

WORLD

CHAMPIONSHIP

1993

INTERMISSION



VOL LIBRE

BULLETIN DE LIAISON

ANDRÉ SCHANDEL

16 chemin de BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG ROBERTSAU
FRANCE
tél : 88 31 30 25

SOMMAIRE



ABONNEMENT VOL LIBRE
SUBSCRIPTION

André SCHANDEL
16 chemin de Beulenwoerth
67000 STRASBOURG ROBERTSAU
FRANCE

Tél : 03 88 31 30 25

Paiement par chèque bancaire ou virement
CCPostal A. Schandel 1190 08 S Strasbourg.

Abos Vol Libre über Eurocheck's in Franz.
francs oder DM . Überweisung auf deutsche
Bank Kehl blz : 66470035 Konto 0869727 auf
Namen von A. SCHANDEL

Subscription chek over french bank or Eurocheks in
French Francs , of the name from A. SCHANDEL

USA and CANADA make cheks payable in US
Dollars to : Peter BROCKS
9031 East Paradise Dr.
SCOTTSDALE AZ 85260 6888
USA .

6 numéros : 160 F - 46 DM - 32 \$ -
25 EUROS

- 7815 Sazena 97
- 7816 Sommaire
- 7817-18 Championnats du monde juniors
- 7819 CTVL
- 7820-21 Fighting falcon F16
- 7822 - Openscale 99
- 7823 Wakes aux Ch. de France
M. Carles.
- 7824-25 -KF 972 F1C de ken Faux .
- 7826- PATJAS F1H

7816

PHILIPPE DRAPEAU

CHAMPION DU MONDE JUNIOR

WORLDCHAMPION

1998

UN CHAMPION DU MONDE JUNIOR
FRANCAIS

Philippe DRAPEAU , a réussi , en
Vol libre , ce qu'aucun un autre jeune
français , n'a pu réaliser jusque là en F1A

Remporter le titre de Champion du
Monde Junior dans la catégorie planeur .

En cette année 1998 , l'équipe de
France junior s'est déplacée à SIBIU en
Roumanie sous la conduite d'un jeune
chef d'équipe Vincent GROGUENNEC , lui
même récent vainqueur de la coupe du
monde F1A 1997 .

Philippe DRAPEAU (14 ans) ,
Sylvain CHABOT et Aurélien PINEAUD
étaient les équipiers désignés pâr le
concours de sélection 1997 . Par équipe le
France se clssa quatrième .

Le terrain d'évolution était une ancienne
base militaire , comme souvent dans les pays de l'est
, la météo était au beau fixe , avec cependant une
grosse chaleur , qui ne facilitait pas la tâche des
concurrents .

Dix sept pays étaient sur le terrain et il fallut
à la fin de la journée recourir au fameux FLY_OFF
pour départager les huit concurrents qui avaient
obtenu le plein des sept vols de la journée .

Philippe Drapeau avec beaucoup de calme
et de maîtrise sut profiter du bon moment , et
distança de près d'un minute Sivonen Mikko -2 ème
(Finlande) et la jeune et élégante Brigitte Truppe- 3
ème , (Autriche).

Philippe Issu d'une famille où le vol libre
est pratiqué de père en fils et en fille ! manifesta
tout au long de ce championnat une grande
routine, acquise lors des nombreux concours
internationaux auxquels il participe .

Pendant toute la durée des Ch. du
monde Juniors à Sibiu le temps était à
beau fixe , avec de temps en temps des
passages nuageux, provenant de lointains
orages . Le vent ne dépassait jamais les 2
à 3 m/s .

La Roumanie se trouve
actuellement dans une misère
économique qui en fait un des pays les



Photos : A. SCHANDEL

7817

plus pauvres de l'Europe , chômage , bidonvilles , et des milliers d'enfants des rues , sans parents sans abri , mènent une vie des plus misérables .

Malgré cela le pays dispose encore d'une élite intellectuelle , d'esprits d'entreprise et d'organisation , capables de prendre en compte l'organisation d'un ch. du Monde Junior d'aéromodélisme vol libre pour 17 pays .

Seulement 7 pays disposaient d'équipes complètes F1A ,B et J. En F1J 5 rounds de 120 s étaient au programme . Les candidats US envoyoyaient leurs modèles , issus de kits , " MAVERICK , en spirale vers le ciel , alors que les jeunes de Russie , d'Ukraine et de Pologne à l'image de leurs ainés montaient à la verticale à des altitudes incroyables . Modèles ressemblant aux F1C avec seulement des moteurs moins bruyant. La plupart avait des modèles personnalisés et sans doute de construction personnelle. Vue les performances intrinsèques des modèles , presque tous lancèrent sans s'occuper des moments favorables , encore que quelques indications de mylars ou autres aides auraient permis d'éviter des vols ratés.

Le champion , un Russe Egor KANAKHIN , 16 ans donnait l'impression de voler depuis une vingtaine d'années. Il maîtrisait , avec un calme olympien son moteur tournant jusqu'à 34000 tours /mn . Neuf concurrents sur 17 atteignirent le fly-off de 3 mn. 5 volèrent encore à 4 mn et le lendemain matin on passa à 5 mn . les Yougoslaves volèrent avec des modèles très élégants , achetés à Verbitsky , bras de levier encore plus long . Le grand maître les avait construits et réglés . Les trois exemplaires qui n'ont pas survécus la journée étaient d'une autre origine . On a pu observer le Russe STRUKOV et les Serbes en train de les régler . Ensuite on apprit aux jeunes la mise en route du moteur , le remplissage des réservoirs , le régime idéal du moteur . Avec des mimiques l'entraîneur montra les gestes à accomplir pour le lancer. Ivan, Dragan et Damir s'y mirent aussitôt . En deux jours , ils étaient prêts , sans grande passion , et sans connaître les " choses intimes " de leurs machines . Terminant aux places 4 et 5 ils ont montré cependant qu'ils avaient les nerfs solides .

En F1A , personne n'a pu atteindre les 5 mn au fly-off du soir , Philippe DRAPEAU avec 4 mn 46 réussit à les approcher . Les Serbes avaient là encore des modèles tout neufs , mais ils n'ont pas pu , en plus dans trois jours apprendre leur maniement .

Le grande journée des Serbes vint avec les F1B le 19 août .

On avait appris au préalable que le père d'Ivan Kolic était prêt à payer 2 500 \$ pour le titre de champion du Monde , en l'honneur de son pays , actuellement dans le marasme ! Il avait conclu avec Igor VIVCHAR (UKR) un marché. Car non seulement celui-ci avait tout un paquet de modèles flambant neufs , mais il était également sur les lieux pour donner des indications précises sur leurs réglages et utilisation . Ivan venait de participer aux Championnats d'Europe au Portugal , Vivchar s'occupa de toutes les petites taches , en respectant méticuleusement le règlement . Lors de tels championnats seuls le chef d'équipe et un autre jeune peuvent remplir des fonctions d'aide . Ivan n'atteignit cependant pas le fly-off , mais son coéquipier MARJANOVIC remporta le titre , avec des modèles qui avaient été réglés par Vivchar pour le " soir " !

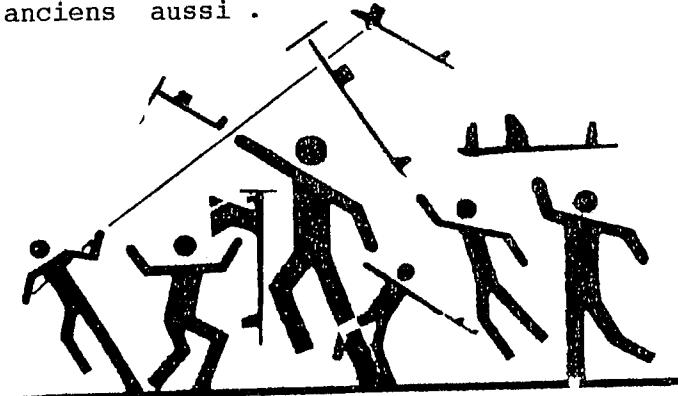
Le "grand cirque " mis en scène par les Serbes , provoqua quelques remous , et ce même dans le jury international . Il est fort probable qu'une autre réglementation va voir le jour dans les prochains temps .



On ne peut que regretter , que , comme d'habitude , nous n'avons pas eu d'écho écrit de ces championnats du Monde Juniors , de la part de l'équipe de France . (En dehors d'un petit encart dans AIRMODELE).

On semble oublier que pour motiver , les jeunes , il est très important que l'on retrace les " aventures " de l'équipe dans des pays étrangers organisant ces championnats . Pour ouvrir le cercle des candidats à l'équipe de France , et pour avoir des concurrents F1B et F1J , il est également d'une importance capitale de retracer ce qui se passe dans ces catégories , afin d'envisager des participations , dans les prochaines années .

C'est un devoir que de rendre compte , aux jeunes en particulier et aux anciens aussi .



F1A (47 Teilnehmer, Max 1*210 s, 6*180 s, Stechen: 300 s)

1. F. Drapeau FRA +286
2. M. Sivonen FIN +237
3. BrigitteTruppe AUT +229
4. M. Polonec SVK +217
5. E. Aliakbarov RUS +191
6. P. Pshenichny UKR +182
7. A. Lauer GER +135
8. P. Hajek CZE +112
9. P. Nosko SVK 1284
10. A. Radko RUS 1280
11. P. Nosko SVK 1270
20. Chr. Büchel GER 1242
29. Doris Ehrlich AUT 1190
42. St. Schmidl GER 1001

F1B (16 Teilnehmer, Max 1*210s , 6*180 s, Stechen: 300+420)

1. A. Marjanovic YUG ++314
2. A. Grushichev RUS ++209
3. P. Geraskin RUS ++123
4. V. Urban CZE +293
5. M. Szafranski POL 1279
6. A. Kisłowski RUS 1277
7. W. Zmuda PLO 1249
8. O. Krysko UKR 1243
9. S. Dragic YUG 1242
10. A. Afonsky UKR 1238
11. P. Bogach UKR 1226
12. F. Augustinowicz POL 1207
13. A. Popa ROM 1182
14. I. Kolic YUG 1113
15. C. Dragusin ROM 997
16. S. Marinescu ROM 960

F1J (17 Teilnehmer, Max = 5*120 s Stechen: 180+240+300)

1. E. Kanakhin RUS +++255
2. A. Bogach UKR +++248
3. S. Deshevoi RUS +++233
4. I. Kolic YUG +++197
5. D. Belic YUG +++169
6. I. Dutov RUS ++216
7. M. Blonski POL ++209
8. P. Krawczyk POL ++188
9. K. Telus ROM +6
10. A. Cimpoca ROM 593
11. J. Aronhalt UKR 578
12. R. Stzukov UKR 576
13. D. Stakhanov USA 570
14. A. Gunder ROM 527
15. A. Popa ROM 526
16. A. Nica YUG 470

F1J-Mannschaft (6 Teams)

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. Russland | RUS 1800
(1+3+6) |
| 2. Polen | POL 1800
(7+8+9) |
| 3. Ukraine | UKR 1754 |
| 4. Jugoslawien | YUG 1670 |
| 5. Rumänien | ROM 1653 |
| 6. Tschechische Rep. | CZE 1290
USA 1163 |

F1A-Mannschaft (17 Teams)

- | | |
|----------------------|----------|
| 1. Slovakei | SVK 3844 |
| 2. Russland | RUS 3759 |
| 3. Tschechische Rep. | CZE 3729 |
| 4. Frankreich | FRA 3691 |
| 5. Ukraine | UKR 3658 |
| 6. Israel | ISR 3631 |
| 7. USA | ZSA 3573 |
| 8. Slowenien | SLO 3568 |
| 9. Deutschland | GER 3533 |
| 10. Polen | POL 3482 |
| 15. Österreich | AUT 2480 |

F1B-Mannschaft (6 Teams)

- | | |
|----------------------|----------|
| 1. Russland | RUS 3857 |
| 2. Polen | POL 3735 |
| 3. Ukraine | UKR 3707 |
| 4. Jugoslawien | YUG 3645 |
| 5. Rumänien | ROM 3139 |
| 6. Tschechische Rep. | CZE 1290 |

cours duquel il a été proposé notamment de retenir la réglementation FAI pour la catégorie F4F (maquette cachaète) et d'envisager une modification de la formule F1D

Cette formule doit évoluer pour être plus accessible et E. ROCH nous indique qu'à l'occasion des derniers Ch. du Monde il a pu observer un consensus international en faveur des modifications envisagées :

- augmentation de la masse de 1 g à 1,2g
- réduction de l'envergure de 650 mm à 550mm (avantage déterminant pour le transport en cabine avion). Le CTVL est favorable à ces modifications et les propositions devant être faites dans l'immédiat il est demandé à E? Roch de les rédiger selon les procédures en vigueur et de les remettre à le FFAM ; après approbation le Comité Directeur le FFAM les transmettra à la CIAM avec les propositions des autres comités .

Une lettre relative à l'évolution de la Ste. Formule a été envoyée par R. Jossien le sujet sera étudié par le SCVLI .

CTVL

VOL D'INTERIEUR

Championnats de France 1999

L'association sportive et culturelle de Pessac (Section Aéromodélisme) présidée par J.P. Darrouzes a officiellement déposé sa candidature pour l'organisation des Ch. de France les 19 et 20 juin au Stadium de Bordeaux Lac. la salle est vaste et dispose d'un plafond > 30 m , peu de sites en France présentent ces qualités

Les principaux officiels devront être prévus rapidement (notamment Directeur sportif et membres du Jury).

Les invitations de participation à ces Championnats ne seront adressées qu'aux modélistes classés à deux compétitions dans l'année sportive .

Championnats d'Europe de Vol libre d'intérieur (F1D) 1999

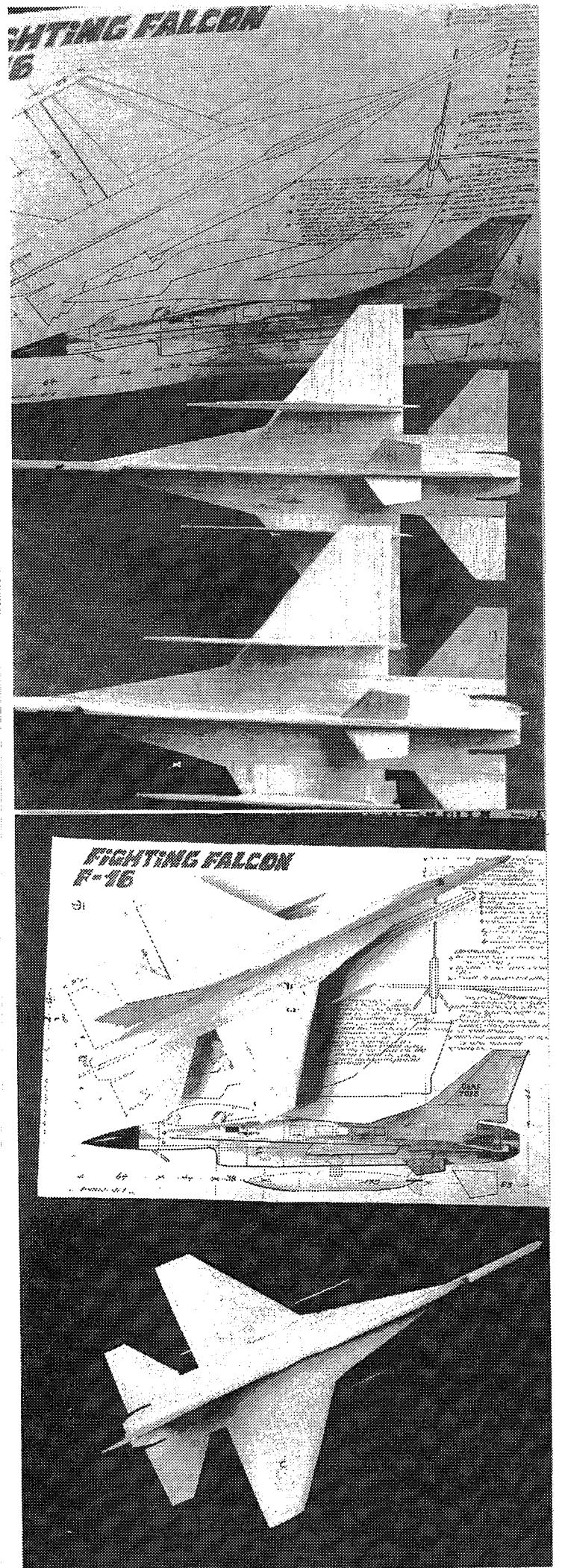
Pour l'instant aucune information relative à ces championnats .

Réglementation et actions diverses .

Le SCVLI (sous comité vol libre d'intérieur) a envoyé aux correspondants régionaux et aux clubs concernés les imprimés nécessaires à son enquête et à l'établissement du bilan sportif vol d'intérieur .

Une première réunion plenière du SCVLI s'est déroulé à Orléans lors des Ch. de france . elle a été l'occasion d'un échange de vue général au

..... La participation aux Ch. de France est toujours aussi importante (317 engagements) : la procédure des engagements préliminaires appliquée pour la première fois cette année a représenté un progrès significatif , mais qui ne semble pas encore pleinement déterminant . De même qu'aux Ch. de Vol d'Intérieur deux catégories ont du être déclassées en concours National faute d'un nombre suffisant de participants (caoutchouc junior et Séniior)



SEMINAIRE VOL LIBRE THERMIKSENSE

Le 3 ème séminaire de Thermiksense aura lieu les 20 et 21 février 1999, dans la maison de la nature de Herrenberg dans les environs de Stuttgart . Au programme des démonstrations pratiques de la théorie , des discussions . Visite d'une soufflerie à l'université . Participation 30 DM (100F) hébergement nourriture + 50 DM . Programme et cheminement seront envoyés aux participants .

Renseignements et inscriptions auprès de Wolfgang GERLACH -Teckstr. 15 - 71696 MÖGLINGEN RFA Tel 00 49 71741 481884 . ou VOL LIBRE

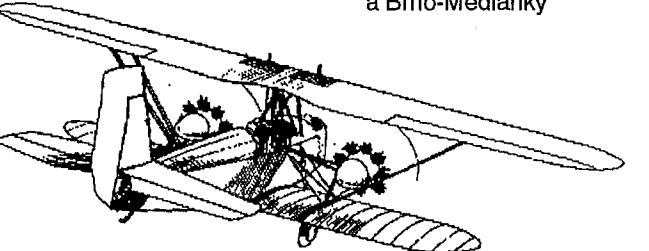
ONT PARTICIPE A CE NUMERO

Ph. DRAPEAU (F) - Thermiksense (RFA) - CTVL (F) - E. Cerny (F) - Maurice Carles (F) - FFN (GB) - J. Korsgaard (DK) - Georges Mathérat (F) - Joël BESNARD (F) - Stefan GRÖSSL (RFA) - Louis JOYNER (USA) - Antonin NOVOTNY (CR) - Jean WANTZENRIETHER (F) - Alain DELASSUS (F) - Jacqueline SCHIRMER (F) - Amos HADAS et N. ALBAZ (Israel) - Indoor News (NL) - Ulises ALVAREZ (Uruguay) - Walter Hach (Autriche) - Robert CHAMPION (F) - Alain Roux (F) - André SCHANDEL (F) -

Le prochain

OPENSCALE

C'est en 1999 les 29 et 30 Mai
à Brno-Medlany



Organisé par l'Association Flying For Fun et l'Hôtel Neptun. Catégories : - Maquette à moteur caoutchouc, règlement 1/20 - Maquette à moteur CO₂ et Electrique (moteur, réservoir et hélice libres. - Toutes les maquettes : 2 vols lancés main, 2 vols décollage du sol. - Coupe d'Hiver Rétro à roue libre d'avant 1954, règles SAM (USA ou GB).

Licence FAI non requise. Possibilités d'entraînement les jours précédents. Les sponsors seront la plupart sur place : STAPLAST, Hôtel Neptun, D. Sedlar, STYRO KIT, GMOT, Gasparin, MODELA, B. Hannan, C. Smiley, JR Model.

Horaire... Samedi 9 h à l'Hôtel : accueil, présentation, statique, lunch. - 13 - 18 h : transport au terrain, premiers vols main et décollage. - Dimanche 9 h : 2èmes vols. - 13 h : repas. - 14 h : remise des prix et clôture.

Inscription... Nom, Adresse, Catégorie(s). - Nombre de lits et dates hôtel. Joindre 1000 couronnes tchèques pour banquet et tous les vols, 400 pour banquet seul. Avant le 31 mars 1999 à : Lubomir KOUTNY - Zahrebska 33 - 61600 BRNO - Czech Republic.

"WAKES
LAUREL

VOL LIBRE

AUX CH. DE FRANCE M. GABLES

LES CHAMPIONNATS DE
FRANCE -WAKEFIELD-
98

Maurice CARLES

Les Ch . de France se sont déroulés cette année à Rézonville , près de Metz , organisés par le Ludres Air Modèles .

Vaste terrain de culture un peu vallonné , avec quelques champs de maïs plus loin qu'il fallait éviter . Mais absence totale de poussière , si habituelle lors des grandes rencontres , car la zone de départ sur terrain magnifiquement herbeux le long d'une route . On pouvait même y garer les voitures . Le rêve !

Pour les planeuristes F1A qui concoutraient le vendredi il n'était pas question de dormir car le vent soufflait N.N. EST modéré . Vous m' avez compris , pas besoin de courir pour treuiller si ce n'est dans le sens du vent , et ça portait loin avec les champs de maïs dans l'axe . Même vent vent vigoureux et régulier le soir pour les fly-off, ce qui n'empêcha pas de beaux vols .

Le samedi matin , jour des F1B miracle , pas de vent ni de brouillard humidité l"éger seulement au 1er vol de 08 h fixé à 210 . Mylars à peine agités , thermistors calés à 11° . il fallait monter haut pour réaliser ces " pauvres " 3 ' 30" et 80 m n'y suffisaient pas , sauf pour Landau dont le modèle plane mieux qu'un oiseau . Mais les wakes (fusées modernes naviguent bien au-dessus et c'était beau de les voir haut dans le ciel du matin au-dessus de nos têtes . Récupération à 200 m , 12 maxis seulement sur 27 vols .

Légère brise ensuite avec le soleil et quelques formations nuageuses qui imposaient une certaine attention avant de lancer , car ça a beau monter haut habituellement , ça termine plus bas et c'est au sol plus vite si le moment est mal choisi . Vérité première en Vol Libre qu'il convient encore

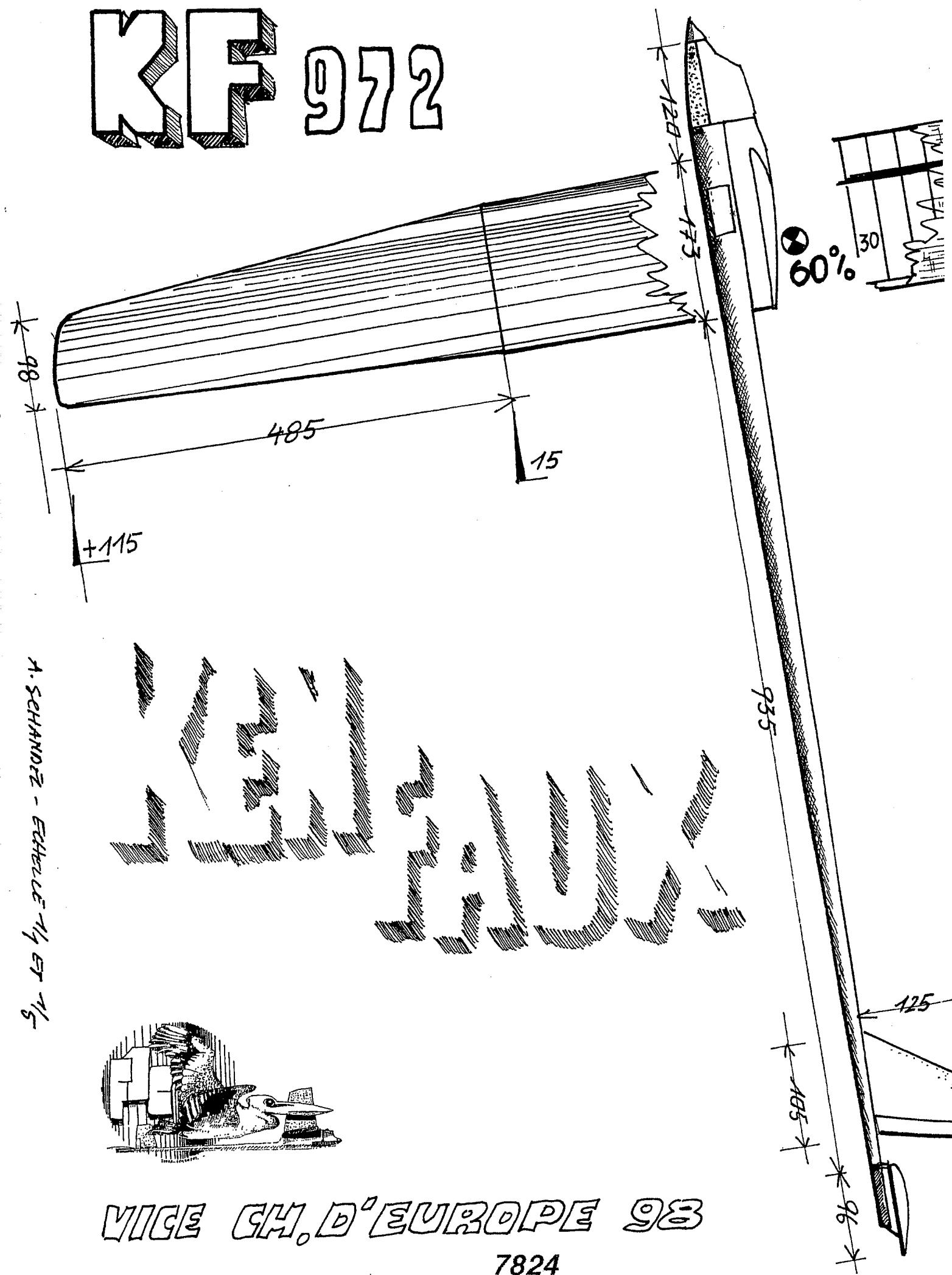
d'avoir toujours présente à l'esprit . Et les supermachines valant plus de 5 m sont toujours capables de réaliser 150 ou 130 quand ce n'est pas moins . Quelques grands noms le vérifieront à leurs dépens surtout dans l'après midi .

S'y ajoutent aussi les inévitables incidents techniques " qui ne s'étaient jamais produits auparavant " ! : oubli de mise au neutre de la dérive avant de lâcher (mea maxima culpa), fil de DT confondu avec celui de l'IV ET TRÈS JOLIES CABRIOLÉS FORT GOÛTÉES DU PUBLIC , IV qui reste bloquée (cas de Dupuis à mon avis , bien qu'il invoque un flutter) . C'est aussi une pale qui , au repliement , grimpe vicieusement sur l'aile " jamais arrivé avant " s'exclamait TEDESCHI ! c'est enfin , mais là on arrive à l'anecdote , le wake de Gerlaud lâché trop à plat qui 2 ou 3 mats de thermistors pour s'emparer d'un mylar et l'emporter fièrement accroché au stabilo . Très belle image d'Alpha - jet de patrouille de France et maxi réalisé tout de même , je crois .

pour les trois vols de l'après-midi couverture nuageuse élevée , vent faible et température agréable pouvaient inciter à la déconcentration avec le sentiment que ça devait porter régulièrement sans surprise facheuse . Las ! air traître qui en décrit plus d'un ; et des "grands " . 13 maxis seulement au 5ème vol , le plus mauvais score après le 1er round du matin . Mais quel plaisir quand ça partait au bon moment , car vol presque au-dessus de la tête et très haut . Les F1B planent très bien car CG très avant style planeur . C'est beau ! Remarqué de très belles montées puissantes , dont celle de MATHERAT où la transition en fin d'IV (moment délicat) était parfaite . Il est surprenant que son système de Ww , rustique mais très ingénieux , ne soit jamais en défaut .

