

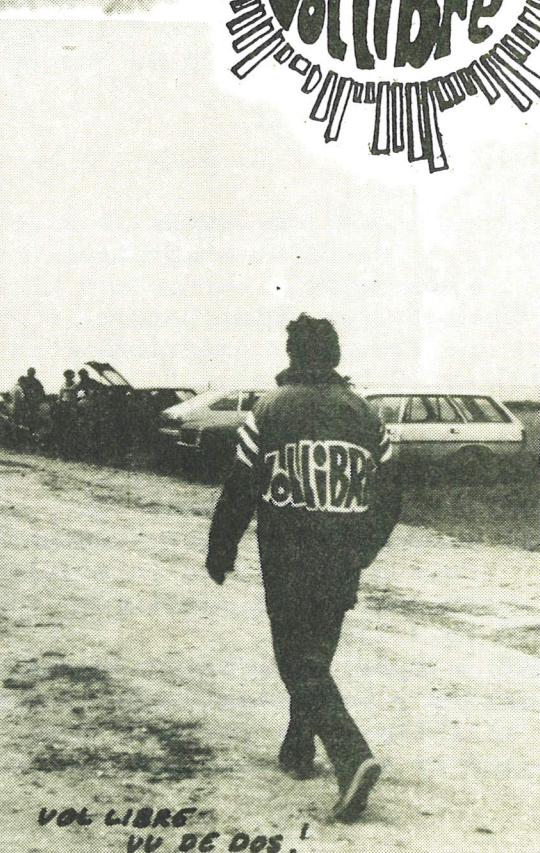
VOL LIBRE

2050

Photo: A. SCHMIDEL.



März
March
Mars
Marzo



VOL LIBRE
VV DE DOS!

VOL LIBRE

BULLETIN D'ASSON

A. SCHANDEL 16 CHEMIN DE BEULEMWOERTH
67000 STRASBOURG ROBERTSAU

Sommaire 34

- 2050 Page de couverture Nocque et Barberis
- 2051 Sommaire
- 2052 "Nervure d'Or 82" Alain Landreau.
- 2054 55 Images du Vol Libre
- 2056 - 59 Inerties en Wak par 007.
- 2061 - 63 Le wak de Pim Ruyter (NL.)
- 2064 Celui d'Alois RUMMEL
- 2065 Profil "Schwartzbach"
- 2066 Le champion d'Europe en vol de pente magnétique.
- 2067 - 74 . Trois waks pour débutants.
- 2075 Le champion d'Europe en moto 300 C. Patek.
- 2076 Commande de minuterie sous le pouce de Michel IRIBARNE.
- 2077 -78 . Installation Buzzer sur planeur A2 de G. Nocque.
- 2079 "Lady Morfin" A 2 J. Rasmussen
- 2081 Planeur A 2 de J.P. LAUREAU.
- 2082 - 83 English Corner.
- 2084 - 85 Maquette 66 Coupe Dressel
- 2086 - 88 Les Championnats de France 82 Ambérieu.
- 2089 -92 " Demoiselle " Cachuète. de U. Alvarez.
- 2094 -95 Courrier des lecteurs.
- 2096 Profils Olofsson (S) .
- 2097 -99 Indoor Orléans 82
- 2100 - 02 Coupe d'Hiver Provence Cote d'Azur avec le modèle du gagnant R. Giolitto.
- 2103 En Allemend.
- 2104 - 15 Suite au n° 24 Special Wak - complément wak.

ATTENTION !

Tous les paiements à : Mr. André SCHANDEL et non au nom de VOL LIBRE .

N° de CCP (Post Sch. Konto)

1190 08 S Strasbourg.

Abonnement actuellement 65 F pour cinq numéros.

Für deutsche Abonnenten , fünf Ausgaben DM 25 an A. Koppitz

122 Leopoldstrasse

D 75 14 LEOPOLSHAFEN EGGENSTEIN. per Post oder Scheck.

To all subscribers outside Europe, please do not pay your subscription in the currency of your own country, but in french Francs, going through a french Bank with your cheques.



COOP-AERO, Société coopérative, existe depuis quelques mois, à la grande satisfaction de ses nombreux adhérents. Elle est réservée aux licenciés F.F.A.M.

Venez nous y rejoindre pour contribuer à développer notre société, la vôtre où la solidarité l'emporte sur l'égoïsme individuel.

Vous y trouverez tout le matériel nécessaire au modélisme à des prix très compétitifs :

- matériaux traditionnels ; balsa, samba, pin, spruce, peuplier, contreplaqué ;
- matériaux d'avenirs ; tissus de verre, kevlar, carbone, bore, résines ;
- moteurs , boîtes, ensembles R.C.

Le choix des produits est guidé en premier par la qualité et le prix et aussi par le souci de vendre du matériel français.

Vous pouvez acheter sur place, au magasin, ou par correspondance. Beaucoup l'ont déjà fait et personne n'a été déçu. N'ayez aucune crainte. Indiquez seulement la dureté du bois ou sa densité avec précision. Pour plus de renseignements, téléphonez (après 19 h si possible).

COOP-AERO
34, rue de la Morinière
79240 L'ABSIE
Tél. (49) 63.80.25.

NERVURE D'OR ***

ANNEE

82

OR

ALAIN LANDEAU

TROPHEE

FRANCE

VOL LIBRE

"GOLDEN
RIPPE"
82

"GOLDEN
RIB"
82"



Bien que la France ait été Championne du Monde par équipe , en motomodèles , peu de modélistes pratiquent cette catégorie.

Il est certain qu'il vaut mieux avoir une certaine expérience avant de s'y attaquer , mais l'équipe des motmodèles ne demande pas mieux que d'accueillir et de conseiller les candidats.

Si bien des concurrents utilisent les produits les plus modernes des boîtes à outils bien équipées et des démarreurs , ceci n'est absolument pas indispensable ; la preuve.

Aux Championnats de France , 82 un concurrent se présente un modèle défraîchi d'une main , de l'autre un sac en plastique immonde d'où pendent deux fils électriques.

" Je viens en amateur", déclare-t-il gêné en s'excusant un peu d'être là.

Pas le temps de faire un vol d'essai un contrôle du temps moteur suffira , le modèle a déjà volé : les réparations l'attestent . Il faudra attendre que la brouillard se lève pour démarrer les hostilités ensuite , place au beau temps. L'absence de vent permettra de rattraper de retard du début des vols.

Deux postes de départ , un concurrent choisit son moment , démarre lancer et le deuxième le suit immédiatement.

Ce scénario va se dérouler toute la journée . A la fin du 7 ème vol , on fait les comptes : Lucien BRAIRE a 7 maxis ainsi que le "grand amateur à lunettes ".

Au départ du vol de départage , Lucien observe le ciel " ça pompe? pas terrible les anémomètres ? les mylars ??..... Ah ! ça vient..... ce coup ci on y va ! "

Le moteur noyé fait caler le démarreur. Il faut vider le carburant du moteur et cela part . Lucien fait une montée très moyenne, peut-être sa plus mauvaise de la journée , ça passe assez moyen au plané.

Pendant ce temps , les lunettes observent , un coup de doigt sur l'hélice et ça démarre, ça prend la pointe n c'est parti , ça monte haut , ça ne passe pas très bien au plané , ça salue de deux ou trois pertes de vitesse le modèle de Lucien nettement en dessous, ça fait une minute de plus que mucien et c'est Champion de France..... Lucien un peu éberlué va trouver le gran brun et le félicite, celui-ci paraît ailleurs et met un moment à comprendre et c'est la tape dans le dos et les congratulations.

Monsieur était déjà en train de penser qu'il était déjà préselectionné en wake et qu'il lui faudrait choisir s'il était sélectionné dans les deux catégories ; car un règlement lui a été fait sur mesure interdisant de voler dans plusieurs catégories en Vol Libre, aux Championnats du Monde .

Si vous ne connaissez pas ce modéliste , vous le reconnaîtrez facilement : il est toujours le dernier à arriver sur le terrain et à en repartir .

En fait Alain LANDEAU n'est pas un inconnu dans le VOL LIBRE. En wake , il était Champion d'Europe, et est maintenant vice Champion du Monde et d'Europe et Champion du Monde par équipe.

Philippe LEPAGE

N.D.L.B. VOL LIBRE

Les footballeurs ont leur "Soulier d'Or " les acteurs leur "Lion d'Or" pourquoi nous modélistes du Vol Libre n'aurions nous pas notre "Nervure d'Or " ?

C'est maintenant chose faite VOL LIBRE décernera tous les ans ,sur un niveau mondial la "nervure d'Or " de l 'année.

Pour le moment c'est une plaquette gravée, v. page 2052, avec la cathédrale de Strasbourg , un modèle et l'inscription VOL LIBRE. Elle n'est pas en or, et ne risque pour le moment pas de le devenir - à moins que je tire le gros lot ou qu'un "sponsor" nous vienne en secours - elle a donc une valeur symbolique - meilleur modéliste Vol Libre de l'année.

Pour l'inauguration, et sans vouloir être chauvin , pour l'année 82 elle échoit à Alain Landreau, qui vit à l'ombre de Notre Dame sur l'île de la Cité à Paris.

Connaissant sa modestie, je pense qu'il n'est pas utile d'énumérer ici tous les chemins parcourus par Alain depuis ses débuts dans le Vol Libre. Je me contenterai simplement de dire qu'il fait partie de l'élite mondiale depuis des années !

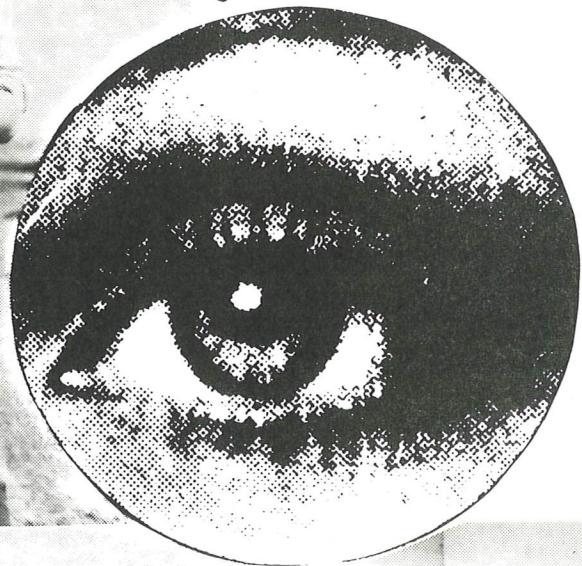
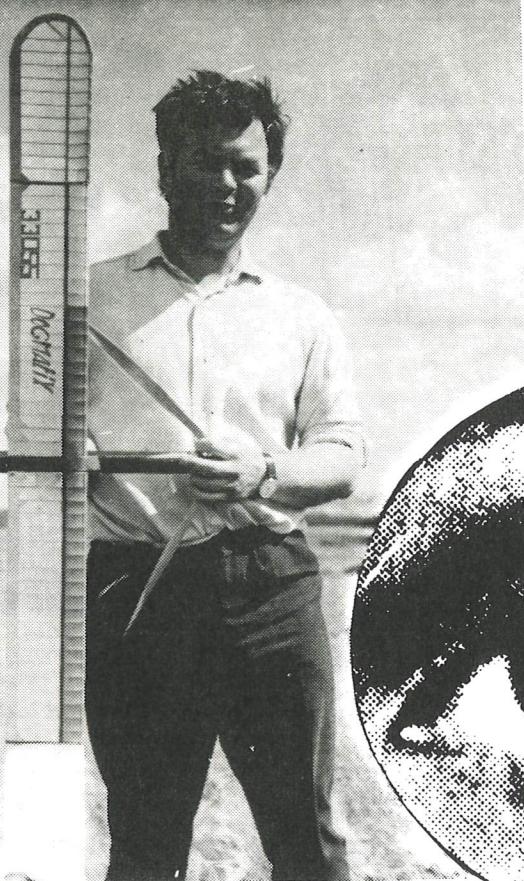
Philippe Lepage ,copain de Club (PAM) vient d'en tracer un portrait qui dit tout sur Alain.

Nous rajouterons simplement qu'il l'a bien mérité cette "nervure" .

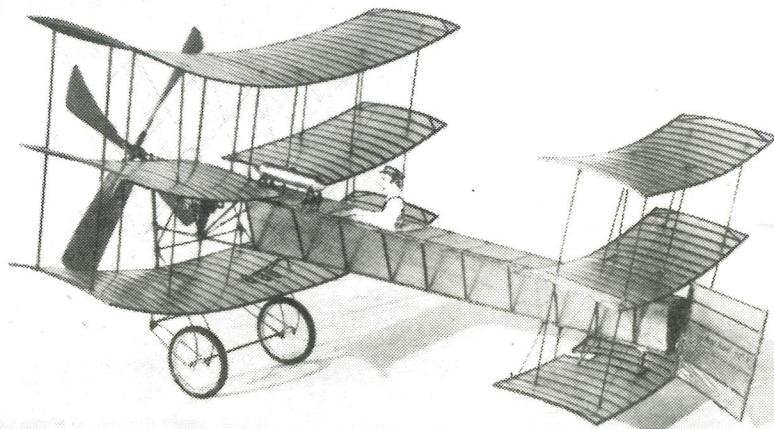
H. DILLY

2054

-QUELQUES
TETES ANGLAISES-



A. SCHAMMEL -



E. FILION. -



P.M. KNAPP. -

INSTALLATION
- MINUTERIES
P. GRUNNET
- (D.K.).



DH-81 B. COLLET

BERNE - 81. - GEORGES EN A PLEIN LES BRAS.
LES REPRÉSENTANTS F- SUR CE TERRAIN



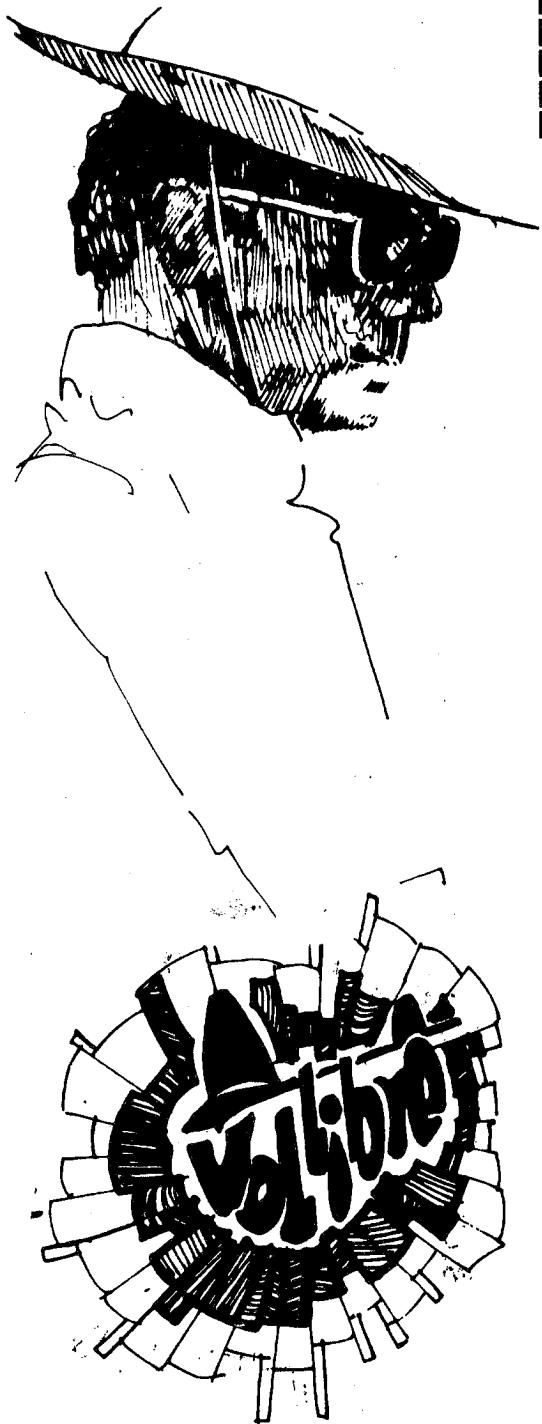
LES "HEDERMANN" A AGAT
PHOTO: A. SCHANDEL



LES CHOUETTES AU CLAP. EPERNAY
PHOTO: A. SCHANDEL

2055

INERTIES EN WAKEFIELD DOZ



P E T I T E E X P E R I E N C E faite en juin 82 : sur un wak bien réglé vous remplacez l'aile d'allongement 12 par une aile d'allongement 15. En raison de la diminution du nombre de Reynolds, vous vous attendez à devoir reculer le CG (le gradient de portance de la 2ème aile étant plus faible, d'après ce que dit la théorie). En réalité le CG a dû être avancé pour que le modèle fût dynamiquement stable au plané dans le vent et la bulle.

Alors... on ne comprend plus ! Sauf si l'on met en jeu la particularité de nos taxis de coupler en permanence les réactions latérales avec les réactions longitudinales. Une aile plus lourde (75 grammes contre 60...) et surtout plus inerte (à cause de l'allongement) réagit moins vite en roulis-lacet, et ceci doit être compensé par une stabilité "statique" plus grande dans le plan longitudinal, c'est-à-dire qu'il faut avancer le CG.

Notez bien que le fuselage est le même pour les deux cas de vol, donc que l'inertie longitudinale est restée identique, à quelques microbes près.

M E S U R E R les M O M E N T S d' I N E R T I E :

voilà ce qu'il fallait donc faire pour y voir plus clair. Quelques camarades ont prêté fort aimablement leurs taxis. On a même construit dare-dare une aile selon l'ancienne mode, 15 dm² et 125 de corde moyenne, trapézoïdale en plus, pour couvrir tout l'éventail des allongements de 9 à 20. Alors voici :

- une aile de 9 d'allongement a T R O I S fois moins d'inertie qu'une aile de 20 ;
- pour les fuselages la variation va de 1 à 1,6 ;
- pour la somme aile + fuso cela va de 1 à 1,8 (réactions autour de l'axe vertical).

L E G R A P H I Q U E permet de voir que la progression est linéaire pour les ailes, exponentielle pour les fuselages et les "taxis complets". Ce dernier point se comprend facilement. À mesure qu'on descend dans les allongements, on ne raccourcit pas à volonté un nez de wak, et on n'y met pas de la CAP 15/10. À l'autre extrémité de la courbe : en allongement 20 on préfère du 12 brins, et un stabilo de faible surface, donc fuselage plus long par tous les bouts.

L'exploitation future du graphique devrait apporter des conclusions intéressantes, au prix de quelques supplémentaires expérimentations en vol. Mais déjà on peut affirmer diverses choses :

1. L'effet des moments d'inertie est plus important que celui du nombre de Reynolds de l'aile, en ce qui concerne la stabilité.
2. Quand on "copie" un bon taxi existant, il faudrait copier aussi les moments d'inertie, sinon les réglages seront très différents (CG, donc Vé)

longitudinal, donc style de grimpée, etc.). Et quand on dit réglages, cela signifie que la performance aussi sera différente : peut-être en mieux, d'ailleurs !

3. Il n'est pas du tout certain (une chance sur deux !) qu'une diminution des inerties amène une amélioration de performance, sur un projet de taxi donné. La géométrie du modèle D O I T tient compte des inerties, mais personne ne peut encore dire la relation exacte entre les deux types de données. Certains de nos lecteurs auront compris qu'un wak doit passer par l'essai de 2 ou 3 stabilos différents, en particulier pour l'allongement de ces stabs.

4. Un essai isolé : coller 1,5 gramme de lest à la queue du taxi, en rajouter autant qu'il en faut sur le nez pour obtenir à nouveau un plané stable. Résultat : pas de changement pour le CG. Le poids du "stabili" a bien augmenté de 30 %, mais le moment d'inertie du fuselage n'a augmenté que de 1,7 %. Tirez-en les conclusions que vous voudrez... Mais ne transposez pas en CH ou en planeur : en wak l'inertie du fuselage est gouvernée principalement par la longueur de l'entre-crochets et par le poids du nez.

5. La théorie du Point Neutre n'est finalement pas applicable en wak comme elle l'est en planeur. Sauf si on joue sur des taxis très semblables en dimensions. - En effet, la théorie du P.N. ne tient compte que des forces et des moments aérodynamiques, et suppose des inerties demeurant constantes d'un modèle à l'autre. Les planeurs FIA de haut standing sont aujourd'hui tellement normalisés que les inerties varient peu. En wak ceci n'est pas du tout le cas. - Dans l'avenir, il sera intéressant de déterminer statistiquement la relation existante entre la taille des wak et la "marge de stabilité statique". On pourra aboutir ainsi à une formule "générale" pour le calcul du CG, d'où possibilité de nouvelles optimisations.

6. Question mi-malicieuse, mi-dramatique pourquoi chercher une formule du CG, alors que nous avons déjà l'excellente approximation empirique de notre René national : Vol Libre 12 et 13 ? Réponse les statistiques de R.J. portent en wak sur des modèles à stabili non optimisé (petit allongement, etc), donc le plané de ces modèles n'est PAS le meilleur plané possible. Les 10 modèles présentés ici ont, eux, un stabilo à profil plat, allongement entre 3 et 4. Et ces modèles sont connus de votre serviteur, qui garantit leur bon réglage (une de nos convictions étant que des modèles ayant fait des bons résultats dans la bulle, et publiés dans les journaux, ne sont pas obligatoirement de bons modèles).

7. Conséquences pour la stabilité latérale en grimpée : si vous voulez améliorer les réactions latérales d'un modèle lourd de l'aile, augmentez la section du moteur. En effet : nous avons eu l'occasion dans ces pages de mettre en relation le couple moteur et les forces aérodynamiques

La formation des équipes de France (Vol Libre)

Le C.T.V.L. a pris connaissance de la décision du Comité Directeur de conserver l'ancien système de sélection, qui reste donc en vigueur à ce jour.

Deux modes de sélection continueront ainsi à coexister pour désigner les membres des équipes nationales de Vol Libre.

A. Pour un championnat du Monde : Concours national de sélection, ouvert aux candidats « pré-sélectionnés » du championnat de l'année précédente : 4 concurrents en FIA, 3 en FIB et 2 en FIC et outre les 11 premiers candidats classés en Planeur type « Nordique » (FIA); les 9 premiers classés en « Wakefield » (FIB) et les 6 premiers classés en « Motomodèles » (FIC) du championnat de France de l'année ; ceci pour retenir 3 concurrents dans chaque catégorie.

B. Par contre, pour un championnat d'Europe : dans chaque catégorie, les trois totaux les plus faibles de l'addition des places obtenues lors des deux derniers championnats de France par chaque candidat. En cas d'égalité, départage par le meilleur total de l'addition des temps réalisés aux deux championnats considérés.

Le manque de clubs organisateurs, et surtout de terrains bien situés géographiquement, ne permet pas d'organiser un concours de sélection annuel, alternativement pour les championnats du Monde et d'Europe, comme cela devrait être la règle à partir du championnat de France 1982.

Licence fédérale 1983

Les carnets de licences 1983 et les licences pré-imprimées ne seront distribués qu'aux associations à jour de la cotisation fédérale 1981, 1982 et des règlements de licences 1982.

Seuls les adhérents ayant dûment souscrit une licence 1982 seront titulaires d'une licence pré-éditée en 1983.

Ces licences seront expédiées dans chaque association au début du mois de décembre prochain, la licence 1982 étant valable jusqu'au 31 décembre 1982.

Pour les nouveaux adhérents, les carnets de licences fédérales 1983 sont d'ores et déjà disponibles à la FFAM sur réclamation des associations.

Il est rappelé que ces licences sont valables du 1^{er} octobre 1982 au 31 décembre 1983. Les tarifs sont les suivants :

licence « Adulte »	150,00 F
« Junior »	110,00 F
« Cadet »	75,00 F
« Non-praticant »	50,00 F

VOL LIBRE

REPUBLIQUE FED. ALLEMANDE
REPUBLIQUE DEM. ALLEMANDE

BELGIQUE.

DANEMARK

NORVEGIE.

FINLANDE

SUEDE

SUISSE

ITALIE

ESPAGNE

PORTUGAL

YUGOSLAVIE

V.R.S.S.

HONGRIE

POLOGNE

ROUMANIE

BULGARIE

PAYS-BAS

GRANDE BRETAGNE

ISRAEL

AUTRICHE

JAPON

NOUVELLE ZEALAND

AUSTRALIE

CANADA.

U.S.A

ARGENTINE

BRESIL

URUGUAY

BOLIVIE

MEXIQUE

VENEZUELA

CUBA.

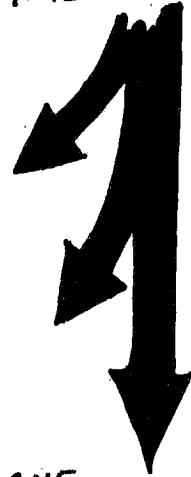
CHINE

INDE

R.P.D. SUD. AFRICAINE

LIBAN.

FRANCE



38 PAYS

s'exerçant sur l'aile. En cas de dérangement longitudinal par exemple, la combinaison couple-vitesse est changée, ce qui va changer les attaques des bouts d'aile, et remettre le modèle à son équilibre normal. Donc pour un modèle inerte de l'aile, il faut beaucoup de couple. On voit l'excellente de la formule jadis dite "du Sud-Ouest" : 12 brins sur taxi rablé. On voit aussi pourquoi un grand allongement doit être motorisé fortement si on veut voler dans le vent fort. La question se pose tout autant en Coupe-d'Hiver, bien entendu.

DESCRIPTION des modèles .

λ	Poids aile (g)	Bras de levier	Aire stab. (dm ²)	Observations
9,6	57	525	4	hélice 41 g, pas de repli sous l'aile !
11,9	60	724	2,9	minuterie au CG
12,6	71	680	2,9	nez 270 mm
13,2	56	757	2,75	
14,7	56	756	2,5	
15,4	75	730	2,9	aile balsa plein + profil 6 % d'épaisseur
16	53	708	2,5	aile une seule pièce structure
17,6	60	775	1,9	aile structure 9 % ép.
18,6	77	770	2,5	aile plein, 12 brins
19,4	80	705	3	aile plein, 14 brins

Les modèles n° 4,5,8 ont une minuterie allégée placée juste devant l'aile. Les courbes du graphique pour le fuselage tiennent compte d'une amélioration possible pour les très faibles allongements. On n'a pas tenu compte du fait que certains modèles dépassaient le poids minimum de 230 g.

C A L C U L du moment d'inertie.

$$I = m \left[1 \left(0,2485 T^2 - 1 \right) + s^2 \right]$$

m : masse de l'élément mesuré , Kg

l : distance entre le CG de l'élément et le pivot, en mètres

0,2485 est le résultat de l'opération $9,81 / 4\pi^2$

T : période d'une oscillation, en général entre 1,5 et 2 secondes

s : distance entre le CG de l'élément et le CG du taxi complet, mètres

Résultat en kg.m²

2058

**ADRESSES !
TELEPHONE !
GENS DU VOL LIBRE
CHEZ :**

VOL LIBRE!

TEL: 88/313025.

**AVIS DE
RECHERCHE**

- VOL LIBRE - RECHERCHE
PLAQUES DE CUIVRE -

EPATISSEUR - 1/mm

2/mm

3/mm .

POUR PHOTOGRAVURE -
ECRIRE - REDACTION -

1^{er} CONCOURS INTERNATIONAL de VOL d'INTERIEUR

PALAIS DES SPORTS d'ORLÉANS. 18-19 JUIN 1983 -
hauteur sous lustres : 14 m. (Höhe unter Beleuchtung). (Height under lights)

BULLETIN D'INSCRIPTION

EINSCHREIBUNG .

NOM .. (NAME) .. (NAME)

Prénom - (VORNAME) (FIRST NAME)

N° de licence FAI, joindre photocopie
(photo copie beifügen)
(please send photocopy)

CATÉGORIES

F.I.D Microfilm

F.I.D Beginner

E.Z.B.

cocher les cases (20F par catégorie)
(FÄCHER EINKERBEN)
(TICK THE BOXES)

A faire parvenir si possible pour le 1.6.83 à

Michel PILLER, 51 Bd. Marie STUART
45 000 Orléans France

(Wenn möglich, schicken Sie es bitte für den 1.6.83)
(Please send before 1.6.83)

2059

DANS - PROCHAIN NUMERO -
- T.O.P. - TRIPLE EQUILIBRE
OPTIMAI... 007 -
- UN WAK D'ALBERT KOPPITZ
- A2. de K-STROBEL
J.L. DRAPEAU -
P.JONARIEN -
P.GERARD ...
- A1. "HAMZA" CCSR
"NIH MAX" - DK
"BELLEVUE". H
- TRAINEE MAITRE COUPLE
CH... 007
- UN. CH. Italien. ~
- QUELQUES P30 - V.S. -
A. VERRIER ...
- UN. HLG. de C. MATSUNO
- UN PEANUT de E. FILION. -
- PROFIL KOSTER - 66 -
- UN. CH du E. FILION.
ETC.....

ORLEANS

VOL D'INTERIEUR

SAALFLUG

INDOOR

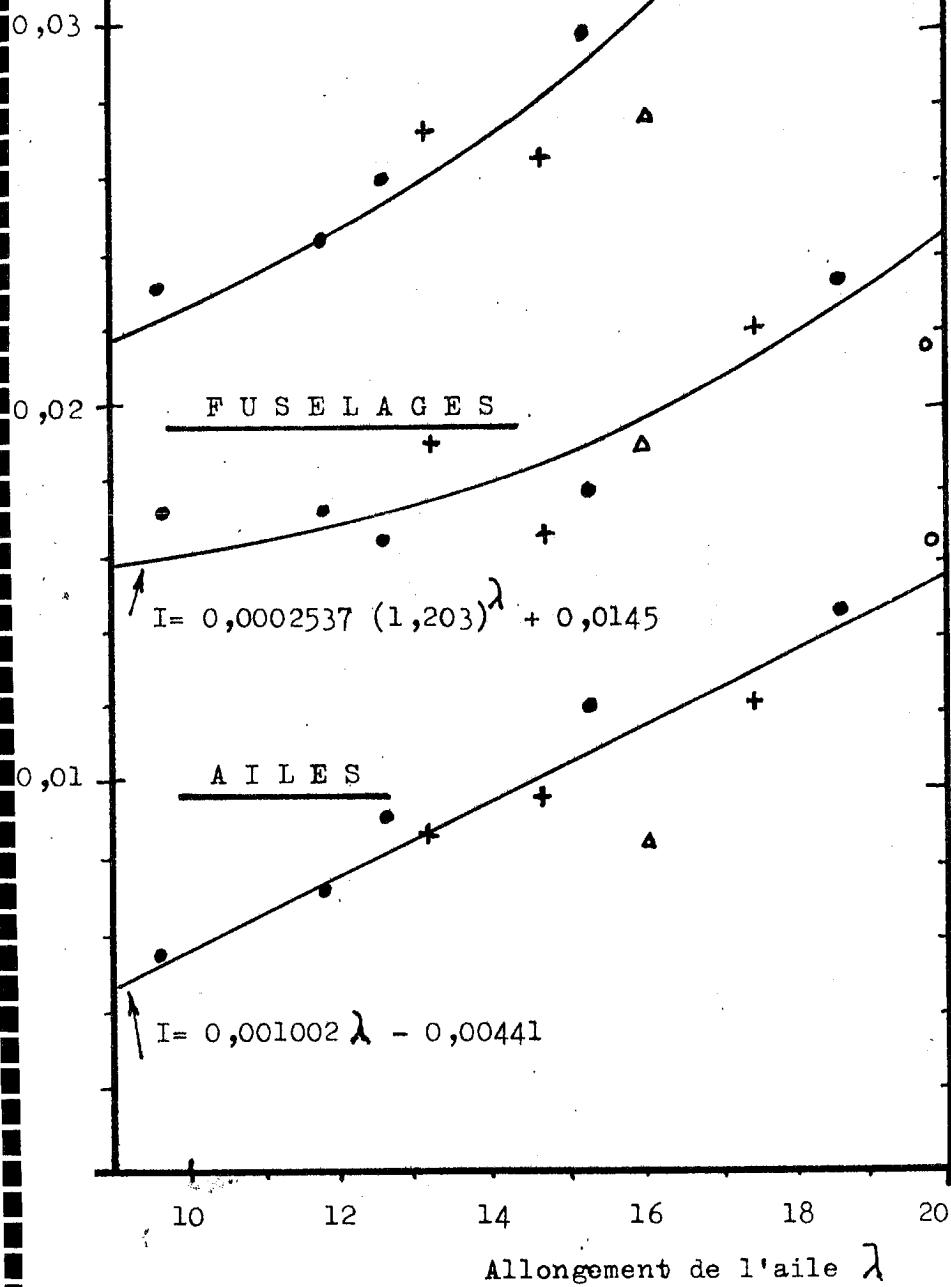
Hébergement (SEHERBERGUNG) (ACCOMODATION)	CENTRE de STAGE de LAMOTTE SANGUIN 16 F la nuit + 8 F le petit déjeuner die Nacht - Frühstück	<input type="checkbox"/>
HOTEL "LE SAUVAGE", 71 Rue de Bourgogne - de 100 F la nuit -		<input type="checkbox"/>

Preciser les nuits et le nombre de personnes ...
Die Nächte und die Zahl der Leute genau ausdrücken
Indicate the number of nights and people

Moment d'inertie
I ($\text{kg} \cdot \text{m}^2$)

$$I = 0,002052 (1,13)^\lambda + 0,0155$$

A I L E S +
F U S E L A G E S



**DEUTSCHE
LESEZ !**
KENNEN SIE:
DEN
**BARTAB-
SCHNEIDER.**

HANS FELLER.
MELANCHTHONSTR. 28
8000 MÜNCHEN 83
JAHRESABO: 24 DM. (6 N°).
-BERICHTE-NACHRICHTEN
-MODELLFLUGJ. MÜNCHEN.
DIE

**THERMIK-
SENSE.**

BERNHARD SCHWENDEMANN
RÖHRACHWEG 88
7060 SCHORNDORF
JAHRESABO: 10 DM. (4 N°)
NUR FREIFLUG !

