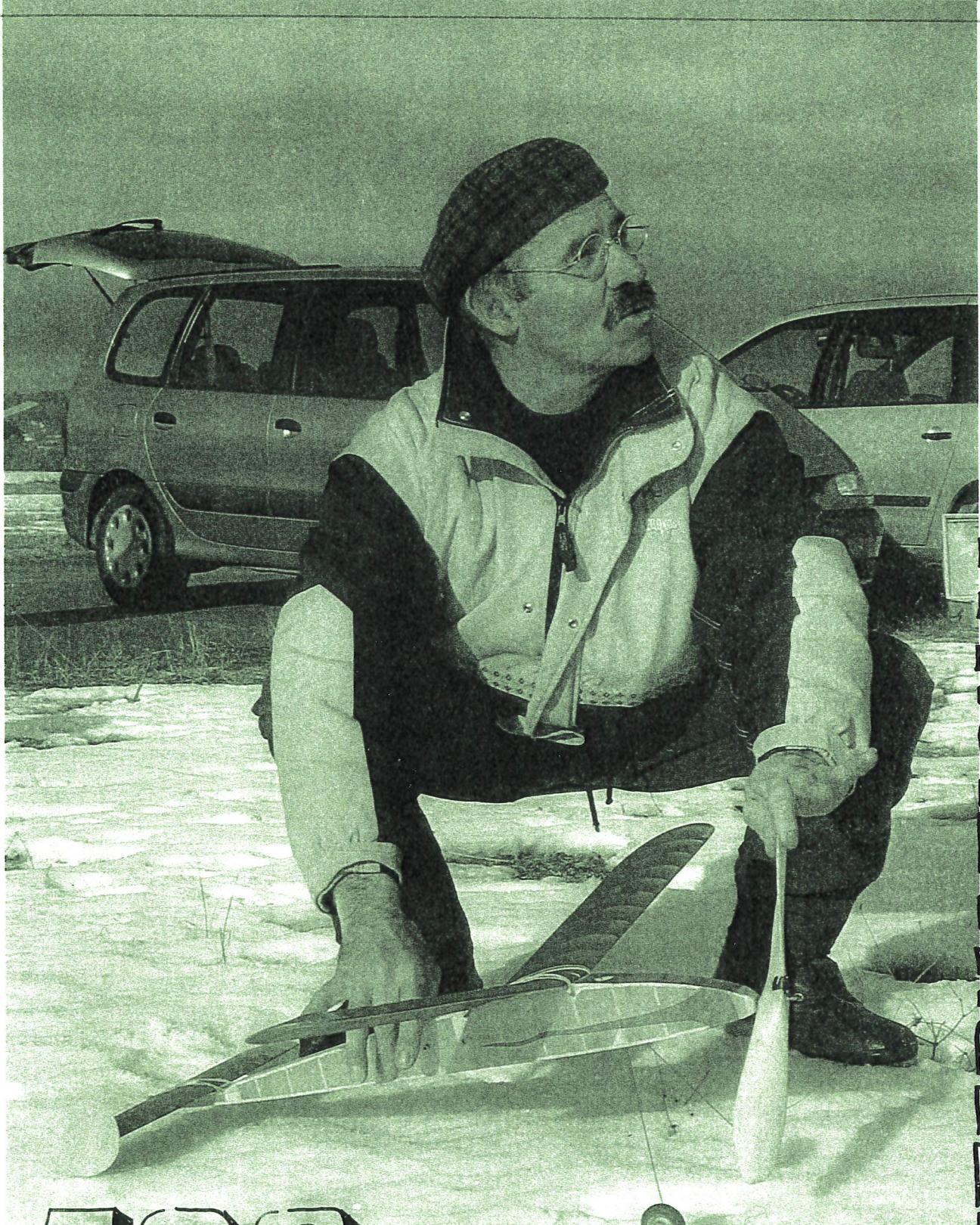


Michel PILLER 17/08/09. ch de Fr
Montils (16)

COEURS

Mus. Medec. 21002 -



INTERNATIONAL

188

409 - HOUT

11471

VOL LIBRE

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL
16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG
FRANCE
TEL + FAX - 03 88 31 30 25
E mail : andre-schandel@wanadoo.fr

Publication fondée en 1977 par A. Schandel . paraît tous les deux mois .
Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 40 .

Tous les paiements au nom de A. Schandel .
Comptes (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France
Banque : CME 67 code 10278 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

GALERIE DES PORTRAITS



- Photo. Fr. MIKITEMKO. -

SOMMAIRE

EDITO

Nous sommes actuellement , en pleine saison , de concours d'été de toutes sortes , locaux , régionaux ,nationaux et internationaux ; championnats compris .

Pendant un bon moment , la question des jeunes était revenue sur le devant de la scène , avec les actions entreprises par J. P. Laureau, J. Blanchard et M. Reverault . Nous attendons encore le retour , écrit , des démarches faites , de leur part dans ce sens . Peut-être ont-ils déjà des résultats sur le terrain ?

- 11471- Image Vol Libre 188
- 11472 - Vol Libre Galeries des Portraits
- 11473- Sommaire et Edito
- 11474-Fauvette Jeunes Débutants
- 11475- Sterne Jeunes débutants .
- 11476-77-78-79-80-81-82-83
Détails - construction- astuces dessins et croquis - fauvette - Sterne - jeunes débutants - André Schandel .
- 11484-85- Planeur cadet - junior Hobby Junior - M. Revrault .
- 11486- Convention GB pour l'avenir FFN et J. Wantzenriether
- 11487- F1A - André Schandel
- 11488- Microbe P 30 de Jacques Delcroix .
- 11489-Images Vol libre CH. Europe F1E 2008 .
- 11490-91-92-93- Microbe P 30 de J. Delcroix détails .
- 11494-95- Pour ou contre ? A réfléchir
- 11496-97- Coupe du Printemps ds Hauts de France . M. Dremière
- 11498-99- U.S.A C'est grand...c'est cher
- 11500-Euro Challenge - résumé -
- 11501- Divers .
- 11502-503- Nesmith - Cougar Paenut -
- 11504- Planeur Straight-Town F1A Andy Crisp
- 11505-506-507-508
Championnat de France en salle 2009 ANDART _ T. Marilier
- 11509-510- Vol de pente magnétique A. Schandel
- 11511-12-13- 14
Nord Américain P -51_ peanut class FFS
- 11515-16-17-18-19-20-21- 22 -23
BLACKBURN SKUA Earl Stahl - échelleme 1/16
- 11524- Divers - suites -
- 11525- Image Vol libre
- 11526-27 - 28- Courrier Vol Libre Jean Rainaud .
- 1152 Bill Hartill Image Vol libre
- 11530 - Image Vol Libre .

Nous abordons aussi , la question très délicate de l'évolution actuelle du vol libre , et plus particulièrement en F1A . Faut-il suivre la nouvelle mode des " flappers "mis en fonctions par des servos ,commandés par minuterie électronique ?Ce n'est pas simple .

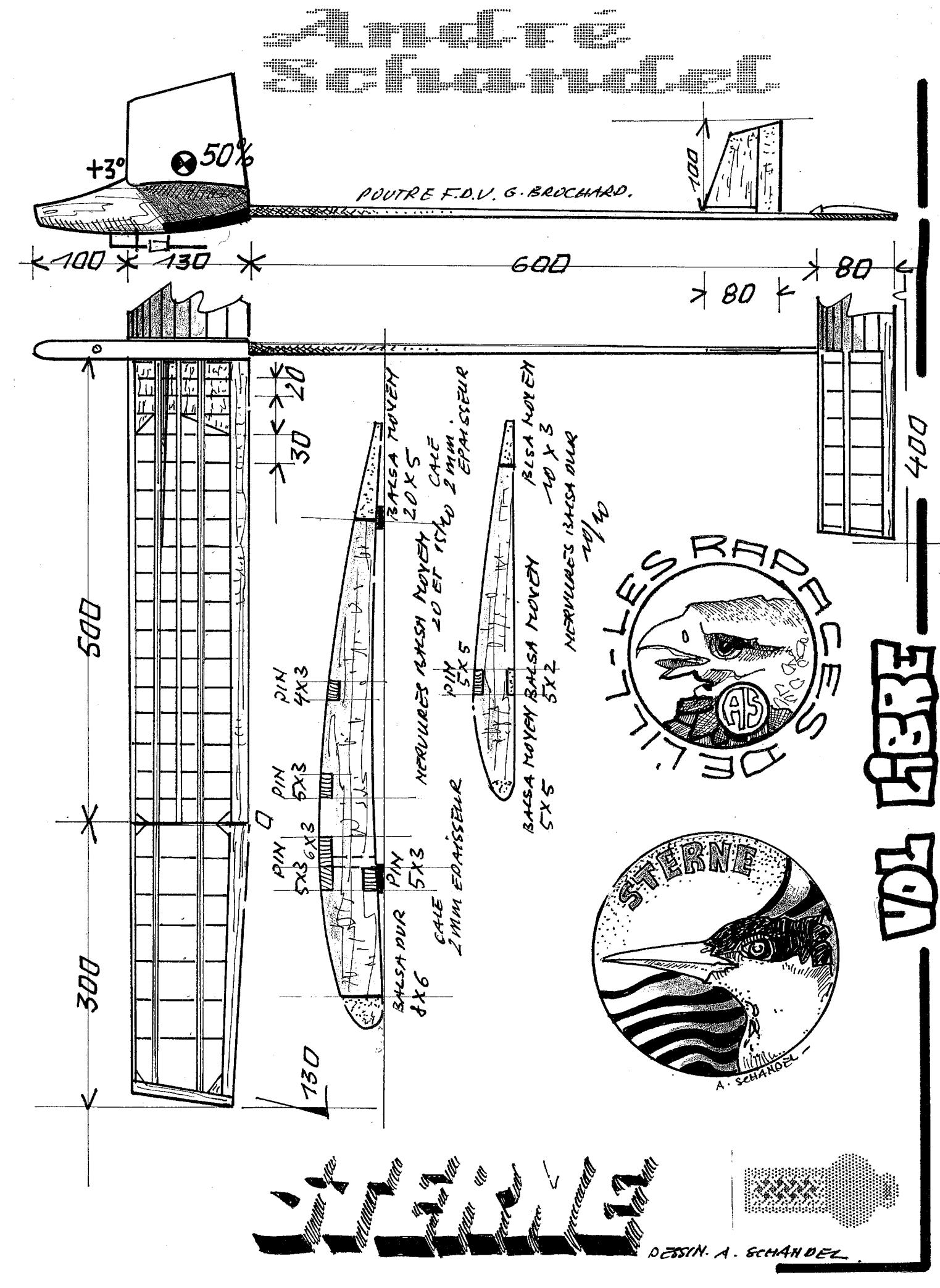
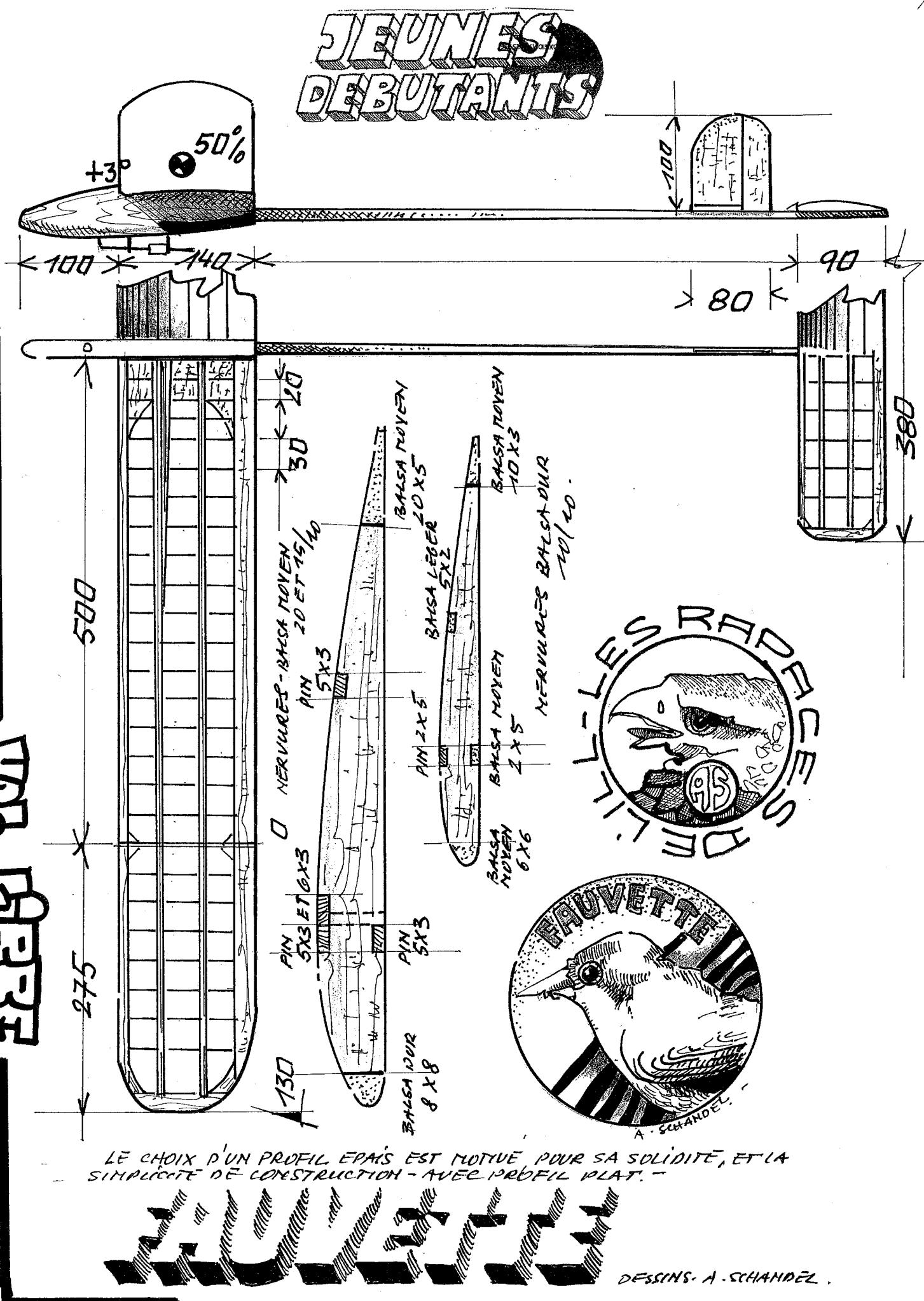
Autre pas vers l'augmentation du coût des appareils , et la complication de la mise en oeuvre de ces derniers .

Dans les pays voisins, Allemagne et Angleterre , en particulier , une discussion générale animée, entre tous les modélistes est engagée . Chez nous pour le moment aucun écho à ce propos !

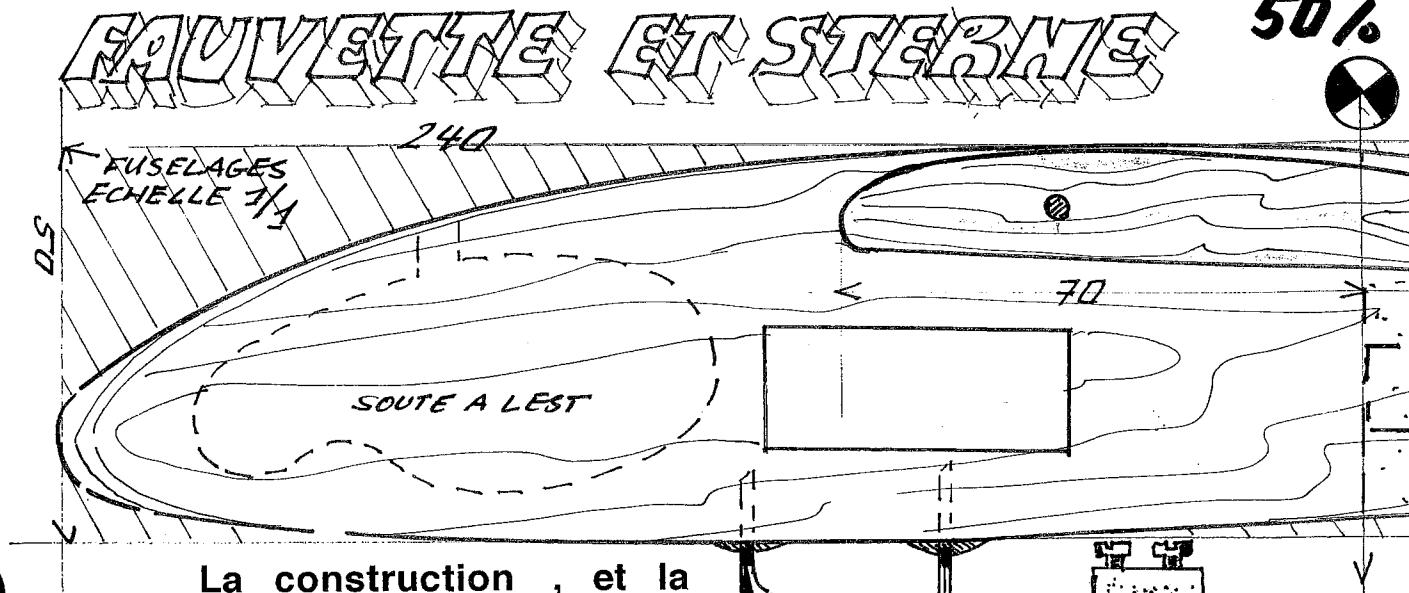
Pas d'avis , ou prêts a suivre le mouvement en avant , coûte que coûte ? On ne sait pas on ne veut pas savoir , personne ne se pose de questions ?

Quelle est , sera la position du CTVL , celle future de la CIAM ?
Laisser aller ou réglementer ?

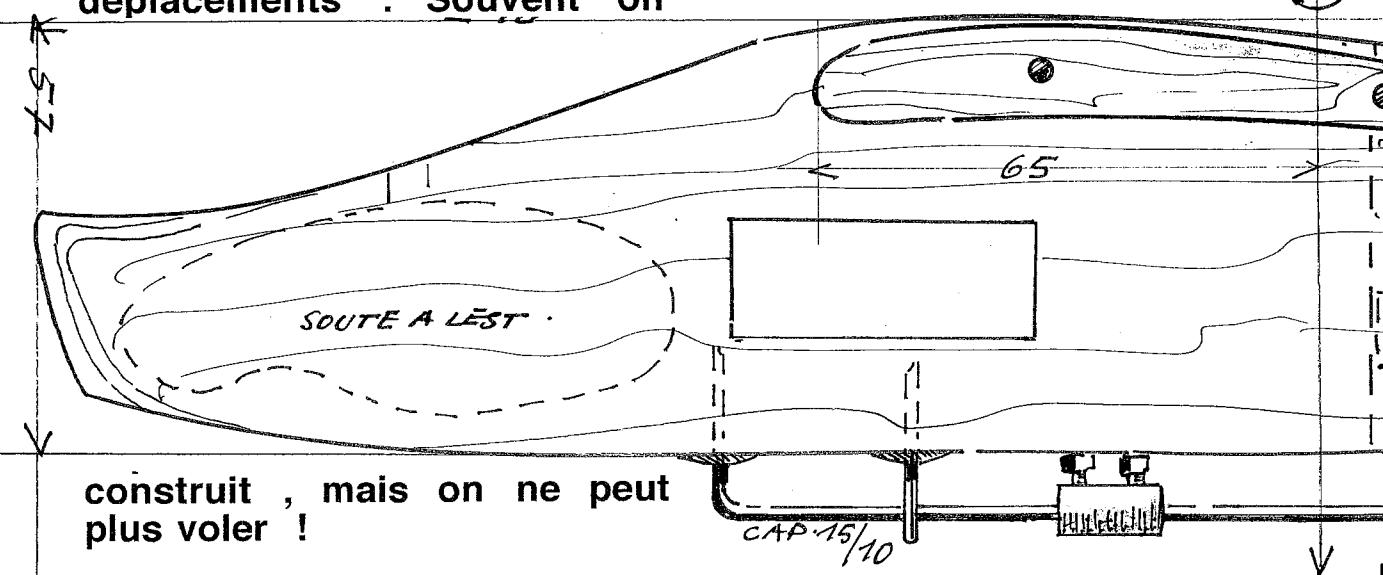
SUITE PAGE.11507



VOL LIBRE

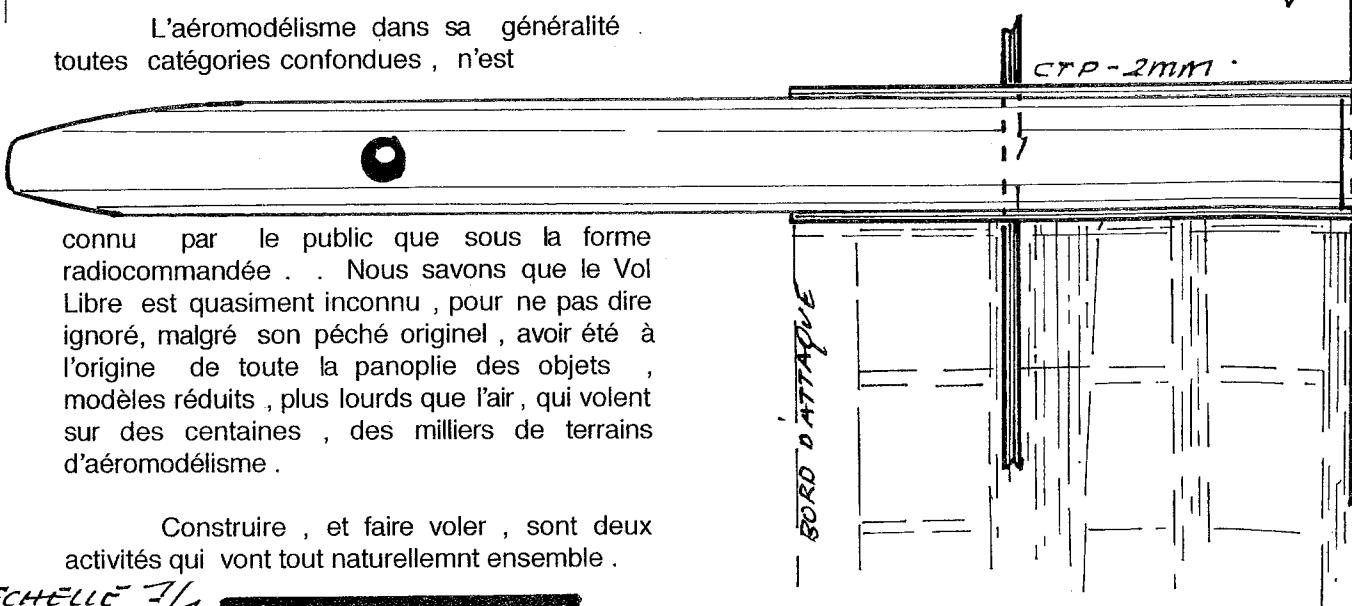


La construction , et la mise en oeuvre du modèle , pour le vol , sont pour les jeunes et les débutants , deux séquences différentes , qui malheureusement ne se suivent plus , pour des questions de terrain et de déplacements . Souvent on



construit , mais on ne peut plus voler !

L'aéromodélisme dans sa généralité toutes catégories confondues , n'est

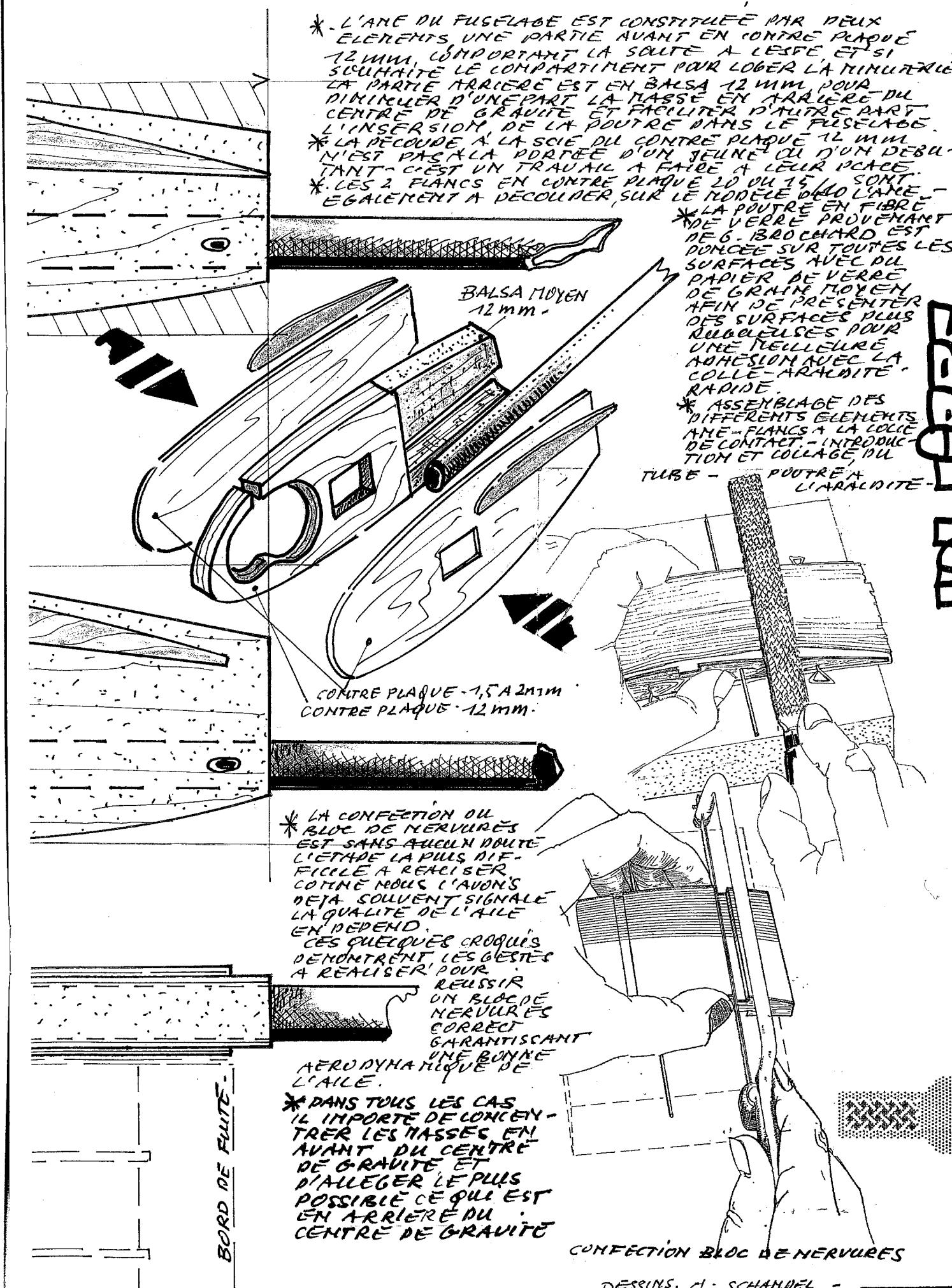


connu par le public que sous la forme radiocommandée . Nous savons que le Vol Libre est quasiment inconnu , pour ne pas dire ignoré, malgré son péché originel , avoir été à l'origine de toute la panoplie des objets , modèles réduits , plus lourds que l'air , qui volent sur des centaines , des milliers de terrains d'aéromodélisme .

Construire , et faire voler , sont deux activités qui vont tout naturellement ensemble .

ECHELLE 1/1

50%



La construction de modèles réduits, pour les jeunes, correspond à des critères, des images de base, qui ne sont pas du tout ou très peu proches à ce que les jeunes imaginent. Nous le savons. C'est une des des difficultés premières que nous rencontrons avec les jeunes. Ils veulent faire voler des "engins" plus ou moins rutilants le plus rapidement possible.

Si nous voulons les accrocher, avec le vol libre, ils vont être déçus, car nous ne sommes, en principe ni rapides, ni rutilants.

Dans les ateliers, nous sommes donc invités d'une part à diminuer les temps de constructions et à satisfaire le désir de personnalisation - décoration - qu'éprouvent ceux qui viennent nous visiter.

On peut donc dire, que lutter contre l'impatience qui les anime, à avoir en main un "produit fini" et le plaisir de l'oeil, sont deux critères essentiels pour accrocher les nouveaux

Pour la rapidité de construction, il y a deux moyens, acheter des modèles préfabriqués - kits - ou élaborer avec les anciens et les moniteurs, des éléments, difficiles à réaliser par un débutant, en avance, pour aborder rapidement des séquences de construction rapides, collectives

Pour satisfaire "l'oeil" et se flatter si possible d'une belle réalisation personnelle, il est bon de construire de "beaux modèles".

On peut aussi dans cette optique confirmer le fait, que plus c'est beau mieux cela vole. La perfection ne pouvant être atteinte, il faut cependant essayer de l'approcher.

Les dessin des lignes d'un modèle doit satisfaire si possible l'harmonie et la finesse. Si ces qualités augmentent les qualités de vol d'un modèle, ce ne sont bien sûr pas les seules. D'autres tout aussi importantes, sinon plus, sont celles de la solidité, de la légèreté, et de l'aérodynamique.

