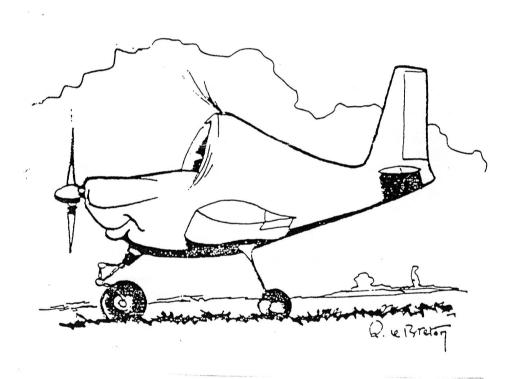


AEROCLUB

DES CIGOGNES

INFO - CLUB



JUILLET 91



CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'AERO-CLUB DES CIGOGNES

	Noms et adresses	téléphone
PRESIDENT	général "CR" Pierre LISSARAGUE	45 48 78 49
D'HONNEUR	5, rue Péguy 7500% PARIS.	
PRESIDENT	M. Francis PLESSIER	6O 80 10 20
	8, rue Sainte Croix 91150 ETAMPES	
VICE-PRESIDENT	M. Jean ROUSSEAU	64 56 15 17
	25, av de l'Obélisque 91770 SAINT-VRAIN	
TRESORIER GENERAL	M. Serge COURBET	.69 06 85 37
	9, rue d'Aquitaine 91130 RIS-ORANGIS	
SECRETAIRE	M. Philippe RENNESSON	69 30 19 84
GENERAL	26, rue Gustave Flaubert 91120 PALAISEAU	
SECRETAIRES	M. Philippe PETITEAU	60 16 69 01
ADJOINTS:	Résidence Bois des Roches	
(bulletin)	4, rue Rameau 91240 SAINT-MICHEL SUR ORGE	
	Marc POTTIN •	
SECRETAIRE	M. Gérard BEUCHERIE	69 01 80 56
ADJOINT	18 bis, Cour des Triphoines	
(licences)	91240 SAINT-MICHEL SUR ORGE	(0.00.00.00
RESPONSABLE VENTE	M. Charles LEVY	69 89 02 76
DU MATERIEL	21, résidence de l'Arcadie 91100 SAINTRY	
DESCRIPTION OF THE	M. BREUILS M.THEVENON	(0.17.10.10.1
RESPONSABLES	M.Jean ROUSSEAU et Claude LESEIGNEUR *	60 16 40 49 *
CONCOURS	M. FLORENTIN* M. LAFFONT - M. LACOMBE	
RESPONSABLES TERRAIN	M. FLORENTIN - M. LAFFONT - M. LACOMBE	69042107
(DISCIPLINE)		(0.10.00.00
RESPONSABLES	M. Alain PEE	60 19 00 22
LOCAL - DECORS	14, rue Jean Tassel 91430 IGNY M. Thierry BARDOUX	64 56 80 67
	M. Roger ALBERTEAU	69 01 32 09
	3, rue Marguerite Ratuis 91620 NOZAIS	09 01 32 09
RESPONSABLES	M. Francis CAZAUX	60 78 46 79
PLANEURS	4, rue Henri Rochefort 91000 EVRY	00 78 40 79
TEANEORS	M. MAISSE * - M.PRUDHOMME - M.LAFFONT	47 27 54 26 *
RESPONSABLES FORMATION	M.HENNINOT	69 24 23 33
DES JEUNES	M. ISCOLO	0324 23 30
ACCUEIL	M. LEROY *	43 75 24 36 *
DEBUTANTS	124, rue Véron 94140 ALFORTVILLE	13 /3 21 30
	M. VINET	
REGLEMENTATION	M. Raymond WERLER.	69 38 48 39
	3, Av Condorcet 91200 ATHIS-MONS	0,50,105,
DOCUMENTATION	M.LEROY- M.NITSAS	
PLANS		
FESTIVITES	Mme. Yolande COURBET *	69 06 85 37 *
and the second	Mmc. Evelyne PEE	
BAR	M. Thiérry BARDOUX	
COMMISSAIRES	M. Paul NORE *	69 07 32 76 *
AUX COMPTES	M. Daniel ALAZET	
AOA COMETIO	iti. Dainei 70.7V.171	



LE MOT DU

PRESIDENT

Après un début morose, pluie et vent, la saison se déroule plutôt bien et même en cette période de vacances,

Les Cigognes ont été à la hauteur de leur réputation.

