

VOL LIBRE

2 06

108

AVRIL



Photo. A. SCHANDZ.

10271

COL LIBRE

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRÉ SCHANDEL

16 CHEMIN DE BEULENWOERTH

7000 STRASBOURG FRANCE

Tél + fax -- 03 88 31 30 25
E-Mail : andre-schadel@wanadoo.fr

Publication créée en 1977 par A. Schadel. Paraît tous les deux mois .
Abonnement pour six numéros : **€ 35 ou \$ 40** pour les pays situés hors Europe .

Tous les Paiements au nom de André Schadel
Comptes : (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France
Banque : CME 67 code 10278 n°de compte : 00012175640

Iban : FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deutsche Bank Kehl (Germany) 664 700 24 - 0869727

USA + CANADA Peter BROCKS

9013 East Paradise dr.
SCOTTSDALE AZ 85260 6888 USA

E-mail brocksarizona@cox.net

30 èmes JOURNÉES
AÉROMODELISTES DE
CURZON
8 au 16 juillet 2006
10272

SOMMAIRE

- 10271- Image Vol Libre
10272- Vol Libre 168
10273- Sommaire et Edito
10274- Classements et Erreur dans 167
10275- 76-7778-79-80-81-82 COXY
famille F1B d'Anselmo ZERI
10283- Plume d'Or 2005
10284- Outilage pratique . E. Cerny
10285 -86-87-88-89-90-91 -92-93-94-
-95-96-97-98-99-300 -01-02-03-
04-05-06-07-08-09-010-011-012
013 014 015 016 -

E.Fillon - Potez 36 - J.P. 20 "Globe Trotter" - DEWOITINE
560 - Palmares - Maquette
Tableau de bord .
Naurdyq - Planeur - Détails ;
La Charrue - Motomodèle 1941 -
Hydro coque étude - Fréjus
hydravion - Constructions
fuselages -
1935 - Gordon- Light
Hypo semi maquette -

- 10317-Quelques nouvelles Vol Libre sud
ouest - M. Carles .
10318-19- Vol Libre au féminin
J. Schirmer .
10320- Aile C.H. sans D BOX
Claude Weber .
10321-22- Viabon 2006 Rubber days
F. Nikitenko
10323- Stage S.A.M. Bertrand
Moriceau
10324- Bloc nervures W. Eggimann .
10325- Astuces J. Wantzenriether
10326- Petites annonces .
10327- Avis de recherche Appel à
témoins G.P. Bes
10328- En souvenir de
10329- CEHIXE et Vézède + I.
Fichera .
10330- Image Vol libre CH Berne 2005



EDITO

L'image de la UNE n'est pas celle d'un modèle F1C manchot , mais celle du grand Babenko -ici à Berne 2005 -, dont les modèles , montent " à ailes raccourcies", pour de se déplier en fin de montée

Dans ce numéro 168 , se trouve la deuxième partie , trente pages , de l'ensemble des soixante pages , consacrées à Emmanuel FILLON . Il méritait qu'on lui rende hommage , sur une plage aussi large , pour l'ensemble de son oeuvre et pour tout ce qu'il a apporté au modélistes français et n'ayons pas peur de le dire , à ceux du monde entier .

On trouvera également une partie assez importante , sur les cogitations et les réalisations en wake , d'Anselmo ZERI . Le Napoléon du POITOU nous avait promis depuis longtemps une vue plus approfondie sur ses modèles , c'est maintenant chose faite , et il le fait dans en Français parfait et en exclusivité pour les lecteurs de Vol Libre .

Le projet de réalisation d'une Saga des CCCP , avance rapidement et il n'est pas impossible qu'elle comportera cent quatre vingt pages !!!! Plans textes , photos, commentairesd'aujourd'hui et de l'époque . Tous ceux qui auraient quelque chose à dire à ce propos sont invités à se mettre en rapport avec la rédaction de Vol Libre .

in Deutsch

Das Bild von Seite EINS der Nummer 167 Vol Libre , ist nicht das von Mike Evatt sondern das von Ted TYSON . Vol Libre entschuldigt sich über diese Verwechslung

In dieser Nummer finden wir die zweite Hälfte der sechzig Seiten die wir E. FILLON gewidmet haben . Er hat es verdient , denn er hat nicht nur den französischen Modellflieger unendlich viel gebracht sondern auch anderen um die ganze Welt .

Wir haben weiterhin eine lange Darstellung von Anselmo ZERI , Italo-Holländer , über seine F1B Modelle , mit denen er sehr erfolgreich in den letzten Jahren auf internationalen Wettbewerben fliegt . Der "NAPOLEON ' vom POITOU , wo er X Mal gewonnen hat , legt uns seine Ansichten über F1B vor , und dies in einem hervorragenden Französisch , ausschließlich für die Leser von Vol Libre .

Vol Libre

Vol Libre

Vol Libre

EL ASSOCIATION

MAX MEN

PHILIPPE LEPAGE , VIABON , FRANCE
FEBRUARY 25

F1A 47 flew						
1	J Parker	USA	2220	+420	+464	1
2	S Spence	USA	2220	+420	+412	2
3	A Jack	GBR	2220	+420	+351	3
4	M Matti	ISR	2220	+310		4
5	A Barron	USA	2220	+265		5
6	E Busnelli	USA	2220			6
7	M Fanthan	GBR	2211			7
8	B Van Nest	USA	2197			8
9	M Kochkarev	RUS	2193			9
10	V Stanov	UKR	2188			10
11	P Allnutt	CAN	2181			11
12	K Bauer	USA	2181			12
13	L Hines	USA	2174			13
14	M McKeever	USA	2167			14
15	C Lenartowicz	CAN	2166			15
16	R Puuhakka	USA	2131			16
17	M Thompson	USA	2117			17
18	P Brocks	USA	2112			18
19	J Carter	GBR	2106			19
20	B Coussens	USA	2101			20

BEAR CUP , PORI , FINLAND, MARCH 11

F1A 54 flew 26 full scores						
1	P Findahl	SWE	900	+300	+360	1
2	K Kulmakkko	FIN	900	+300	+350	2
3	R Hellgren	SWE	900	+300	+330	3
4	J Valo	FIN	900	+300	+301	4
5	G Abolins	LAT	900	+300	+291	5
6	U Viuh	EST	900	+299		6
7	T Pajunen	FIN	900	+294		7
8	M Lihtamo	FIN	900	+290		8
9	P Ronkanen	FIN	900	+288		9
10	P Kuikka	FIN	900	+279		10
11	L Leino	FIN	900	+276		11
12	H Tahkapaas	FIN	900	+273		12
13	M Holnbom	SWE	900	+272		13
14	K Henrikson	FIN	900	+270		14
15	A Persson	SWE	900	+270		15
16	K Koivula	FIN	900	+265		16
17	J Kuningas	FIN	900	+265		17
18	J Carter	GBR	900	+264		18
19	P Ball	GBR	900	+249		19
20	S Holnbom	SWE	900	+249		20

F1A-Junior 6 flew

F1A-Junior 6 flew						
1	L Tetrick	USA	2081			1
2	K Jones	USA	2017			2
3	T Secor	USA	1894			3

F1B 44 flew

F1B 44 flew						
1	M Seifert	GER	2280	+420	+490	1
2	A Burdov	RUS	2280	+420	+484	2
3	B Jensen	USA	2280	+420		3
4	L Horak	CAN	2280	+389		4
5	O Kulakovsky	UKR	2280	+310		5
6	W Ghio	USA	2280	+287		6
7	A Andriukov	USA	2280	+277		7
8	B Booth	USA	2274			8
9	J Bradley	USA	2272			9
10	Mikheev	RUS	2265			10
11	C Jones	USA	2258			11
12	E Gorban	UKR	2253			12
13	Y Waltonen	FIN	2247			13
14	R Rohrke	USA	2247			14
15	R Morell	USA	2245			15
16	Y Blazhevich	UKR	2238			16
17	P Ruyter	NED	2238			17
18	E Nelson	USA	2211			18

F1C 28 flew, 10 full scores

F1C 28 flew, 10 full scores						
1	D Zulic	SLO	2280	+420	+590	1
2	E Verbitsky	UKR	2280	+420	+525	2
3	M Gewain	USA	2280	+420	+439	3
4	N Poti	USA	2280	+420	+410	4
5	B Servaies	USA	2280	+420	+335	5
6	E Carroll	USA	2280	+420	+331	6
7	R Trupke	AUT	2280	+420	+258	7
8	F Parker	USA	2280	+420		8

F1C 5 flew

F1C 5 flew						
1	T Raauber	EST	720	+433		1
2	J Roots	EST	720	+383		2
3	K Kuukka	FIN	720	+357		3

HOLIDAY ON ICE, Gjovik, Norway, Mar 18-19

F1A 50 flew 32 full scores						
1	G Trogen	SWE	930	+527		1
2	T Pajunen	FIN	930	+498		2
3	F Aberlenc	FRA	930	+423		3
4	M Lihtamo	FIN	930	+404		4
5	R Lesko	CRO	930	+395		5
6	H Fuss	AUT	930	+390		6
7	T Weimer	GER	930	+310		7
8	V Stamov	UKR	930	+262		8
9	R Koglot	SLO	930	+228		9
10	R Hellgren	SWE	930	+210		10
11	P Findahl	SWE	930	+191		11
12	P Kuikka	FIN	930	+171		12
13	H Amie	NOR	930	+167		13
14	M Kosonozhkin	RUS	930	+160		14
15	A Persson	SWE	930	+153		15
16	I Steffensen	NOR	930	+146		16
17	T Stalhandske	SWE	930	+142		17
18	D Oldfield	GBR	930	+141		18
19	S Makarov	RUS	930	+134		19
20	B Van Nest	USA	930	+124		20

F1A-Junior 3 flew 2 full scores

F1A-Junior 3 flew 2 full scores						
1	J Zarins	LAT	930			1
2	D Findahl	SWE	930			2

F1B 35 flew 18 full scores

F1B 35 flew 18 full scores</th						

RDI EMPEREUR NAPOLEON?

Voici la question à laquelle il me fallait répondre, au moment où je pensais à l'introduction pour cette présentation de mon COXY, ou pour mieux dire, de cette famille de Coxy's.

J'avais en effet promis cet article à mon bon ami André, déjà quand il avait couronné mon avion "Roi du Poitou", lors de la seconde victoire consécutive au concours de 2002, il s'était trouvé en porte-à-faux en déclarant "Empereur" du même cru en 2003, lors de ma troisième victoire, mais il ne restait que la promotion hautissime au niveau de NAPOLEON à la quatrième victoire en 2004, après un départage mémorable avec Kolukowsky.

Je dus m'arrêter là, pour éviter toute difficulté à mon ami pour l'année 2005 (y-a-t-il un autre niveau au-delà, tout en évitant des références peut-être un peu blasphématoires à des autorités ou entités religieuses?)

Je vais donc vous présenter cette famille, de quatre éléments très semblables, qui a, entre autre, gagné le titre de Modèle de l'Année 2004 de la National Free Flight Society des USA.

L'histoire commence il y a des années, quand la famille dominante à l'intérieur de ma caisse à modèles, était celle des Rara Avis (Oiseaux rares), modèle de l'année 1993 de la même NFFS.

J'avais amené avec moi quelques uns de ces modèles aux CH du Monde en Argentine de 1989, et une froide matinée, qui nous voyait occupés avec nos essais, m'avait amené le plaisir de rencontrer dans le même coin du terrain, mon ami Zhang Wenji, que j'avais rencontré aux CH du Monde en Australie et en France.

En utilisant l'interprète de l'équipe chinoise, il me demanda si je voulais faire un vol "modèle déparatge" avec lui, il mettait à disposition les deux chronométrateurs et deux observateurs pour évaluer les montées, à bonne distance.

Très belle occasion, en plus j'avais un appareil à profil très mince et bien cambré, que je voulais bien voir en action. La montée s'avéra belle et bien comparable, les observateurs trouvant que, peut-être, mon ami venu d'orient avait un ou deux mètres d'avantage.

Les 45 secondes en plus de mon ami

venaient donc plutôt du plané.

Mon intérêt scientifique pour son profil m'amena l'après-midi dans la chambre des modélistes chinois, et là Zhang, avec un crayon bien aiguisé, traça le contour de la nervure d'emplanture sur un morceau de papier, qu'il m'offrit en cadeau.

Je construisais un modèle en utilisant ce profil, qui fut un très bon appareil gagnant pas mal de concours et m'amena, entre autre, au déparatge lors des ch. du monde en Californie 1993.

Cet appareil a été le précurseur de la famille des Coxy's, dont le nom vient de mon expérience californienne que je viens de citer. Coxyde est un autre nom de la Valley Fever (fièvre de la vallée) ou Coccidioidomycosis, un souvenir très local que je ramenais avec moi après le championnat.

Le projet aérodynamique, tout comme les dimensions générales, sont assez classiques, la raison étant que ces appareils suivaient la ligne de projet des modèles précédents, qui déjà avaient donné pleine satisfaction.

La construction des deux premiers Coxy's marque aussi mon passage à la technique de construction "moderne".

L'aile du modèle précurseur avait déjà un D box moulé en kevlar, mais les Coxy's présentent un D box moulé en carbone en utilisant du tissu de 60 g/m², mis +/- 45°, directement moulé sur du mylar aluminisé. Les longerons sont très solides, en carbone unidirectionnel de 0,4 mm d'épaisseur sur une largeur de 7 mm à l'emplanture, 4 mm à la cassure des dièdres et 2 mm en bout d'aile.

L'âme entre les deux longerons carbone est en balsa assez dur, fibre verticale et partout de la même largeur que les baguettes de carbone.

Ces longerons arrivent à maturité sur les deux derniers Coxy's, dans lesquels la fibre utilisée est en carbone haut module d'élasticité Toraya M46 J, qui donne des ailes très raides.

Le stabilo est doté d'un D box en balsa de 0,4 mm d'épaisseur coupé en quarter grain et les longerons sont issus du même matériel, des chapeaux des nervures, du carbone de 0,1 mm et de 1,5 mm de largeur, avec une âme en balsa de 1 mm à fibre verticale.

Le fuselage, partie porte écheveau, avait été moulé, sur les deux premiers exemplaires 100% en carbone, selon une méthode mise au point par Arno Hacken, qui consistait dans l'utilisation d'une première couche de fil de carbone mince enroulé à sec sur une forme en alu, montée sur tour, suivie d'une seconde couche, en tissu de carbone de 60 g/m², tirée jusqu'à ce que l'angle entre les fils soit de +/- 60°, bien imbibée avec de l'époxy et essuyée avec du papier absorbant, cette couche à son tour est recouverte d'une autre enroulée sur le tour de fil carbone à sec.

Les deux enroulements prenaient leur dose de résine de la couche intermédiaire de tissu de carbone, le tout était passé au four de la cuisinière et donnait un porte écheveau très beau, rond et léger, pas plus de 20 g.

L'histoire a montré que cette structure était trop fragile.

Après pas mal d'années d'utilisation de la part d'Arno et de moi-même, tous les deux nous avons remarqué que les atterrissages et les déthermalisations sur des pierres pouvaient donner des petites fissures locales, qu'on reparait rapidement sur le terrain, mais un jour l'explosion du caoutchouc, probablement en correspondance avec un des points réparés et affaiblis, le tube entier collape, et voilà !

Je pense que nous avions voulu descendre trop bas en poids, et qu'un plus de matière avec la même structure, aurait pu être suffisante.

De toute façon à ce moment j'ai décidé de commencer à utiliser des tubes en kevlar, de chez AA (Alex Andrukov) et les deux derniers Coxy's sont nés avec ce tube, qui déifie toute explosion, les deux premiers modèles ont vu leur tube change au moment d'une défaillance.

Le poutre arrière a toujours été de provenance étrangère, d'obscurs producteurs de l'est, sur les premiers modèles, jusqu'aux poutres de bon pedigree de AA sur les derniers.

La cabane porte tous les services, la minuterie est montée sur le côté droit, comme ça je peux la voir, parce que je suis gaucher, et il s'agit

d'une mécanique classique russe que j'achète et transforme moi-même.

Un petit espace est prévu pour l'émetteur radio.

La mécanique de variation d'incidence d'une des demi-ailles (wing wiggler) donne un petit surplus d'incidence à la demi-ailde droite pendant les trente premières secondes de la montée.

Un petit levier sur le côté actionne la minuterie et en même temps, libère l'hélice, pour un "départ sous le pouce".

En effet je préfère ce système, même si sur le premier Coxy, je m'étais fait entraîner par la mode du temps en installant un départ retardé de l'hélice.

J'avais rapidement réalisé que je n'avais pas la puissance de lancement d'un Andrukov, ou des quelques uns des autres musclés, et j'avais tout de suite évité de me donner en spectacle comme beaucoup de collègues, avec le fameux "départ en deux temps", avec méditation intermédiaire, caractérisée par un lancement pas vraiment énergique, suivi d'un arrêt méditatif à mi-hauteur, avec l'option d'un petit recul, suivi finalement, et il était bien temps, du départ de l'hélice, bien complètement décrochée, comme il se doit pour une hélice appelée à partir de la vitesse zéro et sous charge !

Un départ en vitesse moyenne (celle que mes petits bras me permettent) avec une hélice tout de suite en action est, à mon avis, le meilleur compromis pour le modéliste normal.

J'ai aussi l'impression que la diffusion si large du départ avec retard est due, pour beaucoup d'acheteurs, à leur incapacité de retravailler le système sur leurs achats.

Pour en revenir à la construction, la poutre arrière et le porte écheveau sont rassemblés l'un à l'autre avec le fameux joint élastique que beaucoup d'entre vous ont remarqué sur mes machines.

Il s'agit d'un vieux système, utilisé dans le passé, dans certains coins du monde modéliste, pour permettre le remontage du caoutchouc de la partie arrière du tube moteur, en évitant ainsi d'endommager l'hélice en cas d'explosion au remontage.

En ce temps là on ne connaît pas encore le remontage sans hélice ou le très moderne remontage externe, qui est, à mon avis, le chemin à parcourir aujourd'hui.

La mise en place de la poutre arrière après le remontage oblige à fixer les câbles, en provenance des surfaces mobiles arrières, au dernier moment.

Pour faciliter cette opération et éviter des malgaches dangereux, j'ai prévu un petit "bloc connecteur" derrière la cabane, où attacher en bon ordre et rapidement la série de câbles à une série correspondante de crochets, ces derniers sont

OPENSCALE 2006

Medlank rubber
open contest of rubber powered scale
and antique models

Petrik cup
antique rubber powered models for pupils
till 15 years

FRIDAY May 26.2006
Saturday May 27. 2006
Sunday reservation

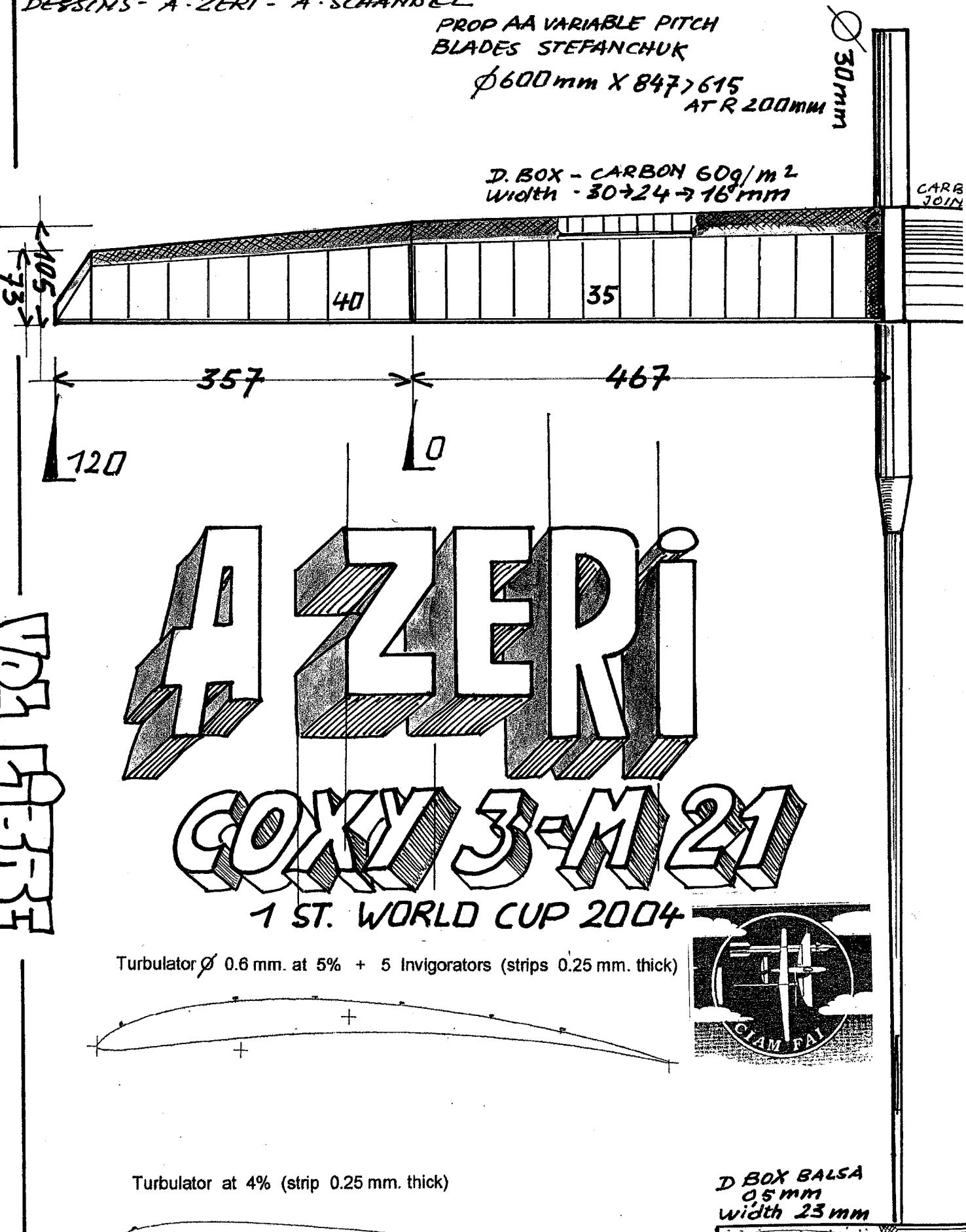
Contact Adress
LUBOMIR KOUTNY Zahrebska
33
616 00 BRNO Czech Rep
tel. 420 549 2525 61

DESSINS - A. ZERI - A. SCHANDORF

PROP AA VARIABLE PITCH
BLADES STEFANCHUK

$\phi 600\text{mm} \times 847.615$
ATR 200mm

D. BOX - CARBON 60g/m²
width - 30+24=16mm

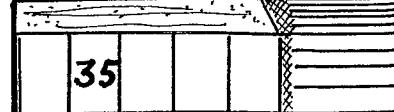


ÉCHÉANCES 1/5 ET 1/1

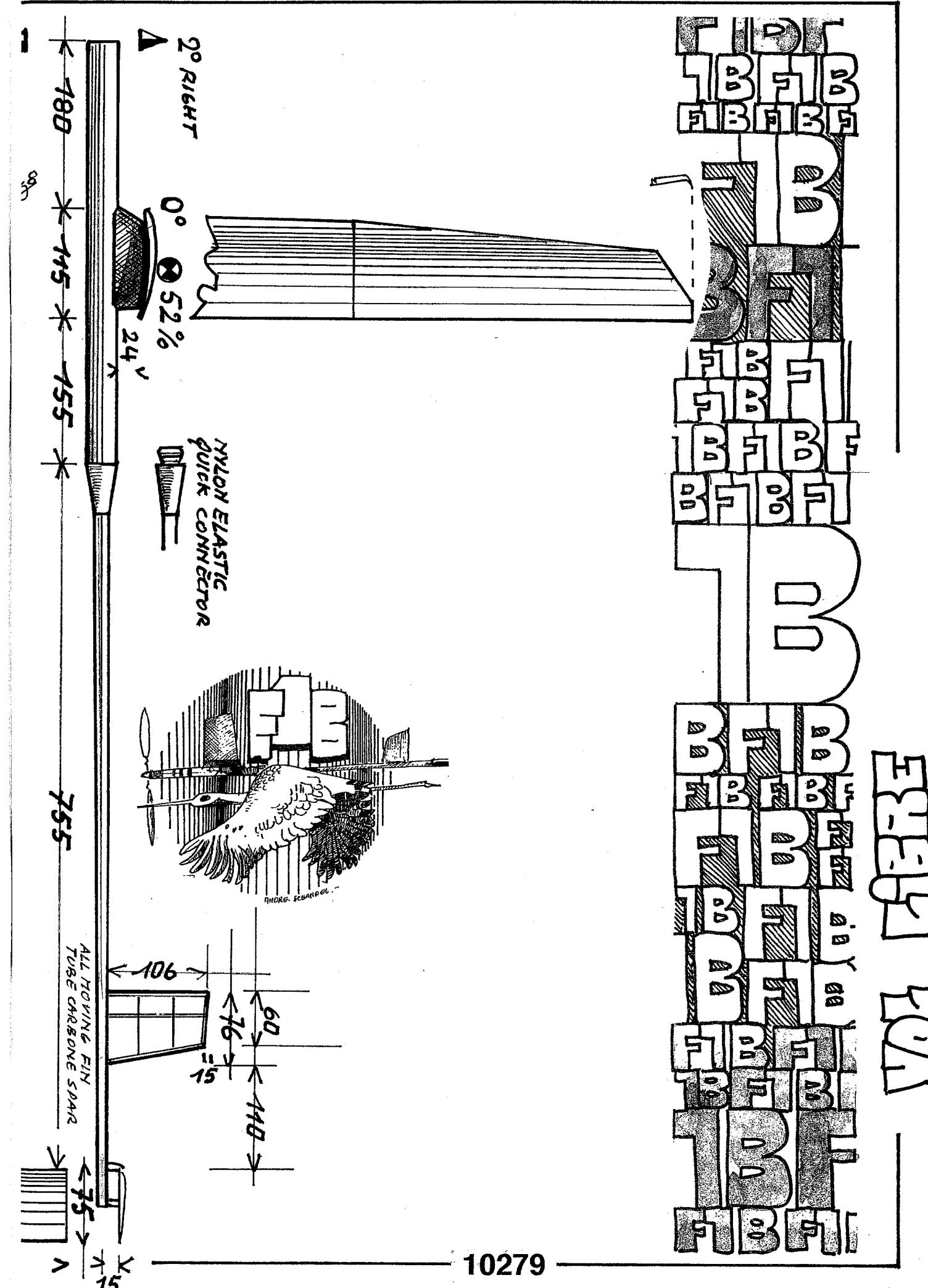
01-2006
10278

Turbulator at 4% (strip 0.25 mm. thick)

D. BOX BALSA
0.5mm
width 23mm



360



préparés et mis en connexion avec la minuterie bien avant le vol.

Un avantage que j'aime beaucoup dans mon système de connexion rapide, en cas d'accident ou, de toute façon, d'atterrissement rude et énergique, le connecteur libère la poutre entière, en évitant des conséquences plus graves, je tiens à signaler que, dans toute ma carrière, j'ai planté une quantité innombrable d'appareils, mais je n'ai jamais endommagé une poutre arrière.

Pour en venir au réglage de l'appareil, le centre de gravité est 100% maison, comme il se doit pour un appareil amateur, si, par contre, vous préférez quelque chose de plus professionnel, vous n'avez qu'à vous adresser aux fournisseurs habituels, insistez si vous avez l'impression qu'ils ne voudraient pas satisfaire votre requête; ils pourraient quelquefois avoir tendance à garder pour eux ces petits détails qui peuvent faire la différence.

Le centre de gravité est positionné juste derrière 50%, un choix assez standard aujourd'hui pour introduire un décalage assez important, père d'une attitude "nez en l'air" assez prisée dans la montée.*

Il faudra jouer un peu avec cette position, jusqu'à pleine satisfaction en montée éventuellement en cherchant le bon stabilo, en allongement et profil, sans oublier que, à toutes choses égales, un stabilo un peu plus porteur vous obligera à le monter un peu plus en négatif, pour garder l'équilibre, donc l'appareil se trouvera avec un peu plus de décalage, ce qui aura un effet sur son désir de tenir son nez un peu plus vers les étoiles à la montée. Je vous laisse méditer sur la sagesse toujours possible de ces derniers mots.

Parlons maintenant des vrillages d'ailes: mes modèles ont depuis longtemps, des vrillages "inversés" qui sont aujourd'hui assez répandus parmi les modélistes caoutchoutiers.

J'étais arrivé à cette solution il y a beaucoup d'années, pour résoudre un problème de comportement au décrochage, et j'avais été positivement quand j'avais appris que Andrukov utilisait ce même réglage, lui aussi, donc, comprenait quelque chose au réglage.

Le problème que je rencontrais sur mes appareils, dotés de vrillage classique (un peu plus de positif sur l'aile interne au virage) à la reprise de vitesse après un décrochage, quand l'appareil commençait à reprendre de la vitesse il oubliait son virage, en redressant sa trajectoire, sous l'effet de l'augmentation de portance sur l'aile interne, évidemment supérieure à celle de l'aile externe.

Le résultat était une série de décrochages sans une vraie tendance à l'amortissement, qui est toujours facilitée par une reprise en virage assez



* Il faudra prévoir un endroit, même petit, pour caser votre centre de gravité dans la cabane. Assurez-vous qu'il ne soit pas libre de se déplacer, parce que, de façon tout à fait remarquable, même si le poids du centre de gravité est absolument négligeable, le fait de le déplacer en avant ou en arrière perturbe considérablement l'équilibre de l'appareil.

serré. Je décidai donc d'inverser la différence d'indidence des demi-ailes, pour voir si la comportement de l'appareil à la reprise de vitesse après décrochage se serait trouvé aussi inversé, avec serrage du virage.

L'effet recherché était là, bien clair et évident.

Je peux vous garantir que, pour mes appareils, réglés à ma manière, cela marche comme ça, pour le vôtre, peut-être ça ira, peut-être pas, c'est comme dans la vie.

Je m'aperçois que j'ai presque oublié de parler de l'hélice, peut-être parce que aujourd'hui, il est devenu presque normal d'acheter ces petits objets tordus au marché pas exactement à celui de l'angle de votre rue, mais plutôt au marché sur les terrains de vol.

Le choix à faire est entre pas fixe et pas variable, et là on entre sur un terrain glissant. C'est une matière de préférence, de prix et de conviction religieuse.

Si votre religion vous prescrit l'utilisation d'un pas variable, il ne faut pas risquer l'exclusion de la communauté des fidèles, adoptez sans crainte le pas variable.

Si vous êtes un libre penseur, peut-être même concerné par le prix, vous êtes libre de considérer certaines théories et simulations et trouver votre bonheur dans un nez à pas fixe de bonne qualité.

J'ai un pas fixe sur les deux premiers COXY's, un pas variable AA sur les deux autres, dans les deux cas le modèles volent très bien.

