

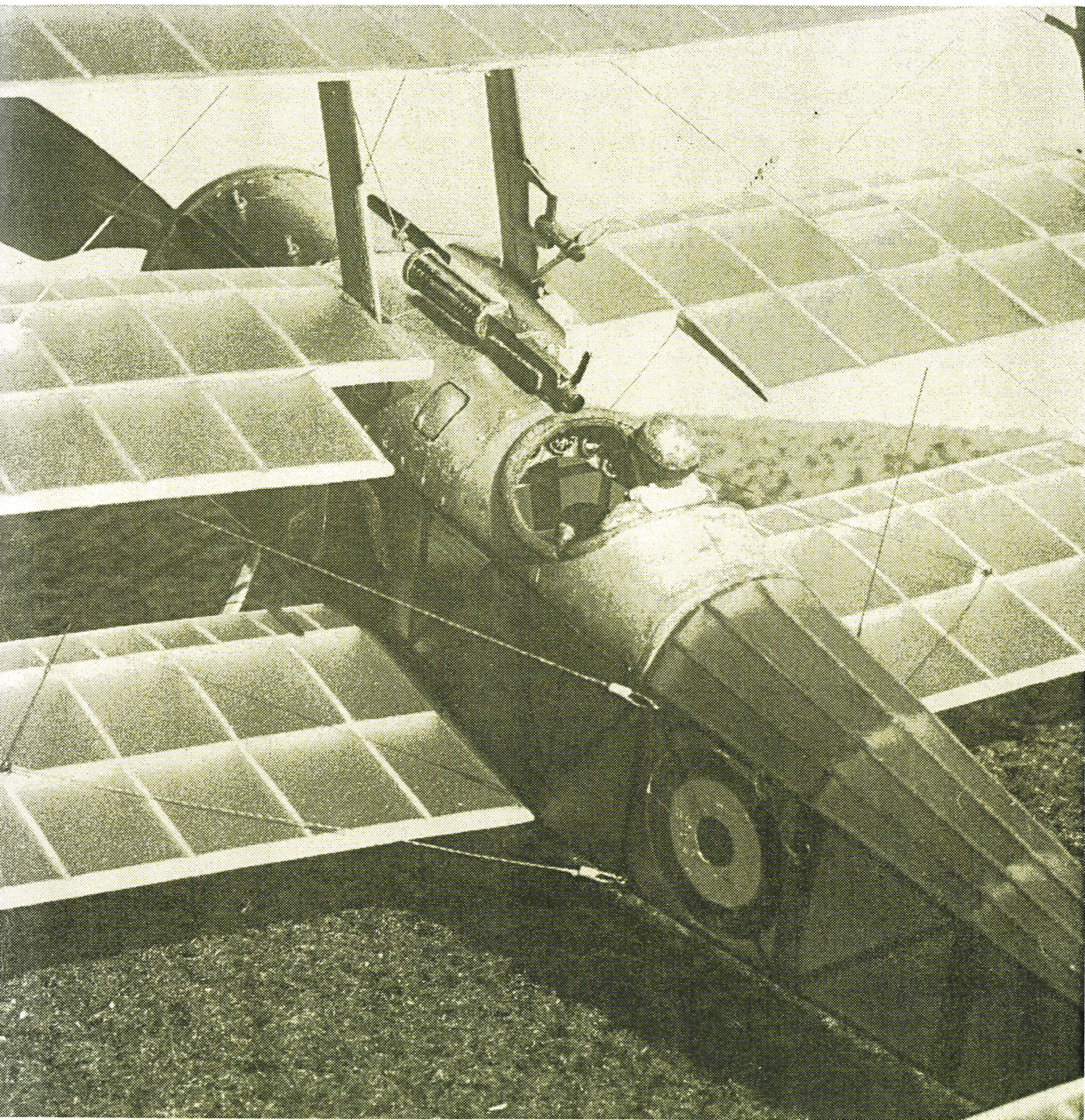


Photo. ULISES ACUAREZ -URUGUAY.-

DECEMBRE 2001

VOL 143

LOBRE 01

8775

VOL LIBRE

**COUPE HIVER
2002-VIABON
24 02 02**

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL
16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG ROBERTSAU -FRANCE

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

Publication créée en 1977 par A. Schandel , paraît tous les deux mois .
Abonnement pour 6 numéros : **27 Euros ou 32 Dollars** pour les pays hors Europe .

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

USA et CANADA : **Peter BROCKS**
9031 East Paradise dr.
SCOTTSDALE AZ 85260 6888 USA
E.M. brocks.az@gateway.net

Fichier international modélistes vol libre :

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

VOL LIBRE

BULLETIN D'ABONNEMENT
SUBSCRIPTION

Abonnement Anfrage

>>>>>> A. SCHANDEL

NOM-Name.....
PRENOM - Vorname.....
ADRESSE :

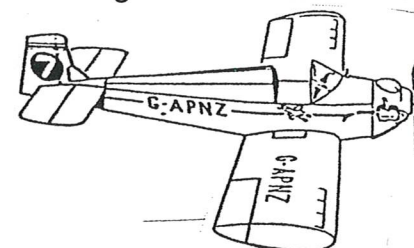
TelFax/.....
E. Mail :

à partir du n° :

8776

SOMMAIRE VOL LIBRE 143

- 8775- Image VOL LIBRE U. Alvarez
8776-Vol Libre Bulletin de Liaison
8777- Sommaire
8778 - 79-80-81-82-83-
REPUBLIC F 84 F
8784-85- N 32 F1B de D. Greaves .
8786-87- Henry XI - Henry VIII -F1 H
de Brian LAVIS
8788-89- MAJDA de . V.Zima Vol de
Pente Magnétique .
8790- RETRO le TITAFF de J. Valéry .
8791-92-93-94
WAK 2001 de Georges
MATHERAT
879-5- F1B de R. BLAKAM Australie
8796-97- ONE-WEEK WONDER de
C. Weinreich
8798-99- AU FEMININ
8800- Short Bnt de I. Yablonovsky UKR
8801 02 03 04 05 -06
Championnats du Monde Vol
Libre 2001 Losts Hills USA
Classements et CR. de M.
Caillaud .
8807- ORLEANS indoor .
8808-09-10-11-
Hélices de D. Siebenmann
8812- CH. du Monde F1E Classement
8813- Bonjour D. Greaves
8814-15-16- 17- Baby SCARLETTE de
M. Segrave .
8818- CH. du Monde Lost Hills suite >>.
8819-20-21- CH. d'Europe Juniors
2001 Sibiu Roumanie
8822-23 - Lancé Main FULL GRUNT
B. Hanford et W. Hach .
8825-26- Peanut CESSNA C 34
AIRMASTER
8826-27- Images VOL LIBRE
Peanut
8828-29- Emile GERLAUD 2 ème
partie .
8830-31- EUROFLY 2001 BERN
8834- Coupe du Monde F1 Résultats
2001 -calendrier 2002 .
8833- Courrier - résultats
8834- Image VOL LIBRE



André SCHANDEL

Les réflexions concernant la publication de VOL LIBRE ont amené quelques réponses sur lesquelles nous reviendrons .

Si les encouragements à continuer ont été nombreux , les propositions de participations à la rédaction , le sont moins , mais néanmoins très positives , surtout dans le monde anglo-saxon .

Dans le prochain numéro de VOL LIBRE 144 , une analyse plus approfondie sur la situation actuelle , de P. PAILHE sera publiée . Elle montre de façon très pertinente où se situent les problèmes , généraux , et particuliers de notre activité .

Par ailleurs les pages AU FEMININ ..commencent à susciter de l'intérêt et de la participation , ce qui est également très réjouissant . Vous trouverez dans ce numéro un compte rendu sur les Ch. d'Europe 2001 juniors de Mmes MARQUOIS , il est vrai que la famille était fortement représentée à ces championnats .

Rassurons cependant les lecteurs masculins , il n'y aura pas de recettes de cuisineNous resterons dans le Vol Libre

Dans ce dernier numéro de l'an 2001 nous exprimons également les meilleurs voeux , surtout de santé , à tous les lecteurs et abonnés de Vol Libre , pour l'année 2002 !

Bonnes fêtes !

Soll Vol Libre weiter leben ?.....
Ein ja auf breiter Front kam ins Haus .

Die Frage nach Hilfe und Mitarbeit ist weniger , viel weniger ; massiv beantwortet worden . Die die zugestimmt haben , die meisten aus G.B. sind sehr positiv .

P. Pailhe aus Frankreich , hat eine Analyse über den Freiflug an Vol Libre geschickt , die ausführlich und einleuchtend ist . Wir werden sie in , der nächsten Ausgabe V.L. 144

Forts. S. 8834-

8777

VOL LIBRE

REPUBLIC F-84

VOI
LIERE

- 1-BALSA-30/10 FUSELAGE
2-20/20 COCKPIT
3-20/10 DERIVE
4-20/10 AILE
5-15/10 STAB
6-15/10 BIDON
7-10/10 AILERON
8-20/10 QUILLE

- * Balsa: PLANCHETTE
* OUTILS: CUTTER-
: PONCOIR
* COLLES: BLANCHE
OU CYANO (BOIS)
* ENDUIT: BOUCHE

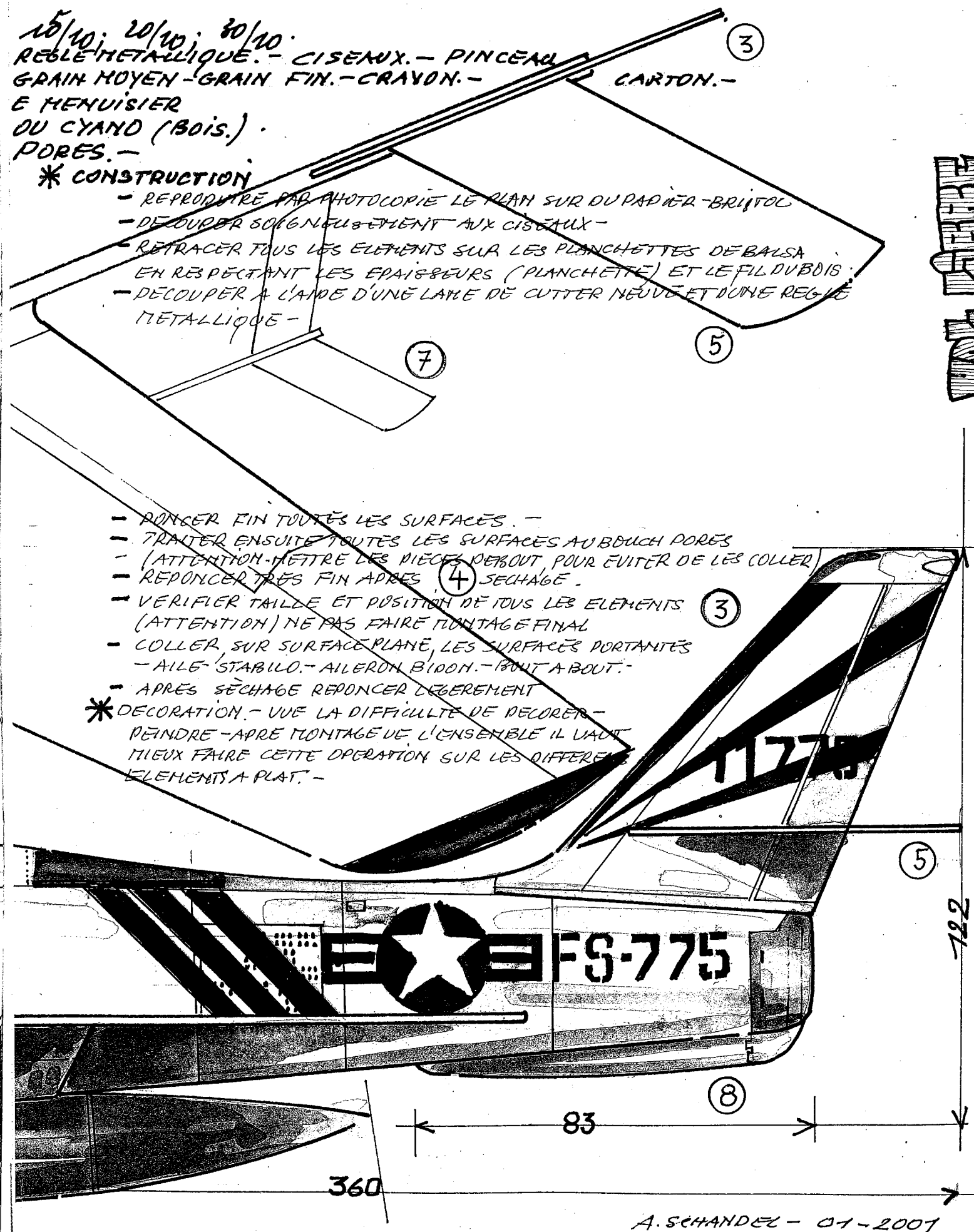
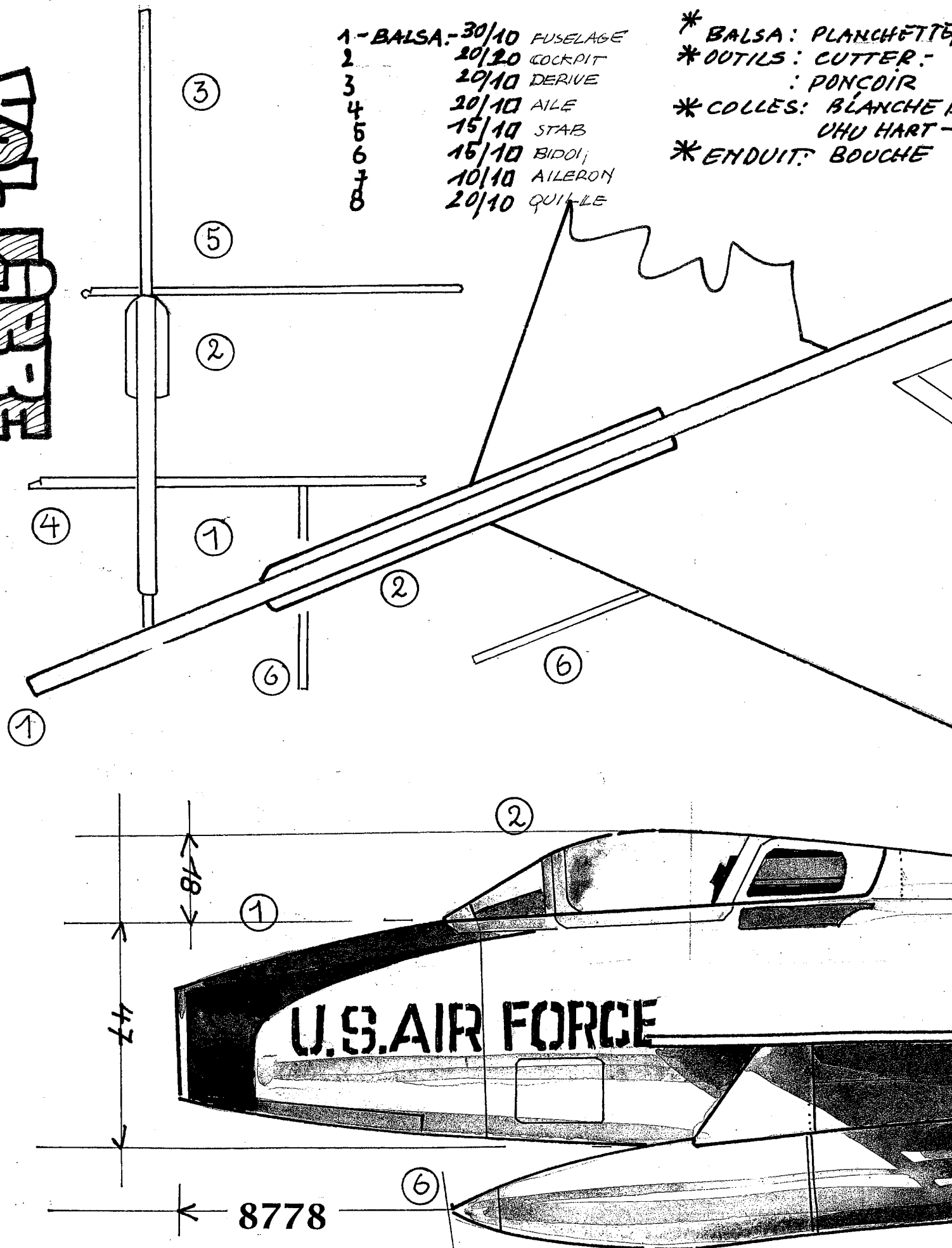
- 15/10; 20/10; 30/10.
REGLE METALLIQUE.- CISEAUX.- PINCEAU
GRAIN MOYEN.-GRAIN FIN.-CRAYON.-
E MENUISIER
OU CYANO (BOIS).
PORES.-

* CONSTRUCTION

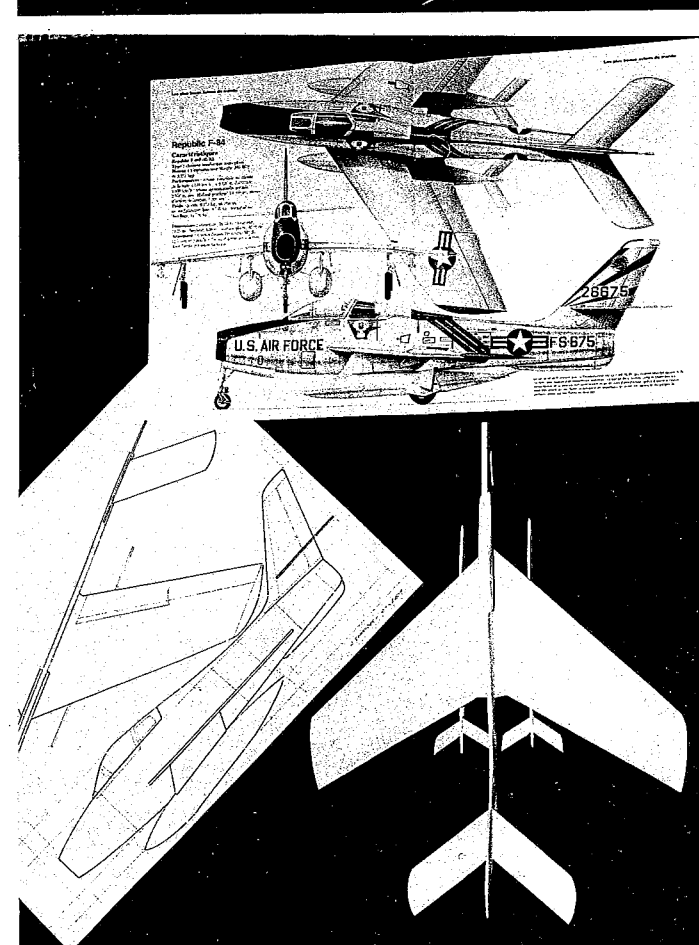
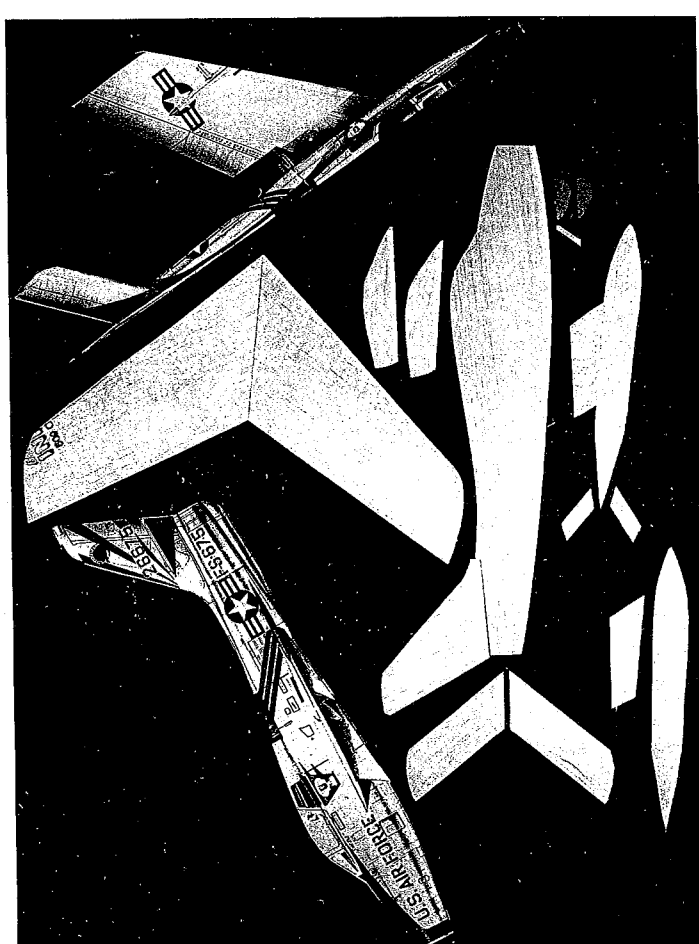
- REPRODUIRE PAR PHOTOCOPIE LE PLAN SUR DU PAPIER-BRISTOL
- DECOUPER SOIGNEUSEMENT AUX CISEAUX-
- RETRACER TOUTS LES ELEMENTS SUR LES PLANCHETTES DE Balsa EN RESPECTANT LES EPAISSEURS (PLANCHETTE) ET LE FIL DU BOIS.
- DECOUPER A L'AIDE D'UNE LAME DE CUTTER NEUVE ET D'UNE REGLE METALLIQUE-

- PONCER FIN TOUTES LES SURFACES.-
- TRAITER ENSUITE TOUTES LES SURFACES AU BUCH PORES
- (ATTENTION-METTRE LES PIECES DEBOUT POUR EVITER DE LES COLLER)
- REPONCER TRES FIN APRES SECHAGE.
- VERIFIER TAILLE ET POSITION DE TOUTS LES ELEMENTS (ATTENTION) NE PAS FAIRE MONTAGE FINAL
- COLLER SUR SURFACE PLANE, LES SURFACES PORTANTES
- AILE-STABLO.-AILERON BIDON.-BOUT A BOUT.-
- APRES SECHAGE REPONCER Legerement
- * DECORATION.- VUE LA DIFFICULTE DE DECORER-
- PEINDRE-APRE MONTAGE DE L'ENSEMBLE IL VAUT MIEUX FAIRE CETTE OPERATION SUR LES DIFFERENTS ELEMENTS A PLAT.-

VOI
LIERE

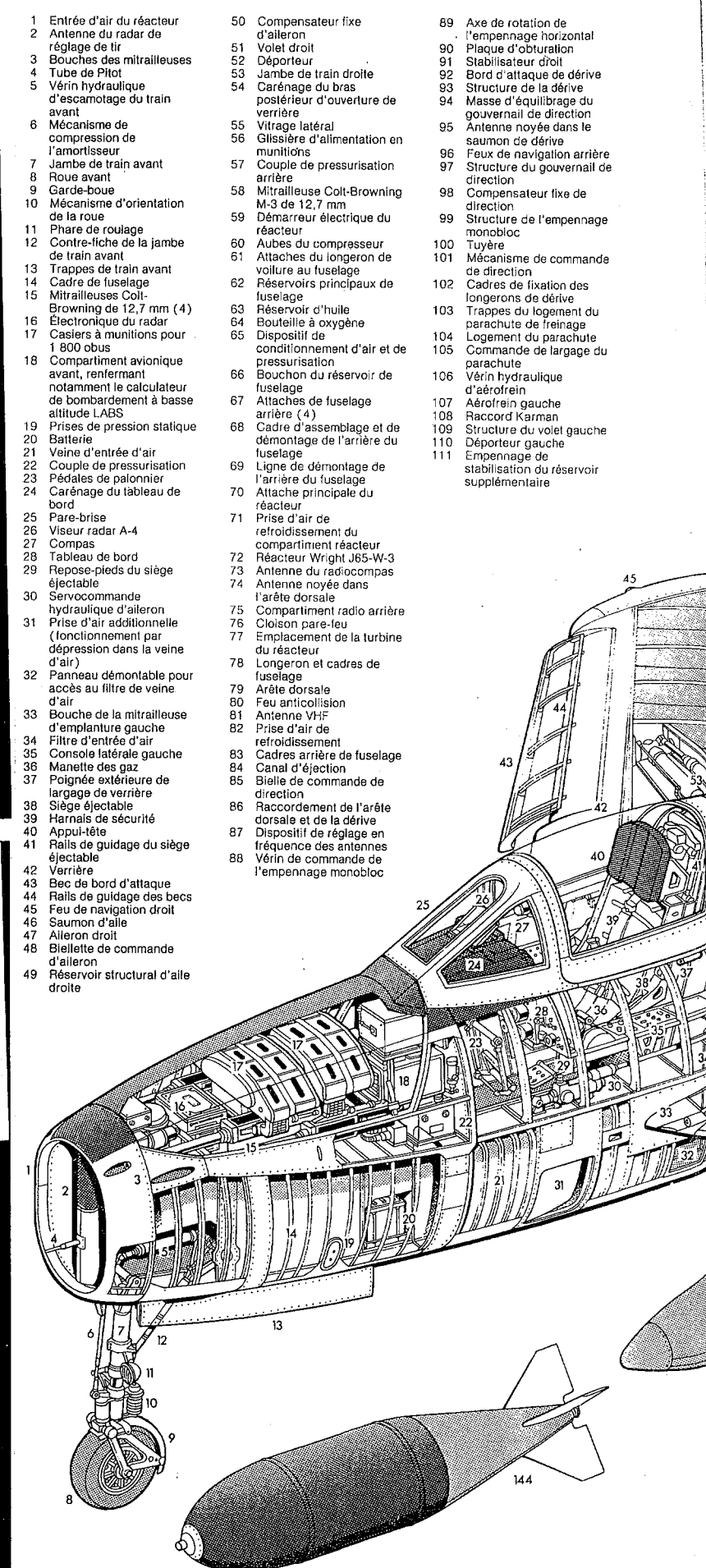


Photos :
 * DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS - PIÈCES -
 EN BAUSA QUARTZGRAIN -
 - RECOPÉES SELON GABARITS PHOTO -
 COPIES - SUR PLAN CARTON -
 * PLAN D'ORIGINE - PLAN DESSINÉ
 MODÈLE VU DE HAUT - ÉTAT BRUT -