Au FITEM, ce festival de la télécommande et du modélisme qui se déroule dans les stations alpines du Corbier et de La Toussuire, c'est une équipe de notre Club qui a assuré une bonne partie de l'organisation et de l'animation. Tous les participants en ont gardé un excellent souvenir : retenez votre dernière semaine de juillet pour l'an prochain...

Le championnat de France de planeurs F3B a été un très grand succès, avec une organisation impeccable, une bonne météo, et de très bonnes performances pour les membres de notre Club. Bravo Francis Cazaux, à la fois pour l'organisation et pour le pilotage.

A l'heure où j'écris, nous sommes en train de préparer le Cirque, avec pas mal de retard du aux vacances et surtout une grande déception au vu du petit nombre d'inscrits pour le Championnat de France de Voltige Grands Modèles. Cette catégorie, pourtant super spectaculaire, a bien du mal à démarrer. Cela nous ramène évidemment à l'avenir du Cirque que nous avons bien du mal à faire évoluer, n'arrivant pas à lutter contre les grandes manifestations, Show des As, La Ferté Alais, etc... Dès la rentrée, il faudra lancer une réflexion poussée sur ce sujet.

En dehors de ce point préoccupant, le Club se porte bien avec 170 inscrits : heureusement qu'ils ne viennent pas tous voler ensemble! Nous avons cependant tendance à vivoter sur notre élan en faisant un peu illusion. Bien peu sont capables de présenter de beaux modèles, tant dans les salons et expositions que dans les démonstrations en vol. Il faudrait quand même sortir du stade trainer ou affreux jojo...

A nous les grands projets pour la saison prochaine... Le ciel seul est la limite...

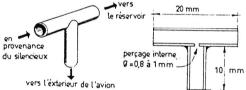
Le Président.



Régulateur de pressurisation.

Dans le MRA 489, j'avais proposé un régulateur constitué d'un simple tube de laiton percé d'un trou de Ø 0,8 à 1 mm, et interposé sur la durit de pressurisation du réservoir. Il est particulièrement efficace dans le cas d'un réservoir situé trop bas. De même, l'adjonction d'un pot supplémentaire rend quasi indispensable son utilisation si l'on veut garder une carburation stable à tous les régimes. Il avait le grave défaut (et les utilisateurs ont du s'en apercevoir) de salir l'avion par d'importantes projections d'huile.

L'amélioration du système consiste à remplacer ce régulateur primitif par un Té fabriqué en tube laiton de & int. 2 mm et 3 mm ext. (cartouche de stylo à bille genre Waterman...) jouant le même rôle grâce à son perçage interne à 0,8/1 mm de &; mais permettant de canaliser ces projections à l'extérieur de l'avion.



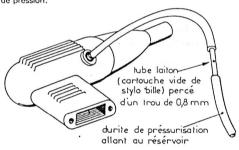
L'installation se fait alors selon le schéma suivant : A la branche verticale d'un Té sera raccordée une durit débouchant en dessous de l'avion avec un excédent de 2 ou 3 cm, laissé libre. La branche horizontale sera intercalée sur la durit de pressurisation, comme précédemment. La réalisation se fera en assemblant d'abord les tubes. La branche verticale aura pour cela été mise en forme à la lime ronde à son extrémité prévue pour le raccord. La soudure des deux éléments s'effectue à l'étain (un fer de 60 watts suffit). Le perçage interne se fait en dernier, en introduisant le foret de 1 mm (ou de 0,8 mm) par l'extrémité libre de la branche verticale du té. (L'excédent de soudure interne aura pu, auparavant, être éliminé partiellement en présentant, d'abord, un foret de 2 mm dans la branche horizontale. Raccorder enfin les durits, et bons vols avec un avion plus propre !

ASTUCES

Préssurisation

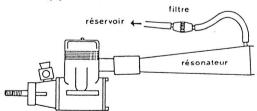
Je me suis trouvé confronté, avec mon 1° avion, aux difficultés liées à un réservoir placé trop bas - lors de la construction - par rapport au gicleur. Vous devinez la suite : mauvaise carburation, le moteur s'appauvrissant très vite et ne parvenant même pas à vider 1/4 du réservoir. La pressurisation par le silencieux n'apportait rien. Trop forte réservoir plein (il fallait "fermer" le pointeau), elle faiblissait en suite au cours du vol (il aurait fallu alors "ouvrir" le pointeau) !... et le moteur calait invariablement. Sans pressurisation, il n'arrivait pas à aspirer correctement et s'étouffait à chaque réduction des gaz.