VOL LIBRE
UND DIE OBEN GENANNTEN
FREUEN SICH
IMMER ÜBER
BEITRÄGE
ALLER ART IM
FREIFLUG

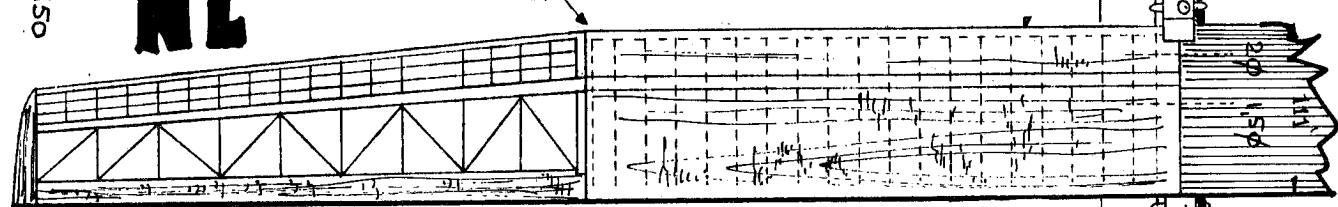
SCHREIB MAL
WIEDER !

VOL LIBRE

2060

ALL MATERIAL BALSA UNLESS OTHERWISE SPECIFIED
630

PIM RUYTER



V=150

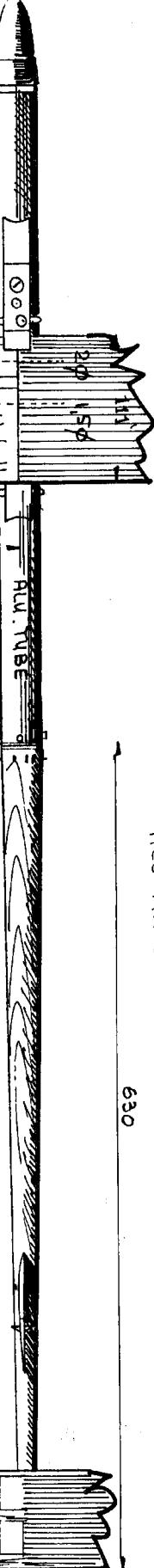
360, PROJECTED 325

1 BOTH TIPS 3mm
WASH OUT

- NO DOWN TRUST
- 1,5 MM. RIGHT TRUST
- POWER 30/32 STRANDS 3X1
- FLIGHT PATTERN R-R.
- V.I.T. 4 SEC.
- RUDDER ACTIVATED BY PROP. STOP
- CG. 67 % V=25

wake

TRAIL BOOM 1,5, CARBON INTERNALLY REINFORCED.



500

190

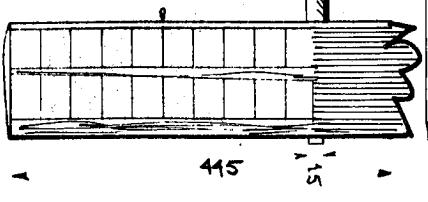
750

390

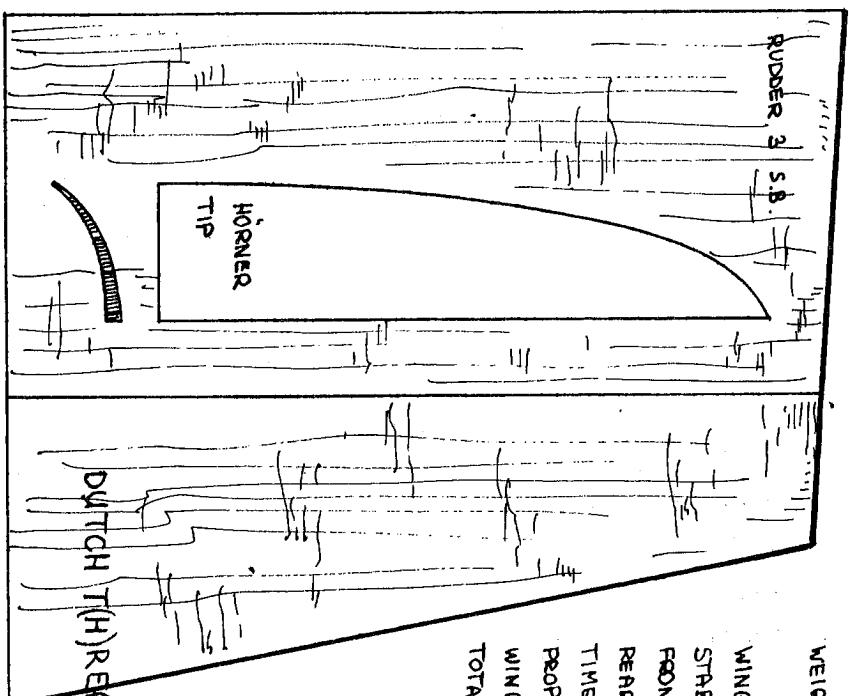
RIGHT CENTER PANEL
3mm WASH IN.

WEIGHT/SURFACE

2061



75



DUTCH T(H)REAT III FIB / 1982

3RD PLACE EUROPEAN CHAMP'S 1982

WAKEFIELD

PROPELLER 570X600 + 6°
GLASS FIBRE CARBON LEADING/.TRAILING EDGE

HINGE
TUBE BRASS
3x2φ

CG.

TIMER.

30 φ

PYLON, WING MOUNT 2 mm Balsa + Glass Fibre

CUT AA.

30°
CH. EUROPE
82

AA

3 FIRST RIBS 0,8 GLASS FIBRE (P.C. BOARD)

8x1 SPRUCE CENTER PANEL RIB.

2x2 SPRUCE 15x1,5 M.H.B.

5x1 HB.

3x3 HB

TIP RIB

8x1 SPRUCE

1 SHEETING S.B.

WEAVING

RIBS 1,5 M.H.B.

20x2 M.H.B.

15x1

B6456F

8x1,5 HB

20x2 M.H.B.

4x5 HB

2x2 SPRUCE

4x3 M.H.B.

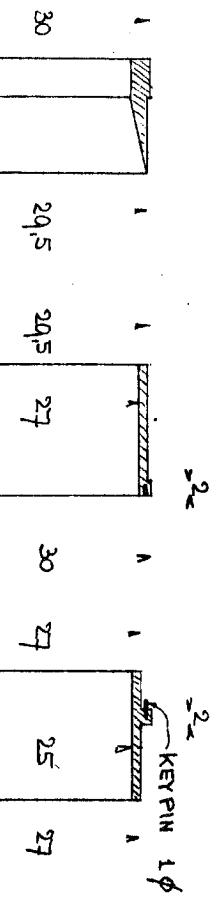
2x2 RIBS 1 M.H.B.

12x2

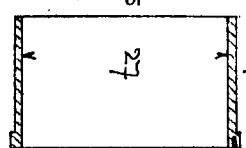
TIP RIB

2062

NOSE CONE
0.5 GLASS FIBRE



2
NOSE FITTING
NYLON



2
<5><10>

FRONT FUSELAGE
REAR FITTING
NYLON

REAR FUSELAGE
FRONT FITTING
NYLON

DURAL
THICKNESS
0,25 mm.

28,7

30

27,5

8

2

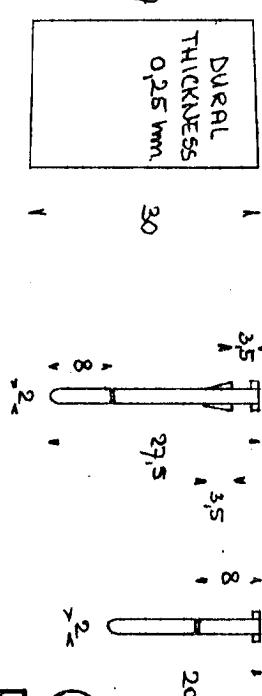
20

3,5

3,5

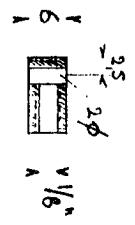
8

2



2
φ
PIANO WIRE

13
PIANO WIRE



2
φ
PIANO WIRE

PIANO WIRE 1/8"

DELRIN

DELRIN

DURAL

25

15

10

5

12

33

26

27

8

9

45,5

6

45,5

10

20

20

20



2
φ PIANOWIRE

DURAL

25

15

10

5

12

30

25

30

25

30

25

30

25

30

25

30

25

30

25

30

25

PROPELLER MECHANISME
REVISION II / 1981

wake

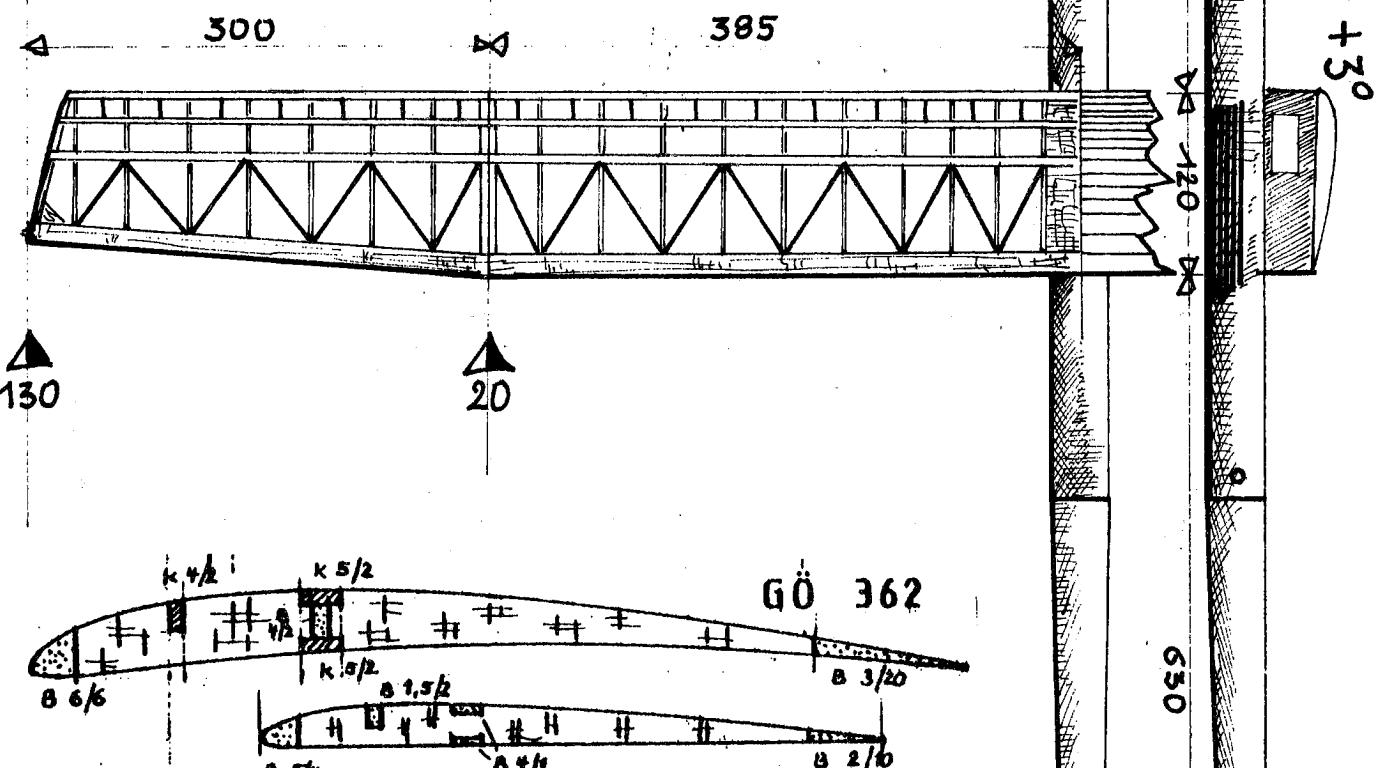
2063

PIM R.

ALOIS RUMMEL

CH. R.F.A. 82

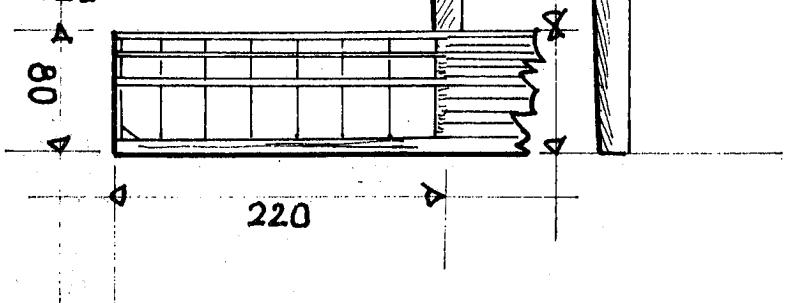
wake



DÉROULEMENT - 245

HELICE: SCHLESINGER $\frac{11}{16}$ PAS. 700-600 - 16 BRINS
DIAMETRE - 620

MASSES: AILE. 64
STAB. 8
FUS. 69
MIN. 20
NEZ-HEL. 38
TOTAL 199g



ECHELLE - 1/5 - 1/1 = 77. SCHANDEL -

2064

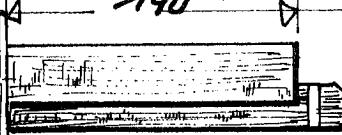
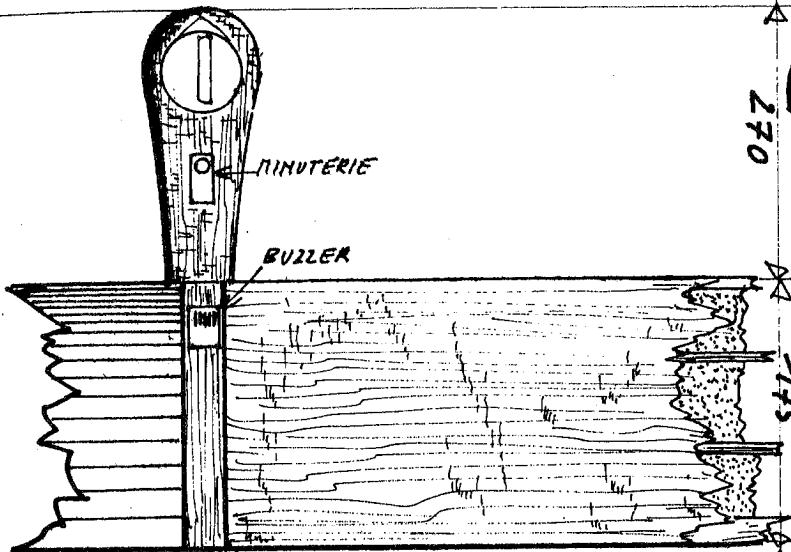
SCHWARZBACH 68

2065

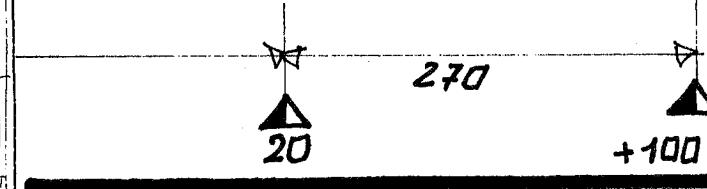
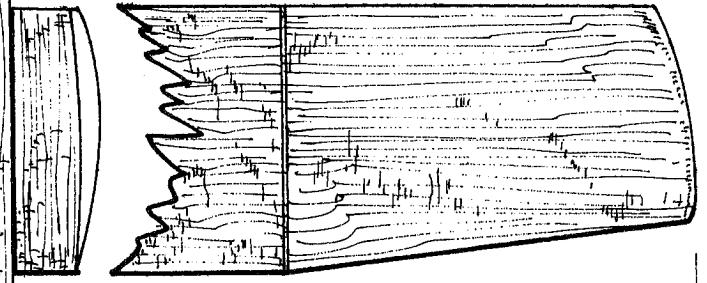


P.SCHRODER

M.F.J. MÜNCHEN

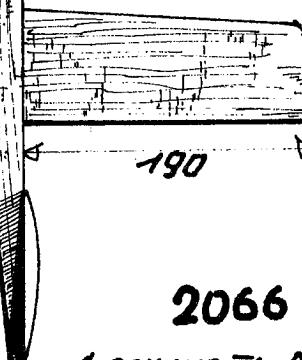
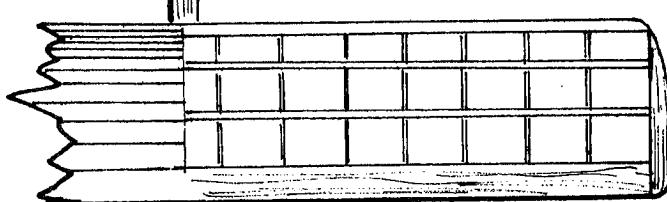


FIE



CHAMPION
EUROPE

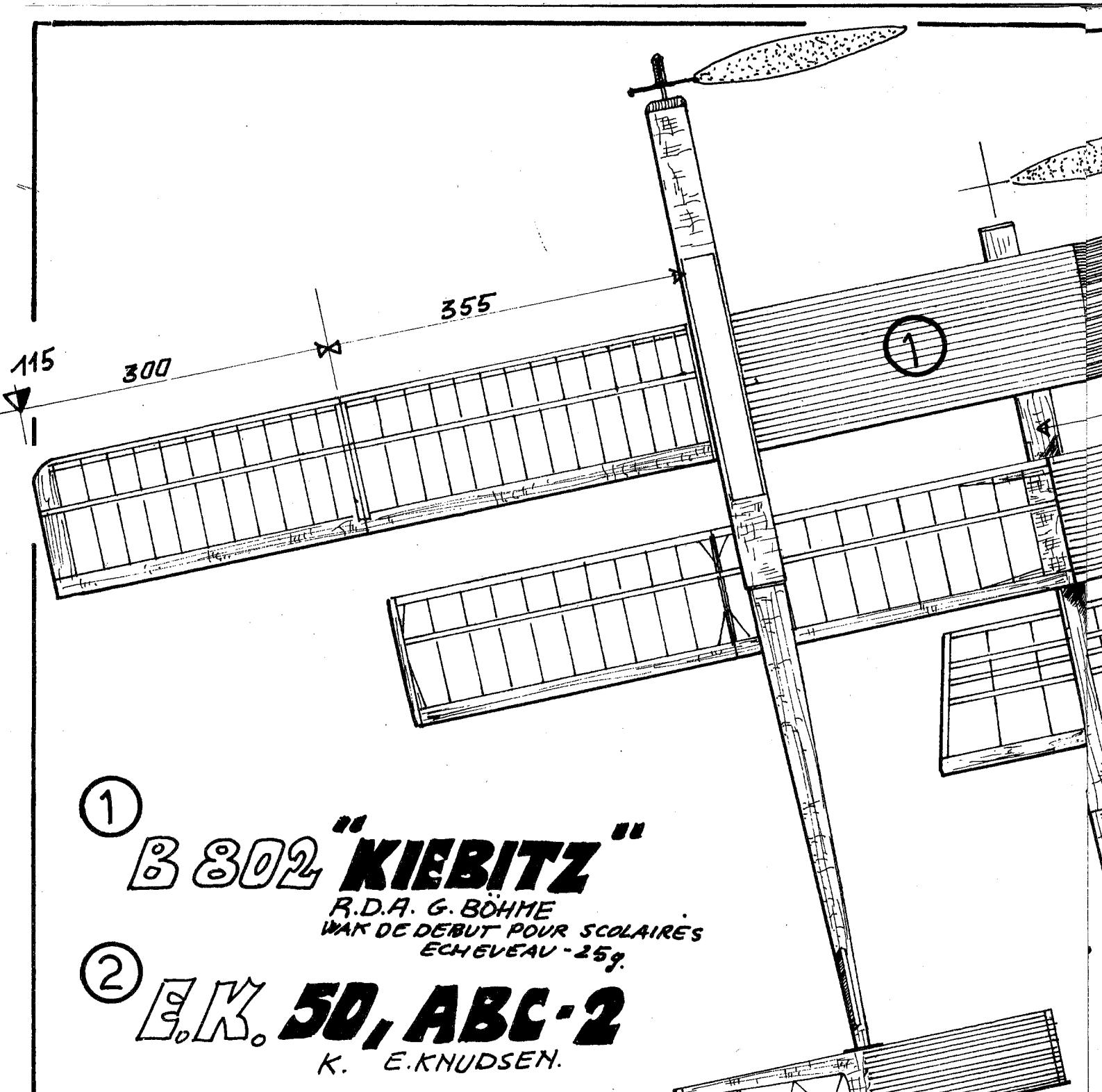
1982
WISSESKUPPEN



2066

A.SCHANDEL, D'APRES - "HANGFLIEGER"

650



①

B 802 "KIEBITZ"

R.D.A. G. BÖHME
WAK DE DEBUT POUR SCOLAIRES
ECHÉEVEAU - 25g.

②

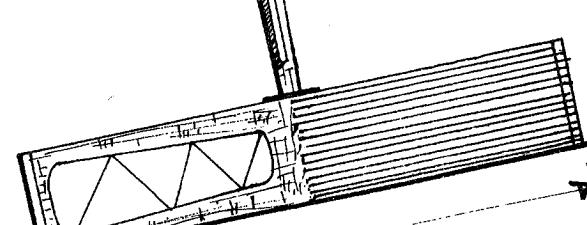
E.K. 50, ABC-2

K. E.KNUDSEN.

③

"ELASTIKUS"

A. KLAUS SALZER

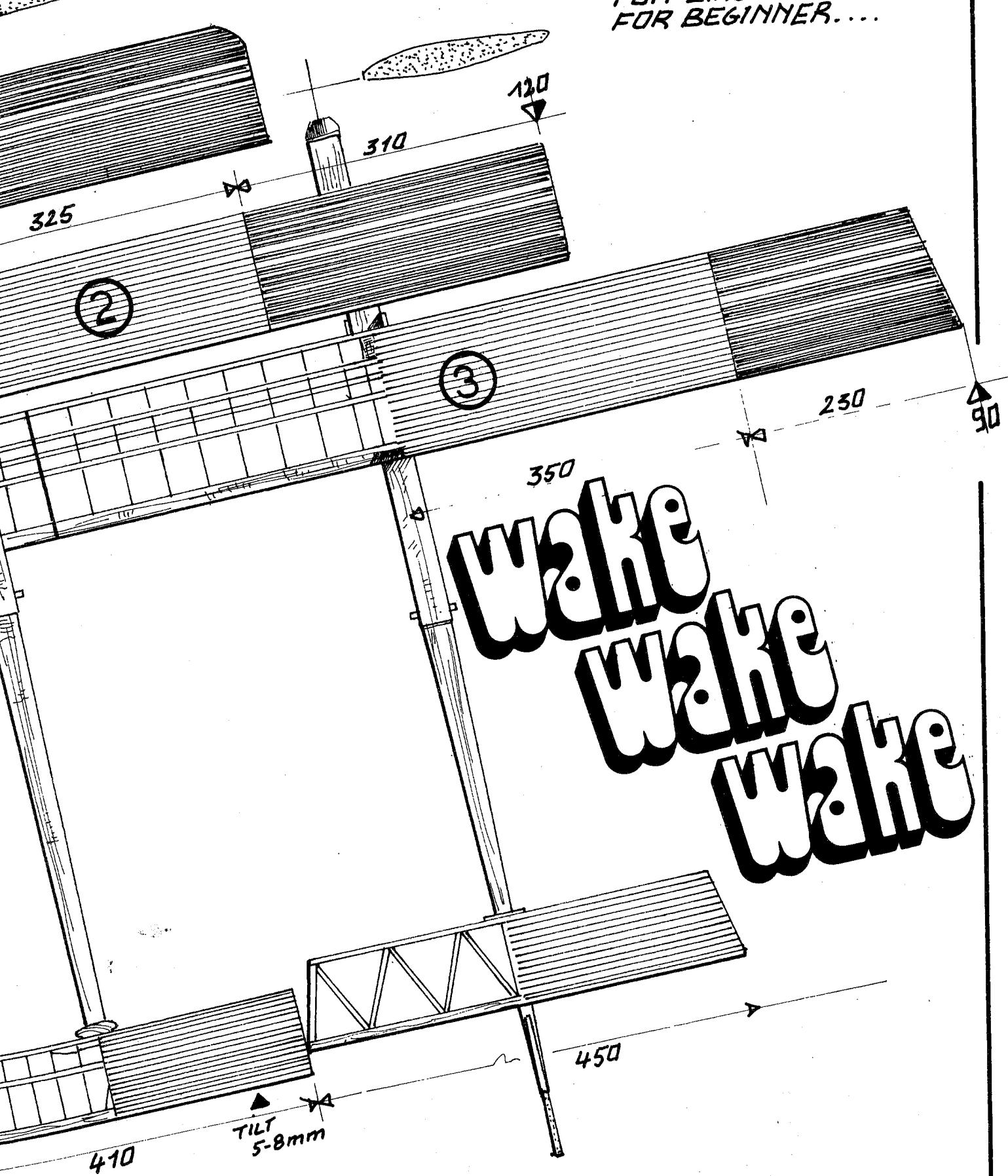


ECHÉLLE 1/5 - 1/1 A. SCHANDEL.

2067

3 WAKES POUR DEBUTANTS

FÜR "EINSTEIGER" IN F1B
FOR BEGINNER....



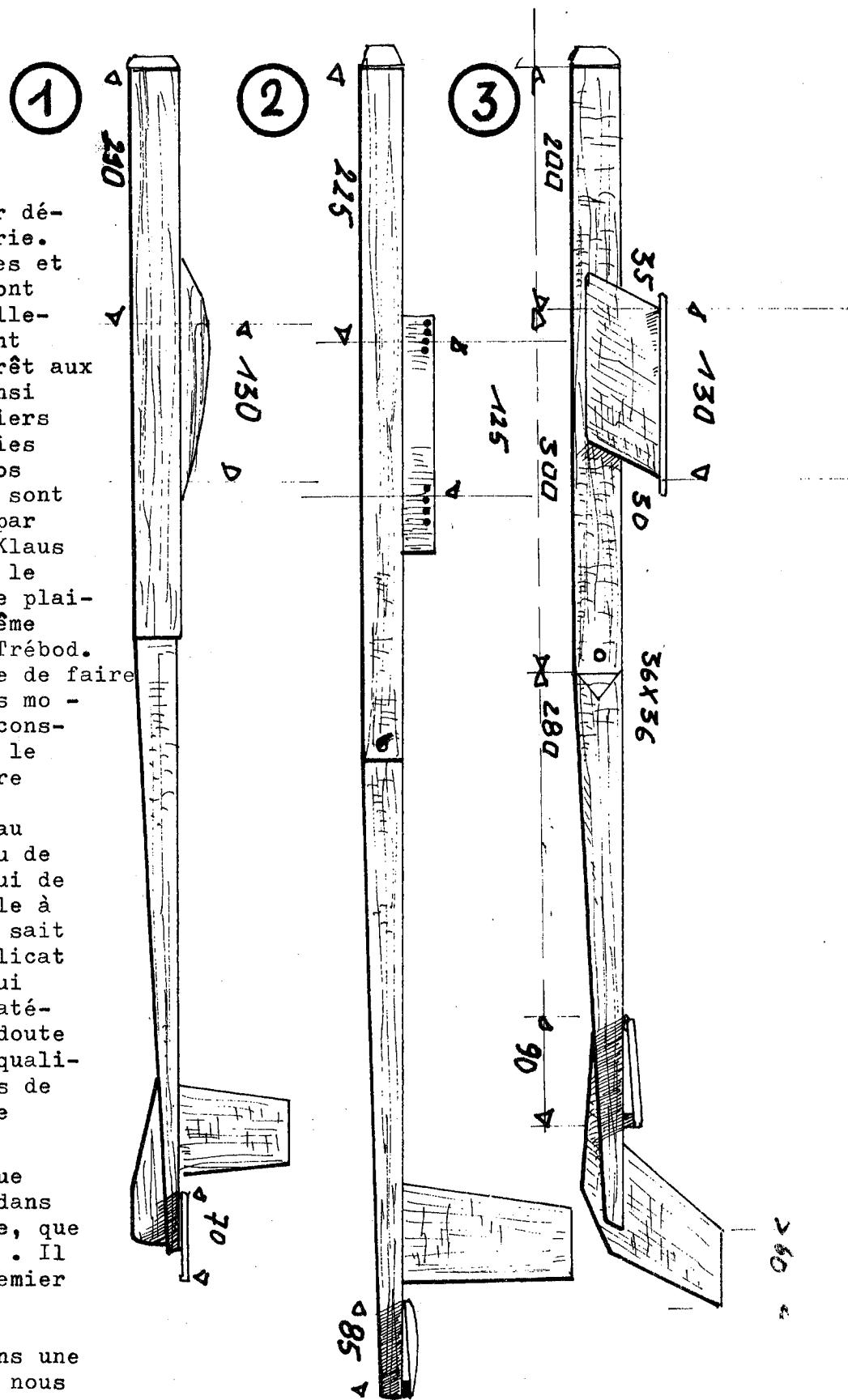
2068

Trois modèles "wak" pour débutants dans cette catégorie. Trois origines différentes et de motivations qui les sont sans doute autant. Les Allemands de l'Est, consacrent toujours beaucoup d'intérêt aux tout jeunes, ils ont ainsi des catégories pour écoliers dans toutes les catégories et cela même en F 1C ! Nos amis nordiques eux aussi sont toujours très préoccupé par l'insertion des jeunes. Klaus Salzer, lui a construit le sien, simplement pour le plaisir, pour voir, il l'a même utilisé au Critérium P. Trébod. Il est bien sûr difficile de faire une comparaison des trois modèles, il faudrait les construire et surtout avoir le temps pour en dire plus.

Si l'on s'en tient au nez - ce n'est pas un jeu de mots - il semble que celui de Salzer soit le plus facile à réaliser. Tout le monde sait que c'est là le point délicat à réaliser, pour ceux qui veulent entrer dans la catégorie. C'est sans aucun doute aussi la partie, qui à qualités aérodynamiques égales de la cellule, détermine le plus ou le moins.

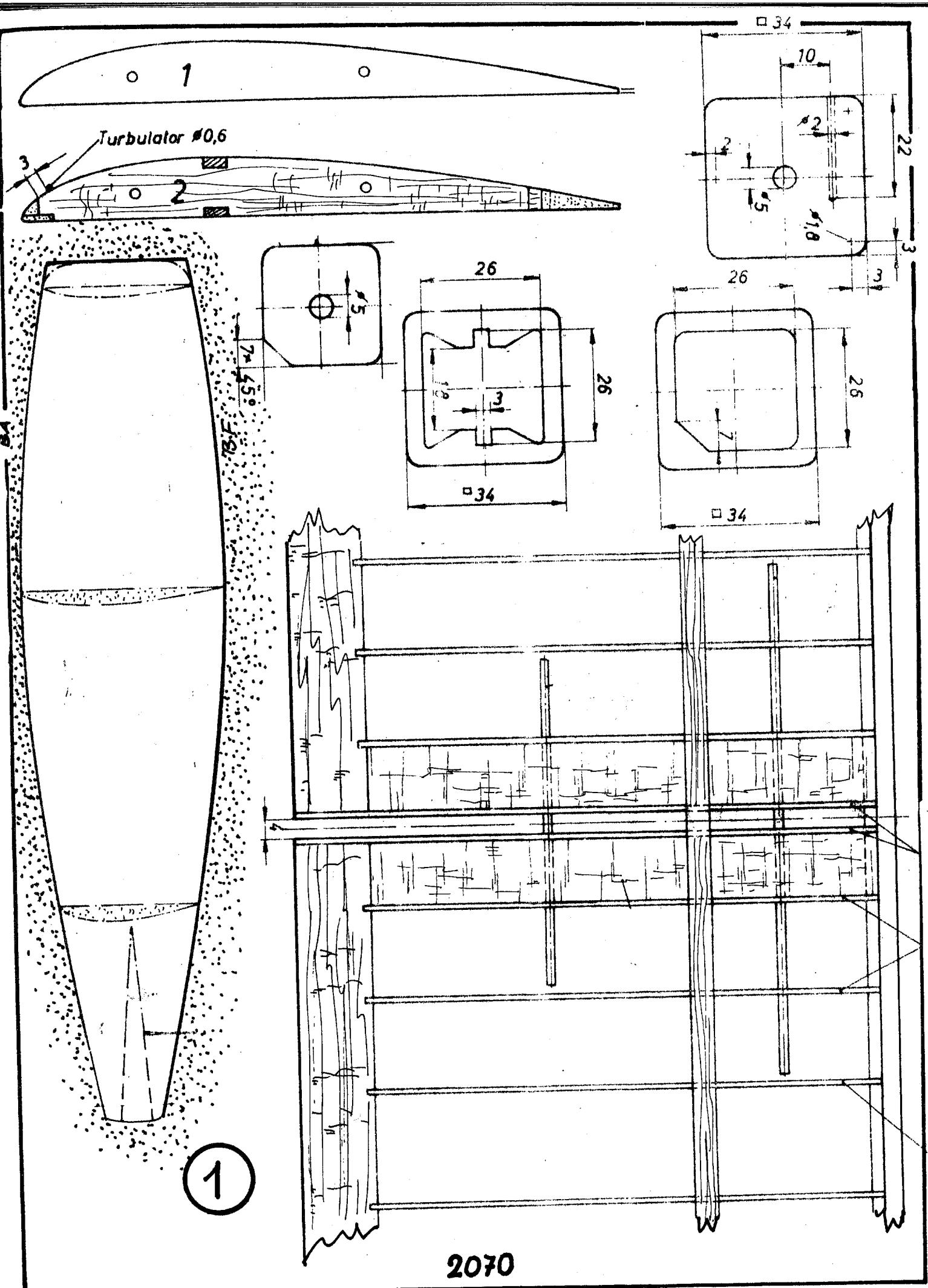
Je crois cependant que souvent la peur d'entrer dans le cercle est plus grande, que la réalisation elle-même. Il suffit de franchir le premier pas

Qui va se lancer dans une de ces constructions, et nous en faire part ?