PHOTOS. A. SCHANDEL - JANVIER 2007

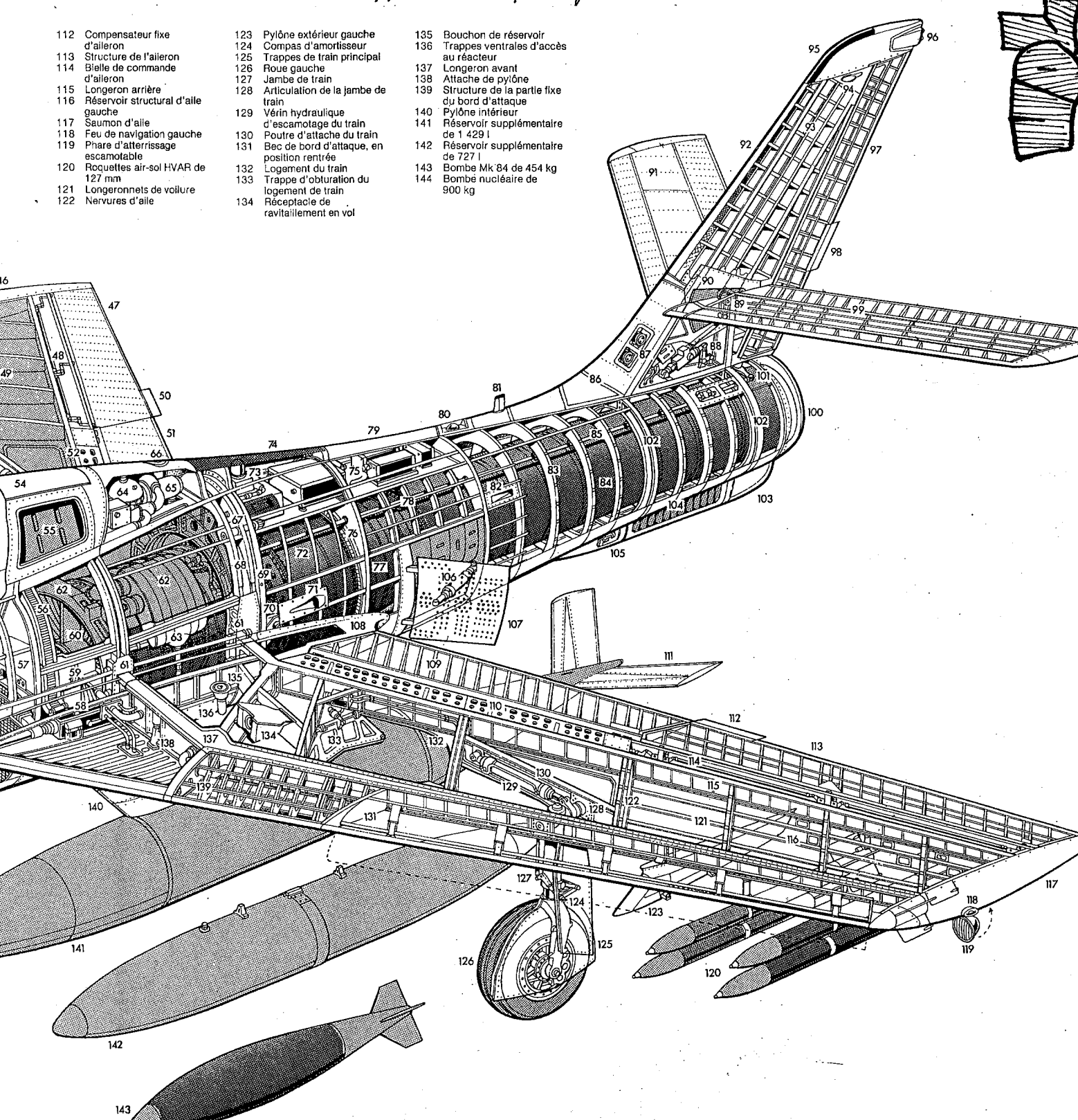
Écorché du Republic F-84F Thunderstreak



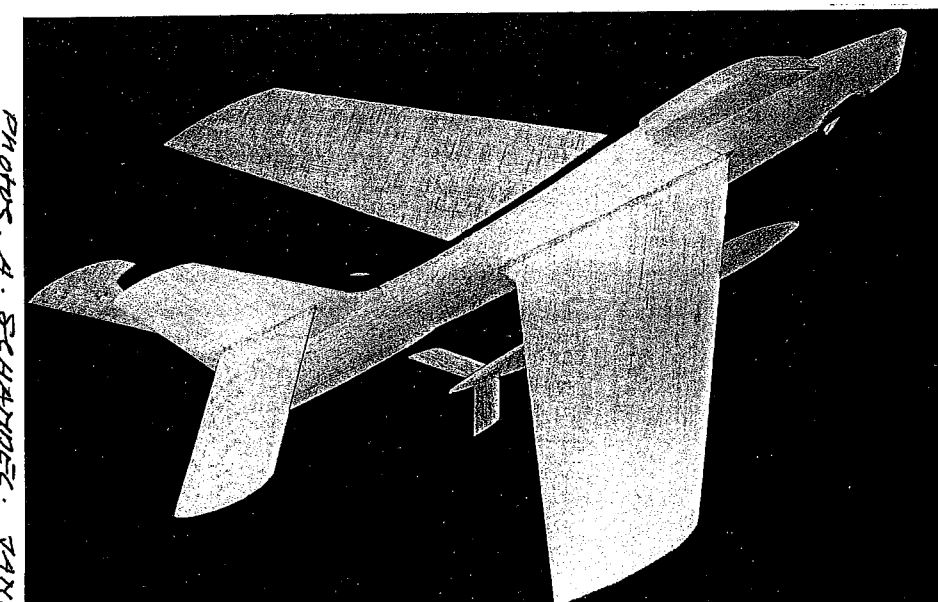
- | | | |
|--|--|--|
| 1 Entrée d'air du réacteur | 50 Compensateur fixe d'aileron | 89 Axe de rotation de l'empennage horizontal |
| 2 Antenne du radar de réglage de tir | 51 Volet droit | 90 Plaque d'obturation |
| 3 Bouches des mitrailleuses | 52 Déporteur | 91 Stabilisateur droit |
| 4 Tube de Pilot | 53 Jambes de train droite | 92 Bord d'attaque de dérive |
| 5 Vérin hydraulique d'escamotage du train avant | 54 Carénage du bras postérieur d'ouverture de verrière | 93 Structure de la dérive |
| 6 Mécanisme de compression de l'amortisseur | 55 Vitrage latéral | 94 Masse d'équilibrage du gouvernail de direction |
| 7 Jambes de train avant | 56 Glissière d'alimentation en munitions | 95 Antenne noyée dans le saumon de dérive |
| 8 Roue avant | 57 Couple de pressurisation arrière | 96 Feux de navigation arrière |
| 9 Garde-boue | 58 Mitrailleuse Colt-Browning M-3 de 12,7 mm | 97 Structure du gouvernail de direction |
| 10 Mécanisme d'orientation de la roue | 59 Démarreur électrique du réacteur | 98 Compensateur fixe de direction |
| 11 Phare de roulage | 60 Aubes du compresseur | 99 Structure de l'empennage monobloc |
| 12 Contre-fiche de la jambe de train avant | 61 Attaches du longeron de voilure au fuselage | 100 Tuyère |
| 13 Trappes de train avant | 62 Réservoirs principaux de fuselage | 101 Mécanisme de commande de direction |
| 14 Cadre de fuselage | 63 Réservoir d'huile | 102 Cadres de fixation des longerons de dérive |
| 15 Mitrailleuses Colt-Browning de 12,7 mm (4) | 64 Bouteille à oxygène | 103 Trappes du logement du parachute de freinage |
| 16 Électronique du radar | 65 Dispositif de conditionnement d'air et de pressurisation | 104 Logement du parachute |
| 17 Casiers à munitions pour 1 800 obus | 66 Bouchon du réservoir de fuselage | 105 Commande de largage du parachute |
| 18 Compartiment avionique avant, renfermant notamment le calculateur de bombardement à basse altitude LABS | 67 Attaches de fuselage arrière (4) | 106 Vérin hydraulique d'aéroléon |
| 19 Prises de pression statique | 68 Cadre d'assemblage et de démontage de l'arrière du fuselage | 107 Aéroléon gauche |
| 20 Batterie | 69 Ligne de démontage de l'arrière du fuselage | 108 Raccord Karman |
| 21 Veine d'entrée d'air | 70 Attache principale du réacteur | 109 Structure du volet gauche |
| 22 Couple de pressurisation | 71 Prise d'air de refroidissement du compartiment réacteur | 110 Déporteur gauche |
| 23 Pédales de palonnier | 72 Réacteur Wright J65-W-3 | 111 Empennage de stabilisation du réservoir supplémentaire |
| 24 Carénage du tableau de bord | 73 Antenne du radiocompas | |
| 25 Pare-brise | 74 Antenne noyée dans l'arête dorsale | |
| 26 Viseur radar A-4 | 75 Compartiment radio arrière | |
| 27 Compas | 76 Cloison pare-leu | |
| 28 Tableau de bord | 77 Emplacement de la turbine du réacteur | |
| 29 Repose-pieds du siège éjectable | 78 Longerons et cadres de fuselage | |
| 30 Servocommande hydraulique d'aileron | 79 Arête dorsale | |
| 31 Prise d'air additionnelle (fonctionnement par dépression dans la veine d'air) | 80 Feu anticollision | |
| 32 Panneau démontable pour accès au filtre de veine d'air | 81 Antenne VHF | |
| 33 Bouche de la mitrailleuse d'emplanture gauche | 82 Prise d'air de refroidissement | |
| 34 Filtre d'entrée d'air | 83 Cadres arrière de fuselage | |
| 35 Console latérale gauche | 84 Canal d'éjection | |
| 36 Manette des gaz | 85 Bielle de commande de direction | |
| 37 Poignée extérieure de largage de verrière | 86 Raccordement de l'arête dorsale et de la dérive | |
| 38 Siège éjectable | 87 Dispositif de réglage en fréquence des antennes | |
| 39 Harnais de sécurité | 88 Vérin de commande de l'empennage monobloc | |
| 40 Appui-tête | | |
| 41 Rails de guidage du siège éjectable | | |
| 42 Verrière | | |
| 43 Bec de bord d'attaque | | |
| 44 Rails de guidage des becs | | |
| 45 Feu de navigation droit | | |
| 46 Saumon d'aile | | |
| 47 Aileron droit | | |
| 48 Bielle de commande d'aileron | | |
| 49 Réservoir structural d'aile droite | | |

REPUBLIC F-84F

CARACTÉRISTIQUES:-
 - CHASSEUR BOMBARDIER MONOPLANE
 - TURBOREACTEUR WRIGHT J65-3 DE 3275 kgp.
 - VITESSE MAX. NIVEAU MER 1118 km/h - 6100 m d'ALTITUDE 1059 km/h.
 - V. ASCENSIONNELLE 2500 m/min - PLAFOND 14000 m
 - RAYON ACTION 1300 km
 - MASSE À VIDE 6275 kg - EN CHARGE 8755 kg - MAX. DECOLLAGE 12700 kg.
 - ENVERGURE 10,24 m - L: 13,23 m - H: 4,38 m - S ALAIRE 30,19 dm²
 - ARMEMENT 6 BROWNING 12,7 mm - 2700 kg. CHARGE ARMÉE -



- | | | |
|---|--|---|
| 112 Compensateur fixe d'aileron | 123 Pylône extérieur gauche | 135 Bouchon de réservoir |
| 113 Structure de l'aileron | 124 Compas d'amortisseur | 136 Trappes ventrales d'accès au réacteur |
| 114 Bielle de commande d'aileron | 125 Trappes de train principal | 137 Longerons avant |
| 115 Longerons arrière | 126 Roue gauche | 138 Attache de pylône |
| 116 Réservoir structural d'aile gauche | 127 Jambes de train | 139 Structure de la partie fixe du bord d'attaque |
| 117 Saumon d'aile | 128 Articulation de la jambe de train | 140 Pylône inférieur |
| 118 Feu de navigation gauche | 129 Vérin hydraulique d'escamotage du train | 141 Réservoir supplémentaire de 1429 l |
| 119 Phare d'atterrissage escamotable | 130 Poutre d'attache du train | 142 Réservoir supplémentaire de 727 l |
| 120 Rocquettes air-sol HVAR de 127 mm | 131 Bec de bord d'attaque, en position rentrée | 143 Bombe Mk 84 de 454 kg |
| 121 Longerons de voilure supplémentaire | 132 Logement du train | 144 Bombe nucléaire de 900 kg |
| 122 Nervures d'aile | 133 Trappe d'obturation du logement de train | |
| | 134 Réceptacle de ravitaillement en vol | |



- COMMENCER PAR UNE COUCHE DE FOND BLANC - ACRYLIQUE -
- A PARTIR DE CETTE COUCHE AVEC UN PINCEAU AQUARELÉ PROCÉDER AVEC UN MÉLANGE GOUACHE (TUBES) + ACRYLIQUE BLANC - A LA DÉCORATION -
- POUR LES LIGNES DROITES - UTILISER UN FEUTRE NOIR FIN OU DEL'ÉNGRE DE CHINE AVEC UN "ROTRING" 05 -
- CETTE OPÉRATION DE DÉCORATION DEMANDE PAS MAL DE TEMPS ET DE PATIENCE - C'EST PEUT ÊTRE AUSSI LA PLUS INTÉRESSANTE
- APRÈS SÈCHAGE ET VÉRIFICATIONS MONTAGE FINAL À SEC -
- COLLER PAR INFILTRATION DE CYANO LES ÉLÉMENTS ASSEMBLÉS -
- VÉRIFIER LES PARALLÉLISMES AVANT PRISE DÉFINITIVE DE LA COLLE.

MAQUETTE CATAPULTEE...

Depuis quelques temps VOL LIBRE publie les plans de petits modèles catapultés, issus de plans triptiques d'avion réels au 1/72 ème.

L'inspiration et la réalisation viennent de la revue tchèque MODELAR - traitant tous les modélismes, qui pratiquement dans chaque numéro nous présente un modèle de ce genre.

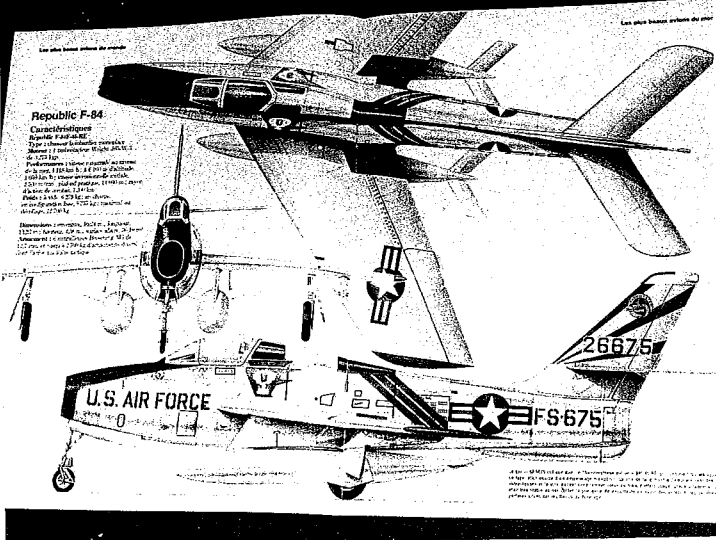
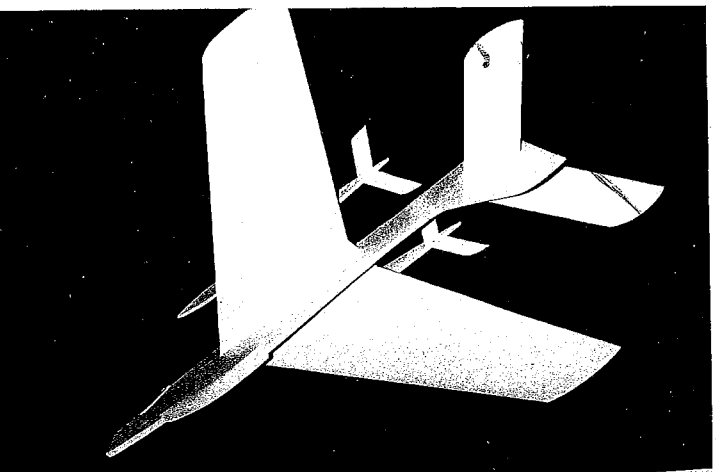
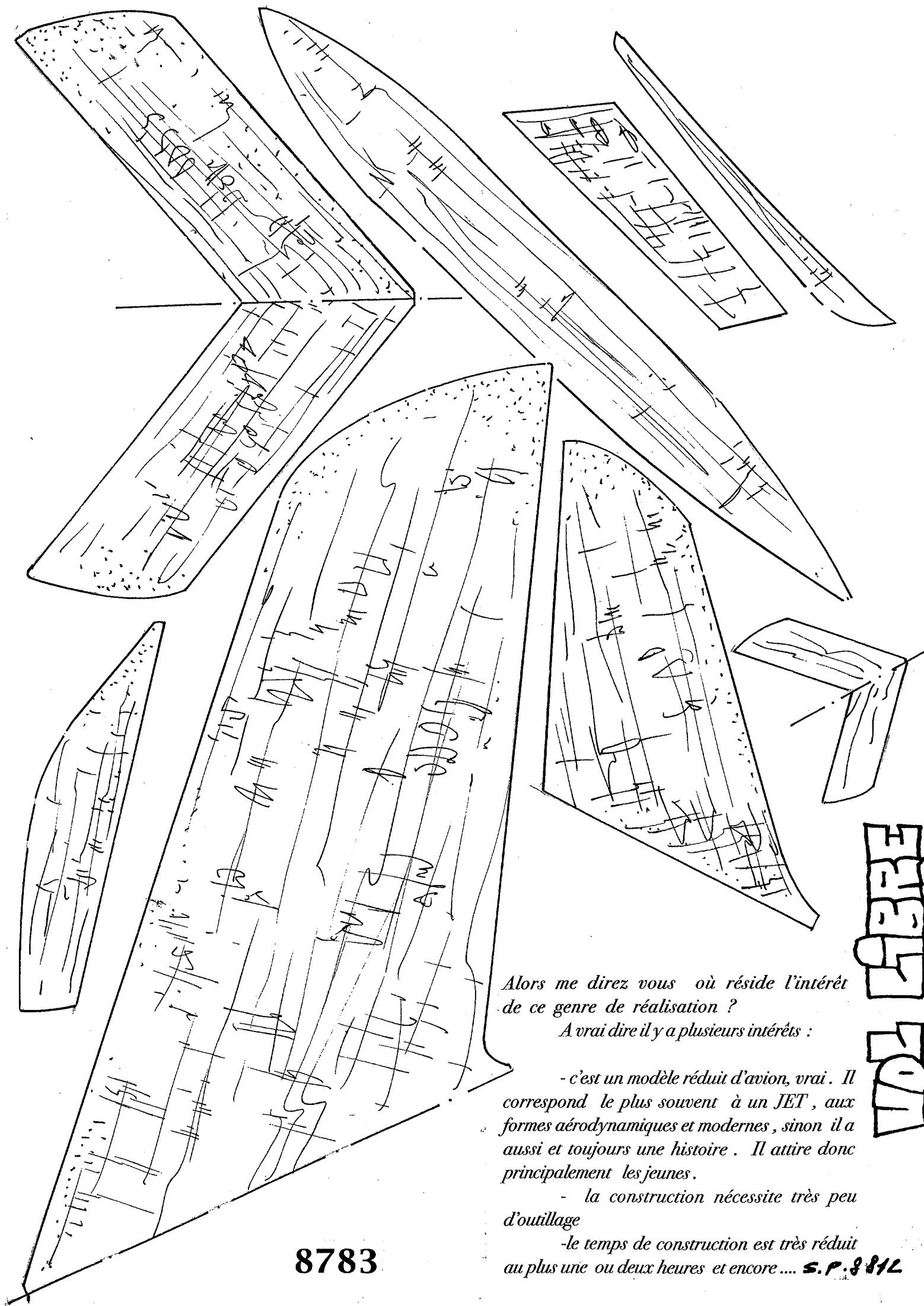
Nous n'avons jusqu'à ce jour eu, qu'une seule remarque concernant ce genre de modèle vol libre. Il importe cependant de préciser un certain nombre de faits sur ces petits bolides -

Il ne faut pas s'attendre à des vols planés de longue durée. Les surfaces portantes, et la charge alaire qui en résulte, permettent des vols de l'ordre de 10 à 15 s. Dans certain cas, avec une météo favorable un peu plus.

Le réglage est très pointu, tout comme la détermination du centre de gravité - ailes en flèche, voilure en delta, bidérives, nombreux gadgets emportés sous fuselage et ailes etc.....augmentent les difficultés.

Angle de lancement avec l'élastique également difficile à trouver - environ 50° - longueur de ce même élastique en boucleelle même problématique.

Utilisation d'un terrain convenable, naturel avec de l'herbe, car en milieu urbain un atterrissage = une casse ! Le balsa en petite densité et faible épaisseur est très fragile.



LE "REPUBLIC F84" NE FUT JAMAIS DANS TOUTES SES VERSIONS UN AVION AVEC DES PERFORMANCES ÉBLOUISSANTES. CARTOUX JOURS SOUS MOTORISÉ, IL EUT CÉPENDANT LE MÉRITE D'EXISTER ET DE FAIRE LA CHARNIÈRE DANS LES ANNÉES D'APRÈS GUERRE ET L'ENTRÉE EN SERVICE DE LA GÉNÉRATION SUIVANTE. DE TRÈS NOMBREUX EXEMPLAIRES ÉQUIPERENT LES FORCES DE L'OTAN.

REPUBLIC F84 8782

Alors me direz vous où réside l'intérêt de ce genre de réalisation ?

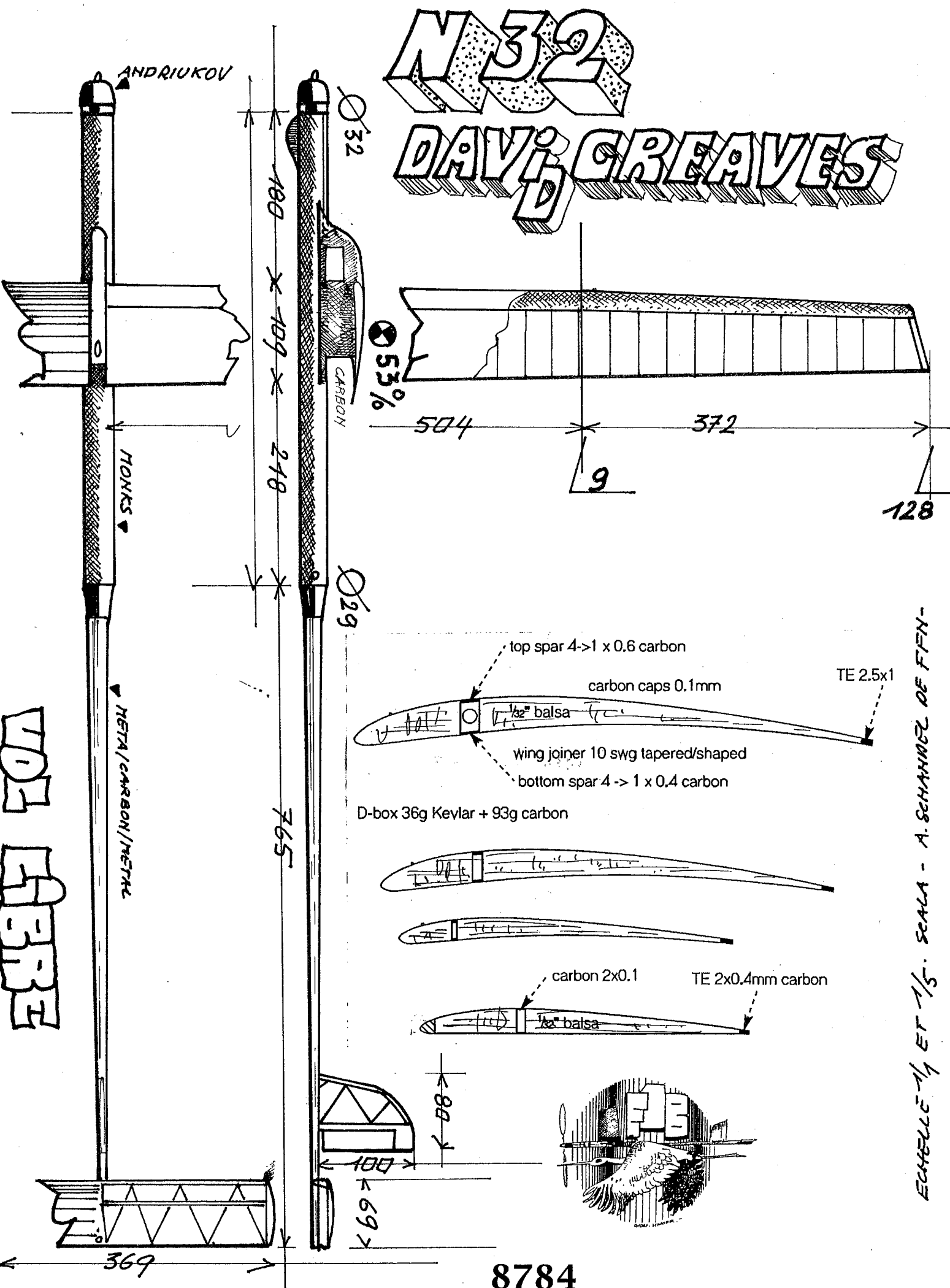
A vrai dire il y a plusieurs intérêts :

- c'est un modèle réduit d'avion, vrai. Il correspond le plus souvent à un JET, aux formes aérodynamiques et modernes, sinon il a aussi et toujours une histoire. Il attire donc principalement les jeunes.

- la construction nécessite très peu d'outillage

- le temps de construction est très réduit au plus une ou deux heures et encore S.P. 88/2

VOI AIRE



N32
DAVID GREAVES

ECHELLE 1/1 ET 1/5. SCALA - A. SCHWINGEL DE FFN-

D. GREAVES

PROP.- HELICE JOE MAXWELL Balsa BLANK
STEPHAN CHUK.-660-725-637
DIAMETRE 620 BLADES SET AT 24° AT 200mm RADIUS.-
BLADES COVERED WITH GLASS CLOTH DOPED ON.
COVERING- WING UNDERSIDE MICAFILM - INTRADOS -
WING TOP LITESPAN - EXTRADOS -
TAIL CLEAR MYLAR - STAB -
FIN TISSUE.

TRIM RIGHT/RIGHT
VIT AT 4.5 sec
RUDDER AT 30 sec
SIDETHRUST 2.5°
DOWNTHRUST 10

WEIGHTS g.
WING AILE FLÜGEL 57,7
TAIL STAB HÖHEN LEITW. 3,9
FUS FUSELAGE RUMPF 74,34
BOOM POUTRE LEITW. TRÄGER 15,16
PROP HELICE PROPELLER 45,38
JOINER CLEFAILE FLÜGEL SCHLOSS 4,5

PROFIL RACINE AILE - FLÜGELWURZEL

Greaves Model 32 wing root									
Nose radius=0.85 Upper surface max= 8.64 at 33									
Camber max= 5.74 at 43 Max thickness= 6.84 at 20 Area= 420									
X	0	1.25	2.5	5	7.5	10	15	20	25
YU	0.000	1.652	2.587	3.975	4.971	5.734	6.933	7.779	8.265
YL	0.000	-1.083	-1.175	-0.933	-0.614	-0.293	0.372	0.940	1.561
X	30	40	50	60	70	80	90	95	100
YU	8.565	8.555	7.973	6.953	5.688	4.192	2.469	1.531	0.535
YL	2.096	2.908	3.253	3.214	2.848	2.083	1.001	0.289	-0.535

RAYON NEZ. BA. NASENRADIUS 0.85
EPAISSEUR MAXI - MAX. DICKE 6.84 → 20
CAMBURE MAXI - GRÖSSTE WÖLBUNG. 5.74 → 43

COPPA
ITALIA 2
10-02-2002

Le GROUPE AÉROMODELISTES DE PISTOIA (G.A.P.) organise le **COPPA ITALIA 2**, concours pour aéromodèles de la catégorie COUPE D'HIVER, ouvert à tous les aéromodelistes nationaux et étrangers à condition qu'ils soient couverts par une assurance individuelle ou collective.

Les enregistrements devront arriver à GRUPPO AEROMODELLISTI PISTOIESI - Casella Postale 229 - 51100 PISTOIA CENTRO (I) dar les heures 24 du 31 Janvier 2002 (fait foi le timbre postal d'arrivée); **pour aucune raison ne seront pas acceptés enregistrements après telle date ou sur le champ.**

SCHEDA D'ISCRIZIONE COPPA ITALIA 2 - COUPE D'HIVER - "ORENTANO" - Altopascio (LU) - 10 FEBBRAIO 2002

NOMINATIVO.....

INDIRIZZO.....TELEF.....

AERO CLUB O GRUPPO DI APPARTENENZA.....

☐ n° 1 modello Euro 25,00
☐ n° 2 modelli Euro 40,00 (segnare ciò che interessa)

Prenotazione per la cena del Sabato 9 Febbraio 2002: n° persone
Accompagnatori n° (notizia utile per organizzare il buffet della premiazione a cura del G.A.P.)

Si allega assegno n° della
all'ordine GRUPPO AEROMODELLI PISTOIESI

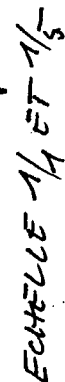
Firma.....

8784

8785

THE
F
O
N

NO. 1

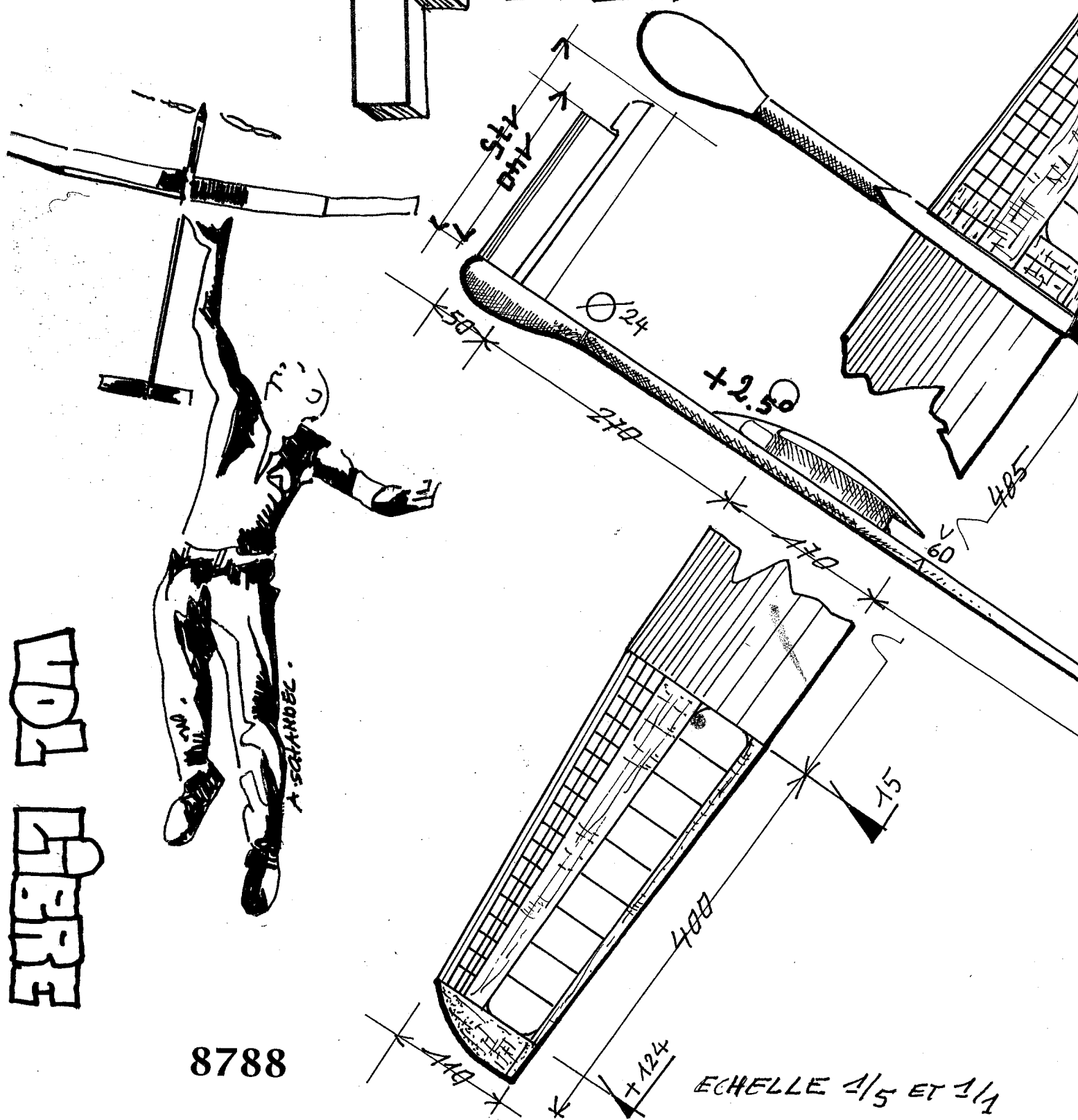


MAJDA

V. ZIMLA

CHAMPION D'EUROPE 98

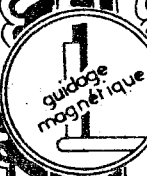
F1E



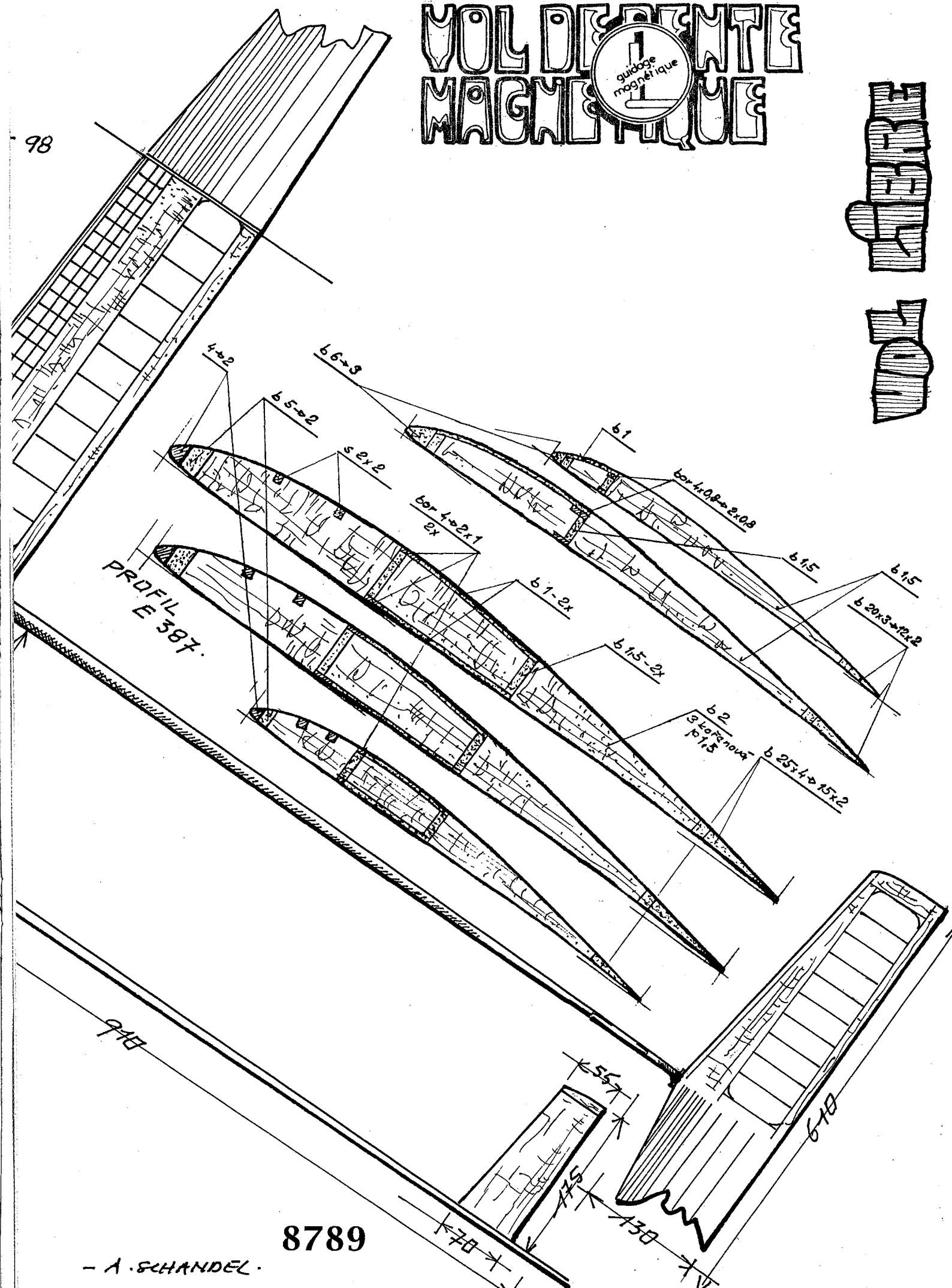
8788

ECHELLE 1/5 ET 1/1

VOL DE PRÉSENTE MAGNETIQUE



VOL LIBRE



8789

- A. SCHANDEL.