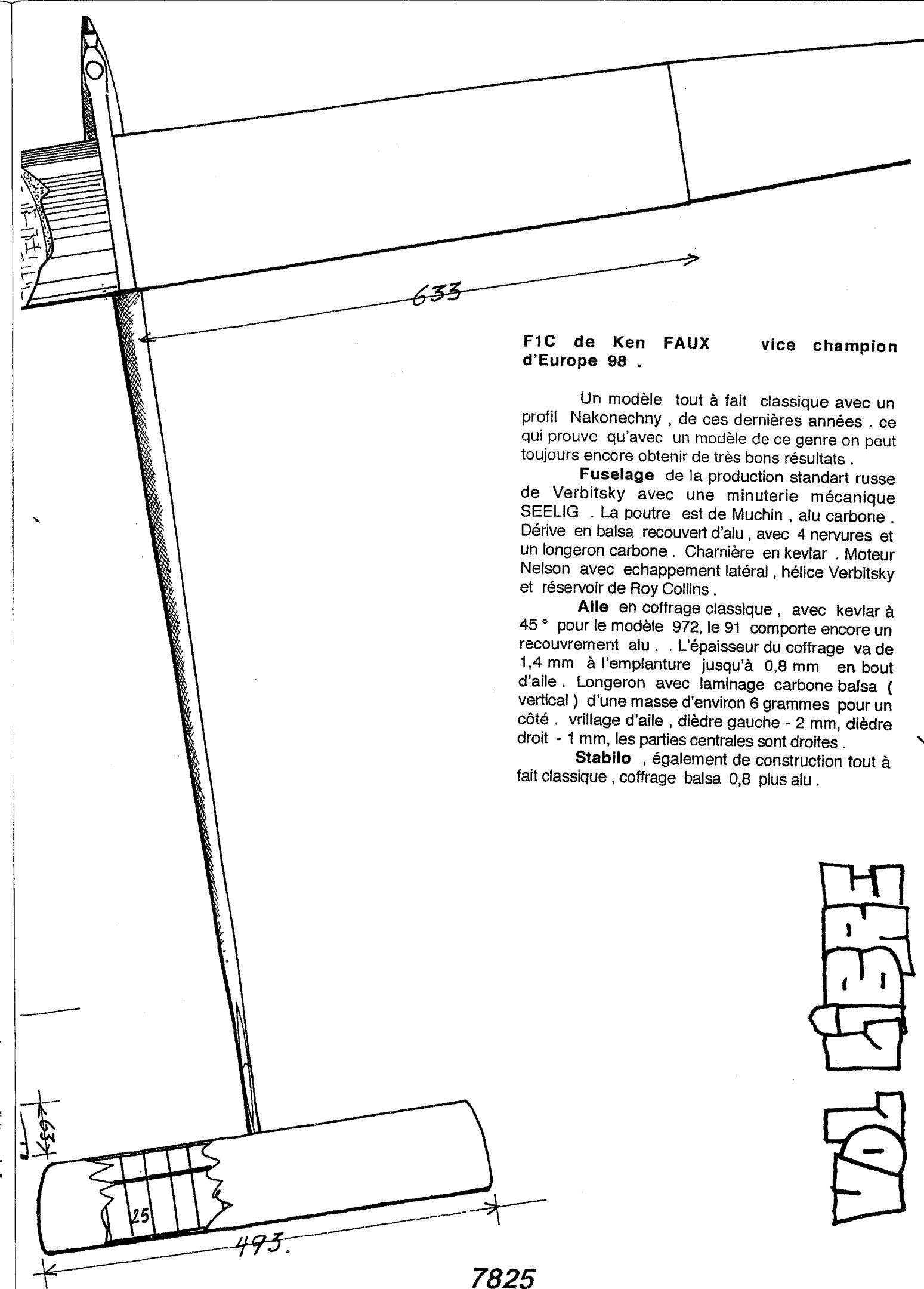
Le soir évidemment 4 avaient le plein et s'apprenaient à

KF 972



VICE CH. D'EUROPE 98

7824



F1C de Ken FAUX vice champion d'Europe 98 .

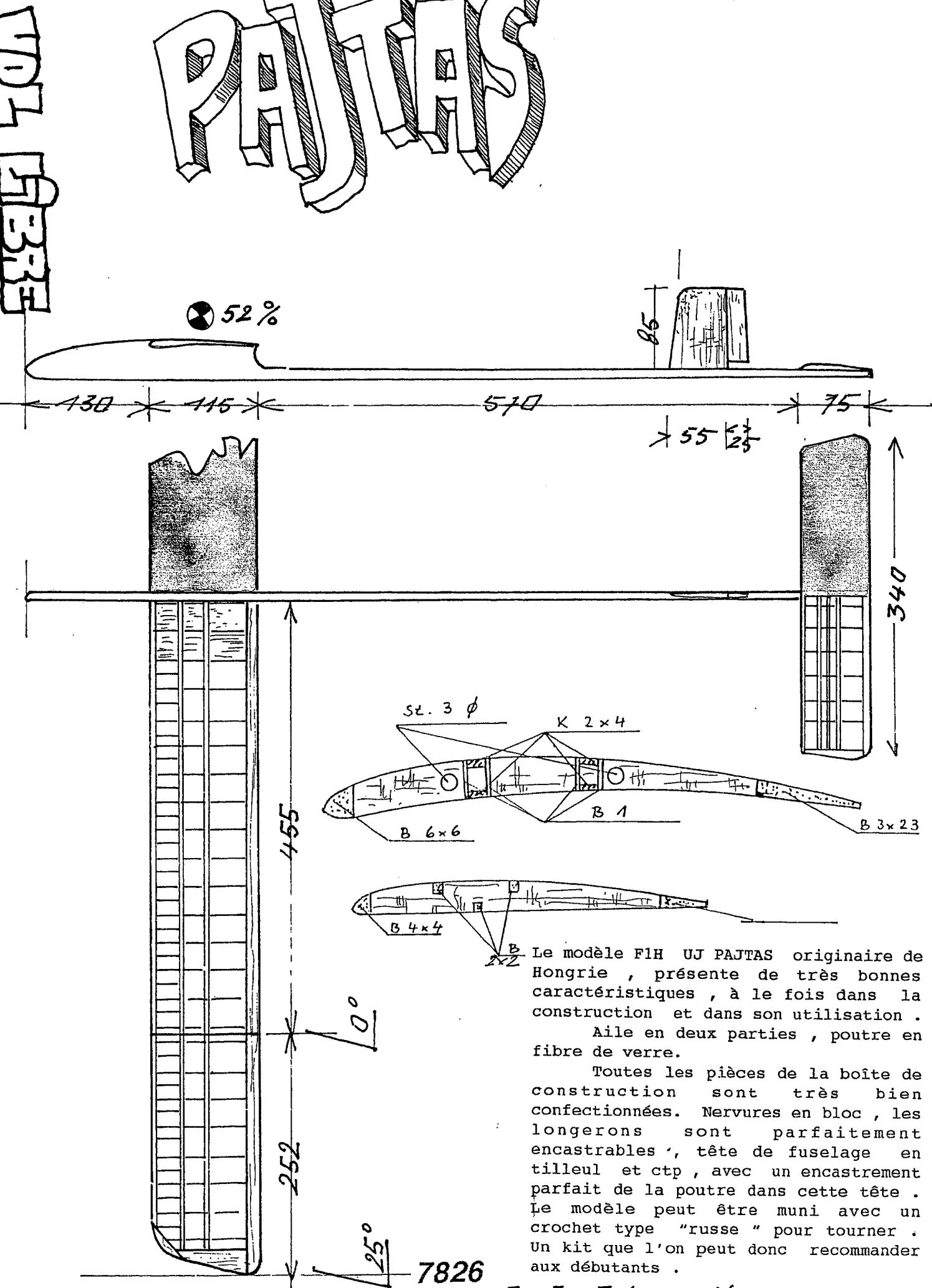
Un modèle tout à fait classique avec un profil Nakonechny , de ces dernières années . ce qui prouve qu'avec un modèle de ce genre on peut toujours encore obtenir de très bons résultats .

Fuselage de la production standart russe de Verbitsky avec une minuterie mécanique SEELIG . La poutre est de Muchin , alu carbone . Dérive en balsa recouvert d'alu , avec 4 nervures et un longeron carbone . Charnière en kevlar . Moteur Nelson avec echappement latéral , hélice Verbitsky et réservoir de Roy Collins .

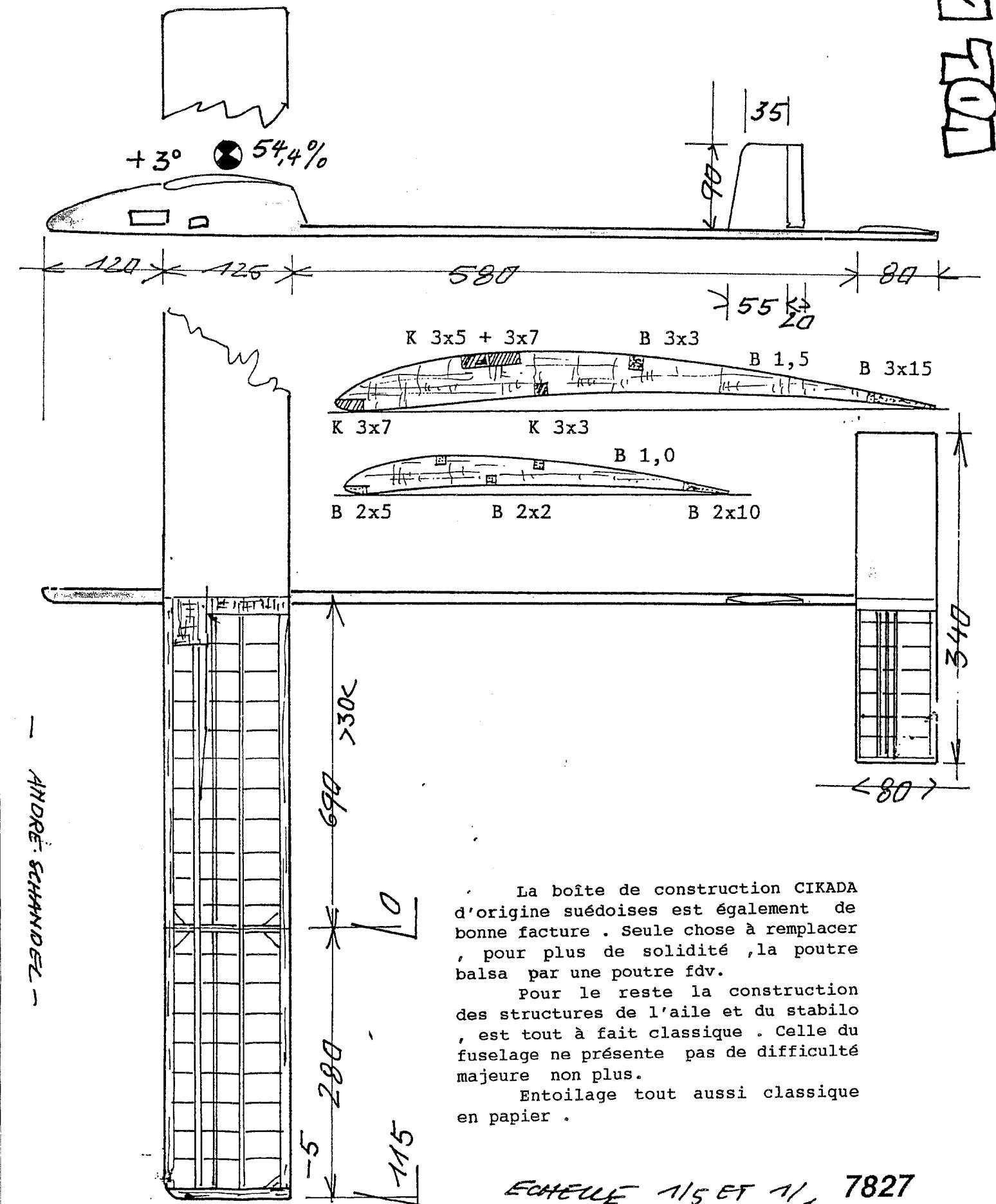
Aile en coffrage classique , avec kevlar à 45° pour le modèle 972, le 91 comporte encore un recouvrement alu . L'épaisseur du coffrage va de 1,4 mm à l'emplanture jusqu'à 0,8 mm en bout d'aile . Longeron avec laminage carbone balsa (vertical) d'une masse d'environ 6 grammes pour un côté . vrillage d'aile , dièdre gauche - 2 mm, dièdre droit - 1 mm, les parties centrales sont droites .

Stabilo , également de construction tout à fait classique , coffrage balsa 0,8 plus alu .

PAJTAS



CIKADA



BILZEN

BILZEN 12 et 13 Septembre

Cenny BREEMAN a eu , pour la deuxième édition de son concours FAI à Bilzen , une météo que l'on peut qualifier de catastrophique . Du froid , de la pluie , et du vent , rien que cela !

Si l'on rajoute à cela de nombreux champs de maïs alentours , on peut aussi s'imaginer les affres des concurrents qui avaient osé sortir des modèles . Les courageux ne manquent cependant pas puisque 48 concurrents participent en F1A , 19 en F1B et 7 en F1C .

Organisation comme d'habitude chez Cenny , de premier ordre , avec heureusement une grande tente , bien utile en ces jours de déluge .

Certains des concurrents ont voulu mener leur voiture à travers monts et vaux , grosses chaînes , 4 X 4 , et autres malins secourables étaient nécessaires , pour les sortir de la boue . Voitures enfouies jusqu'aux essieu x . Récupération des modèles difficile , et humide , certains étaient trempés jusqu'aux os tout au long de la journée , d'autres engoncés dans de cirés de grande marée !

Quelques rayons de soleil perdus , firent renaître de temps en temps un peu d'espoir .

Les concurrents français sur le terrain , à huit jours du concours de sélection , se défendirent fort bien , puisqu'en F1A , Ragot (2 ème) GROGUENNEC (6 ème) et GODINHO (7 ème) terminèrent dans les dix premiers . Longtemps jusqu'au dernier vol , Vincent Groguennec était seul en tête avec un score parfait . Un autre passage pluvieux lui fut fatal . En F1B Tedeschi fut le seul représentant français à la 8 ème place .

Remise des prix sous la tente à la fin de chaque journée , repas en commun de fort bonne qualité .

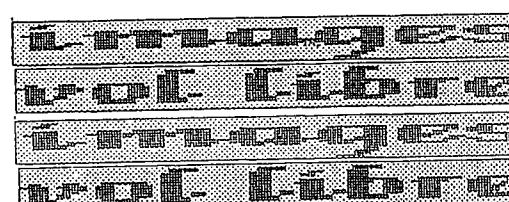
Si ceux qui avaient été présents sur le terrain les deux jours , avaient pu penser que comme entrée en eaux on ne pouvait pas faire mieux , il se sont trompés . La nuit , d'autres écluses se sont ouvertes , et durant toute la journée le ciel croulait sous la pluie , en rideaux successifs . C. Breeman a dû se dire que finalement , pour les deux journées de concours , le temps n'était pas si mauvais que cela ! Il a fait beau !

A l'année prochaine !

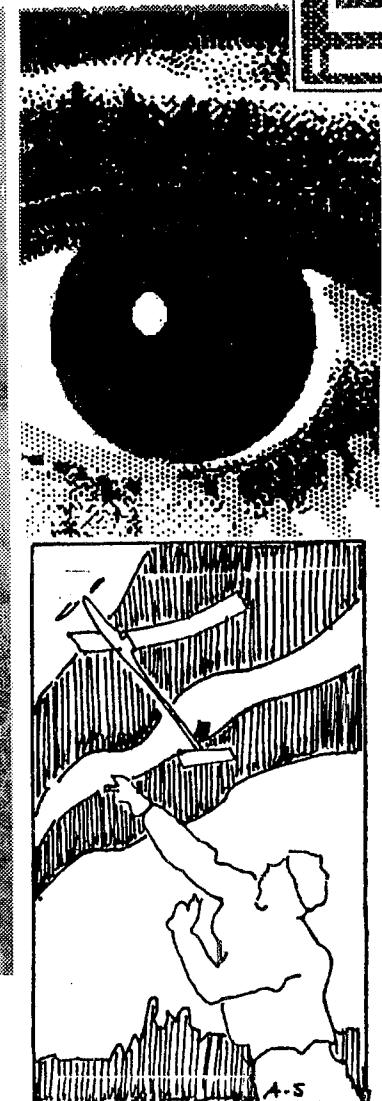
Il fera beau , ou au moins , moins mauvais .

AUTRES

Cenny BREEMAN en compagnie de Jan SOMERS , les deux n'ont pas la mine joyeusela météo ! Cenny a-t-il changé de catégorie ? F1C ?



BILZEN INTERNATIONAL 2



GOELAND III JEUNES

Goéland II DEBUTANTS

Ludres Air Modèle utilise successivement trois planeurs pour la formation des jeunes : la «Mouette II», déjà présentée dans *Vol libre*, le «Goéland II», objet du présent article et l'«Albatros», premier planeur F1A ou national pour junior ou senior.

La construction

Le «Goéland II» est un planeur cadet standard. Sa construction est tout à fait classique : le plan se suffit à lui-même et n'appelle pas de commentaires généraux. Seul le bord de fuite (4 x 22 mm) n'est pas de section commerciale, mais une cale de 3 mm au b.d.f. impose une largeur de 22 mm. Les parties centrales reçoivent un double entoilage : japon + modelspan. Cet appareil peut être équipé d'un crochet déporté verrouillé, ce qui permet l'apprentissage rapide du treuillage tournant. Le tarage est de l'ordre de 2,3 - 2,4 kg. Une version avec crochet dans l'axe est également possible.



Un soin particulier est apporté au choix du balsa, comme pour tous les appareils du club. Par exemple, bords d'attaque et bords de fuite sont taillés dans des planches de densité déterminée et appariés suivant leurs masses exactes.

Les densités utilisées sont les suivantes :

- b.d.a. partie centrale : 0,16 - 0,18
 - b.d.a. dièdre : 0,13 - 0,15
 - b.d.f. partie centrale : 0,13 - 0,14
 - b.d.f. dièdre : 0,11 - 0,12
 - nervures balsa : de 0,2 à l'implanture à 0,14 au bord marginal
 - nervures 80/10 (ou 60/10 + 15/10 contrecollé) : 0,16
 - les nervures en c.t.p. servent de gabarits pour poncer les blocs

- longerons dièdres : balsa 0,16 - 0,20
- fuselage :
 - * partie avant balsa 150/10 : 0,16 - 0,18
 - * dérive balsa 20/10 quarter grain : 0,13 - 0,14
- Entoilage du stabilisateur : 1 couche japon + 3 couches d'enduit.

Le village

Les dièdres, déjà un peu vrillés à la construction par biseautage du b.d.f. et ponçage de l'intrados, sont vrillés de 3 mm à l'entoilage. On peut aussi mettre - 3 mm à l'aile intérieure et - 4 mm à l'extérieur. De toute façon, il faudra virer du côté de l'aile la plus positive.

C'est le profil qui fait l'avion

Le profil a été conçu et dessiné de façon à obtenir une aile rigide et solide. La structure de l'aile a été élaborée à partir de ce profil. Le résultat est concluant, puisqu'il n'y a pas encore eu de «portefeuille». Les qualités de vol sont appréciables : le planeur est très stable et accroche bien la bulle. C'était le double objectif poursuivi lors du dessin du profil : j'avoue que le hasard a dû probablement aider le coup de crayon et l'inspiration. Le palmarès est déjà plus que satisfaisant :

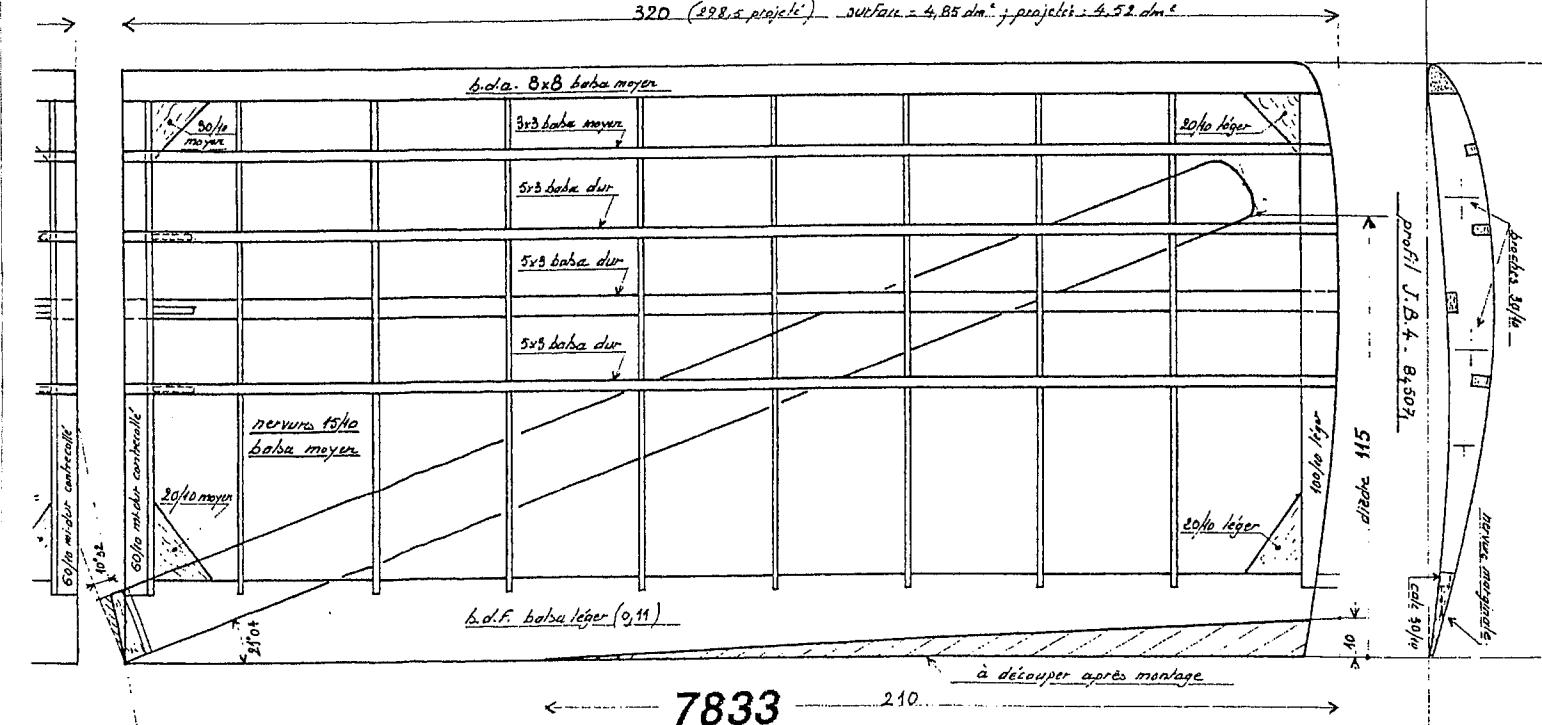
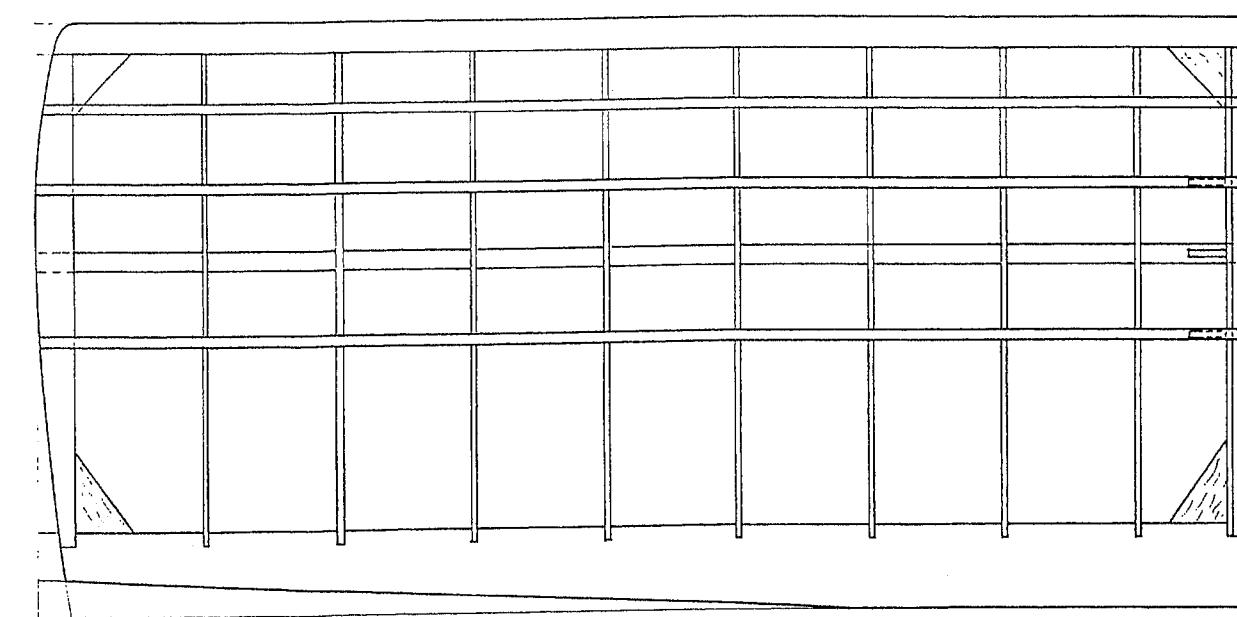
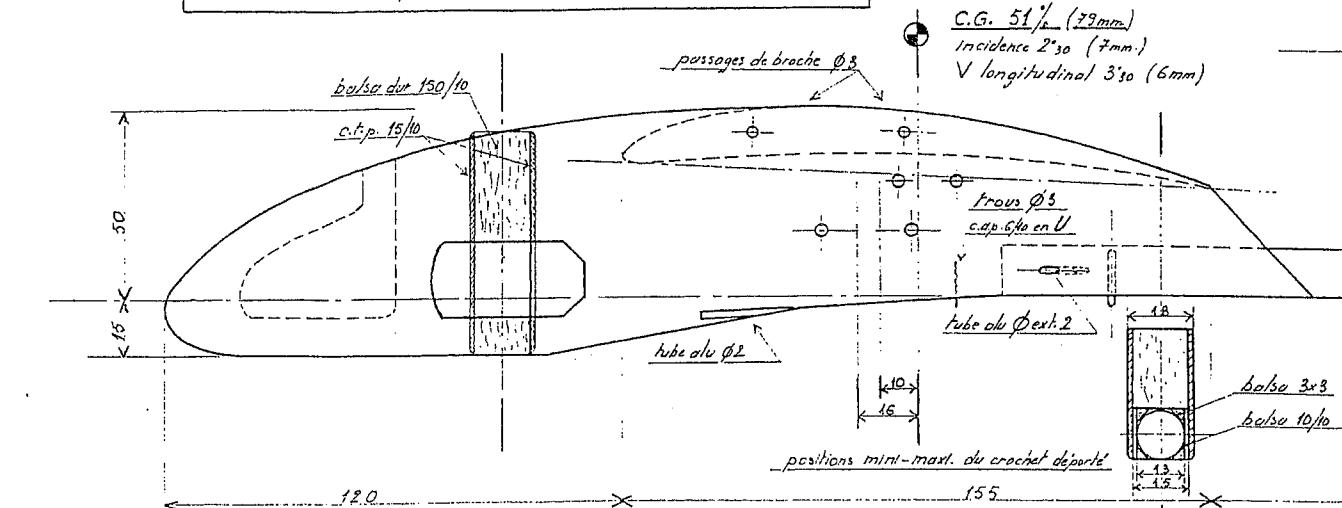
Vous retrouverez le même profil sur l'«Albatros», article à suivre...