Le remède me fut apporté par un camarade de club qui avait connu les mèmes problèmes. Il suffisait de percer la durite de pressurisation d'un petit trou * 0,8 mm à 1 mm, jouant le rôle de régulateur de pression.



Depuis, j'arrive sans difficulté à vider le réservoir en réglant la carburation un "poil" plus riche.

Filtre sur préssurisation

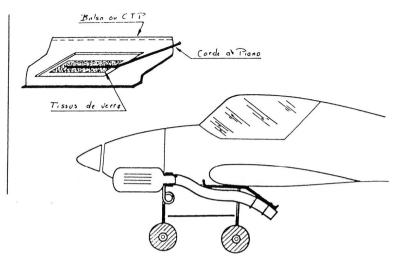


Il arrive, principalement sur les "grosses cylindrées", de trouver des déchets dans le réservoir, ainsi que dans le filtre placé entre le moteur et le réservoir. Et ceci malgré toutes les précautions prises lors des remplissages.

Il s'agit en fait de particules de calamine et de raccord en silicone qui ont pénétré dans le réservoir par la prise de pressurisation. Le remède est simple : il suffit de placer un filtre (métallique) entre le réservoir et le résonateur (ou le silencieux).

Echappements propres

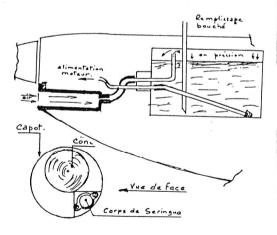
Il suffit d'une corde à piano, d'un peu d'araldite et de tissu de verre. Après avoir profilé la corde à piano de façon convenable (voir croquis) il suffit de la coller dans une très légère saignée pratiquée dans le balsa ou ctp (prévoir accessoirement une plaque de renfort au fond du fuselage) tout en recouvrant l'ensemble d'une bande de tissu de verre. La durit d'échappement se fixe au pot par un habituel serflex, et sur la corde à piano par 2 élastiques de diamètre adéquat. Veiller cependant à ne pas trop écraser celle-ci.



Préssurisation

On peut mettre en pression le réservoir d'un modèle en reliant la prise d'air à un corps de seringue dirigé vers l'avant et de prétérence dans le souffle de l'hélice. Ce corps sert de trop plein lors du remplissage.

Le système, expérimenté sur un Spitfire, fait jaillir le carburant par le tube de remplissage si on le laisse ouvert. La pression est donc supérieure à celle que l'on peut obtenir par le silencieux. Le diamètre du corps de la seringue est de 20 mm.

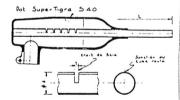


Plus silencieux

Le silence est d'or, mais sans débourser un centime vous pouvez réduire "notablement" le bruit de votre Super Tigre S40 (le procédé est adaptable à pas mal d'autres moteurs).

En rendant visite à votre installateur TV, vous trouverez chez lui de vieilles antennes dont il vous fera cadeau car-4 cela le débarrasse"! L'antenne TV est une mine d'or pour les modélistes (tubes et tiges en métal léger).

Vous essayerez de trouver du tube roulé non soudé ⊘ 7 × 8 que vous travaillerez selon le croquis. Après avoir réalisé à ⊘ 8 la sortie d'origine du pot, le tube, légèrement élastique du fait de la fente longitudinale tiendra de lui-même sans collage.



Cette particularité vous permettra d'essayer plusieurs tubes de longueurs différentes et pourvus d'un plus ou moins grand nombre de traits de scie. La section de passage d'un trait est d'environ 12 mm², et la section de sortie d'origine de 38 mm². Trois traits devraient donc suffire, mais j'en ai fait 5 et ça marche très bien. A mon avis les moteurs peuvent supporter des pertes de puissance (si cela est le cas) sauf peut être dans certains cas très particuliers.

En tout cas, la paix sur les terrains vaut mieux que quelques dixièmes de chevaux en moins.

EMISSION EN MODULATION D'AMPLITUDE

EMISSION AM A LARGE BANDE:

- INTERDIT dans les bandes 41 et 72 MHz
- accepté dans la bande 26 MHz.

RAPPEL AUX PLANEURISTES

Le champ que vous utilisez est fauché de temps en temps, ce qui est bien agréable quand l'herbe devient trop haute.

