

**LE PLUS BEAU,
ET LE MEILLEUR DES ROLES ...**

200
VOLE
LIBRE

4 10

12191

CHAMPIONNAT
DE
PARIS

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL
14 RUE DU DOCTEUR FRANCOIS
67000 STRASBOURG
FRANCE

tel + fax : 03 88 31 30 25
e.mail : andre-schandel@wanadoo.fr

Publication fondée en 1977 par A. Schandel .
Arrêtée ce jour sur territoire français et reprise ,
sous d'autres couleurs, en Australie par Jimena
STRK

Publication qui restera en Français avec comme correspondant en France

Jean Wantzenriether
6 rue de l'Eglise
57430 KAPPELKINGER

e.mail : jwantzjwantz@orange.fr

Abonnement quatre numéros 31 Euros ou 40 Dollars .

GALERIE DES PORTRAITS

J.F FRUGOLI



12192



- 12191- Image Vol Libre
12192 - Galerie des portraits - Vol libre
12193-94-95-96-97
Sommaire et Edito .
12198- Vol Libre et A. Schandel en
Anglais Free Fligt Quarterly
12199-200-201-202 Dossier technique
nez wake ancien DI RIENZO
12203- 100 ans de Coupe Wake ; J.P.
DI Rienzo
12204-05-06-07-08
FILE EIDER Michel Coviaux
12209- CH. Europe F1D Résultats
12210-11 - SOLAR IMPULSE
12212- Images Vol Libre
Dans le grand nord

12213-14-15-16-17-18-19-20-21-22-
23-24-25-26-27

P 47 Republic THUNDERBOLT
Mquette catapultée A. Schandel

12228- Résultats juniors CH Europe F1D
12229-230- 351 7me BOMB GROUP
1943-45 à Holtzwihr

12231-32, CH. Europe Juniors 2011
F1 A;B .

12233- Rhin Os EROS CH
J.L.Rouquier 1974

12234-35-36-37-

F1 Q - Espoir et déception
J.P Di Rienzo

12240-41- Lockheed Air Express
cacahuette ..

12242-43 Courrier des lecteurs

SUITE P. 12200 -



Nous y sommes

C'est donc le dernier Vol Libre , "made " AS d'une série de deux cents , sur un parcours de trente quatre ans . Années qui ne s'effaceront pas facilement d'un jour à l'autre . L'empreinte restera chez l'auteur, et aussi , chez pas mal de lecteurs ...

C'est quand même avec une certaine nostalgie , mais sans regrets que je cesse, aujourd'hui , l'édition de VOL LIBRE .

On trouvera plus loin , en chiffres la somme du travail accompli, du temps consacré . les chiffres secs ne représentent cependant pas tout , loin de là !

Le côté humain , avec tous les sentiments et parfois ressentiments que cela impliquait , est inénarrable .

Pourquoi nostalgie ?

Tout simplement à cause de ces relations humaines , avec les modélistes vol libre à travers le monde entier , sur les terrains d'évolutions , et par un flot de courrier incessant , permanent .

Du vécu .

Des ch. du Monde , d'Europe de France en passant par les concours locaux, le CLAP et internationaux .

Le tout à classer dans la case souvenirs , impérissables .

12193

Dans le désordre : Roskilde (DK) avec des jours sans nuits, sommeil le jour compétition la nuit; Burgos, (EP) dans un camp, et un terrain d'aviation, sécurisés, sous pression, par la présence de cinq polices différentes. Les coups pleuvaient encore et l'ère Franco venait juste de se terminer. Parmi nous certains avaient connu "la courante" suite à de l'huile frelatée ...

LIVNO, ah! Livno, avant la guerre civile, meurrière, en Yougoslavie. Personnellement, le plus bel espace vol libre, jamais vu, et une compétition, ch. du monde, hors normes. L'apogée des Russes, des Chinois et des Coréens et surtout une soirée, nuit, mémorables, improvisées hors cérémonies sur le terrain - refus des organisateurs de laisser entrer les supporters dans la salle des festivités. Un barbecue, une rencontre, improvisés et géants, autour d'un feu, des centaines de côtes d'agneau, de verres de vin, dégustés. Chants, guitare, et danses, même Albert chanta cette nuit-là, dans une ambiance jamais retrouvée depuis...

Thouars où nous avons grillé au soleil, durant trois semaines, avec un régime melons, très efficace

Budapest dans la Pusta, des nuées de moustiques et de poussière sur les rives du beau Danube bleu et ... plus rare un titre de champion du monde en F1C pour B. Boutillier

Managgio, Italie, où la nuit, dans notre sommeil, nous avons été emportés sur nos matelas pneumatiques, à la dérive par les eaux d'un orage mémorable, qui nous avait plié les piquets de tente ...

Le parcours du combattant sur un terrain militaire en Belgique Helchteren avec un repas de clôture digne d'un grand chef, étoilé

Un National CLAP, avec le passage de la patrouille de France.

... Marigny le grand, avec une invasion d'Anglais ; qui rentraient titubant sous les tentes

Zülpich, où nous avons abattu dans une forêt un chêne, à la hache pour récupérer un modèle posé sur la cime

Les combats des chefs, dans les brumes très matinales, à Nancy Karlsruhe Bien on va s'arrêter là

Courrier rencontres

Le volet relations épistolaires, avec des abonnés, des modélistes du monde entier, fut aussi des plus fructueux. Des amitiés, des relations tissées sur des dizaines d'années, avec des personnages de l'égende dans le monde du vol libre ...

Certains malheureusement disparus trop tôt, Ferreo, Valéry, Rapin, Fillion, Jossien, Fillion et bien d'autres. Ma collection de timbres, maintenant abandonnée, a pris un volume plus qu'important pas encore maîtrisé.

Une montagne de photos, la plus grande partie, NB traitée personnellement, à tous les stades. **SUITE PAGE SUIVANTE.**



Photo: A. SCHANDZ

LIVNO ! 1985

ILLUSTRATION DE L'ETENDUE DU TERRAIN PLAT SANS OBSTACLES SUR DES KILOMETRES A LA RONDE... EN PLUS UNE METEO DE REVE... LE MODELISTE REGALANT SA MINUTERIE N'EST AUTRE QUE V. ISACENKO (RUSSIE) DIT LE "PROFESSEUR" IL EST MALHEUREUSEMENT DECEDE IL Y A QUELQUES ANNEES. L'AVENTURE "LIVNO" DURANT LAQUELLE NOUS AVIONS, EN HOTE SOUS NOTRE TENTE REHY DE L'APPARENT' ETAIT FERTILE EN REBONDISSEMENTS SUR TERRAIN ET CAMPING. MAIS AUSSI TRES DANGEREUSE RISQUE DE MORT A CHAQUE TOUR NOUS DE ROUTE VACHES ET CHIENS FOUS METTENT EN SLEURS... FROIDES.

De plus dans le dernier éditorial vous faites un petit inventaire des problèmes qui nuisent du vol libre, en notant que certains modélistes vous trouvent "passimiste". Contrairement à ce que pensent ces personnes, je suis persuadé, au contraire, que vous êtes réaliste. Il ne faut pas se voiler la face, et se dire que tout va bien, tout simplement pour paraître aux yeux des amis comme une personne bien dans sa tête, et optimiste. Il faut voir les problèmes tels qu'ils sont, même si parfois, cela peut moralement faire mal. La politique de l'autrichie n'a jamais résolu le moindre problème, dans n'importe quel domaine. Pour cette raison je reste convaincu que vous avez raison, régulièrement, de tirer la sonnette d'alarme, car si vous ne la faites pas, malheureusement personne ne la fera. VOL LIBRE étant la dernière publication française dédiée au vol libre il faudrait que les modélistes vous épaulent dans votre combat pour la survie de ce sport, survie de plus en plus compromise par manque de terrains, de moniteurs et peut-être de motivation ou générosité.

En effet il semblerait que la mort du vol libre n'a pas échappé aux lois qui régissent notre société de consommation, c'est à dire

CI-DESSUS, ET SUR LA PAGE SUIVANTE UNE LETTRE DE J.P. DI RIENZO, ILLUSTRENT PARFAITEMENT, MES PROPOS DANS MON DERNIER EDITO - VOL LIBRE. -

JÉRÔME PIERRE DI RIENZO

Pour résumer le TOUT une aventure humaine d'une grande richesse, pour moi et mon entourage personnel.

Frustrations

Il reste à parler de rares frustrations, dans mon entreprise, qui cependant me sont restées jusqu'à ce jour.

La première, la plus importante ; l'absence totale de participation, à VOL LIBRE, de la FFAM et du CTVL (sauf les périodes Valéry, Caillaud). Ceci malgré des propositions de ma part. Dans tous les pays où des publications, identiques à Vol Libre, existent, les fédérations et administrations centrales, fournissent une partie importante, concernant le vol libre dans leur pays.

La deuxième, celle-là, connue, c'est une certaine paresse épistolaire, des modélistes actifs, à fournir ou à donner, les comptes rendus de leurs expériences et de leur vécu dans notre activité. La leur... c'est toujours un peu dommage, car nous perdons là un capital commun, qui ne fait qu'accélérer la mort du vol libre.

Les chiffres

Années 1977 à 2011 34 ans

Nombre moyen abonnés 700

passant de 250 à 950 (1990) et retombant à 300.

Pays : maximum 49 pays

Nombre de publications 200 numéros courants 6 spéciaux.

Pour un abonnement complet 200 numéros

Masse : 180 g X 200 = 36 kg

Hauteur 4 mm X 200 = 80 cm

Pages 12 250 + 600 (sp)

Aire 12 250 X 6 dm² = 73 500 dm²

ou 735 m² ou 7,35 ares.

Pour une moyenne de 700 abonnés.

200 X 700 = 140 000 numéros

Masse 36 kg X 700 = 25 300 kg

ou 2,53 tonnes

Hauteur 0,80 m X 700 = 56 m

Pages 12250 x 700 = 1 573 000

Aire 7,35 X 700 = 5143,8 ares

ou 5 143 hectares

Affranchissement poste

un numéro en moyenne 1,5 €

Un abonnement

1,5 X 200 = 300 €

Total tous

300 € X 700 = 210 000 € pour la poste.

Avec une moyenne de deux timbres (collection philatélique) 280 000 vignettes ont été achetées au guichet philatélique de Strasbourg centre.

TEMPS CONSACRE à la réalisation de tout ce travail (original) : 60 heures + déplacements 6 heures, courrier etc 6 heures = 66 heures pour un numéro. Total temps 206 X 66 heures soit

13 600 heures = 558 Jours . dans les papiers



individualisme et compétitivité avec course d'obstacles vers la victoire. Deux exemples prouvant, me semble-t-il, cette affirmation. Dans VL n°132, vous posez de nombreuses questions concernant le vol libre, à savoir la formation des faunes, la recherche de terrains, la modification du système de sélection..... Dans VL n°135, de juin 2009, un tableau dressé la liste en page 8353, des réponses à ces questions seulement 4 modélistes ont exprimé leurs idées: MRS CARLES, CHENEAU, MATHERAT, TE DESCHI. Aucune réponse de la Fédération ou du CTVL, qui sont pourtant, ou qui devraient, être les premiers concernés par ces questions. La 2^e fait qui prouvant que le modélisme français est au niveau mondial, est la brillante ^{place} seconde d'une équipe française aux championnats d'Europe F1E. Nous ne pouvons que féliciter ces modélistes qui ont fait des efforts considérables pour accéder à cette marche du podium. Malheureusement, ils n'ont pas daigné prendre le temps pour relater dans les colonnes du vol libre leurs expériences, ce qui aurait peut-être éveillé des vocations, et sûrement fait rêver les modélistes qui, comme moi, ont des difficultés pour se déplacer. C'est vraiment dommage.

Je vais terminer cette longue lettre en vous exprimant toute ma gratitude et mon admiration pour le dévouement et la motivation, sans oublier le temps et le travail considérables qu'il faut pour publier un bulletin comme VOL LIBRE. Et je mesure avec précision une telle entreprise, car pendant des années j'ai occupé les fonctions de secrétaire au sein d'un club de 70 membres qui organisait de nombreux concours nationaux, championnats de France, expositions et salons. Encore bravo.

12196

ACCESSOIRES

45 années de bénévolat

1962 >>>2007 dans des écoles primaires (heures supplémentaires) et dans un centre socio culturel sous le nom LES RAPACES DE L'ILL -

Soit 6 heures par semaine sur 40 semaines l'année = 240 heures l'année.

Sur 45 ans 45 X 240 =

10 800 heures

Des centaines de jeunes ont passé par l'atelier vol libre.

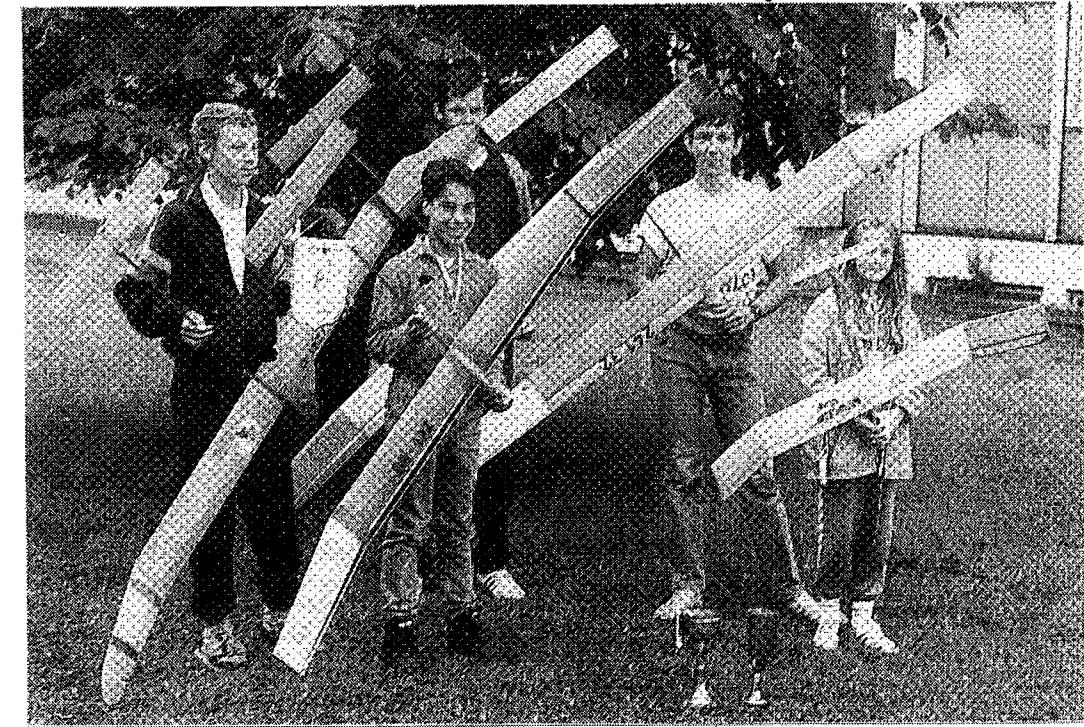
Des centaines de milliers de kilomètres parcourus, dans le domaine du vol libre personnellement et en collectivité. Une activité vive auprès des institutions du CLAP et de l'Aéro club d'Alsace.

Comme dirait l'autre "J'ai la conscience tranquille !

"



LES RAPACES DE L'ILL, SECTION D'AÉROMODELISTE A.C. ALSACE, ont été créées en 1961 à l'école primaire J.B. SCHWILGÉ DANS UN NOUVEAU QUARTIER POPULAIRE DE STRASBOURG : LA CITE DE L'ILL. L'ATELIER DE L'ÉCOLE ET LE CENTRE SOCIOCULTUREL TOUT PROCHÉ ONT ACCUEILLI JUSQU'À 60 JEUNES MODÉLISTES. AFFILIÉS CLAP ET FFAN. PHOTO : A. SCHANDZEL.



durant de longues années, le début des grandes vacances était marqué, par le rassemblement national CLAP.

Ci-dessus l'équipe CLAP VOL LIBRE DU BAS RHIN lors d'un national où ? Je ne sais plus. Entièrement constituée par des membres des "RAPACES DE L'ILL". Entre temps ils se sont mariés et ont des enfants !

Nul n'est prophète dans son pays, mes plus belles récompenses, les plus hautes,

LE HALL OF FAME de NFFS - USA, un des très rares pour l'Europe, et le **DIPLOME Otto LILIENTHAL** de l'Aéro Club d'Allemagne .

12197

VOL LIBRE

Editorial: Vol Libre, André Schandel, VLT

Many of our readers would have heard the sad news that *Vol Libre*, the Dean and one of the first pure Free Flight magazines will cease publication in the coming month of August. André Schandel has been publishing his magazine in Robertsau, near Strasbourg, France continuously since 1976. The August issue will be the 200th. And Fini! End of an era.

Schandel's magazine has had a very distinguished history during its long trajectory, being the most eclectic of all publications, catering for the new, the old, free-flight technicalities, scale models, contest results, aviation and model-oriented philately and delightful sections dedicated to aeromodelling from a feminine perspective. Hand-written letters to the editor were frequently interspersed in the text and revealed the robust life of modelling in France and the appreciation of modellers all around the world for his publication.

André has been basically an artist and the techniques he has applied to the composition of *Vol Libre* have been quite different from those we (yes, with Jean, Ian, Bernard, Don, Roberto and other Editors) use today...the almighty computer. André has eschewed all that, preferring old-fashioned hand drawing techniques and the result is totally unique, achieving a freedom and in many cases a beauty that is difficult to obtain with other means.

In times where the production of text is assumed to be always the result of word-processing techniques in one, two or three columns, with Times New Roman, Verdana or Garamond fonts, André obtained interesting results just with hand written text, of course when submitted by equally artistic contributors such as Georges Matherat. The example at left, is the description of a model with single bladed Wakefield propeller.

How do we continue Schandel's work? Clearly the cessation of publication of *Vol Libre* in France would have robbed the community of Free Flight enthusiasts of one of the most important organs of discussion and knowledge diffusion, so the idea of an international collaboration that could assure continuity in the publication of a Free Flight magazine in French came about and was accepted by André Schandel. Jean Wantzenriether in France, with many years

close collaboration with Schandel in *Vol Libre*, has joined up with the team that produces Free Flight Quarterly in Australia to start a new magazine, the true successor of *Vol Libre*. This new magazine is "*Vol Libre Trimestriel*" or VLT for short.

Jimena Strk (at right) is the VLT Editor in Tasmania and Jean handles the linkage with the French modellers and joins in the production of VLT. Although we (from FFQ) share the printing and distribution aspects with VLT, both magazines are quite separate and have different contents and publishing philosophy. For those interested in continuing their association with *Vol Libre*, the contact info of the Editorial offices of VLT is:

Jimena Strk
Maison VLT
1/13 Jindabyne Rd
Kingston Beach 7050, TAS
Australia
jimenavlt@gmail.com

(First VLT issue in September 2011, advance copies at Embalse next May)
A new Website and Blog for VLT will be announced soon.

Cover of issue No. 192

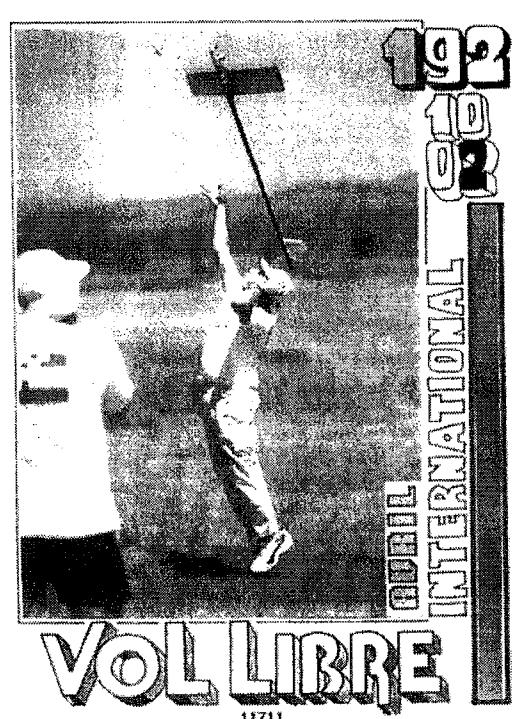
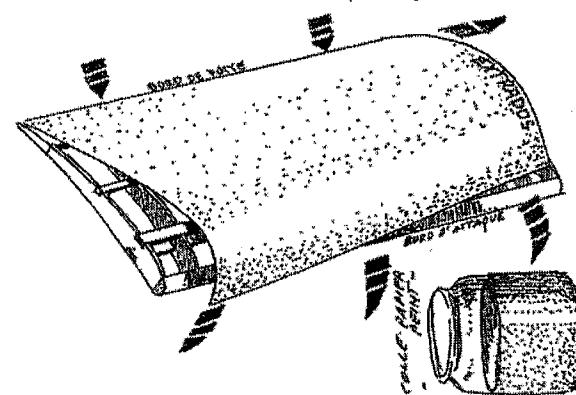


Illustration of construction techniques by André Schandel



Free Flight Quarterly
Editorial Office: Freiflug Haus, 37 Windsor St,
Kingston Beach 7050, Tasmania, Australia
e-mail : montes@iinet.net.au
Website: www.freeflightquarterly.com

Editorial Team
Andrew Longhurst
45 Pavillion Way, Eastcote, Ruislip,
Middlesex, HA4 9JR, UK
e-mail: andrewlonghurst@yahoo.com

David Mills
PO Box 19872, Atlanta , GA 30325, USA
e-mail: davidmillsatl@gmail.com

Sergio Montes (Chief Editor)
37 Windsor St., Kingston Beach 7050,
Tasmania, Australia
e-mail: montes@iinet.net.au

Chris Stoddart
8400 Woodbrook Drive, Knoxville, TN 37919, USA
e-mail: chris.stoddart@gmail.com

Allard van Wallene
Boomgaard 15, 3971LD
Driebergen, Netherlands
e-mail: avanwallene@hetnet.nl

Jean Wantzenriether
6 rue de l'Eglise, 57430 Kappelkinger, France
e-mail: jwantzjwantz@orange.fr



Bonjour André

Merci pour les compliments, venant de la part d'un ancien enseignement je suis confus.
Mais il ne faut pas se tromper, c'est moi, qui doit vous remercier pour l'immense travail, le courage, la persévérance, l'abnégation dont vous avez fait preuve lors de la publication de *Vol Libre*, pendant 35 ans. Je comprends que vous soyez un peu las de relire et préparer le prochain numéro de *Vol Libre*, surtout que les modélistes n'ont jamais été tendres avec vous, ni les instances fédérales. Ils n'ont rien compris !!!!!!!

J'aurais aimé vous aider plus que je ne l'ai fait. Mais, pendant les années 80 et 90, j'ai travaillé dans une écurie de course automobile (formule 1) ce qui sous-entend une disponibilité totale, car il faut toujours être au top. De plus en qualité de responsable des études, la recherche est perpétuelle.

Puis ce fut le chômage, fin 90, la recherche d'emploi, et très souvent de l'intérim loin de mon domicile. Début 2000, je pensais pouvoir enfin être tranquille, avec un emploi stable dans ma région, mais les problèmes psychologiques de mon fils, puis de mon épouse m'ont accaparé. Ma mise en invalidité en 2004, pour cause de maladie génétique et orpheline, m'a permis de renouer avec le vol libre, abandonné début 1970 pour la RC : plus facile pratiquer, pas besoin d'espace immense, habitant une région de montagne je pratiquais le vol de pente. Ayant découvert le modèle ancien j'ai adhéré aux 4A. Là, je me suis inverti corps et âmes, car je pensais que le modèle ancien en vol libre était la réponse à la désaffection des modélistes, suite à la course à l'armement des catégories F1A, F1B, F1C et même F1G et la vente de modèles RTF. Car il existe de nombreux modèles anciens très intéressants et esthétiques, pour preuve la photo prise par F.Nikitenko à la Coupe d'hiver 2010 de mon wake La Sora: simple performant et construction traditionnelle.

J'ai rédigé de nombreux textes pour le bulletin 4A, dont certains ont été publiés dans *Vol Libre* (reportage Coupe d'hiver, championnats de France modèles anciens, astuces, rétro) J'ai demandé au MRA la possibilité de créer une rubrique "modèles anciens" c'est à dire modèles adaptés en RC. Treize épisodes ont été publiés : 3 articles techniques, reportages de rassemblements,

6 modèles anciens de présentés). Constant que de nombreux modélistes recherchaient les anciens MRA, moi y compris, j'ai proposé à une imprimerie de rééditer les 50 premiers numéros (octobre 1936, août 1942)

J'ai lancé une souscription dans le bulletin 4A: 94 modélistes m'ont fait confiance et 1800 exemplaires ont été imprimés. Presque parfaits, car cette imprimerie de Clermont-Ferrand est spécialisée dans la reproduction de documents anciens. J'ai également préparé un site internet, qui ne verra jamais le jour .



Mais, voilà je devais faire de l'ombre au président, qui remplit toutes les fonctions: président-trésorier-secrétaires-responsable du bulletin et de la liaison avec la FFAM; (constatation de nombreux adhérents. Systématiquement, il me mettait des "bâtons dans les roues ", mes derniers textes n'ont jamais été publiés. Ils me servent de base pour les textes de *Vol Libre*, comme l'historique de la Coupe Wakefield, celui que je vous envoie et ceux que je vais envoyer à 007, pour VLT. J'ai démissionné en 2010. Maintenant j'ai du temps devant moi, et je vais aider 007 et Jimena, avec qui je correspond depuis mon abonnement , afin que VLT vive et survive, car ce serait la juste récompense et un hommage à votre dévouement à la cause modéliste. Encore merci pour *Vol Libre*, que je lis et relis sans cesse, ayant la chance de posséder la collection complète, les miens depuis 1987 et ceux acquis auprès de A.Mérite et D.Broulin, excepté le n° 0 et le n° 5 qu'A.Mérite a conservé, car c'est le numéro spécial CH.

DOSSIER TECHNIQUE :

NEZ POUR WAKE ANCIEN

Jean-Pierre Di Rienzo

Depuis mon retour au vol libre en 2004, après 35 ans de RC, j'ai construit plusieurs modèles anciens : trois planeurs, trois coupes d'hiver et cinq wakes, dont deux wakes sont équipés de roue libre. Le Simplet de René Jossien présenté dans Modèle Magazine n°8 de juin 1950, et dans Aéromodels n°8 d'août 1996, fut construit suivant le plan original de 1950 et en 2011 le wake de J.Kiener présenté dans le Year Book 1951-1952, page 150.

De nombreux déboires, lors de la mise au point du Simplet, m'ont incité à étudier un montage de nez en m'inspirant de techniques créées par des maîtres en la matière. Certains modélistes penseront que ce montage est hyper sophistiqué sur un modèle ancien. Ils objecteront que le montage préconisé sur le plan est dans l'esprit du modèle ancien, et surtout plus léger, quoique !!!!

Effectivement, j'acquiesce pour la première analyse. Mais en utilisation sur le terrain, dans la précipitation, il n'est pas simple, et même risqué pour la survie du modèle, d'allumer la mèche et de tenir l'hélice sollicitée par un écheveau de 50g remonté à bloc. Soulignons que, si un élément est défectueux ou à changer (essai de nouvelle hélice) il faut dessouder l'ensemble pour la réparation ou la modification. Afin d'éviter la destruction du fuselage, lors du bris de l'écheveau le remontage hors du fuselage s'avère impossible. De surcroit le réglage du pas est irréalisable, dommage car j'aurais pu ainsi éviter de tailler 3 hélices, dans l'espoir de trouver le bon pas. Et pour finir dans les doléances, les pales se brisent très facilement à l'atterrissement.

Pour pallier à ces inconvénients j'ai réalisé et installé sur le Simplet, puis sur le J.Kiener, en cours de finition, le montage que je vous propose. Le dessin ci-dessous représente le montage côté écheveau :

Rep 1 : crochet écheveau découpé dans une plaque d'alu 50/10 ; technique Jean Wantzenriether années 70 : grand diamètre au niveau de l'accrochage de l'écheveau ; cap 15/10 emmanchée dure pour recevoir le rep 2 ; un trou percé au diamètre 3 autorise le passage de la broche de maintien sur la gouttière de remontage

Rep 2 : 1^{er} élément du cardan, alu de 5x5x12

Rep 3 : écrou Nylstop

Rep 4 : axe moteur, cap 20/10

Rep 5 : 2^{ème} élément du cardan, technique préconisée par "Le Chef", alu de 7 x 9 x 11

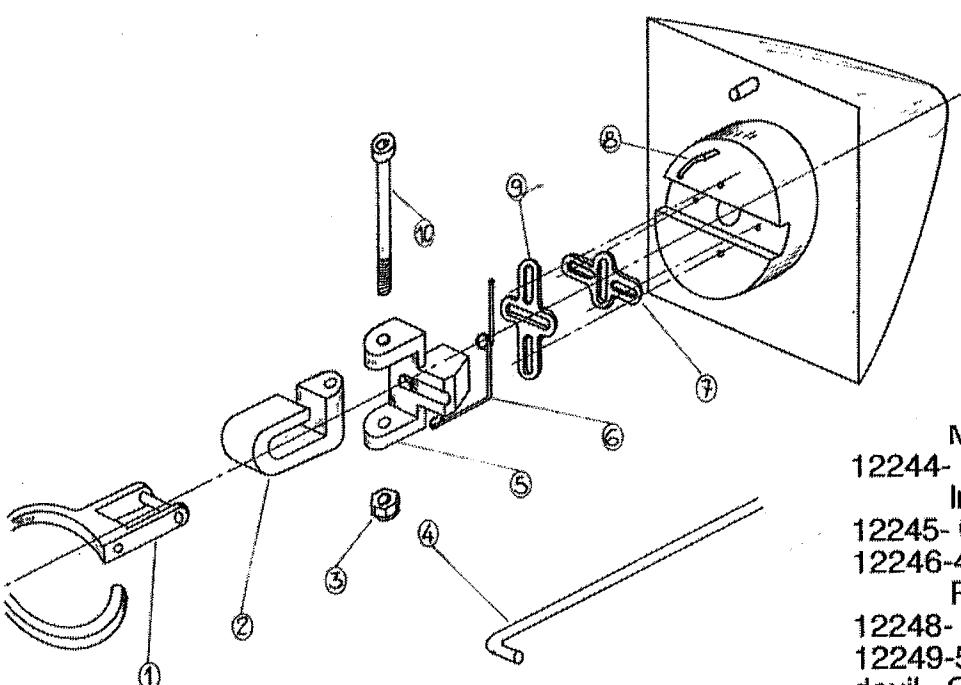
Rep 6 : doigt d'attente, cap 12/10, centré sur l'axe moteur, immobilisé par la vis rep 10

Rep 7 : 1/2 palier arrière, laiton 18/10, réglage du virage, fixé par 2 vis diamètre 2, vis de fixation de servos RC

Rep 8 : butée d'attente, cap 12/10

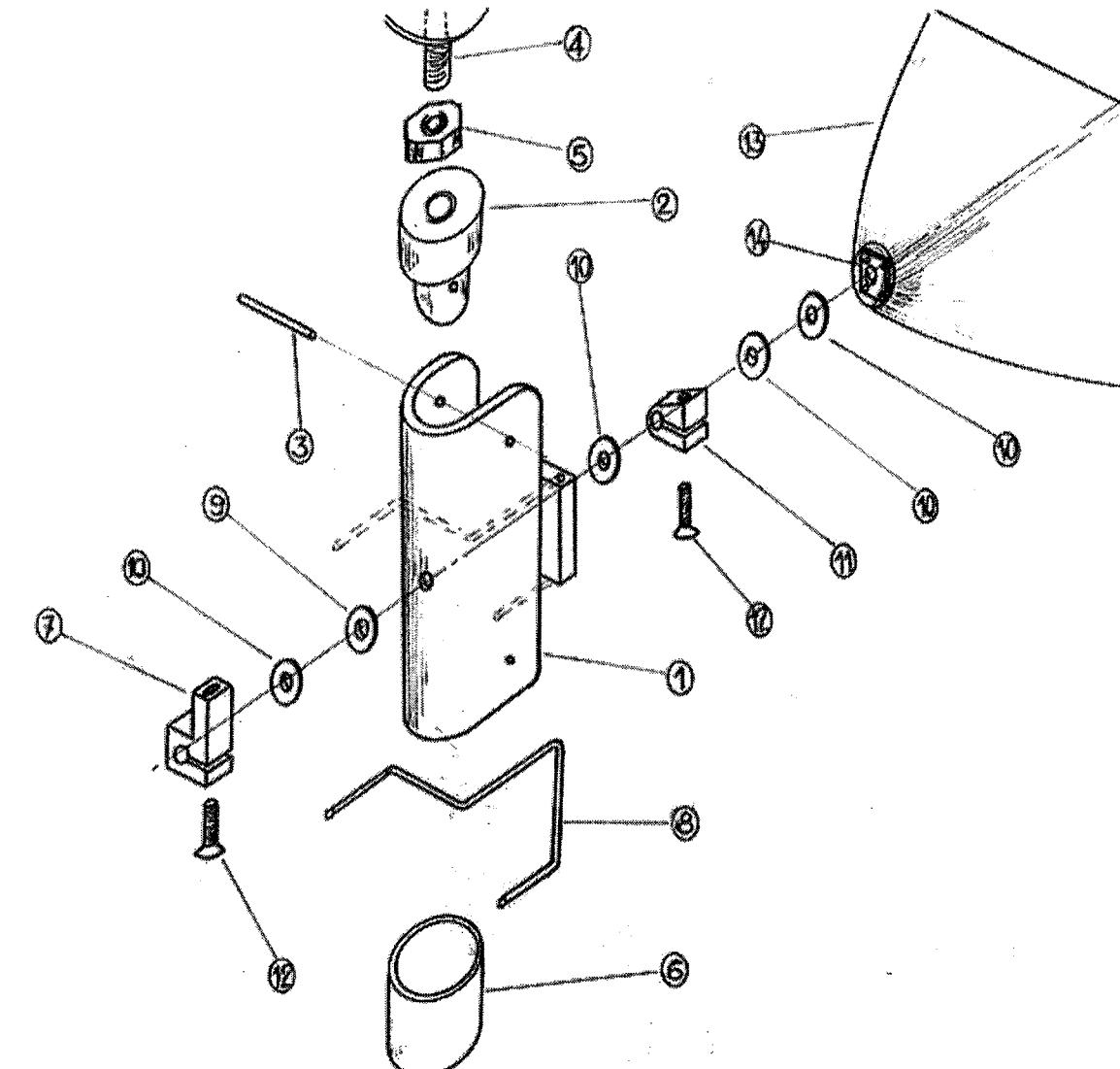
Rep 9 : 1/2 palier arrière, laiton 8/10, réglage du piqueur, fixé par 2 vis diamètre 2, vis de fixation de servos RC

Rep 10 : vis M2



Maurice Bodmer (CH)
 12244- Coppa Guido FEA a. Manoni
 Invitation
 12245- Courrier des lecteurs
 12246-47 Le musée de Vol Libre G.
 Pierre Bes
 12248- Personnages
 12249-50 CHIXE ET VEZEDÉ en
 deuil G.P.B.