Joël Besnard

GOELAND

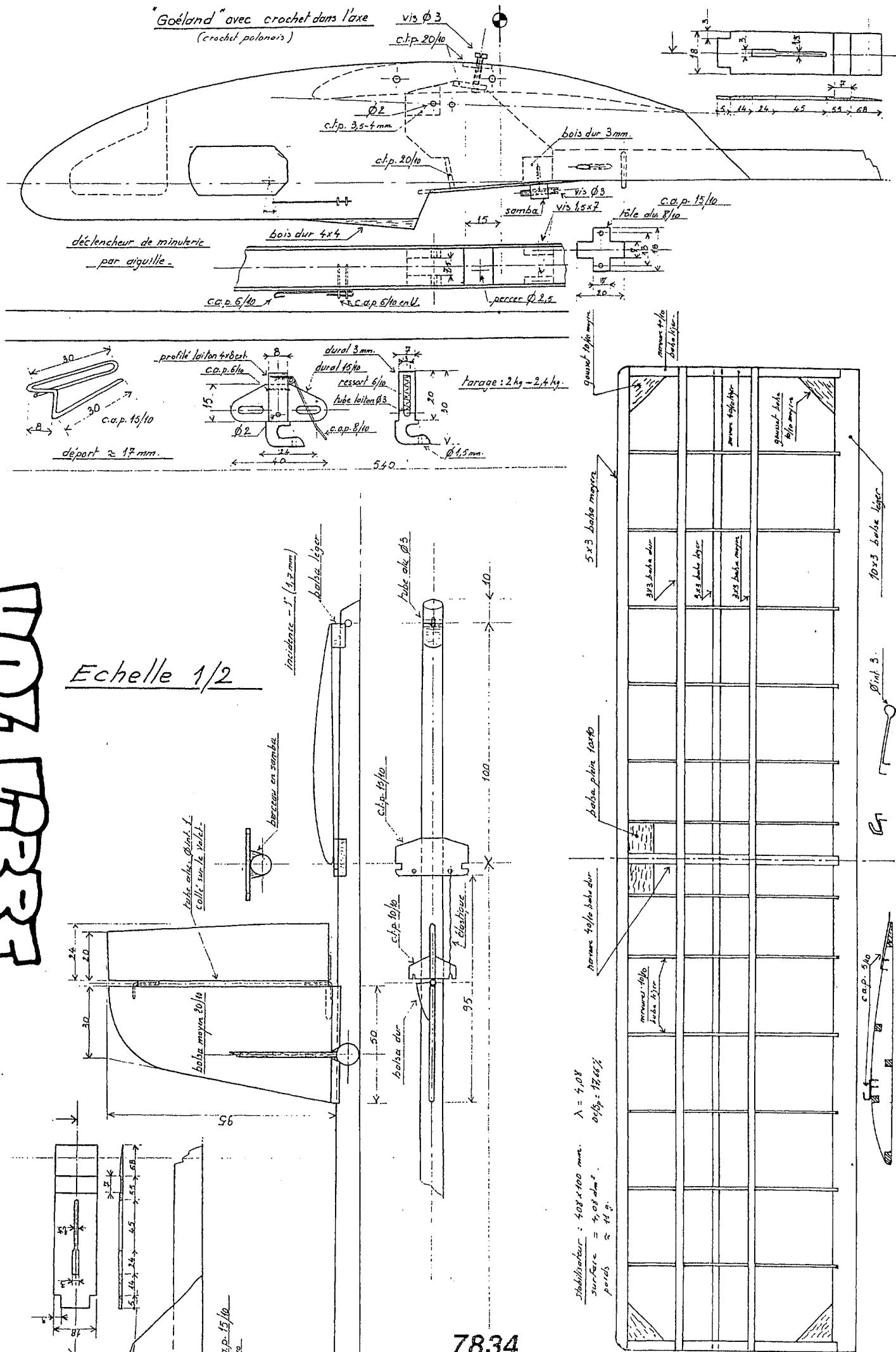
Envergure : 160 cm. (projetée 155,7 cm)	Poids fuselage : 170-180
Surface projetée de l'aile : 23,90 dm ²	Poids ailes.....: 125-130
Surface de l'empennage ...: 4,08 dm ²	Poids empennage: 10 g.
λ aile = 10,3 $te/SA = 17,1\%$	Poids total....: 330-340

Echelle 1/2



**GO
FOR**

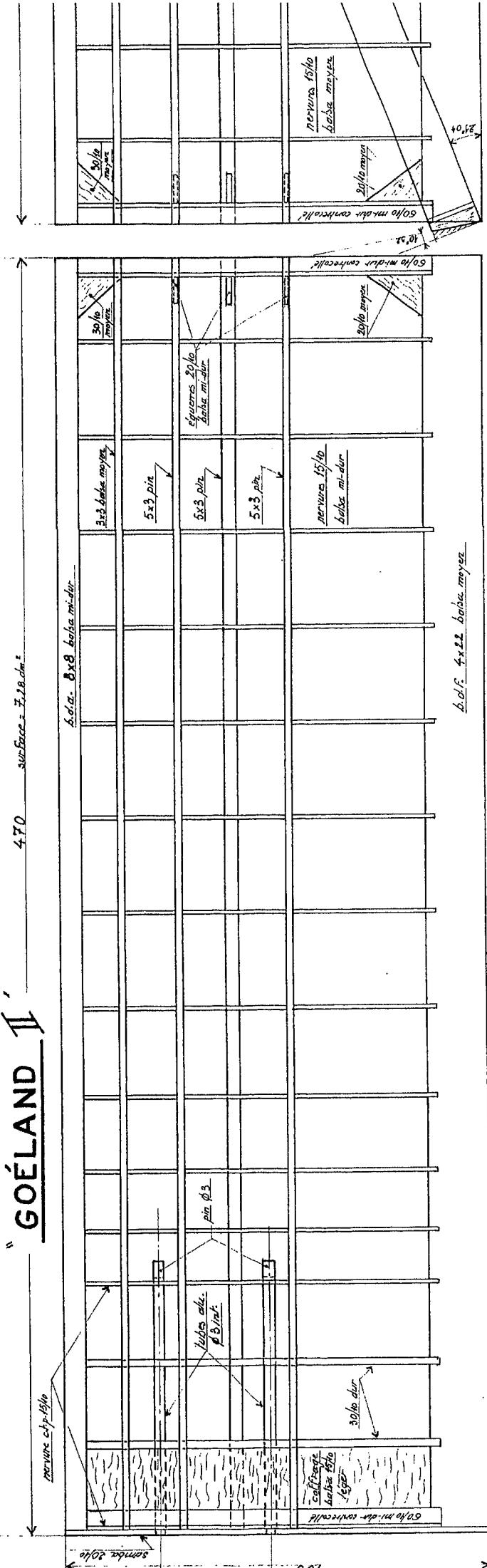
Echelle 1/2



7834

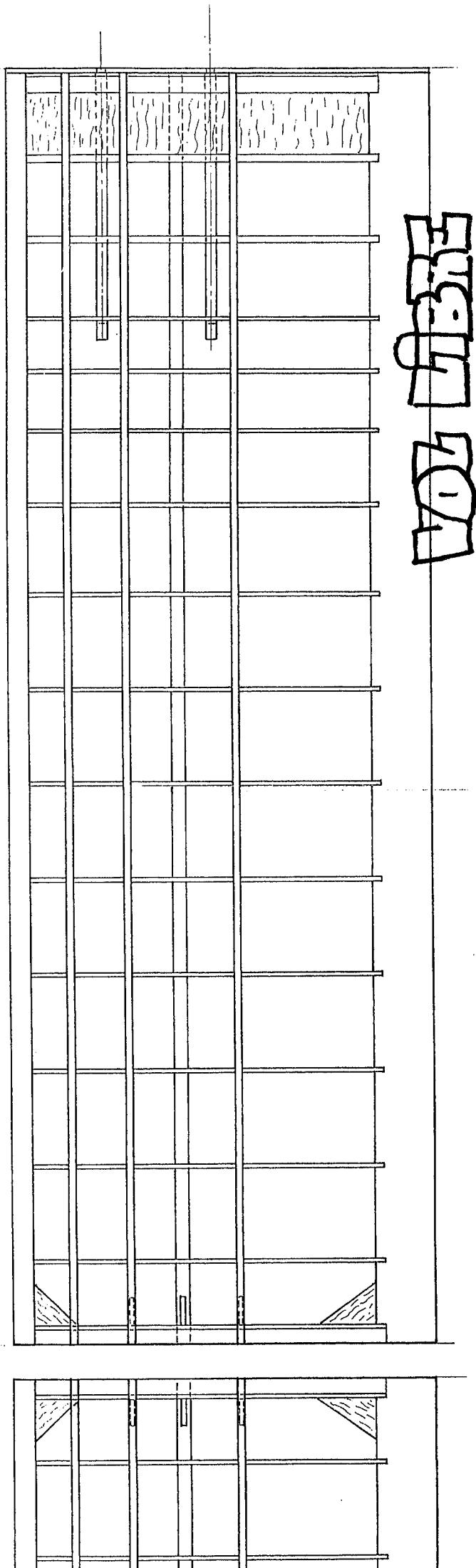
GOÉI AND TÍ

$$430 \text{ mm Force} = 7.28 \text{ N}^2$$



7835

"GOELAND II"



Eight
Ten

HISTOIRE DE L'HELICE

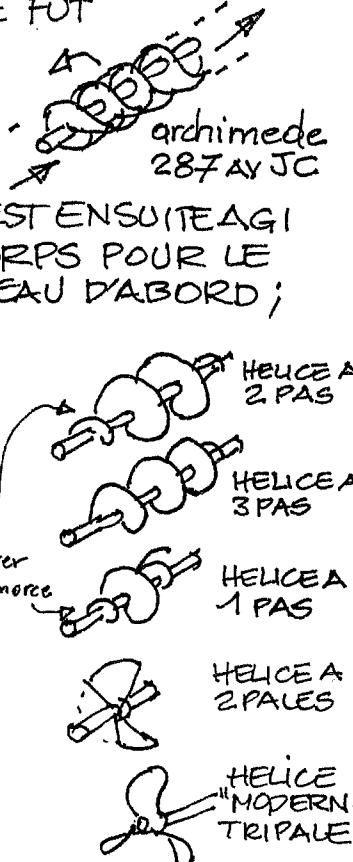
ET HISTOIRES D'HELICES

1

G. MATHERAT

GLOIRE ET HONNEUR A ARCHIMEDE ! CE MATHEUX GENIAL A TROUVÉ LE MOYEN DE TRANSPORTER LA MATIERE PAR ATTAQUE OBLIQUE. LA DITE VIS D'ARCHIMEDE FUT (ET EST ENCORE) A LA BASE D'UNE MASSE D'APPLICATIONS, DONT LA VISSERIE, DES ELEVATEURS DE TOUTES SORTES* ET... LES HELICES ! POUR CE POINT SI IMPORTANT, LA DIFFERENCE EST DETAILLE : IL S'EST ENSUITE AGI DE RENDRE SOLIDAIRE CETTE VIS D'UN CORPS POUR LE FAIRE MOUVOIR DANS UN MILIEU FLUIDE (EAU D'ABORD ; NOUS REVIENDRONS A LEONARD PLUSTARD)

- LES HELICES MARINES : TOUT D'ABORD TRES SEMBLABLES AUX MACHINES A FAIRE LE PATE OU LES SAUCISONS... ILS AGISSAIENT D'AXES A 1, 2 OU 3 PAS, DANS LES CAS LES PLUS "MODERNES" (DEJA DES BIPALES), ON REMARQUERA QUE DES LE DEBUT, NOS ANCETRES AYVENT DECOUVERT QU'EN UTILISANT DES FRACTIONS D'HELICOIDES (DONC EN AUGMENTANT, SI ON PEUT DIRE, L'ALLONGEMENT DE L'ELEMENT PROPULSEUR) LE RENDEMENT S'AMELIORAIT NOTABLEMENT. LES MAUVAIS CROQUIS JOINTS MONTRENT EN VRAC LE RESULTAT DES EFFORTS DE MESSIEURS STEVENS (1802, GB), CANQUE (F, 1832), F.P. SMITH (GB, 1836) ERICSSON (SW, 1837), NORMAND (F, 1843, TRIPALE D'ASPECT DEJA TRES MODERNE), SAUVAGE (F~1840), ETC. IL YA AUSSI UNE TRES MODERNE HELICE BIPALE A PAS VARIABLE (MAUDLAY, 1853) - POUR MEMOIRE LES PREMIERS CUIRASSÉS A HELICE (BIPALE) : LE CHARLEMAGNE (F, 1849) ET L'AJAX (GB, 1848)



- LES HELICES AERIENNES : CE N'EST PAS UN LAPSUM ! LES PREMIERES FURENT UTILISEES SUR DES BATEAUX (OU PROJETEES POUR CET USAGE) : ALBAN ET VALLET (F, 1784), SAUVAGE (1839) - MAIS AVANT IL Y EUT L'INEVITABLE LEONARD DE VINCI ET SES "CARNETS" (VERS 1495) DONT LA BIEN CONNUILLISTRATION DE SON HELICOPTERE PROJETE - IL EST DIT QU'IL FIT VOLER DES MODELES (QUELS ?) MUS PAR DES "RESSORTS" ... SANS AUCUN DOUBT Y EUT IL BIEN D'AUTRES RECHERCHES ENTRE-TEMPS SURTOUT BASÉES SUR AUTRE CHOSE QUE DES HELICES*, MAIS ON TROUVE ENSUITE (PROJET) DES HELICES SUR LE DIRIGEABLE MEUNIER (1785) (PROJETS) 1809 : CAILEY SUR BALLONS ET AEROPLANES. DEMEME HENSON (1843) - ON ARRIVE AU PREMIER AEROPLANE REELLEMENT CONSTRUIT ECH 1/1 : PUTURE (1857), AVEC UNE HELICE A 16 PALES... LES MODELES DE PENAUD (1873) ET TATIN (1879), L'AEROPLANE MAXIM (1884) - A CETTE EPOQUE SONT COURANTES DES HELICES CONSTITUEES PAR 2 "BARRES" L'UNE BORD D'ATTaque, L'AUTRE BORD DE FUITE, ET RECEVANT UN "ENTOILAGE" (?) CE QUI ASSURAIT UNE EVOLUTION GEOMETRIQUE CORRECTE - ENSUITE... LES DEUX CI DESSOUS WRIGHT 1906 POUR NE PARLER QUE D'ELLES SANTOS DUMONT VIDE AU CAR APPARAISSENT MAINTENANT DES PROPULSEURS



DONT L'ASPECT ET LES CARACTERISTIQUES NOUS SONT BEAUCOUP PLUS FAMILIERS, VERS 1910. ILS AGIT D'HELICES TOUT BOIS AVEC MOYEU, D'ALLONGEMENT NORMAL, ET DES MAINTENANT ADMETTONS QUE LE PRINCIPAL EST FAIT - ELLES TENDENT EN SUITE VERS UN ALLONGEMENT LE PLUS ELEVE POSSIBLE, COMPTE TENU DE LA PUISANCE DISPONIBLE ET DES CONTRAINTEs DE GARDE AU SOL OU D'ELOIGNEMENT DU FUSELAGE (VOIR LE MORANE DE GARROS TRAVERSEE MEDITERRANEE) IL YA DES VARIATIONS SUR LE THEME, LE TOUT SUIVI EN HELICES BOIS JUSQU'AUX ANNEES 30 ET MEME JUSQU'A MAINTENANT - PUIS APPARAISSENT DES HELICES METALLIQUES, PARFOIS (ET MEME SOUVENT COMPTE TENU TOUJOURS DE LA GARDE AU SOL OU A LA MER, SI AILLE HAUTE) D'ALLONGEMENT PHARAMINEUX. IL YA VRAIMENT DE TOUT : A CLASSIQUE B PALES LARGES C PALES ETROITES ET D PALES DE TURBOPROPS OU ASSIMILABLES AVEC RACCORDS SUR CONE PAR DES MANCHONS - ON RESSENt QU'OUTRE LES CONTRAINTEs "PHYSIQUES" EVOQUEES PLUS HAUT, LES HELICES SONT ETUDIEES EN FONCTION DE LEUR UTILISATION (VITESSE, AUTONOMIE, ETC) ET DU COUPLE DELIVRE, PARFOIS ENORME COMME SUR CERTAINS GROS PORTEURS RUSSES

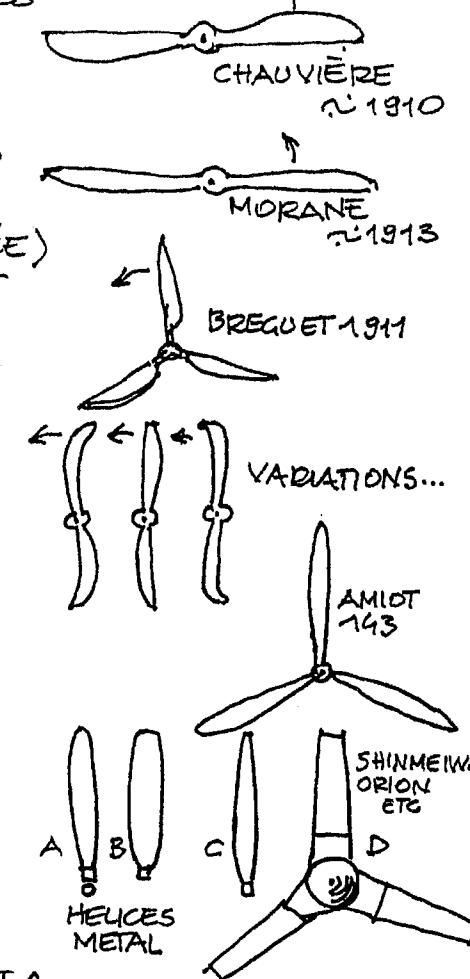
NE PAS OUBLIER NON PLUS QU'A L'INTERIEUR DES REACTEURS, C'EST LITTERALEMENT FARCI D'HELICES, C'EST A DIRE LES AUBES DE ROTOR ...

VOILA TERMINÉ CET EXPOSÉ SÛREMMENT PLEIN DE TROUS - CE QU'IL FAUT EN RETENIR : NE JAMAIS PENSER QUE LES ANCETRES AIENT ETE DEMUNIS D'UNE PRODIGIEUSE INTELLIGENCE - NE JAMAIS PENSER QU'EN LARGEMENT PLUS D'UN SIECLE, TOUT N'AIT PAS ETE AU MOINS IMAGINE, SI PAS REALISE, EN LA MATIERE. CECI VA M'INDUIRE A OBSERVER LA PLUS GRANDE PRUDENCE ET LA PLUS COMPLETE HUMILITE DANS LE PROPOS SUIVANT :

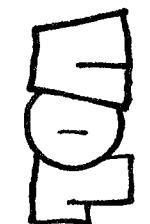
- RECHERCHE DE LA MOINS MAUVAISE HELICE POSSIBLE POUR MODELES CAOUTCHOUC (CH ET WAK)

COMME PREAMBULE, LA TAILLE MODESTE DE NOS PROPULSEURS DOIT CERTAINEMENT SUPPOSER DES DIFFERENCES (REYNOLDS...) AVEC LES HELICES GRANDEUR : MAIS COMME IL FAUT BIEN S'ACCROCHER A QUELQUE CHOSE, ON PEUT TOUJOURS PENSER QUE L'ESSENTIEL DES EFFETS "MECANIQUES" EST LE MEME - CECI POSÉ, LE FRÈRE D'UN AMI (CE BIENFAITEUR DE L'HUMANITÉ EST INGENIEUR CHEZ RATIER-FIGEAC, VOUS SAVEZ, LES HELICES DES BREGUET 940 ET ATLANTIC, TRANSALL, ATR 42, ETC) A EU L'OBLIGEANCE DE ME COMMUNIQUER DES COPIES EXTRAITES DE DEUX OUVRAGES, LE PREMIER TRAITANT DE LA MECANIQUE DES FLUIDES (M. GIQUEAUX) ET LE SECOND D'AERODYNAMIQUE EXPERIMENTALE - CADEAU EMPOISONNE ! (PAR P. REBUFFET)

LE POINT FORT DU DISTINGUÉ SCRIBE N'EST PAS LA MATHEMATIQUE, MAIS ON PEUT SAUTER LE DETAIL POUR AU MOINS AVOIR UNE IDEE DES CONCLUSIONS - SURTOUT, SURTOUT ! J'AI ETE AVERTI QU'AYANT DE MEMORFONDRE SUR LA THEORIE DE PRANDTL CONSACREE AUX HELICES (PAGES 262 A 288), J'AURAI INTERET A COMMENCER PAR LE COMMENCEMENT, SAVOIR LA MEME THEORIE APPLIQUEE AUX AILES, SOUS PEINE DE NE RIEN Y COMPRENDRE (DE TOUTE FACON...)



* OUBLI : LES ESCALIERS, LES COLIMAONS, LES MOULINS AVENT



* AILES BATTANTES

J'AI DONC COMMENCÉ LA CORVÉE (PAGES 239 A 262) EN REGARDANT LES IMAGES (QUELLE B.D.!) ET LES COURSES. J'AI SOUFFERT EN VOYANT L'ÉNERGIE SE DILAPIDER VERS LES MARGINAUX ! J'AI SUIVI AVEC JUBILATION LA RÉTREINTE DU CYLINDRE D'AIR EN AMONT DU PROPULSEUR ! GAGE DE DENSITÉ AUGMENTÉE, PEUT ÊTRE ! TEL LE BATEAU IVRE DU PÈRE RIMBAUD, JE ME SUIS HEURTÉ (EN LES CONTOURNANT) AUX ÉQUATIONS HIÉROGLYPHIQUES ET AUX DIAGRAMMES HERMÉTIQUES !

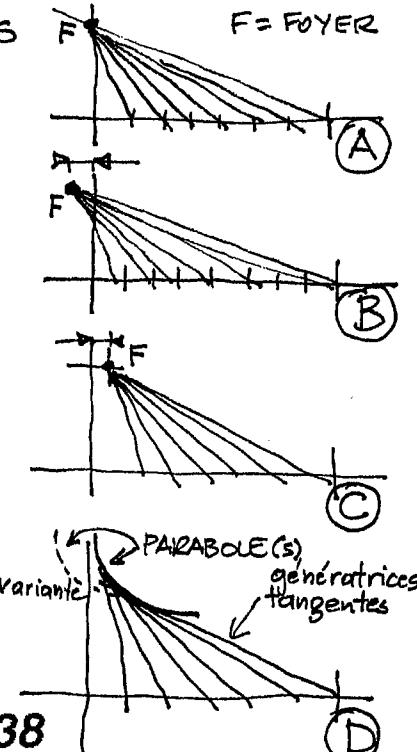
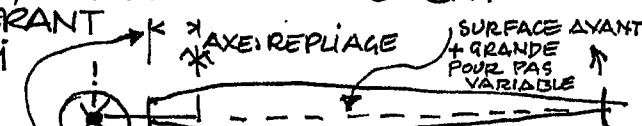
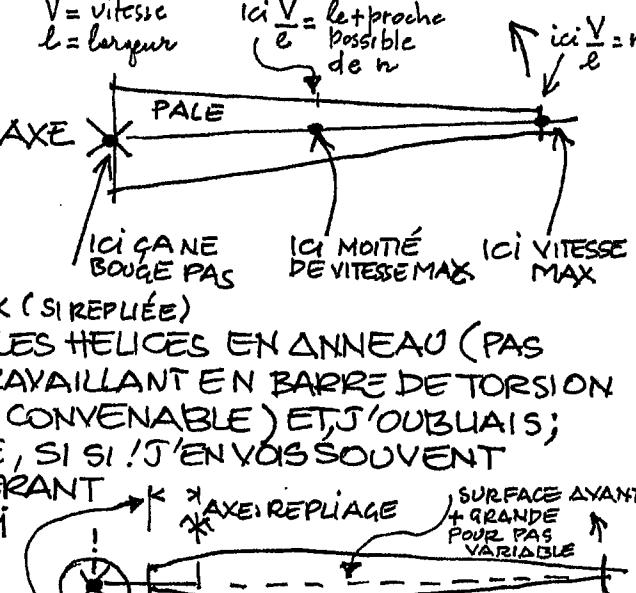
C'ÉTAIT IL Y A QUINZE ANS ! DEPUIS, REPRENANT MON LEGS GÉNÉTIQUE, C'EST À DIRE LE BON GROS BON SENS BOURGUIGNON, JE ME SUIS DIT CECI : SI LES CHEFS ONT DÉCRÉTÉ QU'UNE HÉLICE TRAVAILLAIT COMME UNE AILE, METTONS DE L'ALLONGEMENT – SI D'AUTRE PART, PLUS ON S'ÉLOIGNE DE L'AXE, PLUS LA VITESSE D'UNE SECTION D'HÉLICE EST GRANDE, ALORS ESSAYONS DE REGULARISER LE MOINS MAL POSSIBLE L'ÉCOULEMENT SUR LA PALE EN TENTANT D'ADAPTER LA LARGEUR DE PALE ET LA VITESSE EN UN MÊME ENDROIT

QA, BONNE OU MAUVAISE, C'EST LA PISTE À SUIVRE, ET À ADAPTER AUX CONTRAINTES PRATIQUES. UNE PALE LARGE AU PIED ACCROCHE LES CAILLOUX (SI REPLIÉE)

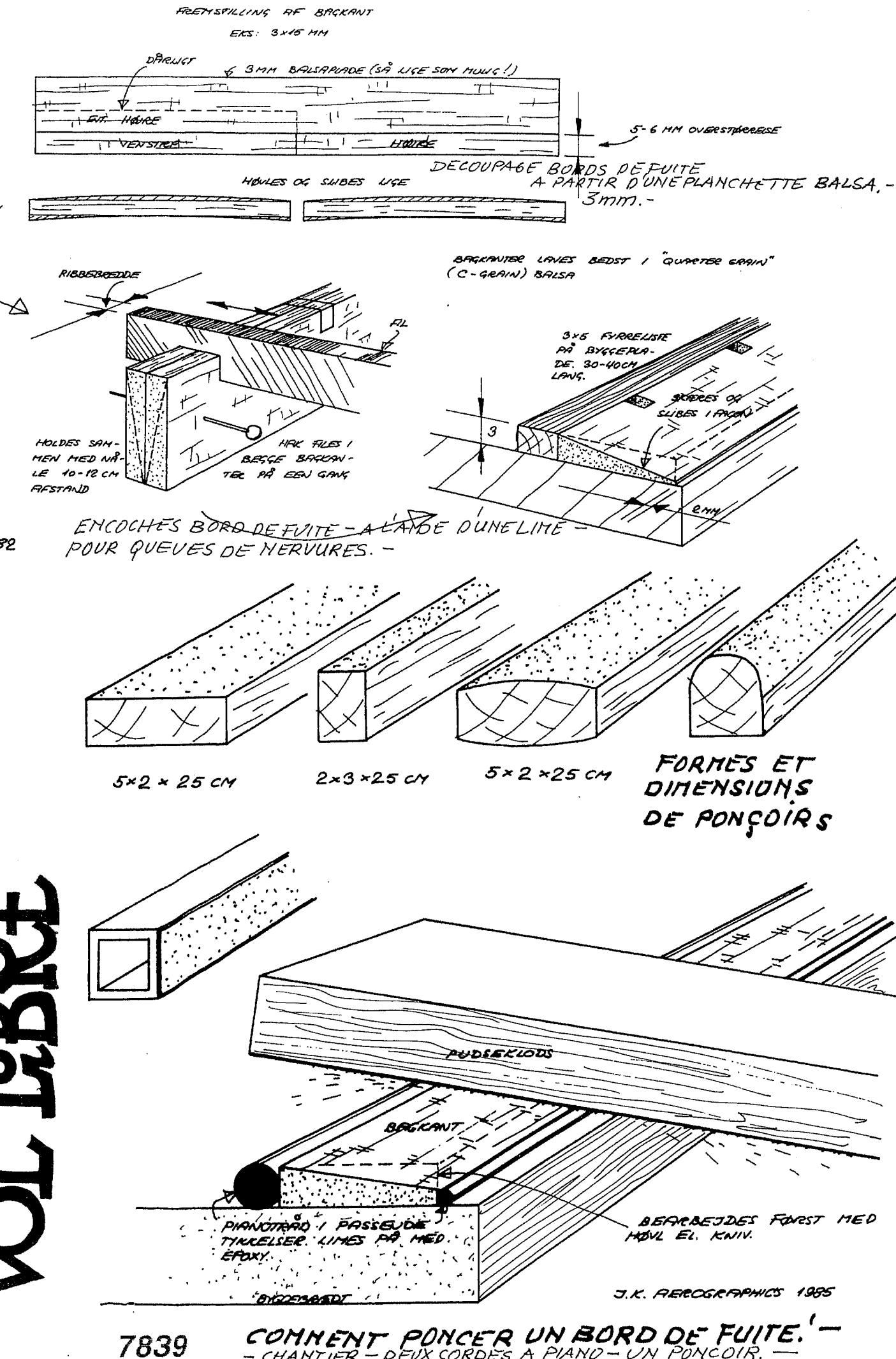
. PREFERANT (SÛREMMENT ATORT) LES HÉLICES EN ANNEAU (PAS VARIABLE GRATUIT SI L'ANNEAU TRAVAILLANT EN BARRE DE TORSION EST DE SECTION ET DE LONGUEUR CONVENABLE) ET, J'OUBLIAIS ; (PAS DE PALE REPLIÉE SUR L'AILLE, SI SI ! J'EN VOIS SOUVENT ENCORE, QUODIQUE MOINS), PREFERANT DONC LES ANNEAUX, JE DOIS AUSSI ADAPTER LA BASE DE LA PALE

D'AUTRE PART LA RECHERCHE D'UN ALLONGEMENT MAXIMUM M'AMÈNE À PROLONGER CETTE BASE DE PALE ASSEZ PRÈS DE L'AXE – ENFIN, COMME IL CONVIENT D'ADAPTER LA SURFACE DE PALE À LA PUISSANCE DE L'ÉCHEVEAU CHOISI, IL NE RESTE PLUS QU'A TROUVER LES LARGEURS CONVENABLES, COMPTÉ TENU AUSSI DU PAS CHOISI.