Un nez n'est pas une hélice sans ses pales, et le choix sur le marché est grand. AA Originel, variation sur thème Stephanchuk, Gorban nouveau ou vieux, Burdov ou néerlandais de chez van HOORN, ce n'est même pas interdit d'en faire soi-même.

J'ai utilisé une très vieille Burdov sur mon premier, une variation AA classique faite maison sur mon deuxième, la version du même classique faite par Stephnachuk sur mes deux autres.

Dans le temps j'ai aussi essayé des AA originelles et des pales de provenance variée et obscure, toujours avec de belles montées.

En ce moment j'utilise souvent mon appareil avec pas variable et pales Stephnachuk, la raison étant que je ne peux utiliser plus d'un appareil par vol, et que celui-ci est le meilleur réglé dans la caisse, après que le meilleur en absolue, avec pas fixe et pales Burdov très vieux modèle, a été cassé et n'a plus retrouvé son esprit, même après réparation amoureuse.

Sur mes modèles j'utilise encore en ce moment des moteurs de 28 brins, c'est un choix un peu rétro que je dois trouver le temps de moderniser

vers les 26 brins aujourd'hui plus à la mode, et avec raison>.

Je prévois que ce passage puisse se faire sans aucune modification, sauf que ça pourrait rendre le réglage plus facile, comme c'est normalement le cas en diminuant l'excès de puissance à dominer au départ.

Je peux dire que le COXY a été construit et utilisé par plusieurs modélistes avec toujours de très bons résultats.

Pour ce qui me concerne les COXY's m'ont donné beaucoup de satisfactions, avec quelques victoires au Poitou, les quatre de suite inclus, beaucoup de concours FAI, une 2 ème place aux Ch. d'Europe au Portugal, une 3 ème aux Ch. du monde en Israël, la première par équipe en Hongrie et finalement la victoire de la Coupe du monde 2004, précédée de plusieurs places dans les Coupes du Monde précédentes, 2 ème en 94, 3 ème en 95, 5 ème en 96, 2 ème en 97, 3 ème en 98, 4 ème en 99, 6 ème en 2002 tout comme en 2003, le tout couronné par le choix comme modèle de l'année 2004 dans sa catégorie, de la part de National Free Flight Society.

La victoire dans la Coupe du Monde de la part d'un amateur, encore actif dans sa vie professionnelle, représente pour moi un vrai succès, que j'ai bien tenu à souligner en évitant de gagner aucun concours en 2005 (chose en soi pas trop difficile), une approche que je pourrais considérer comme étant à changer au cours de l'année 2006.

Anselmo ZERI

TOUTE LA FAMILLE REUNIE SUR LE CARREAU.....!



On ne présente plus Anselmo ZERI, Italo-Néerlandais, qui fréquente les terrains de Vol Libre depuis des décennies, avec succès et élégance origine transalpine oblige.

Les catégories C.H. et F1B l'ont toujours vu aux avant-postes, avec des modèles de conception et de construction personnelles. Il nous avait promis depuis longtemps, après ses victoires en séries au POITOU, une présentation détaillée des ses COXYS, qui en beaucoup de points sont très originaux, car conçus pour un gaucher

Saluons aussi son français d'excellente facture

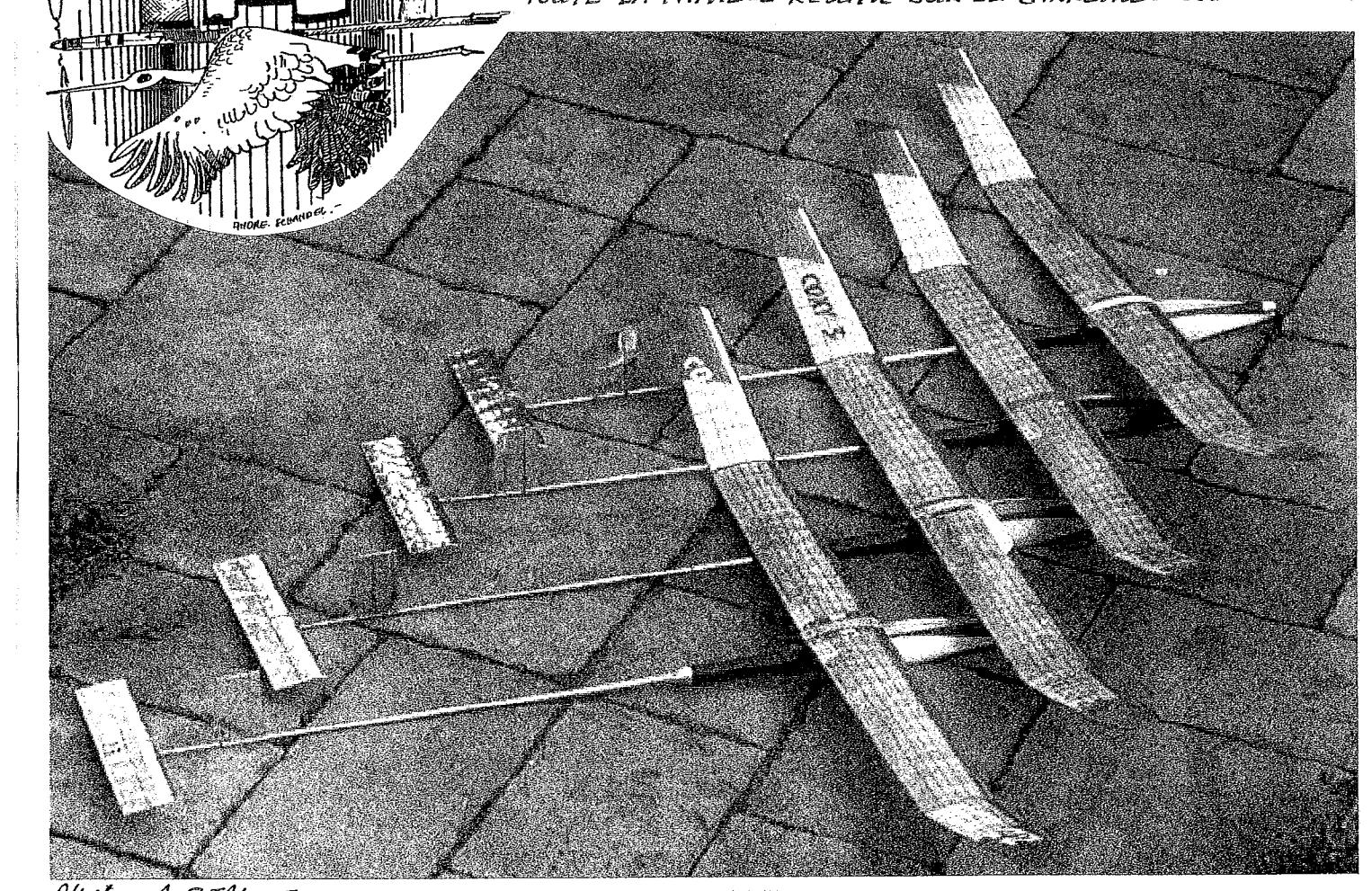


Photo - A ZERI. -



PLUME D'OR 2005

THEDO ANDRE JACQUELINE A. BITON

...Bien que hors concours : remarquables articles de fond sur la stabilité horizontale et "Niouzes" bien agréables

...grand merci aussi à Wantzenriether pour ses articles si intéressants dans la rubrique "Astuces""

A l'addition des points attribués, deux textes ont pointé en tête :

- l'article sur les débutants de Thédo André (Pays Bas) et le compte rendu sur les ch. de France 2005 de J.C. Cheneau et A. Biton .

Ont également trouvé un écho favorable :

- le Balsa de Sergio Montes
- les monopales de R. Höbinger
- le P 30 de course de G. Mathérat mis en tête des plans .
- compte rendu de Darrouzes sur le Ch d'Europe indoor .
- le Pepito de J.F Frugoli
- GPS de F. Aberlenc .
- le Vautour de B. Moriceau
- au féminin " une rubrique maintenant

indispensable par la représentante de nos moitiés . Bravo Jacqueline ! Continuez"

- Cx et Vz . Voici encore une rubrique que l'on attend impatiemment tous les deux mois . Merci pour les caricatures pleine d'esprit (aéronautique) . la série des "catapultés de w . Hach"

Comme tous les ans , les membres du " Jury " Plume d'Or , instituée par R.R. Jossien , pour encourager les écritures , ont donné leur avis sur les six numéros VOL LIBRE de l'année 2005 .

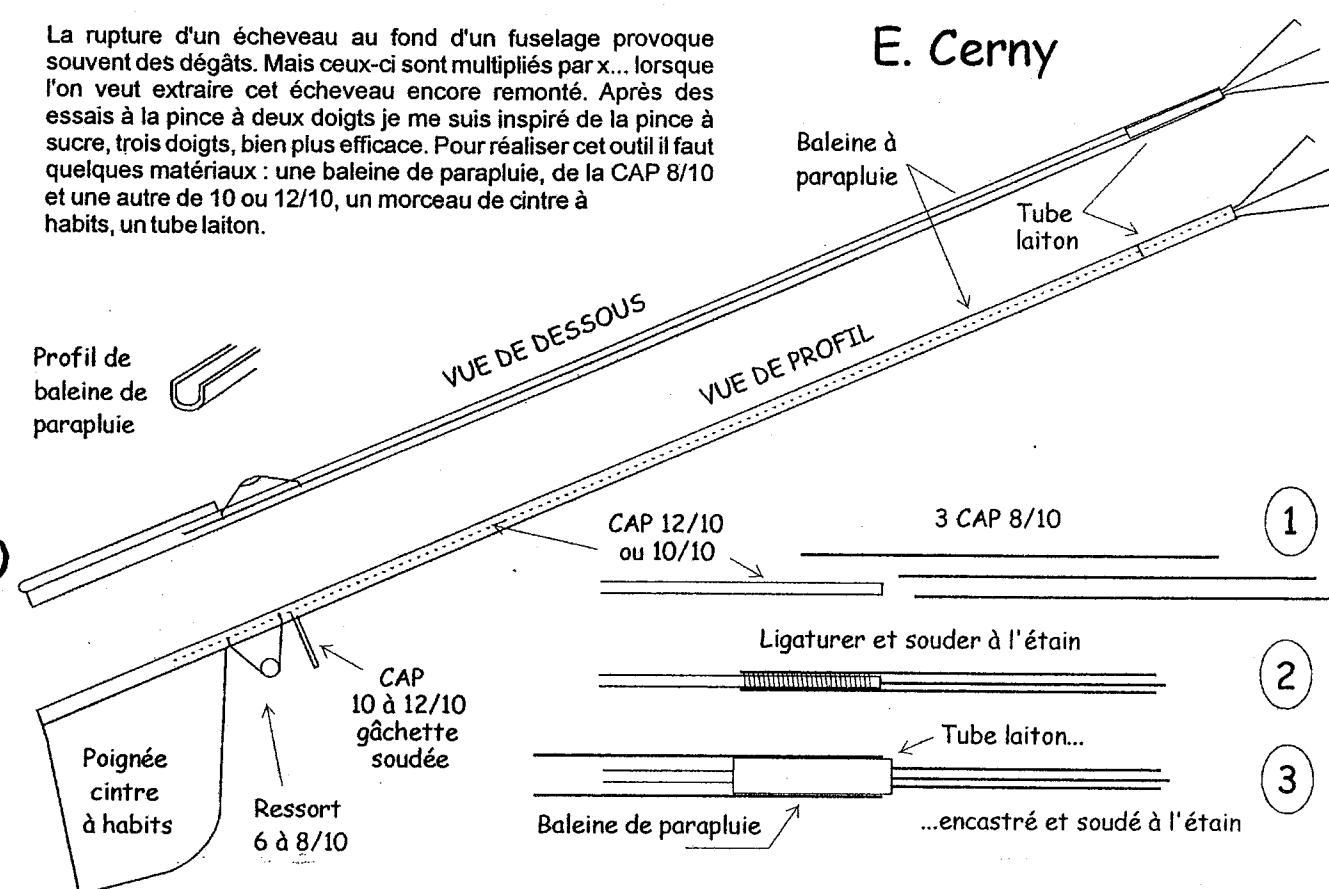
Leur tâche n'est pas très facile , car il n'est pas très courant de trouver un ou des textes qui présentent des caractéristiques de littérature , le plus souvent ce sont des textes courts ou accompagnant des croquis et des plans .

Avant de revenir aux finalistes rapportons des réflexions de membres du jury :

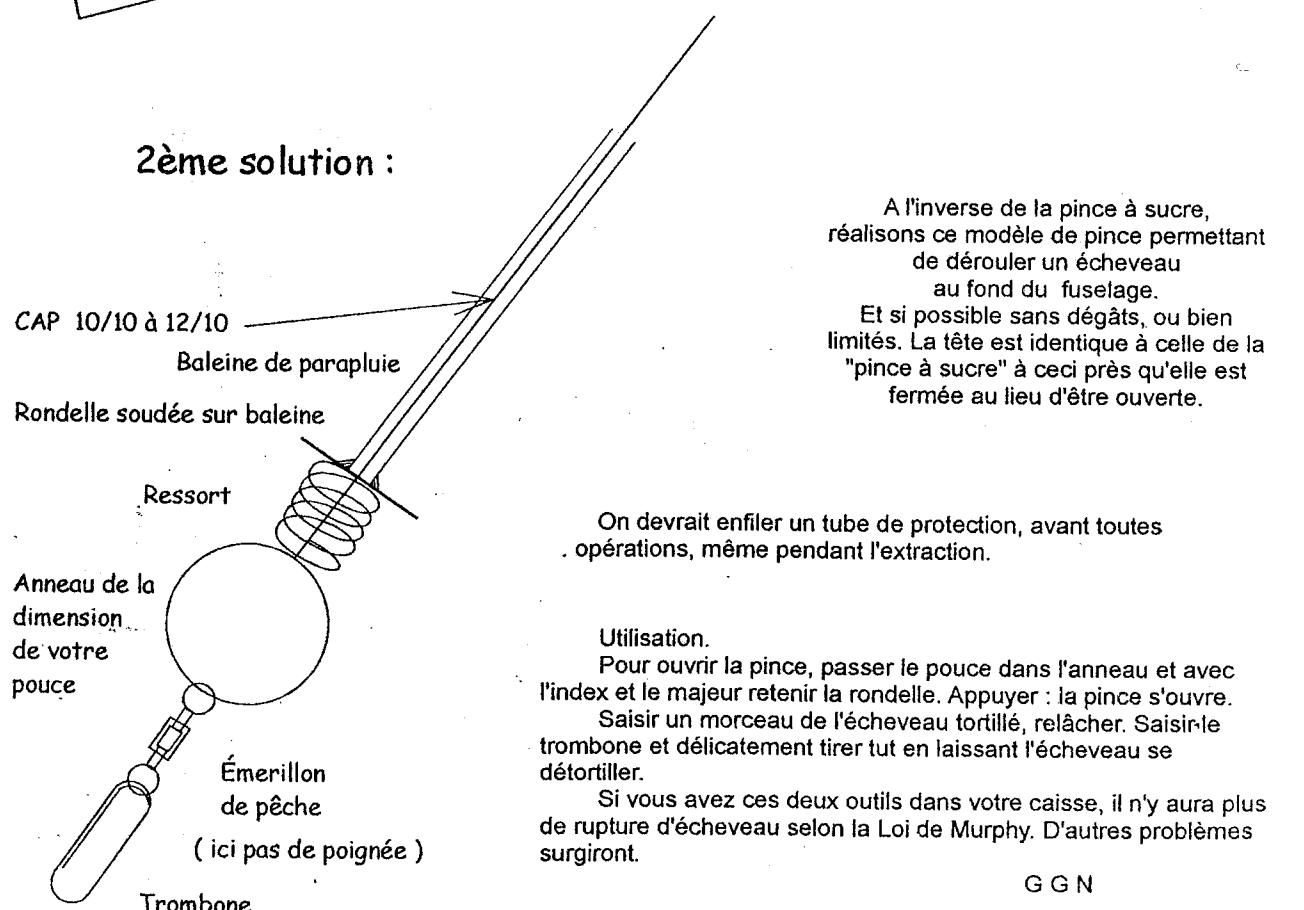
"J'ai cité Wantz , mais il est un des piliers de la revue , un électeur aussi de la Plume d'Or , et j'aurais tendance à la considérer comme hors concours , parce que sinon , je lui aurais attribué la palme tous les ans . J'aime beaucoup ses réflexions , même si je ne les comprends pas toujours"

L'OUTILLAGE PRATIQUE...

La rupture d'un écheveau au fond d'un fuselage provoque souvent des dégâts. Mais ceux-ci sont multipliés par x... lorsque l'on veut extraire cet écheveau encore remonté. Après des essais à la pince à deux doigts je me suis inspiré de la pince à sucre, trois doigts, bien plus efficace. Pour réaliser cet outil il faut quelques matériaux : une baleine de parapluie, de la CAP 8/10 et une autre de 10 ou 12/10, un morceau de cintre à habits, un tube laiton.



2ème solution :



10284

MANUFACTURE
DE L'UNIVERSITÉ
DE MONTREAL

2



Les premières réactions des abonnés à VOL LIBRE concernant concernant l'hommage rendu à Manu Fillon, dans le dernier numéro, sont unanimes : ce fut en grand Monsieur et on attend avec impatience la suite, dans ce numéro

Pour tous ceux qui sont attachés aux valeurs fondamentales de l'aéromodélisme, cela n'a rien d'étonnant. Car partant du cheminement de la pensée et de l'imagination, qualités essentiellement humaines, en passant par le dessin, pour arriver à la réalisation matérielle de modèles d'avions, finale et aux essais, nous sommes bien dans la ligne FILLON.

C'est pour ainsi dire "la totale" de A jusqu'à Z.

10285

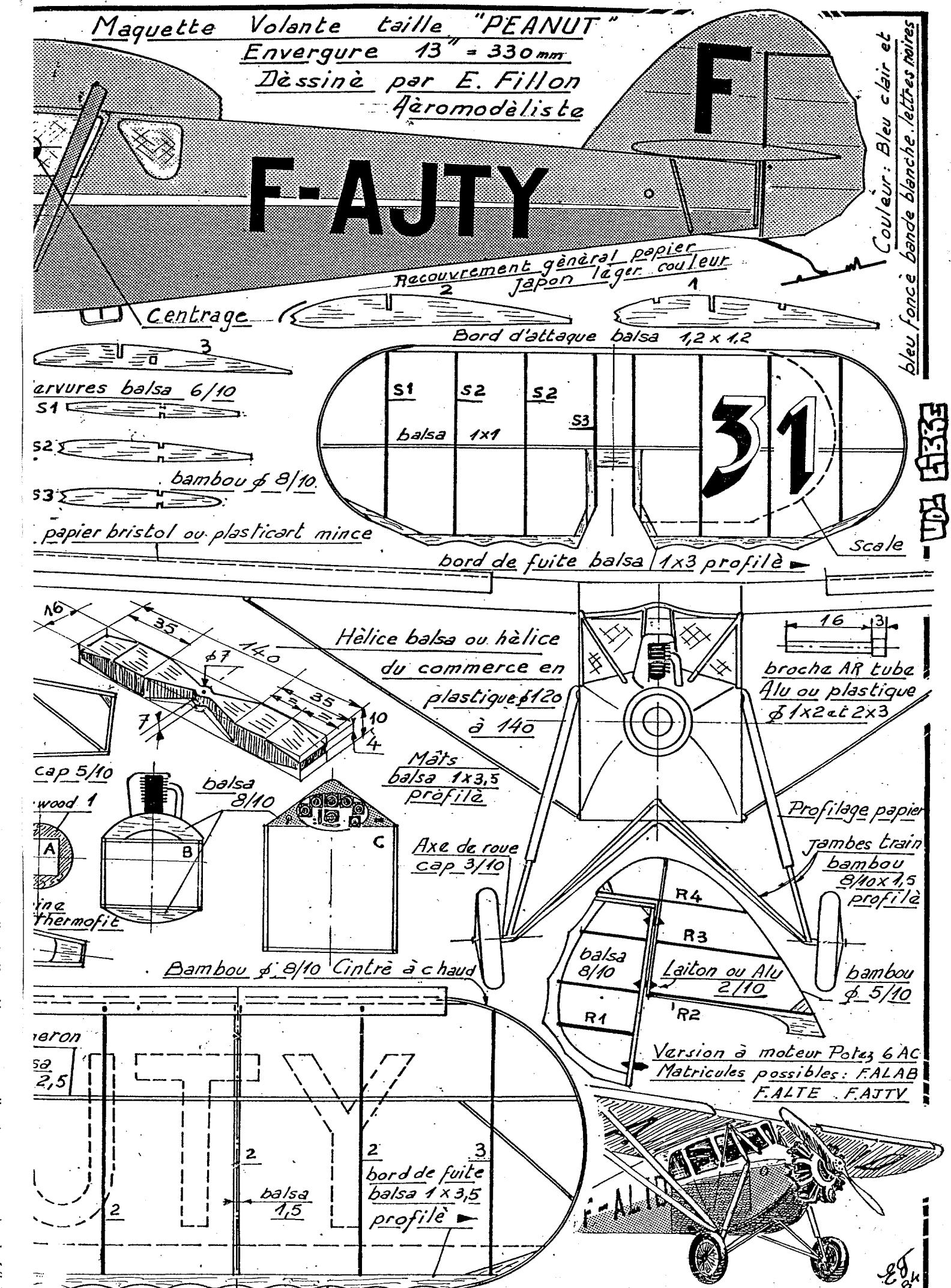
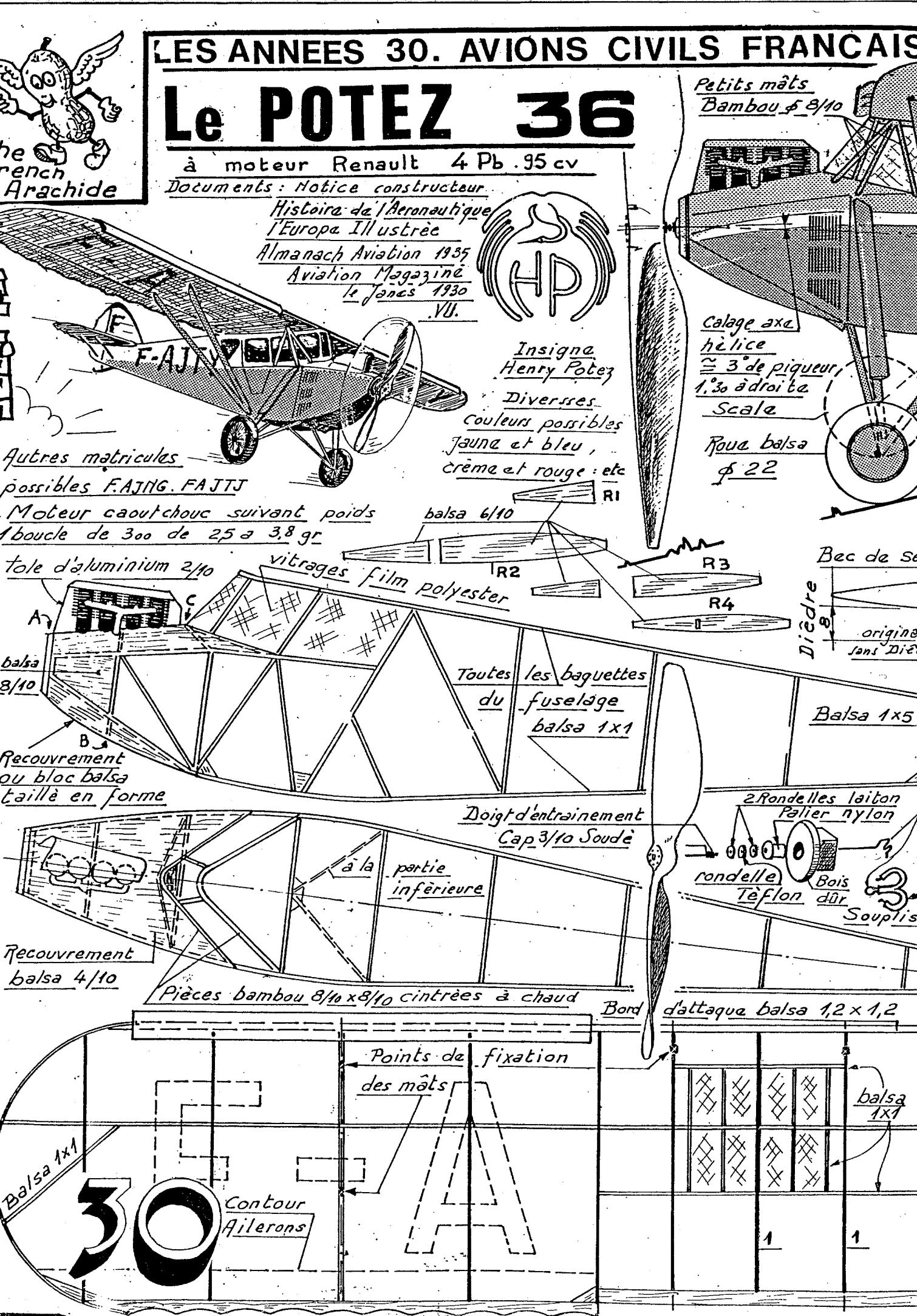
On ne sait plus très bien de nos jours, ce que cela peut représenter, comme investissements et exigences qualités pour accomplir un tel parcours, très souvent en dehors des chemins battus, et excluant tout apport extérieur, surtout s'il est mercantile.

Cette attitude fondamentale, qui correspond à une philosophie, à une optique, de pionnier, ne court plus les rues de nos jours. Manu Fillon était, est et restera un monument sur ce chemin.

La somme de travail fournie paraît incommensurable, et relève d'une prouesse, qui courut sur un chemin parallèle à celles réussies pendant les

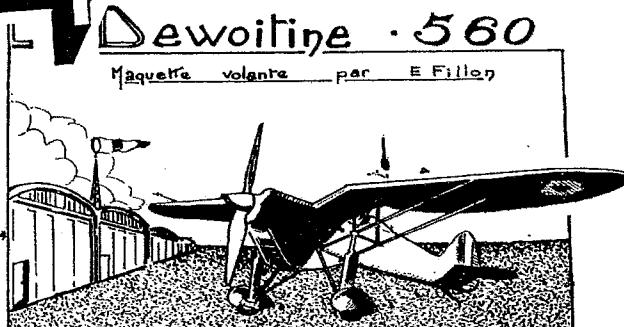
VOL LIBRE

10286



DEWOITINE 560

34



LE MODELE REDUIT D'AVION

Présenté au programme des Jockey de 1931 : le Dewoitine D 560 fut le concurrent malchanceux éliminé au profit du D 500. Alors que le Dewoitine 500 (MRA n° 25) est un monoplan à aile basse en cantilever, solution hardie à l'époque. Le D 560 présentait avec un même fuselage et un même moteur que le D 500 : une aile surélevée et largement baubannée. La forme de l'aile très particulière rappelle le Loire 46 et le PZL que je vous ai déjà présenté en maquette dans les MRA 211 et 418. Vers l'axe de l'appareil, la voilure s'infléchit vers le bas et s'amincit à l'extrême pour que le profil soit aligné avec l'œil du pilote et se présente avec le minimum d'épaisseur pour ne pas réduire le champ visuel. Les ailes viennent s'implanter dans le bossage qui prolonge le capotage des lignes de cylindres du moteur en V à 60°. Cette disposition reprise par PZL et le Loire 46 semble avoir été innovée par le biplan de course Gloster Napier.

La construction de ces appareils est entièrement métallique en duraluminium. Le fuselage de section elliptique est un élément coque.

L'aile en raison de sa forme particulière possède deux longerons alors que le D 500 a une aile monolongeron. Le moteur Hispano-Suiza XBr de 500 cv, 12 cylindres en V, 27 litres de cylindrée, entraîne une hélice métallique Levasseur d'un Ø de 3 m 30. L'atterrisseur à large voie : 4 m est muni d'amortisseurs oléopneumatiques, de roues à frein recouvertes de carènes. La héquille arrière amortie porte une large cuillère. De performances inférieures au D 500 (probablement dû aux trainées parasites que constitue l'abondante maturité) le D 560 ne fut pas retenu. Ceci ne nous empêche pas de le faire revivre en maquette volante car c'est un appareil qui a une bien fière allure.

Maquette : *Fuselage*.

Réduit à l'échelle 1/14^e le D 560 présente une envergure de 0 m 856, taille moyenne laissant la possibilité de motorisations diverses. Traité pour moteur caoutchouc la réalisation de cette maquette doit rester assez légère. Le souci de légèreté entraîne l'abandon d'un fuselage entièrement monocoque au profit d'un fuselage partiellement caissonné de feuille de balsa mince et recouvert de papier lapon fin sur les autres parties. Constitué d'une poutre habillée de faux couples le fuselage sera de ce fait construit en deux stades bien distincts :

1^o) Assemblage de la poutre constituée

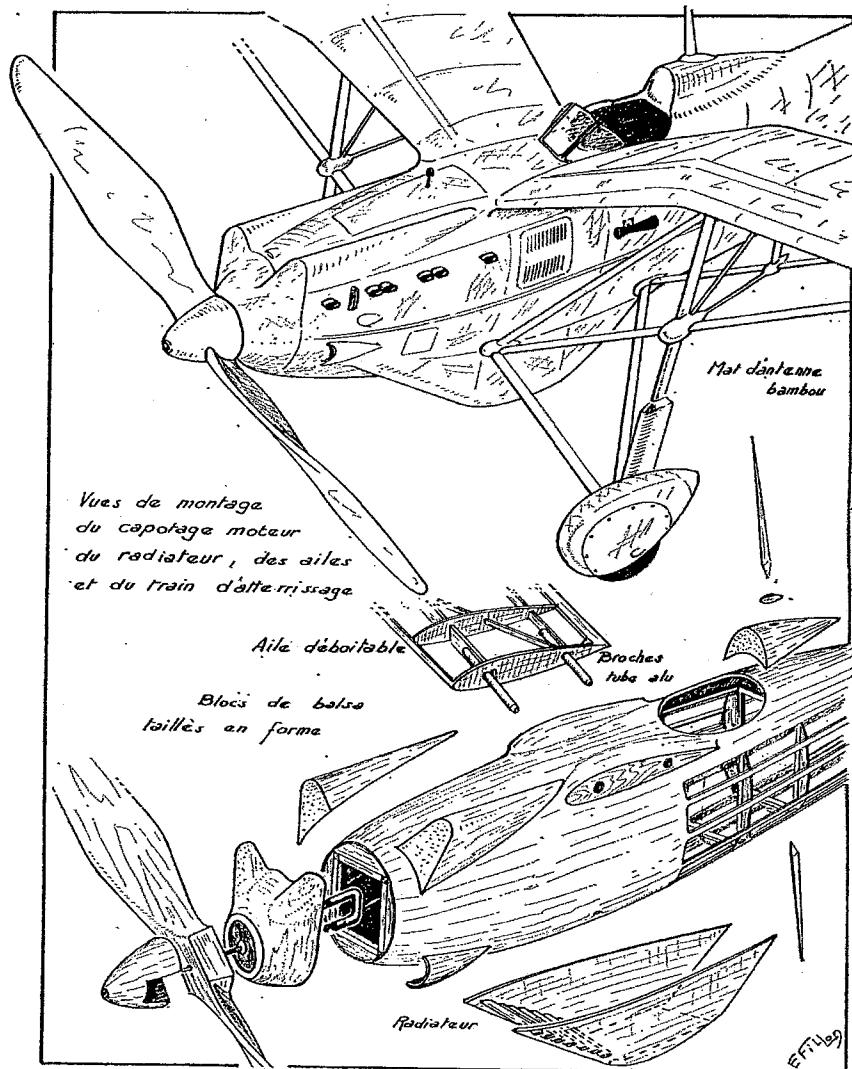
par la réunion de deux échelles en baguettes de balsa 2,5 x 2,5 réalisées suivant la vue de profil et réunies par des entretoises déterminées d'après la demi-vue en plan. La réalisation de cette poutre devra être très soignée et son séchage complet car toute déformation peut entraîner des difficultés ultérieures d'assemblage.