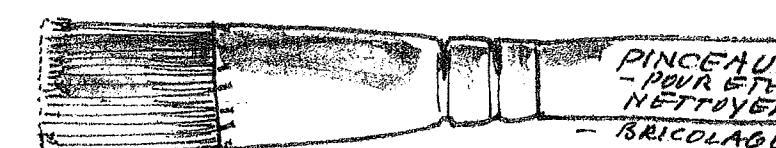
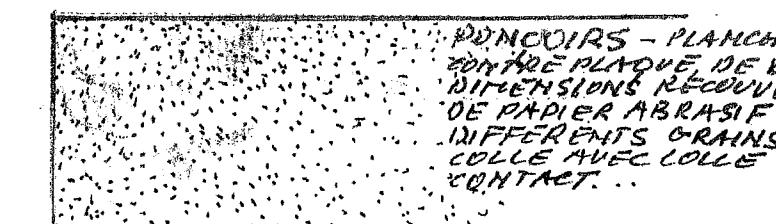
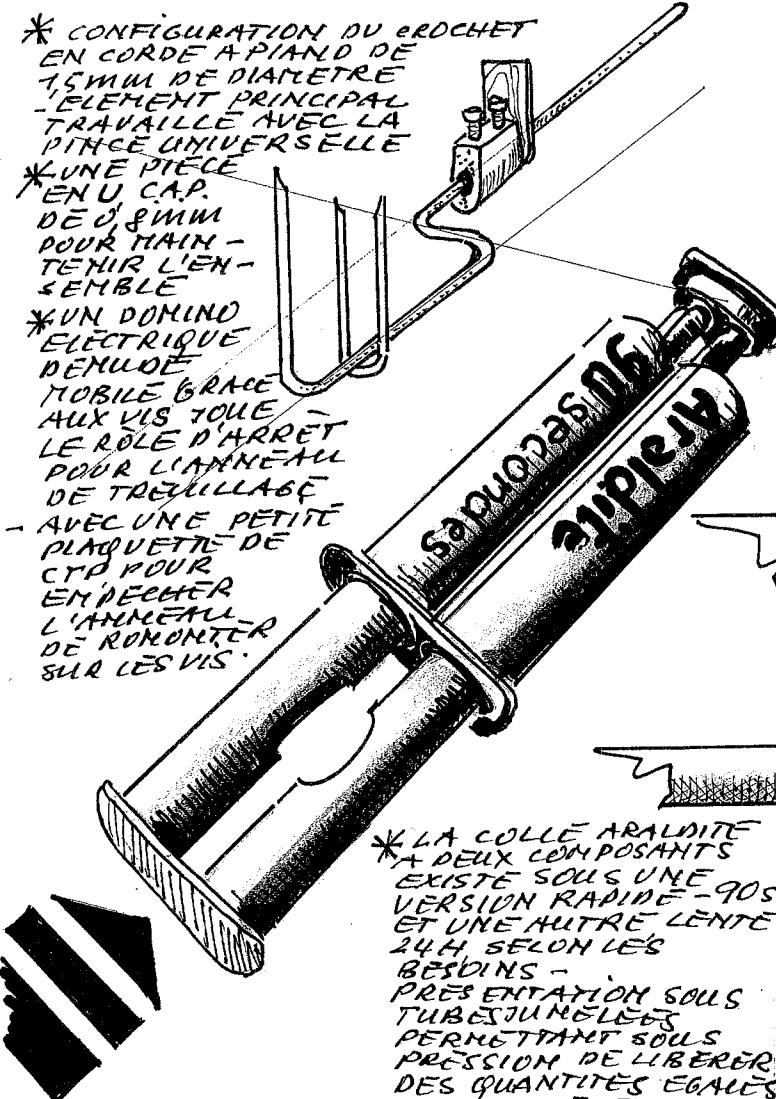
Dans la réalisation d'un modèle tous ces facteurs sont à respecter, et ce n'est pas du tout facile, pour un débutant. De nos jours nous avons la possibilité d'acheter, en finition totale, ou en parties des modèles dans le commerce.

Certains pensent que c'est le chemin à prendre pour initier les jeunes actuellement. (v. J.P. Laureau et Jacques Blanchard). D'autres restent sur des positions plus classiques et pédagogiques, qui bien sûr, paraissent plus riches en apprentissages, certainement.

Nous proposons, dans nos pages quelques planeurs, qui présentent des formes élégantes, aérodynamiques claires, tout

en ne demandant pas trop de temps pour la construction, si cette dernière est soutenue et réalisée en atelier par quelques anciens, moustachus.

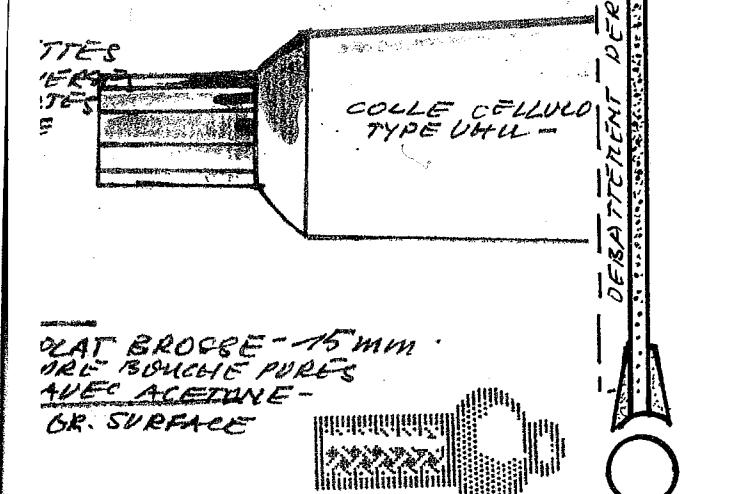
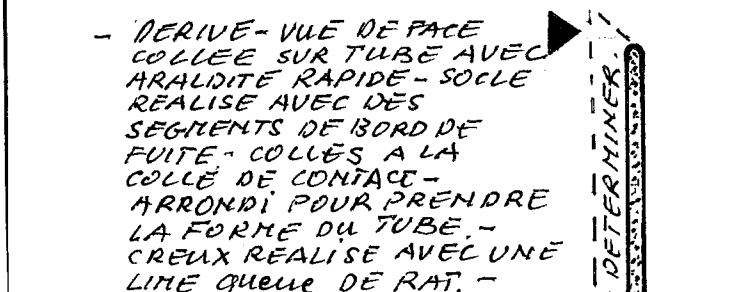
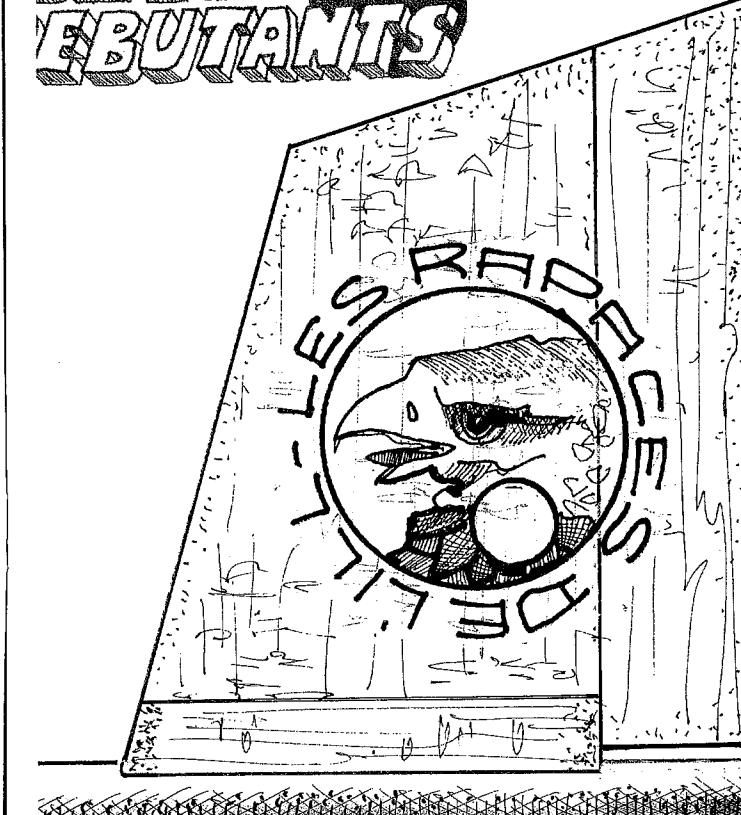
Beau, simple, solide, léger, et facile à manier, voilà un bon programme pour réaliser une Fauvette ou un Sterne, oiseaux du ciel....



DESSINS ET TEXTES A. SCHAMMEL. - ECH. 1/1

11478

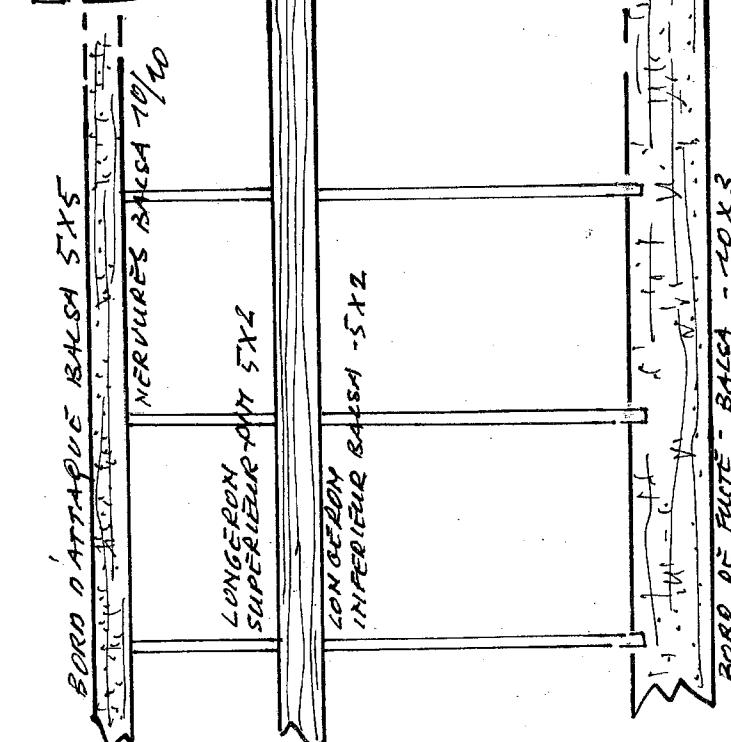
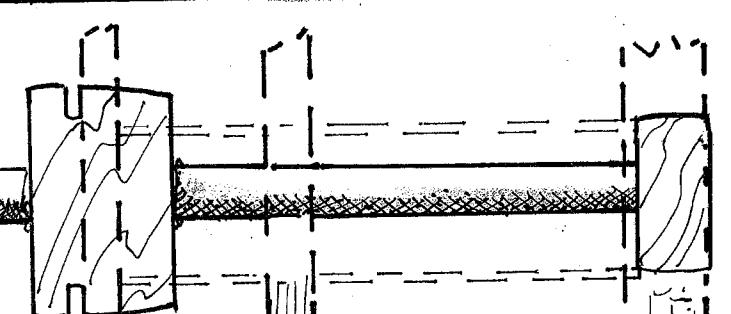
JEUNES DÉBUTANTS



STERNE

* DERIVE TAILLÉE DANS DU BALSA MOULÉ LEGER DE 30/10 - LEGER PONÇAGE DU BORD D'ATTACHE EN ARRONDI ET BORD DE Fuite EFFILÉ. - * A LA BASE COLLES COLLÉ DE CONTACT DES SEGMENTS BORD DE Fuite NE 10X3. - L'ENSEMBLE EST TRAITE AVEC DU BOUCHE PORES DEUX FOIS. - PONÇAGE TRÈS FIN - LA PARTIE SOCLE EST PONCÉE EN ROND AVEC UNE LIME QUELLE DE RAT AFIN DE S'ADAPTER SUR LA POUTRE. ENSEMBLE COLLÉ AVEC DE L'ARALDITE RAPIDE - ATTENTION DE MAINTENIR LA DERIVE DANS UNE POSITION BIEN VERTICALE DANS L'ALIGNEMENT DU FUSELAGE. - * LA DERIVE EN PLACE METTRE EN POSITION ET COLLER LES SUPPORTS (AVANT ARRIÈRE) DU STABILISATEUR - ATTENTION A BIEN RESPECTER LA PERPENDICULARITÉ.

CONTRE PLAQUE 2mm. STP. 2mm.

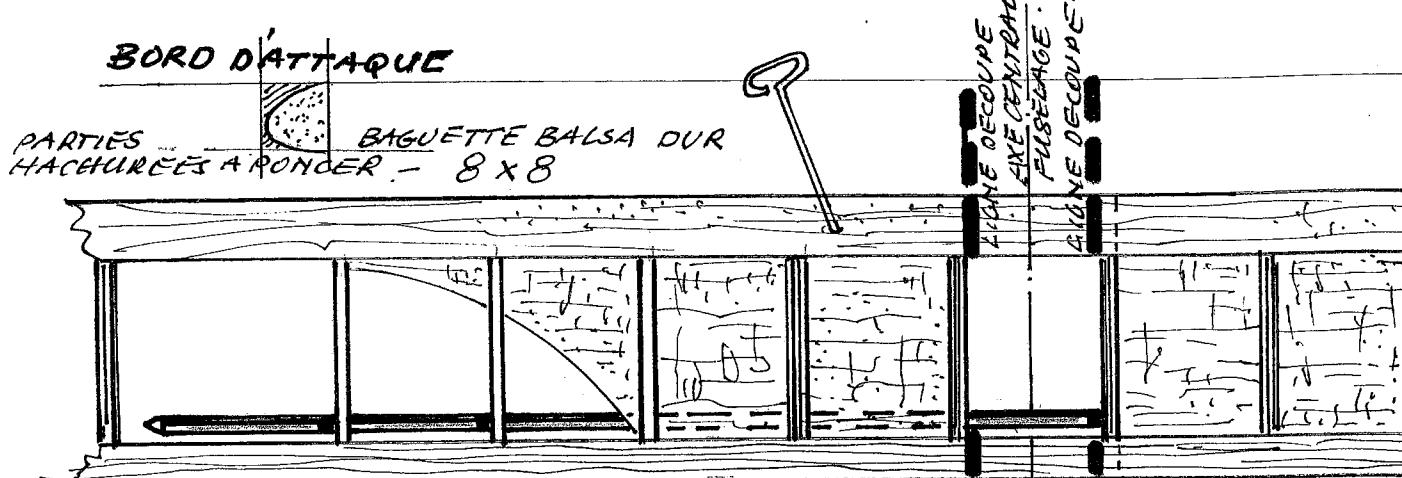


* LES PIÈCES ENTRANT DANS LA CONSTRUCTION DU STABILISATEUR SONT CHUSSIES DE PASSE FAIBLE - BALSA LEGER POUR ARRIVER A UNE MASSE TOTALE = 8g VOL.

11479

BORD D'ATTaque

PARTIES HACHEURÉES A RONDER - 8x8
BAGUETTE BALSA DUR - 8x8



* SECTIONNER C. A. P.
ADULTE - LIME OU PINCE
DEMULTIPLIÉE
CORDE A PIANO DIAMÈTRE
2,5 MM - OU 3 MM -
24 CM DE LONG.
EXTREMITÉS LUTTÉES
EN CONES -

- SENS
DU FIL DU
BOIS.

C.A.P.
EXTREMITE

BORD CHANTIER

20 X 100 CM

TOUTES LES ÉPINGLEs SONT
PLANTÉES EN OBLIQUE POUR BLOQUER
LES PIÈCES - ICI BA - SUR LE CHANTIER
SUPPORT.

NE PAS UTILISER DES ÉPINGLEs A TÊTE DE
VERRE!

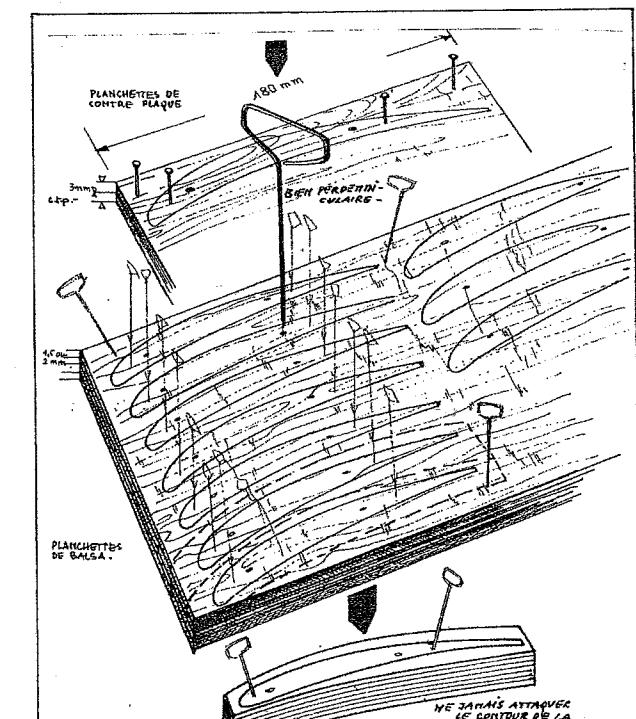
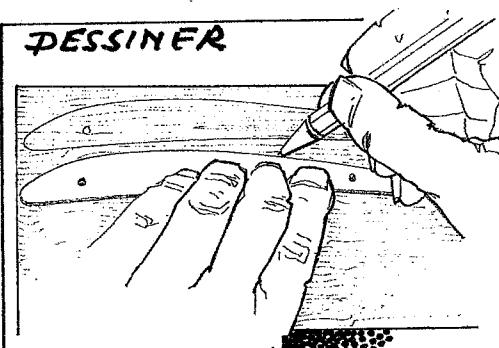
LONGERON SUPERIEUR
LONGERON INFÉRIEUR

JOINTS ENTRE LONGERON SUPERIEUR
ET LONGERON INFÉRIEUR -
BALSA DUR 15/10 FIL VERTICAL
AJUSTER
PARFAITEMENT
SANS AUCUNE
LUTTÉE
APRÈS MISE EN
PLACE.

* OBSTACLE MAJEUR -

IL EST PRATIQUEMENT
IMPOSSIBLE POUR UN
JEUNE OU UN DÉBUTANT
DE REALISER A LA SCIE
LA DÉCOUPE D'UNE NER-
VURE MODELE - GABARIT
EN CONTRE PLAQUE OU
EN TOLE ALU !!

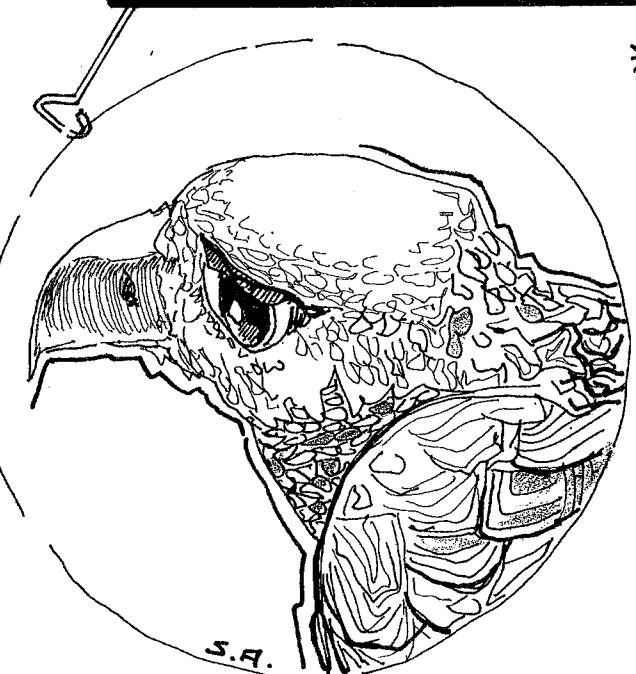
DESSINER



CONFECTION NERVURES - CTP ET
DÉCOUPER. - BALSA -

REGLEMENTATION -
SE TROUVE DES GRANDES SURFACES
BRICOLAGE - CHOISIR POUR NAMASUITE
LONGUEUR DE 304 SD CT.

CUTTER
AVOIR UNE LAME TRANCHEE



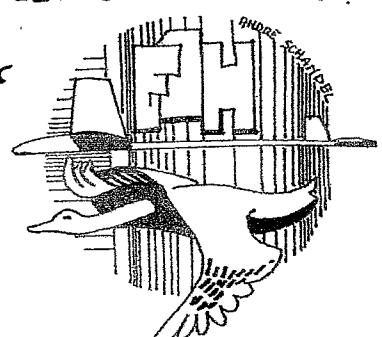
* COFFRAGE BALSA NOU
20/10 - FAIRE
BIEN ATTENTION POUR
AVOIR LE FIL DU BOIS DANS LE BON SENS
- CELUI DES LONGERONS .

* CONSTRUCTION DE L'AILE
(2 PANNEAUX CENTRAUX)
SUR CHANTIER AVEC UN
ALIGNEMENT A L'AIDE DES
CORDES A PIANO - (CLERS)

BORD CHANTIER - 20 X 100
CM.

* COFFRAGES -
A EXECUTER LORSQUE
LA STRUCTURE A SECHÉ
ET ENLEVÉE DU CHANTIER.

COTES PONCEES
LEGEREMENT
EN BIAS POUR
BIEN S'ENCASTRER
ENTRE LES NERVURES
ET LES LONGERONS

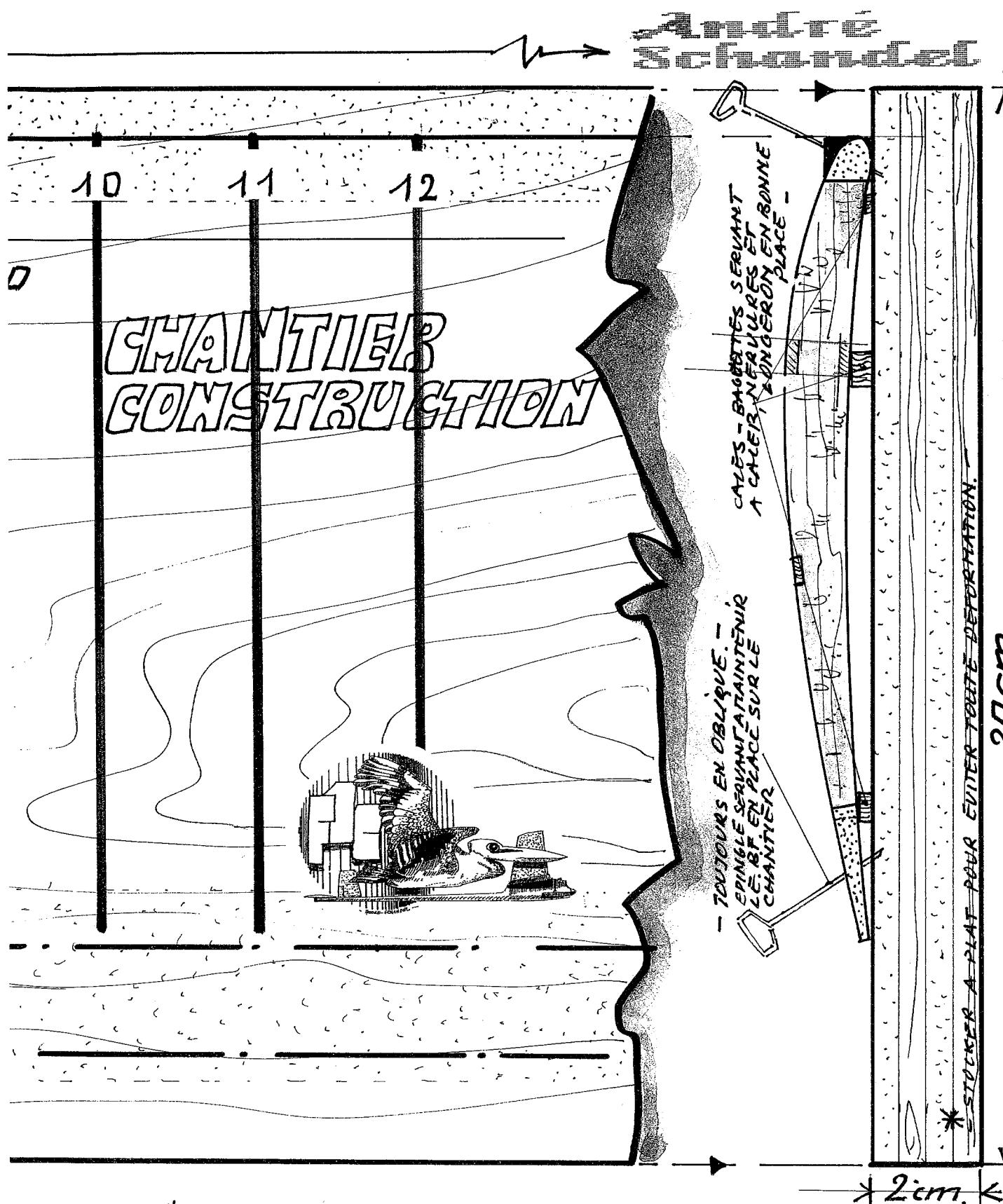
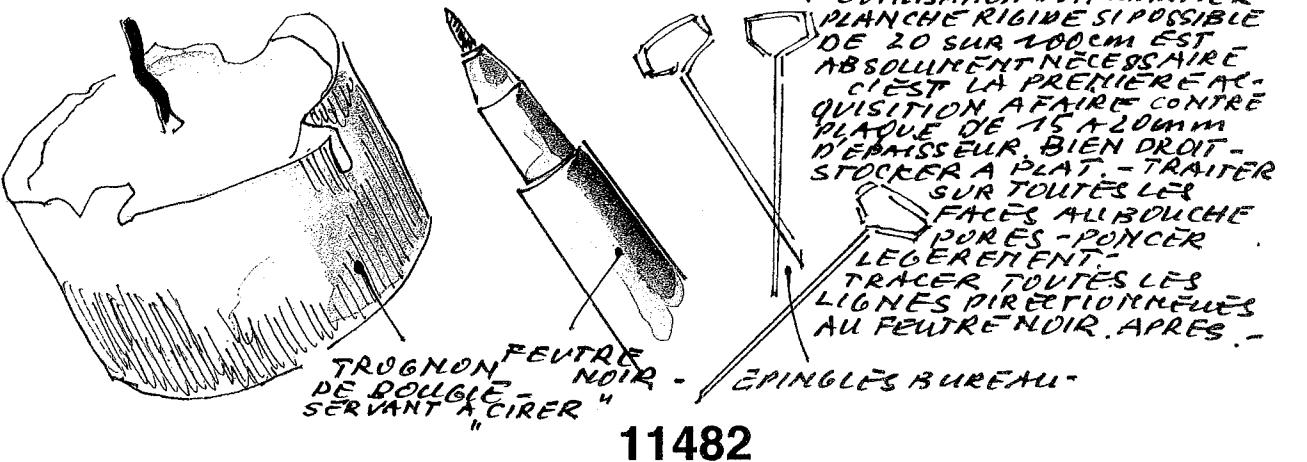
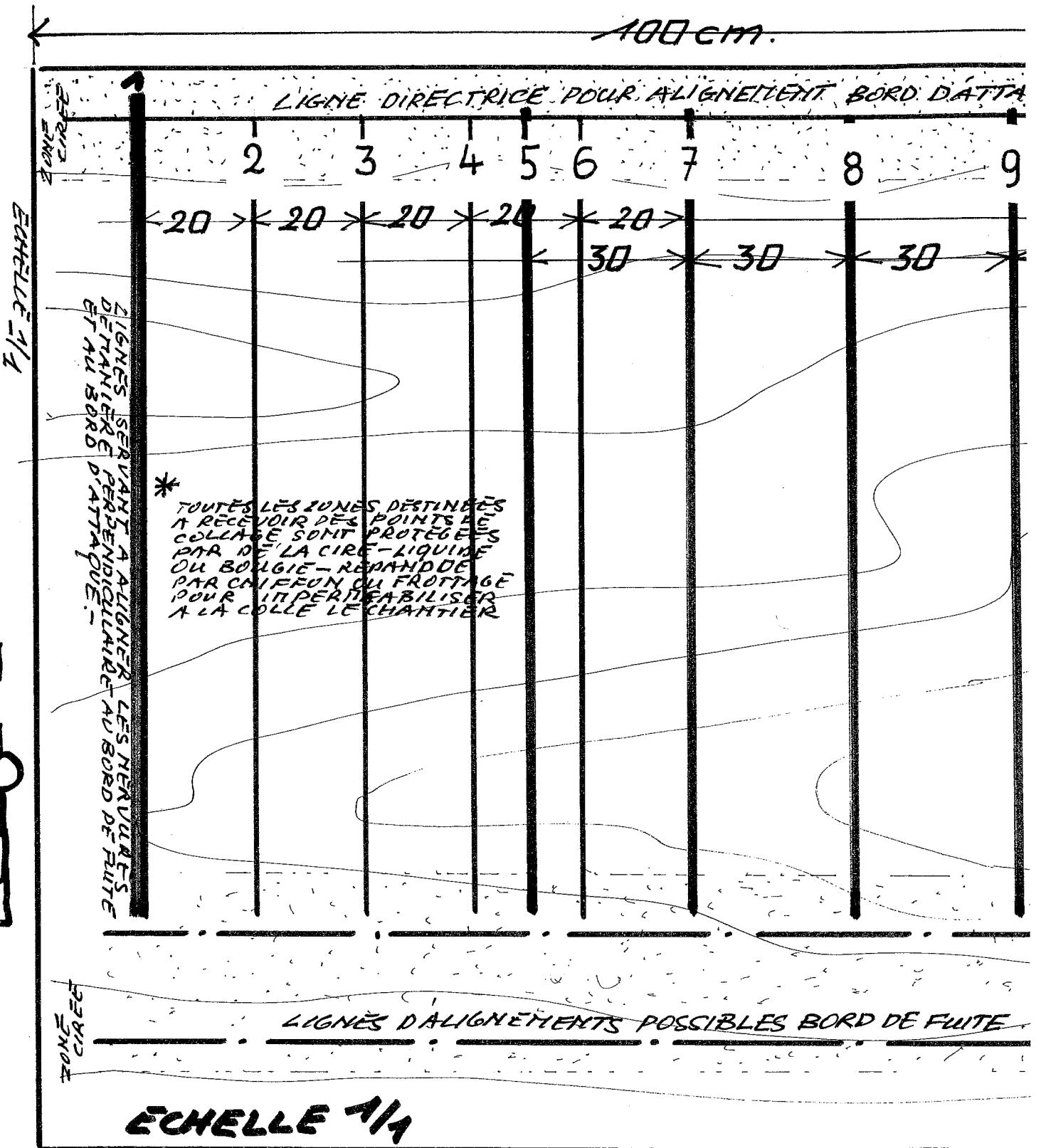


DESSINS A. SCHANDEL - ECHÉANCE 1/1 POUR L'AILE. -

11480

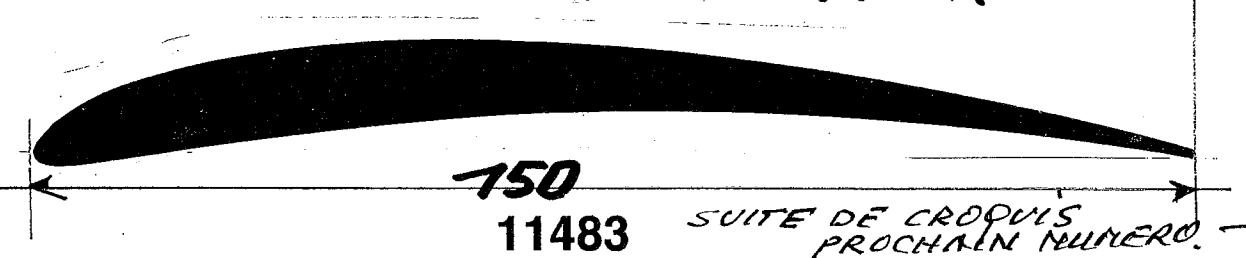
11481

VISITE

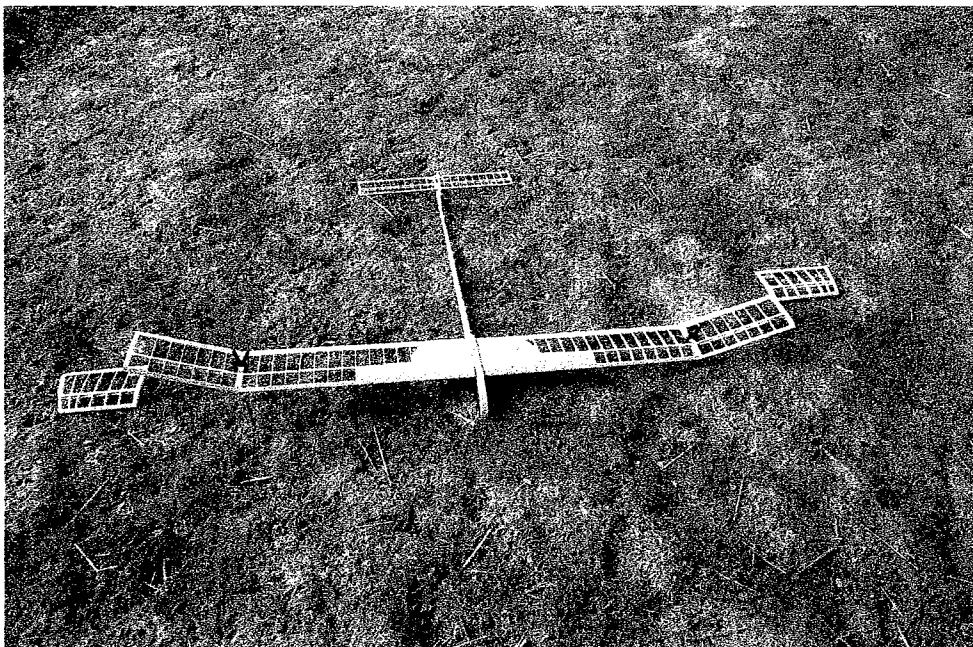


* LE PROFIL AVERJANOV EST UN SINON LE PLUS CONNU DES PROFILS POUR PLANCHEURS CLASSIQUES. CE PROFIL FUT LE PLUS UTILISÉ AVANT L'APPARITION DES PROFILS MAKAROV, KOCHKAREV RUSSES ÉGALEMENT MAIS BEAUCOUP PLUS RECENTS ET LIÉS À L'UTILISATION DE MATERIAUX NOUVEAUX, ET DÉCATAPULTAGE EN FIN DE TREUILAGE.

