

VOLLIBRE

39

THOMPSON

JANVIER
JANUAR
JANUARY
ENERO

84

Photo - A. SCHANDLER



2376

NERVURE D'OR

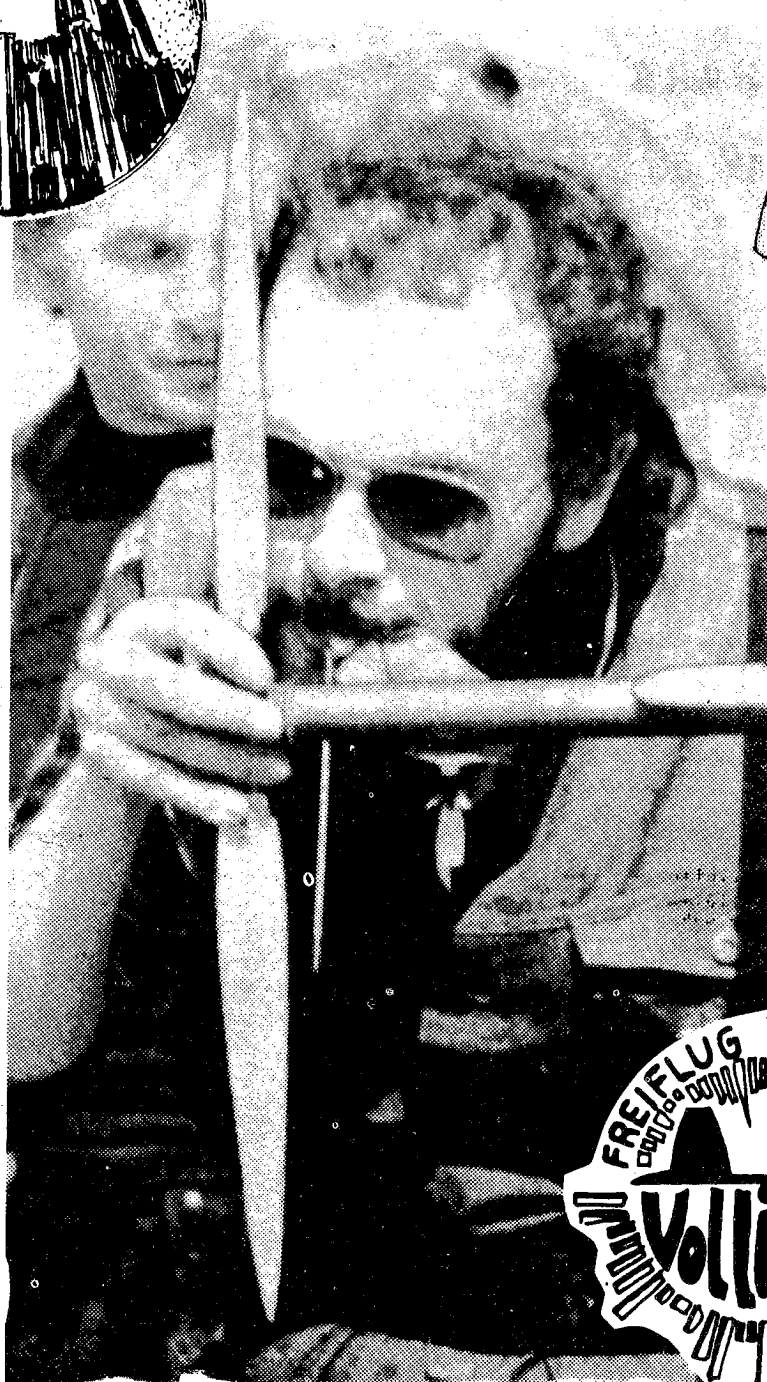
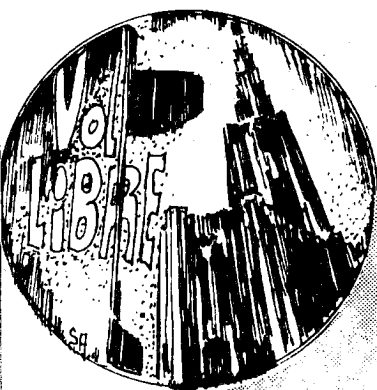


ANNÉE

1983

TROPHÉE

vol Libre




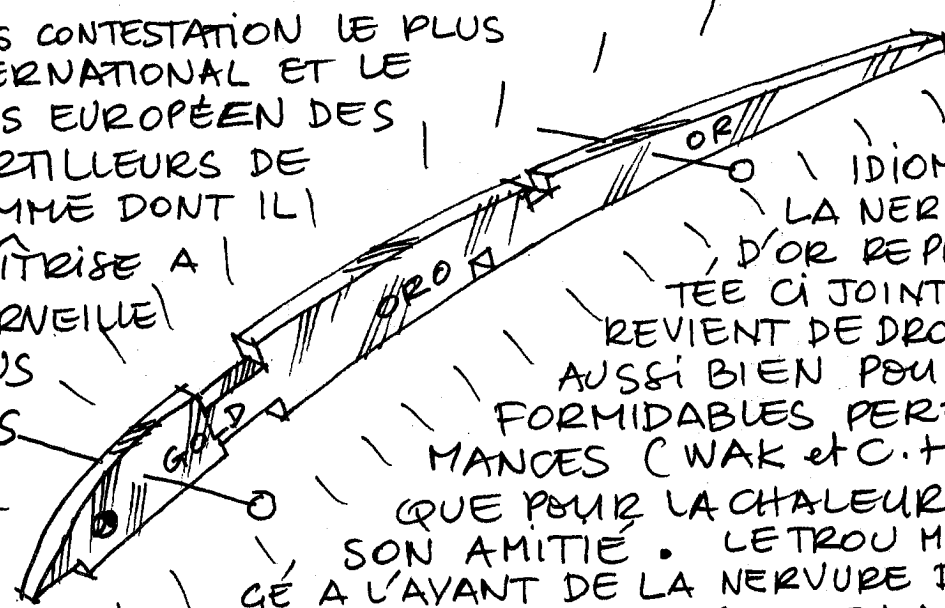
Angelmo
ZERI

1982 .A. LANDEAU. (F)
1983 .A. ZERI I



HONNEUR ET GLOIRE A NOTRE AMI
ANSELMO ZERI

SANS CONTESTATION LE PLUS
INTERNATIONAL ET LE
PLUS EUROPÉEN DES
TORTILLEURS DE
GOMME DONT IL
MAÎTRISE A
MERVEILLE
TOUS
LES



TORTILLEURS DE
GOMME DONT IL
MAÎTRISE A
MERVEILLE
TOUS
LES

IDIOMES,
LA NERVURE
D'OR REPRESEN
TÉE CI JOINT LUI
REVIENT DE DROIT
AUSSI BIEN POUR SES
FORMIDABLES PERFOR
MANCES (WAK et C.H.)
QUE POUR LA CHALEUR DE
SON AMITIÉ. LE TROU MÉNA
GÉ A L'AVANT DE LA NERVURE D'OR
PERMETTRA A TOBOANA DE LA MON
TER EN PENDENTIF POUR LES GRANDES OCCASIONS

éditorial

J. SCHANNER.

En ces temps difficiles , rien n'est plus facile !
Vérité de tous les temps, direz vous !

Pourtant ces temps difficiles , pour certaines générations "on connaît" ! et bien des activités , à différents niveaux , tournaient toujours , parfois plutôt bien que mal . La difficulté n'était-elle pas alors une motivation supplémentaire ?

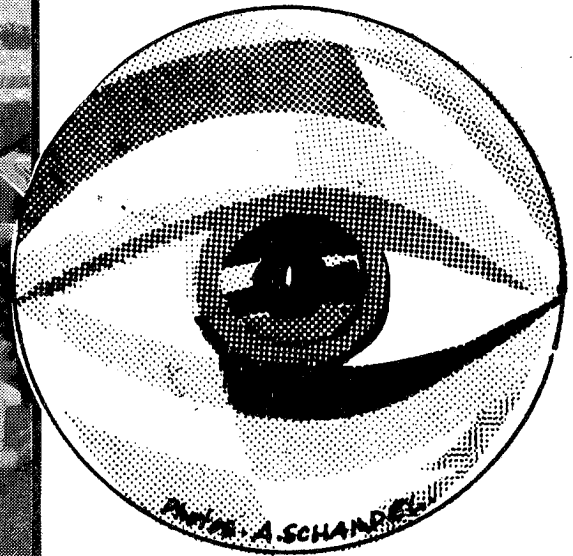
Pourquoi alors aujourd'hui cette lassitude et ce découragement, qui semblent gagner les derniers bastions des fidèles dans le fond des ateliers et au détour d'un chemin sur un terrain?

Dans les périodes difficiles du passé, les subventions et d'autres moyens ne couraient pas non plus les rues, il fallait chercher, se battre parfois pour trouver, aujourd'hui on se plaint, on fait le constat d'échec, on organise des réunions, où l'on discute, tire des conclusions, fait des projetspour constater un an après que c'est la stagnation. Stagner veut dire s'arrêter, et cela veut dire régresser. Il est courant et de bonne foi d'invoquer alors ces fameux MANQUES !

SUITE. PAGE 2403 ▲

SUITE. PAGE 2403 ►

le constat des manques!

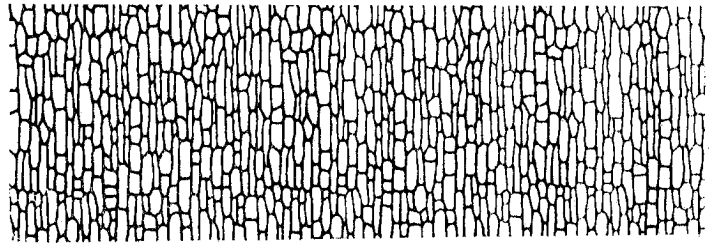


CHAMPIONNATS DE FRANCE
1983 - NIORT - FA .J.

B. TRACHEZ (2) BARBERIS (1)
SCHANDEL + (3)



LEULEUX AVEC UN JEUNE COMME
CONSEILLER TECHNIQUE...! EXEMPLE
A SUIVRE.....

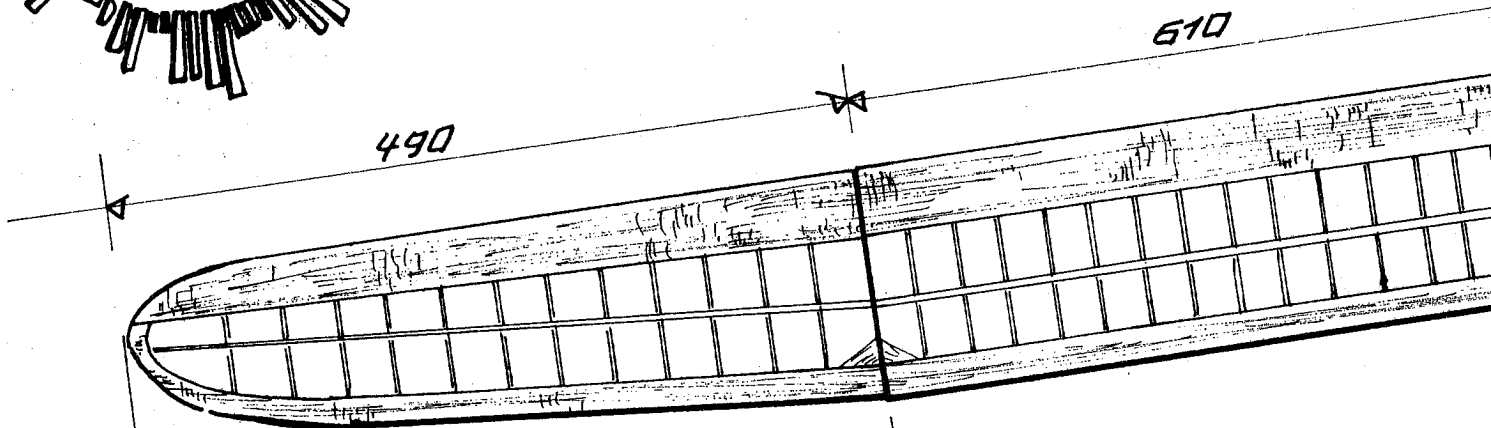


LES FRERES - VISONNEAU - AUX CH. DE FRANCE.
PUBLICITE POUR VOL LIBRE!!