2^o) Pose des faux couples, des caissonnages en feuille de balsa 8/10°, des lisses de balsa 1 x 2 mm, pose des blocs profilés en balsa tendre ou polystyrène expansé, pose du radiateur. Tout ceci sans oublier les points de fixation des ailes, empennage, mât, atterrisseur ainsi que l'attache du moteur caoutchouc.

Le couple F1 renforcé recevra à emboîtement sans jeu, le plastron supportant

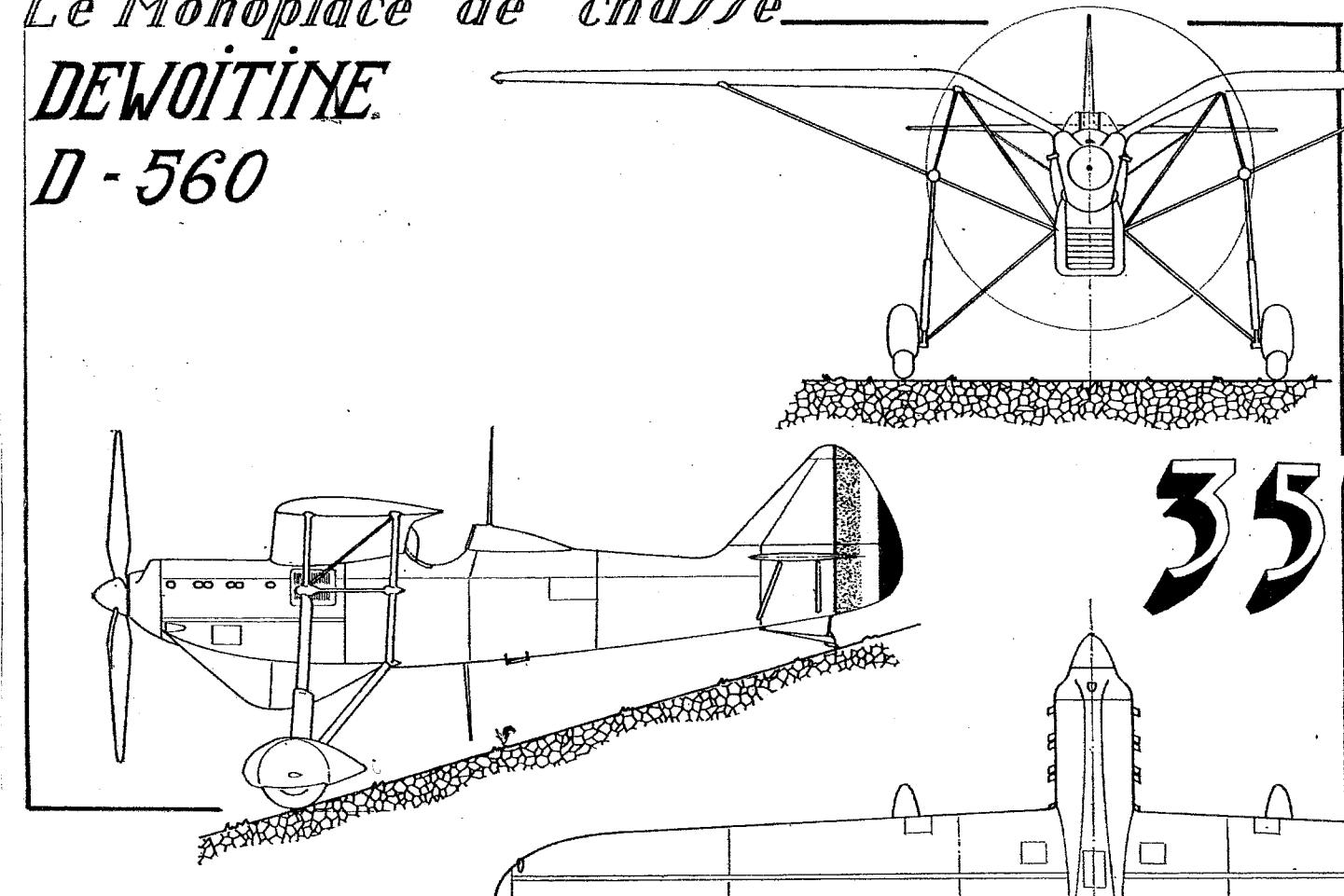
le palier de l'axe d'hélice. Taillé dans un bloc de balsa ou constitué de planchettes de balsa contrecolées, le plastron sera soigneusement ajusté aux contours des formes du fuselage.

Voilure : Différemment au PZL ou au Loire 46 dont la voilure s'infléchit au centre en suivant une courbure, le D 560 présente une forme anguleuse à cassure nette. Cette forme nous permet de réaliser les demi-ailles à plat sur la vue en plan et ensuite de les plier à l'endroit et à l'angle voulu. Il faut renforcer les deux longerons à la cassure par des éclisses en contreplaqué de bouleau 8/10. Un renfort discret du bord d'attaque et du bord de fuite n'est pas à négliger (pongé de soie et colle araldite). Vous remarquerez que le profil de la voilure comporte comme sur le vrai une variation de l'angle d'attaque dans la partie centrale pour rester suivant la ligne de vue du pilote. Ceci se traduit par un relèvement du bord de fuite et justifie les nervures à talons A 1, A 2, A 3. Ces talons sont à supprimer en finition. Le bord de fuite et les arrondis marginaux sont à déconper dans la planche de balsa 30/10 et à profiler



Le Monoplace de chasse DEWOITINE D-560

35



soigneusement. Des broches en tube d'aluminium assurent le centrage de l'aile sur les moignons collés au fuselage ; l'orientation de ceux-ci doit être soigneusement vérifiée pour obtenir un même angle d'attaque aux deux demi-ailles. Je ne vous parlerai pas des carénages de roue que

j'ai déjà plusieurs fois détaillés. Toutefois prenez des roues peu épaisses et ne faites pas le passage de celles-ci trop juste. Si vous tentez de faire décoller votre maquette il ne faut pas que le moindre gravillon vienne tout bloquer et provoquer un cheval de bois. Quant aux mât

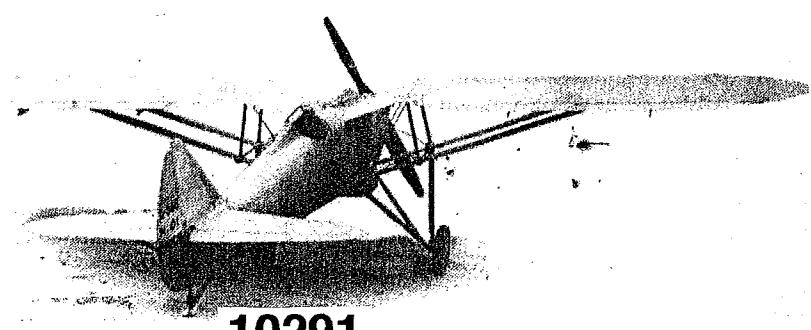


ils forment un ensemble se fixant par deux points au fuselage et assurant le dièdre de la voilure. Ils sont constitués de baguettes de peuplier profilées renforcées par des cordes à piano. Les points de

fixation extrêmes sur les ailes suffisent, les mâts aboutissant à la cassure seront seulement centrés. Désormais suffisante à l'échelle (les chasseurs de cette époque avaient des propulseurs de grand diamètre), l'hélice peut être troquée pour une hélice de vol de plus grand diamètre à larges pales. Après recouvrement au papier Japon fin ou Modelspar, enduisage de tensions deux couches, peinture et décoration. Restée à l'état de prototype il fut présenté sous sa livrée aluminium nu et nous pouvons sans risque d'erreur y ajouter cocardes et bandes tricolores sur la dérive. Les échappements du moteur, l'habitacle, le venturi seront peint en noir. Le centrage sera fait à 5 mm

en avant du couple F4, et comme à l'accoutumée il ne me reste qu'à vous souhaiter bonne réalisation et bons vols.

E. FILLON.



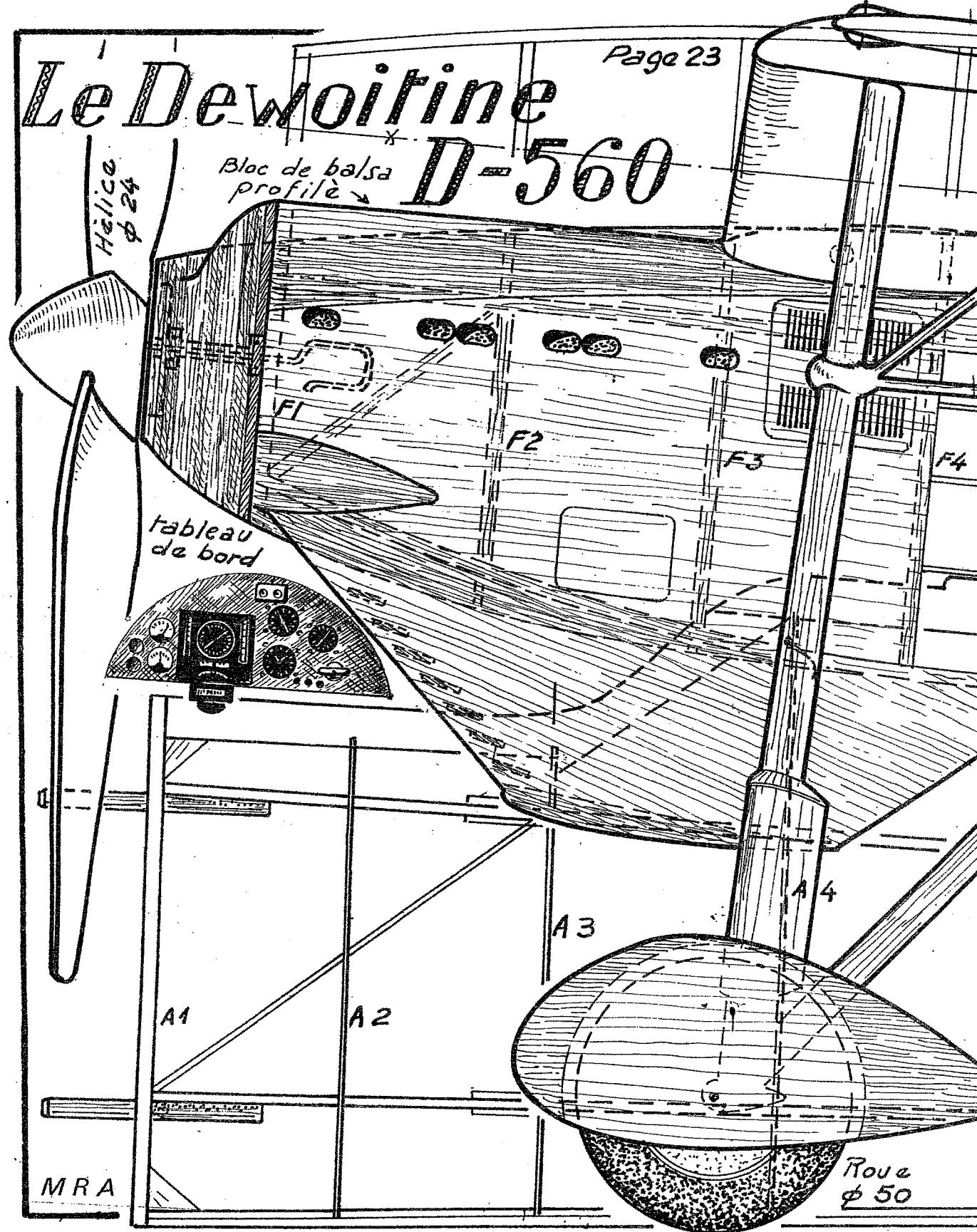
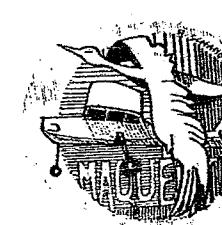
niveau c'est de l'art dont il s'agit de la CONSTRUCTION ? oui Qui ?

Je crois que nous serions d'accord que si l'on accordait en France des doctorats dans notre activité,

notre bonhomme aurait obtenu ce titre le premier , et il y a bien longtemps .

Emmanuel FILLON
DOCTEUR ES MODELISME.

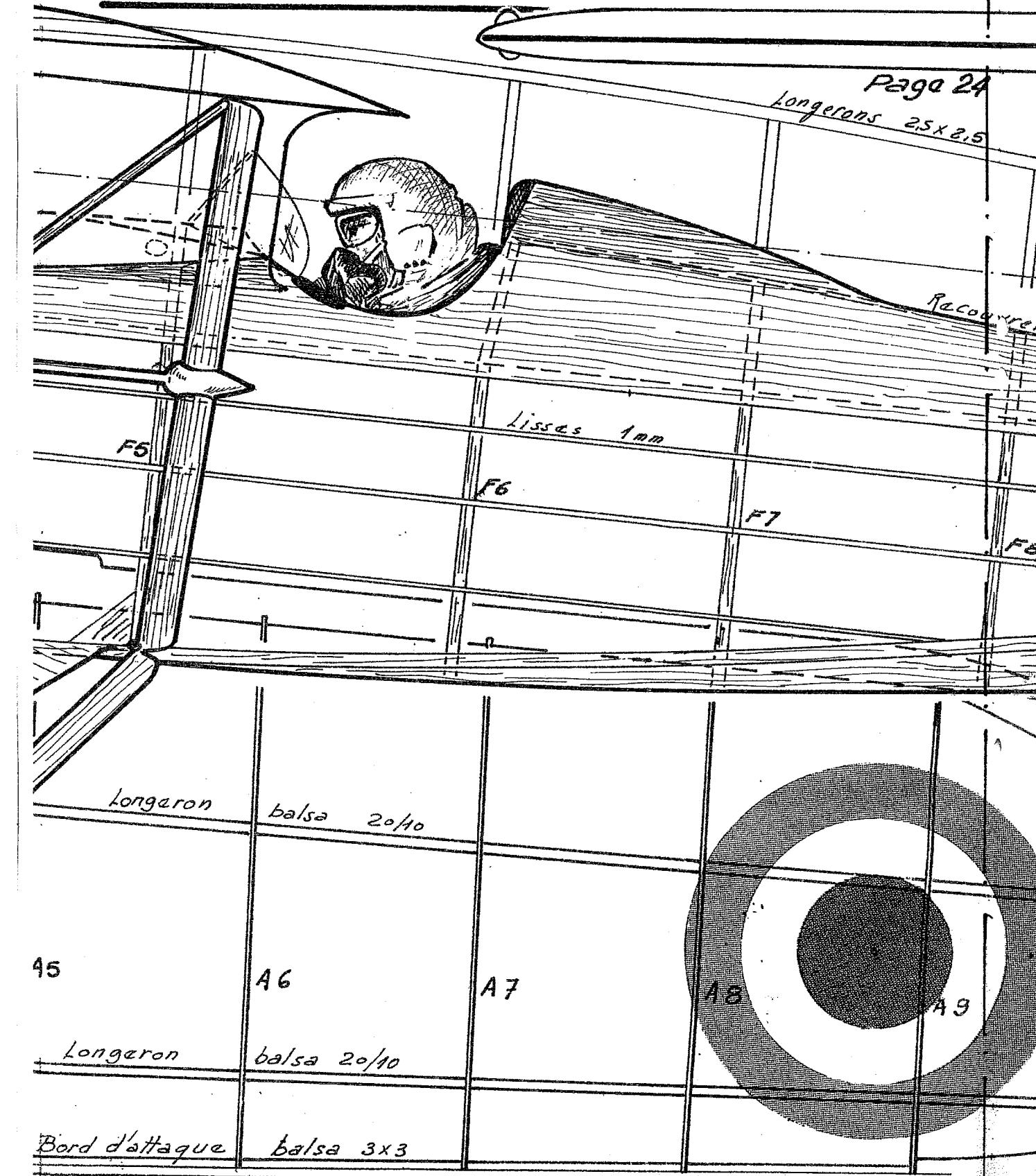
Michel Pierrard.



10292

l'occupation quasi totale der tout l'espace possible , sur la feuille de papier , est caractéristique à Manu Fillon , et trahit de suite son origine .

La multitude de dessins explicatifs , sous différents angles , met en lumière son sens de l'invention au service de la construction . Ici , un gros plan sur la réalisation d'un train d'atterrissege , là le



10293

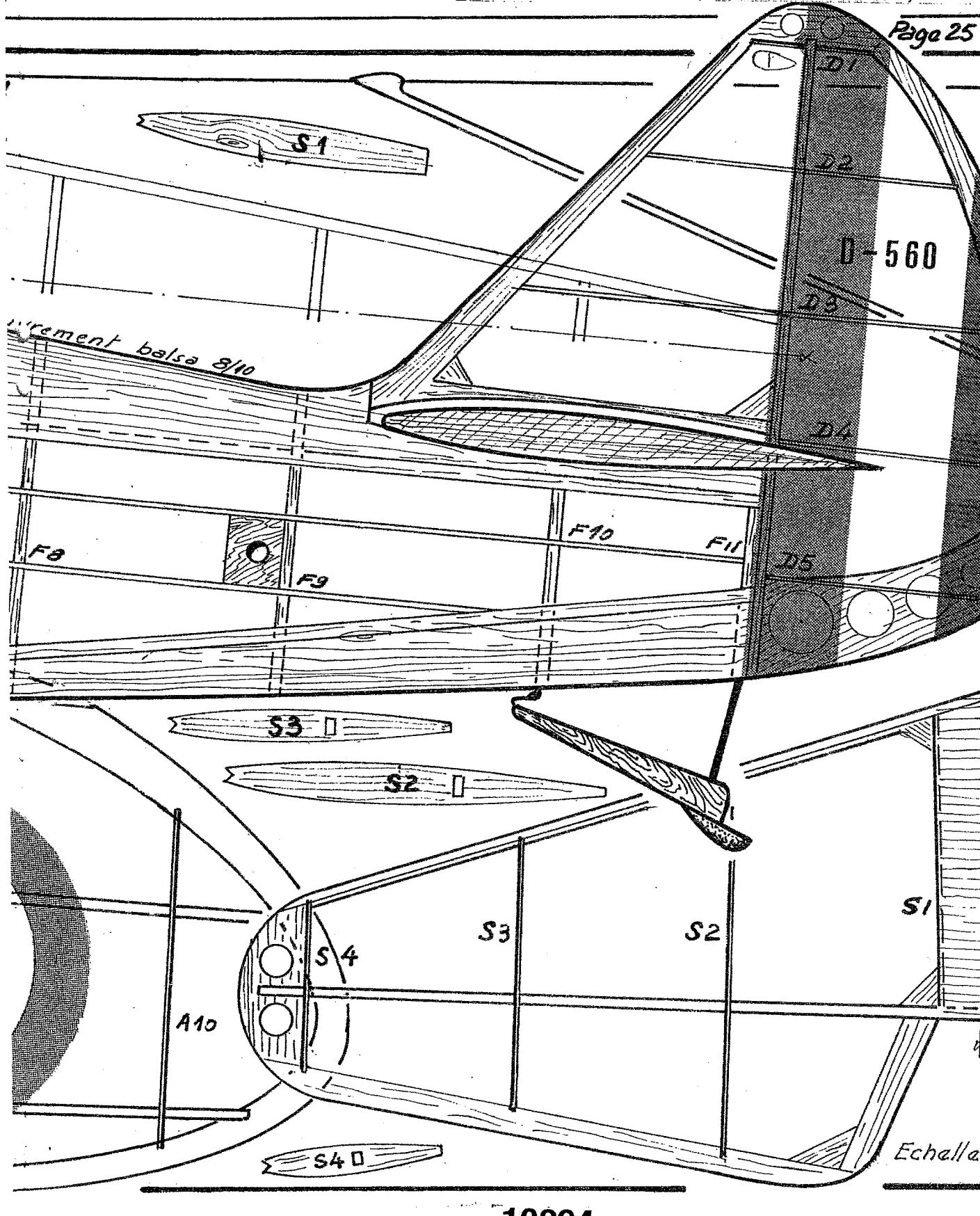
détail d'un tableau de bord , ailleurs le montage d'un capot moteur , ou encore le procédé d'installation du moteur caoutchouc, et le tout basé sur une observation minutieuse de documents réels, existants sur le sujet.

L'ensemble laissant dans tous les cas une image "concentrée" sur le sujet , donnant envie , à tout amateur d'avions, de construire le plus rapidement possible l'engin présenté . C'est cette incitation

réaliste à construire qui constitue aussi le génie de Manu Fillion et qui a certainement fait de très nombreux adeptes non seulement de l'aviation , des grandes périodes , mais aussi de cette catégorie, si particulière que sont les cacahuètes .

Il est sans doute aucun , le maître mondial dans cette classe , et sa réputation dans le monde anglo-saxon , le prouve bien avec ses "french paenuts".

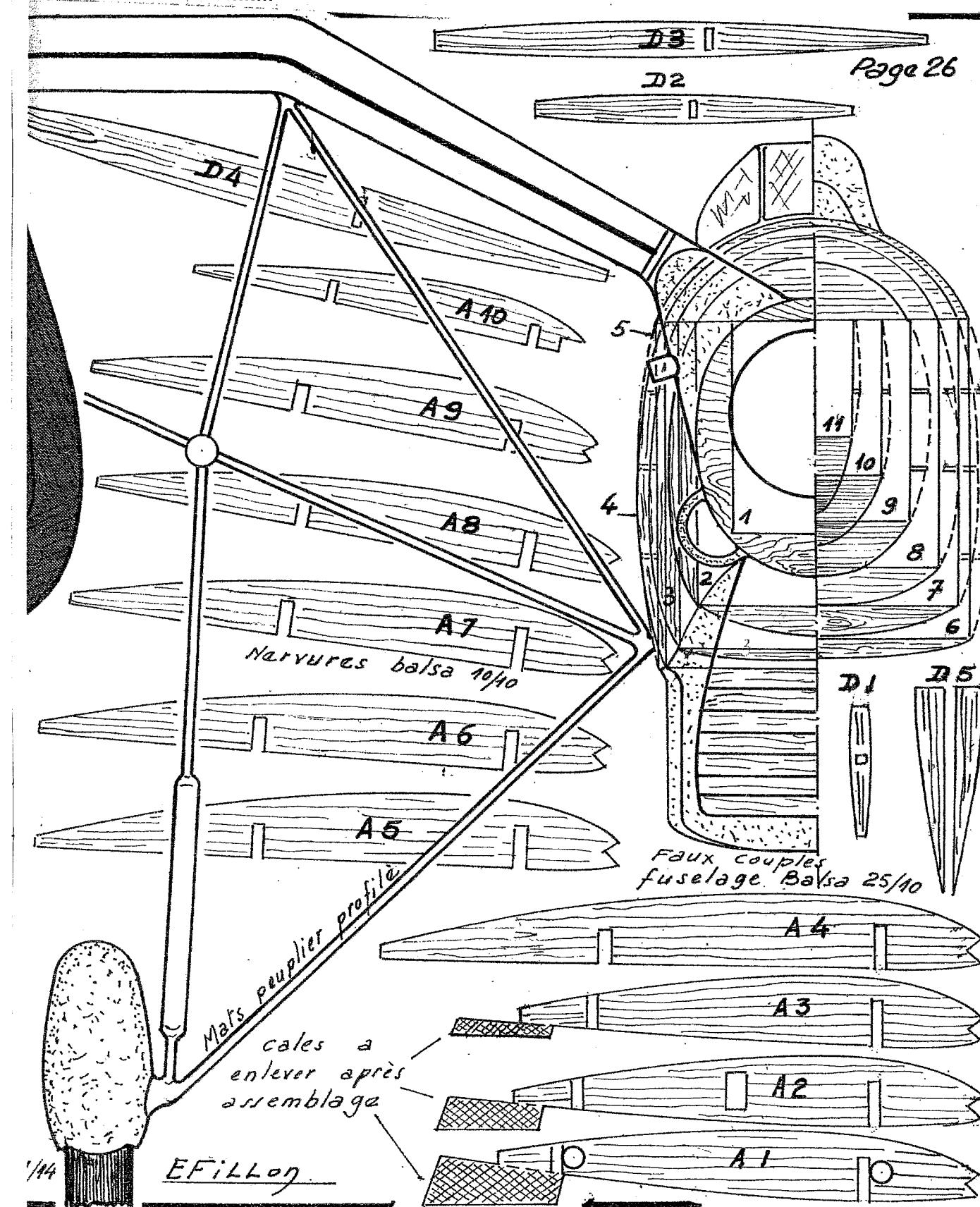
En considération de tout cela , et à



la vue des dessins réalisés, non pas avec les moyens techniques et informatiques de nos jours , mais avec les instruments classiques de traçage à l'encre de chine , on se demande comment une telle somme de travail a pu être réalisée ?

En y regardant de plus près on est un peu abasourdi , médusé , par les tracés réalisésdes centaines de kilomètres , accompagnés de textes passionnants . Que d'heures passées à la table de dessin

La présentation du DEWOITINE 560, avec son historique , dessins et photos , est une illustration caractéristique du travail documenté et minutieux , pour la réalisation d'une maquette ; originale et représentative d'une période d'aviation très riche en réalisation en particulier en France . Notons également la fidélité et l'exactitude du plan par rapport à l'avion grandeur réelle .



PALMARES

CONCOURS PRINCIPAUX ET MEILLEURS PLACES

1937	CONCOURS DE ROUEN	1 er.	AVION FAI
	MAQUETTES VOLANTES DU MRA	1 er.	FARMAN MOUSTIQUE
	ELIMINATOIRE WAKEFIELD	2 eme	WAKEFIELD
	COUPE WAKEFIELD A LONDRES	1 er.	WAKEFIELD
	COUPE AVIATION POPULAIRE	1 er.	AVION FAI
	CONCOURS DE CHATOU	2 eme	HYDRAVION
	MAQUETTE A VINCENNES	2 eme	FARMAN MOUSTIQUE
	COUPE MERMOZ DU MRA	3 eme	AUTOGYRE
	CONCOURS DE CORBEIL	3 eme	AVION FAI
	CONCOURS "LA FAMILLE"	3 eme	PLANEUR
1938	COUPE BASSE NORMANDIE	1 er.	AVION FAI
	CONCOURS DE ST. CYR	1 er.	AVION FAI
	COUPE DE FRANCE	3 eme	AVION FAI
	COUPE WAKEFIELD A PARIS	41 eme	WAKEFIELD
	SERVICE MILITAIRE		
1939	COUPE DE PRINTEMPS MRA	10 eme	PLANEUR+CH
	ELIMINATOIRE WAKEFIELD	NON CLASSE	
	MOBILISATION GENERALE		
1940	- LA FRANCE EST EN GUERRE, ET DEMOBILISATION FIN	1940	
1941	COUPE DES MAQUETTES MRA	2 eme	FIESELER STORCH
1942	COUPE D'HIVER DU MRA	16 eme	COUPE D'HIVER
	COUPE DES MAQUETTES MRA	2 eme	ARADO
	EPREUVES TECHNIQUES (NAT)	3 eme	PLANEUR
1943	COUPE D'HIVER DU MRA	4&6 eme	COUPE D'HIVER
	COUPE DES MAQUETTES MRA	3 eme	ARADO 198
	COUPE DE PARIS	1 er.	WAKEFIELD (1937)
	MODELISTE COMPLET DU MRA	18&4 eme	PLANEUR & CH.
	COUPE DE L'ASARP	1 er.	PLANEUR
	ELIMINATOIRES NATIONALES	3 eme	PLANEUR
	CONCOURS MARCEL REINE	1 er.	PLANEUR
	CONCOURS NATIONAL	1 er.	PLANEUR
	COUPE MERMOZ	1 er.	AVION FLECHE
	CONCOURS MONTAGNE NOIRE	1 er.	PLANEUR VDP.
	CONCOURS DE MONACO	1 er.	HYDRAVION
1944	COUPE DES MAQUETTES MRA	2&3 eme	FIESELER & CURTIS
	VOL DE PENTE A BEYNES	4 eme	PLANEUR
	COUPE D'HIVER DU MRA	11&14 eme	COUPE D'HIVER
1945	MARIAGE ...		
1946	CONCOURS DU MACRP	1 er.	MOTOMODELE
	CONCOURS DE CHAUMONT	1 er.	MOTOMODELE
	IDEML	1 er.	PLANEUR
	CONCOURS EATON BRAY	1 er.	PLANEUR & ELEGANC
	IDEML	4 eme	MOTOMODELE
	IDEML	5 eme	AVION FL.
	COUPE D'HIVER DU MRA	3 eme	COUPE D'HIVER
	MODELISTE COMPLET DU MRA	3 eme	PLANEUR ET CH.
	CHAMPIONNAT DE FRANCE	4 eme	WAKEFIELD
	IDEML	4 eme	MOTOMODELE
1947	CHAMPIONNAT DE FRANCE	1 er.	MOTOMODELE
	CHALLENGE CLAUDE SALLE	1 er.	MOTOMODELE
	GRAND PRIX D'ASNieres	1 er.	MOTOMODELE
	CONCOURS D'EATON BRAY	1 er.	PLANEUR FAI
	CONCOURS NIVELLE (BELG)	1 er.	PLANEUR FAI
	IDEML	2 eme	PLANEUR DAUMERIE
	ELIMINATOIRES CHAMPIONNAT	2 eme	WAKEFIELD
	IDEML	3 eme	MOTOMODELE
	IDEML	6 eme	PLANEUR FAI
	BOWDEN TROPHY	7 eme	MOTO (PRECISION)
1948	COUPE DE L'AVIATIC CLUB	1 ere (*)	PLANEUR FAI
	IDEML	2 eme	DERRIERE SA FEMM
	CONCOURS D'EATON BRAY	1 er.	AEROMODELLER TROP
	IDEML	1 er.	MOTO (PRECISION)
	IDEML	2 eme	PLANEUR
	IDEML	2 eme	VCC VITESSE
	ELIMINATOIRES CHAMPIONNAT	2 eme	MOTOMODELE
	CHAMPIONNAT DE FRANCE	4 eme	VCC VITESSE

grandes années de l'aviation grandeur émaillées par des exploits dont nous pouvions être que fiers.

On ressent tout au long de son parcours, cette passion "ravageuse" du monde de l'aviation, marquée par les exploits de nombreux personnages qu'ont entrés dans la légende.