Les vaches de l'exploitation agricole voisine sont aussi bien contente de profiter de cette bonne herbe.

Par contre, leur estomac n'aime pas du tout les bouts de câble en nylon, de bandes adhésives, etc...

La faucheuse n'aime pas non plus les piquets métalliques oubliés. On est donc prié de ne rien laisser traîner sur le terrain et de ramener toutes ses affaires à la maison.

COMPTE RENDU DE LA JOURNEE DEBUTANT EOLE DU 14 AVRIL 1991

Il était une fois (les belles histoires commencent toujours par : il était une fois...) une bande de planeuristes bien décidés à faire découvrir aux non-initiés les plaisirs du vol silencieux. Suite au salon du CNIT, rendez-vous était donné le 14 avril vers 10h sur le terrain de l'A.C.Cigoanes.

Ce fut l'occasion pour certains de dépoussiérer leurs bons vieux planeurs de début afin qu'ils servent de planeurs école (citons entre autres Dadalus, Asiago, Delfin et enfin l'Hirundo, planeur école de l'A.C.Cigognes équipé en double commande).

EOLE, ne voulant être en reste, décida de donner un petit coup de main à tout ce petit monde pour prendre l'air (frais le matin, idéal l'après midi).

Et les débutants me direz vous ?

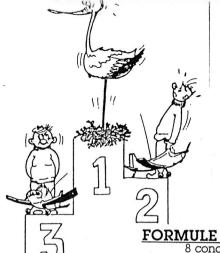
Le bilan est très positif puisque 18 pilotes extérieurs à l'A.C.Cigognes et/ou l'association EOLE vinrent se relayer aux manches des différents planeurs. Trois pilotes déjà mordus avaient amené leurs planeurs pour le faire régler. A signaler qu'il n'y eut qu'un seul planeur endommagé suite à un départ difficile avec un sandow. Le "jeune ancien" (il se reconnaîtra) qui avait déjà un planeur et une radio à finir, a écopé dans la bonne humeur d'un planeur à remettre en état (les temps sont durs).

Quelques pilotes avion ne purent résister aux sirènes (silencieuses) du vol planeur... Est ce le début d'une débandade collective ?

Bref, ils vécurent heureux (les belles histoires se finissent toujours par...) et partirent avec plein de projets dans la tête.

DERNIERE MINUTE : moins d'une semaine plus tard, déjà un projet concret de construction de planeur GENIAL !

"MONITEURS" : R&R. Henninot (père et fils), C. Laffon, R. Lejeune, C. Léon, S. Maisse, F. Nez, S. Prud'homme, P. Wasielewski.



RESULTATS DES CONCOURS

FORMULE FRANCE A ETREPAGNY 8 concurrents le 21 avril 1991

ler

MAISSE Sylvère

646 points

Chronométreurs: MAISSE Monique et Sylvère

F3B A BRETIGNY
15 concurrents le 2 mai 1991

ler	CASAUX Francis	1000 1 1
		6000 points
2ème	PRUD'HOMME Serge	5924 points
4ème	NEZ Francois	5395 points
5ème	ROUSSEAU Jean	5151 points
6ème	HENNINOT Robert	4000 points
		4920 points
7ème	LEJEUNE Rémi	4691 points
8ème	ELLIOT Patrick	4539 points
9ème	LACOMBE André	4173 points
10ème	PEE Alain	3933 points
12ème	CLERMONT Robert	3796 points
13ème	LAFFON Claude	3784 points
14ème	CONTANT Henri	2201 points
		3281 points
15ème	WASIELEWSKI Patrick	1382 points

Chronométreurs: MAISSE Monique et Sylvère LEON KNOCHEL MAZE D'ANICO

F3B A GRON
16 concurrents le 26 mai 1991

ler 3ème 4ème 5ème 6ème 7ème 9ème	CASAUX Francis PRUD'HOMME Serge NEZ François MAISSE Sylvère ELLIOT Patrick HENNINOT Robert LAFFON Claude CLEDMONT Robert	6000 points 5647 points 4986 points 4850 points 4836 points 4671 points 4130 points
llème	CLERMONT Robert	3612 points
12ème	LEON Christian	3595 points

Chronométreurs: MAISSE Monique

F3B A ETREPAGNY

12 concurrents le 9 juin 1991

lème 3ème 4ème 5ème 6ème 7ème 9ème 10ème	PRUD'HOMME Serge MAISSE Sylvère NEZ François CASAUX Francis ELLIOT Patrick LEJEUNE Rémi LAFFON Claude HENNINOT Robert	5783 points 5502 points 5147 points 5000 points 4575 points 4557 points 4313 points 4141 points
12ème	LEON Christian	2006 points