CONCERNANT MAINTENANT L'ÉVOLUTION DES TRACÉS D'ANGLES D'ATTaque ET DONC DE LA DÉTERMINATION DU FOYER, UN TAS DE TRACÉS ONT ÉTÉ ESSAYÉS, TELS QUE (A) (B) (C) (D) ET D'AUTRES AUSSI, PIRATES SUR UNE PALE "TROUVÉE" PONTON DISAIT GRAND BIEN. J'EN SUIS ARRIVÉ À PEN SER QUE LE TRACÉ (A), LE PLUS BÊTE, SERAIT SINON MEILLEUR, TOUT AU MOINS PAS PIRE QUE LES AUTRES – IL CONVIENT DE SIGNALER QUETOUTQA A ÉTÉ FONDÉ SUR LA TAILLE ET L'UTILISATION DE CERTAINES D'HÉLICES, LES DERNIÈRES NE DEVANT PAS ÊTRE TROP MAUVAISES COMPTÉ TENU DU CARACTÈRE FORT ARTISANAL DES WAKS RUDIMENTAIRES QU'ELLES ONT A PROPULSER – AUCUNE CONSTRUCTION THÉORIQUE LA DEDANS. SEULEMENT DES MILLIERS DE VOLs AVEC UN TAUX ACCEPTABLE DE REUSSITE, CE QUI PERMET DE SAVOIR DE QUOI ON PARLE



VOL TO BRIE



VOLER TIRER

STEFAN
GRÖSSL

Voler ou Tirer!

Les observations au dernier concours FAI de Zülpich , et la pensée d'un éventuel retour de ma part dans cette catégorie , m'ont inspiré les remarques suivantes .

Si le modèles des années 50 avec une charge alaire de 12 g montaient en 15 s , avec un moteur de 2, 5 cm³ diesel à 150 m , le champion du monde de 1963 Ernö Friyes avec son " Taltos " atteignait cette altitude en 10 s . La même altitude , et plus est atteinte par les grands d'aujourd'hui , en seulement 5 s de temps moteur et une charge alaire de 20 g / dm² .

On ne vole plus , ...on tire

A mon avis il est grandement temps , après plusieurs essais , d'amener une réglementation qui change radicalement la performance des moteurs .

Le modification des dernières années , avec la volonté d'un rapport 400 g/cm³ , était allée dans la mauvaise direction . On n'a pas essayé de diminuer la performance du moteur , mais seulement de le faire au niveau du temps de vol du modèle .

Il n'est pas normal de vouloir réduire le temps de vol du modèle , par une augmentation de la masse totale et une diminution du temps moteur , tout en essayant d'en assurer en même temps la sécurité , car danger il y a !

Si l'on regarde dans le sport automobile , formule 1 , on a contre- Carré , l'augmentation de la puissance moteur , avec une diminution de la puissance , avec la suppression du turbo . Ceci pourrait aussi être valable en F1C !

LETTRE D'AMÉRIQUE

LOUIS
JOYNER

7840

Les Anglais et les Américains nous montrent la voie avec leur formule SLOP . (autre moteur et pas de suppression dans le réservoir).

Non seulement la puissance sera diminuée , mais en plus , et cela n'est pas négligeable , le prix de revient . Peut-être qu'avec une telle modification , de nouveaux adeptes viendront en F1C , et d'autres changeront de catégorie . En observant l'âge moyen des concurrents F1C , on a l'impression que l'on veut endormir cette belle catégorie au fil des années .

On devrait se garder de vouloir réduire la cylindrée . Cela conduirait inmanquablement à de petits Rossi , Nelson et autres Verbitsky . Donc pas plus bon marché . Plus précisément , un 2,5 actuel vaut aux environs de 1800 à 2000 f , plus les matériaux de construction (pas seulement du balsa comme jadis) , minuterie , buzzer etc . Comme un seul moteur ne suffit pas pour un modèle , une somme non négligeable est investie . Si vous employez , ou devez employer un réducteur de tours , et une minuterie électronique , car la mécanique est un peu juste maintenant , on monte encore bien plus haut .

De très bons moteurs , sans roulements existent pour 1/5 du prix d'un moteur Nelson .

Inutile de craindre une montée " poussive " de ces moteurs de 2,5 cm³ car leur puissance atteint facilement 0,5 C.V. en série . Ces moteurs connaîtront dès leur utilisation un meilleur rendement .

A remarquer , que dans le modélisme , avion , bateau , auto , il n'est pas question que l'engin puisse échapper au contrôle , de l'acteur , sécurité exige .

En vérité , en F1C on envoie , ou plutôt on TIRE , un modèle à plus de 100 km/h vers le ciel avec la puissance d'un C.V. en le laissant entièrement libre !

IRRESPONSABLE et DANGEREUX en tous les cas .

J'espère qu'une décision raisonnable réformerai cette belle catégorie , afin que tout un chacun puisse techniquement et financièrement suivre .

Je pense que le maintien de l'actuelle réglementation ne sert plus personne .

Stefan GRÖSSL .

Extraits de correspondance... il y en aura d'autres , espérons-le ! - M.S.

(...) Finale de la Sélection US , l'autre semaine , en Floride sur un terrain tout neuf . Seule la météo fit grise mine . Mercredi , Waks et planeurs sous la pluie . Pas un entoilage , même des plus plastiques , qui tint le choc . Les commandes nylon... en déconfiture , déthermalisant le modèle à l'arrêt moteur... Seul point positif : guère de vent , pas de thermiques .

Jeudi , motos et planeurs sous météo normale , ciel bleu et nuages . Mais un seul plein en Nordique . Vendredi comme la veille , pluie après 15 heures . Sept pleins en Wak et cinq en moto . Fly-off le samedi matin . Vladi Andrijukov et John Sessums partent sous les nuages très bas... Vladi grimpe mieux et... hélas disparaît à 215 secondes . Jerry Fitch n'a pas la puissance moteur requise . (...) Un tas de wakeux ont des modèles Andrijukov ou Vivchar . Un tas aussi n'ont guère l'habitude de la pluie : stabs alourdis et pertes de vitesses .

(...) Le futur championnat du monde en Israël ne fait pas l'unanimité . Peut-être parce que certains n'aiment se déplacer nulle part... J'ai discuté avec pas mal de touristes revenus d'Israël : c'est un pays splendide . Et le Néguev n'est pas vraiment un nid de terroristes .

(...) Après lecture du topo de P. King sur le réglage des F1B , j'ai bien envie d'essayer la dérive à profil plan-conexe . J'ai besoin d'une meilleure transition après la surprise (...) Plusieurs collègues sont passés aux 26 brins , ce qui donne une bonne grimpée moyenne , un départ moins brusque , et quelques 10 secondes de durée moteur en supplément .

(...) Envie de me remettre au Coupe . J'ai pu collectionner quelques morceaux : nez Burdov , des pales et une cabane , un tube avant en carbone de Ken Olivers , un poutre carbone/alu . Il faudra un D-box carbone pour les plumes , ça devient classique . J'ai pu avoir une Tomy trois fonctions de John Clapp , bien plus légère que la mécanique d'appareil photo qu'on trouve sur les Coupes Burdov . De ceux-là , un paquet de modélistes en ont acheté , tout finis . Ca marche bien , mais il faut un minimum de connaissances ! Quelqu'un se plaint que son modèle ne faisait que des ronds à l'horizontale . Je regarde le taxi : rien de défectueux . Je demande alors au gars de préparer un vol . Sur la minuterie il branche la dérive à 3 secondes et l'I.V. à 30 secondes ! - Un autre problème sur le nez Burdov : la fixation des pales est plutôt bâclée . L'appareil est donné souvent pour 3 minutes en air neutre . En fait , le seul que j'aie vu voler vraiment bien était le taxi personnel de Burdov , en Hongrie . Sal Fruciano importe de nouveaux Coupes ukrainiens : jolis ! Longerons en tube carbone , modèle plutôt temps calme . Prix dans les 2500 francs !

Quel résultat , pour votre concours du stab le plus léger ? En F1B j'ai abandonné l'idée de faire léger à tout prix . J'ai essayé un D-box carbone très étroit , 6 mm . C'est très raide .

(...) Les F1J sont devenus de petits F1C , comme c'était à prévoir . Peut-être un minimum pour la masse aurait-il pu limiter cette évolution . Même problème pour nos catégories AMA "libres" : ça devient des F1C agrandis , Ed Keck dépasse les 2,50 mètres , vous êtes hors course à moins d'un Nelson 40 . On reparle d'une catégorie moto faible vitesse - mais moins compliquée que nos "Nostalgia" .

Bravo pour tes mesures de plané en vol . Je pense depuis longtemps que le vol libre se développe trop sur des vues théoriques , et pas assez sur des données claires et durées .

Louis Joyner .

CTVL SUITE • 7819.

Championnats de France VOL LIBRE F1A ,F1B , F1C 1999 et autres ...

Le " Vol Libre Moncontourois " a officiellement déposé sa candidature pour l'organisation de ces championnats les 12, 13 , 14 et 15 août . La date proposée pourrait être à l'origine d'absences parmi les cadets et juniors , mais après examen il semble impossible de l'avancer (cultures) ou de la reculer (interférence avec les Ch. du Monde) .

Championnats du monde FAI vol libre désert du Neguev - Israel Beer SHEBA du 25 au 31 août 1999 . Chef d'équipe désigné par le comité Directeur V. GROGUENNEC . La candidature au poste de chef d'équipe adjoint devra parvenir au secrétariat de la FFAM avant le 1/12/98 .

Championnats d'Europe juniors 1999 .

Conjointement aux Ch. du Monde en Israël , le CTVL demandera au Comité Directeur s'il est possible de prévoir le déplacement d'une équipe junior et dans quelles conditions .

CLOTURE de la saison sportive

La saison en cours (1998 -1999) se terminera le soir du Dimanche 30 mai 1999 . Les compétitions se déroulant ce dimanche seront donc encore prises en compte .

RESEAU NATIONAL de CONTROLE SPORTIF , Officiels VOL LIBRE .

La FFAM va restructurer son réseau de contrôle sportif en 1999 selon les règles définies dans la nouvelle édition du guide du dirigeant paru récemment .

Aux prochains Ch . de France et au Concours de sélection , il ne pourra plus être admis d'Officiels qui ne seront pas en possession de leur carte 1999 de membre du réseau national de contrôle sportif .

Une action pilotée par René ALLAIS sera entreprise auprès des clubs pratiquant le Vol Libre pour sensibiliser les modélistes qui remplissent les fonctions d'officiels afin de régulariser leur situation en demandant leur carte .

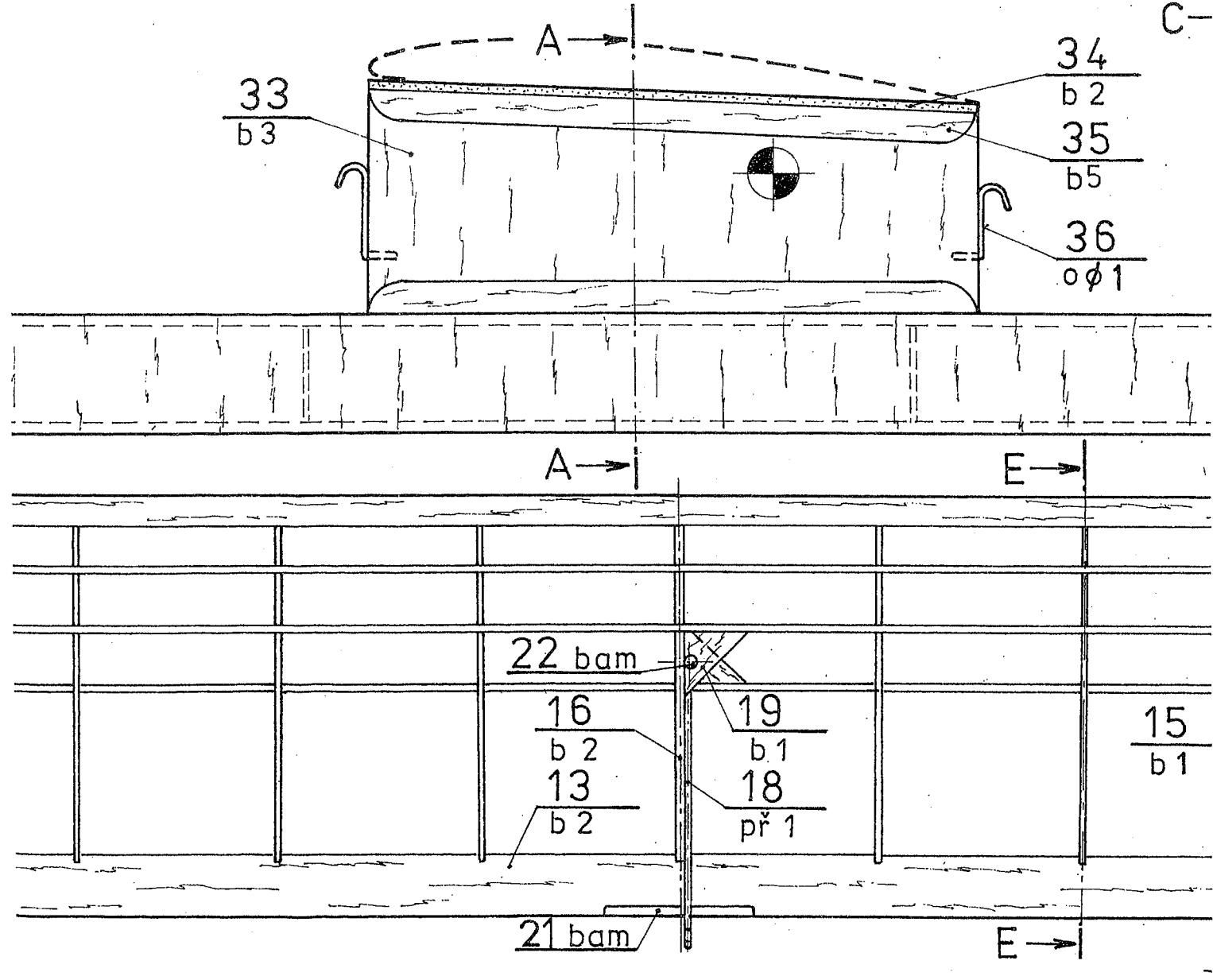
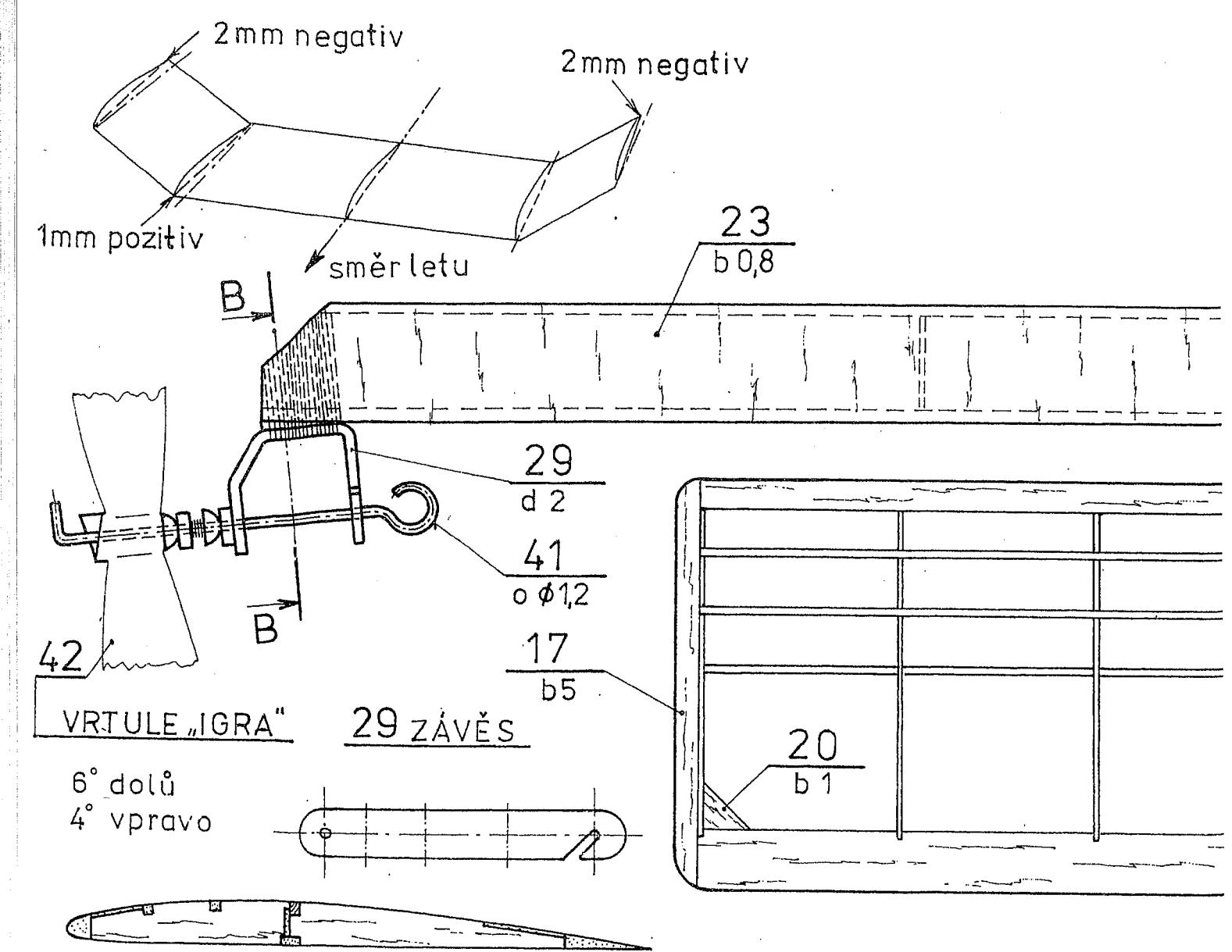
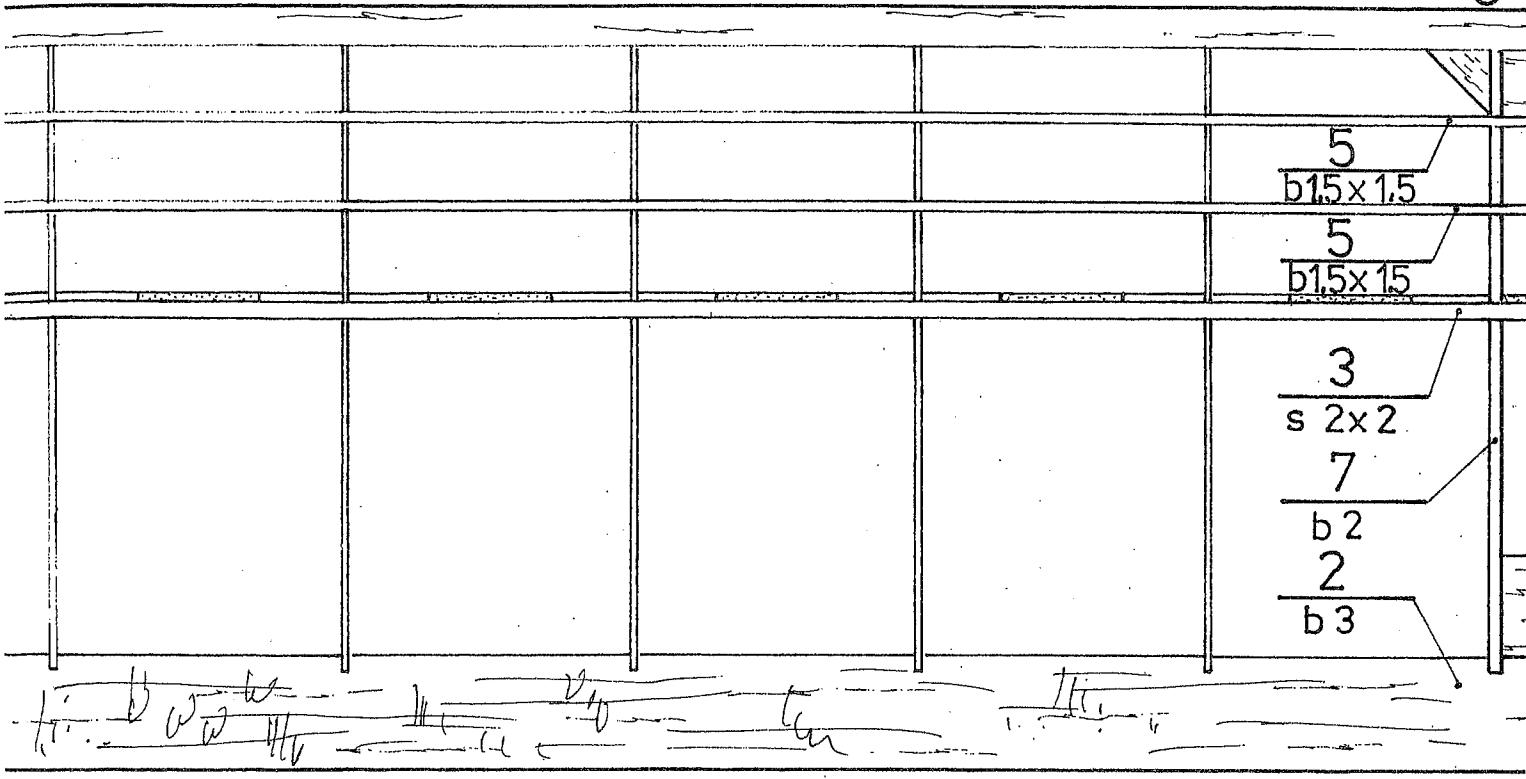
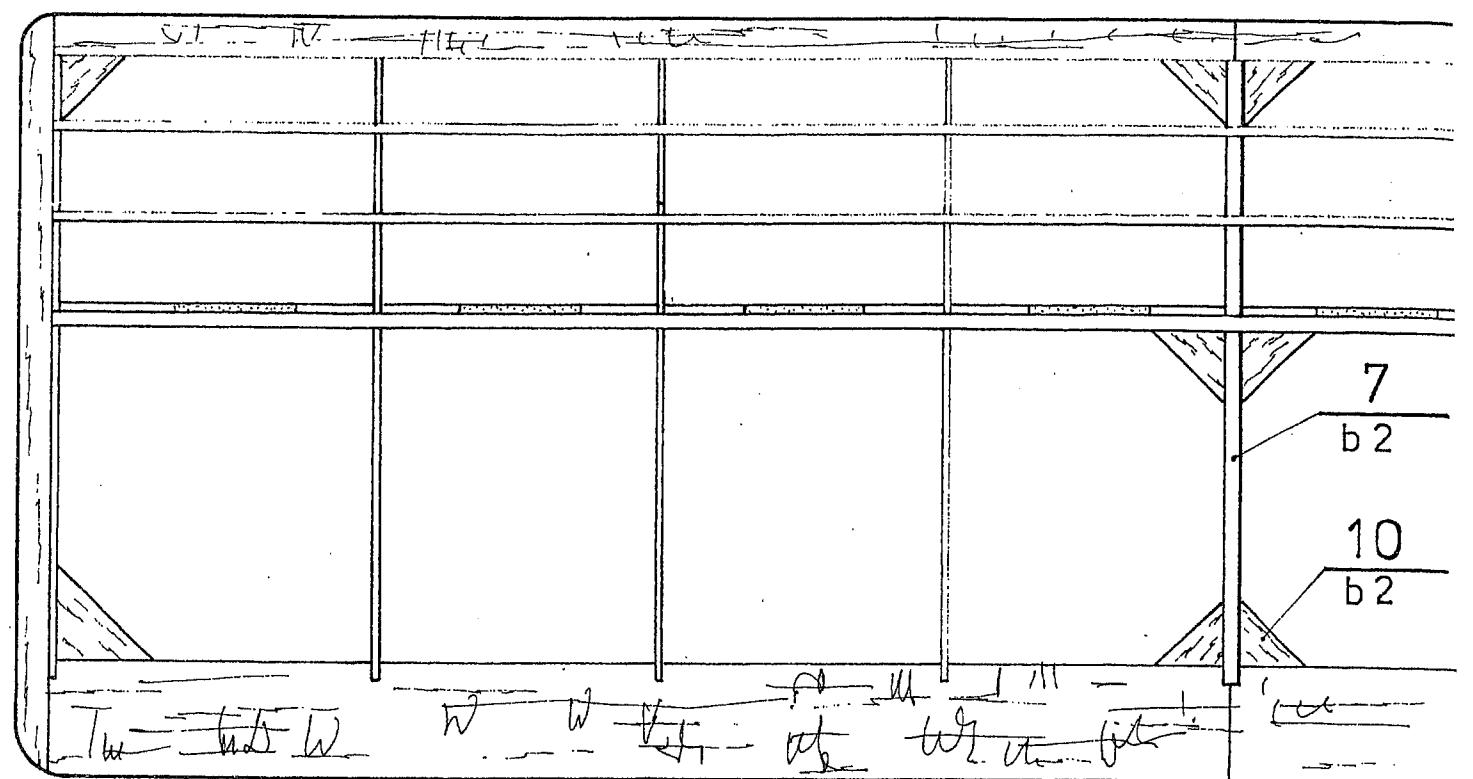
Concours de sélection 1999

le CTVL lance un appel pour l'organisation du concours de sélection 1999 , actuellement aucune candidature n'a été déposée .

...extraits C.R; du CTVL du 24 10 98 .