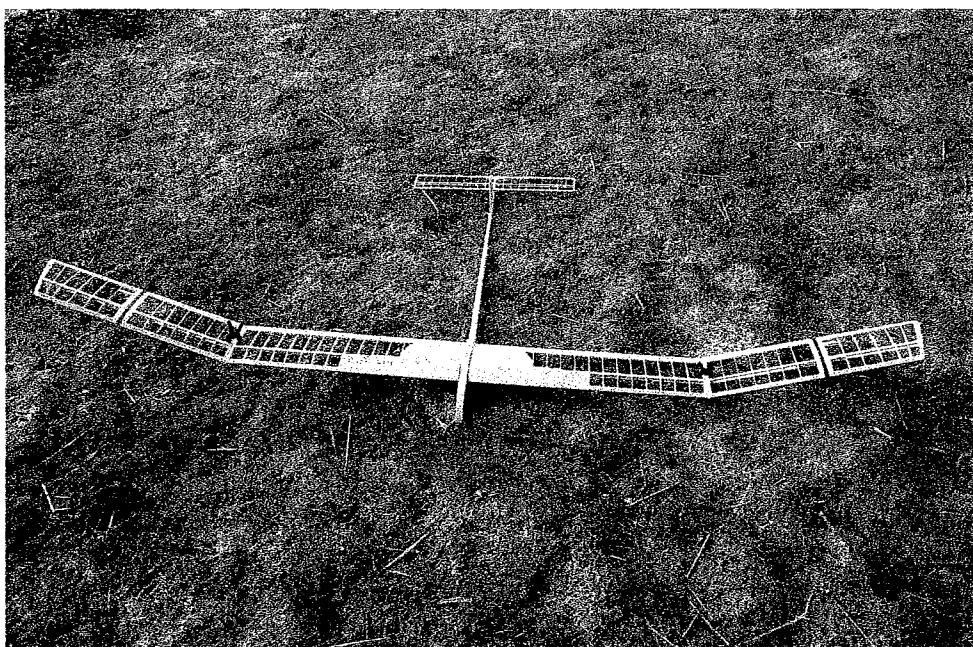
PROFIL AVERJANOV.



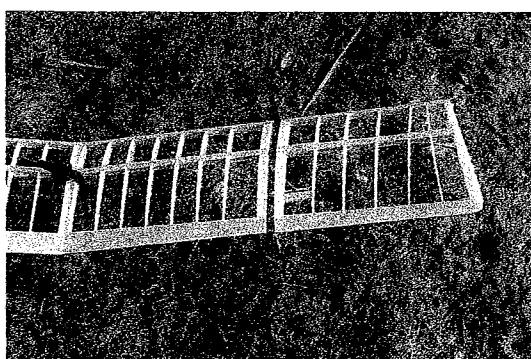
PLANEUR "HOBBY JUNIOR" modifié CADET-JUNIOR



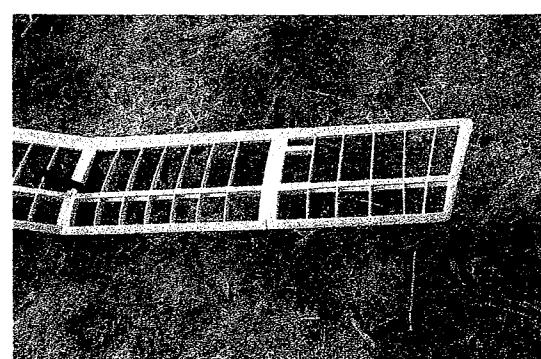
Planeur en cours de construction : planeur 1,6m pour les cadets et possibilité de rallonges pour les juniors.



Rallonges de dièdre emboîtées.



Dièdre emboîté



Dièdre mis en position (configuration junior)

PLANEUR "HOBBY JUNIOR" modifié CADET-JUNIOR

Nous suivons depuis peu de temps , les efforts produits pour étoffer les rangs des jeunes , qui nous font cruellement défaut , ces derniers temps . Rappelons que J.P. Laureau et J. Blanchard , ont d'un commun accord , lancé une campagne d'achat , pour modèles simples à construire et à faire voler , par des jeunes . Tout en faisant appel au CTVL , assez septique , semble-t-il .

Ils ont réussi à remettre en fabrication le modèle Hobby, chez un producteur d'un ex pays de l'est .

Plusieurs kits ont été commandés et sont actuellement sous construction et essais ,

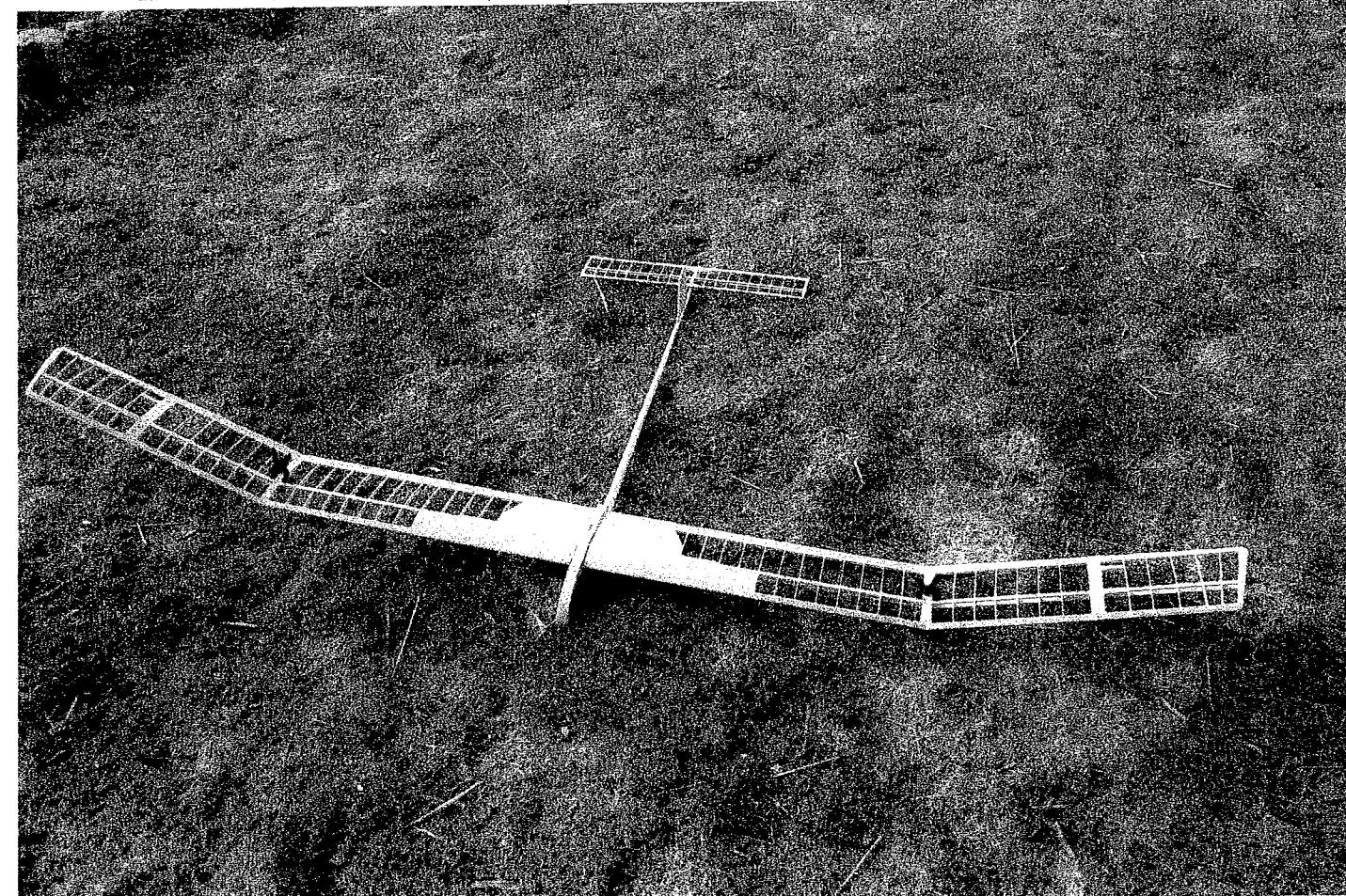
pour en tirer des conclusions , pour d'autres utilisateurs potentiels et pour infléchir la FFAM , par le CTVL à soutenir , l'action entreprise .

Michel Reverault nous a fait parvenir , quelques photos avec de courts commentaires .

Il a apporté quelques petites modifications , possibles , pour satisfaire également les critères d'un modèle junior en compétition .

Nous attendons également les remarques de J. Blanchard et de Jean Pierre Laureau , qui ont également , dans leurs sections de jeunes mis à l'étude ce modèle .

Si les avis favorables se confirment nous étudierons



Photos. M. REVERAULT.

Planeur en configuration junior.

Vous avons reçu nos kits de planeurs de chez HOBBY .
Je viens de monter un exemplaire pour évaluer la qualité et la facilité du montage .
Je confirme que le montage de ce kit est très facile pour un cadet et un junior avec quelques conseils au sein d'un lub .
J'ai effectué une modification au niveau de l'envergure : les dièdres à la construction sont fabriqués en une seule pièce et coupés par la suite . Le planeur fait 1,6m d'envergure pour les cadets et avec la rallonge (dièdre coupé) le planeur devient un F1A junior .

Avantages : deux planeurs en un (1 planeur cadet , et avec les rallonges 1 planeur A1) .

Le projet de kits a vu le jour avec Jean Pierre LAUREAU qui s'est chargé de grouper les commandes pour un achat commun .

L'Aéromodélisme Club Thouarsais a commandé : 4 planeurs juniors , 2 planeurs SIJA et 3 Musius (caoutchouc).

→ en détails le modèle , dans nos pages .

" Je confirme que le montage de ce kit est très facile pour un cadet et un junior avec quelques conseils au sein d'un club " sic Michel Reverault de l'Aéromodélisme Club Thouarsais .

Rappelons que cette action a pour but de réaliser rapidement et sans difficultés les premières constructions de jeunes , qui souvent abdiquent , rapidement quand la construction , est à la fois compliquée et "chronophage " demandant beaucoup de

temps et de patience .
Est-ce là la solution ?
Le proche avenir nous le dira !



Convention GB pour l'avenir...

60 passionnés, autour de Mike Woodhouse, pour échanger sur l'avenir du vol libre dans le Royaume. L'un des thèmes forts fut l'explosion des technologies nouvelles dans les catégories FAI... et sa répercussion sur l'ensemble de la famille VL. -- Ci-dessous quelques extraits et résumés qui pourraient être d'intérêt pour les Hexagonaux que nous sommes.

Et d'abord des vues plutôt officielles du Comité technique VL.

Chris Strachan. - A étudier et peaufiner : la structure du calendrier sportif, les effets de l'âge (moyenne des participants du jour : du mauvais côté de la soixantaine...), coût des déplacements. Terrains de plus en plus hors aérodromes, d'où la nécessité d'une discipline sans faille...

Phil Ball. - Recrutement à ne pas oublier : des anciens toujours intéressés, mais quelle place leur fait-on concrètement ?

John Carter. - Aux Championnats mondiaux et continentaux, que cherchons-nous ? Des résultats individuels ? Ou collectifs ? Ou encore d'envoyer un max de gens représenter leur pays ? Question pas résolue depuis des décades ! - Sélections : sur les concours organisés en GB seulement, ou aux Coupes internationales aussi ?

Trevor Grey. - Le progrès technologique est inhérent à notre nature humaine, mais... Les catégories FAI se voient délaissées, complexité et coût. Des détours sont en expérimentation pour redonner du souffle : Stonehenge cette année.

Mike Francis. - On a de plus en plus de choses en commun avec le modélisme fusées : besoin de terrain, recherche de la durée, plein de pratiquants non-compétiteurs.

Andy Brough. - Pourquoi ne pas serrer les rangs avec les SAM et autres rétros ?

Phil Ball. - Faut-il encourager les jeunes à nous rejoindre ? Et d'abord, y en a-t-il ? L'expérience montre qu'un progrès est possible... des coachs sur le terrain, des modèles prêtés... Mais cela ne marche que si NOUS, les moustachus, donnons de notre temps.

Notes en marge. - Il vaut mieux pour les moniteurs et semblables d'être intégrés dans quelque structure d'éducation populaire, question sécurité et confiance. De toute façon notre style et notre langage auront du mal à rejoindre les jeunes. Utiliser les samedis pour simplifier les problèmes de transport des jeunes. Pour notre pub : les sites Internet sportifs locaux ! et ces autres sports font face aux mêmes questions que nous. La législation santé-sécurité détourne de plus en plus d'un savoir-faire manuel, et donc de l'intérêt pour lui.

En figures libres, interventions de vieux routiers des plus sympas.

John O'Donnell. - Tous plus âgés... modèles trop performants... Nous avons un lot de vintage/nostalgie,

puis un autre de passionnés FAI avec une part croissante de modèles achetés qu'on ne tient pas à faire trop voler en concours locaux, enfin un lot de modélistes d'entre ces deux extrêmes. Suggestions : ne plus voler FAI en local, répartir les SAM et les catégories nationales sur toute l'année et tout le territoire, diminuer sérieusement la performance nominale des taxis.

Martin Dilly. - Le vol libre est inconnu du public. Ou considéré comme obsolète. Difficile de remonter la pente ! En faveur du VL : l'objectivité d'un jugement par chronométrage.

Ray Monks. - Pas fameuses, les nouvelles catégories moto avec surfaces fixes. Qui rendent le réglage plus difficile. Et si vous augmentez l'aire du stab, vous dépassez la surface totale permise.

Martin Pressnell. - On surfe sur une idée dépassée : "pas de lien radio avec le taxi après son largage". La technologie permettrait un réglage plus facile, autoriserait les petits terrains et ménagerait les champs cultivés d'alentour. - Réduction de perf : réduire le caoutchouc a amené des modèles nettement plus fins... la bonne solution est un maître-couple avec sa traînée.

John Bailey et George Fuller. - Comment mieux faire voler ensemble des catégories moteur ? Les électriques sont plus proches des F1B que des motos inter, etc. Il y a des modifications de règles à étudier de près.

Et pour le futur ? Voici une liste de suggestions que le Comité technique se propose d'étudier.

Recrutement. -- Terrains locaux. Pub sur Internet. Expositions. Des packs d'information aux Nationaux. Des vidéos de qualité. Faire connaître l'impact social du VL. Des modèles de début. Invitations aux anciens modélistes.

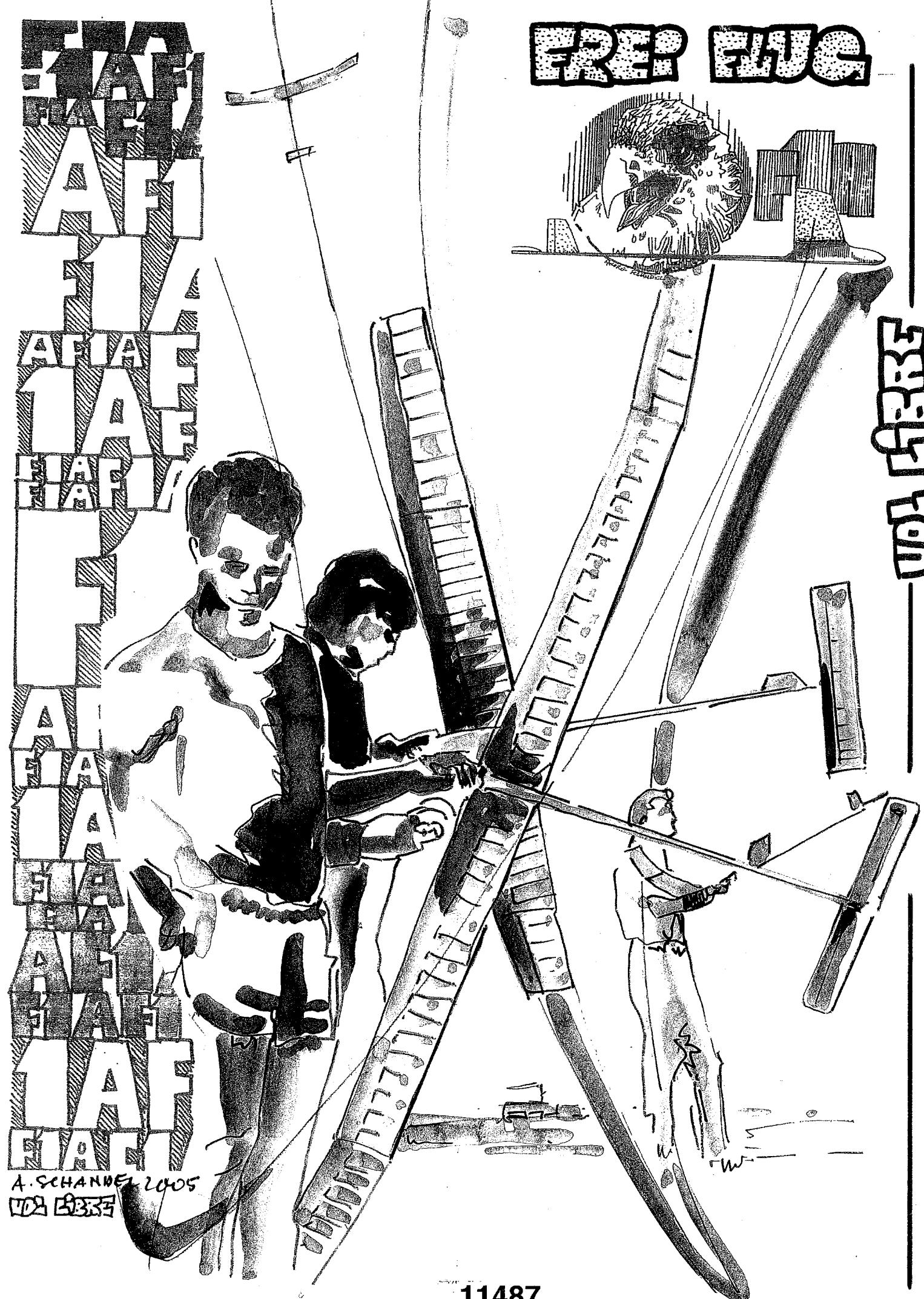
Technologie. -- Interdire l'IV sur tous les non-FAI. Favoriser le déthermalo par RC. Pas de limite mini pour le poids. N'utiliser que des matériaux traditionnels. Ne pas exagérer sur le retour vers le passé (planeurs par exemple). Interdire les moteurs à réducteur, les flappers et les ailes repliées, etc... avant qu'ils ne liquident notre sport. Penser à l'âge des concurrents, au possible problème financier qui s'annonce de partout.

Sélection nationale. -- Etudier une combinaison des résultats nationaux et ceux de niveau international, avec peut-être une finale sur 7 vols. Pour réduire les coûts ajouter un concours normal les jours de Sélection.

Concours combinés. -- Faire voler ensemble diverses catégories (à moteur, par exemple) semble difficile, mais acceptable en concours locaux. Cela revient à une course à handicap, donc il faut régulièrement revoir les coefficients. Cela existe en vol circulaire de vitesse, en planeur en Australie : à voir de plus près. Tester un système de classement par pourcentages. Peut-être le handicap doit-il être attaché au modéliste plutôt qu'à la catégorie, comme au golf.

Calendrier. -- Coordonner les concours pour qu'ils soient plus significatifs. Tenant compte des déplacements, faut-il plus ou moins de concours centralisés ? Malgré froid et vent, davantage de concours en hiver semblent souhaitables. Attention aux dates qui se chevauchent.

(condensé de Free Flight News, mars 2009)



"microbe" un P30 à faire proliférer sans scrupules

J. DELCROIX

Un soir, quelques jours avant la COUPE D'HIVER à VIABON, j'ai pris une feuille blanche pour donner mes impressions, plutôt même, mes convictions! Je pense que le P30 est une bonne idée pour les cadets! Ce papier pondu dans la foulée, sans brouillon, nécessite quand même quelques précisions, quelques retouches!

À la coupe d'hiver, j'ai d'abord regretté la faible participation... J'ai aussi pris conscience d'un point de fragilité insoupçonné de l'axe moteur en C.A.P. 12/10; pas assez raide elle peut se tordre en cas de déthermalisation près du sol et on n'y pense pas forcément après un vol raté (mon cas le 21.2 avec celui que je considérais comme mon modèle n°1)

Je reviens sur mon option favorite; quand on passe le remontage avec un moteur de 6 brins d'un huitième de pouce (3,17 ~) [longueur ~ 50 cm], l'hélice propulse 35 s environ avant de devenir frein. En allongeant le déroulement efficace, on limite les risques d'un départ incertain (décrochage, virage engagé, voire passage sur le dos). Les amis qui ont l'habitude de réduire un modèle avec J.V., pas variable etc. risquent d'y perdre leur latin. Il y a sûrement perte de rendement avec 35 s de déroulement "positif". Même si ce P30 monte très haut, il commence à descendre avec l'hélice en roue libre qui le freine et diminue sensiblement sa finesse.

Un modèle qui possède un déroulement plus long avec la même énergie, pourra, sans abattée, sans acrobatie au départ faisant perdre de l'altitude et même redouter le pire, se retrouver à une même altitude 25 ou 30 secondes plus tard que le Kamikaze qui aura déjà perdu presque une vingtaine de mètres en planant en roue libre. Conclusion: pour tenter cette option procurez vous une machine à refendre le caoutchouc (CHARLAN) - de préférence du 1/4 de pouce (6,35mm) et faites du 2,8 ou 2,85...

Dans mon papier précédent, j'ai parlé d'un fuselage en 10/10. Réflexion faite, c'est une ânerie: trop souple → risque d'écrasement. Enduire une face de la planche (en 15/10 72cmx6,7cm) et laisser tremper quelques heures. Une fois le moulage sec, on peut glisser une bande Kraft (6 mm de large) sous toute la longueur du joint. Si vous avez pu procéder au collage des "lèvres" sur le tube, remouiller celui ci pour le dégager du tube.

Indication pour le poids du stabilo: le mien fait à peine 3 g. Avant de coller la cabane, procéder à un montage complet (y compris l'échelle) pour trouver le bon emplacement pour l'aile. J'ai choisi une longueur de cabane supérieure à la profondeur de l'aile pour pouvoir ajuster le centrage. Noter également qu'il est pratique de tailler une ouverture dans le fuselage, en dessous de la broche pour faciliter l'accrochage de l'échelle à la broche arrière.

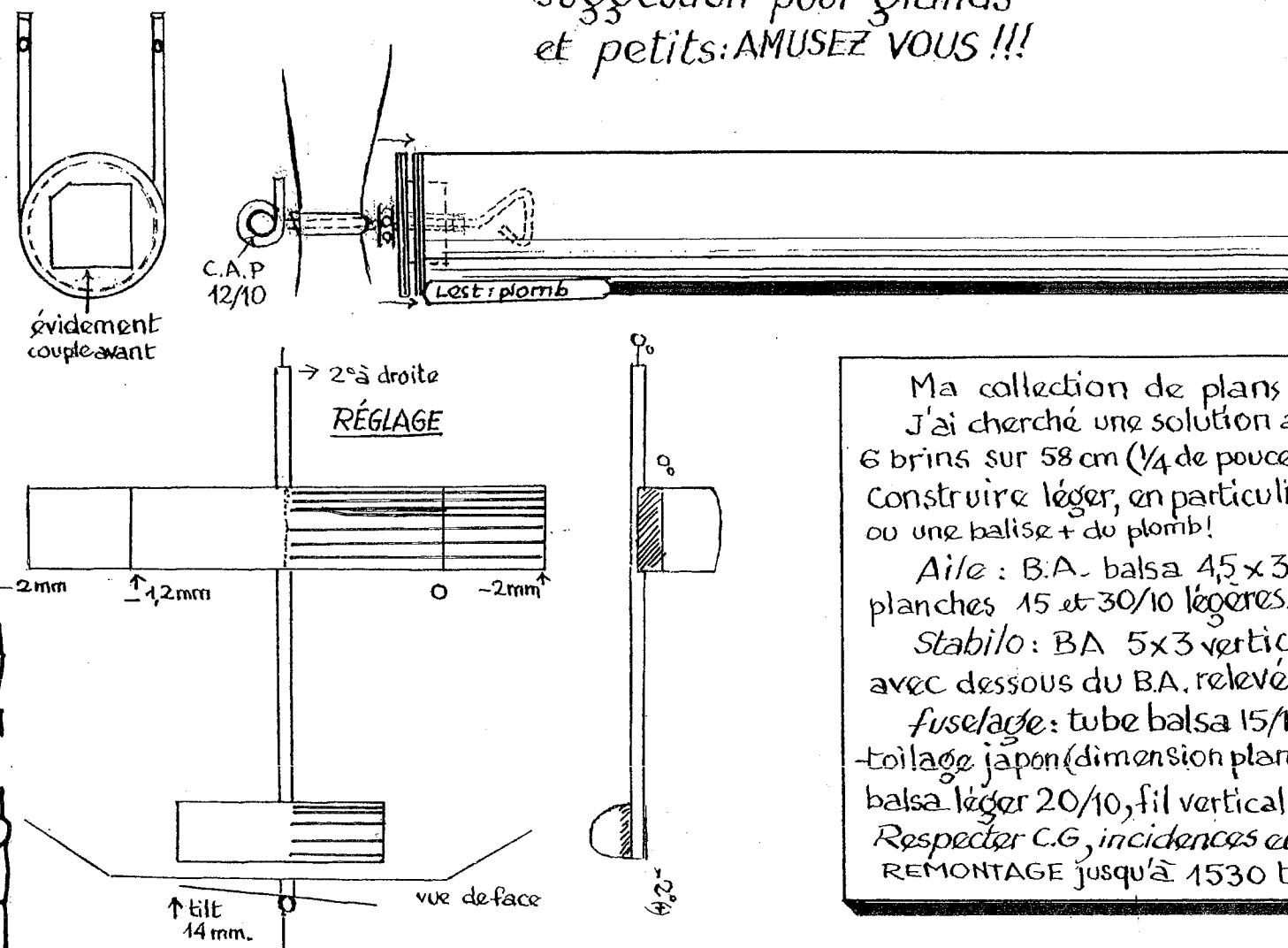
N'oubliez pas l'étiquette avec adresse et téléphone, c'est cette étiquette qui avait sauvé mon premier planeur perdu (14.3.53... il y a 56 ans) retrouvé à 11 Km du point de départ (aérodrome de TROYES BARBEREY). J'ignorais le déthermaliseur et la mèche que vous pouvez vous faire un plaisir de ré-utiliser si vous êtes passé à autre chose. Une balise participant au fest avant peut trouver place sur le dessus de l'avant du fuselage!