12200



Le dessin ci-dessus représente le montage de l'hélice et de la roue libre :

Rep 1 : support composé de deux éléments :

- plaque pliée en forme de U, dimension intérieure 5mm, alu 15/10, percée de 2 trous diamètre 0,8 pour axes rep 3
- partie centrale alu, recevant le doigt d'entrainement, rapportée, collée et rivetée par 2 rivets alu de 20/10, percée aux diamètres 1 pour le doigt d'entrainement et 2,1 pour l'axe moteur

Rep 2 : pied de pale composé de deux éléments :

- jonc alu de 5mm de diamètre taraudé à M2,5 pour la fixation de la pale et percé à 8/10 pour l'axe de rotation, rep 3, du pied de pale
- tube alu de 5/7 collé et riveté par cap 8/10

Rep 3 : axe de rotation, cap 8/10, autorisant le rabattement des pales vers l'arrière

Rep 4 : pied de pale, tige filetée M2,5, collé époxy dans une saignée pratiquée dans la pale

Rep 5 : écrou M 2,5

Rep 6 : manchon, durite silicone de diamètre intérieur 7, positionné entre le pied de pale rep 2

et le support rep1, immobilise le pied de pale en position vertical, suffisamment rigide pour empêcher le repliement de la pale pendant le vol, mais étant suffisamment souple pour autoriser le repliement de la pale sous un choc, évite à l'axe du pied de pale (rep 3) de prendre la clef des champs. Nous devons cette géniale invention, très efficace, à Claude Weber créée pour son wake ancien Aristocrat

Rep 7 : arrêt du support central faisant également office de doigt d'entrainement, pièce alu, est immobilisée par pincement, serrage de la vis M2

Rep 8 : doigt d'entrainement, cap 10/10, poncé, donc légèrement réduit en diamètre car il doit tourner très librement dans son logement

Rep 9 : rondelle d'appui, laiton 8/10

Rep 10 : rondelle, teflon 10/10

Rep 11 : arrêt de l'axe moteur, mais aussi butée, pièce alu, immobilisation par pincement, serrage de la vis M2

Rep 12 : vis M2

Rep 13 : nez, contrecollé de balsa 30/10

Rep 14 : palier avant collé époxy, laiton 10/10

12201

Ce montage présente de nombreux avantages :

- démontable, sans aucune détérioration, en dévissant simplement des vis, pour modification, réparation ou changement d'éléments
- réglage indépendant des piqueurs et vireur
- butée d'attente
- remontage de l'écheveau hors du fuselage, et accouplement immédiat sur l'axe moteur avec fonction cardan
- fixation de pale souple
- réglage du pas des pales

J'espère que cette description aura intéressé les abonnés de vol libre, tout au moins quelques modélistes. Et, au pire, si un seul lecteur fut intrigué, voire captivé, je n'aurais pas perdu mon temps.

Ce dossier devrait être publié, vraisemblablement, dans le numéro 200.

200!!!! chiffre fatidique et pourtant exceptionnel, comme vous pouvez le constater :

Numéro 200 : ultime épisode de cette aventure commencée le siècle dernier, voilà 35 ans

Numéro 200 : dernière pierre de voûte de cet édifice, unique dans les annales du vol libre, du modélisme et indubitablement dans de moults loisirs

Numéro 200 : ultime numéro de cette bible du vol libre, compilation unique au monde de techniques, découvertes et inventions diverses, en un mot " L'encyclopédie de l'évolution du vol libre depuis 35 ans "

Numéro 200 : somme hallucinante d'heures de travail, heures qui se comptent par milliers, et de surcroit une action " BENEVOLE " ne l'oubliions pas !!!!!

Qui aurait pu accomplir une telle prouesse ?

Qui peut prétendre posséder une telle motivation ?

Qui aurait pu persévéérer dans cette voie, malgré les vicissitudes de la vie

Qui aurait puachever cet ouvrage, malgré les critiques ?

Assurément personne, à n'en pas douter !!!!!!!

Les lecteurs ont pris conscience de cette affirmation, comme le démontrent les nombreux témoignages publiés dans ces colonnes, depuis l'annonce de l'arrêt de la publication de Vol Libre, pour cause de retraite.

Retraite, ô combien méritée.

Un fait troublant m'a interpellé : aucune réaction de la FFAM ou du CTVL !!!!!!!

Afin de rendre hommage à André Schandel, à son dévouement à la cause modéliste, à son abnégation et son courage je me joins à Jean Wantzenriether, qui dans les derniers numéros a lancé un appel aux bonnes volontés pour aider Jimena Strk dans son combat pour que perdure l'œuvre de notre ami André. Je m'engage à poursuivre ma collaboration avec Vol Libre Trimestriel, car pour reprendre un célèbre slogan publicitaire : " Il le vaut bien " !!!!!!!

Il ne faudra pas dans quelques années, si nous abandonnons Jimena à son triste sort, se lamenter en constatant la disparition de la seule publication française dédiée au vol libre, comme c'est le cas depuis des années pour les revues dites de grand public.. En effet, comme un disque rayé répétant à l'infini la même rengaine, j'entends sur les terrains, ou lis, toujours le même refrain : les revues de kiosque ont abandonné le vol libre.

Mais est-ce vrai ? Est-ce faux ? Les deux réponses possèdent une part de vérité, suivant les publications :

- **vrai** pour Modèle Magazine et Fly International, qui après des années de publication de sujets sur le vol libre et le VCC ont abandonné ces deux activités
- **faux** pour Adept, Aérotech, Looping, Passion Ailes et RCM qui, dès leur création, ont annoncé que la radiocommande serait la seule activité présente dans leurs colonnes, bien que de nombreux sujets sur le vol libre ou le VCC ont été publiés
- **faux** pour Activité Modéliste de Jean-Francis Frugoli qui, après la parution de 10 numéros, a du cesser son activité pour des raisons indépendantes de sa volonté
- **faux** pour le MRA et Radiomodélisme. Concernant ces deux revues j'ai toujours présent dans mon esprit la conversation, au Salon du jouet de Paris, en février 1979, entre Paul Crépin, Maurice Mouton représentant Radiomodélisme, Pierre Rousselot représentant le MRA, et votre serviteur, visiteur du salon. Ces trois journalistes regrettaient de ne recevoir qu'occasionnellement des textes concernant le vol libre, et le VCC, et d'être prochainement dans l'obligation d'interrompre définitivement la publication de ces catégories, si cette situation persistait.

J'ai pu constater cette regrettable affirmation : l'absence de textes. En effet, fin décennie 70, j'ai travaillé dans un bureau d'études implanté à 100 mètres de la rédaction du MRA, de ce fait plusieurs fois par semaine, après avoir quitté mes fonctions, je rejoignais la rédaction.

Je rappelle que Pierre Rousselot a lancé des appels à l'aide dans les colonnes du MRA. Dans la foulée Gérard Pierre Bès, dans les colonnes de Vol Libre, VL n° 6, a lancé un appel aux modélistes, leur demandant de ne pas abandonner le MRA et prophétisait :

" Le MRA est la dernière revue commerciale à parler de vol libre, si on la laisse tomber il ne faudra pas se plaindre que l'on méconnait et oublie le vol libre en France..... on y aura contribué "

Le tableau ci-dessous, synthèse du MRA, est très explicite et se passe de commentaires.

	1970	1972	1974	1976	1978	1979
Couvertures consacrées au VL	4	2	3	5	1	0
Couvertures consacrées au VCC	2	3	1	4	2	1
Couvertures consacrées à la RC	4	4	4	3	9	9
Pages consacrées au VL	65	60	82	108	91	30
Pages consacrées au VCC	30	34	30	59	30	22
Pages consacrées à la RC	50	65	30	46	123	163
Collaborateurs du VL	13	15	18	21	16	4
Collaborateurs du VCC	7	10	7	9	8	6
Collaborateurs de la RC	10	17	6	10	18	24

Il est nécessaire de souligner que :

- Maurice Bayet, fondateur du MRA, a quitté ses fonctions de rédacteur en chef le 31 décembre 1975
- l'année 1980 sonne le glas pour la publication de textes sur le vol libre et le VCC
- les derniers collaborateurs du MRA, catégorie vol libre ont été Bernard Boutilier et Georges Mathérat
- dans les années 1990 le rédacteur en chef alors en titre, Roger Kaci a publié plusieurs articles sur le vol libre, signés René Jossien et Jean-André Simon

Retour sur l'historique :

100 ans de Coupe Wakefield

Suite à la parution du deuxième épisode, contant les péripéties de 1948 à 1961, des lecteurs m'ont envoyé des renseignements, documents et photos, très intéressants. Ci-dessous quelques exemples :

La photo ci-dessous montre l'américain Joé Bilgri remontant son wake, aidé de son compatriote Bob Hatschek (second en 1959) lors de la Coupe Wakefield de 1953, qu'il a remporté ex-æquo avec l'argentin E.Scotto et l'anglais H.O'Donnell



De nombreux modèles, ayant remportés la Coupe, sont disponibles en kit, ou short-kits, par exemple :

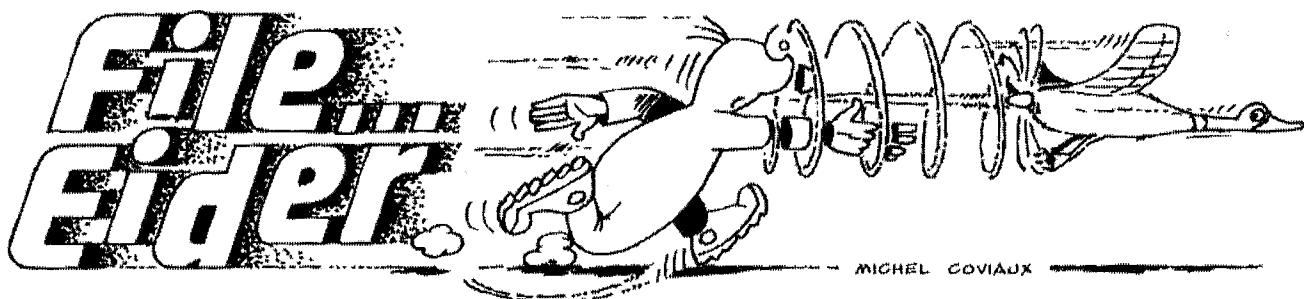
Belair kits adresse : <http://belairkits.com/subcategorylisting.asp?id=52>

propose : J.H.Herhard de 1931 ; G.Light de 1935 ; AA.Judge de 1936 ; R.Korda de 1939 et le J.Foster de 1953 ainsi que d'autres modèles de wakefields de R.copland, A.Jones ou R.Fullarton

Pour les amateurs de vidéo :

- http://www.youtube.com/watch?v=rFHxHXaU_yO&feature=related superbe démonstration du wake Jaguar vainqueur en 1948

- <http://www.youtube.com/watch?v=jjh8sPWv6EY&feature=related> hommage à R.Korda vainqueur en 1939



Rubricolage concernant les canards et autres volatiles génétiquement défavorisés

(Niveau d'étude minimum recommandé : nombreuses heures de colle)... Pour construire il faut coller, non ?

Avec le combi à portée de main, il est désirable mais envisageable de faire voler n'importe quoi. Pas question, donc, de bouder une telle aubaine. Encore faut-il pouvoir fabriquer le volatile de rêve sans que sa réalisation vire au cauchemar.



Des matériaux glanés au supermarché voisin remplacent autant que possible le balsa. Non sans raison. Cette liane à croissance rapide pousse isolément. Pour couper un seul arbre, les prospecteurs n'hésitent pas à faire des saignées de plusieurs centaines de mètres dans la jungle. Puis ils repartent avec leur trophée, le tronc, en abandonnant

sur place les autres arbres coupés, laissent derrière eux une zone saccagée. C'est moche !

Les matériaux industriels se prêtent à des utilisations insolites. Nombre de scions de cannes à pêche ont servi depuis cinquante ans, à faire nos fuselages, n'est-ce pas ?

Aligner roulements et pignons me semble moins risqué sur un tube carbone (flèche d'arc Ø 5mm) que sur une tige de bambou susceptible de réagir à l'humidité.

Les roulements à billes, petits, légers ne nécessitent qu'un investissement modeste (Konrad ou autres). Les pignons en nylon viendront d'anciennes photocopies ou de robots ménagers réformés.

Assez parlé. Au travail !

Le Dépron

Le Dépron paie un surfacage enviable par une pléthore de tares.

Faute de fibres, il n'offre qu'une faible résistance mécanique aux chocs. Il ne se colle qu'à la résine Epoxy (Araldite) avec des temps de polymérisation qui participent à la longévité des modélistes corses. La cyano pas trop fraîche est possible en surface, mais ronge le cœur. La résine polyester le dissout. Pour finir, c'est souple, c'est plat, et ça ne se cintre pas !... Ah bon ?

Cintrage

Contrairement à la légende, le Dépron se forme très facilement sur un moule en tôle d'alu, ou en bois à condition de veiller au surfacage.



risqué, mais pas pour un C.H. dont l'aile pourra se contenter d'un seul longeron.

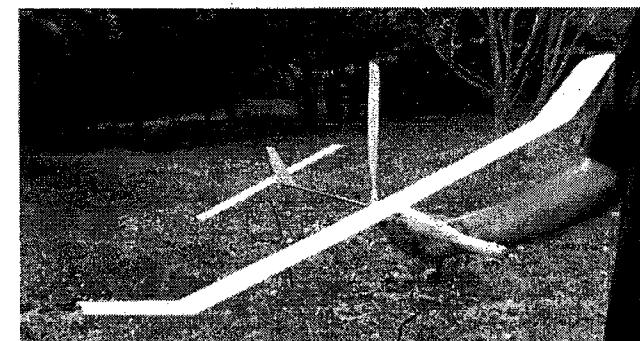
L'aile obtenue est compétitive tant par son poids que par sa rigidité. Par contre, elle est sensible au chocs. Pas seulement sur son B.A.,

mais aussi sur le nez de l'avion. Dans ce cas, l'aile subit des ruptures caractéristiques partant du B de F vers le B.A.

On peut doubler le B de F d'une baguette de renfort qui résout ce problème.

Formule A.H.S. (Aile Hélice Stabilo)

Le premier volatile mettant en oeuvre les principes (quasi ésotériques !) décrits ci-dessus est équipé d'une hélice monopale placée au bord de fuite de l'aile. Une abomination !



Abomination sur laquelle la place ne manque pas entre aile et stabilo. L'hélice est donc grande pour un C.H. : Ø 57, pas 60. Le déroulement, long, voisine la minute.

Mécanique

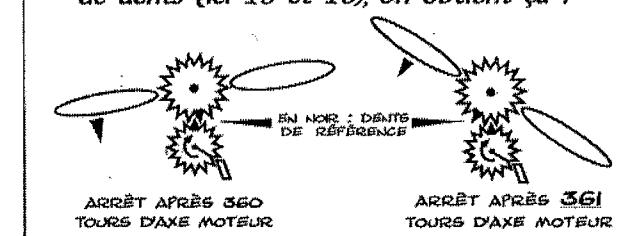
La position de l'hélice, collée au B de F, impose une transmission différée. Trouver deux pignons de même diamètre étant un exploit improbable, on se contentera de ce que le sort daignera nous prodiguer.

Le remontage s'effectue par l'avant. Il faut donc bloquer l'hélice, mais sans contrainte excessive pour les pignons nylon. Ils pourraient y laisser leurs dents. Le blocage doit donc se situer sur l'axe moteur AVANT le train de pignons (voir dernier n° de V.L.)

Important ! Si vos pignons n'ont pas le même nombre de dents, l'arrêt devra se situer sur l'arbre d'hélice, sinon le repliage sera ingérable. La position des pales dépendrait du nombre de tours de l'axe moteur, nombre qui peut varier d'un vol à l'autre.

Démo :

Exemple d'arrêt sur l'axe moteur.
Si les pignons n'ont pas le même nombre de dents (ici 18 et 16), on obtient ça :



À remontage égal (ex : 360 tours, le nombre exact de tours d'hélice dépendra de la réaction de la gomme à la chaleur ou à la fatigue. L'arrêt peut donc se faire avec quelques tours d'avance ou de retard, à la grande joie de l'adversité moqueuse.

Deux roulements à billes : un par roue dentée. Pour le reste, des paliers nylon ou alu. Ne pleurez pas l'huile.



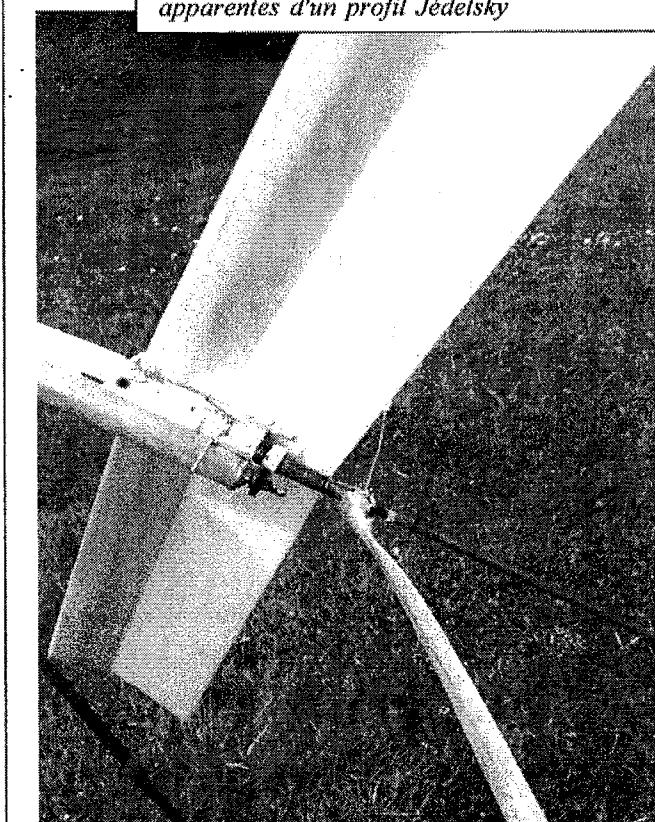
Aile

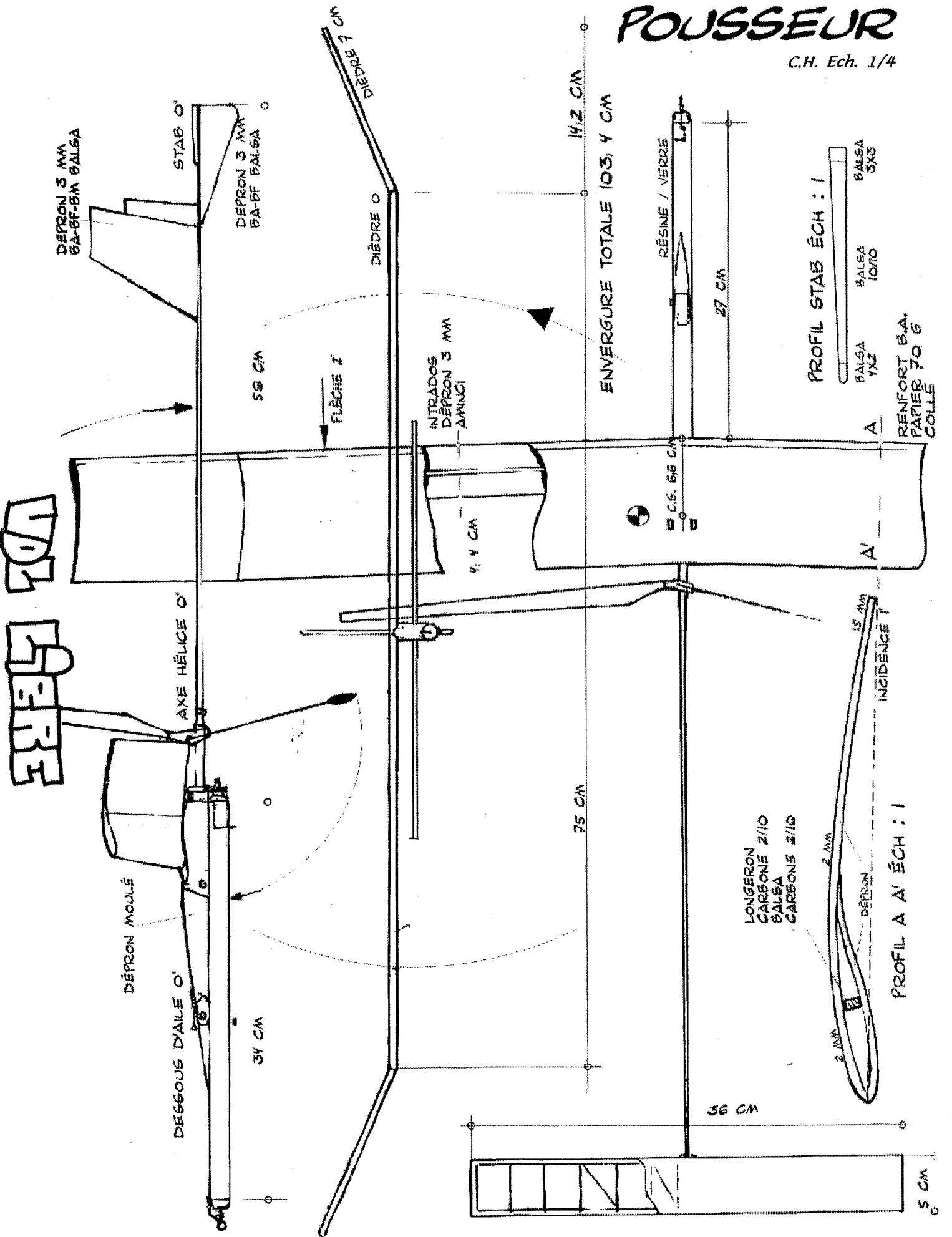
Pour faire léger, il faut limiter la surface de Dépron. Trop poncé, il perd vite sa rigidité déjà modeste. 2 mm conviennent avec un B de F de 1,5 mm.

L'intrados est réduit à 40% de la Corde, donnant un profil à rendre jaloux un oiseau et... Jédelsky !

Pas besoin de turbulisateur. La surface du Dépron, satinée, permet de s'en passer.

L'aile Dépron est très pure, sans les nervures apparentes d'un profil Jédelsky





12206

Stabilo

Profil triangulaire. Ça traîne un peu, mais c'est solide et efficace, puisque l'écoulement est laminaire en totalité. Pas un cm² inutile !

Revêtement en Mylar métallisé.

Fuselage

Avant : tube verre/époxy. Jonction porte-hélice en tube carbone (flèche d'arc Ø 5 mm). Poutre : canne à pêche bas de gamme.

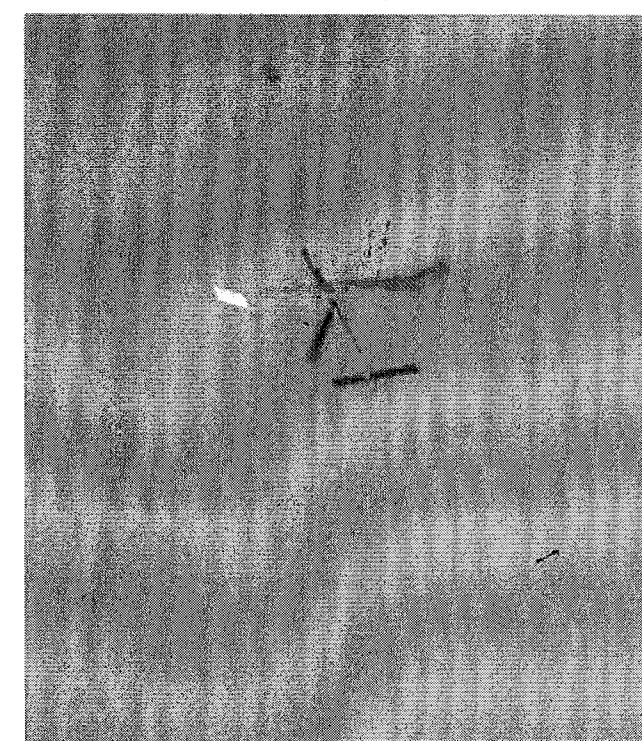
En vol



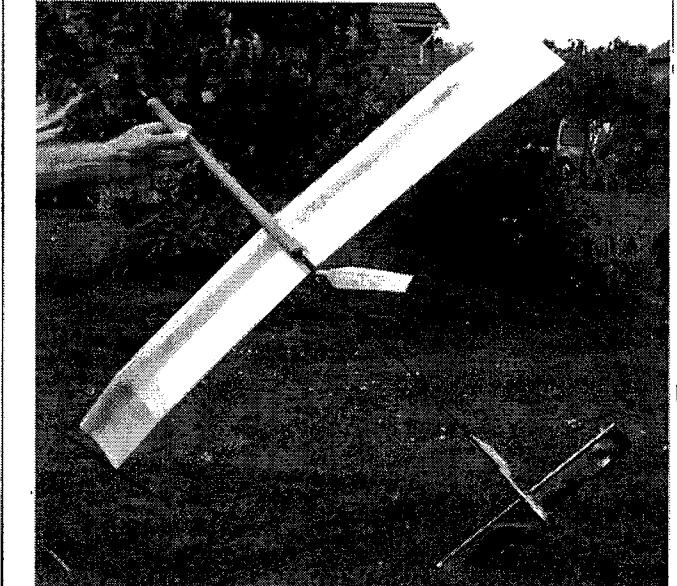
L'amplitude atteint (d'après les photos) 4cm (latéral) et 1 à 2 cm (vertical).

Curieusement, ça ne change rien à la trajectoire... mais ça fait peur, et ça fait pouffer l'adversité ricanante !

Ladite adversité déjà en ébullition en voyant le contre-poids repliable vers l'avant pour garder un C.G. invariable. C'est une expérimentation temporaire en attendant une bipale qui simplifiera le problème des oscillations du stab.



Cette vue montre bien l'oscillation de la poutre due à un équilibrage d'hélice sommaire. En plané, pale repliée. La dérive pourrait être un peu réduite. Ça viendra. Patience !



VIDÉO

Mais, quand même, ça fait peur !...

Et ce n'est pas tout : en tournant à 6 tours seconde, (360 en 60 sec.) la monopale engendre des vibrations. La souplesse du fuselage (la canne à pêche en promo ne vaut pas un tube carbone !) les transforme en un mouvement oscillatoire amorti verticalement par la surface du stabilo et, dans une faible mesure, latéralement, par celle de la dérive.

12207

Réglage

A vrai dire, il n'y a rien eu à régler. Dès son premier vol, l'avion a opté pour un gauche / droite et n'en démord pas. Pourquoi le contrarier ? Le souffle hélicoïdal n'est pas redressé par l'aile, comme sur un avion classique. Ce rôle incombe au stab qui fait ce qu'il peut mais sa petite surface ne permet pas d'équilibrer complètement le couple.

Le combi

La poutre en fibre de verre, creuse, sert de passage au fil du déthermal et à celui de commande de déclenchement d'hélice. Mais il sert aussi de guide à la tige de CAP du combi selon le principe ci-contre.

Il est possible de simplifier et de gagner un peu de poids en zappant le "déclencheur", le fil attaquant directement la CAP de blocage d'hélice. Chaque gramme compte ! Chacun fera selon ses connaissances, son expérience et ses habitudes.

Le combi doit être mis en place avant le remontage. Ne pas oublier de passer l'élastique du cordon au poignet avant le départ.

Que dire de plus ?

Maconge 28 mai. Fin de déroulement pour un vol / photo.

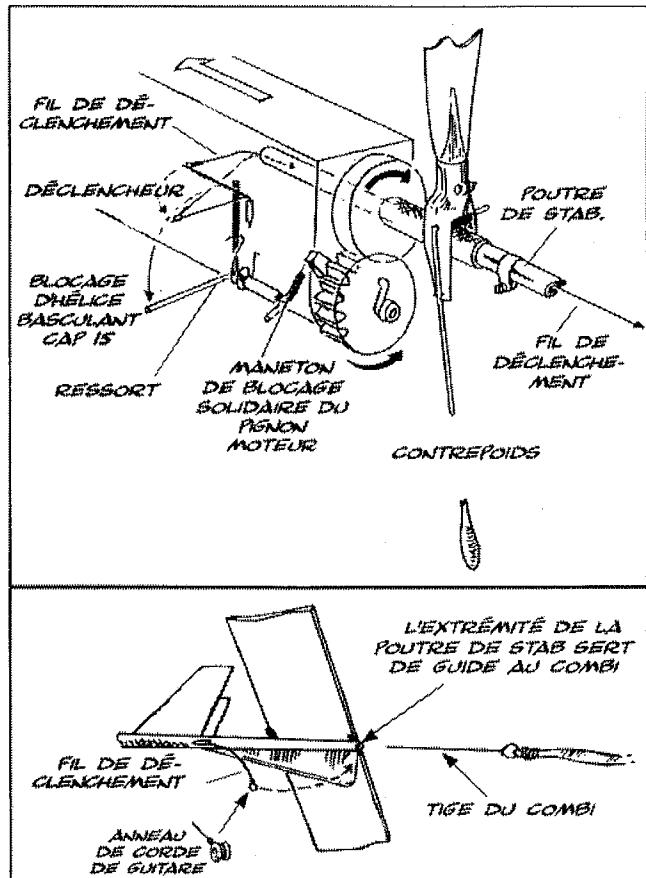
La stabilité de route est sans défaut en partie grâce à la légère flèche.