VOL LIBRE

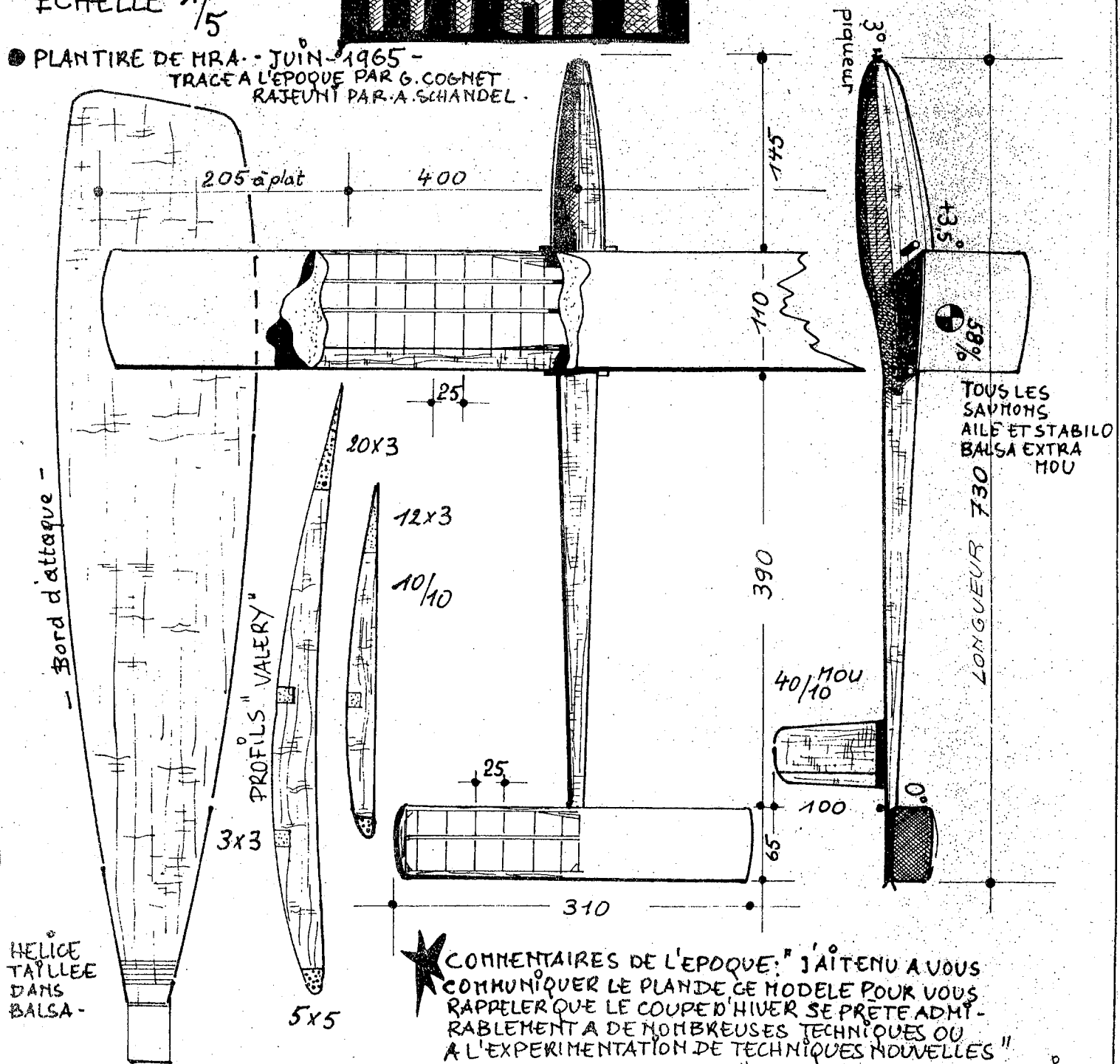
1964

TITAFF

VALERY

ECHELLE 1/5

● PLANTIRE DE MRA - JUIN 1965 -
TRACE A L'EPOQUE PAR G. COGNET
RAJEUNI PAR A. SCHANDEL

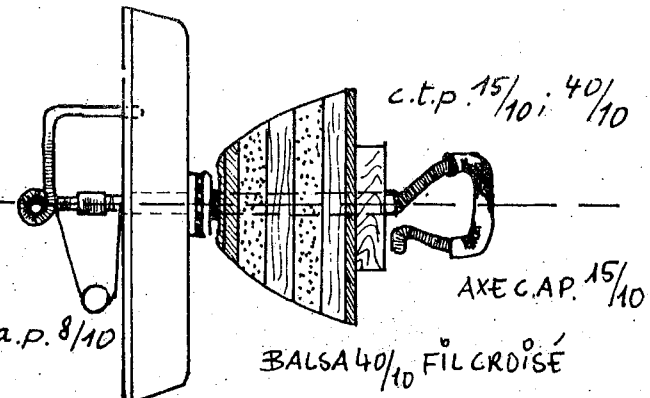


★ COMMENTAIRES DE L'EPOQUE: "J'AI TENU A VOUS
COMMUNIQUER LE PLAN DE CE MODELE POUR VOUS
RAPPELER QUE LE COUP D'HIVER SE PRETE ADMI-
RABLEMENT A DE NOMBREUSES TECHNIQUES OU
A L'EXPERIMENTATION DE TECHNIQUES NOUVELLES"

"COUPE" QUI EST UNE REDUCTION
DES FAMEUX "AFFOLE" D'OU LE
NOM DE "TITAFF" (PETIT AFFOLE)
CONSTRUCTION CLASSIQUE
POUR LES AILES ET LE STABLO
LEGER DIEDRE POUR CE DERNIER

● POIDS
FUSELAGE : 27
AILE : 17
STABLO : 6
NEZ HELICE : 16
LEST : 5
TOTAL 71g

● MOTEUR :
6 BRINS 6x1
380x450
c.a.p. 8/10



VOL LIBRE

8790

VOL
LIBRE

"VOL LIBRE" SPECIAL C.H.

RETRO RETRO



Photo - A. SCHANDEL

VOL LIBRE

MATHERAT

8791

WAK 2001

WAK 2001

WAK 2001 - MATHERAT (F)

DON'T PANIC, CHAPS! THIS IS AN UNUSUAL BIRD (OF THE WAKEFIELD VARIETY, OF COURSE!)

THE MALIGNED PEOPLE THINKING THAT THE AIM OF THE EXERCISE WAS ONLY TO GET SOMETHING DIFFERENT AT EVERY PRICE (DARE I SAY SO?) ARE WRONG ALL THE WAY

IN FACT, THIS IS SIMPLY THE RESULT OF A MASTERLY (HMM...) REFLECTION AROUND THREE IMPORTANT (OR SO ESTIMATED) FACTORS

- 1/ THE POSSIBILITY OF AN AIRSCREW WITH A BIG A/R, RESULTING IN A LARGE DIAMETER
- 2/ NO PYLON (I HATE PYLONS), AS IN MY MIND, ALL WHAT PUT THE WING AWAY FROM THE TRACTION AXLE IS A NUISANCE (SO MUCH FOR THE PROP FOLDING...)
- 3/ A NOSE AS SHORT AS POSSIBLE (THERE ARE GOOD REASONS FOR IT)

THEORETICALLY, ALL THAT COULD GIVE YOU A BETTER MODEL, ESPECIALLY WITH THE RUBBER WEIGHT IN MIND, ACCORDING TO NEW RULES

BUT! (THERE IS ALWAYS A "BUT"), AT FIRST GLANCE, IT SEEMED IMPOSSIBLE TO PUT TOGETHER THOSE REQUIREMENTS, UNLESS CONSIDERING A MASS OF INTRICACIES MORE OR LESS RELIABLE (JUST THINK OF A BAD PROP FOLDING, IT DOES EXIST YET, EVEN WITH SOPHISTICATED (AND EXPENSIVE) DEVICES)

THIS UNLIKELY WEDDING (IN GOOD FRENCH: LE MARIAGE DE LA CARPE ET DU LAPIN) NEEDED TO BE REALIZED IN A SIMPLE WAY (AS YOU KNOW, THE HARDEST TO FIND OUT) AND FINALLY, NOT WITHOUT SOME TREPIDATION, I DECIDED THAT IT COULDN'T BE A BETTER ANSWER TO THE PROBLEM THAN FOLDING A LARGE MONOBLADE, NOT ON THE TOP OF THE FUSELAGE (INTERACTIONS...), BUT LARGELY ABOVE IT - AFTER ALL, THE GLIDING OF A HERON WITH HIS NECK FOLDED ABOVE ITS BODY REMAINS VERY EFFICIENT!

SO WHAT? I HAD NOW ONLY (!) TO BUILT UP A NEW BATCH OF WAKEFIELDS (FOUR OF THEM), USING THE SAME PERFECTLY RELIABLE DEVICES AS FOR THE FORMER ONES (SEE DRAWINGS IN A "VOLLBRE" ISSUE, ~'91), MAINLY GROUNDED ON BENT PIANO WIRE - THE ONLY NEW ITEMS WERE THE NOSE, WITH ITS ADJUSTABLE LEAD COUNTERWEIGHT AT THE TIP OF A FOLDING (UNDER PRESSURE) OUTRIGGER, AND THE AIRSCREW (Ø750, 840 PITCH, VERY NARROW CHORD, ONLY 19 MM AT ITS MAX)

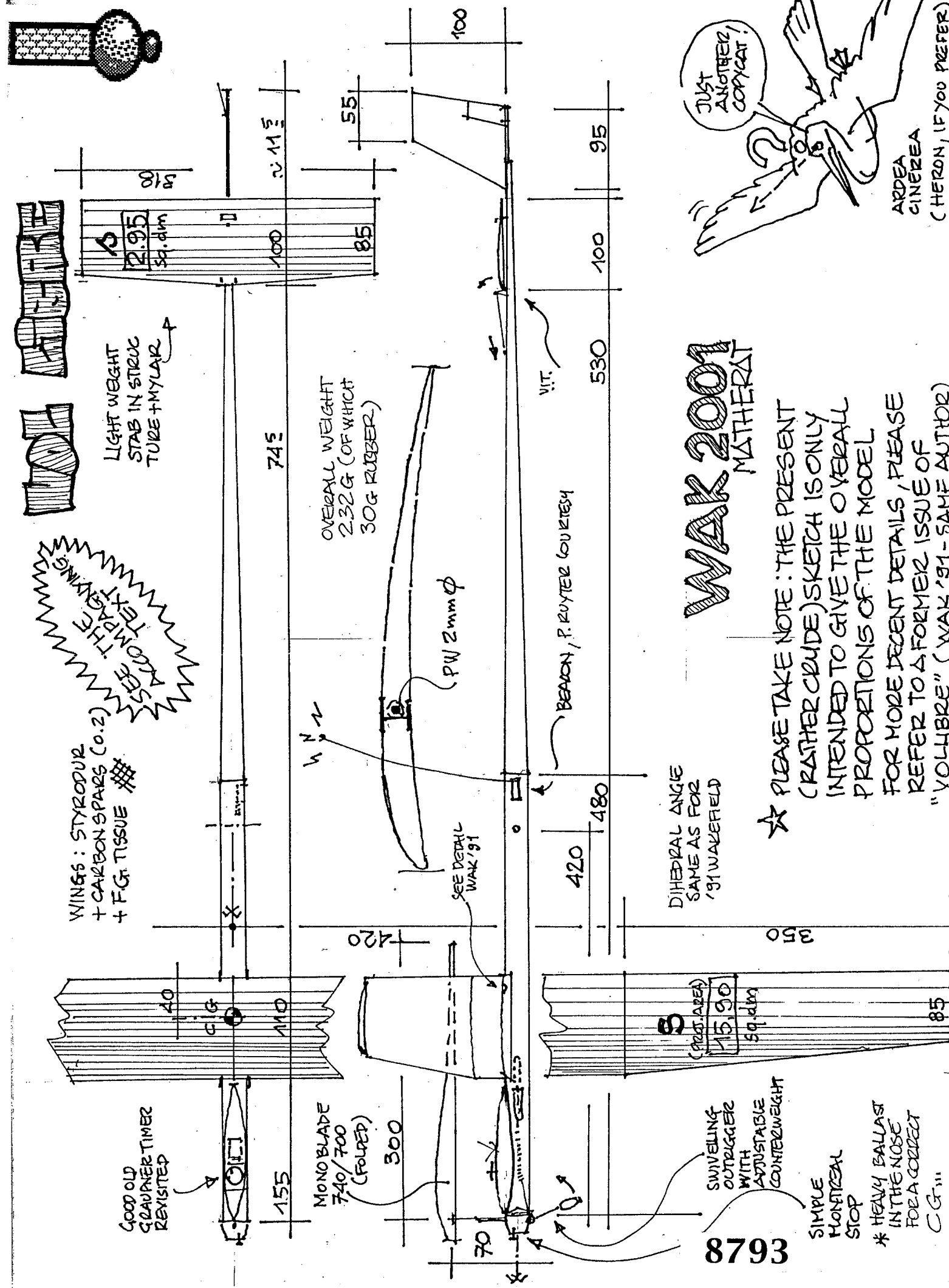
AND AT LAST CAME THE MOMENT OF TRUTH! THE CLIMBING WAS A DISASTER: NOT ONLY WAS THE HEIGHT VERY POOR, BUT A CORRECT TRIMMING SEEMED IMPOSSIBLE TO GET!

THE ONLY POSITIVE POINT WAS A VERY GOOD GLIDING, THE BIZARRE LOOKING POSITION OF THE BLADE BEING STRICTLY OF NO EFFECT

A SECOND BATCH OF BLADES WAS MADE (740/820), NOT WITHOUT A LIGHT INCREASE OF THE BLADE WIDTH (22mm) - STILL NO SIGNIFICANT PROGRESS - AT THIS POINT, I HAD TO PONDER MORE SERIOUSLY, AS ALL MY EFFORTS COULD HAVE BEEN SPENT FOR NOUGHT! AT LAST I SUSPECTED THAT THE CHOICE OF THE PITCH WAS NOT THE GOOD ONE: IN FACT, I HAD KEPT THE SAME DIAM/PITCH RATIO AS ON THE FORMER CLASSIC TWO BLADED AIRSCREW: ON THE CONTRARY, I HAD TO KEEP THE SAME NOMINAL PITCH, AND I CARVED (BY THE WAY, IS IT STILL PERMITTED TO CARVE YOUR OWN BLADES?) A THIRD BATCH OF BLADES, THIS TIME 740/700

THIS TIME, THE OVERALL OUTPUT BECAME MUCH MORE INTERESTING, THE TRIMMING OF THE FOUR NEW WAK GOING ON AT

8792





BEAUVOIR, LE POITOU, AND THE FRENCH CHAMPIONSHIPS, IN ORDER TO SPARE THE PRECIOUS RUBBER AND FLY ONLY ON CONTESTS - I DISCOVERED THAT SOMETIMES RESULTED FROM TOO WEAK (AND TOO OLD!) RUBBER RINGS OF THE WINGS TO FUSELAGE ATTACHMENT, GIVING AN UNWANTED (AND ERRATIC) DEGREE OF RELATIVE TILT VARIATION TO THE STAB ...

THERE IS TILL NOW ABSOLUTELY NO MECHANICAL OR OPERATING PROBLEM, THE HUGE PROP BLADE FOLDING PERFECTLY WELL (THERE IS 180° ABOVE THE WING FOR THAT), BUT I HAVE A FEELING IN MY BONES THAT A FOURTH BATCH OF BLADES HAS TO BE CARVED - IT COULD TAKE SOME TIME BEFORE THAT: YOU KNOW, I AM A BURGUNDER, AND BECOMING SUDDENLY FRANTIC ABOUT THE TEMPO OF THE TRIMMING (OR ABOUT WHATEVER ELSE!) IS SIMPLY IMPOSSIBLE, SO...

TO BE CONTINUED... SOME DAY!

MATHERAT

AS.

MATHERAT IL Y A PRESQUES ANNEES.

VOL LIBRE

WAK 2001

Pas de panique les mecs ! laissez moi vous présenter un drôle d'oiseau (de l'espèce wakefield, of course)

Les mauvaises langues qui pensaient que le but de la manoeuvre était d'obtenir quelque chose de différent à n'importe quel prix, oserais-je le dire, ont faux sur toute la ligne.

En fait, ce qui suit n'est que le fruit d'une réflexion magistrale (hum...hum...) au sujet de trois facteurs importants (ou estimés tels !).

1- la possibilité d'avoir une hélice avec un fort A/R, d'où un diamètre plus important.

2-l'absence de pylone (je hais les pylones !) parce qu'à mon avis tout ce qui éloigne l'aile de l'axe de traction est gênant et tant pis pour le repliement de l'hélice...

3- un nez aussi court que possible (jai de bonnes raisons pour cela...)

Théoriquement, tout ce qui peut nous donner un modèle meilleur, en gardant bien à l'esprit la masse de caoutchouc, selon les nouvelles règles.

Mais, car il y a toujours un mais, il semblait à première vue impossible de remplir ces conditions, à moins de ne prendre en compte la somme de complexités plus ou moins fiables (penser seulement à un repliement de pales défectueux, bien sûr que cela existe encore, même sur des appareils sophistiqués - et coûteux !).

Cet improbable mariage (en bon français : celui de la carpe et du lapin) devrait se faire d'une manière simple (qui est comme vous le savez, le plus difficile à trouver), et enfin, non sans agitation, je décidai que la meilleure solution serait de replier, une grande pale unique, non pas sur le fuselage (interactions) mais bien audessus de lui. Après tout, le vol du héron le cou replié sur le corps, reste efficace.

Et alors, il ne restait plus (!) qu'à construire un nouveau lot de wakefield (quatre), en utilisant les mêmes mécanismes, parfaitement sûrs que pour les précédents (voir croquis dans VOL LIBRE n°91) principalement basés sur une corde à piano recourbée. Les seules innovations concernaient le nez, avec son contrepoids de plomb ajustable au bout d'un "outrigger" rétractable (

sous pression), et l'hélice (750 de diamètre, 840 de pas, corde très étroite, 19 mm au maximum).

Vint l'heure de vérité. La montée fut désastreuse ; non seulement la hauteur restait très faible, mais il semblait impossible d'obtenir un équilibre correct ! Le seul point positif fut l'excellent vol plané, la position bizarre de la pale n'ayant strictement aucun effet.

L'on fabriqua un second jeu de pales (740-820) avec une légère augmentation de la largeur (22 mm). Toujours pas de progrès significatif. A ce point, il me fallait réfléchir plus sérieusement, sous peine de faire tous ces efforts pour rien. Finalement je doutais du choix du pas : j'avais en effet gardé le même rapport diamètre / pale que sur l'ancienne hélice classique à deux pales, alors que je devais au contraire garder le même pas NOMINAL, et j'ai taillé (à ce propos, a-t-on toujours le choix de tailler découper ses propres pales ?) un troisième lot, cette fois de 740/700.

Cette fois-ci, le rendement global s'avéra bien plus intéressant (...)

Beauvoir, le Poitou et les championnats de France, pour épargner le précieux caoutchouc et ne voler qu'en compétition. J'ai découvert que se posait le problème, des anneaux de caoutchouc des ailes, trop faibles - et trop vieux - pour la fixation au fuselage, le tout donnant au stab un degré non voulu, et irrégulier, de variation d'incidence relative.

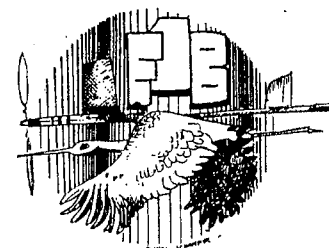
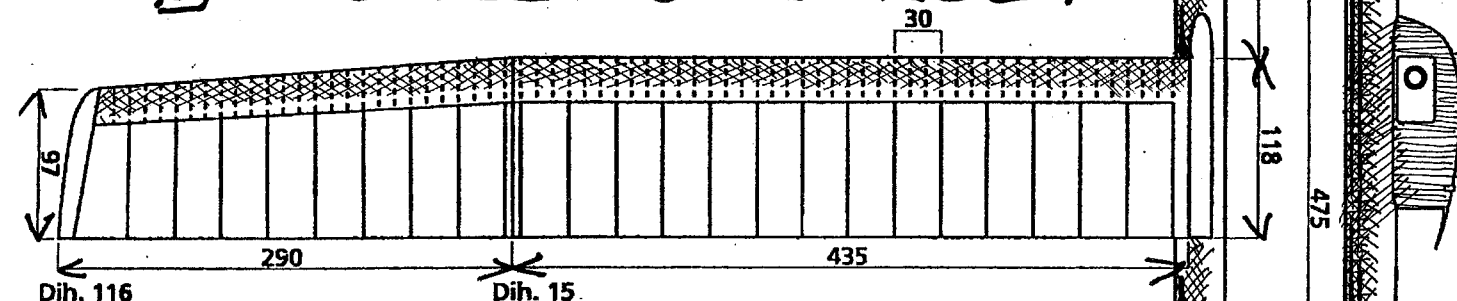
Il n'y a jusqu'à présent ni problème mécanique, ni problème de mise en oeuvre, la très grande pale d'hélice se repliant à merveille (elle a 180° au-dessus de l'aile pour ce faire), mais je sens qu'il va falloir découper un quatrième jeu de pales. Cela pourrait prendre pas mal de temps : je suis bourguignon vous savez, et me lancer comme un fou dans des temps de réglage - ou dans quoi que ce soit - est tout simplement impossible, alors...

A suivre...un jour !



8794

R. BLACKAM. 3^{EME} CH. DU MONDE 2001



Spirit 22

F1B by Richard Blackam
Australia

Area:

Wing: 15.98 dm²

Stabilizer: 3.0 dm²

Weights:

Wing: 58g

Stabilizer: 3.2g

Motor Tube: 72.5g

Boom: 14.5g

Front End: 46.8g

Trim:

CG: 72%

VIT: 4.2 seconds

VIW: 18 seconds

AR: 42 seconds

Construction:

Wing - CF D-box

Stab - Balsa D-box

Motor Tube - Kevlar

Pylon - Glass/CF

Boom - Andriukov Alum/CF

Prop Hub - Andriukov VP

Prop Blades - Andriukov

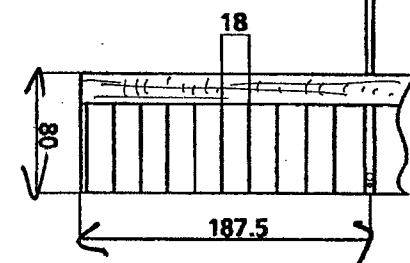
ECHELLE 1/1 ET 1/5

VOL LIBRE

TIRE DE F.F.P. n°1.

Wing Tip Section

Wing Root Section

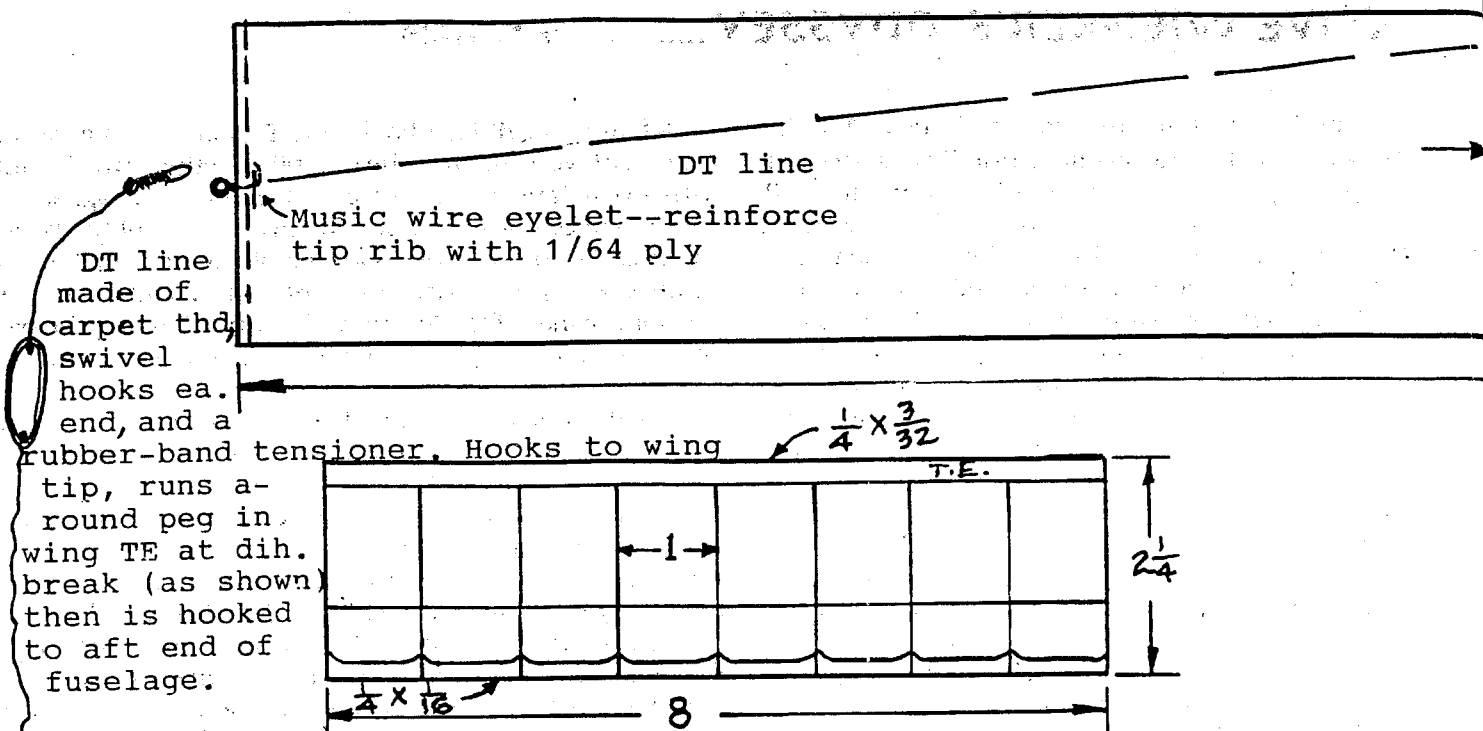


8795

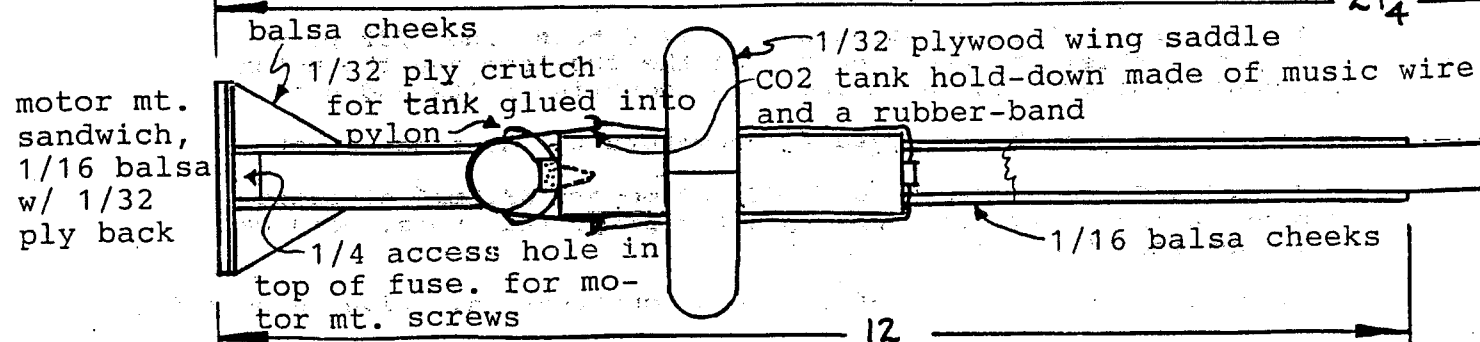
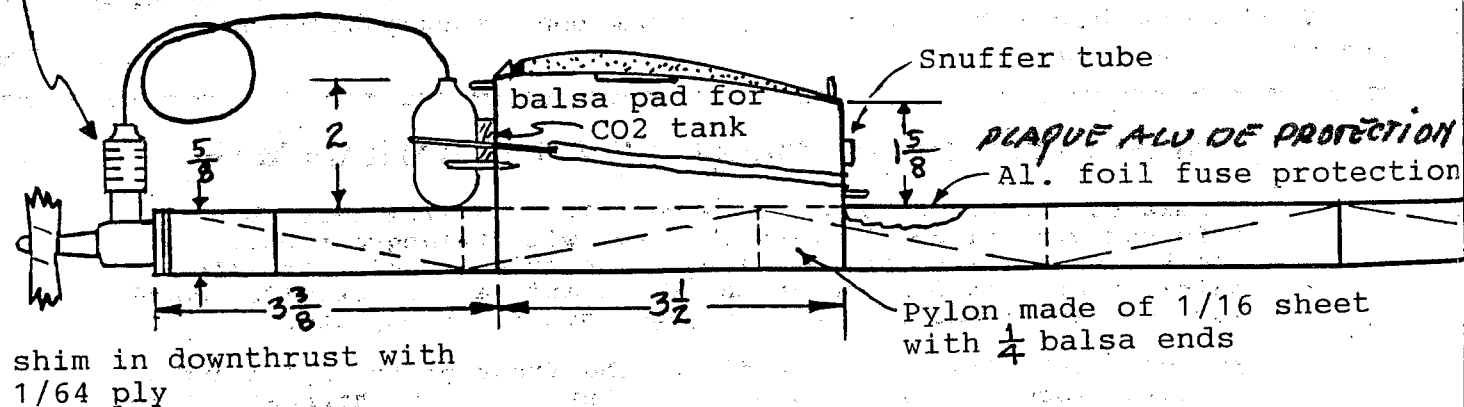
ONE-WEEK WONDER

CO₂

VOI LIBRE

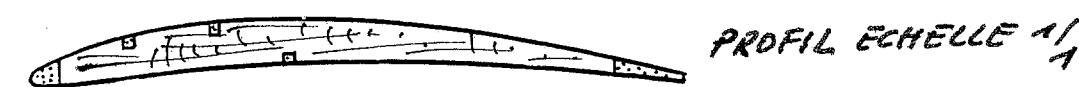
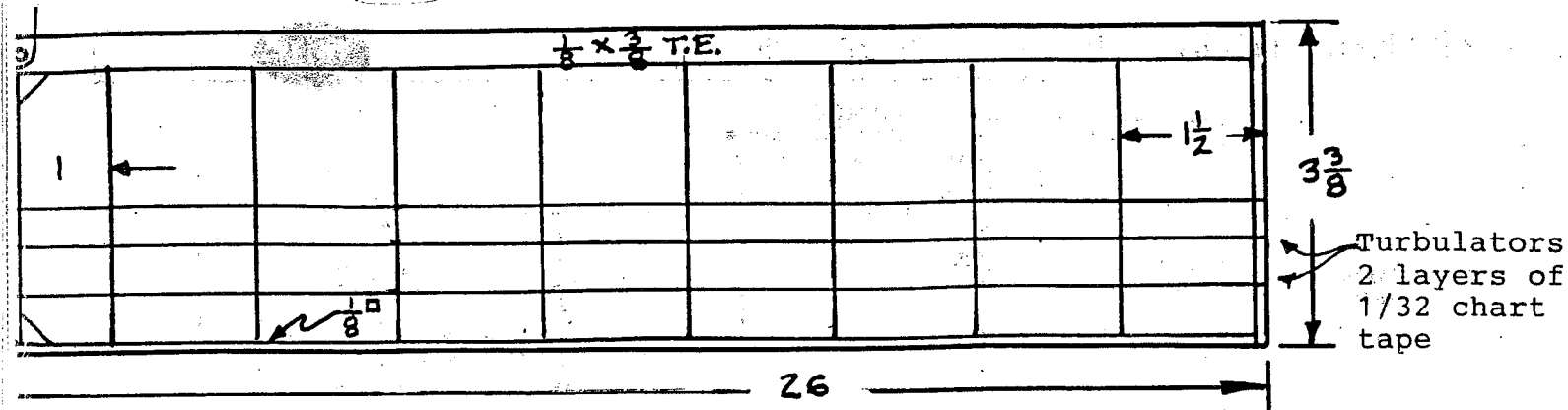


G-MOT (Gasparin) CO₂ motor, 68.2mm³ displ.
Peck's 6" square-tipped prop.