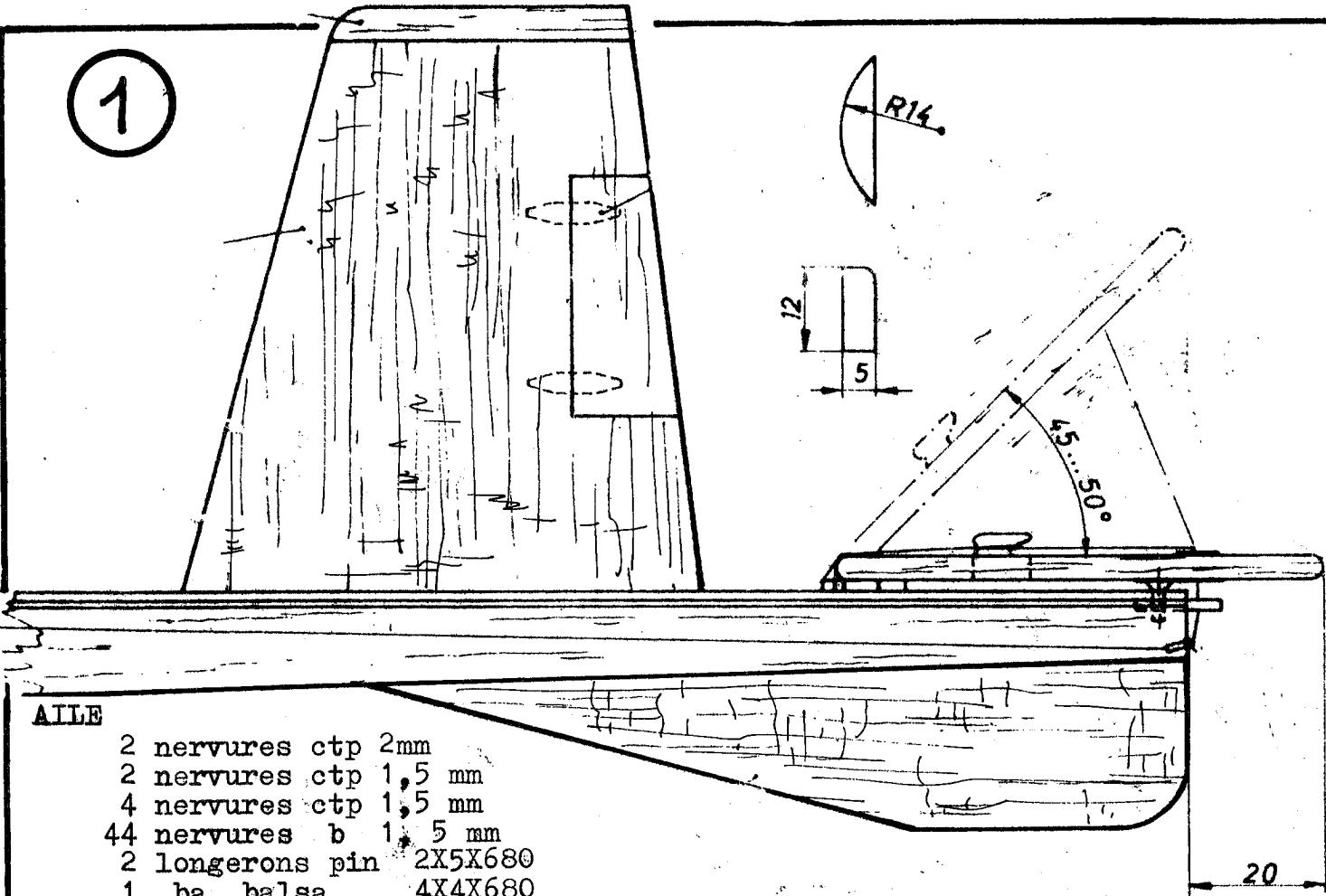


VOL LIBRE

2069



1



AILLE

2 nervures ctp 2mm
 2 nervures ctp 1,5 mm
 4 nervures ctp 1,5 mm
 44 nervures b 1,5 mm
 2 longerons pin 2X5X680
 1 ba balsa 4X4X680
 1 bf; balsa 4X16X680
 2 longerons balsa 2X5X600
 1 ba balsa 1,5X7X600
 1 ba balsa 4X4X600
 1 bf balsa 4X16X605
 2 saumons b 3X18X110
 2 goussets b 2X12X25
 1 coffrage b 1,5X13,5X430
 1 cap Ø 2mm X 111
 1 cap Ø 2mm X 71

1 axe hêtre Ø 4 X 42
 3 couches ctp 0,4 x 3 X 6
 1 support stab ctp 1,5 X 12 X 36
 1 guide fil ctp 1,5 x 5 x 12
 2 duide fils tube pl. Ø 1 X 5
 1 dérive balsa 3 X 75 X 80
 1 saumon balsa 3 X 5 X 44
 2 charnières alu 0,3 X 3 X 14
 * dérive inf. b 3 W 25 X 118

STABILISATEUR

1 planchette b 3 X 70 X 340 NEZ BLOC HELICE
 2 saumons b 3 X 5 X 70
 10 croisillons b 2 X 3 s.plan
 1 renfort pin 2 X 3 X 50
 1 crochet ctp 1,5 X 7 X 8
 1 support ctp 0,4 X 8 X 15
 1 renfort ctp 0,4 X 8 X 8

1 morceau ctp 10 X 34 X 34
 1 morceau ctp 5 X 26 X 26
 1 arrêt cap Ø 2 X 40
 1 tube laiton 5 X 1 X 15
 1 disque laiton 3,2
 1 U en cap Ø 2 selon dess
 1 crochet acier Ø 0,8 selon cro

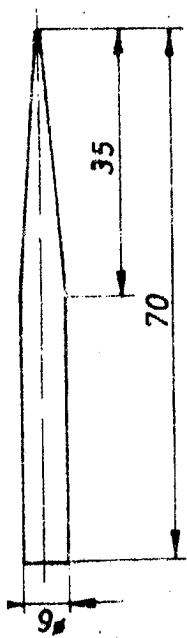
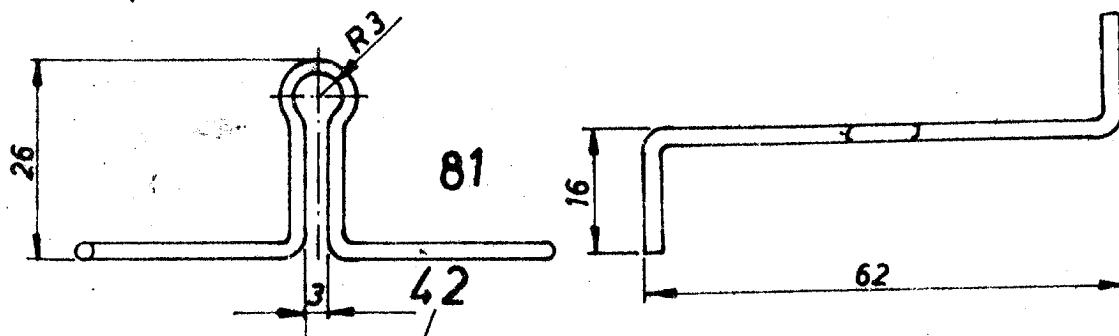
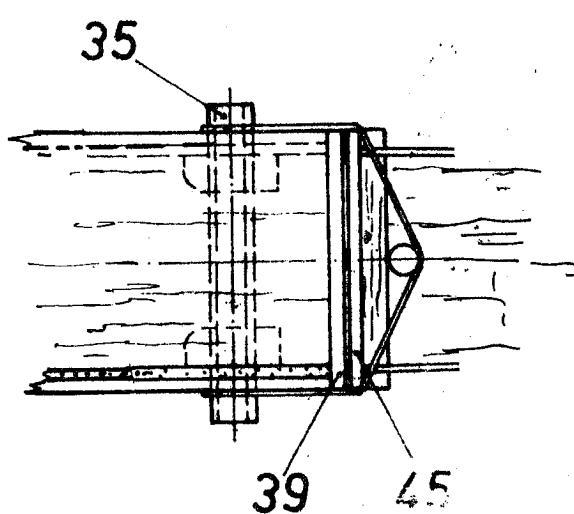
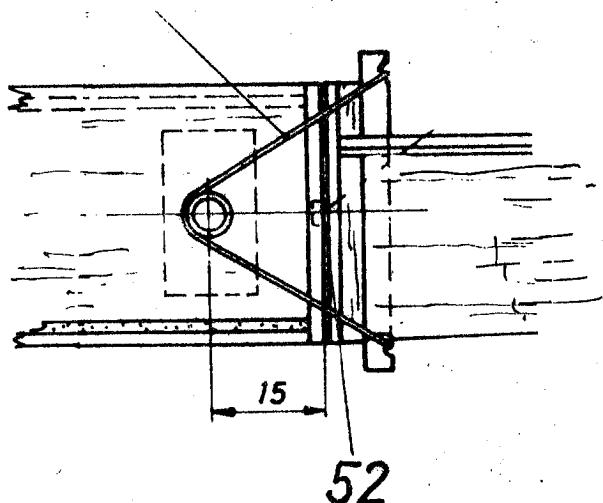
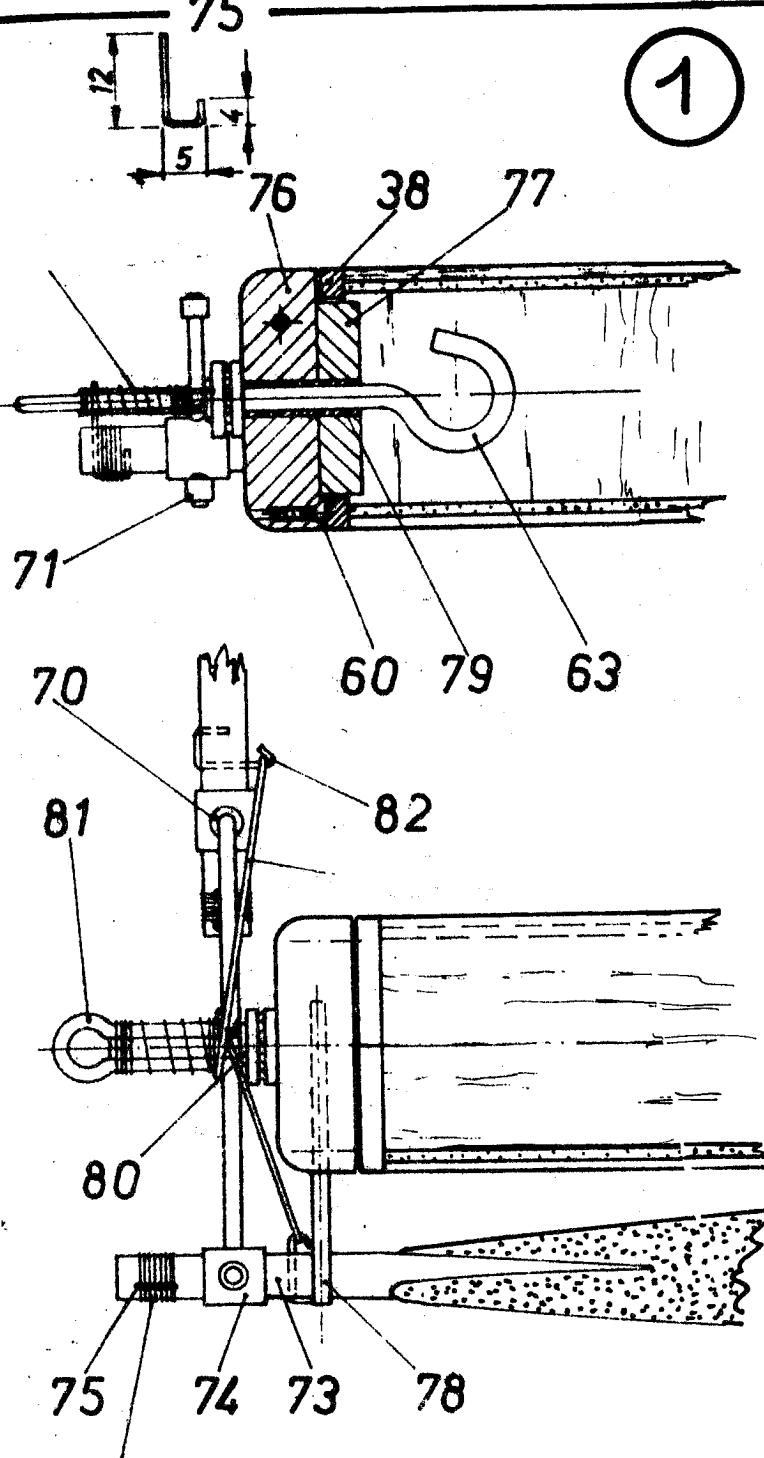
FUSELAGE

porte écheveau
 4 flans internes b 1,5 X 31 X 460
 4 flans externes b 1,5 X 31 X 460
 1 couple nez ctp 3 X 34 X 34
 1 couple arrière ctp 2 X 34 X 34
 2 flancs B 3 X 19 X 185
 3 couples b 3 X 24 s. dessin
 1 coffrage b 1,5 X 30 s. dessin
 2 renforts 5 X 12 X 26
 poutre
 3 flanc b 1,5 X 66 X 498
 1 couple ctp 2 X Ø 34
 3 renforts b 3 X 7 X 27

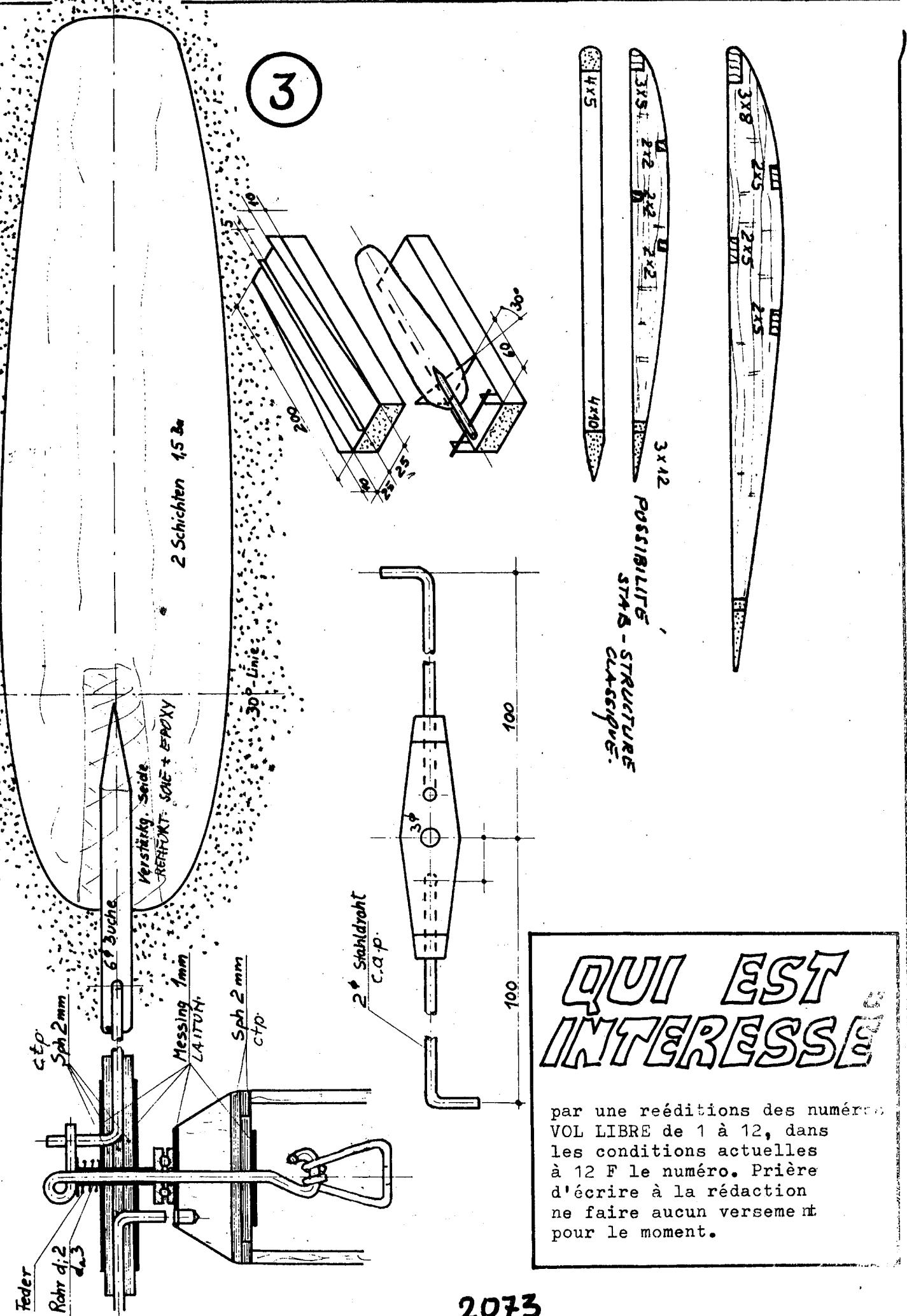
2071

75

1



DETAILS FUSELAGE 2072

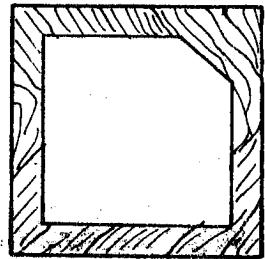
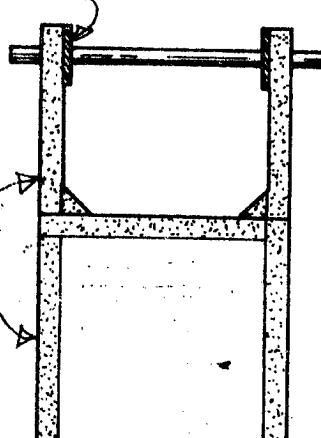
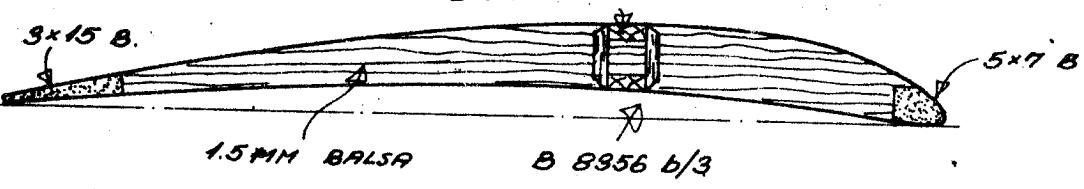
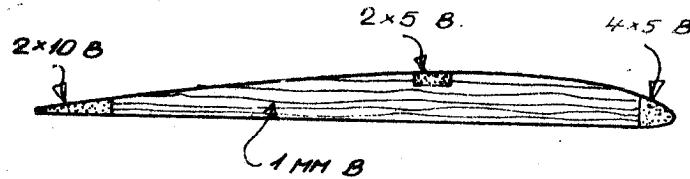


POSSIBILITÉ
STRUCTURE
CLASSIQUE

QUI EST INTERESSÉ

par une reéditions des numéros
VOL LIBRE de 1 à 12, dans
les conditions actuelles
à 12 F le numéro. Prière
d'écrire à la rédaction
ne faire aucun versement
pour le moment.

DIAMETRE : 560mm
PAS : 730mm

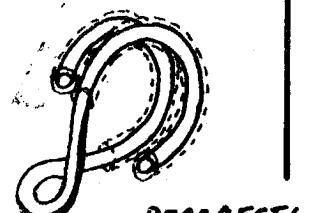
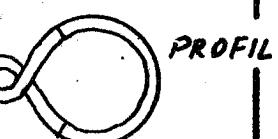
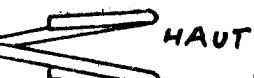
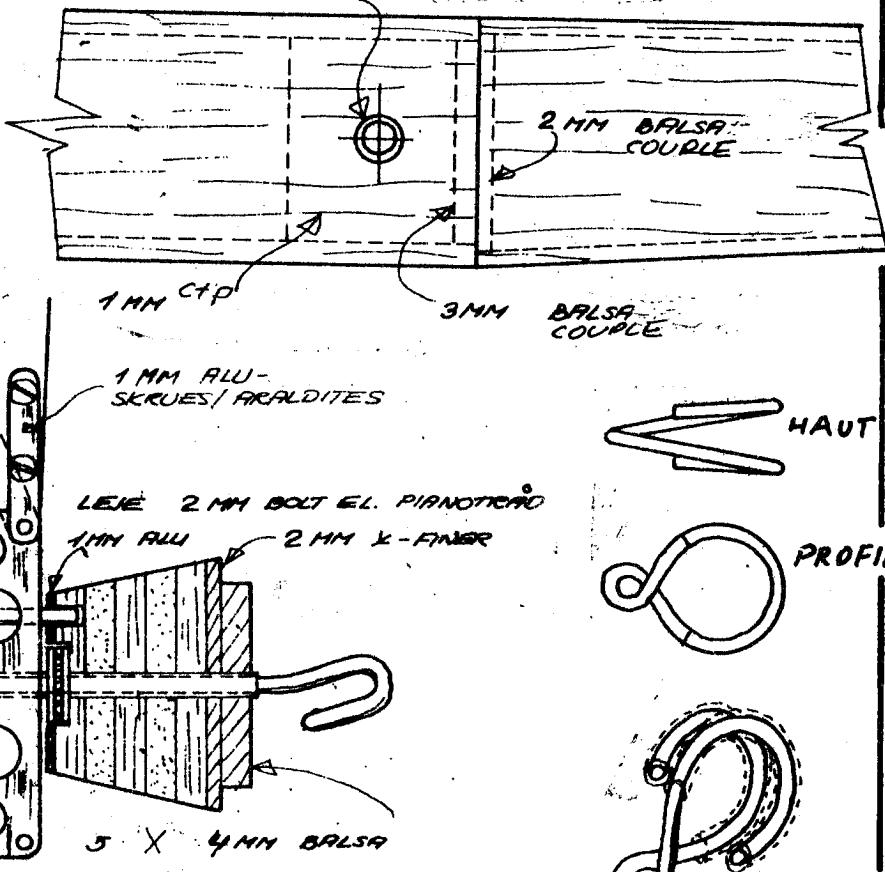


SECTION
FUSELAGE

JOINT FUSELAGE
PORTE ÉCHEVEAU - POUTRE

6 MM ALU

2



PROFIL DERIVE 2074

CAP. 15/10
Gaine plastique

CROQUIS. J. KORSGAARD.

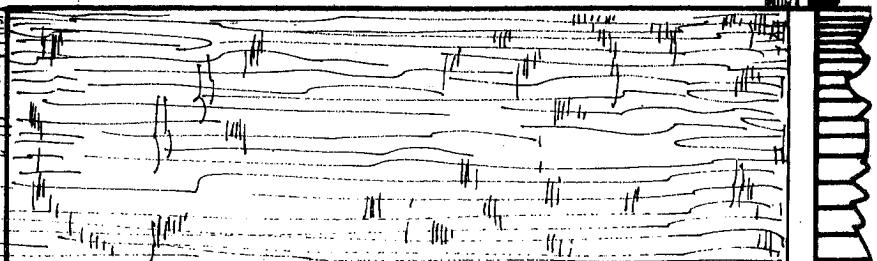
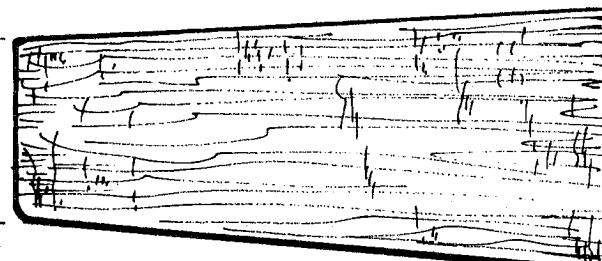
P-78. G.PATEK

CHAMPION D'EUROPE F1C. 1982

CSSR

398

522



177

22

FIC

STAB.

730

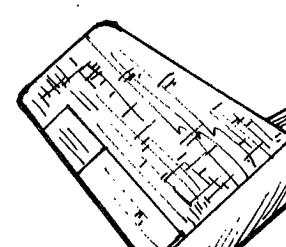
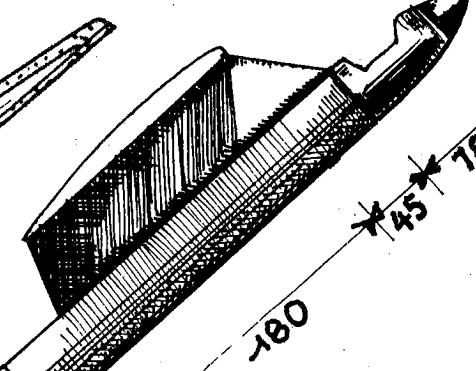
PILE

140

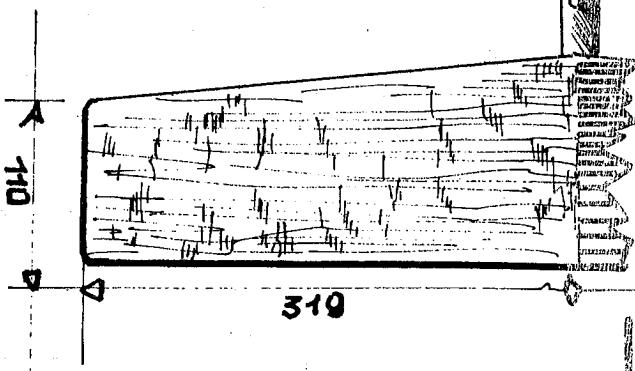
18

180

45



140

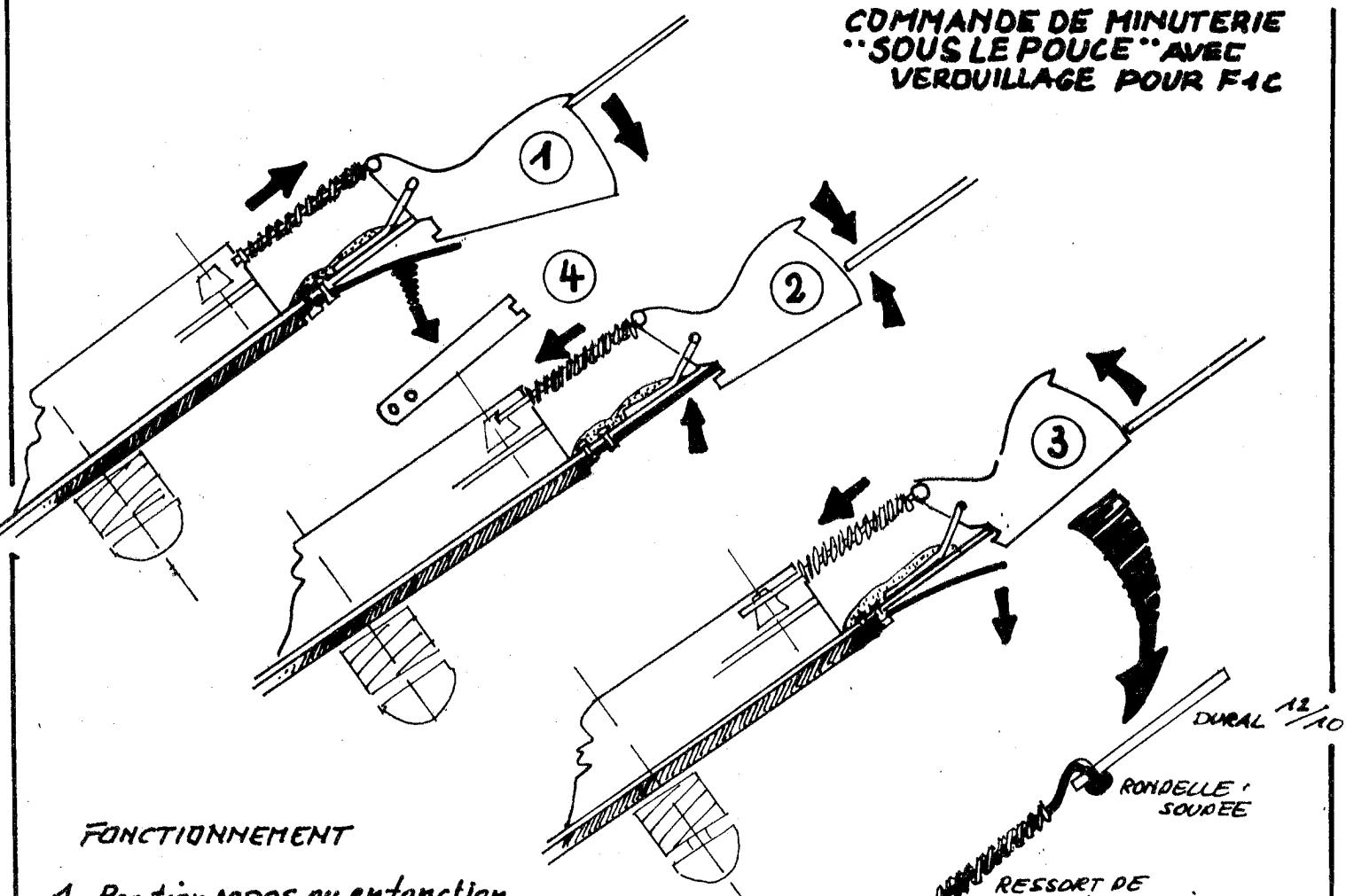


319

2075

MICHEL IRIBARNE

COMMANDÉE DE MINUTERIE
"SOUS LE POUCE" AVEC
VERROUILLAGE POUR F1C



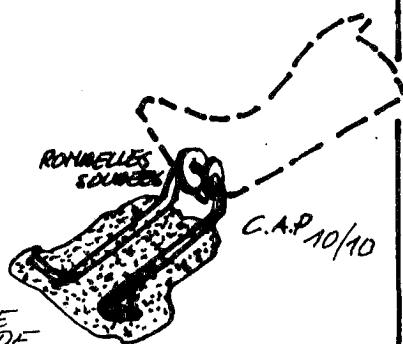
FONCTIONNEMENT

- 1- Position repos ou enfonction
- 2- Position verrouillée/démarrage moteur
- 3- Position déverrouillée / prêt à lancer)
- 4- Verrou pris dans le ressort de pendule rive' (.01,5) et colle' ARALDITE

AVANTAGES : LA MAIN GAUCHE EST ENTIEREMENT LIBRE ET NE SERT QU'A MAINTENIR LE TOTO SUR SON AXE DE LACHER. ON NE PEUT PLUS OUBLIER LA "GOUPIILLE" UTILISEE SOUVENT AVEC CE SYSTEME.

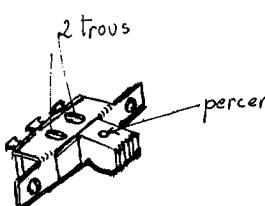
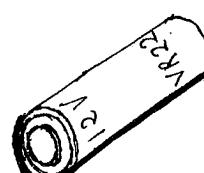
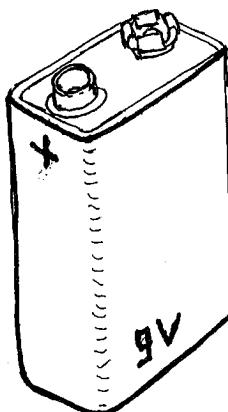
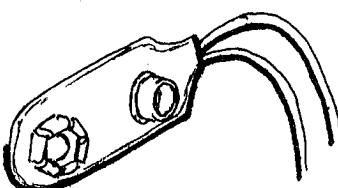
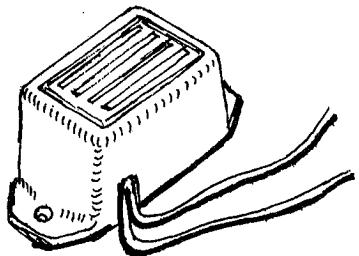
INCONVENIENT :

ON PEUT DECLANCHER LE SYSTEME PAR INADVERTANCE LORS DES MANIPULATIONS AU SOL - IL SUFFIT ALORS DE REMETTRE LE RESSORT EN PLACE.



QUI EST INTERESSE PAR UNE
BREDITION VOL LIBRE DE 1-12!
ECRIRE A LA REDACTION. - NE PAS PAYER POUR LE MONTANT!

NEVAUFLAGE VOL LIBRE -1-12
WER MOCHTE! AN REDAKTION SCHREIBEN - NICHT BEZAHLEN.