7841

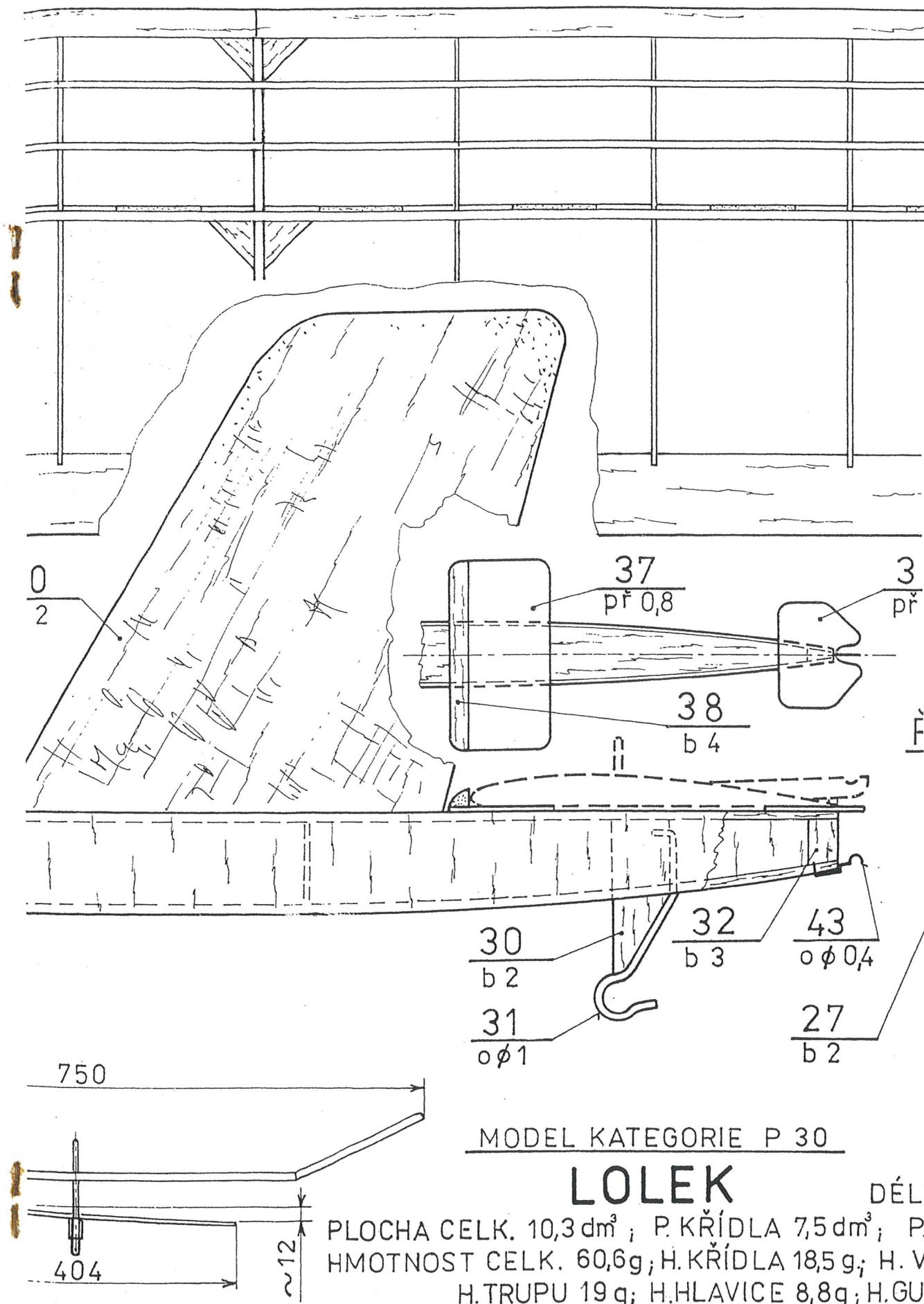
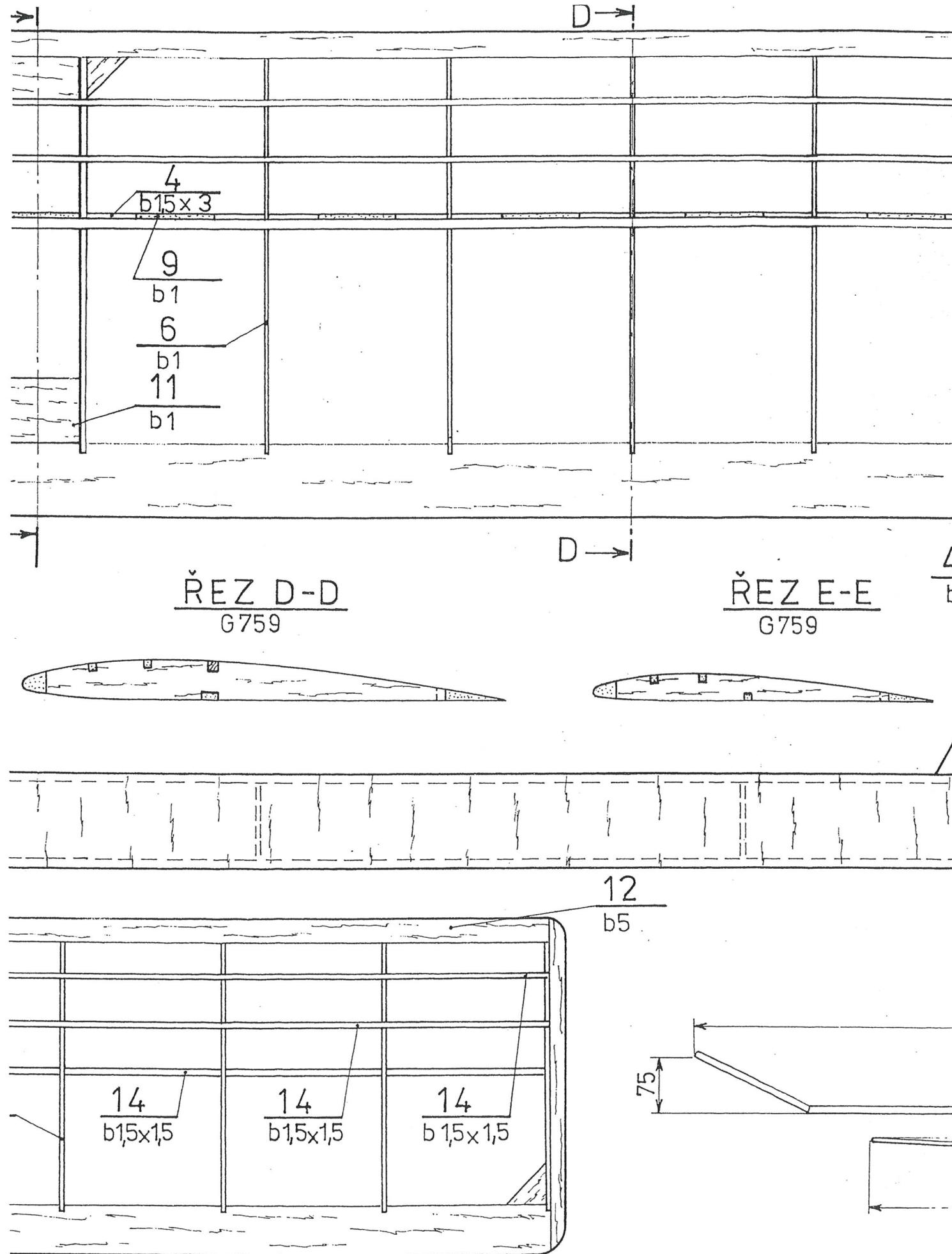


7842

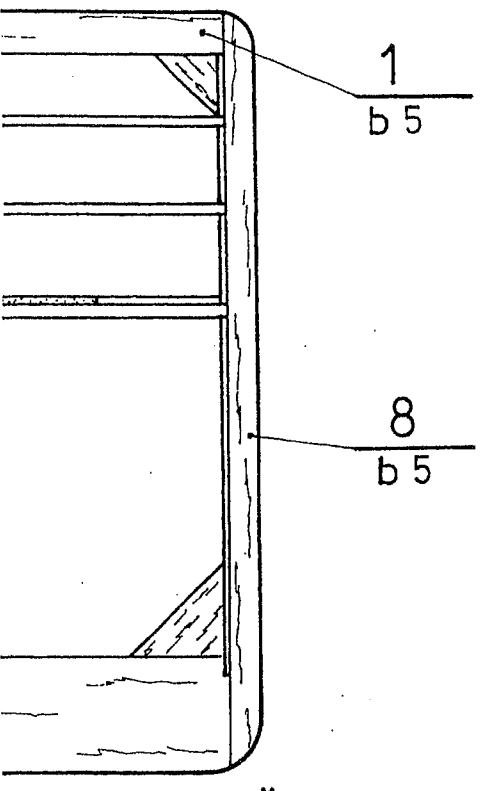
VOL GERE

7843

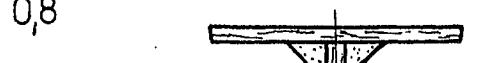
VOL GERE



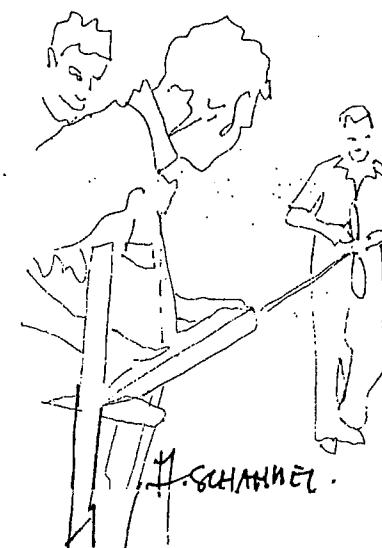
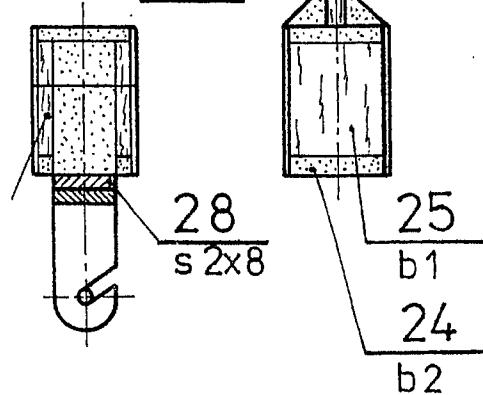
MODEL KATEGORIE P 30
LOLEK
 DÉLKA 752 mm
 PLOCHA CELK. $10,3 \text{ dm}^2$; P. KŘÍDLA $7,5 \text{ dm}^2$; P. VOP $2,8 \text{ dm}^2$
 HMOTNOST CELK. 60,6 g; H. KŘÍDLA 18,5 g; H. VOP 4,8 g
 H. TRUPU 19 g; H. HLAVICE 8,8 g; H. GUM.SV. 9,5 g
 KONSTRUKCE Antonín NOVOTNÝ, LMK MĚLNÍK



REZ A-A



REZ B-B



C'est dans les vieilles marmites...

DOSEUR DE RÉSINE pour quantités V.L.... Le godet : conteneur plastique de pellicule 24/36. Scotchable sur le plateau. - La balance : plateau bois dur, baguette 10x3, U en CAP et tube. - Les poids : plaquettes plomb ou similaire, coupées aux rapports prévus pour le mélange résine/durcisseur ; ci-contre le classique 100 parts / 40 parts de l'époxy. Tare : un U en CAP 20/10 faisant clip.

Pot vide en place, faire coulisser la tare. Verser la résine. Placer le plomb 100 pour l'équilibre, à l'équerre. Lui superposer le plomb 40, leurs CG étant l'un au-dessus de l'autre. Ajouter le durcisseur dans le godet - à la petite cuiller de préférence, car c'est sensible à la goutte près. Retirer le godet, remuer lentement, en évitant la formation de bulles d'air. - Après utilisation, égoutter et essuyer parfaitement le godet.

VIEILLES C.B. et autres cartes. A ne pas jeter ! Peuvent servir comme spatules pour étaler la résine, la colle ,etc.. En cas de manque de téflon, feront d'excellentes rondelles auto-lubrifiantes. - Astuces 'Thermiksense' et Cerny.

DESENTOILER des structures, des coffrages. Si vous badigeonnez simplement de l'acétone sur le modelspan ou le japon, ça séchera trop vite. Placer sur l'entoilage une ou deux couches de papier WC, imprégné d'acétone. Après deux minutes, tout se détache facilement.

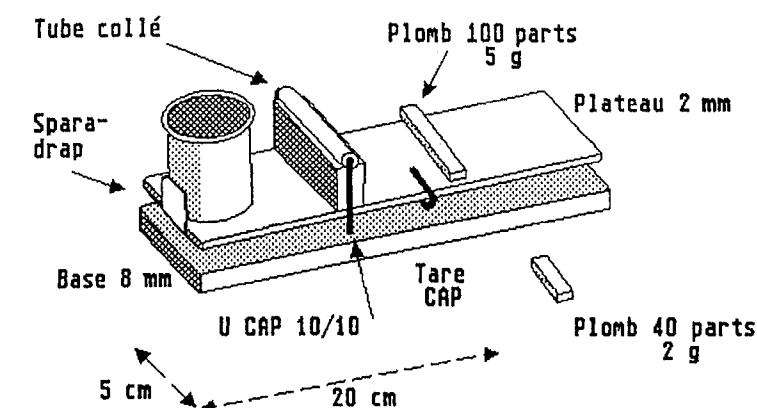
PATE A MODELER, plastique durcissable. Se trouve depuis peu dans les supermarchés brico. Granulés à plonger dans l'eau bouillante, se travaille à volonté, durcit vite et se laisse usiner, se ramollit à 60°C. Fait des écrous, crochets, boutons, manches, anneaux, petits outils, rivets... Super pour moules de pièces FDV, de renforts de bord d'attaque en FDC, etc. Environ 40 francs les 100 grammes.

ENTOILER proprement une structure caisse, avec les bords du papier rabattus autour d'une arête bien arrondie : pas évident. Votre mission, si vous l'acceptez, consiste à placer une baguette comme sur le croquis ci-joint, puis à couper à ras. La feuille papier est déjà collée sur la face verticale, il restait à rabattre sur les angles. - Bien entendu, vous avez toujours une lame de rasoir NEUVE pour faire ces travaux... les lames actuelles ne valent de loin pas les anciennes , hélas ! - Astuce US.

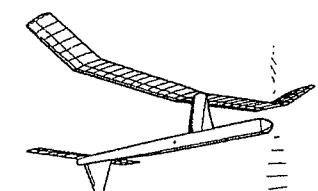
CENTRAGE-ÉCLAIR pour Coupe-d'Hiver 80 g tout-temps. Ouais, vous n'avez certainement rien vu de plus bref :

$$CG \text{ en mm} = 0,63 \times SE \times BL / SA$$

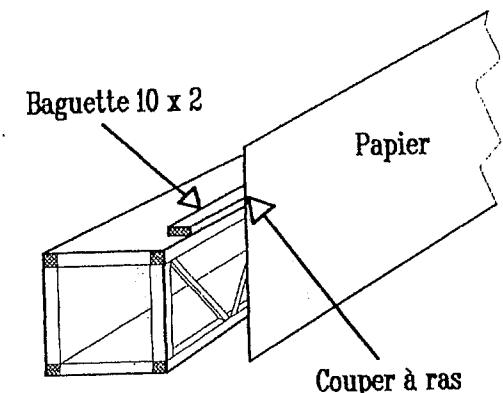
Précisons qu'il s'agit de CH sans maître-couple minimum, de 10 à 13 dm² d'aile, et d'un allongement de stabilisateur égal ou inférieur à 4. Pas d'inc variable, bien entendu, pour laquelle le CG est toujours plus avant. - Le coefficient 0,63 concentre tous les paramètres qui entrent dans la formule du Point Neutre : gradients aile et stab, correctif pour le rendement du stab, déflexion, et Marge de Stabilité Statique de 25% (moyenne repérée sur tous les CH récents répondant aux spécifications écrites plus haut). Le résultat donne directement en millimètres la distance entre le bord d'attaque de l'aile et le CG. Bien entendu, vous calculez avec la corde MOYENNE de l'aile (sa valeur ET sa position). SE = aire de l'empennage, SA, celle de l'aile, projetée, BL le bras de levier compris comme la distance séparant la corde moyenne de l'aile de celle du stab ; le tout en mm et mm². - Pour vos injures (au cas où votre taxi vole du premier coup...); tél 03.87.86.68.09, Jean Wantz.



qu'on fait



Il Coupe-d'Hiver
1967
de J-C Néglaïs
Gizorar 1



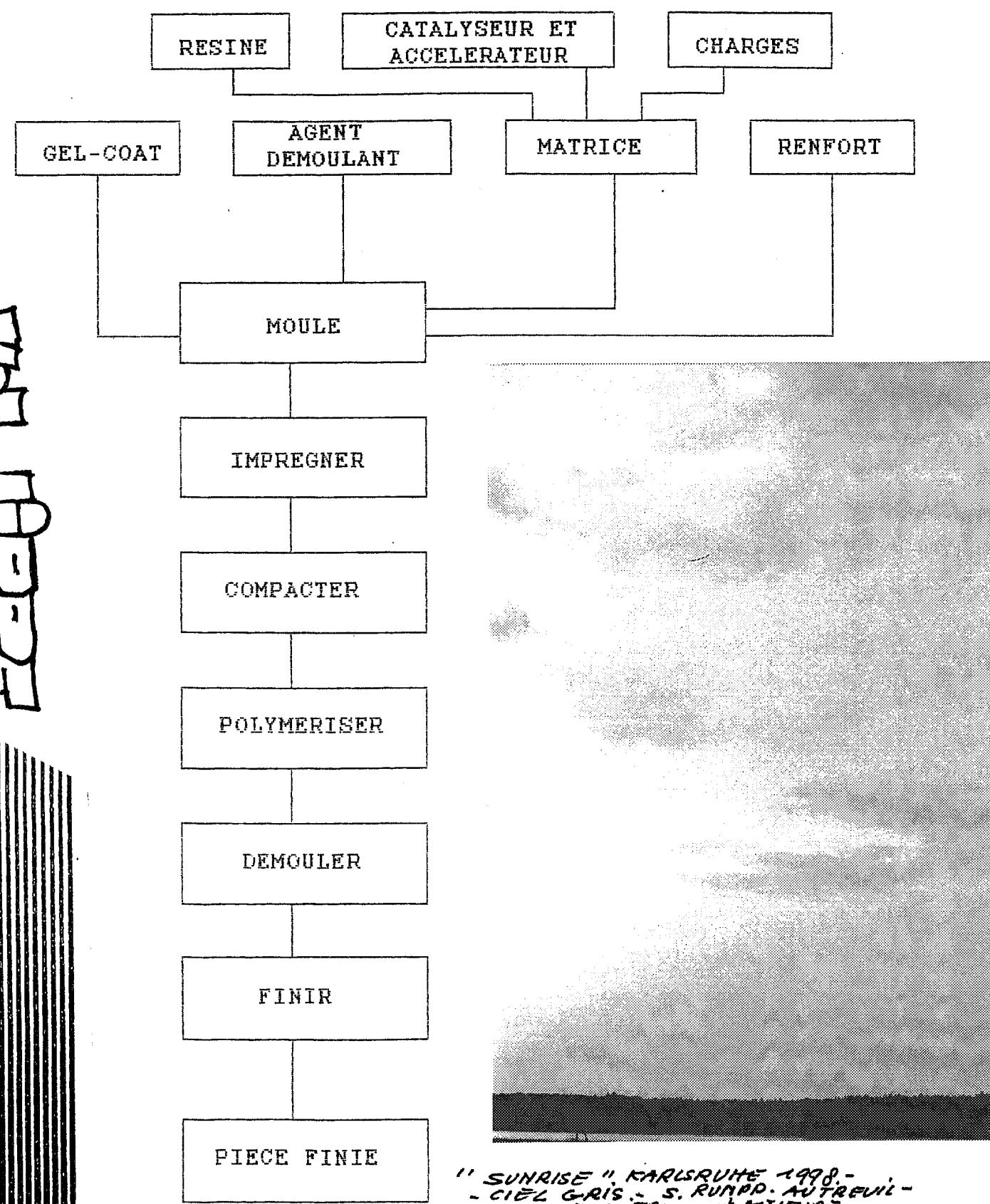
Le WAKEFIELD avant le F1B...

- 1935 MC >= L²/100
SA entre 12,26 et 13,54 dm²
Poids mini 228 g
3 vols illimités
décollage 3 points
(Ø hélice moyen 432 mm)
- 1938 SE <= 0,33 SA
- 1950 MC >= 65 cm²
- 1951 S totale projetée 17 à 19 dm²
- 1952 3 vols à 5 minutes
- 1954 80 g
- 1956 MC libre
- 1958 50 g - départ à la main
(Ø hélice moyen 540 mm)

la meilleure soupe.

PROCESSES REALISATION COMPOSITES MATERIAUX

1. PROCESSUS GENERAL DE REALISATION DE PIECES EN MATERIAUX COMPOSITES

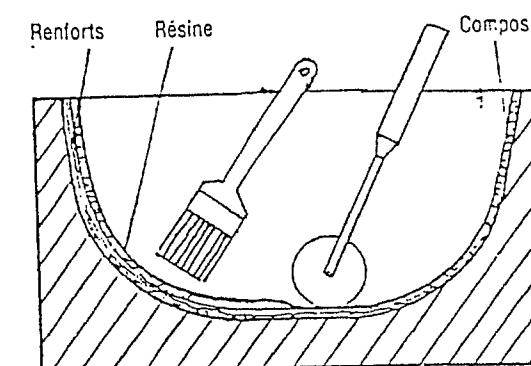


7848

2. PROCEDES DE REALISATION DES PIECES EN MATERIAUX COMPOSITES

2.1 Moulage au contact

Cette méthode, très employée, demande très peu d'outillage. Elle permet au concepteur de l'objet de varier fibres, mats et tissus de verre (ou d'autres renforts) pour résoudre toutes les difficultés : épaisseur variables, résistance mécanique différente suivant les directions (anisotropie), ancrage et attaches (inserts) pour d'autres pièces, etc. Il y a néanmoins des inconvénients : la productivité est faible, les caractéristiques mécaniques du matériau sont médiocres et une face de la pièce reste brute.



Les trois opérations : imprégnations, drapage et compactage sont réalisés simultanément et manuellement à l'aide d'un pinceau puis d'un rouleau débulleur. Il faut préalablement appliquer sur le moule un agent de démoulage et une couche de gel-coat. Généralement, la polymérisation se fait à température ambiante.

Les moules peuvent être en bois vernis, en métal, en résine époxyde chargée et coulée, en stratifié époxyde ou polyester insaturé, en silicium. Dans tous les cas, la surface du moule ou du modèle ne devra pas pouvoir être attaquée par les agents de la résine et la surface en contact avec le moule ou le noyau est toujours celle qui a le plus bel aspect.

Applications : coques de canoë, jeux de piscine, etc...

2. Moulage par projection

Ce procédé s'apparente au moulage au contact dans lequel on mécanise, par un pistolet spécial, la distribution et le dosage de résine. On peut éventuellement projeter simultanément le renfort sous forme de fibres courtes.

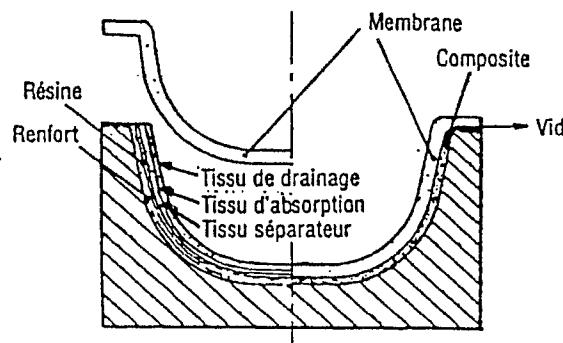
7849

Applications : coques de voilier, etc...

3. Moulage sous vide

Ce procédé permet, par compactage d'un stratifié obtenu par procédé au contact, d'obtenir un très bon débullage. Ce compactage consiste à faire le vide entre le moule et une membrane déformable, donc d'obtenir une pression d'environ 1 bar sur le matériau. Cette opération permet de compacter les différentes couches et d'éliminer une grande partie des résidus gazeux se trouvant dans le matériau ; ce dégazage peut être amélioré par la mise en place de tissu de drainage entre la membrane et le matériau. L'intercalage d'un tissu d'absorption permet d'absorber l'excédent de résine et d'obtenir de bonnes propriétés mécaniques.

Applications : bateaux ou automobiles de course, etc...



4. Moulage par compression à froid

Le moulage à froid sous presse désigne un procédé de fabrication d'objets en résine renforcée de fibres par l'utilisation de presses, en substitution au traditionnel moulage au contact.

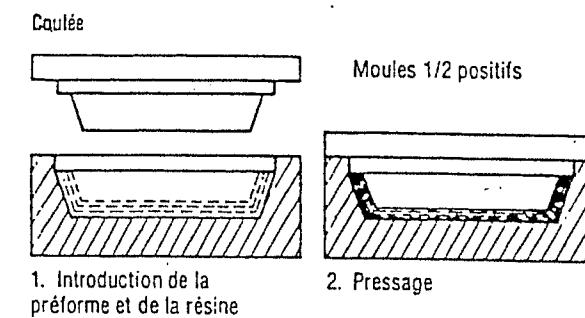
Cette méthode nécessite l'emploi de :

- Résines liquides à hautes réactivités, renforcées de fibres sous forme de mat, tissu ou préforme.

- De moules appropriés, poinçon et matrice, d'un prix de revient peu élevé, car ils ne sont pas chauffés, et ne soumis qu'à de basses pressions variant de 0,35 à 4 bars. Ces moules peuvent être réalisés en matériaux composites.

- D'une presse à basse pression, simple et rapide à manoeuvrer. Les constituants, résines et renforts, sont placés successivement dans le moule. La presse disperse et répartit régulièrement la résine dans le renfort. Les cycles de moulage varient de 5 à 10 minutes.

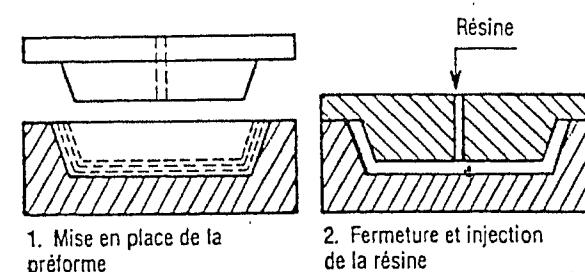
applications : éléments de carrosserie de camion, éléments de toitures, etc...



5. Injection de résine à basse pression

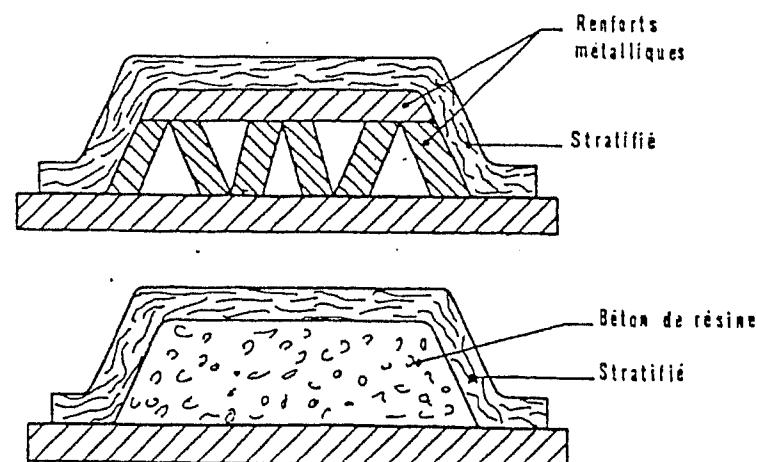
Ce procédé consiste à injecter une résine liquide dans un moule fermé ou a été déposé le renfort sous forme de mat, tissu ou préforme. Peuvent également être injectés des mélanges de fibres courtes et de résines déjà constitués.

Il sera nécessaire de maîtriser parfaitement l'écoulement de la résine dans le moule (viscosité, température). Le choix de la zone d'injection ainsi que la dimension et la disposition des orifices d'injection et d'évacuation des gaz nécessiteront une mise au point délicate.



Les moules sont réalisés de façon identique aux moules de contact. Cependant, compte tenu des pressions régnant à l'intérieur des outillages, il est nécessaire de les renforcer. Ces renforts sont le plus souvent métalliques, mais ils peuvent être réalisés à l'aide de chevrons

stratifiés. Un remplissage au béton de résine est possible, cela augmente cependant le poids des moules et l'inertie thermique.



6. Moulage par compression à chaud

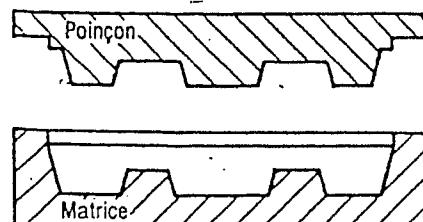
Cette technique de transformation, employant moules métalliques chauffés et presses haute pression, prend le relais des diverses méthodes de transformation à froid dès qu'il s'agit de fabriquer une pièce donnée en "grande série". Ce procédé se divise en deux catégories :

- procédé par voie humide utilisant des renforts sous forme de mat, tissu ou préforme et des résines liquides.

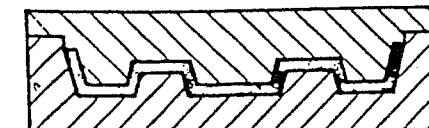
- procédé par voie sèche, plus utilisé car l'emploi de produits de base secs préimprégnés en vrac ou en feuille utilise au maximum les possibilités des moules et des presses.

Le chauffage des moules permet un temps de cycle court mais l'investissement important n'est rentabilisé que par des grandes séries.

Applications : capots et pare-chocs d'automobiles, etc.