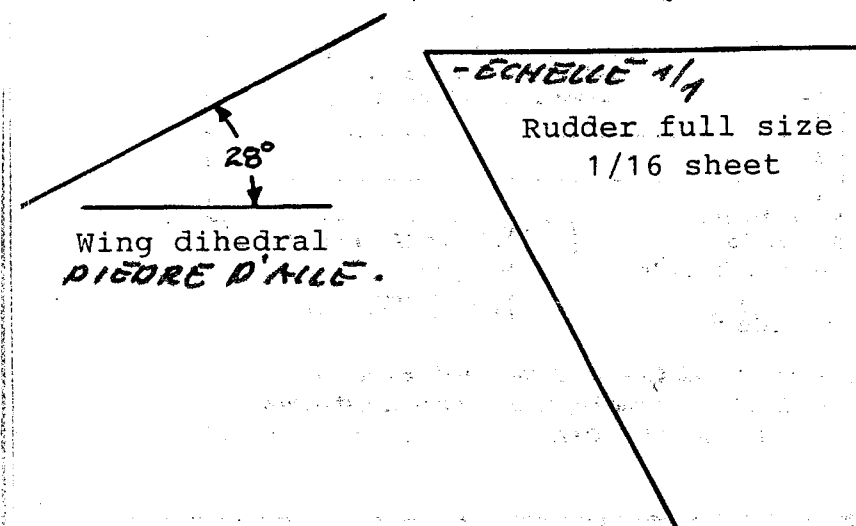


VOI LIBRE

8796



Wing airfoil full size
Ribs 1/16 sht. except center and tip ribs 1/8 sht.



Wing dihedral
PIEDRE D'AILLE.

The ONE-WEEK WONDER

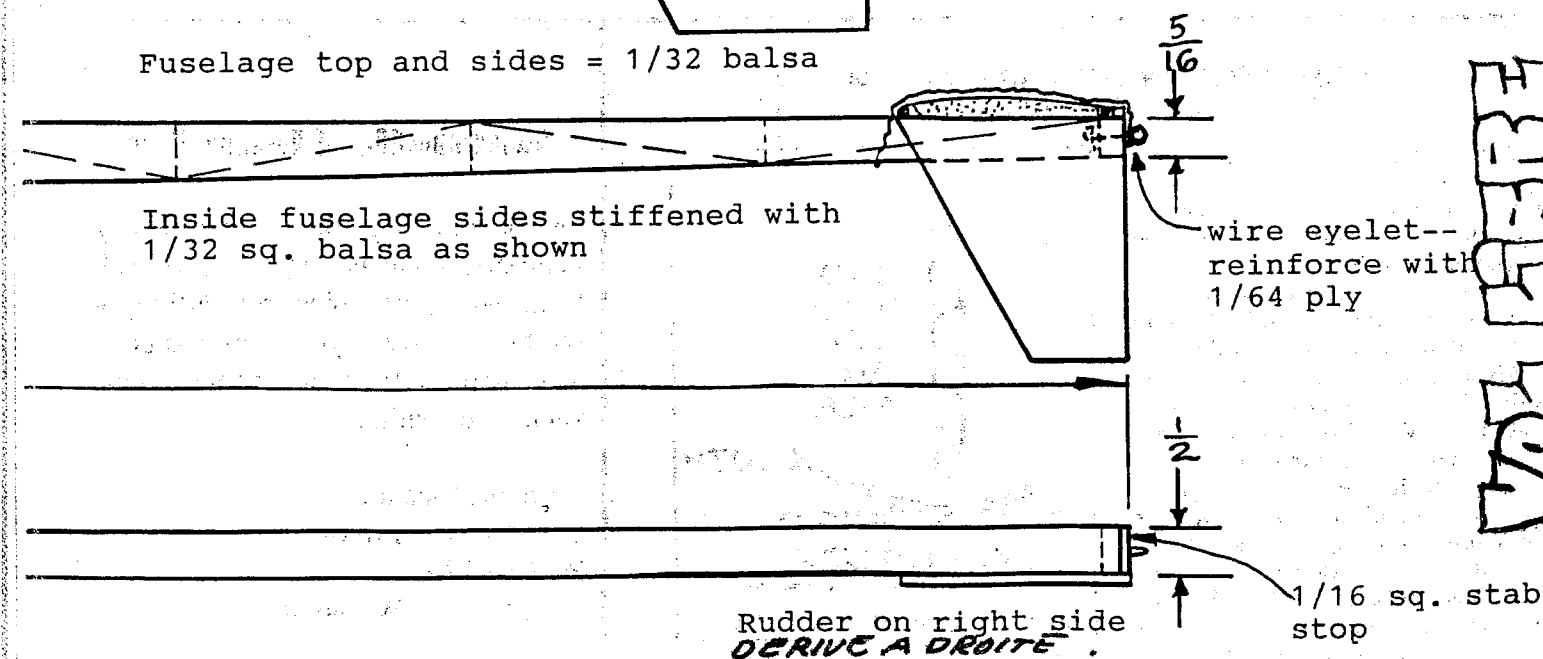
Designer: Chris Weinreich
DESSIN: CHRIS WEINREICH
2nd Place in CO₂ at the U.S. Nats, 1998 in Muncie, IN

Drawn by Ted Ballin
DESSIN DE TED BALLIN.

Scale: Half-size (except full size rudder and airfoils)
ECHELLE 1/2 SAUF PROFILS ET DERIVE ECHELLE 1

Fuselage top and sides = 1/32 balsa

Inside fuselage sides stiffened with 1/32 sq. balsa as shown



8797

VOI LIBRE

AU FEMININ

What a marvellous weather in Bern! Like in Summer! The sky was blue and we could sit in the sun the whole first day! The second one was foggy and till early in the afternoon some of silent shadows wandered on the field, feeling the cold, disappointed because there was no possibility to fly.

This year in Switzerland it was very perilous to walk quietly, looking after the models. We had to make feat of acrobatics in order to avoid the "skidding non controlled"! The ground was covered with dark-brown and soft small hills, the cows were here before us and had marked their territory! As most people did, I too had my left shoe sunk in that sort of "anti-personal mine", it was funny!

The festive evening with the gut dish of Bern followed by the Elvis show was great! All the ladies were captivated...

Now I call upon Mrs Veronica Salzer. I thank her a lot for her participation. Thanks also to Mrs De Boer who had had a bad time in America with a broken ankle, she sent a very interesting paper to me, it will be on the next issue.

I wish you a merry Christmas and a happy New Year!

Jacqueline SCH.

Oh, je suis bien contente, j'ai enfin du "matériel" fourni par deux dames accompagnatrices! Les deux textes sont en anglais et j'espère ne pas trop en écorcher le sens en traduisant quelques passages! Cette fois-ci vous aurez les impressions de Verónica Salzer concernant les championnats du Monde, la prochaine fois les réflexions de Mme De Boer, photographe patenté du vol libre, à propos du sport préféré de son mari.

"Après un voyage d'une nuit en avion sans dormir, j'aurais souhaité une douche et un lit en arrivant au Motel 6 à Lost Hills. Mais à dix heures du matin il n'y avait pas encore de chambre libre, il nous a fallu attendre midi pour en avoir une, et quelle chambre! Elle sentait la fumée alors que nous sommes non-fumeurs, elle était très bruyante aussi parce que située près des escaliers et de la piscine et que les gens se réunissaient devant notre porte; elle était sombre parce que si nous voulions ouvrir les rideaux tout le monde pouvait voir à l'intérieur!

Mon mari se tenait pour responsable de cette cellule de prison et malgré sa fatigue il devait supporter ma mauvaise humeur! Pauvre mari, comme tous les maris!...Deux jours après nous avons pu changer pour une meilleure chambre avec de l'air pur (sans odeur de tabac), assez de lumière, et je pouvais même voir un arbre de mon lit. Je n'avais plus rien à redire.

S.P. 8799

VOL LIBRE

Ideas about the World Champs Author : v_salzer@hotmail.com

VERONICA. SALZER. -

This is my view of the World Championships 2001:

And what about us women?

At the beginning of our relationship I made a promise to my husband. yes, OK, I will go with you wherever you want. And so it was. A promise is a promise.

He flies model airplanes, and what do I do?

When I was a child, adults used to tell me I had ants in the pants. I could never stay in the same place for long. I always had to do something. Maybe this - my inner life - is fortunate for my husband. Good for me, too! I like lots of sports - windsurfing, swimming, bike riding, roller-skating, walking, hiking, skiing and cross-country skiing. I also like doing nothing.

Competitions. Ha, ha, ha.

My husband flies and I go and retrieve his model planes. Ha, ha, ha. My first contacts with model airplanes were:

Lesson #1: How can I even hold this fragile thing in my hands?

Lesson #2: How will I be able to find it?

Lesson #3: Which of the many planes lying on the field is his?

Oh my goodness, oh my goodness. I walked and walked and walked. There was no end to the big field. I went too far, I didn't go far enough, I went in the wrong direction. I saw lots of models, and they all looked the same. My feelings

I was too hot, too cold, hungry, thirsty, it was too windy, too sunny, too rainy. Everybody was far away. I wanted to go home!

My first success.

I returned with a model - but not his.

I returned with his model, but some parts were missing.

Ladies, don't be afraid of this, do not take it too seriously.

Practice makes perfect.

Hmmm... Today I know:

- Stopwatch

- Binoculars

- Walky talky

- GPS

- Direction

- Distance

- Landing position

OK, OK, don't laugh at me. I know it is not a lot of knowledge about model airplane flying. But enough for me to pick up this sweet balsawood construction

by walking, bicycling, motor-biking, roller-skating, cross-country skiing. I combine my hobbies with my husband's.

Doing nothing.

There are also days when I do absolutely nothing. I only watch the good- or bad-flying models for a short time or a long time. But wherever I am, I always keep looking for you, my fellow ladies.

How you

- are timekeeping

- help your husbands

- look for your husbands

- play with your children

- read books

- sit in the sun

- sit in the shade

- enjoy a drink

- relax

I am so happy you are here to support your husbands.

Nobody is perfect

Or

I like to nag

After spending a night in an airplane without sleep we arrive at 10 am at Motel 6, Lost Hills. What would make me happy now is - not my husband, an exception - but a shower and a bed. But there's no room at 10am. Only at 12 noon.

And what a room: A smokers' room (we are non-smokers), a loud room - by the stairs and by the pool with people gathering outside our door. Dark, because if we opened the curtains everybody would look in. My husband feels responsible for this prison cell, tired as he is, and suffers my nagging. Poor husband, like all husbands.

A couple of days later we were able to change to a better room. Now we had good air (nonsmoking), enough light, I could even see a tree from my bed. Nothing more to nag about. tee hee hee...

S.P. 8799. -

8798

J'applaudis pour l'Amérique, pour ces Championnats du Monde, pour tout ce qui a été fait pour nous là-bas... (voir le texte anglais intégral)

Comme pour un conte de fées, tout a une fin. Dans une bonne histoire il y a une bonne fin... La nuit du banquet tout le monde était heureux, même si certains étaient un peu déçus, mais c'est ça le sport!

J'ai traversé avec mon mari une belle salle des fêtes, sur un magnifique tapis vert... un fameux orchestre de jazz trônait sur scène et les visages des concurrents étaient heureux! Mais dans certains yeux tristes on pouvait facilement lire ceci: pourquoi ma femme n'est-elle pas ici avec moi?

Je vous en prie, mes chères dames, venez vous aussi rejoindre cette folle famille du vol libre si aucune raison ne justifie plus votre absence, afin que vos époux soient plus heureux. La vie est trop courte pour ne pas être ensemble... ne pas faire plaisir l'un à l'autre. Ne permettez pas à vos maris de passer trop de temps avec leurs modèles sans vous!

Rien n'est meilleur que d'être une heureuse épouse avec un mari heureux au sein de votre propre famille, donc au sein de cette famille toquée de vol libre vous héritez avec lui."

Ainsi parlait...Veronica.

C'était donc très bien en Amérique! Irai-je jusqu'à regretter de m'être dégonflée?

Mme De Boer a été moins heureuse là-bas, la pauvre s'y est fracturé la cheville! Pas de veine!

J'étais avec beaucoup de plaisir à Berne, même si cette année le concours a eu lieu dans un champ de "mines anti-personnel" d'un genre nouveau... onctueux et glissant! Le terrain était constellé de petits tertres noirs, gras et luisants, de beaux pâtés quoi, très accueillants pour les pieds imprudents d'un quidam qui suivait l'évolution gracieuse des modèles sur le ciel tout bleu sans avoir au préalable repéré une place vierge pour s'y camper solidement sur ses deux pieds... le dérapage non contrôlé était assuré!

Le deuxième jour, un épais brouillard avait pris possession des lieux. Des ombres frileuses erraient dans le paysage fantomatique recroquevillées sur leur déception, et disparaissaient dans le néant. Il n'était naturellement pas question de voler jusqu'au début de l'après-midi.

Le bonheur de sortir enfin de la voiture pour me réchauffer avec des saucisses chaudes et un café-fertig m'a fait relâcher ma vigilance et je me suis retrouvée avec une chaussure vissée jusqu'à la cheville dans un "porte-bonheur" du plus beau moelleux. Merci les vaches, vous avez été sympa!

Merci aussi aux Suisses et bravo pour le magnifique spectacle qui a suivi la traditionnelle choucroute bernoise. Ils nous ont offert un Elvis formidable, plein de fougue, d'humour et de vitalité qui a su charmer toutes les dames!

Je vous souhaite un très joyeux Noël et une très bonne année 2002.

Jacqueline SCH.

Applause for you - America

Thank you America for the World Championships 2001.

Thank you to everybody who

- organized the WCh 2001

- worked and helped professionally

- supported us on the field, from their homes - from all over the world

- flew

- came - at all

- as a lone team member

- even by wheel chair

- ignoring any health problem and age

- bringing their children

My special thanks go to you, my dear ladies, who could not be with us on the field for various reasons (money, visa, time, health, pregnancy, dependants, no more holiday) but who supported their husbands, sons, grandchildren, fathers, brothers, grandfathers, partners, and friends from home. This is my applause for you. Thank you very much.

All's well that ends well

Like in a fairy tale everything has an end. In a good story, there's a good ending.

Here it was the banquet night with everybody happy, even if some were disappointed. Never mind. Sport is sport.

I walked with my husband through a very nice festive room, the floor carpeted with a marvelous green lawn, a perfect jazz band on stage, and happy competitors' faces. But also, yes, I could not stand the look in those sad eyes where the question could easily be read: Why is my woman not here with me? Please, dear ladies, come and join this crazy flying family too to make your husbands happier if the reasons for your absence no longer apply. Life is too short for not being together, not being fair to each other. Don't allow your husband to spend too much time with his models without you. Nothing is better than to be a happy wife with a happy husband in your own family, but also in this crazy model flying family you inherited with him.

Veronika Salzer
Austria

La Signora Salzer mi ha mandato le sue impressioni riguardando i campionati mondiali in America -vedere il testo inglese- ne ho estratto ciò:

"Dopo una notte in aereo senza aver potuto dormire, mi sarebbe piaciuto una doccia e un letto al nostro arrivo, ma alle dieci a.m. non c'era una camera per noi al Motel 6, Lost Hills! Bisogna aspettare fino a mezzogiorno per ne avere una, ma... per i fumatori (non fumiamo); era scura perché quando aprivamo le tendine, stiamo visti da tutti; era anche rumorosa perché era vicina alle scale e alla piscina e la gente si incontrava davanti alla nostra porta!

Litigavo con mio marito (povero marito come tutti i mariti!) che era tanto stanco e si sentiva responsabile di questo incommodo... Due giorni dopo potevamo cambiare di camera... questa era abbastanza chiara, senza cattivo odore di tabacco, e dal mio letto potevo perfino vedere un albero...

Le belle storie hanno belle fini e tutti erano felici durante il banchetto, nella bella sala di festa coperta di un meraviglioso tapetto "d'erba novellina" e con un perfetto orchestra di jazz.

Malgrado alcune delusioni le facce dei competitori erano lieti, ma in qualche occhio tristi si poteva facilmente leggere ciò: perché mia moglie non è qui con me?... Per favore, care signore, venite con noi, raggiungete questa pazzia famiglia dell'aeromodellismo per rendere più felici i vostri mariti se la vostra assenza non è più necessaria! La vita è troppo corta per non essere insieme, per non essere gentili l'uno verso l'altro. Non permettete a voi mariti di passare troppo tempo colloro modelli senza voi!

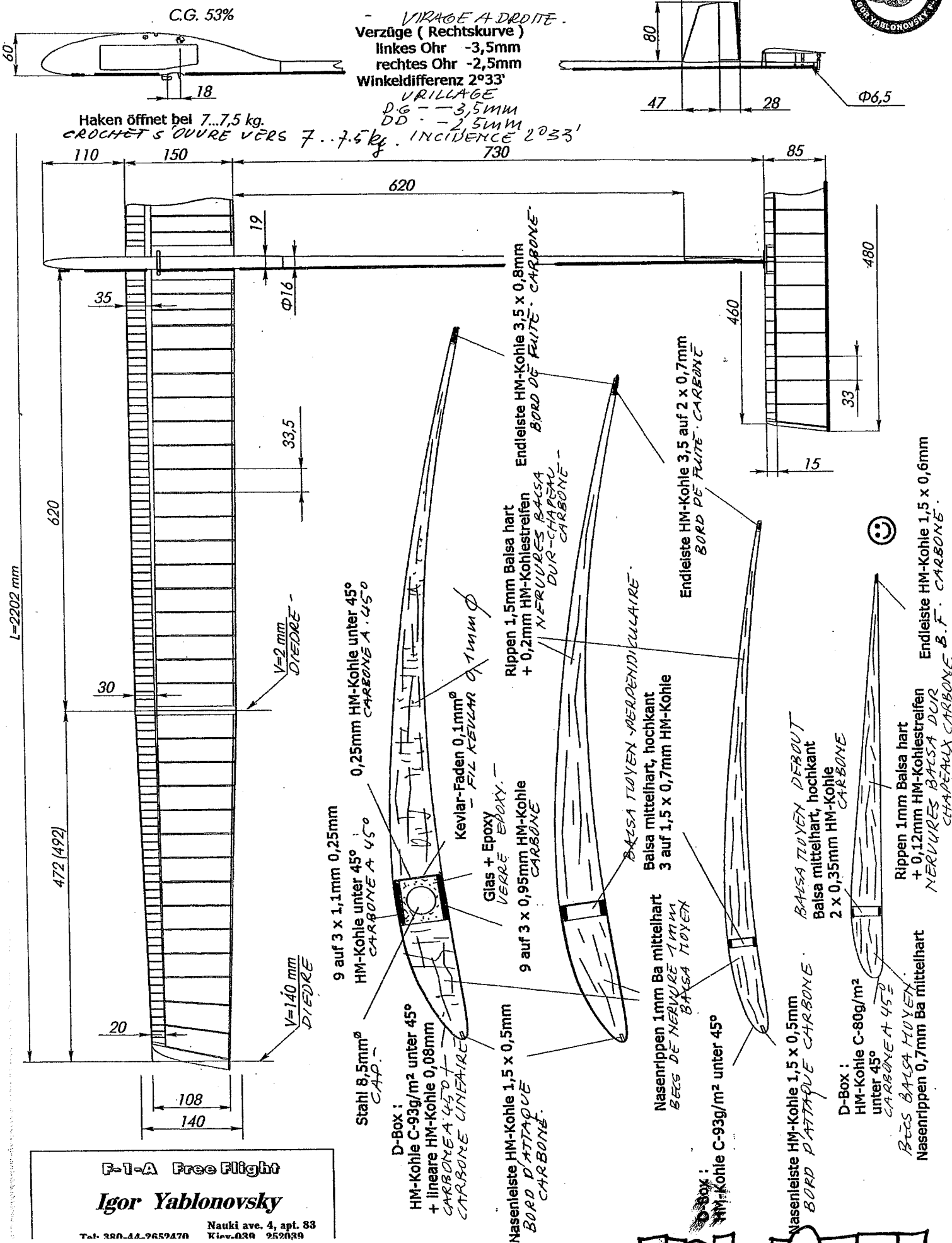
Niente è meglio che di essere una moglie felice con un marito felice in la sua stessa famiglia, ma ereditate collui di questa matta famiglia aeromodelista!"

Così parlava Veronica Salzer, grazie a lei!

SUITE P. 8826

8799

F-1-A SHORT "BUNT" MODEL UKR-307.



CHAMPIONNATS DU MONDE 2001

Extraits compte rendu du chef d'équipe

Equipe **Caillaud M.** chef d'équipe - **Trachez B.** chef d'équipe adj. - **Aberlenc F.** équipier F1A - **Pouzet B.** équipier F1A - **Ragot E.** équipier F1A - **Barberis D.** équipier F1B - **Rapin F.** équipier F1B - **Tedeschi S.** équipier F1B - **Boutillier B.** équipier F1C - **Brière G.** équipier F1C - **Roux A.** équipier F1C.
Caillaud C. et Rapin Chr. accompagnatrices.

Toute l'équipe est présente en région parisienne dès la veille au soir et le regroupement à 6h00 du matin au terminal 2F se fait comme prévu. Grâce à l'intervention de B. Trachez, les quatre véhicules utilisés pourront rester en garage gardé à 15 mn de Roissy. Quelque problèmes au niveau d'Air France pour dépassement du nombre de bagages.

Mesure de sécurité importantes, le passage au scanner de la caisse de Gauthier avec batterie et fils ...entraînera un retard sur l'heure du départ

A bord de l'avion, l'équipe regroupée, et du fait d'une visibilité parfaite à 10000 m verra défilé des paysages grandioses sous les ailes du Boeing (Ecosse Island Groenland, USA ...) Los Angeles atterrissage et passage à la douane sans problème particulier.

A l'extérieur de l'aéroport une navette amène rapidement équipe et bagages chez le loueur de voitures. Trois minibus Chevrolet feront l'affaire.

Les 200 km nous séparant de la destination finale se dérouleront sans incident, à 20 h nous arrivons au motel de Lost Hills.

Entrainement et concours Interantional CANDA CUP.

Le terrain, situé à dix minutes du motel, se présente comme une immense plaine couverte d'une pellicule de terre particulièrement fine, si bien que le moindre souffle de vent ou passage de véhicule déclenche un nuage de poussière. Quelques herbes desséchées parsèment le site, abritant au passage scorpions, tarentules et crotales. A proximité du parking des tentes.

B. Trachez s'investit complètement dans son rôle technique et sportif, consacrant tout son temps à l'affinage des réglages. Ses avis sont précieux et chacun l'écoute.

06 et 07 octobre. Chose curieuse que la CANADA CUP pour les européens que nous sommes, habitués à voir toute une logistique autour des organisateurs de concours internationaux. Ici, une seule personne, assise à sa tente, orchestre la compétition, intervenant à chaque heure pour sonner le début et la fin du round. Pas de chronomètres officiels, ici chacun se chronomètre et déclare lui-même les temps réalisés. Si l'on peut penser que s'il y a triche, celle-ci reste limitée au vu des accès au fly off, il n'en est pas de même pour le respect des départs, et l'on voit couramment 2 à 3 modèles partir simultanément d'un même plot. Le terrain grouille de motos pétaradantes allant et venant au gré des récupérations. Pas d'affichage sur le terrain, ni de résultats. Meilleurs résultats E. Ragot 7ème sur 104 F1A et D. Barberis 19ème en F1B sur 94.

ENTRAINEMENT OFFICIEL CEREMONIE d'OUVERTURE BARBECUE et REUNION CHEFS D'EQUIPE.

08 reprise de l'entraînement sous la houlette de B. Trachez et réparation. Après midi à la piscine.

09 derniers entraînements et contrôle des modèles sur le terrain, dans un certain désordre et avec un manque de place.

Cérémonie d'ouverture sur le terrain de base-ball de WASCO.

Cérémonie particulièrement sobre: défilé des équipes et regroupement sur le stade, écoutes des hymnes américains et FAI, discours émouvants liés aux événements de New York en particulier celui de P. Chaussebourg.

Barbecue de bienvenue dans un parc voisin, malheur à ceux qui arriveront les derniers, la file est longue, très longue, et il n'y en a qu'une. Si les premiers sont bien servis et voient ce qu'ils mangent, les derniers le seront moins, dans la pénombre car sans éclairage.

Réunion de chefs d'équipe classique. Verre de l'amitié. B. Trachez et moi-même nous partageons les tâches pour les journées à venir:

pour moi, lâcher des modèles, doublage des temps, suivi des chronos et contrôles éventuels

pour Bernard, assistance et conseils au concurrent.