Nous savons maintenant, et cela nous réjouit, que l'héritage de Manu est parfaitement conservé et mis en valeur par son fils Noël. Nous sommes rassurés, car parfois les documents et réalisations de grands noms dans nos rangs, disparaissent dans la tourmente du temps et de l'indifférence.

VOL LIBRE in Deutsch

Die ersten Reaktionen der Abonnenten und Leser von VOL LIBRE, über die Huldigung von Manu Fillon, sind sehr positiv ausgefallen, und man erwarte mit Ungeduld die nächste Folge, in dieser Nummer.

Für alle die an den fondamentaler Werten vom Flug-Modellbau festhalten ist dies nicht erstaunlich.

Denn von den Gedanken und der Fantasie ausgehend, beide nur beim Menschen zu finden, um über Zeichnung Herstellung zum Fliegen zu kommen in eigener Regie, da sind wir ja in die Furche von Manu.

Es ist die "Totale" von A bis Z. Heutzutage, weiß man nicht mehr so recht was es ist zu investieren, um welche Qualitäten aufzuweisen sind, um solch einen Weg zu gehen, ausser bekanntem Pfad, und mit Ausschluss jeglicher Aussenhilfe besonders wenn es um Geld geht.

Diese grundlegende Philosophie entspricht einer Einstellung die es noch sehr, sehr selten gibt.

1949	EVERE (BELGIQUE)	1 er.	PLANEUR DAUMERIE
1950	CHAMPIONNAT DE FRANCE	2 eme	PLANEUR FAI
	IDEML	8 eme	WAKEFIELD

QUELQUES ANNEES PLUS TARD IL "REMETTRA CA" SURTOUT AVEC SES MERVEILLEUSES CACAHUETS SANS OMETTRE SA PARTICIPATION AUX REUNIONS DES "4A".

NOTA (*) CETTE PREMIERE PLACE EST CELLE D'ALINE FILLON, SA FEMME !!! (QU'IL INCLUS DANS SON PALMARES)

In dieser Klasse ist Manu Fillon der Weltmeister ohne jeden Zweifel, Die Reputation die er in aller Welt genoss ist der Beweis dafür.

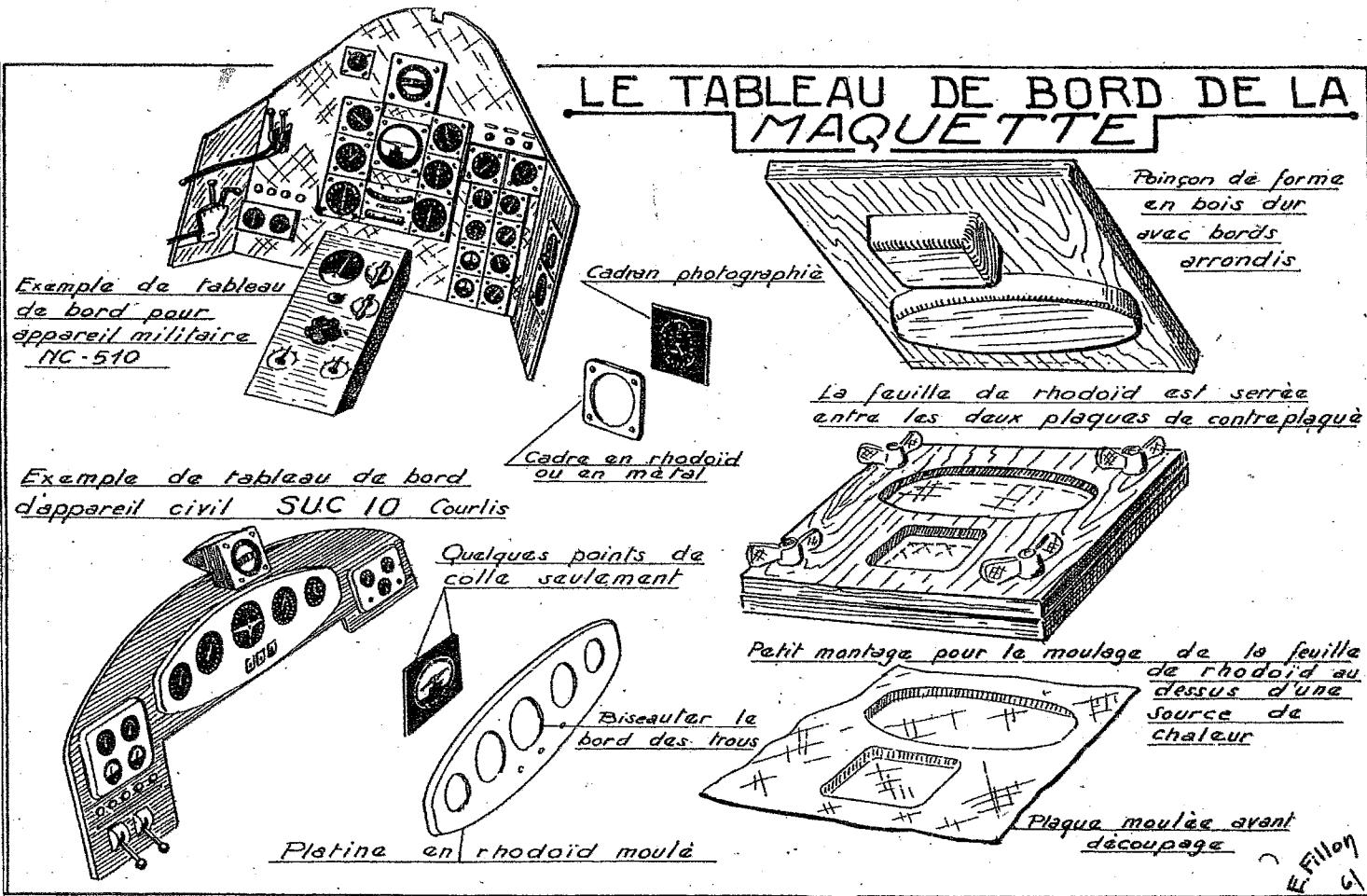
In Betrachtung von all dem muss man sich fragen wie es möglich war solch eine Arbeit zu fertigen. Und dies nicht mit modernen Geräten, wie Computer oder Kopierer, nein mit ganz klassischen Zeichnungsfedern und Tusche. Man kann es nicht so richtig fassen wie viele Kilometer von Linien aller Art geführt wurden, und dazu noch Texte aller Größen.

Bei näherer Betrachtung muss man sich fragen, mit Staunen, und Bewunderung, wieviel Stunden er am Zeichenbrett verbracht hatte

E. FILLON



*UNE DES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES D'UNE MAQUETTE REUSSIE EST LA REALISATION ET LA MISE EN VALEUR D'UN TABLEAU DE BORD RÉALISTE POUR TOUS CEUX QUI ONT EFFECTUÉ CE TRAVAIL MINUTIEUX ET EN MINIATURE INUTILE, DE PRÉCISER TOUS LES PROBLÈMES QUI PEUVENT SE PRÉSENTER. LA REPRÉSENTATION DES DIVERS INSTRUMENTS SUR DE PETITS DISQUES A ELLE SEULE DEMANDE DES PROUesses DE TOUS LES GENRES. E. FILLON PROPOSa IL YA DÉJA BIEN LONG TEMPS DES SOLUTIONS POUR RÉSoudRE CES PROBLÈMES, DE FAÇON RÉALISTE ET ELEGANTE. -



Le tableau de bord sur une maquette est la signature au bas d'une peinture.

Lorsque l'on réalise une maquette volante, le désir de chaque modéliste qui se respecte est d'obtenir la perfection dans le détail. L'exactitude de reproduction est une des qualités les plus difficiles à obtenir et qui demande une documentation complète et exacte qui ne peut être obtenue qu'au près du constructeur de l'appareil reproduit. Si quelques constructeurs se prétendent de bonne grâce à la fourniture des documents nécessaires, ces documents sont bien souvent trop succincts.

Il est toutefois possible, le plus souvent, de se procurer une photo du tableau de bord de l'appareil choisi. Ce document suffit et à défaut, en s'inspirant des tableaux de bord d'autres appareils, il est toujours possible de créer une composition de tableau assez vraisemblable.

La partie qui peut paraître la plus délicate est la réalisation des divers cadans. Il est impossible de faire quelque chose de propre à l'encre de chine ou en peinture (gouache) à l'échelle de la réduction pour un avion réduit au 1/10 ; un cadran d'altimètre ou de tachymètre fait moins de 10 mm de diamètre, même à la loupe et avec une plume extra-fine il n'est pas possible de dessiner les cadans proprement.

Donc, si la réalisation des cadans n'est pas possible à l'échelle réduite de votre maquette, il y a un moyen fort simple, c'est de dessiner ces cadans à plus grande échelle et de les réduire photographiquement.

Sur une feuille de bristol, vous préparez

les fonds en noir en barbouillant largement chaque rond à l'encre de chine à l'aide d'un pinceau large. Après séchage complet, il reste à dessiner les cadans à l'aide de gouache blanche ; les cercles sont faits au compas. Le tire-ligne garni de gouache et les écritures et graduations peuvent être faites avec des plumes tubulaires pour monographe. L'exécution sera faite à l'échelle 1, c'est-à-dire grande exacte des appareils de bord. Pour ceux qui ne pourraient voir des cadans d'instruments de bord, voici quelques dimensions approximatives :

Cadrans d'appareils de contrôle de tableau de bord dessinés grande et réduits photographiquement à l'échelle désirée. De gauche à droite et de haut en bas :

Echelle de réduction.

Indicateur de pente et virage.

Anémomètre Badin.

Tachymètre 4.000 t/m.

Variomètre.

Conservateur de c.a.p. AERA

Altimètre.

Ampéremètre.

Voltmètre.

Température huile.

Jauge essence.

Indicateur de pente.

Pression carburant.

Tachymètre avec volatiseur horaire.

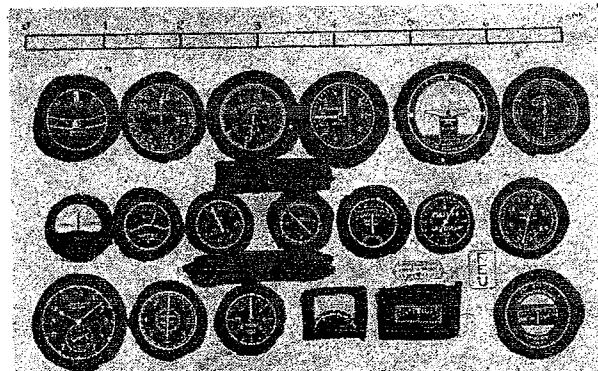
Montre - Débitmètre.

Jauge huile.

Cadrans radio.

Indicateur de virage.

Compass.



En noir/blanc : indications de la compensation de profondeur et circuit d'extincteur.

NAURDYCQ

PLANEUR NORDIQUE

par Emmanuel FILLON

" NAURDYCQ "

(Suite et fin, voir début M.R.A. N° 406)

Plan grandeur en encart de ce numéro.

Cette machine ne s'adresse pas aux amateurs de boîte de construction de grand planeur télécommandé ou d'hélicoptère. Non, il s'agit d'une machine de compétition, de construction classique et honnête, s'adressant à des modélistes honnêtes. Bien sûr la délicatesse de certaines pièces et assemblages m'oblige à déconseiller ce modèle aux débutants, mais tout modéliste assez habile de ses dix doigts et ayant l'expérience de quelques constructions peut en attaquer la réalisation avec succès. Les matériaux employés sont des plus classiques : Balsa, Bois dur (Spruce ou peuplier). Les cartons, papiers, enduits d'usage courant.

Après ce petit préambule voyons la construction par éléments.

FUSELAGE

Le fuselage se compose de trois parties distinctes :

L'avant, le tube poutre, la dérive. Le tube poutre est composé de deux feuilles de balsa 8/10 contrecollées. Il faut en premier préparer un moule conique en bois dur. Si vous avez un tour à bois ou la possibilité de faire réaliser cette pièce par un ami ce sera parfait ; sinon rabot, râpe, papier de verre. L'extérieur du moule bien poncé sera simplement encaustiqué grassement. Chaque feuille de balsa doit-être choisie de fil dans un balsa tendre et non mällé, car elle serait trop cassante. On peut sans difficulté coller bord à bord avec de la colle cellulose deux planches pour obtenir la largeur nécessaire. Découpée en trapèze suivant les cotes indiquées chaque feuille sera mouillée un quart d'heure à l'eau chaude, puis roulée sur le moule et maintenue serrée par un enroulement de caoutchouc plat et le plus large possible (ne pas trop tendre le caoutchouc pour ne pas marquer le balsa). Après séchage complet démonter et recommencer l'opération pour la deuxième feuille.

Disposant de deux tubes coniques, coller le plus petit bord à bord à la colle cellulose, ensuite poncer légèrement ce collage. Toujours sur le moule conique, après avoir enduit le premier tube avec colle à bois vynilique, le deuxième tube sera appliquée par-dessus à bords jointifs ; les joints étant croisés et le tout maintenu par une bande de caoutchouc enroulée autour.

Après séchage démonter, poncer, couper à longueur. Si vous avez respecté le sens du bois et roulé du bon côté chaque feuille, le croisement des fibres assurera une bonne rigidité et vous disposerez d'une partie de fuselage très légère et résistante. La partie avant ne mérite pas de description particulière sa construction est classique. Après découpage soigné et ponçage de chaque élément, vérifier à blanc, l'emboîtement des diverses pièces. Le patin en Cp 30/10 recevra en premier lieu le crochet et le couple F6 portant le système de fixation des ailes. Les raccords sur une ligne ce qui risquerait de créer une zone faible. Les 4 baguettes de 2 x 10 seront assemblées par quelques épingle très fines, maintenues sur champ elles seront rabotées à l'aide d'un rabot très aiguise et réduites jusqu'à obtention d'un trapèze dont l'extrémité ne mesurera que 2 mm de large. Cette opération n'est pas spécialement délicate, elle demande seulement un peu de soins voilà tout. Vous disposez aussi de dégraissage le métal à l'acé-

croit en fonction de l'effort supporté, la matière est utilisée au mieux et l'excès de section en bout d'aile donc de masse et d'inertie nuisible fortement réduite. Le bord d'attaque (après allongement si il y a lieu) sera également raboté en trapèze pour obtenir une section de 6/6 à l'emplanture et 4/4 en bout d'aile. Un profilage approché sera fait avant la pose de celui-ci. Le bord de fuite préparé à 1 m 10 de long dans du balsa de 4 mm, forme un trapèze de 30 mm à l'emplanture pour 10 mm en bout. L'extrémité étroite sera refendue à l'aide d'une scie très fine en bande de 2,5 mm sur 200 mm de long. Après introduction de colle vynilique dans les fentes l'extrémité sera courbée et maintenue en forme sur le chantier de montage. Ce procédé permet d'avoir un bord de fuite d'un seul tenant dont les fibres restent bien orientées dans la partie courbe. Les deux bords de fuite seront préprofilés avant assemblage.

Le profil étant très creux vous remarquerez que ni la semelle inférieure du longeron, ni le bord de fuite ne porte à plat sur le chantier. Il faudra coller chaque élément à l'aide d'une série de cales, qui seront conservées et remises symétriquement à la même place pour le montage de l'aile opposée. Bien vérifier que l'intrados du bord de fuite suit la courbe naturelle du profil et que toutes les nervures portent bien sur le chantier à leur partie avant. Après avoir posé la lame de fixation en dural et avant de fixer la semelle supérieure du longeron, il faut pour constituer une section en I mettre en place l'âme de celui-ci. L'âme du longeron sera composée de planchettes de balsa de 20/10 d'épaisseur découpées et soigneusement ajustées entre chaque nervure. Pour assurer une bonne résistance au flambage ces pièces devront être découpées le fil disposé verticalement c'est-à-dire suivant la partie la plus étroite de ces rectangles. Le long de la lame de fixation il faut disposer une âme de part et d'autre de cette lame. Charger généreusement en colle cellulose cette partie de l'assemblage. La colle formant rivet dans les trous d'allégement de la lame assure un assemblage indestructible. La contre-fiche en peuplier 2/2 sera présente et les nervures percées à la demande. Le ponçage doit être effectué au papier abrasif 320, sans attaquer les nervures, il faut terminer le profilage du bord d'attaque et de fuite. L'aile sera recouverte en deux temps :

Premièrement recouvrement du bord d'attaque jusqu'au longeron avec un papier fort, enduisage à l'enduit tendeur et séchage en forme. Ce n'est qu'après deux couches d'enduit, séchage et tension complète que l'on peut à nouveau recouvrir l'aile, cette fois en entier avec un papier de recouvrement fin. Ce procédé donne un caisson de bord d'attaque renforcé et très résistant, tout en conservant une grande flexibilité. Un caissonnage de bord d'attaque en balsa sera certes plus rigide, mais n'aurait aucune élasticité et le caisson éclaterait au moindre choc ou à la plus petite flexion. C'est pourquoi je préfère pour ces ailes de grand allongement le caissonnage papier. Je vous rappelle qu'après chaque passage d'enduit il faut impérativement replacer l'aile sur le chantier en forme jusqu'à séchage complet et même au-delà.

STABILISATEUR :

Le stabilisateur ne présente pas de difficulté particulière, à soigner tout spécialement le dispositif d'articulation et la fixation. Le ressort de pression doit être suffisant pour appliquer fermement le stabilisateur sur son support sans s'opposer au déclenchement du crochet soumis à l'effort du ressort de rappel. C'est la souplesse du ressort de pression qui permet si nécessaire de glisser une petite cale entre stabilisateur et support.

sateur et support.

Centrer à 46 % de la corde efficace pour le début des essais. Dérive dans l'axe pour la montée, le virage en plané sera réglé à l'aide de la vis micrométrique de butée. Les essais étant effectués par temps calme et atmosphère neutre (si possible) reculer peu à peu le centrage pour obtenir la vitesse de chute minimale. Ne pas exagérer le recul du centrage car il arrive un moment où l'appareil ne glisse plus et s'enfonce. Il est bien évident que chaque cen-

trage nécessite un calage optimal du stabilisateur que l'on doit rechercher méticuleusement. Pour ces essais on peut brider le stabilisateur provisoirement avec des bracelets de caoutchouc.

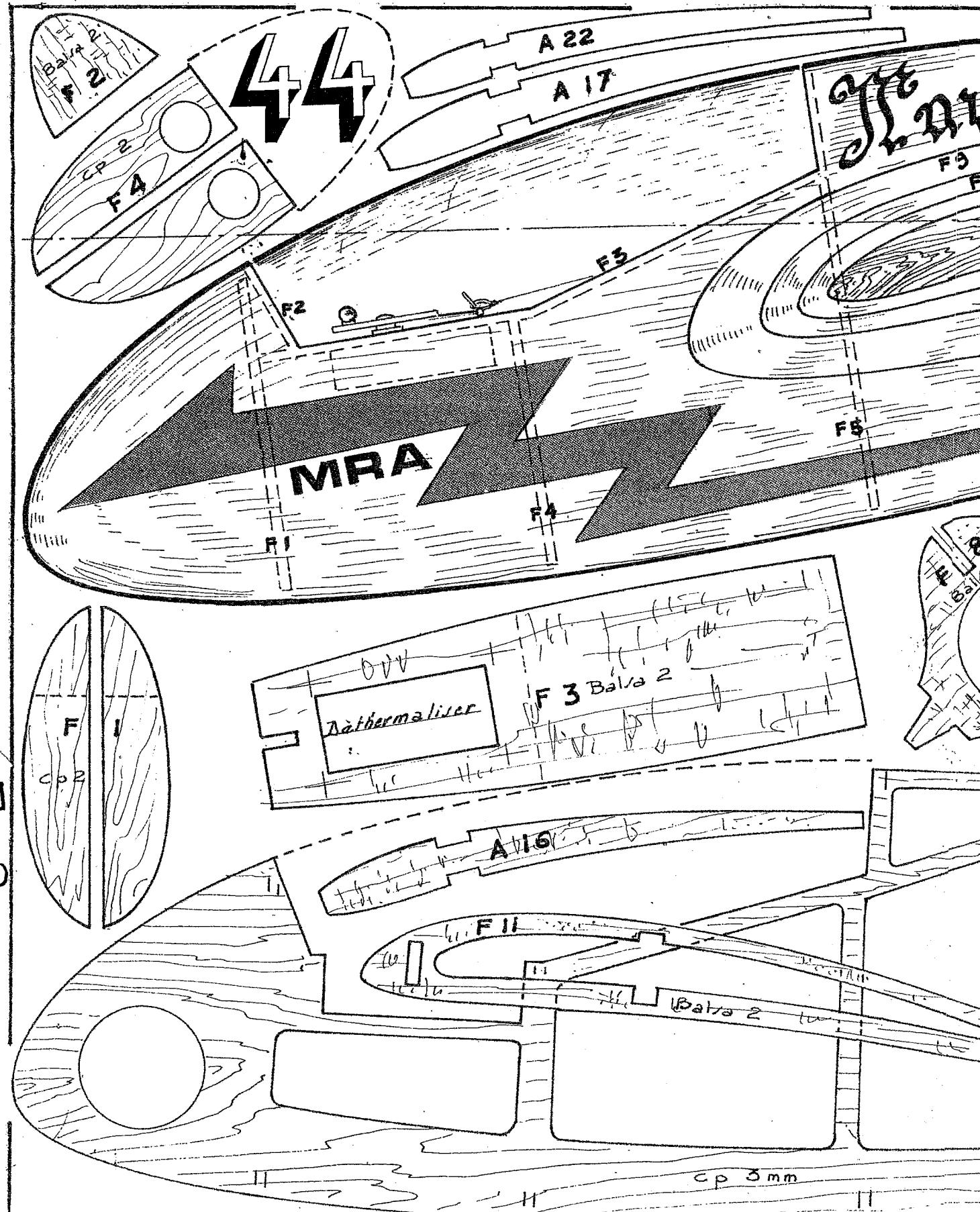
Voici décrit un appareil qui doit vous permettre d'obtenir de belles performances et qui je l'espère vous passionnera tant pour sa construction qu'à l'usage. Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter bonne chance, restant à la disposition des lecteurs du M.R.A. pour tous renseignements com-

lementaires que vous pourriez désirer. N'oubliez pas de faire connaître vos réalisations, une petite photo au M.R.A. c'est un moyen efficace de prouver votre activité et d'encourager d'autres modélistes à en faire autant.

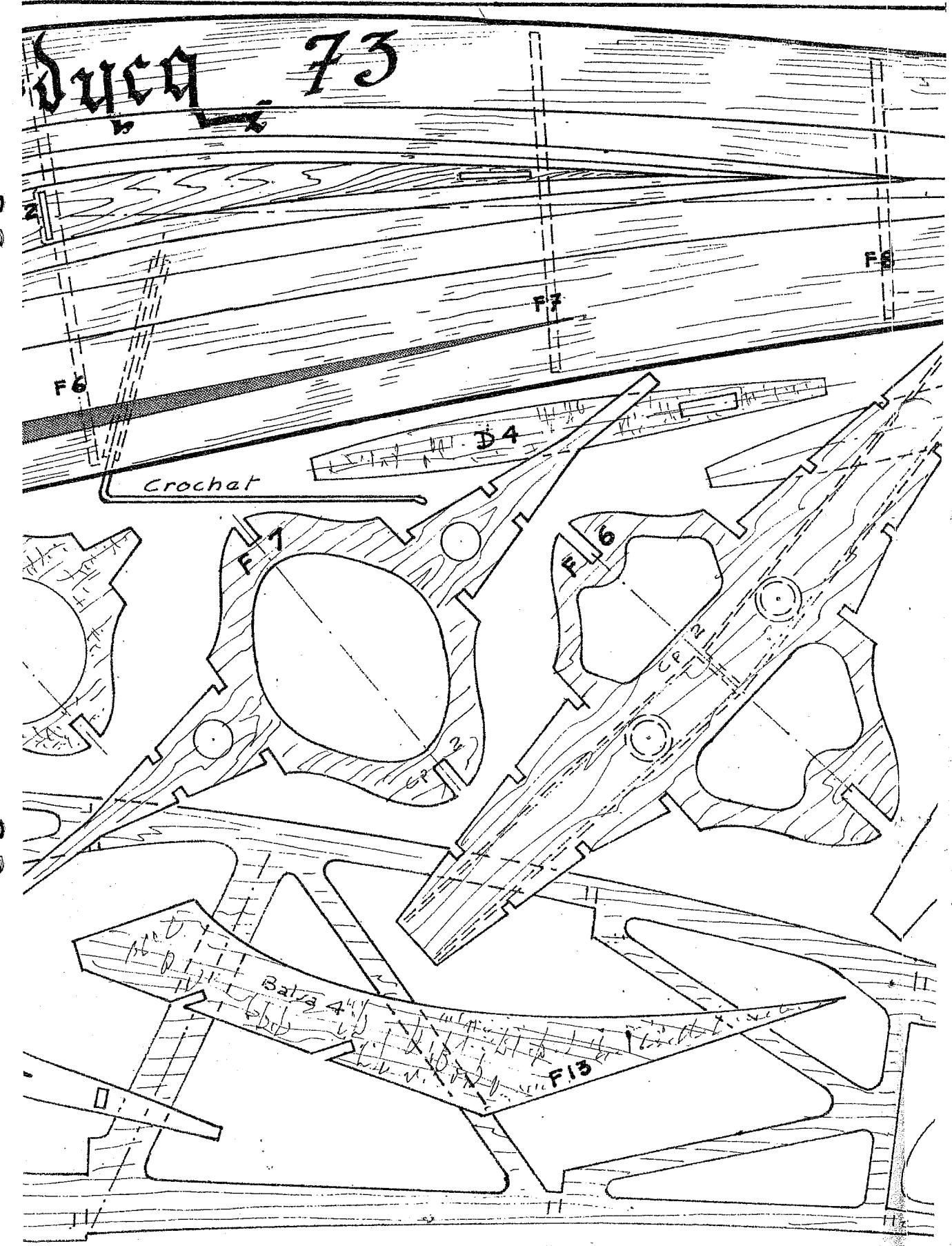
* TOUJOURS DANS LE SOUCI DE CONSTRUIRE DE "VRAIS" MODÈLES REPDITS D'AVIONS, IL TRANSPPOSE COTTE VISION DANS LES CATEGORIES OFFICIELLES DE COMPETITION. LE DESSIN DE LA STRUCTURE D'ENSEMBLE

FAIT DONC REFERENCE A DES COUPLES EVOLUTIFS,
A DES RACCORDS D'AILLES "KARMAN" ET UNE
PROFUSION DE NERVURES AUX DIMENSIONS
DEGRESSIVES. -

UNE CONSTRUCTION DE CE GENRE DEMANDE
BEAUCOUP DE TEMPS ET DE NOS TOURS
C'EST CE QUI MANQUE - ALORS!



10300



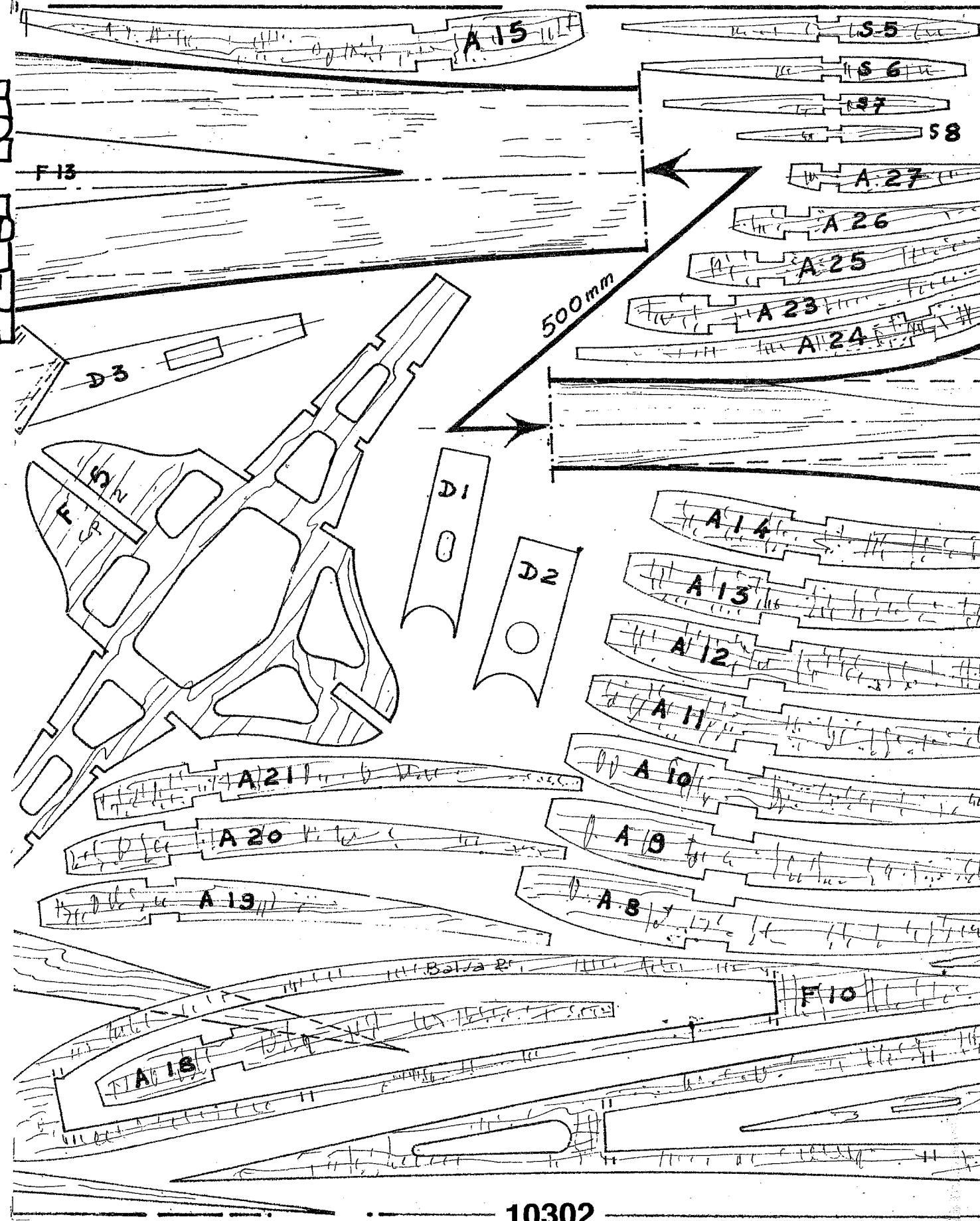
10301

Immer in der Linie der Treue richtige Flugzeuge nach zu bauen, hat E. Fillon versucht in den verschiedenen Freiflugklassen, Modelle zu bauen die dieser treue entsprachen.

Es ist jedoch nicht so einfach dies zu tun, und es ist mit Bauarten und Bauteilen

zu verbinden die nicht serienmäßig gefertigt werden können. Bei genauer und naher Betrachtung, kann man sich vorstellen welche Zeit und Mühe in Anspruch genommen werden um solch einen Segler zu bauen.