À suivre...



DU TEMPS OÙ LE GESTE AUGUSTE DU SEIGNEUR LIBÉRAIT LE MOUDRE DU SOL ! LES SPECTATEURS NOMBREUX ASSISTENT CURIEUX AU DÉPART NOUS SÔMMEZ LOIN DE CE QUI SE DÉROULE DE NOS JOURS EN SPORT DE COMPÉTITION !

"FROM THE ARCHIVES": John Palmer of Croydon DMAC RCG's his Wakefield at Chobham Common in the 50's. Les Spink in borot spectates with Ed. Bennett kneeling. (Photo credit Keith Miller).



Fédération Aéronautique Internationale
The World Air Sports Federation

CHAMPIONNATS EUROPE FAI

Name	FAI Lic	Country	Best	2nd Best	Total	Place
TREGER Ivan	SVK 1001	SVK	38:01	37:15	75:16	1
SCHRAMM Lutz	GER-2196	GER	35:52	34:32	70:24	2
SUKOSD Zoltan	HUN-0321	HUN	35:12	34:31	69:43	3
KAPLAN Mikita	CZE 1016	CZE	33:51	31:55	65:46	4
REE Andras	HUN-0030	HUN	32:59	32:42	65:41	5
BARBERIS Didier *	FRA 551	FRA	32:48	32:46	65:34	6
ORSOVAI Dezso	HUN-0027	HUN	32:46	32:41	65:27	7
NICOARA Vasile	ROU 134	ROU	32:34	32:12	64:46	8
BUNDESEN Uwe	GER-2192	GER	32:26	32:04	64:30	9
MARILIER Thierry *	FRA 971	FRA	32:12	32:05	64:17	10
MIDIĆ Slobodan	F-101	SRB	31:56	31:45	63:41	11
POPA Aurel	ROU 135	ROU	31:22	31:03	62:25	12
MARKIEWICZ Jerzy	POL-53	POL	31:17	30:59	62:16	13
CHAMPION Robert *	FRA 339	FRA	30:30	30:22	60:52	14
CIAPALA Edward	POL-203	POL	30:16	29:47	60:03	15
STRAKA Jaroslav	CZE 1279	CZE	30:00	29:55	59:55	16
MOMOT Tomasz	POL-4949	POL	30:06	29:01	59:07	17
KAPLANOVA Klara	CZE 1017	CZE	29:32	28:30	58:02	18
SCHOENFELDER Karl	GER-3252	GER	27:47	27:14	55:01	19
LINKOSALO Tapio	FIN-2500	FIN	25:37	25:30	51:07	20
LEFEVER Geoffrey	GBR 005484	GBR	24:46	24:21	49:07	21
LAĆIMIĆ Lazar	F-138	SRB	24:29	21:28	45:57	22
MORAR Aurel	ROU 605	ROU	22:53	19:17	42:10	23

Country	Best	2nd Best	Total	Place
HUNGARY	29:49	28:37	58:26	1
FRANCE *	28:55	28:17	57:12	2
GERMANY	29:47	26:32	56:19	3
CEZCH REPUBLIC	28:01	27:53	55:54	4
POLAND	27:44	27:44	55:28	5
ROMANIA	28:09	26:19	54:28	6
SERBIA	26:58	26:57	53:55	7
SLOVAKIA	26:40	26:06	52:46	8
FINLAND	23:23	23:20	46:43	9
GREAT BRITAIN	23:16	23:11	46:27	10



LE SOLAR IMPULSE À BON PORT

L'avion expérimental propulsé à l'énergie solaire, Solar Impulse, a effacé son échec du week-end dernier et est parvenu mardi à rejoindre l'aéroport du Bourget, près de Paris, où il sera l'invité d'honneur du 49e salon international de l'aéronautique.

L'appareil qui avait décollé à 5h10 de l'aéroport de Bruxelles a atterri sans encombre à 21h15 sur le tarmac du Bourget, après un peu plus de 16 heures de voyage.

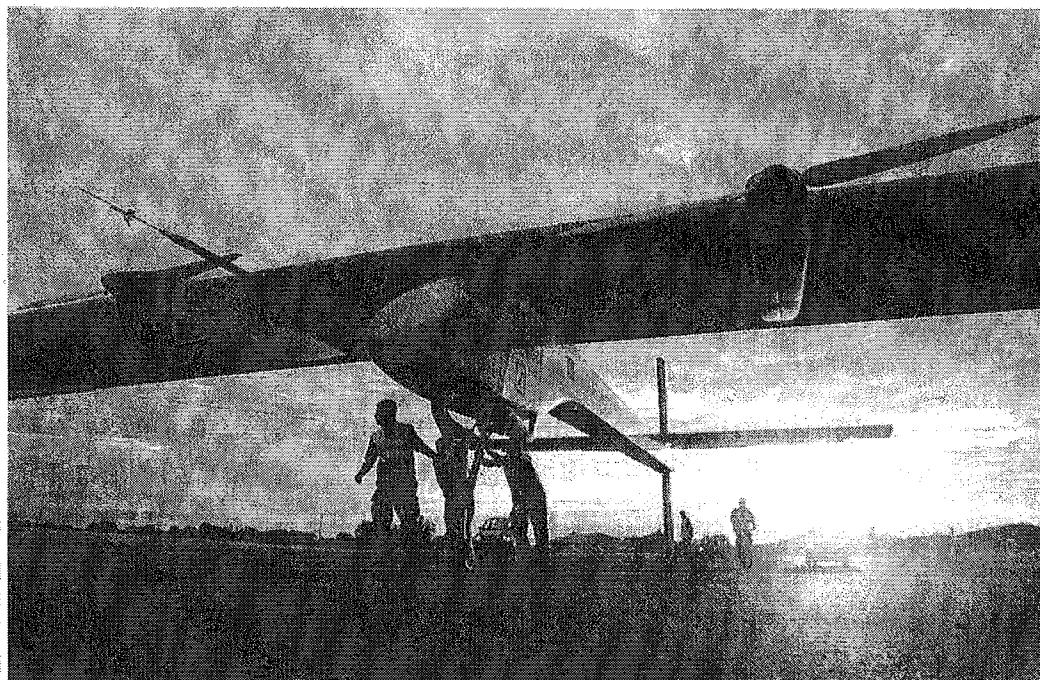
«C'est tellement beau, tellement prenant»

Ce deuxième vol international, le premier avec un atterrissage dans l'Hexagone, ne sera cependant pas homologué car l'avion, censé fonctionner uniquement à l'énergie solaire, avait dû recharger 40% de ses batteries avec du courant conventionnel avant cette nouvelle tentative.

Le 11 juin, le Solar Impulse avait essayé le premier échec de sa jeune histoire, contraint de rebrousser chemin peu après la frontière française en raison d'une mauvaise météo et de difficultés techniques.

Dépassant cette déconvenue, André Borschberg, le pilote, a repris les commandes mardi avec le même engouement. «C'est tellement beau, tellement prenant», a-t-il déclaré à la presse après son arrivée.

S'il a bénéficié d'un décol-



Le Solar Impulse est entré dans l'histoire de l'aéronautique en juillet 2010 en assurant un premier vol de 24 heures sans interruption et uniquement propulsé par ses panneaux solaires et ses batteries. (Photo AFP)

lage «beaucoup plus calme et serein que le 11 juin où ça secouait beaucoup», le voyage a néanmoins été délicat.

«Ce n'est pas un avion qui vole comme un avion normal, il n'est pas très facile à manier. Il faut beaucoup de respect pour lui, c'est vraiment un travail d'équipe entre le pilote et l'avion», a-t-il dit à l'atterrissage.

Le Solar Impulse est arrivé tôt près de sa destination: plus de six heures avant de toucher terre, il pointait déjà ses ailes vers 15h au sud de Paris, dans la région

De l'envergure d'un Air-

d'Auxerre, mais André Borschberg a dû «passer le temps» jusqu'au coucher du soleil.

Le jour, la terre chauffe et la chaleur monte, risquant de déstabiliser l'appareil, d'où la nécessité d'attendre la tombée du jour.

Solar Impulse a aussi dû composer avec la densité du trafic aérien, très intense jusqu'à 21h au-dessus de l'aéroport parisien de Roissy, près duquel l'appareil a dû passer avant d'arriver au Bourget.

Ses ailes, recouvertes de 12.000 cellules photovoltaïques alimentent quatre moteurs électriques d'une puis-

sance de 10 chevaux chacun.

Au salon du Bourget, la libellule géante trônera parmi des stars de l'aviation comme le super jumbo A380 d'Airbus. Une reconnaissance d'autant plus gratifiante que c'est la première fois que les organisateurs de cette grand-messe de l'aéronautique désignent un invité d'honneur.

«Le but est de montrer au public ce qu'on peut faire avec les nouvelles technologies»

«Ce vol est un vol de préparation pour le tour du monde», a rappelé mardi soir le concepteur du Solar Impulse, l'aéronaute suisse Bertrand Piccard, déjà auteur du premier tour du monde en ballon sans escale.

«Le but est de montrer au public ce qu'on peut faire avec les nouvelles technologies pour que le public encourage les politiques (...) Il faut que les politiques prennent leurs responsabilités: ces technologies peuvent être utilisées», a-t-il ajouté.

Le prochain objectif du projet de 100 millions de francs suisses (75 millions d'euros) sera la construction d'un second prototype, pour un survol de l'Atlantique à partir de 2013. Le tour de la planète en cinq étapes, but final de l'équipe basée à Dübendorf (Suisse), est espéré vers 2013 ou 2014.

Solar Impulse
e i n
Grossmodellflugzeug,
von der Sonne
angetrieben, flog
von Brüssel nach
Paris um in Le Bourget
zu landen.

Wir haben in unseren
Zeilen schon öfters von
SOLAR IMPULSE berichtet,
aus dem einfachen Grund
dass Freiflieger aus der
Schweiz an dem Bau der

Maschine teilgenommen haben. Das Paar Siebenmann Ruppert aus Zürich.

Der Pilot André Borschberg, musste eine Zeit im Südosten von Paris Runden drehen, wegen Aufwinden, um dann bei ruhiger Luft spät Abends in Le Bourget zu landen. Ja über Tage heizt die Sonne, und damit ist die Luft unstabil. A. Borschberg vertrieb sich die Zeit in Abwartung von besseren Konditionen.

Dieser Flug, so Bertrand Piccard der Vater von SOLAR IMPULSE, der schon im "Ballon" Luft um die Erde flog, ist eine Vorbereitung für eine Weltumrundung in Zukunft.

«Wir wollen dem Publikum zeigen dass es möglich ist mit technischem Vorschritt viel zu leisten, und die Politiker sollten es auch bemerken, und benutzen ...

Der folgende Schritt ist ein zweites Flugzeug zu bauen, mit 75 Millionen Eturos, um ab 2013 den Atlantik zu überfliegen. Die Weltumrundung, das Endziel, der Mannschaft aus Dübendorf, ist um 2014 vorgesehen.

Auf dem Salon du Bourget, war der Airbus A 380, der Nachbar von Solar Impulse mit gleicher Flügelspannung und dem Gewicht eines Autos!

A. SCHANDEL

ES IST SOWEIT
....Dies ist die
letzte
Ausgabe von
VOL LIBRE
"made A.
Schandl"

Nach 34 Jahren, wird Vol Libre unter VLT, immer noch in französischer Sprache, in Australien erscheinen.

Ich trete von der Bühne ab, ohne Reue und ohne Schmerz. Ich habe meine Beitrag zum Freiflug gebracht, und überlasse es jetzt Jüngeren das Feuer weiter zu tragen.

Freiflug wie wir Alle wissen, ist aus unserer Sicht herrlich und schön ... aber wenige wissen dass, und noch weniger betreiben ihn dies ist die traurige Wirklichkeit, an der wir leider nicht mehr viel ändern können.

Eine Zeitschrift wie VOL LIBRE, auf einer Person auf zu bauen, war und bleibt ein Risiko, und noch viel mehr, ein riesen Aufwand an Zeit, und Mut.

Ich bin jedoch immer mit Freude an der Redaktion geblieben, und dies besonders mit dem anknüpfen, von persönlichen Kontakten über die ganze Welt.

Der menschliche Aspekt, war immer, bei mir im Vordergrund, es war auch er der mir die meisten Freuden und Genugtungen brachte.

Ich habe lange versucht die Jagd auf Fortschritt, über Geld, zu verhindern, wie jeder weiss auf verlorenem Posten.

In Frankreich wie anderswo, ist die Freiflugjugend am aussterben

Ich habe leider über die 34 Jahre, Vol Libre, keine Unterstützung von dem fr. Zentralverband Modellflug (FFAM) erhalten, auch nicht von der

FORTS. S 12232

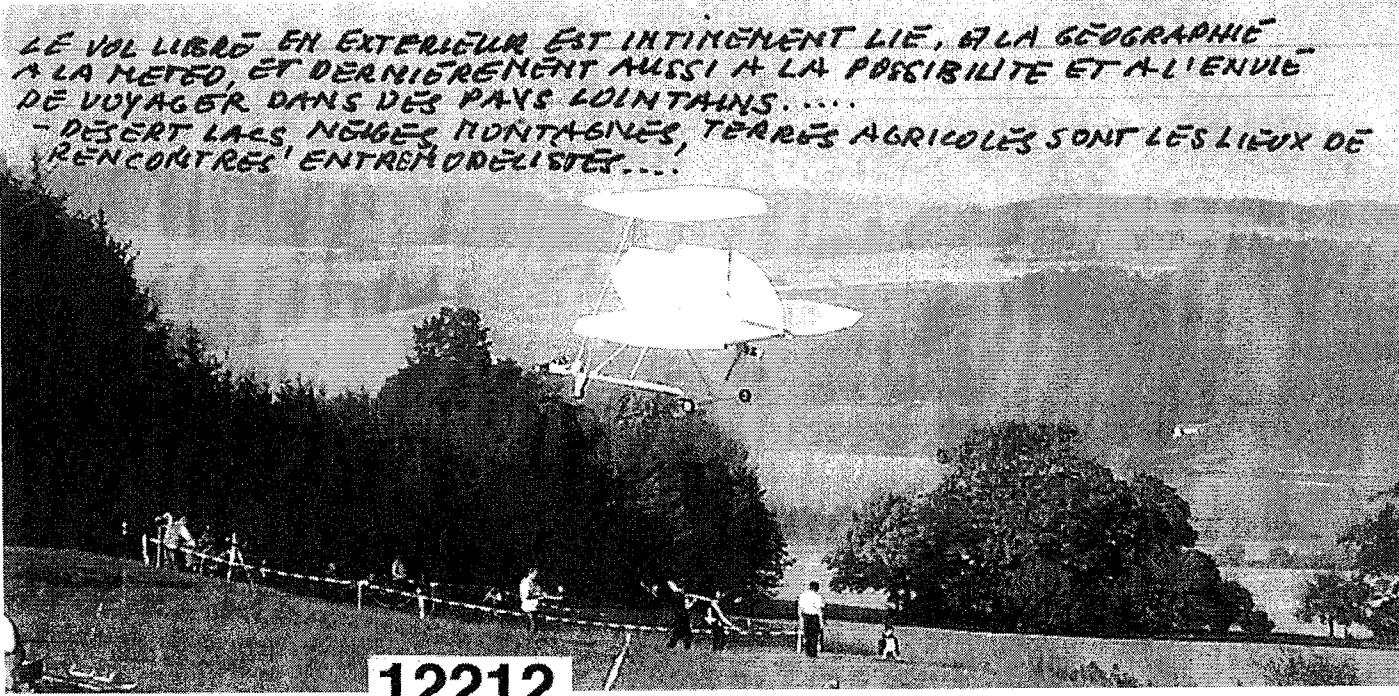
SOLAR IMPULSE

NOUS AVONS SUIVI DANS DES NUMÉROS PRÉCEDENTS L'HISTOIRE DE SOLAR IMPULSE QUI CURIEUSEMENT RESSEMBLE A DES MODÈLES QUE NOUS CONSTRUISONS A UNE ÉCHELLE GÉANTE... C'EST UNE IMPRESSION QUI EST LOIN D'ETRE FAUSSE. EN EFFET DEUX MODÈLES SUISSES CONNUS DANS NOS RANGS SIEBENTHANN RUPPERT SPÉCIALISTE FAB-CONSTRUCTION CARBONE SONT DANS L'ÉQUIPE AYANT CONSTRUIT SOLAR IMPULSE.

PAR AILLEURS, EN COMPARANT LA PHOTO, EN HAUT AVEC CELLES ILLUSTRANT LE TEXTE DE MICHE COVIAUX, LA RÉSSEMBLANCE EST ÉVIDENTE.
NOUS SOMMES BIEN LA DANS NOTRE FAMILLE AÉRONAUTIQUE DONT MALHEUREUSEMENT NOUS NOUS ÉLOIGNONS DE PLUS EN PLUS SUR LE TERRAIN. POUR NOUS "VACHER" DANS DES ENCLOS AGRICOLES...!



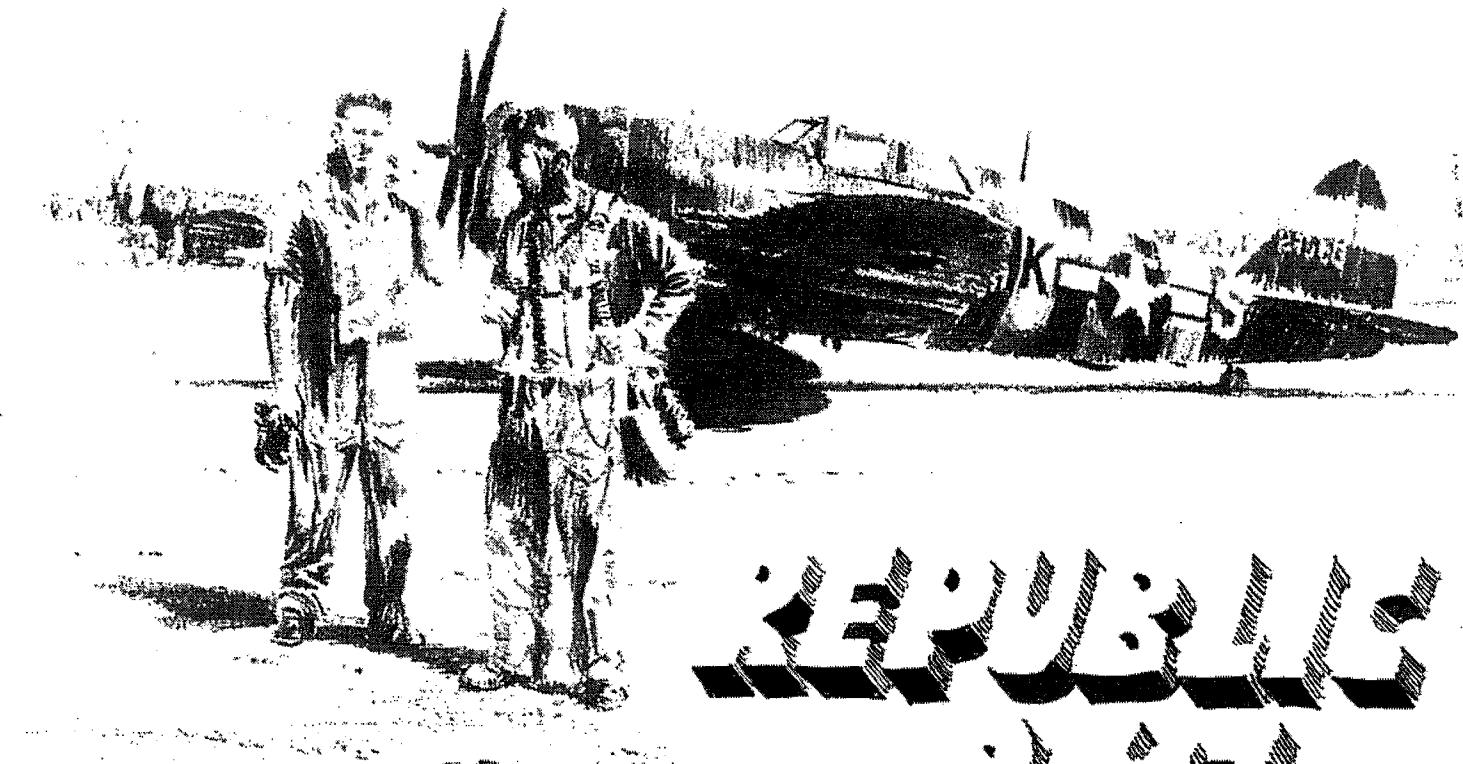
DANS LE GRAND NORD ET PAR
GRAND FROID, CE SONT LES VACANCES
SUR GLACE !... PAR CIEL OUVERT
GRIS, OU BLEU LUMIPIDE...
LE BONHEUR DANS TOUS LES CAS...



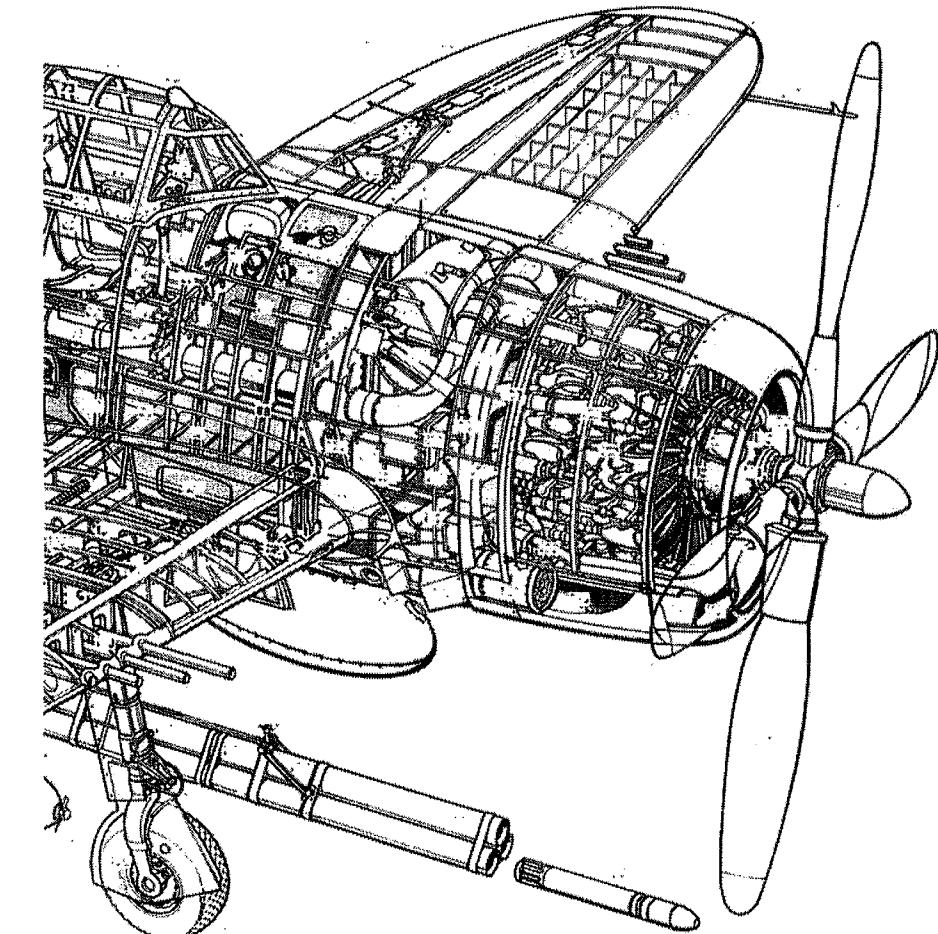
LE VOL LIBRE EN EXTERIEUR EST INTIMENTEMENT LIE, A LA GEOGRAPHIE
A LA METEO, ET DERNIEREMENT AUSSI A LA POSSIBILITE ET A L'ENVIE
DE VOYAGER DANS DES PAYS LOINTAINS....

- DESERT LAS, NEIGES MONTAGNES, TERRES AGRICOLES SONT LES LIEUX DE
RENCONTRES ENTREMODERNEISTES....

12212



REPUBLIC
THUNDERBOLT



12213



Le 26 mars 1943, quarante huit Thunderbolts du 56 ème groupe de chasse, franchissaient la côte anglaise après avoir décollé d'une piste de la RAF à Manston.

Ils devaient couvrir le retour d'une formation de deux cent cinquante bombardiers lourds revenant d'une attaque de la base de Villacoublay, aux mains de la Luftwaffe.

Le Lt. Robert S. Johnson, pilote au 61 ème scrutait le ciel, à la recherche d'un ennemi probable. Soudain il vit, seize petits points, venant rapidement par l'arrière, à peine visibles dans le soleil aveuglant. Des Focke Wulf 190 S du II / JG 26 "Schlageter". Eprouvant des difficultés à rester calme, il signale son observation à son leader "16 bandits à six heures, s'approchant rapidement, ici Keyworth Bleu 4, terminé"; Consterné et gagné par la terreur, aucune réaction de la part des ses équipiers.

Par instinct, il aurait entrepris une manœuvre d'évasion, basculer sur l'aile pour faire face à l'ennemi. Mais la discipline militaire lui imposait de rester en dernière position de la section. Poussé par l'excitation il renouvela son alarme, encore et encore...

Quand soudain, ses appels furent brutalement interrompus, par l'explosion

d'obus de 20 mm, sur les ailes et le fuselage. Le P 47 s'engageant dans une spirale incontrôlable. Johnson essaya de reprendre le contrôle complètement démunie. Beaucoup d'instruments de contrôle étaient détruits et un début de flammes lècha l'habitacle devant lui.

Il agrippa la poignée de largage de la verrière, pour l'ouvrir vers l'arrière, sans grand succès, elle était coincée et ne bougeait plus. S'appuyant avec ses pieds sur le tableau de bord, il poussa; mais tout résista aux efforts. A 9000 m il fut atteint par l'asphyxie, car l'alimentation en oxygène était endommagée. Des balles frôlèrent le fuselage dans toute sa longueur. Le FW dépassa le P 47 et Johnson essaya de pointer ses huit 12,7 sur l'adversaire. Le pilote allemand dégagée dans une courbe gracieuse pour retrouver une position de tir favorable. Le P 47 encaissa une bordée de 7,92, les canons de 20 mm restant muets. Incident de tir ou casier vides... Johnson baissa son siège, pour se protéger d'avantage derrière sa plaque de bindage dorsale. Il attendait la fin !

Miraculeusement et soudain le feu dans le cockpit cessa lui permettant de reprendre le manche, et le contrôle sur l'appareil. Avec la perte d'altitude, ses pensées devinrent plus claires avec l'apport d'oxygène de l'air. Calmement il envisagea différentes solutions à son sort. Ne pouvant quitter son appareil, il pensait faire un atterrissage forcé en France pour regagner par l'Espagne son unité.

Pendant ce temps il fut surpris par les bonnes réponses de sa monture, aux commandes. Le moteur avec

quelques ratés continuait de tourner avec une puissance suffisante, et au lieu de tourner au sud il revint vers la côte anglaise en franchissant la Manche.

Le visage couvert de sang, par des éclats, et d'huile, les yeux enflés, il regarda vers le haut en approchant de la côte française. Le P 47 trainait un long panache de fumée derrière lui, attirant un FW 190 solitaire. S'approchant par l'arrière, pour aligner le pilote sans défense. Des balles frôlèrent le fuselage dans toute sa longueur. Le FW dépassa le P 47 et Johnson essaya de pointer ses huit 12,7 sur l'adversaire. Le pilote allemand dégagée dans une courbe gracieuse pour retrouver une position de tir favorable. Le P 47 encaissa une bordée de 7,92, les canons de 20 mm restant muets. Incident de tir ou casier vides... Johnson baissa son siège, pour se protéger d'avantage derrière sa plaque de bindage dorsale. Il attendait la fin !

Soudain le FW se plaça à côté de lui, en bout d'aile, le pilote considérant avec étonnement le "Jug". Les deux appareils volant aile dans aile descendirent, en passant sur Dieppe, habituellement défendue par une FLACK très dense. Accompagné du FW le P 47 passa aisément la zone

P-47 D A RAYDON / GB / 1944
LE COMMANDANT DU GROUPE DE CHASSE
353 - LT. COLONEL GLENNE DUCAN



dangereuse.

S'étant remis en position le FW expédia une nouvelle rafale dans le fuselage percé de Johnson, impossible de le manquer à cette distance. 1000 mètres les séparaient des vagues de la Manche, quand le tir cessa. Le FW moucheté de gris volait en ligne abreast à 300 mètres d'altitude.

A cet instant le pilote allemand battit des ailes, pour un salut informel, et reprit le chemin vers la France.

Libéré, et entendant les services de secours maritimes, Johnson reprit courage et un peu de hauteur

Peu après le P 47 volets baissés se "vautra" sur la piste en herbe de Manston, tout en glissant vers une rangée de Spits et de Typhons alignés en bout de piste. Un dernier coup de pédale dans le palonnier évita le malheur.

Avec le visage couvert de sang et d'huile, Johnson attendit l'arrivée de l'ambulance.

Avant que les médecins ne l'emportassent, il put compter 21 impacts de 20 mm et plus d'une centaine de 7,92.

Une balle lui avait arraché la montre bracelet, et deux autres qui avaient traversé la cuisse droite, de

façon nette.

En tous les cas le P 47 l'avait ramené à la maison et surtout lui avait sauvé la vie.

REPUBLIC THUNDERBOLT, avion de chasse le plus construit aux USA pendant la deuxième guerre mondiale, à plus de seize mille exemplaires, a eu comme contemporains, une histoire assez tumultueuse.

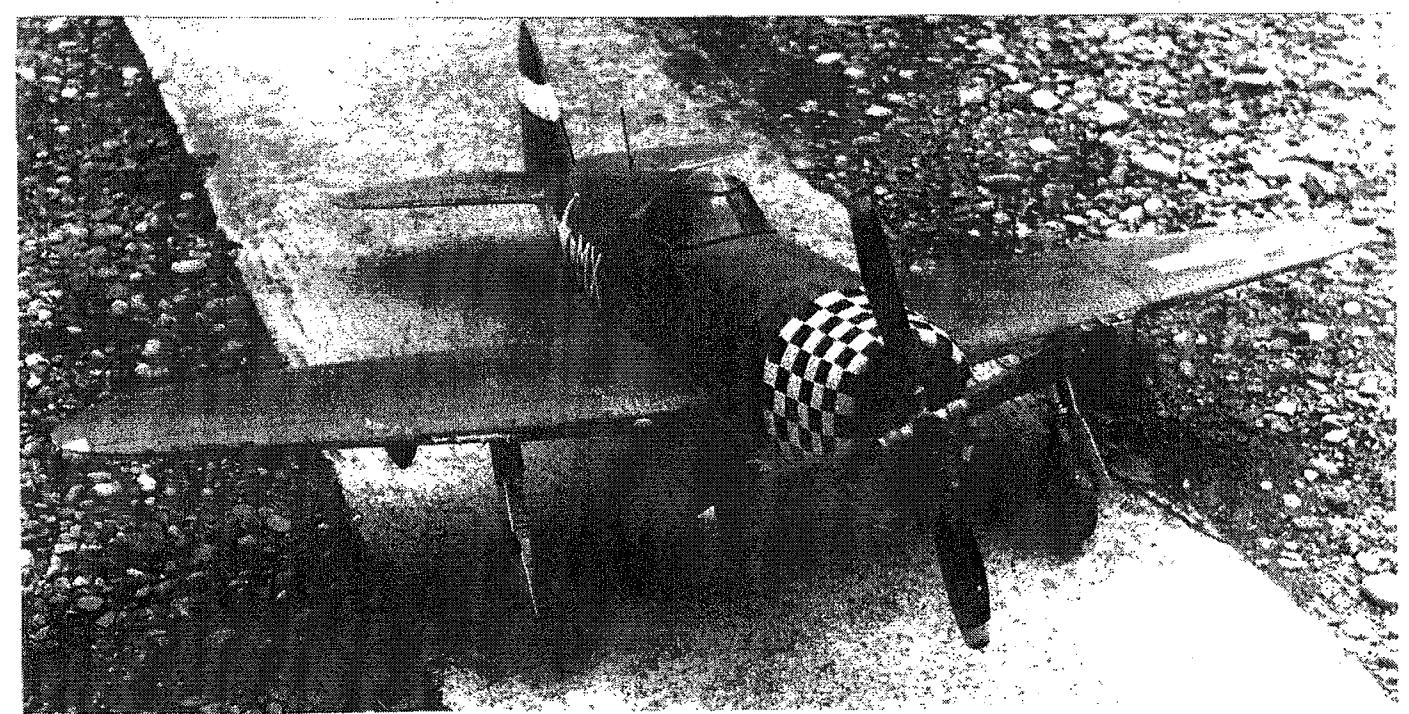
La société Seversky, devenue Republic avait comme ingénieurs chefs deux Russes émigrés, A. Servisky et A. Kartveli.