MATERIEL NECESSAIRE

(Se procurer chez les revendeurs de composants électroniques, pour 16,50 F -avant le 11/11/82- sans pile ,un BUZZER 12 volts, masse 8g ,33mm de long ,16,5 mm de large et 15,5 de haut.

En supprimant les pattes de fixation , la longueur n'est plus que de 23 mm, fixation par un morceau d'adhésif double facé (14 X 20) dessous dans ce cas.

PRISE AGRAFE 1,5 g

(ou récupération sur une pile 9 V usagée de la face de l'embranchement) .

Fendre l'habillage de vynil souple et dessouder le fil négatif.

PILE 9 V type "batterie"

17 mm d'épaisseur , 25,5 X 46,5 de long , 50 avec la prise branchée.

Masse environ 44 g pour les alcalines autour de 37 g pour les piles ordinaires, donc attention au centrage !

Pile 12 volts de briquet électronique " Ronson" diamètre 9,5 mm et 23 de long , masse 4 g seulement assez onéreuse , surtout intéressante pour installer un "buzzer" dans un wake, nécessité de brider un branchement .

INVERSEUR A GLISSIERE MINIATURE, faisant office d'interrupteur. Masse 1 g à encastrer dans un logement de 14 X 5,5 et de 10 de profondeur.

Si l'on opte pour la mise en marche du buzzer au déthermalisage seulement , choisir un inverseur dont le curseur est freiné par un lamelle souple en cuivre , reconnaissable aux deux trous de la platine de l'inverseur. Après démontage soigneux , retravailler la lamelle en aplatisant le bossage et en diminuant sa courbure pour arriver à un déplacement très libre du maneton , car c'est seulement le rappel du déthermalis qui agira.

Ce croquis correspond à un nordique actuel , avec des ailes à 150/160 g , un stab de 9 une poutre arrière de 22 g , donc allonger le bras de levier avant ,si l'on n'est pas dans ces normes pour ne pas dépasser les 410 g.

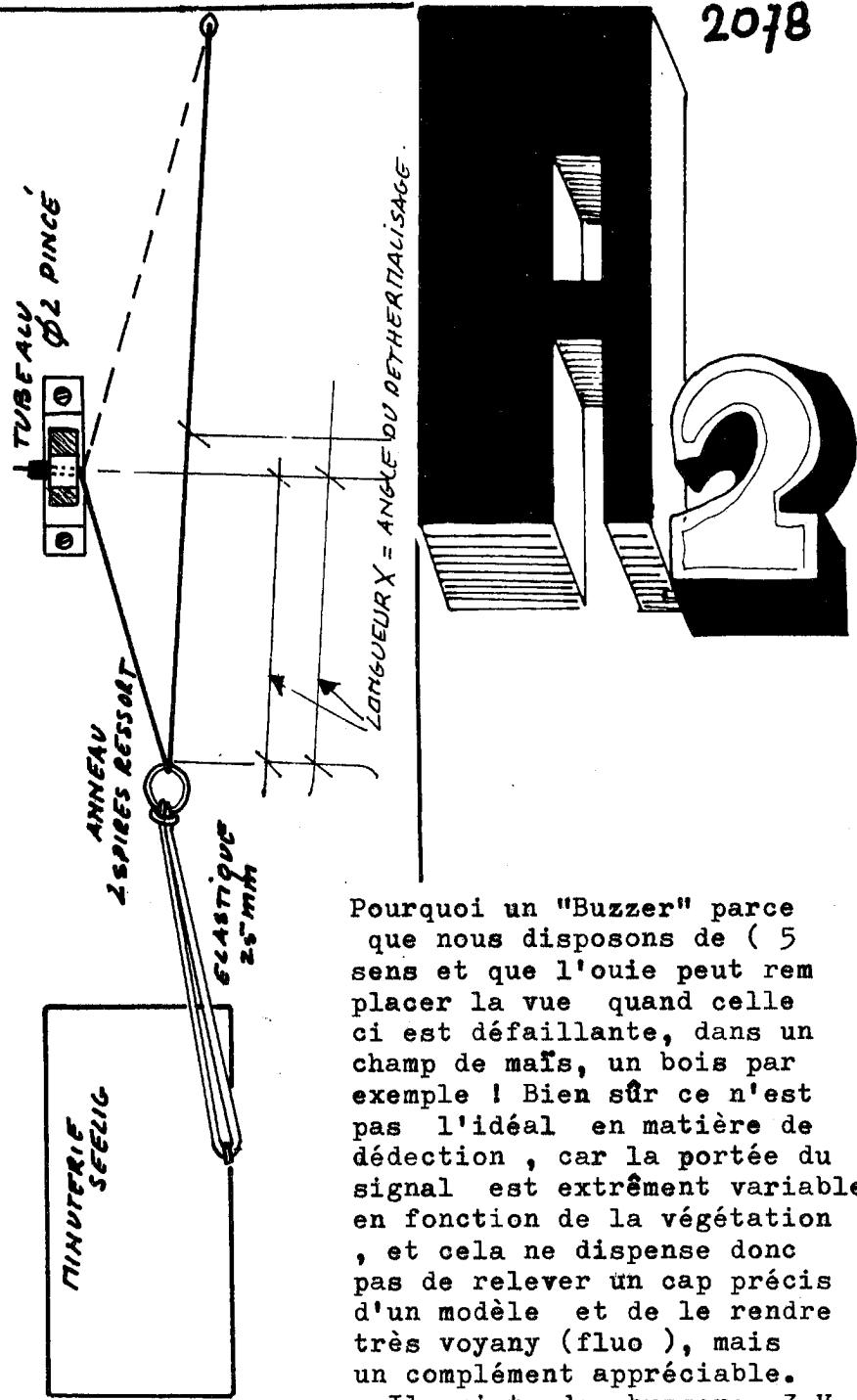
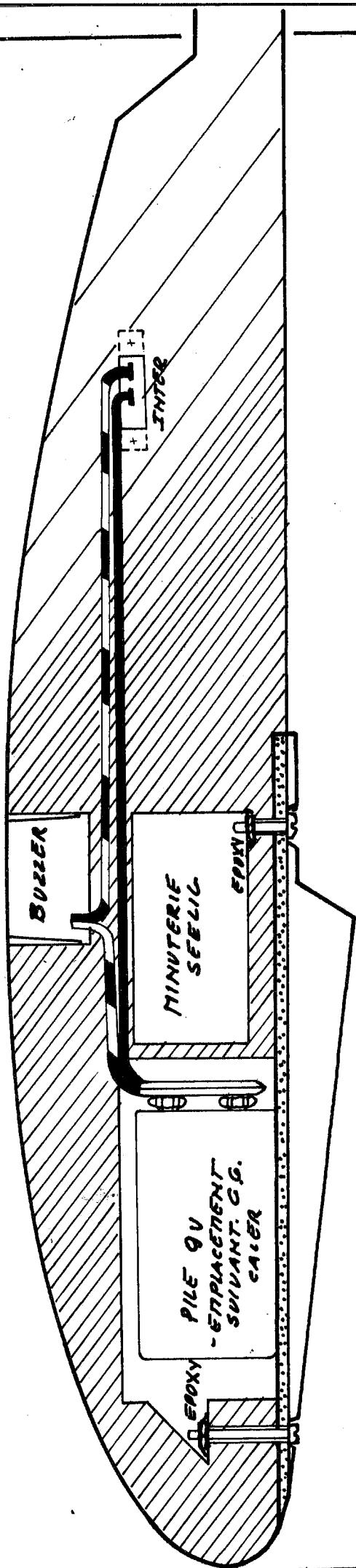
INSTALLATION BUZZER GERALD NOCQUE

2077

S'il est commandé au déthermalisage un léger resort de rappel peut-être utile , pour aider le déplacement du maneton. Il n'y a que 3 soudures à faire le fil positif de la prise à la sortie centrale de l'inverseur, le fil positif du buzzer à la sortie vers l'arrière du modèle et le fil négatif du buzzer au négatif de la prise.

Une pile durera toute un saison sans problème , je n'ai jamais vérifié l'autonomie exacte en continue car c'est un son difficile à supporter pendant une longue période.

G. Nocque.



Pourquoi un "Buzzer" parce que nous disposons de (5 sens et que l'ouïe peut remplacer la vue quand celle ci est défaillante, dans un champ de maïs, un bois par exemple ! Bien sûr ce n'est pas l'idéal en matière de détection , car la portée du signal est extrêmement variable en fonction de la végétation , et cela ne dispense donc pas de relever un cap précis d'un modèle et de le rendre très voyant (fluo), mais un complément appréciable.

Il existe des buzzers 3 V

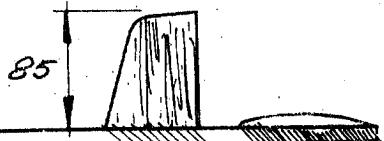
6 V, 12 V, j'ai choisi le 12 car c'est bien sûr le plus puissant , et que la masse élevée de la pile n'est pas un inconvénient , puisqu'elle est située à l'emplacement du lest et le remplace presque totalement, de plus cette installation permet en même temps l'alimentation d'une minuterie électronique type "Bauer" (25 g°).

Pour l'installation le matériel décrit nécessite une largeur intérieure du fuselage de 17mm l'accès à la pile et au lest se fait par le fond amovible . Ce couvercle est en fait un morceau de profilé " Duralinox " (quincaillerie) en T de 20 X 20 en 15/10 découpé de façon à servir également de patin de protection, pour le crochet , accessoire assez vulnérable de nos jours.

Il est préférable d'installer le buzzer sur le dessus du fuselage pour une meilleure diffusion sonore . Si l'interrupteur est manœuvré au départ , il peut être installé à l'emplacement de son choix.

CG
TYNGEPUNKT: 56%

FLEX-JOINT



90

150

670

90

TYNDT PAPIR

500

LADY MORFIN

F1A MODEL AF JØRN RASMUSSEN, DK

NR. 1 NM 1982 + NR 1 "JYLLANDSSLAGET".

TYKT PAPIR

TRIM: HØRE

HØRE INDERPANEL: 1-1,5 MM WASH-IN

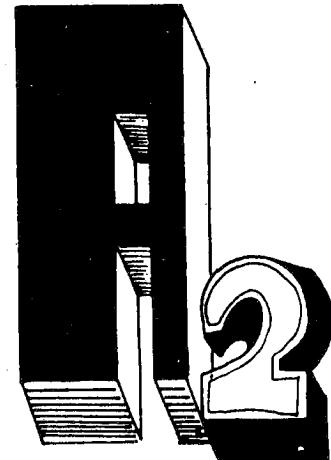
VENSTRE - " : FLADT

HØRE TIP: FLADT

VENSTRE - " : 1,5 MM WASH-OUT

20

140



1,5 MM QT. GR. B.

5x5 HÅRD B.

1,5x4 B.

1x4 B.

2,5x12 HÅRD B.

TYNDT PAPIR

3x5 FYR

1,5 MM B.

2 MM QT. GR. B., DIAGONALER 1,5 MM

3x8 → 2x4 FYR

1MM X-FINE

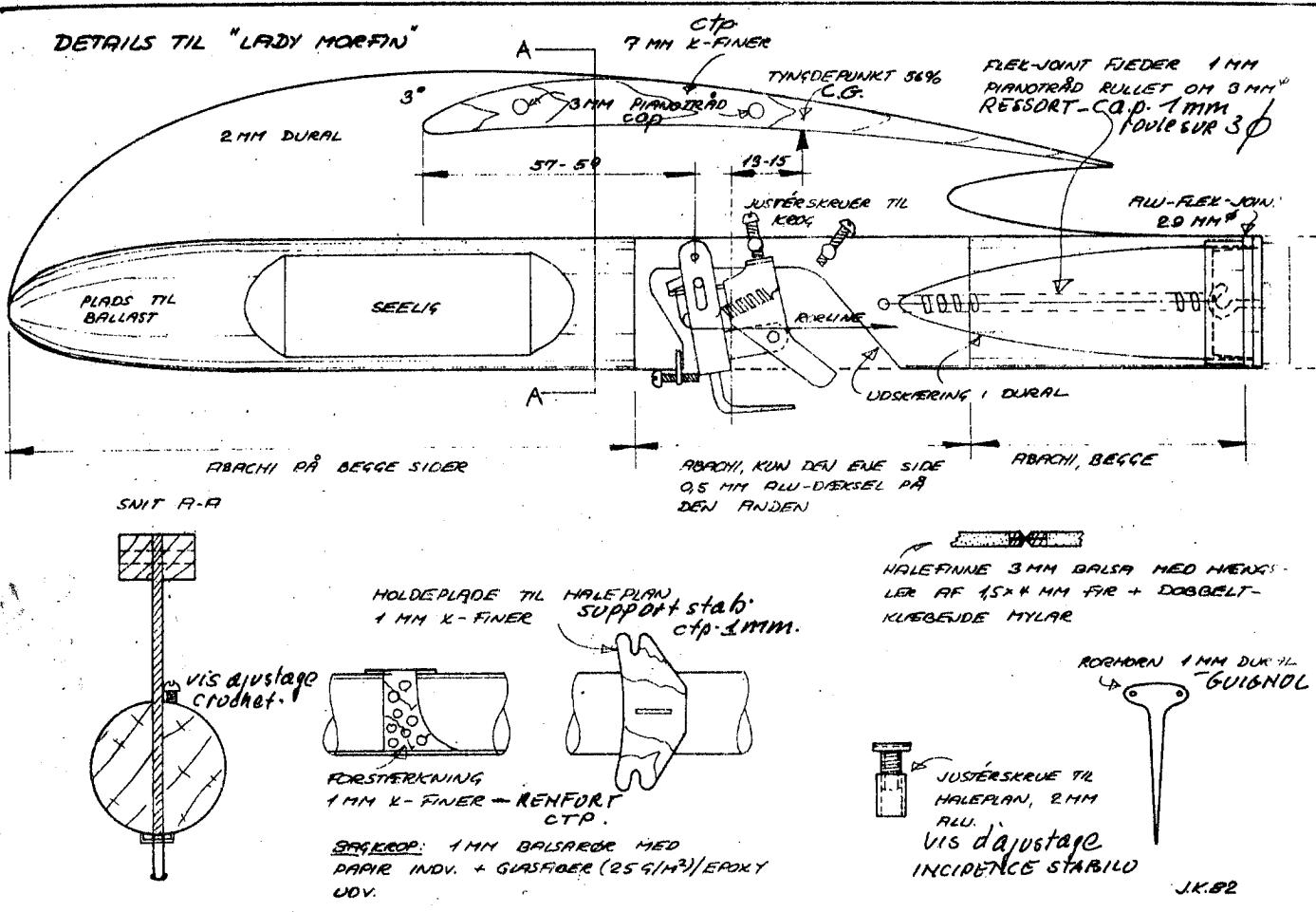
3x22 → 3x18
HÅRD B.

2079

J.K. DK.

160

95



COOP-AERO

34 rue de la MORINIERE
79240 L'ABSIE

Suite à l'Assemblée Générale du 11 décembre 1982

Conseil d'Administration:	Président QUINTARD Michel
	V. Prés. REVERAULT Michel
	Secr. BROCHARD Georges
Membres	POURRIN J.Claude
	BOSSARD Henri et Christian.
COM. aux comptes:	CHAMPION Robert
	TRACHEZ Lucien
	BOSSARD Christian

A la suite de la présentation du rapport financier, il ressort que le trop perçu est de 27 172, 03 F.

L'A.G. prend la décision de réinvestir le trop perçu en parts sociales et en fond de réserve.

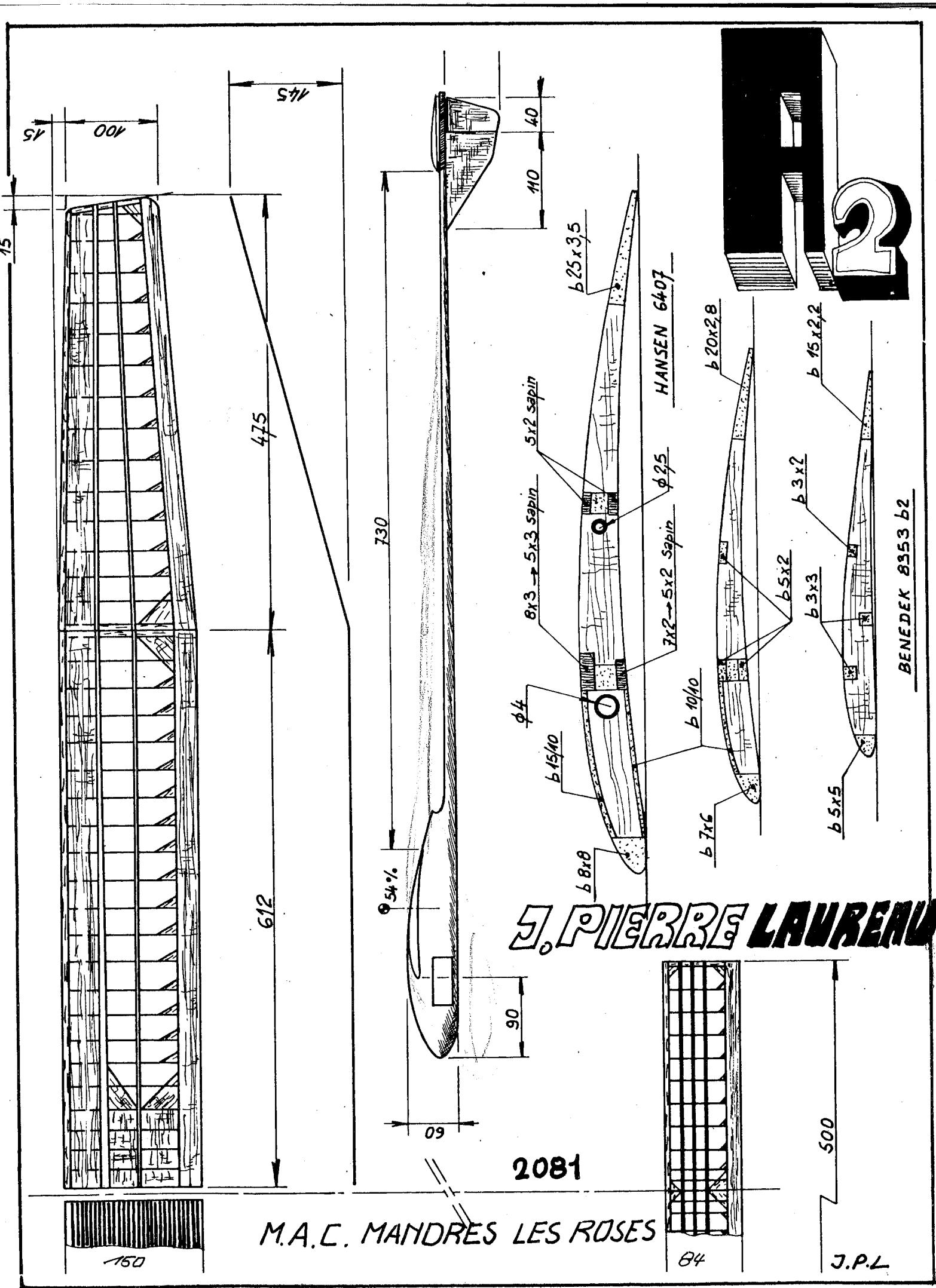
Afin de rembourser les gérants et quelques coopérateurs qui ont investi des sommes parfois importants dans la société et d'augmenter les stocks pour faciliter les ventes l'A.G. pense que:

- les actionnaires peuvent prendre de nouvelles actions
- la COOP AERO pourrait obtenir de ses actionnaires de petits prêts (200 à 500 F sans intérêts , pour un an minimum. Les actionnaires fixant eux mêmes les dates de remboursement s'ils le désirent.

CONDITIONS de vente: pour être actionnaire il faut être licencié FFAM; FFMARC MINI FLOTTE; CLAP. et les associations qui en dépendent.

REGLEMENT à la commande , à la réception contre remboursement , par mandat administratif.

Fabrication de crochets russes, de boîtes de planeurs VOL LIBRE de début



english corner

The footballers have their 'Golden Boot', the cinema its 'Golden Lion', so why shouldn't we free flight modellers have our 'Golden Rib' ?

Every year VOL LIBRE will award the Golden Rib, on the results of the previous year, to the modeller who, nationally and internationally, has had the best results. So we would call on all enthusiasts and especially all subscribers to send as much information and as many results as possible to VOL LIBRE.

For 1982, the first Golden Rib has been awarded to Alain Landeau, who for years has figured at the top of national and international results in Wakefield and F1C. What is more, he's very quiet and modest, doesn't use sophisticated equipment and, since he lives in the shadow of the towers of Notre Dame on the Ile de la Cité in the heart of Paris, he doesn't have much opportunity for practice. The engraved plaque of the Golden Rib, shown on page 2052, features Strasbourg cathedral, a model and the inscription VOL LIBRE, the whole design symbolizing our newsletter, which originated in this city of Strasbourg.

Additionally, you will find in this issue No. 34 :

- some free flight photos.. Nocque and Barberis on the front cover; some well-known English faces, and the French clan at the last Bern international contest; some young modellers at the national CLAP contest at Epernay.
- Inertias in Wakefields, by 007 : some theoretical observations on ten different models.
- Pim RUYTER's Wakefield, which finished third at the 1982 European Champion ships at Zulpich. A classic model, very much in the Dutch tradition, carefully built, elegant and efficient.
- another Wakefield, a German one this time, from Bavaria, a part of the country achieving the best results in free flight at the present time. Alois RUMMEL shares in them.

- another Bavarian, this time the winner of the European magnet-steering championships on the Wasserkuppe in the summer of '82. A very stylish model, to my mind; P. SCHRÖDER will no doubt make his mark again.
- three beginner's Wakefields, suggested by G. BÖHME (East Germany), E. KNUDSEN (Denmark) and K. SALZER (Austria). Different types of construction, in particular the nose assemblies, which it is difficult to compare. We should have to find someone to build them all .. and to compare them: finding the time is always the problem ! However they have all already flown in their respective countries.
- the European Champion in F1C, C.PATEK.
- a thumb-held timer control, with locking device, for F1C models; a system developed and used by Michel IRIBARNE.
- another system, this time for A/2 buzzers, from G. NOCQUE. Why a buzzer ? Well, we have just five senses and the ear can take over from the eye when the latter lets us down in a wood or a field of maize. Of course, it isn't the complete answer, because the range of the sound signal varies considerably according to the vegetation and the topography of the land, so it doesn't do away with the need to take an exact bearing on a model and to make it very visible (fluorescent colour helps) ; however, it's a very useful addition.
- 'Lady Morfin', an A/2 glider from J. RASMUSSEN who last summer took all the Scandinavian titles. A model clearly in the tradition of KØSTER, JENSEN, GRUNNET, BJERR
- an A/2 from a relatively young French modeller, J.P.LAUREAU.
- M 66 ... a summary of last season's activity in Scale 66 by C. MENGET and J. DELCROIX.
- the 1982 French Championships. It's cause for regret that the FFAM always publishes the official results four to five months late. It's difficult if

not pointless to pass comment now; however, a few remarks come to mind ...
... the likely disappearance of the Monotype category, the marked and continuing fall in the numbers of junior entrants, particularly in Coupe d'Hiver; a significant and alarming development. The timing issue is also starting to pose serious problems, with some difficult and tiresome situations on the field at the beginning of rounds.

- a Peanut from Uruguay, by Ulises ALVAREZ, a subscriber to VOL LIBRE too.
- reader's letters
- airfoils from Lars G.OLOFFSON (Sweden), well-known in the world of F1C.
- ORLEANS 82 ... on 12 th. Dec. '82 Jacques DELCROIX again had lots to do ... the number of indoor flights continues to grow!

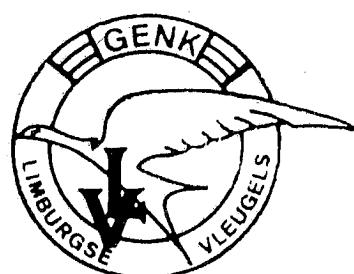
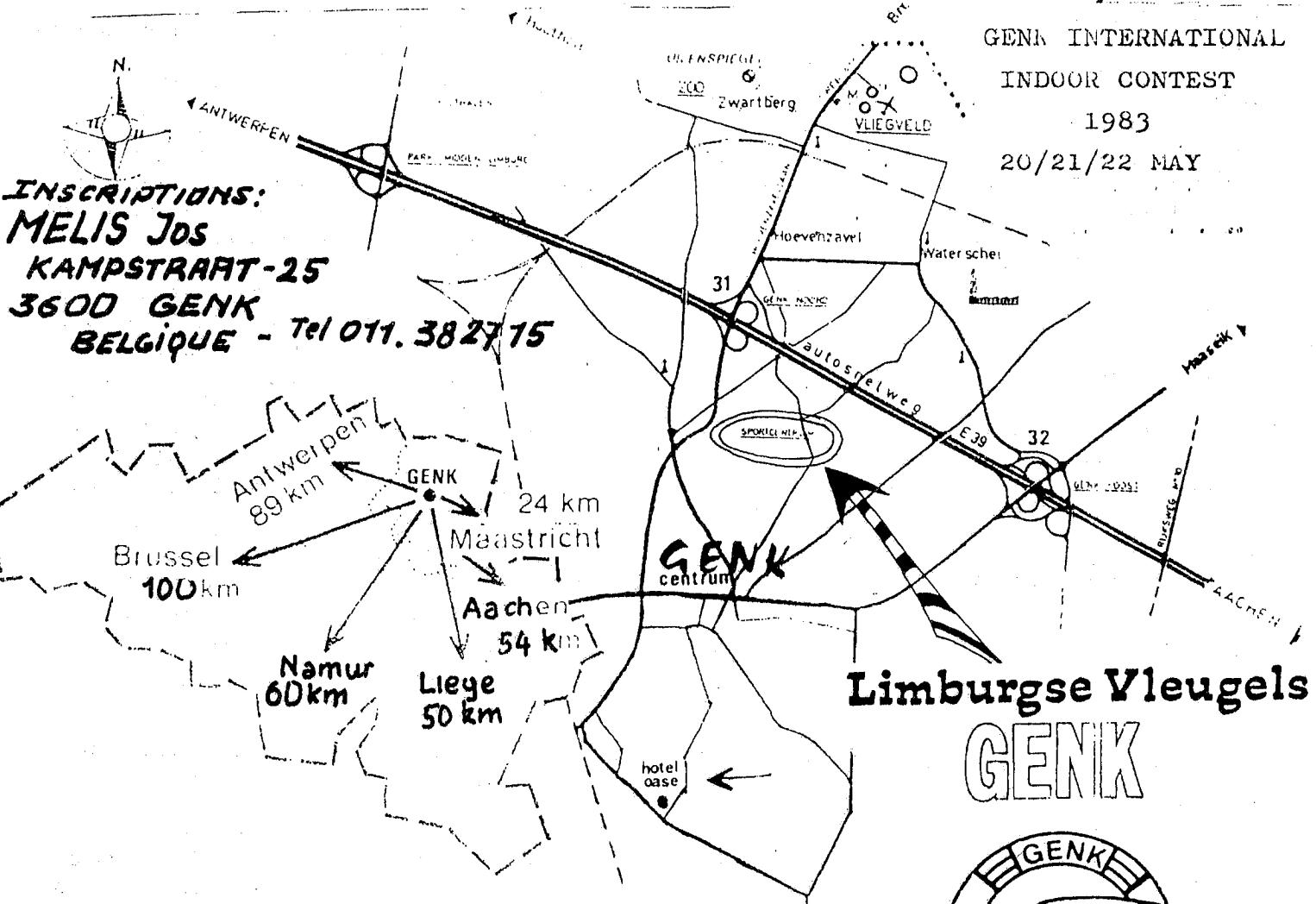
- the Provence / Côte d'Azur Coupe d'Hiver contest: we French were beaten by a likeable veteran from the other side of the Alps - Roberto GIOLITTO. From the designer himself, the plan of the winning model.
- a postscript to issue No. 24 on Wakefields: the Great Ones of the Past.

For control-line enthusiasts, we should like to draw attention to the publication in West Germany of a news-letter - the 'LASSOGEIER'. Contact - AXEL JUNGHERZ, Peterbergstrasse 8 D. 5000 KÖLN 41
tel: 0221 /44 12 71.

H.R.

INDOOR - GENK

BELGIUM.-
20 MAI - 21 MAI - 22 MAI.
EZB - F1D - PENNY PLANE - PEANUTS. SALLE - 32 x 42 x 7,55 m.



2083

M 66

Quelques mots sur les "M 66"

COUPE D'HUC DRESSLER

Montargis - Vimory le 12 Septembre 1982

1er J. Delcroix - 2ème J. Delcroix - 3ème 4ème J. Delcroix

Il faut arriver à la 5ème place pour citer C. Weber, Meritte, Durieux et Lorichon. Bien sûr, il y a des absents : Jossien, Porcher, Garrigou, Menget. Ce n'est pas pour autant que la formule stagne, au contraire, elle progresse à pas de géant tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif, malgré l'énorme difficulté que représente le choix d'une maquette volante.

En conséquence, il semble très important que le C.T.V.L. en place actuellement se penche sur la demande que nous avons formulé d'officialiser cette catégorie afin qu'elle puisse s'inscrire dans les concours régionaux et ainsi trouver sa place dans le Championnat de France de VL.

Je vais, après ces considérations d'ordres techniques et de modalités d'applications, faire place à des observations et réflexions de J. Delcroix sur la formule. Comme vous allez le constater elles sont enrichissantes et indique on ne peut mieux, pourquoi, aujourd'hui J. Delcroix maîtrise très bien le sujet.

Ainsi s'écrit l'histoire et la recherche faites autour de la formule.

Sur ce, je vous donne rendez-vous pour la prochaine édition de la Coupe d'Huc Dressler.

A vos baguettes, planches, etc

Je te fais ci-dessous un tableau qui me paraît intéressant et que tu pourras joindre au compte rendu que tu expédieras à V. LIBRE -

	POTTIER 100	CITABRIA	PIPER J ₃	TREMPIK
poids caoutchouc	14,75 g	9,75 g	9 g	9 g
Surface aile	8,4 dm ²	6,3 dm ²	6,1 dm ²	6 dm ²
poids total	72 g	59 g	52 g	50 g
P / S	8,5 g/dm ²	9,4 g/dm ²	8,5 g/dm ²	8,3 g/dm ²
poids de caoutchouc dm ²	1,76 g/dm ²	1,54 g/dm ²	1,47 g/dm ²	1,50 g/dm ²
maître couple	106 cm ²	45 cm ²	36 cm ²	47 cm ²

Construire léger est une chose - mais ce n'est pas tout. Certains sont étonnés par le vol réunis (uniaxial) - Il n'y a pas de truc - Je vise pour la partie roue libre au village différentiel -- exemple négatif au marginal gauche 6 mm - au marginal droit 4 mm - supplément de traînée - mais dans la phase montée supplément de portance à droite donc virage à plat - Pour tous la dérive est braquée comme pour donner du virage à gauche!

En tout cas ce concours donne des arguments pour la reconnaissance et l'inscription de la formule aux championnats. Il y a au tout de même 10 maxi ! Certes le temps idéal ... mieux encore que le 21-3 à

S'André de l'Eure où c'était déjà très bien - La matinée du 2 mai était aussi très bien (le vent avait commencé à forces progressivement à partir de 13 heures). Il est certain que nous n'avons pas la même chance tous les ans. Je me souviens même de certaines années, où l'on n'a jamais eu de temps aussi propice aucun dimanche durant l'année.

Pour 4 et même peut être cinq des maxi que j'ai fait, c'était la perte arrivée sans déterminer ses causes (stab il relevé à 45°) ... d'ailleurs même remarque pour le maxi de MERITTE -

J'aurai pu annoncer en annexe de mon tableau le poids du premier PIPER 65 g complet celui du premier CITABRIA 67 g complet ils volaient pourtant bien.

Si j'ai commencé à voler avec le PIPER dimanche, c'est tout simplement parce que mon stab ne se relève que de 7 à 8° ce qui est insuffisant dans une grosse bulle -

Dernier point important: la catégorie quatuor née en motrice - Je m'applique beaucoup plus pour choisir l'instant du départ qu'en Wake et Coupe d'hiver - cela aussi c'est important.

Je n'ai pas détaillé le problème du caoutchouc - Je volai avec des sections de 25 mm² en POTTIER 4 brins 6,35 mm 65 de long 21 mm² environ avec le CITABRIA 6 brins mm 51,5 cm 19 mm² environ avec le PIPER et le TREMPIK 6 brins sur 51,5 cm

Partout je suis resté très loin du K de rupture. 7 environ avec des caoutchoucs qui cassaient & ! et même 6,5 mm TREMPIK et PIPER - La rigidité de réglage permettrait maintenant de pousser plus. Est ce nécessaire ?

Note pour vous

Les Ch. du Monde 1983 semblent poser de gros problèmes à pas mal de pays sur le plan financier. Il est quasiment certain que tous les pays "dit" de l'est ne feront pas le voyage en Australie. D'autres comme le Danemark seront sans doute aussi absents ! Ce sera donc une nouvelle fois des CH; du monde tronqués ! On pouvait le prévoir, rien n'a pu être fait pour l'empêcher !

MODELISME CLAP continue à être vendu en kiosque, sa présentation s'améliore de numéro en numéro. Seule revue qui traite encore, et ce n'est certes pas facile toutes les formes du modélisme.