1. Mise en place du préimprégné



2. Fermeture et compression

7. Moulage par injection haute pression

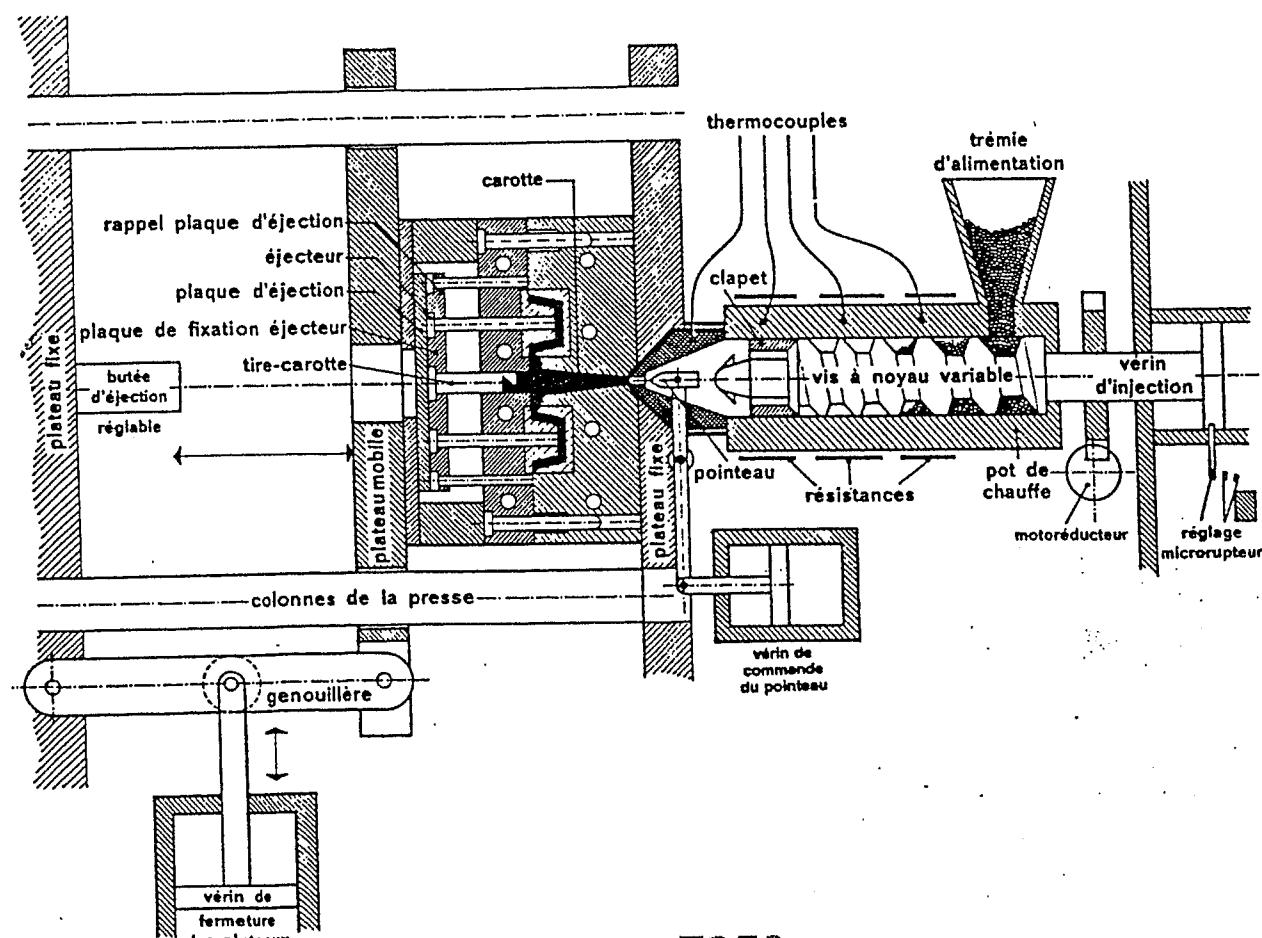
Le procédé comporte trois phases :

Plastification : Elle est effectuée par une vis d'Archimède dont le rôle est de plastifier et transporter la matière qui se présente sous forme de pastilles de préimprégné en vrac à fibres courtes.

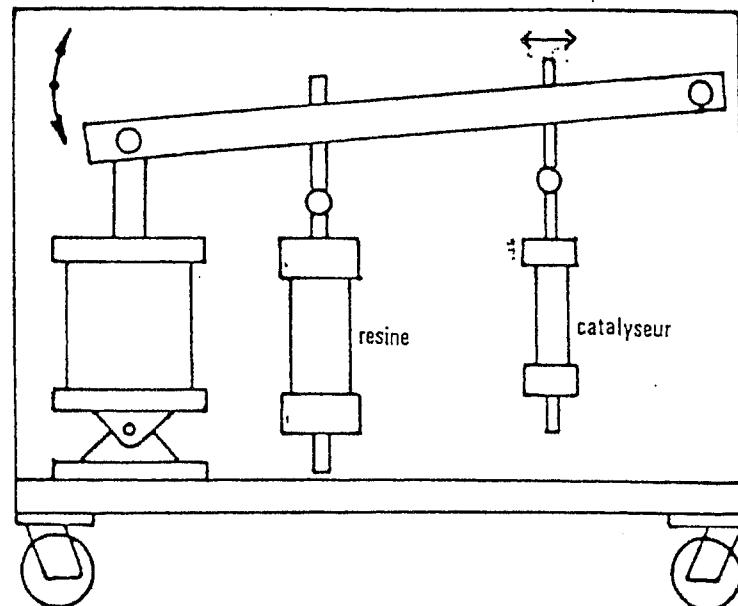
Injection dans un moule métallique : A ce niveau, la vitesse d'injection est le critère de qualité et de rendement en raison de l'échauffement créé dans le système d'alimentation.

Cuisson dans le moule : Elle est effectuée sous pression de l'ordre de 1/3 de la pression de remplissage (la pièce est ensuite démoulée et ébavurée si nécessaire).

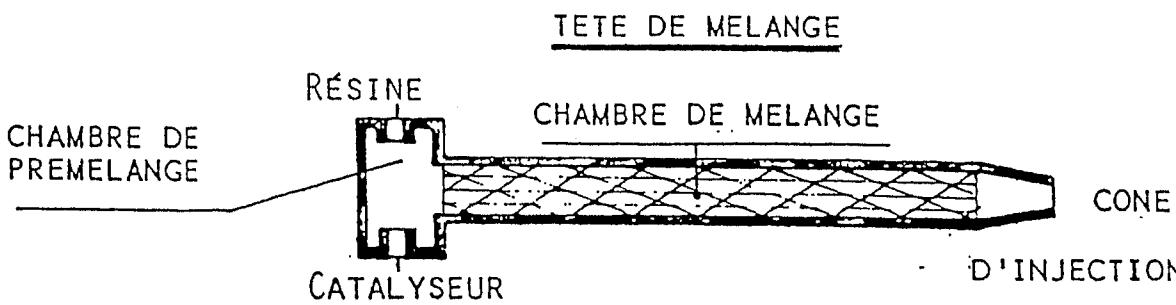
Applications : tubulures d'admission de moteurs, etc..



La machine d'injection est généralement constituée de deux pompes volumétriques rotatives ou linéaires permettant de régler les débits de résine et de catalyseur (ou de résine accélérée ou de résine catalysée). Ces pompes refoulent dans une tête de mélange statique ou dynamique supportant le cône d'injection. Les commandes sont généralement pneumatiques avec ou sans alarme de débit. Un dispositif de rinçage peut être ajouté combinant l'action d'un solvant et de l'air comprimé. Les débits maxi sont de l'ordre de 20 l/mn, les pressions sont de l'ordre de 15 bars.



SCHEMA DE PRINCIPE



Applications : déflecteurs de projecteur, réservoirs agricoles, etc...

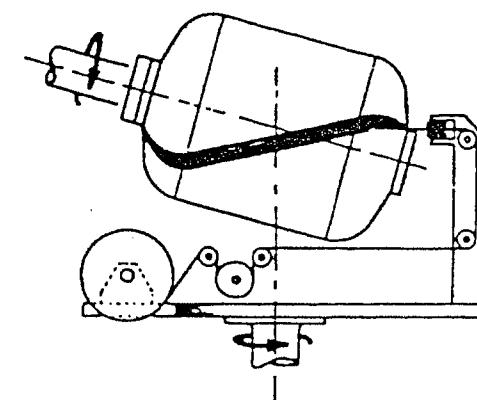
8. Enroulement filamentaire

Ce procédé consiste à enrouler, autour d'un mandrin ayant la forme interne de l'objet à fabriquer, une fibre préimprégnée ou imprégnée de résine liquide.

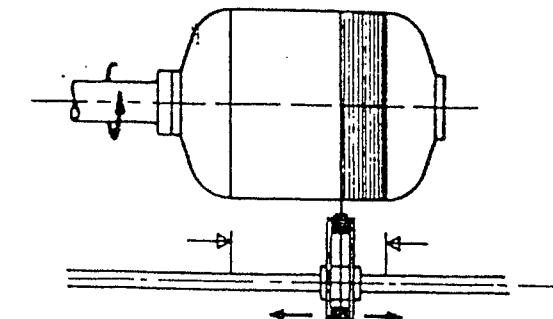
Utilisé principalement pour réaliser des capacités, des tubes, plus généralement des pièces de révolution; le procédé de bobinage est maintenant également appliqué à des pièces non axisymétriques. Une lente rotation doit être maintenue pendant la polymérisation réalisée après le bobinage,

Applications : réservoirs, corps de missiles, etc...

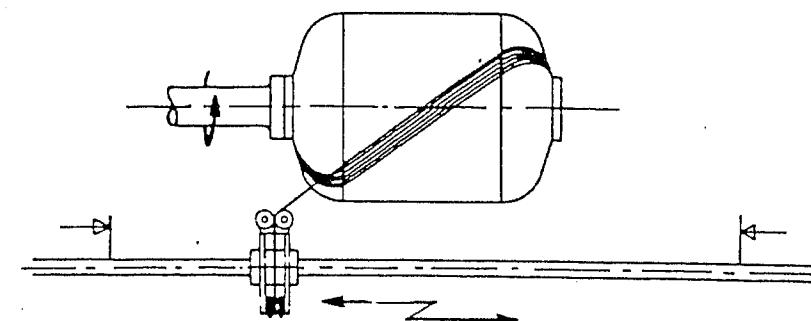
BOBINAGE TYPE SATELLITE



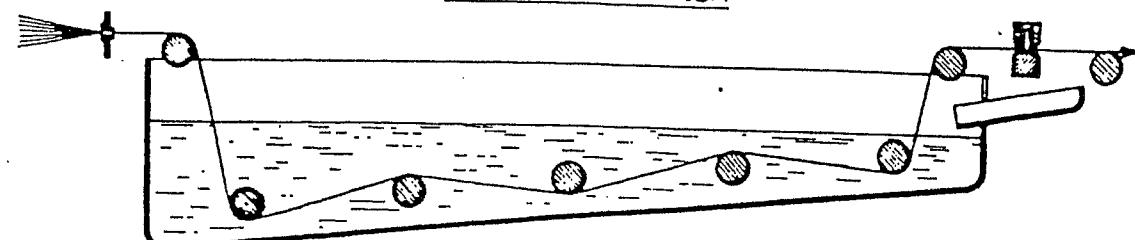
BOBINAGE TYPE CIRCONFERENTIEL



BOBINAGE TYPE HELICOIDAL



BAC D'IMPRÉGNATION



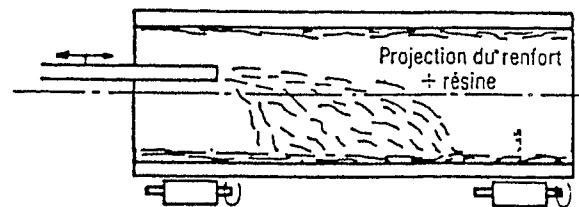
9. Moulage par centrifugation

La résine et le renfort sous de fibres courtes sont introduits dans le moule en rotation. La force centrifuge plaque ceux-ci sur les parois du moule (l'épaisseur est uniforme et les fibres bien imprégnées).

Ce type de fabrication s'adapte surtout aux pièces cylindriques. Le renfort est discontinu et son taux varie de

25 à 50 %. Les deux faces de la pièce sont lisses et il est possible de réaliser une extrémité.

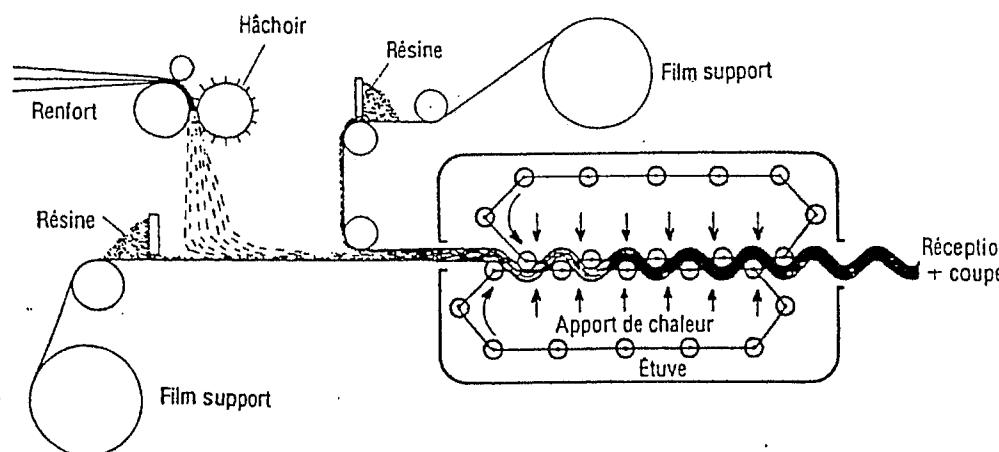
Applications : réservoirs, tuyaux, etc...



10. Stratification en continu de plaques

Les fibres de renfort sont coupées et nappées sur une première couche de résine puis recouvertes par une deuxième couche de résine ; cet ensemble étant pris en sandwich entre deux films démolants, conformé, étuvé et ensuite découpé à la demande.

Applications : tôles ondulées pour toitures, plaques pour circuits imprimés, etc...

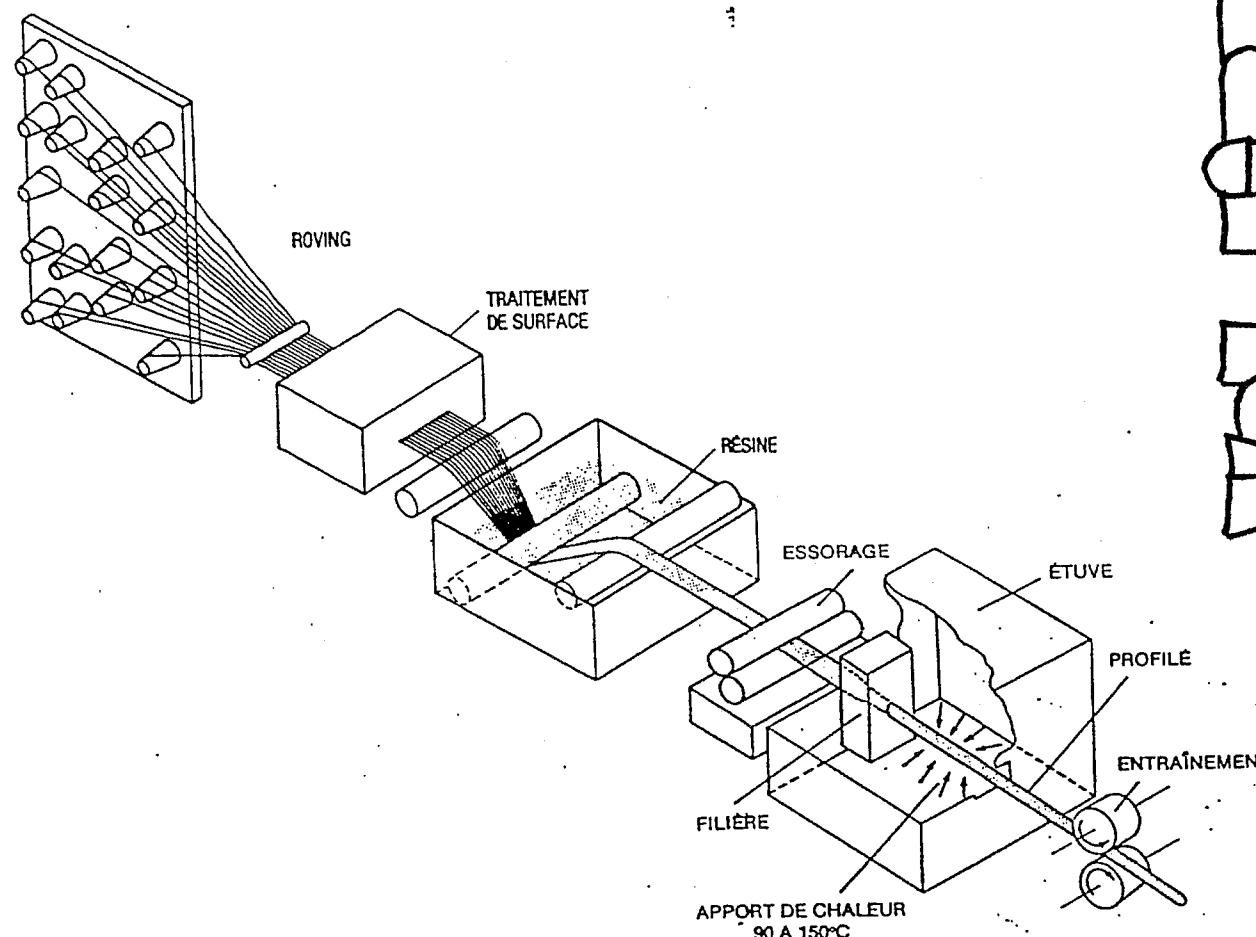


11. Pultrusion

Le principe est de tirer la matière que l'on veut former au travers d'une filière de forme. Ce procédé est applicable à la fabrication de composites structuraux unidirectionnels.

Les fibres, en provenance d'une ou plusieurs bobines, sont traitées pour améliorer l'adhérence fibre-matrice, imprégnées puis essorées. L'imprégné traverse une filière de forme placée dans une étuve chauffée à une température d'environ 120°C. À la sortie on trouve les systèmes d'entraînement et de coupe.

Applications : tubes, joncs, barreaux, profilés, etc.



12. Constructions de type "sandwich"

La technique sandwich consiste à disposer une *âme* constituée d'un matériau léger entre deux feuilles ou *peaux*. Cette construction permet d'obtenir un ensemble beaucoup plus rigide à masse égale que celui d'une tôle avec raidisseurs. Leur principal avantage est ainsi de concilier la *légèreté* et la *rigidité*. On nomme aussi "*matériaux syntactiques*" (du grec "sun", avec, et "taxis", ordre) de telles constructions.

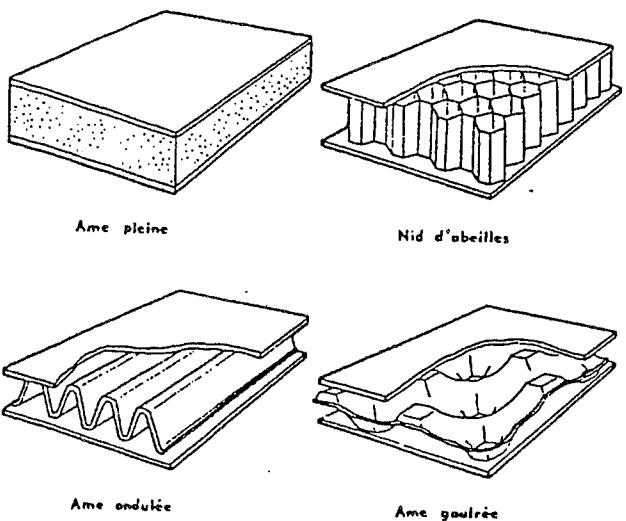
Les âmes peuvent être en bois, en polymère ou même métalliques et de différentes structures :

- pleine (mousse souple ou rigide, balsa ou contreplaqués divers),
- nid d'abeilles (métalliques ou organique) à section hexagonale ou carrée,

- ondulée, ou parfois gaufrée (métallique ou organique)

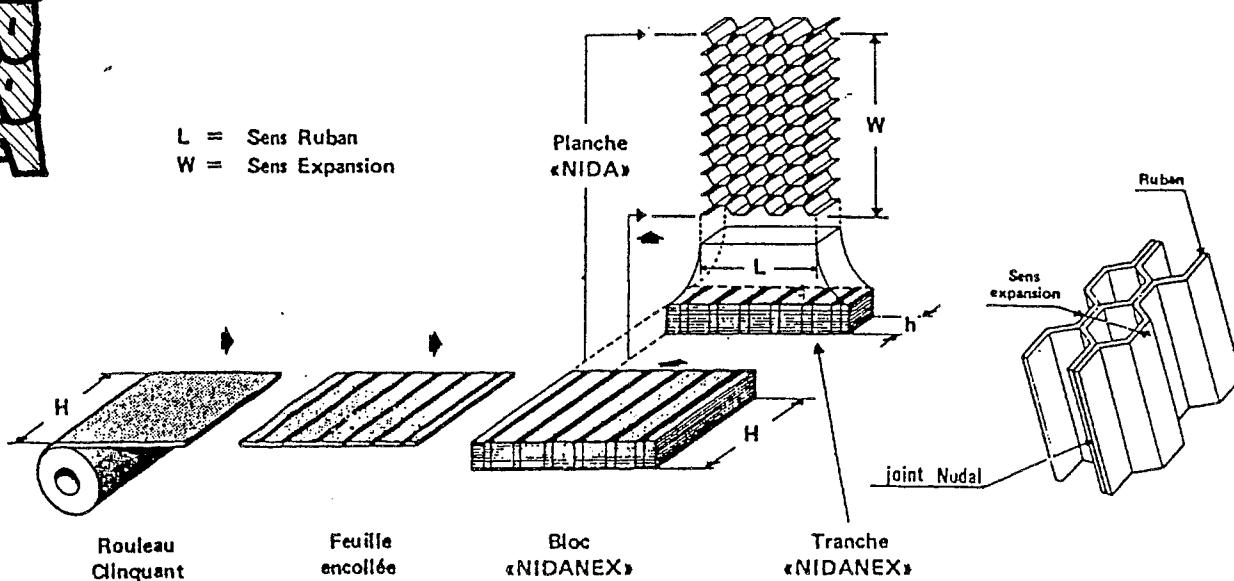
Les peaux ou revêtements sont le plus souvent des résines thermodurcissables renforcée d'un réseau (mat ou tissu) de fibres (verre, carbone ou aramide),

Applications : structures pour l'aéronautique, panneaux de caravanes, etc...



MATERIAUX A AME EN NID D'ABEILLES

A partir de clinquant métallique ou de papier en rouleau, on dépose des raies de colles parallèles à intervalles réguliers. Après découpe, on obtient des feuilles qu'on empile les unes sur les autres. Le collage s'effectue ainsi à chaud sous presse. On peut alors scier à la hauteur voulue et obtenir par expansion dans le sens perpendiculaire à l'empilement des feuilles, une planche de "nid d'abeilles".



Pour l'assemblage, on dépose un film de colle de part et d'autre du nid d'abeilles puis on applique les peaux. Le collage s'effectue à chaud et sous presse. Le choix de la résine doit être fait en fonction des constituants du matériau.

Les éléments constitutifs d'un matériau syntactique doivent être solidarisés entre eux, pour résister aux efforts que la structure doit supporter. L'assemblage est fait par une liaison du type collage à l'aide de résines compatibles avec les deux matériaux en présence. Il peut être classique, interposition d'un film de colle, ou résulte de la fabrication, imprégnation de la peau directement sur l'âme du matériau.

MATERIAUX A AME PLEINE

La fabrication d'un matériau syntactique à âme en mousse et peaux en résine renforcée peut se faire de différentes manières.

- Préfabrication séparée de l'âme et des peaux : L'âme découpée et les peaux préalablement stratifiées sont assemblées par collage à l'aide d'une résine compatible avec l'âme et les stratifiés.

- Stratification des peaux directement sur la mousse : l'âme est préfabriquée, les deux peaux sont rapportées successiveent de chaque côté en déposant un mat ou un tissu que l'on imprègne en place. L'aspect de surface d'un stratifié non moulé n'étant pas très beau, il est possible d'utiliser cette technique sur une face et de coller un stratifié moulé sur l'autre face dans le cas où un bel aspect de surface est nécessaire.

- Coulée de l'âme entre les deux peaux : dans ce procédé, utilisé essentiellement avec des âmes en mousse polyuréthane, deux stratifiés pré-moulés sont placés dans un caisson de coulée suffisamment solide pour résister aux déformations dues à l'expansion de la mousse lors de sa polymérisation.

Il faisait plutôt frais pour le championnat
Au ras des champs humides affleuraient les parkas
Comme autant d'espions joyeux et multicolores
Pour les badauds et les passionnés de tous bords.

Pas trop de maïs, pas non plus de tournesols,
Cette fois-ci tous les concurrents avaient du bol,
Mais quelques vaches placides broutaient dans un pré
Adieu donc à quelques stabilos grignotés!

Au déclin du 3ème jour...

Le soleil n'était sorti que pour mourir dignement
Dans un incendie grandiose sur l'horizon mosellan;
Personne ne parlait plus, tout le monde attendait
Pendant que le tout dernier titre se jouait...

Albert, aussi tendu que ses élastiques
Remontait...dans un silence quasi mystique
Et quand enfin
Il lâcha l'engin
Devant la foule plus émue qu'elle n'eût voulu le paraître
Se concentraient les "chefs" l'œil vissé à leurs chronomètres
Tous LE suivaient des yeux
Qui évoluaient dans les cieux
Et disparaissait au loin;
"C'est gagné" disaient certains!
Albert qui ne sera jamais un optimiste
Ne regardait plus le ciel, en parfait défaitiste,
"Ce n'était pas bon, je dis que c'est raté"
Il était champion de France en vérité!

Sur le podium le lendemain, au soleil rayonnant
La coupe du monde encore, fut remise à Vincent,
Albert et Bernard souriaient à leurs trophées,
Un père au nom du fils a été récompensé...



VOL LIBRE

ENGLISH

Free Flight Finals 9.19.98 F1A Nordic Towline Event

- 1 VanNest Brian 2x210, 11x180 = 2400 seconds
- 3 Spence Steve 2x210, 8x180... 2269
- 4 Diaz Hector, 2255 - 5. Tzetkov Tsvetan, 2205 - 6. Fedor Mike, 2195 - 7. Brun Pierre, 2188 - 8. Barron Andrew, 2161 - 9. Cowley Martin, 2138 - 10. Bradley Jim, 2126 - 11. Puuhakka Risto, 2084 - 12. Markos Chuck, 1982... 17 contestants

Free Flight Finals 9.19.98 F1B Wakefield Event

1. Sessums John 240, 11x180, 376 = 2596 seconds
2. Piserchio Bob 240, 11x180, 295 = 2515
3. Andriukov Vladislav 240, 11x180, 215 = 2435
4. Fitch Jerry, 2397 - 5. Cooney Ralph, 2387 - 6. Felix Ron, 2359 - 7. Shailor Bill, 2282 - 8. Jensen Blake, 2218 - 9. Ewing Rick, 2204 - 10. Brush Al, 2177 - 11. Morrel Roger, 2177 - 12. Matsuno Chris, 2172 ... 32 contestants

Free Flight Finals 9.19.98 F1C Power Event

1. Parker Faust 2x240, 10x180, 392 = 2672 seconds
2. McBurnett Ron 2x240, 10x180, 364 = 2644
3. Keck Ed 2x240, 10x180, 322 = 2602
4. Simpson Roger, 2592 - 5. Spence Henry, 2572 - 6. Kirilenko Andrei, 2263 - 7. Sifleet Bob, 2253 - 8. Joyce Douglas, 2205 - 9. Morris Gilbert, 2202 - 10. Halliday David, 2171 - 11. Gutai Bob, 1850 - 12. Carroll Jr Ed, 1352... 16 contestants

Letter from America.

LETTER FROM AMERICA

without the usual USA stuff on my model box, etc. Perhaps a maple leaf ?

After reading Peter King's article on Wake trimming in the latest Sympo, I am going to try lifting fins. (I have been using symmetrical, all-moving fins). It should be interesting to see if this helps improve the burst-to-cruise transition. The flat side will be on the left. Related to this, I have heard rumors that Alex is working on a new fin shape. Perhaps he needs some way to tell his model from all the rest with the DeHavilland rudders. I did notice that a number of people including Vladi were using 26 strands. From my own experience it gives a good cruise even if the burst is not so strong. End height seems better and it takes another 8-10 seconds to do it.

Now that all this is over and I don't have to go to the desert, I will get to work on the coupe that I have been putting off for several years, probably in the 180 sq.ins (11.7 dm²) range. I've gathered some of the parts (Bursov front end, blades, and pylon plus Ken Oliver's c.f. motor tube and carbon/alum. boom). I'm planning on doing the now usual c.f. D-box for wing and tail. I've also picked up one of the three-function Tomy timers that John Clapp is selling. Much lighter than the Russian camera timer in Bursov's coupes. By the way, a lot of people have been buying the finished Bursov coupes. They can go very nicely if the person knows what they are doing. One guy I know has four of them and was complaining to Jos Melis (ABC FF supply) about one of the models. He said it couldn't climb, just go around in tight circles. I took a look at the model and couldn't see anything wrong. So I asked him to hook up timer etc. Turns out the guy was setting timer to give right rudder at 3 seconds and release stab from burst position at 30 seconds ! One other problem has shown up with Bursov props. The wire hub goes through the carbon-Rohacell blade with no bushing. I've seen some of the blades so swallowed out that they would go almost to the feathered position under load. I have heard claims of over 3 minutes in dead air for the Bursov coupe but the only one I have really seen fly well is Bursov's own model in Hungary. It got very, very high. At the Nats last month I saw one of the new Ukrainian coupes that Sal Fruciano is importing. Nice. It's a bit bigger than Bursov, and uses a c.f. tube spar in wing and stab - rudder too. Looks like a good calm-air model. Price is around \$440 !