SUITE P. 8818

F-1-A Free Flight

Igor Yablonsky

Nauki ave. 4, apt. 83
Tel. 320.44.2652/70 Kiev. 030 252039

8800

VOL LIBRE

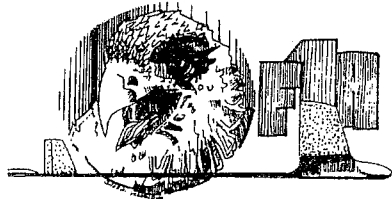
8801

VOL LIBRE

WORLD CHAMPIONSHIP

F1A

1	Per Findahl	SWE	1290	+300	+420	+298
2	Maarten van Dijk	NED	1290	+300	+420	+293
3	Ivo Kreetz	NED	1290	+300	+413	
4	Vladyslav Lazarevych	UKR	1290	+300	+398	
5	Jury Titov	RUS	1290	+300	+376	
6	Dusan Fric	CZE	1290	+300	+373	
7	Shigeki Miyamoto	JPN	1290	+300	+367	
8	Dariusz Stezalski	W/C	1290	+300	+344	
9	Gerd Aringer	AUT	1290	+300	+334	
10	Diego Bovari	ARG	1290	+300	+329	
11	Victor Stamov	UKR	1290	+300	+323	
12	Henning Nyhegn	DEN	1290	+300	+321	
13	Dmytro Grygoriev	UKR	1290	+300	+318	
14	Sergei Makarov	RUS	1290	+300	+311	
15	Dirk Halbmeier	GER	1290	+300	+308	
16	Ivan Bezak	SVK	1290	+300	+303	
17	Mikhail Kochkarev	RUS	1290	+300	+301	
18	Mariusz Urban	POL	1290	+300	+279	
19	Vegar Nereng	NOR	1290	+300	+277	
20	Eyal Galor	ISR	1290	+300	+272	
21	Mikhel Holmbom	SWE	1290	+300	+270	
22	Czeslaw Ziober	POL	1290	+300	+265	
23	Abraham Baruch	ISR	1290	+300	+264	
24	Todor Boiadjiev	CAN	1290	+300	+263	
25	Jari Valo	FIN	1290	+300	+254	
26	Bostjan Bagari	SLO	1290	+300	+249	
27	Massimiliano Gobbo	ITA	1290	+300	+247	
28	Andrew Barron	USA	1290	+300	+244	
29	Bohuslav Ryz	CZE	1290	+300	+243	
30	Lubos Slavicek	CZE	1290	+300	+233	
30	Steve Spence	USA	1290	+300	+233	
32	Phil Mitchel	AUS	1290	+300	+231	
33	Chris Edge	GBR	1290	+300	+223	
34	Claudio Bognolo	ITA	1290	+300	+222	
35	Cenny Breeman	BEL	1290	+300	+217	
36	Walter Palmieri	ARG	1290	+300	+215	
37	Milan Valastiak	SVK	1290	+300	+195	
38	Voros Jero	HUN	1290	+300	+176	
39	Roman Ceresnik	SVK	1290	+300	+106	
40	Rudolf Holzleitner	AUT	1290	+295		
41	Emmanuel Ragot	FRA	1290	+193		
42	Siegried Limberger	LUX	209	180	180	180
43	Peter Allnutt	CAN	205	180	180	180
44	Avi Romi	ISR	210	180	180	180
45	Renee Antonucci	ARG	196	180	180	180
46	Anders Persson	SWE	182	180	180	180
47	Gordon Mackenzie	CAN	170	180	180	180
48	Hideyuki Dohi	JPN	210	180	137	180
49	Danijel Terlep	SLO	210	180	180	180
50	Anthony Ball	GBR	210	180	180	132
51	Thomas Weimer	GER	210	130	180	180
52	Rob Wallace	NZL	210	180	180	126
53	Kari Tuisku	FIN	210	180	180	180
54	Stanislaw Kubit	POL	210	123	180	180
54	Daniel Trumpf	SUI	197	180	180	136
56	Dietrich Sauter	GER	210	180	180	180
57	Lee Hines	USA	210	180	118	180
58	Javier Abad	ESP	210	180	180	180
59	Ingolf Steffensen	NOR	210	180	180	153
60	John Harte	NZL	210	154	180	180
61	Damjan Zulic	SLO	210	180	180	89
62	Heikki Salminen	FIN	210	175	180	180
63	Vera Lacy	AUS	195	170	164	180
64	Notaros Attila	HUN	146	143	180	180
65	Bertrand Pouzet	FRA	210	180	180	180
66	Frederic Aberlenc	FRA	210	180	180	89
67	Mitsunobu Wada	JPN	210	180	180	180
67	John Williams	GBR	210	180	180	180
69	Christoph Bachmann	SUI	210	178	180	180
70	Antoon van Eldik	NED	84	180	180	180



8802

71	Rene Limberger	LUX	210	180	180	180	142	180	84	1156
72	Kerner Ferenc	HUN	210	180	180	180	72	130	180	1132
73	Werner Burri	SUI	46	180	180	155	180	180	180	1101
74	Stefano Pagnini	ITA	191	15	180	132	180	180	180	1058
75	Anders Klemetsen	NOR	149	82	180	180	180	180	74	1025
76	Carlos Ferreira	ESP	206	147	180	72	180	180	37	1002
77	Manfred Gruneis	AUT	210	119	102	180	180	180	0	971
78	Miguel Angel Gordillo	ESP	20	100	180	70	60	180	180	790
79	Ants Selgoja	EST	190	156	116	0	0	0	0	462
Number of maximums			64	66	74	68	70	69	70	
Number of full scores			64	58	56	51	47	41	41	

F1A TEAM RESULTS

Country	Abbrev	Total	Round-by-round team place								Team member places		
1	Ukraine	UKR	3870	1	1	1	1	1	1	1	4	11	13
2	Russia	RUS	3870	1	1	1	1	1	1	1	5	14	17
3	Czech Republic	CZE	3870	1	1	1	1	1	1	1	6	29	30
4	Slovakia	SVK	3870	1	1	1	1	1	1	1	16	37	39
5	Israel	ISR	3859	1	1	1	1	1	5	5	20	23	44
6	Argentina	ARG	3856	15	12	10	7	7	6	6	10	36	45
7	Sweden	SWE	3842	17	13	11	8	8	7	7	1	21	46
8	Canada	CAN	3825	18	14	13	10	9	8	8	24	43	47
9	Poland	POL	3813	1	16	15	13	11	10	9	18	22	54
10	USA	USA	3808	1	1	16	14	12	11	10	28	30	57
11	Germany	GER	3759	1	15	14	12	15	12	11	15	51	56
12	Netherlands	NED	3744	21	19	18	18	16	13	12	2	3	70
13	Slovenia	SLO	3735	1	1	1	15	13	14	13	26	49	61
14	Finland	FIN	3720	1	11	9	6	6	16	14	25	53	62
15	Japan	JPN	3711	1	1	12	9	18	17	15	7	48	67
16	Great Britain	GBR	3706	1	1	1	11	10	9	16	33	50	67
17	France	FRA	3649	1	1	1	15	13	18	17	41	65	66
18	Italy	ITA	3638	16	22	22	21	21	20	18	27	34	74
19	Hungary	HUN	3610	20	18	17	17	20	22	19	38	64	72
20	Austria	AUT	3551	1	17	19	19	17	15	20	9	40	77
21	Norway	NOR	3538	19	20	20	20	19	19	21	19	59	75
22	Switzerland	SUI	3500	22	21	21	22	22	21	22	54	69	73
23	Spain	ESP	3018	23	23	23	23	23	23	23	58	76	78
24	Australia	AUS	2482	26	25	26	25	25	25	24	32	63	
25	New Zealand	NZL	2455	24	26	25	26	26	26	25	52	60	
26	Luxembourg	LUX	2445	25	24	24	24	24	24	26	42	71	
27	Belgium	BEL	1290	27	27	27	27	27	27	27	35		
28	Denmark	DEN	1290	27	27	27	27	27	27	27	12		
29	Estonia	EST	462	29	29	29	29	29	29	29	79		



8803

WORLD CHAMPIONSHIP

F1B

1	Oleg Kulakovskiy	W/C	1290	+300	+420	+525
2	Blake Jensen	USA	1290	+300	+420	+420
3	Richard Blackam	AUS	1290	+300	+420	+416
4	Ivan Kolic	YUG	1290	+300	+420	+329
5	Bror Eimar	SWE	1290	+300	+420	+308
6	Ladislav Horak	CAN	1290	+300	+420	+224
7	Stepan Stefanchuk	UKR	1290	+300	+420	
8	Terry Bond	AUS	1290	+300	+403	
9	Ole Torgersen	NOR	1290	+300	+397	
10	Hakan Broberg	SWE	1290	+300	+392	
11	Marjan Klenovsek	SLO	1290	+300	+390	
12	Jannie Isotalo	FIN	1290	+300	+385	
13	Andrei Burdov	RUS	1290	+300	+379	
14	Vladislav Urban	CZE	1290	+300	+377	
14	Yoshinori Umehara	JPN	1290	+300	+377	
16	Serge Tedeschi	FRA	1290	+300	+358	
17	Milan Novy	CZE	1290	+300	+355	
18	Mike Woodhouse	GBR	1290	+300	+348	
19	Eugeniusz Cofalik	POL	1290	+300	+346	
20	Didier Barberis	FRA	1290	+300	+330	
21	Svetozar Gostojic	YUG	1290	+300	+324	
22	Branko Bigelic	YUG	1290	+300	+316	
23	Walter Eggimann	SUI	1290	+300	+283	
24	Jim Brooks	CAN	1290	+300	+145	

39	Horacio Ortiz	ARG	210	178	180	180	180	180	1288
40	Nicolai Mikheev	RUS	210	180	175	180	180	180	1285
41	Piero Pecchioli	ITA	210	180	180	174	180	180	1284
42	Jan Wold	NOR	210	180	173	180	180	180	1283
43	Francois Rapin	FRA	210	180	180	180	180	172	1282
44	Don Blackam	AUS	210	180	180	180	168	180	1278
45	Evgeny Gorban	UKR	210	180	167	180	180	180	1277
46	Cameron Ackerley	CAN	210	180	180	180	163	180	1273
47	Alan McDonald	NZL	210	180	180	162	180	180	1272
48	Rudesindo Marquez	ARG	210	180	161	180	180	180	1271
49	Viktors Rosonoks	LAT	210	180	180	180	158	180	1268
50	Radovan Kolar	CZE	187	180	180	180	180	180	1267
51	Michel Gordillo	ESP	186	180	180	180	180	180	1266
52	Igor Zilberg	GER	210	180	180	154	180	180	1264
53	Peter Moenninghoff	GER	210	180	180	180	151	180	1261
53	Itzhak Itzik Ben	ISR	210	180	151	180	180	180	1261
55	Henk van Hoorn	NED	210	180	180	180	145	180	1255
55	Josef Kosciarz	POL	210	180	180	180	145	180	1255
57	Walt Ghio	USA	210	180	180	180	180	130	1240
58	Antonio Sanavio	ITA	210	180	180	180	129	180	1239
58	Yuriy Blazhevych	UKR	210	180	180	180	129	180	1239
60	Bernd Silz	GER	210	180	125	180	180	180	1235
61	Juhani Isotalo	FIN	210	180	180	180	121	180	1231
62	Mitsuyasu Nakata	JPN	210	180	161	180	137	180	1228
63	Mario Lovato	ITA	210	180	180	180	117	180	1227
64	Klaus Salzer	AUT	208	180	180	180	180	116	1224
65	John Billam	GBR	210	180	180	180	180	108	1218
66	Andre Chrebtov	RUS	210	180	180	180	180	104	1214
67	Rudolf Trumpf	SUI	210	167	180	75	179	180	1155
68	Ramon Durendez	ESP	210	180	169	180	180	22	1121
69	Roger Morrell	USA	210	180	153	180	21	180	1104
70	Harald Meusbürger	AUT	210	180	169	180	180	81	1070
71	Niv Levy	ISR	44	180	180	180	114	180	1058
72	Masami Orima	JPN	4	180	180	180	125	180	1029
73	Jan Klinkien	NED	123	180	180	180	77	85	1005

Number of maximums
Number of full scores

67 71 63 69 57 69 67
67 65 55 52 42 41 38

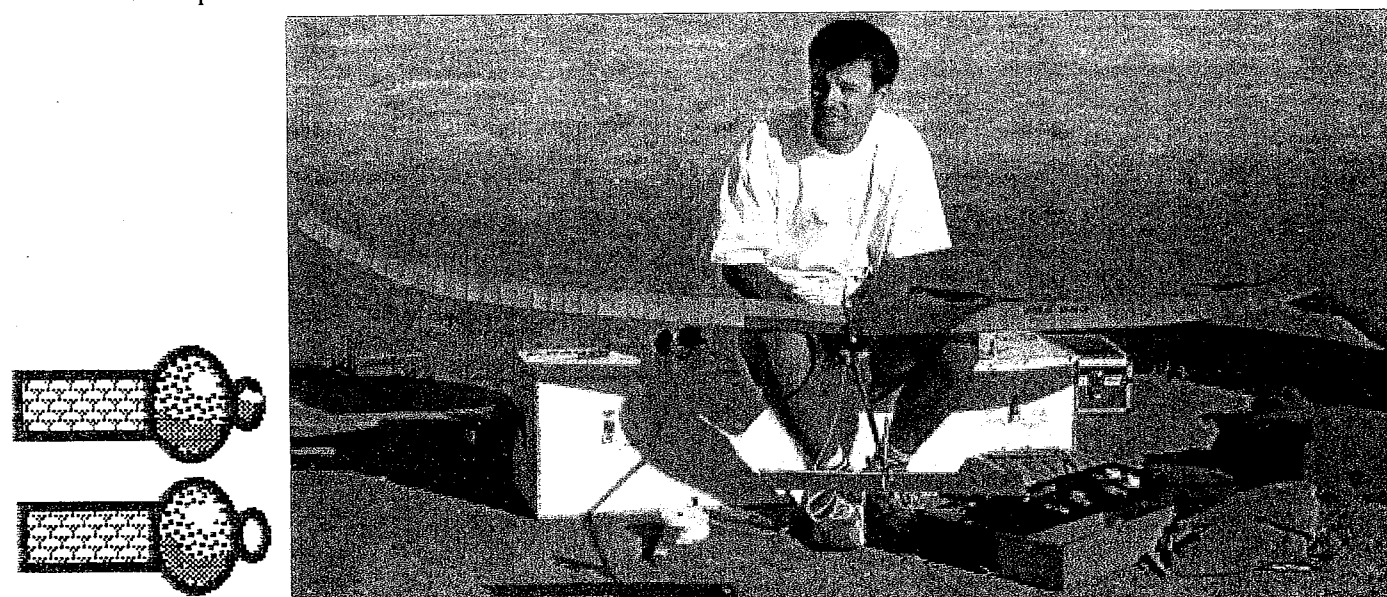
8804



25	Abraham Baruch	ISR	1290	+300
26	Anders Broberg	SWE	1290	+283
27	Russell Peers	GBR	1290	+263
28	David Ackery	NZL	1290	+262
29	Stanislaw Skibicki	POL	1290	+260
30	Inguss Rosonoks	LAT	1290	+236
31	Yrjo Waltonen	FIN	1290	+228
32	Tomaz Hribar	SLO	1290	+225
33	Sandis Rosonoks	LAT	1290	+220
34	John Malkin	NZL	1290	+187
35	Remo Bovio	ARG	1290	+182
36	Pim Ruyter	NED	1290	+171
37	Horst Wagner	AUT	1290	+127
38	Damjan Zulic	SLO	1290	+38

F1B TEAM RESULTS

Country	Abbrev	Total	Round-by-round team place							Team member places		
1	Sweden	SWE	3870	1	1	1	1	1	1	5	10	26
2	Yugoslavia	YUG	3870	1	1	1	1	1	1	4	21	22
3	Slovenia	SLO	3870	1	1	1	1	1	1	11	32	38
4	France	FRA	3862	1	1	1	1	1	6	16	20	43
5	Australia	AUS	3858	1	1	1	1	7	7	3	8	44
6	Canada	CAN	3853	1	1	1	1	9	8	6	24	46
7	New Zealand	NZL	3852	1	1	1	15	10	9	28	34	47
8	Argentina	ARG	3849	1	17	16	16	11	10	35	39	48
9	Latvia	LAT	3848	1	1	1	1	12	11	30	33	49
10	Czech Republic	CZE	3847	19	19	17	17	13	12	14	17	50
11	Poland	POL	3835	1	1	1	1	14	13	19	29	55
12	Finland	FIN	3811	1	1	1	1	15	14	12	31	61
13	Ukraine	UKR	3806	1	1	14	13	16	15	7	45	58
14	Great Britain	GBR	3798	1	1	1	1	1	1	18	27	65
15	Russia	RUS	3789	1	1	13	11	6	5	13	40	66
16	Germany	GER	3760	1	1	19	19	17	16	52	53	60
17	Italy	ITA	3750	1	1	1	12	18	18	41	58	63
18	USA	USA	3634	1	1	18	18	19	19	2	57	69
19	Israel	ISR	3609	21	21	21	21	21	20	25	53	71
20	Austria	AUT	3584	18	17	14	13	8	17	37	64	70
21	Netherlands	NED	3550	20	20	20	20	20	21	36	55	73
22	Japan	JPN	3547	22	22	22	22	22	22	14	62	72
23	Norway	NOR	2573	23	23	23	23	23	23	9	42	
24	Switzerland	SUI	2445	23	24	24	25	25	24	23	67	
25	Spain	ESP	2387	25	25	25	24	24	25	51	68	



8805

8807

Propeller 1997

Von Dieter Siebenmann, Schweiz
/JK

Gezeichnet von Jörgen Korsgaard, Unterlagen, Propellerblatt (Probestück) und Form durch Walter Eggimann. Und von Dieter Siebenmann einige Bemerkungen.

Dieser Propeller ist der neueste aus den Innovationsräumen von Dieter Siebenmann. Und der unterscheidet sich deutlich zu den bisherigen Propellern vom selben Herr. Blattform und Steigungsverteilung sind mehr „normal“, aber speziell die Blattdicke im Wurzelbereich ist extrem niedrig. Deswegen ist es auch notwendig, das Blatt mit einem Kohleholm zu bestücken um die Biegekräfte aufzu-nehmen. Der Holm besteht aus Rovings in verschiedene Längen und Lagen und wird zusammen mit dem Rohacellkern geschliffen. Im Vakuumverfahren werden Ober- und Unterseite (93 g/m Kohlegewebe) und die Kanten (Rovings) auf der Form laminiert.

Die Leute (u.a. Walter Eggimann und Rainer Lotz), die bisher den Propeller probiert haben, sagen alle, dass er sehr gut gelungen und auch sehr geeignet für 30 gr Gummi ist. Dieter Siebenmann will der THERMIKSENSE einen ausführlichen Bericht im Laufe des Winters schicken, aber hier erstmals einige Gedanken zu diesem Propellerdesign.

Dieter schreibt:

„Der neue 97'er Propeller ist keine so radikale Abkehr von der bisherigen Auslegung (67'er & 87'er) wie man zuerst meinen könnte. Im Aussenbereich (ab ca. 60 % Radius), wo ja am meisten Energie umgesetzt wird, hat der Prop nach wie vor die ideale potenzialtheoretische Zirkulationsverteilung. Im Gegensatz zu den alten Props habe ich versucht, durch eine bewusste Abkehr von der idealen Zirkulation im Innenbereich den Widerstandswirkungsgrad zu erhöhen. Dies erhöht natürlich die induzierten Verluste.

Da bei F1B Propellern (im Gegensatz zu den „richtigen“ Propellern) die Widerstandsverluste hoch sind, führt diese Maßnahme letztendlich zu einer Erhöhung des Gesamtwirkungsgrades. Dieser Ansatz ist nicht neu, er wurde zuerst von den nordkoreanischen W-Fliegern erfolgreich umgesetzt, und später von den „russischen“ Kollegen übernommen. Allerdings klappten die Vorstellungen über die Gestaltung des Innenbereichs (Profilierung, Steigung, Blattiefe und Anstellwinkel weit auseinander.

Ich habe den Zusammenhang zwischen diesen Größen gesucht und bin mit meinem Lösungsansatz auf etwas andere Resultate gekommen. Nach einigen Vorabschätzungen habe ich als Grundriss (Blattiefenverteilung)

lung) ein trapezförmiges Anwachsen von der Wurzeltiefe bis ca. 0,4R mit einem leichten Verrunden zum potenzialtheoretischen Aussenteil hin angenommen. Die Profilierung ergab sich aus den widersprüchlichen Forderungen nach ausreichender Biege- und Torsionssteifigkeit einerseits und nach der bestmöglichen Gleitzahl (unter Berücksichtigung der lokalen Re-Zahl) andererseits. Daraus ergab sich ein symmetrisches Profil an der Wurzel mit minimaler Dicke (hoher Carbonanteil). Wölbung und Dicke wurden nach aussen verändert, bis ab 0,4R ein Profil mit ca. 5 % Dicke und Wölbung verwendet wurde.

Durch einen Vergleich der damit erreichten Zirkulation mit der idealen Zirkulation lässt sich der Steigungsverlauf im Innenteil berechnen. Dieser weicht etwas von der „Norm“ ab (weniger Steigung zwischen 0,2-0,4R). Diese Maßnahmen erhöhen den Wirkungsgrad etwas. Der wesentliche Unterschied zu den nordkoreanischen und russischen Props besteht aber darin, dass die Blattspitzen nicht mehr zu breit werden und deshalb nicht mehr stark geschränkt (weniger Steigung) werden müssen.

Ich bin der Meinung, dass die Re-Zahl-Erhöhung wegen nicht-zweidimensionaler Strömung und Zentrifugalkräften gegen die Blattspitze nahezu den Re-Zahl-Abfall wegen kleinerer Blattiefe kompensiert, und es dadurch erlaubt die Profilierung und Anstellung beizubehalten.

Ob der Propeller wirklich gut ist, konnte ich lange Zeit wegen meiner Sehbehinderung nicht selbst beurteilen. Mittlerweile hat sich einiges verbessert, sodass ich auf Grund meiner Flugerfahrungen sagen kann, dass der neue Prop besser ist als die alten. Allerdings ist der Trimm etwas schwieriger und aufwändiger geworden. International fehlen mir noch die Vergleiche. Walter Eggimann hat sich mit diesem Prop stark verbessert. Er fliegt aber noch zu wenig Funktionen um das volle Potenzial dieses Propellers auszuschöpfen.

Die Bauweise ist noch etwas heikel und aufwändig. Ich habe aber einen guten Ansatz die Sache zu vereinfachen.“

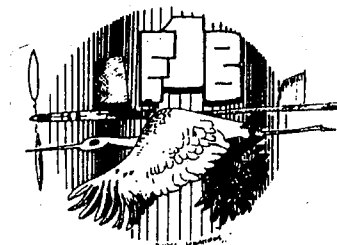
Im Korsgaards Werkstatt wird in den nächsten Wochen und Monate ausprobiert, ob der Siebenmann 1997 Propeller sich in Balsa in der bewährten Weise sich herstellen lässt: Also schnitzen und schleifen aber der Wurzel muss extra verstärkt werden.

Abb. 1 zeigt die Propellerdaten, Blattform und Profile, samt Andeutungen für die Herstellung im Balsaholz.

Abb. 2 zeigt das Propellerprofil – mit Koordinaten. Nasenradius ca. 1,0 %.

Abb. 3 zeigt im Vergleich zu anderen sehr bekannten Propellern die Steigungsverteilung der neue Siebenmann Propeller.

HELIGE SIEBENMANN



Dessin de J. Korsgaard, documents de W. Eggimann, commentaires de D. Siebenmann.

Cette hélice est la dernière innovation de Dieter Siebenmann et elle se différencie nettement des hélices habituelles, de ce même Monsieur :

“Les contours et la répartition du pas, sont encore” normaux”, mais l'épaisseur de la pale au niveau de la racine est extrêmement faible. Pour cette raison il est nécessaire de munir la pale de longerons de carbone pour absorber les forces de flexion et de torsion. I

Le longeron se compose de plusieurs “rowings” de longueurs et de position variées. Le tout est poncé de concert avec le noyau rohacell. Intra et extrados sont recouverts sous vide de tissu de carbone 93 g/m2.

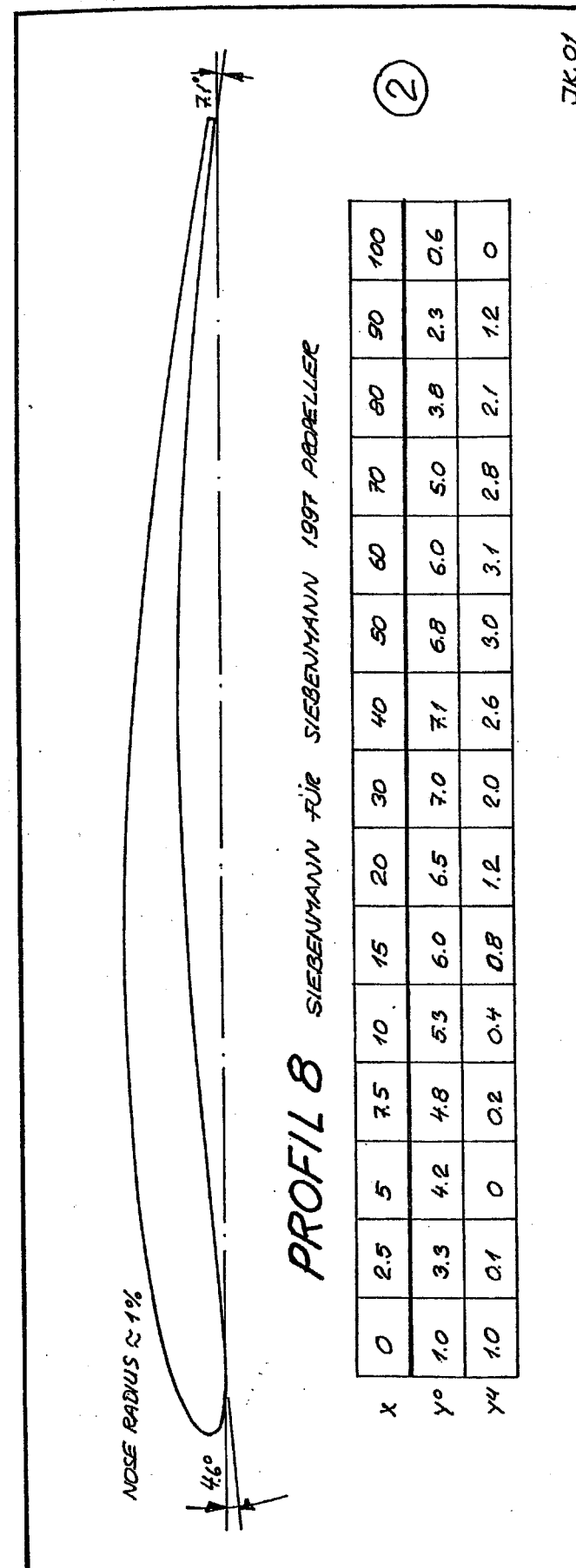
Les utilisateurs de cette hélice (entre autres W. Eggimann et R. Lotz) prétendent tous qu'elle est très bien réussie et qu'elle est adaptée à un écheciveau de 30 g. D. Siebenmann nous proposera d'autres réflexions dans l'avenir. En attendant voici quelques commentaires sur cette hélice :

Cette nouvelle hélice 97 n'est pas radicalement autre que celles de 67 / 87 comme on pourrait d'abord le penser. Sur la partie extérieure (à environ 60 %) où l'on a le plus de rendement, l'hélice a toujours une répartition d'écoulement idéale. Contrairement aux anciennes hélices j'ai essayé volontairement de m'écarter de l'écoulement idéal sur la partie intérieure en augmentant la résistance. Ceci augmente naturellement les pertes induites. ; Comme pour les hélices F1B - contrairement aux “vraies” hélices, les pertes de rendement dues à la résistance sont importantes, cette mesure a conduit à une augmentation globale du degré d'efficacité. Cet abord n'est pas nouveau. Il fut d'abord utilisé par les Coréens et repris plus tard par les collègues russes. Cependant les avis sur la configuration intérieure des pales, furent très contradictoires.

(profil - pas - profondeur de corde - angle d'attaque)

J'ai recherché un dénominateur commun entre les différentes composantes et suis arrivé à un début de solution légèrement différent. Après quelques pré-estimations j'ai pris comme base (répartition des profondeurs de pale), une progression trapézoïdale de profondeur de pale à partir de la racine jusqu'à environ 0,4 du rayon, avec de légers arrondissements. Le profil s'est constitué à partir d'exigences contradictoires concernant les qualités de flexion et de torsion d'une part et du meilleur coefficient de finesse, en pensant au meilleur nbr. de RE local, d'autre part. Cela a conduit à un profil symétrique avec une épaisseur minimale au niveau de la racine (beaucoup de carbone); Creux et épaisseur ont été modifiés vers l'extérieur pour à partir de 0,4 installer un profil de 5% d'épaisseur et de creux. Avec une comparaison, entre l'écoulement atteint et celui idéal, on peut calculer la pas dans le secteur intérieur (moins de pas entre 0,2 à 0,4) Ces mesures augmentent un peu le degré d'efficacité. La différence principale avec les pales coréennes et russes réside dans le fait que les extrémités de pales ne sont plus aussi larges et il n'est plus nécessaire d'avoir là un pas important.

Je suis d'avis que l'augmentation du nbr. de RE due à

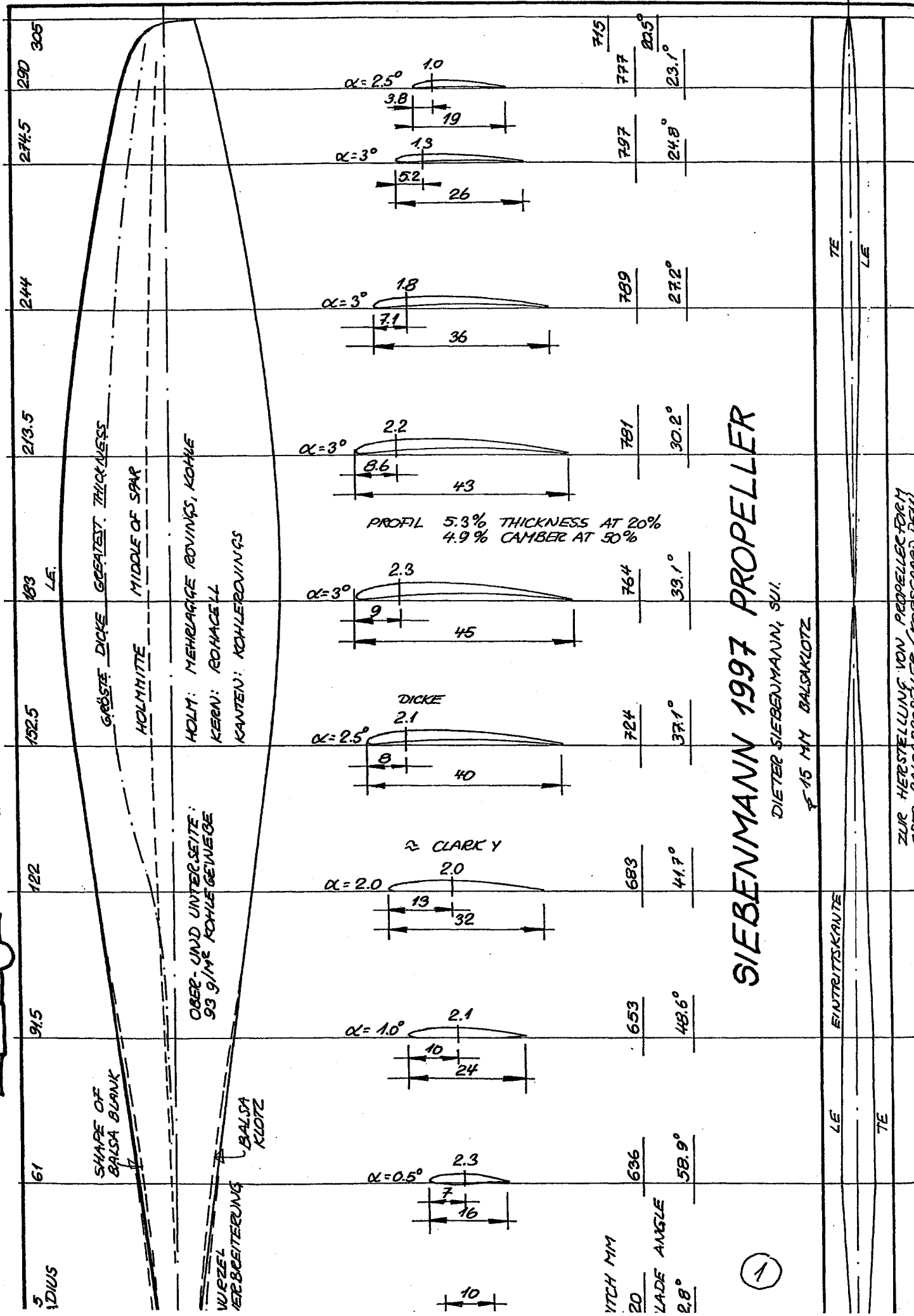


WOL LIBRE

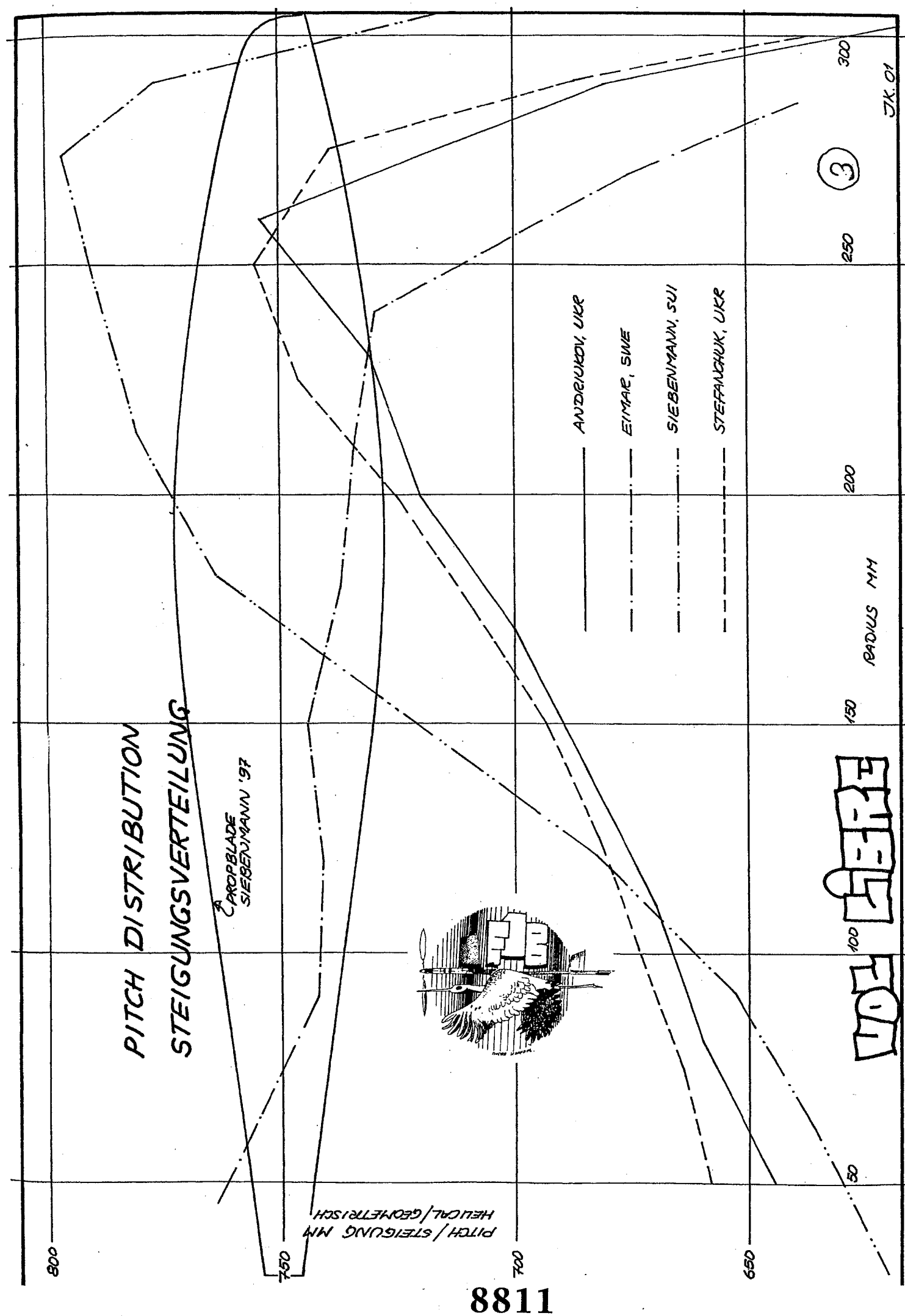
8808

8809

VOYAGE



8810



COUPE DU MONDE 2001

FINAL RESULTS WORLD CUP 2001 F1E

1	Daniel Petcu	ROM	137	RA-1	MK-1	FR-3	LP-4	NA-8	RZ-10	TC-12	RB-6	SF-13	KA-10
2	Vojtech Zima	CZE	132	TC-1	SF-1	RB-4	KA-5	LP-8	MK-12	NA-7	RA-18		
3	Sebastian Ionita (J)	ROM	108	NA-1	RZ-2	LP-12	SF-4	TC-6					
4	Viktor Gerhard	GER	102	RZ-1	OB-3	FR-8	RA-10						
5	Fritz Mang	AUT	95	FR-1	LP-5	RZ-6	OB-6	RA-14	RB-21	KA-13			
6	Marian Popescu	ROM	95	LP-2	SF-3	MK-6	RA-9	OB-9					
7	Frantisek Doupovec	CZE	95	RA-2	KA-3	LP-7	OB-8	RZ-11	RB-10				
8	Peter Nosko	SVK	93	TC-2	MK-4	RB-5	LP-9	NA-10	RA-13				
9	Milan Valastiak	SVK	87	RA-3	MK-3	LP-6	RB-20						
10	Stanislaw Kubit	POL	85	SF-2	RA-5	NA-6	RB-15	RZ-12					
11	Reinhard Wolf	AUT	83	KA-2	OB-2	FR-5							
12	Ivan Treger	SVK	76	MK-2	RB-3	RA-17							
13	Michaela Noskova (J)	SVK	75	LP-1	FR-10	RA-19							
14	Edith Mang	AUT	71	RZ-4	OB-4	KA-8	MK-10	RB-19					
15	Jaromir Orel	CZE	70	RZ-3	RA-8	LP-10	MK-11						
16	Julius Valastiak	SVK	70	LP-3	KA-4	MK-15	FR-4						
17	Florian Draghici	ROM	69	TC-3	RB-9	MK-9	NA-5	RA-12					
18	George Arghir	ROM	69	NA-2	MK-5	RZ-15							
19	Siegfried Puttner	GER	67	KA-1	OB-10	FR-11							
20	Jan Smeringai	SVK	55	KA-6	TC-8	RA-11	LP-11	FR-6					
21	Bohumir Berger	CZE	55	FR-2	RB-14	KA-7							
22	Frantisek Martan	CZE	54	RB-1									
23	Helmut Schubert	GER	51	OB-1									
24	Andreea Ciucu (J)	ROM	49	NA-2	LP-13								
25	Jozef Morgala	POL	48	FR-7	SF-9	LP-15	RB-16	RZ-13					
26	Viktor Salistean (J)	ROM	45	NA-4	RZ-8								
27	Andrei Gheorghe	ROM	44	RB-2									
28	Alfred Dotzl	AUT	44	RZ-7	KA-12	MK-16							
29	Daniel Bildea (J)	ROM	41	RA-7	SF-7								
30	Iuliana Paltane	ROM	40	RA-6	FR-8								



MAQUETTE CATAPULTEE SUITE DE LA P. 8783

- modèle très peu onéreux, car balsa en petite quantité et de petites dimensions.