Suite aux premières expériences de la guerre en Europe, on envisagea la construction d'un chasseur autour du nouveau moteur Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp en étoile.

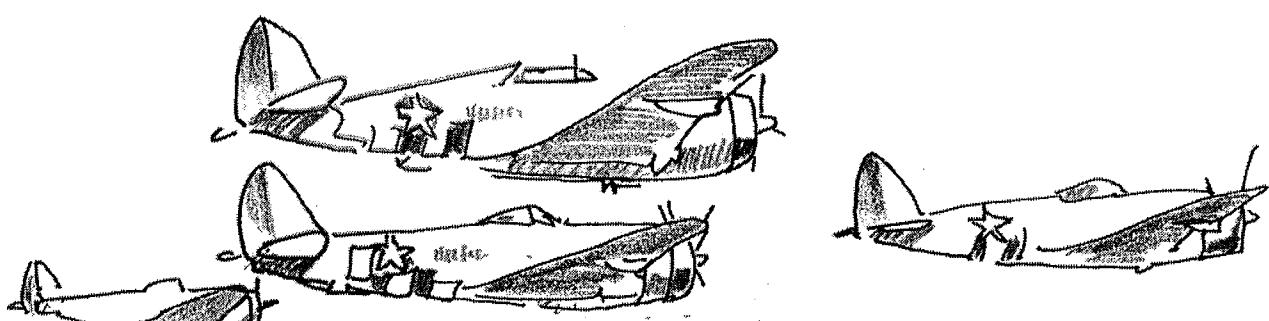
Ce groupe moteur, grand format entraîna, obligatoirement une machine elle aussi grand format. D'une masse de plus de six tonnes et de dimensions nettement plus importantes que celles d'autres chasseurs, amis et ennemis, le pilote disparaissait quasiment dans le fuselage.

Les missions dévolues au P 47, d'accompagnement à haute altitude; de chasse à moyenne et d'attaques tactiques au niveau du sol, exigèrent en particulier l'adjonction d'un turbocompresseur, augmentant l'alimentation en air du moteur, puissant à haute altitude par la récupération d'une partie des gaz d'échappement, expulsés dans la partie arrière du fuselage.

CONSTRUCTION A. SCHANDEL. -



MAQUETTE ECHÉE 1/7 ENTIEREMENT CONSTRUITE EN BOIS
D'APRES DES PLANS PERSONNELS, DÉSIGNÉS A PARTIR DE PLANS
TRIDIQUES. - L'ENSEMBLE FUT RÉALISÉ DANS LA PERSPECTIVE
D'UNE UTILISATION EN VOL CIRCULAIRE. . . .



12216

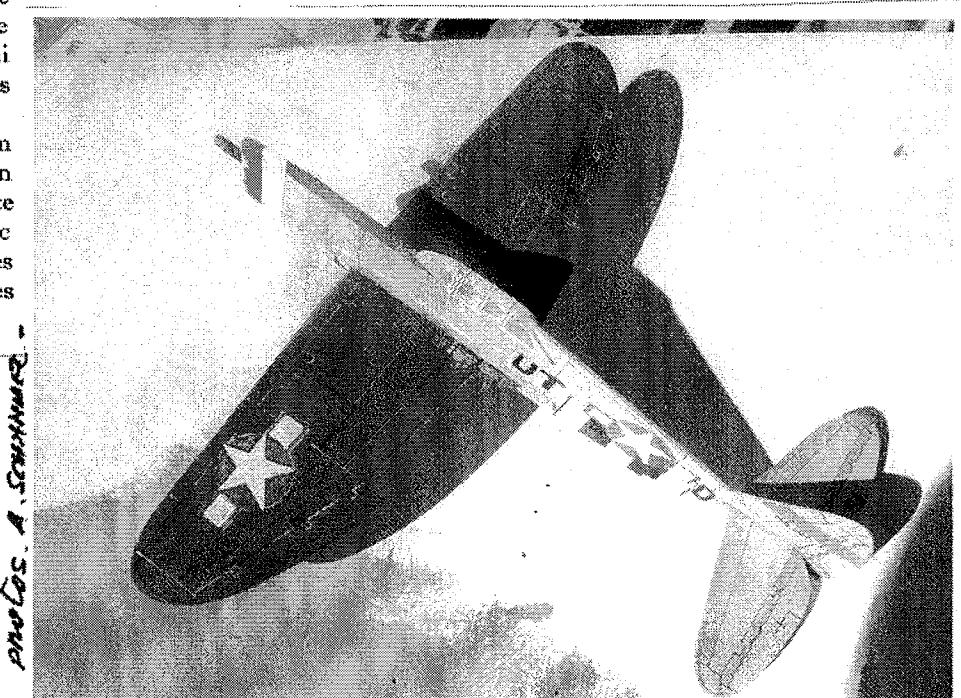
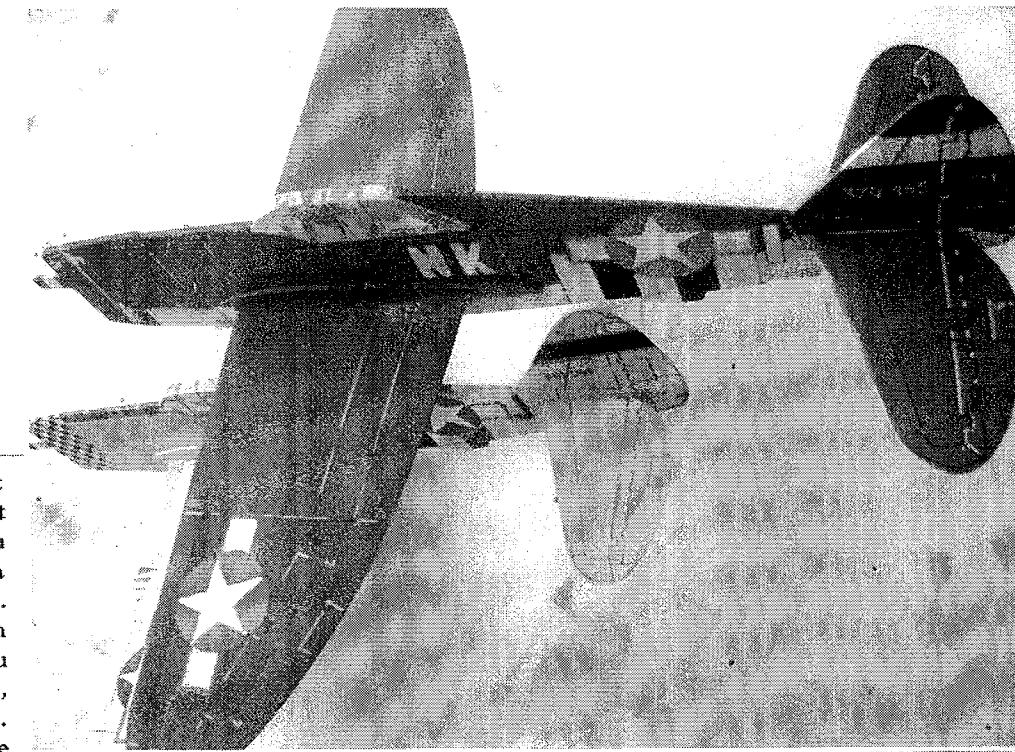
Cette adjonction a amené quelques aménagements particuliers et révolutionnaires, qui en même temps donnaient ce volume important du P 47 et aussi sa solidité légendaire.

A partir du débarquement de juin 1944; les formations de P 47, de la 8 ème et 9 ième Air Force franchissant la Manche à partir de l'Angleterre, menèrent une guerre d'attaque au sol, systématique à toutes les cibles ennemis visibles.

Le P 47 avec ses huit mitrailleuses 12,7, ses bombes et roquettes, était plus qu'un adversaire redoutable semant la terreur sur tout territoire hostile.

Sa masse, ainsi que son moteur en étoile assurerent au pilote une excellente protection, contre le feu ennemi. Néanmoins, son adversaire le plus redoutable et le plus efficace resta la FLAK légère, qui lui causa des pertes sévères lors des attaques à basse altitude.

J'ai personnellement en 1944 et 45, été témoin ici en Alsace, d'attaques de cette nature très fréquemment, avec des résultats effarants et des tragédies de toutes sortes; difficiles à relater.

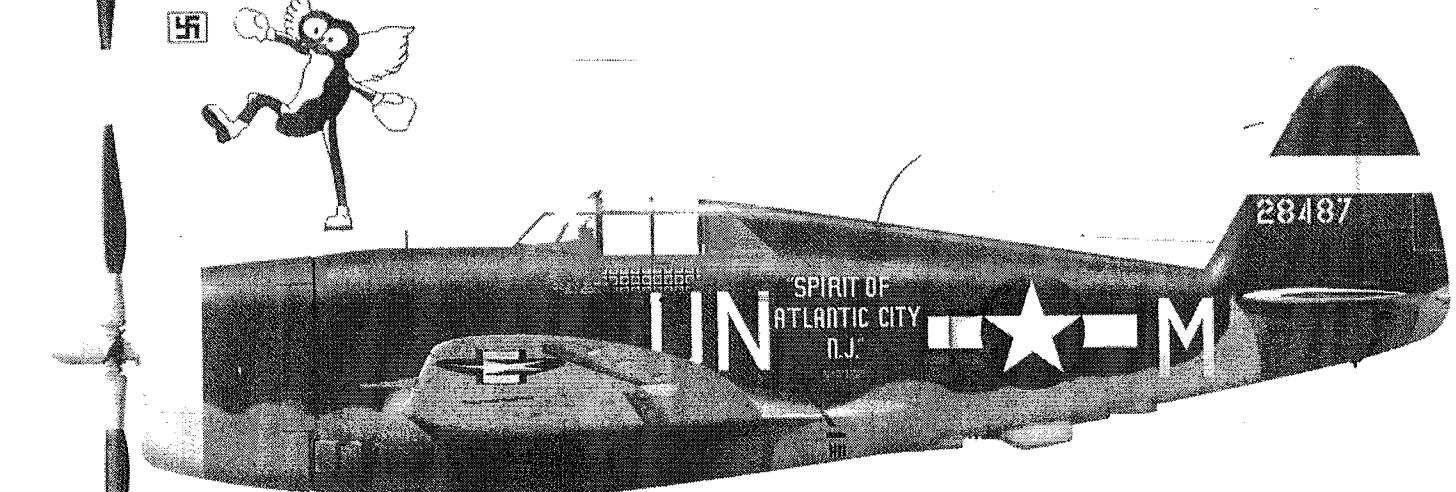
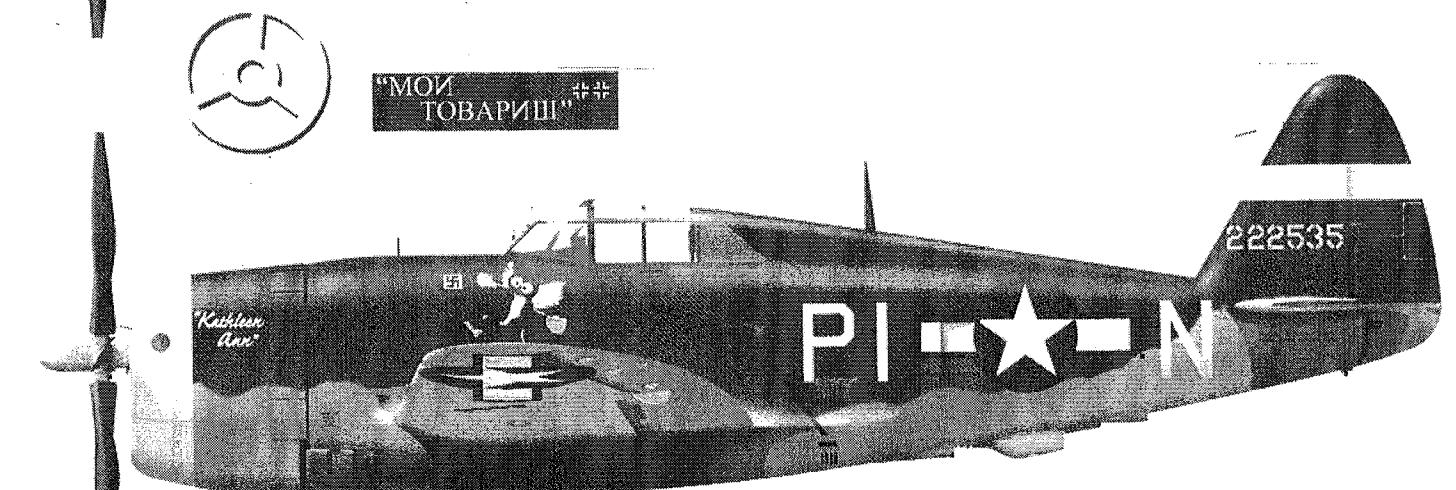
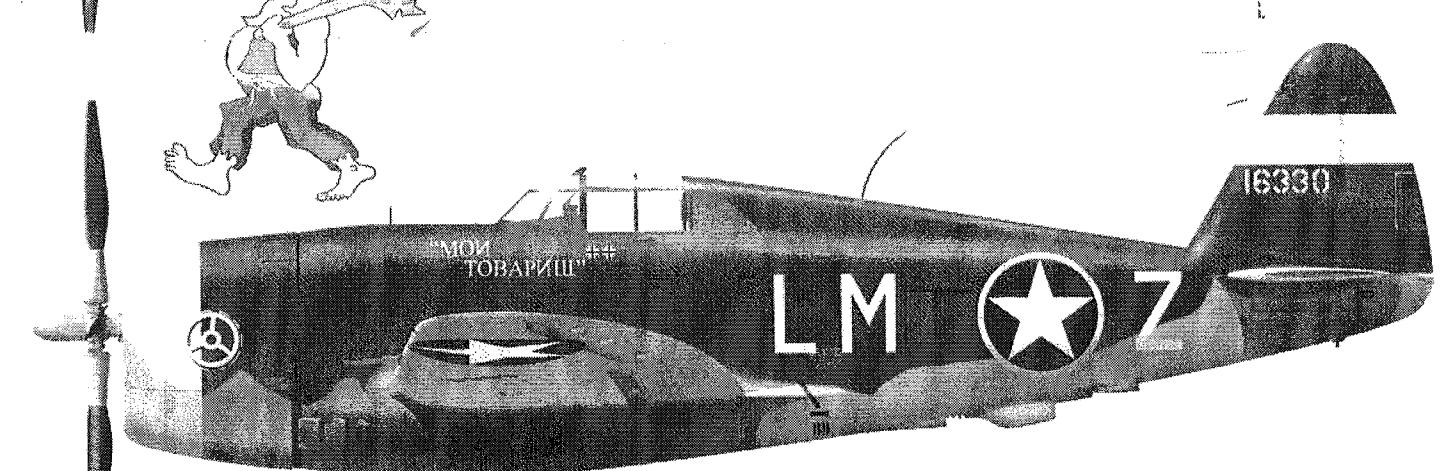
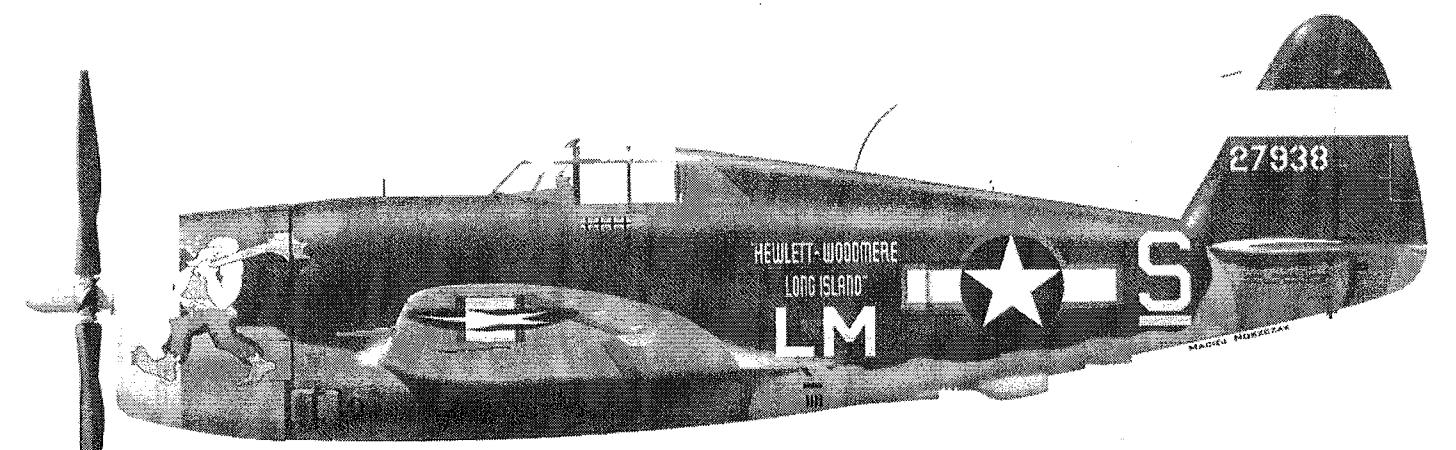


Ont participé à ce numéro :

J.P Di Rienzo -
Free Flight Quarterly -
Michel Coviaux
D.N.A - F.F.N - J.
Louis Rouquier -
Ray Chevedden -
Maurice Bodmer -
Jean Wantzenriether -
Alessandro Manoni -
Ole Torgersen -
Gerard Pierre Bes - -
A Schandl .

*MODÈLES PHOTOGRAPHIÉS APRÈS-PEINTURE
CAMOUFLAGE - RÉALISÉS A PARTIR DE PROFILS
COULEURS, ILLUSTRANT LES P 47 DE LA HUITIÈME
AIR FORCE BÂSÉE EN ANGLETERRE A PARTIR DE
L'ANNÉE 1943. -
LES PREMIÈRES UNITÉS EQUIPÉES, DE P 47 TYPE
DOS LATE DE RASOIR "PORTAIENT ENCORE LE
CAMOUFLAGE SORTIE D'USINE VERT, MARI EN
SURFACES SUPÉRIEURES ET GRIS CLAIR SUR
L'INTRADOS - SUR CE DERNIÈRE INTRADOS ETAIENT
APPOSÉES LES BANDES, NOIRES ET BLANCHES, VITÉE
DE DÉBARQUEMENT - JUIN 1944. -
LE FOND BLEU CIEL, EST RÉALISÉ A PARTIR
DE PAPIERS A CARBON PLUME, PEINTS AU ROULEAU
AVEC UN MÉLANGE BLANC, BLEU COBALT, MUAUCE -
POUR DONNER L'ILLUSION TROIS DIMENSIONS
IL SUFFIT DE PLACER LES MODÈLES AVEC
DES PIQUES BOIS BARBECOU, DE TELLE FAÇON
QU'ILS S'ORIENTENT PAR LA SILHOUETTE. -

12217



REPUBLIC P-47

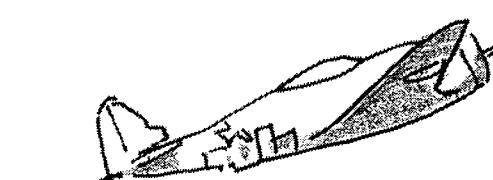
* TOUS CES P-47-D SONT DE LA MÊME UNITÉ LE 56 EME FIGHTER GROUP.
Ils ont en commun le camouflage classique des premières unités arrivées en Angleterre en 1943.

● HEWLETT-WOODMERE LONG ISLAND
PILOTE PAR .TAJ. DAVID DAVE SCHILLING
- SURFACES SUPÉRIEURES VERT OLIVE
- SURFACES INFÉRIEURES GRIS CLAIR
- NUMÉROS DE SÉRIE JAUNE OR
- IMMATRICULATIONS ET AUTRES ÉCRITURES BLANC
- BANDE BLANCHE HORIZONTALE SUR LA DERIVE.

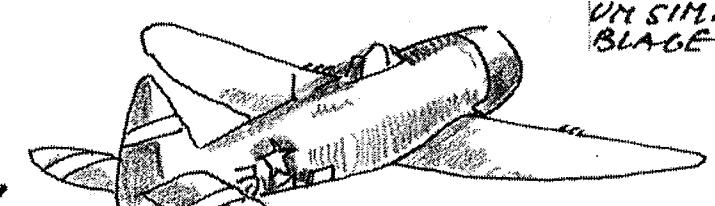
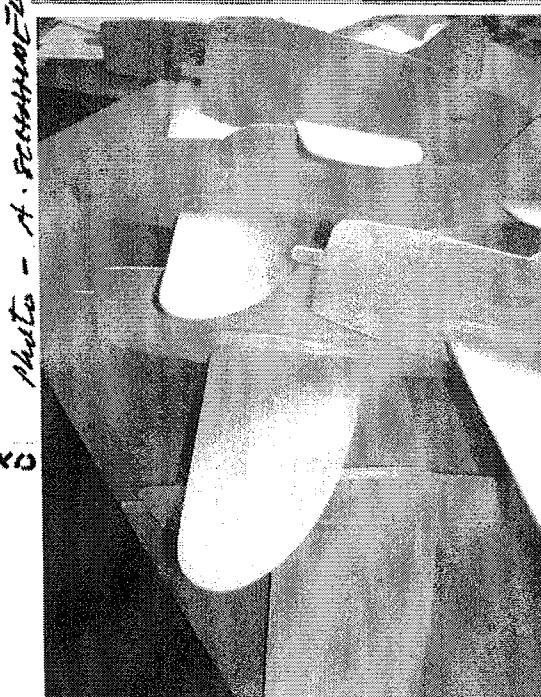
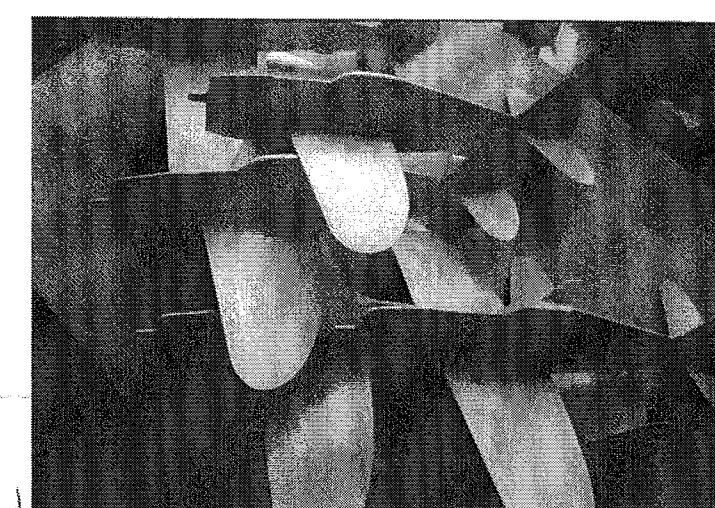
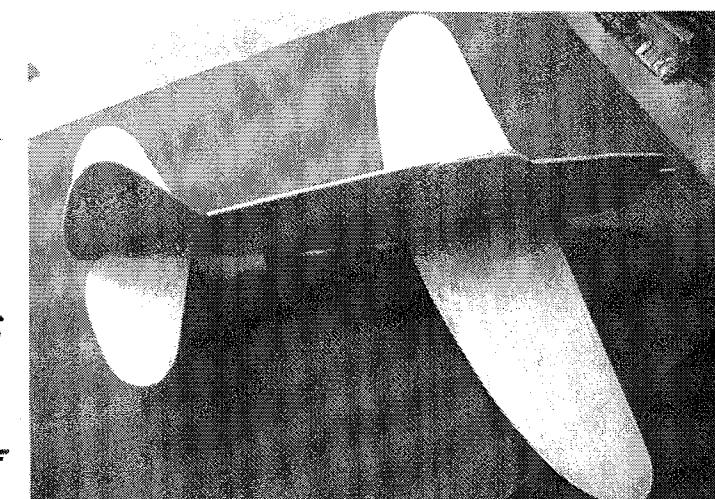
● MOI TOWARISZH
PILOTE PAR LT. COL HURET "HUB" ZETKÉ

- AUTRE BANDE BLANCHE AUTOUR RADIATEUR MOTEUR EN ÉTOILE
- MARQUES DE NATIONALITÉ ÉTOILE BLANCHE SUR CERCLE BLEU FONCÉ
- CERCLE SOULIGNÉ ROUGE POUR LE LM.5
- SOULIGNÉ DE JAUNE POUR LM.2

● KATHLEEN ANN
PILOTE PAR LE CAP RAYMOND B. WITHERS



● SPIRIT OF ATLANTIC CITY
PILOTE PAR CAP WALKER "BOO" MATHURIN



1) TROIS PHOTOS MONTRANT LE P-47 A L'ÉTAPE Balsa pur.
2) LE REGROUPEMENT EN TAS DONNE UN ASPECT D'ÉLÉVÉ D'ART MODERNE...

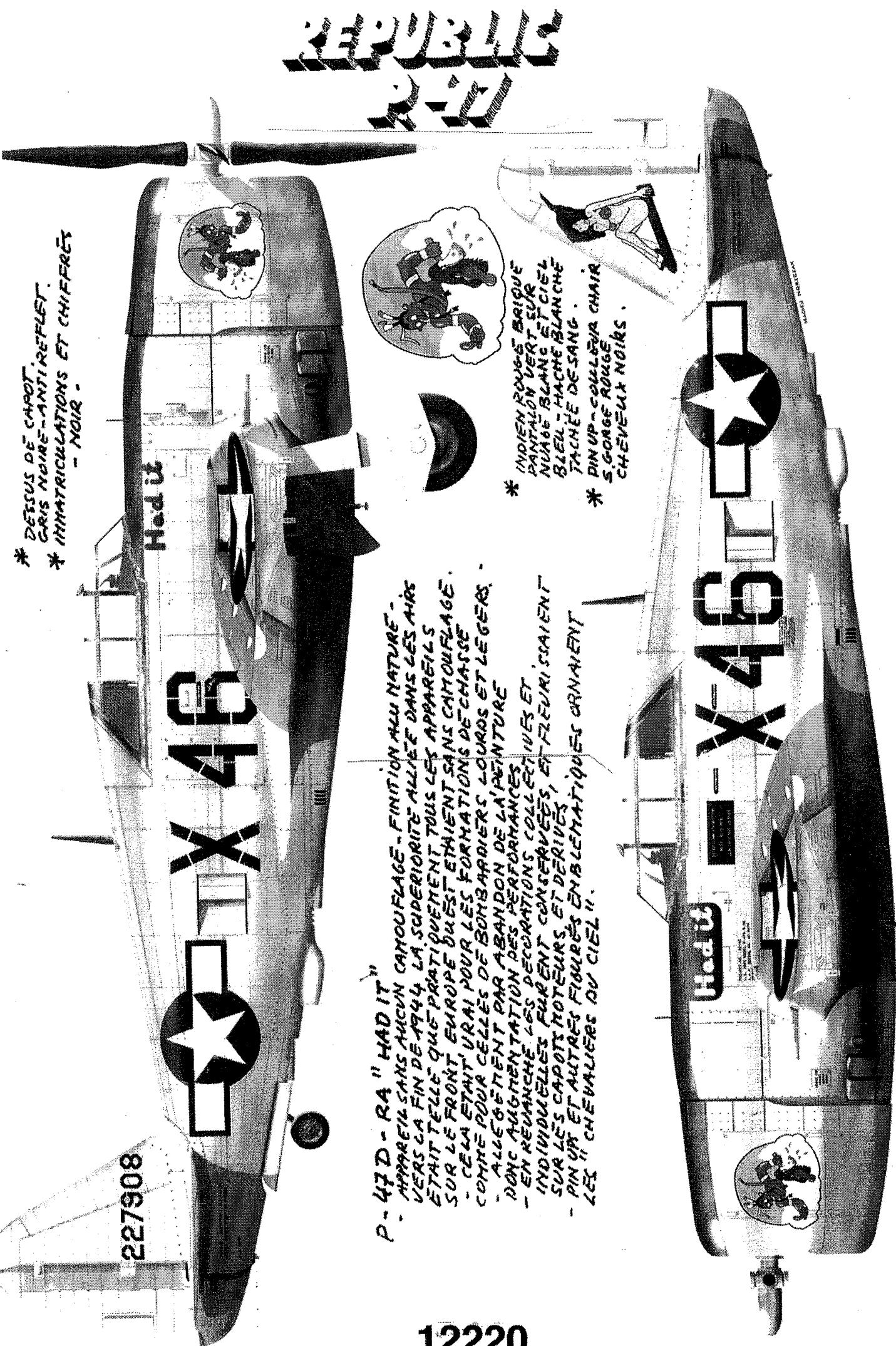
LES SILHOUETTES SONT CEPENDANT TRÈS FIDÉLES AU P-47 GRANDEUR NATURE AVEC EN PLUS UNE CERTAINE ÉLEGANCE.
- PAS DE FUSELAGE TRAPU - TRANSSANT CEPENDANT DES QUALITÉS AÉRODYNAMIQUES ÉVIDENTES.
NOTONS QU'À CE STADE DE LA CONSTRUCTION RIEN N'EST COLLÉ C'EST UN SIMPLE ARBRE-BLADE AVEC.

12218

12219

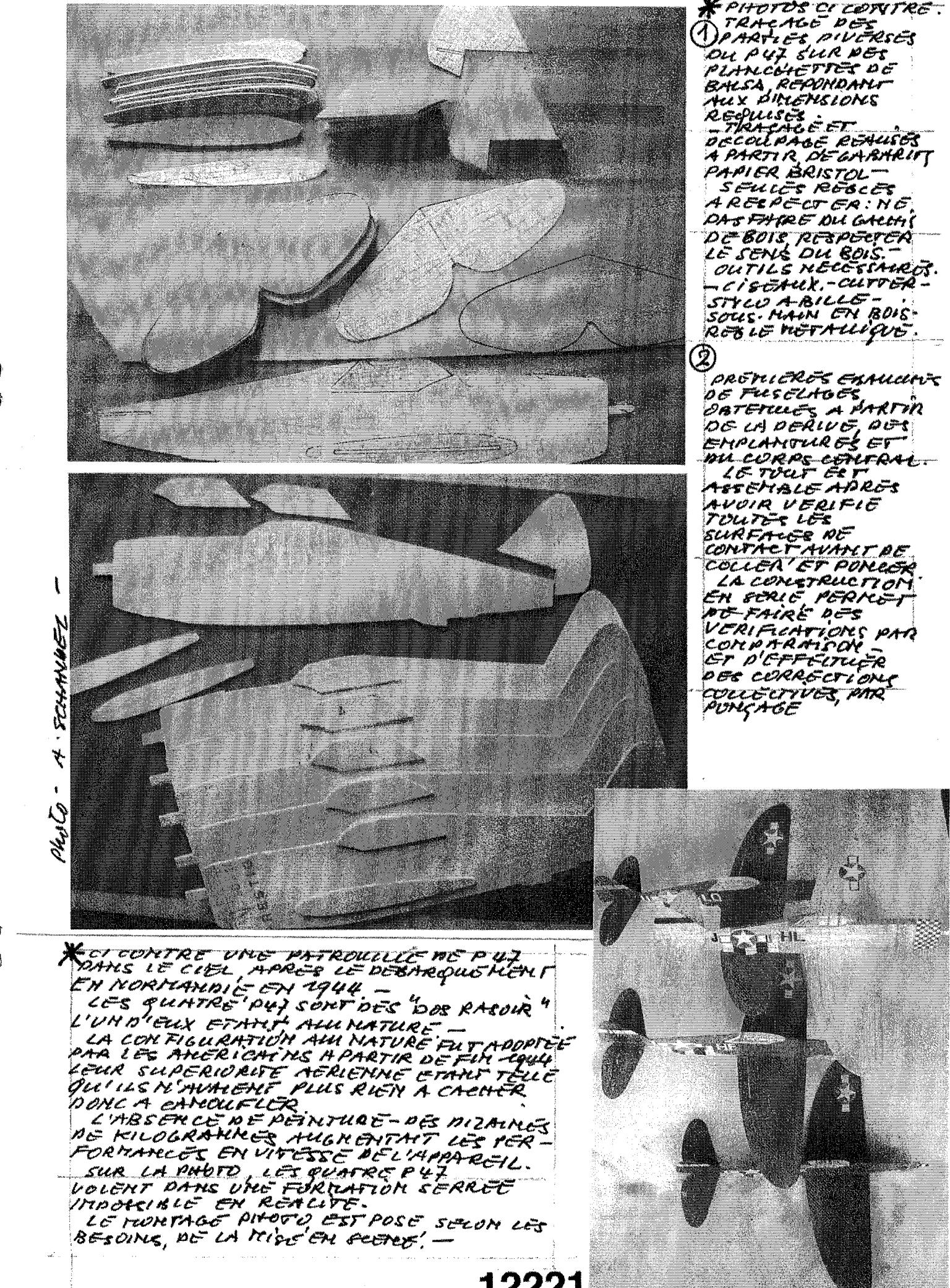
* DÉTUS DE CHASSEUR
GRIS NOIR-ANTIRIFLET.
* MATRÉRIALISATIONS ET CHIFFRES
- NOIR.