Les relations CLAP - FFAM sont toujours au point mort. On peut de demander pourquoi, rien n'est fait pour enfin se mettre au même diapason. Ni les uns ni les autres ont à perdre dans un rapprochement salutaire pour tous. Il faudra débloquer la situation le plus rapidement possible.

A propos CLAP; Rassemblement National CLAP Même les 1, 2, 3 juillet 1983. C'est la première fois que l'ancienne cité romaine et la Gard accueillent le National CLAP. Ceal promet de chauffer et sur le terrain et sur les routes ...

Pour faire un premier pas en direction d'un rapprochement CLAP - FFAM on envisage la vulgarisation du modèle débutant de base, proposé par la FFAM - Comité Technique Vol Libre - dans les deux organismes. Nous reviendrons plus amplement et en détail sur ce modèle dans les prochains temps.

2085

CHAMPIONNATS DE FRANCE

AMBERIEU 82

2086

Ambérieu, Championnats de France 82, fut une étape de notre voyage retour des journées internationales du Poiteu, à mi chemin. L'installation sur un terrain de camping, de notre cheix (le plus près), ressemblant à un terrain vague, et une nuit de pluie torrentielles, ne nous mirent pas particulièrement en confiance.

Les efforts des organisateurs (Romans) durent se limiter au minimum, le terrain étant la propriété de l'armée de l'air. Dans ce cas il est toujours difficile à la fois d'y rentrer comme d'en sortir ! Les modèles eux ne se posent pas cette question, surtout pour en sortir. Il y eut donc par la force des choses des difficultés de récupérations.

COUPE D'HIVER - SENIORS

PLANEURS - CADET

NOMS & PRENOMS	TOURS DE VOL			TOTAL
	1	2	3	
ROULLEAU Xavier	164	180	180	524
MANCEAU Philippe	180	180	125	485
ALLAIS Jean-René	126	122	180	448
RICHER François	180	085	180	445
PAILHE Lionel	138	180	124	442
BOUFFARD Dominique	180	107	153	440
DULOUT Florence	180	180	076	436
VIGNAUD Bernard	180	141	107	428
BLANCHARD Alain	167	076	180	423
RENELIER Pierre	180	180	061	421
COUARD Frédéric	160	180	070	410
CAVALAND Grégoire	134	180	092	406
PAVARD Valéry	154	180	051	385
VISONNEAU J-Marc	180	024	180	384
MARTIN Emmanuel	180	040	138	358
FAURE Philippe	107	180	065	352
BOUFFARD Frédéric	113	160	077	350
SCHIAVI Thierry	101	067	180	348
KNAPP Pierre-M.	078	085	180	343
PIQUER Philippe	131	180	031	342
DELAPPARENT Xavier	179	111	037	327
PIGNON Patrick	098	038	066	302
ROSA Frédéric	065	103	131	299
SYLVAIN Norbert	095	180	018	293
VIOT Philippe	123	074	094	291
TABAS Michel	070	124	095	289
CAMUS J-Michel	119	079	073	271
DELAPPARENT Bruno	000	180	087	267
BORDERON Thierry	067	055	115	237
BOSSO Bruno	158	034	033	225
BELAUD Benoît	000	085	075	160
DUGUEY Florent	026	049	058	133

NOMS & PRENOMS	TOURS DE VOL					TOTAL
	1	2	3	4	5	
DUPUIS Louis	120	114	120	118	120	592
LAVENENT Henri	120	120	111	120	120	591
NONAIN Francis	120	120	120	120	095	575
MERITTE André	120	120	090	120	120	570
GAUDIN Louis	099	111	120	120	120	570
NOUGE Alain	120	120	120	120	089	569
PIERRE-BES Gérard	120	109	120	092	107	548
ALLAIS René	090	120	120	120	087	537
CHENEAU J-Claude	109	120	108	106	089	532
LUSISIC Charles	104	120	120	102	083	529
FRUGOLI Francis	106	120	059	113	120	518
LE NOTRE Pascal	105	071	120	107	114	517
PAILHE Pierre	120	105	120	086	084	515
BOUTILLIER Bernard	082	120	120	113	079	514
VALOT Jean	120	120	120	096	053	509
MARQUOTS Bernard	075	120	120	105	080	500
WANTZENRIETHER Jean	120	080	120	081	095	496
HERUBEL Frédéric	062	109	120	120	082	493
GERARD Philippe	106	120	120	080	065	491
COURBET Louis	113	064	120	120	073	490
WEBER Claude	064	120	120	080	102	486
MOLLA Louise	090	120	110	081	077	478
MARTIN Philippe	120	120	102	079	050	471
GERVAIS Roger	097	120	120	120	005	462
RAPIN François	107	110	024	120	099	460
CHAMPION Robert	083	120	120	053	082	458
BOIZIAU Jacques	060	120	120	061	085	446
BUISSON Guy	120	114	082	073	049	438
LARUELLE Jacques	120	062	120	055	077	434
TRAHAN Pierre	078	066	120	095	067	426
BARRERE Pierre	051	078	120	109	063	421
BRAND Bernard	120	105	053	068	049	395
LANIER Jean	052	067	120	084	042	365
MENGET Christian	120	079	105	052	000	356

NOMS & PRENOMS
PLANEURS SEN.

		TOURS DE VOL				TOTAL
		1	2	3	VOL DEP	
VILLEMAN	Christophe	180	180	180	167	540
LAPEYRE	Francis	180	180	180	152	540
ROUET	Michel	180	180	180	100	540
NOUGE	Alain	180	180	180	099	540
GUIDEL	Christian	180	180	180	090	540
BUVAT	Michel	180	180	180	071	540
FREDERICQ	Paul	180	180	180	060	540
TRACHEZ	Lucien	165	180	180		525
BOUDEAU	Louis-M.	175	180	157		512
CHANTOME	Francis	180	138	180		498
PRUNIER	Sylvain	180	136	180		496
BROCHARD	Georges	125	180	180		485
RIVIERE	Florent	165	139	180		484
ROUET	Michel	151	180	150		481
BONNOT	Dominique	180	162	124		466
PRUNIAUX	Pascal	121	162	180		463
ROBINET	Philippe	180	180	099		459
BROUEZ	Jacques	096	180	180		456
DEPOUET	Jean	091	180	180		451
DESVIGNES	Marcel	180	085	180		445
CAVALAND	Jacques	146	180	112		438
COUARD	Patrick	180	073	180		433
RIBEROLLE	Edith	180	067	180		427
RIBEROLLE	Roger	180	107	131		418
GAUDIN	Jacqueline	180	060	174		414
INGREMEAU	Didier	180	121	097		398
ALBERT	Pascal	169	048	180		397
HURTEAU	Hervé	122	180	083		385
UZUREAU	Eugène	060	180	142		382
SCHANDEL	Thierry	180	093	086		359
BECKER	Fernand	065	108	180		353
DAVILA	Raymond	073	084	180		337
BERTHOME	J-Claude	131	076	130		337
PUJADE	Anne-Marie	051	180	105		336
FURON	J-Marc	120	058	083		261
SCHANDEL	André	089	047	108		244
KÉHAULT	J-Marc	091	071	077		239

PLANEURS A1

NOMS & PRENOMS	TOURS DE VOL					TOTAL
	1	2	3	4	5	
LAVENENT	Henri	120	120	120	120	595
GAUDIN	Jacqueline	113	120	120	120	573
DECLERCK	Yannick	117	120	120	095	572
RIBEROLLE	Edith	120	104	120	099	563
BERTIN	Pierre	120	120	076	120	556
TRACHEZ	Lucien	120	120	120	120	555
SABIN	Laurent	115	120	102	096	553
BROCHARD	Georges	114	120	120	078	552
AIMELET	François	120	059	120	120	539
LEFEBVRE	Thierry	052	120	120	120	532
POUSSARD	Michel	108	120	120	054	522
VILLEMAN	Christian	120	107	120	051	518
ROULLEAU	Xavier	070	120	120	083	513
LENEVEE	Denis	086	120	058	120	504
VISONNEAU	J-Marc	095	107	120	061	503
ALBERT	Pascal	073	120	110	078	501
BONNOT	André	072	120	120	075	497
HURTEAU	Hervé	084	120	087	103	491
VISONNEAU	Christian	115	078	120	052	485
DUVINAGE	Gilles	104	095	109	075	485
GRONNIER	Xavier	120	120	110	015	485
DULOUT	Hubert	091	120	071	120	483
VICRE	Michel	117	086	075	064	462
BERTHOME	J-Claude	116	084	040	120	459
DUCHENNE	François	085	120	120	061	454
DENYS	Yves	067	104	046	103	440
LAUREAU	J-Pierre	054	061	120	080	435
BOUDEAU	L-Marie	118	120	051	075	424
CAVALAND	Jacques	120	077	062	055	423
CAVALAND	Grégoire	074	119	054	115	421
DEPOUET	Jean	090	120	087	051	420
GODINNO	Jean	120	120	076	071	418
ROUET	Michel	000	120	120	049	409
LANGLET	Albert	087	120	091	030	408
DAVILA	Raymond	102	120	098	085	405
ROBINET	Philippe	108	120	050	025	388
DUPRIEZ	Laurent	120	120	120	000	360
PIQUER	Joseph	075	079	000	000	154
BONNOT	Nicolas	041	003	005	010	059

COUPE D'HIVER - CADET

NOMS & PRENOMS	TOURS DE VOL			TOTAL	
	1	2	3		
CHENEAU	Fabien	120	071	120	311
SCHIAVI	Thierry	120	061	120	301
CAMUS	J-Michel	094	081	120	295
TEMPLIER	Pierre-Q.	120	045	120	285
FAURE	Philippe	069	092	120	281
MANCEAU	Philippe	112	084	044	240
ROULLEAU	Xavier	099	060	066	225
ALLAIS	J-René	120	005	055	180

- 1/2 A -

NOMS & PRENOMS	TOURS DE VOL					TOTAL
	1	2	3	4	5	
BOUTILLIER	Bernard	120	120	120	120	600
BRAIRE	Lucien	117	120	120	120	597
DUPUIS	Louis	095	120	120	083	508
BERTIN	Pierre	023	115	120	120	493
DUPONT	Michel	082	078	087	073	440
FREDERICQ	Paul	062	078	086	094	398

2087

NOMS & PRENOMS
WAK. SENIORS

		TOURS DE VOL							TOTAL
		1	2	3	4	5	6	7	
PETIOT	Jacques	180	180	180	180	180	180	180	1.260
VALERY	Jacques	180	180	180	180	180	180	170	1.250
DUPUIS	Louis	180	180	180	180	180	160	180	1.240
BARBERIS	Didier	180	180	151	180	180	180	180	1.231
PEHMAYAIRE	Guy	165	166	180	180	180	178	180	1.179
LANDEAU	Alain	180	180	180	180	180	135	180	1.215
BOUTILLIER	Bernard	180	180	180	180	180	180	130	1.210
LEPAGE	Philippe	180	127	180	180	180	180	180	1.207
CHENEAU	J-Claude	180	180	180	180	180	122	180	1.202
JOVANI	Jean	127	161	180	180	180	180	180	1.188
CHAMPION	Robert	180	180	180	169	180	112	180	1.181
NOUGE	Alain	180	164	180	172	180	118	180	1.174
NOCQUE	Gérald	180	180	180	180	139	172	135	1.166
BERTIN	Pierre	180	156	180	180	180	145	141	1.162
KOPPITZ	Albert	180	180	180	180	180	180	074	1.154
ALLAIS	René	180	180	180	180	148	163	120	1.151
PIERRE-BES	Gérard	180	180	180	180	180	180	071	1.151
MATHERAT	Georges	180	154	180	180	132	180	106	1.112
BOIZIAU	Jacques	180	180	180	180	116	174	085	1.095
WANTZENRIETHER	J.	180	166	129	171	171	160	111	1.088
BUISSON	Guy	072	180	180	136	180	165	155	1.068
RIFFAUD	Louis-R.	180	180	118	180	180	095	122	1.055
VALOT	Jean	180	160	154	180	180	113	076	1.043
RAPIN	François	152	180	095	180	120	147	163	1.037
BRAUD	Lionel	180	180	180	180	144	144	000	1.008
NEGLAIS	J-Claude	180	180	180	180	180	102	000	1.002
GERVAIS	Roger	180	180	141	094	114	180	104	993
CARLES	Maurice	179	120	138	116	134	180	104	971
LARA	Michel	139	155	136	162	180	109	081	962
HOLMIERE	François	150	180	180	130	110	085	065	900
DRAPEAU	J-Luc	180	123	180	114	180	115	000	892
PAILHE	Pierre	180	111	180	170	180	061	000	882
COIN	Christian	138	180	180	180	133	069	000	880
BARRERE	Pierre	132	180	174	180	119	091	000	876
PUJADE	Marcel	180	089	180	094	077	064	180	864
MARQUOIS	Gérard	116	139	090	101	122	000	000	568
MARILIER	Marc	180	152	082	091	000	000	000	505

LE 13 MARS 1983 à
BRY-SUR-MARNE (94)

GYMNASE FELIX FAURE
3^eme Concours de
VOL D'INTERIEUR

Catégories : Cacahuète
Sainte Formule
Indoor

Ecrire à
Roger DEMOYER - 171 bd
Pasteur, 94360 Bry-s-Marne

Les conditions météo, iront en s'améliorant tout au long des championnats. Il est je pense inutile de revenir presqu'un an après sur des détails qui de toute façon n'ont plus d'importance. On peut regretter que les résultats officiels ne nous parviennent qu'au début de l'année suivante.

Quelques remarques cependant :

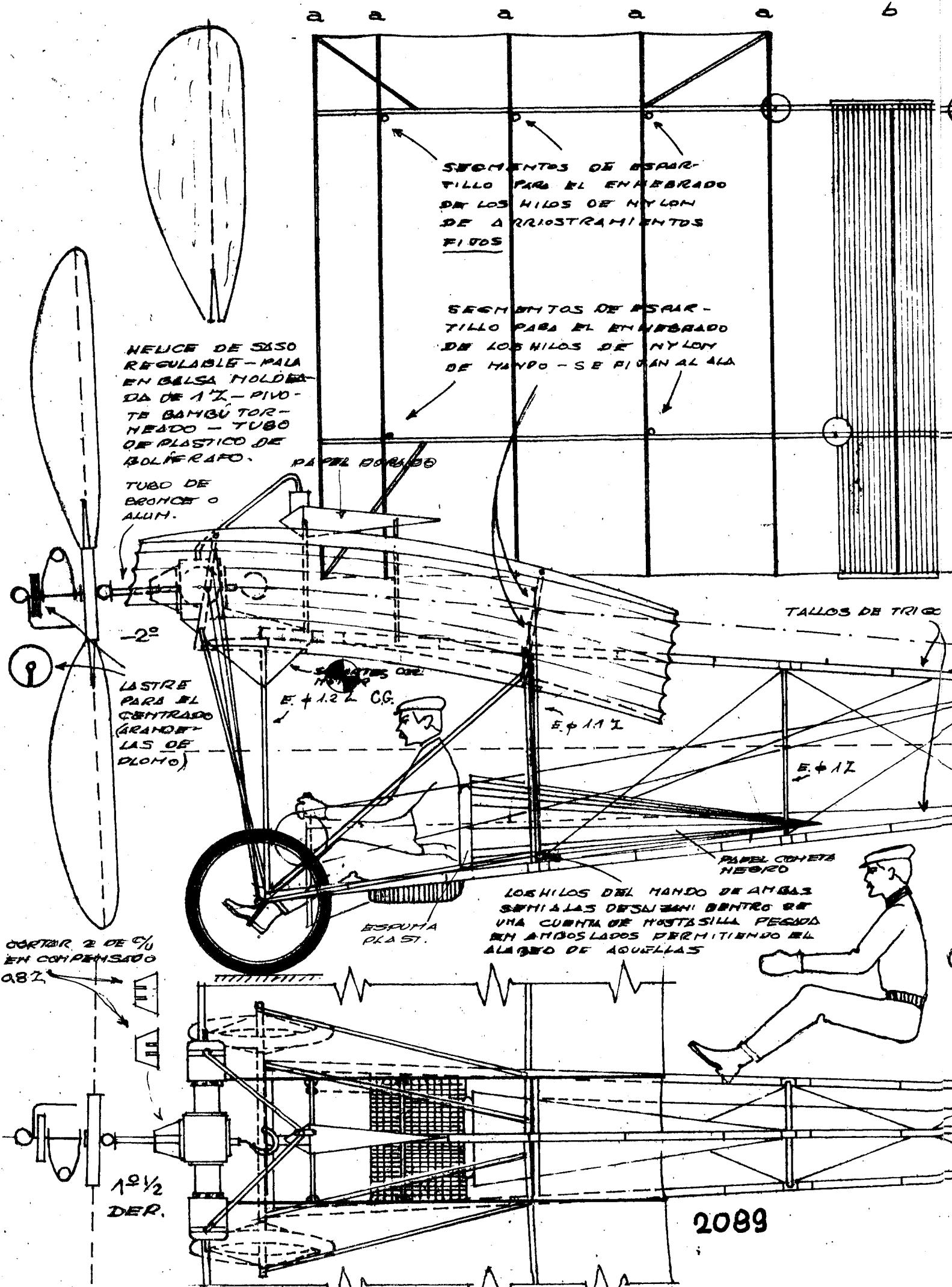
- disparition probable de la catégorie monotype.
- une diminution sensible et continue des effectifs cadets, et ce plus particulièrement en C.H.. C'est un phénomène particulièrement significatif.
- le problème du chronométrage commence lui aussi à être de plus en plus épineux - quelques situations difficiles et cruciales sur le terrain au début de rounds !

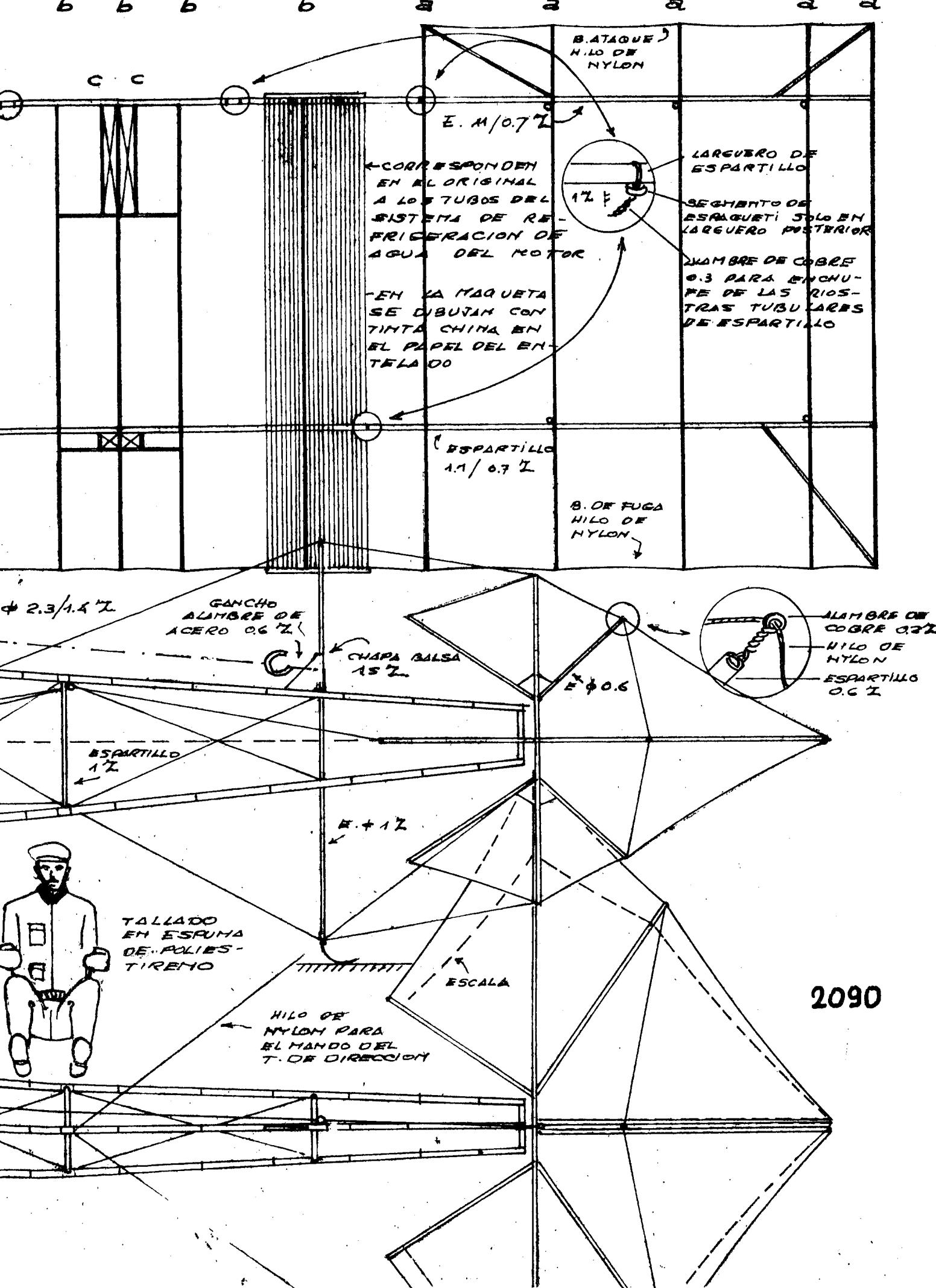
NOMS & PRENOMS
MOTO 300

		TOURS DE VOL							TOTAL
		1	2	3	4	5	6	7	
LANDEAU	Alain	180	180	180	180	180	180	180	1.260
BRAIRE	Lucien	180	180	180	180	180	180	180	1.260
FERRERO	Denis	180	180	124	180	180	180	180	1.204
IRIBARNE	Michel	180	180	180	141	180	180	150	1.191
ROUX	Alain	180	180	142	153	180	180	155	1.170
BOUTILLIER	Bernard	076	171	180	180	180	180	180	1.147
REVERAULT	Michel	124	112	133	180	180	180	163	1.072

NOMS & PRENOMS - MONOTYPE -	TOURS DE VOL			TOTAL
	1	2	3	
POUPINET Jean	180	180	180	540
BERGE Yvan	178	180	180	538
MASCARO Henri	180	180	121	481
DUPONT Michel	180	080	051	311

2088



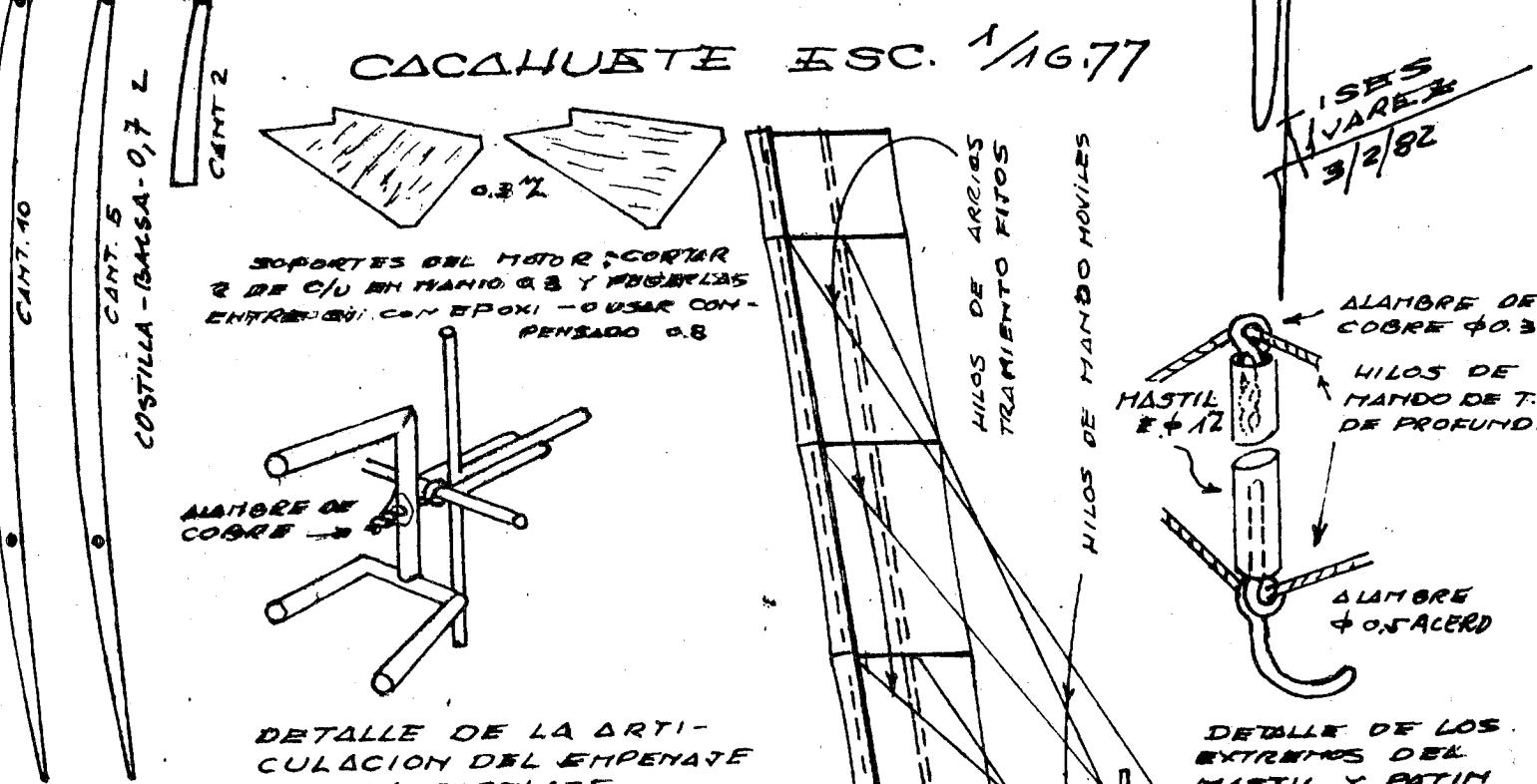


2 6 0

DEMOISEILLE

MODELO USADO POR SANTOS DUMONT EN EL HISTÓRICO VUELO DE 13 SET. 1909 ENTRE ST. CYR Y BUC

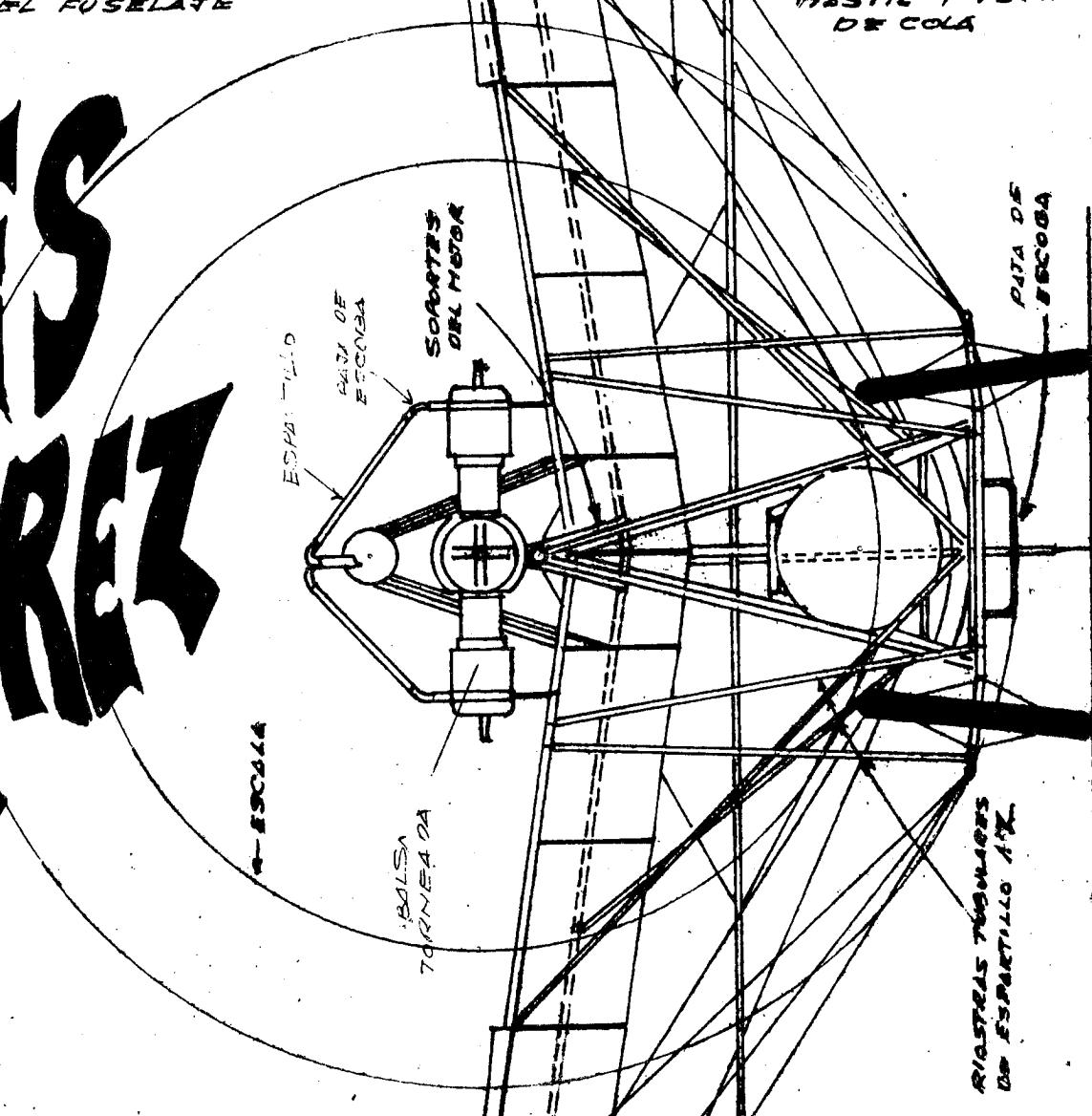
CACAHUETE ESC. 1/16.77



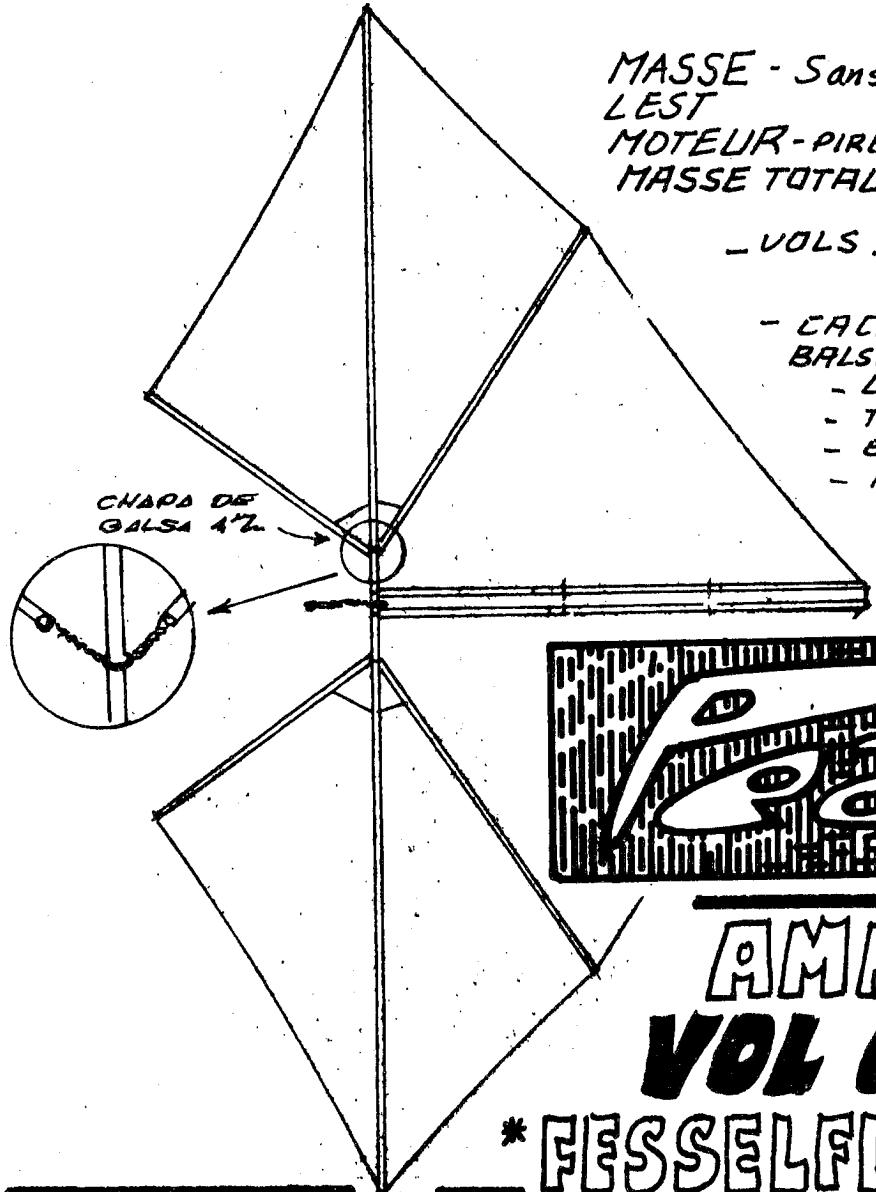
ULISES ALVAREZ

URUGUAY

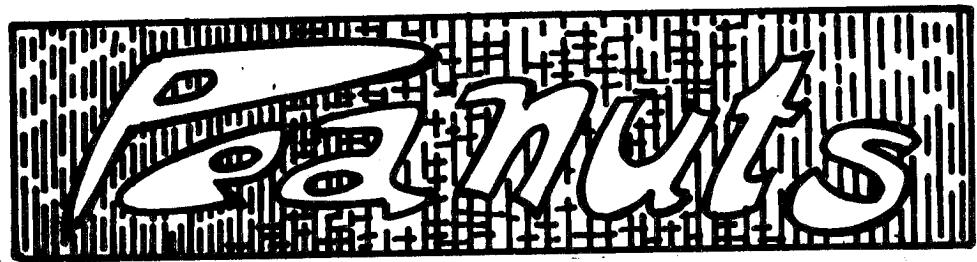
2091



ULISES
ALVAREZ
3/2/82



MASSE - Sans gomme 5g 12
 LEST 3g 20
 MOTEUR - PIRELLI 1g 60
 MASSE TOTALE: 9g 92
 - VOLTS: 60" sous toit - 10m
 75" " " - 15m.
 - CACAHUÈTE - PRESQUE "SANS
 Balsa".
 - LONGERONS EN "TIGES DE BLE"
 - TRAVERSES EN "ALFA"
 - ENTOILEAGE PAPIER CONDENSATEUR
 - ROUES : STYROFRAM.-



AMATEURS DE VOL CIRCULAIRE !