- assemblage facile avec les colles actuelles.

- construction en série très facile pour des groupes de jeunes.

- grand plaisir à peindre, marques et camouflages, réels, donnant une identité à chaque modèle construit

- tendance à construire, et à collectionner, donc incitation à s'occuper de façon utile et bénéfique.

- lors d'expositions intéresse grandement le public.

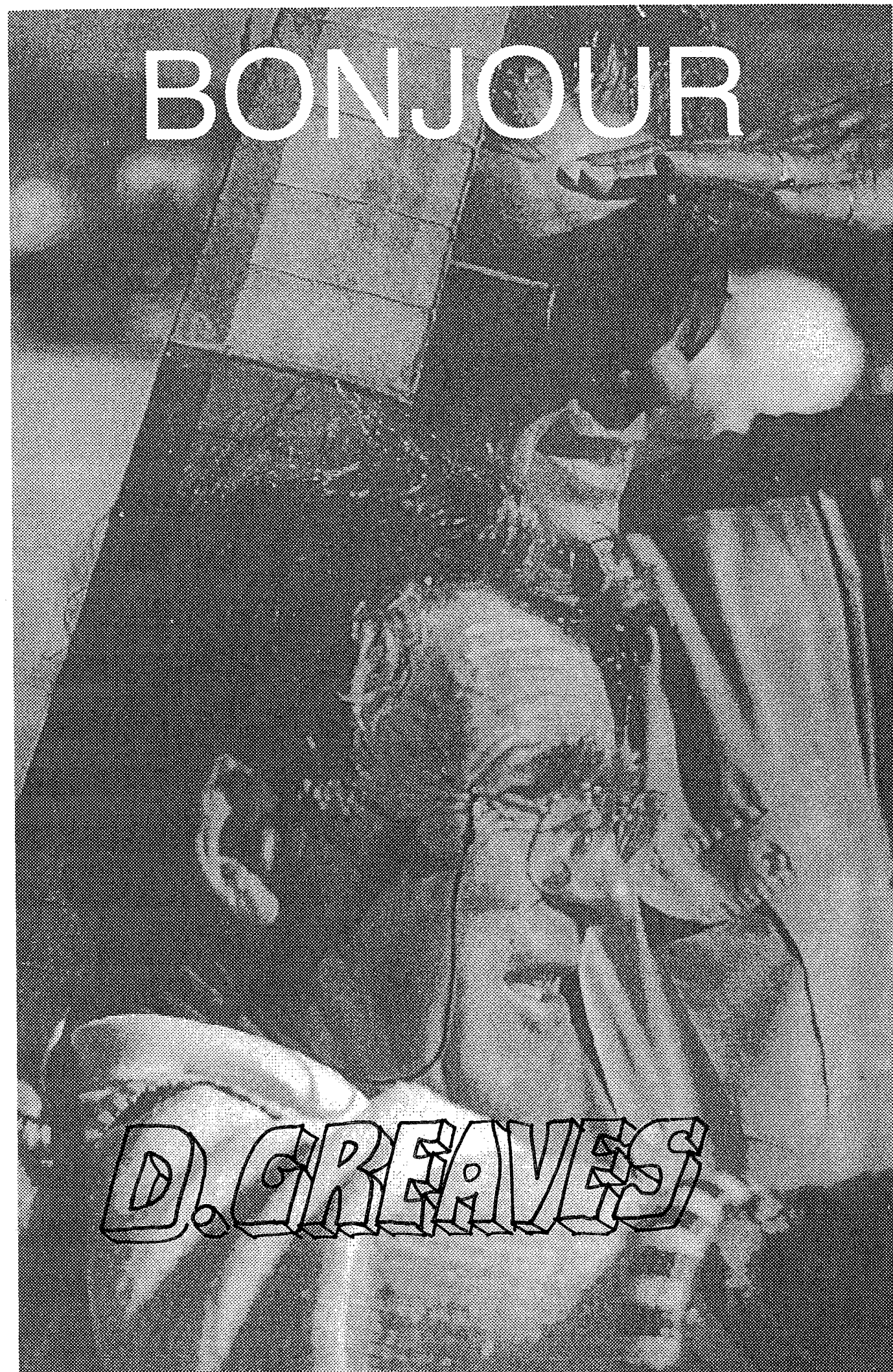
En résumé c'est une activité ludique, qui ne présente pas d'intérêt pour les "performances" à réaliser avec ces petits modèles, mais historiquement (histoire de l'aviation) et manuellement ils présentent un grand intérêt, et bien construit et décoré cela fait très JOLI !

VOL LIBRE V

ONT PARTICIPE a VOL LIBRE 143 :

U. Alvarez. (Uruguay) - D. GREAVES (U.K.) - F.F.N. (UK) - Brian LAVIS (UK) - V. ZIMA (R. Tchèque) - Georges MATHERAT (France) - Pascale SCHIRMER (France) - Richard BLAKAM (Australie) - Chris WEINREICH et Ted Ballin (USA) - J. SCHIRMER (France) - Igor YABLONOVSKY (UKR) - Michel CAILLAUD (France) - NFFS (USA) - Jacques DELCROIX (France) - D. SIEBENMANN (Suisse) - Mike SEGRAVE (UK) - Jean WANTZENRIETHER (France) - Denise et Jocelyne MARQUOIS (France) - Bob HANFORD (USA) - Walter HACH (Autriche) - Emile GERLAUD (France) - André SCHANDEL (France) -

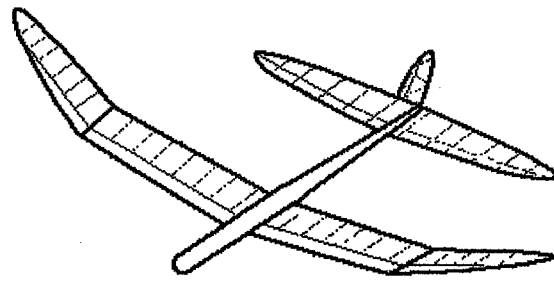
BONJOUR



D. GREAVES

Baby Scarlette

Mike Segrave



Une analyse de toutes les versions précédentes du concept Scarlette montrait

que la corde moyenne des ailes pouvait se déterminer en divisant 9 mm par l'épaisseur du profil. Deux options en étaient déduites, soit la version 6% du profil du planeur lancé-main de Stevens, avec corde moyenne de 150 mm, soit une version 7% du même profil, dont la corde moyenne serait alors de 128,6 mm. Cette dernière était choisie pour Scarlette 98.

OPTION 1.

Bien que le modèle parût grimper et planer raisonnablement bien, c'est le chronométrage qui m'a fait tomber les yeux : seulement 50 secondes à mi-remontage. Pour essayer d'accroître la performance, on est passé aux essais de turbulateurs, en commençant par le panneau interne gauche uniquement, à 5% du B.A.. L'impression en fut que la spirale plané était élargie, donc que c'était bénéfique. Si le turbulateur avait resserré le virage, c'est qu'il aurait produit davantage de traînée. J'ai donc rajouté un turbulateur sur le panneau central droit, à la même place qu'à gauche, et fait un essai au moteur. Le demi-remontage a été nettement meilleur : 53 s !! Un turbulateur sur les bouts d'aile amènerait-il une autre amélioration, me suis-je demandé ? J'ai retiré le turbulateur du central droit, et rajouté un autre sur le bout d'aile gauche. La spirale s'est alors resserrée. IPSO FACTO traînée accrue. Donc on a remis le turbulateur au panneau central droit et ôté celui du bout gauche.

LA PERFO EN LIGNE DE MIRE.

Prochain essai : changer le CG avec la variation correspondante du vé longitudinal. Mais on n'a trouvé qu'un faible mieux, durée portée à 55 secondes. On a pu noter que le temps diminuait quand le CG reculait, et vice-versa. De même, quand le taxi planait dans le petit thermique ou dans le vent, le plané avait un air assez "flottant". Paolo Vittori avait eu un résultat de ce genre lors des réglages sur son modèle Champion 67 (VL 133). Selon lui, avec son premier profil d'aile NACA 6409 modifié et un autre plat, "bien que ces modèles se tiennent parfaitement dans le vent, ... en air calme ils n'avançaient plus. Ils planaient lentement, mais pris dans une descente ils chutaient très vite et jusqu'au sol." Fermez les guillemets. De ces diverses expériences j'ai conclu que malgré l'accélération due à l'ascendance, le modèle ne planait pas assez vite, handicapé soit pas sa légèreté soit par sa traînée, ou encore par un profil épais et donc peu pénétrant. Comme le poids faisait déjà 80 grammes, on ne pouvait l'alourdir ; et j'avais déjà tenté sans résultat de rendre plus fin un modèle déjà fin, en reculant le CG. Il ne me restait qu'à revoir le profil. Son épaisseur de 7% était celle de versions précédentes, qui avaient le même manque de perfo, en plus d'ennuis de réglage (VL 106). Déjà pour elles, un avancement du CG avait montré des effets bénéfiques.

BABY SCARLETTE

Les deux versions cousines avaient la même surface d'aile, donc la même charge. La version 7% avait subi tous les tests possibles, il restait la version 6% à essayer. L'aile fut donc montée sur le fuselage existant, avec une petite cabane, un cône arrière carbone/epoxy/balsa (très raide) à la place de l'ancien en balsa, avec le même stabilo et la même dérive. L'hélice faisait 50% de l'envergure, c'était plus que la moyenne de 44% adoptée par la plupart des modèles.

An analysis of all the previous versions of this concept showed that the mean chord of these wings should be determined by dividing 9 mm by the foil thickness. Two options were derived, either the 6% version of Stevens HLG-foil with a mean chord of 150 mm, or a 7% version of the same foil whose mean chord would then be 128.6 mm. The latter was chosen for Scarlette 98.

FIRST OPTION.

Although this model appeared to climb and glide reasonably well, it was when the ship was timed that the scales fell from my eyes - only 50 seconds on half turns ! To try to improve performance, turbulators were tried, first of all on the left hand inner panel only, 5% from the LE. This appeared to open out the glide circle and was thus beneficial. If the turbulator had tightened the circle, it would have been causing more drag. I then added a turbulator to the right hand centre panel in the same place as the left, and tried the ship under power again. Half turns was much better - 53 seconds !! Would a turbulator on the tips improve times further, I wondered ? I stripped off the R/H centre turb and added one to the left hand tip. Now the glide circle tightened. IPSO FACTO - more drag. So the R/H centre turb was re-installed and the left tip one discarded.

IN SEARCH OF PERFORMANCE.

Next, I tried moving the CG while altering the decalage, but only slight improvement was found - time up to 55 seconds now. It was noted that the time seemed to decrease as the CG was moved back and vice-versa. Also, when the ship flew in some gentle lift or glided in wind, the glide looked quite "floating". Paolo VITTORI had a similar experience when developing his Champion 67 model (VL 133). He says "but though these models (with his early mod 6409 and flat bottomed sections) went well in strong wind, ... in calm air they no longer made any headway. They glided slowly and when caught in a downdraft they sank very quickly to the ground." Unquote. From these experiences of mine and others, I concluded that, as lift increases the forward speed, the ship was not flying fast enough due to either being too light, too draggy or that the airfoil was too thick and thus draggy, too. As the ship was already 80 grams, I couldn't increase the weight ; and had already tried to clean up an already clean model by reducing decalage without result. I was left, therefore, with the airfoil to consider. Its thickness, 7% was the same as one of the previous versions which also had a poor performance together with trimming difficulties (VL 106). Then, moving the CG forward had also had beneficial affects.

THE BABY.

The two versions derived (above) had the same wing area and thus the same wing loading. As I had already tried the 7% version, I was left with the version with the 6% airfoil. The wing was therefore made and mounted on the existing fuselage on a low pylon, a new tailboom carbon/epoxy/balsa (very stiff) replacing the all balsa one with the same

stab and fin. The prop on this new (!) ship was 50% of span, just greater than the 44% found as an average of many models.

Flight tests showed a marked improvement with a much better glide, the ship moving forward all the time, not hesitating and mushing as Scarlette 98 appeared to do. But flight times were still not really good, at least not up to my expectations. Thinking that perhaps the wake and turbulence from the wing/pylon/fuselage was impinging on the stab and affecting its efficiency, arrangements were made to try various stab positions relative to the wing's wake which could be quickly and easily changed on the field for comparative tests. These ended with a kind of T-tail being the best, with the stab about 12 mm above the wing baseline when it was set at 0° (see sketch). This combination gave a steep fast spiral to good altitude with the same glide as before as far as I could judge. The ship now flew like a HLG when hitting light lift or turbulence, rocking from side to side in a kind of Dutch roll I suppose, a feature that is often seen in this class of model. This stab position seemed to benefit the climb more than the glide so, as with Scarlette 98, I tried moving the CG back and reducing decalage. This was attempted on 2 separate occasions but was again unproductive. If anything, it appeared as though the CG should be moved even further forward than that shown on the drawing. The ship with rearward CGs seemed to descend rather than glide or float (performance was not checked on the watch however). Too, with the CG well back, recovery from stalls was slow with a long dive before returning to its original flight path.

So the CG was returned to that shown on the plan and a series of timed flights scheduled. Consecutive times on half turns on 2 separate occasions were :

1.06 1.06 1.15 1.06 1.09 1.12 - average 1.09 - hardly a world beater, eh !

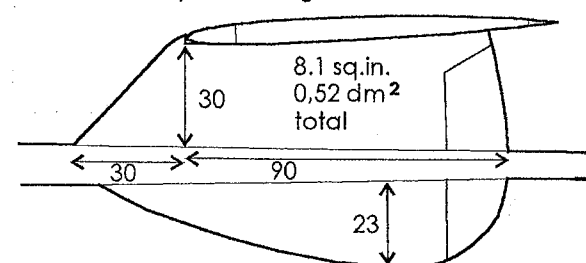
The prop used was 16 x 20" pitch (406 x 508) an old well-used veteran of many flights and crashes. In an effort to improve climb height, a modern design version of the same diameter but with pitch increased to 22" (560) was substituted. This made the ship go left under power initially (R/L pattern) on the same thrust setting, and when additional side was introduced to counter this tendency the climb tightened up on the cruise resulting in a lower height attained. So no joy there, then !

Interestingly, it seems you can use a diameter greater than the average 44% of span AS LONG AS THE PITCH IS KEPT LOW. A lesson for the future.

If we were to apply this 44%, prop diameter would be 357 or close to 14", not so very large, but which could be pitched up to 22" (560) or even higher to give an even faster climb. But that's for the future, mes amis !

DETHERMALISERS.

The first versions of this series way back in '93 had the stabs underneath the fuselage. If the ship then D/T on a level keel, the stab just dropped down to create a drag flap and the ship descended quite slowly. If, however, the D/T action reared the nose up (to stall the wing) the ship then tail slid, the stab returned to its glide position and the ship levelled out. Immediately it D/Td again, tail slid, etc, and so on, the ship rocking fore and aft and descending slowly, not really fast enough to bring it out of strong lift. With this system the CG moves back slightly and as the ship nears the ground, there is a strong possibility that the rear will strike first with the consequent damage.



Les vols d'essai ont montré une nette amélioration, avec un plané bien meilleur, le modèle gardant sa pénétration en permanence, sans hésiter ni pinailler comme le faisait Scarlette 98. Mais les temps de vol n'étaient pas encore vraiment bons, du moins pour ce que j'en espérais. J'ai pensé que le sillage tourbillonnant laissé par aile, fuselage et cabane touchait l'empennage et affectait son efficacité ; j'ai donc essayé plusieurs arrangements, réglables sur le terrain, pour changer la position du stab dans le sillage sus-dit. Le meilleur résultat fut une sorte d'empennage en T, stabilo environ 12 mm au-dessus de la corde de l'aile, celle-ci calée à zéro degré (voir figure). Cette combinaison donna une grimpe raide en spirale serrée à bonne altitude, avec le même plané qu'auparavant, pour autant que j'en puisse juger. Le taxi volait maintenant comme un lancé-main lorsqu'il rencontrait une légère ascendance ou la turbulence, balançant d'un côté à l'autre en une sorte de roulis hollandais, j'imagine. On voit cela souvent en tout-balsa. Cette position du stab paraissait profiter davantage à la grimpe qu'au plané ; j'ai alors repris un essai fait sur Scarlette 98, reculer le CG et diminuer le vé. A deux reprises la même série d'essais, mais autant d'échecs. Il semblait qu'on pouvait avancer le CG plus avant encore que ce qui est indiqué sur le plan. Avec des CG reculés, les taxis donnaient l'impression d'une descente plus que d'un plané (il avait été inutile de chronométrer cela). De même, avec un CG très reculé, la sortie de décrochage était lente, avec un long piqué avant le retour à la ligne de vol normale.

Bon. On est donc revenu au CG indiqué sur le plan, et une série de vols fut programmée. Sur deux jours différents les temps de vol à mi-remontage ont été :

1,06 1,06 1,15 1,06 1,09 1,12 - moyenne 1,09 - pas tout-à-fait un record du monde.

L'hélice utilisée était une 406 / 508, lourde de mille vols et autres plantés. Pour améliorer les résultats en altitude atteinte, on l'a remplacée par une version moderne de même diamètre, avec un pas augmenté à 560. Avec son réglage droite-gauche, le taxi partait alors à gauche au départ, avec les calages de nez précédents. Et lorsqu'on augmentait le vireur à droite pour corriger, la grimpe se resserrait après la surpuissance et l'altitude atteinte diminuait. Pas d'encouragement de ce côté-là !

Chose intéressante, il a semblé que vous pouviez utiliser un plus grand diamètre que les 44% de moyenne, tant que le pas restait faible. A retenir pour l'avenir !

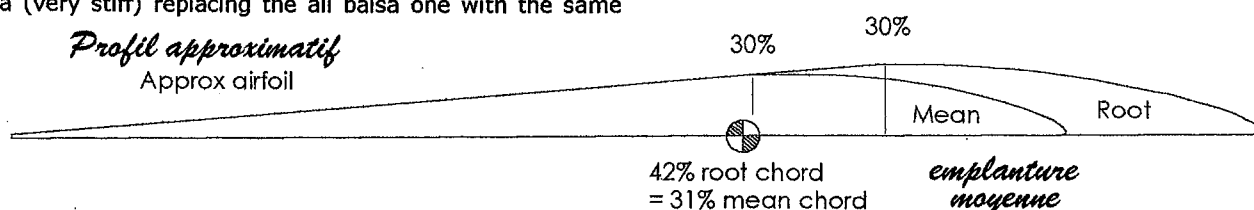
Si l'on gardait 44% pour ce modèle, le diamètre de l'hélice serait de 357, ce qui n'est pas très grand, mais qu'on pourrait doter d'un pas plus important de 560 ou davantage, pour obtenir une vitesse de grimpe également plus forte. Mais ça, c'est pour l'avenir, les amis !

DÉTHERMALISER.

Les premiers Scarlette de 1993 avaient un stab fixé sous le fuselage. Lorsqu'alors le modèle déthermalisait en vol bien tranquille à plat, le stabilo faisait juste office de volet de traînée et ça descendait très lentement. Si au contraire le déthermalo fonctionnait pour faire cabrer le modèle (et décrocher par l'aile), le stabilo était plaqué aussitôt à sa position de plané et le modèle volait de nouveau à l'horizontale. Puis de suite il cabrait, puis se rabaissait, et ça continuait, le modèle se balançant d'avant en arrière, descendant lentement, pas assez vite pour sortir d'un thermique un peu vigoureux. Avec ce système le CG reculait légèrement, et quand le modèle approchait du sol il y avait grande occasion de toucher par la queue, avec les dommages inévitables.

Les versions suivantes eurent la dérive fixée dans le stabilo, et celui-ci calé sur le dessus du fuselage. Mais ceci demandait une clé pour garantir une fixation toujours identique, système que je n'apprécie pas trop. Je me suis tourné vers d'autres solutions, voir la figure. Le stabilo peut être fixé sur charnière à l'arrière du fuselage, au déthermalisation il pivoterait de 180° autour de son BF vers une position en arrière de la dérive, comme dessiné. Mais ceci reculerait le CG encore davantage. L'autre disposition, stab et dérive en T, ferait au contraire avancer le CG légèrement, tout comme les déthermalos habituels, et présente la première bonne solution à notre problème. Une autre solution serait de relever l'aile, comme cela se fait

Profil approximatif
Approx airfoil



8814

8815

BABY SCARLETTE

WEIGHTS

WING - 23 W - 12 dm² A/R 5.4 SPAN 112
 STAB - 3/30 2.4 A/R 5.8
 MOTOR 14.50
 BOOM - 6.55
 FIN - 1.56
 PROP - 15.30

STAB 3.30 - 2.4 dm² A/R 5.4 SPAN 112
 MOTOR 14.50
 BOOM 6.55
 FIN 1.56
 PROP 15.30
 WIRE 2.80

406 X 508 X 42

12 X 3 X 1

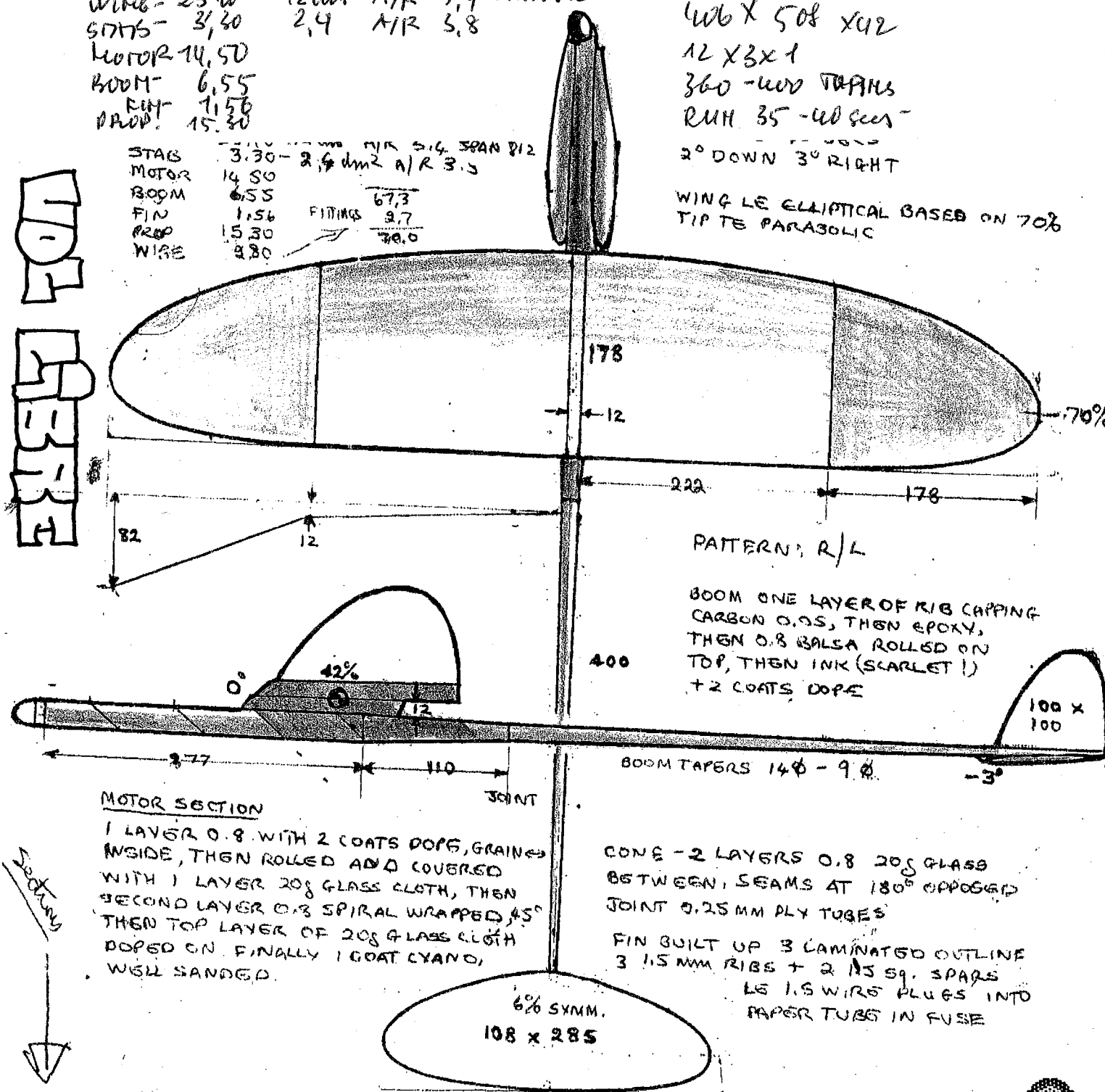
360 - 400 TAPERS

RUN 35 - 40 SECS

2° DOWN 3° RIGHT

WING LE ELLIPTICAL BASED ON 70%
 TIP TE PARABOLIC

VOI LIBRE



MOTOR SECTION

1 LAYER 0.8 WITH 2 COATS DOPE, GRAINED INSIDE, THEN ROLLED AND COVERED WITH 1 LAYER 208 GLASS CLOTH, THEN SECOND LAYER 0.8 SPIRAL WRAPPED, 45° THEN TOP LAYER OF 208 GLASS CLOTH DOPED ON. FINALLY 1 COAT CYANO, WELL SANDED.

CONE - 2 LAYERS 0.8 208 GLASS BETWEEN SEAMS AT 180° OPPOSED JOINT 0.25 MM PLY TUBES

FIN BUILT UP 3 LAMINATED OUTLINE 3 1.5 MM RIBS + 2 NS 59. SPARS LE 1.5 WIRE PLUGS INTO PAPER TUBES IN FUSE

6% SYMM.
108 X 285



THERE ARE THREE SIMPLE RULES FOR MAKING A SMOOTH LANDING, UNFORTUNATELY, NO ONE KNOWS WHAT THEY ARE

IL Y TROIS REGLES SIMPLES POUR ATTEIRIR EN DOUCEUR, MALHEUREUSEMENT PERSONNE NE SAIT LESQUELLES.

ES GIBT DREI EINFACHE REGELN UM SANFT ZU LANDEN, LEIDER WEISS NIEMAND WELCHE ES SIND.

8816

Later versions had the fin inserted in the stab which was mounted on top of the fuselage - but this entailed keys to ensure identical seating on each flight, a system which I do not care for. My thoughts then turned to other possibilities (see sketch). Hinging the stab at the rear under the fuselage, D/T would rotate it around the TE 180° to a position BEHIND the fin as shown. But this would move the CG even further back than the simpler system described above (which had slow descent). The alternative fin/stab arrangement in the T-tail set-up would move the CG FORWARD slightly just like the usual D/T systems and presents the first real solution to the D/T problem. The other would be to D/T the wing as is done in many of the current HLGs. With as much as 3° decalage on the BABY, much improvement should come with variable incidence. Whether the wing or stab should be moved will be the subject of some future investigations and if the former proves best, perhaps the D/T could be incorporated there too. We'll see.

STABILITY.

Using the C factor from "Scarlette Revisited" (VL 120), I calculated the NP to be 65% of the root chord. The ship trimmed out with a 42% CG. So the static margin on the ROOT CHORD is 23%, but over 27% of the MEAN CHORD. Quite sufficient.