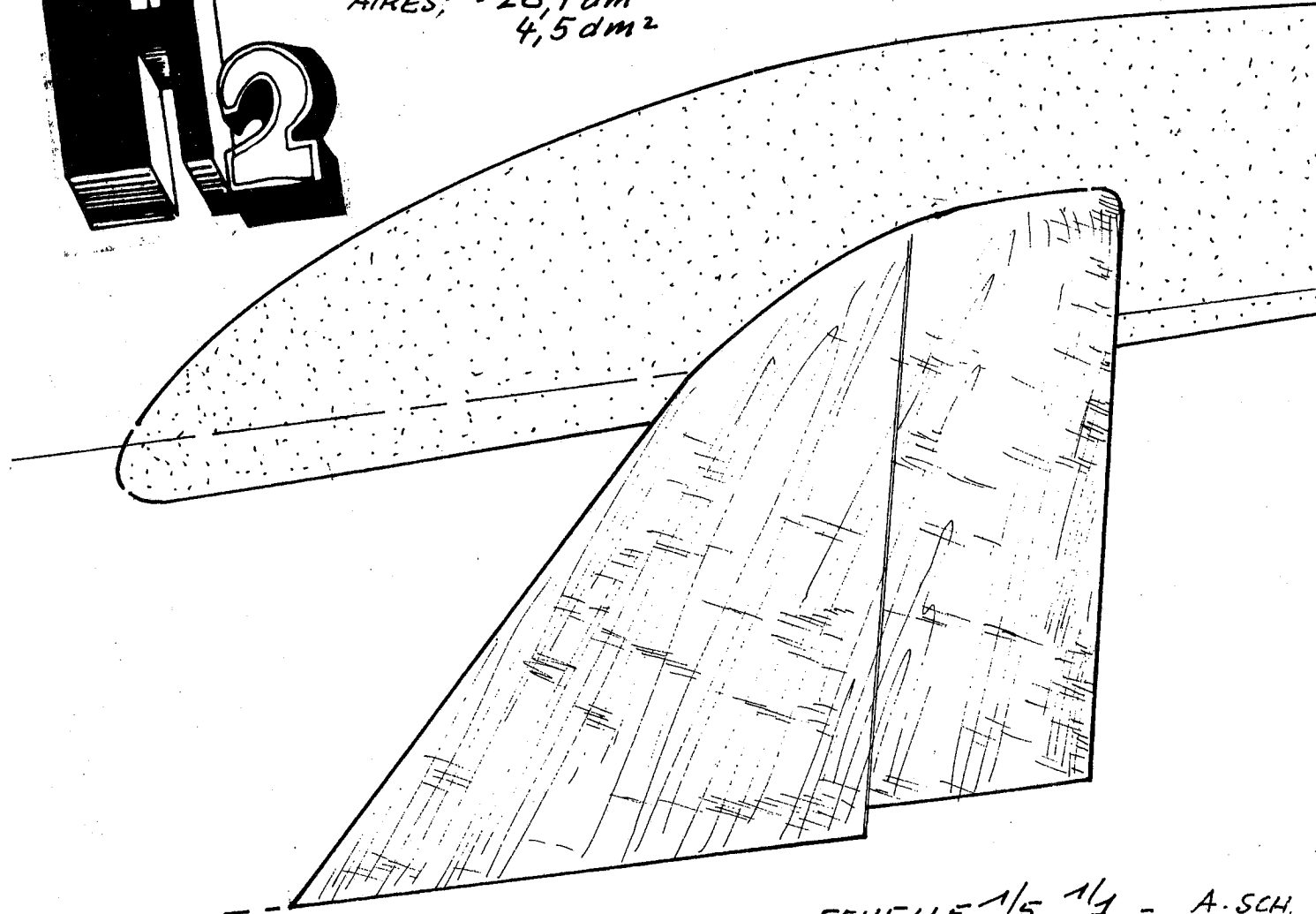
POLO II

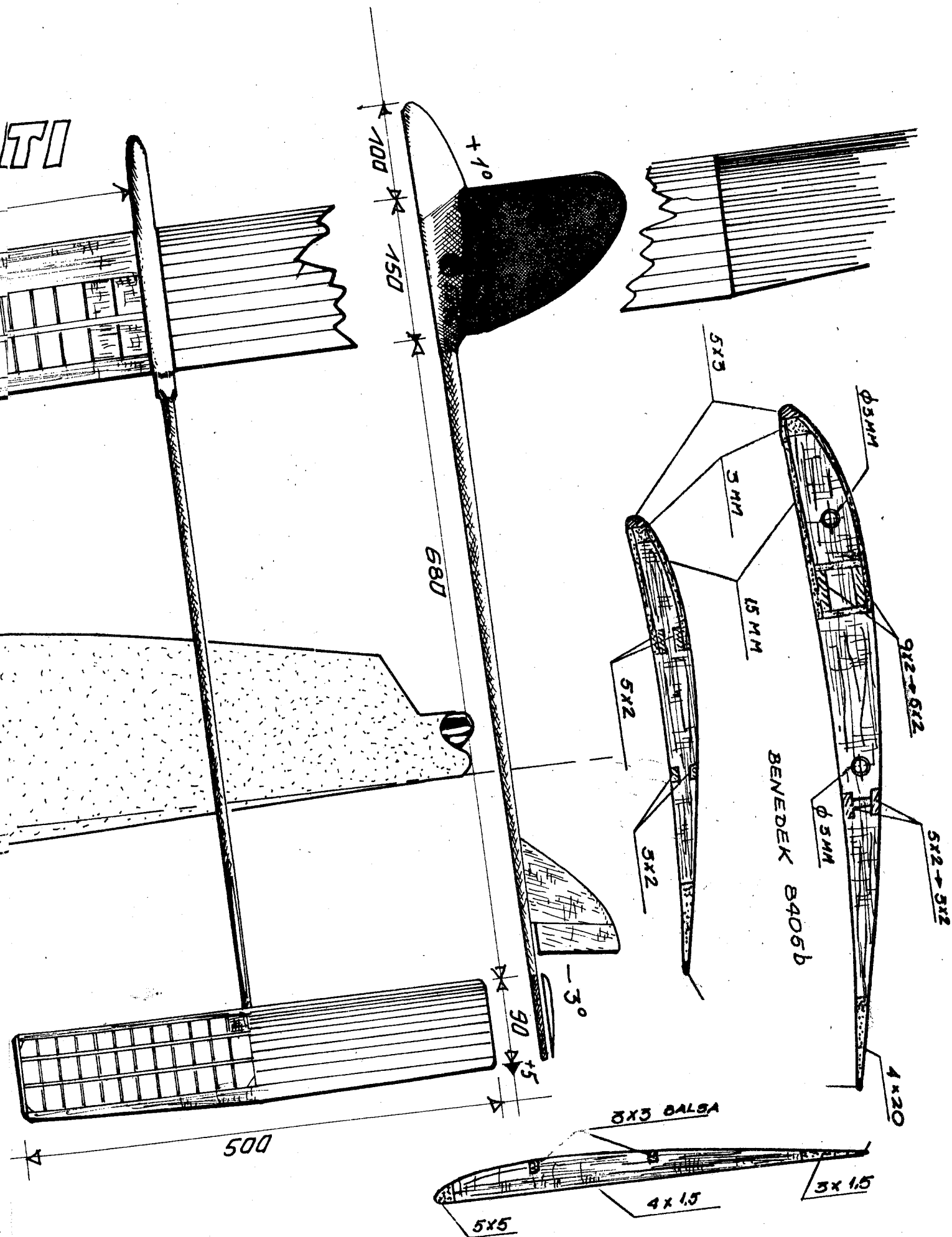
CELSD
DE SA



MASSSES :
 AILE: 170
 STAB: 10
 FUS: 235g
 TOTAL: 415g
 AIRES: - 28,4dm²
 4,5dm²

15

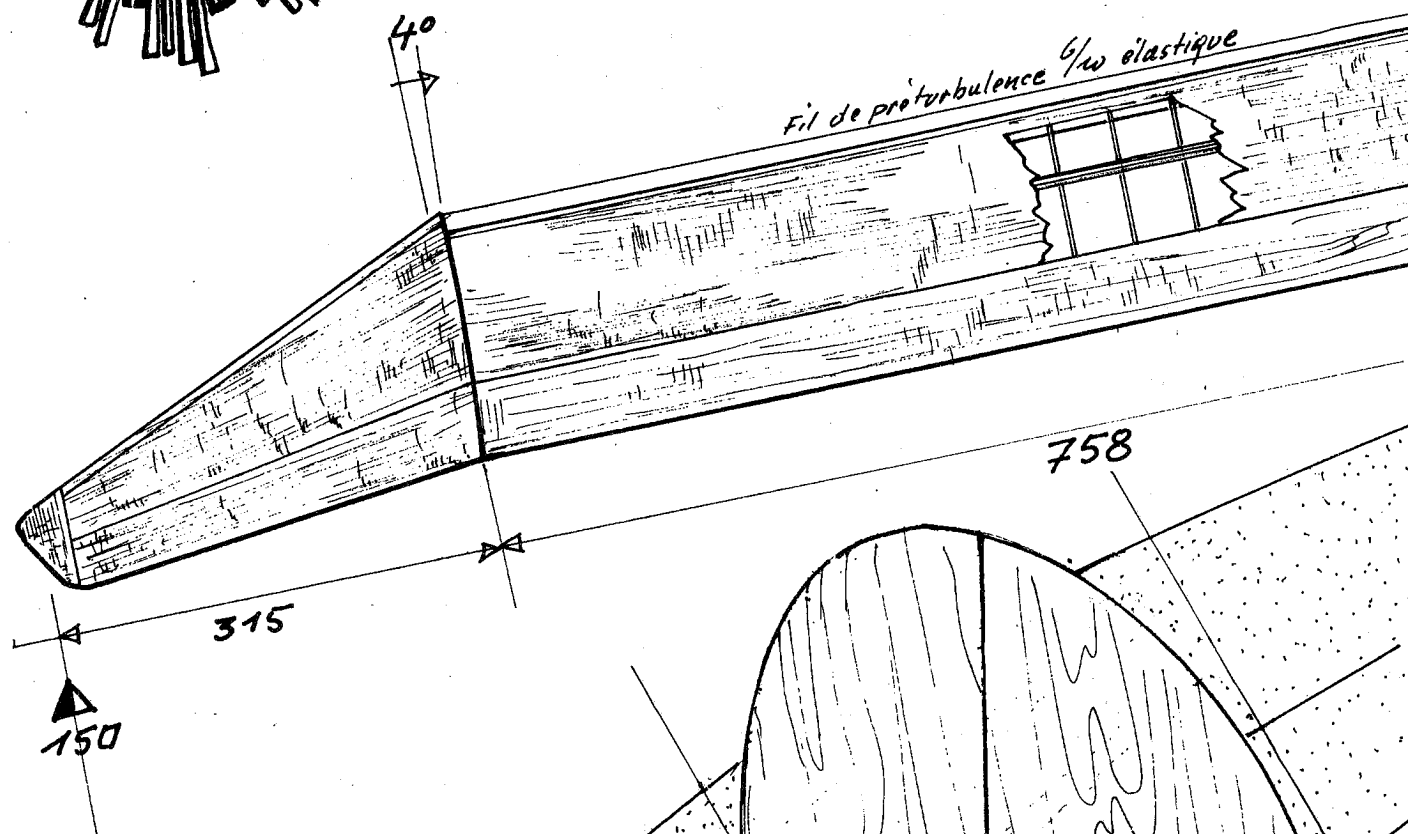






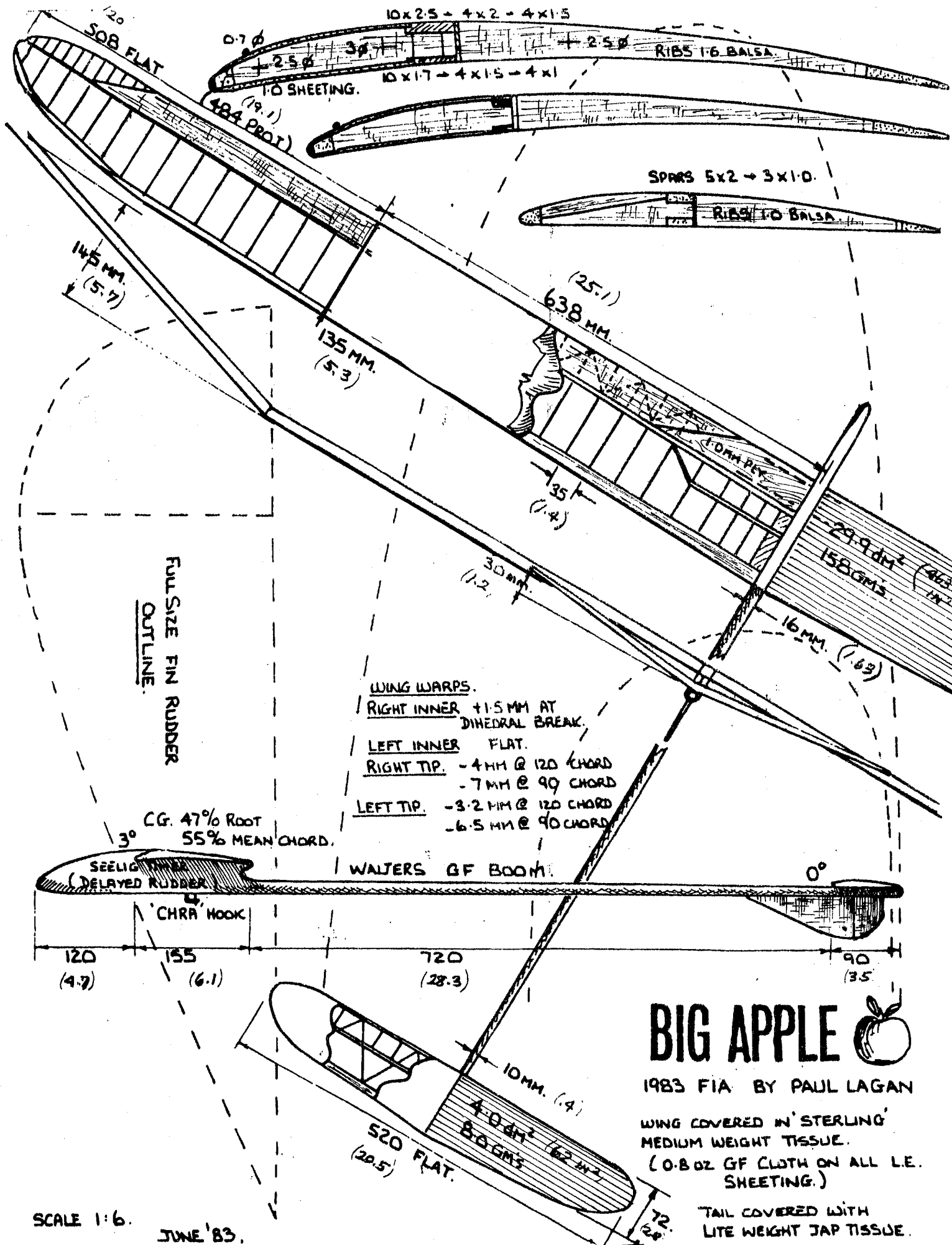
JACQUES VALERY

FRANCE



Derive: profil plat à gauche
S. Derive: 0.88 dm²
peuplier 20/10

JACQUES VALERY
2383



BIG APPLE

1983 FIA BY PAUL LAGAN

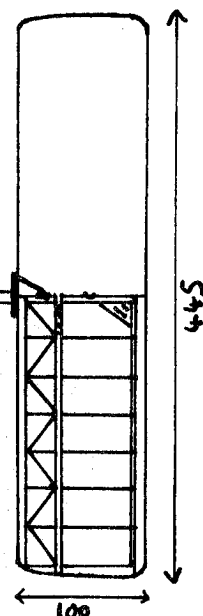
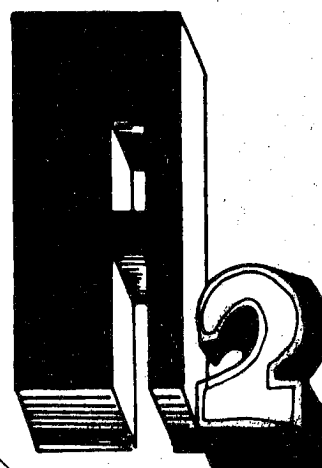
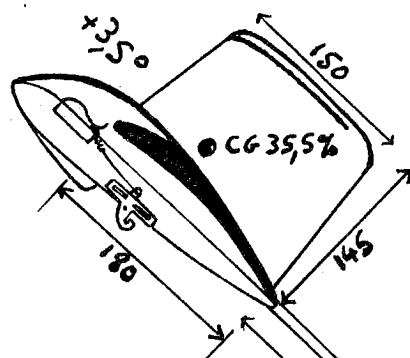
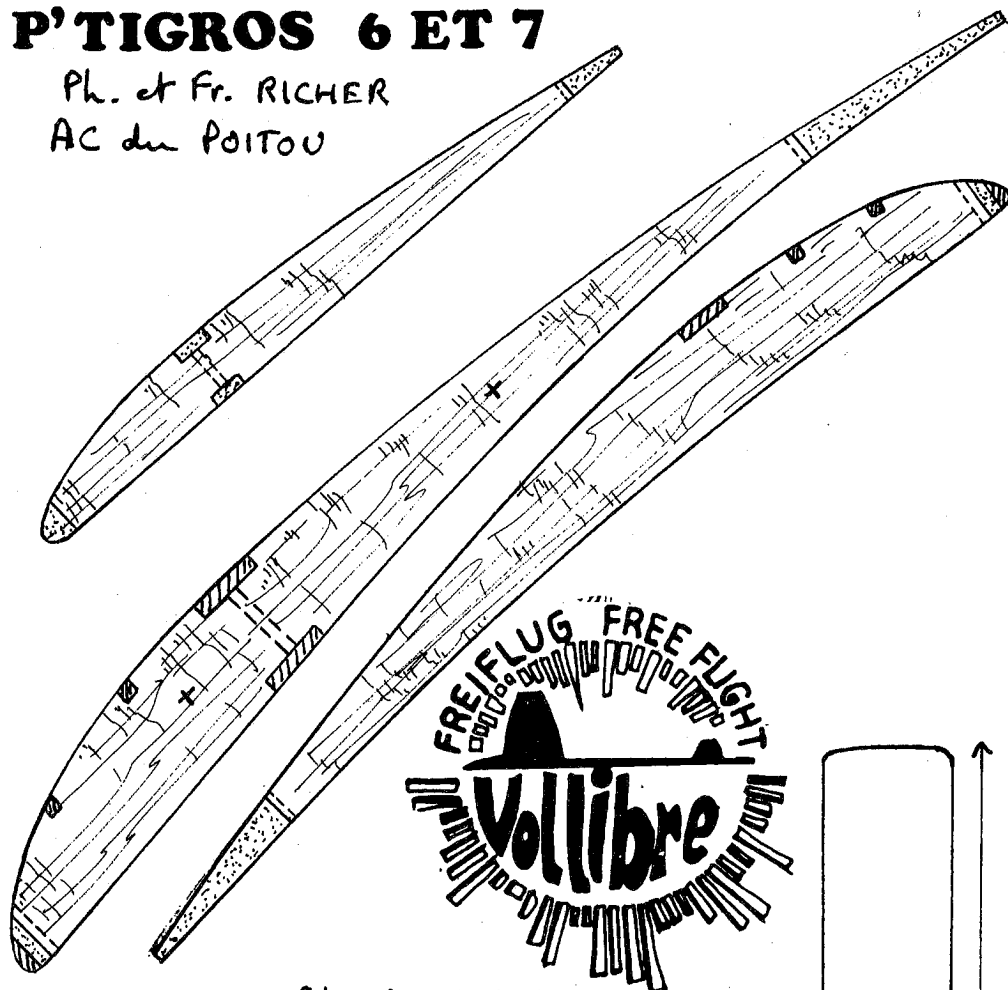
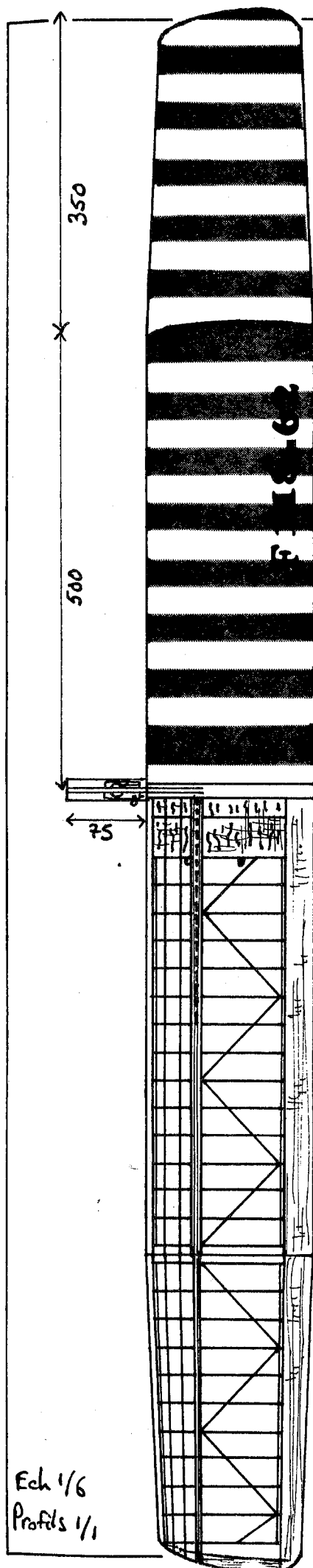
WING COVERED IN 'STERLING' MEDIUM WEIGHT TISSUE.
(0.8 OZ GF CLOTH ON ALL L.E. SHEETING.)

SCALE 1:6.

JUNE '83.

P'TIGROS 6 ET 7

Ph. et Fr. RICHER
AC du POITOU



Pour ceux qui aiment
voler par tous les temps!

V. Temps neutre \approx 130 sec.

Entoilage modelspan 12g
+ bandes japon.

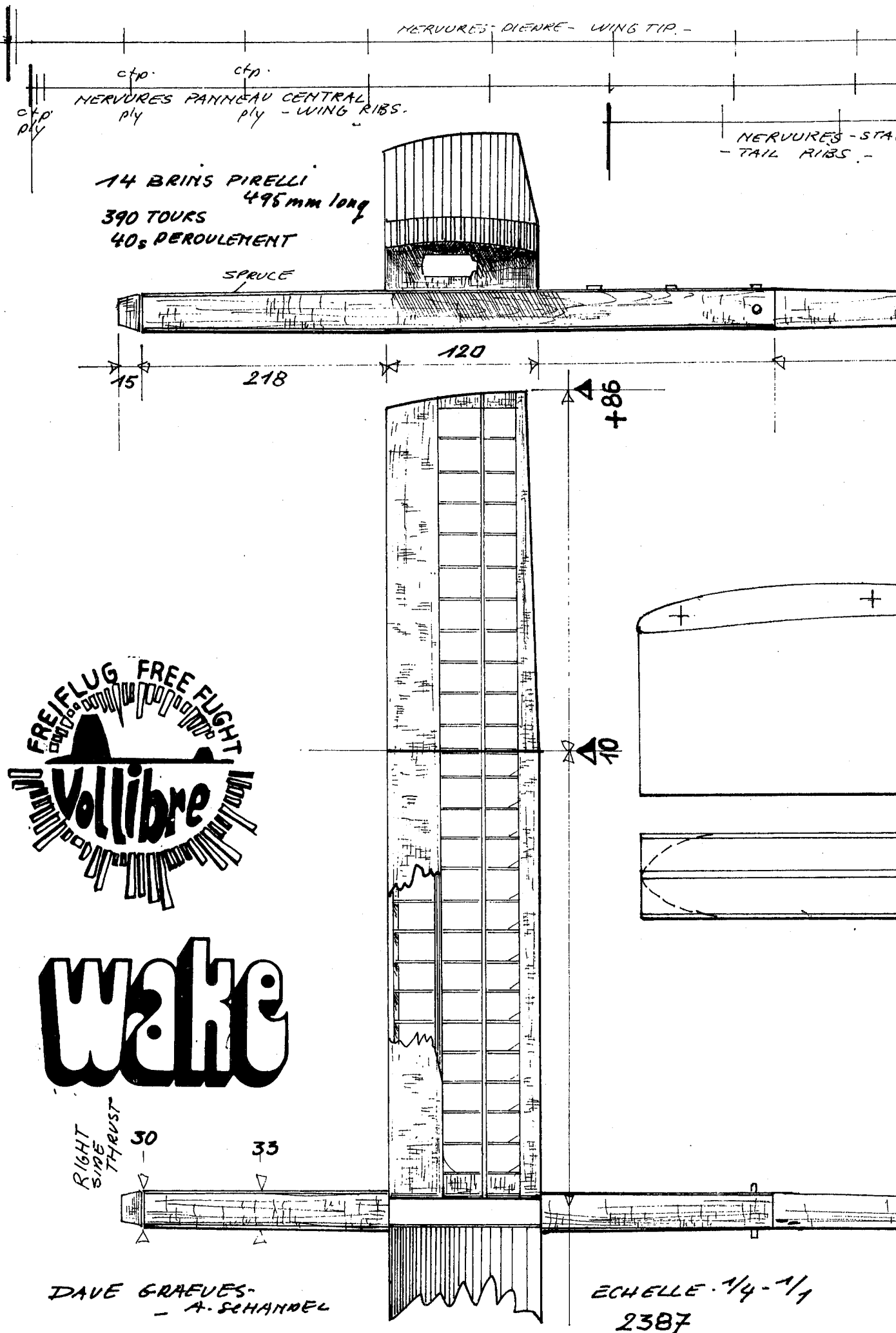
Vraiment tout simple à construire
et à faire voler.

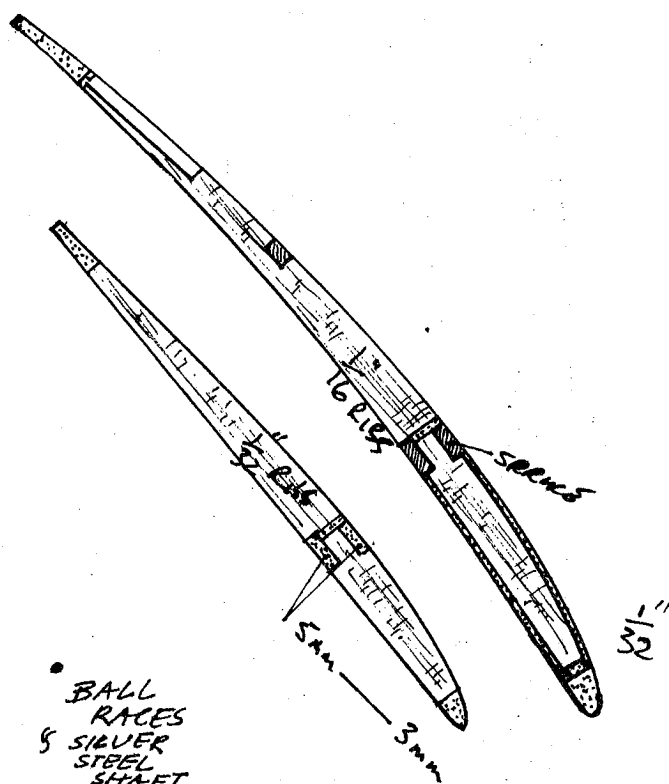
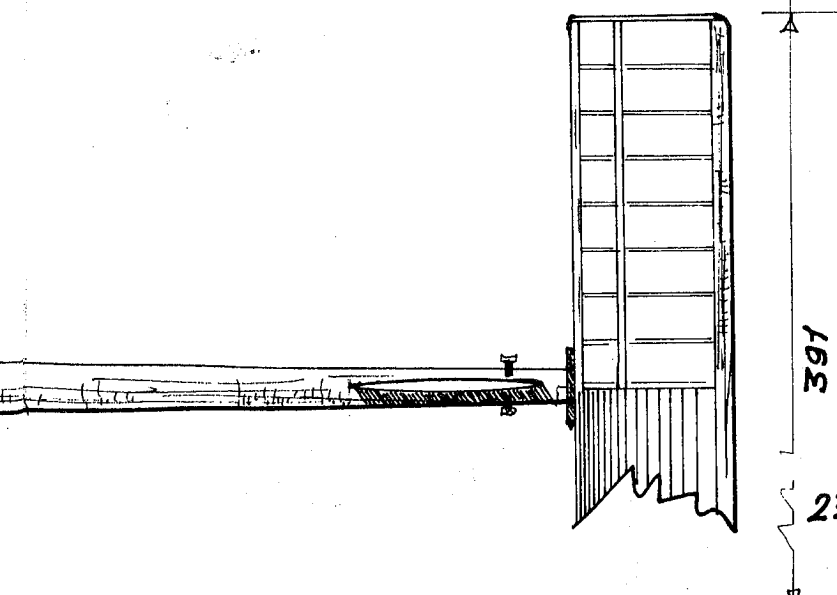
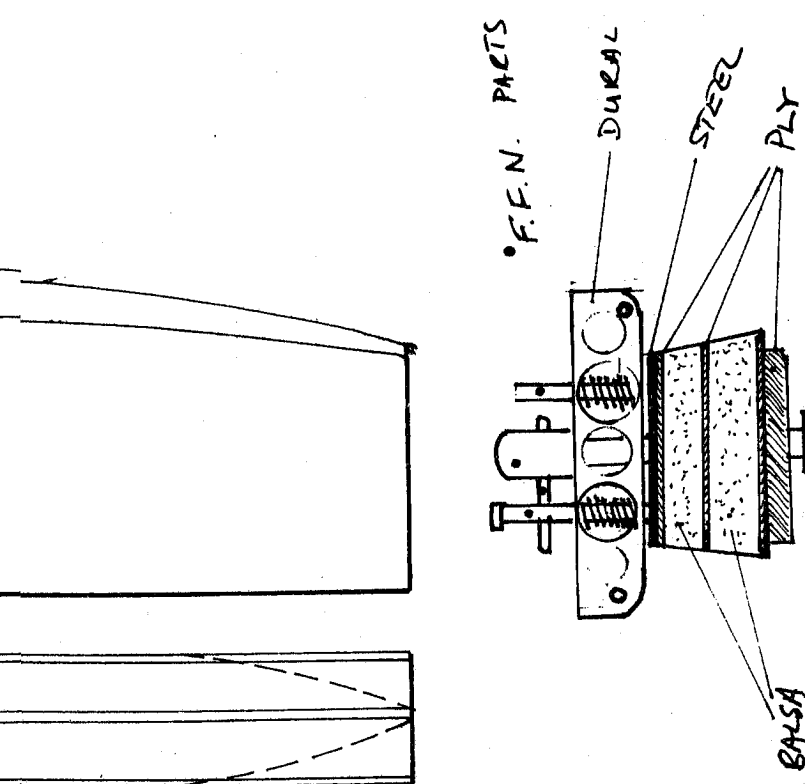
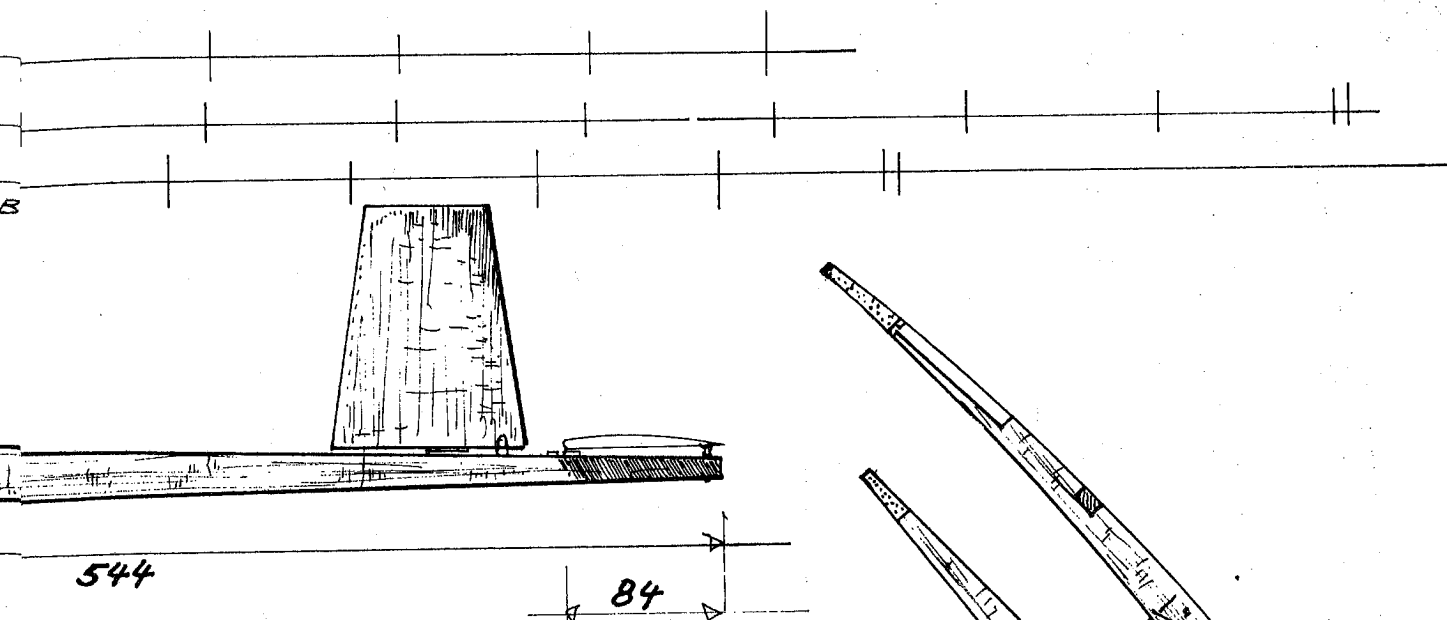
Ech 1/6
Profils 1/1

2386



VOL LIBRE 39





BALL
RACES
& SILVER
STEEL
SHAFT

P183

DAVE
GRAEVES
C.B.