On Thursday, Power and glider were flown on Wednesday in the rain. (At one point I had to punch holes in my Polyspan-covered wings and suck the water out). No type of covering seemed immune. Water was even getting through the quarter-mil Mylar. The increased humidity also caused monofilament lines to stretch, leading to several D-Ts at the end of the prop run. The good aspect was there was not much wind and no thermals, so retrieving was easy, if not dry.

On Friday looked like a repeat of Wednesday, but the rain held off until about three in the afternoon. Seven maxed out in

Wake and five in Power. The one-flight fly-off was held on Saturday morning. Vladi Andriukov and John Sessums went off early into a low overcast and a good bit of drift. Vladi was higher but that worked to his disadvantage. The timers lost sight in the low clouds at 3:35. Bob Piserchio was having problems with blown motors, but finally got a good flight off. Jerry Fitch's flight looked underpowered. After all the times were in, the team ended up John Sessums, Bob Piserchio and Vladi. Needless to say Alex and Tania were very happy. In Power the team is Faust Parker, Ron McBurnett, and Ed Keck. Not much new and innovative. A lot of people were flying Andriukov or Vivchar models. Sessums and Vladi were flying Andriukov models; Piserchio was flying a very close copy with his own copy of the VP front end. (He has made 10 !) I was amazed at how few people had any experience at flying in the rain. There were a number of models stalling due to CG shift from wet tails. (I added nose weight and had no problems !)

Doug Joyce was at the Finals flying his usual canard, but with a folding, three-blade prop. (He needed to increase blade area and it was either that or raise the pylon. I guess he could have notched the fuselage for clearance.) Interestingly, his grown daughter - she's an architect - was also there flying glider. In fact, there were several father-kid groups, including one father, son, grandson.

Yes, a number of folks did express reservations about going to a W/C in Israel. The numbers were down by about a dozen in Wakefield and about half that in Power and Glider. I think some of this is also from the reluctance of some California modelers to fly anywhere but in California. I have, however, talked to a number of people who have visited Israel. They are uniformly enthusiastic about the country. Besides, the Negeve desert is not a hotbed of terrorism. (I must admit that, had I made the team, I planned on going incognito,

What was the final outcome of your lightest stab contest ? I've given up on trying to make them too light (i.e. under 4 g for F1B) and gone to a very narrow of D-box (about 6 mm wide). This gives a very stiff structure at around 4.5 g. Even better is the one I built with a Gorban D-tube. It looks like it is made from the unidirectional carbon with carbon sock over that. Stiff and light.

As to be expected, F1J has turned into a mini-F1C event. Perhaps a maximum weight would have put a stop to all that. There is a lot of discussion here about the direction that our AMA "open" power is going. Now you need a bunt model with a Nelson 40 etc to be competitive. Ed Keck set a new record with a 100+ inch wing model that was essentially a scaled-up F1C. There is a lot of interest in some sort of slow open power (locked-up model, non-Schnuerle engine) event. Nostalgia could fill some of that need, but it has become mired in complicated rules. Besides, the 1955 cut-off was 43 years ago, and the people who are old enough to be nostalgic about it are getting too old to fly.

Your glide tests sound interesting. I have long thought that too much of what we do in free flight is based on theory and/or guesswork and not enough on hard data.

Louis Joyner.

Wings With High Aspect Ratio

Performance and stability problems.

A. Hadas and N. Albaz

ABSTRACT.

Recently greater numbers of F1A and F1B are designed and flown with wings of high aspect ratios, 15 to 18 or even more. Since models of these classes are wing area limited, high aspect ratio wings mean narrow chords and as a consequence, these wings operate at low Reynolds numbers, RN. Due to very limited information concerning the operation of wings at low RNs, a given F1A model rigged with different wings of the same airfoil, B.6456-f, but different ARs (9.5, 14.5 and 19.1) was test flown from a height of 12 meters, very light, early morning conditions. Sinking velocity was determined, and the models behaviour was observed. Diminishing sinking velocities accompanied with lateral stability deterioration with increasing ARs were observed. An explanation to these observations, supported by published reports, assuming an hysteretic flow pattern during disturbances, occurring at low RNs is discussed and evaluated.

INTRODUCTION.

For several decades models of F1A, F1B classes maintained a rather conservative layout. This layout was tabulated for F1A models by Grogan (1979) and the mean values were : AR = 14.9, CG position at 55%, longitudinal stability margins of 12.6 and 28 % according to Bogard (1973) and Cole (1969) respectively. As model specifications did not change, technical innovations were adopted in order to gain the upper hand in flying performance. Throw launch and bunting for F1A, or variable tail incidence (VTI), use of composite material, and improved rubber handling methods and delayed propeller action combinations were put to operation. Only recently, the traditional layouts started to change gradually, more so in the F1B class models. The new trends are directed toward high AR wings, reduction of the wing induced drag, longer tail moments and smaller stabilizer area, leading to lower tail and wing inertias. High AR means lower induced and total wing drag, yet, greater sections of the wing operate at low RNs and must be well turbulated and twisted to minimise loss of height whenever a disturbance occurs. Data measured and published by Schmitz (1967), as well as those measured by Althaus (1982) show distinct decline in lift/drag characteristics with a decrease in RN. In view of these observations one must expect a marked decline in narrow wings performances. Instead, reported contest results of glide durations suggest an improved aerodynamic characteristic. At the same time these trends are slow in permeating the F1A realm. Moreover, data published by Pressnell (1982), and Pressnell and Selamat Bin Bakir (1982), have shown that performance enhancement of very high AR wing platforms depends critically on the critical RN of the wing airfoil. Increasing AR means reduction of the wing chord and may at time reach the critical RN value, unless 3D turbulators maintain artificially some control of the wing boundary layer. Pressnell (1982) claimed that significant gliding performance improvements are possible with F1A and F1B wings of AR values of up to 24:1 with proper flow turbulation, yet, model performance can not be predicted without appropriate calibration. The work reported here come to explore that point.

THEORETICAL CONSIDERATIONS.

For a model of fixed weight, total wing and stabilizer area lift during shallow glide, soaring situation, the lift L produced is practically equal the models weight. It is given in equation (1), where Vg - gliding velocity, Sw - wing area, ρ - air density, and C_L is the total lift coefficient.

$$L = 1/2 (\rho Sw C_L Vg^2) \quad \text{or} \quad C_L = 2 W / \rho Sw Vg^2 \quad (1)$$

The drag is given in equation (2), where C_D is he total drag coefficient.

$$D = 1/2 (\rho Sw C_D Vg^2) \quad \text{or} \quad D = W (C_D / C_L) \quad (2)$$

The effective RN value is given by equation (3), where Cav is the aerodynamic wing chord and η the kinematic air viscosity.

$$RN = Vg Cav / \eta ;$$

under normal conditions $RN \sim 65000 Cav Vg$ (3)

The total drag coefficient equals the sum of the drag coefficients of the wing form C_{D0} , the induced drag C_{D1} and that of the other parts of the model C_p .

$$C_D = C_{D0} + C_{D1} + C_p \quad (4)$$

where C_{D1} is given by equation (5) where k is the wing platform coefficient.

$$C_{D1} = k C_L^2 / (\pi AR) \quad (5)$$

Rate of descent Vs is given by equation (6)

$$Vs = (2 W / (\rho Sw)^{1/2} (C_D / C_L)^{3/2}) \quad (6)$$

Assuming, as a first approximation, C_{D0} to be a constant, the minimal Vs is derived by equating the derivative of equation (6) with respect to C_L , to zero. The result is given in equation (7), or, for a known height, h, the time for descend from this height, Ts, is given in equation (8).

$$C_{L,Vs=\min} = (3 \pi AR C_{D0} / k)^{1/2} \quad (7)$$

$$Ts = h (\rho Sw / (2 W)) (C_L^{3/2} / C_D) \quad (8)$$

$$\text{and } C_{L,D=\min} = (\pi AR C_{D0} / k)^{1/2} = (1/3)^{1/2} C_{L,Vs=\min}$$

By using wind tunnel measured C_{D0} and C_L values, Ts and $C_{L,Vs=\min}$ and $C_{L,D=\min}$ or best C_L and AR for a RN value can be estimated by equations (9).

$$C_L = (2 W Cav \rho) / (RN^2 \eta^2 Sw)$$

$$\text{and } AR = (2 W \rho) / (RN^2 \eta^2 C_L) \quad (9)$$

Taking the values measured by Althaus 1982 for B.6456-f, using $C_p = 0.005$ (Pressnell 1982), calculated $C_{L,Vs=\min}$ values obtained for $Sw = 0.298 m^2$ and $AR = \infty$ ranged between 1.97 to 2.347 for $RN = 50,000$ and $30,000$ respectively. These values are much higher than those measured. It is obvious that these theoretical estimates are unreal, and field measured values must be obtained for a given F1A model which is flown different with wings having different ARs but of the same shape, weight, airfoil and equipped with proper turbulators. Such an attempt is described below.

MODEL, WING USED AND MEASURING METHODS.

A model of the F1A class, "TZAFRIR" (Zephir), was used for these measurements. The same frame, empennage and timer were used, with wings differing in ARs but of the same airfoil B.6456-f with a 3D turbulator, were used and rigged so that the center of gravity was kept at the same position relative to the Cav, see Table I.

Wing Nº	Model - N -	Wing weight area m²	Span mm	Cav mm	AR	Stab area m²	St/Sw	NP (1)	SSM (2) % Cav
I		4.061	.298	1704	175	9.5	.041	.1376	82 27
II		--	--	2056	145	14.5	--	--	93 38
III		--	--	2384	125	19.1	--	--	105 50

(1) According to Cole (1968). Rectangular wings were used.

(2) SSM = NP - CG (% of Cav).

The use of the same position of the center of gravity, CG, means changes in the position of the neutral point NP, and of the static stability margins, SSM, of the model when rigged with the different wings.

Calm wintery days with very light early morning winds were chosen for test flying the model with the various wing combinations. The models were hand launched and trimmed, in each configuration, for the best sinking velocity. Then, towed to a height of 12 m, and released very gently at the or almost at the gliding velocity. The time from release to touch down was measured, and the flight trajectory observed for any undulatory pattern or stalling tendencies by several observers. Flight attempts were discarded if any pattern diverged from an almost straight gradient or stall when released. The number of successful flights varied from four out of five to two out of six, for the wide and narrow wing configurations respectively. Once several flight attempts were clocked, stab incidence was measured and then changed slightly, either increased or decreased a bit. Then new flights were commenced and the procedure reiterated. The adopted methodology is a variation of the method used by Schmitz (1967) and recently repropored by McCombs (1996).

RESULTS.

The measured sinking velocities, the incidence angle differences between the wing and the stabilizer, and time of descend from 12 m are given in Table II.

The data show a rather interesting pattern, namely, the greater the AR of the wing the greater is the incidence angle difference, and the lower the best sinking velocity is. A trend expected from the higher AR of a well turbulated wing. From equation (6) the power factors ($C_L^{1.5}/C_D$) that correspond to the minimal sinking velocity measured are 14.7 - 15.9 - and 18.5 for the wide, regular and narrow wings respectively (Table II). Corresponding times of descent from a height of 50 meters will be 159 - 168 - and 196 seconds, or 2:39 - 2:48 - and 3:16 minutes respectively. It should be noticed that the common results of this model under normal contest conditions are for early rounds around 2:20 to 2:40 minutes from 50 meters height in a circling pattern, whereas the model tested was flown in a straight pattern. It seems then that the times obtained for the model flown with wings of ARs of 9.5 and 14.5 are rather what should be expressed of these configurations. Furthermore, these results support the conclusions put forward by Pressnell (1982).

TABLE II

Wing AR	Mean sinking velocity and standard error (m)	Mean incidence angle difference (degrees)	$C_L^{1.5}/C_D$
9.5	0.328 0.041	4.0	14.3
--	0.319 0.028	4.3	14.7
--	0.431 0.042	3.7	10.9
14.5	0.382 0.017	5.5	12.3
--	0.296 0.026	5.9	15.9
--	0.428 0.011	5.2	11.0
19.1	0.343 0.11	6.9	13.7
--	0.255 0.15	7.3	18.5
--	0.404 0.07	6.6	11.7

Power coefficients ($C_L^{1.5}/C_D$) were computed taking the data measured by Althaus (1982) for the B.6456-f airfoil at different RN, calculating C_D values for the ARs of the wing flown (9.5 - 14.5 - and 19.1), adding a constant 0.005 as the parasitic drag coefficient for all parts of the model. The maximal values of the power coefficients and the C_L values at which these maxima were obtained are given in Table III. From these data it seems that the wide wing operated around RN of 40,000. If the C_L value is used to recalculate the RN according to equation (3), one gets a RN value of 54,500 which is greater by a factor of 1.363 than the one at which these values were measured. Similar considerations for the other wings yield RNs of 50,000 vs 41,000 - and 40,000 vs 38,540 ; or factors of 0.82 and 1.038 for the regular and narrow wings respectively.

Except for the narrow wing the discrepancies are large enough, which suggest that the wind tunnel measured values may not correspond to the real conditions under which these test flights were carried out.

TABLE III

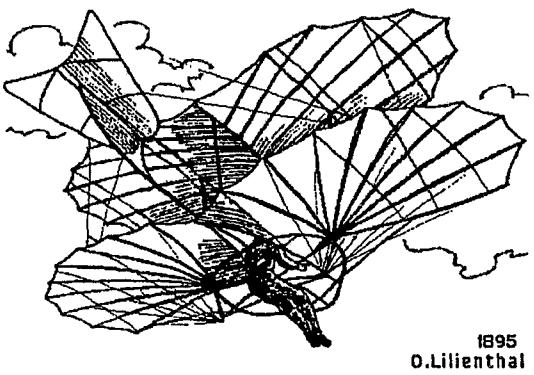
RN	AR = 9.5		AR = 14.5		AR = 19.1	
	$C_L^{1.5}/C_D$	C_L	$C_L^{1.5}/C_D$	C_L	$C_L^{1.5}/C_D$	C_L
30,000	12.75	0.84	14.72	0.84	15.86	0.84
40,000	14.04	0.95	17.43	0.84	18.3	0.97
50,000	13.1	1.06	15.73	1.15	18.6	0.98

Since the measured power coefficient increased with decreasing Cav suggests that the wings did operate at over-critical RN values. Inspite of the increased SSM with decrease with Cav or expected RN values, the narrow wing configuration tended to "purpose" and stall more frequently than the other wing configurations. The number of oscillations till stability was re-attained after a disturbance occurred, were more numerous and "deeper" in the case of the narrow wing as compared to the wider ones. The negative changes of the stabilizer incidence hints that the downwash was diminished with the higher AR, and that the wing operated at high lift coefficients, or in other words it was operating in the over-critical RN range.

All these observations should direct our attention to a different direction. If the wings of the different ARs operated on the over-critical RN range and were well turbulated, then the C_L did vary slightly, and the RN probably varied by 40 to 50% between the narrow to the widest wing. From data drawn by Simons (1983), previously by Schmitz (1967), the lower the RN, the greater or equal will be the reattachment and separation phenomena over the curved upper wing surface. At low flow velocities the boundary layer detaches itself near the point of the lowest pressure. The lower the velocity, angle of attack or/and RN, the nearer to the leading edge will it occur. Once a separation occurred the wing operates as if at lower RN, until the velocity and RN increase or the angle of attack decreases enough for the separation bubble formed to reattach itself to the wing surface and the wing performance "leaps up", is accompanied by reduced C_D and increase in C_L and longitudinal pitching moment or variations in longitudinal stability. This phenomena is recognised as "hysteresis loop". A model, operating at the or near the critical RN for separation bubbles to appear, will operate well under calm air conditions provided its flight will not be disturbed by gusts or thermals. It may or most probably become erratic or even uncontrollable if flown under rough, turbulent air (Gard 1971, Fitch 1996, the Wakefield model of the year) and our observations of decreasing stability with increased AR. It will be of great importance if more experiments like the one reported here will be carried out and the results published. Until that information will be available, in order to win contests, reliability and consistency is the name of the game in contest flying. That means that stress must be placed on improvement of turbulation and/or lower AR wings are to be used. More information is needed about critical RN values of the airfoils we use, and the range of hysteresis involved.

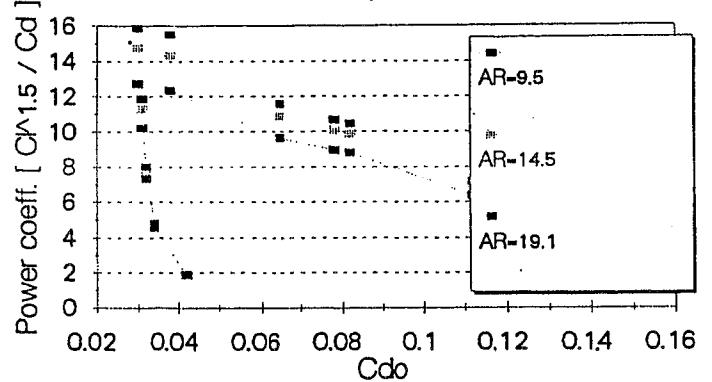
REFERENCES.

- Althaus, 1982.
- Bogard B., 1973, What size tail ?, NFFS Sympo #6.
- Crane H.L., 1969, Estimation of the neutral point, NFFS Sympo #2.
- Gard J. 1971, Wakefield model of the year, NFFS Sympo #4.
- Grogan H., 1979, Effect of some design parameters on the glide performance of A-2 nordic gliders, NFFS Sympo #11.
- McCombs W.F., 1996. Indoor glide tests for evaluating airfoils and other features, NFFS Sympo #29.
- Pressnell, M.S., 1982. The optimum aspect ratio of F1A wings based on measured aerfoil characteristics, NFFS Sympo #16.
- Pressnell M. and M. Selmat Bin Bakir, 1982. Aerofoil turbulator and invigorators, NFFS Sympo #16.
- Schmitz F.W., 1967. Aerodynamics of the model airplane. NASA translation of 1941 German text TMX 60976.
- Simon S., 1983. Model aircraft aerodynamics. Argus Books Ltd Hemel Hempstead, UK, pp 271.



1895
O. Lilienthal

Power coeffic. different AR's. (RN = 30,000).



Un exemple des calculs faits sur les données de soufflerie : rendement du profil sur un F1A complet, Re correspondant à peu près à celui de l'aile d'allongement 19.

Among a lot of graphs concerning the wind tunnel airfoil 6456-f. RN = 30,000 corresponds to an A/R of 19 and more.

De vraies mesures en vol réel...

Le B.6456-f en 3 allongements

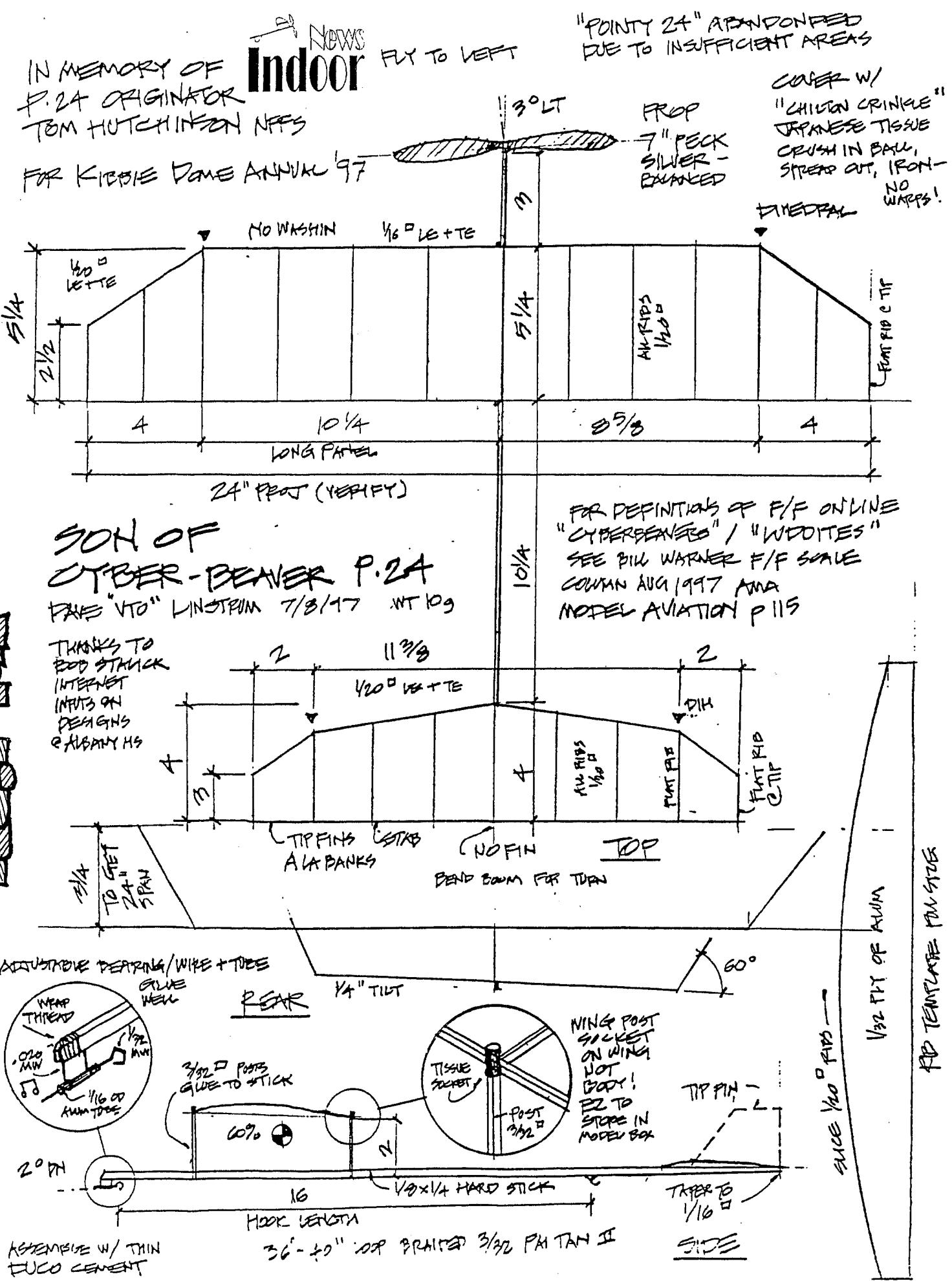
(un résumé de l'article ci-contre)

Les grands allongements utilisés de plus en plus en F1A et F1B contredisent, semble-t-il, ce que l'on sait du fonctionnement de nos profils sous faible nombre de Reynolds. On utilise, classiquement, un allongement accru dans le but de diminuer la traînée induite de l'aile, et par là la traînée totale de la cellule. Mais la réduction de la corde doit entraîner, selon nos connaissances les plus avérées, une diminution du rendement du profil. Les résultats des vols de compétition plaident pour l'allongement, de même que les calculs d'auteurs tel Pressnell, qui conseille jusqu'à 24. Comment les paramètres se combinent-ils dans la réalité ? Il faut faire tester...

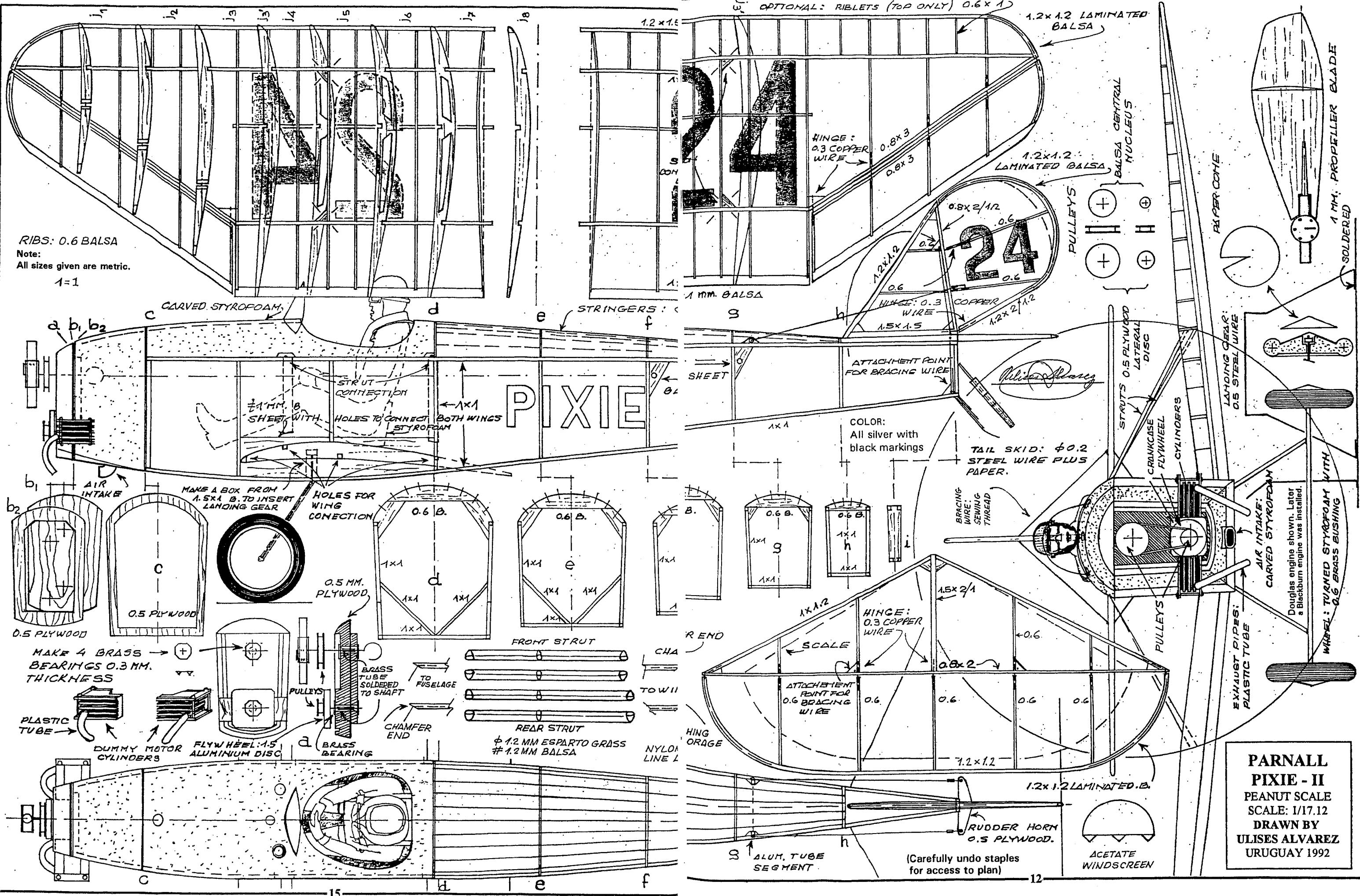
Ce que l'on a fait en Israël, en munissant une cellule F1A de trois allongements d'aile différents : 9,5 puis 14,5 et 19,1. En soignant la turbulence du mieux possible. Chaque "modèle" est réglé au plané le plus fin, puis treuillé à 12 mètres et largué en douceur. Toutes les précautions sont prises pour la régularité des mesures : météo sunrise, des observateurs chargés de valider les largages, etc. Après plusieurs mesures sur un vé longitudinal donné, on fait une autre série de vols avec un vé un peu différent, de façon à "encadrer" parfaitement la meilleure vitesse de descente. Le Tableau I donne les trois configurations du modèle (span = envergure, Cav = corde moyenne, AR = allongement). On garde le même CG, ce qui entraîne une différence du taux de stabilité statique SSM.

La vitesse de descente est représentée en Tableau II par trois nombres pour chaque allongement. En degrés le vé longitudinal correspondant. A l'intérieur de chaque allongement, le vé le plus grand donne le meilleur plané. Ce qui peut paraître logique... mais indique aussi que le flux d'extrados est sain, qu'on se trouve au-dessus du régime "critique" où portance et traînée se détériorent de façon chaotique. - Le rapport $CL^{1.5}/CD$, en notation française $Cz^{1.5}/Cx$, donne la qualité du plané pour le modèle complet (nous avons l'habitude plutôt de calculer Cz^3/Cx^2). - Ce même rapport a été calculé en Tableau III à partir des données de soufflerie (Althaus 1982). On y notera une curieuse embellie pour $Re = 40000$. Mais une analyse fine permet de conclure que soufflerie et vol réel ne correspondent pas ; entre autres, le Cz "optimal" annoncé par la soufflerie n'a rien à voir avec celui qui se joue en vol.