Using Jean Wantzenriether's method :

$63 \times \text{Stab area} / \text{Wing area} \times L$

(L = distance from LE stab to TE wing, mean chords)

we arrive at 41% of root chord, so both methods, i.e. calculations and flight testing, are equally viable. Note that a 42% CG of root chord equates to 31% of the mean chord, or directly below the lifting point of the airfoil ! Now there's a coincidence - or is it ? Did Lee Hines know something about this when he designed the original Sweepette ? With the lift acting directly above the CG, the stall will become innocuous while small adjustments for control (as per full size) are very effective (the method of trimming HLGs by bending the extreme TE of the stab used the world over !).

(To be continued)

beaucoup sur les lancés-main actuels. Avec 3° complets de vé sur le Baby, on peut espérer de bonnes améliorations avec un calage variable. La question aile ou stab pour le déthermaliage sera l'objet de quelques recherches futures. A suivre...

LA STABILITÉ.

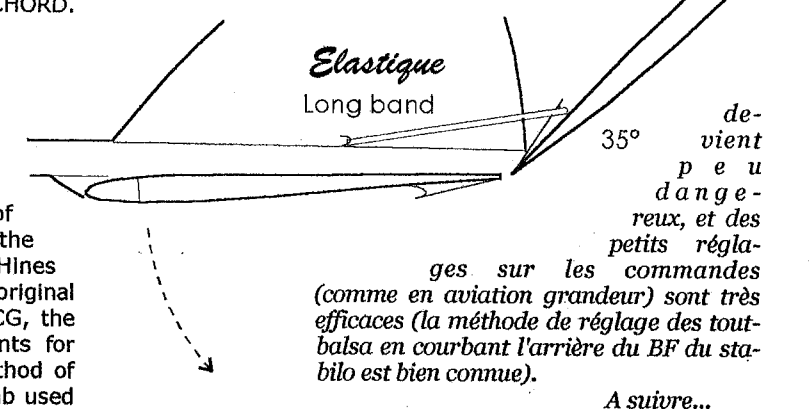
Le facteur C mis au point pour "Scarlette revisitée" (VL 120), me donnait un Point Neutre à 65% de la corde d'emplanture. Le taxi volait, bien réglé, avec un CG à 42%. Donc le taux de stabilité statique sur l'emplanture est de 23%, soit plus de 27% sur la corde moyenne. Largement suffisant.

En prenant la méthode de J. Wantzenriether :

$63 \times \text{Aire stab} / \text{Aire aile} \times L$

(L = distance entre BF aile et BA stabilo)

nous aboutissons à 41% de la corde d'emplanture. De sorte que les deux méthodes, calcul et vols d'essai, se retrouvent également viables. Notez qu'un CG à 42% de la corde d'emplanture correspond à 31% de la corde moyenne, c'est-à-dire directement sur le point de foyer du plan porteur ! Est-ce une coïncidence seulement ? Lee Hines avait-il cela en tête en dessinant le Sweepette original ? Avec la portance agissant directement au-dessus du CG, un décrochage



COUPE D'HIVER MAURICE BAYET

DIMANCHE 24 FÉVRIER 2002 À VIABON FERME DE MELLAY

Deux catégories : COUPE D'HIVER (F1G) et COUPE D'HIVER ANCIEN :

COUPE D'HIVER (F1G) - Masse minimale sans moteur : 70Gr. poids du moteur lubrifié: 10Gr. maxi. (règlement fédéral pas de chauffage du moteur).

COUPE D'HIVER ANCIEN - Création avant le 31 Décembre 1956. Caractéristiques respectées, notamment le diamètre de l'hélice. Preuves sur documents présentés. Masse minimale sans moteur : 70Gr. Poids du moteur lubrifié : 10Gr. maxi, Maître couple identique à l'original. Pas de chauffage du moteur. Au bas du bulletin d'engagement, indiquer le nom du ou des modèles et l'année de création.

Pour les deux catégories, chaque appareil représente une participation et aucun appareil de réserve n'est admis. Aucun engagement ne pourra être enregistré sur le terrain.

Au maximum deux appareils par catégorie. Seul le meilleur participe aux prix. Droits d'engagements : l'appareil=6euros, 2 appareils=10euros.

Le concurrent désigné sur le bulletin d'engagement doit être le constructeur du modèle.



Bulletin d'engagement

me ☐ Junior ou cadet
 nior (Cochez la catégorie)

Code postal :

Nationalité :

.....N° licence (obligatoire)

EUROS Engagements à envoyer à J.P. TEMPLIER,
 Chèques libellés à l'ordre de PARIS-AIR-MODELE).

Années de création:

8817

CHAMPIONNAT DU MONDE SUITE DE LA P. 8801

10 octobre F1A

29 nations , 25 équipes complètes , 106 concurrents

Seul E. Ragot atteint le fly-off de 5 mn avec 41 autres concurrents . Il part dans la mêlée et se fait couper le câble par S. Makarov en phase de largage . Obligé à repartir en fin de round il n'a pas la chance de retrouver des conditions favorables .

Epilogue

Emmanuel ne méritait pas d'être éliminé à ce vol , et s'il l'a été il est nullement responsable . Il a été le plus régulier de toute l'équipe , ses résultats à la Canada Cup (2 tours de fly-off -7 ème) nous prouvent que le sort ne lui a pas été favorable dans ce championnat .

Bertrand et Frédéric ont assuré autant qu'ils pouvaient le faire , mais les résultats du 4 ème et 6 ème vols les précipitent dans les profondeurs des classements et le résultat global de l'équipe s'en trouve également pénalisé .

Bernard Trachez qui s'est dépensé sans compter pendant tous les vols , assumant la lourde responsabilité de coacher auprès de chaque équipier , n'a aucunement démerité . Ce n'était pas facile , mais le niveau était haut et les erreurs d'appréciation ont été lourdement sanctionnés .

11 OCTOBRE F1B

25 nations , 23 équipes , 73 concurrents .

Didier Barberis et Serge Tedeschi au fly-off .

1er tour avec 38 concurrents : les deux réussissent le maxi .

2 ème tour avec 25 concurrents . Le soleil chute à l'horizon les bulles sont rares ...Didier réalise 330 s et Serge 358 s .

épilogue .

Toute l'équipe s'est bien comportée , en particulier B. Trachez qui une fois encore a assumé la responsabilité et le choix difficile du moment du départ . La deuxième et troisième places sur le podium étaient accessibles , mais il fallait le plein pour cela et il s'en est fallu de 8 s, c'est donc quelque peu amers que nous rentrons au motel .

12 OCTOBRE F1C

20 nations , 12 équipes , 47 concurrents .

Brière Gauthier au premier fly-off .

15 concurrents

Sur les indications de B. Trachez , Gauthier démarre en premier mais lâche un peu

après les autres , montée encore plus belle que les précédentes , le modèle tient bien mais se pose à 4'15" alors que ceux partis devant font le maxi ... Même s'il était difficile d'envisager un podium individuel vu l'écart à la montée creusé par les moteurs à réducteur , très nombreux , un accès au 2 ème fly-off était tout à fait possible .

épilogue

Toujours discret , mais toujours présent B. Trachez aura guidé efficacement des équipiers tout au long de ces trois jours , assurant ainsi 67 vols dont 4 au fly-off . Par la maîtrise de son modèle, Gauthier réalise l'exploit de se glisser dans les premières places malgré le lour handicap d'un moteur classique . Alain et Bernard sont eux lourdement pénalisés par des modèles insuffisamment au point en terme de fiabilité .

13 OCTOBRE CEREMONIE DE CLOTURE et BANQUET

Seule petite journée depuis notre arrivée qui sera utilisée soit pour visiter le Séquoia Parc le plus proche , soit pour aller jusqu'à la côte et voir l'Océan Pacifique , soit tout simplement ne rien faire et se reposer au motel .

Cérémonie de clôture dans un magnifique parc luxueux , à Bakersfield à 80 km .

Cérémonie sans problème majeur , mais il est regrettable que les organisateurs de ce championnat , qui avaient si bien fait jusque là n'aient pas prévu de pouvoir hisser les drapeaux des médaillés , et que la sonorisation des hymnes était en dessous de tout . Le banquet fut correct sans plus .

VOYAGE RETOUR

Quelques problèmes , pour l'entrée à l'aéroport de Los Angeles , bloquée par la police Nouvelles discussions pour le nombre de bagages excédentaires

Décollage à 15h 35 comme prévu , dîner peu après et sommeil pour tout le monde . ATERRISSAGE EN DOUCEUR À ROISSY , RÉCUPÉRATION DES BAGAGES ET DES VÉHICULES , SEPARATION .

MICHEL GRILLAUD
- CHEF D'EQUIPE -



VOL LIBRE



Vus par Denise et Jocelyne Marquois, accompagnatrices & supportrices



Les 6 juniors de l'équipe vol libre F1A & F1B encadrés par les 2 "team-managers"



L'équipe de France junior, en planeur, championne d'Europe



- le mercredi 11 juillet

De Moncontour (86), départ de l'équipe à 2 heures 30 du matin, pas beaucoup de sommeil pour cause de discussions tardives la veille, mais la forme quand même. Et la bonne humeur !

Vincent Croguennec, le chef

Gérard Marquois, le sous-chef

Michel Marquois, le chrono officiel

Sylvain Bodet, Philippe Drapeau, F1A

Benjamin, Léa, Didier Marquois, F1B

Jocelyne et Denise Marquois, pom-pom girls

Gilles et Edgar Bernard nous rejoindront à Roissy.

Le voyage jusqu'à Roissy se déroule sans problème.

L'équipe se reforme comme prévu à 8 heures, dans le hall d'attente à l'aéroport, après la mise au parking de nos véhicules chez Bernard Trachez (merci à lui). Après les délais plutôt longs, mais habituels, d'enregistrements des caisses et bagages, la vérification des passeports, nous embarquons à 10 heures pour une première escale à Zurich où nous atterrissons avec un léger retard.

Il nous reste 20 minutes pour le changement d'avion. Par le hublot, nous regardons le chargement de nos caisses. Après le survol des alpes (sublime) à 10 000m et -50°C, atterrissage à Bucarest.

½ heure pour la vérification des passeports... Nous partons récupérer caisses et bagages. Surprise ! Nos caisses sont là, sagement alignées en bas du tapis roulant, mais pas de valises ! Nous ne les récupérerons à l'hôtel que le 12 au soir !

Le transport de Bucarest à Sibiu se fait en minibus avec remorque et un chauffeur un peu survolté ! Sa conduite est typiquement roumaine.

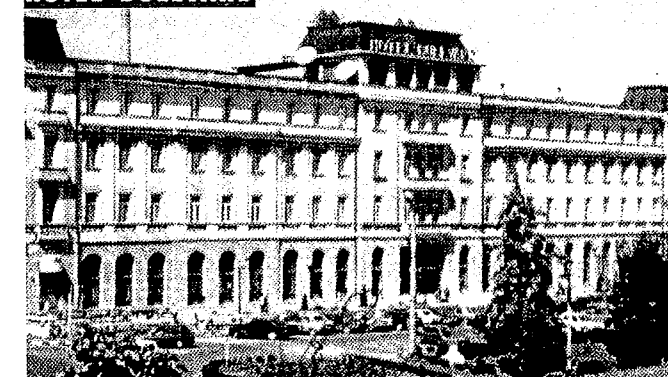
Ouf ! Arrivée à l'hôtel vers 22 heures locales. Longue journée....

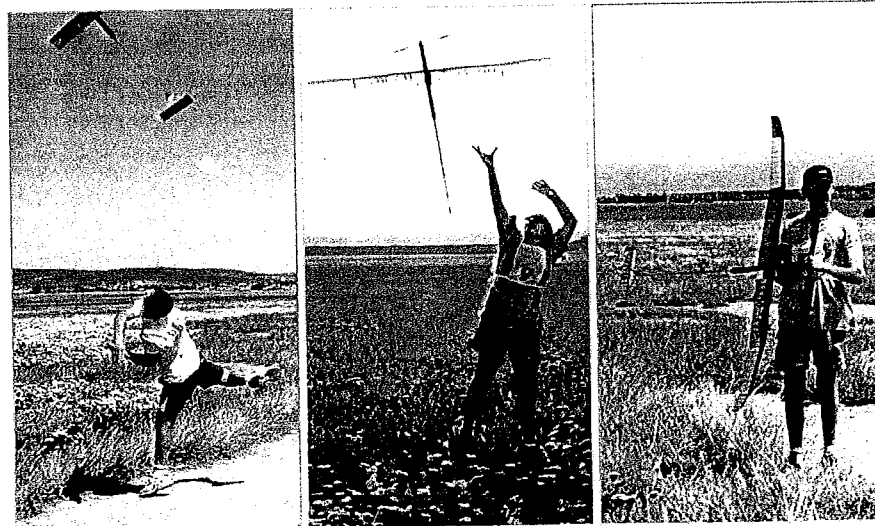
-Le jeudi 12 juillet

Arrivée de Pierre Chaussebourg à qui nous racontons nos péripéties de valises perdues. Heureusement que nos modèles étaient calés dans les caisses avec des tee-shirts et chaussettes !

Après une grasse matinée bien méritée, petite promenade dans la ville, en groupe. Il fait un temps super !

HOTEL BULEVARD





Nos "wakeux" : Benjamin, Léa et Didier

L'après-midi, entraînement sur le terrain de vol. Pour celui qui le découvre, l'AEROPORTUL de SIBIU est idéal pour le vol libre.

Philippe perd un planeur (non déthermalisé). Nous n'avons pas pu le récupérer malgré de multiples recherches et quelques petits soucis avec les militaires de la base.

-le vendredi 13 juillet

Concours inter Coupe du Monde F1A

Il fait beau temps (chaud, du vent l'après-midi). La "récup" s'entraîne et récupère un vol de Sylvain (non déthermalisé) dans une vallée lointaine avec rivière. Les juniors sont dans le coup, motivés et l'ambiance est excellente.

Au final, Vincent est au plein (3^{ème} au Fly-off)

Philippe 1^{er} junior (8^{ème} du classement général)

Pierre Chaussebourg, 7^{ème} avec un vol raté.

Bonne moisson pour les planeurs. Après le retour à l'hôtel, nous allons boire un verre à leur santé.

-Fête nationale chez nous, le samedi 14 juillet

Concours inter Coupe du Monde F1B

Le temps est toujours au beau fixe, mais il y a beaucoup de vent. Malgré ce handicap, la récup est au point. Les juniors d'aujourd'hui sont aussi motivés que ceux d'hier (un peu plus de stress peut-être ?). Il n'y avait pas de seniors engagés dans notre équipe.

Résultat : Didier 2^{ème} au général et 2^{ème} junior

Benjamin 3^{ème} junior.

Bonne journée pour les jeunes Wakeux. De retour à Sibiu, direction la "buvette" habituelle de l'équipe.

-le dimanche 15 juillet

Entraînement le matin de très bonne heure. Les accompagnatrices ont droit à la grasse matinée et au shopping. Arrivée de Jean-Luc Drapeau. L'après-midi, aux heures les plus chaudes, sieste obligatoire et méritée pour tout le monde.



Michel, chrono officiel



Entrée du terrain de vol

Puis entraînement de 16 heures à la nuit.

-le lundi 16 juillet

Le matin, de bonne heure, entraînement. L'après-midi est consacré, sur le terrain, aux vérifications officielles des modèles.

Vers 18 heures, la cérémonie d'ouverture se déroule, devant l'hôtel "Bulevard" avec une jolie fanfare.

-le mardi 17 juillet

CHAMPIONNATS d'EUROPE - F1A

Il fait beau le matin mais le vent se lève vers 11 heures.

L'après-midi, dégradation du temps avec pluie (orage). Pour nous qui sommes à la "récup", le concours est assez flou. La récupération des appareils devient de plus en plus difficile au fil des heures. Le planeur de Sylvain ne déthermalise pas au 6^{ème} vol, au moment où l'orage éclate. Nous le récupérerons à 10 km du terrain, après une recherche dans la campagne roumaine. A notre retour sur la ligne de départ, nous apprenons que **Philippe est champion d'Europe** et que **la France est première nation en F1A**. Bravo !

Après la vérification du modèle de Philippe, nous allons à notre "buvette" fêter l'événement.

-le mercredi 18 juillet

CHAMPIONNATS d'EUROPE - F1B

Le temps est revenu au beau mais très venteux. Toutefois, la "récup" assure toute la journée sans problème mais ils sont bien fatigués à la fin de la compétition.

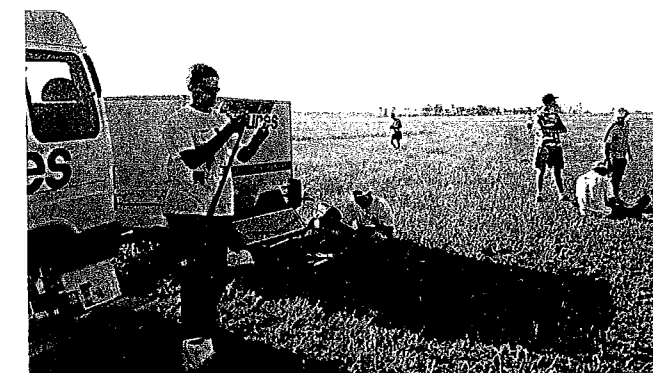
Jusqu'au dernier vol, les Français sont 2^{ème} par équipe malgré un 52 secondes de Benjamin dû à un dièdre cassé au départ mais non séparé de l'appareil. Le 7^{ème} vol est catastrophique :

-Benjamin 49 s (descente en vrille après une bonne montée),

-Didier 2 faux départs (2 appareils cassés),

-Léa 100 s, qui termine toutefois 7^{ème}.

L'équipe de France se retrouve quatrième.



Entraînements et récupération du modèle de Sylvain à 10 km du départ.



C'est une grosse déception de toute l'équipe.

Les avions étaient pourtant bien réglés et les juniors motivés !

Dans la soirée, rendez-vous est donné en 2002.

-le jeudi 19 juillet

Repos le matin et balade en ville.

Nous allons déjeuner au terrain de vol et en profitons pour aller voir les F1J.

Au retour, balade dans Sibiu et shopping pour ceux restés en France.

Sortie nocturne pour les juniors dans Sibiu avec Vincent.

-le vendredi 20 juillet

Le matin, détente.

L'après-midi, un petit tour dans les montagnes avec baignade pour les plus courageux.

Vers 18 heures, cérémonie de clôture dans la grande salle de l'hôtel.

Entendre la Marseillaise pour un résultat sportif est toujours une grande joie, alors deux fois de suite !

Le repas de clôture est tout à fait roumain et l'ambiance très sympathique.

-le samedi 21 juillet

Le départ pour Bucarest est fixé à 8 heures 30. Au revoir à la cuisine roumaine (pommes de terre), aux bulles des boissons, ainsi qu'aux Roumains très accueillants.

Le retour se passe sans problème avec un ciel très nuageux.

Alain Roux et Bernard Trachez nous accueillent à Roissy avec trompette et applaudissements.

Le retour vers Moncontour est assez laborieux, et il fait bon arrêter les véhicules à 2 heures de matin, enfin à bon port.

Conclusion :

Une équipe avec une très bonne ambiance, des jeunes bien préparés et qui ont du "mordant". Bonne chance à la prochaine équipe pour les championnats du Monde 2002.

Le niveau de compétition des juniors 2001 semblant ne pas régresser mais bien au contraire progresser dans le bon sens, souhaitons que de nouveaux et nombreux jeunes viennent intégrer nos clubs français en F1A, F1B et F1J.



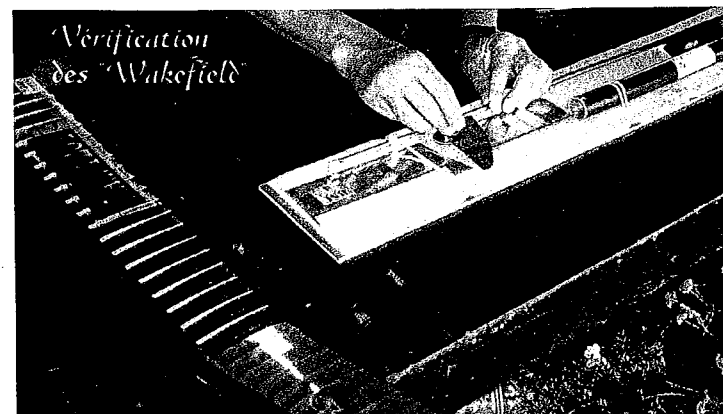
Repas de clôture



Echanges de T-shirt



Vérification des planeurs



Vérification des Wakefield

VOL LIBRE

8820

VOL LIBRE

8821



L'équipe de France junior F1A sur la plus haute marche

SYMPD REPORT 99

8823



Non ho più posto per aggiungere molto...Ci siamo stati bene a Berna all'inizio di novembre. Il tempo era bellissimo durante la prima giornata, possiamo approfittare del sole forse come in estate!

Alla sera il "piatto bernese" seguito da un bello spettacolo con un imitatore famoso di Elvis Presley-incantevole per le donne- è piaciuto a tutti, grazie alla Svizzera!

Il secondo giorno:cambiamento! Una fitta nebbia inondava i campi, e dalla macchina potevo vedere delle ombre triste e freddolose che vagavano attraverso il paesaggio fantomatico, aspettando di poter volare...

Quest'anno bisogna fare attenzione alle "mine" nere e morbide che "tartufano" il terreno.Era pericoloso di seguire coll'occhio il volo di un modello senza dapprima aver scelto uno spazio vergine per mettere i piedi! Anch'io mi sono trovata colla calzatura conficcata nel questo divertente "porta-fortuna", un regalo delle vacche che sono passate qui prima di noi!

Molti auguri per un felice Natale e un buon anno 2002.

Jacqueline SCH.

Das war ein sehr schöner Aufenthalt in Bern anfangs November! Am ersten Tag war das Wetter wunderbar, wir sassen den ganzen Tag in der Sonne.

Aber Achtung! Dieses Jahr konnte man in ein unkontrolliertes Schleudern geraten, wenn man nicht aufpasste wohin man die Füße stellte während der Beobachtung der stillen Modellen am blauen Himmel! Da waren weiche, schwarze, fettige Kuhfläden, am Abend mussten wir alle die Schuhe unter dem Wasserhahn waschen. Wir Frauen, hatten etwas zu lachen, aber die Wettbewerber merkten das ungewöhnliche "Minenfeld" nicht mal, sie hatten andere Beschäftigungen. Um so besser denn am zweiten Tag war die ganze Landschaft in einem dicken Nebel verschwunden. Bis anfangs Nachmittags liefen sie auf dem Feld herum wie verfrorrene und traurige Gespenster. Die meisten von den (wenigen) Frauen blieben in den Wägen!

Als das Wetter endlich besser war eilten wir uns alle um Platz zu nehmen bei der "Essbude" um warme Würstchen oder warme Suppe..oder den berühmten Kaffee-fertig zu geniessen.

Am Festabend hatten wir die Bernerplatte und eine sehr gute Schau mit einem famosen Elvis, der besonders Zärtlich zu den Damen war. Vielen Dank der Schweiz!

Frau Veronica Salzer war in America, Sie gibt uns hier einige Erinnerungen :

"Nach einer Nacht im Flugzeug, ohne schlafen zu können sehnte ich mich nach einer Dusche und einem Bett. Aber am zehn Uhr morgens war noch kein Zimmer für uns bereit im Motel 6, Lost Hills. Nach am zwölf Uhr könnten wir eins haben, und welches! Ein Raucherzimmer, -wir sind Nichtraucher-; lärmend, den es war bei dem Schwimmbad und bei der Treppe gelegen, die Leute versammelten sich vor unsere Tür! Es war dunkel, wenn wir den Vorhang öffneten konnten alle hineinschauen!

Mein Ehemann fühlte sich verantwortlich für diese Gefängniszelle und, so müde er war, hatte meine Vorwürfe zu ertragen. Armer Mann, wie alle Männer! Zwei Tage später könnten wir ein besseres Zimmer haben, mit guter Luft -kein Tabakgestank- genügend Licht und ich konnte sogar ein Baum sehen von

meinem Bett aus. Ich hatte Nichts mehr zu meckern!

Ich danke Amerika für die Weltmeisterschaft...und alles das für uns getan wurde, ich danke besonders den Frauen...(englisch Text bitte lesen)...

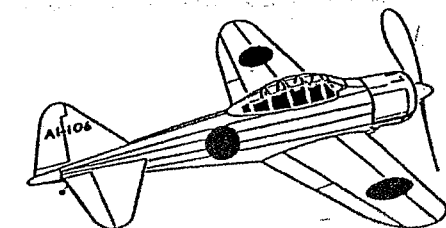
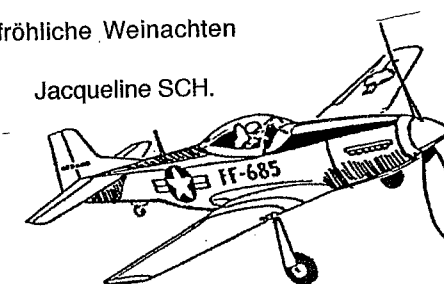
Gute Geschichten haben ein gutes End sowie im Märchen. In der Bankettnacht waren alle glücklich trotz einigen Enttäuschungen, aber Sport is Sport. Wir gingen, mein Ehemann und ich, in einen schönen Festraum, mit einem herrlichen grünen Teppich belegt, auf der Bühne ein perfektes Jazz-orchester and und rundum fröhliche Gesichter. In einigen traurigen Augen konnte man gut lesen : Warum ist meine Frau nicht hier mit mir? Ich bitte sie, meine lieben Damen, kommt zu uns, in diese verrückte Flugfamilie...um ihren Gatten glücklicher zumachen. Das Leben ist zu kurz um nicht zusammen zu sein,und auch um nicht gegenseitlich lieb zu sein. Dulden sie nicht das ihr

Gatte zu viel Zeit mit seinen Modellen verbringt ohne Sie! Nichts ist besser als eine glückliche Frau mit einem glücklichen Mann in seiner eigenen Familie, aber sie haben mit ihm die leidenschaftliche Modellflugfamilie geerbt."

So sprach Veronica Salzer, vielen Dank;

Ich wünsche Ihnen allen eine fröhliche Weinachten und ein glückliches neues Jahr.

Jacqueline SCH.



FORTE



surplus américain ...en short je n'aurais pu m'en sortir ...

Récupération dans le buisson , rentrée en vitesse pour réparer le B.A. les trous de l'aile et du fuselage , prêt pour le 3ème vol . Vol qui débute à 4 h du matin avec minutage imposé pour les départs , le vent s'est levé , succession d'ascendance et descendance .. le soleil commence à chauffer . Je prends le départ au mauvais moment

Résultats .
Gerlaud 188-300-180 = 668
Morisset 183-274-175 = 632
Gilg 168-173-300 = 609
Goetz 136-162-264 = 562
Jossien 136-294-091 521
Aribaud 168-204-113 = 485

Classement assez honorable dans l'ensemble ! Ah j'allais oublier la "récupe" plus personne n'osera me croire , eh bien mon taxi est accroché dans des fils électriques . Démarche dans la maison la plus proche , pour chercher je ne sais quoi , afin de récupérer mon appareil . Personne ne parle Français , moi ne connaissant pas le Suédois c'est un dialogue de sourd qui s'engage un coup de vent venu à propos , décroche l'Affamé , heureux de le retrouver si facilement . J'en concluais que pour gagner cette coupe il fallait tout de même un peu de chance .

Le retour par Norrköping , Stockholm par le train . Notre chef valeureux , Jacques Morisset " sachant l'heure venue " décidé que nous dînerions au wagon restaurant , pour avoir plus de temps pour visiter Stockholm . Le repas dans le wagon restaurant , ce n'était pas la cuisine française , amis il fallait s'y faire . Comme boisson par contre il y avait " le Pommak " sorte de cidre délicieux , Aribaud en fut si friand qu'il décida de baptiser son wake du nom de ce breuvage ... ce qui fut fait par la suite . Mais durant le repas , une suggestion pour le vin , réunit tous les suffrages , sauf celui du responsable des finances qui avait quelques doutes quant au prix de revient du nectar ... nous commandons d'abord un verrec'était du Sidi Brahimi . Il fut convenu de commander une bouteille qui coûté 8 x plus qu'en France mais qui contenta les Parisiens ainsi que les membres issus de la Bretagne , de l'Aude et de la Bourgogne .

Nous arrivons en gare de Stockholm . Comme nous disposons d'un peu de temps , nous faisons un

petit tour dans la ville , mais , il est l'heure d'aller prendre l'avion qui nous ramènera à Paris via Amsterdam et Copenhague .

A l'aéroport du Bourget nous nous séparons avec une certaine satisfaction , celle d'avoir entrevu une possibilité de très bon classement .

CRANFIELD ANGLETERRE 1953

Pour l'occasion j'avais construit un " Super Wake " de 85 grammes de cellule et 160 grammes de caoutchouc , hélice mise en drapeau . L'erreur fut de ne pas en avoir construit deux . J'avais bien encore deux "Affamés " en bon état mais moins performants : hélice avec mise en drapeau mais pas de bord d'attaque , simplement une planchette de balsa poncée de 4 à 5/10 de millimètres d'épaisseur et de 12 à 14 mm de largeur et enroulé à l'avant du bord d'attaque . Ce " Super Wake " , avant l'épreuve d'Angleterre , je l'avais réglé dans la prairie sur une épaisse couche d'herbe . Le réglage se passait sans problème . Très vite je me rendis compte que ce taxi avait un potentiel que je n'avais jamais atteint avec les appareils précédents ; remontage au 3/4 = 2 minutes de moteur , peut-être plus . Je disposais de trois sortes de gomme ; Cafton , Dunlop , Pirelli .

L'avant veille de partir en Angleterre , voulant faire un dernier vol d'essai , je remonte au 3/4 et je balance l'engin qui se met à faire une exhibition acrobatique , qui allait le ramener au sol très rapidement ... Par étourderie j'avais mal fixé l'empennage qui n'était maintenu que d'un côté . Comme c'était juste avant le départ , je pouvais dire adieu à la bonne place espérée au classement final .

A Cranfield le concours se déroula par beau temps superbe . Une constatation suffit à dépeindre le déroulement des épreuves : le niveau fut le plus élevé jusqu'alors .

Après un long voyage en car nous parvenons à Cranfield , une agglomération de la banlieue de Londres et siège d'un important collège aéronautique . Lui-même tout proche d'un aérodrome . Le moral , comme le temps était au beau . Le samedi 1er août , contrôle des appareils , Gilg parait des plus décontractés ... Au contrôle de mon appareil , à ma grande surprise on trouve deux cm 2 en trop ! Je m'empresse de rectifier en vitesse

sous les quolibets des témoins . J'enlève 2 cm 2 aux extrémités d'aile Avec humour Morisset allait donner une explication du problème : le plan de l'appareil dessiné sur papier calque aura subi quelques variations du fait de l'humidité ... Pour ma part le concours se déroule assez bien , la "récupe " est parfaite , le temps calme temps des trois vols imposés : 1-5 " , 2-3" 05 , 3- 5" Classement final de l'équipe de France : Gerlaud 17ème
Gilg 21ème
Goetz 30ème
Morisset 51ème

AMERIQUE 1954

Changement radical de la formule : 80 g de gomme et diminution du maître couple . Le modélisqte français qui projette de disputer la Coupe Wakefield , doit prévoir des fuselages avec un nouveau maître couple et pour le championnat et pour la coupe J'entreprends alors la construction de deux wakefields que je baptise " ORTOLAN " fuselage de 116 mm taillé dans la masse , surface réduite à l'empennage , masse de gomme 80 g avec un profil Buch . Par la suite pas de problèmes de réglage et je me trouve " fin prêt " pour l'Amérique ... Mais voilà , plus d'argent dans les caisses de la Fédération , adieu la Coupe et peut-être à l'année prochaine ...