HELICE
-D. GRAEVES

Nouveaux abonnés

BUTTY René
Langfurrenstr: 26
CH 8623 WETZIKON

CLAVERIE Michel
rue Fernand Léger
65 000 TRRBES
France

CHABRAND Pierre
avenue E Reyer
75 014 PARIS
FRANCE

CUSIK Craig
20 134 Gresham Street
CANOGA PARK
Calif: 91 303
U.S.A.

DUPONT Michel
25 ave De Lattre
79 000 NIORT
FRANCE

GIGAREL Emile
1 chemin de Nant
Annecy le Vieux
74000 ANNECY
FRANCE

HUET Dominique
14, rue des Anémones
14 300 CAEN
FRANCE

VAN ELDIK
Reehorsterlaan 27
7091 V.C. DINXPERO
Pays Bas

WEEKENSTROO G.J.
Spaarnestraat 58
7523 V.M. ENSCHEDE
Pays Bas.

BLANC J.C.
825 Che. des Tours d
30 000 NIMES Seguin
FRANCE

Vol Libre

2389



**plus on est
informé,
plus on a
d'espoir.**

**VOUS AVEZ DES IDEES
DES PLANS
DES PHOTOS**

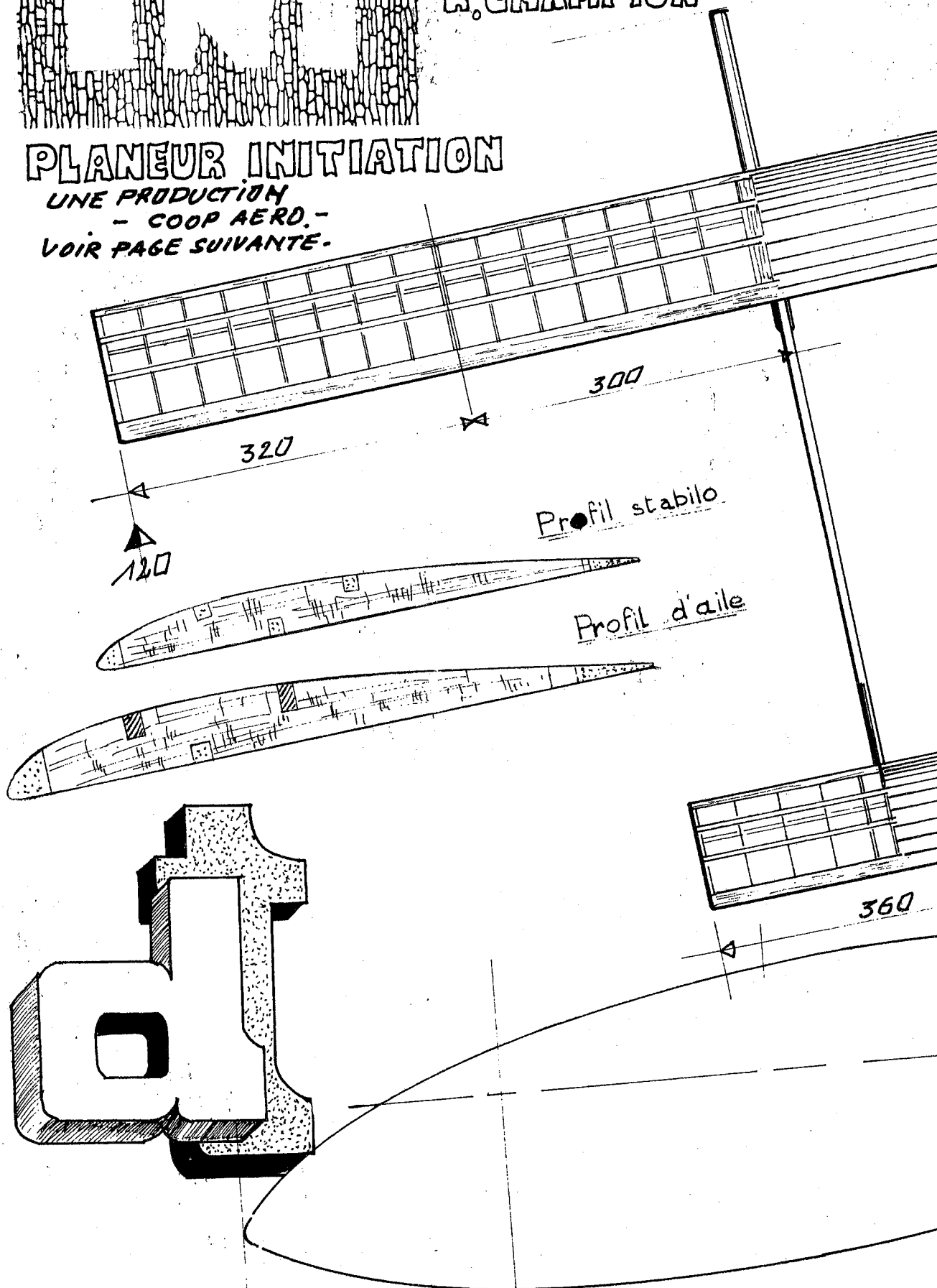
**ECRIVEZ A
VOL LIBRE**

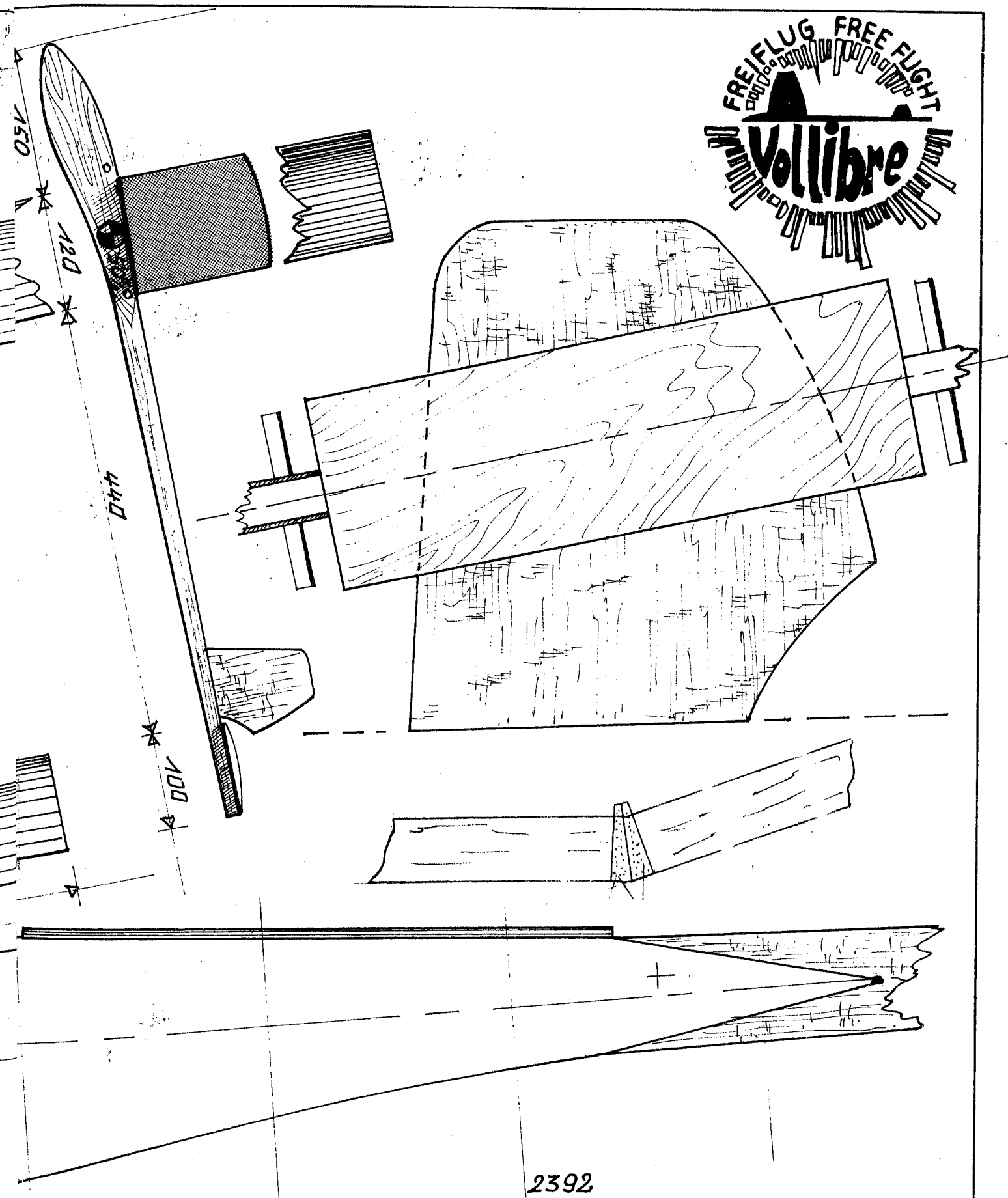
2390

COOPAERO
R. CHAMPION

PLANEUR INITIATION

UNE PRODUCTION
- COOP AERO -
VOIR PAGE SUIVANTE.





2392

GROS PLAN SUR

EN VRAI

- * Début de mois de décembre importantes réunions à Paris.
 - CIAM calendrier international 84 questions techniques.
 - FFAM CTVL (comité technique vol libre) -voir plus loin compte rendu de cette réunion.
 - CLAP Prévisions 84 , Convention CLAP FFAM (voir INFO MODELE N° 7) Contacts SFACT avec Mr. Bataillé et avec la FFAM Mr. Magne.
- Nous aurons sans doute l'occasion de revenir sur ces différentes réunions.

- * L'attribution des subventions SFACT (Ministère des transports) se fera par l'intermédiaire des CRAM (FFAM) exclusivement pour les jeunes de moins de 16 ans. Cette décision met déjà en danger la toute nouvelle Convention CLAP FFAM ! Où sont les jeunes de moins de 16 ans ? Quels sont les critères d'attribution ? Les demandes sont à faire aux présidents de CRAM.

- * Per GRUNNET (DK) s'est vu décerné sur proposition de la Fédération danoise le "Diplôme PAUL TISSANDIER, pour le travail d'information qu'il fournit dans "Modelflyve Nyt". Cette revue est née une année après VOL LIBRE . Toutes nos félicitations à l'ami Grunnet qui l'a bien mérité Chez nous en France il n'y a pas d'information sur l'aéromodélisme...? Paul TISSANDIER était-il seulement français...?

- * " PLANBUCH " Ch. d' Europe 82. Paru à Zülrich pour 15 DM (45 à 50 F) donnant les principaux modèles de ces Championnats. Qualité assez moyenne, reproduction en photocopies très hétérogènes . L'ensemble manque de style et de clarté.
- A VOL LIBRE on pense et on travaille cette hiver à un recueil de plans de 3 catégories inter de qualité pour une sortie été 84.

- * La maison suédoise qui produisait des boîtes préfabriquées ,de modèles vol libre - TRUEDSSON - a fait faillite . La production des "Abdul" et "Mustapha" de ses modèles de Quarnström est donc arrêtée....

Les circularistes français, de voyage en Chine Populaire en fin d'été ont ramené une participation d'une équipe Chinoise aux Journées Internationales du Poitou -VOL LIBRE -

SUITE PAGE-2403

NOUVEAU

COOP AERO

34, rue de la Morinière.-

79 240 L'ABSIE

Tél. (49) 63 80 26.-

GERANTS: J.L. DRAPEAU H. J.C. MADORE

MATERIEL: AERO-TOUTES CATEGORIES

ADHERENT COOP: Titulaire licence FFAM.-

détenteur d'au moins une action d'un montant de 50F

BULLETIN D'ADHESION:-

NON

ASSOCIATION:-

N° de licence

CATEGORIE PRATIQUEE:

Prenom.

2393

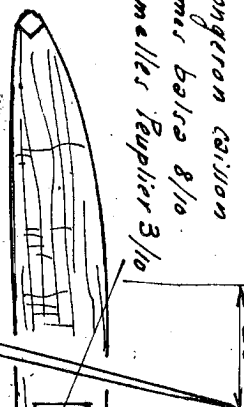
Souscrire ACTION de 50F.

Bulverhus 2

CH

par E. Fillion Aéromodeliste

longeron caillon
Amur balsa 8/10
Jumelles buplier 3/10



Plan Echelle 1/5

ø 500

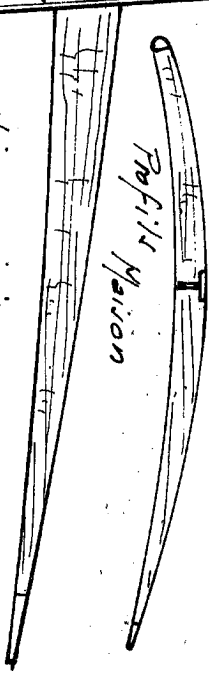
Tube ø 25
Balsa 40/10
+ Soie



Profil Main

Profils et
Mc échelle 1

Clé verre epoxy
(circuit imprimé encre)



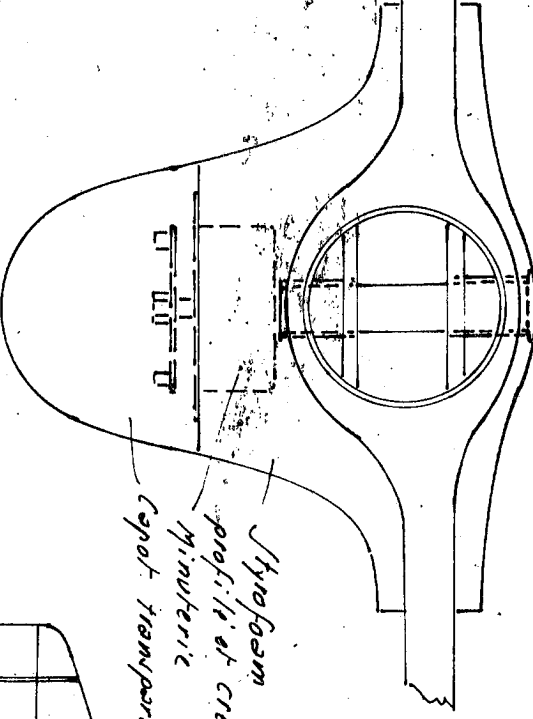
Broche ø 6 fix moteur

E : 1,330
L : 1,155
S aile : 18 dm² 62
S stab : 2 dm² 997

Fuselage 35 gr
Aile 25
Stabils 3
Minuterie 10
Bloc Ax + Hélice 18
Moteur : 6 brins liné. 6 mm

Stab construit
ou styrofoam

Tube balsa 8/10 + Pap Japon



Styrofoam
profilé et creux
Minuterie
copot transparent

Axe Hélice doit être du fuselage pris pour référence
Aile non vrillée profil corde ventrale calé à 0°
Stab corde ventrale calé à 3-5°
Centrage 53 à 56 % de CF

Bl entre foyers 85 25

40 230

177

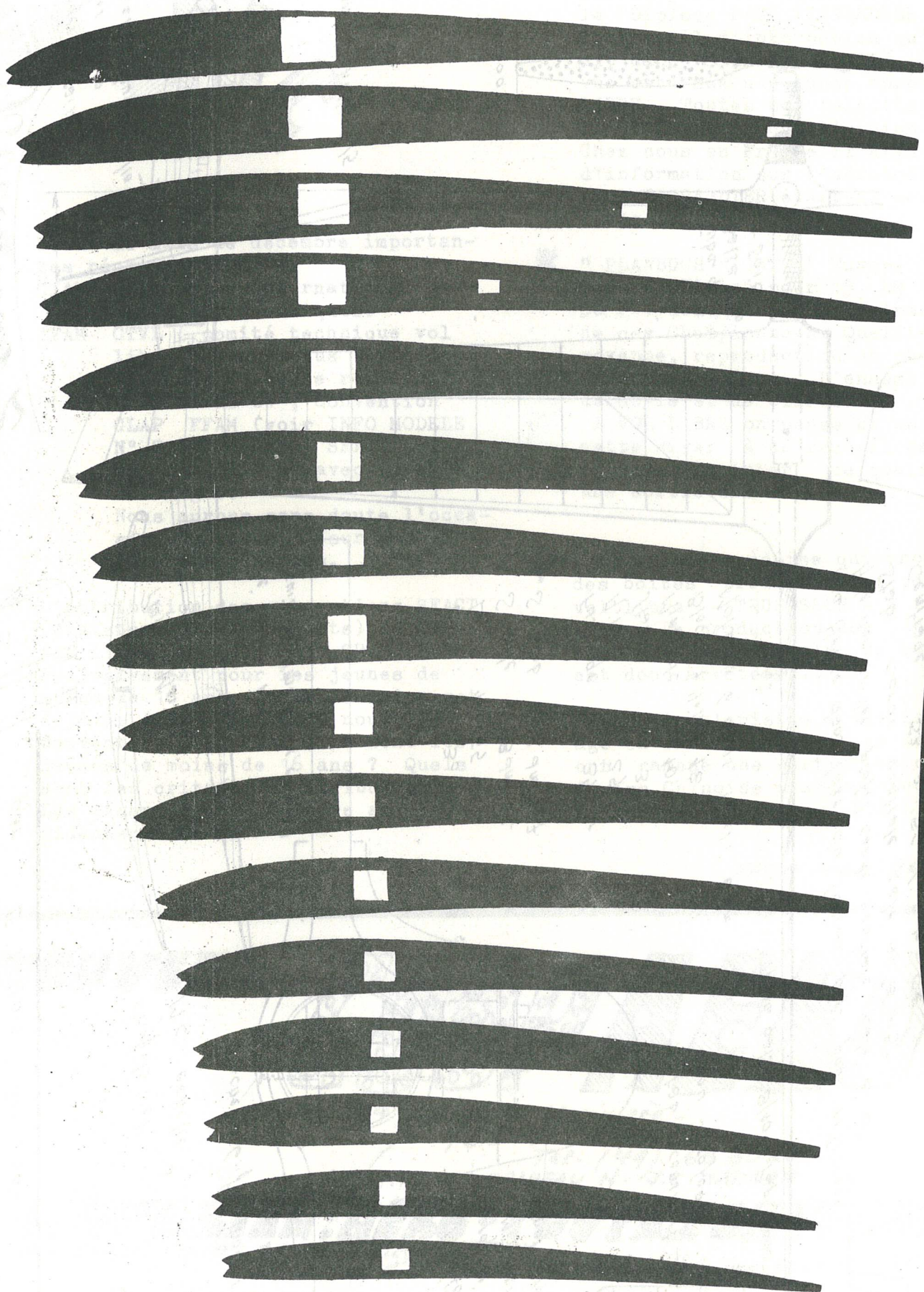
700

81

2394

VOL LIBRE 39





COUPE D'HIVER

les Gzbarits
Bullenbas

2782



MACARON
VOL LIBRE

SOUTENEZ

NOTRE BULLETIN PAR
L'ACHAT DE L'AUTO-
COLLANT - NOUS POUR
ROMS AINSI: DOTER DE
TROPHÉES LES GRANDES
MANIFESTATIONS

E. FILLON

2396

R.L.R. : 514-4 ; 525-0

Note de service n° 83-406 du 13 octobre 1983

(Education nationale : bureau D.A.GEN 2)

Texte adressé aux recteurs, aux inspecteurs d'académie, directeurs des services départementaux de l'Education nationale, aux directeurs d'école normale et aux chefs d'établissement.

Formation aéronautique des maîtres et des élèves.

La formation aéronautique organisée depuis la Libération dans le cadre scolaire et périscolaire a touché chaque année plusieurs dizaines

B.O. n° 39 (3-11-83)

3545

de milliers d'élèves, essentiellement avec l'enseignement de l'aéromodélisme. L'organisation de cette formation a été précisée par la convention du 6 juin 1951 signée par le ministre des Transports et le ministre de l'Education nationale.

Les nécessités d'une évaluation objective de ces actions de formation aéronautique et de leur adaptation aux structures et priorités actuelles (nouvelles formations des maîtres, réforme des collèges, lutte contre l'échec scolaire, décentralisation) ont conduit le ministre de l'Education nationale à confier au recteur Chalin une mission prospective approfondissant au sein du système éducatif celle que le Premier ministre avait confiée au sénateur Parmantier pour tout ce qui touche à l'aéronautisme.

Le questionnaire suivant a pour but de recenser les diverses actions entreprises et de recueillir un maximum d'informations et de suggestions.

Il s'adresse aux seuls chefs d'établissements au sein desquels se sont déroulées des expériences touchant aux divers domaines de l'aéronautisme qui voudront bien répondre, sous le présent timbre, au plus tard le 30 novembre 1983.

1° Dans votre établissement, avez-vous participé à des manifestations aéronautiques (expositions, visites d'aérodromes ou d'aéroclubs, vols d'initiation, concours d'aéromodélisme...)?

— Etait-ce dans le cadre scolaire ou périscolaire? Précisez les circonstances.

— Votre association sportive a-t-elle des liens avec un aéroclub?

2° Dans votre établissement, avez-vous participé à des actions de formation aéronautique?

Précisez les types d'activité :

— aéromodélisme (vol libre, vol circulaire, radiocommande, micro-modèles volant en gymnase...),

— construction d'avions en grandeur réelle (avions, planeurs, autres aéronefs, fabrication de pièces mécaniques, montage d'ensembles préfabriqués...),

— cours théoriques (aérodynamique, mécanique du vol, navigation, météorologie, préparations aux examens du brevet d'initiation aéronautique - BIA...),

— formation professionnelle (élèves mécaniciens d'aviation...),

— recherches et études pour l'industrie aéronautique, recherche pédagogique,

— sections expérimentales « pilotage - études ».

3° Comment se déroulaient ces actions dans votre établissement?

Précisez les modalités (salles ou ateliers spécifiques, horaires, expériences du type « 10 % »...).

— Quelles classes et combien d'élèves ont-ils été concernés?

— Quelles étaient les conditions de travail?

4° Quels ont été les moyens de financement (crédits propres, subventions du Service de la formation aéronautique et du contrôle technique - SFACT, subventions municipales ou régionales, programmes d'actions éducatives - PAE, aide d'associations...)?

5° Quelles ont été les retombées (éducatives, pédagogiques, sociales...) de ces actions?

