faible, il est vrai que, comme en vol d'extérieur, le niveau des performances à atteindre est élevé et que des spécialistes existent dans chaque catégorie. (je pense aux MICRO 35 à 0,5gr)

Pour ma part, je crois que les catégories de débutant sont nécessairement des catégories à poids limité. L'E.Z.B. permet de s'initier au maniement du microfilm (Merci à B. TRACHEZ) et le F1D BEGINNER à la manipulation de grands modèles.

Pour tous ceux qui souhaitent se lancer dans la catégorie passionnante du F1D, commencer par s'initier à la production du microfilm avec un modéliste chevronné me semble la seule voie à privilégier qui évite de tout redécouvrir soi-même. La construction est délicate mais on commence par des modèles trop lourds. En débutant il faut faire toujours le même modèle qu'on allège progressivement.

Thierry MARILIER

6287



the reputation for decades of being the cheapest aeromodelling activity. It has come to an end now, and no complaints from me!

When you start in free flight you make a choice and you cannot get it all.

The classes F1A/B/C:

Let the F1A stay as it is, it is a good class for healthy and fast legs. The new fly-off rules with 2 minutes steps makes quick decisions, mostly two fly-off starts needed.

Also the F1B class is healthy. But it would be a good idea to ban motor heaters as everybody seems to have one by now - including myself! - I still hate all that equipment to move around.

The F1C class is a real problem, it is complicated, noisy and dangerous. There were near-incidents at several occasions this year. I think the engine size should be reduced to 1.5 or 1 ccm, the wing loading free and seven seconds motor run. This would give the high-tech people enough to think about and the average modeller a chance to fly a free flight model "with engine" to some level of success. And perhaps most 1/2A and F1J models could be flown successfully in this "new" F1C class, boosting the number of competitors!



I am sorry:

for the level of my English knowledge. I am sure there are many errors in my expressions. Please, forgive me!

FREE FLIGHT IS A WAY OF LIFEAND A GOOD ONE!

SUITE DE LA PAGE 6297.-

D'un autre côté il y a beaucoup de possibilités de pratiquer le modélisme, mais les jeunes construisent RC, VCC, bateaux etc... mais très peu le vol libre.

Récemment la fédération danoise (VL) a livré à dix jeunes des boîtes, minuterie incluse, pour construction. Il s'agit du kit suédois DRAGONFLY, entièrement en balsa. On espère que ce geste va inciter quelques uns à voler.

C'est tout ce qu'on peut dire sur le vol libre au Danemark.

LES CH. DU MONDE JUNIORS

A le FAI siègent quelques personnes capables de réfléchir à ce problème, et on espère qu'ils trouveront une solution à la question ardue qui leur a été confiée

Les jeunes sont d'humeur changeante et ont des difficultés pour se fixer sur une activité sur plusieurs années. Mais ceci leur est demandé quand ils pratiquent un sport comme la natation, athlétisme ou le vol libre. Durant mes trente cinq années d'activité j'ai vu très peu de gens qui avaient l'énergie nécessaire.

Il est largement connu que c'est par le planeur qu'on peut entrer le plus facilement dans la matière. Les jeunes peuvent construire et régler un tel modèle, chose impossible en F1B et C, très peu sont capables de maîtriser plusieurs fonctions. Ils sont seulement capables - et on l'a vu aux CH- de lancer le modèle, et encore sous surveillance!

Il n'y a donc que deux possibilités pour régler ce problème:

- supprimer ces championnats
- voler seulement en F1A et encore avec un crochet (tournant) mais sans bunt.

Si l'on supprime ces championnats il faudra au niveau international récompenser spécialement les juniors, comme on le fait déjà à certains endroits.

Le remplacement des catégories B et C par G et J ne résoud rien car elles sont tout aussi compliquées.

LA REGLE DU CONSTRUCTEUR

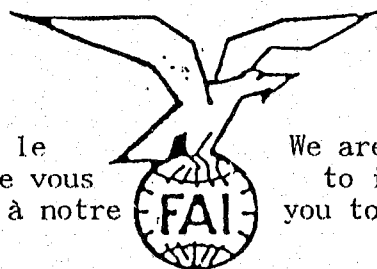
On ne peut plus y revenir aujourd'hui. On ne peut plus juger qui a construit son modèle. Ce qui veut construire en ont toujours la possibilité, ceux qui ont simplement envie de voler, achètent, ou comme pour mon fils, le père construit le modèle

Le monde et la société d'aujourd'hui changent constamment, le rendement doit être immédiat. Il y 20 ans j'avais une dizaine de jeunes qui venaient une fois par semaine le soir, en hiver pour construire leur modèle. Aujourd'hui cela n'est plus possible. Ils veulent de l'ACTION.

Maintenant et sur place il faut d'abord voler avec eux avec de vieux modèles, pour qu'ils ressentent la joie de voler. Après ils construiront peut-être leur modèle pour voler avec. Les jeunes d'aujourd'hui dépensent de l'argent pour les ordinateurs, les jeux, la musique, l'alcool etc..... Il n'est pas facile de les convaincre de pratiquer le vol libre qui a toujours été affublé de l'adjectif: bon marché!