Les observateurs ont pu noter sur le terrain, pour le grand allongement, des oscillations plus nombreuses et plus marquées. Est-ce dû uniquement à un taux de stabilité statique trop fort (avec le vé plus grand également) ? A faible vitesse et petits Re , le flux d'extrados se détache plus tôt (= plus vers l'avant du profil), ce qui va entraîner un changement dans l'équilibre des moments longitudinaux. En vol calme, peu de problèmes, mais ça peut devenir incontrôlable dans les coups de tabac. Moralité : soigner la turbulence d'extrados. Et de plus amples recherches "in vivo" seront les très bienvenues.



7865



VOL LIBRE

7866

7867

WOLFBRE

**VOL
FBBRE**



NEUER CO₂ MOTOR „GMW – 73“, KURZTEST

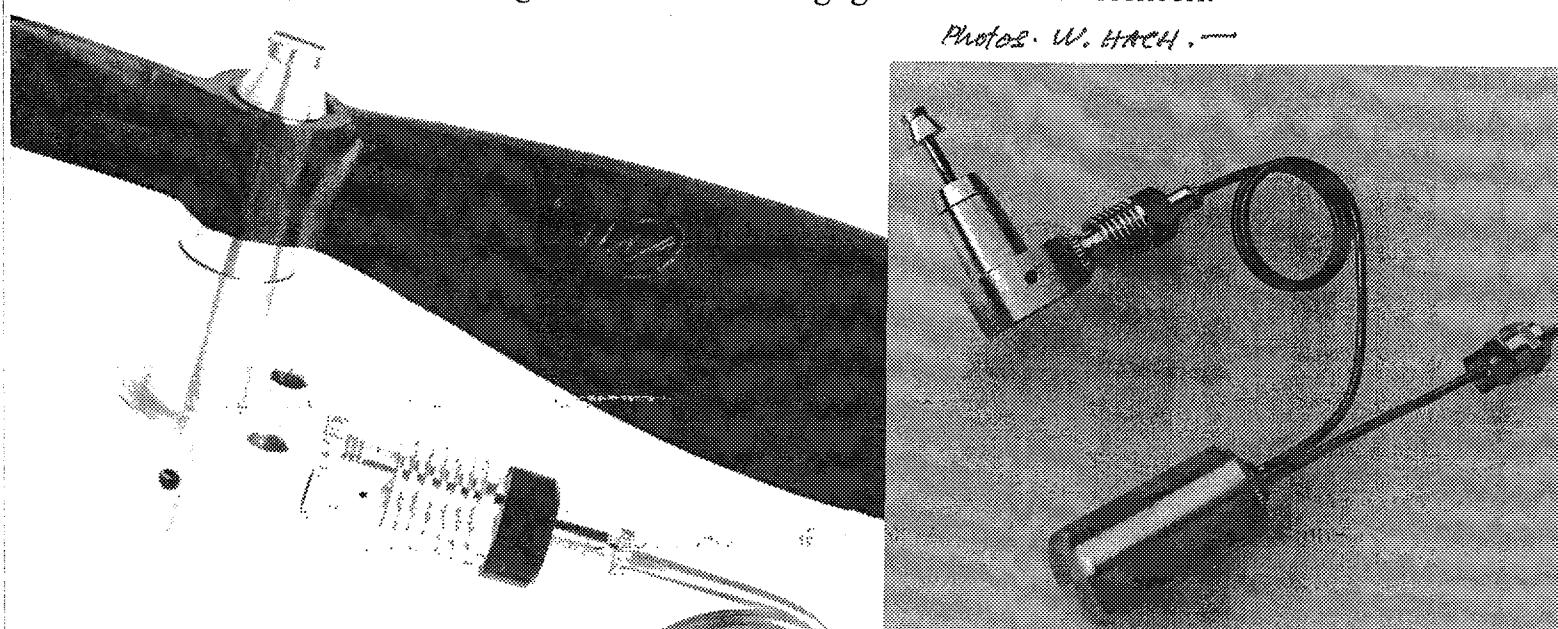
Wenn der neue CO₂ Motor „GMW – 73“, den Ing. Stefan Gasparin, CR konstruiert hat, auch im praktischen Flugbetrieb das hält, was er am Prüfstand verspricht, erreicht oder übertrifft dieser Motor sogar die derzeitigen Spitzenprodukte „WS – 79“, A und „BBH – 88“, H. Obwohl in erster Linie für die Freiflugklasse F1K entwickelt, ist das Triebwerk ebensogut für Freiflug SCALE oder RC - Modelle einsetzbar und sollte auch hier für einen Leistungsschub sorgen.

Nachdem uns Testberichte von Stefan Gasparin, Fritz Müller und Georg Benedek vorliegen, können wir die hervorragenden Laufleistungen des Motors im großen und ganzen bestätigen. Unsere Laufversuche erfolgten unabhängig davon mit derzeit aktuellen, realistischen Drehzahlen für den F1K Wettbewerbsbetrieb. Es wurden dafür 2 Serien Triebwerke verwendet, und beiden Exemplaren kann sehr gleichmäßiger, ruhiger Lauf attestiert werden. Die Messungen wurden mittels elektrooptischem Drehzahlmesser und Digitalwaage durchgeführt. Die Fly-off Simulation wurde auf Grund vorhandener Erfahrungswerte von schon praktisch erprobten, leistungsfähigen F1K Modellen, entsprechend dem neuen F1K Reglement der FAI, erstellt.

In Kombination mit dem neuen Motor „GMW – 73“, den verwendeten Propellern und den eingestellten Drehzahlen sollte mit einem derartigen Modell nach 4 – 5 Minuten Bodenlaufzeit noch leichtes Steigen möglich sein

Der Motor muß sich nun, was Leistung , aber vor allem auch Betriebsicherheit betrifft, im praktischen Flugbetrieb / Wettbewerb bewähren. Über diesbezügliche Erfahrungen werden wir zu gegebener Zeit berichten.

Photos: W. HACH



FLY-OFF SIMULATION/KLASSE F1K
ALLE TESTLAUFE MIT 3 CM³ TANK
FLÜSSIGSTÜLLUNG 1/3,2 GR CO₂
TEMPERATUR 1/21,5° CELSIUS

— MODEL A PROP Ø 180 STE 200 MM — — — FSK PROP Ø 234 STE 225 MM



WR. NEUDORF, 31.10.1998

**VOL
FBBRE**

WERNER SCHAUAPP / WALTER HÄCHT, A

FREIFLUG SEMINAR der Thermiksense /

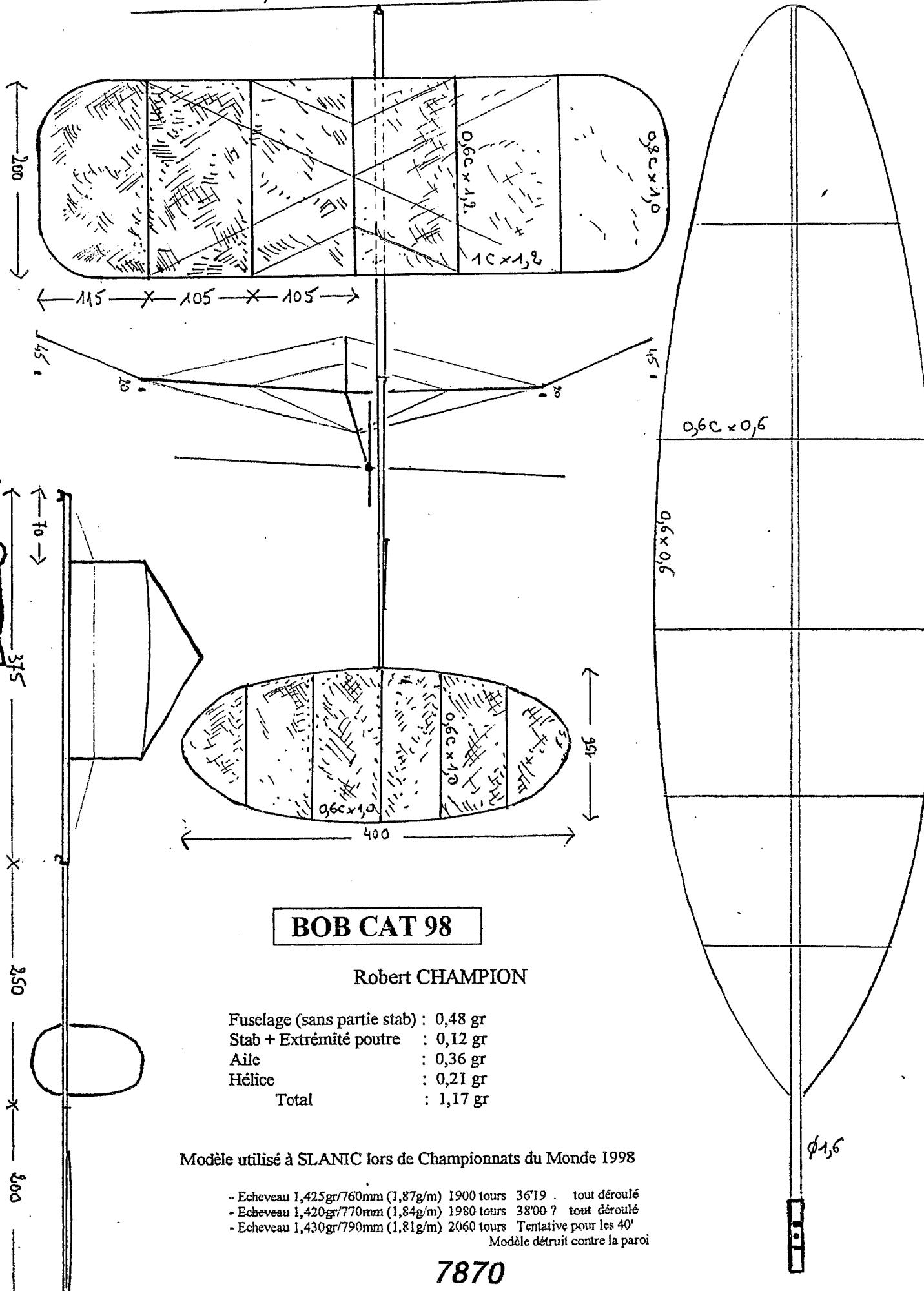
Das dritte Freiflug-Seminar der Thermiksense findet am 20/21 Februar 1999 im Naturfreundhaus in Herrenberg bei Stuttgart statt (Achtung : Termin gegenüber der Vorankündigung geändert) . Das Programm umfasst praktische Vorführungen, Vorträge über Theorie und Praxis und Diskussionen . Eine Besichtigung des Windkanals der Universität wird im Anschluss an das Seminar angeboten .

Anmeldung bis zum 18.1.99 an Wolfgang GERLACH . Teckstr. 15 , - 71 696 MÖGLINGEN tel fax 071741 / 481884 bitte Verrechnungsscheck über 30 DM / 20 beilegen .

ROBERT CHAMPION

Ø 500

Pas 800



BOB CAT 98

Robert CHAMPION

Fuselage (sans partie stab) : 0,48 gr
Stab + Extrémité poutre : 0,12 gr
Aile : 0,36 gr
Hélice : 0,21 gr
Total : 1,17 gr

Modèle utilisé à SLANIC lors de Championnats du Monde 1998

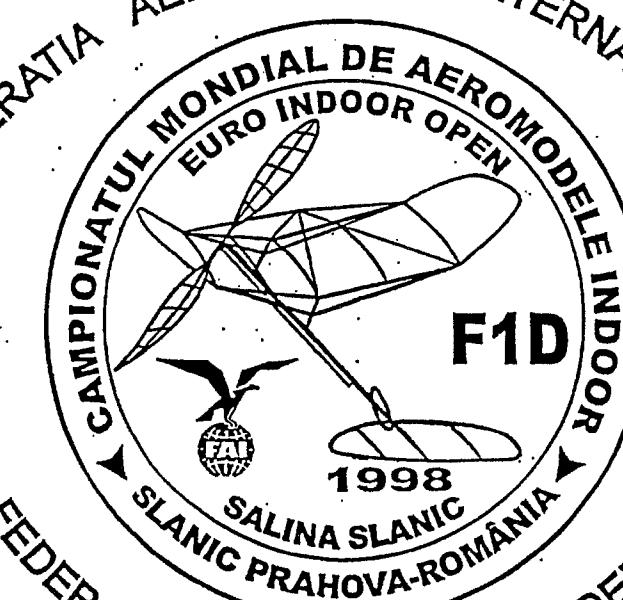
- Echeveau 1,425gr/760mm (1,87g/m) 1900 tours 36°19' tout déroulé
- Echeveau 1,420gr/770mm (1,84g/m) 1980 tours 38°00' tout déroulé
- Echeveau 1,430gr/790mm (1,81g/m) 2060 tours Tentative pour les 40'
Modèle détruit contre la paroi

7870

Place	#	Name	Cntry	Rnd 1	Rnd 2	Rnd 3	Rnd 4	Rnd 5	Rnd 6	Total
1	11	BROWN STEVE	WCH	40:45	43:52	45:11	44: 4	12:18	43: 8	89:15
2	19	REE ANDRAS	HUN	40:37	43:40	45:13	42:37	43: 8	12:43	88:53
3	27	RICHMOND JIM	USA	13:24	41:37	43: 7	12:22	39:33	44:21	87:28
4	40	TIPPER JOHN	GBR	35: 6	24:35	37:35	40:25	43:11	39: 0	83:36
5	41	BAILEY ROBIN	GBR	37:44	36:22	26:10	34:28	40:20	42:28	82:48
6	45	NICOARA VASILE	ROM	40:24	40: 5	41:46	13: 2	26:50	12:19	82:10
7	29	COSLICK LARRY	USA	14:37	30:29	41: 1	40: 0	34: 4	37:48	81: 1
8	7	NORE PENTTI	FIN	37:33	11:50	39:29	39:20	0: 0	1:57	78:49
9	4	ENOMOTO HIDEYO	JPN	38:38	33:39	32:46	34:24	39:57	37:30	78:35
10	15	ORSOVAI DEZSO	HUN	13: 6	37:31	37:58	14:25	39:50	38:30	78:20
11	18	BAKOS FERENC	HUN	7:31	37:11	38:13	39:32	32: 4	38: 9	77:45
12	1	KELLER PETER	SUI	32:28	1:33	37:39	38: 8	38:12	33:36	76:20
13	28	RANDOLPH BOB	USA	32:35	37:17	37:11	17: 3	0:18	28:33	74:28
14	30	CHAMPION ROBERT	FRA	36:19	11:16	38: 0	3:26	24:24	19:58	74:19
15	20	DIHM JAN	POL	16:32	36: 0	37: 2	34:15	36:59	32:18	74: 1
16	42	RICHARDS DEREK	GBR	31:57	31: 7	36:55	37: 6	34:58	33:38	74: 1
17	25	CIAPALA EDWARD	POL	37:41	35:31	35:53	36:13	35:22	24:40	73:54
18	43	POPA AUREL	ROM	36: 3	35:12	30:56	32:23	31:56	6: 9	71:15
19	2	LIEM EDMUND	CAN	17:30	0: 0	34:52	35: 3	29:52	32:39	69:55
20	44	MANGALEA CORNEL	ROM	24:19	34: 5	33:11	25:35	32:37	1:10	67:16
21	33	FRUGOLI FRANCIS	FRA	29:15	28:45	30:56	20:45	33:25	30:01	64:21
22	31	STEPONENAS RIMASLAT		22:59	25:48	22:28	28:55	29:41	0: 0	58:36
23	5	ENGLUND LEIF	FIN	11: 9	31:13	0:24	1:53	20:21	26:13	57:26
24	34	COGNET GUY	FRA	21:32	24:42	23:41	20: 9	31:58	25:27	57:25
25	35	SALOGUBOVAS VIT.	LAT	19:50	19:25	23:31	24:21	21: 0	24: 7	48:28
26	36	MOSIN VLADIMIR	LAT	13:41	16: 2	17:50	20:27	20:17	22:52	43:19
27	6	EROFEJEFF HARRO	FIN	21: 1	11:46	19:42	18:38	18: 4	19:46	40:47

SENIORS

FEDERATIA AERONAUTICA INTERNATIONALA
CAMPIONATUL MONDIAL DE AEROMODELE INDOOR
EURO INDOOR OPEN



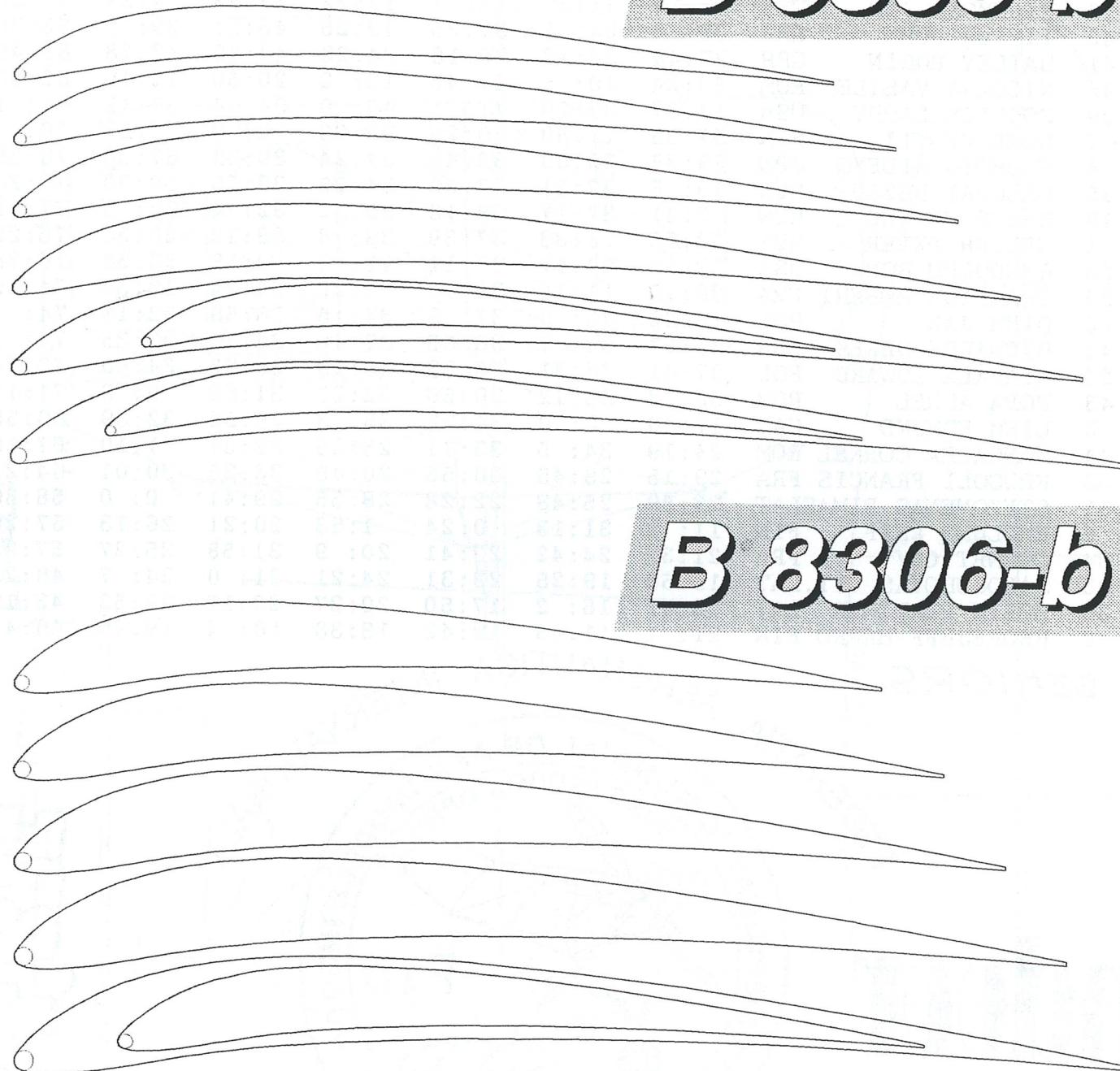
FEDERATIA ROMANA DE MODELISM
SLANIC SLANIC PRAHOVA-ROMANIA 1998

Indoor

JUNIORS

Pos	#	Name	Cntry	Rnd 1	Rnd 2	Rnd 3	Rnd 4	Rnd 5	Rnd 6	Total
1	14	MOSKALIEVA TATIANA	UKR	16: 7	22:58	31: 3	30:20	35:59	38: 9	74: 8
2	32	FILEK JAKUB	POL	34:35	25:50	34:42	34:36	35:32	9:51	70:14
3	49	ROMONTI CRISTIAN	ROM	16:26	25:42	28: 7	30:48	24: 8	17: 7	58:55
4	12	LEONARD NICK JR.	USA	25:20	27:35	29:20	29:32	0:19	21: 7	58:52
5	46	SOMESAN HORATIU	ROM	25:28	26:45	26:46	20: 4	27:49	29:53	57:42
6	47	VAIDA AURELIAN	ROM	25:48	25:24	29: 2	28: 5	28:19	25: 6	57:21
7	38	VALIKONIS IGNAS	LAT	13:25	12: 1	14:20	18: 0	17:31	20:18	38:18
8	39	MULEVICUS AUDRIUS	LAT	13: 0	12: 7	17: 9	15:13	18:43	18:16	36:59
9	37	TYLA GYTIS	LAT	0:19	12:26	1:35	15:16	14:28	16:39	31:55
DSQ	3	KOLIC IVAN	YUG	19:28	24:10	24: 5	10:20	8:30	29:58	54: 8

7871



Deux mal-aimés... pourrait-on nommer les profils ci-joints. Leur formule les apparaît fort à deux autres déjà présentés dans cette rubrique - juste change l'emplacement de leur flèche médiane : 30% de la corde, au lieu de 35%. Au second coup d'œil on percevra cependant un net aplatissement de la partie arrière. Après les succès mitigés des 8556 et 6556, trop bombés du tiers arrière, nous concluons facilement : nos candidats doivent avoir un coefficient de moment réduit. De fait, les calculs de C_m donnent -0,081 et -0,085, soit quelques 16% de moins que le classique 6356. Un C_m plus petit, dirons-nous, va améliorer la stabilité, nécessiter un stabilisateur plus petit et moins "traînant". Hélas, l'arrière trop plat semble diminuer par trop la performance, et mener à un bilan global moins favorable pour le modèle complet. Puis, pour le plus épais de nos deux compères, la forte courbure de l'avant d'extrados requiert sans doute aussi un super-turbuluteur... difficile à gérer.

Pour tout dire, on cherchera vainement des planeurs A2 équipés du 6306. Ah si ! en voici un : de 1962 en 150 de corde, coiffé 1/4 avant, construit par le Polonais L. DUSZA.

Tous les autres planeurs publiés : plus cambrés à l'arrière. - Et en 1963, voici un moto, tout de même champion de France... en 400 g/cm³. Corde 200, profil un peu plus épais de l'arrière, mais c'est bien ça : un 8306-b. Auteur Daniel RÉMY. Le modèle est équipé d'un 2,5 cm³ et pèse donc son kilo tout rond. Ça ne fuse pas, et de loin, comme un F1C moderne, et ça requiert un bon profil pour planer, tout en économisant de la traînée en montée. Quand on vous disait que c'était pour les gros Reynolds ! Gros ? Qui a dit gros ?



CALENDRIER INTERNATIONAL 1999 VOL LIBRE

CHAMPIONNATS DU MONDE 1999

25 - 31 / 08	<u>Beer-Sheba</u>	ISRAEL	WORLD CHAMPIONSHIPS	F1A.B.C
21 - 26 / 09	<u>Liptovsky Mikulas</u>	SLOVAQUIE	WORLD CHAMPIONSHIPS	F1E

CHAMPIONNATS CONTINENTAL 1999

25 - 31 / 08	<u>Beer-Sheba</u>	ISRAEL	EUROPEAN CHAMPIONSHIPS	JUNIORS F1A.B.J
--------------	-------------------	--------	------------------------	-----------------

CONCOURS OPEN INTERNATIONAUX 1999

13-15 / 02	<u>Lost Hills</u>	U.S.A	F1A.B.C.G.H.J W.CUP	16-18 / 07	<u>Kiev</u>	UKR	F1A.B.C	W.CUP	
12-14 / 03	<u>Matfors</u>	SWE	F1A.B.C	W.CUP	22-26 / 07	<u>Orel</u>	RUS	F1A.B.C.J.	W.CUP
20-21 / 03	<u>Gjøvik</u>	NOR	F1A.B.C	W.CUP	24-25 / 07	<u>Dömsöd</u>	HUN	F1A.B.C	
02-05 / 04	<u>Dubbo</u>	AUS	F1A.B.C	W.CUP	30 / 07-01 / 08	<u>Beauvoir</u>	FRA	F1A.B.C.G.H.J.K	
24-26 / 04	<u>Marong</u>	AUS	F1A.B.C	W.CUP	30 / 07-01 / 08	<u>Sibiu</u>	ROM	F1A.B.C.J.	W.CUP
14-16 / 05	<u>Nova Pazova</u>	YUG	F1A.B.C.G.H.J W.CUP		30 / 07-01 / 08	<u>Stalowa-Wola</u>	POL	F1A.B.C	W.CUP
20-25 / 05	<u>Embalse</u>	ARG	F1A.B.C.	W.CUP	05-08 / 08	<u>Ankara</u>	TUR	F1A.B.C	W.CUP
21-23 / 05	<u>Vsechov</u>	CZE	F1A.B.C	W.CUP	06-08 / 08	<u>Thouars</u>	FRA	F1A.B.C.G.H.J.K	W.CUP
28-31 / 05	<u>Dömsöd</u>	HUN	F1A.B.C	W.CUP	20-22 / 08	<u>Gliwice</u>	POL	F1A.B.C	W.CUP
29-30 / 05	<u>Lost Hills</u>	U.S.A	F1A.B.C		23-24 / 08	<u>Beer Sheva</u>	ISR	F1A.B.C	W.CUP
05-06 / 06	<u>Beja</u>	POR	F1A.B.C	W.CUP	27-29 / 08	<u>Egeln</u>	GER	F1A.B.C	W.CUP
05-06 / 06	<u>Lucenec</u>	SVK	F1A.B.C	W.CUP	03-05 / 09	<u>Zülpich</u>	GER	F1A.B.C	W.CUP
12-13 / 06	<u>Albacete</u>	ESP	F1A.B.C	W.CUP	10-12 / 09	<u>Bilzen</u>	BEL	F1A.B.C	W.CUP
02-04 / 07	<u>Gliwice</u>	POL	F1G.H.J.K		24-26 / 09	<u>Zrenjanin</u>	YUG	F1A.B.C.G.H.J.	W.CUP
03 / 07	<u>Rinkaby</u>	SWE	F1A.B.C	W.CUP	25-26 / 09	<u>Barkston</u>	GBR	F1A.B.C	W.CUP
05 / 07	<u>Rinkaby</u>	SWE (DEN)	F1A.B.C	W.CUP	15-17 / 10	<u>Sacramento</u>	U.S.A.	F1A.B.C.G.H.J.	W.CUP
10-11 / 07	<u>Dömsöd</u>	HUN	F1A.B.C	W.CUP	06-07 / 11	<u>Mühlenthurnen</u>	SUI	F1A.B.C.G.	W.CUP

INDOOR

19-20 / 06	<u>Bordeaux</u>	FRA	F1D. F1L. F1M	26-27 / 06	<u>Orléans</u>	FRA	F1D. F1L. F1M
------------	-----------------	-----	---------------	------------	----------------	-----	---------------

F1E

30 / 04	<u>Rana near Louny</u>	CZE	F1E	W.CUP	17 / 08	<u>Karneralm</u>	AUT	F1E	W.CUP
01 / 05	<u>Rana near Louny</u>	CZE	F1E	W.CUP	19 / 08	<u>Karneralm</u>	AUT	F1E	W.CUP
03-05 / 06	<u>Turda</u>	ROM	F1E	W.CUP	21 / 08	<u>Karneralm</u>	AUT	F1E	W.CUP
04-06 / 06	<u>Cluj Napoca</u>	ROM	F1E	W.CUP	25 / 09	<u>Liptovsky Mikulas</u>	SVK	F1E	W.CUP
07-08 / 08	<u>Tarjan-Mariahalm</u>	HUN	F1E						

Les adresses, N° Tél. Fax. des organisateurs de ces compétitions sont disponibles à la F.F.A.M

CHATEAUMAL

photo - A. SCHANZET

VOL LIBRE

7874