ALLEMAGNE 1955

Cette année après les éliminatoires en championnat , la Coupe Wakefield devrait se disputer en Allemagne à Finthen , dans le bassin de la Ruhr , sur une base militaire US mise à la disposition des modélistes par les militaires .

Après un voyage sans histoire , l'équipe est sur le terrain avec des appareils aux normes nouvelles . Le sort me désigne comme premier partant . Je remonte mon taxi et je me présente au départ , deux chronomètres et un commissaire de piste , sans doute pour voir le décollage de mon avion . Le commissaire est accroupi , sans doute pour mieux suivre les opérations..... Je décolle sans problème , montée normale , je suis pour la récupération , déthermalisé à 3" 10 . Je rentre tranquille et satisfait du résultat ... Une personne vient à

ma rencontre en gesticulant pour m'inciter à me dépêcher pour me rendre à nouveau au départ : mon vol avait été annulé car au départ mon taxi avait touché des brins d'herbe en bout de piste alors que , pour ma part , j'avais plutôt remarqué un décollage impeccable .

Je prenais alors mon deuxième modèle qui était prêt , il restait deux minutes pour partir , j'avais très peu de temps pour remonter , et voilà que deux brins moteur me lâchent , je n'avais plus le temps de changer le moteur . Le temps s'écoule très vite en ces circonstances Résultat le vol ne sera que de 105 s suite à une montée en demi-puissance . La même farce était arrivée en Angleterre à mon ami R. Jossien , sans doute par le même personnage à mon avis ,c'était le vent de l'hélice qui avait fait bouger les herbes .

Au 2ème vol Cheurlot , Morisset , Goetz et Gerlaud dépassent les 3 mn . Au 3ème vol , Gerlaud et Cheurlot récidivent , Goetz 122 " ..

Pour le 4ème vol gerlaud et Goetz firent encore un maxi , Cheurlot gêné par une montée trop lente ne fit que 123 secondes . Morisset perdait les contre poids de l'hélice et faisait quand même 134 " .

Cinquième vol , Gerlaud 4ème maxi , Cheurlot rate encore sa montée , 113 , Morisset 127 " .

Ce jour là je me rendis compte que je ne gagnerais jamais cette fameuse coupe WAKEFIELD ...et pour cause si en Suède le taxi était tombé à côté du sapinsi au vol suivant il était dans les ronces si plus tard un brin d'herbe ne s'était pas trouvé là pour causer une annulation de vol si une autre fois une grosse pierre ne s'était pas trouvée sur le terrain juste à

l'endroit où mon taxi allait toucher le sol à la suite d'un dernier vol : conséquence , fuselage en deux parties ...

LA COUPE FEDERALE WAKEFIELD

Trois fois également j'allais disputer la coupe fédérale , à Paris , en Hollande , Rosendal , en Italie Rome .

A Paris en 51 , c'était mon premier concours en équipe de France . Chabot , chef d'équipe ne voilait pas me faire voler , trouvant au premier coup d'oeil , que mon appareil n'était pas viable ... prise de bec avec Morisset qui défend ma cause Je peux enfin partir et je me classe premier des Français . Concours gagné par le hollandais De Jong .

Par la suite à l'occasion du concours en Hollande , une anecdote mérite d'être relatée , au départ , par le train , rendez-vous est donné à Paris gare du Nord ; j'arrive le premier , ensuite arrive Arribaud désespéré : sa caisse n'avait pas pris le même train que lui Arrive enfin Morisset la caisse à la main . A ce moment une voiture passant trop près de lui , arrache la caisse de sa main . Pour la première fois le " New Look " allait faire un vol plané à l'intérieur de la caisse : grands dégâts et grand desarroi du propriétaire . Nous voilà partis tout peanud pour la gare du Nord , où nous attendait le chef d'équipe et président de la fédération MR. Pelvoisin , préfet à Paris . Mes équipiers s'empressèrent de lui conter leurs mesaventures . Seule ma caisse présente avec deux modèles était un peu juste pour 3 concurrents

Concours par temps assez moyen et frais . Nous avions décidé de présenter 2 concurrents , je prêtai mon modèle de secours à Arribaud , que le sort avait désigné pour partir en un . Il fit un superbe 5

mn , maxi , revient les mains vides car le modèle s'était posé à deux km , en un lieu interdit .

Arrive mon tour , je pose le taxi sur la piste . Sur le côté une personne , à 6 ou 7 m , est occupée à prendre des photos de mon décollage , un journaliste allemandne se rendant pas compte que le modèle sorti de son objectif , fonçait sur lui ...percuté en plein front , il se retrouvait à terre les " quatre fers en l'air " avec un énorme hématome au front .

L'hélice de mon modèle est allée rejoindre l'empennage , et il était difficile de retrouver des morceaux plus grands qu'une allumette

ROME 1952

Morisset arrive par avion , Puech et un gars dont j'ai oublié le nom et moi même , arrivons par le train , un long voyage de 24 heures ... Temps moyen , le New Look de Morisset effectuée ses temps habituels . Les autres ne prennent pas le départ , les appareils n'étant pas en état de vol . J'explose un moteur au remontage ...encore un Affamé anéanti

BEAUNE COTE D'OR

Lors d'un concours à Beaune je place mes trois planeurs aux trois premières places , ce qui me valut deux caisses de vin , chaque concurrent emportait une bouteillemoi je perdais deux modèles !

DIJON

A Dijon je remporte les trois catégories : planeur , wake et moto ! Un jour de chance . Finalement je ramenaï 21 coupes des concours régionaux .

AERO CLUB DE BOURGOGNE

Y étaient de très bons modélistes : en tre autres

SUITE . P. 8834 . -
ET FIN . -

EUROFLY 2001 BERN

EUROFLY BERN 2001

**BROUILLARD
GRANDS CHEFS
BOUSES
FROID
SOLEIL
CHOUX...CHANTS.....**

Voilà quelques mots qui peuvent caractériser cet EUROFLY 2001 organisé comme d'habitude tous les deux ans, sous la houlette de W. Eggimann et du Hockey Club de Kirchenthurnen.

Toujours selon le calendrier FAI de la coupe du monde, ce dernier concours de la saison, permet d'apporter une dernière touche, définitive, au classement final.

Cette année encore, les jeux étaient déjà faits pour la catégorie F1A, - P. de Boer avait la victoire en poche depuis la Sierra CUP - mais en F1C et F1B rien n'était définitif. B. SILZ (RFA) et J. CUTHBERT (GBR) ont apporté par leur victoire à Bern la dernière note, pour remporter la Coupe du monde en F1B et F1C. Kolic et Kulakovsky ont dû s'incliner au fly-off en F1B.

A noter que le brouillard gêna quelque peu le matin, mais l'absence de vent et la soleil permirent une belle confrontation, qui lors de la deuxième journée, amena le directeur sportif K. Sager, à procéder à un regroupement des chronométreurs encore disponibles sur un espace restreint, les concurrents devant faire en début de round la queue, pour pouvoir voler

Le terrain, une prairie de pâturage, était littéralement miné par des bouses de vaches inévitables, générant des glissades, et des situations cocasses.

Le nombre de concurrents était légèrement inférieur, à celui des années précédentes. Les Français furent très peu nombreux, est-ce la mésaventure de L. Thevenon de 1999 qui provoqua, des abstentions, Sans doute !

La remise des prix de la première journée, lors du fameux repas "Bernerplatte" du restaurant de l'aigle, fut illustrée par un intermède musical "vocal" de B. Silz, sur le thème de "So ein schöner Tag so wundervoll wie Heute" impressionnant de tonalité et de puissance Par la suite tous les présents purent assister à un récital chanté par un soi gominé de E. Presley interprétant avec talent les grands succès de ce dernier

**NEBEL
WELT CUP SIEGER
KÄLTE
SONNE
KUHFLÄDEN
LIEDER UND KOHL**

So sind einige Stichwörter die man über den EUROFLY Wettbewerb 2001 in Bern, fügen könnte. W. Eggimann und der lokale Eishockeyklub Kirchenthurnen, haben es wieder einmal geschafft.

Der internationale Wettbewerbskalender, ermöglichte wie immer, einige letzte Änderungen im Weltcup. P. de Boer stand schon fest, seit der Sierra Cup (USA) in der Klasse F1A. In F1B und C konnte noch die Spitze errungen werden von einigen Teilnehmern.

B. SILZ und J. CUTHBERT haben mit ihrem ersten Platz den "Endsieg" errungen, und ihre Freude war sehr gross.

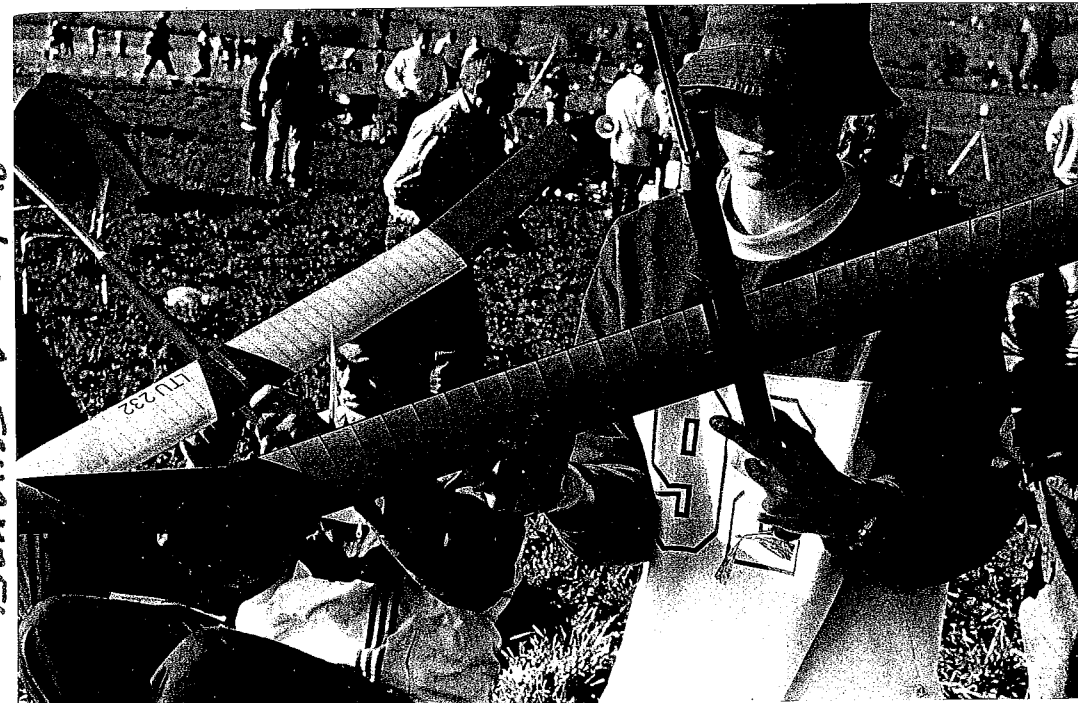
Der Nebel machte einige Schwierigkeiten, aber Sonne und Windstille ermöglichten einen schönen Wettbewerb, obwohl am zweiten Tag K. Sager Sportleiter, die Teilnehmer zusammenfassen musste, auf geringem Gelände, die Teilnehmer mussten Schlange stehen.

A propos Gelände, eine Wiese übersäet mit Kuhfläden, die einige Ausrutscher und ander Leidenschaften mit sich zogen

Die Zahl der Teilnehmer war geringer wie üblich, es fehlte besonders die französische Kolonie, die wahrscheinlich nach den Vorkommnissen von 1999 - Laurent THEVENON - es vorgezogen hat nicht zu kommen.

Preisverteilung wie gehabt, am Samstagabend im Adler, bei einer Bernerplatte. Die Sache wurde besonders lebhaft, als die drei Weltkupsieger auf der Bühne standen, und B. SILZ mit mächtiger Stimme, als Chorsänger "So ein Tag so wunderschön wie Heute" anstimmte, und ein Sturm Applaus auslöste

Alle Anwesenden hatten danach die Möglichkeit ein E. Presley Konzert zu genießen, das mit viel Gefühl und Herzlichkeit, durch ein Sesi interpretiert wurde. Die anwesenden Damen erhielten eine besondere Aufmerksamkeit, von dem schwarz-rosa Mann.



DEUX EQUIPES DE JUNIORS SUR LE TERRAIN.
- YUGOSLAVES
- LITUANIENS
PARTICIPERENT PRINCIPALEMENT EN F1B ET F1C.

- W. GHIO A FAIT LA TRAVERSEE DE L'ATLANTIQUE SANS DOUTE DANS L'INTENTION D'AMELIORER SENSIBLEMENT SON CLASSEMENT WORLD CUP.

PHOTOS: A. SCHANDLER

P. DE BOER - F1A - LES TROIS VAINQUEURS
B. SILZ - F1B DE LA COUPE DU MONDE
J. CUTHBERT F1C. SILZ FAIT UNE DEMONSTRATION VERBALE DE TOUTE BEAUTE.



F1B ET F1C

BERNE EUROFLY

- EINE JUGENDLICHE AUS LITAUEN UND YUGOSLAVIEN IN F1B UND C -
- W. GHIO, KAM ÜBER DEN GROSSEN TEICH UND IM WORLDCUP AUCH VORN ZU SEIN.
- DIE DREI SIEGER IM WORLDCUP - DE BOER (F1A) - SILZ (F1B) CUTHBERT (F1C).

8831

VOL 1333

COUPE DU MONDE 2001

RESULTATS

FINAL RESULTS OF THE 2001 FAI FREE FLIGHT WORLD CUP FOR F1A, F1B, F1C

The final results of the 2001 World Cup are given here. There was one additional competition scheduled, the 37th Soko Cup in Bosnia during August. It has been reported that the competition was not held and so the results have been finalised without it.

There were 31 competitions this year, with a total entry in each class over all these events 1377 in F1A, 871 in F1B, and 346 in F1C. Along with 318 in F1E this made a record number of 2912 entries in all World Cup events. The number of different people scoring points in World Cup events were 314 in F1A, 210 in F1B, and 102 in F1C. It was notable that both F1B and F1C were closely fought with several people with a chance of each title at the last competition. Ivan Kolic lost the F1B lead he had held for much of the year, while in F1C John Cuthbert cemented his win with an emphatic victory in Euro-Fly.

Full results from all events are given for the higher placed people and just points total for the lower places presented here. The full results can be seen on the FAI web site (via www.fai.org/aeromodelling).

Key to results in F1A F1B and F1C

Abbrev name	No. flying in	F1A	F1B	F1C
MM Max Men	USA	16-18 Feb 47	65	31
BC Bear Cup	FIN	10 Mar 44	18	5
HL Holiday on Ice	NOR	17 Mar 43	39	8
AC AFFS Champs	AUS	13 Apr 11	10	3

F1C WORLD CUP RESULTS

1 J Cuthbert	GBR	155	BN-1	UP-1	SH-1	VH-1	CM-1	PT-5	BD-6	CC-11	MM-16	FIN	70
2 E Verbitsky	UKR	148	PZ-1	CC-2	MM-2	AN-2	RN-3					GER	69
3 P Watson	GBR	148	SR-1	PT-1	SH-2	MM-8						EST	65
4 A Babenko	UKR	116	VB-1	SR-3	PZ-4	CC-22	AN-1					USA	62
5 A Lindner	GER	115	HL-1	SC-1	PZ-12							UKR	62
6 A Molchanov	UKR	114	EF-1	VB-2	PZ-9	BD-3	AN-4					ARG	58
7 G Zsengeller	HUN	112	KC-1	PZ-3	BN-4	NC-4						RUS	55
8 C Wachtler	GER	105	BD-1	VS-3	BN-6	PZ-12						USA	54
9 Z Szablewski	POL	102	VJ-1	SW-1								HUN	52
10 D Thomas	AUS	100	AC-1	SN-1								GBR	51
11 M Roman	POL	97	VS-1	PZ-5	BD-5							ARG	51
12 B Gutai	USA	96	SR-2	HC-3	CC-10	MM-9						MDK	50
13 V Alexandrov	UKR	93	PZ-2	VB-3	CC-15	AN-8						ROM	50
14 S Screen	GBR	84	PT-2	SH-4	MM-13	SR-12						YUG	50
15 E Keck	USA	83	HC-1	MM-5	CC-17							ISR	50
16 R Archer	USA	81	CC-1	SR-6								USA	46
17 P Plachetka	POL	81	SW-2	PZ-6	CC-13							USA	42
18 K Kuikka	FIN	81	BC-1	HL-3								SUI	42
19 G Aringer	AUT	80	HL-2	EF-5	PZ-10	CC-20	BD-7					FRA	41
20 O Maczko	HUN	77	NC-1	VJ-4								HUN	41
21 C Gretter	GER	76	BN-3	NC-4	SH-5	BD-9						CZE	41
22 R Truppe	AUT	75	VJ-3	SR-5	BN-6	PZ-11							
23 R Torgomadze	RUS	73	RN-1	VB-8									
24 A Kirilenko	USA	70	HC-1	CC-7									

F1A WORLD CUP RESULTS

1 P de Boer	NED	159	PT-1	BD-1	SR-1	HL-14						34 D Varhos	SWE	66
2 S Rump	GER	155	HL-1	VJ-1	SC-1	EF-4	PT-22	BD-6	UP-3			35 M Lihtamo	FIN	65
3 J Valo	FIN	140	BC-1	PZ-2	BN-2	HL-3	SR-5	CC-9	SC-12			36 R Walliser	GER	63
4 V Stamov	UKR	140	MM-1	VB-1	PZ-3	SH-4	SR-7	AN-12				37 M Koszonozskin	RUS	63
5 P Findahl	SWE	131	SW-1	SH-1	CC-4	HL-4	UP-6	VJ-20				38 R Holzleitner	AUT	63
6 M Holmbom	SWE	113	UP-1	HL-2	BC-6							39 K Kubasch	HUN	63
7 G Aringer	AUT	112	PZ-1	BN-3	PT-5	BD-11	CC-18	HL-15				40 I Kretz	NED	61
8 P Drapeau (J)	FRA	101	CM-1	EF-3	SB-8	PT-14						41 P Seren	GER	59
9 O Stoev	UKR	100	SB-1	SR-4	PZ-8	NC-18						42 W Gerlach	GER	58
10 V Crougenc	FRA	97	PT-2	SB-3	EF-6	CM-6						43 A Barron	USA	57
11 F Kerner	HUN	96	EF-1	SV-4	VJ-8	NC-20						44 M van Dijk	NED	56
12 A Notaros	HUN	93	SV-1	PZ-6	NC-8							45 Y Artemenko	UKR	56
13 J Parker	USA	92	HC-1	MM-2								46 M Kochkarev	RUS	55
14 I Bezak	SVK	90	VS-1	NC-4	PZ-20							47 M Moskovich	ISR	55
15 B van Nest	USA	88	VB-2	MM-4	HL-7	SR-17	AN-9					48 R Kretz	NED	55
16 K Kulmakko	FIN	87	CM-3	VH-3	VJ-4	HL-11	BC-12	MM-19	SR-22	PZ-18		49 V Poliyayev	RUS	53
17 A van Eldijk	NED	86	EF-2	BN-5	PZ-9							50 B Coussens	USA	52
18 P Mitchell	AUS	86	AC-2	SN-2	SR-20							51 P Allnutt	CAN	52
19 F Aberlenc	FRA	84	CM-2	NC-3	MM-14	BN-18	SR-19	CC-22				52 P Ruskay	RUS	52
20 B Ryz	CZE	83	CC-1	VS-4								53 F Adametz	GER	51
21 I Yablonsky	UKR	81	NC-2	AN-5	CC-11	EF-12	VB-7					54 O Pshenychny	UKR	51
22 V Morgan	AUS	80	AC-1	SN-3								55 D Zink	USA	51
23 P Summersby	AUS	80	SH-1	AC-3								56 M Nardin	SLO	51
24 T Weimer	GER	76	PZ-4	BD-4	SC-7							57 O Krucky	CZE	50
25 E Galor	ISR	73	IS-4	CC-6	SR-6							58 M Gruenewit	AUT	50
26 D Oldfield	GBR	73	VH-2	UP-8	MM-11							59 J Williams	GBR	50
27 C Bachmann	SUI	70	SR-3	PT-10	BN-8	NC-10						60 J Costabella	ARG	50
28 J Abad	ESP	70	VH-1	HL-6								61 L Picard	FRA	50
29 J Voros	HUN	69	SV-3	PZ-5	CC-15	NC-15	VJ-5					62 Z Veloski	MDK	50
30 I Treger	SVK	69	NC-1	PZ-13								63 P Ronkanen	FIN	49
31 S Makarov	RUS	68	VB-3	RN-5	HL-12	PZ-17						64 R Fedishyn	UKR	49
32 J Cooper	GBR	68	CC-2	PT-6								65 U Edlund	SWE	46
33 A Rink	GER	68	BN-1	BD-12								66 V Nereng	NOR	46

F1B WORLD CUP RESULTS

1 B Silz	GER	158	BD-1	BN-1	SC-1	VJ-2	VS-2	PT-3	PZ-9					
2 I Kolic	YUG	156	SR-1	VJ-1	VH-1	PC-1	CM-2	BN-4	VS-4	BD-15	EF-23	PZ-10		
3 O Kulakovsky	UKR	150	EF-1	VB-1	RN-2	SN-2	PZ-4	NC-7	BN-17	SR-20	MM-24	AN-2		
4 A Andriukov	USA	149	CM-1	MM-2	SR-2	HL-5	BN-11							
5 Y Waltonen	FIN	121	CM-1	EF-2	UP-4	BC-4	VJ-9	VS-10	SR-14	HL-16	BN-16	PZ-22		
6 V Rosonoks	LAT	112	PZ-1	HL-3	EF-5	BN-7	SW-6	BC-8	CC-22					
7 A Kutvonen	FIN	112	BC-1	UP-2	BD-9	EF-17								
8 S Stefanchuk	UKR	111	AN-1	EF-3	PZ-5	SW-5	HL-17	SR-21						
9 A Zeri	NED	110	PT-1	SN-3	AC-4	EF-9								
10 W Ghio	USA	103	MM-1	HC-3	HL-10	BN-13	CC-21							
11 I Zilberg	GER	101	CC-2	BD-4	PZ-7	BN-5	NC-6	EF-8						
12 P Ruyter	NED	101	HL-2	SH-3	MM-5									
13 H Meusburger	AUT	100	HL-1	SH-4	VJ-6	KC-5	PT-15	EF-20						
14 D Zulic	SLO	100	SV-1	KC-1										
15 R Blackam	AUS	99	AC-2	SN-2	MM-11	SR-15								
16 A Bukin	UKR	95	SW-1	VB-5	EF-7	CC-12	HL-9	AN-5						
17 R Peers	GBR	94	SH-2	HL-4	MM-6	CC-20	PT-18							

CONCOURS

F1A

2002

WORLD CUP EVENTS SUMMARY

The following is a quick-reference list of the 2001 World Cup events extracted from the full FAI Calendar. For details of the events see the full calendar listing.

World Cup F1A F1B F1C

Feb 15-17	Lost Hills	USA	Maxmen
Mar 2	Pori	FIN	Bear Cup
Mar 16-17	Gjovik	NOR	Holiday on Ice
Mar 18-20	Omarama	NZL	Kotuku Cup
Mar 22-24	Omarama	NZL	Omarama Cup
Mar 23	Österlo	SWE	Matfors VT
Mar 29+	Narranderra	AUS	AFFS Champs
Apr 2-4	Narranderra	AUS	Southern Cross
Apr 27-28	Madziunai	LTU	Baltic Cup
May 11	Vojka	YUG	Srem Cup
May 22-25	Embalse	ARG	Argentina National
May 24-26	Vsechov	CZE	Jihocesky Pohar
Jun 7-9	Evora	POR	Von Hafe Cup
Jun 8	Lucenec	SVK	Novohrad Cup
Jun 15-16	Prilep	MKD	Prilep Brand Cup
Jul 5-7	Kharkiv	UKR	Verbitsky Cup
Jul 12-14	Kiev	UKR	Antonov Cup
Jul 13-14	Toronto	CAN	Huron Cup
Jul 19-21	Rinkaby	SWE	Scania Cup
Jul 22	Rinkaby	SWE	Nordic Cup Denmark
Jul 27-28	Kunszentmiklos	HUN	Pusztia Cup
Aug 4-5	Kunszentmiklos	HUN	Vörös Jenő
Aug 23-25	Thouars	FRA	Poitou
Aug 29+	Zulpich	GER	Eifel - Pokal
Aug 30-31	Beer Sheva	ISR	FF Champs
Sep 9-10	Orel	RUS	Cup of Aviaprom
Sep 14-15	Sculthorpe	GBR	Stonehenge Cup
Sep 21-22	Ocana-Toledo	ESP	Castilla - La Mancha
Sep 28	Zrenjanin	YUG	Djordje Zigic
Sep 28-29	Toronto	CAN	Canada Cup
Oct 11-12	Sacramento	USA	Sierra Cup
Oct 11-13	Novo Mesto	SLO	Krka Cup

F1E

Apr 26	Rana nr Louny	CZE	International
Apr 27	Rana nr Louny	CZE	International
Jun 13-14	Turda	ROM	Turda Cup
Jun 14-15	Turda	ROM	Napoca Cup
Aug 13	Karneralm	AUS	Heri-Kargl-Cup
Aug 17	Karneralm	AUS	Weltcup
Sep 17	Liptov.Mikulas	SVK	Mikulas Cup Hung
Sep 21	Liptov.Mikulas	SVK	Liptov Cup
Sep 27	Lubomia	POL	International
Sep 28	Lubomia	POL	International
Oct 11-12	Oberkotzau	GER	Föhrberg Cup
Oct 12-13	Oberkotzau	GER	Oberkotzau

MELIGES SIEBENMANN SUITE DE 8811
l'écoulement et aux forces centrifuges non
bidimensionnelles aux extrémités des pales compense
presque totalement la diminution du RE causée par des
pales plus étroites, et, ceci permet de garder profil et angle
d'attaque.

A savoir si cette hélice est vraiment performante, longtemps je n'ai pas pu en juger, à cause de mes problèmes de vision, entre temps les choses se sont arrangées et au regard de mon expérience de vol, je peux dire qu'elle est meilleure que les anciennes.

Réglages et mise en oeuvre se sont compliqués cependant. Il me manquent les comparaisons internationales. W. Eggimann s'est grandement amélioré avec cette hélice, mais il n'utilise pas assez der fonctions pour une exploitation optimale du potentiel.

Le mode de construction est encore un peu délicat et onéreux, mais j'ai bon espoir de simplifier tout cela.

COURRIER

Encore bravo pour votre revue
VL -
C'est un jeune de 82 ans qui a
fréquenté beaucoup de terrains, qui
rêve toujours en parcourant votre
excellente revue -
Encouragements d'un orphelin
du CLAP - Luc de Souvigners
Je vous admire pour ce beau travail
Pol Pionnier. 4 rue de Savonnières
55170 Juvigny en Perthois.
Id Juvignais

COUPE DU MONDE 2001 SUITE.

18	M Woodhouse	GBR	89	UP-1	VH-4	EF-16	MM-23					46	M Woolner	GBR	52
19	A Chik	UKR	88	NC-1	AN-6	PZ-12						47	B Aslett	GBR	51
20	J Krasznai	HUN	86	PZ-2	NC-2	VJ-5						48	B Jensen	USA	51
21	S Tedeschi	FRA	85	CM-3	VH-3	PT-5	NC-5	VS-9	SR-12	BD-16	BN-15	PZ-20			
22	T Bond	AUS	84	SN-1	CC-9	SR-17						49	H Azzara	ARG	51
23	M Lovato	ITA	82	VS-1	BN-9	PZ-18						50	J Pratt	USA	50
24	P Monninghoff	GER	76	VS-3	CC-11	BN-6	PZ-11	EF-15	BD-23			51	M Varadi	HUN	49
25	M Rolandas	LTU	75	UP-3	BC-3	HL-15	EF-22					52	A Gey	GER	44
26	I Vivchar	UKR	73	BD-3	PT-9	SH-7	VB-9	EF-14				53	H van Hoorn	NED	43
27	M Seifert	GER	73	AC-1	SR-5							54	J Korgard	DEN	43
28	H Schoder	SUI	72	BN-2	PT-7	BD-20						55	D Blackam	AUS	42
29	J Fitch	USA	70	MM-3	SR-3							56	R Herzberg	ISR	42
30	A Burdov	RUS	70	MM-4	SR-7	RN-10						57	A Seifert	GER	42
31	O Krysko	UKR	69	CC-5	SW-4	VB-11						58	O Torgersen	NOR	41
32	A Rybchenkov	RUS	66	RN-3	SR-8	VB-14						59	R Bovio	ARG	41
33	E Shternlib (J)	ISR	65	SB-1	IS-12							59	V Ivanczikas	LTU	41

bringen.

VOL LIBRE

Die "weiblichen Seiten" finden mehr und mehr Anklang, nicht um Küchenrezepte zu bekommen, sondern um eigene Meinungen über Freiflug zu bezeugen Es stellt sich heraus, welche großen Einfluss und Hingabe die Frauen haben

Da diese Ausgabe N° 143 die letzte vom Jahr 2001 ist, möchten wir allen Lesern und Abonnenten von VOL LIBRE, die besten Wünsche für das Jahr 2002 übermitteln. Im besonderen bleibt gesund !

Frohe Feste !

CHAMPIONNATS D'EUROPE F1 A, B, C. 2002

Ces championnats auront lieu à Kunszentmiklos en HONGRIE entre le 29 juillet et 4 août 2002.

Ce site est dans la même région géographique que celui de Söd, plus connu dans le passé. Terrain plat recouvert d'herbe de 4 X 6 km de surface.

- le 29 arrivée et enregistrement.
- le 30 contrôle des modèles ouverture.
- 31 F1A
- 1er août F1B
- 2 août F1C
- 3 août journée de réserve, remise des prix banquet
- 4 départ.

Deux concours inter FAI, juste avant et après ces championnats, sur le même lieu.

Participants € 250 - € chef d'équipe - € 50 supporters - € 40 banquet - Camping disponible sur le terrain.

E. Gerlaud, ch. de France en planeur à Tours 1949, en wake 1952 et 54.

Marius Gautheron, 1er au concours inter de Genève en 1950 ch. de France en planeur la même année.

Roger Marmont, ch. de France en planeur junior en 1950

Jean Perraud, vice ch. de France moto en 1950

André Camus, ch. de France wake en 1955.

Au total, 6 titres de ch. de France de 1949 à 1954.

EPILOGUE

Un jour G. MATHERAT, que tout le monde connaît, passe me voir, et déballe une caisse de modèles le "virus" me reprend, je me remets à construire des wakes

Mais maintenant, les moyens physiques me manquent, j'abandonne ...

Emile GERLAUD, vous salue.

INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL

16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG ROBERTSAU FRANCE

tél: + fax : 03 88 31 30 25
E. mail : andre-Schandel@wanadoo.fr

8834