Lorsque le choix s'est porté sur le vol libre il est impossible de pratiquer encore autre chose pleinement.

UNION AERIEENNE
LILLE-ROUBAIX-TOURCOING



Nous avons le
plaisir de vous
inviter à notre

We are glade
to invite
you to our

7ème

CRITERIUM INTERNATIONAL

DE CAMBRAI

CAMBRAI

qui se déroulera
le

which is to take
place on

22 MAI 1994

sur le terrain
d'aviation de

on the airfield
of

NIERGNIES

VOL LIBRE

CAMBRAI 1994

22 MAI

NOM.....

Prénom.....

Nationalité.....

ADRESSE.....

FIA	FIB	FIC	FIG

VOL LIBRE

BEFORE/AVANT
01/05/94

AFTER/APRES
01/05/94

FIG 80 F
1 CAT. 160 F
2/3 CAT. 220 F
JUNIOR 100 F

120 F
250 F
300 F
200 F

AUCUNE INSCRIPTION SUR LE TERRAIN !

NO INSCRIPTION ON THE FIELD !!!!!!!

A ENVOYER AVANT LE 1^{er} MAI 1994 A

Marc DREMIERE 44 rue Louise de Bettignies
59150 WATTRELOS (FRANCE) tél. 20 75 77 42

**HORAIRE
TIMING**

PROGRAMME

1er VOL 8h00- 9h00
2ème VOL 9h05-10h05
3ème VOL 10h10-11h10
4ème VOL 11h15-12h15

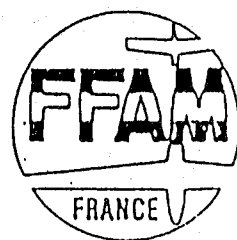
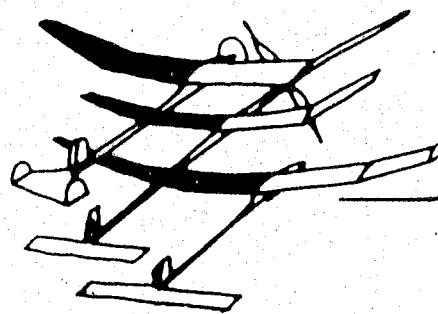
5ème VOL 14h00-15h00
6ème VOL 15h05-16h05
7ème VOL 16h10-17h10
FLY OFF 18h00

Camping gratuit
Buvette Frites Sandwiches

SAMEDI 21 MAI
Accueil Entraînement
FIG: 14h00 à 18h00
5 VOLS non cloisonnés

DIMANCHE 22 MAI
FIA FIB FIC
Remise des PRIX

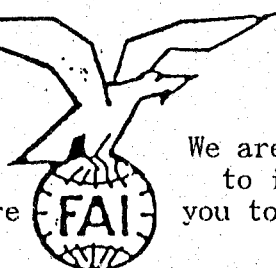
LUNDI 23 MAI
Départ avant 14h00



6300

UNION AERIEENNE
LILLE-ROUBAIX-TOURCOING

Nous avons le
plaisir de vous
inviter à notre



We are glade
to invite
you to our

7ème

CRITERIUM INTERNATIONAL

DE CAMBRAI

CAMBRAI

qui se déroulera
le

which is to take
place on

22 MAI 1994

sur le terrain
d'aviation de

on the airfield
of

NIERGNIES

VOL LIBRE

CAMBRAI 1994

22 MAI

NOM.....
Prénom.....
Nationalité.....

ADRESSE.....
.....

FIA	FIB	FIC	FIG

VOL LIBRE

BEFORE/AVANT
01/05/94

AFTER/APRES
01/05/94

FIG	80 F	120 F
1 CAT.	160 F	250 F
2/3 CAT.	220 F	300 F
JUNIOR	100 F	200 F

AUCUNE INSCRIPTION SUR LE TERRAIN !
NO INSCRIPTION ON THE FIELD !!!!!!!

A ENVOYER AVANT LE 1^{er} MAI 1994 A

Marc DREMIERE 44 rue Louise de Bettignies
59150 WATTRELOS (FRANCE) tél. 20 75 77 42

**HORAIRE
TIMING**

PROGRAMME

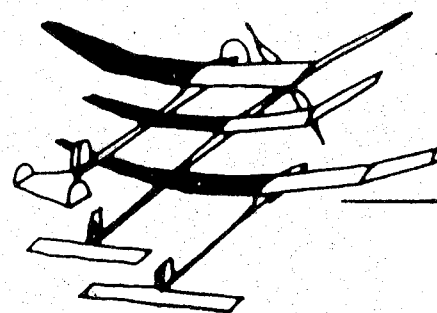
1er VOL 8h00- 9h00
2ème VOL 9h05-10h05
3ème VOL 10h10-11h10
4ème VOL 11h15-12h15

5ème VOL 14h00-15h00
6ème VOL 15h05-16h05
7ème VOL 16h10-17h10
FLY OFF 18h00

SAMEDI 21 MAI
Accueil Entraînement
FIG: 14h00 à 18h00
5 VOLS non cloisonnés

DIMANCHE 22 MAI
FIA FIB FIC
Remise des PRIX

LUNDI 23 MAI
Départ avant 14h00



Camping gratuit
Buvette Frites Sandwiches

6300