227908



P-47 D - RA "HAD IT"
APPAREIL SANS aucun camouflage - FINITION AU NATUREL
VERS LA FIN DE 1944 LA SUPERIORITE ALLIEE DANS LES AIRS
ETAIT TELLE QUE PRATIQUEMENT TOUS LES APPAREILS
SUR LE FRONT EUROPEAUX ETAIT ETIENANT SAN CAMOUFLAGE.
CELA ETAIT UNEA POUR LES FORMATIONS DE CHASSE
COMME POUR CELLES DE BOMBARDIERS LOURDS ET LEGERS.
- ALLEGEMENT POUR ABANDON DE LA PAINTURE
- DONT AUGMENTATION DES PERFORMANCES
- EN REDUISANT LES DECORATIONS COLLECTIVES ET
INDIVIDUELLES FURENT CONSERVÉES, ET REUSSI S'ETAIT
SUR LES CADORS ROTEURS ET DERIVES
- PIN UP ET AUTRES FIGURES CHICHESTIQUES ORNAIENT
LES CHEVAUCERS DU CIEL".

12220



* CI CONTRE UNE PATROUILLE DE P-47
DANS LE CIEL APRES LE DEBARQUEMENT
EN NORMANDIE EN 1944.
LES QUATRE P-47 SONT DES "DOS RASOIR"
L'UN D'EUX ETAIT AU NATUREL.
LA CONFIGURATION AU NATUREL FUT ADOPTEE
PAR LES AMERICAINS A PARTIR DE FIN 1944
LEUR SUPERIORITE AERIENNE ETAIT TELLE
QU'ILS N'AUVENT PLUS RIEN A CACHER.
DONC A CAMOUFLER.
L'ABSENCE DE PEINTURE - DES MIZAINES
DE KILOGRAMMES AUGMENTAIT LES PER-
FORMANCES EN VITESSE DE L'APPAREIL.
SUR LA PHOTO, LES QUATRE P-47
VOIENT DANS UNE FORMATION SERREE
IMPOSSIBLE EN REALITE.
LE MONTAGE PILOTOU EST POSE SELON LES
BESOINS, DE LA FAIS EN GENS".

12221

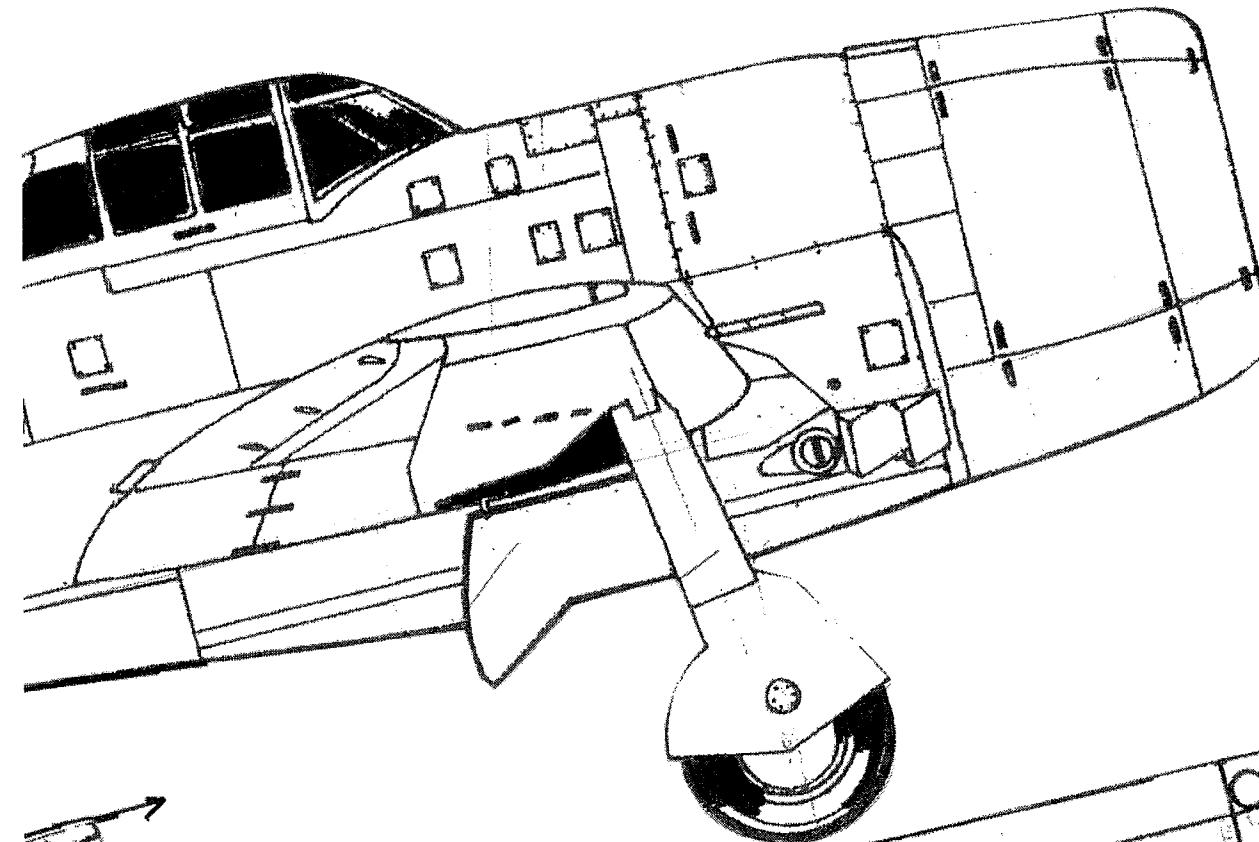
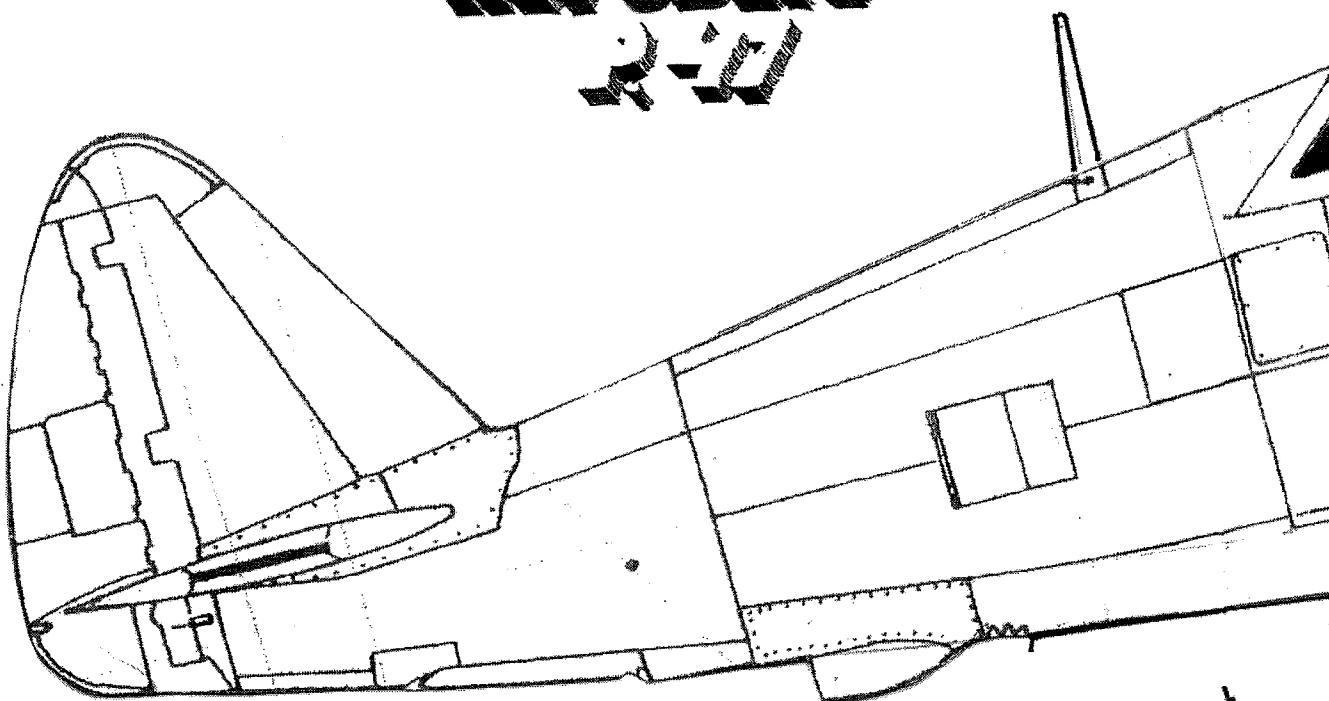
* PHOTOS CI CONTRE.
1) TRACAGE DES
PARTIES DIVERSES
DU P-47 SUR DES
PLANCHETTES DE
BALSA, REPONDANT
AUX DIMENSIONS
REQUISES.
- TRACAGE ET
DECOUPLAGE REALISES
A PARTIR DE GARNITUR
PAPIER BRISTOL
- SEULLES REGES
A RESPECTER: NG
DAS FABRE DU GARNIT
DE BOIS, RESPECTER
LE SENS DU BOIS.
- OUTILS NECESSAIRES:
- CISTEAUX, - COUTER
- STYLO A BILLE
- SOUS MAIN EN BOIS
- RUELE METALLIQUE.

2) PREMIERES ETAPES
DE FUSELAGE
OBTENUES A PARTIR
DE LA DERIVE, DES
EMPLANTURES ET
DU CORPS CENTRAL.
LE TOUT EST
ASSEMBLE AFIN
AVOIR VERIFIE
TOUTES LES
SURFACES DE
CONTACT AVANT DE
COLLER ET PONCE.
LA CONSTRUCTION
EN SERIE PERMET
DE FAIRE DES
VERIFICATIONS PAR
COMPARAISON
ET D'EFECTUER
DES CORRECTIONS
COLLECTIVES PAR
PONCEAGE.

REPUBLIC
A-10

1/32
SCHEMATIC

SCHEMATIC

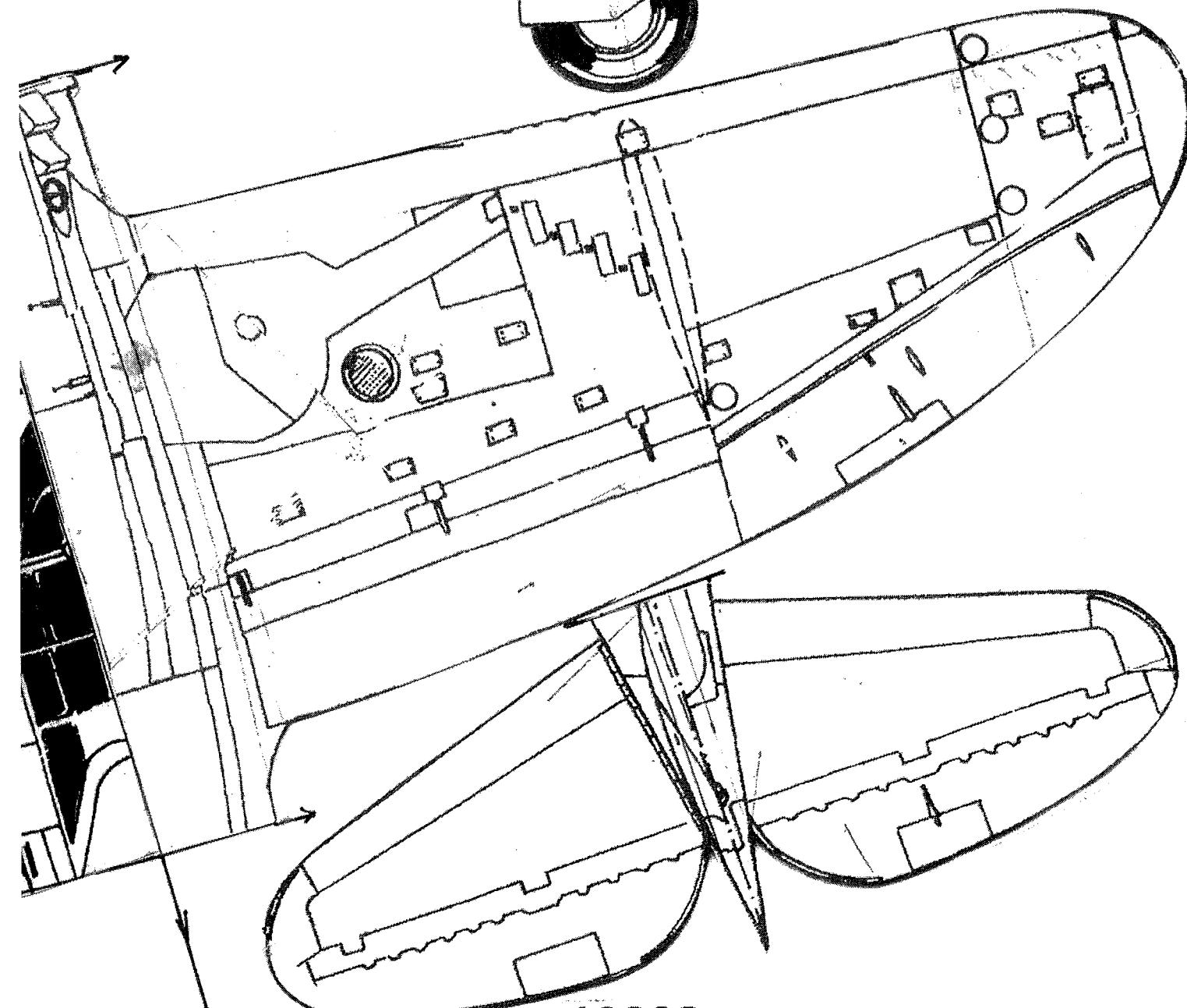
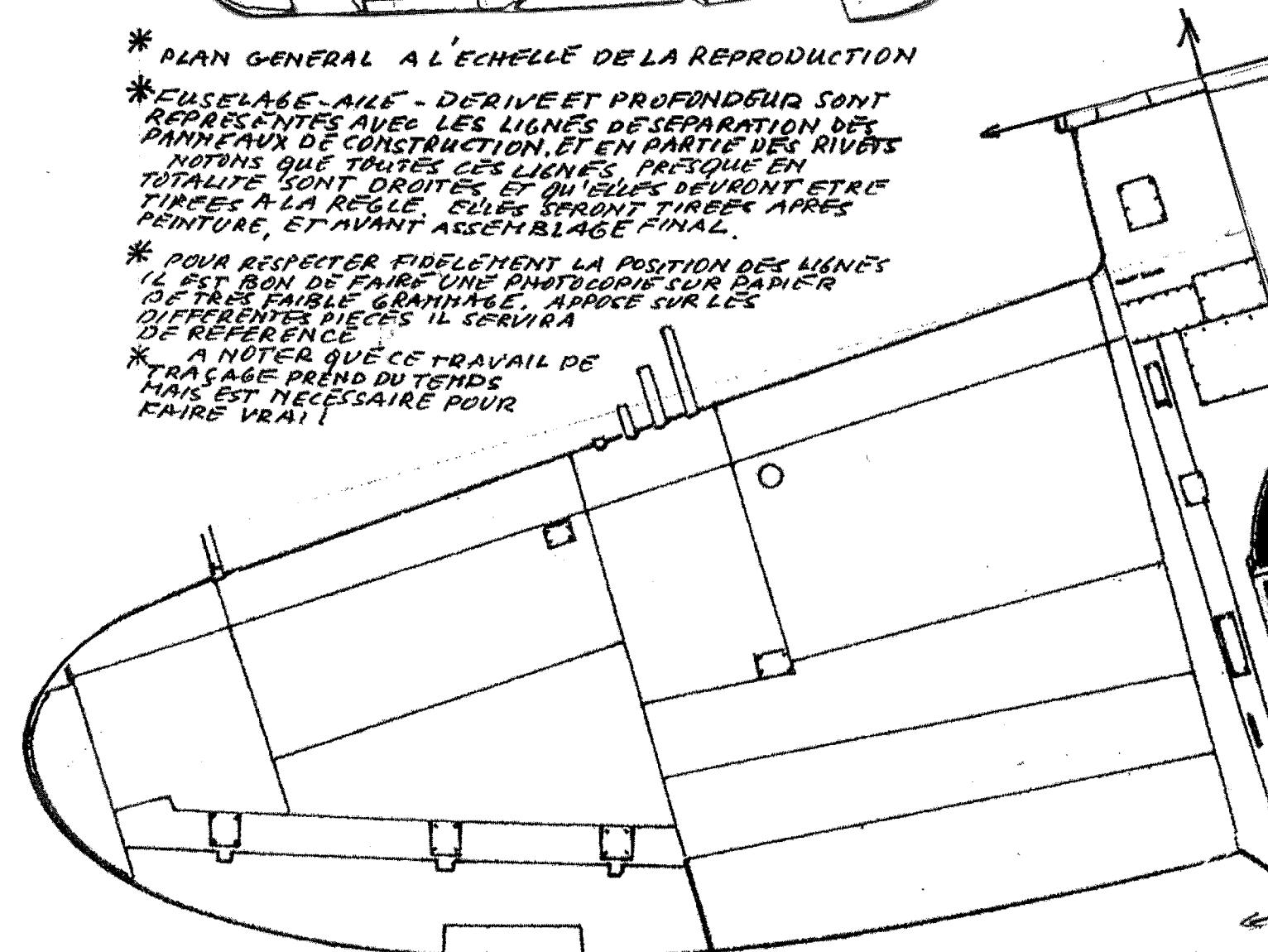


* PLAN GENERAL A L'ECHELLE DE LA REPRODUCTION

* FUSELAGE-AILE - DÉRIVE ET PROFONDEUR SONT
REPRÉSENTÉS AVEC LES LIGNES DE SÉPARATION DES
PANNEAUX DE CONSTRUCTION, ET EN PARTIE DES RIVETS.
NOTONS QUE TOUTES CES LIGNES, PRESQUE EN
TOTALITÉ, SONT DROITES ET QU'ELLES DEVRONT ÊTRE
TIRES À LA RÉGLE. ELLES SERONT TIRES APRÈS
PEINTURE, ET AVANT ASSEMBLAGE FINAL.

* POUR RESPECTER FIDÉLEMENT LA POSITION DES LIGNES,
IL EST BON DE FAIRE UNE PHOTOCOPIE SUR PAPIER
DE TRES FAIBLE GRAHAGE. APPOSÉ SUR LES
DIFFÉRENTES PIÈCES IL SERVIRA
DE RÉFÉRENCE.

* A NOTER QUE CE TRAVAIL DE
TRACAGE PREND DU TEMPS
MAIS EST NÉCESSAIRE POUR
FAIRE VRAI !

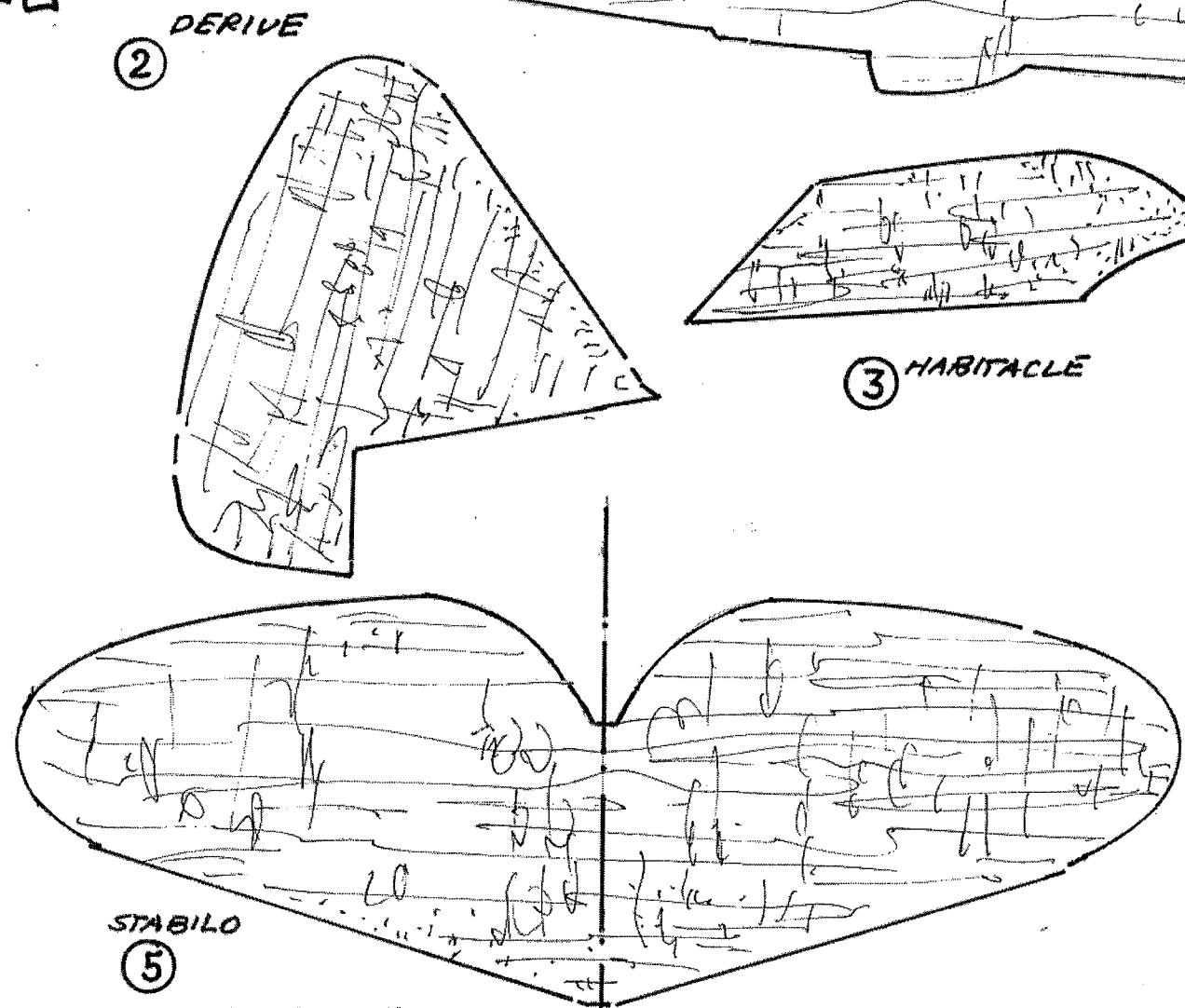


12222

12223

REPUBLIC

DI-1
FLEUVE
FLEUVE

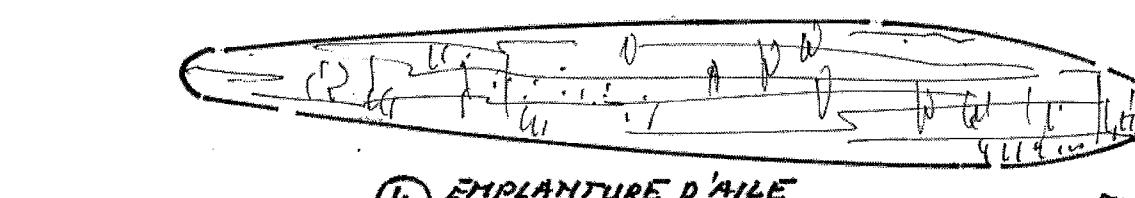
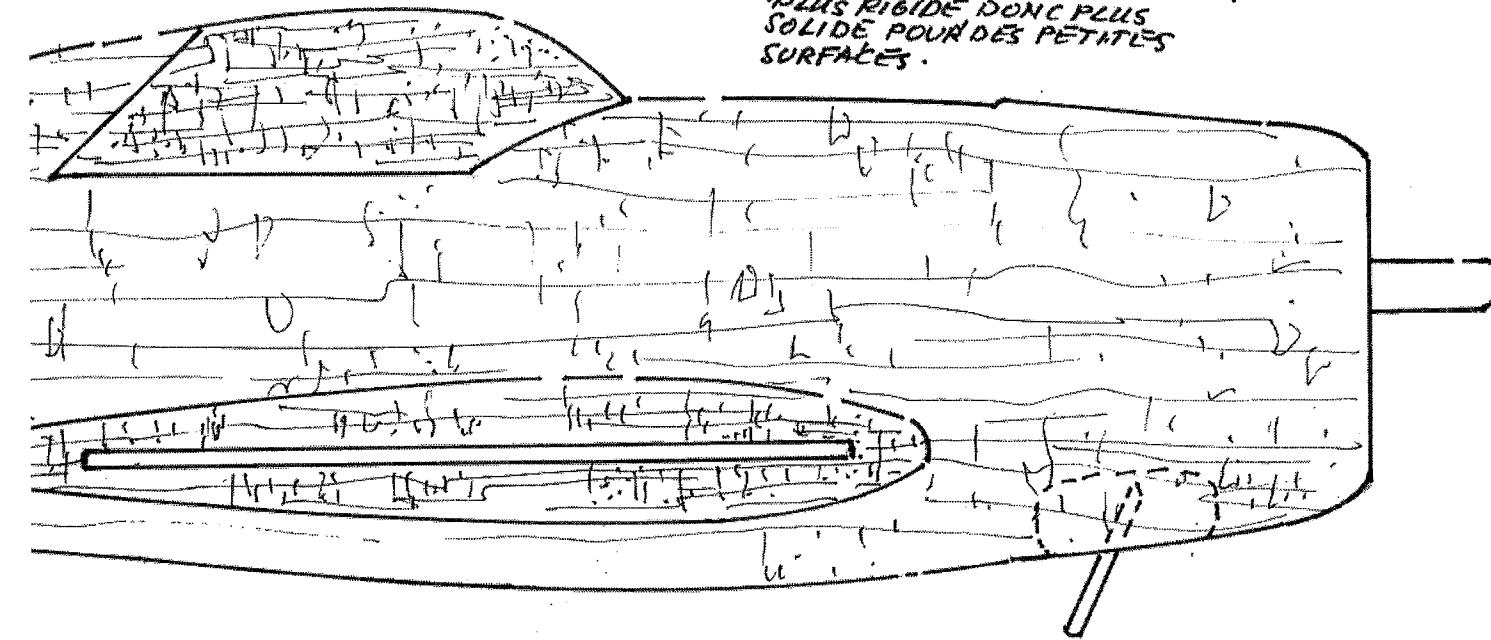


LE CHOIX DE LA QUALITÉ DE BALSA EST COMME PAR AILLEURS TOUJOURS IMPORTANT TOUT COMME LE SENS DU FIL DU BOIS, AFIN D'ÉVITER L'ÉCLATEMENT DU BOIS LORS DE LA DÉCOUPE.

DESSINS A. SCHANDORF.

12224

* LE CHOIX DU BALSA DEVRA RÉPONDRE A QUELQUES CRITÈRES DE BASE, CONCERNANT LA DENSITÉ, LA TEXTURE, LA DENSITÉ POUR LE FUSELAGE ET L'AILE DEVRAIT SE SUIVER ENTRE 0,9 ET 0,14 EN QUALITÉ A OU B LA QUALITÉ C - QUARTER GRAIN ETANT PLUS RARE ET AUJOURD'HUI PLUS CHÈRE. POUR LA DERIVE ET LA STABILO, L'UTILISATION DE LA QUALITÉ C EST CONSEILLÉE. PLUS RIGIDE DONC PLUS SOLIDE POUR DES PETITES SURFACES.



④ EMPLENTURE D'AILE



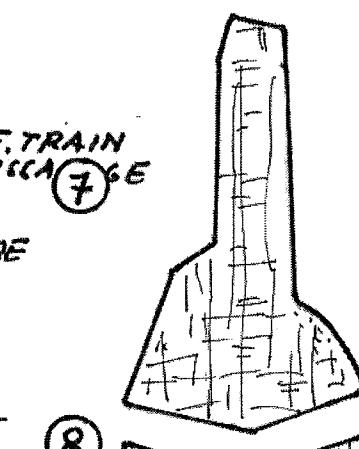
⑦ JAMBES TRAIN D'ATERRISSAGE

⑩ "BIDON" RÉSERVOIR SUPPLÉMENTAIRE

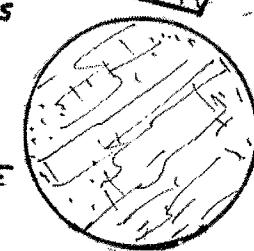
* LES PASSAGES, POUR AILE ET STABILO DANS CE FUSELAGE SONT A EFFECTUER AVANT LA POSE DE LA PEINTURE ET DES DECORATIONS * CETTE OPÉRATION D'ASSEMBLAGE EST TOUJOURS DELICATE ET DOIT ÊTRE EXÉCUTÉE AVEC GRAND SOIN ET PRÉCISION. UTILISER RÈGLE MÉTALLIQUE ET LAME NEUVE FINALISER AVEC UNE LAME A'ONGLE - CARTON DUR - DU COMMERCE.

DIMENSIONS, ÉPAISSEURS DU BALSA UTILISÉ.

- * FUSELAGE - BALSA 3 mm
- * AILE - BALSA - 2 mm
- * STABILO - BALSA - 1,5 mm
- * RENFORS EMPLENTURE D'AILE
- HABITACLE - 1,5 mm
- * VOILETS TRAIN - 1 mm
- * ROUES - 1,5 mm



⑨ ROUE



ECHELLES 1/1
12225

LEADER

DI-1

* VUE DU DESSUS DE L'ENSEMBLE DU MODELE. CETTE VUE MONTRÉ BIEN LE DESSIN HARMONIEUX DE L'AILLE, ELLIPTIQUE.

LE DESSIN EST A L'ÉCHELLE 1/1, DONC DIRECTEMENT EXPLOITABLE SUR PHOTOCOPIE.

NOTER ET OBSERVER BIEN LE SENS DES FIBRES DU BOIS.

* LA CORDE CENTRALE DE L'AILLE AU NIVEAU DU FUSELAGE EST LÉGEREMENT SUPERIEURE A LA LARGEUR 70CM D'UNE PLANCHETTE DE BALSA. IL FAUDRA DONC UN PETIT RAYON.

* IL CONVIENDRA DE PONCE EN PROFIL L'EXTREMITÉ DE L'AILLE TOUT EN GARDAINT LE PROFIL PLAT SUR L'INTRADOS.

POSITION TRAIN D'ATERRISSAGE

68

⑥

PROFIL PONCE

③

* APRÈS PONCEAGE FIN, PASSER UNE COUCHE DE BOUCHE PORES. APRÈS SÉCHAGE DE CETTE APPLICATION, REPONCE, A GRAIN TRES FIN. ON OBTIENDRA UNE SURFACE LISSÉE ET LÉGEREMENT IMPÉNÉTRABLE SERVANT DE BASE A LA PEINTURE. TOUTES CES OPERATIONS SE FONT BIEN ENTRETOU SUR LES PIÈCES NON ASSEMBLÉES.