2397

SUITE p.

LE MINISTRE
DE L'EDUCATION
NATIONALE
S'INTERESSE

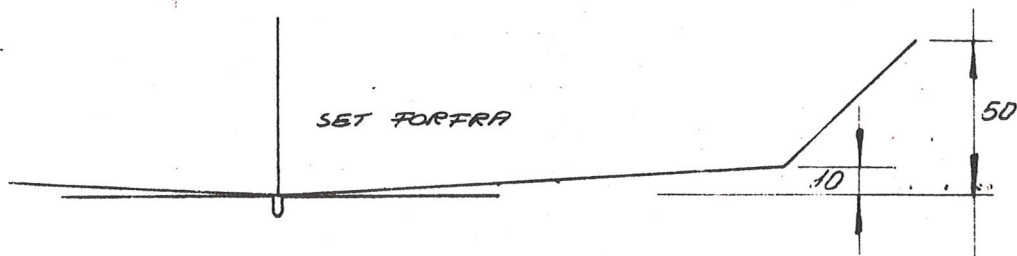
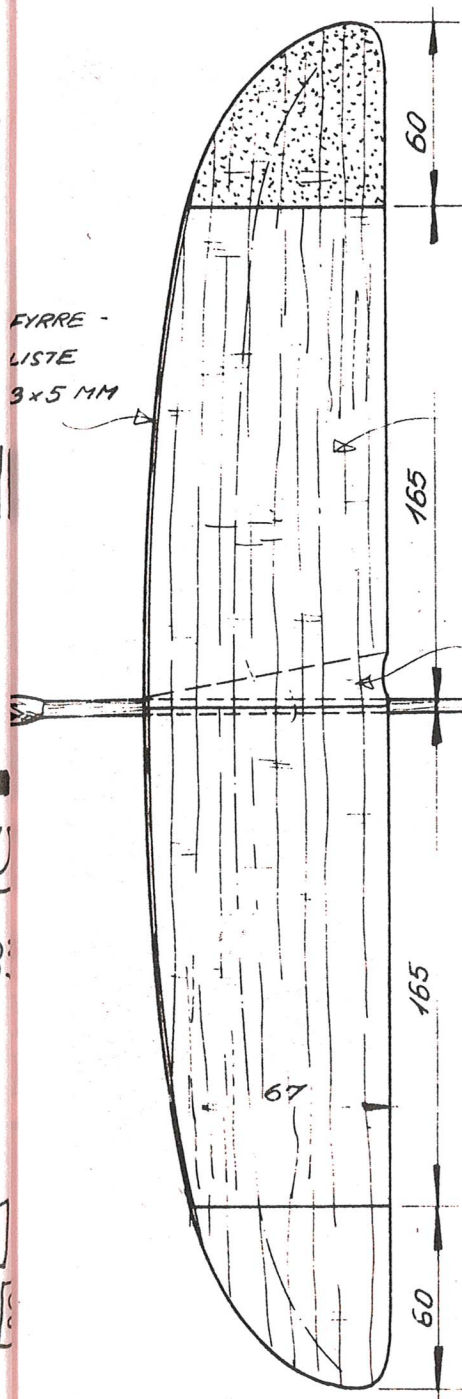
A
NOS PROBLEMES

?
QUI PARMI
NOUS ENSEI-
GNANTS AV
LE N°39 B.O.
DU 3-11-

?
QUI A PU DU
6-11 AU 30-11
TRANSMETTRE
PAR VOIE
HIERARCHIQUE LES
REPONSES
OH! COMBIEN INTERESSANTES!
AU MINISTRE

?
VOUS
VOUS
NON!
ALORS FAITES LE! MEME S
LES COURTS DELAIS SONT
PASSÉS. MIEUX VAUT TARD
QUE JAMAIS.!!

ALT Balsa til denne model skal være
og helst af Quarter Grain typen. Mo-
delLEN gives tre gange Zaponlak med
afpudsning imellem. Afslut f.eks. med
klar Polyurethanlak.



5-6 mm Balsa

NB: Finnen monteres lidt skævt, så
modellen krummer lidt til venstre.

1.5 mm X-Finer fingerforstærkning

Haleplan og finne 1.5 mm Balsa

Hurtigt profil - større hvide



A. Mindelest profil



Haleplansprofil

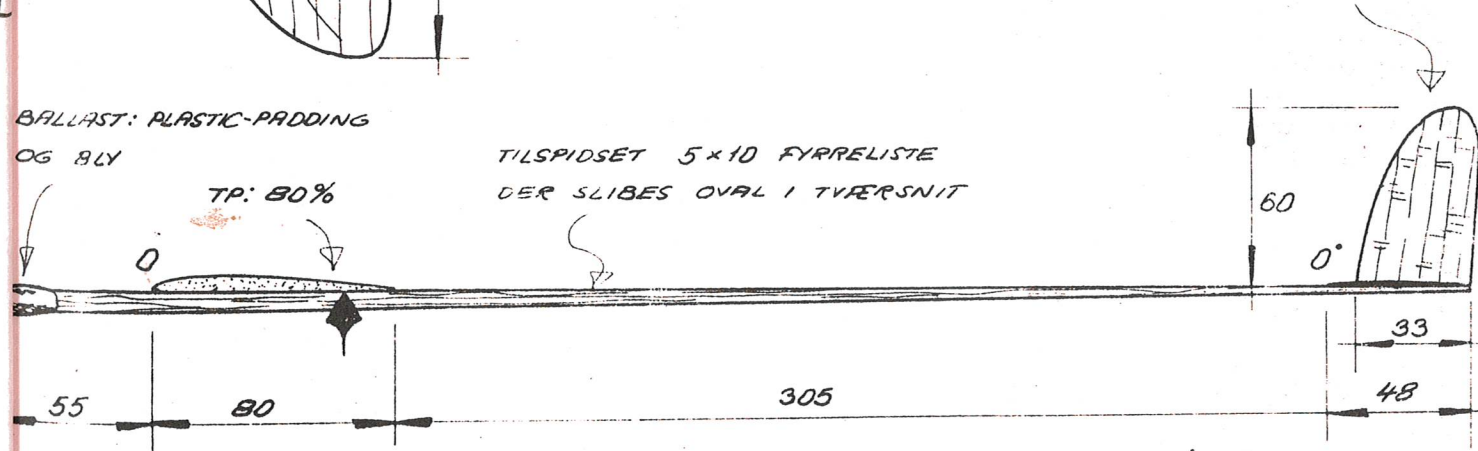


Symmetrisk profil

Ballast: Plastic-Padding
og bly

TP: 80%

Tilspidset 5x10 fyrreliste
der slibes oval i tværsnit



Sommerlejrens mest kendte

45 cm CHUCKGLIDER 2398

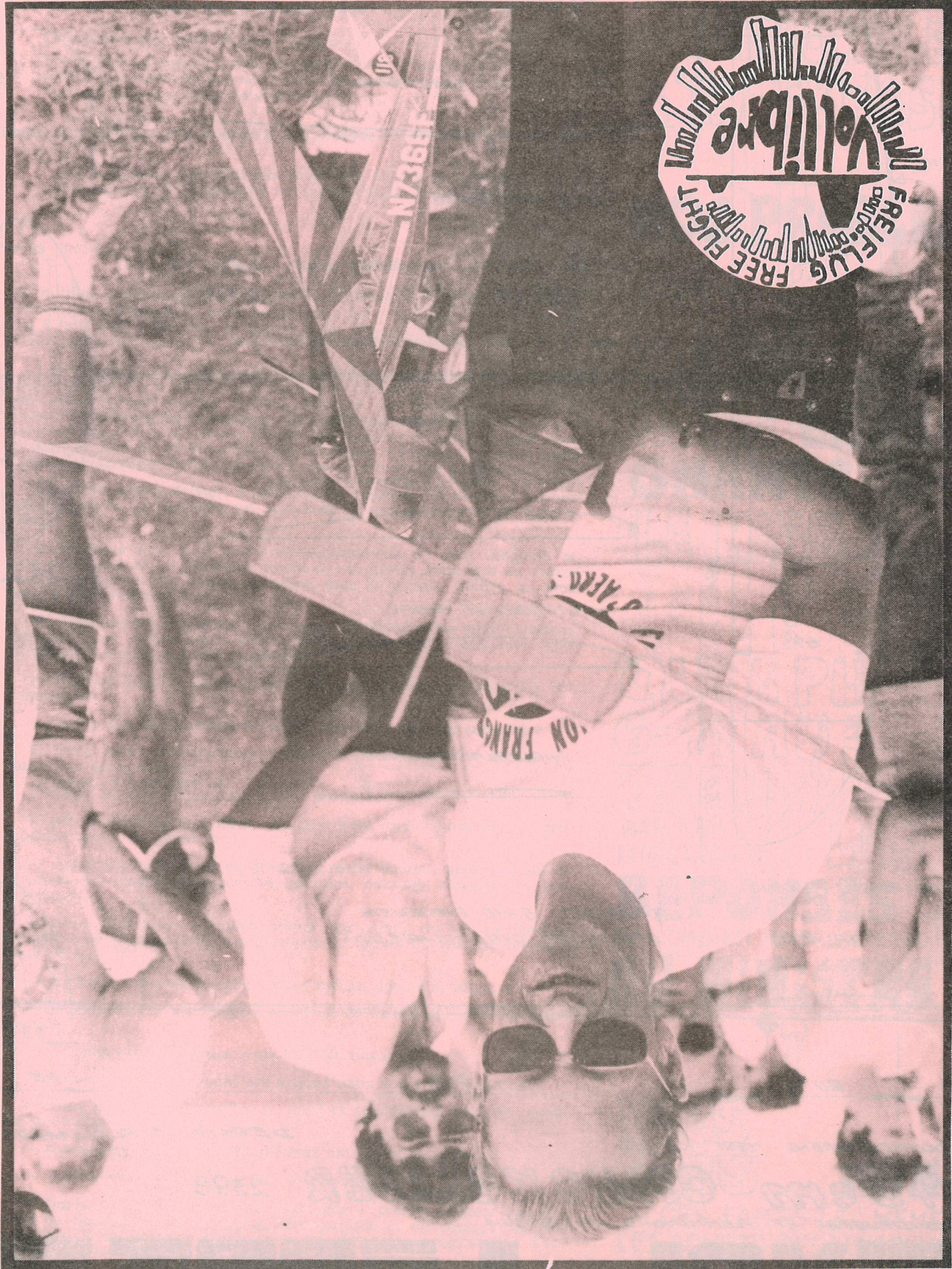
Konstrueret af Flemming D. Kristensen

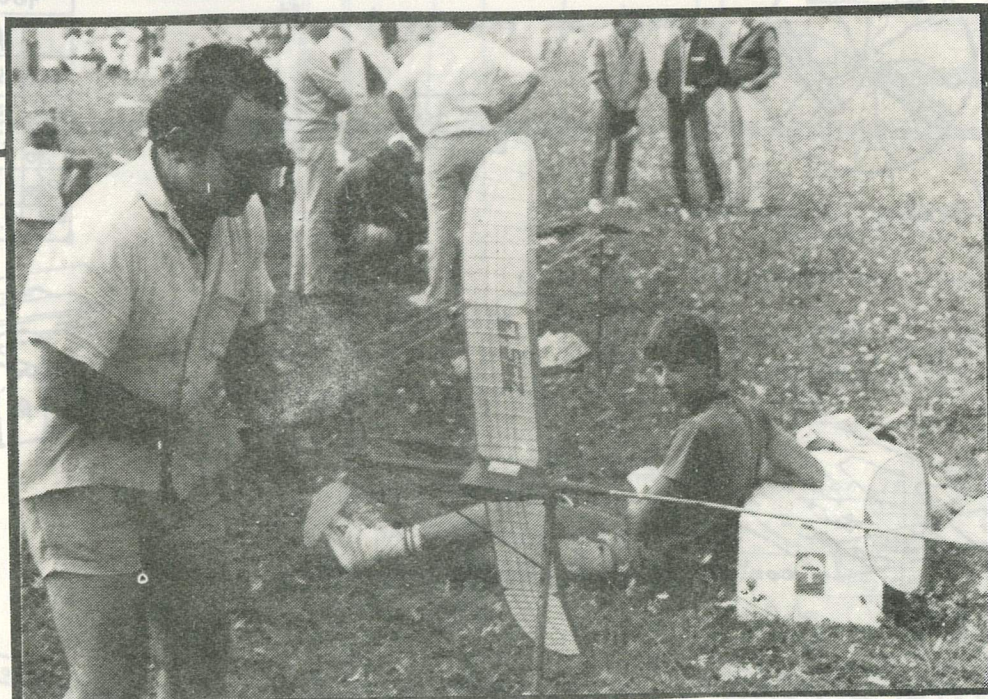
Design: J. Korsgaard - D.K.

VOL LIBRE

JACQUES DELCROIX AVEC SES 66 A NIORT-83

PHOTO - A STANDEZ





PHOTOS - A. SCHAUDEL - CHAMPION DE FRANCE CH-83-MONT
007 A-T-IL PLUS D'UNE CORDE
... PARDON... PLUS D'UN CAOUTCHOUC..
À SON ARC.!! LE JAZZ EST-IL
SON VIOLON D'INGRE ?

- EN HAUT, A GAUCHE, ELTON DREW (G.B.)
 ANCIEN CH. DU MONDE, EN FRANCE
 CET ÉTÉ -
 A DROITE - THOMAS KOSTER (DK) !
 TRIPLE CH. DU MONDE, À LA RECUPÉ-
 RATION - AU POITOU. !

2400

VOL LIBRE 39

F1D

J.M. CHABOT R. CHAMPION BEGINNER

F1D vainqueur du Concours international d'ORLEANS du 18-19 06 1983, 2 vols à 577,596s

Pour la construction utiliser du balsa de très bonne qualité pour sortir le modèle à 3gr
Le mien fait moins de 3gr cela permet de mettre 1lest couissant sur le fuselage pour faire varier le centrage
le mieux est d'utiliser du balsa special Micro x "wood"

Relire l'article très détaillé de VL 28 pour la construction

L'aile et le stabilo sont montés sur 1 chantier respectant les formes extérieures
le diedre, le vrillage

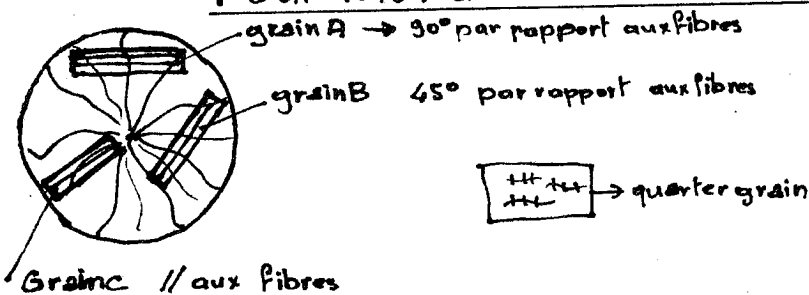
Pour le recouvrement utiliser du polypropylène de 4/1000 ou de la microdite

le haubannage de l'aile permet de garder 1vrillage constant alors le modèle encaisse mieux la surpuissance du départ

L'hélice est moulée sur 1 bloc taillé à la forme de la pale et respectant les différents pas

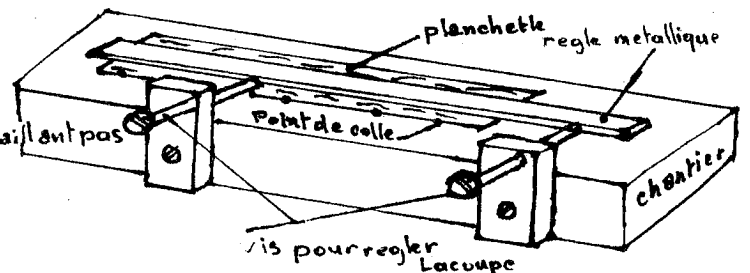
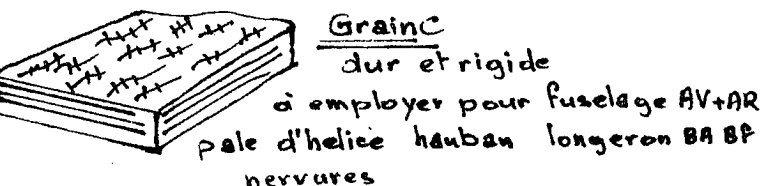
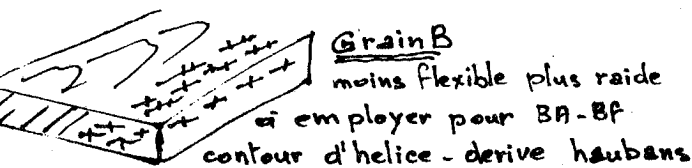
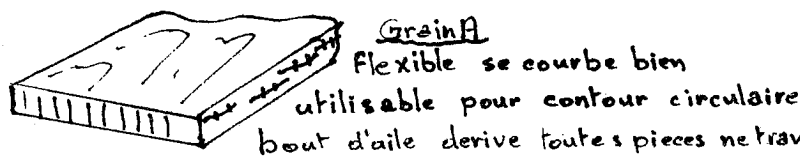
Pour le réglage il faut adapter le CG et le couple moteur suivant le "climat" et les dimensions de la salle
pour centrer le modèle dans la zone la plus porteuse faire varier l'incidence de l'aile et le virage

— Pour bien debuter en indoor —

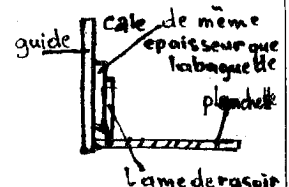
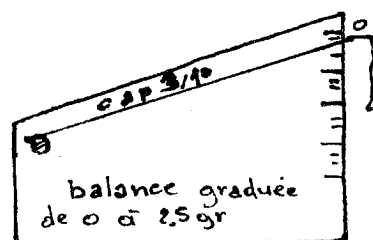


Poids Planche de 1000x100				
	A	B	C	
3/10	4	4-5	3,5	4
10/10	8	8-10	7-8	
15/10	12	12-15	10,5	12
20/10	16	16-20	14	16
30/10	24	24-30	24	24

1ecouper des planchettes de 40x400 puis par ponçage on obtient à l'épaisseur désirée



— chantier de coupe pour baguettes —



2^e méthode pour couper les baguettes

balsa Micro x } coop Aero
colle " }
Microdite " }
Palier " }
rondelle " }
planchette Micro x calibrée }
40x480 =