* FESSELFFLUGFREUNDE !

UN BULLETIN DE LIAISON VIENT DE PARAITRE

* EIN BLATT NUR FÜR SIE

"DER LASSOGEIER"

- TOUTES LES CATEGORIES - V.C.C. -
 * ALLE SPARTEN DES FESSELFFLUGS. -

N° 1 & 2 PARUS
 1-2 ERSCHIENEN

ADRESSE - Axel JUNGHERZ

- Petersbergstrasse 8

D. 5000 KÖLN 41. Tel: 0221/441271

R.F.A.

ABONNEMENT - 4 NUMÉROS. - 18 DM
 52 F

VOUS CHERCHEZ DU MATERIEL - INDOOR ! ECRIVEZ A -

MICROX

F.A.I. Model Supply



Peck-Polymers

S A M S

Indoor Model Mail Order

2, The Drive, Blackmore End
 Wheathampstead, Hertfordshire.
 Telephone KIMPTON 832011 (6 - 10 pm)

PLANEURS. INTER.

NOMS & PRENOMS	TOURS DE VOL							TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	
HARSCOUET	Jean-Loïc	180	123	180	180	180	180	1.203
JOMMAGEN	Patrick	180	180	180	134	151	180	1.185
FRADIN	Patrick	180	116	180	180	180	169	1.185
LEJEUX	Jacques	180	180	151	180	115	180	1.166
MATHERAT	Georges	161	176	139	180	133	180	1.149
BRAUD	Henri	180	139	180	180	151	129	1.139
NORGÉT	Jean-M.	137	168	162	141	180	161	1.129
VALERY	Jacques	082	180	159	178	180	174	1.127
GERARD	Philippe	106	172	180	155	153	175	1.121
VALICHEZ	Antoine	180	118	121	180	180	158	1.117
DUJOUT	Hubert	101	173	180	180	117	180	1.111
NOCQUE	Gérald	082	180	148	180	180	160	1.109
BRAND	Bernard	113	145	151	180	160	180	1.109
LANFRAY	Christian	180	122	180	180	132	152	1.102
DRAPEAU	Jean-Luc	112	180	142	180	180	158	1.089
BARBERIS	Didier	075	174	180	120	180	180	1.089
CHALLINE	Jean-P.	123	180	180	131	155	129	1.078
PIQUER	Joseph	071	143	180	180	138	180	1.072
DUCHENNE	François	165	116	160	163	122	180	1.068
CHABOT	Jean-M.	115	144	160	124	155	180	1.058
CODINHO	Jean	121	134	148	180	140	180	1.056
TRACHEZ	Bernard	142	180	113	137	180	101	1.026
GAUDIN	Louis	180	145	180	140	082	180	1.025
VISONNEAU	Christian	127	153	116	180	180	121	1.021
CHAMPION	Robert	167	180	153	180	078	135	998
TRACHEZ	André	141	142	110	178	155	123	991
GOUDÉAUX	Claude	040	133	142	156	171	169	991
RICHER	Philippe	123	071	106	180	180	159	990
ROUSSSET	J. Ph.	092	80	125	180	106	145	963
COIN	Christian	148	121	174	178	142	074	959
LANGLET	Albert	094	0	111	180	142	177	940
BRAUD	Lionel	143	17	115	061	123	180	935
BOCHET	Alain	062	110	42	152	125	180	927
BUISSON	Guy	180	122	101	129	152	099	891
COUARD		083	180	126	140	105	117	889
LENOTRE	Pascal	092	164	090	134	180	094	870
RAPIN	François	170	115	180	120	087	128	854
LEFEBVRE	Thierry	100	165	091	137	071	152	844
FRASSE	Gérard	132	137	056	180	076	081	842
LAUREAU	J. Pierre	085	180	105	096	120	175	839
COUILLOUN	Pascal	062	129	095	122	084	162	790
LOUBERE	Gabriel	096	106	128	105	099	083	783
PASSERIEUX	Michel	087	111	079	113	180	083	773
ROCHET	Bernard	169	097	097	122	103	082	772
GOISMIEZ	Jean	090	099	102	060	115	113	729
BESNARD	Joël	069	180	118	165	180	000	712
COUILLON	Alex	056	076	116	151	108	100	706
TROUVET	Chris	109	163	075	087	082	180	703
BOISSINON	J. Pierre	099	066	179	180	117	000	641
GONNACHON	Marc	092	117	042	103	136	087	630
MADORE	J. Claude	000	083	072	092	083	180	614
AIMELLET	François	175	049	125	000	000	000	349



Pas mal de monde à cette coupe d'hiver. des visages nouveaux mais aussi des anciens.
Un seul Français St. CHATEAU de Thours volant aussi en proxi pour Gaudin en 80 g. Conditions météo assez pluvieuses et sombres.

Trophée AEROMODELLER CH 80 g	+162
1 F MONTS (USA)	120 120 120 120 120
(proxi O'Donnell)	+126
2 J. BSPOONER	120 120 120 120 120
3 M. CHILTON	120 120 120 120 120
4 G. FERER	120 120 120 120 114
5 D. HIPPERSION	120 113 120 120 120
6 D. GREAVES	120 120 120 105 120
7 P. CARTER	120 120 109 120 103
8 D. DAWITT	120 120 109 120 103
E. HAWTHORNE	120 105 107 120 120
10 I. KANES	101 102 120 120 120
..... 41 S. CHATEAU (F).....	
77 classés.	

Trophée B. BOUTILLIER CH 100 g	
1 S SAVAGE (Canada)	120 120 120
(proxi I DOWSETT)	
2 R. MILLER	114 120 120
3 J. COOPER	112 120 117
4 M. DILLY	120 89 120
5 N.J. BEAUMONT	120 113 91
6 D. HIPPERSION	120 82 120
7 I. DAVITT	102 111 108
8 F. MONTS (prox)	120 96 100
9 M. CHILTON	96 112 103
10 P. BALL	70 120 120
..... 23 S. CHATEAU	
..... 41 classés .	

VOL

2093

COURRIER VOL LIBRE

Sehr geehrter Herr "Schandel!"

Mit Freude habe ich gelesen, daß Sie eine eventuelle Neuauflage von VOL LIBRE 1-12 planen. Da ich diese für den Freiflug wohl wichtigste Informationsquelle erst ab Nr. 13 bezogen habe, bin ich an einer Neuausgabe sehr interessiert!

Viele Grüße
Helmut Jakob

Please sent me all
favourite magazine.

, back issues because I will no miss any issue of my

Yours very truly

Jurgen Roemer

I look forward to receiving my copy each month and congratulate you on your grand efforts in publishing a superb magazine.

Kind regards.

John.

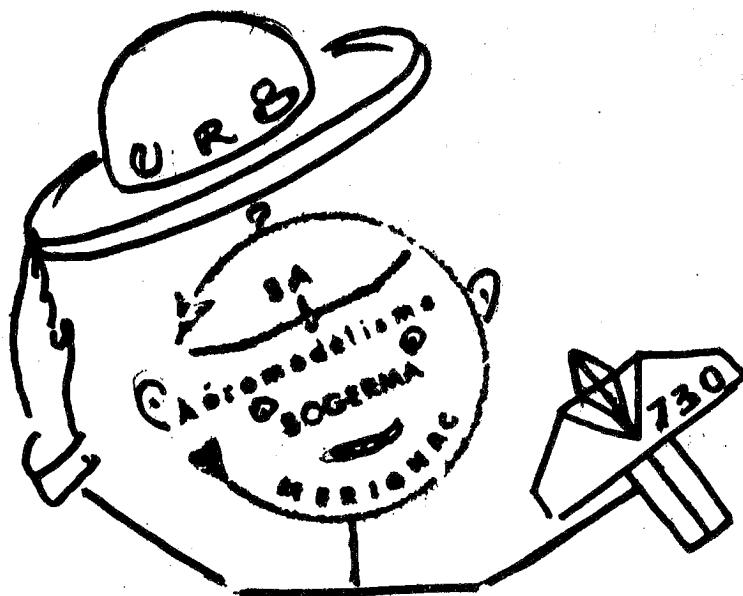
John Malkin.

Ich freue mich jedes mal über VOL LIBRE und danke Ihnen für Ihre unermüdliche Arbeit für den Freiflug.
Besonders bewundern möchte ich Ihre unerhörte Anständigkeit mit der Sie Jahr für Jahr VOL LIBRE in gleicher Qualität + Aktualität herausbringen!



BRC

LE COUP DE CHAPEAU



Lors de mon premier courrier de reconnaissance, nous devions l'occasion de la découverte de la Vendée à notre ami Georges BROCHARD : c'était lié à ses qualités, à l'avenir qu'il propulse, et à ses fameux concours de Curzon.

Aujourd'hui, j'évoque plus près de nous le verdoyant Périgord empreint de préhistoire, et mes remerciements pour le vol libre iront à celui qui favorise l'heureux privilège de nos concours dans cette région-limite de l'URS ...

Toi : Fernand BECKER, si dévoué, et si mordu du vol libre, que tu as implanté en même temps une section aéromodélisme au sein de l'aéro club dont tu es l'un des plus anciens membres administrateurs.

Je peux y confondre Madame BECKER, t'accompagnant dans les rencontres, appréciant le côté amical -plein air et sportif-, n'hésitant pas à quelques unes de tes récupérations lointaines. (N'était-elle pas en son temps championne du Limousin de cross)... j'y crois mais le vol libre est un atout pour la conservation de la forme.

Le terrain est parfois un peu court, mais nous en oubliions les difficultés par la compensation de l'environnement rencontré, qu'il soit membre de l'aéro club ou de la radio-commande, où un certain Massolle ne faillit jamais aux volontaires obligations de chronométrage, ou tout simplement par le plaisir d'évoluer à Périgueux..

Ce sera donc un coup de chapeau général pour l'UAP, pour tous ceux, qui, par notre interprète Fernand Becker, facilitent tes concours, autorisent les notres SOGERMA-DASSAULT et cette année la relance du M.A.C.V Villeneuve.

...Jusqu'à la faveur du camping près du petit aérogare, tout cet ensemble sympathique fait que nous formions le voeu que bien longtemps encore, notre empreinte vivante reste liée aux meilleures destinées de l'Union Aéronautique du Périgord...

Talbot

21.22.23. MAI RESERVEZ PENTECÔTE
POUR 3 CONCOURS V.L.
AÉRODROME DE BASSILLAC ET
VOUS VIVREZ AVEC NOUS LE PERIGORD
CAMPING GRATUIT
LUNDI A 13 H - CLÔTURE
APERITIF - BUFFET CAMPAGNARD.

P. GALLET
RUE D. SCHWEITZER CIDEX 16
33127 MARTIGNAS (33)
TEL. 21.47.72
F. BECKER
24 4^e rue LACOMBE
PERIGUEUX
TEL (53) 53.7164

				26	31	36	41	46	51	56
				27	32	37	42	47	52	57
				28	33	38	43	48	53	58
				24	29	34	39	44	49	54
				30	35	40	45	50	55	60

-parc-
-erschienen-
-couises-
-ausverkauft-

2095

Vol libre

PROFILES LO 234 830 - 237 636

LO 237-636

LO 237-636

LO - 237-636

%	0	125	25	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	1,7	3,3	4,2	5,2	6,4	7,6	8,7	9,4	10,6	11,7	12,4	13,2	14,5	15,8	17,1	18,8	19,6	
IN	1,7	0,6	0,25	0,05	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

2096

LO 237-636

40° 234 830

%	0	125	25	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	1,7	3,3	4,2	5,2	6,4	7,6	8,7	9,4	10,6	11,7	12,4	13,2	14,5	15,8	17,1	18,8	19,6	
IN	1,7	0,6	0,25	0,05	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

LO 234 830

LO 234 830

LO 234 830

ORLEANS

82 indoor.

"LE VOL D'INTERIEUR FAIT BOULE de NEIGE"

Plus de 48000 secondes de vol en 8 heures de vols officiels ; presque autant que l'an passé alors que cette année les microfilms et EZB n'étaient pas au programme. De nouveaux clubs : F.L.A.M. MARIDOR, A.C. POITOU et plusieurs nouveaux représentants de THOUARS. Une chaude ambiance, des spectateurs ravis, des commentaires adaptés et compétents, un jury pas triste le matin (MENGET, GARRIGOU + J.C. CONSTANS et J. THOMAS tous deux de l'U.A. ORLÉANS). La "Mouche," cette fois était passée à l'écran; après la pesée (0,46 g) elle avait gracieusement volé dans le studio de FR3. Elle nous a apporté du public, accroché aussi à l'entrée, par une petite exposition où Dédé (bonjour) faisait l'accueil... et "le chien de garde". Avant d'en arriver à la distribution des prix... mention spéciale à René JOSSIEN qui a gagné haut la patte une boîte de CANIGOU.

Les péripéties sportives des épreuves ont comme à l'accoutumée été ponctuées de quelques descentes de lustres très spectaculaires pour récupérer les modèles qui montent trop vite et trop haut. Pas de surprise de trouver en tête des micro et 5^e FORMULE cadet un champion de France de vol libre : Xavier ROULLEAU avec un "TRAPÈZE" et un "ST ETIQUE". Pas de surprise non plus, chez les cadets toujours, un POTTIER 100 très bien construit par Patrick LESCOT arrive en tête.

Les surprises viennent d'ailleurs. On cherche JOSSIEN et l'on trouve J.M. NORGET en micro. On cherche FRUGOLI et l'on trouve VALERY en F.I.D Beginner; comme le disait le premier, cela prouve que le niveau s'améliore : les trois premiers améliorent les temps de l'an passé. On cherche Michel FRUGOLI en 5^e FORMULE et l'on s'aperçoit que c'est votre signataire qui passe pour la première fois les 300 secondes dans la catégorie, Michel étant tombé par un décrochage accidentel de l'échelle à son premier vol. On cherche MERITTE en cacahuète et FILION le passe avec un "Brochet" très léger qui a passé les 100 secondes. Mais c'est encore un POTTIER qui gagne dans les mains de qui vous savez ; meilleur vol officieux... après le concours : 97 secondes.

Par contre pas de surprise en maquette cacahuète ; il va falloir faire quelque chose pour détrôner l'ami PARMENTIER en maquette cacahuète : il y a des projets.

J'ai été bref ? Vous n'avez qu'à venir ! A l'an prochain, très probablement le 18.12... Mais avant n'oubliez pas les ultra légers du vol d'intérieur : F.I.D (Microfilm), EZB et F.I.D Beginner pour le premier CONCOURS INTERNATIONAL de VOL D'INTERIEUR organisé en France les 18 et 19 JUIN 1983 au PALAIS DES SPORTS D'ORLÉANS

8 JOURS AU DANEMARK
2 AU 10 JUILLET 83
SOMMERLEJR - VANDER. (DK)
POUR PLUS AMPLES INFORMATIONS.
- PER GRUNNET -
Mariendalsvej 47 -
5610 ASSENS. (DK.)
Tel. 09 28 68.



ORLEANS
18-19 JUIN 83
CONCOURS
INDOOR
INTERNATIONAL
F.I.D Microfilm
F.I.D Beginner
E.Z.B v. page 2059
- Fiche inscription. -

19 DECEMBRE 1982 - PALAIS DES SPORTS D'ORLEANS
 4^e CONCOURS de VOL D'INTERIEUR
 UNION AERONAUTIQUE ORLEANS C'MORLAIX

CACAHUÈTE CADET

		club	Modèle	stat.	1	2	3	4	total
1	LESCOT Patrick	E.S.A.M.	POTTIER 100	80	52	58	58	50	168 13440
2	TESSIER Yves	ORLÉANS	LACEY M 10	60	—	67	65	55	187 11220
3	TARDY Christophe	AIX	POTTIER 100	75	68	36	35	38	142 10650
4	DARBIN Olivier	ORLÉANS	POTTIER 100	45	49	46	60	62	171 7395
5	LARTIN Stéphane	ORLÉANS	LACEY M 10	35	64	55	40	45	164 5740
6	CARTIGNY Pascale	GOËLANDS	LACEY M 10	30	45	61	24	62	168 5040
7	AULOTTE Serge	FLEMALLE	LACEY M 10	25	47	51	44	84	182 4550
8	BONNOT Nicolas	ORLÉANS	PETENPOL	25	13	07	30	—	50 1250
9	MARIE Christian	ORLÉANS	POTTIER 100	45	16	—	—	—	16 720
NC	RAULT J-François	ORLÉANS	POTTIER 100	40	—	—	—	—	—
NC	MATLA Philip.	FLEMALLE	PIPER CUB J3	10	—	—	—	—	—

CACAHUÈTE SENIOR

1	DEL CROIX Jacques	ORLÉANS	POTTIER 100	67	79	77	84	80	243 16281
2	FILLON Emmanuel	STRAPHAËL	BROCHET	53	36	104	107	077	289 15317
3	MERITTE André	P.A.M.	POULIN J-P30	55	89	89	95	91	268 14740
4	FILLON Emmanuel	STRAPHAËL	Gossamer Condor	89	43	58	49	15	150 13350
5	MERITTE André	P.A.M.	LETOV S39	58	80	71	66	75	226 13108
6	DEL CROIX Jacques	ORLÉANS	POTTIER 100	58	71	70	67	75	216 12528
7	JOSSIEN René	P.A.M.	LENINGRADEC	56	60	91	32	67	218 12208
8	MERITTE André	P.A.M.	LACEK PGE	56	62	66	69	39	197 11032
9	BOUTILLIER Bernard	UA CENTRE	LACEY M 10	52	76	64	21	76	206 10712
10	DEL CROIX Jacques	ORLÉANS	TREMPIK	66	60	56	40	—	156 10296
11	GRONNIER Xavier	ORLÉANS	POTTIER 100	54	52	62	59	62	183 9882
12	BOUTILLIER Bernard	UA CENTRE	FIKE "E"	51	24	60	74	59	193 9843
13	CARTIGNY Jacques	GOËLANDS	BLERIOT 7	62	44	51	44	42	139 8618
14	KINON Jean	FLEMALLE	LACEY M 10	52	49	50	57	58	165 8580
15	BEGON Fabien	FLEMALLE	COUGAR	49	44	70	43	48	162 7938
16	CARTIGNY Jacques	GOËLANDS	C.L.A. 2	54	38	48	51	—	137 7398
17	KINON Jean	FLEMALLE	LACEY M 10	51	42	53	12	49	144 7344
18	WEBER Claude	P.A.M.	CAUDRON Phalène	48	42	50	42	53	145 6980
19	WEBER Claude	P.A.M.	FAIRCHILD 24	56	37	37	42	—	116 63 62
20	KINON Jean	FLEMALLE	GANAGOBIÉ	63	25	56	21	20	102 6423
21	ALVES Antoine	MEUNG/L	LACEY M 10	33	56	64	63	62	189 6237
22	AIME Roger	SALON	NESMITH COUGAR	35	62	42	39	35	143 5005
23	HANNAN Bill	Flying Aces	MOUSTIQUE	64	21	20	30	31	072 4608
24	VAN HAUVERT Fernand	FLEMALLE	WATERMAN	44	34	38	31	29	103 4532
25	RIZZO Dominique	GOËLANDS	Nesmith COUGAR	50	29	13	27	32	88 4400
NC	PARMENTIER Alain	GOËLANDS	PREST Baby Pursuit	66	—	—	—	—	—
NC	DEL CROIX Jacques	ORLÉANS	TREMPIK	64	—	—	—	—	—
NC	ALVES Antoine	MEUNG/L	HUNTINGTON	58	—	—	—	—	—
NC	BEAUJEAN Georges	FLEMALLE	BERNARD 191	57	—	—	—	—	—
NC	VANNISTEN M.	FLEMALLE	FOKKER E III	57	—	—	—	—	—
NC	BEAUJEAN Georges	FLEMALLE	POTTIER 100	48	—	—	—	—	—
NC	GAULT François	THOUARS	SWIFT Shear II	32	—	—	—	—	—
NC	KINON Jean	FLEMALLE	WACO SRE	32	—	—	—	—	—

MAQUETTE CACAHUÈTE

2098

1	PARMENTIER Alain	GOËLANDS	CESSNA 1911	69	20	20	20	20	60 4140
2	FILLON Emmanuel	STRAPHAËL	HAWKER FURY	62	20	20	20	—	60 3720
3	FILLON Emmanuel	STRAPHAËL	GOTHA 145	53	20	20	20	—	60 3180
4	AIME Roger	SALON	BÜCKER Jungman	63	07	—	—	—	07 441
NC	CARTIGNY Jacques	GOËLANDS	HELLCAT	48	—	—	—	—	—

N.B. FILLON. MAC NICE



MICRO 35 PAPIER CADET

1	ROULLEAU Xavier	ORLEANS	282	229	-	-	511
2	TESSIER Yves	ORLEANS	076	119	220	229	449
3	CHAMPEAU Hervé	A.C.POITOU	141	147	154	137	501
1	NORGET J.Marc	A.C.EURE	413	406	404	258	819
2	FRUGOLI J.Francis	MARSEILLE	259	181	339	-	598
3	TRACHEZ Bernard	NIORT	284	196	270	048	554
4	DUCHENNE François	A.C.POITOU	250	130	290	151	540
5	CHABOT J.Marie	THOUARS	242	270	195	-	512
6	CHABOT J.Marie	THOUARS	088	250	261	227	511
7	CHAMPION Robert	C.A.TOURAINE	200	206	255	241	496
8	BONNOT Dominique	ORLÉANS	131	240	249	092	489
9	ALBERT Pascal	C.A.TOURAINE	228	217	218	222	450
10	FRUGOLI J.Francis	MARSEILLE	-	324	089	-	413
11	ALBERT Pascal	C.A.TOURAINE	190	201	210	183	411
12	BOUTILLIER Bernard	U.A.CENTRE	168	170	199	183	382
13	ALVES Antoine	MEUNG/L.	153	159	183	165	348
14	JOSSIEN René	P.A.M.	066	107	157	169	326
15	CHATEAU Stéphane	THOUARS	125	174	138	120	312
16	DRAPEAU J.Luc	THOUARS	125	125	137	041	262
17	GRAVOUIL Christian	A.C.POITOU	062	096	099	124	223
18	GREGOIRE Jean	FLAM.MARIDR	098	118	071	047	216
19	PILLER Michel	ORLÉANS	201	-	-	-	201
20	DELACROIX Jacques	ORLÉANS	115	-	-	-	115

SAINTE FORMULE CADET

1	ROULLEAU Xavier	ORLÉANS	120	121	123	111	244
2	CARTIGNY Béatrice	GOELANDS	073	096	083	092	188
3	MARTIN Stéphane	ORLÉANS	088	087	093	088	181
4	SARRAZIN Hervé	MEUNG/L	072	073	091	084	175
5	LATONELL J.Michel	ORLÉANS	061	091	065	050	156
6	CARTIGNY Olivier	GOELANDS	079	071	075	070	154
7	LAUGINIE François	ORLÉANS	054	062	060	033	122
8	CURIEL Augustin	MEUNG/L	042	042	047	066	113
9	DAUDT Florent	MEUNG/L	020	-	-	-	020

SAINTE FORMULE SENIOR

1	DELACROIX Jacques	ORLÉANS	303	208	249	155	552
2	PORCHER Gérard	P.A.M.	186	211	188	229	440
3	FILLON Emmanuel	STRAPHAËL	096	91	211	209	420
4	VAN HAUWAERT Jean	FLEMALLE	182	181	119	120	363
5	MOREAU Xavier	MEUNG/L	164	151	174	186	360
6	PORCHER Gérard	P.A.M.	159	164	157	193	357
7	WEBER Claude	P.A.M.	145	170	141	177	347
8	FILLON Emmanuel	STRAPHAËL	147	127	170	157	327
9	FILLON Emmanuel	STRAPHAËL	144	122	177	068	321
10	JOSSIEN René	P.A.M.	182	113	035	117	299
11	FRUGOLI J.Francis	MARSEILLE	148	134	-	-	282
12	MOREAU Jacques	MEUNG/L	109	120	138	140	278
13	WEBER Claude	P.A.M.	-	110	125	124	243
14	ALVES Antoine	MEUNG/L	116	111	127	105	243
15	VANNISTEN	FLEMALLE	116	092	108	090	224
16	VAN HAUWAERT Pierre	FLEMALLE	059	089	086	109	198
17	BEAUJEAN Georges	FLEMALLE	079	071	073	075	154

F 1 D BEGINNER

1	VALERY Jacques	A.C.LANDES	129	437	305	427	306	369	864
2	FRUGOLI J.Francis	MARSEILLE	450	403	308	326	257	066	853
3	DELACROIX Jacques	ORLÉANS	411	373	392	374	322	290	803
4	NORGET J.Marc	A.C.EURE	287	330	313	318	378	-	708
5	JOSSIEN René	P.A.M.	276	344	228	288	231	-	632
6	BOUTILLIER Bernard	U.A.CENTRE	225	268	337	235	067	250	605
7	MARTIN Philippe	A.C.POITOU	342	252	-	-	-	-	594
8	CHABOT J.Marie	THOUARS	230	228	331	192	-	-	570
9	ALBERT Pascal	C.A.TOURAINE	136	241	147	150	285	150	526
10	CHAMPION Robert	C.A.TOURAINE	211	200	133	-	-	-	-
11	GREGOIRE Jean	FLAM.MARIDR	085	106	125	154	170	155	325
12	DUCHENE François	A.C.POITOU	130	171	153	142	-	-	321
13	GRAVOUIL Christian	A.C.POITOU	-64	56	-	-	-	-	121

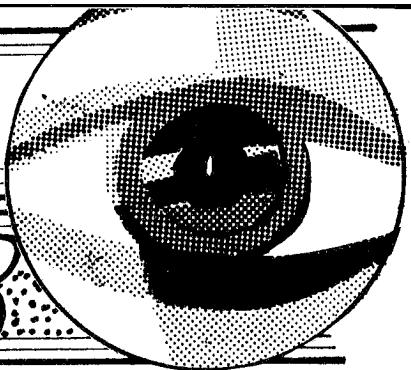
2099

MODÉLISME CLAP

Le modélisme au service de la culture populaire
Bimestriel édité par la Ligue française de l'Enseignement et de l'Education permanente
3, rue Récamier
75341 Paris Cedex 07
tél.: 544.38.71
Commission paritaire: 58111

PROVENCE

CÔTE D'AZUR



5-12-1982



ONT PARTICIPE À CE NUMÉRO :

LEPAGE Ph.-
DILLY M.
KNAPP P.M.
COLLET B.
J.WANTZENRIETHER -
RUYTER Pim.
"BARTAB SCHNEIDER"
"HANGFLIEGER"
LENOTRE P.
"MODELLBAUHEUTE"
"MODELFLYVE NYT"
SALZER K.
"MODELAR"
IRIBARNE M.
NOQUE G.
"COOPAERO"
LAUREAU J.P.
H. ROTHERA -
MENGET CHA -
DELCROIX J.-P. PAILHE
F.F.A.M.
ALVAREZ J. - R. JOSSIEN

GALLET Pierre - A. SCHANDEL
J.C. NEGLAIS - T. SCHANDEL
GIOLITTO R. I. SCHANDEL

Ça fait des semaines qu'il y avait une météo imbuvable sur toute la Côte. Certains en étaient venus à vérifier leur réglage pour cas de tempête. Le dimanche fatal arrive... et onques ne vis plus belle ensoleillée, pas même froidure, mais à peine une mini-brise à faire quasi chômer les mylars les plus frivoles. Le lendemain Eole et ses sbires hirsutes et vociférants menaient à nouveau la danse ! Ne parlons pas de bol, mais plutôt de la fantastique maîtrise des Organisateurs. Non mais...!

28 concurrents pour 52 taxis inscrits. Disons de suite qu'il y aura 16 taxis au fly-off, dont 5 propriétaire auront fait le double. La "Provence-Côte-d'Azur" c'est ça, et ça fera toujours rêver de bonheur.

Petit extra cette année : il y avait tant de coupes à répartir qu'il fallut un second départage pour les n° ... 6, 7 et 8. Les trois gaillards le firent en Combat des Chefs, départ simultané... ce fut presque plus beau que le "vrai" départage (mais le Miche, il a pris un reste de bulle, le cochon !).

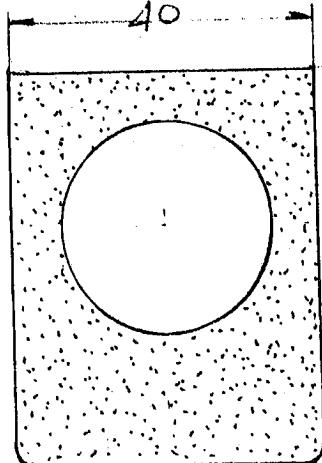
Donc, et une fois de plus, un fils de Turin remporte le ponpon. Le doit-il au fait que, contrairement à son complice Gastaldo, il ne parle guère frances, et a donc moins l'occasion de s'éparpiller ? NON ! Robert Giolitto est un exceptionnel pirelliste, tout simplement. MAIS ses successeurs immédiats connaissent à présent son secret : il a du meilleur goumi. SI ! Nous avons commencé à faire quelques mesures de couple, et d'énergie restituée par nos écheveaux : entre du mauvais et du bon, neufs tous deux, il y a jusqu'à 30 % d'écart, pas moins. D'ailleurs Matherat a eu du "bon" pour le fly-off... mais ce n'était que du "bon" français.

Que dire de plus ? Qu'il y avait une fort séduisante recherche pour caréner un maître-couple

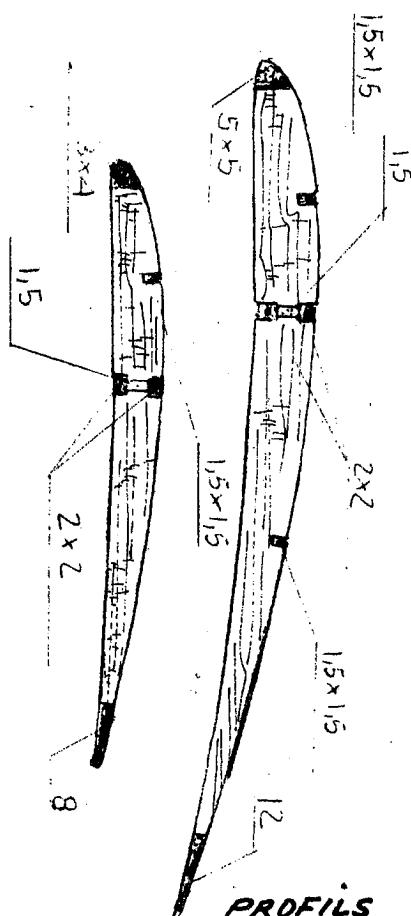
PROCHAIN NUMÉRO
MAI 83 !

2100

40



MAÎTRE COUPLE.



PROFILS

ENT. - JAPON + 3 c. VERNIS.
FUS. - F.M.V. + balsa - roule.
SUPPORT - PALES - DURAL -
"MONTREAL."
PALES TAILLES - BLOC -
COLLIER NEZ - PLASTIQUE -
POUR RÉGLAGES
ASS. AILE - BAIONETTE.
NOTEUR: 12 BRINS - 1X3 -
RÉGLAGE. D.D.

s.page.