①

107



12226

REPUBLIC

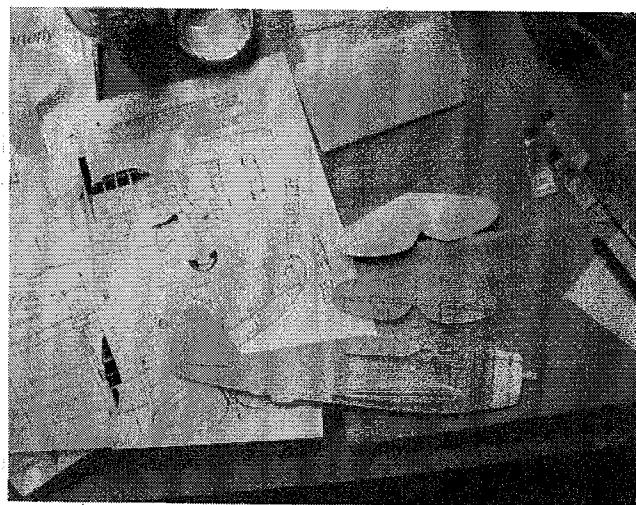
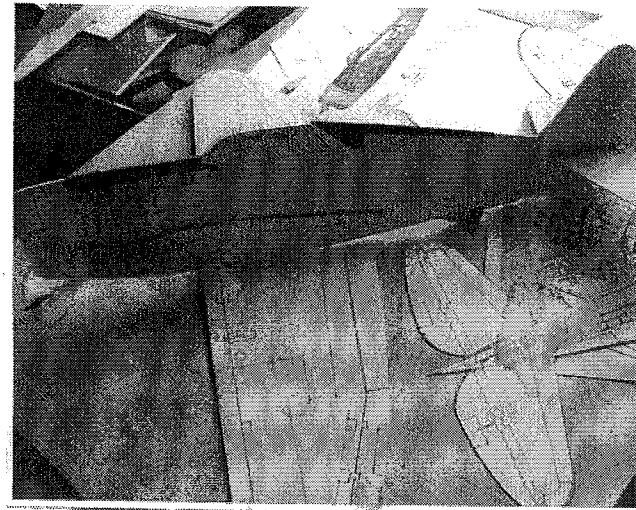


Photo : A. SEMANDEL.

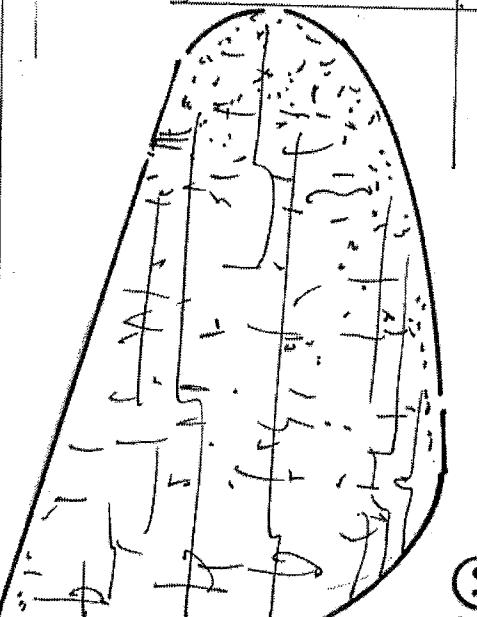
① PHOTO : ILLUSTRE UNE PREMIÈRE EBALUCHÉ DE MISE SOUS PEINTURE DES TROIS ÉLÉMENTS PRINCIPAUX : FUSELAGE AILE, STABILISATEUR.

LA DECORATION, ENVISAGEE SUR CE P47 EST AU NATURE SAUF POUR LE CAPOT SUPERIEUR, ANTI-EBLOUSSANT. POUR OBTENIR L'EFFET AU NATURE MELANGER : BLANC (GOUACHE) UN PEU VYNILIQUE, UNE TRACE DE BLEU (GOUACHE) ET DE LA POUSSIÈRE D'ALU.

Bien MELANGER LE TOUT AVEC UN PEU D'EAU POUR OBTENIR UNE TEXTURE HOMOGENE ET LISSÉ.

② LA GOUACHE - POUSSIÈRE ET P. VYNILIQUE SE TROUVENT PARISIEN. ÉLÉMÉNTS DÉCOLLÉS GRÂCE AU PLAN TROIS VUES - PHOTOCOPIE SUR PAPIER FORT (BRISTOL) A PAROIR QU'ON PEUT RÉALISER LA REPRODUCTION ET LA DÉCOLLÉ SUR BALSA DE TOUTES LES PARTIES COMPOSANT LE MODÈLE.

179



* RAPPELONS QUE LA CONFÉCTION DE PLUSIEURS MODELES EN PETITE SÉRIE PERMET RAPIDEMENT DE MULTIPLIER ET DE VARIER LES MODÈLES.

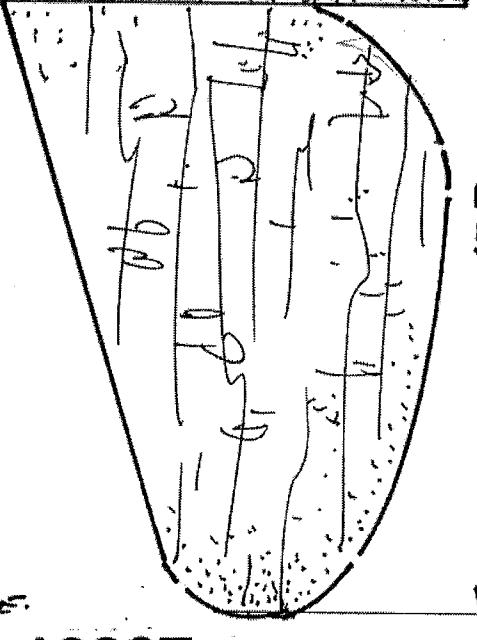
DANS LES ATELIERS DE JEUNES CES CONSTRUCTIONS SONT PARTICULIÈREMENT APPROFONDIÉES.

ILS SONT TOUJOURS INTERESSÉS PAR NOS "AVIONS" QUI ONT EXISTÉS ET QUI ONT UNE HISTOIRE.

LA DOCUMENTATION FRANÇAISE QUI LONGTEMPS A FAIT DEFaut EST MAINTENANT DISPONIBLE ET FACILEMENT ABORDABLE.

VOUS AVEZ DÉJÀ INSISTÉ DANS DES NUMÉROS VOL LIBRE PASSÉS SUR LE FAIT QUE SI VOUS VOULEZ FAIRE VOLER VOTRE ENGIN, IL CONVIENT DE CONSERVER LA COLLECTE NUE PAS D'ACCÈS SOIREE, ILS SERONT VOLÉS À LA CARRE.

174



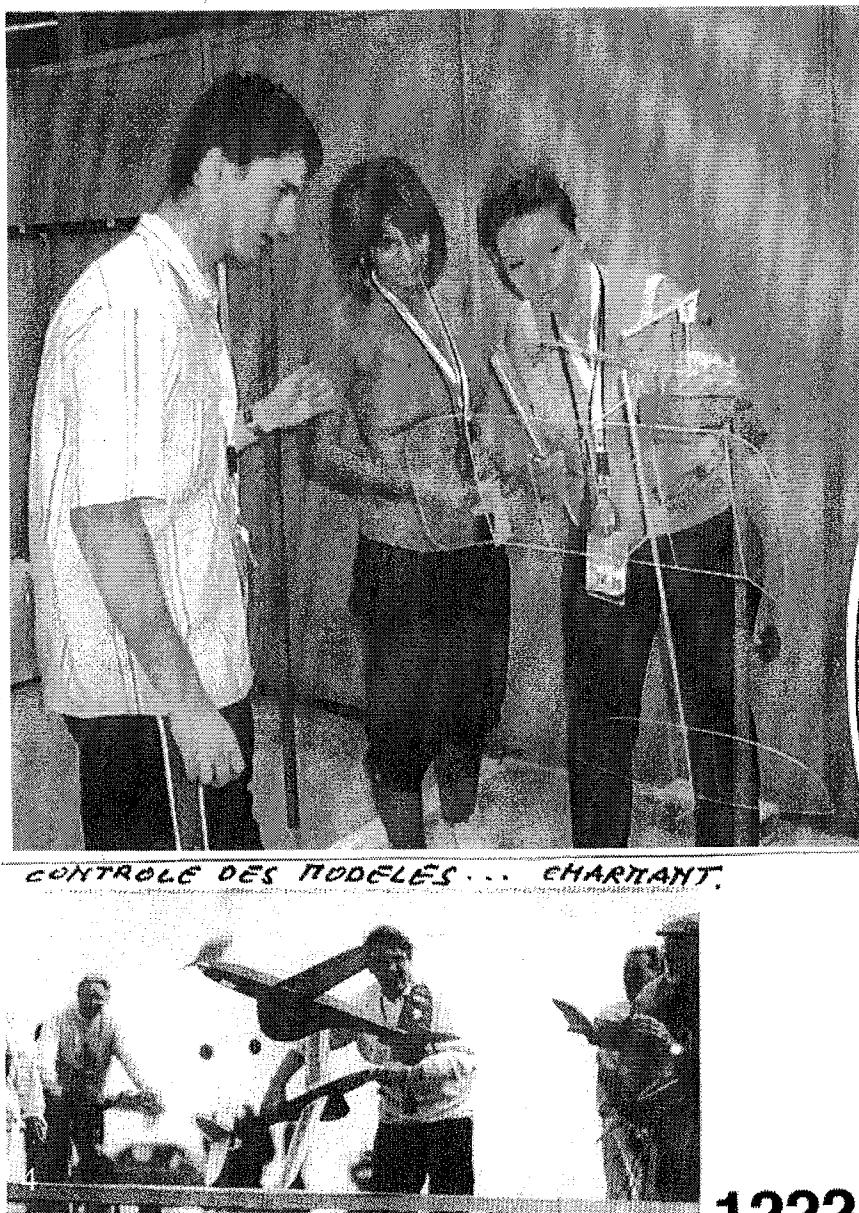
12227

Name	FAI Lic	Country		Place
KAPLANOVA Gabriela (J)	CZE 1019	CZE	200:19	1
MARILIER Lucas (J)	FRA 755	FRA	190:43	2
VISAN Alexandru (J)	ROU 1318	ROU	189:55	3
CUGLER Eric (J)	ROU 601	ROU	183:43	4
DEVEIKIS Jonas (J)	LTU 556	LTU	181:26	5
SERBAN Mihnea (J)	ROU 1317	ROU	169:21	6
TRANCHON Nicolas (J)	FRA 330	FRA	109:38	7
BROUANT Nicolas (J)	FRA 554	FRA	75:16	8
LAURIKENAS Simas (J)	LTU 558	LTU	51:07	9
MAZVILA Tomas (J)	LTU 726	LTU	49:07	10

Country		Place
ROMANIA	166:41	1
FRANCE	163:53	2
LITHUANIA	148:38	3
CEZCH REPUBLIC	58:26	4

CHAMPIONNATS D'EUROPE F1D.

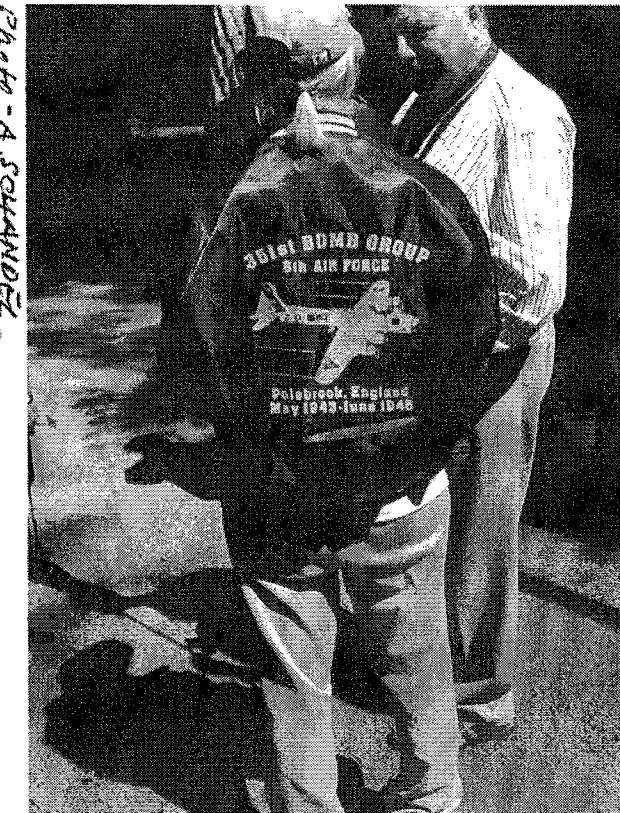
* DANS D'AUTRES TEMPS...
ET EN D'AUTRES LIEUX
ET BIEN SÛR A UN AUTRE
AGE...
J'AI RÊVÉ D'ÊTRE PILOTE
FINALEMENT J'AI RETROUVÉ
UNE PHOTO D'ÉPOQUE OÙ
JE L'AI ÊTÉ...



12228

351ST BOMBARDMENT GROUP HEAVY

ANDRE SCHANDEL



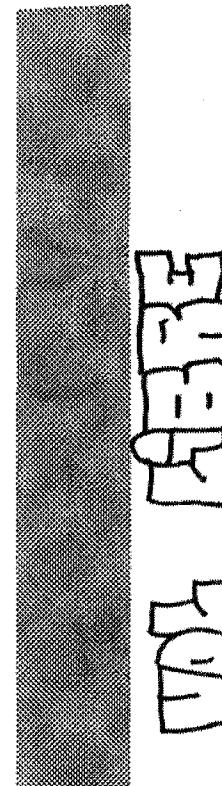
HOLTZWIHR - HAUT RHIN. -
4 JUILLET 2011 FETE NATIONALE DES
U.S.A. DEVANT LE MEMORIAL
A. MURPHY. * CI DESSOUS LES AUTOGRAPHES DE DEUX PILOTES AGÉS DE 86 ET
88 ANS AUJOURD'HUI



12229

En temps de guerre, lorsqu'on est dans l'enfance, tous les faits dramatiques, liés à la peur, laissent des souvenirs impérissables.

Dans les années 1943 et 44, deuxième guerre mondiale, nous avons été ici en Alsace soumis à des faits de guerre particulièrement marquants. La guerre aérienne, stratégique contre l'Allemagne, par les "fleuves" de bombardiers américains, de jour et anglais, de nuit, empruntait notre ciel à l'aller ou au retour



-SIGNATURES
SUR UNE
PHOTO 1944
D'UN DEUXIÈME
B-17 EN
MISSION AU
DESSUS DE
L'ALLEMAGNE.

CHAMPIONNATS EUROPE

JUNIORS

JUNIOR EUROPEAN CHAMPIONSHIP 2011

Held at Šentjernej, Slovenia from July 10 to 17

F1A Individual results

1	Vitaliy Dovgopolyy	UKR	1290	300	214
2	Anrijs Plume	LAT	1290	300	186
3	Adrian Crîntescu	ROU	1290	281	
4	Nikita Cikolenko	RUS	1290	218	
5	Adam Blazek	CZE	1290	198	
6	Maciej Krupa	POL	210	180	180
7	Oskar Findahl	SWE	183	180	180
8	Sergey Kutas	UKR	210	145	180
9	Michael Maier	ISR	210	180	180
10	Guillaume Paris	FRA	210	180	180
11	Nikolay Bardarov	BUL	210	180	180
12	Samuel Zachara	SVK	153	180	180
13	Marek Jurina	CZE	210	121	180
14	Denis Sinskyi	RUS	152	180	180
15	Alim Naloyev	RUS	210	180	128
15	Luka Modric	CRO	210	105	180
17	Vlad Jipa	ROU	210	91	180
18	Daniel Rosseler	CZE	210	180	180
18	Theo Bardon	FRA	210	86	180
20	Adrian Szymanski	POL	210	180	82
21	Willi Herwig	GER	210	89	168
22	Mihnea Niculescu	ROU	210	89	180
23	Daniel Asberg	SWE	101	180	180
24	Tillmann Kranz	GER	210	180	67
25	Nikola Dordevic	SRB	200	96	154
26	Amit Kidron	ISR	210	180	180
27	Stas Khavin	ISR	140	138	180
28	Matej Betak	SVK	210	180	180
29	Henrik Westen	SWE	123	180	117
30	Mateo Pavichievaz	CRO	210	135	180
31	Grega Filo	SLO	210	180	180
32	Slavko Savic	SRB	210	113	180
33	Denis Tamaverdiev	UKR	133	180	180
34	Crt Siflar	SLC	210	180	51
35	Oliver Meissnest	GER	210	140	180
36	Andrija Petic	SRB	163	50	180
37	Stefan Potocky	SVK	210	75	163
38	Przemyslaw Gumienny	POL	210	180	75
39	Martin Chaillou	FRA	210	74	180
40	Aleksandrs Sirkievics	LAT	210	76	180

Number of maximum in each round

Number of full scores up to each round

F1P Individual results

1	Luka Akopov	RUS	180	161	180	180	180	175	1236
2	Oleksandr Ponomarov	UKR	180	180	180	138	180	180	1218
3	Willi Herwig	GER	180	180	180	180	131	180	1211
4	Andrey Shotin	RUS	180	180	180	125	180	180	1205
5	Denis Voloshin	UKR	180	180	158	144	180	180	1202
6	Phillipp Seifert	GER	156	180	180	180	180	145	1201
7	Vitly Dovgopolyy	UKR	162	180	136	180	180	180	1198
8	Daniel Seifert	GER	180	172	161	167	180	180	119
9	Sergey Siromatnikov	RUS	154	118	159	180	180	98	1159
10	Zorin Valeanu	ROU	152	162	31	74			419
11	Petrut Ghita	ROU	155	140	60	51			406
12	Alexandru Barbu	ROU	148	104	5				257

Number of maximum in each round

Number of full scores up to each round

F1P team results

Country	Team	Total
1 Ukraine	UKR	3618
2 Germany	GER	3571
3 Russia	RUS	3510
4 Romania	ROU	1082

F1B Individual results

1	Andriy Stepanchuk	UKR	1320	289	
2	Andrey Sharapov	RUS	1320	280	
3	Bojan Gostojic	SRB	1320	223	
4	Remi Bardon	FRA	1320	202	
5	Nikola Dordevic	SRB	239	180	180
6	Phillipp Seifert	GER	240	180	180
7	Andrey Subachev	RUS	240	171	180
8	Natalia Bilewicz	POL	240	180	153
9	Slavko Savic	SRB	203	180	180
10	Julien Laty	FRA	228	180	131
11	Andrei Anca	ROU	240	154	180
12	Tristan Seifert	GER	240	180	180
13	Jurijs Ancans	LAT	240	180	109
14	Daniel Seifert	GER	171	180	161
15	Oleksandr Ponomarov	UKR	167	180	143
16	Kateryna Pugach	UKR	179	149	174
17	Bartłomiej Skibicki	POL	240	180	180
18	Petr Novotny	CZE	145	180	180

Number of maximum in each round

Number of full scores up to each round

SENTJEMEJ
SLOVENIE
10 AU 17 JUILLET

Les Championnats d'Europe Juniors, du mois de juillet dernier appellent deux remarques principales.

1- Le déplacement important du centre de gravité géographique de l'activité vol libre vers l'Europe de l'est, et cela est de plus en plus marqué depuis quelques années. Pas d'Anglais, pas d'Italiens, pas de Hollandais, pas d'Espagnols, pas de pays nordiques...peu d'Allemands et de Français....

C'est le résultat d'une politique d'abandon d'investissement dans le vivier, vide, des jeunes .. malgré quelques soubresauts dans le passé, qui sont restés sans effets. Seuls quelques flots de résistances familiaux, ont encore laissé croire à un renouveau impossible.

2- Le silence , du moins en ce qui concerne Vol Libre , de l'équipe de France , surtout de la part des chefs , on ne sait pas si chefs y étaient , et aucun commentaire sur le déroulementC'est bien comme cela que l'on gagne à notre cause de futurs amateurs , jeunes , vol libre .

Aucune envie de partager , vécu et expériences avec d'autresIl est vrai que cela dure depuis des années , sauf exceptions : Piller et Marquois

Cela dit il est sûr qu'Ukrainiens ; Russes , Roumains et autres Tchèques , profitent pleinement du soutien de leurs aînés , qui actuellement

Notons que c'est également dans ce groupe que Clark Gable , star de Hollywood (Autant en emporte le vent) participa pendant neuf mois aux opérations , comme mitrailleur dans le but de tourner un film d'instruction pour des membres d'équipage occupant ce poste . Il avait le grade de capitaine.

Il fut finalement retiré des opérations , par la crainte du commandement de le voir peut-être prisonnier des Allemands qui auraient pu alors en faire un instrument de propagande

Car il ne faut pas oublier , que plus de 60 000 membres d'équipages furent

Fin 44 début 45 nous étions directement soumis aux interventions tactiques des chasseurs bombardiers US , au niveau du sol .

Nous avions donc l'habitude d'observer avec plus ou moins de cran , tout ce qui se passait dans le ciel . Un spectacle quasi constant , de ballets aériens dramatiques .

Dès l'été 1943 , des formations massives de plusieurs centaines , voire des milliers de bombardiers , B 17 et B 24 , passaient pendant des heures à haute altitude , laissant derrière eux , des tapis de trainées de condensation , dans un vrombissement assourdissant , inquiétant

Parmi ces formations se trouvait également le 351 Bombardment Group , basé à Polebrook (GB) ce que j'ignorais à l'époque .

Le hasard a voulu qu'en participant à des recherches d'avions tombés du ciel alsacien , entre 39 -45 - j'ai fait la connaissance de quelques spécialistes , actuels de ces recherches . L'autre jour , donc , le jour de la fête nationale US le 4 juillet , j'ai pu rencontrer quelques pilotes US rescapés - entre 86 et 90 ans , du 351 groupe de bombardement sur B 17 .

Le même mois il fit les premières opérations en raids stratégiques sur l'Europe occupée . Il participa ensuite à toutes les campagnes sur l'Europe , en Normandie , France du nord , sur le Rhin dans les Ardennes en Alsace et en Europe Centrale .

à Holtzwihr dans un faubourg de Colmar (Haut Rhin) devant un Mémorial , consacré aux combattants US de la Poche de Colmar en janvier 1944 .

Photos , autographes , discours , drapeaux , sonneries et autres verres de vin blanc d'Alsace , leur ont rappelé leurs passages ici , alors qu'ils admireraient déjà en ces temps là la cathédrale de Strasbourg émergeant de la brume hivernaleau soleil levant .

Ce groupe de bombardement de la 8 ème Air Force , fut créé en septembre 1942 . Il rejoignit l'Angleterre en mai 1943 , sur la base de Polebrook .

Le même mois il fit les premières opérations en raids stratégiques sur l'Europe occupée . Il participa ensuite à toutes les campagnes sur l'Europe , en Normandie , France du nord , sur le Rhin dans les Ardennes en Alsace et en Europe Centrale .

Notons que c'est également dans ce groupe que Clark Gable , star de Hollywood (Autant en emporte le vent) participa pendant neuf mois aux opérations , comme mitrailleur dans le but de tourner un film d'instruction pour des membres d'équipage occupant ce poste . Il avait le grade de capitaine.

Il fut finalement retiré des opérations , par la crainte du commandement de le voir peut-être prisonnier des Allemands qui auraient pu alors en faire un instrument de propagande

Car il ne faut pas oublier , que plus de 60 000 membres d'équipages furent

Notons que c'est également dans ce groupe que Clark Gable , star de Hollywood (Autant en emporte le vent) participa pendant neuf mois aux opérations , comme mitrailleur dans le but de tourner un film d'instruction pour des membres d'équipage occupant ce poste . Il avait le grade de capitaine.

19	Vit Kratky	CZE	130	124	180	180	180	180	180	1154
20	Zorin Valeanu	ROU	206	99	180	180	180	122	180	1147
21	Maciej Warakomski	POL	150	180	180	180	180	180	89	1139
22	Hana Drobiszova	CZE	240	180	180	180	34	180	122	1116
23	Oskar Findahl	SWE	22	180	180	180	180	162	180	1084
24	Artem Kislovsky	RUS	69	180	180	102	180	180	180	1071
25	Mihnea Niculescu	ROU	240	0	180	0	0	0	0	420
Number of maximum in each round			13	19	21	22	18	21	17	
Number of full scores up to each round			13	10	10	9	5	5	4	

FORTS. VON. S. 122-11

VL200

Freiflugkommision , was ich nie verstanden habe , trotz meiner vielen Angeboten ihnen die Seiten von V.L zu öffnen .

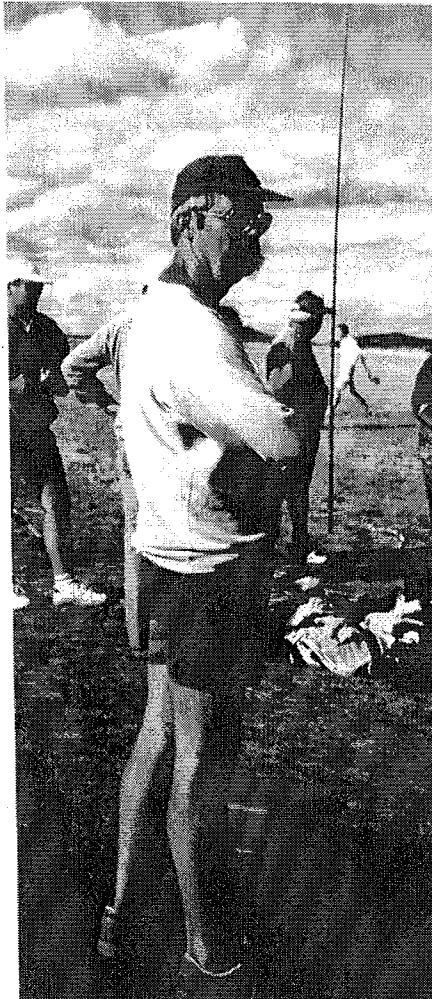
Wir wissen auch dass es sehr schwer ist , im eigenen Land Prophet zu sein . Die Lorbeeren kamen also von aussen , USA und Deuitschland . Meine schönsten Auszeichnungen "Hall of Fame "(NFFS ° , sehr sehr Wenige in Europa , und das Otto Lilienthal Diplom vom Deutschen Aeroklub, sind für mich erstrangig .

Ich will nicht hier
, nochmals über Zahlen,
schreiben oder sprechen,
ich glaube dass jeder Leser
dieser Ausgabe 200 von
Vol Libre, die auf den
Seiten 12195-96-97
angegebenen Mengen,
versteht und begreift.

Für mich ist damit ein Kapitel meines Lebens abgeschlossen, und ich bedanke mich sehr herzlich bei all Denen die mir treu waren, über so lange Jahre und an deren Freundschaft ich immer ein Grund fand der mich veranlasste VL weiter zu führen.....

Ich freue mich auf die kommenden Ausgaben von VLT, aus Australien, und bin sicher dass die Mannschaft die dort agiert, unter dem Hut von Jean WANTZENRIETHER, weiter leben wird im Sinne von Vol Libre ..

(Kleine Anmerkung an deutsche Leser , mein Rechtschrift in Deutsch ist ab und zu mangelhaft, da ich sie vor über 65 Jahren erlernt habe , Altersschwächen haben sich eingenistet .



font la pluie et le beau temps
sur le marché vol libreA
l'ouest on ne construit plus rien
, on achète toutquand on a
les moyens !

Europameisterschaften der Junioren, Juli 2011.

Einige Bemerkungen

Der Schwerpunkt dieser Meisterschaften liegt, wie schon seit einiger Zeit im Osten.

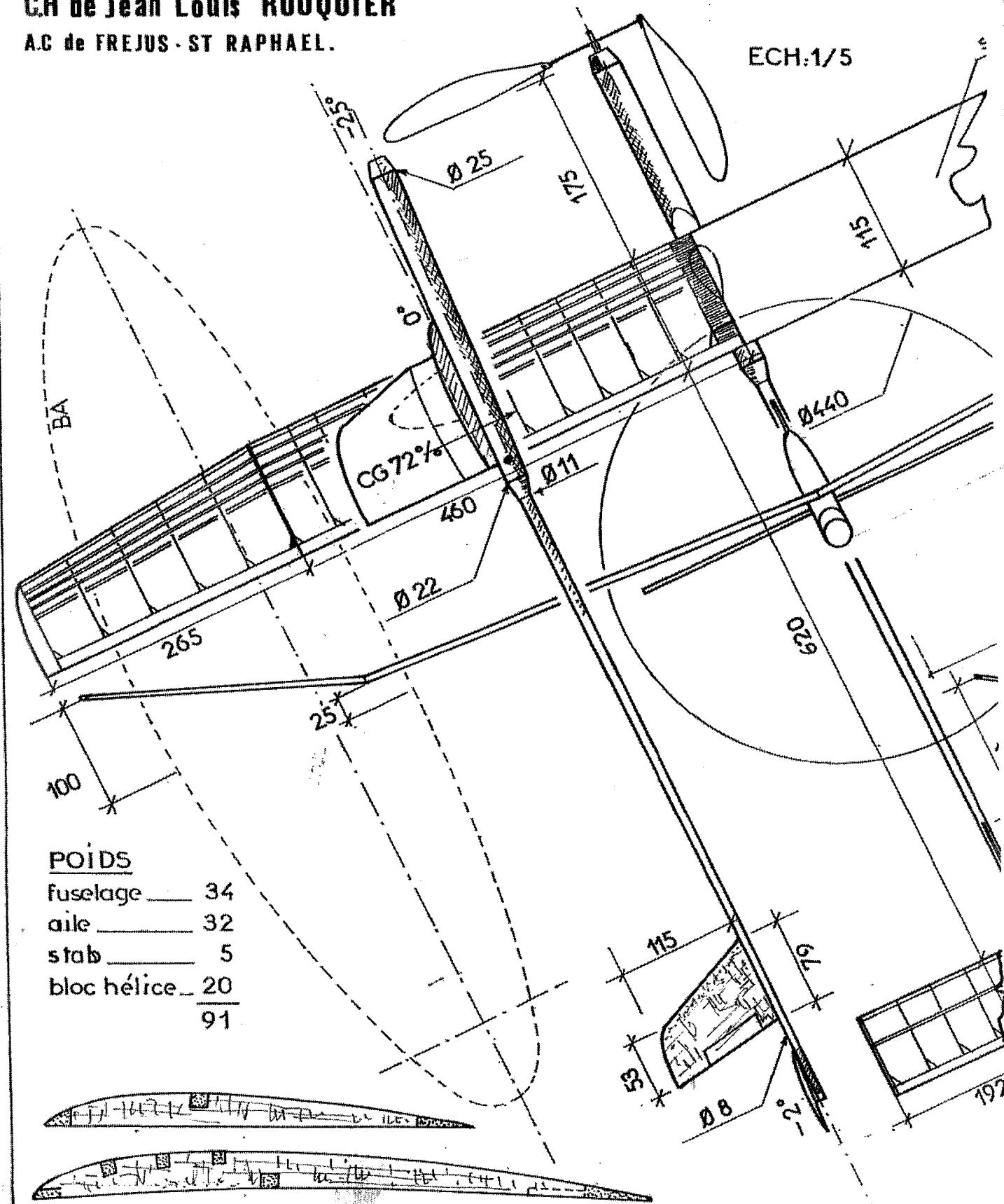
Im Westen ist Leere
der Jugend immer weiter im
Fortschritt. Keine Engländer;
keine Holländer, keine
Italiener, keine Spanier, keine
Skandinaven, wenig Franzosen,
wenig Deutsche kein
Zweifel im Westen stirbt der
Freiflug

RHIN. OS. EROS

CH de Jean Louis ROUQUIER

A.C. de FREJUS-ST RAPHAEL.

ECH:1/5



IL FUT UNE EPOQUE OU LES "COUPÉ D'HIVER" SUISSES FAISAIENT ÉCOLE.
LE MODÈLE CI DESSUS, DATE DE 1974 - IL A donc TROIS ANS DE PLUS QUE VOL LIBRE - EN Y REGARDANT DE PLUS PRÈS, CES MODÈLES ÉTAIENT EN AVANCE SUR LEUR TEMPS. ILS N'ONT RIEN A ENVIER À CEUX QUE L'ON TROUVE, ISSUS DU COMMERCE DE L'EST !