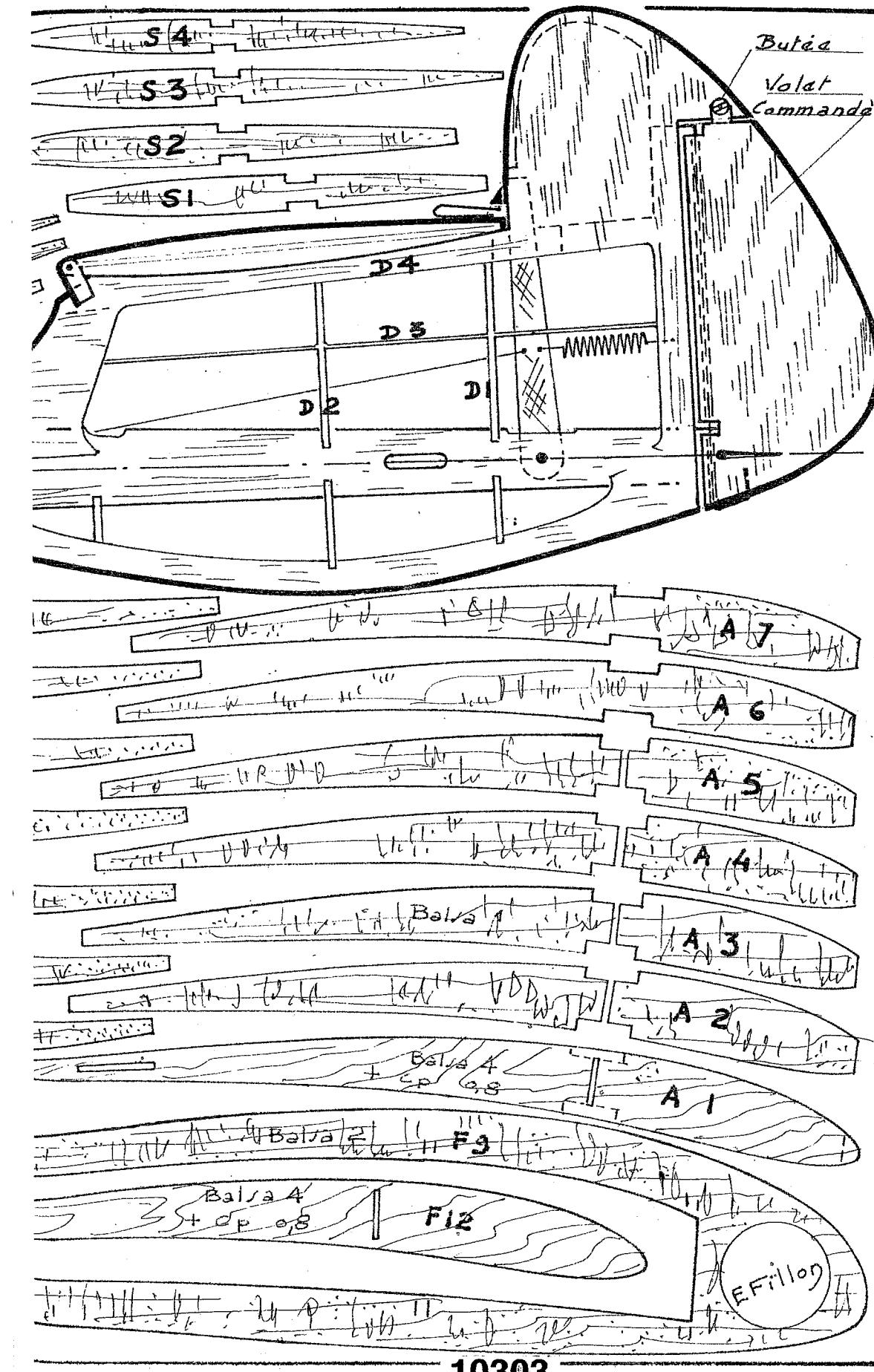
Ein Kunststück wahrlich das seinen Platz im Museum hat.



Das naturgetreue Flugmodell EWOITINE 560, dessen Zeichnung wir hier darstellen, ist ein klassisches Exempel von der Art und Weise wie Fillon den Flugmodellbau praktizierte. Zuerst einige Nachforschung in der Wirklichkeit, und dieser folgend naturtreue Gestaltung

des Flugzeug's, mit einfachen Linien.

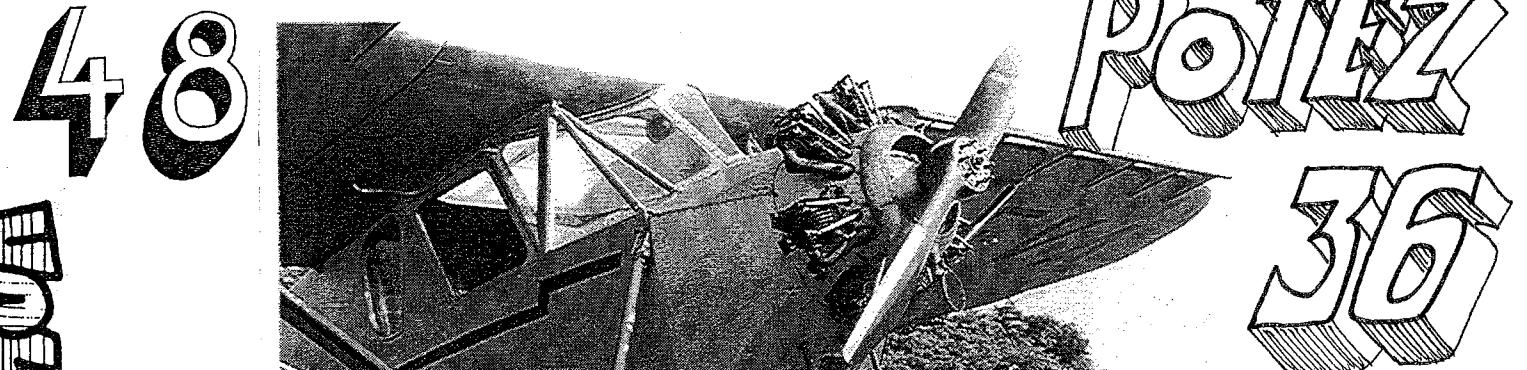
Alle diese Modelle die er zeichnete und baute kommen hauptsächlich aus den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen, wo es in Frankreich nicht an Flugzeugen aller Art fehlte. Land - Wasser - Zivile - Militärflugzeuge gab es in Hülle und Fülle, und dies beflogte den Appetit von Fillon zu



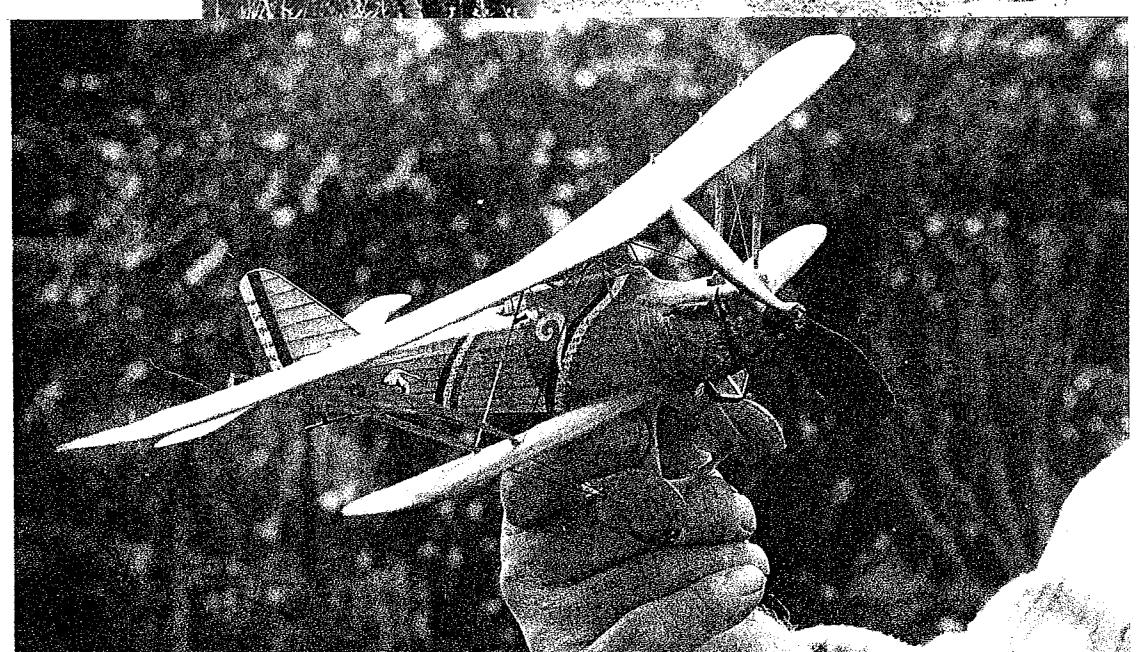


bauen, nach seinen Richtlinien.

Wir werden bei Möglichkeit versuchen ein gesamme Fassung seiner Zeichnungen zu bringen, was jedoch nicht einfach sein wird ...viel Arbeit in Aussicht



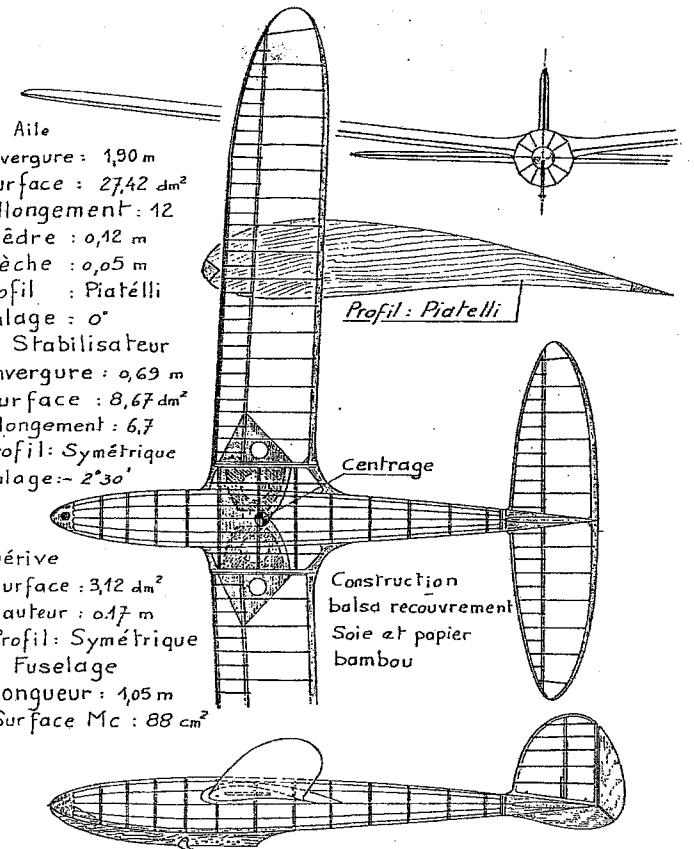
48



10304

Planeur de Performance "La Charrue"

Formule FAI . 1941



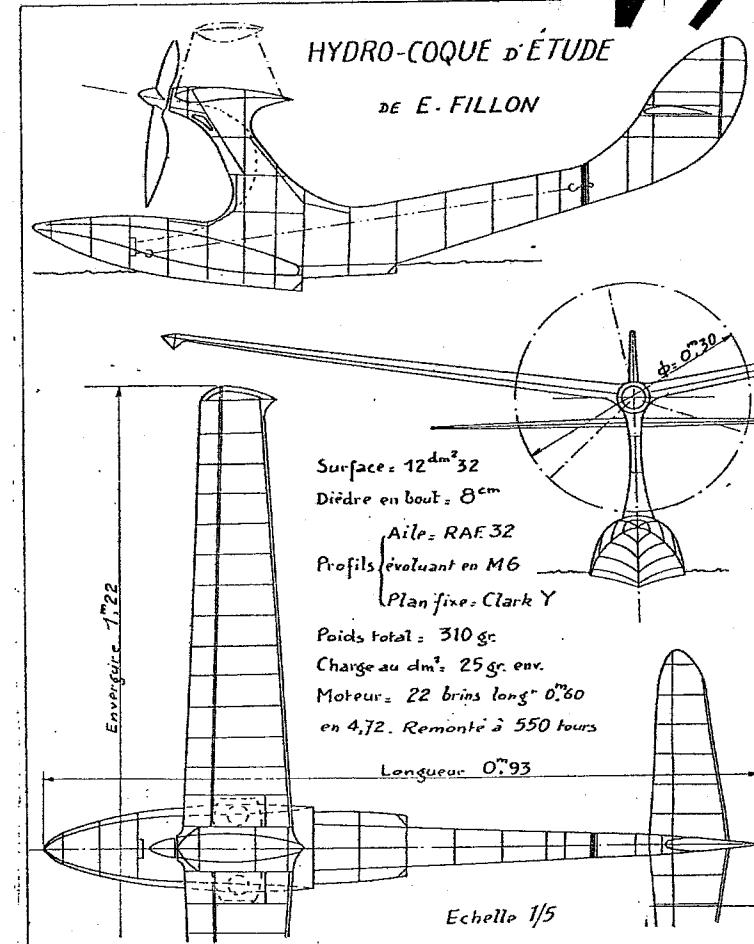
Réalisé en 1941 autre version en 1942 avec profil Eiffel 400 et crochet articulé au CG

E.Fillon 1987

VOE VOLÉE 49

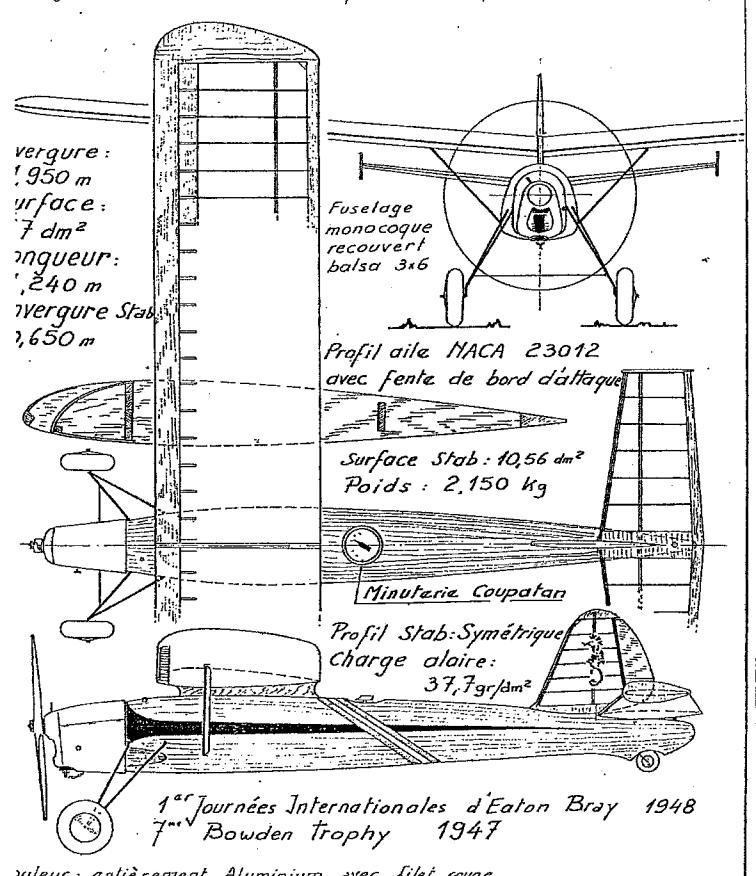
HYDRO-COQUE D'ÉTUDE

DE E. FILLON



Premier Motomodèle construit 1941

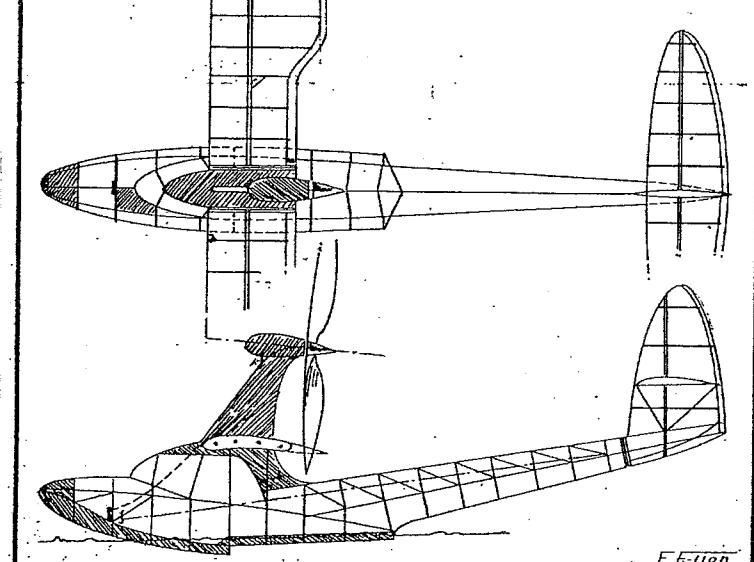
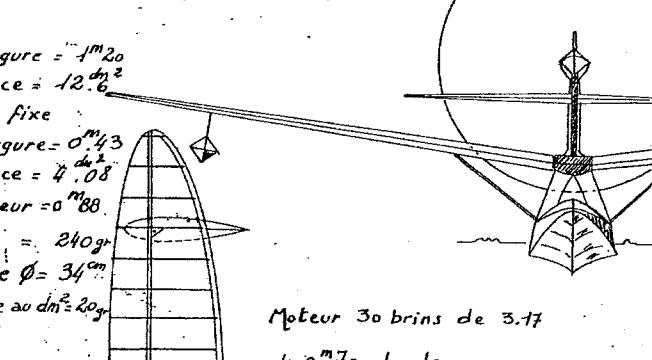
Moteur Brown Junior 10" monté inversé
remplacé ensuite par un 5 cm² auto allumage
actuellement équipé d'un Fox 40 assisté R.C
a également été utilisé en porteur de planeur à Eaton Bray



couleur : entièrement Aluminium avec filet rouge

EFillon 1987

HYDRAVION TYPE FRÉJUS

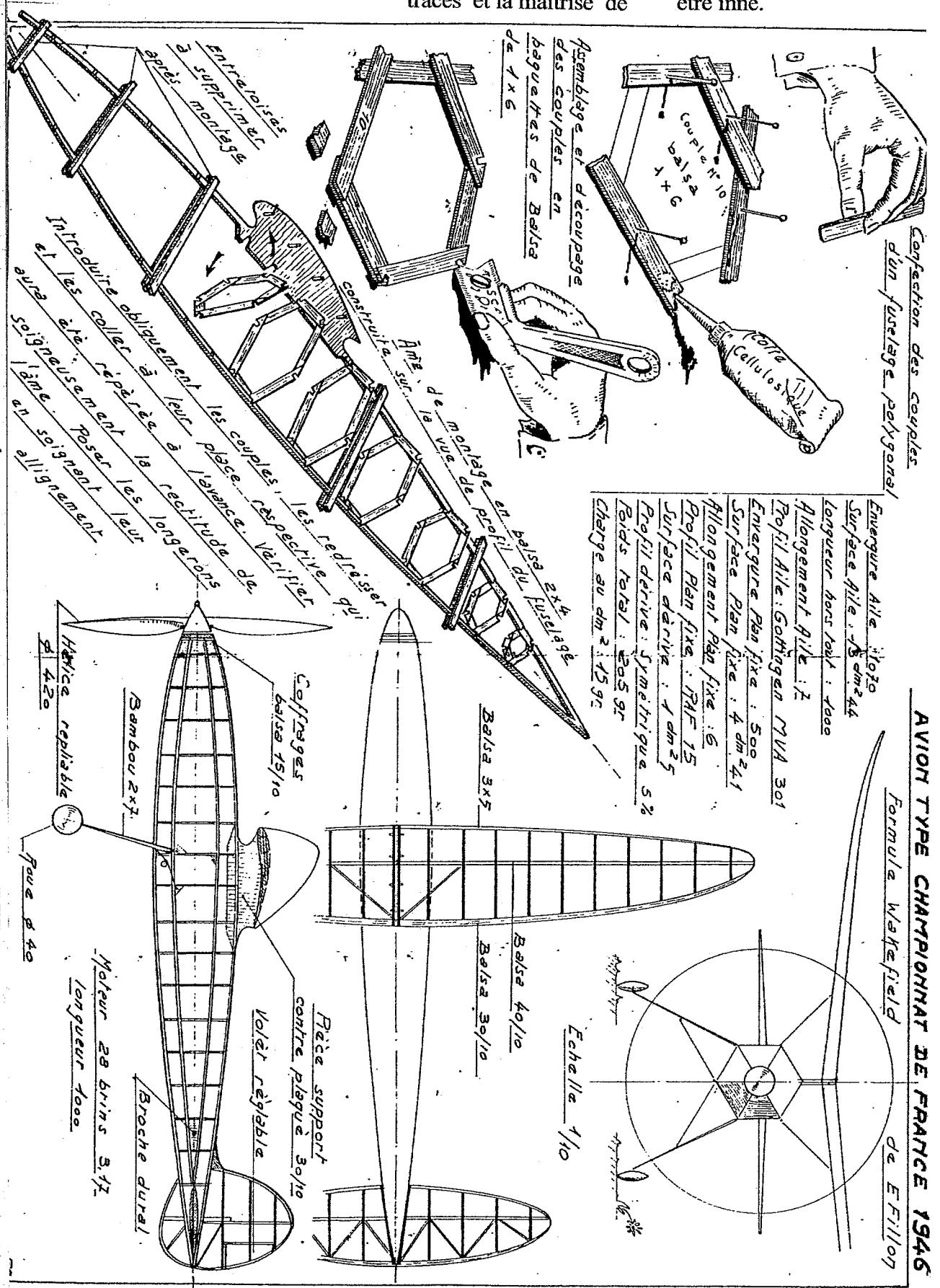


EFillon

10305

En considérant les plans les croquis en complément et les annotations, avec la mise en page, très équilibrée, on sent la facilité à la fois dans l'exécution des tracés et la maîtrise de

l'espace de la page . Si pour le lecteur , le spectateur , l'ensemble paraît simple et agréable à l'œil , tout cela cache un travail de mise en page minutieux , qui ici semble être inné.



AVION TYPE CHAMPIONNAT DE FRANCE 1946

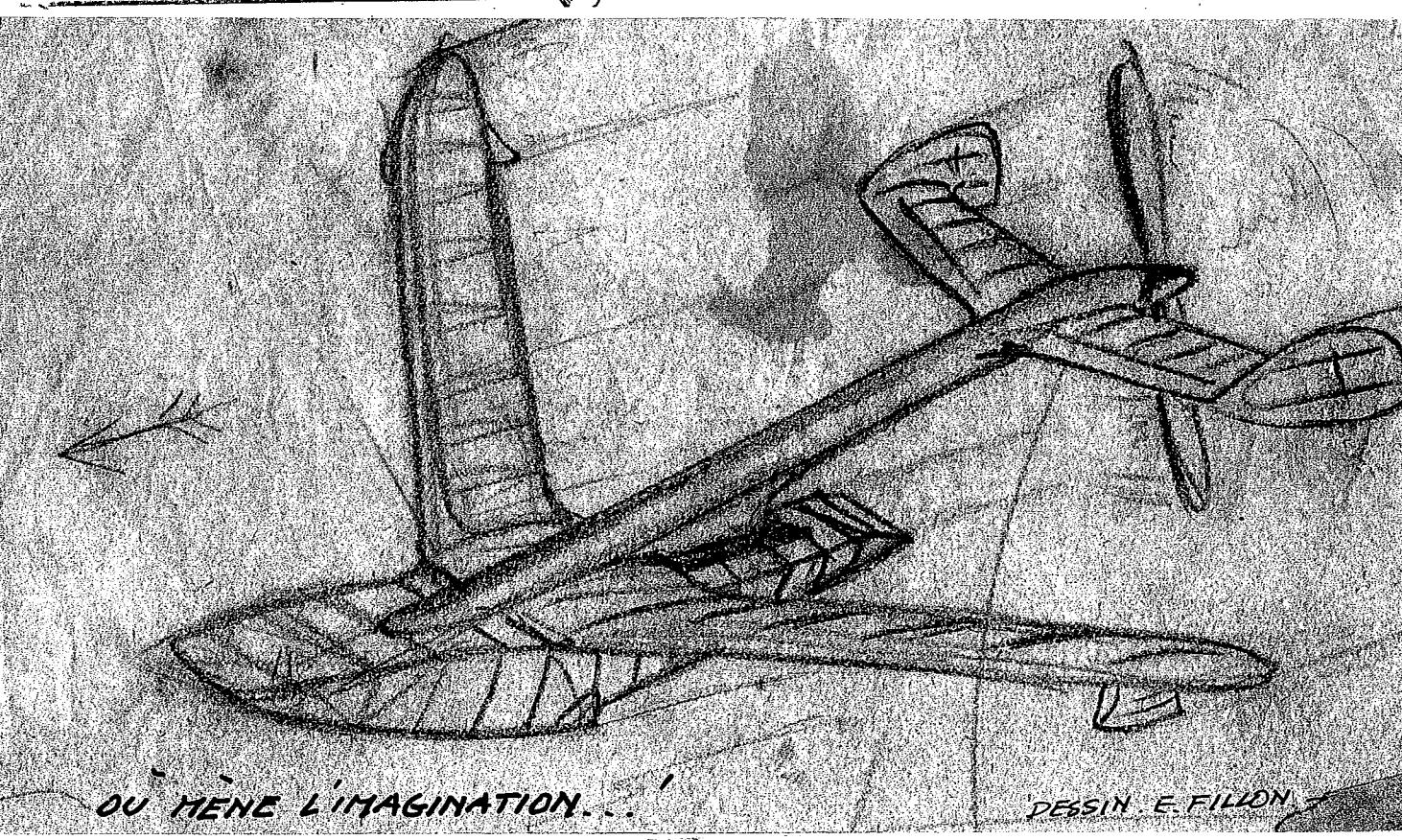
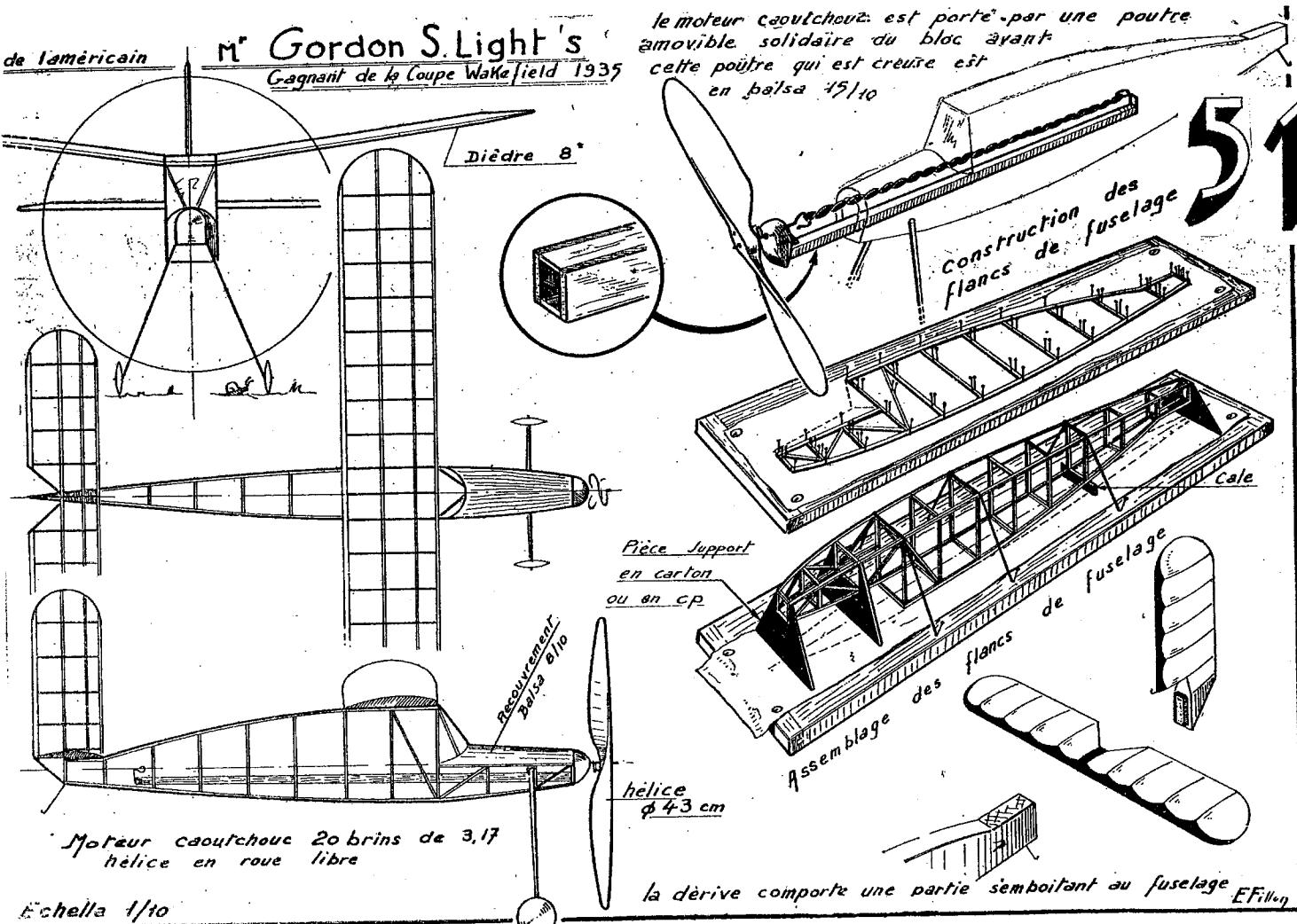
TYPE CHAMPIONNA