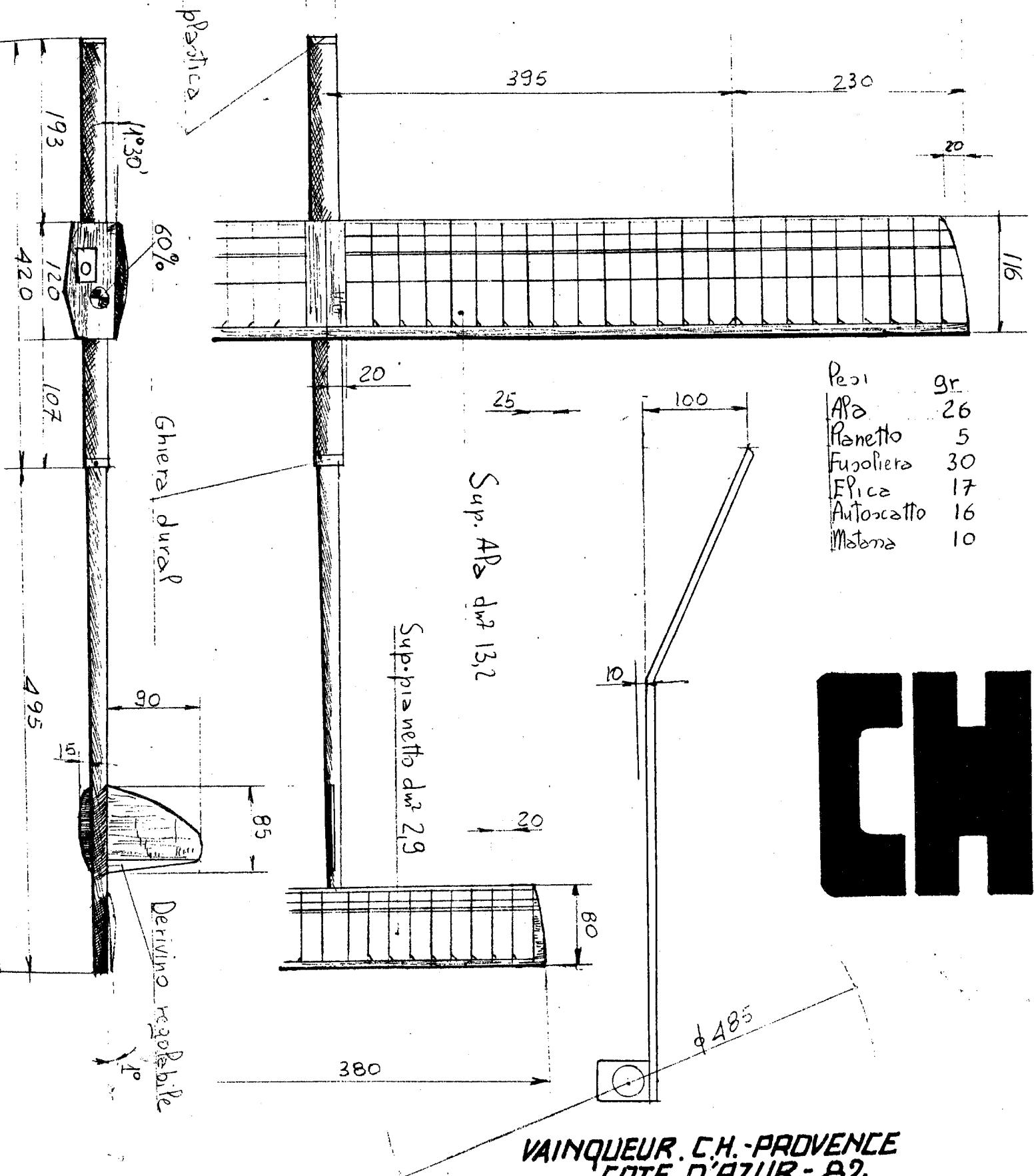
autour d'une minuterie et d'un confortable Karmann : la minuterie sous le fuselage, enfermée dans une bulle amovible de rhodoid : su-per-be ! Signé Emmanuel Fillon et cela ne vous surprendra pas. Le tout, et c'est dommage, sur un taxi trop long et trop inerte (heu... faut mettre plus de dièdre quand c'est plus inerte, pas l'inverse... excuses, hein ?). Et une brochette de taxis supportés par des ailes en expansé : c'est encore au stade expérimentation, mais parfaitement prometteur pour des "séries" dans des clubs de juniors. Malheur ! pourquoi qu'on ne se rencontre pas plus souvent ? Y a des idées qui se perdent.

Vive la Provence azuréenne et la Côte provençale ! Et attaquons les résultats :

1	Giolitto Roberto, Turin	360	180
2	Matherat Georges, Romans	360	174
3	le même	360	154
4	Giolitto Roberto	360	146
5	Pierre-Bès Gérard, Vaucluse	360	144
6	Michelin François, Romans	360	136
7	Wantzen... Jean, Sarrebourg	360	136
8	Buisson Guy, Romans	360	136
9	Frugoli Michel, Marseille	360	153
10	Solengo J-Pierre, Cannes	360	132
11	Giolitto Luigi, Turin	360	128
12	Wantzen...	360	111
13	Giudici Guy, Nice	360	108
14	Michelin	360	104
15	Buisson	360	72
16	Gastaldo Giulio, Turin	360	0
17	Giudici	353	
18	Molla Louise	351	294
19	Pierre-Bès	341	291
20	Laruelle J.	341	291
21	id	338	283
22	Rouquier J-L	334	279
23	Lavenent H	325	270
24	Courbet L	324	267
25	Lavenent H	322	266
26	Frugoli F.	315	263
27	Gervais R	313	246
28	Dapui J-P	310	245
29	Pennaveyre G	310	243
30	le même	308	234
31	Gervais R	306	233
32	Fillon E	305	214
33	Féraud E	299	183
		50	178
		51	124
		52	66

Les Clubs
pour le Challenge
"Jacques Pouliquen" :

1.	Romans	1080	4.	Nice	1004
2.	Turin	1080	5.	Roussillon	890
3.	Vaucluse	1009	6.	Marseille	858
			7.	Cannes	659



AEREO CLUB TO

FAI 1296

Q. 1000

ECHELLE 1/5 ET 1/1

GIOTTOR

2102

in deutsch

Die Fussballer haben ihren goldenen Schuh, die Kinostars ihren goldenen Löven, warum sollten wir Freiflieger nicht auch so was haben ?
VOL LIBRE wagt es eine "Goldene Rippe" jedes Jahr zu verleihen. Natürlich ist sie im Moment noch nicht aus Gold, das kann vielleicht mal kommen wenn ich steinreich werde - es sieht nicht danach aus - oder wenn ein reicher Sponsor an uns Interesse findet - dies auch ist nicht sehr wahrscheinlich.

SPAs beiseite für den Jahrgang 82 wird Alain Landeau die Plakette bekommen. Alain ist ja kein Unbekannter unter uns, immer an der Spize in Frankreich, bei den Europa und Weltmeisterschaften. Es ist besonders bei ihm zu vermerken dass dies alles mit grosser Bescheidenheit geschieht, und mit wenig Aufwand. Dazu kommt noch dass er im Schaten von Notre Dame auf der "Ile de la Cité" in Paris wohnt, und da wenig Gelegenheit hat Probeflüge aus zuführen !

Die Plakette, wie auf Seite 2052 ersehbar enthält das strassburger Münster ein Modell und die Inschrift VOL LIBRE .

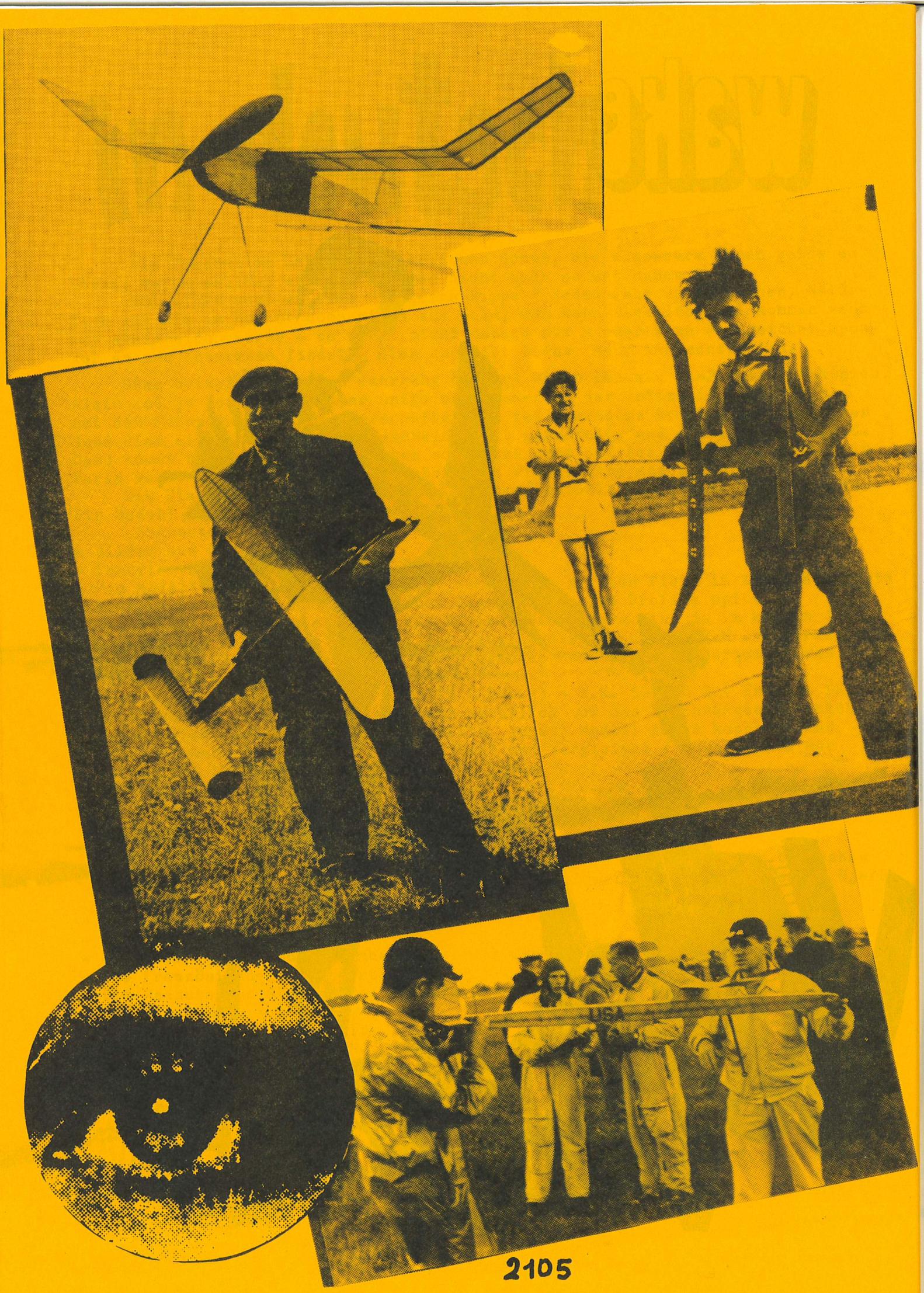
Ansonsten finden wir in Nummer 34:

- Bilder aus dem Freiflug.
- Theorie von J. Wantzenriether über W.
- Das Modell von Pim RUYTER (NL) mit dem er den dritten Platz in Zülpich belegte Klassische Linien und sehr sauber Gestaltung. Alle Profile spitz .
- Das W Modell von Alois RUMMEL aus Bayern. Die Bayern sind ja im kommen !
- Ein anderes Modell aus Bayern, der Hangflugsieger aus der E.M. Wasserkuppe 1982 . Ein für meine Begriffe sehr elegantes Modell, Plan übernommen vom "Hangflieger".
- Drei W für Anfänger. B 802 KIEBITZ (D.D.R) - E.K. 50 ABC 2 (Knudsen DK) ELASTIKUS K. Salzer (A). Man kann natürlich von den Zeichnungen her nicht feststellen welche vor oder Nachteile jenes Modell haben könnte ? Man müsste jemand finden der alle drei baut und vergleicht ! Mut müsste man haben und viel viel Zeit !
- Der Europameister in F 1 C .
- In der selben Klasse eine mechanische Einschaltung für Zeitschalter von Michel IRIBARNE.
- Eine Einrichtung für "Summer" auf einem A 2 von G. Nocque.
- "Lady Morfin" von J. RASMUSSEN. Sommersieger 82 in Dänemark , ein typisches A 2 Modell aus dem Norden, wie wir es von den Køster, Grunnet, Jensen , Bjerr und anderen mehr kennen.
- A Å von J.P. LAUREAU aus Frankreich.
- Die Ecke der Engländer.
- Maquette 66 eine Zusammenhang über das Jahr 1982.
- Die Französischen Meisterschaften.
- Ein Peanuts aus Südamerika, Ulises ALVAREZ, regt und pflegt Briefwechsel mit VOL LIBRE. (U RUGUAY)
- Leserbriefe aus aller Welt.
- Profile von L.G. OLOFSSON.
- ORLEANS Dezember 1982 Saalflug.
- CH an der "Cote d'Azur" ein Bericht von J. Wantzenriether und das Modell von Roberto GIOLITTO der Gewinner, und alter Hase aus Italien.
- Anhang für Wakefieldanhänger.

**STIMMT WAS NICHT IN DER FREIFLUGWELT ?
SCHREIBEN SIE AN " VOL LIBRE "**

wake





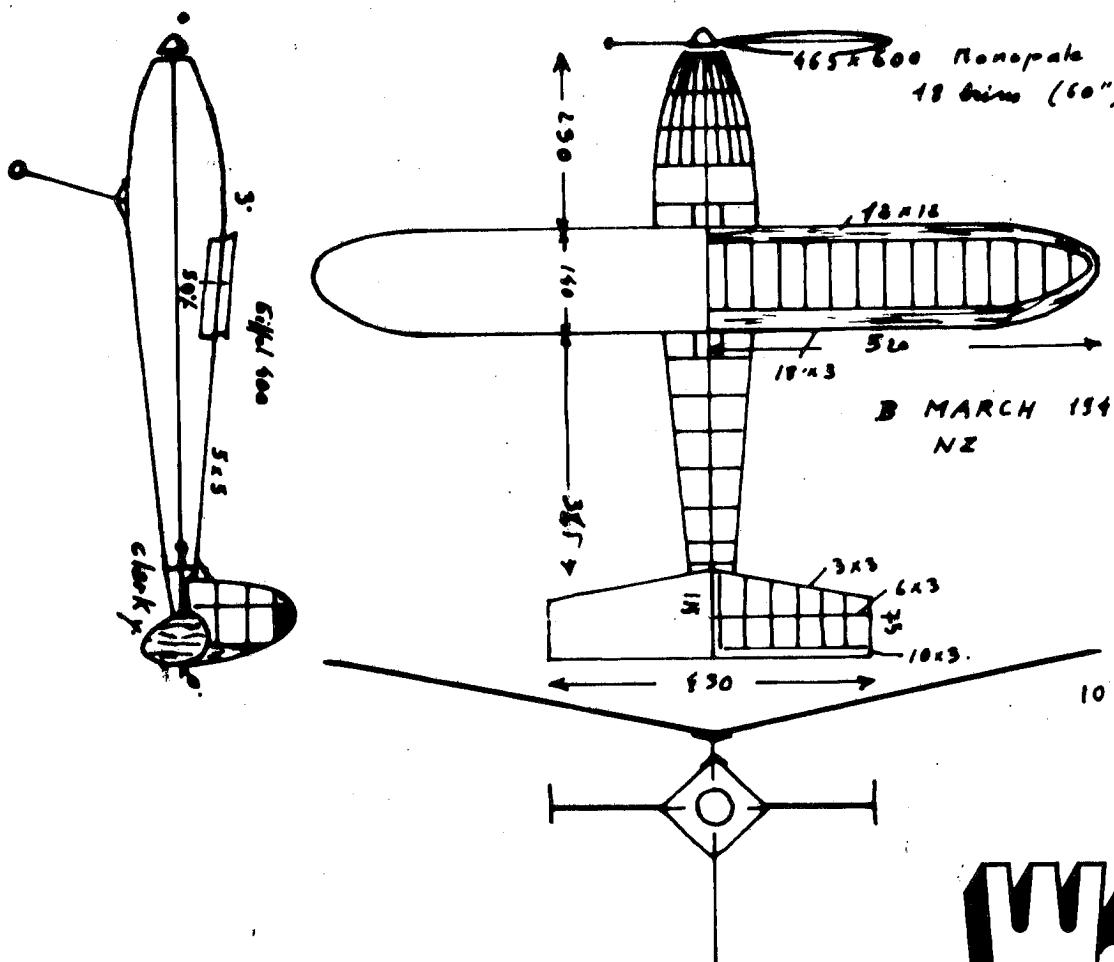
LES GRANDS DU Passé



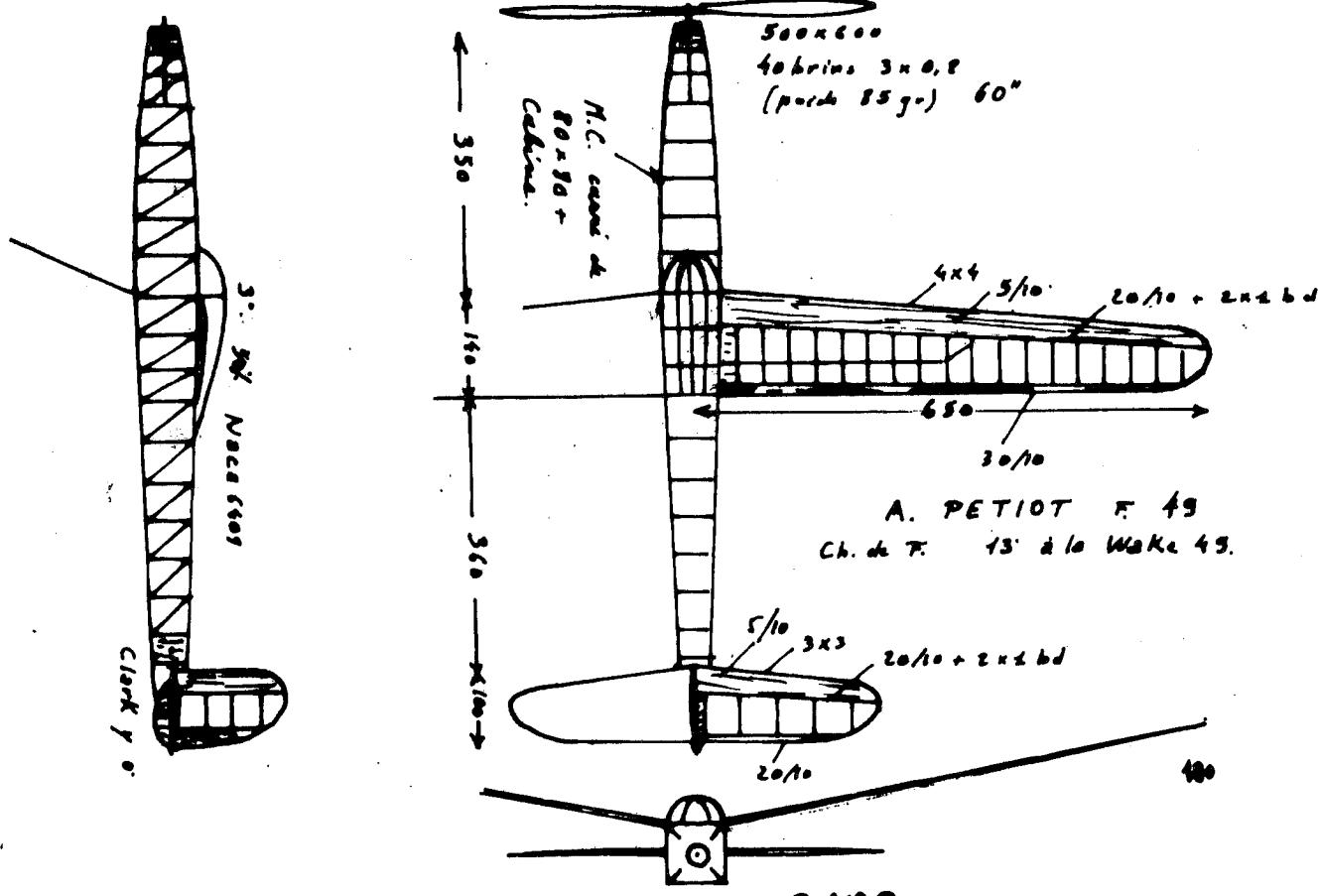
SUPPLEMENT N° 24

les services historiques





wake



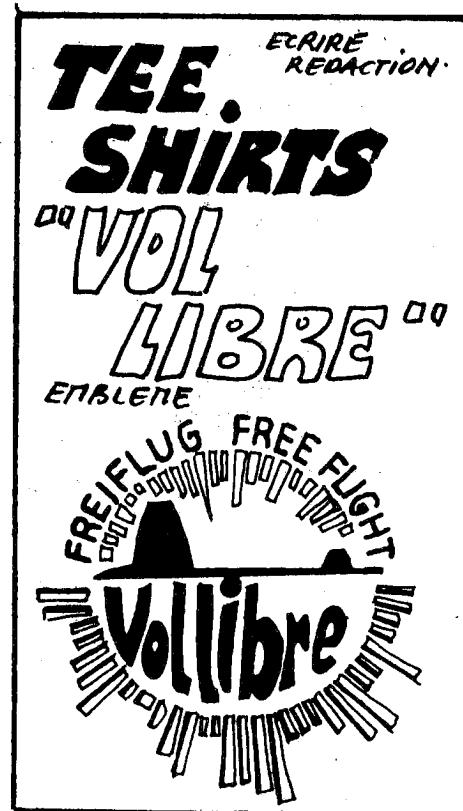
2108

Je voudrais présenter dans cette chronique un certain nombre d'engins et de personnes qui ont joué un rôle plus ou moins important dans le développement de cette catégorie que je qualifierai de "poétique". Le style de cette poésie a certes évolué, en fonction d'abord du règlement: passage de poids de moteur libres qui conduisaient à des monstres (160 grs d'écheveau !) qui avaient sans doute un potentiel extraordinaire, mais dont on pouvait difficilement se rendre compte du fait de l'instabilité des réglages; passage, donc à des poids moteur de plus en plus faibles qui, en revanche, peuvent être mieux utilisés (ce n'est pas pareil de remonter un écheveau de 40 grs dans un tube alu et d'en faire autant dans une caisse en 5x2 et 2x2 et 160 grs de gomme ! Maitre couple réduit, puis supprimé: fini les beaux (?) fuselages profilés ! Décollage supprimé. fini les belles photos ! ... Et puis, évolution de la technique: généralisation du double dièdre, de la bipale repliable, des pas déformables et évolutifs, des profils minces, des empennages petits et des grands allongements. Mais la poésie et le mystère des wakes demeurent.

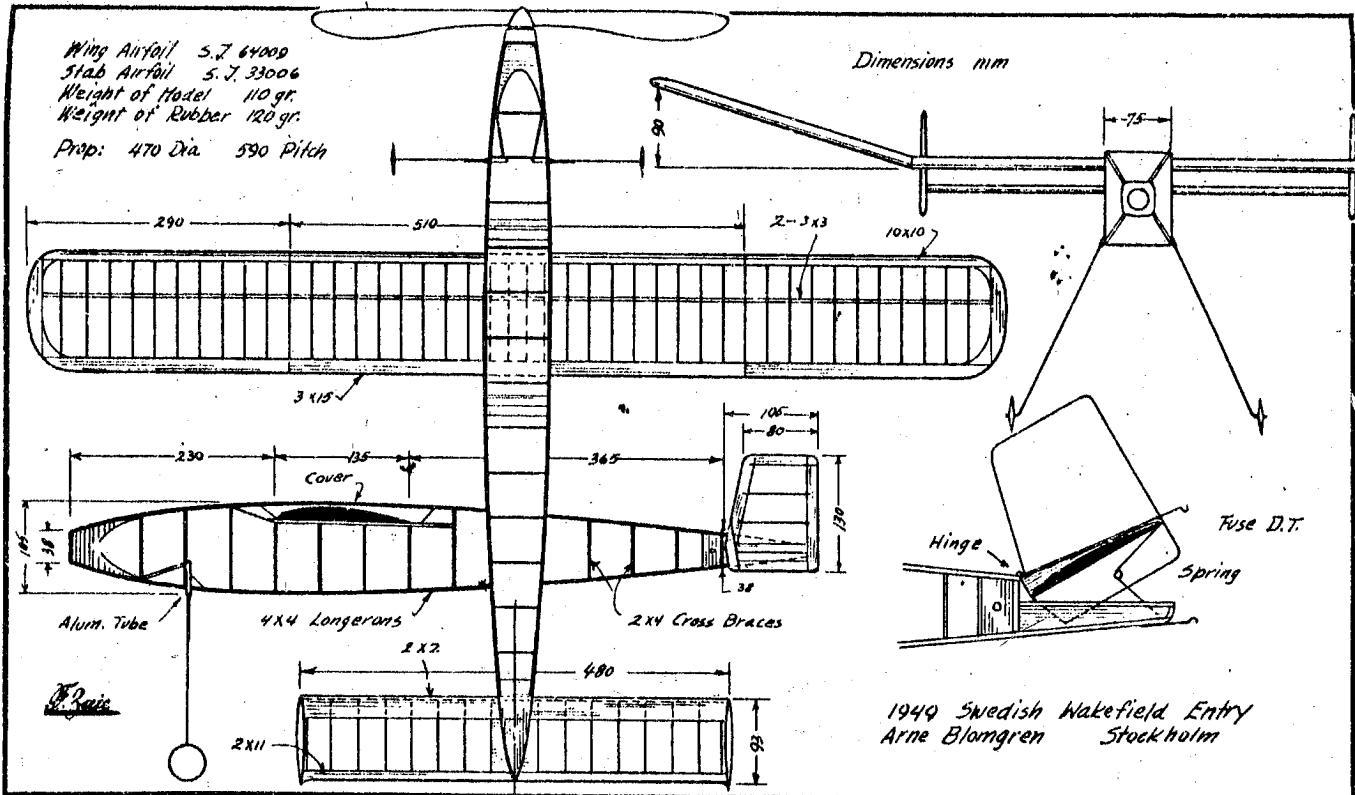
Dans ce papier, j'ai écarté les gagnants des Coupes que V.L. a publiés dans le numéro spécial. Inutile de répéter. Pourtant, certains font partie de ma galerie: Ellila 50, Foster 53, Baker 58, Loeffler 75, Paik Chang 77. D'autres ont été également publiés: Copland, Bilgri... De même, je ne suis pas allé avant-guerre, bien que j'ai de jolies choses (le Limande Vincré, le Copland 1939...). Les schémas ici présentés ont été collectés dans ma documentation personnelle, j'ai tout redessiné afin d'avoir un tout cohérent et parfois de coordonner plusieurs plans légèrement différents, voire des photos. Chemin faisant, je rectifierai quelques précisions qui traînent ici ou là,... avant de me faire rectifier moi-même sans doute ! Mais je ne demande que cela, et d'autres documents si vous avez ! Si des lecteurs sont intéressés par les documents d'origine, j'en tiens des photocopies à leur disposition.

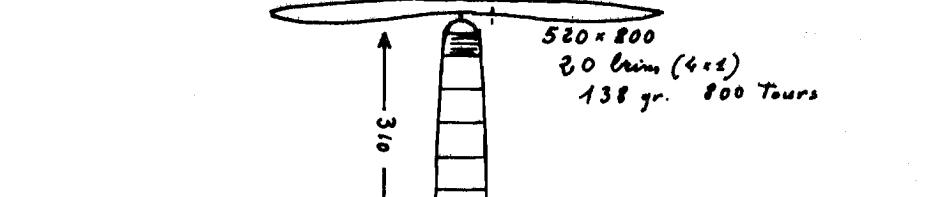
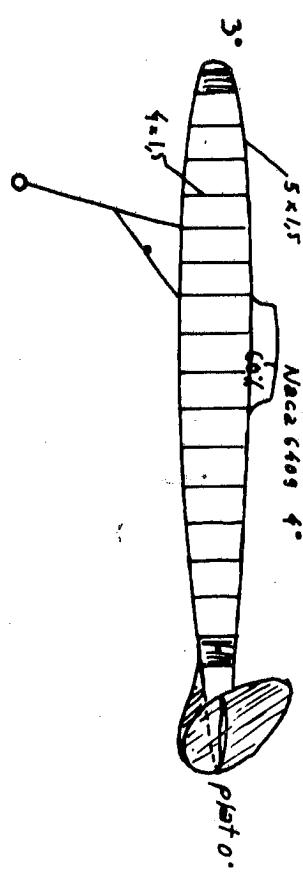
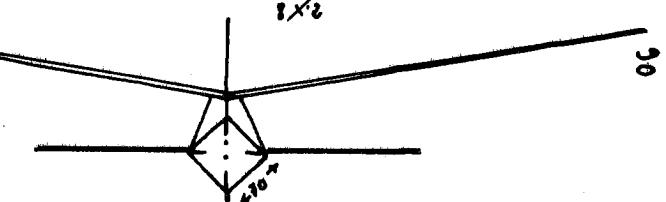
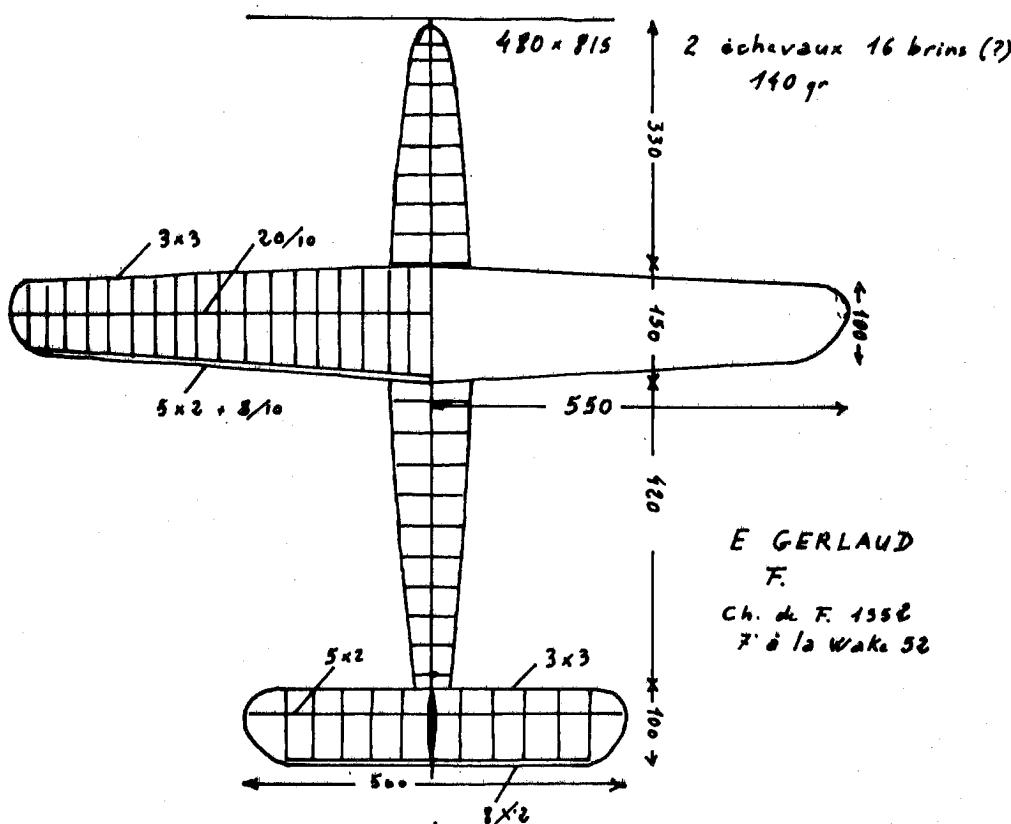
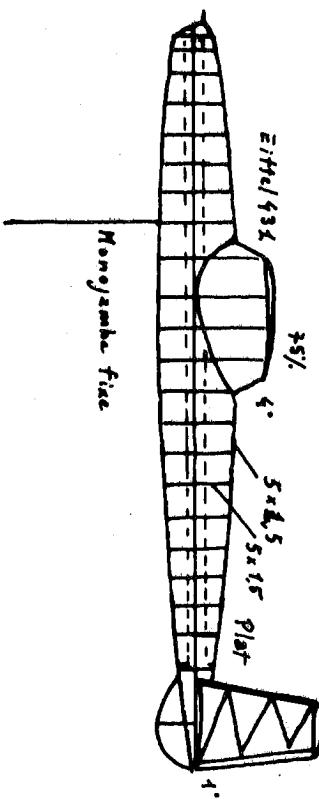
Marsch: cet appareil se classa 2ème à la Wake 48 aux U.S.A. en proxi et 7ème en 49, toujours en proxi. Une 2ème version -parait-il- ne fit que 42 ème en 50 (toujours en proxi), mais on retrouva Marsch classé 18 ème en 52 et 19 ème en 53. Belle régularité ! Morisset publia un plan en 49, que je pense être faux. Aussi je passe plutôt la version de F. Zaic Year-Book.