A peine fini (une seule couche sur un des bouts relevés) j'ai mis mon "microbe" dans la voiture et procédé aux essais dans un champ de 300 mètres environ. Essais prudents d'abord... à peine plus polissé pour le 2^e vol, mis une calotte nez car l'axe moteur semblait légèrement piqueur. Remonté à 1400 tours (il reste les meilleurs), longue montée accrochée. Posé déthermalisé à 2mn 34s, ça marche. J'ai commencé le plan le lendemain. Celui ci tient dans 2 feuilles de papier A3. On peut me demander (joindrez 2 timbres). DELCROIX Jacques 41 Allée du COUDRAY 45160 OLIVET.

J. Delcroy



suggestion pour grands
et petits: AMUSEZ VOUS !!!

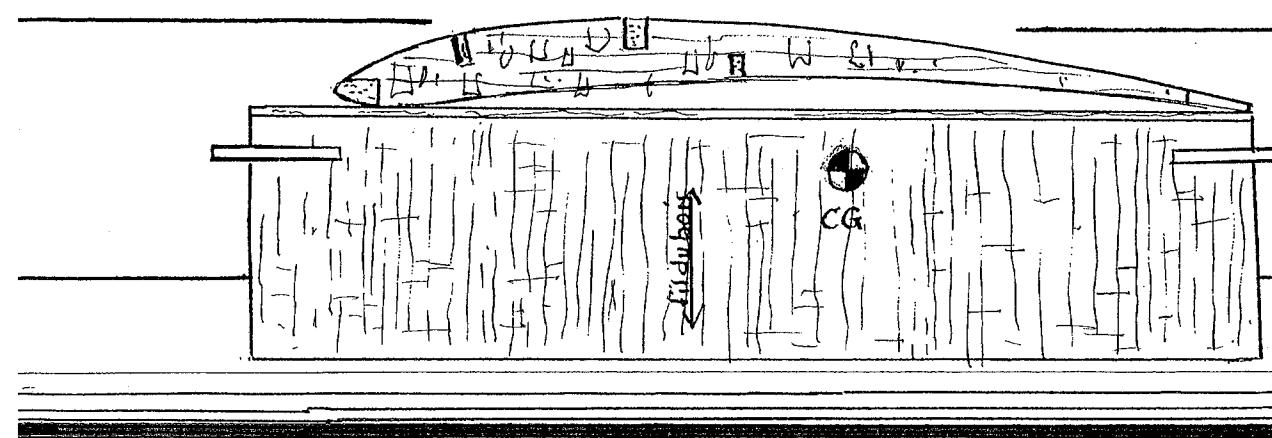


Ma collection de plans c
J'ai cherché une solution ai
6 brins sur 58 cm ($\frac{1}{4}$ de pouce)
Construire léger, en particulie
ou une balise + du plomb!

Aile : BA balsa 4,5 x 3.
planches 15 et 30/10 légères.

Stabilo : BA 5x3 vertica
avec dessous du BA relevé.

fuselage : tube balsa 15/10
toilage japon (dimension planc
balsa léger 20/10, fil vertical +
Respecter C.G, incidences et
REMONTAGE jusqu'à 1530 to



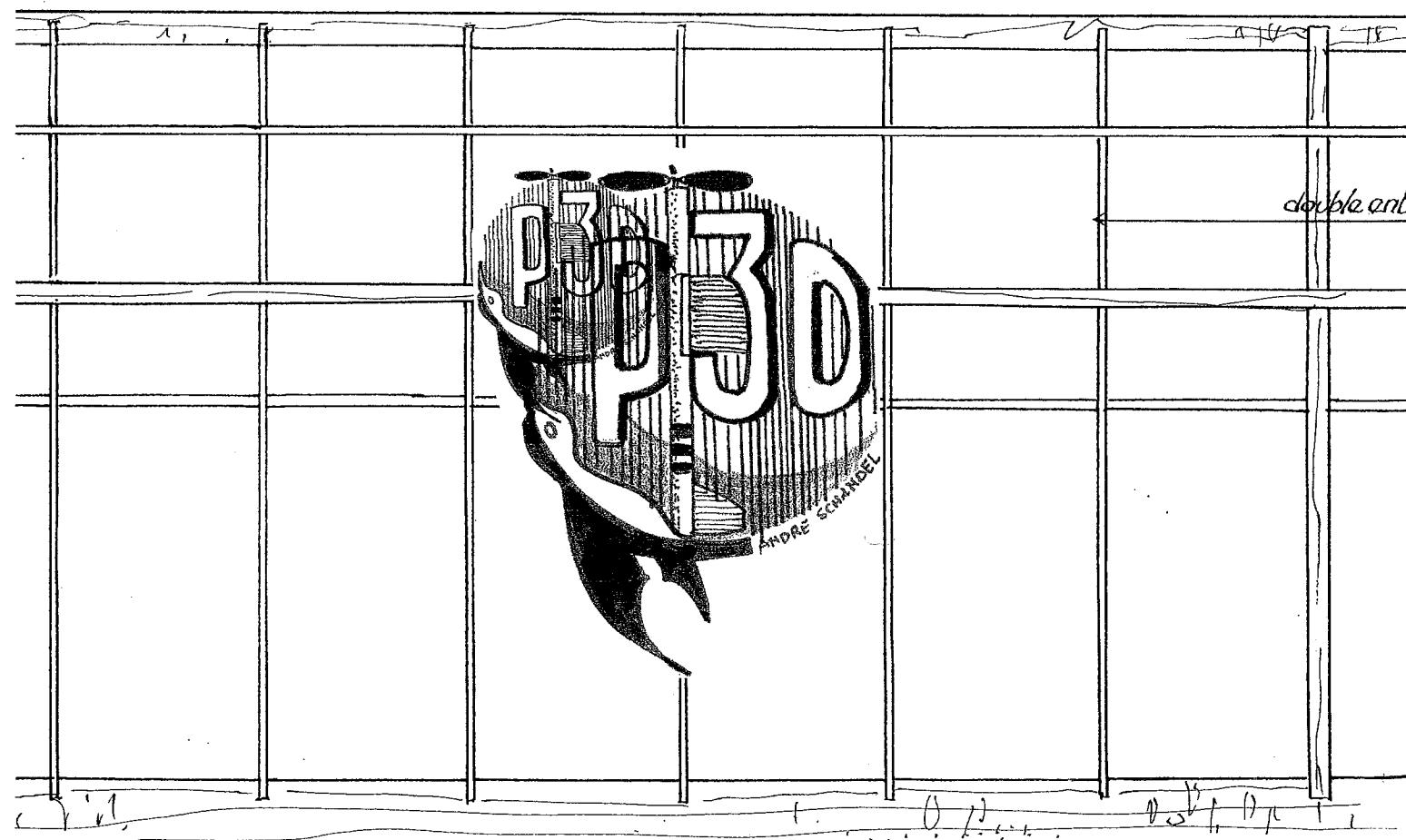
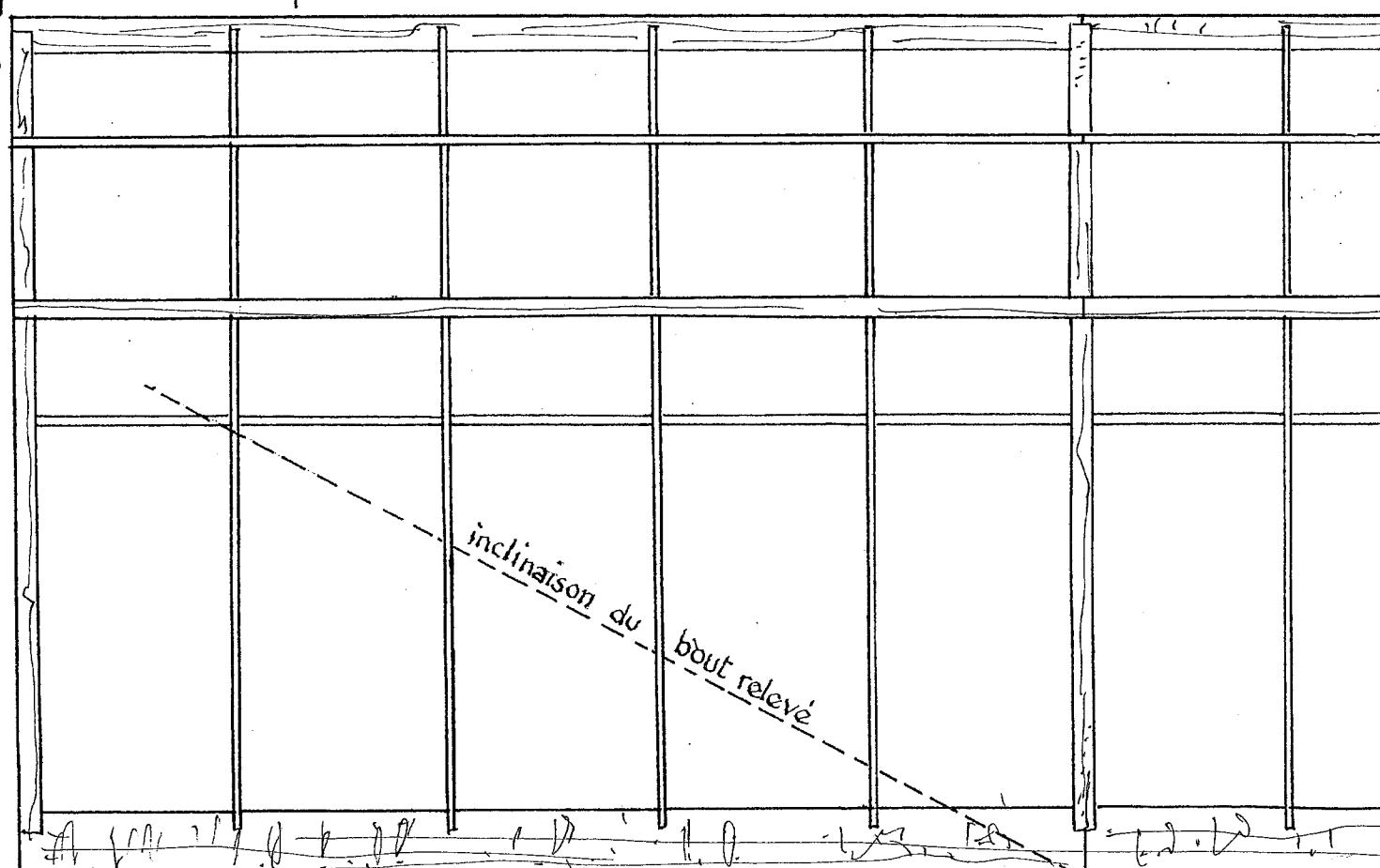
Ortait un "Migraine", voici le "MICROBE"...
ue le boîtier d'engrenages à l'avant pour allonger le déroulement:
tu pour avoir une largeur de 2,8 mm au lieu d' $\frac{1}{8}$ de pouce)
abilo. Si cette consigne est bien appliquée, on leste l'avant (4 g)

erons supérieurs 3x1,5 et 4x3, inférieur 3x1 (taillés dans
0x2; nervures 10/10 (22) et 30/10 (6), BF 10x2.

— pour faciliter construction et respecter le profil (Got.795)

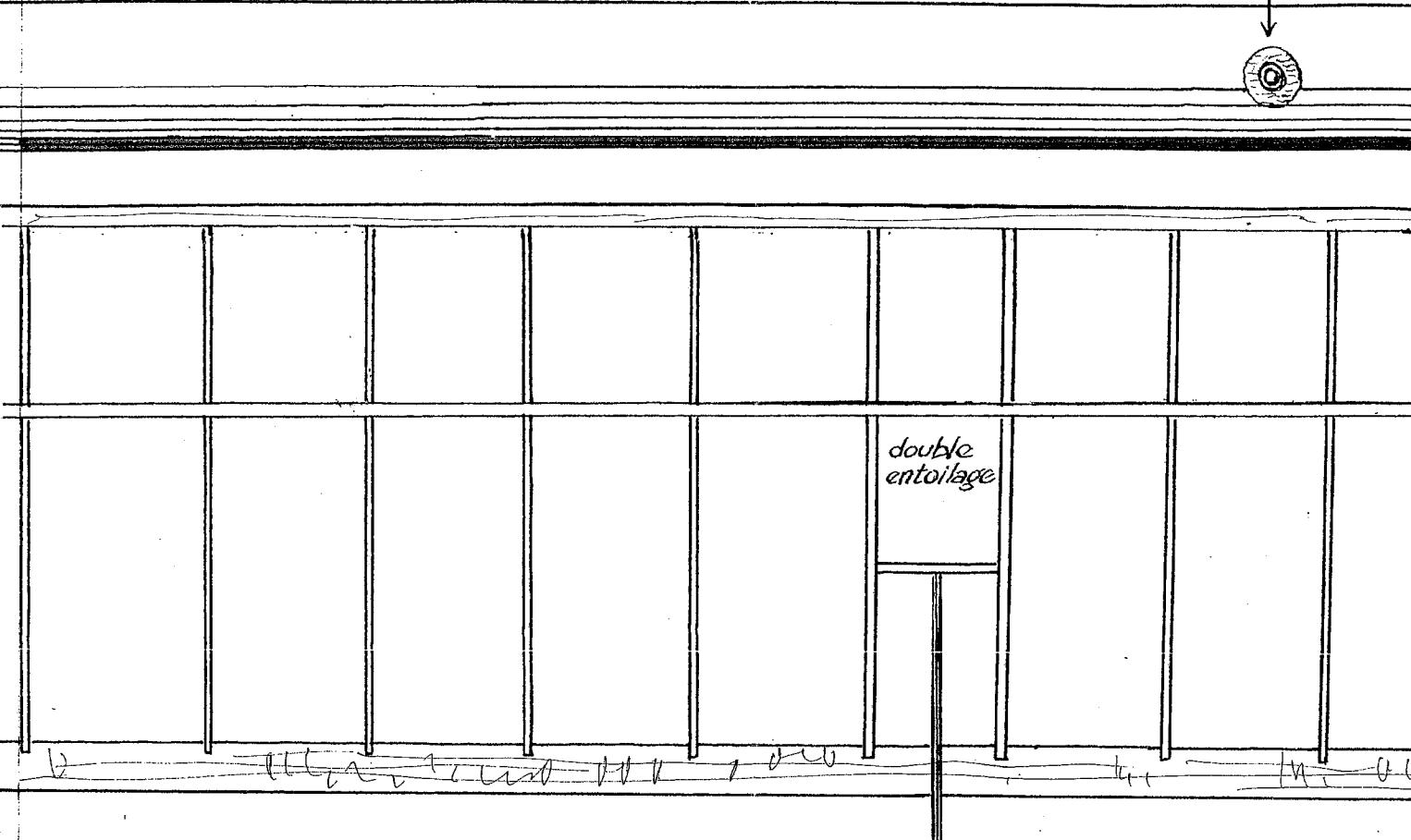
ilage japon, double au centre, enduit nitro dilué 2 couches.
m de long roulé sur tube 18 mm. (électricité), intérieur enduit, en
'0 mm x 67 mm et poids du "morceau", environ 7,5 g.. Cabane : 2 lames
eau 10 ou 15/10 fil horizontal, tenons attaché aile : cure dents.

ages. dérive au neutre (virage part tilt)
traction ~ 1 mm pour échelleau de 58 cm.



30 "microbe"

broche 4 x 3
c.t.p. 6/10 - pc
(test avant)



A black and white photograph of a window frame with multiple panes. The frame is made of dark wood and has decorative carvings at the top. The glass panes are mostly clear, with some faint markings or reflections visible. The overall appearance is that of a traditional or historical building's exterior.

11492

JACQUES

DELGROX

reinforce
ins Ygd
)

position broche pour
écheveau 58 cm.

5*

3x

15/

C.T.P 0,8 mm

balsa 10/10
fil vertical

↑ haut de la dérive (traverse
la base du fuselage tube)

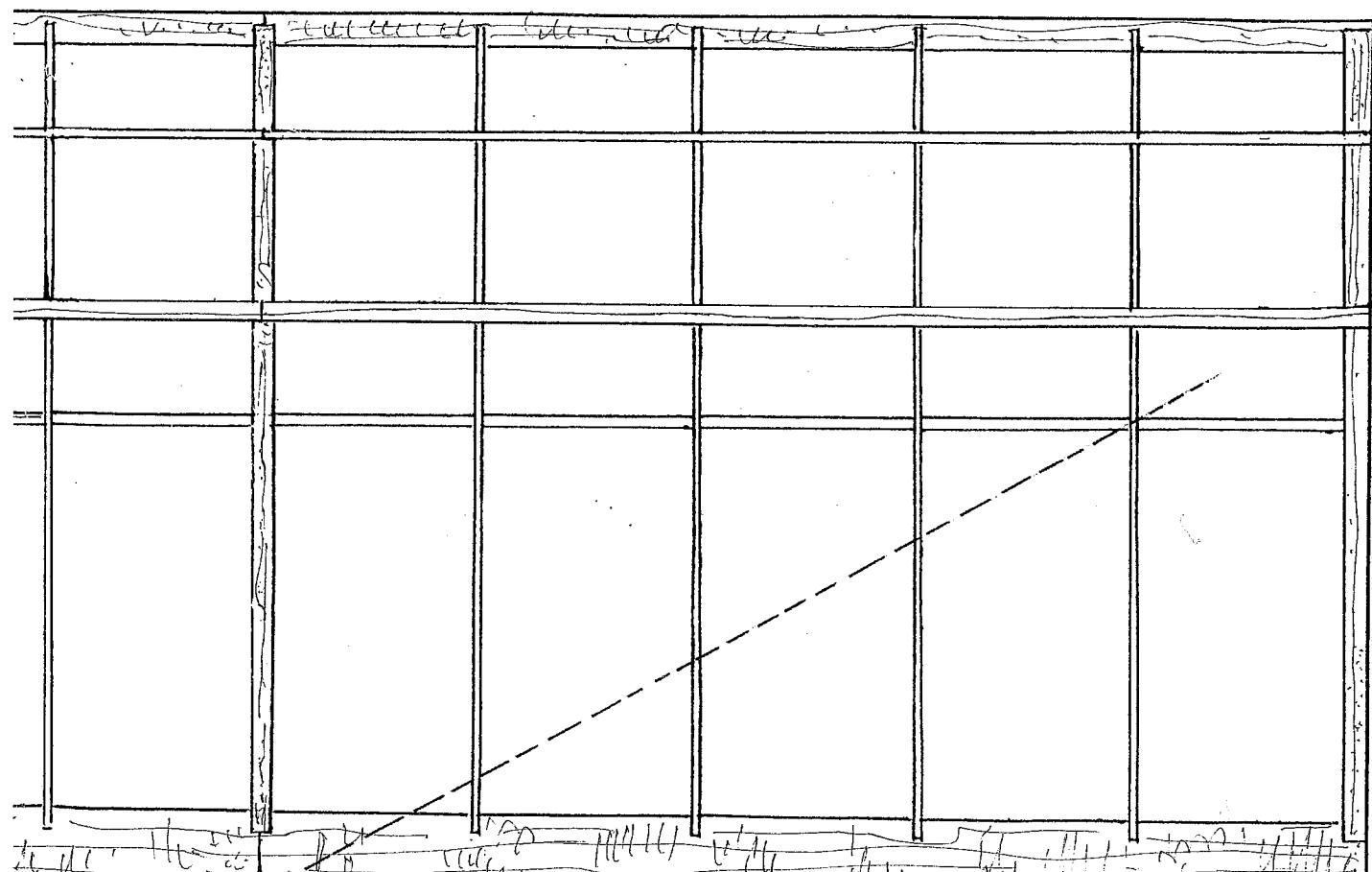
EMB

10/10 léger
enduit non
entoilé

platine sous B.A.

CT.P.G/10

anneau anti-
écrasement
(C.T.P. 15/10)
5 plis.



11493

Delcroix Jacques 14-3....23-3 2009

POUR OU CONTRE

Nous assistons depuis , de longues années , dans le but de la compétition , lors des grandes compétition , ch. d'Europe du Monde , Coupe du Monde , à des améliorations spectaculaires des performances des modèles

On a longtemps pu croire qu'un jour ou l'autre, le sommet sera atteint , et que l'on irait plafonnertrès longtemps les 180 secondes par temps calme et neutre faisaient rêver , et apparaissaient comme un mirage

....Lorsque la finesse , le profil , furent poussés au maximum , les 180 secondes furent une réalité ...
Mais cela ne pouvait pas satisfaire , les vrais compétiteurs , il fallait aller plus loin , pardon plus haut pour franchir la cap supplémentaire les 240 secondesL'aérodynamique ayant presque atteint la perfection , il fallait s'attaquer à d'autres facteurs intervenant , hors de ces limites . Donc voir du côté de la mise en l'air , en essayant d'atteindre une altitude , supérieure à celle communément répandue - 50 mètres pour les planeurs , 60 à 70 pour les wakes , 100 à 120 pour les motos

Nous ne parlerons pas ici , des deux dernières catégories , peut-être une autre fois , pour nous intéresser seulement au planeur .

L'introduction des matériaux nouveaux , kevlar et surtout carbone , a permis d'exercer des forces de tractions énormes sur les cellules , lors du treuillage avec un crochet ferméIl en résultait le catapultage , de plus en plus vertical , avec rétablissement à 70 à 80m , au lieu des 50 mètres treuilun progrès énorme et conséquent . La mise en oeuvre de minuteries électroniques , programmables (+ servos) , permet également de régler les différentes incidences , sur stabilo et ailes , selon un mode opératoire favorable , à augmenter encore de quelques mètres , l'altitude atteinte en fin de treuillage .

Il va sans dire que tout cela a un coût , et demande une attention toute particulière dans la préparation du vol aucune erreur n'est permise . Attention aux oubliés

Mais tout cela n'est pas encore suffisant , des esprits ingénieux ont encore trouvé autre chose , nouvelle , bien sûr augmentant encore les complications et le coût le FLAPPER .

Bon il était déjà connu depuis pas mal d'années sur les modèles F1C , pour augmenter la vitesse de montée , donc l'altitude , par la suppression du creux de profil , durant la montée

Le transfer de cette technique ou technologie , sur un planeur ne fut longtemps pas envisageable , c'est maintenant chose faiteQui dit technologie dit , complications - oui , oui - d'autres prétendent le contraire - du moins dans l'utilisation .. et surtout , nouveau bond en avant du coût

Alors , faut-il céder à la nouvelle tentation? Ou faire intervenir la sous commision VOL LIBRE de la CIAM pour entraver ce progrès ... ? L'interdire,

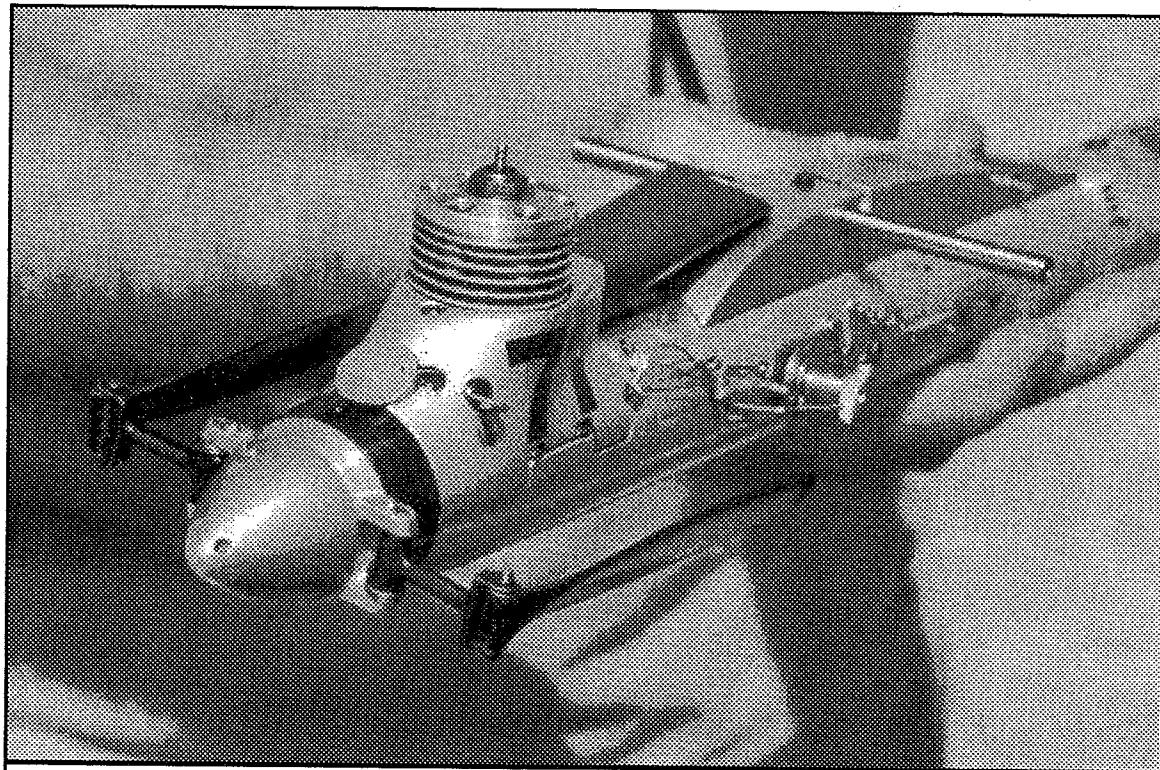
Voici la réflexion Rudolf HOLZLEITNER (Autriche) Champion du Monde F1A dans le passé , et excellent concurrent dans les concours FAI coupe du Monde .

A mon avis , aucune modification des surfaces portantes avant , et durant le vol, des modèles F1A,B et C ne devrait être autorisée .

Ainsi toute possibilité de repliement d'aile , de "flappers" ou autres modifications , seraient impossibles . Je ne crois pas non plus qu'une "basse classe" devrait être instaurée pour empêcher certains de quitter le vol libre . Nous avons assez de catégories et depuis longtemps on a perdu une vue d'ensemble sur ce qui est proposé . En priorité nous devrions créer une catégorie attractive , où chacun avec ses propres moyens a la possibilité , de construire et de voler avec son propre modèle , tout en ayant encore une chance de pouvoir gagner .

Ainsi comme avec le temps nous n'avons pas la possibilité d'arrêter le progrès technique , ce qui qui ne peut pas être condamné . Mais les choses devraient s'arrêter là où commencent des "boîtes de vitesse" des "flappers" , des "folders" et des hélices à pas variables qui ne sont plus à la portée du modéliste normal .

C'est justement cette évolution qui fait que de nombreux adaptes de F1C ont quitté la scène



Not quite Slow Open, but the front end of Verbitski's 2001 F1C, with geared engine, low pylon and carbon prop blades on double-hinged spring-loaded outriggers. Intake clapper both keeps out the dust and helps stop engine run-down noise after cut-off.

L'existence d'une catégorie devrait permettre à tous de voler avec une chance au moins théorique de gagner un concours . Je préfère voler en compagnie de quelques copains pour le plaisir que de ma battre avec quelques spécialistes Même le principe olympique ne prend plus quand on n'a plus aucune chance avec des concurrents munis des dernières nouveautés .

Le fait est que certains vont encore tirer du profit de cette évolution . Le prix ne sont pas encore fixés on peut néanmoins estimer qu'ils seront plus chers que les modèles munis de 4 servos qui coûtent déjà plus de 1800 Dollars '

Nous sommes conscients , que nous avons un sport , dont seule une petite minorité vit ou doit vivre , et qu'il serait , temps d'agir sur la réglementation , pour ne pas nuire à leur activité , avec la diminution programmée des acheteurs

A partir des 90 mètres atteints en F1A sans parler de ce qui se passe en F1C , cette évolution ne permet plus une utilisation dans des conditions normales des modèles en compétition et encore moins pour l'entraînement .

L'altitude atteinte dépasse très largement , l'espace nécessaire à une récupération usuelle . Le nombre de participants aux fly-off va augmenter de plus en plus car , avec ces altitudes , les 180 secondes sont ridicules . Dès aujourd'hui Makarov Kochkarev annoncent des temps de l'ordre de 400 secondes en air neutre et calme , avec les nouveaux "flappers" Les modèles conventionnels actuels frôlent déjà les 300 secondes . Où peut-on encore voler avec des temps pareils C'est une

augmentation énorme des performances qui nécessite de la place ! L'avons nous réellement cet espace ?

La restriction de la longueur de treuil , envisagée ces derniers temps n'est pas une solution .

Il existe de vrais "professionnels" dans la construction des modèles , avec d'énormes connaissances techniques dans la construction , et cela avec des matériaux nouveaux et modernes , pour réaliser des "super-flappers" , tout en signalant que cela fait trois ans qu'ils en font l'étude . Quand ensuite on lit dans des comptes rendus , combien de ces modèles ils ont détruits en compétition ou à l'entraînement , chacun peut calculer combien cela va lui coûter

La réduction à 40 mètres de treuil ne changera pas grand chose , aux altitudes atteintes , car par temps venteux c'est déjà très difficile de maîtriser le treuillage , et 10 mètres de moins , ne réduiront pas non plus grandement les altitudes atteintes par les "flappers" .

A mon avis il faut arrêter une évolution quand le négatif l'emporte sur le positif .

Après avoir discuté sur le terrain avec quelques uns je voudrais formuler ici mon avis :

Comme toujours on pense que cela n'est pas encore une nécessité , les flappers n'existant pas encore vraiment , et n'ayant pas encore fait leurs preuves , en volant mieux que les autres . Je suis cependant convaincu que cela sera bientôt le cas , car la modification du profil durant la montée va encore augmenter l'altitude atteinte (on peut observer des modèles F3K "lancé main" qui montent allègrement

à 50 mètres)

L'attente ne fera pas avancer une la solution. Si l'on ne regarde pas en avant tout en faisant des calculs futurs, on constatera simplement comme toujours, impuissant l'évolution.