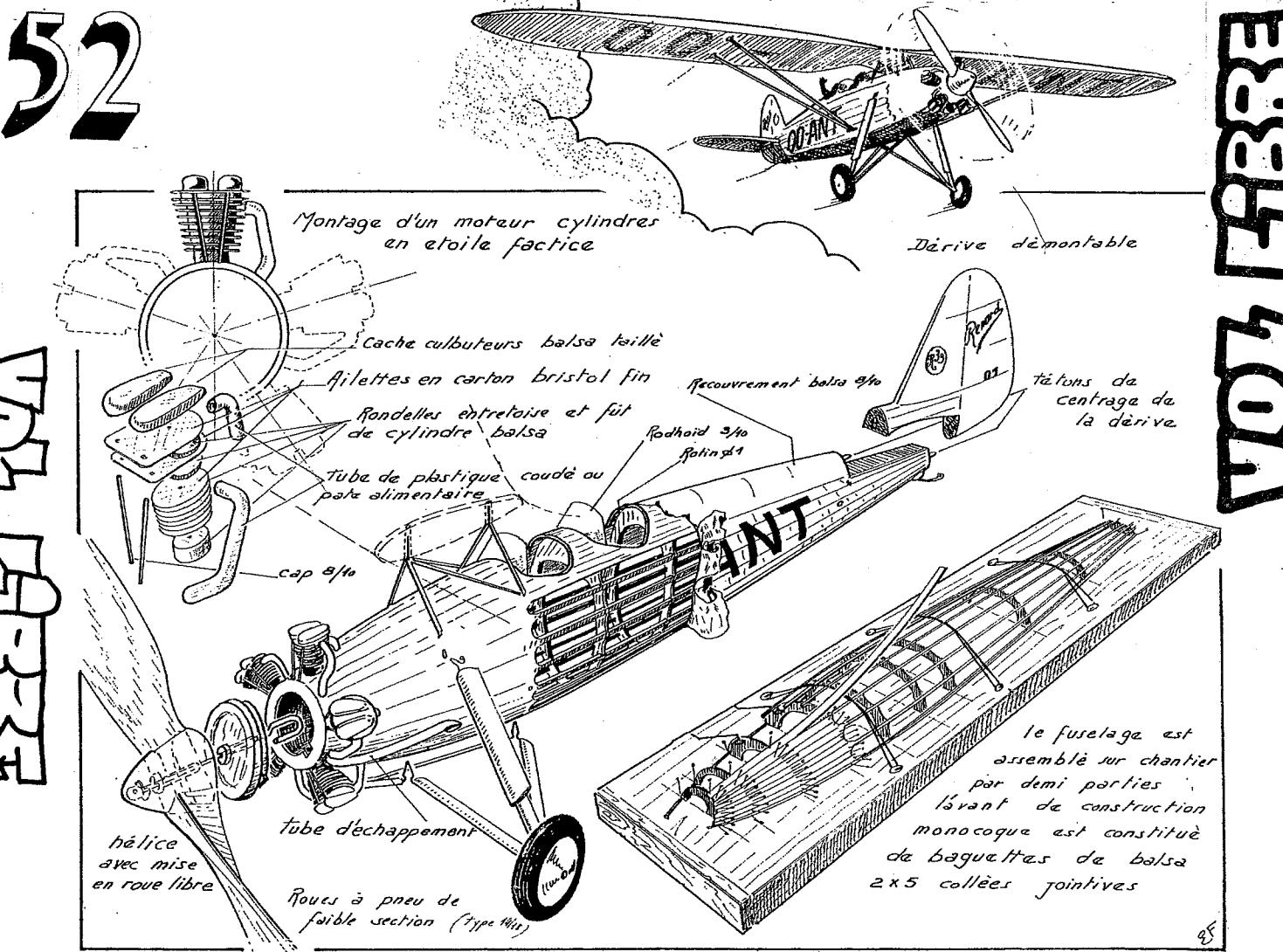
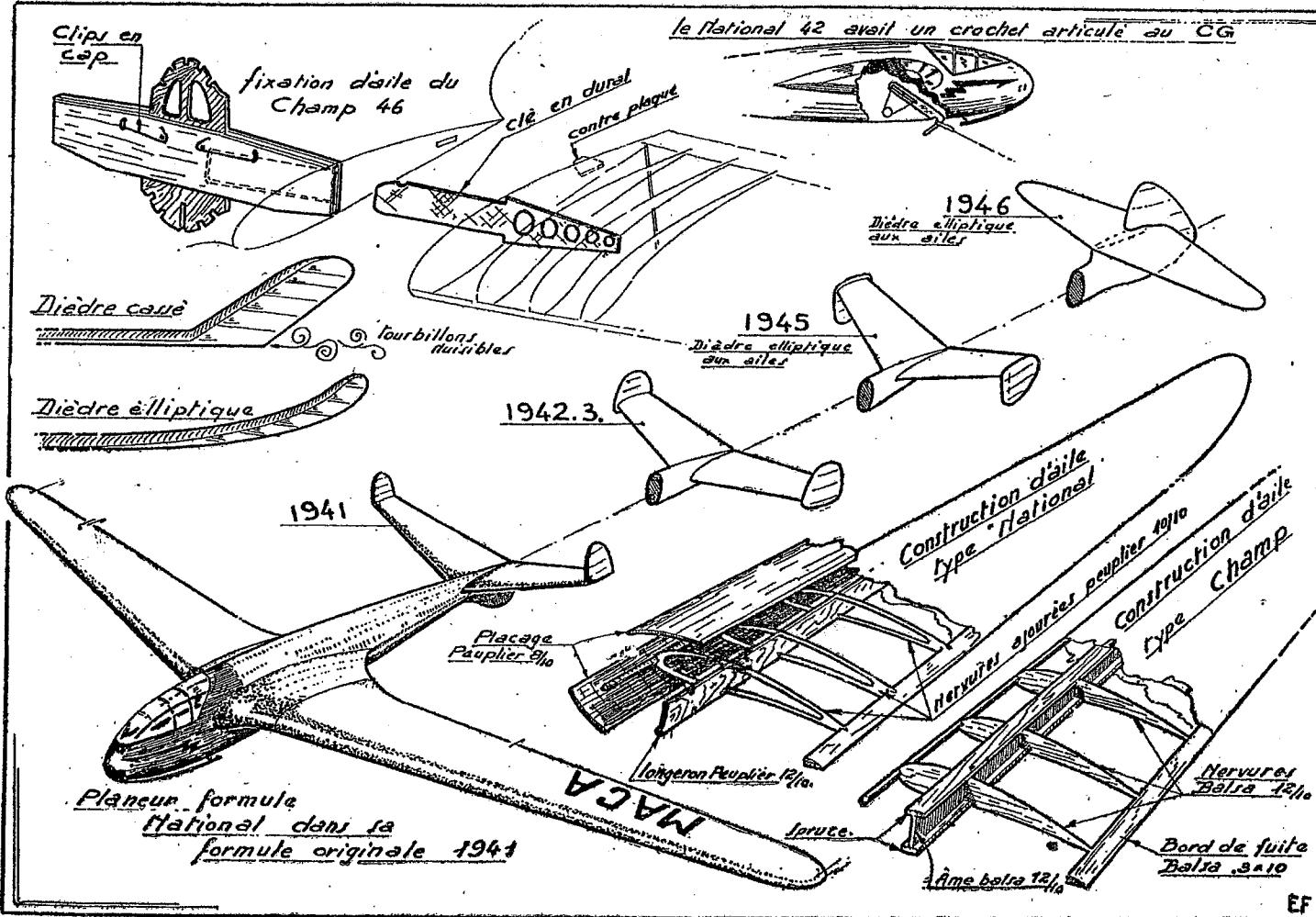
4

1935 GORDON LIGHT

de l'américain M^r Gordon S. Light's
Gagnant de la Coupe Wakefield 1933

le moteur caoutchouté est porté par une poutre
amovible solidaire du bloc avant
5 cette poutre qui est creuse est
en bois 45/10

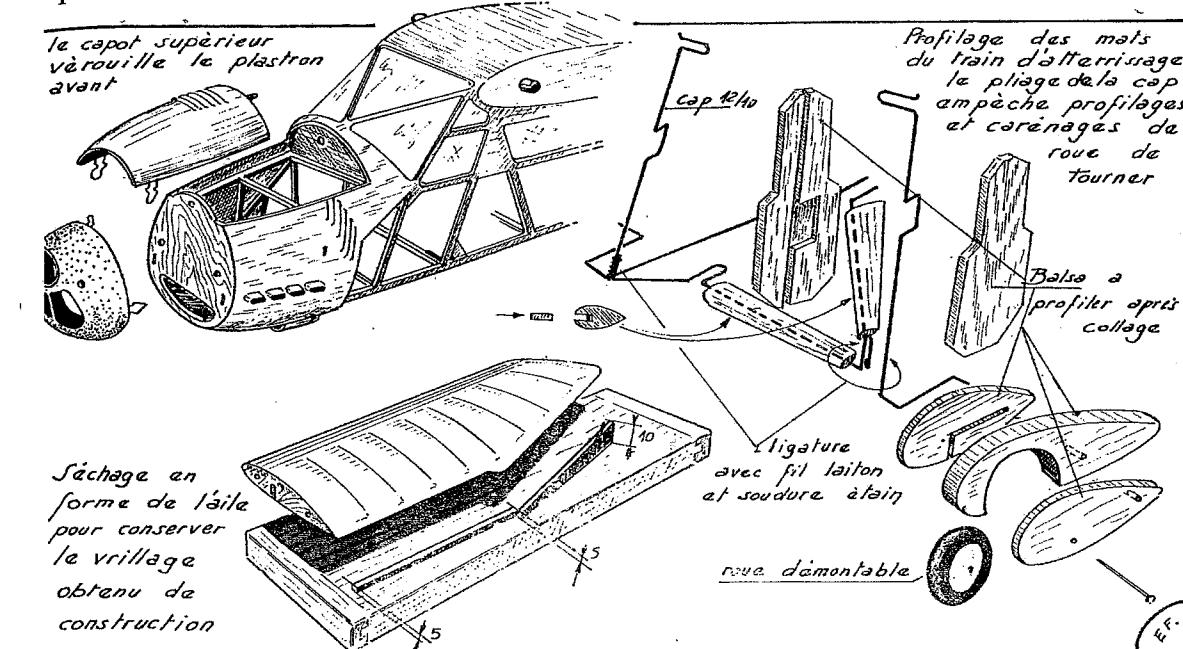




10308

Pour ceux qui se sont essayés à ce genre de dessins, ils savent quelles sont les difficultés à surmonter pour en arriver à cette vision d'ensemble claire et parfaitement lisible.

fois des petits chefs d'œuvre, il suffit de se souvenir que ces tracés ont été réalisés avec des instruments de dessin classiques d'il y a trente ans et à l'encre de Chine

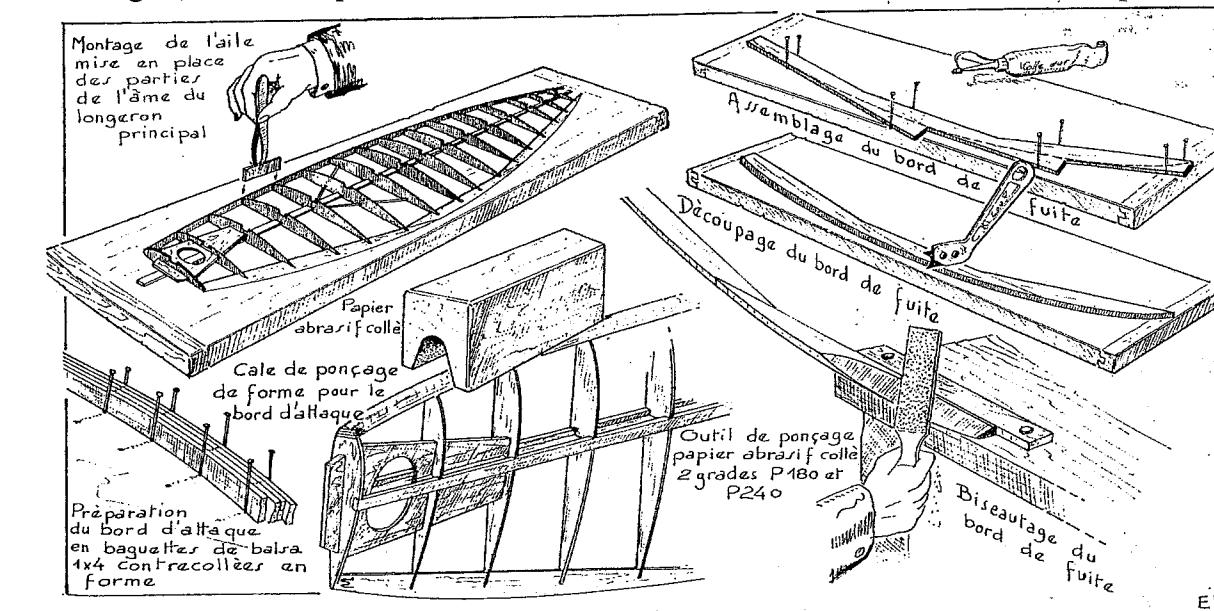
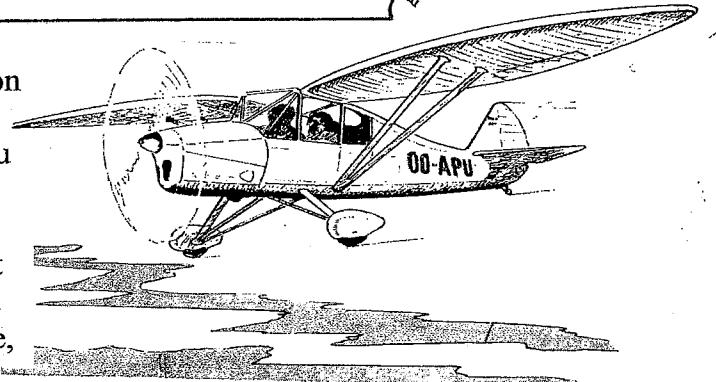


53

Le détail, et surtout le sens réel de la perspective sont ici portés pratiquement à la perfection.

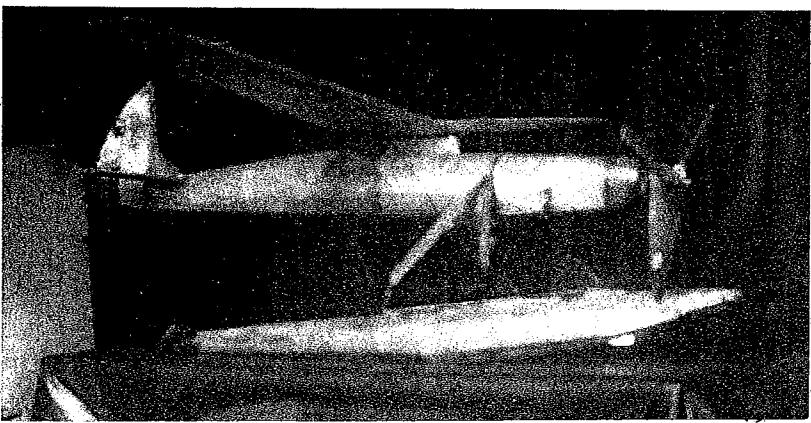
Les croquis de construction de différentes formes de fuselages, sont à chaque

La décomposition des différentes parties d'une structure d'aile ou de fuselage, donne une parfaite illustration des séquences de travail, et ne font que souligner la nécessité de peu de texte,



VOU LIBRE

10309



A côté de la maquette volante exacte dont les résultats heureux ne peuvent être obtenus sans tricheur savante que sur un nombre restreint de modèles, il y a la semi-maquette. J'apprécie beaucoup ce genre d'appareil. Ce n'est pas la maquette garantie « vraie » alors que l'on a triché sur le profil, le calage, le centrage, le stabilisateur, l'hélice... etc...

Non, ici l'on admet volontiers que ce n'est qu'une copie lointaine d'un avion grandeur existant. C'est l'avion Untel revu et... corrigé ; adapté pour faire un bon aéromodèle.

Pour le profane, c'est l'avion Untel, pour le spécialiste, c'est mieux qu'une caisse volante. Revenons si vous le voulez bien à la partie technique.

Ce petit appareil baptisé l'Hypo est dérivé d'un avion grandeur Italien, dont l'aile était latéralement souple, le « Joli Minéo ».

Après avoir tenté une réalisation aussi fidèle que possible (compte tenu des documents que je possédais et qui étaient très succincts) dont les qualités de vol étaient assez doutoues, j'ai par petites étapes transformé cette maquette. L'appareil actuel n'a plus rien des dimensions à

l'échelle de l'original, il en a toutefois conservé l'allure générale et y a gagné les qualités de vol et de stabilité qui en font un bon modèle réduit. J'ai construit 7 appareils de ce type dont des variantes et l'un équipé de flotteurs pour participer à un concours d'hydravions.

Les plans 3 vues vous donnent la vue générale de l'appareil, vous y remarquerez la très curieuse forme de dérive très nettement inspirée des planeurs de Michel Minéo.

Pour le fuselage vous vous trouvez devant une forme, ayant un seul plan de

symétrie. Dans l'encart se trouvent tracés grandeur d'exécution la vue de profil du fuselage et le tracé de chacun des couples. J'ai groupé divers croquis représentant les principales méthodes qui peuvent être utilisées pour le montage de ce fuselage et vous laisse le choix suivant vos moyens ou vos aptitudes. Personnellement j'ai construit un certain nombre de ces appareils montés sur baguette, d'autres par demi-coque, d'autres encore montés sur âme, chacune de ces méthodes m'a donné de bons résultats.

Vous trouverez également parmi les croquis une vue illustrant les bonnes dis-

Differentes méthodes de construction

Montage sur âme suivant le plan vertical ou le plan horizontal

Montage

Fixation des ailes et

de la Dérive

fixation du train d'atterrissement

Bretelle de une chambre à vélo usagée

54

10310

à din fuselage

démies coques coupé verticalement

démies coques coupé horizontalement

Montage par deux coques coupé

Montage sur une baguette trapezoidale formant chantier

Montage sur une baguette trapezoidale formant chantier

Montage sur une baguette trapezoidale formant chantier

Montage sur la table des baguettes d'abordantes ou du chantier

55

EF

10311

positions à adopter pour poser les baguettes, il va sans dire que ce n'est que la répétition de ce que je vous ai déjà expliqué pour les fuselages ronds.

Posées à plat les baguettes, sous la tension du recouvrement enduit, creusent les couples. Encastrees au ras du contour des couples ce sont ces derniers qui forment l'arrêté, le recouvrement se tendant entre les baguettes.

Le bloc avant, représentant les carénages d'un moteur en ligne inversé et la calandre d'entrée d'air, est taillé dans un

bloc de balsa dégrossi à la scie et renforcé d'une plaque de contreplaqué 8/10.

Le centrage sur le couple avant en contreplaqué 30/10 est obtenu par trois broches de rotin diamètre Ø 5 ; ce procédé est très simple, car il suffit de percer, les trois trous, les deux pièces étant assemblées, d'introduire les broches de rotin et de parfaire le contour du couple arrêté, le recouvrement se tendant entre les baguettes.

L'hélice est habillée d'un cône en bois tourné au diamètre duquel se raccorde le bloc avant.

Les points de fixation des jambes du train d'atterrissement et des haubans soutenant les ailes sont constitués par des broches de rotin diamètre Ø 4 dépassant hors du fuselage, les extrémités des jambes et les haubans forment une boucle venant s'enfiler sur ces broches de rotin, deux bretelles découpées dans un morceau de chambre à air usagée et passées par dessus et reliant les broches 2 à 2 retiennent le tout.

C'est facilement démontable et très

souple. Les ailes de profil plan convexe : Gottingen 436, comportent une partie centrale rectangulaire et des extrémités trapézoïdes terminées par des saumons de bout d'aile. La partie centrale échancree pour dégager la vue de la cabine de faire sécher très longuement, bridé soigneusement sur cales, après chaque séance d'enduisage.

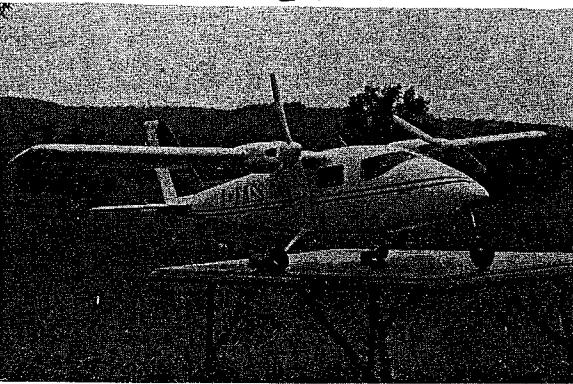
Le plan fixe également est de construction classique et sans histoire. Toutefois je vous signale que sa forme le prédispose à des déformations qui pourraient être catastrophiques, aussi je vous conseille de le faire sécher très longuement, bridé vers le haut permet aux ailes de se déboîter avec facilité lors d'un choc.

Une nervure centrale solidaire du fuselage et portant quatre tétons de rotin sert de point d'appui aux ailes. Une bretelle en caoutchouc les relie au centre et cache le joint.

La construction est très classique et ne demande pas de soins particuliers ; la nervure d'emplanture en balsa 30/10 est posée inclinée suivant le dièdre.

mise au point cet avion n'est pas capricieux du tout, il vole tout seul, quant à ses qualités de stabilité vous en jugerez sur le terrain.

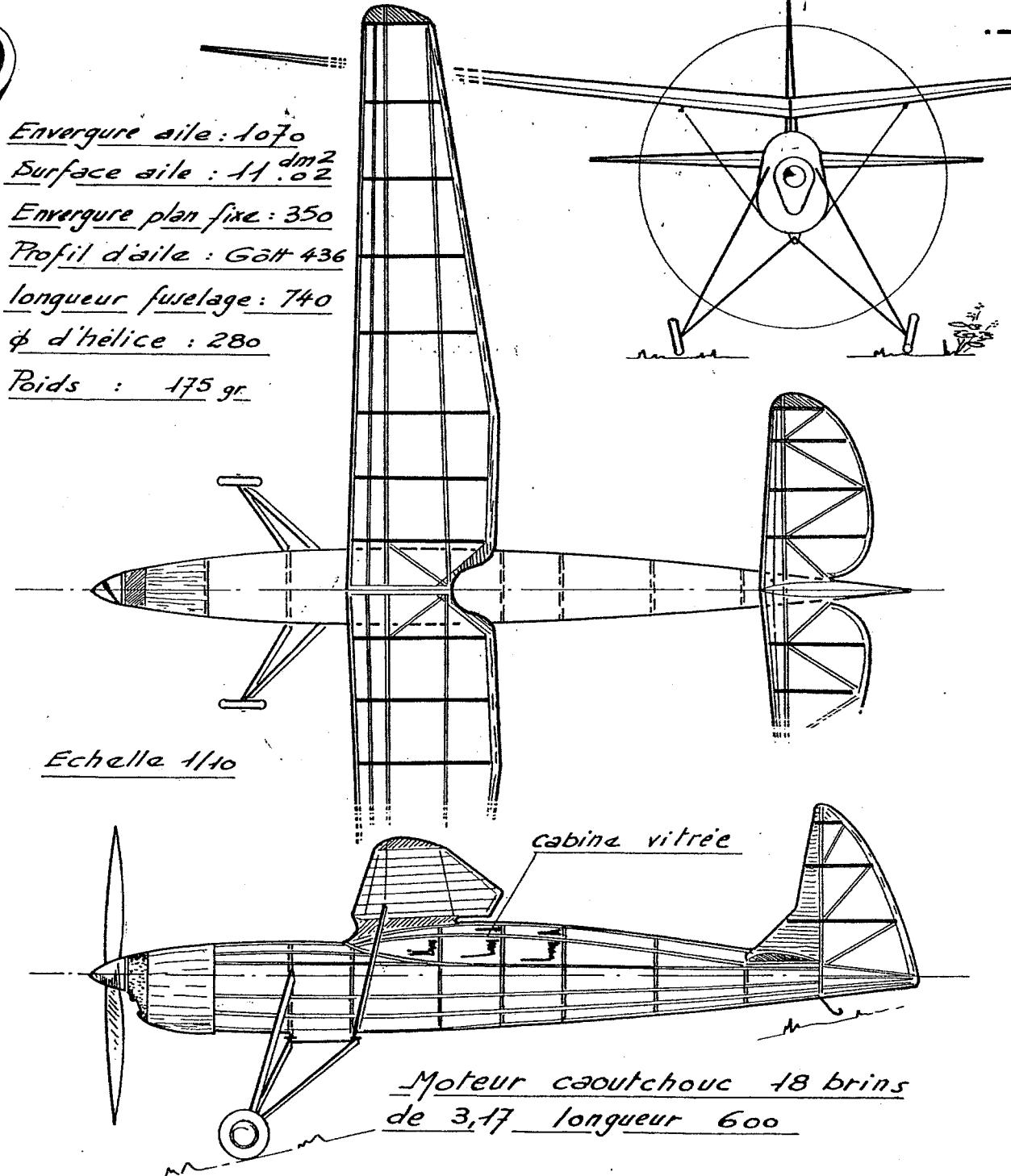
UNE RÉALISATION E. FILION -



L'HYPO AVION SEMI MAQUETTE

56

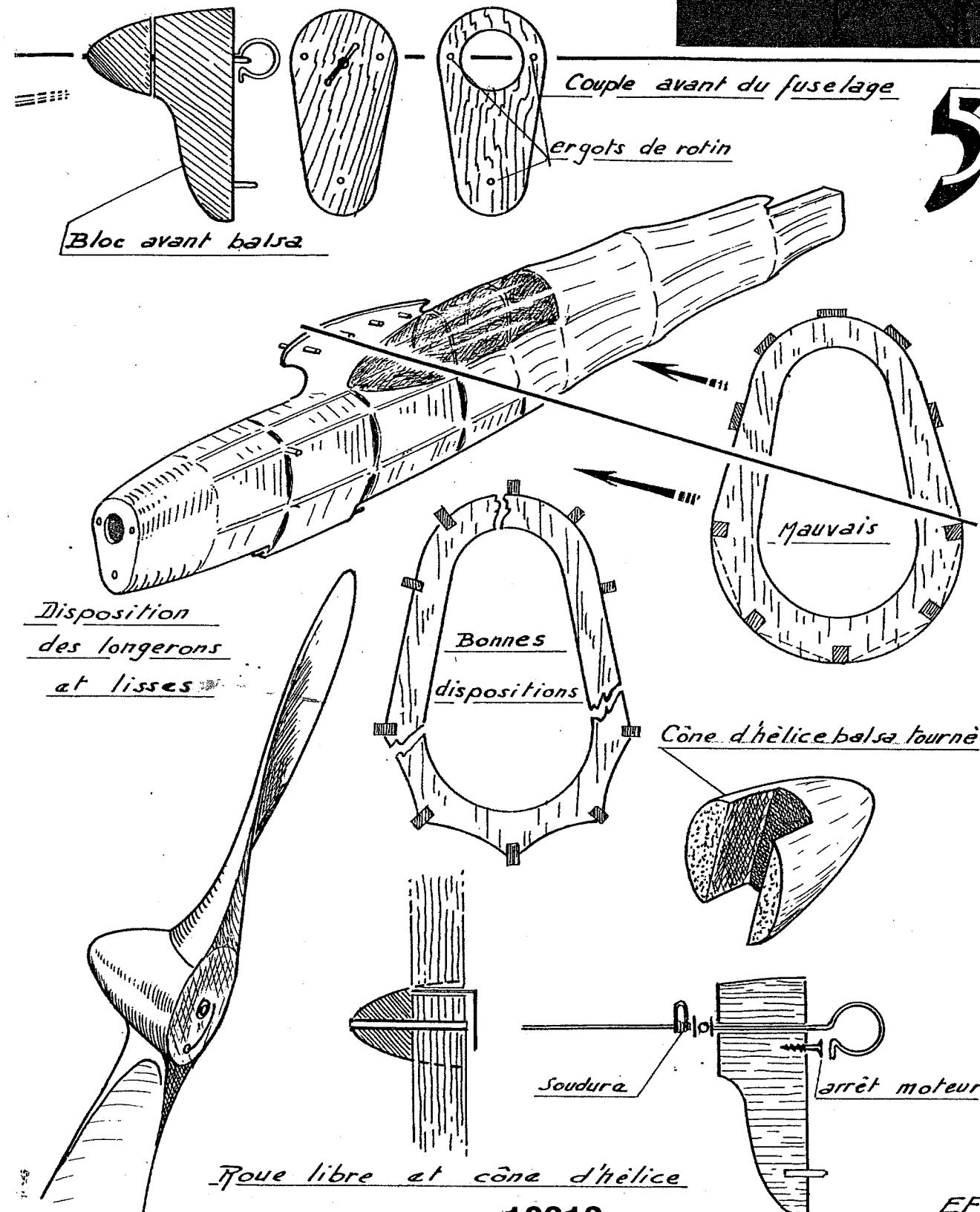
Envergure aile : 1070
Surface aile : 11 dm²
Envergure plan fixe : 350
Profil d'aile : GÖTT 436
longueur fuselage : 740
Ø d'hélice : 280
Poids : 175 gr.



Encart détaillé grandeur d'exécution dans le MRA N°222

10312

57



10313

pour accompagner les dessins.

Prenez par exemple, le dessin de montage du moteur en étoile de la page 52 ; tout est dit pardon dessiné. Les astuces ne manquent pas : collecteurs et pot d'échappement, en pâte alimentaire ...

Ou plus loin sur page 53, la représentation, sur l'axe de la roue de l'ensemble des détails de la réalisation d'un train d'atterrissement, une petite merveille Ou sur la même page la construction d'une aile avec des bords de fuite courbes, un coup d'œil et on a compris Et il en va ainsi sur une multitude de plans ..

VOL in Deutsch

Bei Betrachtung der Pläne und Zeichnungen, mit einigen schriftlichen Angaben, mit dem Gleichgewicht über der ganzen Seite, spürt man die Leichtigkeit mit der E. Fillon, den Strich führt. Alles scheint einfach und schön beim ersten Anblick. Es verrät jedoch viele und minuziöse Arbeit.