Jean-Pierre Di Rienzo

La catégorie F1Q est officielle depuis plusieurs années, 2006 ? 2007 ?

Quel bilan peut-on dresser ?

- des concours, peu nombreux, ont été organisés, lors de grandes compétitions internationales
- quelques rares propositions de plans de modèles ont été publiées dans Vol Libre, étrangement toutes étaient d'origine américaine (VL n°170, 174, 180) excepté Klaus Salzer (VL n°182)
- quelques photos dues au talent de Frédéric Nikitenko
- des vidéos circulent sur le Net,

Mais peut-on dire que c'est un succès ? Un échec ? Quelle évolution peut-on espérer ? Je ne sais !!!

Les propos, qui vont suivre, ne sont qu'une réflexion à voix haute. Je ne souhaite pas me poser en moralisateur, donner des leçons ou tout simplement me présenter comme la conscience collective. Ce sont les propos d'un modéliste lambda qui s'interroge, se pose des questions et cherche des réponses aidé par des amis, sans aucune intention de polémiquer, de critiquer ou remettre en cause les faits établis.

L'annonce de la création d'une catégorie motomodèles à motorisation électrique, a attisé ma curiosité et suscité une certaine excitation. J'attendais avec impatience la parution du règlement, dans l'espoir de concourir, sans autre prétention que celle de participer, n'ayant que peu d'expérience en vol libre et ses subtilités. L'essentiel étant de participer, mais tout de même, dans l'espoir de réaliser un score honorable.

Inconditionnel de la propulsion électrique, depuis la démonstration RC de l'équipe Multiplex en 1975 au Cirque des Cigognes, j'étais très intéressé, et le mot est faible, ayant pratiqué longtemps la catégorie Electro 7, en RC. L'intérêt pour cette nouvelle catégorie était d'ailleurs partagé par nombre de modélistes : pratiquants du vol libre mais également compétiteurs en Electro 7, résidant en région ouest et nord (Vol Libre n° 173) et même des amis modélistes RC tentés par ce challenge, ayant pour certains débutés en vol libre dans les années 70.

A la lecture du règlement, l'espoir s'est mué en déception

En effet, j'avais espéré, pardon nous avions espéré une catégorie populaire, accessible à tous les modélistes, spécialistes de l'électrique ou néophytes, permettant à chaque modéliste quelque soit ses compétences et ses moyens financiers de participer avec des chances égales. En fait, une catégorie non élitiste, comme le sont pratiquement toutes les catégories FAI. Cette préoccupation est, d'ailleurs, le centre d'échanges sur Internet entre de nombreux modélistes, de par le monde, inquiets de l'escalade de la course à l'armement des catégories de vol libre. A ce sujet lire ou relire les propositions allemandes, américaines ou britanniques publiées dans Vol Libre n°187, page 11457 et n°188 pages 11 486, 11 494, 11 49511 496.

Or les modalités de ce règlement allaient, à l'encontre de nos attentes, en créant de nouveau une catégorie très couteuse, avec sa course à l'armement plus que prévisible et, à plus ou moins brève échéance, catégorie qui deviendra le reflet de la catégorie F1C : peu de participants, et en fin de vie comme certains le prophétisent dans les hautes sphères.

Ce règlement appelle certains commentaires :

- l'interdiction des modèles dits "flapper" ou munis d'ailes repliables est une excellente initiative
- la limitation du poids de la batterie à 90 grammes, on peut le supposer, fut instaurée pour limiter la puissance du groupe moto propulseur. En fait elle ne résout pas ce problème, comme nous allons le découvrir. Pour que cette clause soit efficace, il aurait fallu imposer un poids encore plus faible soit 60 g pour la batterie Lipo. La simple lecture du catalogue d'un revendeur est instructive, révélatrice et très explicite. Tout en restant dans la légalité, les batteries LiPo permettent d'alimenter des moteurs dont le rapport puissance/poids est plus que confortable, minimum de 0,6 ou 0,15 à 0,3 recommandé dans VL n°173. Ce constat fut confirmé par un fabricant de moteurs contacté par téléphone. Il m'a conseillé une propulsion : moteur de type brushless/batterie/contrôleur et calculé les paramètres de vol : altitude atteinte en 5, 10, 15, 20 25 secondes, vitesse ascensionnelle et la puissance délivrée : étonnant!!!!

A noter que le poids de 125 grammes, imposé aux batteries NiMh, les condamne irrémédiablement : les accus de 1,2V dédiés à la propulsion sont, même en faible capacité, bien trop lourds : 132 g pour un ensemble de 6 éléments de 350mAh.

la liberté dans le choix de la propulsion est très étonnante. En effet, comme déjà mentionné, un moteur de type brushless développe une puissance énorme. De surcroit ce moteur, nécessite un contrôleur et une minuterie spécifique pour commander ce contrôleur. De telles minuteries sont désormais disponibles (voir en fin de cette étude) sur le marché, mais l'acquisition d'un ensemble performant : moteur/batteries

plusieurs jeux/contrôleur/ minuterie/chargeur devient prohibitif pour un modéliste souhaitant s'initier à cette catégorie ou simplement participer pour le plaisir.

Quelques chiffres permettront de mieux cerner le problème. Dans le catalogue " Topmodel" une étude rapide permet de sélectionner du matériel performant, mais sans excès :

- moteur : MEGA RC400/7/12, d'un poids de 39 grammes, qui permet d'entrainer une hélice de 10x4,7 soit 254mmx 119mm, à 6000 tours/minutes, en ne consommant que 11 ampères alimenté par une batterie LiPo 3S1P

- batterie : packs LiPo Hot-Lips 600mAh, 11,1 Volts, poids 61grammes, acceptant une décharge de 15A en pointe et 11A en décharge continue

Quelles sont les performances que l'on peut attendre de cette motorisation en terme de vitesse ascensionnelle ?

Dans Modèle Magazine n°311 d'août 1977 Roland Stuck décrit le calcul de la vitesse de montée de son motoplaneur RC. La vitesse de montée d'un modèle est donnée par la formule :

$$V_{zm} = W_{eff} / P - V_{zp}$$

W_{eff} est la puissance effective du groupe motopropulseur exprimée en Watts
 P est le poids du modèle c'est à dire la masse, exprimée en Kg, multipliée par l'accélération terrestre soit $9,8m/s^2$

V_{zp} est la vitesse de chute en plané, exprimée en mètre/seconde

Calculons la puissance effective, qui est donnée par la formule :

$$W_{eff} = W \times nm \times nh$$

W est la puissance d'entrée égale au produit de la tension aux bornes du moteur, exprimée en volts, par le courant consommé, exprimé en ampères

nm est le rendement du moteur

nh est le rendement de l'hélice

Donc on obtient

$$W = 10V \times 11A = 110W$$

Une batterie ne délivrant pas la tension initiale en charge, chute de tension due à la résistance interne de la batterie et de la décharge demandée, j'ai pris 10V pour le calcul, car la consommation du moteur est équivalente à la valeur de la décharge en continu acceptée par la batterie.

$nm = 80\%$ rendement moyen d'un brushless (données constructeur)

$nh = 65\%$ rendement d'une hélice de petite dimension, d'après une étude de JC.Rouais

On obtient

$$W_{eff} = 110 \times 0,80 \times 0,60 = 57,2W$$

En prenant une vitesse de chute de 0,6m/s et une masse de 500 grammes

On obtient

$$V_{zm} = 57,2 / 0,5 \times 9,8 - 0,6 = 11,04 m/s$$

Le règlement autorisant 25 secondes de temps moteur l'altitude atteinte sera de 276,24 mètres !!!!! Théorique !! Le maxi de 180 secondes est assuré à tous les vols !!! La sélection ne sera effective que lors des fly-off.

Ce calcul est-il cohérent ?? Oui, il est même en dessous de la vérité.

En effet les batteries choisies ne sont pas les plus performantes disponibles, car elles ne tolèrent en décharge que 25 fois leur capacité en pointe. Alors que certaines batteries acceptent 35, 38, 45 voire 48 fois leurs capacités : Billory power, Hypéron série VX par exemple.

L'ukrainien Sergei Vorvihost (www.j1jpg.com), spécialiste du F1C, propose un modèle F1Q de 2m d'envergure, charge alaire de 14,5g/dm², d'un poids de 440 grammes et motorisé par un moteur Hacker délivrant 230W. Ce modèle possède une vitesse ascensionnelle de 27m/s mini !!!! pour le calcul les paramètres inconnus (rendement hélice, vitesse de chute) ont été choisis avec pessimiste, comme lors du premier calcul de "notre" motorisation.

Evidemment on peut juguler cette puissance :

- comme en Electro 7 : en montant en série entre le moteur et la batterie un fusible type automobile de 10 ou 15 A. L'inconvénient de ce procédé est l'obligation pour l'organisateur d'un concours de disposer de fusibles, à distribuer à chaque concurrent au moment du départ. De plus, l'organisateur doit vérifier si le fusible n'est pas shunté, et de ce fait ne remplisse plus sa fonction.
- comme en F5B et F5D, respectivement motoplaneurs électriques RC et racers RC, avec l'utilisation d'un limiteur d'énergie qui coupe le moteur quand la limite d'énergie autorisée est atteinte. L'inconvénient pour

le concurrent est l'achat d'un limiteur, équipé de fiches bien définies, et pour l'organisateur l'achat d'un contrôleur, et également contrôler le limiteur avant les vols et/ou après les vols, vérifier le montage c'est-à-dire que vérifier que le limiteur n'est pas shunté Contraintes supplémentaires.

Lors de discussions enflammées avec des amis sur ce thème, aux championnats de France à Saintes en 2009, lors de la remise des prix du Critérium Philippe Lepage du samedi 23 février 2008, ou lors de conversations téléphoniques nous avons élaboré un règlement, que nous pensons répondre à de nombreux problèmes, qui se définit ainsi :

- moteur imposé en prise directe brushed, à balais, de type Speed.300 6 ou 7V ; Speed.400 6 ou 7V ou équivalent
- poids mini en ordre de vol : 250g pour Speed 300 ou 400g pour Speed 400
- temps moteur de 15 secondes puis 10, puis 5 secondes lors des fly-off
- carbone, kevlar interdits, exceptés pour les tubes de longerons d'aile ou stabilo et tube AR de fuselage
- toutes surfaces mobiles interdites, exceptés : incidence variable du stabilo, dérive et déthermalisation
- maxi fixé à 180 secondes

Ces clauses ont été dictées par les raisons suivantes : permettre à tous les modélistes de réaliser un modèle performant, de lutter à armes égales quelque soit leurs niveaux de connaissance en électrique, ou/et quelque soit les moyens utilisés pour construire le motomodèle, matériel de récupération (minuterie mécanique+ microswitch) ou investissement plus conséquent (minuterie électronique+ variateur)

Etudions les points du règlement :

- moteur :

ce choix d'un moteur à balais de type Speed 300 ou Speed 400 offre de nombreux avantages : coût modique car de grandes diffusions sous de nombreuses marques ; des sets comprenant moteur et hélice sont également disponibles donc aucune hésitation dans le choix de l'hélice, tout au moins pour les premiers essais

il n'est pas nécessaire pour la mise en route et l'arrêt du moteur d'utiliser un variateur, ou contacteur électrique un simple micro switch, passant 5A sous 220V, commandé par une minuterie mécanique type Graupner, KSB, Seelig, Tomy s'avère parfaitement adapté

- poids mini :

ce choix, 250g ou 400g, donnent des performances honorables et permet à tout modéliste fin constructeur ou non, ou modéliste utilisant du matériel "lourd" pour la mise en route du moteur (minuterie + microswitch) de construire un modèle au poids mini

- temps moteur de 15 secondes :

15 secondes permettent d'atteindre une altitude de 100 mètres maxi, de ce fait le maxi fixé à 180 secondes demande un modèle parfaitement réglé, l'aide de l'ascendance, une bonne tactique de vol, bref l'essence même du vol libre

- interdiction des matériaux composites :

éviter la course à l'armement et rendre les chances égales pour tout le monde, spécialiste du composite ou constructeur à l'ancienne méthode, fortuné ou non

- autorisation de l'incidence variable et de la commande dérive

comme l'a souligné l'ami Georges Mathérat, dans ces colonnes, ces "gadgets" permettent un réglage plus aisément d'un modèle.

J'espère que ce monologue ne vous aura pas trop ennuyé, mais j'ai pensé qu'il serait intéressant de vous livrer "NOS" cogitations, après celles des modélistes de l'ouest de la France dans Vol Libre n°173 et de Didier Chevenard dans Vol Libre n° 195.

Quelques liens utiles pour les amateurs de F1Q

modèles RTF
<http://www.f1jpg.com>
<http://www.electricfreeflight.com>
<http://www.modellbau-thiele.de>

minuteries

<http://www.bsdmicrorc.com>
<http://www.eft-inc.com/models>
<http://www.fl.electronics.com>
<http://www.magictimers.com>
<http://www.modelbau.sde.systeme.de>
<http://www.texastimers.com>

vidéos :

<http://www.youtube.com/watch?v=oS5w5TiVHJo>
<http://www.youtube.com/watch?v=oAqWoCg40PE>
<http://www.youtube.com/watch?v=CyIBPzgplwQ>
<http://www.youtube.com/watch?v=WZpZkVGhty8>

Références :

Electriquement votre : calcul de la puissance nécessaire
 par JL.Girard Modèle Magazine n°329 Février 1979
 Electriquement votre : rapport poids/puissance favorable
 par JL.Girard Modèle Magazine n°344 Mai 1981

Electra
 par R.Stuck Modèle Magazine n°311 Août 1977

Etude sur les hélices repliables réalisée à l'Institut National des Sciences Appliquées
 par JL.Rouais Modèle Magazine n°340 à 348

Utopie étude d'un planeur solaire
 par R.Stuck Modèle Magazine n°321 Juin 1978

Electric power free flight
 par Don Hughes NFFS Book on power models 1992

Electric free flight offers
 par T.Thorkilsen NFFS Book on power models 1992

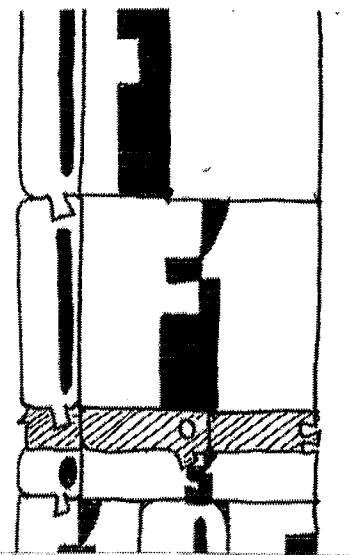
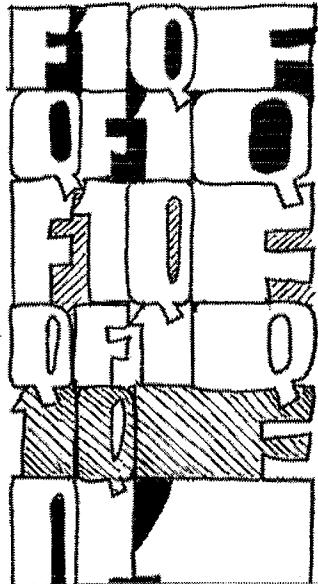
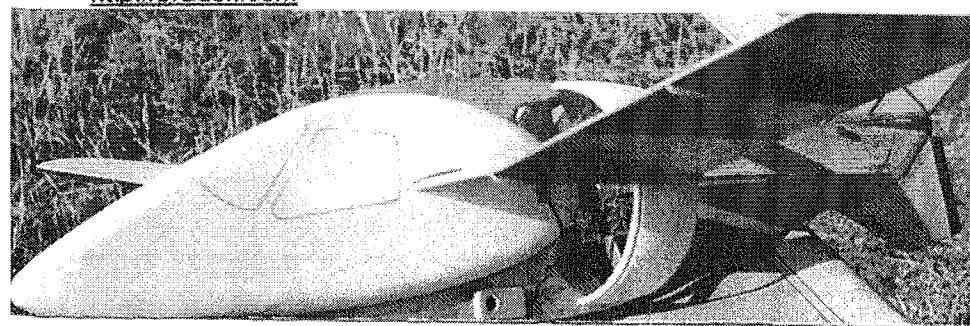
Electric powered free flight notes and expériences
 par F.Hodson NFFS Book on power models 1992

A clockwork cutoff timer for electrics
 par C.Groth NFFS Book on power models 1992

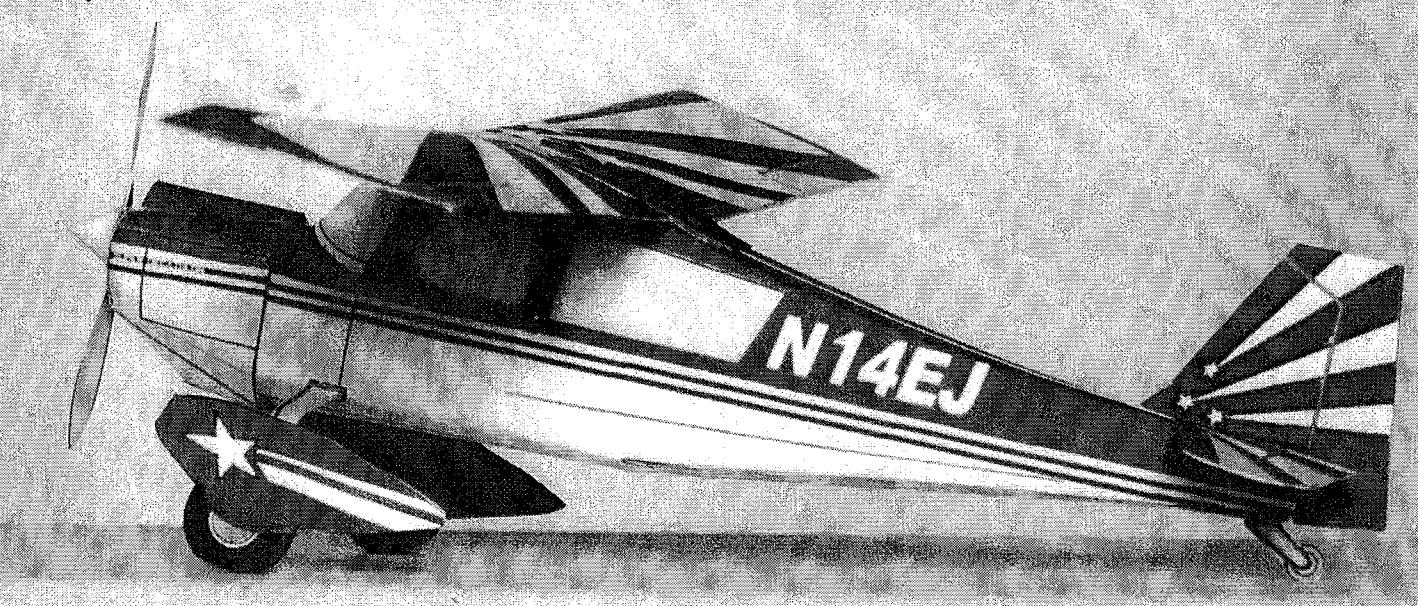
Rappel :

- un testeur de servo peut éventuellement remplacer une minuterie pour commander le contrôleur, moteur brushless, ou le variateur, moteur à balais. Mais si, il permet la mise en route du moteur en actionnant le potentiomètre, il ne permet pas l'arrêt du moteur. Il faudra donc prévoir un arrêt de la propulsion par micro switch et minuterie mécanique.
- nos amis du VCC, pratiquant l'électrique, montent sur leurs avions des minuteries qui s'avèrent adaptées au F1Q. Mais il faudra vérifier que la minuterie permet bien de régler le temps de motorisation à 5, 10, 15, 20 et 25 secondes. Elles sont disponibles chez

wnieuwkamps@gmail.com
<http://www.horizonhobby.com>
<http://bradok.com>



EN PAPIER



JE NE SAIS PLUS QUI EST L'AUTEUR, DE LA CONSTRUCTION ET PHOTO. !... MILLE EXCUSES!

Des avions en papier qui ne connaît pas cela ?

Sans doute ceux qui aujourd'hui font du pilotage de gros porteur ou d'avion de chasse, en vols simulés sur leur ordinateur assis dans le fauteuil .

Les autres plus anciens se souviennent , d'avions en papier utilisés , derrière le dos de l'enseignant , dans les salles de classe, pour transmettre des messages ... d'autres plus hardis , les balançaient durant la messe, de derrière les orgues pour faire lever les yeux au ciel .

Pour ceux de ma génération, qui ont connu la guerre 39-45 , ici en Alsace annexée, on nous apprenait à l'école , ou ailleurs à construire des Spits , Blenheim et autres Lancaster , à partir de planches cartonnées , pour reconnaître , sans erreur la silhouette d'un avion ennemi, parmi les Messer ou Focke Wulf dans le but de faire de nous des observateurs avisés, à incorporer dans l'aviation ou le FLAK .

Quelques années plus tard , dans les années 50, lors de la guerre froide , et celle d'Algérie , la même méthode fut utilisée dans les unités d'artillerie antiaérienne , pour donner aux canonniers des éléments de reconnaissance de type d'avions , amis ou ennemis J'ai connu cela au 421 RAA à Kehl en Allemagne

Tout cela pour dire que la construction d'avions à partir de planches en carton , n'est pas une nouveauté . La découpe des différents

éléments , devait être parfaite , soigneuse , sinon on se heurtait à des obstacles d'assemblage de surfaces pas toujours faciles à développer , pour des volumes , ronds ou coniques surtout lorsque la colle était de mauvaise qualité

A considérer les avions en papier , de véritables reproductions à petite échelle , comme celle illustrée ici , on peut mesurer les progrès accomplis à la fois dans la précision des planches en papier , et dans la dextérité du constructeur impeccable ! C'est du vrai en petit .

Fluzeug aus Papier , wer kennt das nicht ?

Diejenigen die Grosstransporter und Jäger im simulierten Flug , mit der Konsole im Liegestuhl um die Welt kreisen lassen ...

Die anderen , wie ich , die den Krieg 39-45 erlebten , erinnern sich noch an Fluzeuge die in der Schule , zu militärischem Zweck , gebaut wurden , aus Papier .

Es war wichtig feindliche Flugzeuge zu erkennen und zu melden Später , im Kalten Krieg (Jahre 50) lernten wir in der Wehrpflicht und Krieg in Algerien , Flugzeuge aus Papier zu bauen selbe Gründe wie vorher genannt .

Ich tat dies bei dem 421 en Flak Regiment in Kehl ... mit Rekruten die 30 Monate Militärdienst vor sich hatten .

Flugzeuge zu bauen , aus Papier , in der Schulklassen um Nachrichten zu übertragen , hinter dem Rücken des Lehrers, oder den Gottesdienst von der Orgel aus , nach oben zu richten , das gab es auch in meiner Jugend wehe die Strafen .

Flieger naturgetreu zu bauen mit steifem Papier ist keine einfache Sache besonder wenn der Klebstoff schlecht ist ...

Man kann nur staunen wenn man solch schöne Fluzeuge aus Papier bewundert , wie oben . Man muss nur noch einsteigen und starten .

OXFORD MFC FF RALLY, JUNE 4-5

Report by Andrew Crisp



Commemorative prizes which were awarded water-coloured and framed.

* PARMI LES MODELISSES VOL LIBRE A TRAVERS LE MONDE SE TROUVENT DES ARTISTES DE LA PLUME ET DU PINCEAU . SOUVENT ILS RESTENT DANS L'OMBRE ET NE SE DECOUVENT QU'EN BIEN RARES OCCASIONS NOUS EN AVONS ACCUEILLI DANS NOS PAGES . -

* ANDREW CRISP - ANGLAIS - RECORDED LONGTEMPE SUR LES TERRAINS L'ETE PAR LE PORT D'UN SHORT - TRES SHORT - AUX COULEURS DE L'UNION JACK - SAIT TRES BIEN MANIER LA PLUME ET L'ENCRE COMME ON PEUT LE CONSTATER CI-DESSUS - DESSIN PARU DAHS CRISP .

* LES PLANS DE DES MODELISSES - SONT TOUT PLANEURS - DONT TOUS UNE TOUCHE ARTISTIQUE ORIGINALE - CRISP Y TOUCH -



MEMORIAL POPA ROMANIA, MAY 21

F1E 36 flew

1	A Anca (J)	ROU	500.00
2	A Roux	FRA	496.66
3	W Reinhard	AUT	486.00
4	S Vintileanu	ROU	481.66
5	V Ciucu	ROU	474.33
6	J Drapeau	FRA	469.31
7	M Popescu	ROU	469.00
8	F Draghici	ROU	466.33
9	J Smeringai	SVK	459.00
10	D Petcu	ROU	440.66

F1E-Junior 7 flew

1	A Anca	ROU	500.00
2	C Cucuiu	ROU	432.32
3	M Niculescu	ROU	419.66

TURDA CUP, TURDA, ROMANIA, MAY 22

F1E 35 flew

1	M Popescu	ROU	500.00
2	V Ciucu	ROU	500.00
3	F Mang	AUT	500.00
4	D Baldea	ROU	495.00
5	S Kubit	POL	495.00
6	E Mang	AUT	494.66
7	J Drapeau	FRA	492.66
8	I Balaban	ROU	489.00
9	A Anca (J)	ROU	488.33
10	F Draghici	ROU	485.66

F1E-Junior 7 flew

1	A Anca	ROU	488.33
2	C Cucuiu	ROU	373.31
3	M Niculescu	ROU	341.98

6TH COPPA PRIMAVERA, MONTE SISEMOL-GALLIO, ITALY, MAY 14

F1E 19 flew

1	P Chaussebourg	FRA	495.67
2	M Delfabro	ITA	485.00
3	A Sartori (J)	ITA	454.67
4	R Lucchini	ITA	450.33
5	R Sartori	ITA	445.67
6	P Perini	ITA	445.00
7	D Barbieri	ITA	421.67
8	A Borchia	ITA	411.00
9	V Drmlova (J)	SVK	405.00
10	A Baroni	ITA	394.67

F1E-Junior 2 flew

1	A Sartori	ITA	454.67
---	-----------	-----	--------

31ST COPPA SISMOL, MONTE SISEMOL - GALLIO, ITALY, JUNE 12

Had been scheduled for May 15, postponed to June 12 because of weather.

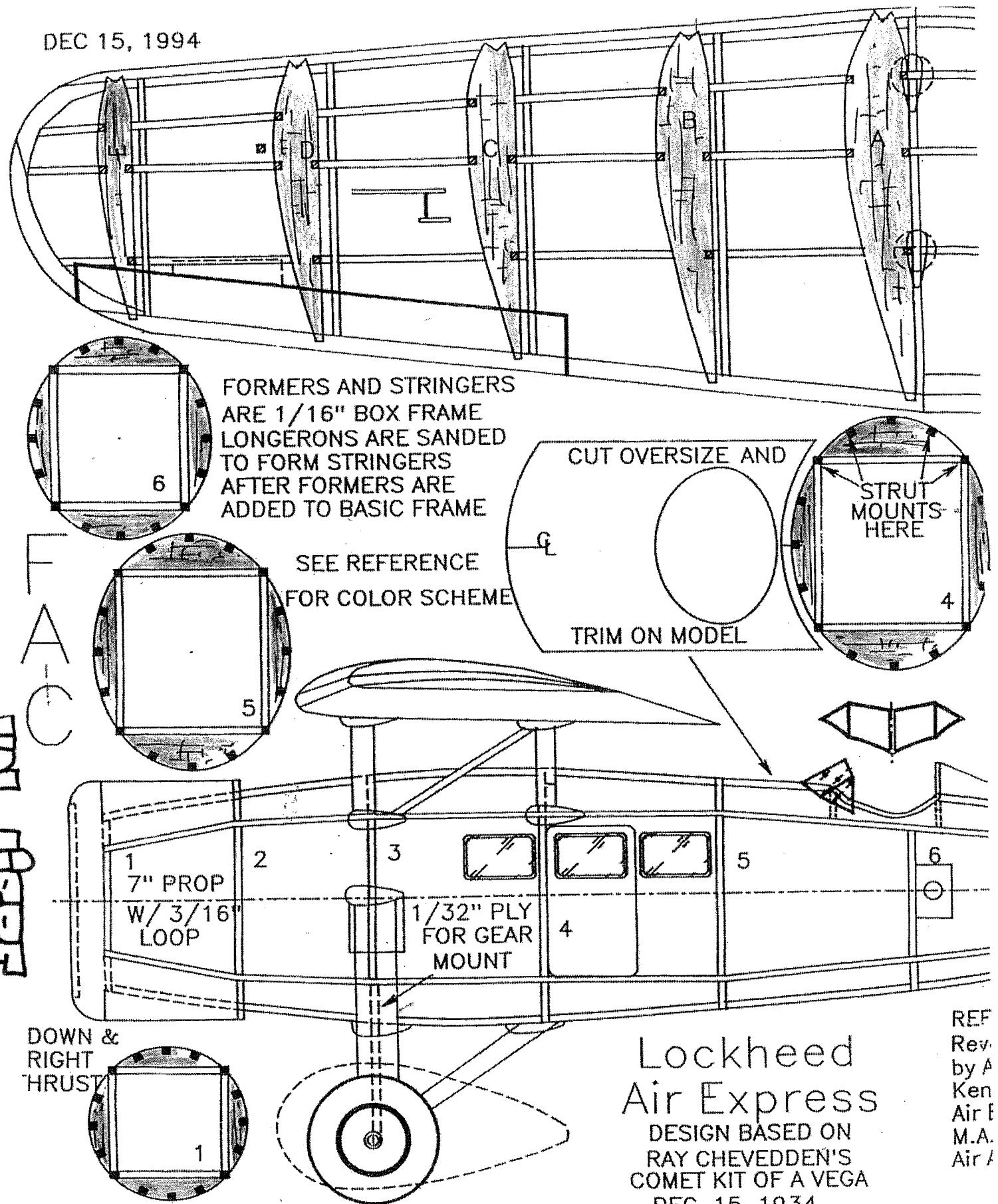
F1E 21 flew

1	A Roux	FRA	500.00
2	J Drapeau	FRA	500.00
3	A Berto	ITA	500.00
4	G Berto	ITA	500.00
5	P Chaussebourg	FRA	500.00
6	R Lucchini	ITA	488.57
7	M Straffolini	ITA	482.38
8	F Brumat	ITA	472.38
9	A Sartori (J)	ITA	463.79
10	D Barbieri	ITA	454.76

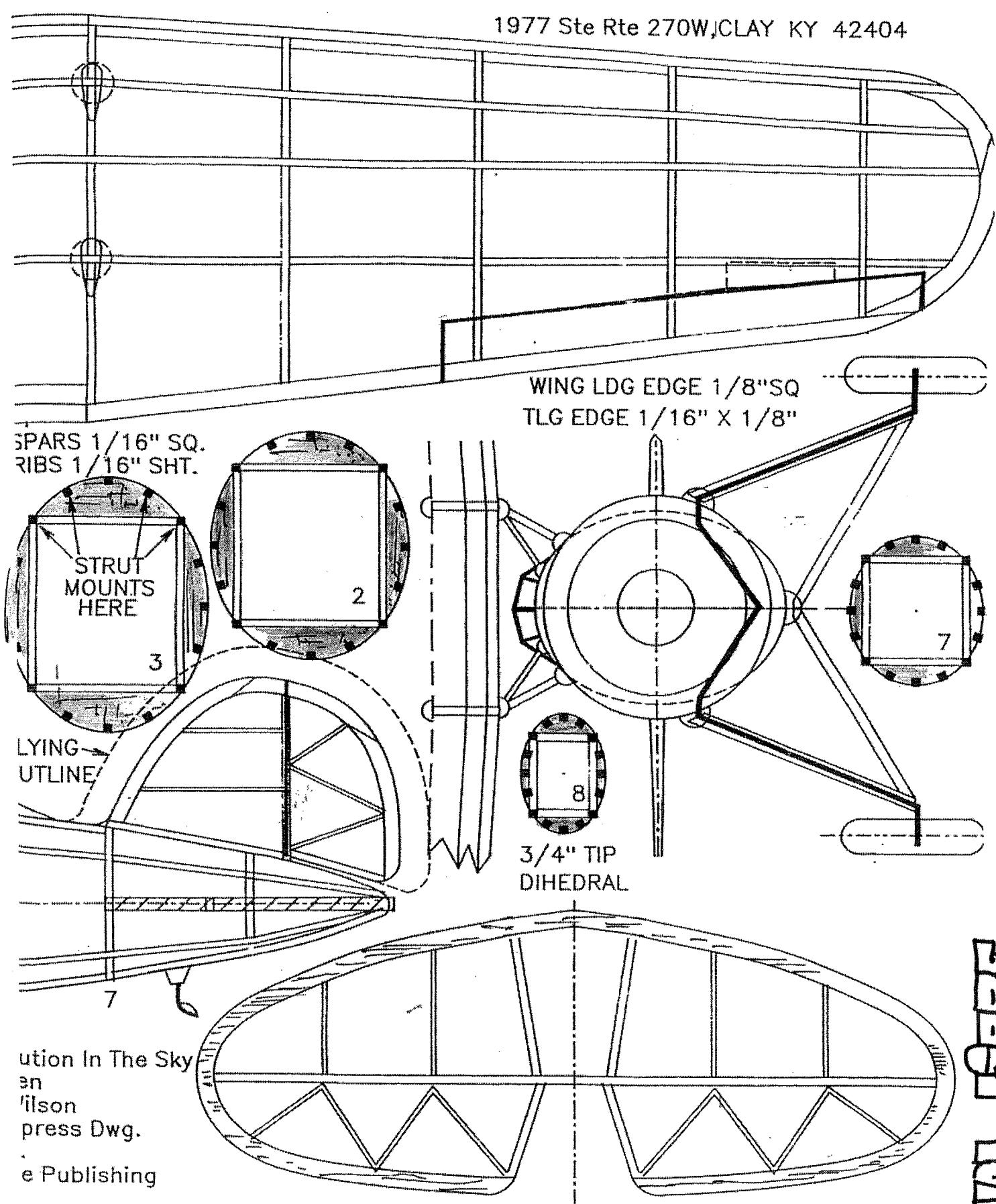
F1E-Junior 2 flew

1	A Sartori	ITA	463.79
---	-----------	-----	--------

DEC 15, 1994



1977 Ste Rte 270W, CLAY KY 42404



Maurice BODMER

En mars de cette année, j'ai atteint mes 70 ans de membre de l'Aero Club de Suisse, 70 ans également de modélisme.