P. PAIHE

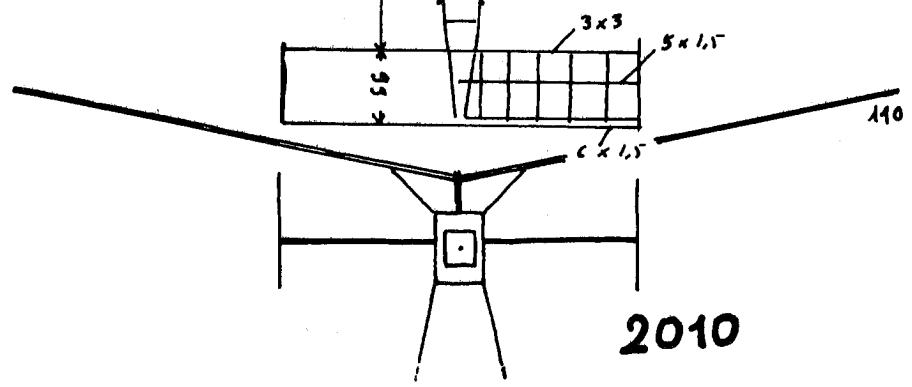


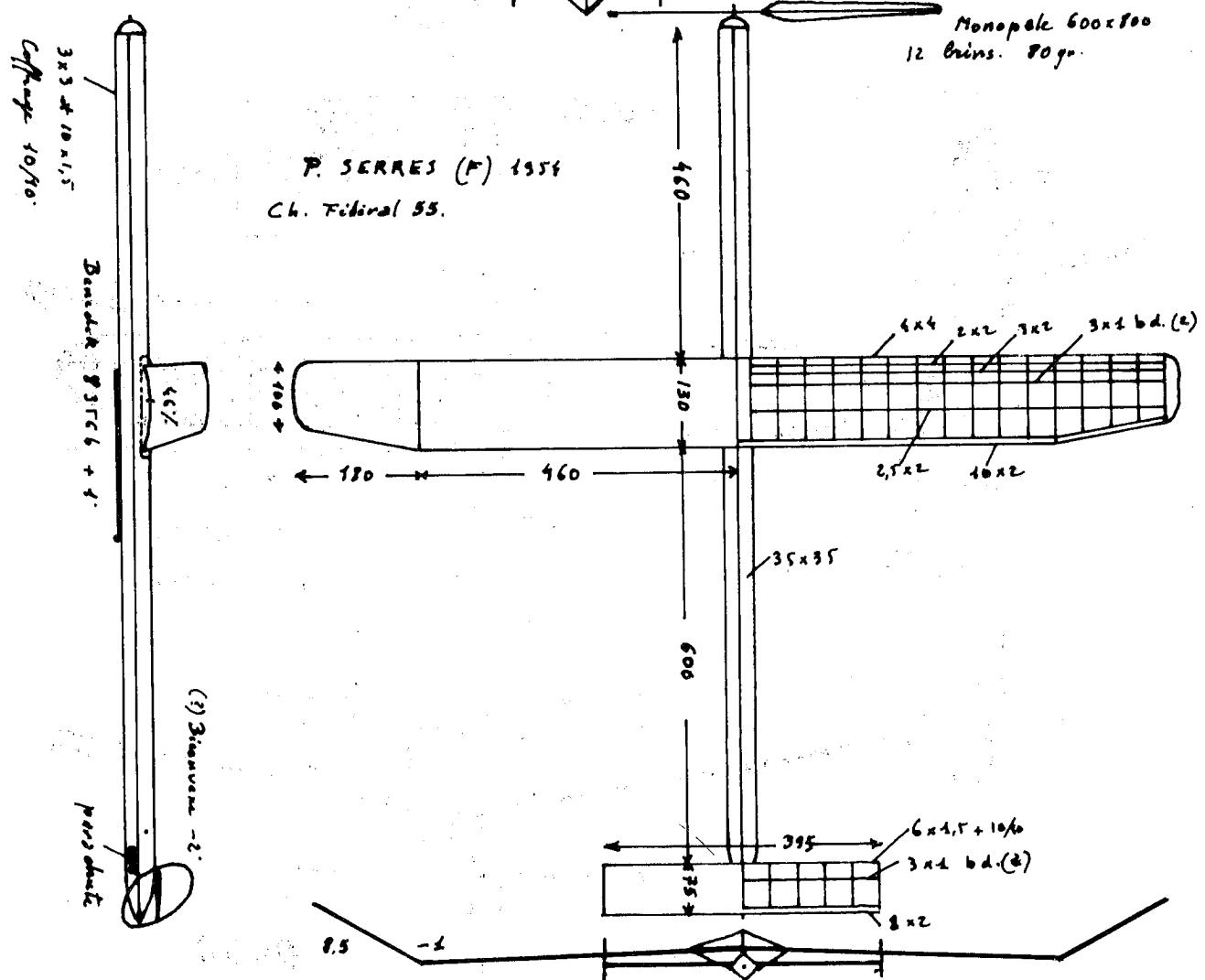
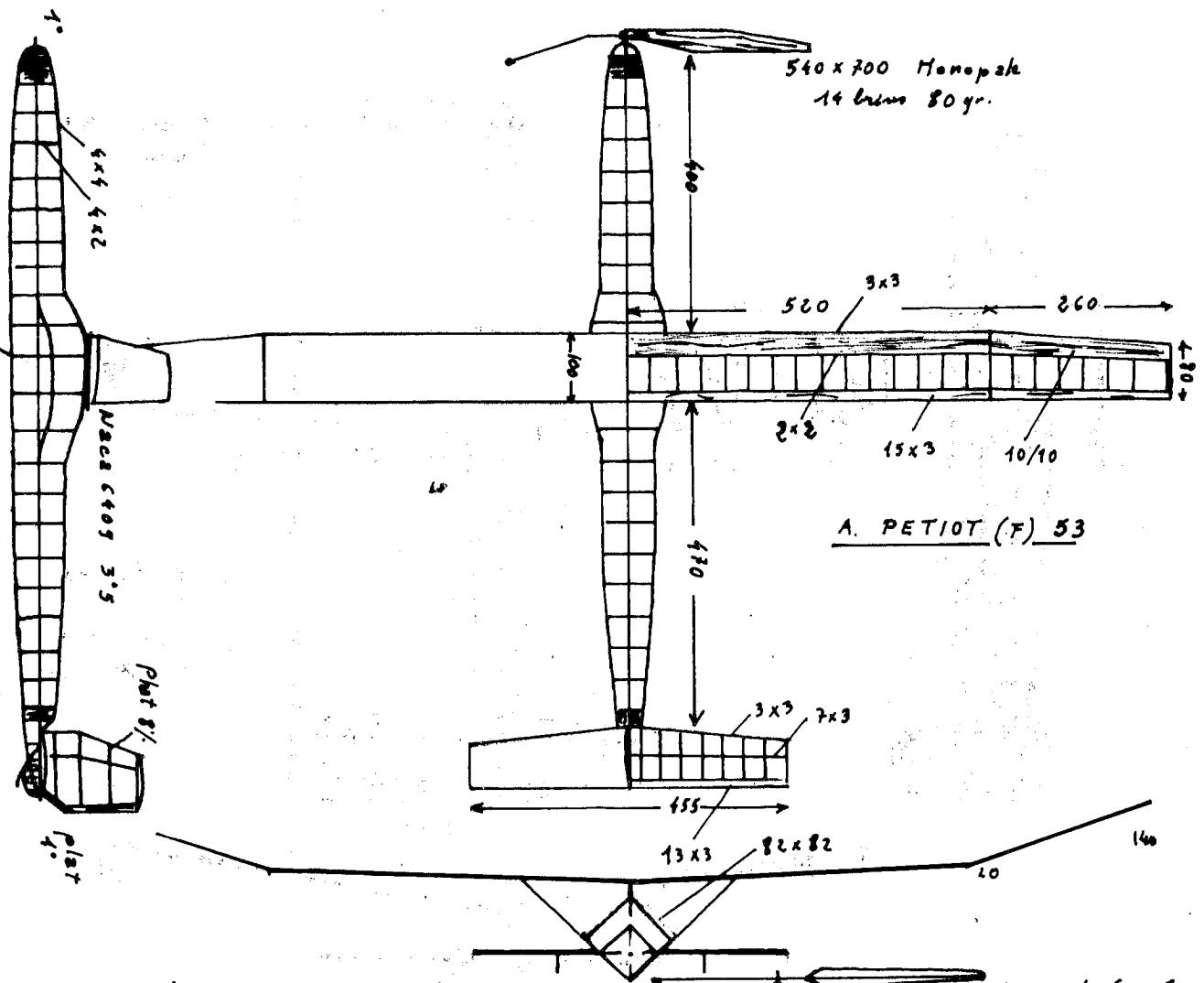
2109





P. GILG F.
11° Wake 58





NEW LOOK J. MORISSET

Revenons si vous le voulez bien à la grande famille des fuselages « carré sur angle ». Ceux présentés jusque ici à part l'Aeromodeller Wakefield étaient tous avec aile mobile posée sur un rail fixé à la partie supérieure du fuselage. Cette solution outre la nécessité d'avoir des haubans, avait l'inconvénient du déréglage de l'aile à chaque atterrissage. D'où la recherche d'une solution où l'aile débarrassée des haubans et n'ayant qu'une position, il serait très facile de contrôler et de replacer l'aile s'il y avait lieu en bonne place avant chaque vol. D'autre part, l'imposition par les règlements de la Wakefield d'un maître-couple assez important, il est très astucieux de diminuer la section du fuselage donc son poids et d'y adjoindre en compensation la section de la cabane (Pylon en Amérique), profilée supportant l'aile.

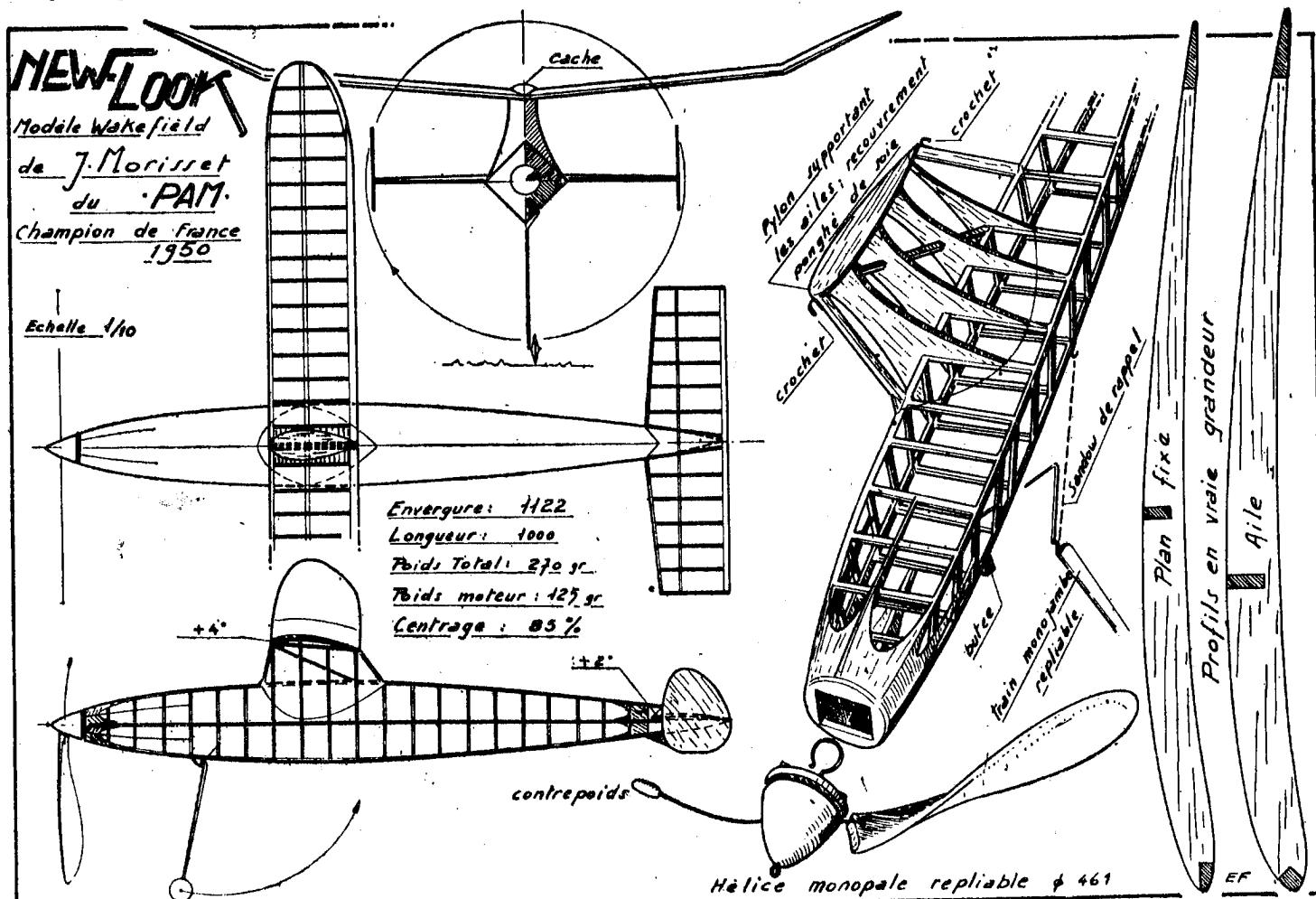
Certains modélistes allant beaucoup plus loin recouvrent la partie de l'aile posée sur la cabane par un petit cache profilé en halsa. Ce cache, qui comme son nom l'indique a pour rôle de cacher les caout-

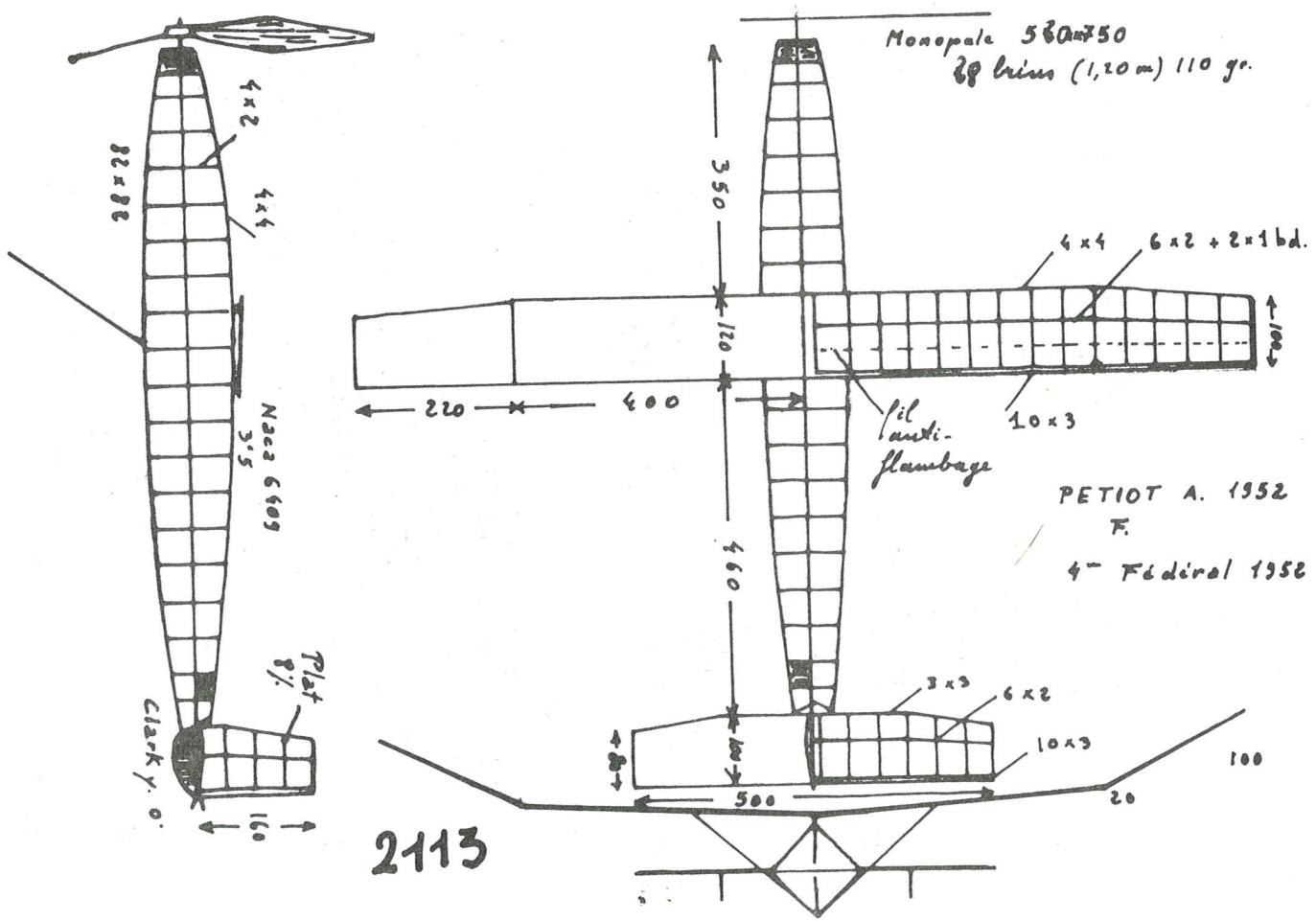
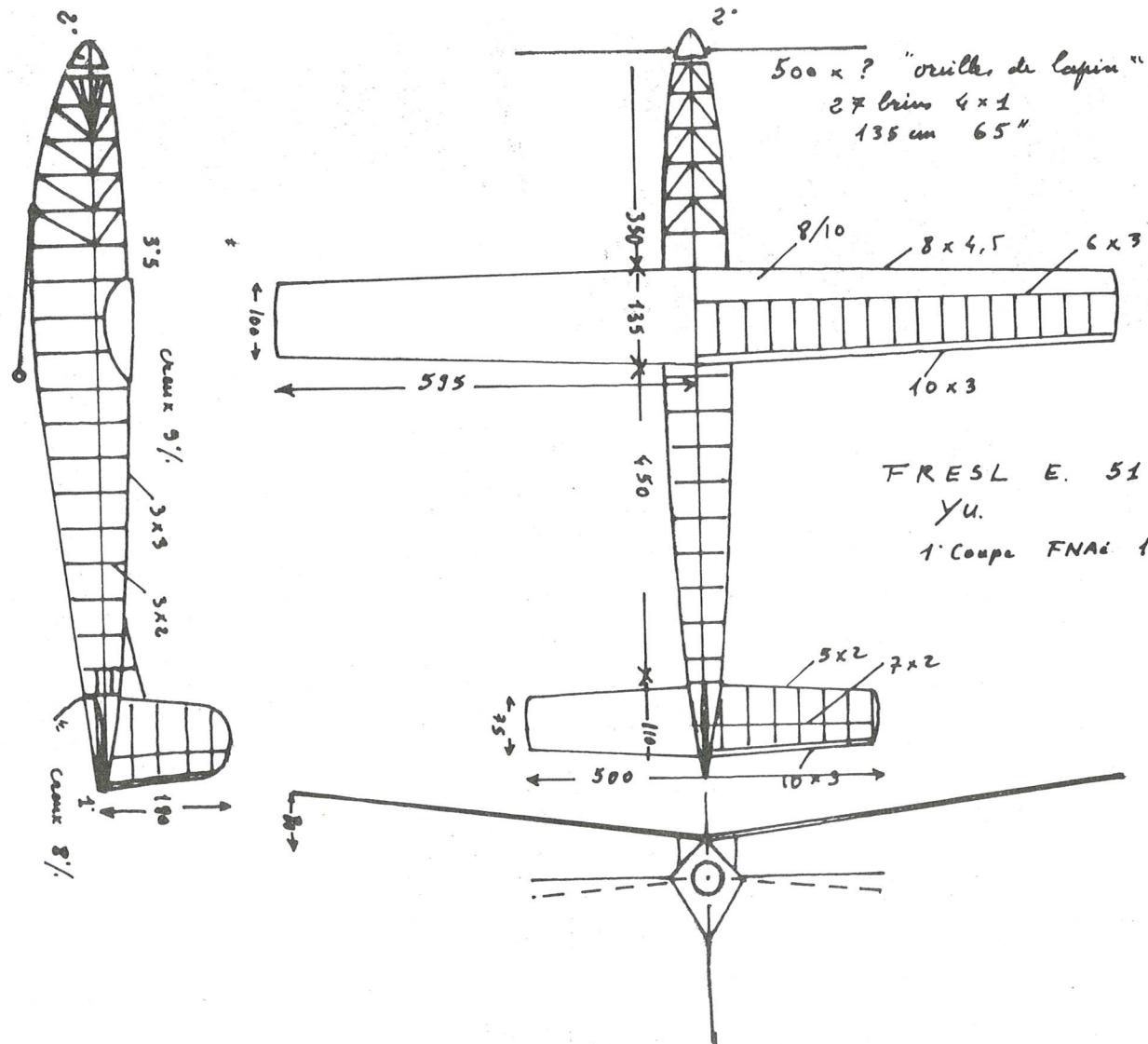
choués de fixation de l'aile, présente un autre avantage, celui de faire participer à la section de maître-couple toute l'épaisseur de l'aile, ainsi que celle du cache lui-même. Ce n'est donc pas par hasard que les appareils présentés ce mois-ci, sont tous avec l'aile portée par une cabane profilée, par contre, tous trois sont équipés d'une hélice monopale repliable et deux d'entre eux, sont mono-roue.

Le *New-Look de Morisset*, avion type Wakefield, fut plusieurs fois modifié par son constructeur. Je vous présente l'une de ses versions. Le plan du New-Look I a paru en vraie grandeur dans M.R.A. n° 134. Vous remarquerez que l'avant du fuselage se raccorde sur le cône d'hélice, respect de l'aérodynamique. La construction de la cabane est très visible quelques couples de forme en balsa 30/10° collés à cheval sur l'arête supérieure du fuselage, un petit plateau sur le dessus ; un bord d'attaque, un bord de fuite ; deux crochets. Voyez-vous tout ceci est très simple. Pour ne pas nuire à la résistance du fuselage il est pré-

séable de recouvrir celui-ci et de l'en-
duire avant de coller la cabane dessus, mais
ceci n'est pas une règle. La cabane peut
être recouverte de pongée de soie pris dans
le biais ou de papier. Bien tendre avant
enduisage le recouvrement ne devant coller
que sur le plateau supérieur et le fuselage
pour ne pas faire des côtes qui seraient un
obstacle à l'écoulement des filets d'air.

Le *New Look* possède également un train repliable, train c'est beaucoup dire, car il s'agit d'une simple jambe de bambou portant l'unique roue de très petit diamètre, le tout rappelé en arrière par un caoutchouc. Le point d'articulation de la jambe est placé de telle façon que le poids de l'appareil la maintient en position ouverte. C'est une solution élégante qui supprime la traînée nuisible du train, mais quel travail pour prendre un départ sur piste, lorsqu'il y a des rafales de vent. Cet appareil utilisant des profils d'aile et d'empennages très minces de facture très personnelle à Morisset, je les ai tracés en vraie grandeur pour vous les présenter.





INTERNATIONAL POSTAL ORNITHOPTER CONTEST

VOL LIBRE

A la finale du concours fédéral 1953, la catégorie caoutchouc, 3^e série, voyait la victoire indiscutable de Pierre SERRES.

Ce modéliste, de l'Aéro-Club de l'Aude, dont les appareils sont des merveilles de perfection, tant au point de vue finition qu'au point de vue astuce, n'osait pas croire à son triomphe tant sa joie était grande.

Son appareil « VAS-Y », dont MODELE MAGAZINE vous donne le plan, était cependant de la classe

des meilleurs, ses deux vols effectués dépassant chaque fois les cinq minutes.

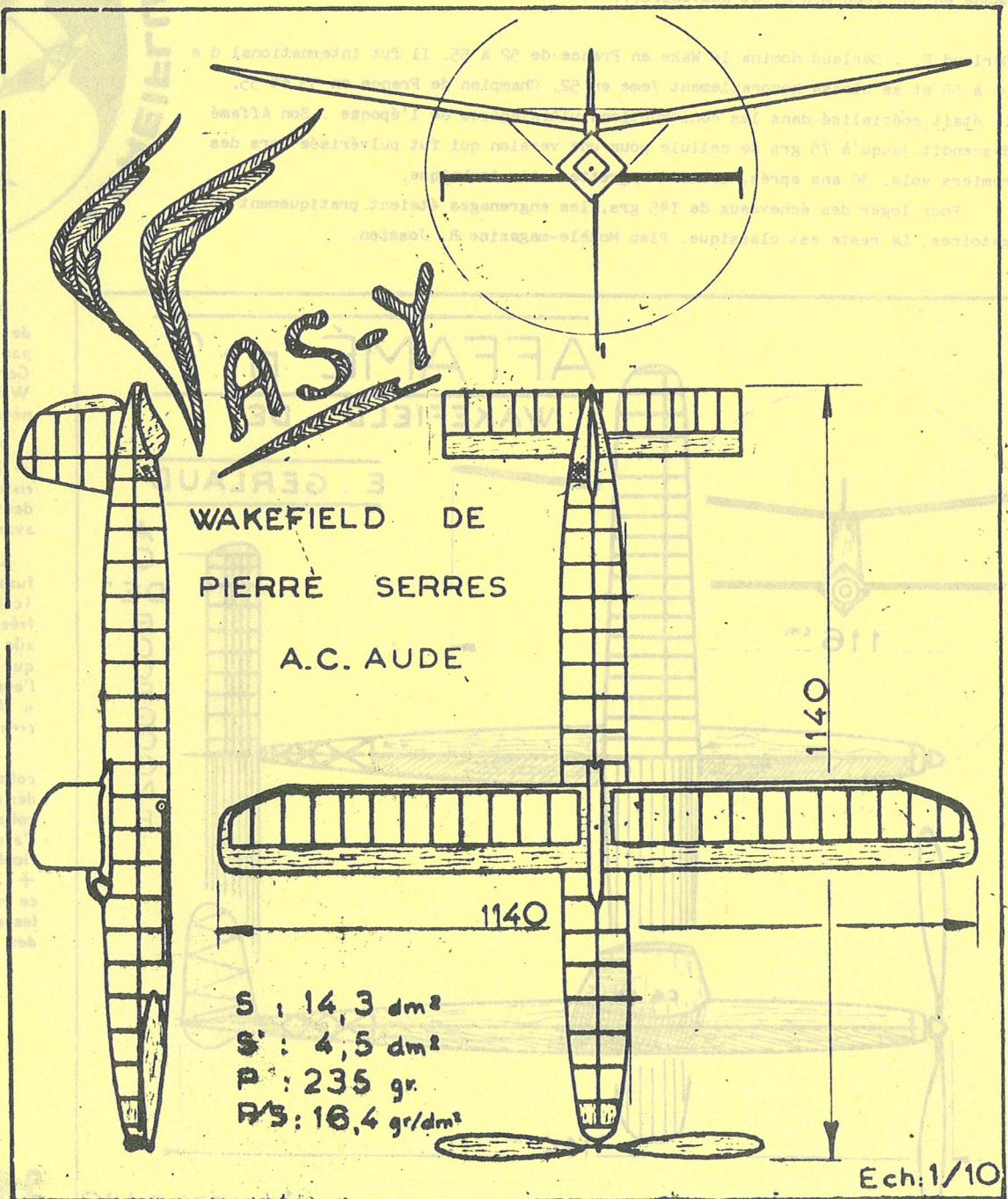
Remarquons sa construction étudiée pour atteindre un faible poids de cellule en gardant cependant une solidité réelle. Notons également un dessin d'appareil aussi élégant que sont efficaces les proportions données à chaque élément.

Félicitons chaleureusement SERRES de sa belle victoire où il a su battre les craks habituels.

Event Director

David W. Erbach
1738 St. Mary's Road, #702
Winnipeg, Manitoba R2N 1G8
Canada

December 1983



2114

Petiot A. le "Malaye" fut un excellent appareil dont J. Petiot se souvient encore avec émotion. 3 exemplaires furent construits, 2 perdus en France et le 3ème fit 13ème à la Wake 49. Bel appareil qui est encore construit selon des principes peu économiques pour le poids. 150 grs de cellule. Plan M.R.A. 49 (Morisset) mais aussi le calque d'origine (y compris les trous des épingle).

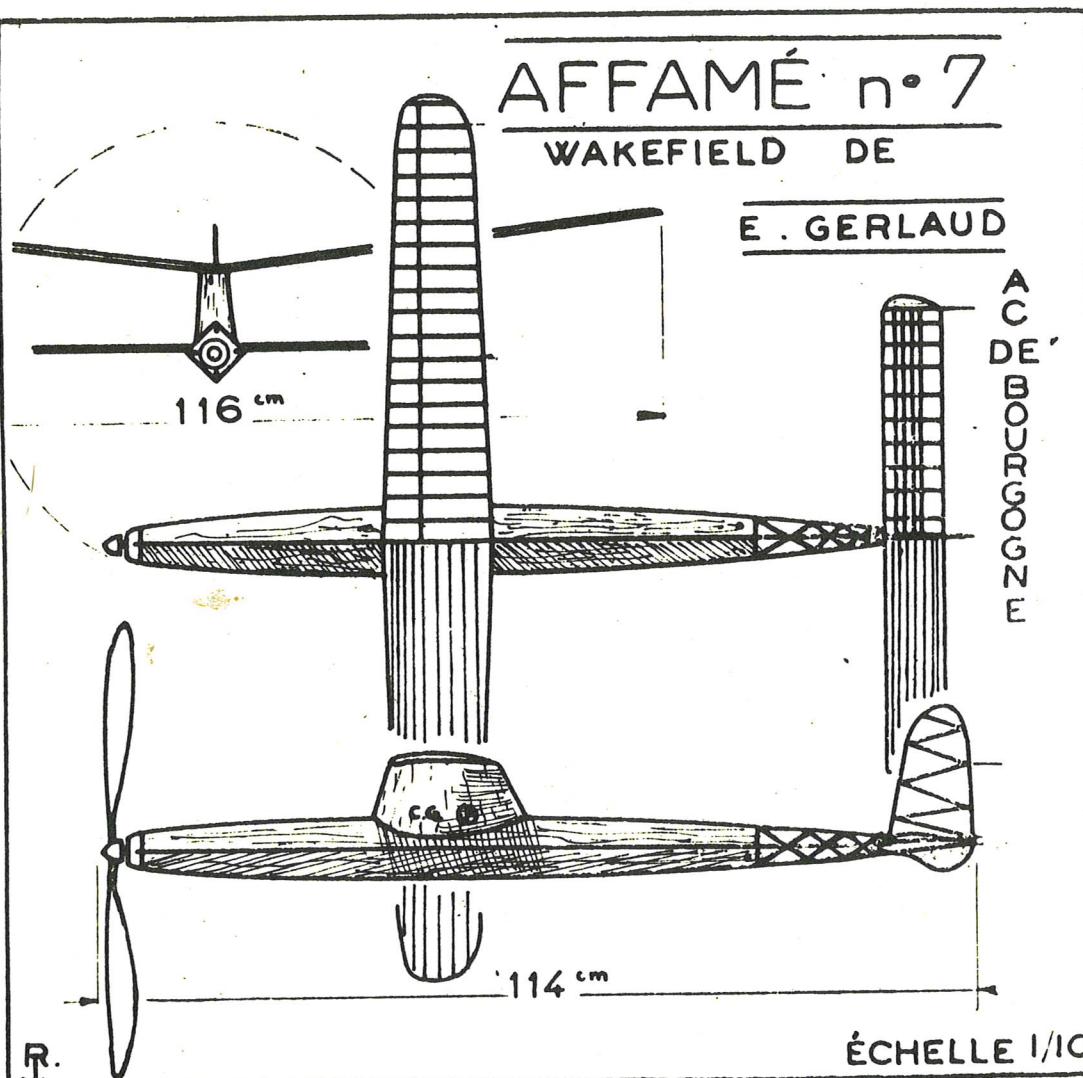
Fresl T.O. R.F. 115 comme le couple T.O. 115 et au moins 1000 grs dans Vol Libre (avec une erreur, ce n'est pas cet appareil qui se classa 5ème en 55, voir plus loin). Le plan est tiré de M.R.A. (Morisset) mais présenté avec une version à empennage plat alors que celui de la Hollande avait un dièdre inversé. Fresl fut un international remarquable en planeur, Wake, moto et V.C.C., mais ne gagna jamais un championnat du Monde !

Petiot A.: le Malaye 3 avait été construit plus léger en 1952, mais il avait 115 grs de gomme seulement alors que d'autres en avaient beaucoup plus. Appareil simple que j'ai bien connu quand j'avais 13 ou 14 ans et qui volait fameusement. 4ème au fédéral 52 le seul à se glisser parmi les internationaux qui venaient de briller en Suède (voir V.L.). Il termina sa carrière sur un clécher du côté de Marmande en 53. Plan M.R.A. et souvenirs...

Gerlaud E. : Gerlaud domina le Wake en France de 52 à 55. Il fut international de 50 à 55 et se classa honorablement 7ème en 52. Champion de France en 53 et 55, il était spécialisé dans les constructions ultralégères de l'époque. Son Affamé descendit jusqu'à 75 grs de cellule pour une version qui fut pulvérisée lors des premiers vols. 30 ans après, Gerlaud regrette cette technique.

Pour loger des écheveaux de 145 grs, les engrenages étaient pratiquement obligatoires. Le reste est classique. Plan Modèle-magazine R. Jossien.

MACARON VOL LIBRE



Au premier concours Wakefield de l'année 1954, concours organisé par le P.A.M., c'est notre camarade Gerlaud, le plus brillant modéliste WAKEFIELD de ces dernières années, qui prend la première place.

Pour nos lecteurs, nous donnons ici le plan au 1/10^e et les caractéristiques de son modèle qui a fait deux fois le maximum de durée avant d'être perdu au second vol.

Son appareil est caractérisé par un fuselage dont la partie principale (celle contenant le moteur) est cofrée entièrement en planche balsa, aile à grand allongement, de même que l'empennage. Forme générale de l'ensemble rappelant la série des « AFFAME » dont Gerlaud est le créateur.

Particularité du modèle : il décolle sur trois points situés sur la dérive et sur l'empennage, donc décollage presque vertical. Départ qui s'accommode d'ailleurs au réglage particulier des voilures : 0° à l'aile et + 2° à l'empennage (signalons que ce réglage ne doit pas être suivi par les débutants qui risqueraient d'avoir des ennuis).

2115