Chronométreurs: MAISSE Monique

F3J A BRETIGNY

17 concurrents le 16 juin 1991

lème	CASAUX Francis	2000 points
2ème	ROUSSEAU Jean	1892 points
3ème	HENNINOT Robert	1720 points
4ème	NEZ François	1718 points
5ème	ELLIOT Patrick	957 points
6ème 8ème 10ème 11ème 12ème 12ème 15ème 15ème 16ème	LEJEUNE Rémi PRUD'HOMME Serge LAFFON Claude MAISSE Sylvère LUBRANO Eric DEROSA Philippe SEVESTRE Martial POTIN Laurent MAZE Richard	2594 points 2350 points 2207 points 2117 points 1987 points 1671 points 1554 points 1336 points 1156 points

Chronométreurs: MAISSE Monique POTIN Marc

VOLTIGE GRANDS MODELES A BOURGES 4 concurrents

mai 1991

lème LEVY Marc 3ème SOUPERON

CHAMPIONNAT DE FRANCE 1991 DE MAQUETTES A MIMIZAN

F4C

lème ROUSSEAU Jean 3ème **LEVY Charles**

Grand Modèle

2ème LEVY Marc

Charles LEVY et Jean ROUSSEAU représenteront donc la France au championnat du monde 1992 aux USA.(Indianapolis Août 92)



LES DATES A RETENIR.....

7 et 8 septembre	CHAMPIONNAT DE FRANCE GRAND MODELE	BRETIGNY
8 septembre (après midi)	CIRQUE DES CIGOGNES	BRETIGNY
15 septembre	MEETING COUCOUS	ETAMPES
22 septembre	MEETING CHOUETTE CLUB	MENNECY
6 octobre	VOLTIGE Séries 1 1/2, 2, 3 et Grand modèle	BRETIGNY



LE COIN DES NOUVEAUX

C'est avec plaisir que, depuis la parution du dernier bulletin, nous avons enregistré l'adhésion des nouveaux membres ci-dessous. Nous leur souhaitons la bienvenue parmi nous.

Nom	Adresse	Tei	Profession	No
DELFOUR Claude	7,Allee Carpentier 91220 BRETIGNY/ORGE	60 84 25 60	Dessinateur	805
CHAIGNON Nicolas	7.Rue Chabrier 91240 ST MICHEL/ORGE	69 25 07 15	Informaticien	306
DUPUY Denis	60.Rue des Briqueteries 45150 GIEN	16138676248	lngenieu <i>r</i>	807
LAFON-DELPIT Philipppe	40,Ch du dessous du rocher 91120 PALAISEAU	60 10 28 80	Etudiant	808
MANCHE Herve	30.Clos du Moulin 91590 CERNY	64 57 47 00		809
BEDOSSA Etienne	228,Bd Raspail 75014 PARIS	43 20 07 84	Etudiant	810
RENOUX Nicolas	3.Rue des Siroliers 91700 ST GENEVIEVE DES BOIS	60 16 61 03	Surveillant	811
MELLIN Angelo	1,Allee Louis Aragon 91000 EVRY	60 77 57 63	Agent commercial	812
VO-THU-CHANH Tam	19.Av des Erables 91390 MORSANG / ORGE	69 46 01 65	Directeur technique	813

L'AERO-CLUB DES CIGOGNES TIENT SES REUNIONS TOUS LES MARDI SOIR A 21 H A L'ADRESSE SUIVANTE :

> 38, ROUTE DE LONGPONT 91700 SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS.

LE LOCAL EST AU FOND DE LA COUR A DROITE.

SI VOTRE NOM EST MAL ORTHOGRAPHIE OU SI VOTRE ADRESSE EST ERRONEE, FAITES LE SAVOIR PAR TELEPHONE A MR ROUSSEAU JEAN (64.56.15.17).

INFO-CLUB est publié 4 fois par an (Janvier/Avril/Juillet/Octobre).

En Janvier, une rubrique spéciale donne les dates des concours et des démonstrations pour l'année en cours.

Tous les articles à publier doivent être donnés un mois avant l'édition du bulletin.

Les dessins sont acceptés à condition qu'ils soient suivant un format $21 \times 29,7$.



AEROCLUB DES CIGOGNES