Si le vol libre fonctionne bien, il faut néanmoins reconnaître que sa "spécialisation restreinte, va à l'encontre d'un sport de masse."

En considérant le F1C on s'aperçoit que ce n'est plus le moment du départ qui importe mais l'altitude atteinte. Les 130 à 150 mètres atteints en trois minutes moteur n'e font plus exception. La recherche du thermique n'est plus déterminante, son attente non plus

Je suis d'avis qu'il faut interdire les flappers, folders et autres astuces, pour revenir sur une saine recherche du thermique, à la place des altitudes affolantes recherchées. L'évolution en F1C aurait pu être évitée si on avait consulté l'avis de ceux qui pratiquent la catégorie.

Il est maintenant temps de demander à tous les actifs ce qu'ils pensent de l'évolution actuelle dans le monde du vol libre. Pour cela il est cependant nécessaire que TOUS PARTICIPENT à la discussion afin d'obtenir un consensus large et effectif.

COUPE DU PRINTEMPS DES HAUTS DE FRANCE MARC DREMIERE

Le dimanche de la Pentecôte, le model Air Club de Lens a organisé sur l'aérodrome de Cambrai Niergnies son concours annuel dans les Catégories coupe d'Hiver F1 G et Coupe d'Hiver ancien.

Ce concours, grâce au fait qu'il soit inscrit à l'Euro Challenge initié par nos amis italiens, a vu sa participation beaucoup plus étendue que l'année dernière avec 15 modélistes inscrits en F1G et 8 en model ancien, soit 25 modèles F1G et 12 anciens.

Côte étrangères, seuls deux Italiens avaient fait le déplacement de plus de mille kilomètres, pour monter dans le nord de la France.

La météo, sans être magnifique, était néanmoins acceptable avec un vent du nord de 12 à 15 km/h, qui a permis à tous les modèles de se poser sans casse dans des champs ou sur une partie de l'aérodrome pas encore fauchée donc avec de l'herbe de près de un mètre de hauteur, rendant le repérage très difficile.

Lors de la pose de midi, mise à profit pour le traditionnel apéritif offert par le club organisateur, neuf modèles avaient fait les deux maxis requis, mais, à la fin du concours, il n'en restait plus que cinq avec un score plein. Il est vrai que, comme c'est presque toujours le cas, les ascendances de l'après-midi étaient plus hachées, les dégueulantes plus fortes.

Finalement, en F1G, sur 53 vols chronométrés, 34 étaient des maxis alors qu'en modèles anciens, on n'a comptabilisé que deux maxis pour sept vols.

A 17 heures, le fly-off était organisé avec un maxi prévu à 4 minutes, mais seul l'un des deux modèles de M. Picol atteignit ce temps, le plus malchanceux étant J.L. Bodin trahi par son "sous le pouce" et un peu d'énerverement suite à un faux départ

En modèles anciens, le BASPLUM de Jacques Brouez montrait que ce type de modèle, bien que délicat à régler, se défendait bien malgré le vent un peu fort.

C'est Doris Broutin qui, en l'absence de son président du club J. Claude Dubois, retenu par des obligations familiales, mit le point final à cette journée en félicitant tous les concurrents pour leur bonne humeur et en remerciant chronométreurs et officiels.

En espérant pouvoir dans les prochaines années bénéficier de la plateforme de Niergnies, il remercie le club R.C. A.M.C BLERIOT qui permet aux modélistes Vol libre de pratiquer leur sport.

Ce fut ensuite la remise des coupes aux trios premiers en F1G, M. PICOL, P. MARROT et A. MANONI et des trophées aux trois premiers en modèles anciens J. BROUEZ, C. LESOEUR et L. ADJADJ tandis que M. DREMIERE, au nom du C.R.A.M. Nord Pas de Calais remettait le coupe "femmes" à Annie BESNARD.

Un vin d'honneur à base de bulles clôture cette belle journée et on se sépara en prenant rendez-vous pour la 8 ème édition en juin 2010.

CLOSSEMENT

- 1- Michel Picol 360 + 240
- 2-M. Picol 360 +206
- 3- P. Marrot 360 +174
- 4-A. Manoni 360 +106
- 5- J.L. Bodin 360 + 003

Anciens

- 1 - J. Brouez 243 -
- 2-C. Lesoeur 235
- 3- L. Adjadj 120

STARRER HACKEN ... IN STARREN KÖPFEN ..

STANDART WAR FRUEHER ...FREIFLUG IST HEUTE (W. Gerlach Thermiksense)BEUTE UND LEERT DIE TASCHEN

Allgemein, bist Du reich geht es dir gut
Bist Du arm so habe Mut

In VOL LIBRE regt man sich immer auf wenn
Geld, Erfolg denen reicht die es leicht haben tief zu
greifenund andere damit im Hinteren bleiben
(Das mit dem Hinteren ist vielleicht ein wenig gewagt
.....)

Standart bedeutet allgemein zu bleiben und
nicht zu schnell vor zu treiben Wolfgang hat
sportlich recht so zu schreiben .

Wettkampf, Wettbewerb, sind Worte die
für sich selbst sprechen . Der Stärkere, der Streber,
lässt hinter sich alle die auf der Stelle - Strecke-
bleiben , also Standart betreiben .

Natürlich die , die sich Spitze leisten
müssen oder können, wissen dass dies mit Standart
nicht möglich ist .

Alle anderen die dies nicht wollen , oder
können, wie z.b. Alt und Jung- Schwach und Arm ,
suchen sich eine andere Welt - Standart -
Zwischenstand der Allgemeinheit, im Stillstand der
Noatalgiker und Mittellosen ...Die weltverbreitert sind
als die Ruhelosen mit vollen Hosen (Taschen)

CAMBRAI NIERNIES

* SUR UN TERRAIN D'AVIATION AUTREFOIS TRÈS CONNU HISTORIQUEMENT COMME "UNE GUERRE MONDIALE ET PEUT ÊTRE PÉRIODE PREMIÈRE GUERRE MONDIALE" ET PLUS RECENTEMENT PAR DES CONCOURS VOL LIBRE INTERNATIONAUX TRÈS FREQUENTES. CETTE ANNÉE LE CONCOURS EST EN L'ABSENCE DE HELMUT WIERFL REVENIR À MICHELE PICOL. A NOTER LA PRÉSENCE DES INITIATEURS D'EURO CHALLENGE, LES ITALIENS ITANONI QUI N'ONT PAS CRAINTE DE FAIRE UN DÉPLACEMENT DE PLUS DE MILLE KILOMÈTRES. - PHOTO - LES VAINGQUEURS -



Wir haben in VOL LIBRE, immer nur die verteidigt, die durch Betrug und Geld - Nichtbeachtung der damaligen Erbauerregeln - mit gekauften Modellen, betrogen wurden, im sportlichen Sinne, wie es heute noch in anderen Sportarten mit Doping geschieht

Man kann den technischen Vortsprung nicht aufzuhalten, man sollte ihn aber regulieren, bezügeln, sonst bricht er aus, und richtet Schaden an der riesig sein kann !.... Dies ist eine Wahrheit die Heute auf allen Gebieten der Gesellschaft gültig ist, besonders in Krisenzeiten, mit ultraliberalen Weltanschauungen, die Erfolg und Macht über Geld bringen ... müssen oder sollten

Es gibt schon seit einiger Zeit Überlegungen, in der Freiflugwelt - siehe R. Hlozleitner und andere mehr, ob man noch Freiflug betreiben kann wenn Modelle 500 bis 1300 € kosten, bedenke dass drei bis vier Modelle nötig sind, um mitzuhalten Nur eine Elite kann sich das leisten, dies ist der neue Freiflug, un da sind wir natürlich weit von Standart, da erstarren nicht nur die Köpfe sondern auch die Geldtaschen

Ich persönlich halte auch nicht viel von starren Köpfen, habe jahrzehnte gegen sie gekämpft in Schulklassen aber man darf sie nicht deshalb auf der Strecke lassen

Vielleicht ist "Standart" von Heute auch eine mögliche Anpassung die es erlauben würde, statt mit viel Geld und Rücksichtslosigkeit, die kleine Freiflugwelt zu vergrößern.... mit Pädagogik, oder nicht . Ein Traum?

U.S.A. C'EST GRAND !

FOTOS EXTRAITES DE NFFS. - USA. -



Evolution inévitale du Vol libre vers une entreprise de logistique....de plus en plus coûteuseet loin du sport !

Ou de la bicyclette, caisse au dos ... au camping-car avec multiples accessoires , moto , station météo , atelier réparation électronique , groupe de mise en route ou remontage moteur , GPS de recherche , liaisons radios de toutes sortes et pourquoi pas , frigo et micro - onde....pour le bien être corporel .

Est-ce là le sport dont nous parlons , et que nous revendiquons, de vant les instances officielles ...?

A regarder les photos qui nous parviennent de la grande Amérique , pouvons nous aussi dire "Yes we can !" Et si nous le pouvions est-ce que nous le voudrions ?

Chacun répondra selon ses moyens ou ses convictions , en tous les cas je pense que ce monde là , n'est pas non plus favorable , par l'investissement nécessaire , à l'intégration de jeunes dans notre milieu .

Remarquons par ailleurs que la taille des modèles US dans certaines catégories doivent non seulement impressionner par leurs dimensions mais aussi par la poussière soulevée dans le désertsans parler de l'effet produit sur les serpents à sonnettesdérangés dans leur digestion .

VOZ in Deutsch

Ist dies der richtige Weg mit solch einer Logistik Freiflug - Sport - zu betreiben ...von Kosten gar nicht zu sprechen .

Vom Fahrrad, mit Kiste auf dem Rücken... zum Wohnwagen mit allem Zubehör , Motorrad , Wetterstation , Fernfunkgeräte aller Art , Reparaturstation , Anlassmotoren; Elektronik ...u.s.w.....warum nich auch Kühlschrank und Gaskocher „, für das körperliche Wohlsein

Ist dies der Sport von dem wir sprechenund en wir betreiben ?

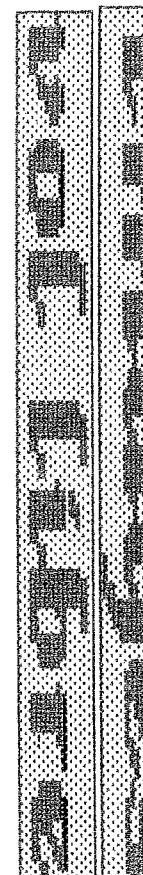
Bei Betrachtung der Fotos aus den USA , muss man sich fragen " Yes we can !" können wir und wollen wir wenn möglich ?

Was ist mit der Umwelt ! jeder muss für sich eine Antwort haben und natürlich auch die Kohle

Auf jeden Fall ist das auch nicht der richtige und mögliche Weg um die Jugend bei uns zu fördern es fehlt an Geld .

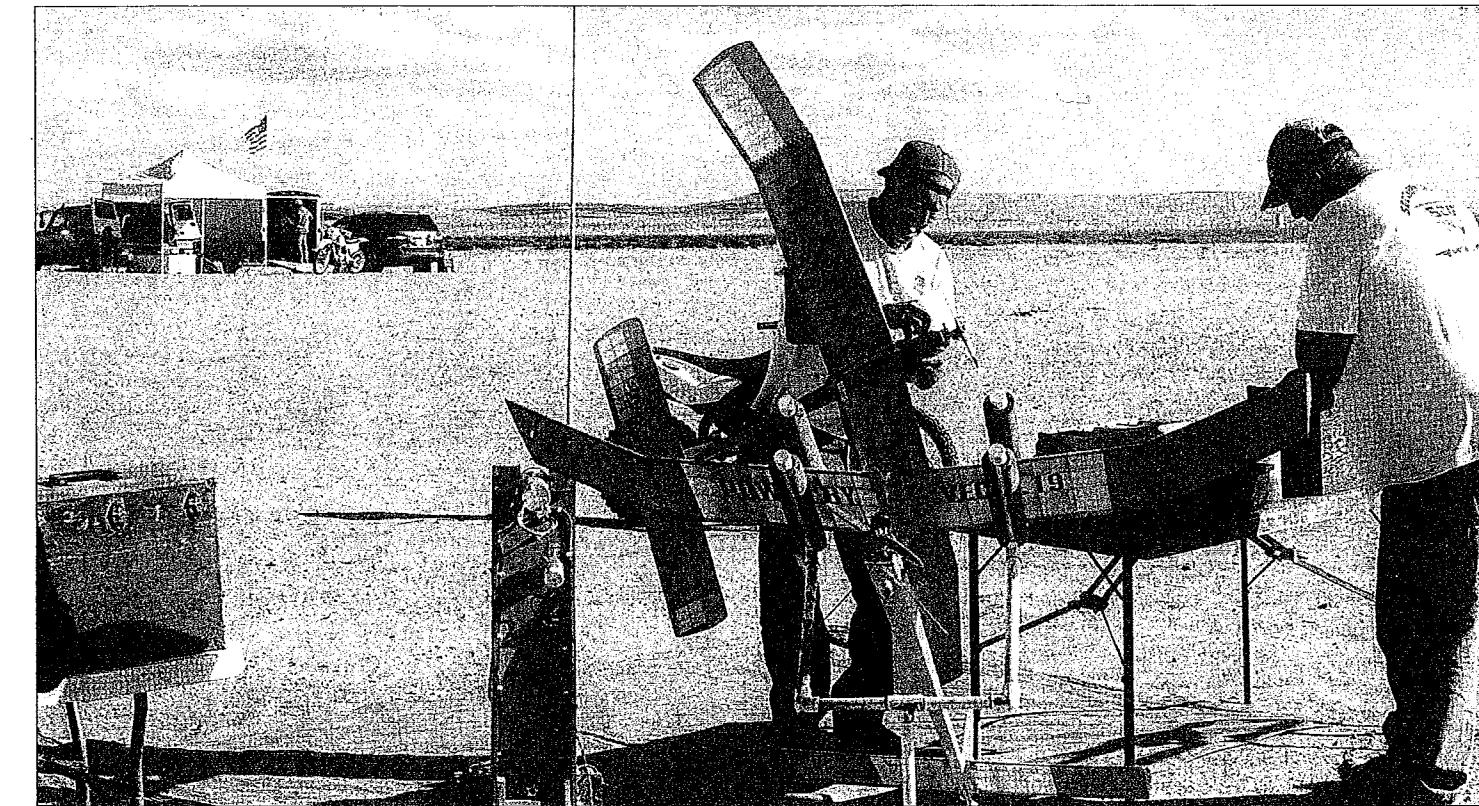
Tom Carman
Launching his Texan
at Lost Hills, Calif.,
at the 2008 U.S.
Free Flight Champ
This model gained
a lot of fame when
it was used as part
of the NFFS logo.
Tom is a hotdog
flyer in most of the
Nostalgia power
events and also
dabbles in AMA
Gas and SAM Old
Timer. Here he is
putting up another
max at the USFFC
showing perfect
VTO technique.
The model has a
K&B 0.40 rear roto
Torpedo in it.

photo by Kevin
Sherman



contributed photo

Above: Ken Kaiser looks for lift and must have seen some since he fired off his first-placed McCoy 0.19-powered Texan.



contributed photo

Zu sehen dass solche US Modelle, in dieser Grösse und offiziell geflogen , uns ins Staunen versetzen , nicht nur in ihren Abmessungen sondern auch im aufgewirbelten Staub...ohne an die Klapperschlangen zu denken die in ihrer Verdauung gestört werden



EURO CHALLENGE F1G Coupe d'Hiver 2008/2009

SCORE : Max 13 points in each event (+1 point for each classified competitor)

Classement

| | TORINO CRIVELLE | ARZAY- ROSSIEU | MIDDLE- WALLOP | SISTERON | VIABON | OREN- TANO | CAMBRAI | BEAUVOIR S/NIORT | MON- CONTOUR | ROCCA DI MEZZO | SCORE (best 5) |
|----|------------------------------|-------------------|-------------------|----------|--------|---------------|---------|---------------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| 1 | BODIN Jean-Luc FRA | 1 | 5 | | 11 | 13 | 8 | 4 | | | 41 |
| 2 | BUISSON Guy FRA | 10 | 1 | | 3 | 8 | 9 | 2 | | | 32 |
| 3 | PICOL Michel FRA | 1 | 1 | | 6 | 11 | | 7 | | | 26 |
| 4 | KUSTERLE Mario ITA | 9 | | | 9 | | 6 | | | | 24 |
| 5 | MARROT Pierre FRA | 1 | 7 | | 4 | 6 | | 6 | | | 24 |
| 6 | DUPUIS Louis FRA | | 12 | | 2 | 9 | | | | | 23 |
| 7 | BERTOLANI Benito ITA | 6 | | | 10 | | 5 | | | | 21 |
| 8 | ROCCA Mario ITA | 3 | | | 13 | | | | | | 16 |
| 9 | LICEN Roberto ITA | 13 | | | | | 1 | | | | 14 |
| 9 | FRUGOLI Jean-Francis FRA | 11 | 1 | | 1 | | 1 | | | | 14 |
| 9 | MURARI Bruno ITA | 1 | | | 12 | | 1 | | | | 14 |
| 12 | CHAUVEAU Gilles FRA | | 8 | | 1 | | 4 | | | | 12 |
| 13 | WERFL Helmut GER | 12 | | | | | 2 | 5 | | | 17 |
| 13 | MANONI Alessandro ITA | 1 | 9 | | 5 | 7 | | | | | 12 |
| 15 | DELACROIX Jacques FRA | | | | 12 | | | | | | 12 |
| 15 | GREAVES David GBR | | | | | | 1 | | | | 12 |
| 15 | MANONI Aldo ITA | | 11 | | | | 3 | | | | 11 |
| 18 | BRUMAT Franco ITA | 8 | | | | | | | | | 11 |
| 18 | BROWN P. GBR | | 11 | | | | | | | | 10 |
| 20 | MARQUOIS Gérard FRA | | 10 | | | | | | | | 10 |
| 20 | GREY Trevor GBR | | 10 | | | | | | | | 10 |
| 20 | LEE-A-HING Eric FRA | 1 | 1 | | 8 | | 10 | | | | 10 |
| 20 | MILLET Henri-Serge FRA | | | | | | | | | | 9 |
| 24 | LONGHURST Andrew GBR | | 9 | | 1 | | 1 | | | | 9 |
| 24 | FACCINI Vito ITA | 7 | | | 8 | | | | | | 8 |
| 26 | TYSON T. GBR | | 8 | | 8 | | | | | | 8 |
| 26 | NERAudeau Francis FRA | | | | 1 | | 7 | | | | 8 |
| 26 | LAVENENT Henri FRA | | | | | | | | | | 7 |
| 29 | GHO Walt USA | | 7 | | | | | | | | 7 |
| 29 | CRISP Andrew GBR | | | | 7 | | | | | | 6 |
| 29 | TAYLOR K. GBR | | | | 7 | | | | | | 6 |
| 32 | ZERI Anselmo NED | 4 | 1 | | | 1 | | 1 | | | 5 |
| 32 | RENNESSEN André FRA | 5 | | | | | | | | | 5 |
| 34 | MINSHULL M. GBR | | 5 | | 5 | | | | | | 5 |
| 34 | TYSON Edward GBR | | | | 4 | 1 | | | | | 4 |
| 34 | MARSHALL Michael GBR | | 4 | | | | | | | | 4 |
| 37 | EVATT Mike GBR | | 4 | | | | | | | | 4 |
| 37 | CERES Pascal FRA | | | | 4 | | | | | | 4 |
| 37 | NEVERS Romain FRA | 3 | | | 1 | | | | | | 4 |
| 37 | MARQUOIS Bernard FRA | 1 | | | 3 | | | | | | 4 |
| 37 | WEBER Claude FRA | 1 | 1 | | 1 | | 1 | | | | 3 |
| 42 | WILKES R. GBR | | 3 | | | | 3 | | | | 3 |
| 42 | DREMERE Marc FRA | | | | 1 | | 2 | | | | 3 |
| 42 | TOLHURST Peter GBR | | | | | | 1 | | | | 3 |
| 42 | FIUSSELLO Mauro ITA | 1 | | | 1 | | 1 | | | | 3 |
| 42 | SCHIRRÜ Sandro ITA | 1 | | | | | 1 | | | | 3 |
| 42 | JALLET Yvon FRA | | 1 | | 1 | | 1 | | | | 2 |
| 48 | MAURI Edi ITA | 2 | | | | | | | | | 2 |
| 48 | GALICHET Antoine FRA | | 2 | | | | | | | | 2 |
| 48 | COOPER J. GBR | | | | 2 | | | | | | 2 |
| 48 | CORAZZA Ezio ITA | 1 | | | 1 | | | | | | 2 |
| 48 | REBELLA Carlo ITA | 1 | | | | 1 | | | | | 2 |
| 48 | GARET Claude FRA | 1 | | | | | 1 | | | | 2 |
| 48 | FIEGL Bruno ITA | 1 | | | | | 1 | | | | 2 |
| 48 | BATTISTINI Bruno ITA | 1 | | | | | 1 | | | | 2 |
| 48 | DJIAN Michel FRA | | 1 | | | 1 | | | | | 2 |
| 48 | TOLHURST Oliver GBR | | | | 1 | | 1 | | | | 2 |
| 48 | CHALLINE Jean-Pierre FRA | | | | 1 | 1 | | 1 | | | 2 |
| 48 | BAHNÍK Vaclav FRA | | | | | 1 | | 1 | | | 1 |
| 60 | HALL Peter GBR | | | | 1 | | | | | | 1 |
| 60 | AUBRY Yves FRA | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 60 | BESNARD Annie FRA | F | | | | | | | | | 1 |
| 60 | SEGRAVE Michael GBR | 1 | | | | | | | | | 1 |
| 60 | MATHERAT Georges FRA | | 1 | | | | | | | | 1 |
| 60 | MATHERAT Louise FRA | F | 1 | | | | | | | | 1 |
| 60 | MARQUOIS Michel FRA | | 1 | | | | | | | | 1 |
| 60 | OULD'S J. GBR | | | | 1 | | | | | | 1 |
| 60 | BEALES David GBR | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 60 | WHITEHEAD A. GBR | | | | 1 | | | | | | 1 |
| 60 | VAUGHN Roy GBR | | | | 1 | | | | | | 1 |
| 60 | BAILEY John GBR | | | | 1 | | | | | | 1 |
| 60 | WILLIS Spencer GBR | | | | 1 | | | | | | 1 |
| 60 | CHAPMAN Christopher GBR | | | | 1 | | | | | | 1 |
| 60 | WILLES R. GBR | | | | 1 | | | | | | 1 |
| 60 | LAVIS B. GBR | | | | 1 | | | | | | 1 |
| 60 | LATY Denis FRA | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 60 | COSNARD Jean FRA | | | | 1 | | | | | | 1 |
| 60 | LARUELLE Jacques FRA | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 60 | LATY André FRA | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 60 | LATY Julien FRA | J | | | 1 | | | | | | 1 |
| 60 | LUCISIC Charles FRA | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 60 | MIARD Michel FRA | | | | | | 1 | | | | 1 |
| 60 | GARRIGOU Roger FRA | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 60 | MARCA Philippe FRA | | | | | | 1 | | | | 1 |
| 60 | TONON Michel FRA | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 60 | NORGET Daniel FRA | | | | | | 1 | | | | 1 |
| 60 | AUBRY Thomas FRA | J | | | | 1 | | | | | 1 |
| 60 | LAPIERRE Philippe FRA | | | | | | 1 | | | | 1 |
| 60 | ADJADJ Lucien-Maurice FRA | | | | | | | 1 | | | 1 |
| 60 | BROUTIN Doris FRA | | | | | | | | 1 | | 1 |
| 60 | BROUEZ Jacques FRA | | | | | | | | | 1 | 1 |

Number of competitors

27 23 22 28 29 17 14

91



British Model Flying Association

Dear Editor,

Enclosed is your review copy of the new 2009 BMFA Free-Flight Forum Report. It's the twenty-fifth year that these Reports have been published and we would be grateful if you could give it some coverage in your publication, if possible including the contents list. As well as providing useful information on new developments in free-flight, sales of the Forum Reports provide funds to defray the heavy expenses of those representing Great Britain at World and European Championships. It again covers a wide range of free-flight activities, as the following contents list shows.

The 'Torqueback' Trimming System - Roger Wilkes; Free Flight Rubber-Powered Scale Models - Lindsey Smith; Brushing Up - Brushless Motors - Trevor Grey; Balsa and Carbon Rod Structures - Roger Wilkes; Free Flight European Championships 2008 - The Team Manager's Thoughts - Mike Woodhouse; Sharing Flying Sites with General Aviation - Chris Strachan; A Brief Look at Contest Entry Trends Over the Last 20 Years - Phil Ball; Rohacell D-Boxes - Mark Croome; Production of Carbon F1C and F1J Booms - Ray Monks; RCDT - the Policy - Trevor Grey; How to Push the Button - Practical RCDT - Chris Edge; Producing Carbon-Capped Ribs on a Lathe-Powered Saw Table - Phil Ball; Laser Cutting for Free Flight - Leon Cole.

Prices are being held to last year's and are as follows: UK £10.00 including postage
Airmail to Europe - £12.00 " "
Airmail elsewhere - £14.00 " "

Cheques should be payable to 'BMFA F/F Team Support Fund', in pounds sterling only, and drawn on a bank with a branch in the UK

VOZ VOL LIBRE ENDOOR

THIERRY MARILIER

Les Championnats de France de vol libre d'intérieur se sont déroulés les 6 et 7 juin 2009 à ANDARD en Maine et Loire, à côté d'Angers. La compétition a eu lieu dans la salle Jeanne de Laval, haute de 7,5m qui accueille également les concours fédéraux de vol libre d'intérieur du SAM.

L'organisation était assurée par le club Sèvres Anjou Modelisme (SAM) sous la responsabilité de Bertrand Moriceau, président de ce club.

A côté de la salle un bar permettait de se restaurer. Les plateaux repas de midi ont été préparés par Catherine Marchand, également concurrente féminine en Micro 35 senior. Le samedi soir les modèles ont laissé la place à un copieux banquet de gala organisé dans la salle par les membres et les bénévoles du SAM.

Les dessins des tee-shirts et les affiches ont été conçues et réalisées par Guillaume Amicel, étudiant en design.

Le Directeur du Championnat était Bernard Boutillier. Le Président du jury était Christian Bossard.

Pour les membres du club organisateur (SAM), Emmanuel Uzureau s'est occupé des résultats. Fabien Pourias venu de Paris a supplié les officiels aux contrôles des modèles. Samuel Cesbron (nouveau membre de la Fédération) s'est occupé de l'aspect logistique et technique de la compétition. Aucune réclamation ni dysfonctionnement n'est venu perturber un championnat très bien organisé.

Les concurrents :

57% des participations sont le fait de jeunes modélistes : 21 participations dans les différentes catégories pour les adultes et 32 participations cadets et juniors., le vol libre d'intérieur reste une pépinière pour le vol libre et l'aéromodélisme en général.

18 concurrents en Micro 35 cadet totalisent 107 vols.

9 concurrents en Micro 35 juniors (51 vols)

9 concurrents en Micro 35 senior (54 vols)

6 concurrents en F1L (EZB) (35 vols)

6 concurrents en F1D senior (32 vols)

5 concurrents en F1D junior (26 vols)

305 vols ont donc été disputés pour attribuer les différents titres de champion de France et de vainqueur de concours National.

6 clubs sont représentés en vol libre d'intérieur cette année à ANDARD.

Le modèle Air Club de Mandres (MACM)

Le Sèvres Anjou Modélisme (SAM)

L'Union Aéronautique d'Orléans (UAO)

L'aéro club Thouarsais (AC Thouarsais)

Le club aéromodéliste de Touraine (CA de Touraine)

L'association aéromodéliste Alphonse Penaud (AAP)

On déplore l'absence de participants du sud-ouest (ascpa de Bordeaux) et du sud est, il est vrai de ces derniers sont très éloignés du lieu du championnat.

Le programme des vols :

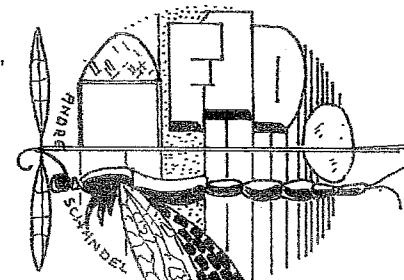
La salle était accessible dès le vendredi après midi, permettant l'entraînement libre. Les vols officiels sont répartis sur les deux jours des championnats, à raison de trois vols chaque jour. Chaque journée comprenait deux créneaux d'entraînement ; 8h à 9h30 et 12h30 à 13h30 pendant la pause du déjeuner.

En vol libre d'intérieur, chaque concurrent peut effectuer six vols, la somme des deux meilleurs vols sert à établir le classement.

Le grand nombre de concurrents dans les catégories cadet et junior a nécessité de rallonger le créneau prévu pour ces catégories. Le jury a pris judicieusement les dispositions nécessaires, réduisant le temps disponible pour les autres catégories senior moins fournies. Pratiquement tous les concurrents ont effectué leurs six vols sur les deux jours.