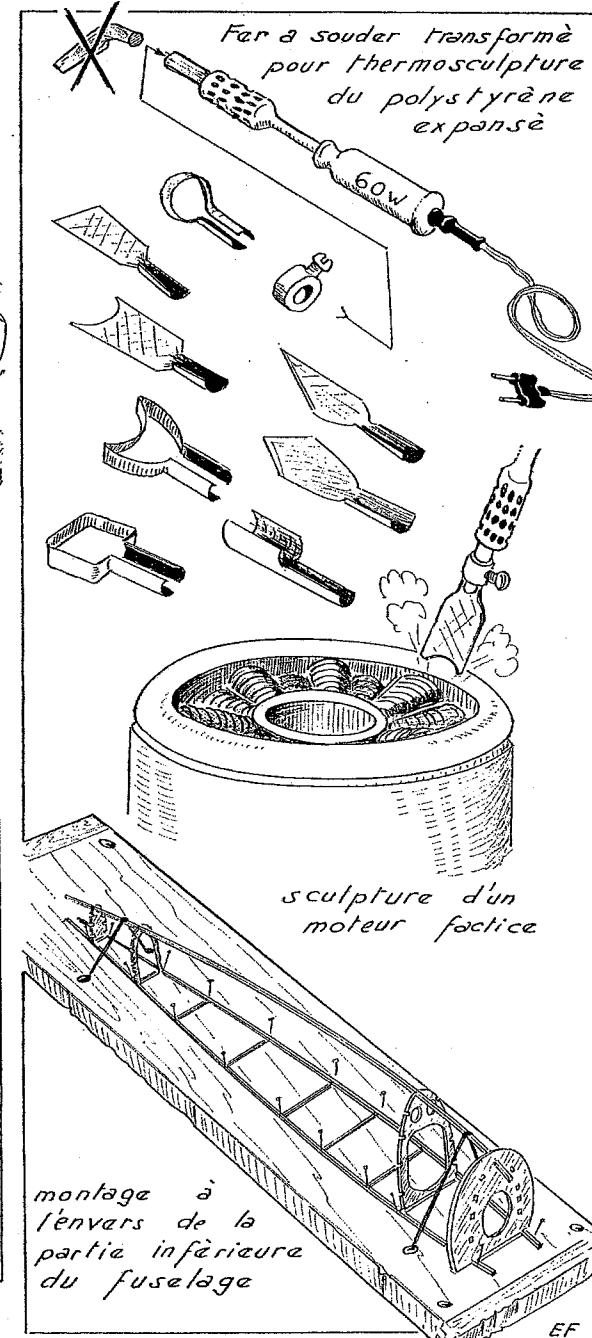
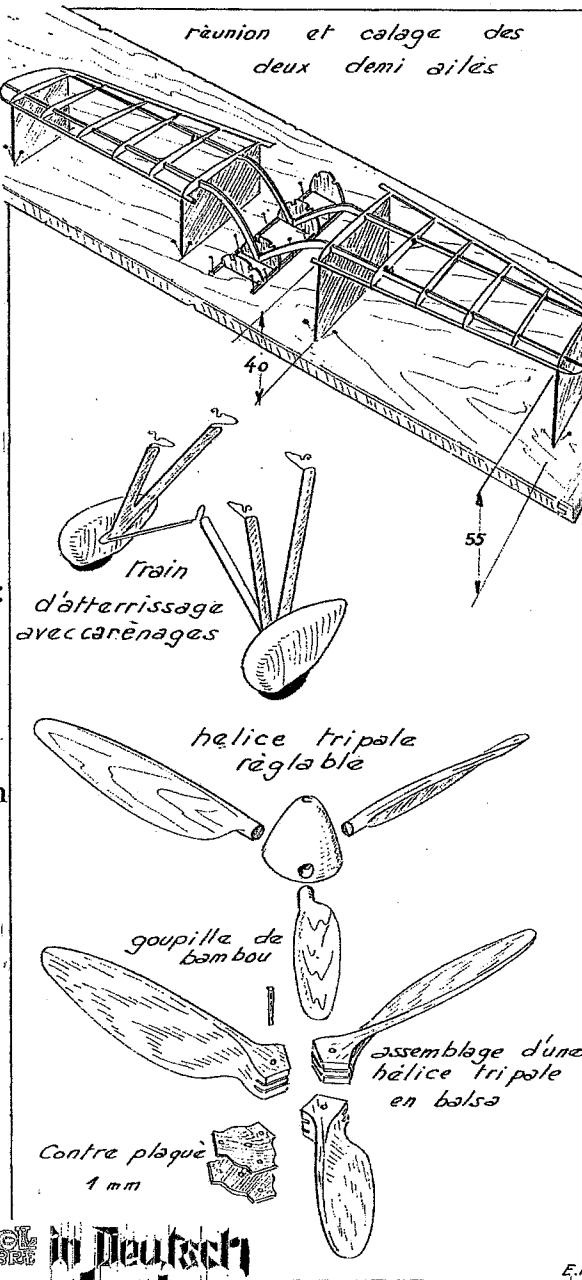
Für alle die sich in solchen Zeichnungen versucht haben, weiß man wie mühsam es ist solche Schwierigkeiten zu überwinden um diese ausgewogenen Seiten herzustellen.

Der Detail und der Sinn der Wirklichkeit in der Perspektive, sind hier der Perfektion nahe.

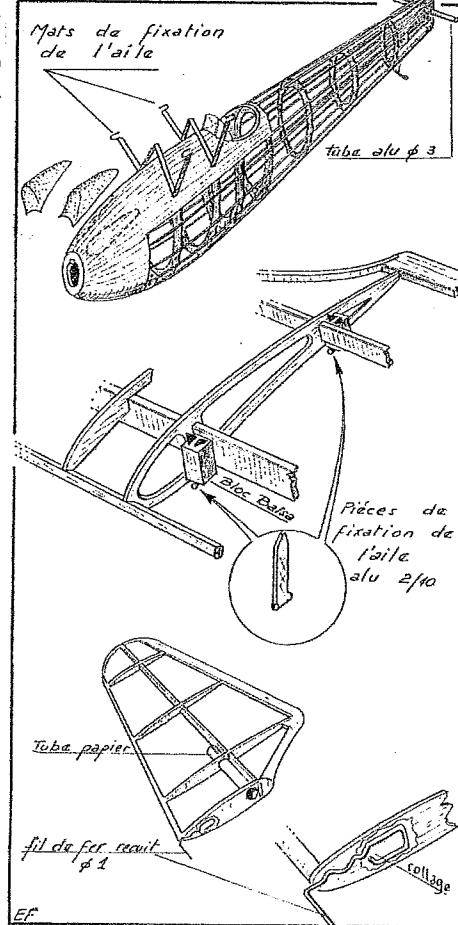
Die Zeichnungen über den Bau von Flügel und Rumpf sind wahr kleine Kunststücke, und es nicht zu vergessen dass dies alles vor 30 Jahren mit klassischen Zeicheninstrumenten gezeichnet wurde.

Die Auslegung der verschiedenen Teile der Struktur eines Flügels oder eines Rumpfes, gibt ein klares Bild von dem was zu tun ist. Worte sind da überflüssig.

Zum Beispiel Seite 52 die Herstellung eines Sternmotors, alles klar, und dazu einige Tips, wie Auspuffrohr aus Nudeln Oder Seite 53, ein Fahrgestell gezeichnet in der Axe vom Rad, mit feinster Genauigkeit auf der selben Seite eine Rundung für Flügel, wo auch alles bestens dargestellt ist.



Vaters an die Modellflieger weiterzugeben, Wie werden also noch öfters E. Fillon in unserer Zeitschrift finden



IL NE FAIT AUCUN DOUBT QUE POUR CONSTITUER UNE ŒUVRE AUSSI IMPORTANTE ET D'UNE TELLE ENVERGURE, UNE DOCUMENTATION INTENSE SE EST NÉCESSAIRE.

MANU FILION A PASSÉ TOUT AU LONG DE SON GRAND PARCOURS DANS "L'AVIATION" UNE QUANTITÉ IMPRESSIONNANTE DE DOCUMENTS SUR CE SUJET.

BRILL

BRILL

BRILL

Bevor wir, und dies nicht definitiv, diese Seiten über E. Fillon schliessen, muss ich hinzufügen dass wir noch lange und auf viel Papier seine kreative Arbeit hätten bringen können.

Wie immer erkennt man erst im Nachhinein die Grösse der Arbeit eines Verstorbenen, und welchen Raum er in der Sparte Modellflug, eingenommen hatte, nicht nur in Frankreich sondern über die ganze Welt.

Wir können jedoch getrost in die Zukunft blicken was den Nachlass von E. Fillon angeht. Sein Sohn Joël hat ihn übernommen, in der Totalität und ist bereit weiterhin die Arbeit seines





Avant de clore, sans doute pas définitivement, toutes ces pages consacrées à Emmanuel FILLON, notons que nous aurions pu continuer ainsi encore pendant bien longtemps et sur beaucoup de pages à retracer son oeuvre.

Comme bien souvent on ne s'aperçoit pas de l'importance des

personnes au courant de leur vie, pour ensuite se rendre compte de la place qu'ils ont prise et occupée.

Rappelons que l'ensemble de l'oeuvre de Manu a été préservé par son fils Joël, et que ce dernier n'est pas du tout opposé à la vulgarisation de son héritage - aéromodélistique "au profit de tous les modélistes en France et d'ailleurs

MAURICE CARLES

QUELQUES NOUVELLES DU VOL LIBRE AU SUD DE LA GARONNE

Historiquement le sud-ouest a des lettres de noblesse et il est donc normal que le Vol libre, qui ne l'oubliions pas a été à l'origine de l'aéromodélisme, se soit développé sur ses terres. Et de grands noms hantent la mémoire des pratiquants : Alcide PETIOT, JOSSET, et plus près de nous VALERY et RIFFAUD, tous ces modélistes qui ont représenté la France dans les temps proches ou lointains. Les années inexorables ont réduit l'activité de quelques autres comme J. PETIOT, mais il vient parfois avec un "Formule Libre Sénior" qui lui rappelle un peu ses wakes talentueux. Moi-même je tire de temps en temps sur l'écheveau (très raisonnablement !) avec un wake des belles annéessans carbone et de fabrication personnelle. Hum !!

Après des recherches parfois difficiles, c'est à Arboucave, situé à 40 km au Sud-est de Mont de Marsan, qu'ont eu lieu les concours groupés principalement sur le mois de mars, soit 6 ou 7 au total car les cultures obligent.

Et ce 19 mars s'est disputé le Critérium du Sud-Ouest organisé par Robert de l'Amicale laïque de Nérac. Sur le terrain quelques "grosses pointures" comme Serge Tedeschi et François Ducassou, tous les deux de l'A.C. Landes, club du regretté J. Valéry, respectivement 1er et 3ème en F1B aux CH de France avec un classement identique (ce qui est surprenant) au concours de sélection. Ils iront donc en juillet à Odessa défendre encore une fois la France. Intense activité aussi en F1A qui voyait s'affronter de sérieux planeuristes comme J. Piquer et L. Larbaigt (encore A.C. Landes) ce dernier 4ème aux récents CH de France, sans oublier L. Braud (A.C. Toulouse) talentueux compétiteur. Mais Robert et les autres se défendaient bien et c'était agréable à suivre par une belle météo. J. Leleux, Toulouse, qui fit la loi en planeur pendant deux décennies, nous revenait après une longue interruption pour des raisons de santé et se fit plaisir en jouant à nouveau avec le treuil.

Mais l'insatiable et brillant Serge Tedeschi concourut lui aussi en planeur et réalisa 5 maxis puis empocha le vol de départage avec Braud. Bravo et merci pour le spectacle. Bravo aussi pour les jeunes modélistes qui faisaient voler avec conviction en suivant les conseils de grands animateurs que sont Pailhe et Robert. depuis de nombreuses années ils

IL NE S'AGIT PAS D'UN GARS DU SUD-OUEST MAIS DE B. SILZ - RFA - QUI DEPUIS QUELQUES ANNÉES RAMASSE UN PEU TOUT EN F1B - ICI CRITÉRIUM PLÉPAGE 2006 -

forment des jeunes qui paraissent motivés pendant quelques années puis disparaissent, happés par la vie. La relève sera-t-elle assurée par eux ? Des années auparavant Valéry et Loubère avaient ainsi oeuvré mais la tâche est ingrate. Il se peut qu'il en reste quelques braises tapies sous la cendre qui se ranimeront plus tard.

Sur le terrain d'Arboucave, mais aussi ailleurs, deux personnages incontournables qui auront aussi leur légende, Mme et mr Larbaigt, chronométreurs agréés de la FFAM, qui officient avec gentillesse et sérieux tout en étant les piliers de l'AC des Landes. On les retrouvera au Vélodrome de Bordeaux en mai pour les CH de France vol d'intérieur, puis à St. Rémy pour les ch. nationaux d'extérieur en passant par d'autres chronométrages en Poitou Charentes pour ne pas perdre la main (et l'oeil bien sûr).

J'ai parlé du Vélodrome de BX, il est incontournable lui aussi en France pour le vol d'intérieur depuis que J.P. Darrouzes y a organisé avec talent plusieurs ch. Nationaux, couplés avec des concours internationaux et l'an dernier les ch. d'Europe. Il fallait oser et il fallait le faire. Réussite totale. Et nouveau rendez-vous en Mai.

Allons, le VOL LIBRE vit toujours et bien au sud de la Garonne et a encore de belles années devant lui.



AU FEMININ



Bien cordialement
J. SCH.

TO SCH

10318

Le printemps est revenu, nos petits modèles
ont pouvoir à nouveau déployer leurs ailes.
Beaucoup de ces dames viendront plus volontiers
Offrir leur aide et leur assistance dévouées
Et leurs fils, leurs époux, modélistes bien aimés!



Madames, préparez-vous, affûtez vos armes
Le chrono en main vous gagnerez en charme.
Vous serez à leurs yeux encore plus belles
Si vous affûtez les vôtres de jumelles!
Qui serait plus rigoureux, plus efficaces
Que vous, qui suivez leur bijou à la trace
Quand il évolue fièrement dans l'espace?

10319

CLAUDE WEBER

Aile de Coupe d'Hiver ou autre . sans D Box. Recouvrement en mylar souple coloré .

Le tendance actuelle est de construire une aile moderne , étanche rigide . La rigidité étant assurée grâce à un D Box carbone, longeron renforcé par lamelles de carbone, queues de nervures chapeautées carbone, fil de turbulence etc....

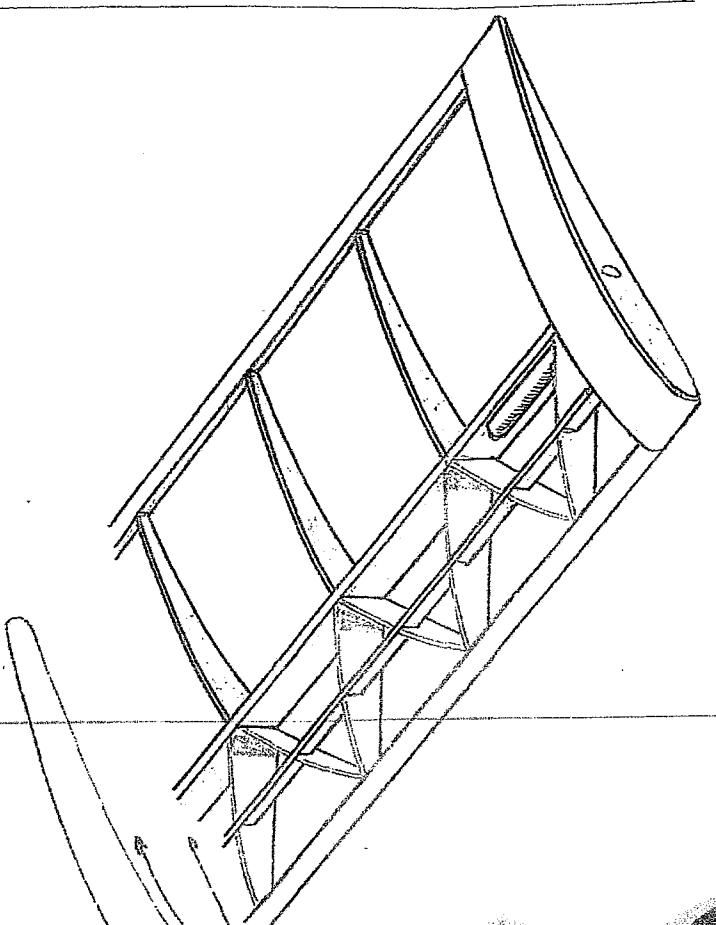
Je propose ici une réalisation en structure classique , balsa et papier japon , présentant une rigidité équivalente .

Du bord d'attaque au longeron , créer une poutre indéformable rigide grâce à la construction géodésique par une succession de caissons en triangle . Déjà vue sur un modèle de Louis Dupuis mais complétée par une lisse conférant un profil d'aile multilongeron, qui procure une similitude d'arêtes turbulatrices . Cette partie avant d'aile est construite à plat entoilée de PAPIER JAPON ABONDAMMENT ENDUIT de verni nitro tendeur.

Chaque bec de nervure doit être parfaitement collé entre le bord d'attaque et le longeron balsa renforcé au besion de lamelle carbone 0,2 X 1,5. de même que les queues de nervures .

Ensuite recouvrir en mylar sur la structure coréablement enduite de colle liée une très diluée d'abord au bord d'attaque et sur le creux de l'intrados et le bord de fuite au fer chaud. Puis enrouler vers le bord d'attaque et coller à chaud . Pas de colle sur les nervures ni la structure déjà recouverte . Tendre au fer chaud d'abord l'intrados puis l'extrados mais l'aile bridée sur le chantier bien à plat . Ne pas chauffer sur le bord de fuite carbone qui se ramollirait .

Une aile démontable en deux parties en longeur central et broche carbone rigide et étanche . Pour 11 à 12 mm de pese que ce soit en mylar



FEVRIER 2006 - TOURNÉE CADUTCHOUIC - VIABON -
CLAUDE BINET ET CLAUDE WEBER

PHOTO. F. NIKITENKO. -

VIABON 2006

- F. NIKITENKO. -

25 et 26 février

RUBBER DAYS - VIABON 2006

Cette année encore, les meilleurs des meilleurs se sont retrouvés à Viabon. Les RUBBER DAYS se sont déroulés dans des conditions météo qui, plutôt difficiles, se sont parfois révélées dissuasives. Ainsi, quelques concurrents, bien que présents sur le terrain, ont hésité à risquer leurs modèles. Surfou le second jour, pour la Coupe d'Hiver.

C'est la période de l'année qui veut cela, le dernier week end de février n'ayant pas été choisi par hasard par Maurice Bayet. Mais le calendrier annuel des concours est maintenant si chargé qu'il est difficile d'imaginer de déplacer le désormais classique rendez-vous de Viabon.

Le 3^{ème} Critérium Philippe Lepage

Le concours F1B du samedi a réuni 27 concurrents inscrits, venant de France, certes, mais aussi d'Angleterre, d'Allemagne et des Pays-Bas. Walt Ghio était fidèle au poste, venu des USA. Vingt quatre modélistes ont pris le départ d'un concours démarrant dans le froid, avec quelques flocons de neige et une visibilité un peu restreinte. Ce qui a imposé que les deux premiers tours de vol soient limités à deux minutes et demie.

Les choses sont redevenues normales pour le 3^{ème} vol, le maxi passant à 3 minutes. Mais à l'issue de ce 3^{ème} tour, 17 concurrents n'avaient fait que des maxi, ce qui a placé les organisateurs devant la perspective de vols de départage nombreux et simultanés, donc très difficiles à organiser (et à chronométrer). Il a alors été décidé de rendre le 4^{ème} vol beaucoup plus discriminant en placant la maxi à 4 minutes.

Ce 4^{ème} vol fut une véritable hécatombe, puisque seulement 5 concurrents y ont réussi les 4 minutes. Klaus Salzer et Claude Garret ont réalisé cette performance pour la beauté du geste, ayant déjà loupé au moins un vol lors des tours précédents.

En revanche, pour les trois autres concurrents, Léa Marquois, Stephen Jallet et Bernd Silz, les perspectives de fly off restaient intactes. Mais on est passé, lors de ce vol difficile, de 17 à 3 candidats aux vols de départage, ce qui est assez sévère.

Le dernier vol s'est révélé moins dur, malgré le maxi resté à 4 minutes. Malheureusement, il n'aura servi, en réalité, qu'à éliminer Stephen Jallet qui flanchera à ce moment.

Le critérium Philippe Lepage 2006 s'achève donc sur un sympathique fly-off opposant seulement la jeune Léa Marquois à l'expérimenté Bernd Silz. Les deux feront un beau vol, approchant les quatre minutes mais, au final, Silz l'emportera d'une poignée de secondes. Les premiers en F1B sont :

1. Bernd SILZ
2. Léa MARQUOIS
3. Anselmo ZERI
4. Gerd WILLEMSEM
5. Serge TEDESCHI

En Wakefield ancien, de bien beaux modèles (Lanzo, Fullerton, Jossien, Morisset, etc.) ont partagé le ciel avec les F1B tout au long de la journée. Onze ont été classés et on trouve aux premières places MM. Michael MARSHALL, Edward TYSON, Claude DEUR, Chris STRACHAM et David BEALES.

La 21^{ème} Coupe d'Hiver Maurice Bayet

Le lendemain, c'est une autre histoire. Il fait froid (de l'ordre de un degré) mais un vent à la limite du volable fait ressentir tout cela de façon bien plus glaciale. Bien pire que la veille. Donc, une vraie Coupe d'Hiver, pour modélistes ne reculant devant rien. Vingt deux modélistes n'ont pas reculé et ont pris le départ de la compétition.

STAGE S.A.M.

Stage et concours Indoors au Sèvres Anjou Modélisme

Bertrand Moriceau

Un fois en l'air, les modèles se débrouillaient à peu près. A peu près, car il n'y a quand même eu, en tout et pour tout, que 4 maxi pendant ce concours. Ce n'était pas facile.

Le vrai problème, c'était avant le départ et après l'atterrissement, où le vent cassait les appareils. Surtout les grands modèles, qui sont assez fragiles. C'est ainsi que près d'une quinzaine de concurrents se sont contentés de faire de premier vol, renonçant à pulvériser tous les modèles contenus dans leurs caisses. Cela a été le cas du sympathique Helmut WERFL qui a préféré garder intactes ses chances de gagner d'autres compétitions.

Il est d'ailleurs à remarquer que les C.H. anciens (les Zigolo, les Babar, les Jump, les Fuit), plus petits et plus compacts, s'en sortaient mieux dans ces conditions venteuses.

Le concours est donc assez vite devenu une empoignade concernant la poignée des plus acharnés qui restaient en course. Lors de ce concours difficile, seuls six modélistes ont alignés des totaux de plus de 200 secondes.

Antoine Galichet et Pierre Marrot se sont retrouvés en tête et à égalité avec, chacun, un total de 262 secondes. Ils renonceront à s'infliger un vol supplémentaire pour se départager et laisseront le simple hasard s'en charger.

Au final, il y aura (quand même) 22 classés, les premiers étant :

1. Antoine GALICHET,
2. Pierre MARROT,
3. Serge MILLET,
4. Michel MIARD,
5. Charles LUCISIC,
6. David BEALES.

En C.H. anciens, Pierre-Olivier TEMPLIER a réussi à s'insérer dans le groupe des vaillants Britanniques qui sont, eux aussi, fidèles au poste tous les ans. Michael MARSHALL l'emporte avec son Zigolo rouge (modèle célèbre de l'italien Guido FEA), devançant ainsi, notamment, ses compatriotes Chris STRACHAM, Peter TOLHURST et John WHITE.

Grâce au dévouement d'Alain Roux et, aussi, à la générosité de la Fédération, les résultats ont été rapidement distribués et, comme dans les albums d'Asterix, tout cela s'est terminé un verre à la main, les organisateurs remerciant tous les concurrents et souhaitant les revoir l'an prochain. Avec, on l'espère, une météo plus agréable.

30èmes JOURNEES AEROMODELISTES de CURZON (85920) 8 au 16 JUILLET 2006



Pour la 30^{ème} année consécutive, SÈVRES ANJOU MODELISME organise 6 journées de compétition VOL LIBRE toutes catégories y compris P30 mais sauf moteur à explosion, dans les PRÉS COMMUNAUX de CURZON à quelques 20km de la mer.

8-9-14-15-16-17 juillet 2006 catégories habituelles et modèles anciens uniquement.

Ces journées peuvent débuter au 7h et se terminer au coucher du soleil suivant les conditions météorologiques.

La dernière journée dimanche sera suivie par la proclamation des résultats à 15h, à la salle des fêtes de CURZON.

Contact : 02 40 41 14 40 ou georgesbrochard@wanadoo.fr

ou georgesbrochard@wanadoo.fr

place	NOM Prénom	Association	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Total
1	SUROT Quentin	Sèvres.Anjou.Modélisme	2'45	3'00					5'45
2	KABITI Antoine	Sèvres.Anjou.Modélisme	1'37	1'58	1'18	2'00	2'48	2'54	5'42
3	RAUTUREAU Matthieu	Sèvres.Anjou.Modélisme	2'06	2'18	1'39	1'52	1'59	1'40	4'24
4	DUCHESNE Florian	Sèvres.Anjou.Modélisme	1'40	1'25	1'51	2'00	2'08	2'12	4'20
5	VARRON Maxime	Sèvres.Anjou.Modélisme	1'47	1'50	1'41	2'05	1'45		3'55
6	HORREAU Pierre Etienne	Sèvres.Anjou.Modélisme	0'59	1'42	1'53	1'54	1'42		3'47
7	AVOT Arnaud	Sèvres.Anjou.Modélisme	1'42	1'11	1'32	1'43			3'29
8	CHAILLOU Martin	Sèvres.Anjou.Modélisme	1'27	1'30	1'20	1'30	1'17	1'41	3'11
9	PELIER Hugo	Sèvres.Anjou.Modélisme	1'26	1'15					2'41
10	NOURY Gael	Sèvres.Anjou.Modélisme	0'35	0'54	1'30				2'24
11	RAPIN Julien	Sèvres.Anjou.Modélisme	0'26	1'00	0'32	0'40	1'02	1'20	2'22
12	PLANEIX Matthieu	Sèvres.Anjou.Modélisme	0'31	0'40	0'35	0'23	0'47	0'35	1'21
13	MORICEAU Léo	Sèvres.Anjou.Modélisme	1'24						1'24

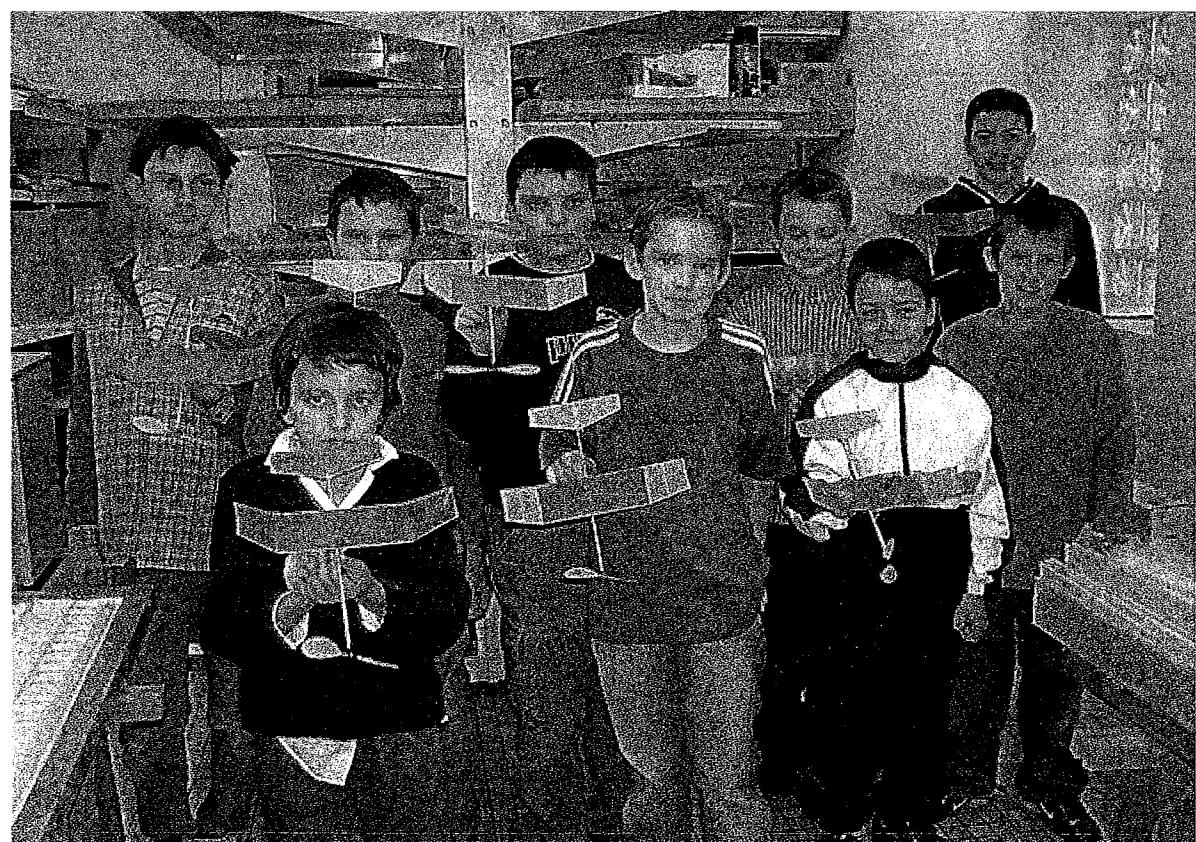


Photo : B. Moriceau -

Rippenblock aus Balsabrettern

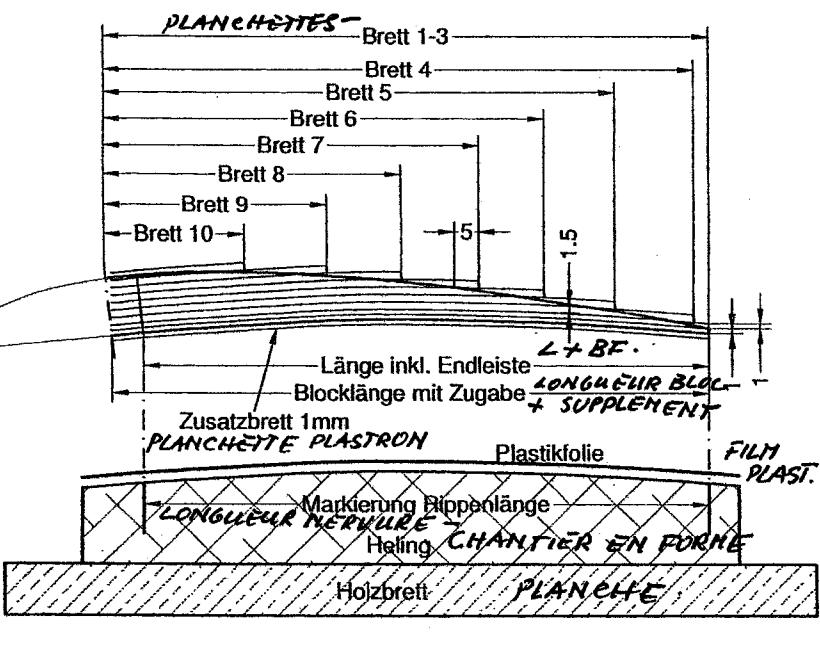
Walter Eggimann

gesehen an der Schweizer Freiflugkonferenz 2005 bei Christian Gugger

Arbeitsgänge

- Brettänge und Anzahl zeichnerisch, wie auf der Skizze dargestellt, ermitteln.
- Die zugeschnittenen Bretter mit Ausnahme des obersten und untersten beidseitig sehr dünn mit Laminierharz einstreichen.
- Brettchen auf die mit Folie abgedeckte Unterseitenhelling schichten und mit einem Klebband in der Längsrichtung leicht fixieren.
- Das Ganze im Vakuum pressen und aushärten lassen.
- Rippenblock rundum auf die gewünschte Breite schleifen.
- Rippen mit der Kreissäge auf die gewünschte Dicke schneiden.
- Die Rippen in den Flügel einbauen und anschliessend nur noch die Oberseite mit dem langen Schleifklotz fertig schleifen. Die Unterseite braucht nicht geschliffen zu werden, da sie die Form auf der Helling erhalten hat.

Solcherart hergestellte Rippen weisen wegen der schichtweise Verklebung immer eine ideale Faserrichtung auf. Ihre Festigkeit ist so gross, dass auf eine seitliche Beschichtung verzichtet werden kann.



BLOG PLANCHETTES

- DÉFINIR LONGUEUR ET NOMBRE DE PLANCHETTES SELON CROQUIS. -

- ENVOIR TOUTES LES PLANCHETTES DESSUS DESSOUS, SAUF 1ère ET DERNIÈRE AVEC RESINE. -

- POSER SUCCESSIONNELLEMENT LES PLANCHETTES SUR CHANTIER, PRÉFORMÉ FIXER AVEC BANDES ADHÉSIVES AU PRÉLABLE, ENVELOPPER DANS FILM PLASTIC.