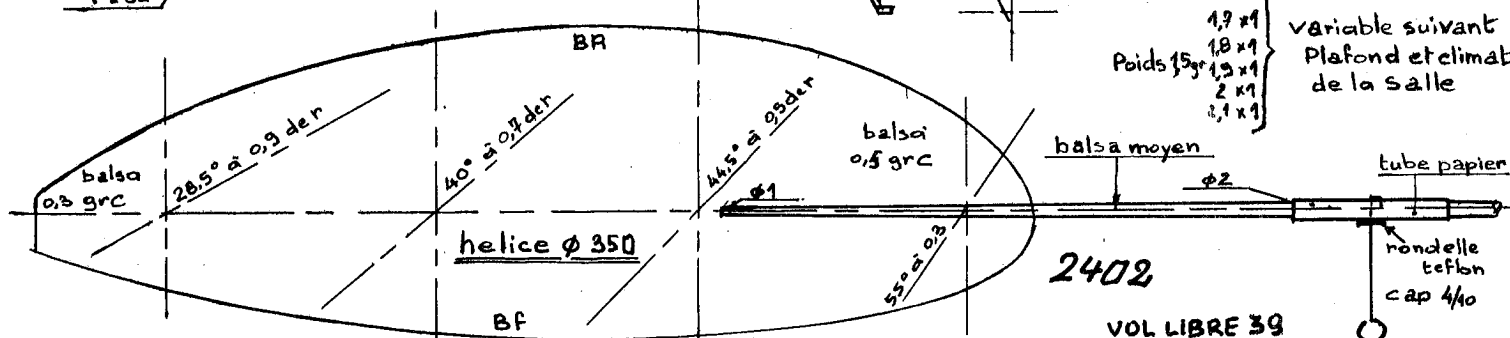
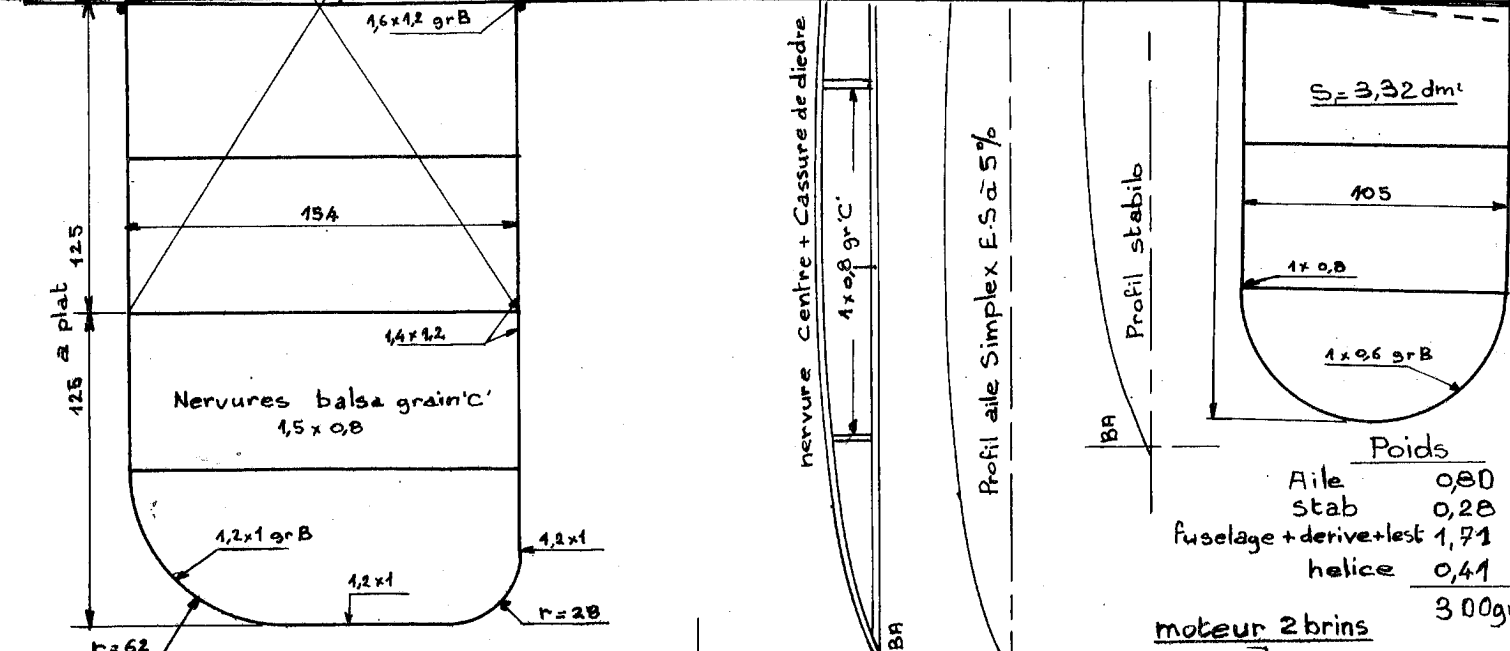
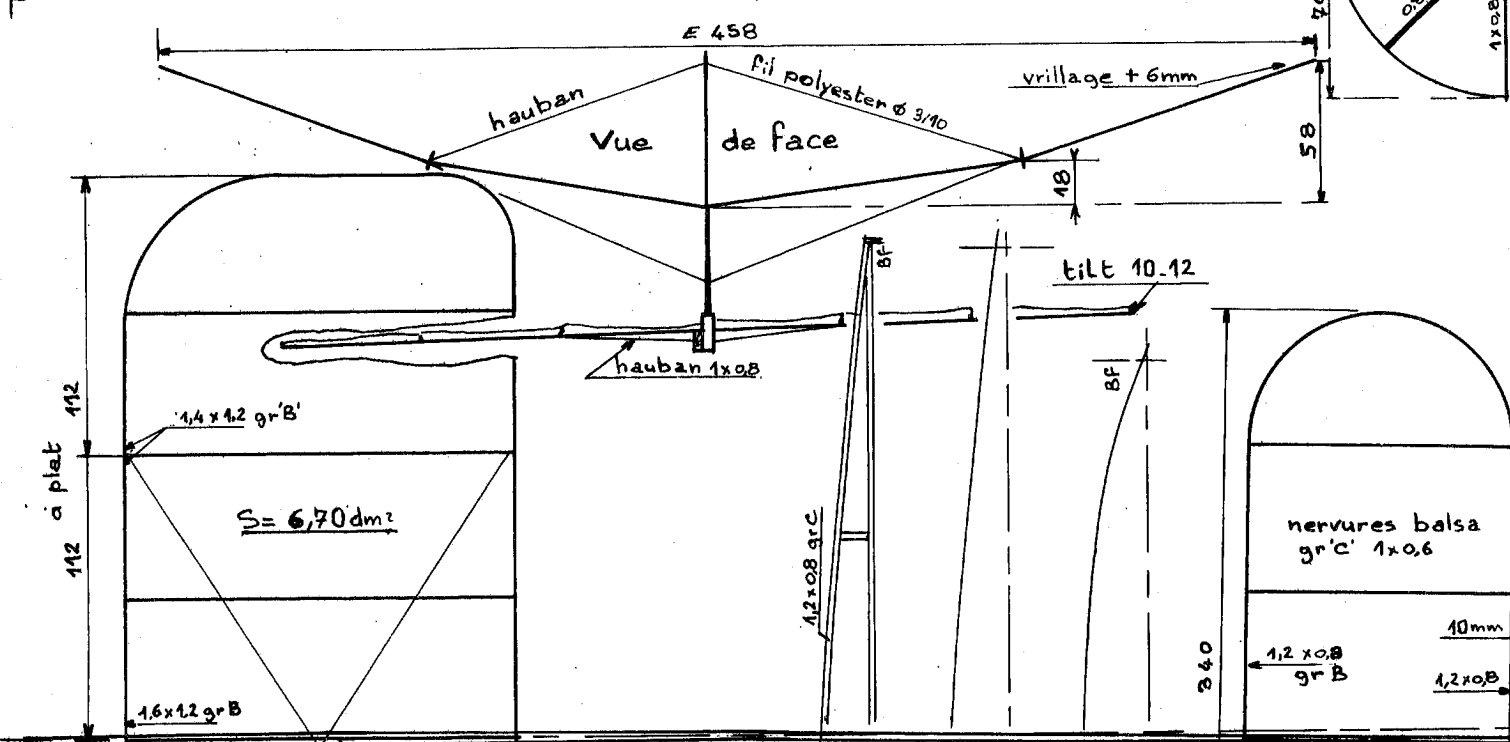
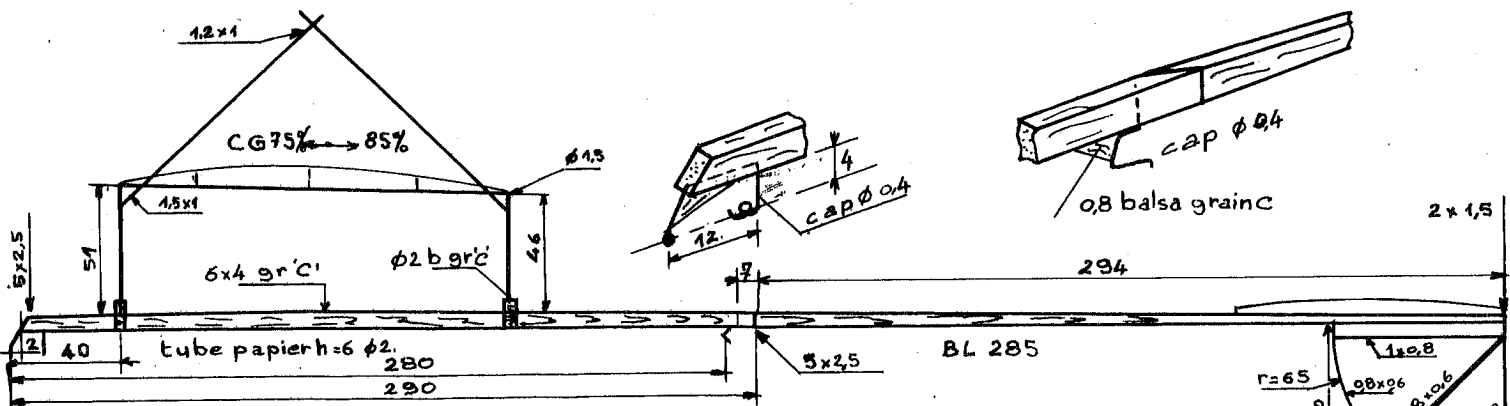
exemple
Grain A
2,32 in
61b

pour le collage du balsa utiliser de la UHUart diluée à 10/80% d'acétone

— Pour entailler fixé l'aile sur le chantier —

2^e méthode coller le poly ou microdite sur 1cadre puis entailler l'aile ou stab en posant le cadre sur la structure produite de colle
— colle UHU stick — ou Micro x

2401



Poids

Aile	0,80
stab	0,28
Fuselage + derive + lest	1,71
helice	0,41
	3,00gr

2402

variable suivant
Plafond et climat
de la salle

2402
VOL LIBRE 39

LE CONSTAT DES MANQUES. 'SUITE DE L'EDITORIAL. -

Au niveau des personnes :

- manque d'animateurs
- manque de formateurs
- manque de formation
- manque de disponibilité des personnes (les uns font de trop, les autres pas assez).
- manque de compréhension
- manque de relations
- manque de stages
- manque de stagiaires
- manque de participation
- manque de concertation
- manque de licenciés
- manque d'organiseurs
- manque de dynamisme

Au niveau des moyens

- manque de terrains
- manque d'infrastructures
- manque de matériel
- manque d'abonnés
- manque de plans
- manque d'articles
- manque de temps
- manque de niveau
- manque d'instructions officielles
- manque de faire valoir
- manque de caoutchouc
- manque de finances (subventions)

**VOL D'INTERIEUR A
BRY-SUR-MARNE (94)**
L'Association Modélisme et
Aéromatique de L'Île-de-France
organise le **4 MARS 1984**
dans le gymnase FELIX FAURE
de Bry-sur-Marne (10 km à l'Est
de Paris) un concours de modèles
réduits volant d'intérieur.

Catégorie CACHUETTES

SAINT FORMULE

INDOORS

Epreuve technique et vol de nuit
de 9h à 12h30.

Vols de 14h à 17h30

Coups et médailles offerts par la
MUNICIPALITE.

....liste sans doute encore incomplète.
Est-ce bien dans tous ces MANQUES qu'il faille chercher l'obstacle majeur, au renouveau et à une deuxième jeunesse ?

Ceux qui nous ont précédés en avaient-ils moins ?

N'est ce point parcequ'il nous manque tout simplement les HOMMES de bonne volonté ?

Et ne fait-on pas juste ce qu'il faut pour exterminer, les derniers oiseaux rares de cette faune là, en leur imposant une biosphère, où le mercantilisme et l'intérêt personnel passent avant toute autre considération !

* Lee HINES, (USA Californie) suite
aux temps records de fly off, parus
dans VOL LIBRE cet été, nous à fait
parvenir les temps mirifiques suivants

23/5/81 Taft Dick Meyers (7 X 180 +
240 + 300 + 360 + 420 + 480 =
3060 !

7 et 8/11/81 Taft- 1 er Patterson
après un fly off de 9 mn total
3929 s !!!

15 et 16/10/83 Sacramento Sierra Cup
Fly off impérial WaltGhio
réalise 4290 s. (Flyoff 10
mn) il remporta également le
concours F 1B. Est-ce une future
Nervure d'Or de "VolLibre" ?

26 et 27 /11/83 Taft Patterson 4402
secondes !!!! devant R.Weiler
4315 et H.Diez 4306 s !!

Qui dit mieux !

Il est vrai que tout le monde
n'est pas au U.S.A et à Taft en particulier !

*** COURRIER - VOL LIBRE. -**
- POUR TOUTE DEMANDE
DE REPONSE - JOINDRE
TIMBRE - 2F !

*** - VOUS AVEZ DES CHOSSES A DIRE**
DES IDEES - DES REFLEXIONS -
LE COEUR LOURD ! - N'HESITEZ
PAS ECRIVEZ A VOL LIBRE -
CELA VOUS SOULAGERA.
VOL LIBRE - VOTRE BULLETIN DE
LIAISON. -

- LA SUITE DU COURRIER DE ROBERTO
BIOUITO, (V.L. n°38 - p.237) - PARAITRA
2403 DANS N°40. -

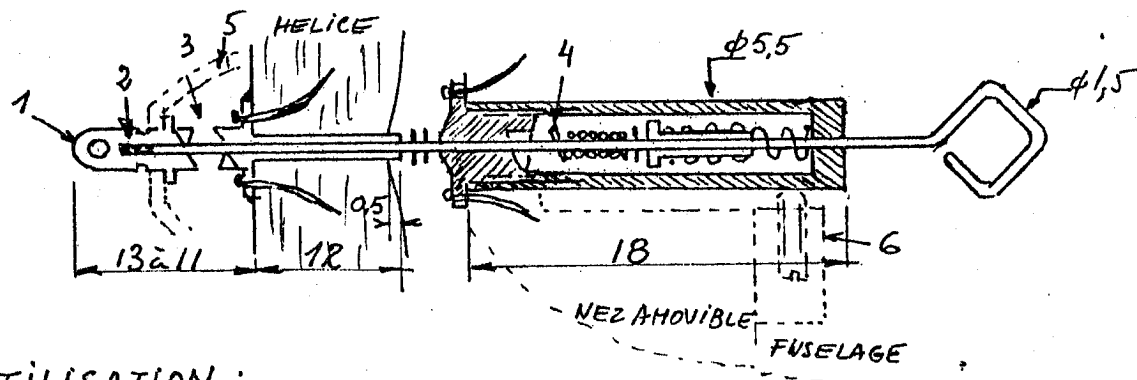
NEZ

avec roue libre et arrêt de déroulement.

POUR AVION À MOTEUR CAOUTCHOUC, VOL LIBRE
MAQUETTE 66, SEMI MAQUETTE ETC!...

PERMET :

- 1 — LE REMONTAGE AISE, AVEC CROCHET DE REMONTOIR OU CHIGNOLE SANS DÉTACHER L'ÉCHEVEAU MOTEUR. (REMONTAGE AVEC TUBE ANTI-EXPLOSION)
 - 2 — LE DÉMONTAGE RAPIDE ET LA RECHANGE D'HELICE POURVUE D'UN MOYEU À DENT DE LOUP
 - 3 — LA ROUE LIBRE DE L'HELICE APRÈS DÉROULEMENT (PRESQUE COMPLET) SANS FROTTEMENT (PAS DE RESSORT EN CONTACT)
 - 4 — L'ARRÊT EN FIN DE DÉROULEMENT DE L'ÉCHEVEAU, CELUI-CI RESTANT TENDU, DONC PAS DE DÉCENTRAGE DU MODÈLE, ET PAS DE SOUILURES DU REVÊTEMENT À L'INTERIEUR DU MODÈLE PAR LE LUBRIFIANT.
 - 5 — L'ADJONCTION D'UN CÔNE D'HELICE IMMOBILISÉ PAR UN CIRCLIPS DANS UNE GORGE
 - 6 — LE MONTAGE DANS UN NEZ DE POSE LAGE POURVU DE 4 VIS DE REGLAGE DE L'INDICIAISON DE L'AXE DE TRACTION
- PAR SA MASSE (POURTANT FAIBLE 2,5 GRAMMES) D'AMÉLIORER LE CENTRAGE
- DE NE PAS BLESSER LE CAOUTCHOUC LORSQUE SE PRODUISENT DE GROS NOEUDS QUI CONTOURNENT LE CROCHET (CAS D'ÉCHEVEAUX TROP LONGS).



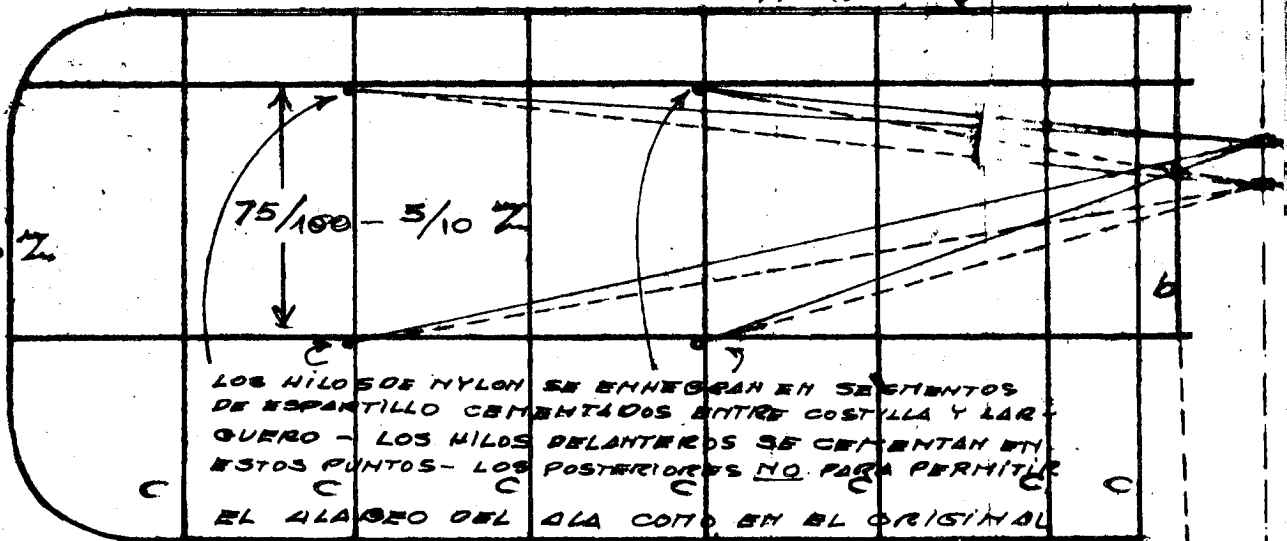
UTILISATION :

- TOUT EST DÉMONTABLE.
- BIEN REMONTER DANS L'ORDRE LES PETITES RONDELLES ACIER ET L'ARRÊTOIR EN CORDE À PIANO DANS LE BON SENS (FACE MEULÉE DERRIÈRE)
- MONTER ET COLLER LE MOYEU À DENT DE LOUP DANS LE TROU DE L'HELICE $\phi 2.002.5$
- CLOUER DEUX ÉPINGLES COURBÉES DANS LE MOYEU DE L'HELICE.
- LAISSER DÉPASSER LE MOYEU DE 0,5 DERRIÈRE L'HELICE OU RALLONGER AVEC UN TUBE MÉTALLIQUE SI CELUI-CI EST TROP ÉPAISSE.
- BIEN BLOQUER LE PALIER AVANT AVEC LE PALIER ARRIÈRE. CLOUER AUSSI DANS LE NEZ
- POUSSER L'AXE À FOND VERS L'AVANT, PUIS À FOND VERS L'ARRIÈRE, DENTS DE LOUP ENCLENCHÉES; LAISSER LE RESSORT REPOUSSER L'AXE SEUL VERS L'AVANT LE JEU EST ÉTABLI POUR LE DÉBRAYAGE NORMAL DE L'HELICE.

NOTA :

LA COUPE WAKEFIELD FUT REMPORTÉE PAR E. FILLON EN 1936 AVEC UN MODÈLE MUNI DE LA ROUE LIBRE CAW. DES CENTAINES DE MODÈLES EN FURENT ÉQUIPÉS, PUIS VINT L'ÈRE DES PALES REPLIABLES !... ET LA DISPARITION DE MODÈLES FORMULE LIBRE HAQUETTES VOLANTES, SEMI HAQUETTES ETC.....

BORDE DE ATAQUE: 75/100 - 5/10" L

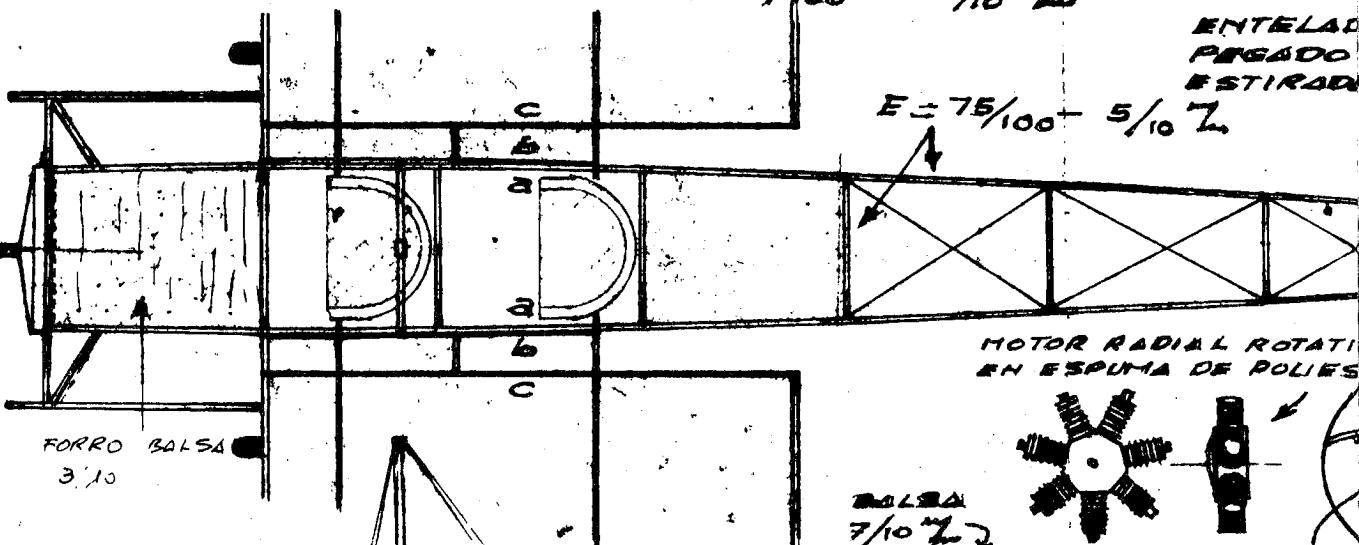


BORDE DE FUGA: 75/100 - 5/10" L

PARTE DE ESCOTA 45/100" L
ENCHUFADA EN BORDES DE ATAQUE Y FUGA

ENTELEAD PEGADO ESTIRADO

E = 75/100 - 5/10" L

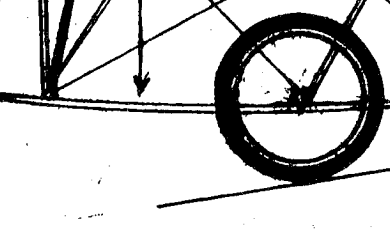


FORRO Balsa 3/10

Balsa 3/10" L

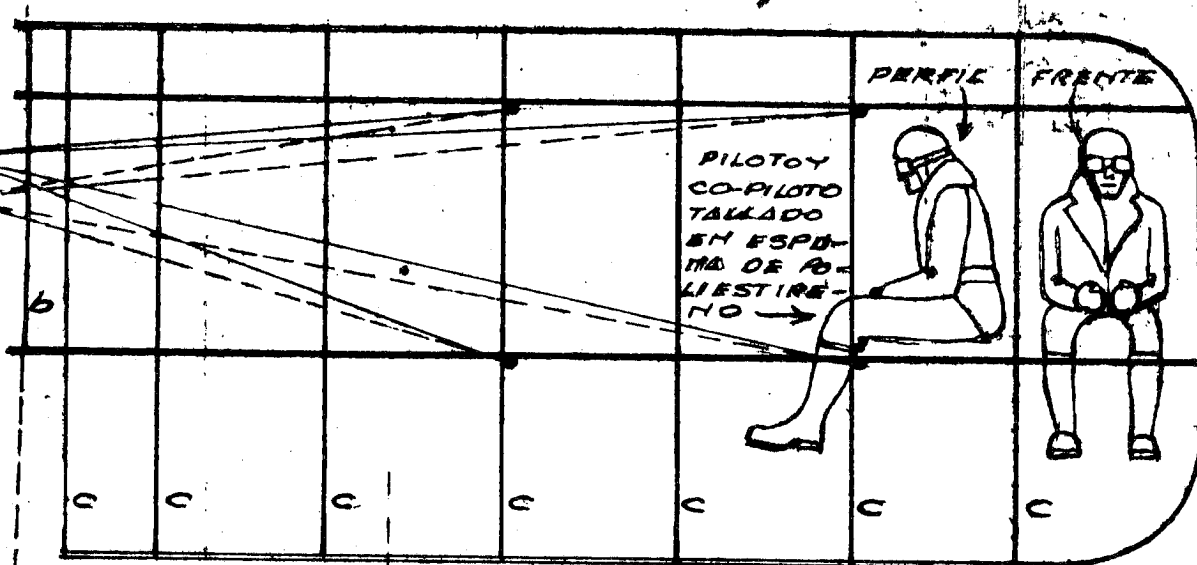
C.G. = 40% de C

E = 10/10" L

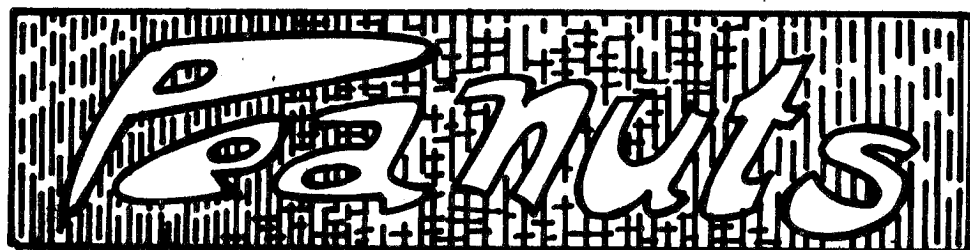
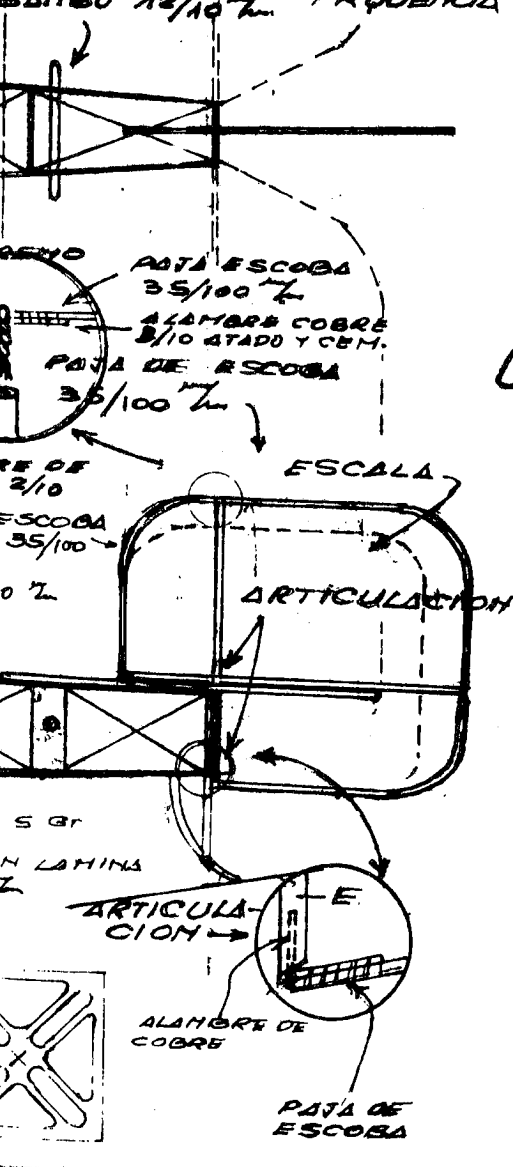