F1D Junior :

La grande nouveauté de ce championnat 2009 à Andard est sans doute l'attribution d'un titre de champion de France Junior en F1D, puisque les 5 participants nécessaires étaient réunis, tous du Modèle Air Club de Mandres (MACM). Le club a entamé voici plusieurs années un plan de formation



Photos. T. MARILIER

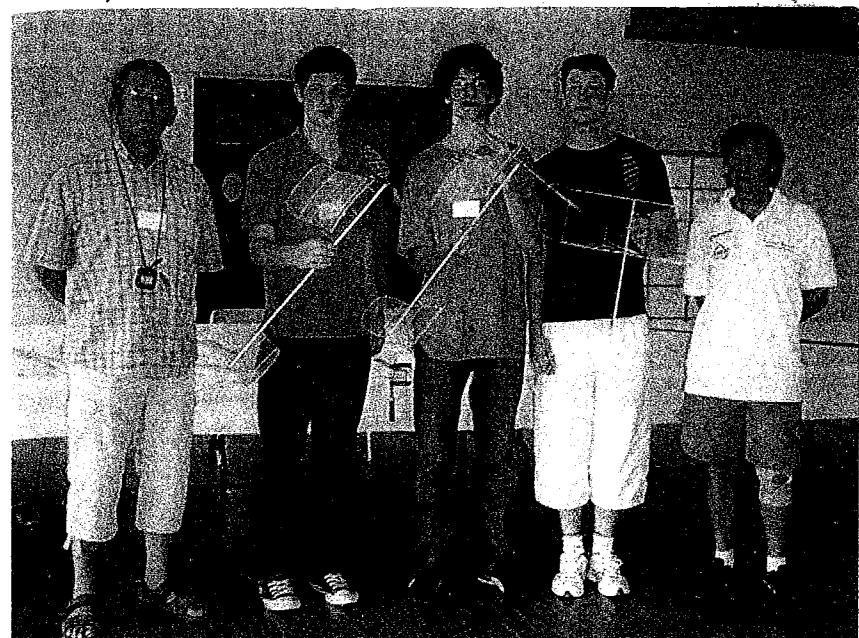


LILIAN LAUREAU-MANDRES



LE PLUS JEUNE... ?

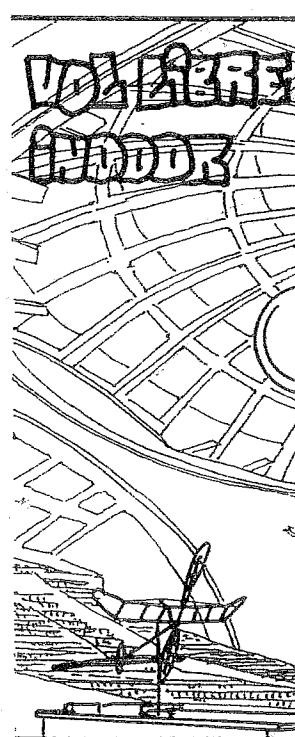
Photos. T. MARILIER



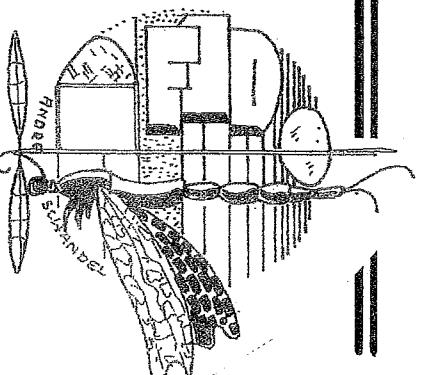
EQUIPE DE FRANCE F1D JUNIOR
B. BOUTILLIER - J. TRAUTSOLT, L. MARILIER, H. MARILIER
B. MORICEAU



MICHEL PILLER



VOL LIBRE
ENDOOR



Micro 35 Cadets :

avec 18 participants c'est la catégorie la plus représentée de ce championnat, 10 concurrents du SAM, 3 du MACM, 4 de l'UAO, et 1 de l'AAAP.

Les 3 premiers réalisent entre 13mn12s et 12mn59s, 13 secondes les séparent.

Laureau Sébastien, du MACM l'emporte, suivi de son petit frère Laureau Lilian du même club, le

troisième est Thomas PILLER de l'UAO. La première féminine est 4^{ème}, Tranchon Amélie, du MACM.

l'autre jeune fille, Engrand Lou, de l'AAAP de Pierre Paihlé sera 16^{ème} avec 8mn26s. Le premier

représentant du SAM est 5^{ème} avec 11mn31s.

Micro 35 Juniors :

Cette année 9 juniors se sont disputé la plus haute marche du podium. Le suspense pour savoir qui des 3 jeunes du MACM sera vainqueur dure jusqu'au dernier vol.

Les trois premiers constituent l'équipe de France junior 2009 pour le prochain championnat d'europe en Serbie, à Belgrade en août.

Hug Marilier (MACM) l'emporte avec 17mn04s, ses deux derniers vols seront les meilleurs, suivie de son grand frère Hugo Marilier (MACM) avec 16mn45s et le troisième est Jéan Trautsolt, avec 16mn26s, le 4^{ème}, Brouant Nicolas (MACM), atteint 14mn06s. Avot Arnaud est le premier représentant du SAM, 5^{ème} avec 11mn37s.

Les modèles micro 35 des représentants du MACM sont construits sur le même plan, ils représentent l'anticipation d'un modèle F1D. Il y a autant d'éléments à construire que dans un modèle de la catégorie internationale F1D. Les méthodes de construction sont reprises également avec des fuselages creux, tubulaires et coniques à l'arrière. Ces modèles sont construits à la masse minimale de 1,8gr, ils ont un grand bras de levier arrière, un grand empennage arrière et certains une hélice entoilée. Ils permettent le passage en douceur du micro 35 à la catégorie F1D.

Le micro 35 Senior :

Dans cette catégorie l'envergure des modèles est limitée à 35 cm et la masse du modèle et du moteur élastique sont libres. Les modèles qui ne pèsent qu'une fraction de gramme sont difficiles à construire.

Robert Champion du CAT l'emporte avec 4mn 10s d'avance, suivi de Pierre-Yves Coffin du SAM et de Michel Piller de l'UAO.

Dans cette catégorie on trouve la troisième féminine, Catherine Marchand du SAM, qui se place à une honorable 5^{eme} place sur 9 participants.

Le F1L (EZB) :

En EZB la masse minimale du modèle est fixée à 1,2 gr, l'envergure de l'aile à 45cm, la corde à 76mm (3 pouces). Le fuselage doit être en balsa plein. Conçue à l'origine comme une catégorie destinée aux débutants, elle accueille un junior, Arnaud Avot du SAM sur les 6 participants de cette catégorie. Chabot Jean Marie (AC Thouarsais) l'emporte avec 3mn 28s d'avance sur Pierre-yves Coffin et Robert Champion (CAT).

F1D Senior :

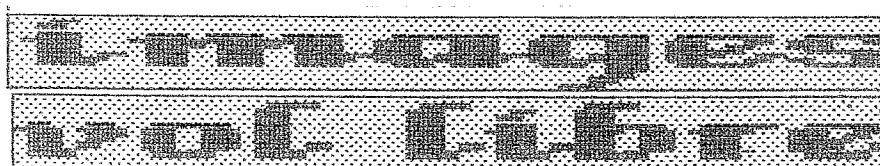
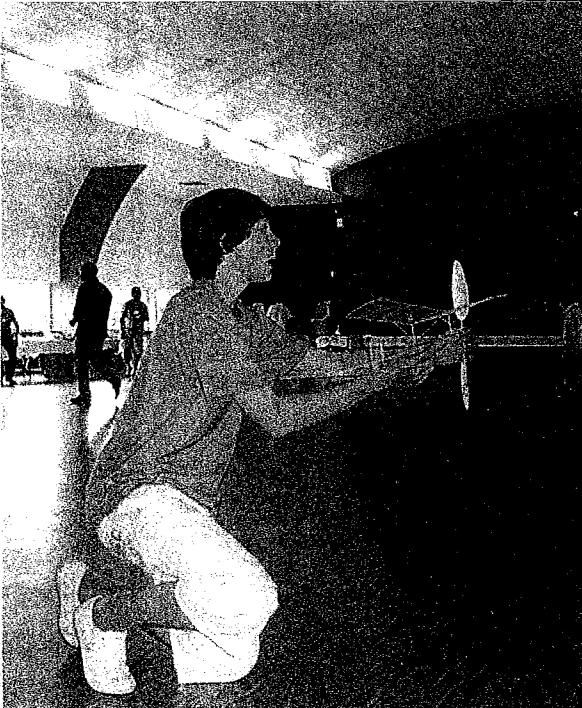
Ce championnat de France de la catégorie internationale accueille 6 participants, Didier Barberis (MACM) est premier avec 5mn29s d'avance suivi de Thierry Marilier (MACM), puis de Robert Champion du C.A. Touraine.

La remise des prix a eu lieu dans la salle de Jeanne de Laval, les organisateurs ont remis les médailles fédérales et les trophées sous les applaudissements des spectateurs et des concurrents. En supplément des médailles fédérales, des trophées en ardoise, symbole de la région d'Angers ont été réalisés par une association locale (Brin d'art) et les socles par Georges BROCHARD.

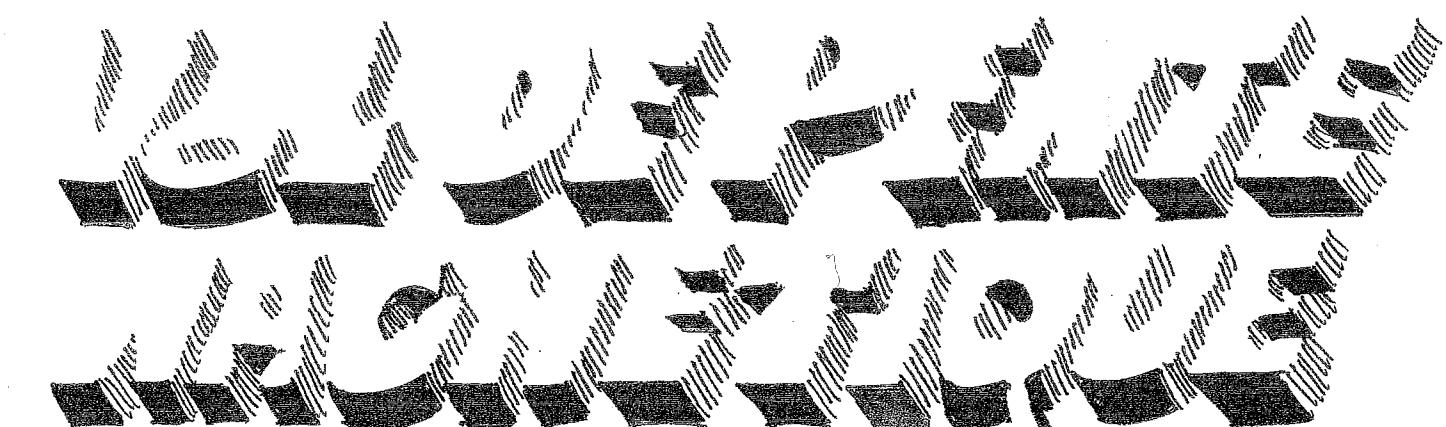
Remercions une fois encore les instances fédérales, le président Bertrand Moriceau, les bénévoles du Sèvres Anjou Modélisme, ainsi que les chronométreurs qui ont rendu cette compétition possible.

Thierry Marilier

SEBASTIEN LAUREAU - MANDRES.



Moto. V. MARILIER. - LOU ANGRAND.
PIERRE PAULINÉ



Nous avons, dans le dernier numéro de VOL LIBRE, abordé quelques considérations théoriques, aérodynamiques, concernant le vol de pente magnétique.

Ce dernier ayant apparu depuis très peu d'années chez nous, avec une équipe de France très efficace, Championne du Monde et d'Europe, alors que jusque là, personne dans l'héxagone ne s'était intéressé à cette catégorie.

La rédaction de Vol Libre, à reçu l'une ou l'autre demande d'information complémentaire sur cette catégorie.

Ce qui va donc suivre, est la prolongation des exposés théoriques parus dans le dernier numéro Vol libre 187.

LE PILOTE N'EST AUTRE QUE LE PÔLE NORD !



Comment les modèles peuvent-ils se piloter eux mêmes , face au vent ?

D'une manière générale on pense que le " pilotage automatique " d'un modèle , a pour mission de " transporter " le modèle le plus loin possible dans le paysage , après quoi il faut le récupérer de façon plus ou moins pénible .

Dans le temps un tel vol aurait fait sensation , car un modèle n'est pas du tout capable de voler longtemps en ligne droite . Aujourd'hui on n'accorde plus aucune importance à ce genre de vol .

Quel est alors le but dans l'utilisation des modèles modernes , comme ceux du vol de pente magnétique

C'est très simple : Voler le plus longtemps possible sur une distance la plus courte possible !

Ce n'est cependant pas une mince affaire . Comment un modèle peut-il voler le plus longtemps possible sur une courte distance ?

Cela dépend des caractéristiques du modèle , et plus particulièrement de son adaptation à la vitesse du vent .

Par variation de l'angle d'"incidence et rajout de lest on peut modifier le modèle de telle manière , que sa vitesse de planer est très légèrement supérieure à celle du vent . Il va donc se déplacer très faiblement vers l'avant , face au vent , et en altitude avec des vitesses de vent plus élevées rester sur place ou même reculer le vol est alors majestueux !

Le néophyte ne peut nullement deviner tout ce qui en aérodynamique est nécessaire pour arriver à ce résultat . On peut dire que c'est toute l'aérodynamique qui est mise en œuvre .

Pratiquer la catégorie F1E , c'est utiliser un espace réduit en vol libre . C'est donc une classe qui convient parfaitement , de nos jours , au vol libre , en ces temps où nous n'avons plus de terrains .

Avec de petites pentes on peut réaliser des temps de vol de plus de cinq minutes , et , où la récupération entraîne un effort physique équivalent à l'activité physique nécessaire pour se maintenir en bonne condition .

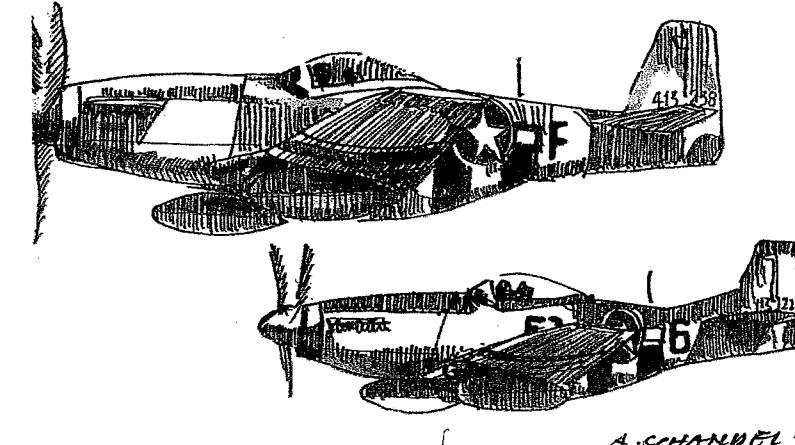
Le temps de vol est en général supérieur à celui de la récupération , ce qui permet d'augmenter la fréquence de vol , et de se maintenir sur un bon pied .

Le vol en ligne droite est aussi celui qui entraîne une vitesse de chute minimum . en effet la vitesse de chute -descente - dépend généralement de la vitesse de vol , et plus cette dernière est réduite plus celle de chute l'est également . Un modèle guidage magnétique , plane toujours avec la vitesse de chute la plus faible .

Un tel vol pourrait être ennuyeux ? Le fait de voler face au vent , a été développé sur un véritable art , où chaque incident déclenche une réaction - correction - qui maintient la tension .

Pour les amateurs d'aérodynamique , et de problèmes de stabilité , le champ d'expérimentation est illimité en vol de pente magnétique .

SUITE PAGE 11524 .



A SCHANDEL

P 51

MUSTANG

Voilà un avion qui a pu être classé , à son époque , parmi les meilleurs .

Chaque pays , impliqué dans le conflit de la 2 ème guerre mondiale , avait une machine , qui émergeait de la masse . pour les alliés de l'époque , la " MUSTANG " fut extensivement et intensivement utilisé , sur tous les fronts , à la fois dans un rôle tactique et stratégique . Intervenant dans les opérations terrestres , tout comme dans l'accompagnement , lors les bombardements stratégiques , diurnes

Le P-51 ne fut pas construit sur une demande , interne des USA , mais sur celle des britanniques , qui en 1940 , se trouvaient à court de chasseurs , pour affronter l'ennemi germanique .

Quelques ingénieurs talentueux de Nord Américan Aviation , dessinèrent et construisirent , en un temps record le chasseur qui à ce moment était le : NA-73 .

Une commande suivit très rapidement faite pour 320 exemplaires . 127 jours après le premier modèle sortit d'usine sans moteur . Le moteur Allison fut livré peu après et 20 jours plus tard les premiers essais de roulage eurent lieu .

Le succès du MUSTANG fut lié à quelques facteurs essentiels novateurs : une

An aircraft that could be described as the definitive fighter of World War II is the North American P-51. Although each of the major countries had a top-of-the-line fighter, the "Mustang" emerged as a major weapon for the Allies and flew extensively throughout the European theater. It was a very versatile aircraft being used for ground strafing as well as long distance escort in the bombing of Germany.

Our subject model is of the P-51 B "Mustang" and was the next step of development for an aircraft that started out as an order by the British to help stem the tide of the Axis wave rolling over Europe in 1940. In those desperate hours North American was asked to come up with a design that could be obtained as quickly as possible.

The original "Mustang" was designed by a small team of three very talented men on the staff of North American Aviation. Hastily sketched out in a New York Hotel in three weeks time, the British accepted the design in another week and a month later the U.S. government released the design to the British with an initial order of 320 for the then designated NA-73 and 127 days after the first metal was cut, the first NA-37 rolled off the line, minus an engine. The Allison engine was delivered shortly after and after 20 days to install the engine, taxiing tests began. There are several reasons for the success of the "Mustang," very clean aerodynamically, it also featured a "laminar flow" airfoil, the use and location of the radiator scoop and the eventual adoption of the Packard-built Merlin engine.

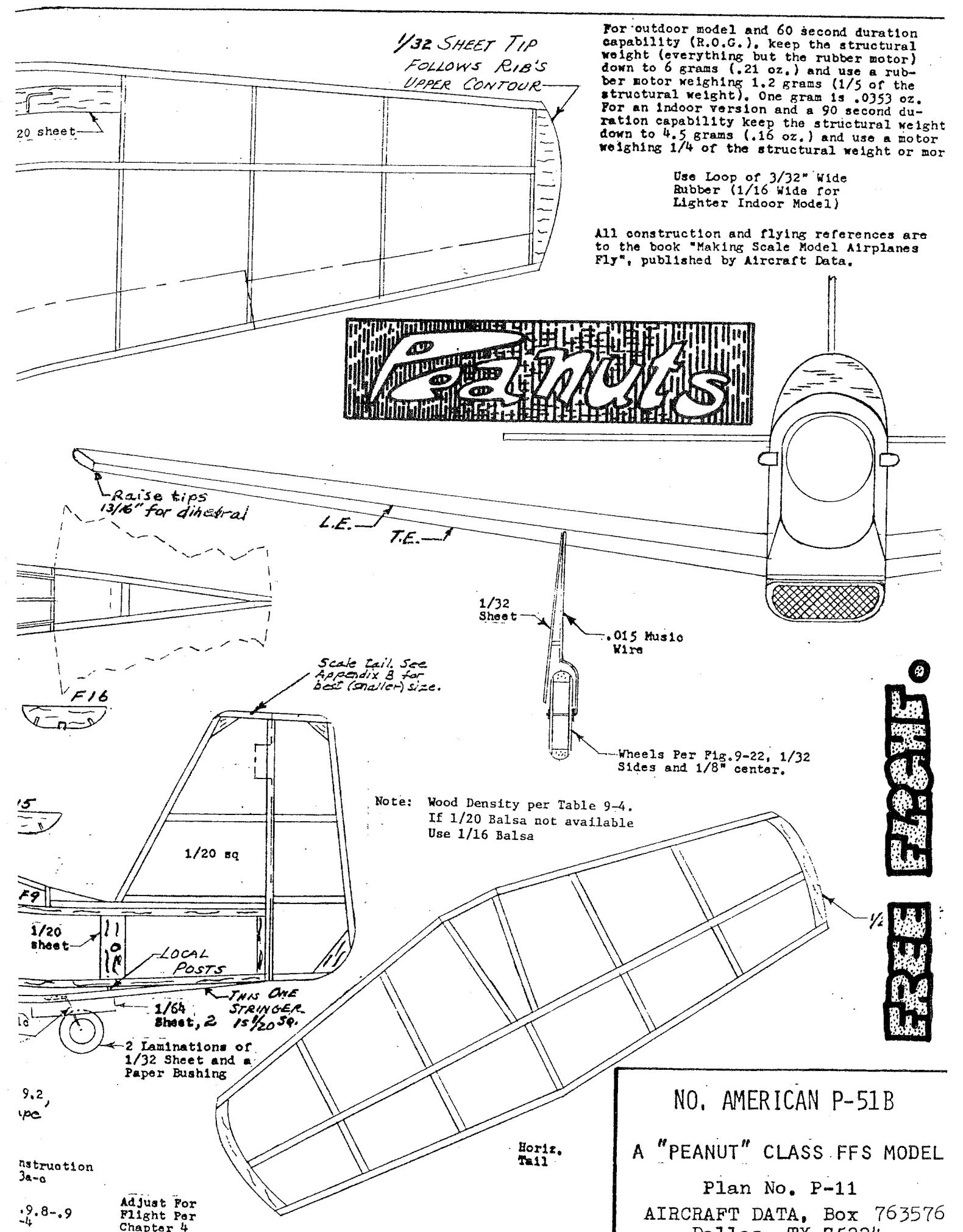
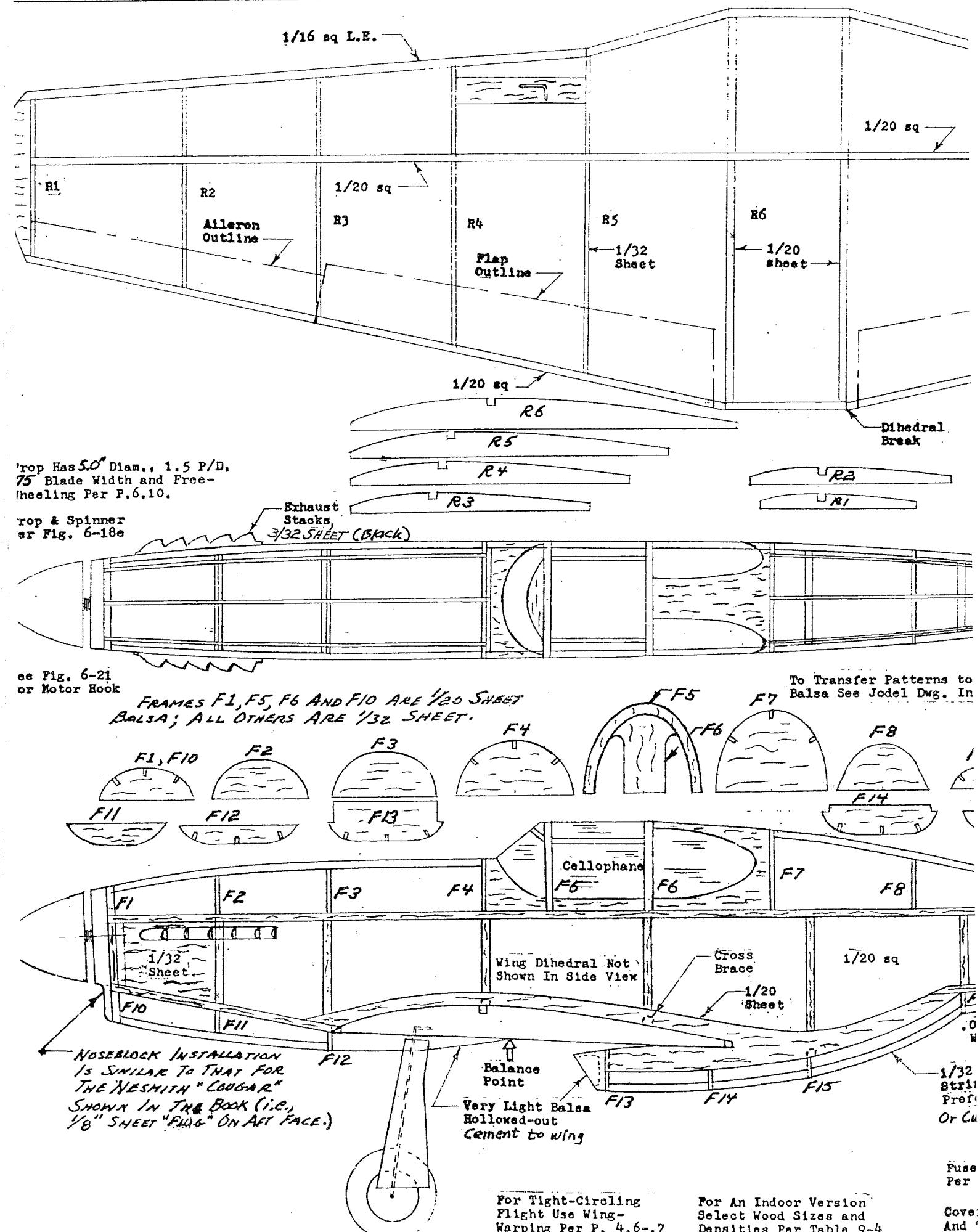
"Mustang" was the original name given to the P-51 by the British. The first ones delivered to the Americans were designated "A-36 Apache." In fact the first P-51s that were taken over by the USAAC languished in a hanger for the better part of a year at Wright Field in Ohio until one was dragged out to be used as a test bed for a new type of gun charger. Once the test pilots got in the cockpits and flew the A-36 they couldn't stop talking about its performance. By July 1941, the USAAC entered an order for 150 of the type.

The P-51B model went through several changes from the original. The biggest and most important change being the installation of the Merlin engine, which allowed the aircraft to fly well above 30,000 feet, something that the original Allison engine struggled to do. There was also several changes in gun location, which further cleaned up the design. Ultimately, the change to the well-known bubble canopy versions improved pilot vision and room in the cockpit.

But, that is another story ... As a model subject the P-51 is a good flyer. I've seen several Peanuts that fly very well at this size. One might wish to take the plans that are here and enlarge them at a copy shop to 24 inch span for use in Flying Aces World War II mass launches. Use about four strands of 1/8th rubber and an 8-inch Peck propeller. It should pack in 1,600 to 1,800 turns in easily. You'll have a 2-minute airplane for sure ...

très grande finesse aérodynamique , un profil d'aile à écoulement laminaire , et l'atout définitif , l'introduction du moteur Packard Merlin .

Les Américains avaient entre temps baptisé le P 51 , A-36 Apache , et firent également des essais suivis d'une commande pour l' USAAC de 150 machines en juillet 1941 .

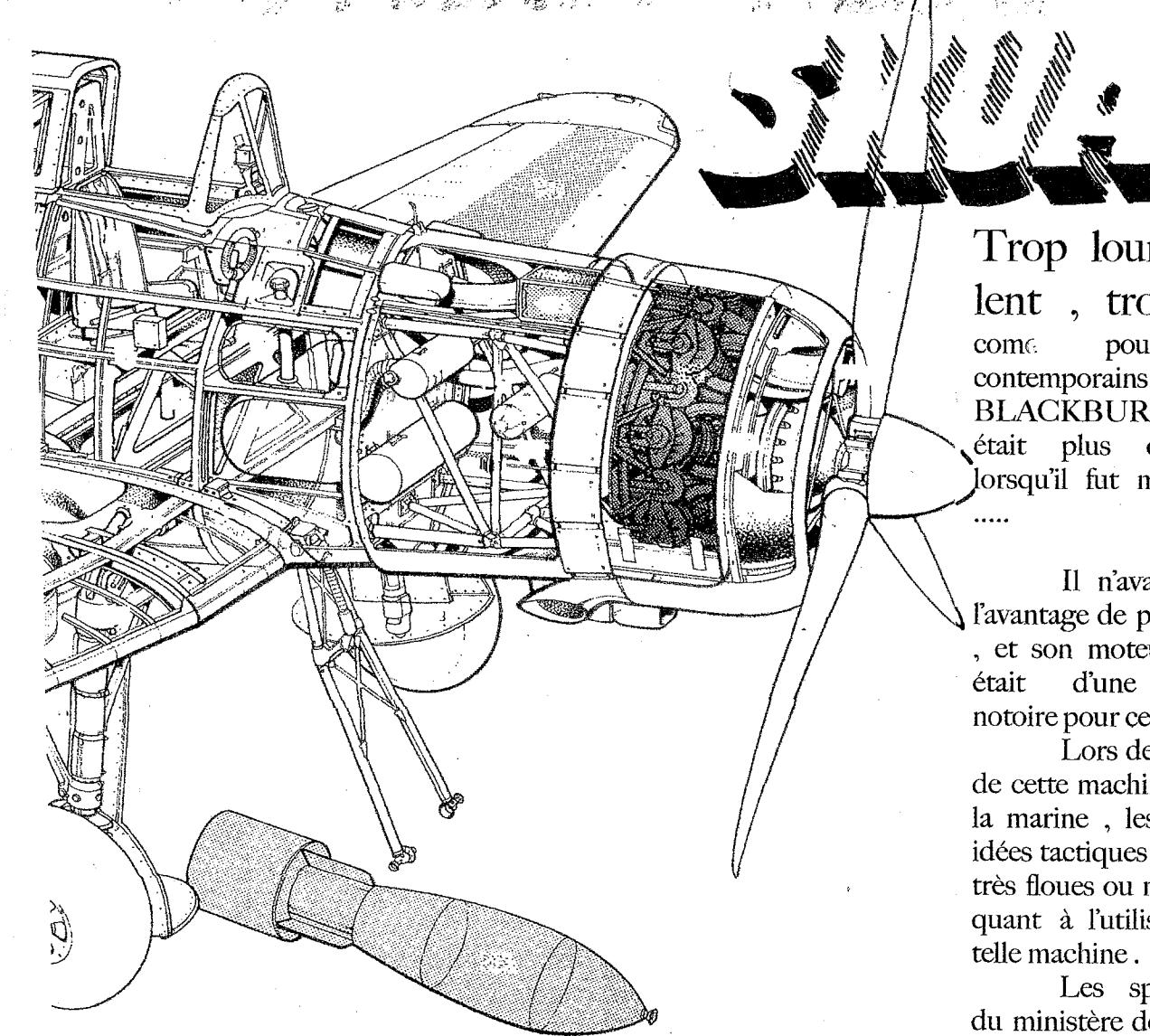
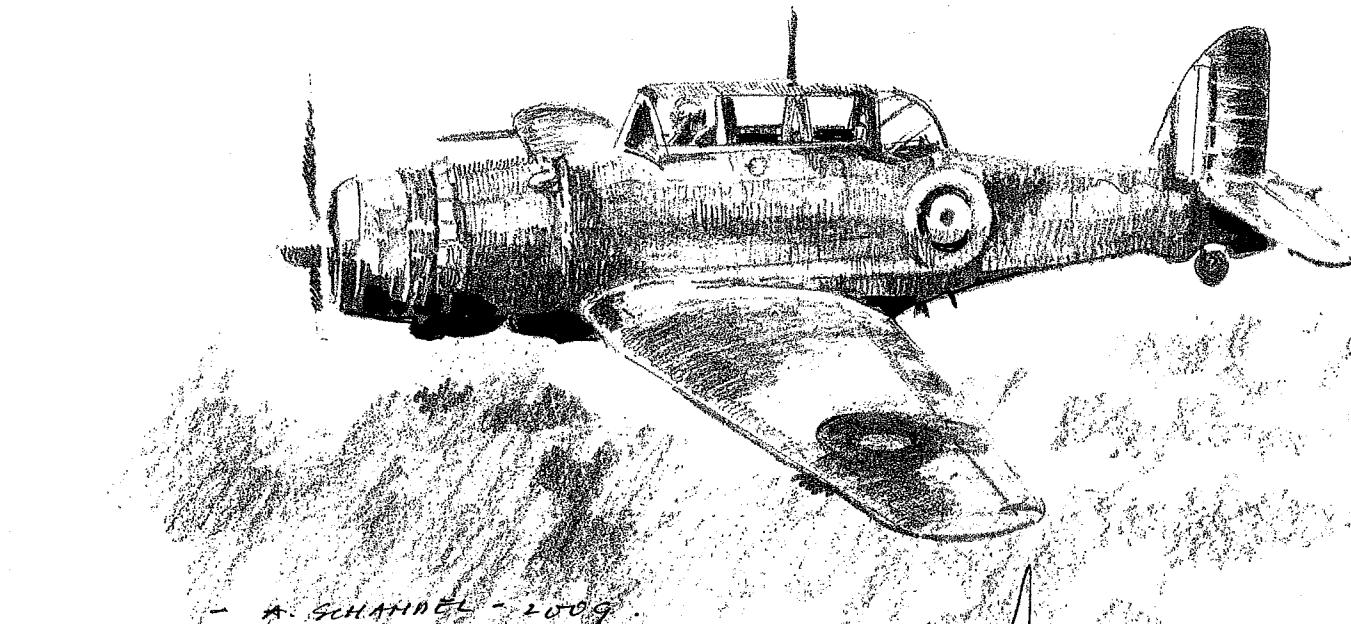




Le type suivant P-51 B , muni du Merlin , introduisit également des modifications au niveau de l'armement , et le cockpit "Bulle" à vision totalemais tout cela est une autre histoire Ici nous sommes dans la miniature PEANUT ...