- METTRE LE TOUT SOUS VIDE ET LAISSEZ SECHER. -

- PONCER EN FORME LE BLOC.

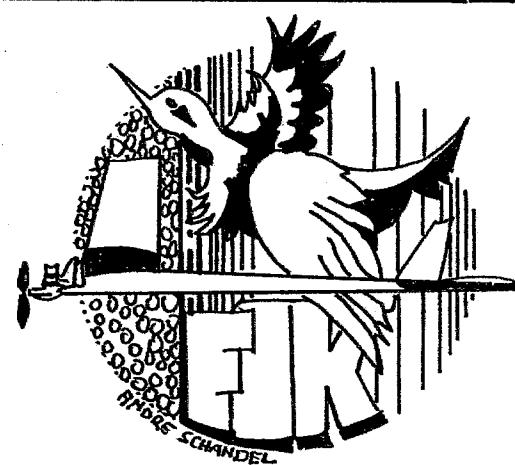
- DÉCOUPER A LA SCIE CIRCULAIRE LES NERVURES SELON ÉPAISSEUR SOUHAITÉE. -

- INTRODUIRE LES NERVURES DANS LA STRUCTURE DE L'AILLE. -

- REPOSER LÉGÈREMENT AVEC LONG PONÇOIN L'EXTRADOS.

- INTRADOS, PONÇAGE INUTILE, CAR A PRIS FORME SUR CHANTIER. -

- CE GENRE DE NERVURE SE MONTRE PARTICULIÈREMENT RIGIDE GRACE AUX COUCHES COLLÉES DANS LE SENS DE LA LONGUEUR. -



I find your publication as stimulating as ever and particularly admire the fine drawings, many of which I gather are done by yourself.

Just one correction I must make however: the photo on the front of N°167 is of my good friend Ted Tyson, taken last year at the Criterium International Philippe Lepage with his Fullerton Wakefield, which he flew again last week to second place in the ancien event. I hope to send you some photos of this year's event, as soon as I get them developed.

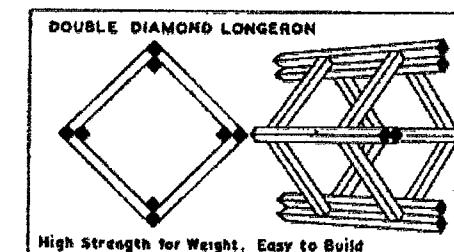
C'est à chaque fois avec enthousiasme que je m'empresse d'ouvrir l'enveloppe pour lire le sommaire et me réservé la lecture pour le soir au calme.

Internet



LES ANCIENS TRUCS...

...valent le détour plus d'une fois. Voici une amélioration des plus faciles pour un fuselage treillis, soit complet, soit seulement sur des parties à renforcer. Tirée d'une page de revue qui fait le tour d'Internet chez les amateurs de taxis anciens.



Ca a résisté à une explosion d'échelle dans un wakefield de l'époque. L'astuce est dans les points de colle doublés. La construction est



facilitée elle aussi, pour peu qu'on utilise la méthode proposée ci-contre. Bien évidemment au lieu de baguettes 3x3 on prendra du 2x2 et on y gagnera encore en poids.

MISSION IMPOSSIBLE...

"J'ai 1000 plans en stock, depuis le format 300x430 jusqu'au 860x1110 environ" ... Et sur FFML s'accumulent les témoignages du travail gigantesque qui consiste à ranger tout ça, en tubes, à plat, vertical ou horizontal, plié ou pas plié. Et à pouvoir retrouver ce qu'on cherche... avec étiquettes, rangés par taxis ou auteurs, ou carrément enregistrés sur l'ordinateur, ce qui oblige à d'autres acrobaties. La conservation est un casse-tête, et toutes les solutions seront fraternellement partagées sur la liste. Sauf que... personne n'a osé demander à quoi servent 500 plans quand il faut 5 semaines pour terminer un modèle et que le modéliste fait déjà ses 70 ans d'âge... Tout de même possible, la mission ?

L'EUROPE A LA COTE.

Intéressant échange sur SCAT Electronic News. Certains internationaux US haut niveau seraient intéressés par une participation aux Championnats d'Europe. Histoire de se frotter aux nôtres dans un cadre bien défini. Questionnement, et même ferme opposition, de la part d'autres, pour les raisons faciles à élaborer. Il fut une époque, avant 1970, où les concours "continentaux" n'existaient pas. Mais au Land allemand de Sarre les modélistes du crû avaient eu un succès grandissant avec l'Europa Cup, règlement international à participation libre : c'était devenu le must, et le grand rendez-vous à une époque avare en concours inter. Y avaient été invités par exemple les

frères Simpson, Roger et Reid, champions motos en leur pays, stationnés alors en Allemagne, fêtés comme il se doit, et qui en gardent un souvenir impérissable. (voir Modèle Mag novembre 1968). Sniff. On en restera là, car la définition d'un championnat "continental" est bien fixée par la CIAM. Elle comprend pour nous l'Europe habituelle, plus certains classiques pays voisins : Israël, Turquie, etc.

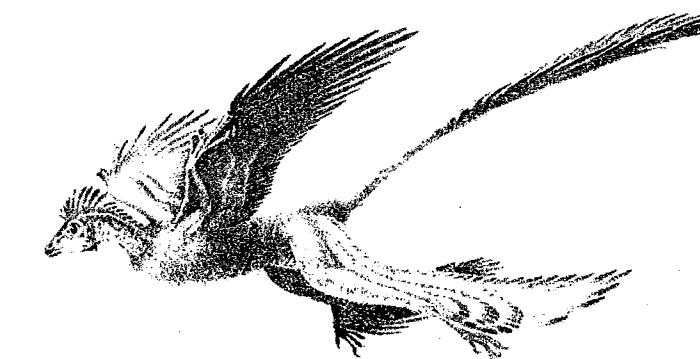
DU VRAI BOIS !

Graham in Shepperton : "Il y a des années... j'avais à construire une maquette caoutchouc comportant autour de la cabine des panneaux de bois vernis. J'ai essayé du balsa enduit et peint, ça n'avait l'air de rien, et un vrai placage aurait mis trop de poids. J'ai donc porté un morceau de placage à un imprimeur, qui m'a photocopié ça sur du papier fin. Ce fut superbe sur le modèle. Je me demande si cela ne marcherait pas avec les imprimantes jet d'encre actuelles, ou si ça paraîtrait trop translucide."

Stukadave : "Ça marche fort. J'ai emprunté des photos de bois veiné sur le site d'un revendeur de bois on-line. Très convaincant pour tableau de bord et les nez coiffés bois de certains avions. La technologie progresse !"

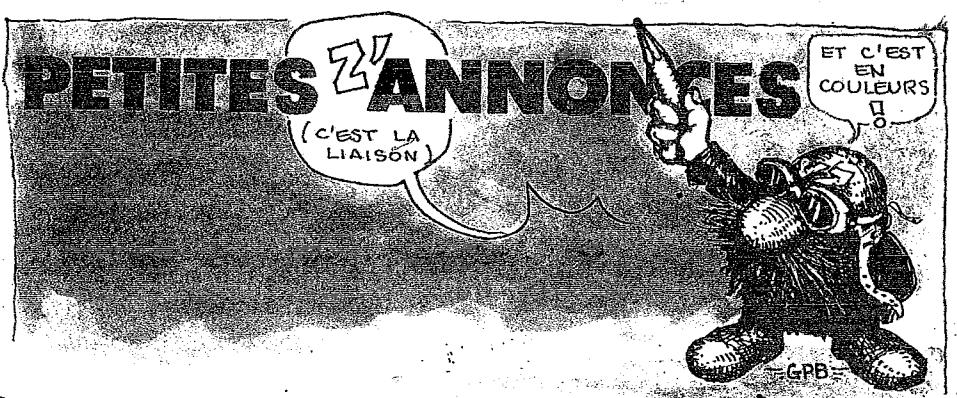
MICRORAPTOR

Un fossile de la taille d'un corbeau de chez nous... remet en cause les idées sur le début des animaux volants. On a d'abord cru que les deux paires d'ailes fonctionnaient façon libellules, en coups alternatifs. Puis on s'est aperçus que les membres arrière ne se prenaient pas au mouvement nécessaire. Restait l'autre hypothèse, confirmée par des simulations sur ordinateurs : membres arrière fixes, rabaissement du CG et



donc meilleure stabilité, vols plané entre deux arbres par bonds de 5 à 7 mètres. Battements d'ailes sans doute pour les départs, arrivées et moments difficiles. Les plumes arrières ne facilitent pas la marche au sol... l'animal avait une vie dans les arbres, il y a quelques 124 millions d'années. Détails à livescience.com

Conclusions actuelles des spécialistes : il y eut bien plus d'animaux volants que l'on ne l'imaginait il y a 20 ans, et de diverses sortes, oiseaux et dinosaures, décollant du sol ou plongeant des hauteurs. L'étude des os et des coeurs continue, les conditions pour du vrai vol étant particulièrement dures. L'ouverture de la Chine aux scientifiques étrangers collaborant avec les universités locales est pleine de promesses.



GPB CHERCHE CROQUIS COTES PRECIS DE PIECES DU MOTEUR JIDE 1.7 cc de 1946 COMPRESSION FIXE : PISTON-AXE-BIELLE, BOUCHON ARR., CONE-PLATEAU HELICE, GICLEUR-POINTEAU POUR FABRICATION. TOUS FRAIS PAYES. 04 90 49 85 08.

GPB CHERCHE IDEM POUR EPAVE MOTEUR TORPEDO (USA ~1970) 0.9 cc GLOW, COTES (OU PIECES) : PISTON-AXE-BIELLE, POINTEAU-GICLEUR, VISSERIE.

GPB CHERCHE : VILEBREQUIN MAC COY 35 (CULASSE ROUGE ~1970) + VISSERIE.

GPB CHERCHE : CULASSE VERTE DE MICRON 28, et M. 28 CUL. ROUGE 1^o Mle.



RENCONTRE ENTRE QUELQUES GRANDS...
A. ANDRIKOU - A. VAN HUYLENE - A. HACKEN -
BERNE-2005.

Ont participé à ce numéro 168 :

VOL LIBRE

F.Nikitenko - Anselmo Zeri - E. Cerny - Pierre gallet - F. Yronde - B. Moriceau ; M. Carles - Jean Wantzenriether - J. Fillon - Pierre Pailhe - J.A Simon - Claude Weber - W. Eggimann . Gerard Pierre Bes - I.N Fichera . Alain Brancard - Jacques Delcroix . André Schandel - Jacqueline Schirmer -

VOL LIBRE
PLANS
PLAN BUCH
PLAN DOOK

1990 €10

170 PAGES - QUELQUES NUMEROS
ENCORE DISPONIBLES. -
COMMANDER AUPRES REOTERION.

FORTS.VON SEITE 10273

Die geplante SAGA der CCCP macht gute Fortschritte, ich glaube wir werden mit etwa hundert achtzig Seiten rechnen müssen! . Texte, Pläne, Fotos, Kommentare von Heute und damalsAll diejenigen die etwas zu diesem Thema zu sagen hätten sind eingeladen sich an die Redaktion von Vol Libre zu wenden .

Pierre GERINI Recherche des moteurs français et autres marques . très bien payés si en très bon état.

Pierre GERINI
9 chemin du moulin CP 102
CH 1110 MORGES
Tel+ fax +41 21 801 34 44
E mail : polytechnique@ticino.com .

AVIS de RECHERCHE - APPEL à TEMOINS

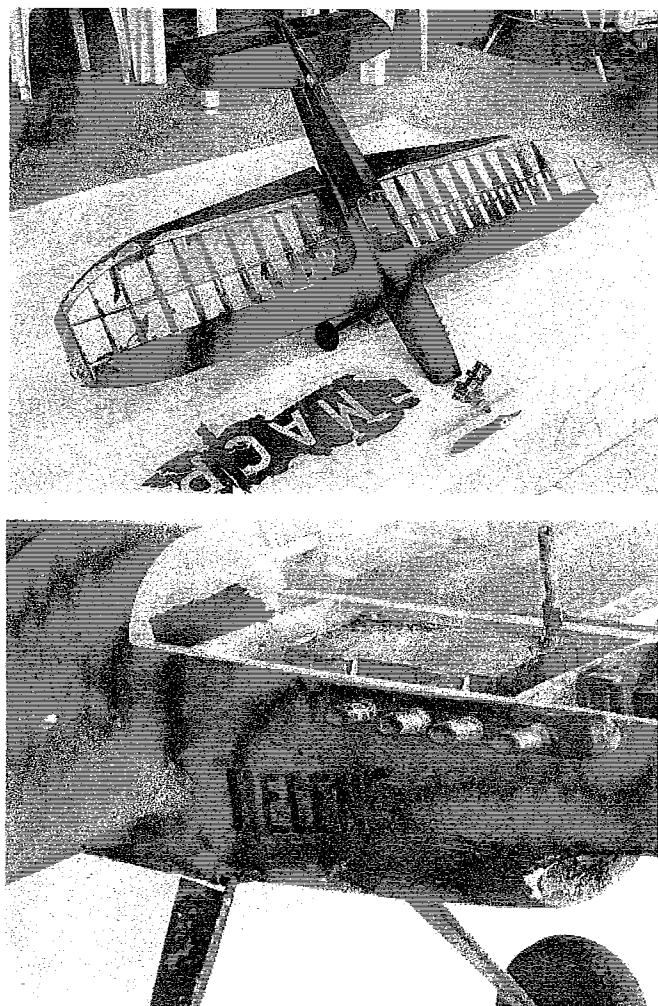
Il y a quelques années, VL a ouvert ses colonnes au VCC, par solidarité avec une discipline historiquement cousine du VL, et qui souffre du même mal que nous : la désaffection au profit du « MR-Jouet d'adultes » que représente la RC d'aujourd'hui. Cette ouverture n'a guère été suivie d'effet, et c'est dommage. Nous avons côtoyé -et pas mal de vol-libristes ont aussi été du VCC- les fans de cette discipline dans notre « carrière » Pour ma part, j'ai fait plus que tâter le VCC, mais en guise de délassement, sans aucune idée de compétition , tout en me consacrant au VL et aux concours. Aussi, la nostalgie faisant son œuvre, il y a vingt ans quand j'ai acheté mon terrain à construire, j'ai planté un piquet au centre d'un Carré de 35 m de côté, qui est toujours le centre virtuel d'une piste VCC de 16 m de rayon toujours aussi virtuelle. Je n'ai jamais planté quoi que ce soit dans ce cercle, sauf ce qui a poussé tout seul. J'ai délimité de périmètre par un tuyau de polyéthylène cloué au sol...ça attend depuis vingt ans...comme beaucoup d'autres choses - mes 901 par exemple dans le grenier - .

Aussi, j'ai eu un petit coup de cœur en découvrant dans un dépôt-vente, l'épave du VCC acro ci-dessous, pendu au plafond, au ras des Everites, et dans l'ombre , ce qui explique que je ne l'ai pas vu depuis dix ans qu'il y était ! Le vendeur m'a déclaré l'avoir alors récupéré dans une brocante où il se trouvait depuis plusieurs décennies... J'ai tout de suite flashé sur le moteur, un Fox 29 Stunt, dans un état abomineux, comme le piège, mais dont le piston brillait à travers la lumière d'échappement, ce qui laissait supposer que le ricin gommé avait fait son œuvre protectrice.

Après négociation, vu l'état, j'ai eu le total pour dix Euros ! Et puis j'ai nettoyé l'épave ...et alors sont apparus les marquages : MACP sous la poussière du reste d'entoilage, et « HELENE » sur le capot ...

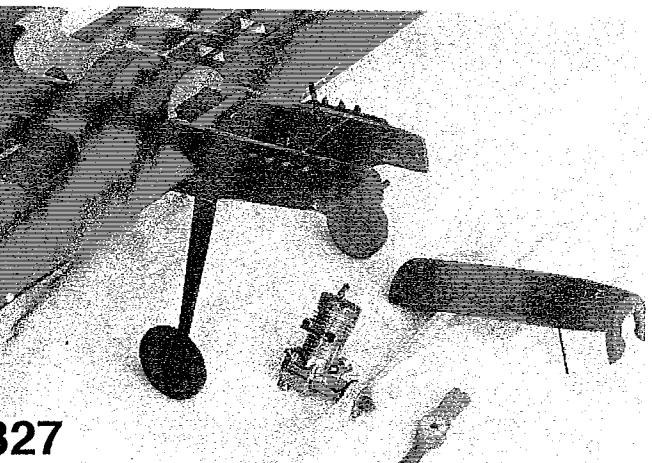
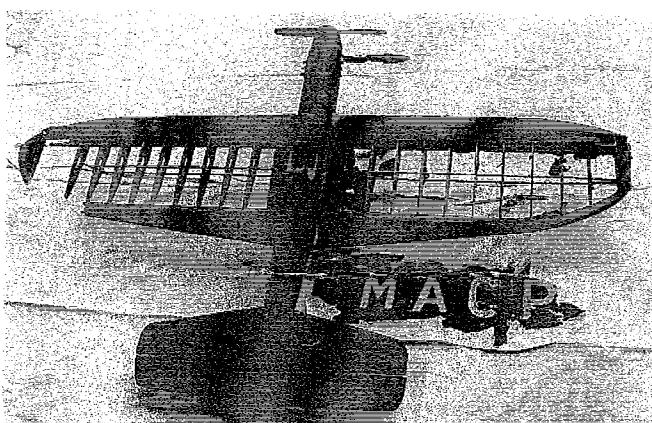
Alors je me suis dit qu'avec tous les copains du VL, du VCC qui se sont côtoyés sur les terrains dans les années 50-60, du MACP ou des Clubs voisins, en concours ou en Championnats de France, j'aimerais remonter 40 à 50 ans en arrière pour retrouver « la belle HELENE » et son époux ou petit ami de constructeur... .

L'appareil, de la classe du célèbre « Nobler », de G. ALDRICH, ressemble, à la couleur, mais n'est pas le « Thunderbird » de Bob Palmer, son concurrent direct. Il en a l'aile elliptique. Il est de très belle facture, très léger, très bien construit (bien mieux que ce que je faisais à l'époque) ce qui me laisse penser que l'auteur devait, alors, avoir un peu plus d'expérience que moi ; ce qui devrait lui



donner quelque chose comme 75 à 80 ans maintenant. Ben oui, ça rajeunit ... par exemple un copain de la génération des F. COUPRIE, et qui aurait pu concourir en acro à la même époque. Le taxi fait penser à un plan Américain, voir à une boîte. Certains détails de construction sont très voisins du « Nobler » et relèvent du « haut niveau » d'alors par leur finesse et leur légèreté. Le Fox 29 me paraît un peu juste : le 35 était de mise alors. A ce propos, dedans il est NEUF ; à peine rodé, une compression du tonnerre cinquante ans après ! mais j'ai dû faire un boulot énorme de surfâlage extérieur pour le rendre brillant : pas moyen de faire autrement et c'est dommage, car les Fox étaient gris mat d'origine. L'appareil a une envergure d'environ 1,30 m , orange et bleu marine, entoilé en Japon blanc peint. Vous voyez sur les photos ce qu'il en reste : l'immatriculation en lettres blanches collées sur la peinture...

Alors voilà : APPEL AU PEUPLE POUR L'HISTOIRE : Qui a pu fréquenter un circulariste du MACP pratiquant la compétition acro d'un certain niveau dont la femme ou la copine s'appelait Hélène et qui sévissait en région parisienne dans les années 50-60, et par quel chemin ce piège a atterri dans le Midi, dans une brocante ? Qui reconnaîtra ce piège, et quel est ce modèle ? Je dois avouer qu'au départ j'ai acheté l'épave pour le moteur (j'avais les Fox 35 Stunt et Rocket sur mes appareils) mais depuis, j'ai fermement l'intention de restaurer un jour ce bel airplane, qui je le subodore doit avoir une histoire intéressante ! Allez les gars, au travail, et merci. GPB. 02/2006



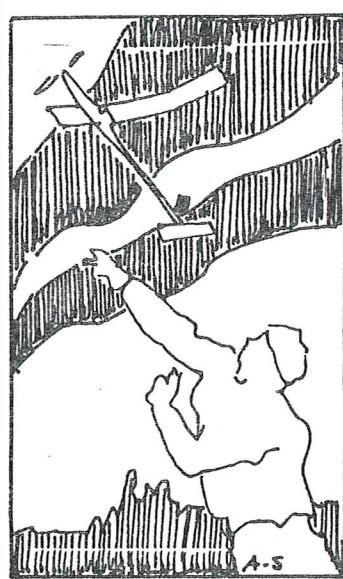


EN MÉMOIRE DE J. VALÉRY

Sa dernière apparition en compétition a eu lieu en février 99. Extrêmement affaibli, il espérait participer au championnat de France de Bordeaux et, du coup fit 3 catégories, dépassant les 9 minutes en F1D et en Beginner, dans une salle peu performante pourtant. Il guidait encore « à la canne à pêche », avec une dextérité qui me médusait et me donnait des espoirs pour la suite. Hélas, ce fut sa dernière sortie, il s'éteignit le 7 avril...

Pilote dans l'Armée de l'Air (KC 135), instructeur à Air bus Industrie, ancien responsable du C.T.V.L., ancien administrateur de la F.F.A.M. et de l'U.R.A.M. n°8, Jacques était un convaincu de l'aéronautique et de l'aéromodélisme. Ses amis de Mont de Marsan lui avaient confié la présidence du club... Technicien hors pair, constructeur d'une habileté diabolique, il ajoutait à cela toutes les qualités d'homme, à la fois goûteur de la vie et tellement à l'écoute des autres. Valéroche, en 45 ans d'amitié, depuis nos premières rencontres montalbanaises, que de souvenirs ! Ah ! l'expédition à Perpignan, pour rafler la « Coupe Cathare », les longues routes jusqu'à Orléans, au rythme de Cab Callaway, les passages toujours instructifs dans ton atelier. Tu as tiré les photos de ma thèse, j'ai dans mes étagères un dossier-documentation « Valéry », ce n'est pas le plus pauvre ! Nous avons perdu le meilleur d'entre nous.

PAILHE



MARCEL DESVIGNES

D'après ses dires, c'est son copain de régiment Michel CASTAING qui l'aurait embringué dans le VOL LIBRE. Après pas mal de galères il avait réussi à obtenir de très bons résultats dans les années 90, dans des concours qu'il affectionnait plus particulièrement.

Curzon, Beauvoir, Moncontour, les championnats de France, avec une série de modèles du type PAMERO, plan paru dans Vol Libre page 6920, on peut d'ailleurs y trouver une partie de son palmarès. Je pense qu'il était tout aussi passionné par l'aviation en général, il avait des connaissances assez approfondies sur le sujet.

Il avait la particularité d'une bonhomie naturelle et constante, avec des mots bien à lui ! Ses nombreux amis aux quatre coins de l'hexagone et même Outre Rhin - je pense à Horst Stoffels- ne me contrediront pas. Menuisier, ébéniste de profession il avait tout au long de sa carrière emmagasiné beaucoup de poussières, engendrant petit à petit de graves problèmes de santé, il était sous assistance respiratoire depuis de longues années. La maladie ayant fait son chemin, il n'a pas survécu à la dernière attaque.

Le spectacle continue malgré tout En empruntant une de ses expressions, il m'est bien difficile d'avoir « la gueule au beau temps » en cette morne saison. Alain Brancard.

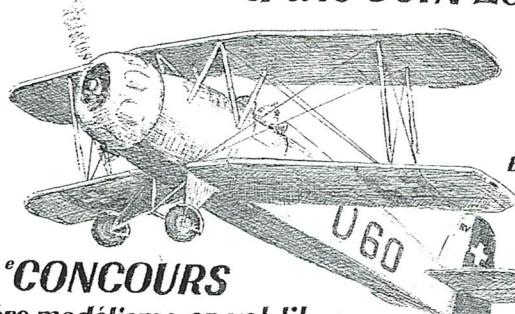
VOL LIBRE est à la recherche de documents - Plans - écrits - commentaires - photos de la période 1970 >>>> 1990 dans les catégories F1A,B,C concernant l'ex URSS -CCCP à l'origine d'une nouvelle ère en Vol libre

PALAIS des SPORTS D'ORLÉANS
17 et 18 JUIN 2006

9h. à 18h.

ENTREE LIBRE

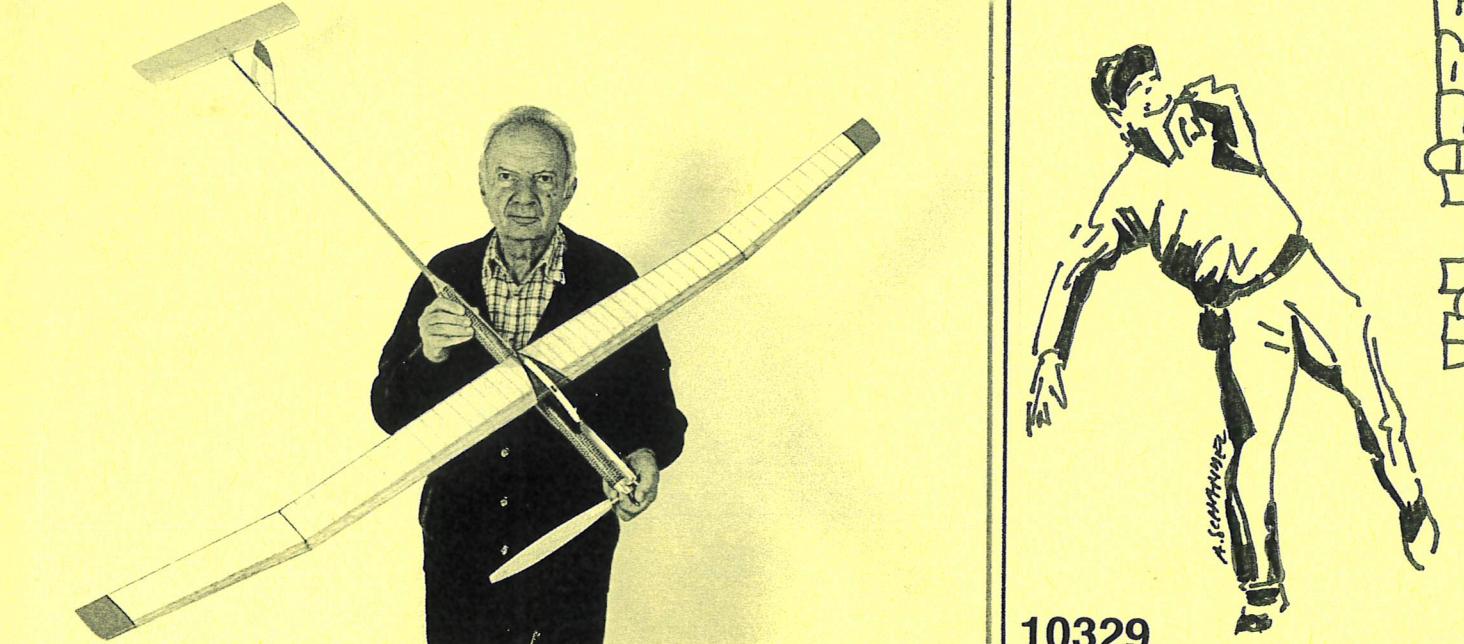
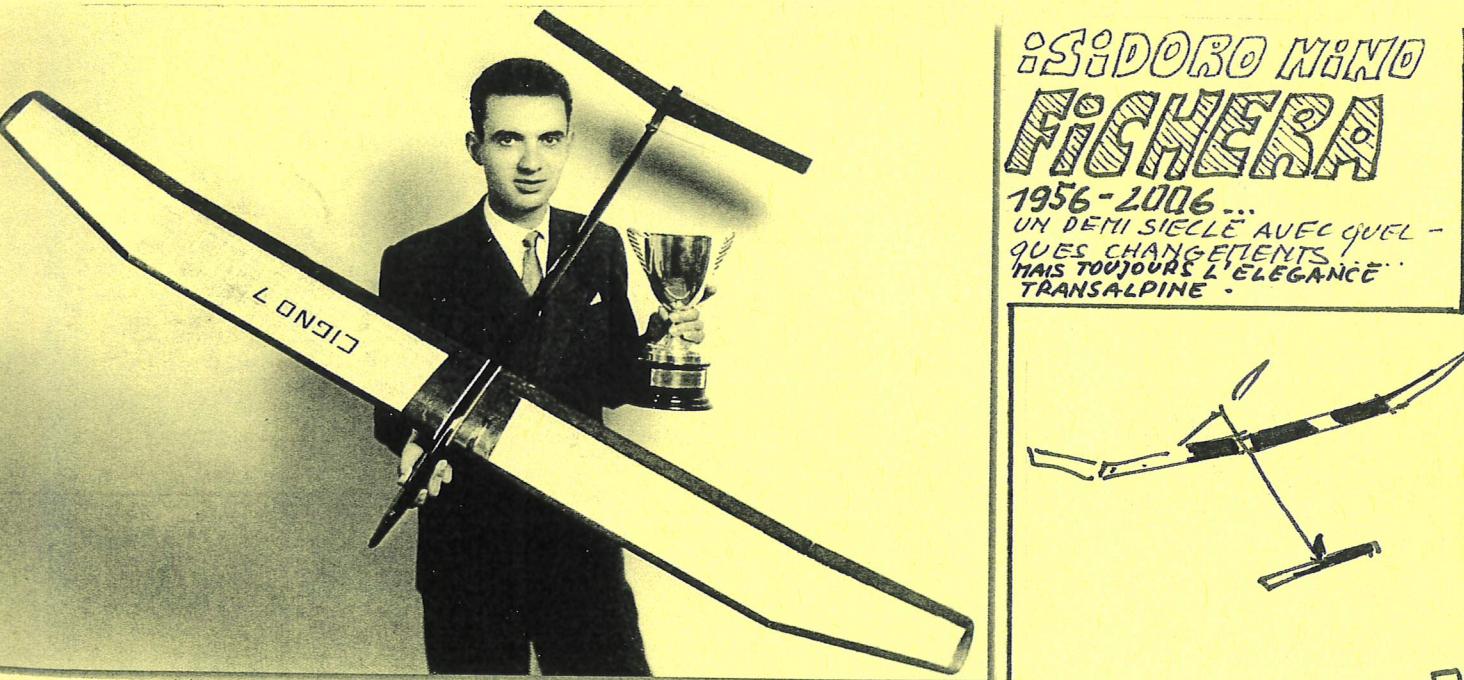
ci-contre le



49^e CONCOURS
d'aéro-modélisme en vol libre
d'intérieur organisé par l'union aéronautique ORLÉANS

démonstrations, commentaires, mini planeurs, Kits... stages....

CÉHIXE by GPB et VÉZÈDE



A large, stylized graphic of the word "VOL" in a blocky, geometric font. The letters are rendered in a light beige color with a textured, almost wood-grain appearance. The "V" is on the left, the "O" is in the center, and the "L" is on the right. The "O" is a circle with a vertical bar through its center, and the "L" has a small rectangular extension at the bottom right. The entire graphic is set against a white background.

LIBRE



10330