HANIO 3/10" CANT. 2

HANIO 5/10 CANT. 2



PAPEL DE CONDENSADOR
CON COLA VINILICA DILUIDA Y
AL VAPOR DE AGUA CON
BOMBU 12/10 mm. PRODEMOA



CASTAIBERT
GRACHUETE IV
ULISES ALVAREZ
URUGUAY.-

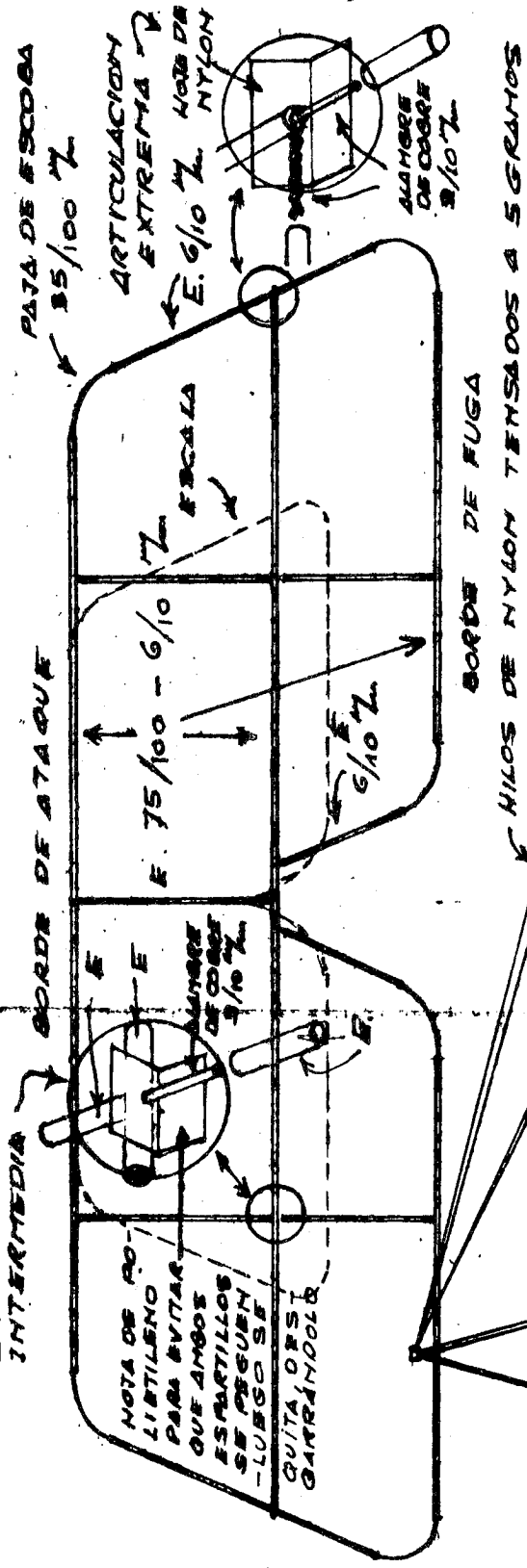
indoor
VOL LIBRE

NOTA :- LA ABREVIATURA
 "E" SIGNIFICA ES-
 PARTILLO
 - COLA : POXI-POL 10MM

CASTAIBERT IV CACAHUETE

(PARA SER CONS-
 TRUIDO EN ES-
 PARTILLO)

1.55
 23/6/74

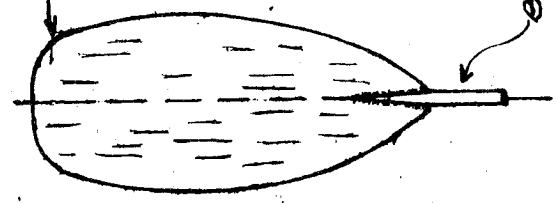


11 1/2

ALAMBRE DE COBRE 3/10 1/2

BORDO DE FUGA

HILOS DE NYLON TENSADOS A 5 GRAMOS



BALSA 8/10 1/2 MOLDADA

PESO : 4.5 G.
 HELICE : PASO : 1.8
 MOTOR : 2 HEBRAS DE 1.6 x 1 1/2 DE GOMA DURELLI NUEVA A 1122 VUELTAS
 TECHO : 8 M.
 TIEMPO 76 S

8MM Ø + 18/10 1/2 TORNEADO

RIOSTRAS EN HILO DE NYLON TENSADOS A 5 GRAMOS

RUEDES TORNEADAS EN STYROFOAM CON RAYOS EN HILO DE NYLON

E. 10/10 1/2

2407



SAINTE-FORMULE



MASSE MINI SANS MOTEUR : 2 GR.

La bagarre que j'ai soutenue durant 18 mois pour obtenir que le sous comité du vol libre d'intérieur revienne sur sa décision de ne pas imposer une masse minimale de cellule en Sainte-Formule, a enfin pris fin, sur une solution acceptable.

Par un procès verbal de la réunion du 18 juin 83 (en date du 27 juin) et dont copie me fut transmise en mi-juillet, je lis « que cette discipline (la Sainte-Formule) n'étant pas reconnue officiellement par la F.F.A.M., la commission n'a pas à trancher, mais à donner uniquement son avis.... que les clubs sont donc libres d'organiser des concours de Sainte-Formule avec les limitations qu'ils veulent. ».

Si le comité avait été aussi diplomate dès octobre 82, et également lors de la réunion du sous comité le 18-12-82 (voir décisions prises, sur le rapport de cette réunion, page 2164 du V.L. n° 35) quand le comité a retenu ma proposition de laisser libre la longueur de l'écheveau (et non la section de l'écheveau, mis deux fois de façon erronée, car la section a toujours été libre), mais a refusé le poids mini de cellule, donc décision ferme, je n'aurais pas eu à contacter tant de modélistes pratiquants, pour démontrer que le poids minimum était une décision approuvée et attendue.

Je demande donc aux lecteurs de Vol Libre d'ajouter, à la catégorie Sainte-Formule, cette précision : Masse minimale du modèle sans moteur: 2 gr sur la page 2216, V L n°36. Bravo au comité, d'avoir groupé les caractéristiques des modèles d'intérieur, très bonne initiative. Si dans quelques semaines, mois ou années vous construisez un Sainte-Formule réglementaire, vous retrouverez cette précision. Vous savez, hélas, que le comité n'ayant pas voulu revenir sur sa position, accepte que certains clubs puissent négliger cette limitation minimale de masse. L'avenir montrera qu'en salle perturbée, comme on en rencontre souvent en hiver, les modèles plus légers seront moins réguliers, plus fragiles et moins bons, comme ce fut le cas à Orléans en décembre 82 et à FLEMAILLE 83, pour certains modélistes.

Comme je suis persuadé que le bon choix est là, j'offre, à tout organisateur de concours Sainte-Formule senior, masse cellule mini à 2 gr, une somme de 100 francs pour corser leurs prix et les encourager ainsi à respecter le bon règlement, celui qui est adopté par nos amis étrangers.

FORMULE E Z B REVU PAR LE SOUS COMITÉ

Sur le procès verbal de la réunion du 18 juin 83, je lis ce texte: "Il semble que certains modélistes éprouvent des difficultés à se procurer du papier condensateur. Aussi, à la demande générale (sic) tout recouvrement à l'exception du microfilm, sera dorénavant accepté."

Modifier ainsi une formule étrangère, E Z B, qui se pratique aussi dans de nombreux pays étrangers, je trouve cela vraiment culotté.

D'abers, la formule E Z B demande un recouvrement papier; et si le papier condensateur ne se trouve pas facilement (quoique COOP-AERO en proposait, il y a un an) il reste le papier japon, ou simi-japon, qui ne manque pas en France (moins de 12 grammes au mètre-carré).

Mais admettre "tout recouvrement" (je pense au polycarbonate ou polypropylène, probablement aussi difficile à faire venir en France que le papier condensateur), c'est faire atteinte à une formule bien précise (recouvrement papier), et exposer les français à être ridicules (et non classés) lorsqu'ils voudront disputer un concours E Z B à l'étranger, avec, sur les voilures, un papier...transparent...qui n'est pas un papier.!!!

Si vous voulez RIRE un bon coup (pour vous remettre) lisez la page n° 1788 de VL n° 29, "V.L. HUMOUR", mais en sachant que c'est MOI l'auteur (c'est marqué, en petit, en haut) et non GPB, auteur "seulement" de la page de gauche. Rendons à René, ce qui appar-

tient à René.

René JOSSIEN alias Le Saint

THEORIE:

UNE VERITE SYNTHESE

JEAN WANTZENRIETHER



Mai 1980... de surprenants essais sur les stabilos de "Corbières Spécial", wak de bazar s'il en fut, menaient à la combinaison du "vieux" réglage PGI avec des stabilos à allongement réduit et profil plat (Vol Libre 27). Le tout fut dénommé T.O.P., Triple équilibre Optimal Permanent. Triple voulant dire trois axes, comme il se doit en aéronautique. Une vingtaine de waks et CH ont prouvé en diverses mains que ça ne volait pas plus mal que les meilleurs taxis antérieurs, mais il restait à démontrer qu'on était réellement au maximum de la perfo possible, la stabilité absolue étant sauve. Voilà qui trois ans plus tard est chose faite, et nous l'allons vous conter à propos de 2 CH tout-temps.

Avant toute chose mettez-vous sous les yeux la page 1877 de V.L. n° 31, dont le tableau du bas nous sera une référence d'ordre théorique. Puis examinons le plan du CH "Thermopyles". Il vous est proposé avec le premier réglage adopté... donc à ne pas reproduire.

Ce modèle essayait d'abord de résoudre la question du maître-couple. Le tube avant en FDV + 10/10 + kraft est relié au roseau de queue par une structure en 3 x 3 balsa qui fait cabane et maître-couple. L'aile repose à l'avant sur 2 pilotis en CAP 10/10, dans le but de bien dégager le bord d'attaque, ce qui est intéressant pour l'écoulement (accessoirement un réglage différentiel d'incidence... pour qu'on ait bien zéro partout !). Le bord de fuite repose sur le maître-couple. La solution n'est pas parfaite. Du point de vue aérodynamique en effet il se passe ceci. Sous l'intrados de l'aile la pression est toujours supérieure à celle de l'air ambiant. Par contre autour du profil de la cabane la pression est négative, inférieure à celle des alentours. Le mélange des deux sortes aboutit à une irrégularité dans la distribution totale de la trainée induite (il eût mieux valu que le maître-couple soit sur l'extrados, où les pressions auraient alors été de même signe). On a pourtant fait l'impasse, pour les deux raisons suivantes : facilité de fixation de l'aile avec deux bracelets, et nécessité d'accéder au tube porte-écheveau pour le remontage sur pied (lequel comporte une tige CAP verticale, et ne venez pas me parler de l'hérésie qui consiste à garder un embrochage horizontal, pouah !)

Du point de vue de la mécanique du vol, la haute cabane ne me plaisait guère non plus. Après des années de PGI exclusif (rappel : entre autres axe de traction passant par le CG sur la vue de profil du piè-

FIGURATION DE LA E : P.O.P.

ge), les 3 degrés de piqueur donnaient un axe passant 20 mm en-dessous du CG. Cela nous mettait dans la configuration n°7 du tableau que vous avez sous les yeux.

La question posée était dès lors celle-ci : quel allongement exact pour le stabilo ? Un CH précédent marchait très bien en PGI avec 4,1 . Les waks en coours d'utilisation intensive marchaient avec 3,5 et 3,1... mais leur stab était fixé sur pilotis, donc n'étaient pas sujets à la perte d'envergure (et de surface efficace, et de gradient de portance) qu'entraîne une fixation classique "posé sur le fuselage". Une demi-douzaine d'essais sur wak avaient permis de calculer une perte d'envergure de grosso modo 45 mm.

Si je mettais à nouveau 4 d'allongement géométrique, cela donnerait en efficacité 3,5 seulement d'allongement... Chiche ? Pour taster quelque peu les limites... et tenter le diable du même coup.

Le lecteur aura compris l'enjeu. Avec trop d'allongement au stab, l'aile vole en plané à un Cz en-dessous de l'optimum. Avec un allongement trop faible, le Cz est un peu trop élevé, ce qui est sans problème par atmosphère calme, mais nous met en danger de piqué à mort lors des gros chahutages, parce que parallèlement la stabilité statique aura diminué : oscillations à amortissement trop fort, revoir si nécessaire V.L. 26. Notre tableau indique qu'un taxi de type 7 a besoin d'un allongement de stab nettement plus grand qu'un taxi PGI de type 2 ou 4. Mais que voulait dire ce "nettement" ?

Les premiers vols se font sans problème. Dans la bulle le Coupe se comporte comme un chef, et engrange un 360 à son premier concours. Bien content, le propriétaire, qui remise soigneusement la bête au frais pour les grandes occasions. La première en sera le championnat 81 dont vous vous rappelez la météo de rêve... Et re... dans la caisse, les concours locaux étant dévolus aux taxis moins neufs. Vous devinez la suite... (sinon il n'y aurait pas d'article, hé !)

La suite s'effectua à Ambérieux 1982. Bulles et vent après les premiers tours sans histoire : soudain le modèle part en piqué prolongé, droit devant lui. Il redresse 20 mètres plus bas et boucle le maxi. Hasard des courants atmosphériques, bien entendu. Voilà-t-y pas qu'au vol suivant la mésaventure se reproduit. "Qu'est-ce qu'il a, ton taxi ?" ose même demander un collègue.

La preuve était donc faite, honte à l'habituelle paresse qui trouve des excuses à ne pas tester un taxi par tous les temps. L'amélioration de la stabilité

CAUTION!
ATTENTION!
VORSICHT!

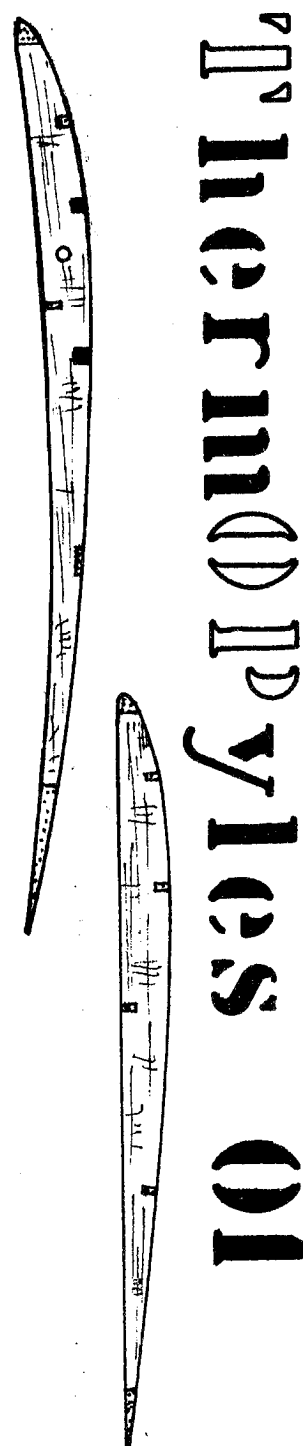
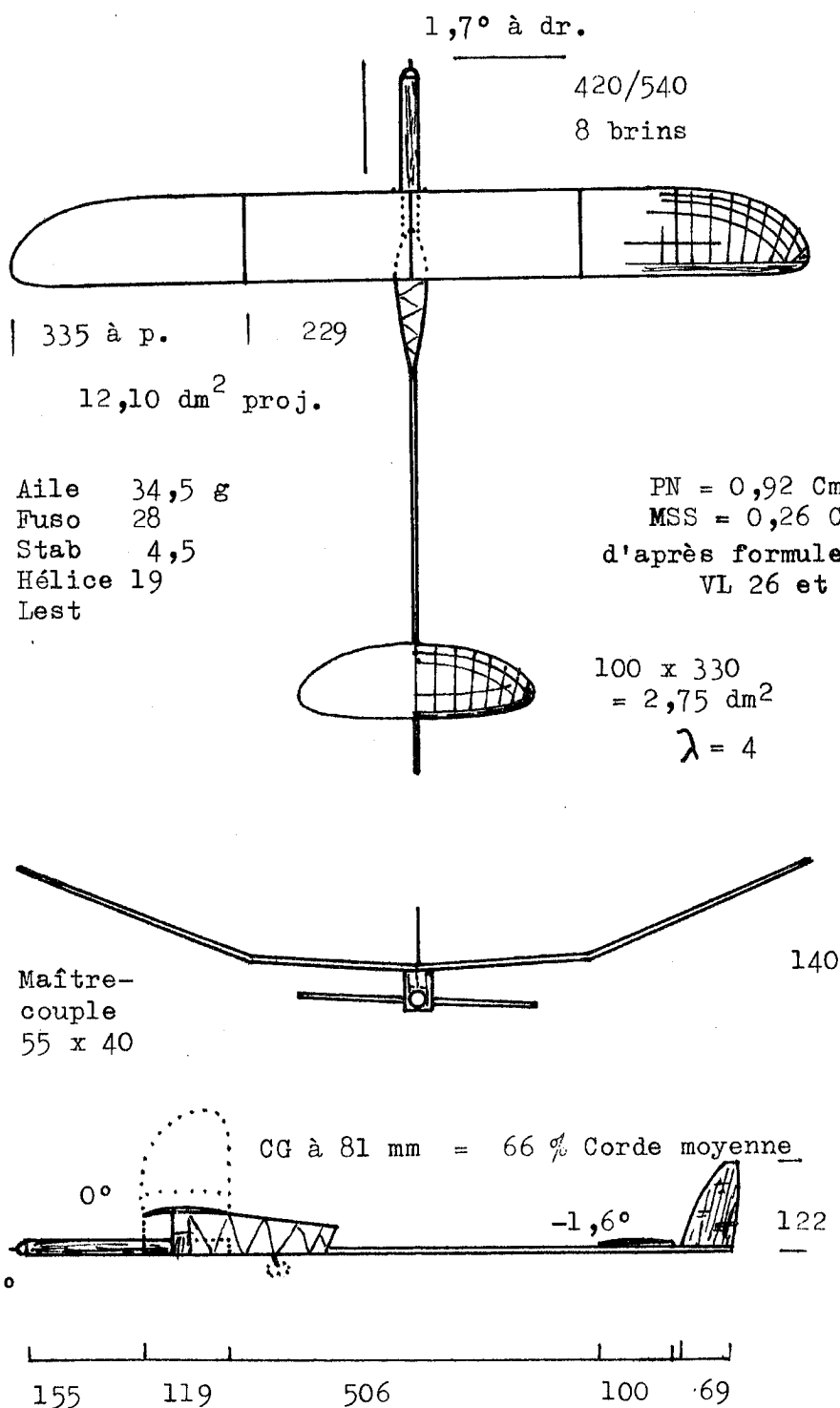


Les réglages
indiqués sur ce plan
ne sont pas
les bons !

Ceci dit afin que vous lisiez l'article : les
bons sont cachés dedans.

Mit der angegebenen Trimmung ist das Modell unsicher.
Bitte Artikel lesen !

Trim data of this drawing give an unsafe glide. Please read the article !



Traction 20 mm sous le CG

2411

VOL LIBRE 39

au plané demandait d'avancer un peu le CG, et d'augmenter d'un poil le Vé. Mais voilà, ce dernier changement aurait détruit la montée. Pour recombinaison à la fois grimpée et plané, on pouvait soit construire un stab d'allongement plus important, soit rajouter du piqueur (c'est le tableau qui le dit !). On a bien entendu préféré réduire la distance verticale entre CG et axe de traction. Les nouveaux réglages sont les suivants : -5° au nez, soit 10 mm entre CG et axe, -1° à l'aile et $-3,2^\circ$ au stab, donc Vé augmenté de $0,6^\circ$. Et le CG ? Reculé, hihi, de 3 mm, soit de 2% sur la corde moyenne. Tout ceci s'est fait à partir du réglage de la surpuissance avec les 2 degrés de piqueur en plus. Si le recul du CG (faible, tout de même) ne correspond pas à ce que nous attendions (mais tant de paramètres sont en jeu, et surtout le virage en plané...), on notera l'influence très nette de la direction de la traction par rapport au CG. Notre tableau se trouve donc confirmé. Et retenons : 4 d'allongement pour 10 mm de " zp ".

Les réjouissances ne s'arrêteront pas là. Prenez un autre taxi, même aile, cabane sous le fuselage cette fois, et stab de 3,4 d'allongement géométrique. La traction passe par le CG, gros moulin et grimpée courte. Si nous prenons en compte l'allongement "efficace", c'est du 3. Au fil de pas mal de vols et de concours, le "Résidu" - c'est son nom - montre une nette tendance à sortir de la bulle, tout en étant capable aussi de resserrer correctement à d'autres moments. Autopsie des quittages de bulle : ça commence par un desserrement de virage plané, c'en devient carrément une ligne droite vent dans le dos. Plus loin ça respire normalement, mais ça n'est plus dans la cheminée, of course. Qu'est-ce qui le met en ligne droite ?