Ces dernières semaines, j'ai commencé à relire ma collection de Vol Libre. Je devrais plutôt écrire que j'ai lu pour la première fois une bonne partie de son contenu. En effet, au cours de ces années, je ne lisais que superficiellement, me concentrant sur les articles qui m'attiraient le plus.

Il faut dire que ma profession m'a beaucoup occupé. J'ai travaillé pendant 50 ans dans l'entreprise Brown Boveri, puis ABB, enfin Alstom. En 2000, notre division de production d'énergie avait été vendue à Alstom, de manière à limiter l'endettement croissant d'ABB. Mon travail d'ingénieur m'obligeait à de nombreux déplacements dans le monde entier.

Le modélisme m'a beaucoup aidé à conserver mon équilibre psychique. La fabrication d'Indoors, derrière une loupe binoculaire est la meilleure médecine contre les frustrations.

Les conflits que nous avons eus avec certains dirigeants m'ont du reste incité à documenter les faits qui ont causé la déconfiture de notre entreprise. Ceci m'a permis de me défouler. (→livre que je communique aux intéressés sur internet).

Quand j'étais encore moins âgé, j'arrivais à construire une dizaine de modèles par année. J'ai ainsi été actif dans les catégories F1 A, B, C, et en vol de pente, ainsi qu'en ailes volantes (sans flèche), de pente de plaine et motorisées. En 1969 j'ai commencé également dans la catégorie F1E.

Mais plus tard, avec une famille et ma profession, j'ai compris qu'il fallait me spécialiser et si je voulais pratiquer sérieusement le modélisme. J'ai alors choisi la catégorie F1E, et j'ai pu parfois être sélectionné pour un championnat d'Europe, plus tard du monde.

Toutefois, ces dernières années, j'ai constaté que la récupération des modèles de pente devient toujours plus exténuante, surtout lorsque les sites se trouvent dans les Alpes.

J'ai alors pensé que je devais me reconvertis progressivement dans une catégorie ne requérant pas d'efforts trop violents. En attendant que Dieter Siebenmann nous procure les nouveaux matériaux pour les modèles F1D, j'ai pensé aux cacahuètes. Et c'est à ce moment que j'ai voulu entreprendre la construction de ces modèles et que j'ai consulté ma collection de Vol Libre.

Pendant toutes ces années je n'ai envoyé que trop peu de contributions à notre revue, limitées pour le plus à la catégorie F1E. Modestement, je n'ai pas omis de mentionner mon jour de gloire, quand ma fille Madeleine a gagné en barrage une coupe d'Europe F1E à la Wasserkuppe en 1985. Elle était la seule femme parmi 80 hommes et gagna avec son modèle de conception personnelle « Randulina ».

Cet automne, j'organiserai comme l'an passé le championnat suisse F1E. Nous organisons également, le même jour, un concours pour modèles de débutants sur pente. J'ai fabriqué un challenge « Toucan » (photo) et les premiers classés recevront des petits toucans sculptés par les indiens Guarani en Argentine du nord.

D'autre part j'ai présenté trois fois une petite conférence au séminaire de vol libre qui se tient chaque année à Aarau (planeurs et motomodèles ailes volantes, histoire du vol libre en Suisse jusqu'en 1980, pilotage de poupe mécanique pour F1E). Ce séminaire a accueilli une trentaine de participants en février. Parmi les animateurs, Dieter Siebenmann, qui a travaillé au calcul de la statique du Solar Impulse, qui n'est qu'un grand modèle réduit.

Parmi les collaborateurs de ce projet, Claude Nicollier, le cosmonaute suisse, avec 4 missions dans le Shuttle, dont deux travaux d'entretien au télescope Hubble. Claude avait été un modéliste très actif (vol libre, modèles de débutants puis F1A), membre de notre GMR de Vevey. (Ses parents et les miens habitaient La Tour de Peilz). Il avait étudié la physique puis l'astronomie. Pilote de jets militaires, co-pilote de DC8, il avait été retenu dans le choix européen, avant de rallier la NASA. Claude a formé les pilotes. Le pilotage de l'engin est très délicat. Il a fallu installer des servos pour actionner les commandes (envergure 64 m, 1600 kg).

SUITE PAGE SUIVANTE.

VOL LIBRE TRIMESTRIEL

"VOL LIBRE TRIMESTRIEL" va donc devenir tout doucement le successeur de notre "Vol Libre International". A partir de septembre 2011. Avec le sigle dynamisant "VLT"... Ici quelques indications pratiques.

Un petit site Internet a vu le jour, encore discret mais destiné à grandir. Connectez-vous ici :

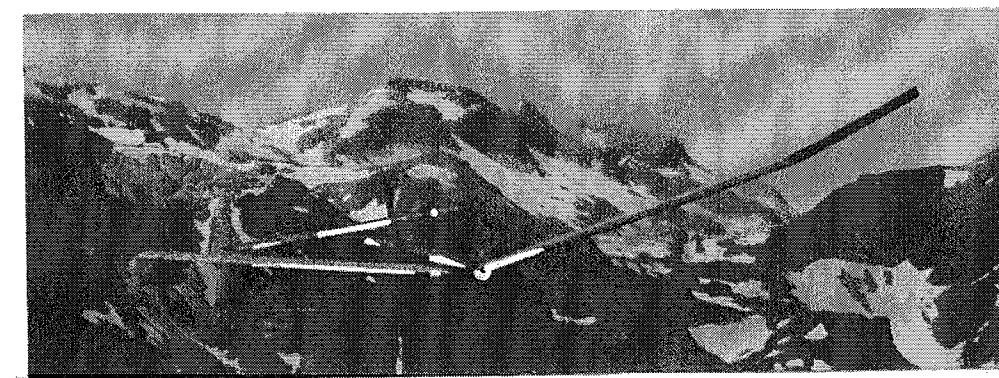
<http://vollibrettrimestriel.com/wordpress/?lang=fr>

La note "fr" vous laisse deviner qu'il y a aussi un "en" et un "de"... les anciens abonnés de l'extérieur ne sont pas oubliés.

Dès aujourd'hui sentez-vous partenaire de l'initiative, selon l'ancienne invitation : "Bulletin de liaison international". Envoyez nouvelles brèves ou articles touffus, dans la langue que vous voudrez, à la Maison éditoriale VLT en Tasmanie (Australie, hé oui...) ou plus simplement au Correspondant en Europe qui signe le présent avis.

Et on ne sait jamais... si vous êtes tenté par un abonnement -- 31 euros pour 4 numéros annuels, chez vous par avion -- cliquez sur "Abonnements" et utilisez votre compte PayPal (c'est le mieux !), ou alors envoyez un chèque au Correspondant. Une édition "digitale" est aux essais, sans doute au format PDF, deux fois moins chère.

Jean Wantzenrether 6 rue de l'Eglise -- 57430 Kappelkinger (France)
03 87 05 65 62 - mais Internet marche bien mieux !



DEPART DU MODELÉ CALAMITA JANE
AU HAHNENHOOS/ADELIBODEN (CH)

Cher André,

En relisant Vol Libre je me rends compte de l'énorme travail que tu as fourni pour réaliser une revue aussi riche en informations. Au moment où nous ne constituons plus qu'une diaspora dans le modélisme, nous avons été gâtés par cette publication issue de la collaboration d'un nombre important de copains dans le monde entier. Publier régulièrement une revue nécessite une correspondance constante avec des centaines de collaborateurs.

Surtout, tu as eu le courage de fonder une revue, après le sabordage blasphématoire du MRA de Maurice Bayet par son successeur.

Je me rends bien compte de ton effort, ayant assumé pendant quelques années – avec Dieter Siebenmann – la rubrique modéliste de l'Aero Revue suisse.

Tu n'as probablement pas eu beaucoup de lecteurs en Suisse. Le vol libre a pratiquement disparu de la Suisse romande. Quant aux Suisses alémaniques, ils ne comprennent plus le français, alors qu'il n'y a qu'un demi-siècle, il était difficile pour un romand de leur parler en allemand, car ils désiraient perfectionner leur français. D'autre part le vernaculaire a pratiquement éliminé l'allemand.

Un aspect qui m'a énormément plu est la partie historique de Vol Libre. Les croquis de vieux zincs, ou bien les récits des concours d'avant notre époque, comme celui de la victoire d'Emmanuel Fillon à la coupe Wakefield en 1937. J'ai fait la connaissance d'Emmanuel à Lognes en 1948 et j'ai apprécié depuis tous les plans de peanuts qu'il a publiés.

Je termine en te remerciant pour l'œuvre que tu as poursuivie pendant tant d'années.

Cordialement,

Maurice

12243



GRUPPO AEROMODELLISTICO AGO TORINO 18eme "Coppa Guido Fea" F1G "Coupe d'Hiver" Crivelle - 9 Octobre 2011

"Cagnarata" & Coppa NIKE O.T. – 8 Octobre 2011

Le Club modéliste AGO de Turin a le plaisir de vous inviter à la 18ème édition de la Coppa Guido Fea, formule classique pour F1G Coupe d'Hiver, à participation internationale, **Dimanche 9 octobre 2011** sur le terrain obligatoirement mis à disposition par le club "La Cloche" de Crivelle - Buttiglieri d'Asti (AT), 30 km à l'est de Turin. Le concours est reconnu pour l'Euro Challenge 2011/2012.

Règlement et horaire :

- 8.30 h Rendez-vous sur le terrain
- 9.00 h Début du concours - 5 vols,
- Départages éventuels autour de 13.30 h, puis remise des prix et buffet sur le terrain.

Temps de vol maxi 120 s (deux minutes). Dans le cas de météo favorable le temps de le dernier vol sera augmenté à trois ou quatre minutes, toutes valables par le total.

Pour les autres prescriptions voir le règlement FAI de la catégorie F1G.

Normes d'engagement :

La participation est ouverte à tous les modélistes ayant une assurance personnelle ou de groupe. On pourra s'inscrire sur le terrain (si possible la veille). Une annonce préalable de votre participation sera la bienvenue. Droit d'inscription : 20 €

Contact

Aldo Manoni, Via De Amicis 48, 10097 Borgata Paradiso di Collegno TO. Tel. 011.4110132
Alessandro Manoni, Via Leopardi 34, 10097 Borgata Paradiso di Collegno TO. tel. 335.8399015
alessandro_manoni@hotmail.com

Le terrain de vol est obligatoirement mis à disposition par le club "La Cloche". Est interdit de circuler avec véhicules sur les terrains. L'organisateur n'est pas responsable pour les dommages aux biens ou aux personnes pendant la compétition. On sera tenu à un maximum d'égards vis-à-vis du Club hôte et des terrains avoisinants.

"CAGNARATA 2011" + Coppa NIKE O.T. 8 octobre 2011

Sur le même terrain, le jour précédent, **samedi 8 octobre** h 14.00 – h 17.00 aura lieu la "Cagnarata 2011", concours "amical" pour toutes catégories de Vol Libre confondues (sauf F1C e F1E). La compétition est ouverte à tous les aéromodélistes et se déroulera sur trois vols avec le maxi habituel de chaque catégorie. Des coefficients de correction seront appliqués pour effectuer un classement global. Engagement sur le terrain. Inscription 5 €. Les modèles dans les catégories Wakefield anciens et 65 cm anciens, vont participer aussi à la "Coppa NIKE Old Timer" organisé par le club NIKE MILAN.

En plus...

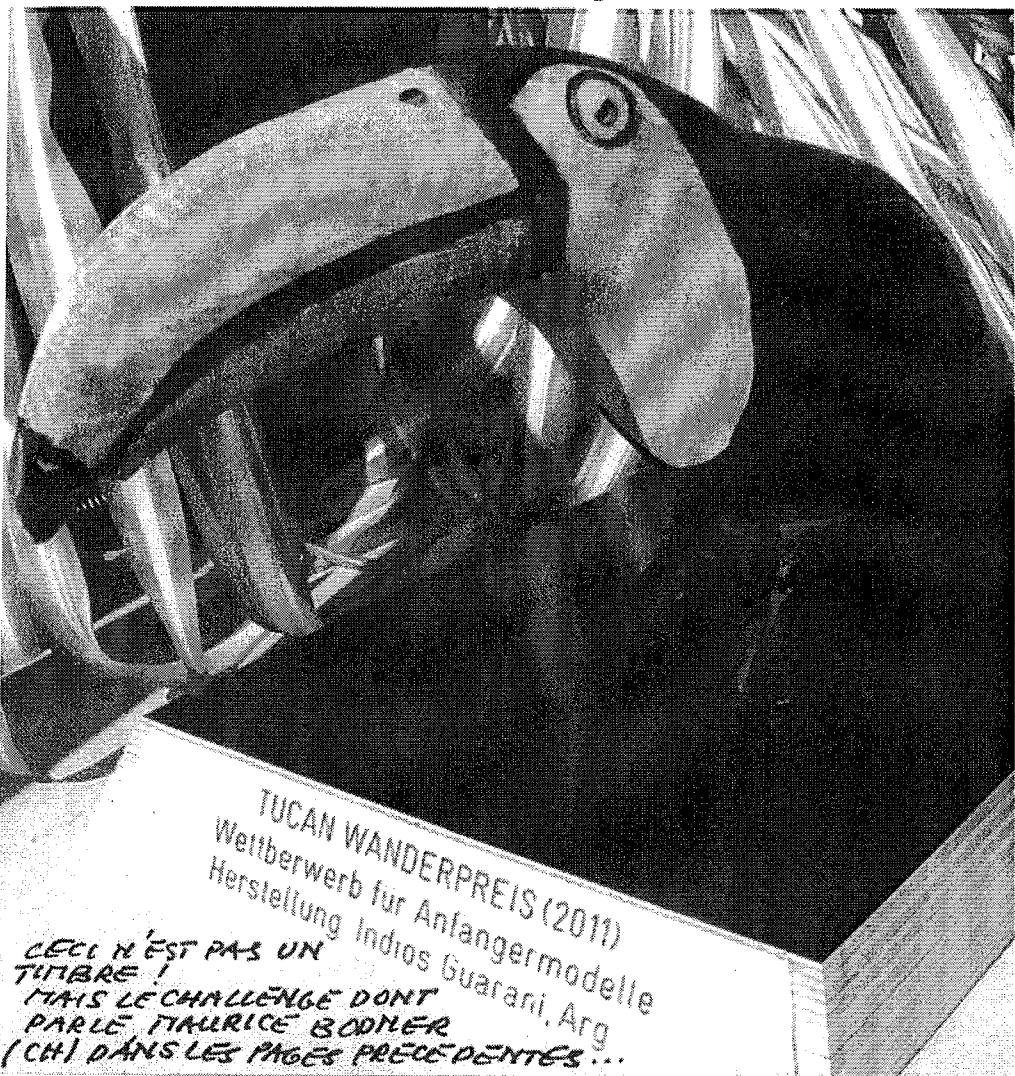
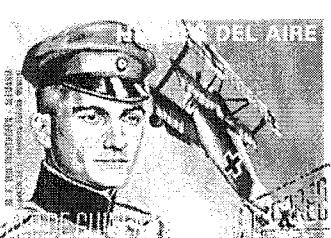
Pour la soirée de **samedi 8 octobre** un repas en commun est prévu à l'hôtel restaurant « La Ciocca » à Castelnuovo Don Bosco. SVP confirmez sur votre annonce de participation.

Hébergement

On donne une liste des principaux hôtels de les environs. Adressez vous à les hôtels SVP.

PHILATELIE

foto. M. BONNER



TUCAN WANDERPREIS (2011)
Wettbewerb für Anfängermodelle
Herstellung Indios Guarani, Arg.
CECI N'EST PAS UN
TURBRE,
MAIS LE CHALLENGE DONT
PARLE MAURICE BONNER
(CH) DANS LES PAGES PRÉCEDENTES...

DEAR MR. SCHÄFER,

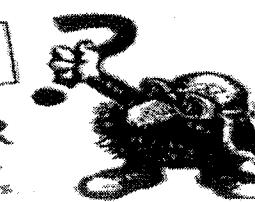
SORRY TO SEE THE END OF "VOL
LIBRE". I DO NOT READ FRENCH BUT
I HAVE ENJOYED ALL ISSUES. I HAVE
ALL OF THEM. YOU HAVE DONE A GREAT
JOB. BUT THE AGE IS TAKING IT'S
TOLL FOR US FREE FLIGHTERS ALSO!
I HOPE YOU WILL HAVE MANY GOOD
YEARS AHEAD OF YOU.
TAKE GOOD CARE OF YOURSELF.

BEST WISHES,

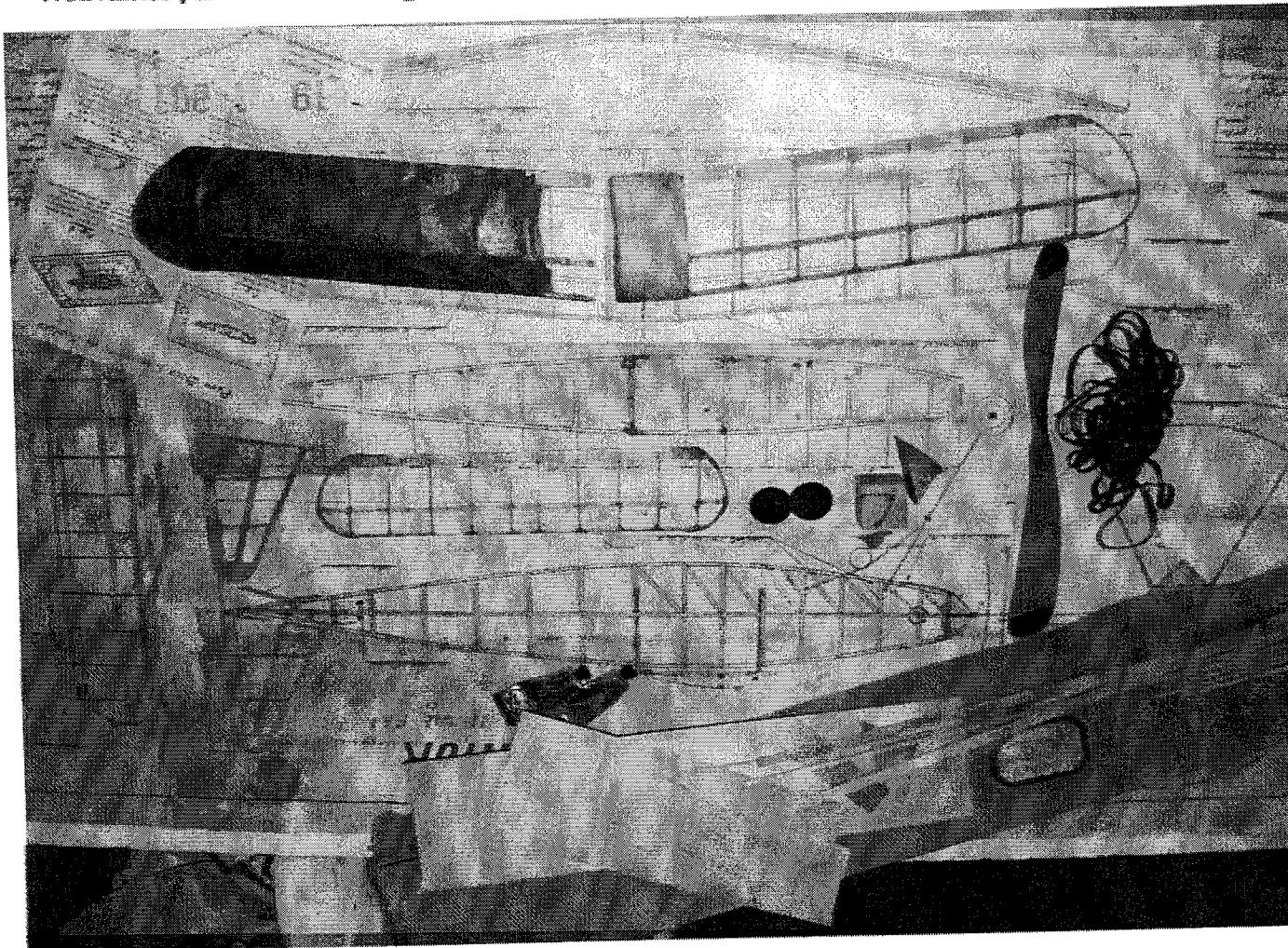
Olli Tongen

LE MUSÉE DE VOL LIBRE
LE COIN DU SPOTTER

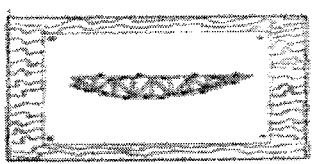
Cette nouvelle rubrique est destinée à identifier des trouvailles parfois sorties des greniers ou des puces.



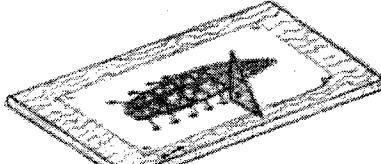
C'EST MIGNON
SA ! ...



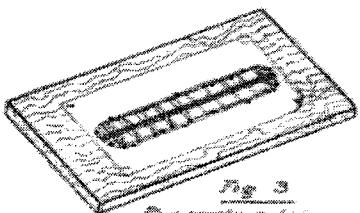
Pour Bien Construire vos Modèles



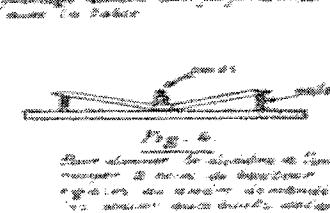
Pour monter le propulseur, il faut des baguettes, un morceau de bois dur et un peu de colle.



On va avec un plan, il faut des roues, un peu de colle, un peu de bois dur et un peu de papier japon. Il faut faire un peu de travail pour faire un avion.



Pour monter le propulseur, il faut des baguettes, un peu de colle et un peu de bois dur.



Pour monter le propulseur, il faut des baguettes, un peu de colle et un peu de bois dur.

Caractéristiques	
Envergure.	0.740
Surface.	6 mm² 30
Long H-T	0.760
Surface du CAP	36 mm²
Échelle. 10 fois 3.17 x 10 mm	
Tirage, diamètre 300	
Nombre maximum des moteurs 600 tours.	

tirer en 1/2 secondes de gris
peut pas pas 11/10
Tirage K.K. 1/2

Jo. MICHEL

modèles réduits

20 bis, rue Victor-Hugo - LYON

12246

Exclusivité à Jo. Michel
20 bis Rue Victor-Hugo - LYON
Tirage K.K. 1/2

JO. MICHEL
modèles réduits
20 bis, rue Victor-Hugo - LYON

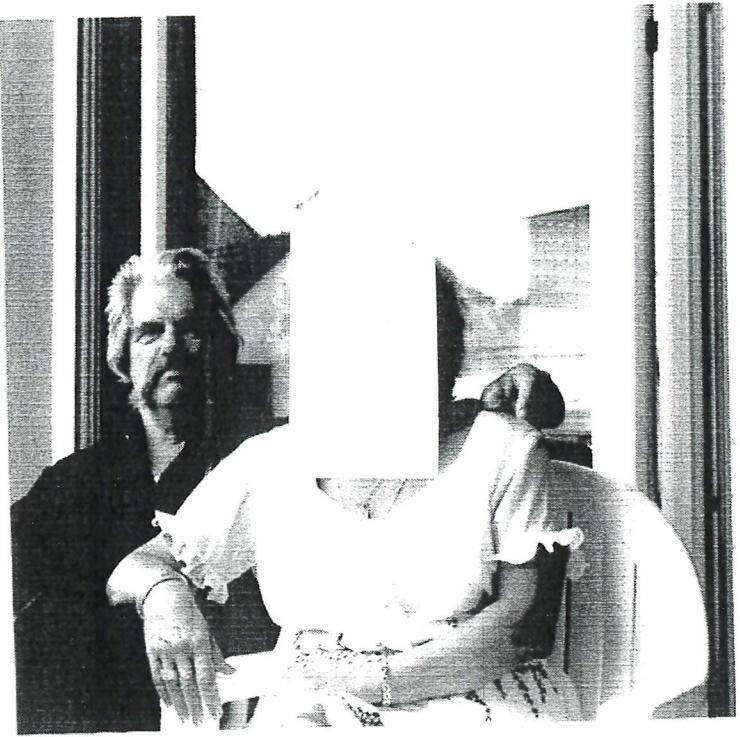
RONI JUNIOR



Trouvé pour quelques euros aux puces, cette vieille boîte à moitié écrasée date de 1940. Ce modèle conforme aux normes FAI de l'époque, est un petit caoutchouc carré sur angle hélice bois dur d'allure très rétro, dessiné par un certain Roland Louis, et commercialisé par Jo Michel à LYON. Le plan, déjà découpé a été reconstitué et recollé avec quelques manques... le modèle est partiellement construit (mal...), jaile, stabilo, dérive. Le bois est entièrement dur (on entre en guerre et le balsa était quasiment introuvable). Remarquez que dans la boîte on trouve encore deux tubes de colle cellulo (sèchée), le caoutchouc 3.17 raide comme un morceau de bois, deux roues cellulo, un peu de papier japon et quelques accessoires (bloc nez bois dur, axe d'hélice, train CAP) quelques restes de baguettes et planches peuplier, et la belle hélice bois dur à la forme caractéristique de l'époque. Tout ça est bien mignon et mériterait d'être reconstruit en balsa léger (la surface à l'aire est vraiment faible) Si quelqu'un a des infos à communiquer sur cette boîte, ou est intéressé par le plan (prix coûtant du tirage plus port) qu'il se signale à V.L. ou V.L.T.

12247

JACQUELINE



Les aventures vécues à deux sont bien plus intéressantes, plus marquantes, que celles vécues seul.

Sur tous les terrains de compétitions, **les femmes**, tout en ne participant que rarement à la compétition, jouent un rôle, d'accompagnement important, à multiples facettes.

Très rarement, **LE** modéliste vol libre semble s'en rendre compte, en particulier sur les terrains.....

Nous avons eu la chance, et le plaisir, de trouver dans nos lignes, Vol libre, la prose engagée en faveur de **LA** femme modéliste, ou **DU** modéliste.

Jacqueline tout en prenant le parti des femmes, épouses, l'a fait avec un panache certain, montrant des qualités rédactionnelles indéniables parfois en poésie... Ceci a également permis l'élargissement du cercle des lecteurs, avec des lectrices attendant parfois avec impatience, l'arrivée du dernier Vol libre. Mille fois merci à elle.

LE PÈRE DE CÉHIXE ET VÉZÈDE

PHOTO. ANDRÉ SCHANDEL -



12248

LA, VRAIMENT POUR
LE RESSUSCITER,
FAUDRAIT UN
MIRACLE...

OUI, JE SAIS, UN
CONFÉREUR L'A
FAIT, YA 2000 ANS !

MAIS ÇA DÉPASSE
MES COMPÉTENCES !

FAUDRA S'EN
REMETTRE AUX
HOMMES ...

C'EST BIEN LA
PREMIÈRE FOIS
...

LE CIEL S'ASSOMBRI...

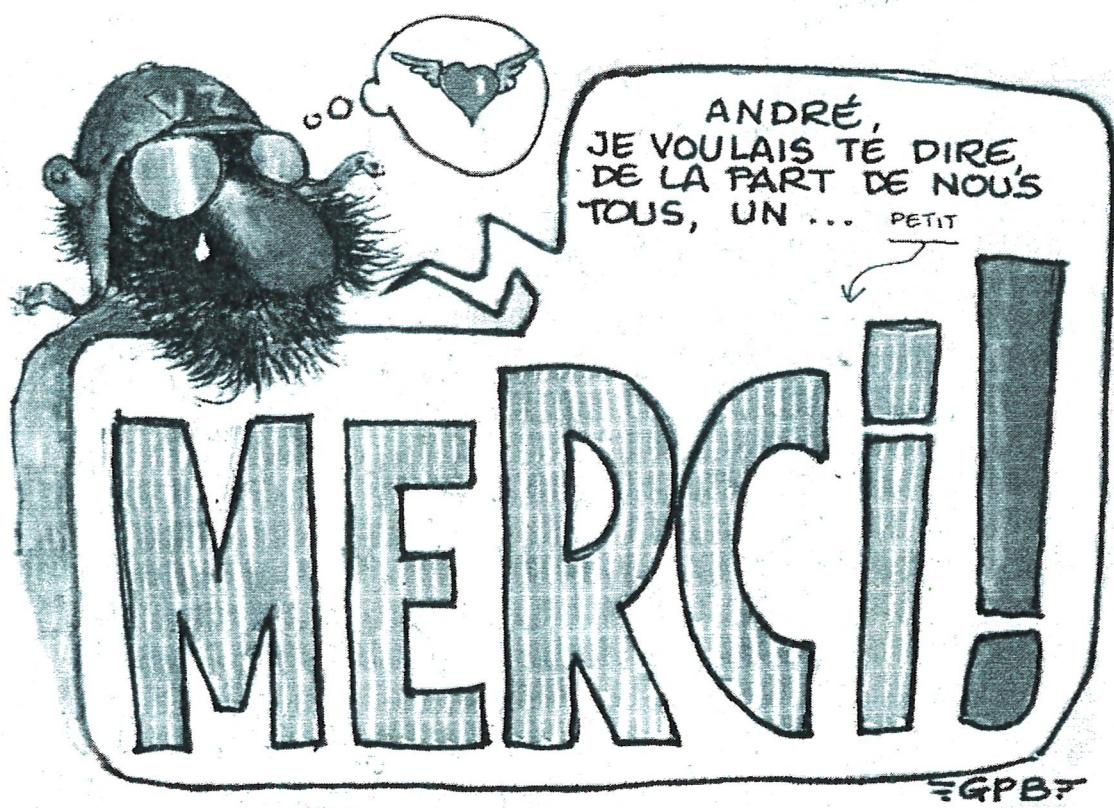
POMPE FUNÈBRE ?

... QU'ON N'A
PAS ENVIE DE
DECONNER !



CÉHIXE et VÉZÈDE by GéPeBe

12249



EEY YO

12250