11514

BLACKBURN



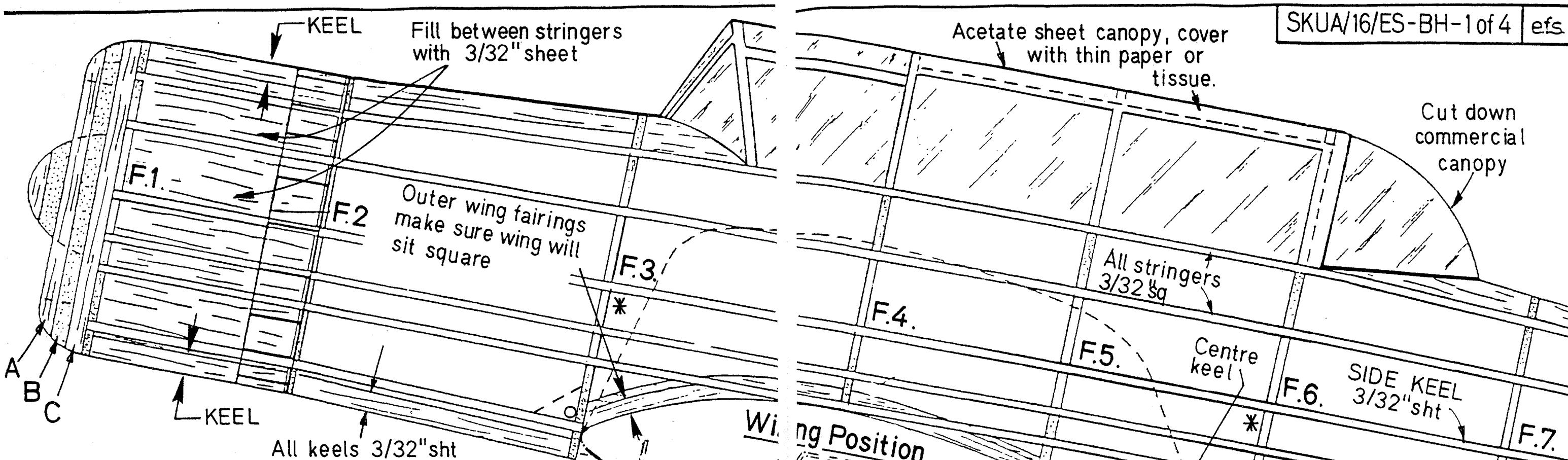
Trop lourd , trop lent , trop tard , comme pour contemporains , le SKUA était plus que dépassé lorsqu'il fut mis en service

Il n'avait même pas l'avantage de paraître élégant , et son moteur Perseus , était d'une insuffisance notoire pour cette machine .

Lors de la conception de cette machine, destinée à la marine , les théories et idées tactiques étaient encore très floues ou même fausses quant à l'utilisation d'une telle machine .

Les spécifications , du ministère de l'air dataient de 1934 , et à l'époque ,

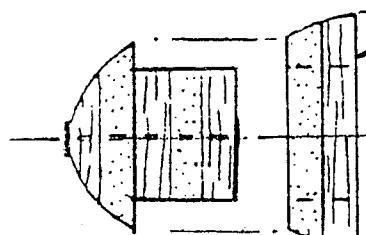
11515



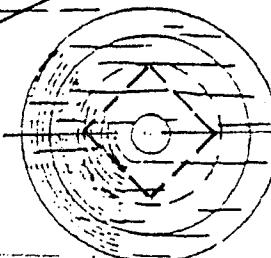
BLACKBURN "SKUA"

ORIGINAL PLAN BY EARL STAHL, FIRST PUBLISHED IN M.A.N. 6/42. SCALE - 1/21·8 SPAN - 25·375" *—*—* THIS EDITION IS BY BERT HATTON, PUBLISHED IN F.M.D.& C. 10/98 * SCALE - 1/16" SPAN - 34·625" *

NOSE BUTTON



Glue to nose ring 'C'

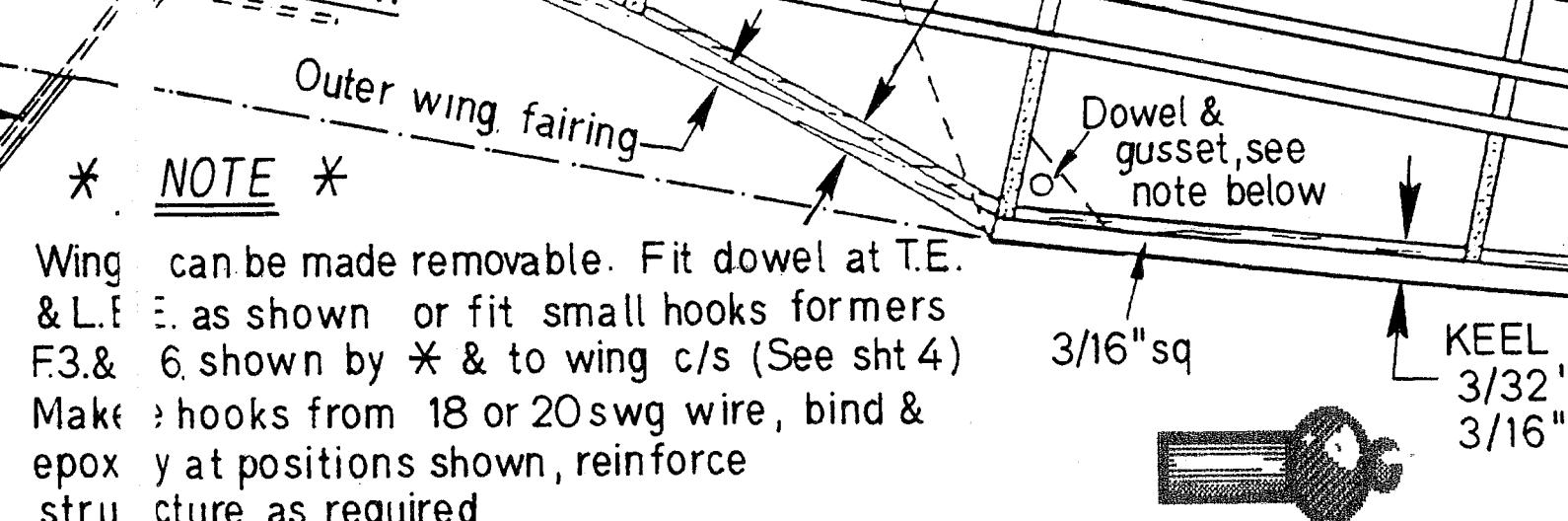
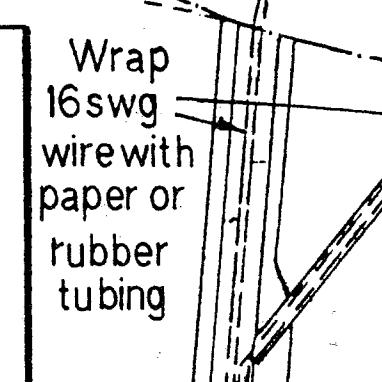


Wheel covers from 1/32 ply or thin card or plastic

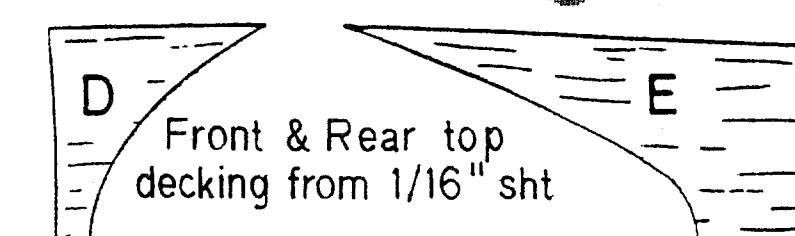
SIDE VIEW

Make from scrap sheet

FRONT VIEW

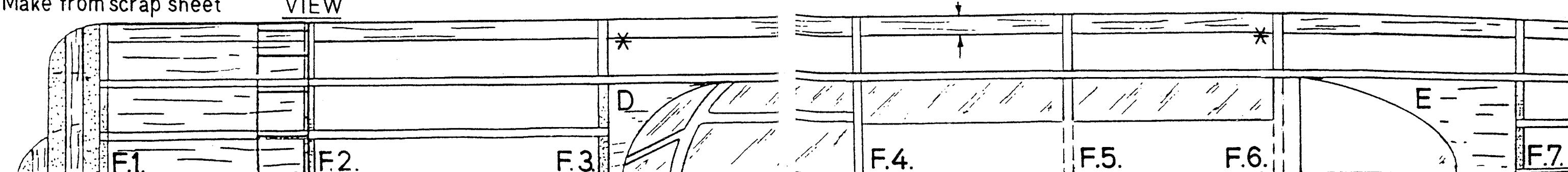


1.7 /8" (48 mm) dia mainwheels



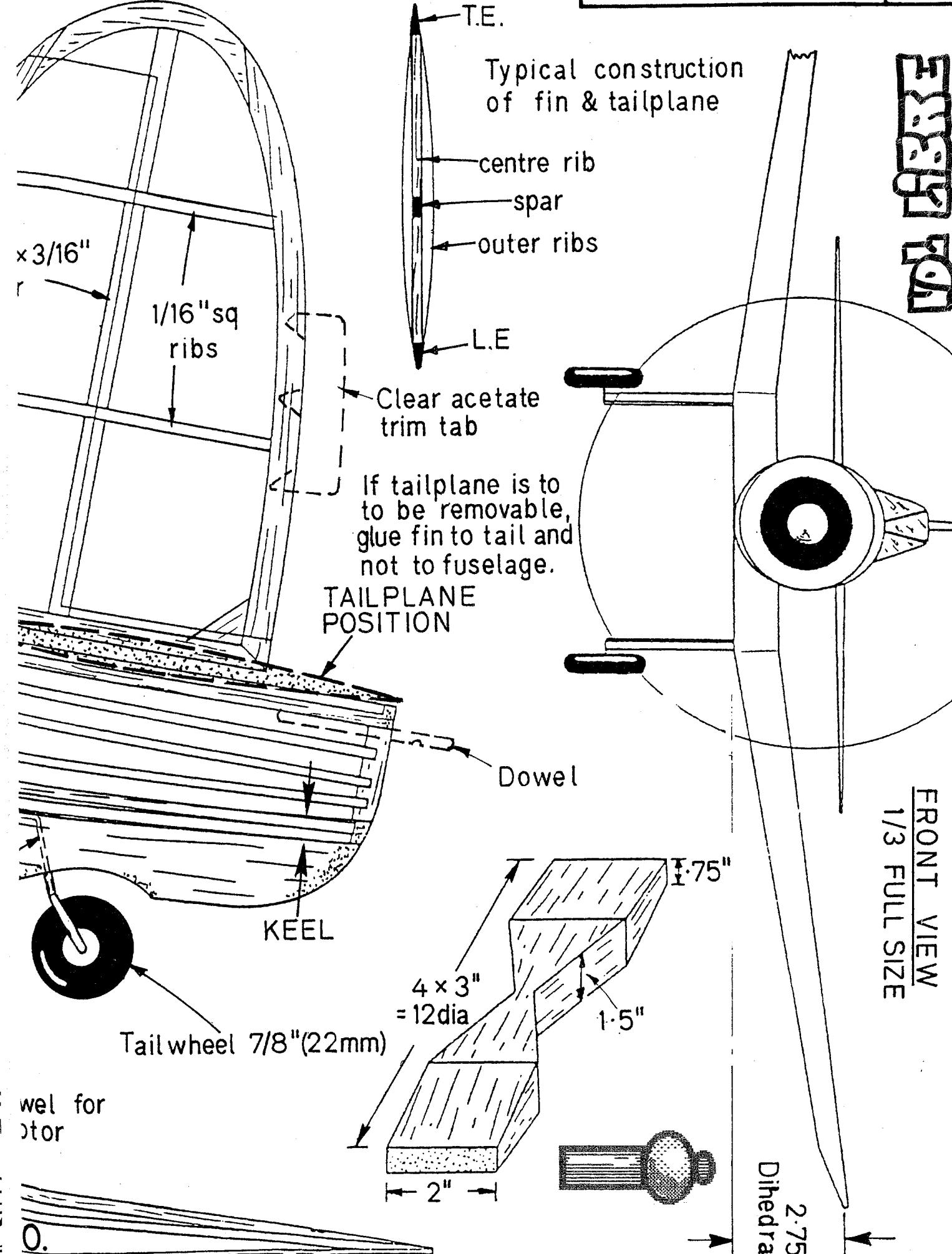
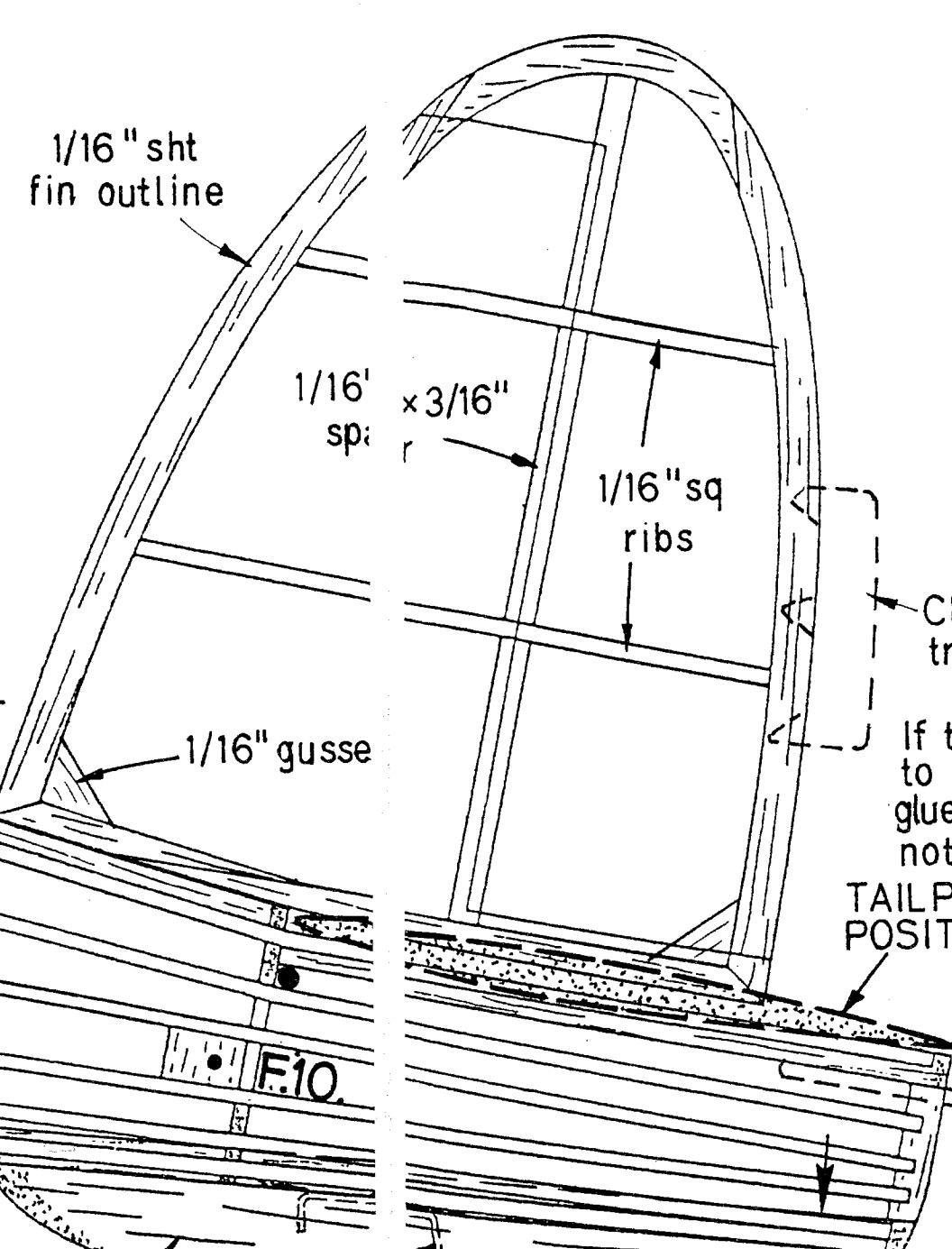
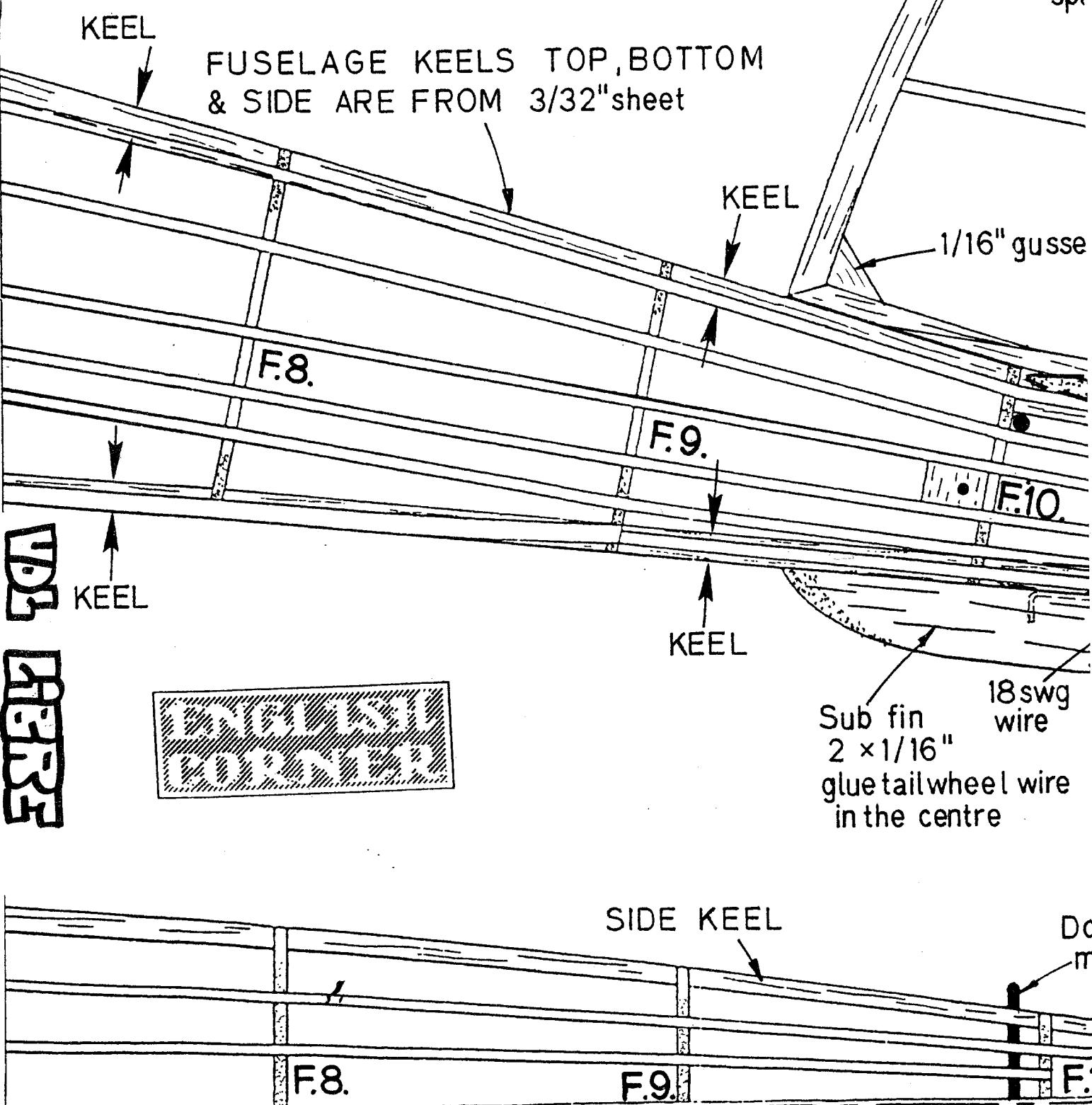
1/2 PATTERN

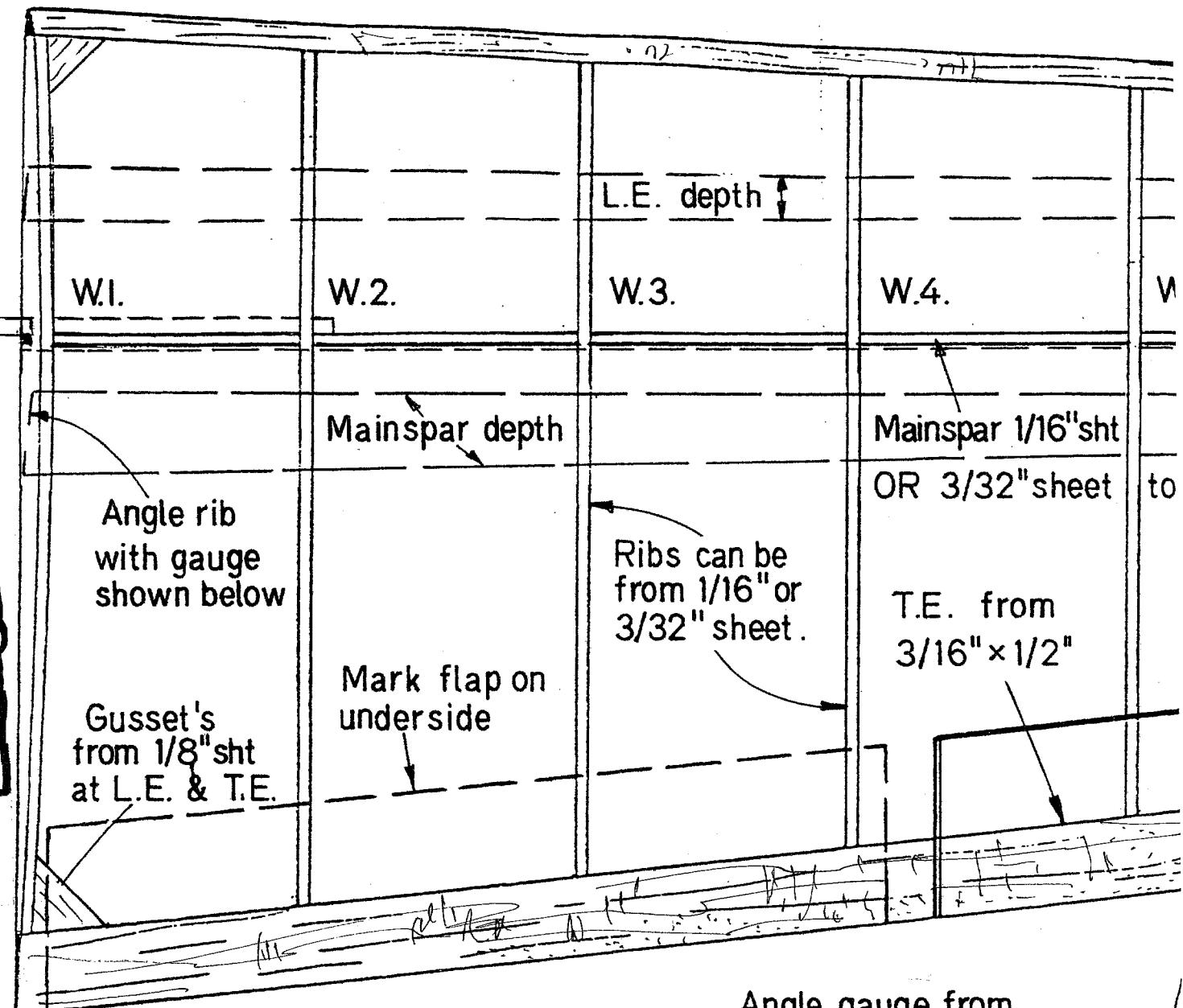
Side keels 3/32" x 3/16"



BLACKBURN "SKUA"

ORIGINAL PLAN BY EARL STAHL, FIRST
PUBLISHED IN M.A.N. 6/42. SCALE - 1/21·8
SPAN - 25·375" *—*—* THIS EDITION IS
BY BERT HATTON, PUBLISHED IN F.M.D.& C.
10/98 * SCALE - 1/16" SPAN - 34·625" *