Raisonnons par l'absurde : au lieu de se mettre à foncer tout droit, Résidu ferait mieux de cabrer un bon coup et de basculer sur l'aile droite comme tout CH qui se respecte. Incapacité de cabrer = trop peu de "stabilité statique", c'est-à-dire CG trop arrière et manque de Vé. L'histoire de Thermopyles se renouvelle, cette fois avec d'autres manifestations plus "latérales" (l'aile sans cabane y est probablement pour quelque chose). Le taxi dérangé par les bouffées de bulle se rattrappe en léger piqué... vitesse augmentée et Cz trop faible au stabilo... et comme le virage plané est donné par le seul stabilo penché, ce virage ne se fait plus. Imaginez sur le même piège un volet de dérive braqué à droite, on aurait un joli piqué en spirale progressive. Les solutions consisteraient à ajouter du piqueur, ou à ... Mais voyez donc Thermopyles.

Bilan. Sur 2 waks on a expérimenté des stabilos à trop grand gradient de portance : V.L. 20, 21 et 27. Sur 2 CH on a atteint les limites inférieures des gradients faibles. Le calcul expérimental-théorique de V.L. 31 est confirmé. L'apparition de phénomènes dangereux a été décrit, et se repèrera facilement (!) sur les taxis ultérieurs. De plus il apparaît que les mêmes valeurs optimales d'allongement sont applicables en wak comme en CH, compte tenu du système de fixation du stab.

Bouquet final et accessoire, si vous permettez. Pour tester quelque peu le concept TOP, l'auteur a

remis sur un wak et un Coupe un axe de traction passant confortablement sous le CG. Eh bien, on va abandonner dare-dare cette pratique des temps anciens. Car elle diminue à vue d'oeil la vitesse obtenue en début de montée. La question intéressante est de savoir pourquoi, puisque de toute façon un équilibre est obtenu sans problème aucun. Il faut faire l'hypothèse suivante, semble-t-il. Un "équilibre" ne veut pas dire grand'chose, si on n'y accole pas la notion de stabilité, c'est-à-dire la capacité à revenir rapidement à l'équilibre après le moindre dérangement. Or sur tout caoutchouc, y compris et surtout réglé parfaitement, il existe une "perturbation" de calibre considérable : la décélération du début de grimpe, de 10 à 5 m/s en 4 secondes sur un wak 16 brins. Inerties, variations de Reynolds et des moments cabreurs du profil d'aile, etc... doivent jouer de façon sabulissime, et aucun théoricien n'a encore défriché le domaine. Une chose pourtant est certaine, et parfaitement connue de la grande aviation : un axe de traction passant sous le CG a une action déstabilisante. C'est-à-dire qu'après une perturbation, cette disposition de l'axe tend à renforcer le déséquilibre du taxi (c' est le contraire pour une traction passant au-dessus du CG). De sorte qu'on va demander davantage de travail redresseur au stabilisateur. Donc davantage de trainée induite pour celui-ci, à ajouter surtout à la trainée (induite et 2D) augmentée de l'aile dans le cas d'une perturbation à cabrer. Et sans oublier que le taxi ne peut répondre qu'après "un certain temps" au travail du stab, en raison des inerties. Les expériences faites aux Etats-Unis sur les motos V.H.T.L. (= axe de traction surélevé) ont prouvé une stabilité sans défaut, virage à droite ou à gauche ou tout droit : voir Stanley Hill, "VHTL Developments", Year Book 1959-61. Et si les ailes basses à notre René national marchaient si fort, c'est qu'il y avait bien des raisons, que diantre. Et même.... le(s) Sudiste(s) s'y met(tent) : relire V.L. 27. Mais eux (il) font ça pour rire, uniquement. Mais si : ill'a écrit !

DEUTSCH ÜBERPRÜFUNG DER T.O.P. SYNTHESE.

Mit dem Begriff T.O.P.

(Drei Achsen Optimales Permanentes Gleichgewicht) wird gemeint ein Entwurf der Gummimotormodelle, so dass ohne Winkel- bzw Rudersteuerung der beste Steigflug erreicht wird zugleich mit dem bestmöglichen Gleitflug (Leistung + Stabilität). Kern der Sache ist ein HLW mit gerade-unterseitigem Profil und kleiner Streckung. Siehe Vol Libre Nr 20, 21 und 27. Aber wieviel "klein" kann und muss diese Streckung sein ? Ein Experimentieren war erforderlich, und das Modell Thermopyles sollte dies schaffen. Es zeigte sich, dass das Ergebnis auch für Wakefields gültig ist.

Also : Thermopyles wurde mit einer Leitwerksstreckung versehen, die vermutlich etwas zu klein war : 4. Diese 4 passt sehr gut für Modelle, deren Zugachse genau

durch den Schwerpunkt läuft (Seitenansicht). Das theoretische Rechnen (V.L. 31) hat aber darauf gewiesen, dass Modelle mit tiefer laufender Zugachse - hier 20 mm ! - eine grössere Streckung brauchen. Tatsächlich : alles ging gut für Thermopyles, bis eines Tages der Wind und die Böen die Kiste etwas kräftiger rüttelten. Da ging das Modell im Gleitflug auf die Nase, richtete sich nur 20 Meter tiefer wieder auf. Ursache ; zu kleines statisches Stabilitätsmass. Nach V.L.31 gibt es hier 2 Mittel : eine grössere Leitwerksstreckung, oder mehr Sturz. Das zweite wurde gewählt. Nun geht die Zugachse mit 5° Sturz 10 mm unter dem Schwerpunkt vorüber. Der Einstellwinkel der Tragfläche liegt bei -1°, die EWD ist um 0,6° vergrössert. Merkwürdigerweise rückt der Schwerpunkt 2 % der Durchschnittstiefe nach hinten, was wahrscheinlich der Gleitflugkurve zu danken ist.

Ein sehr ähnliches Modell, ohne Pylon und mit einer durch den Schwerpunkt laufenden Zugachse, zeigte ein anderes mieses Flugbild : in der Thermik begann es geradeaus zu fliegen ! Ursache : das Modell ist unfähig, sich leicht zu überziehen, um die gewünschte engere Kurve einzuleiten. Auch hier ist also die EWD zu gering. Diesmal hatte das Modell nur 3,4 HLWStreckung !

Endergebnis dieser Versuche : Streckung 4 für 10 mm senkrechten Zugachsenabstand (= 8 % der Flügeltiefe), Streckung 3,7 für Nullabstand. Mit weniger Streckung gibt es die oben genannten düsteren Erfahrungen. Mit mehr Streckung ist das C_a der Tragfläche zu klein für den bestmöglichen Gleitflug (C_a^3/C_w^2 max. wird nicht erreicht).

ENGLISH CHECKING THE T.O.P. SYNTHESIS

In the reports of the NFFS Symposia 1981 and 1982, the author demonstrated that a wakefield must have a small aspect ratio tail in order to perform simultaneously the best climb and the glide at C_{l3}/C_{d2} max with the optimal stability. VIT and autorudder are superfluous, and one can even say that such devices are only a remedy for a defective design of the model. A question remains : how much "small" can and must the tail AR be ? Two CH models will help to the solution. The results are applicable also to FLB models (see the french text).

The model Thermopyles had a thrust axis traveling 20 mm below the CG (sideview). This arrangement corresponds to the model type Nr 7 in the article of the 1982 Sympo. After the theoretical computation it was to be expected that a relatively great tail AR was needed. Previous CHs with thrust axis passing through the CG flew very well with AR = 4 : in this case the AR must be very small. So, if we set a 4 on the Thermopyles, we have to expect that the glide approaches to the lower limit of the "static stability margin". Let's look what will happen.



After numerous flights in good air conditions, wind and thermals become stronger a day. At the glide phase, Thermopyles begins suddenly to nose down, and stabilizes only 20 meters lower. Well, the theory was right ! Two remedies were possible : a greater tail AR, or a smaller vertical distance between CG and thrust axis. The second was chosen, the vertical distance was reduced to 10 mm, and the new trim becomes as follows : downthrust 5°, wing incidence -1°, wing-tail decalage increased by 0,6°. Surprisingly the CG travels backward by 2 % of the mean chord, but this can be due to the glide curve. Note that the power at climb beginning is very strong : 8 strands 6 x 1. The Wing-tail decalage is to be trimmed with great care, and this setting further governs the rest of the trim. The theoretical computation in the 1982 Sympo shows the powerful influence of the thrust axis.

An other CH model was equipped with a 3,4 AR tail, thrust axis going through the CG. The model had by the glide a marked tendency to open the circle in a thermal and to go straight away with the wind... Here also was a lack of static margin, the model was unable to nose up and following to start a tighter right circle.

So we can conclude. For a thrust axis passing through the CG the under limit of the tail AR is probably 3,7. For a thrust axis passing 10 mm below the CG, tail AR is to be 4. The location of the CG has also influence, see the Sympo 82.

VOL LIBRE

RETOMBÉES D'AUSTRALIE

LES IDEES, OPINIONS, REFLEXIONS,
ARGUMENTS, PRESENTÉES PAR LEURS AUTEURS N'ENGAGENT
QUE LEUR PROPRE PERSONNE.

DES LENDEMAINS 
QUI NE CHANTENT PAS..

GEORGES MATHERAT - A.C. ROMANS

- En quoi la majorité des motilistes peut-elle se sentir concernée par ce qui se passe au sein de la Fédération Française d'Aéromotilisme, ou par les compétitions à l'échelon mondial?

- Surtout, en quoi beaucoup de motilistes peuvent-ils prendre un quelconque intérêt aux préoccupations de leurs congénères du vol libre, dont ils ignorent fréquemment jusqu'à l'existence? (lieux d'évolution différents)

- les faits :

Pas de Français cette année aux Championnats du Monde de Vol Libre en Australie. La Fédération, chargée de ces questions, disposait pour cela d'équipiers hautement entraînés et de finances largement suffisantes. Toute tentative d'explication divèlerait les motifs volant à très basse altitude.

- la raison de ce propos :

Cette affaire risque de créer un malaise entre télécommandistes et vol libristes, là où ils co-existent

- Pourquoi?

Parce qu'il y a 10 administrateurs télécommandistes sur un total de 23

Parce que le scrutin a été négatif (15 contre 8) et que les 10 télécommandistes ont probablement et logiquement voté "contre"

- Mais il serait un peu simple d'en conclure que la télécommande est à l'origine des malheurs du vol libre

L'examen des faits montre au contraire que le mal a pris sa source dans le Vol Libre lui-même

Certes, la non-participation française résulte du vote des administrateurs; mais en est-il possible de prendre un grand risque d'estimer que le bon sens des administrateurs télécommandistes a été surpris; il est évidemment très difficile de se prononcer sur l'opportunité de décisions concernant une catégorie que l'on ne pratique pas soi-même - Au sein d'une Fédération, cela est également très dangereux

Si la F.F.A.M., dans son état actuel et par son vote, a strictement trahi les objectifs qui figurent en tête de ses statuts, il n'y a pas pour autant de raisons pour que de tels errements ne se perpétuent sur les relations fréquemment excellentes entre télécommandistes et vol libristes. Espérons que cette malheureuse affaire ne se reproduise ni pour la télécommande, ni pour le vol circulaire

der hangflieger

FIE

- ABONNEMENT
- 4 NUMEROS - PAR AN -
- 18,50 DM -
- CHEZ -
W. SPIES -
RATHNACHERWEG

TOUT SUR, ET POUR LE VOL DE PENTE MAGNETIQUE ³⁸ 5657-HAAN-1
R.F.A.

1	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56
2	7	12	17	22	27	32	37	42	47	52	57
3	8	13	18	23	28	33	38	43	48	53	58
4	9	14	19	24	29	34	39	44	49	54	59
5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60

- paru -
- erschienen - 2129
- épuisés -
- ausverkauft -

Vol libre

CLAP

modélisme

ABONNEMENT

Nom

Adresse

souscrit

souscrit

(5 ex. minimum à la même adresse)

abonnements collectifs à 55 F.

Toute commande et abonnement doit être accompagné du règlement par chèque établi à l'ordre de :
L.F.E.E.P. - CCP 4143-90 U Paris.
Bon à retourner à : L.F.E.E.P. - Service CLAP
3, rue Récamier 75341 Paris Cedex 07

TRAITE - LE VOL LIBRE - LE VOL CIRCULAIRE - LA RC.
LE BATEAU - LA VOITURE.
EGALEMENT VENDU EN KIOSQUE.



Le Nombre des abonnés à VOL LIBRE ne cesse d'augmenter...



Si ça continue cela va être difficile pour moi de devenir le maître du monde

Monsieur, je dois attirer votre attention, sur la progression abusive d'un Journal qui, sans aucune vergogne a copié votre titre, hem...



hem..., en inversant, d'une façon maladroite. Le sens des mots, et je vous encourage par cette lettre, à demander réparation au Journal "VOL LIBRE"

Signé : un fidèle lecteur du "CANARD ENCHAÎNÉ"

AUSTRALIAN BLUES

J. CLAUDE NEGLAIS

Puisqu'en France tout finit par des chansons et que celle là est triste.

Quand la sélection se déroula à Issoudun début octobre 82, nous savions que les CH. du Monde avaient toutes les chances de s'édifier en Australie. Notre participation était donc entre "guillemets" mais, bastil y avait un an pour se retourner.

Pendant l'hiver, l'impression générale était que nous ne pourrions pas y aller, le coût du voyage dépassait de loin les crédits alloués (90 000 F) et les organismes de tutelle répondaient " on a déjà donné" aux demandes de rallonge. (conversation téléphonique avec Alain ROUX)

Début avril, cela s'arrange, par copain POINTEL interposé, UTA nous propose un tarif sans concurrence ; 7500 F aller retour direct PARIS SYDNEY. L'aventure devient possible, mais les vols étant peu fréquents, le séjour et le coût se trouvent rallongés d'autant. Le 6 / 4 Bernard Boutillier nous informe que lui et Pierre Chaussebourg sont désignés comme accompagnateurs, qu'on va pouvoir y aller, mais qu'il faut s'attendre à participer frais à hauteur de 2000 F. Bernard nous demande de prévoir nos congés en conséquence (3 semaines)

Deux réactions possibles, accepter ou pas. La mienne : 15 jours en Australie pour 2000 balles ce n'est pas cher, hier on n'y allait pas, le départ c'est dans cinq mois, ce n'est pas le moment de faire des ronds dans l'eau, efficacité, efficacité ! J'accepte par retour de courrier.....je serai le seul m'apprendra un coup de téléphone de Patrick Jomarien dans la semaine ! "Les autres" ne sont pas d'accord, ce n'est pas normal qu'on paye 1 centime etc.....Il "n'y a qu'à balancer" Pierre Chaussebourg qui est de trop et à dix les crédits seront suffisants. Un peu estomaqué je ne me prononce pas et prévient Pierre que le drapeau noir flotte sur la marmite. J'avise Jomarien que je ne dispose d'aucun moyen OBJECTIF pour décider que deux accompagnateurs c'est trop. La FFAM nous confirme par courrier du 18 avril qu'il faut réserver nos congés.

Le 7 juin, Michel Iribarne " es qualité de plus ancien" (,) se fend d'un courrier circulaire reprenant les théories de Jomarien (et des autres) mais attaquant personnellement Pierre Chaussebourg avec des arguments ne volant pas si haut que ses motomodèles. La logique mathématique est resollicitée, Pr. Dupuis à l'appui. S'il n'y pas assez de sous, il n'"a qu'a " supprimer le second. Mazette ! Pierre est accusé de magouillage, d'intrigue cela venant s'ajouter à son passif régional (?????)

Rappelons ici qu'en 79, pour Taft, Henri Braud avait été élu et Pierre Chaussebourg désigné ENSUITE compte tenu de sa connaissance de la langue. EFFROYABLE MALADRESSE FEDERALE ! A mon avis l'argument était de poids, mais il ne fallait pas faire voter !! Alors magouille ou pas ? allez savoir.

Puisqu'il faut appeler un chat ,un chat et que cela traîne en travers du Vol Libre depuis lors, rappelons nous que Braud junior et Patrick Jomarien étaient membres de l'équipe planeur 79? Qu'un contentieux entre eux et Chaussebourg date de l'époque est évident. Quant à son passif régional (?) c'est , Michel , trop en direou pas assez. Vu d'ici , Pierre est un copain , peut-être bavard sur les terrains mais chacun a ses défauts et celui là lui permet de connaître tout le monde ; il est bon organisateur et argument massue , maîtrise totalement la langue.

Le Poulet de Michel se digérait difficilement , mais il n'y a pas là dedans , à mon avis , de quoi aller se battre en duel; notre Président à tous convoque tout le monde , le 30 juin (à 18 H , à Paris en semaine !!!!!!!) pour une réunion de conciliation . Toujours "légaliste" j'envoie un pouvoir à B. Boutillier car à cette heure là je suis encore au bureau et à 350 km de Paris. Le samedi 25 , il m'informe par téléphone qu'il a démissionné " pour laisser le champ libre à Pierre, traîné dans la boue par Michel" Je fais un pouvoir à Pierre . La réunion ne donne rien , si ce n'est la démission du 2 ème chef d'équipe, et les dirigeants consultent par courrier le Conseil d'Administration sur l'opportunité de chercher encore à envoyer l'Equipe. A la majorité, il est décidé de laisser tomber , c'est la teneur de la lettre du 2 / 8 de Jacques Morisset.

Avec Landeau et à son initiative , nous décidons d'écrire à chacun des 25 administrateurs que nous estimons mal informés des efforts consentis pour se hisser au top niveau mondial et être prêts. Après réception de ces arguments , une réunion du CA entérine la décision précédente , avec encore une voix de plus contre (Réunion du CA du 4/9).

Début septembre l'ami De Lapparent , choqué par le procédé , prend les choses en main et tente de négocier avec Mrs. Morisset et Rey.

De ces entretiens , il semble ressortir que nos dirigeants ne demandent pas mieux que d'envoyer l'Equipe , mais qu'ils ne peuvent pas aller à l'encontre du CA. Un "prière " un peu appuyée venue d'en "haut " pourrait leur permettre de passer outre sans trop perdre la face ou la confiance du CA. Un nouveau projet est mis sur pied avec Jacques Valéry comme chef d'équipe et Oh ! surprise (pour tout le monde sans doute) , De Lapparent obtient du ministère , qu'il demande à la FFAM de revoir sa position . Nos illustres dirigeants se découvrent alors des scrupules , consultent le bureau (parapluie, parapluie !) qui confirme la décision du C.A.K.O. à jours du départ !!!

Que retenir ?

- qu'à mon avis la FFAM n'attendait qu'un prétexte pour ne pas envoyer l'équipe , ça faisait de l'argent "gâché".
- que certains ont été assez naïfs pour leur tendre la perche saisie au vol .
- que j'ai été surpris et amusé de voir à Issoudun Pierre Chaussebourg et Bernard Boutillier faire intamment "l'union sacrée" pour y aller tous les deux. C'est Pierre campé en face de moi qui me l'a dit . Mais ça ne me paraissait pas (et paraît toujours pas) la plus mauvaise solution /
- que la hargne de mes collègues à l'égard de Pierre n'a eu d'égale que la petitesse de nos deux "Capitaines" qui ont , c'est évident quand on fait le décompte des voix , voté à chaque fois contre l'envoi de l'équipe . Rancune !

Entre la duplicité de nos dirigeants , qui n'ont jamais cru un instant que De Lapparent obtiendrait quoi que ce soit du ministère, la petitesse de nos capitaines " après nous le déluge" , le rase-motte du Conseil d'Administration (comment des gens comme Magne peuvent ils

prendre des décisions pareilles pour des histoires de gamins), la naïveté (au bénéfice du doute) de quelques collègues, je serais curieux de savoir ce qu'ils pensent à cette heure ci de leur croisade pour la gratuité ? je ne vois vraiment plus aucune raison de m'escrimer sur un terrain. J'avoue sans fausse honte, que je ne concoure que pour essayer de gagner et qui si le genre d'arguments que nous avons utilisés avec Landeau ne réussit pas à convaincre, et bien je ne joue plus. Si arriver à un tel niveau, investir autant dans une préparation sérieuse avoir un titre à défendre compte moins pour un CA transformé en jury que les excès de langage d'un emporté, désolé mais je vais à la pêche. IL N'EST PLUS QUESTION POUR MOI de prendre une LICENCE à la FFAM.

Y a pas grande perte diront certains!

20 années de souvenirs, les COPAINS ESTISTES bien sûr et puis les CARLES BRAUD MATHERAT LANDEAU PAILHE DUPUIS PIERRE BES PETIOT VALERY LEPAGE RIFFAUD et les "anciens" JOSSIEN CHEURLLOT GERLAUD FILLION .. désolé Emmanuel de ne pas avoir pu assurer votre relève.

Amitiés à tous et bons vols !

MAIS QUELLE AMBIANCE DEMAIN SUR LES TERRAINS !!

Jean Landeau
26-10-83

BO. N° 36 - EDUCATION NATIONALE 3-11-83

Ont-elles eu une incidence sur la formation et l'insertion professionnelle des élèves ?

Ont-elles contribué à la lutte contre les échecs scolaires ?

6° Quelles difficultés avez-vous rencontrées (regroupement et transport des élèves, éloignement des terrains, difficultés administratives ou financières...) ?

7° Quelle formation aéronautique avait reçue l'animateur de l'expérience (certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique, pilote d'avion ou de planeur, club d'aéromodélisme...) ?

Un complément de formation vous aurait-il paru souhaitable ? Dans quels domaines et sous quelle forme ?

Quelles sont vos sources actuelles d'information (ouvrages publiés par le SFACT, revues, mouvement associatif...) ?

8° Dans le cadre d'une éventuelle réforme de la formation aéronautique dans l'enseignement (de l'aéromodélisme à l'aviation grandeur réelle), que proposeriez-vous ?

Etablissement :

Nom, prénom, grade de l'animateur de l'expérience :

Nature et niveau de l'enseignement :

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des Affaires générales,
B. TOULEMONDE.