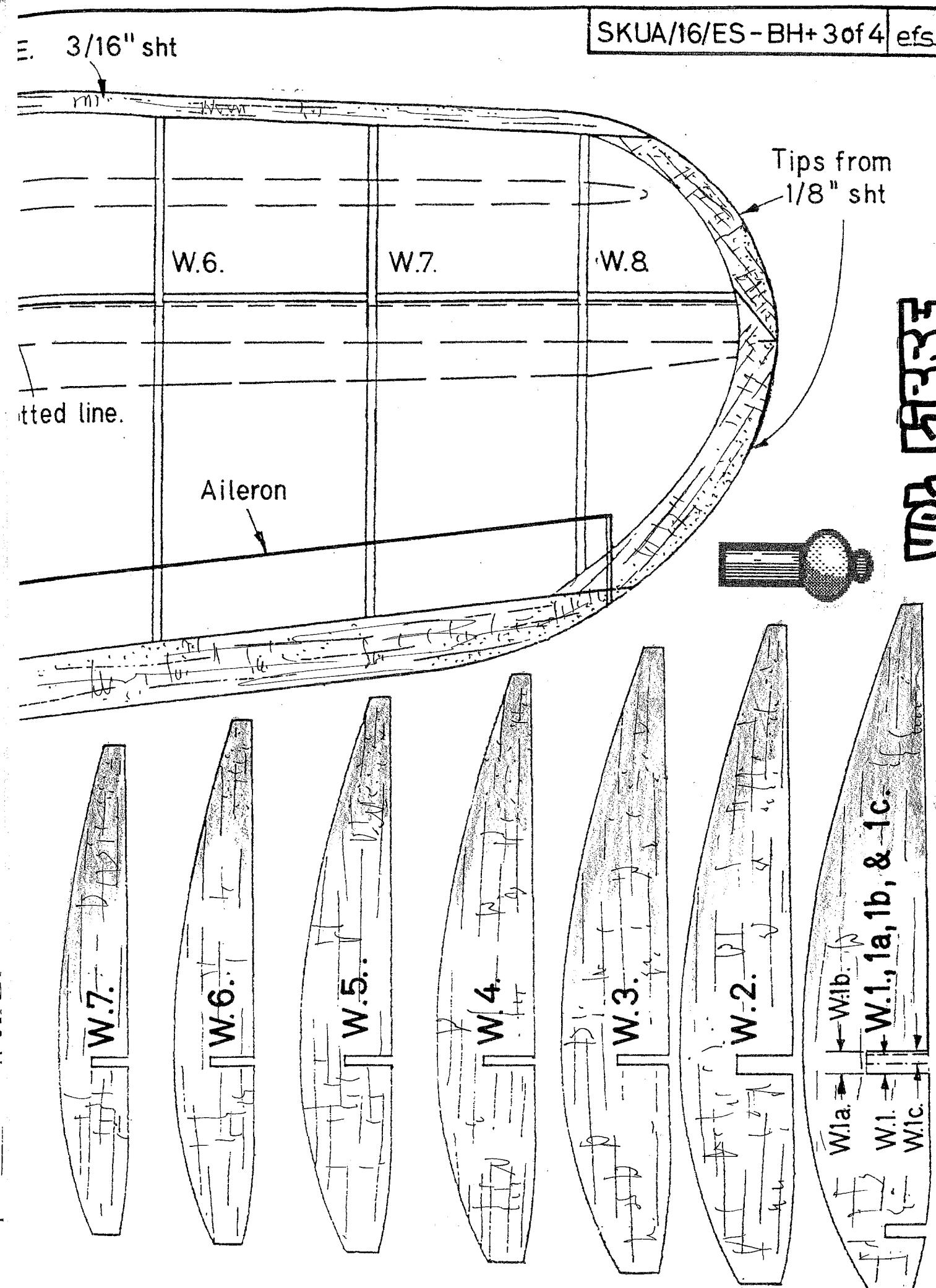


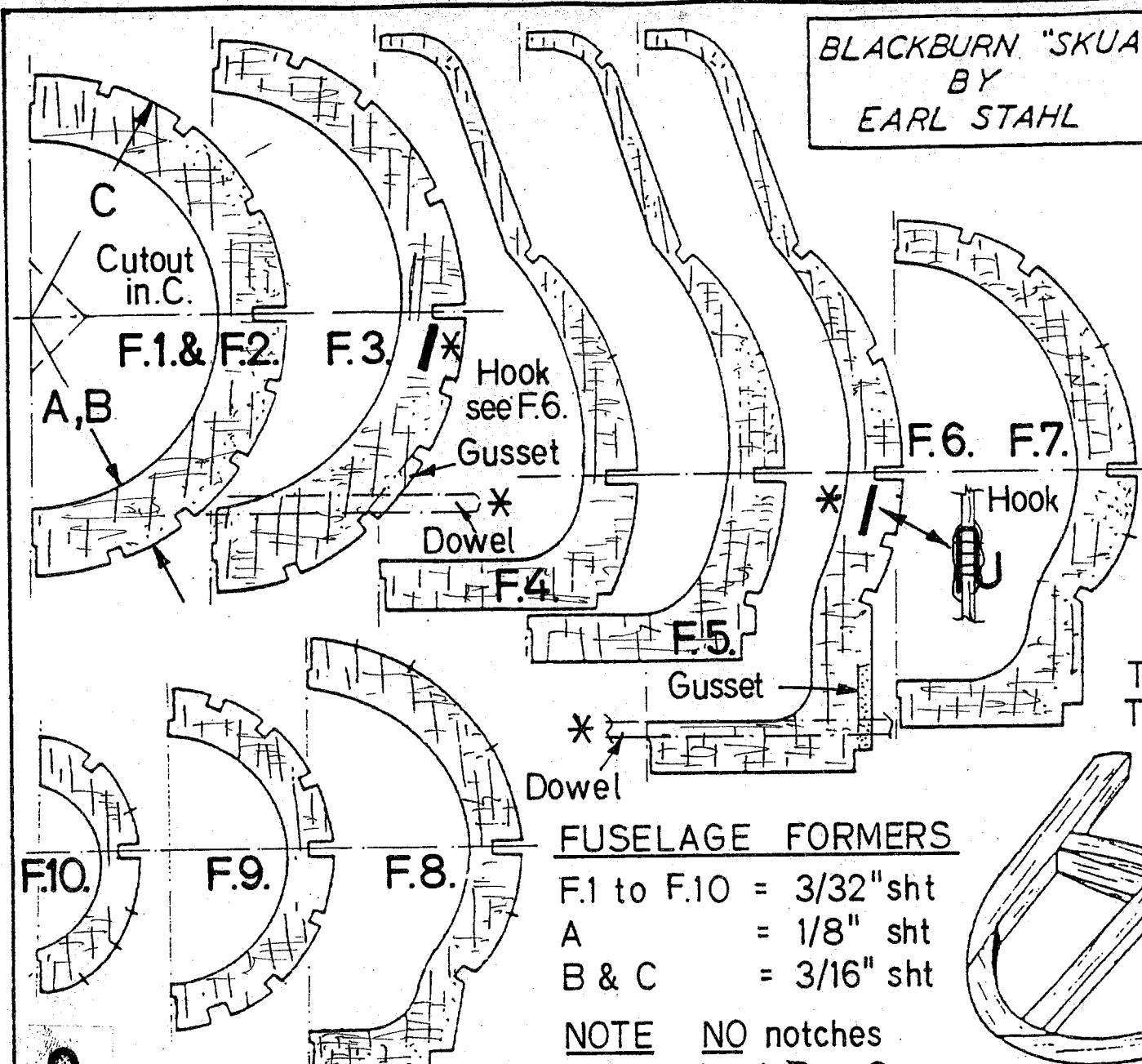


Brace can be made from 1/32" ply, adjust ribs to suit

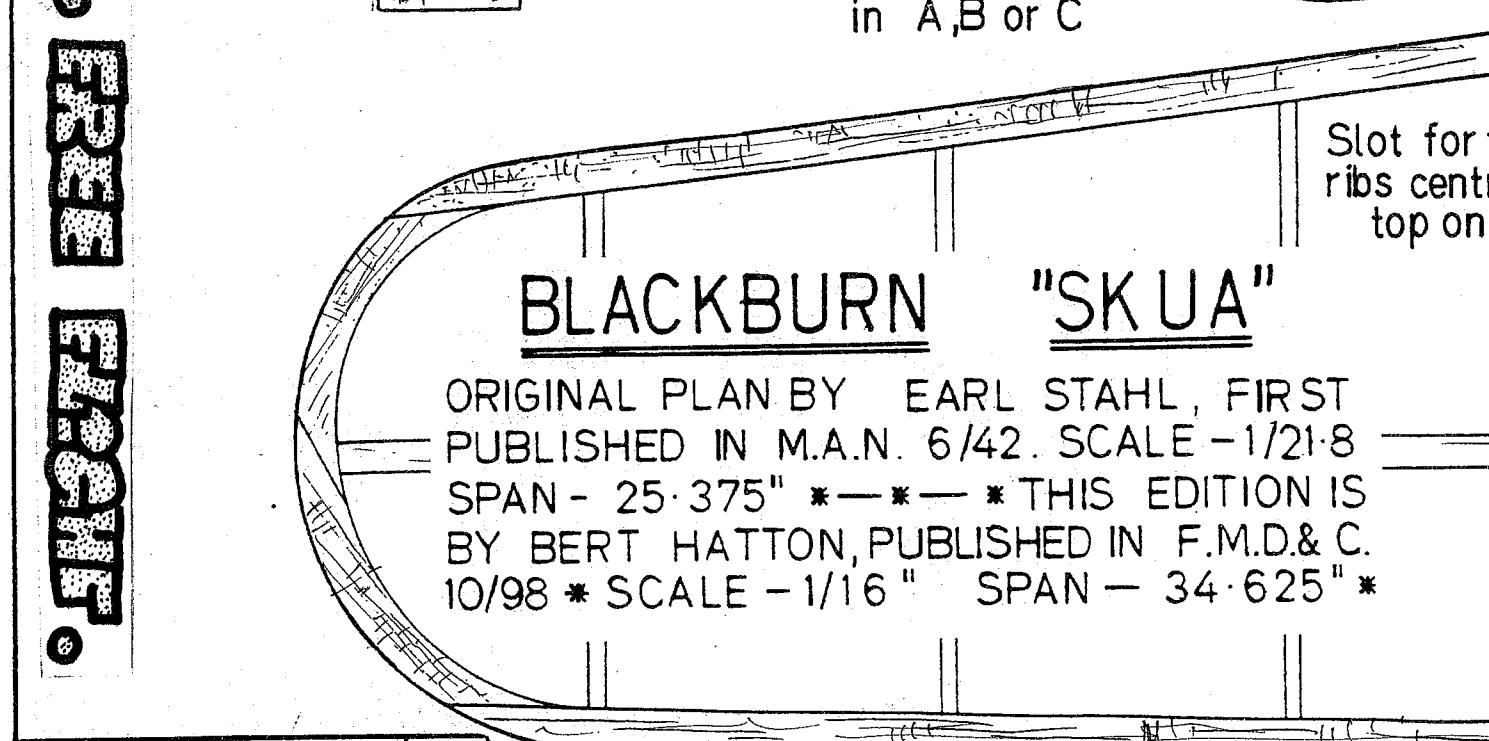
BLACKBURN "SKUA"

ORIGINAL PLAN BY EARL STAHL, FIRST
PUBLISHED IN M.A.N. 6/42. SCALE - 1/21·8
SPAN - 25·375" *—*—* THIS EDITION IS
BY BERT HATTON, PUBLISHED IN F.M.D.&C.
10/98 * SCALE - 1/16" SPAN - 34·625" *



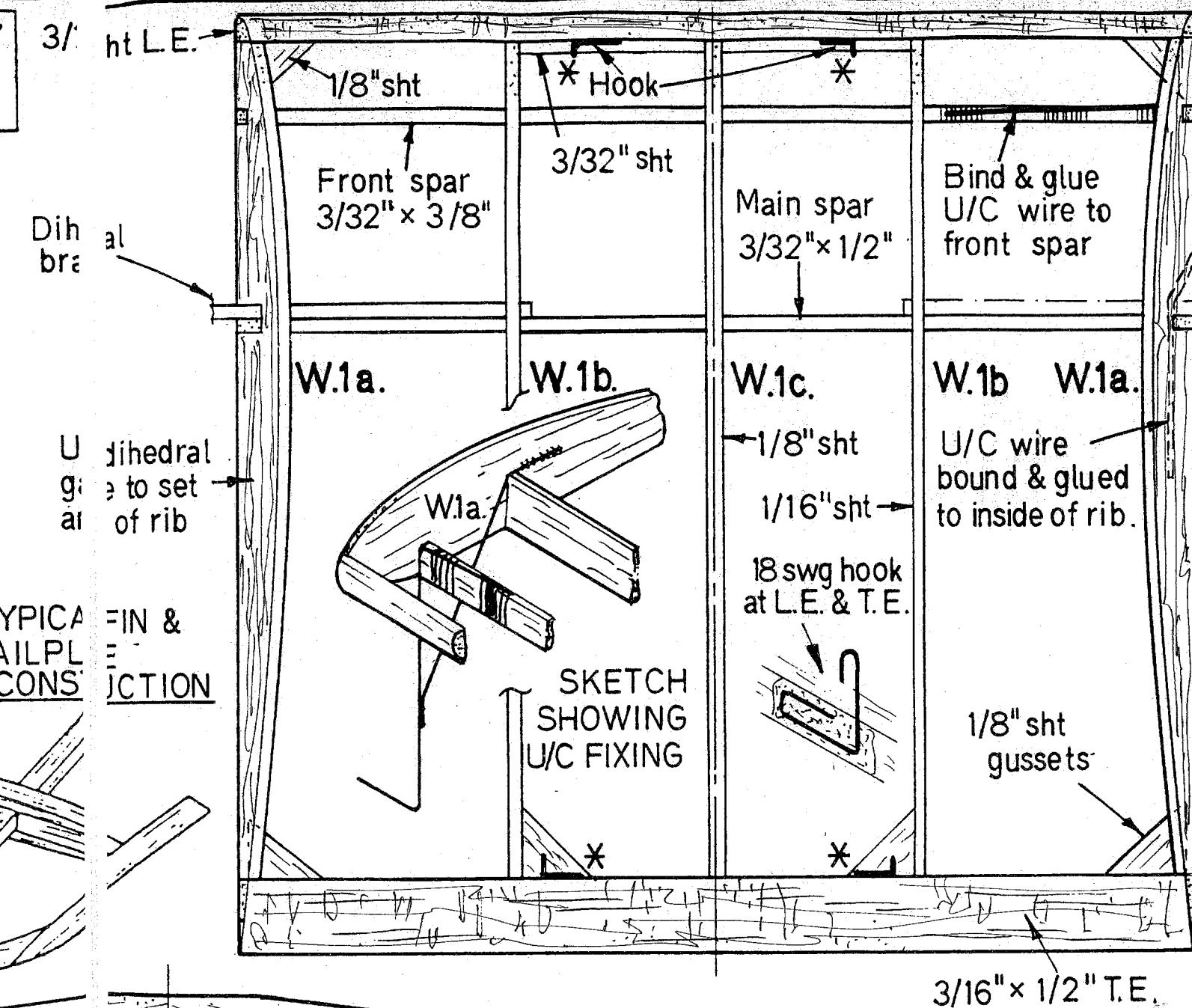


BLACKBURN "SKUA"
BY
EARL STAHL

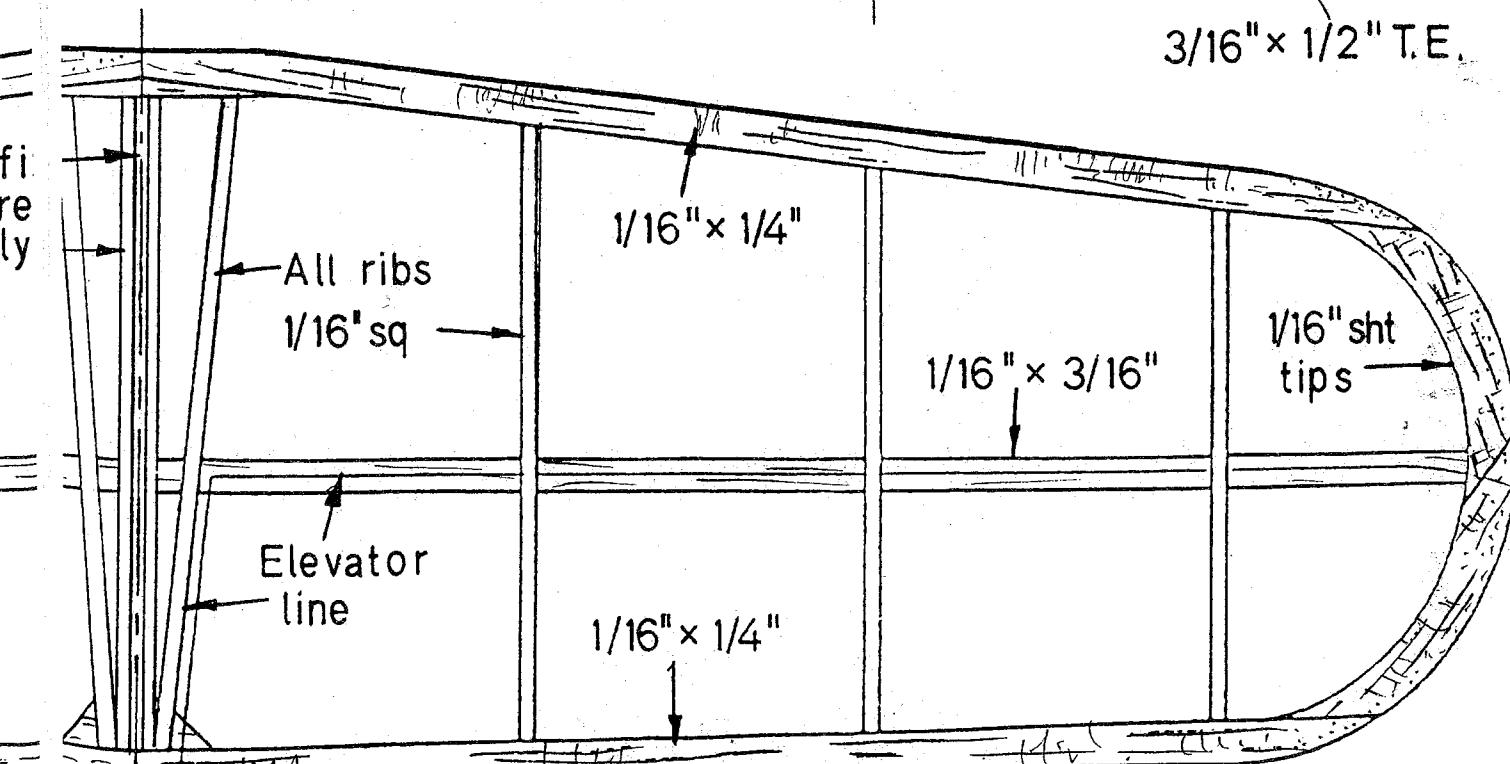


SKUA/16/ES-BH-4 of 4 efs.

11522



TYPICAL FIN &
TAILPL CONN



11523

n'étaient pas dépassées du tout . Mais l'évolution générale , dans le monde aéronautique, prit de plus en plus de vitesse , et une machine de dessin avancé au milieu des années trente , était passée à la fin des années trente! Lors de sa mise en service en février 1937 , cette machine , désignée dans le rôle de bombardier en piqué à partir d'un porte -avion , était la première de construction entièrement métallique .

Lors de la campagne de Norvège en 1940 , les SKUAS furent sévèrement étrillés par les Messerschmitt Bf 109 E , et il apparut clairement que les jours , en opération , des SKUAS , étaient comptés .

Un moment on avait envisagé une attaque sur les navires de guerre allemands , basés à Brest , mais rapidement on s'aperçut que se serait un sacrifice inutile , sur une cible aussi bien défendue . Les SKUAS furent destinés à des taches moins glorieuses , comme l'entraînement et le remorquage de cibles pour les années suivantes .

Par vent faible , les modèles reviennent - ils en arrière ?

Le spectateur pose toujours la question : comment les modèles reviennent-ils en arrière , ou du moins reviennent-ils au sol ?

Ce dernier problème est résolu par la minuterie si cela est nécessaire . Mais le retour en arrière ?

Celui qui possède un modèle léger , n'aura pas de grands problèmes par vent faible , le modèle restera sur place . Mais que fait-on avec un appareil normal , standart ?

La manière la plus simple c'est d'interrompre la ligne droite, par minuterie et de faire une mise en virage , au bout d'un certain temps . Plusieurs systèmes ont été élaborés et essayés , avec succès .

A. RIEDLINGER +

* UNE FOIS DE PLUS LE DESTIN A FRAPPE ALBERT RIEDLINGER (A.F.A) VIENT DE DECEPER AVEC LUI DISPARAÎT UNE FIGURE DE PROUË DU VOL LIBRE EN ALLEMAGNE - DANS LE BADE - WURTEMBERG - REGION DE STUTTGART ALBERT RIEDLINGER LAISSE TOUTE UNE REGION EN DEUIL ET UN GRAND NOMBRE DE MODELISTES VOL LIBRE DANS LE DESAROI . DES GENERATIONS DE JEUNES SONT PASSES CHEZ LUI CERTAINS D'ENTRE EUX SONT BIEN CONNUS TELS S. RUNPP. D. SAUTER, P. ZIEGLER.. ET BIEN D'AUTRES . RIEDLINGER ETAIT DE CETTE RACE RARE QUI SACRIFIE SA PROPRE CARRIERE AU PROFIT DES JEUNES QUI LEUR SON T CONFIES UN HOMME DE GRANDE VALEUR AVEC DE GRANDES QUALITES MORALES INTELLECTUELLES ETHIQUAIRES VIENT DE NOUS QUITTER . *

SCHWER ZU GLAUBEN ZU VERKAFFEN ALBERT RIEDLINGER IST VERSTORBEN . EIN GEWALTIGER SCHLAG IM SCHWABISCHEN FREIFLUGTHIMMEL - VOL LIBRE SPRICHT SEINER FAMILIE SEINEM FREUNDEN UND DER FREIFLUGGEMEINSCHAFT VON DEUTSCHLAND SEIN TIETTES MITLEID AUS .



A. RIEDLINGER A DROITE EN CONVERSATION AVEC P. BROEKS ET R. STOFFELS, AU POITOU. PHOTO A. SCHANDEL.

VOL DE PENTE SUITE

Ce qui est intéressant ici , c'est la coordination entre vol en ligne droite et en retour en arrière au niveau de l'emplacement du départ . Quand le modèle avance vite face au vent le temps de vol doit être court ,et le retour le plus lent possible . C'est une règle élémentaire avec laquelle on peut parfaitement agir .

Dans ce but les Allemands de Munich ont mis sur pied une formule , mathématique tenant compte de certains phases de vol :

$$\frac{\text{temps de vol total}}{\text{vol en ligne droite}} = \frac{\text{vitesse du modèle}}{\text{vitesse du vent}}$$

Avec cette formule des vols ont été effectués sur plusieurs semaines en Italie . Des centaines de vols , de 3 à 5 minutes furent enregistrés avec des retours du modèle dans un rayon de 50 à 100 mètres sur la ligne de départ . Au bout d'un certain temps cette formule s'applique tout naturellement par expérience .

A SCURÉ -

VERONIKA SALZER



- MOTO - A. SCHANDEL

JEAN RAINAUD
5, PLACE DES TILLEULS
16260 CHASSENEUIL
05 45 39 52 20

Chasseneuil le 28 avril 2009

Cher camarade,

J'ai été particulièrement intéressé par deux articles de "Vol libre" d'août, le "Constat" et l'évocation des activités de "Jacques Defrance".

On peut relever trois causes principales à la disparition progressive du CLAP dans les départements.

1. La suppression à l'Établissement National et son responsable CLAP, les derniers ayant été Racault et Hancélin.

2. La suppression des sections de "Fond d'études" dans les écoles primaires, les élèves entrant en 6^e dans les Collèges à la fin du CM2.

Le CLAP passait sous la direction de l'UFOLEP. Les responsables de l'UFOLEP paraissent suffisamment de travail dans leurs activités sportives et beaucoup ne se sentaient pas motivés par le modélisme.

Les classes de fond d'études fournissaient une nombre importante de sections CLAP et les Rassemblements Nationaux réunissaient des centaines de participants.

3. Et puis, les activités modélistes devaient petit à petit basculer surtout sur la radiocommande ont perdu de plus en plus de participants pour différentes raisons, dont des raisons financières. Seuls les très modestes sont survécus avec parfois le "recours" de la FFAM. Dans le régions Poitou-Charentes les rapports étaient excellents, même si ce n'est pas le même cas partout. La plupart des animateurs et modélistes de Deux-Sèvres sont des anciens du CLAP.

Et puis, encore, les anciennes écoles ont été remplacées des nouvelles écoles.

J'évoque toujours avec nostalgie les grands

Rassemblements auxquels j'ai participé, de 1962 à 1969, comme Délégué CLAP de la Charente jusqu'en 1992 au poste où je suis membre de l'équipe d'organisation depuis de nombreuses années.

L'activité modéliste est pourtant une activité scientifique et sportive passionnante ...

Bonne aussi pour l'article concernant Jacques Defrance p. 11368.69 ..

Je suis toujours en relation avec lui. C'est le seul, avec Daniel Morel avec qui je correspond régulièrement et que j'ai rencontré deux fois depuis ma retraite.

En rentrant d'Allemagne chaque fille, ma femme et moi-même avons fait enfin une halte à Moussey, un temps où Madame Defrance même vivait. Nous y avons passé des heures, très agréables.

Une autre fois, Jacques et sa femme, au retour d'un voyage dans le Finistère, je crois, ont posé leur camp au pied de Chasseneuil pour quelques jours.

Sur une belle après-midi - c'était en été -, nous sommes allés faire voler un planeur RC français UHU de la Maison Grasprey, que j'avais construit l'année d'avant, à la grande joie de mes deux petits enfants alors en vacances à la maison.

Il est temps de clore mon bavardage. Pour satifaire ta curiosité évoquée dans le Ballotin, je te précise que je suis né le 10 novembre 1915.

Continue ton intéressant travail de diffusion d'informations modélistes en espérant que elles porteront leurs fruits un jour.

Bien amicalement,
J. Rainaud
P.S. A Bourges j'aurai même fait la connaissance du commandant Dubry, radio de l'équipage Hernez, mais qui "grâce" à une amie l'avait empêché de participer au drame qui fut la défaite de Hernez et de ses compagnons dans l'Afrique du Sud.

PHILATELIE.

F1E RESULTS.



2 F1E ZLATIBOR, SERBIA, JUNE 6-7

Luxor Open, June 6, F1E 30 flew

| | | | |
|---|----------------|-----|--------|
| 1 | A Roux | FRA | 370.00 |
| 2 | D Dominika (J) | SVK | 368.74 |
| 3 | B Lacic | SRB | 335.41 |
| 4 | J Smelingai | SVK | 327.91 |
| 5 | J Orel | CZE | 322.91 |
| 6 | V Zima | CZE | 304.16 |
| 7 | P Chaussebourg | FRA | 291.66 |
| 8 | D Miroslav | SVK | 269.57 |

F1E-Junior 7 flew

| | | | |
|---|------------|-----|--------|
| 1 | D Dominika | SVK | 368.74 |
| 2 | D Jakub | SVK | 265.00 |
| 3 | A Anca | ROU | 244.57 |

Zlatibor Cup, June 7, F1E 19 flew

| | | | |
|---|------------|-----|--------|
| 1 | A Draghici | ROU | 300.00 |
| 2 | F Kratena | CZE | 300.00 |
| 3 | A Roux | FRA | 287.08 |
| 4 | W Dziuba | POL | 274.16 |
| 5 | A Anca (J) | ROU | 270.83 |
| 6 | B Daniel | ROU | 265.41 |
| 7 | V Zima | CZE | 235.83 |
| 8 | M Popescu | ROU | 232.49 |

F1E-Junior 3 flew

| | | | |
|---|----------|-----|--------|
| 1 | A Anca | ROU | 270.83 |
| 2 | N Mihnea | ROU | 217.22 |

2 F1E, TURDA, ROMANIA, JUNE 13

Events scheduled for June 12 and 13 but bad weather in both being flown on June 13

Memorial Popa Crangu, F1E 51 flew

| | | | |
|----|----------------|-----|--------|
| 1 | V Ciucu | ROU | 300.00 |
| 2 | J Orel | CZE | 300.00 |
| 3 | A Mang (J) | AUT | 285.00 |
| 4 | E Mang | AUT | 280.00 |
| 5 | J Sion | FRA | 264.67 |
| 6 | P Chaussebourg | FRA | 247.00 |
| 7 | G Arghir | ROU | 246.67 |
| 8 | P Gross | GER | 239.50 |
| 9 | D Petcu | ROU | 232.50 |
| 10 | J Drapeau | FRA | 231.50 |
| 11 | N Heiss | AUT | 229.67 |
| 12 | J Chabot | FRA | 225.33 |

F1E-Junior 14 flew

| | | | |
|---|-----------|-----|--------|
| 1 | A Mang | AUT | 285.00 |
| 2 | V Jipa | ROU | 209.08 |
| 3 | A Seprodi | ROU | 207.50 |



Press Release - Lausanne, 24th March 2009

Rolex, the world's leading exclusive watch manufacturer, has announced that it has become the main sponsor of the Fédération Aéronautique Internationale (FAI), the world air sports federation.

Founded in 1905, the FAI is the international governing body for all forms of sporting aviation, including ballooning, gliding, aerobatics and model aircraft flying.

Rolex will help the FAI to develop these challenging and exciting air activities, which combine high technology with adventure and the pioneering spirit. In particular, Rolex will be associated with the prestigious distinctions awarded by FAI. Previous winners of FAI Gold Medals include household names such as Lindbergh, Mermoz, Tupolev, Gagarin, and recent multiple FAI world record-holder Steve Fossett.

The FAI President, Pierre Portmann, commented: "We are delighted to be associated with the world's greatest name in time-keeping. Timing and precision play a crucial role in aviation. Rolex is the ideal partner for us."

COMME QUOI IL N'VA PAS QUE LE PRÉSIDENT DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE QUI PEUT SE VALORISER AVEC LA MARQUE ROLEX ! LA FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE (FAI) SE REJOIT DONC AUSSI, D'ETRE DANS LE CERCLE ROLEX DES TOUT GRANDS, EST CE UN BIEN, EST CE UN MAL ?

NOTONS PAR AILLEURS QUE JEAN MARC BADAN FAI SPORTS AN DEVELOPPEMENT DIRECTOR PARLE PARFAITEMENT NOTRE LANGUE ET QU'ON LE TOUCHER PAR TELEPHONE POUR TOUTE QUESTION TOUCANT NOTRE PASSION ! VOIR NUMERO TELEPHONE CI CONTRE.-

With best regards,

Max Bishop

Secretary General

Fédération Aéronautique Internationale
Avenue Mon-Repos 24
CH-1005 LAUSANNE
Switzerland

FAI - The World Air Sports Federation
Tel: +41 21 345 1070
Fax: +41 21 345 1077
Website : <http://www.fai.org>

For more information, contact:
Jean-Marc Badan
FAI Sports and Development Director
info@fai.org
+41 21 345 1070



Free Flight Quarterly

Free Flight Quarterly – Recipient of an NFFS Special Award in 2007, Free Flight Quarterly is an international English language magazine devoted exclusively to Free Flight matters. Now in its seventh year, FFQ is published in Australia by Editor Sergio Montes, and covers many aspects of endurance and scale models with articles that, by virtue of their intrinsic interest or technical complexity, are not often published elsewhere. Annual subscription rate (four issues, airmail) is US \$36. Subscriptions or renewals may be placed via PayPal at the website www.freeflightquarterly.com or via check payable to Chris Stoddart or Free Flight Quarterly and mailed to Chris Stoddart, 8400 Woodbrook Dr., Knoxville TN, 37919.

BILL HARTILL

NOUS AVONS RECENTEMENT ENREGISTRE LA DISPARITION DE BILL HARTILL (USA) PARMI NAIHEUREUSEMENT TANT D'AUTRES UN PEU PARTOUT MAIS PLUS PARTICULIÈREMENT AUX U.S.A. OU L'ÂGE DES MODELISTES VOL LIBRE EST ÉLEVÉ.

PHOTO DE BILL, IL Y A QUELQUES LUSTRES....

VOUCHER LIBRE



11530