Ont participé à ce numéro :

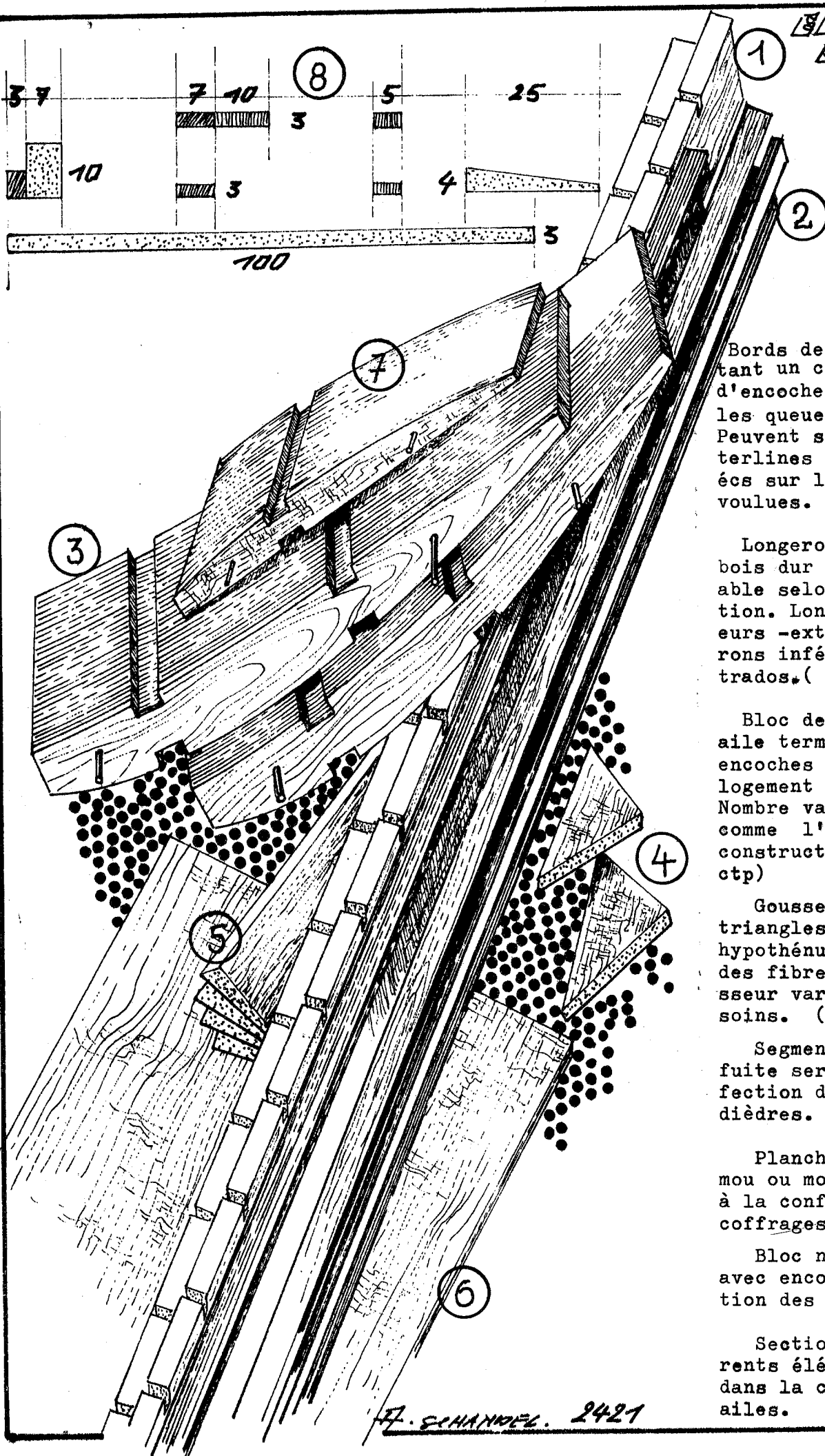
Georges Mathérat
J.C. Néglais
Celso De Santi
Jacques Valéry
Paul Lagan
Philippe Richer
Dave Greaves
Aero Coop;
Emmanuel Fillon
D. Kristensen: J/Korsgaard
J.M. Chabot
Claude Weber
Ulises ALVAREZ
René Jossien
Jean Wantzenriether
Pascal Lenotre
B.O.de l'Educ. Nationale
Modelar (Ccsr)
Wolfgang Gerlach
Harold Rothera
Jacques Delcroix
Serge Allegret
A. Schandel
I. Schandel

CHAMPIONNATS D'EUROPE 84 LIVNO, YU. DU 27-8 - AU 2-9 -

2420

VOL LIBRE 39

ÉLÉMENTS D'AILÉ



Bords de fuite, comportant un certain nombre d'encoches, pour recevoir les queues de nervure. Peuvent s'acheter tout t terlines ou sont pon- écés sur les dimensions voulues. (Balsa) ①

Longerons, baguettes bois dur de nombre vari- able selon la construc- tion. Longerons supé- rieurs -extrados - longe- rons inférieurs -in- trados. (pin) ②

Bloc de nervures pour aile terminé, avec les encoches nécessaires au logement des longerons. Nombre variable tout comme l'épaisseur selon construction. (balsa et ctp) ③

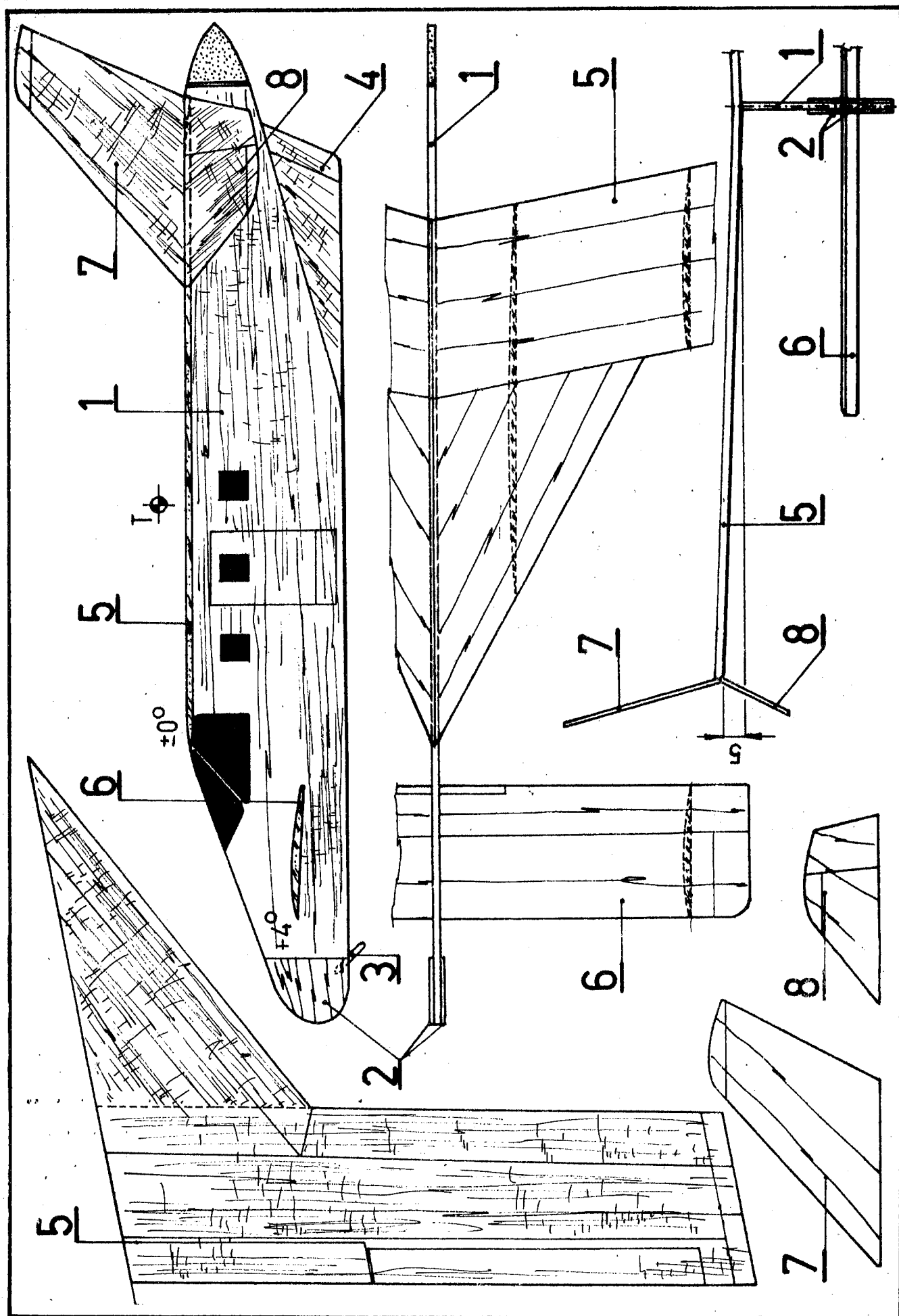
Goussets, petits triangles rectangles, ave hypothénuse dans le sens des fibres du bois. Epai- sseur variable selon be- soins. (balsa) ④

Segments de bord de fuite servant à la con- fection de la cassure de dièdres. (balsa dur) ⑤

Planchettes de balsa mou ou moyen, servant à la confe tion des coffrages à réaliser. ⑥

Bloc nervures stabilo avec encoches pour posi- tion des longerons. ⑦

Sections des diffé- rents éléments entrant dans la construction des ailes. ⑧



2422

LANCE SANDOW. TIRE DE LA REVUE "TCHÈQUE MODELAR"

COUPE D'HIVER - ANCIENNE M.R.A. -

COMBAT DES CHEFS

ROMANS 25-26 FEVRIER

AMBIANCE...DOUCHES CHAUDES...

REPAS...BEAU TEMPS...

ASSURES !!

INSCRIPTION : 30F

GUY BUISSON

"Les Barrys"

TROPHÉE "COMBAT DES CHEFS" 26320 ST MARCEL LES VALENCES
OFFERT PAR "VOL LIBRE" - FRANCE -

SELECTIONNES POUR LES CHAMPIONNATS D'EUROPE 1984 -
AUSWAHL FÜR DIE EM. 1984 - EN. R.F.A. -

- F.A.A. -

PÜTTNER, S. -
SCHMIDT, HELMUT
STROBEL, KARL.

F.A.B.

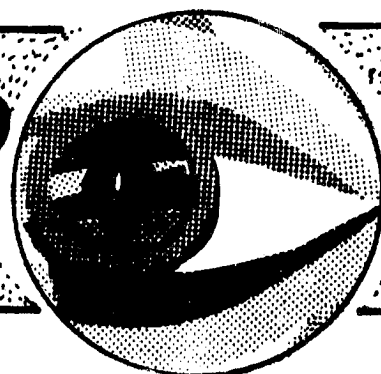
HOFSASS, REINER
SILZ, BERND
DÖRING, LOTHAR

F.A.C.

SEBLIG, HANS
HEIDEMANN, THOMAS
BAUMANN, FRANZ

VOL LIBRE

CLASSEMENTS CONCOURS



- PRIERE DE FAIRE PARVENIR
DATES - LONGTEMPS A L'AVANCE
- COMPTES RENDUS ET CLASSEMENTS
SONT TOUJOURS BIENVENUS
A VOL LIBRE - !



REEDITION VOLLIBRE

N°1 + 12. + 1 + 3 DEJA REIMPRIMES. 15F le numéro -

Ecrire - à Vol Libre. 16 chemin de Bullenwoorth
67000 STRASBOURG-ROBERTSAU. Tél. (88) 31 50 25

PAIEMENT PAR CHEQUE

- A. ANDRÉ SCHANDEL.

2423



ZÜLPICH

Après un mois de juillet et d'août marqués par un temps chaud, sec et stable dans la région de Cologne, le passage d'une forte dépression était annoncé pour la fin de semaine du 4 septembre ... comme par hasard.

Arrivés le vendredi après midi, nous constatons qu'une colonie plus réduite que d'habitude était sur le terrain.

La tente montée, commençait de suite à se faire secouer Une nuit peu paisible, par vent violent, un réveil pâteux et frais agrémenté d'un vent allant à des vitesses de l'ordre de 9 à 15 m/s. Toute la journée du samedi les vols furent repoussés à d'autres heures, entre temps la pluie s'en mêlait aussi.... nous passons la journée au refuge sur le terrain, pour discuter au niveau international, ça fait du bien aussi cela.

Samedi soir un bon tiers des présents plie les gaules, en particulier les Hollandais et quelques Parisiens. A 20 heures projection à la Stadthalle d'un film sur les CH. d'Europe 1982 qui s'étaient déroulés ici. Rassemblement général du monde restant autour d'un café ou d'un demi. Promesse de l'organisateur de commencer le concours le lendemain matin si les conditions.....sont acceptables.

Réveil peu glorieux mais le vent est fortement tombé..... Regroupement général des concurrents restants sur neuf postes. Début du premier round 8 h 15.....

Pour alléger la journée 5 vols au programme. Conditions de vol difficiles, aire de départ en bordure du plateau - dans les remous atmosphère instable et fortement perturbée. On assiste à quelques phénomènes curieux en wak et planeurs, montée dans la bulle et retour au sol en 2 mn et moins.....

Le matin après trois vols, 6 pleins en planeur dont trois Français : T. MARILIER, F. RICHER, et T. SCHANDEL. L'après midi conditions encore plus difficiles, le vent souffle, récupération lointaine ...champ de maïs.....les jambes sont lourdes.

Finalement MARILIER (F) en planeur, KRITENSEN (DK) wak et F. CHILTON (GB) en moto l'emportent, aucun fly-off aucun plein!!!!

Remise des prix (une coupe aux cinq premiers) dans une bonne ambiance.

Retour au bercail, sous la menace d'une nouvelle dépression...

Klasse F 1A - Jugend -

	JUNIORS
1. Schandel	
2. Richer, Francois	
3. Flohr	
4. Korthaus	
5. Rumpp	
6. Schellhase	
7. Mang, R.	2424

F.	180	180	180	170	153	=	863
F.	180	180	180	124	135	=	799
D.	180	165	180	180	93	=	798
D.	77	180	180	102	180	=	719
D.	-	180	111	180	180	=	651
D.	179	180	-	104	180	=	643
AUT	92	57	180	135	52	=	516

Klasse F 1A

1. Marilier
2. Müller, Ulrich
3. Schmelter
4. Kamp
5. Mang, F.
6. Olofsson
7. Vennebusch
8. Braun
9. Madelin
10. Lamers
11. Poglitsch
12. Wiederkehr
13. Kolczewski
14. Grunnet
Schmitt - Hessen -
16. Fuss
17. Salzer
18. Bjerre
19. Brinker
20. Schmitz
21. Gardberg
22. Mohr
23. Abbey
24. Zachetti
25. Peper
26. Zagel
27. Gerlach
28. Jenny
29. Lieb
30. Helbing

F1A

F	180	180	180	180	170	=	890
D	180	180	160	165	180	=	865
D	180	130	180	180	180	=	850
AUT	163	180	180	128	180	=	831
AUT	180	180	135	135	180	=	830
S	180	101	180	180	175	=	816
D	95	180	180	180	177	=	812
D	171	103	175	180	177	=	806
GB	180	180	180	78	180	=	798
NL	180	180	180	70	180	=	790
D	180	180	60	180	180	=	780
CH	145	128	180	126	180	=	759
D	79	180	180	180	130	=	749
DK	138	66	180	180	180	=	744
D	180	95	109	180	180	=	744
AUT	118	170	180	106	150	=	724
AUT	180	109	180	65	180	=	714
DK	180	128	180	72	148	=	708
D	53	180	180	179	85	=	677
D	180	180	114	90	100	=	664
D	85	111	180	180	106	=	662
D	77	101	180	180	123	=	661
D	156	180	180	77	50	=	643
F	121	180	180	57	95	=	633
D	135	180	26	180	93	=	614
D	163	103	180	69	97	=	612
D	95	70	122	131	180	=	598
CH	54	162	180	94	104	=	594
D	-	118	115	180	180	=	593
D	139	112	180	-	151	=	582

Klasse F 1B

1. Kristensen
2. Zeri
3. Schlesinger
4. Hoffmann
5. Koppitz
6. Mönninghoff
7. Abbey
8. Klemm
9. Silz
10. Orthwein
11. Renk
12. Rummel
13. Borczewski

F1B

DK	180	161	180	180	180	=	881
NL	140	180	163	180	180	=	843
D	180	60	180	180	180	=	780
D	180	180	180	80	129	=	749
F	176	102	180	122	167	=	747
D	60	180	180	137	180	=	737
GB	180	107	160	98	59	=	604
D	64	128	180	180	-	=	552
D	145	160	180	47	-	=	532
D	180	42	73	82	102	=	480
D	92	58	180	79	-	=	409
D	91	104	180	-	-	=	375
D	55	95	116	-	-	=	266

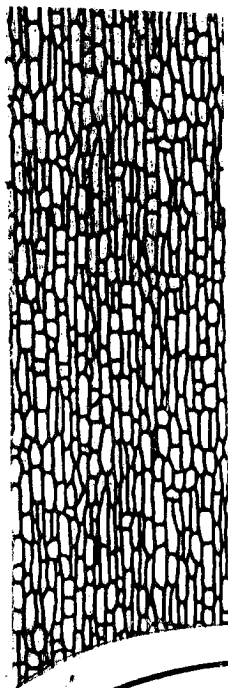
Klasse F 1C

1. Chilton
2. Prison
3. Carlsson
4. Tyson
5. Schilling
6. van Büren
7. Hartill

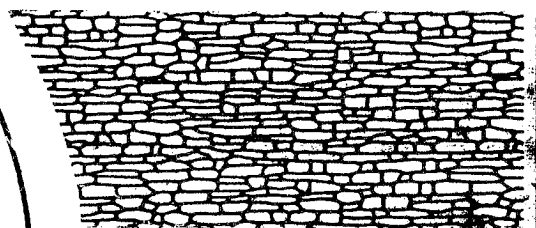
F1C

GB	180	168	180	180	69	=	777
D	180	143	180	93	180	=	776
S	104	116	180	180	140	=	720
GB	-	178	149	180	-	=	507
D	53	180	100	89	4	=	426
D	9	22	51	151	98	=	331
USA	4	-	11	-	-	=	15





1983
FREE FLIGHT
WORLD CHAMPIONSHIPS
GOULBURN N.S.W.
AUSTRALIA
Sept 28-Oct 4



A. DÖRING

Ne pouvant , pour ces Championnats du Monde , faire appel , à un citoyen français pour nous rapporter un compte rendu , il faudra nous contenter d'une perspective générale issue des différents écrits qui jusqu'à ce jour ont paru sur la question.

Goulburn , en cette période de l'année , les "indigènes " le savaient est connu pour son mauvais temps !

Le terrain d'une étendue de 9 km² environ était cloisonné par de nombreuses clôtures , les longues périodes de pluies de l'hiver australien , sur un terrain imperméable , avaient laissé un lac ainsi que de nombreux petits marécages, le tout situé à une altitude de 700 m.

L'organisation des Australiens était par ailleurs bonne, tout comme l'hébergement. Les 137 actifs de 17 PAYS durent souffrir du vent , du froid et de la pluie.

RESULTS TILES DE FEN.

F1 A GLIDER INDIVIDUAL RESULTS				Placing after										
				Total	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7			
1	Gewain M	USA	1260 + 240	1238	1	1	1	1	1	1	1			
2	Lagan P	AUS	1260 + 124	1233	1	1	1	1	1	1	1			
3	Karanovic M	YU	180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180	1233	34	25	19	16	12	5	3			
4	Lu C	CHN	153 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180	1223	40	30	21	18	14	6	5			
5	Gregorie M	GB	143 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180	1223	41	31	22	19	16	8	6			
6	Stroble K	D	142 180 180 180 168 180 180 180 180 180 180 180	1210	31	23	17	15	17	9	7			
7	Philpott S	GB	161 180 180 180 148 180 180 180 180 180 180 180	1209	1	1	1	1	1	1	9			
8	Weiss I	D	180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180	1209	1	1	1	1	1	1	9			
9	Schmitt I	IS	180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180	1197	1	1	1	1	1	1	11			
9	Wendel B	S	117 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180	1197	44	33	25	22	18	11	9			
11	Pfori Y	IS	180 180 180 180 142 131 180 180 180 180 180 180	1173	1	1	1	1	1	15	16			
12	Bauer D	YU	180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180	1168	1	1	1	1	1	1	17			
12	Brussolo V	I	180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180	1168	1	1	1	1	1	1	1			
14	Gobbo M	I	180 180 180 180 180 168 147 116 180 180 180 180	1151	1	1	1	1	1	11	7			
14	Pacher E	A	147 180 104 180 180 180 180 180 180 180 180 180	1151	37	28	38	35	24	19	14			
16	Soave P	I	149 180 164 159 178 180 180 139 180 180 180 180	1149	35	27	24	25	22	15	16			
17	Dondero E	ARG	173 180 70 180 180 180 180 180 180 180 180 180	1143	27	21	41	36	25	20	17			
18	Puhakka R	FN	180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180	1140	1	1	1	1	1	1	21			
19	Bradley J	USA	180 180 180 180 113 180 180 123 180 180 180 180	1136	1	1	1	1	1	19	13			
20	Hacken A	NL	180 180 113 180 180 180 180 180 180 180 180 180	1123	1	1	28	24	19	13	20			
21	Vidensek A	YU	180 180 180 180 29 180 180 180 180 180 180 180	1109	1	1	1	1	27	24	21			
22	Busnelli M	ARG	137 180 180 180 180 69 180 180 180 180 180 180	1106	42	32	23	20	29	25	22			
23	Crisp A	GB	110 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180	1102	46	38	30	27	22	27	23			
24	Sexton M	NZ	180 117 180 123 180 134 180 180 180 180 180 180	1094	1	33	25	37	26	28	24			
25	Collyer C	AUS	180 99 180 154 112 180 180 143 180 180 180 180	1048	1	40	31	34	32	29	25			
26	Hunter G	CDN	74 180 180 180 73 180 180 180 180 180 180 180	1047	48	45	37	33	38	32	26			
27	Henriksson K	FN	180 180 180 180 180 74 68 180 180 180 180 180	1042	1	1	1	1	1	1	18			
28	Morgan V	AUS	180 180 65 148 105 180 180 180 180 180 180 180	1038	1	1	40	42	40	33	28			
29	Van Wallene A	NL	177 148 180 180 180 84 87 180 180 180 180 180	1036	25	29	20	17	13	23	29			
30	Persson A	S	134 157 180 180 180 94 107 180 180 180 180 180	1032	43	37	29	26	21	26	30			
31	Kraus W	A	166 180 91 123 106 180 179 180 180 180 180 180	1025	29	22	36	43	43	36	31			
32	Salzer K	A	170 124 122 180 109 180 138 180 180 180 180 180	1023	28	36	43	38	34	30	32			
33	Schueler C	CDN	147 102 127 180 137 180 138 180 180 180 180 180	1011	37	46	47	44	35	31	33			
34	Ben David D	IS	164 114 180 180 95 91 180 180 180 180 180 180	1004	30	41	32	28	31	38	34			
35	De Boer P	NL	180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180 180	990	1	1	1	1	1	22	35			
36	Puttner S	D	156 180 180 146 81 62 180 180 180 180 180 180	985	32	24	18	21	30	39	36			
37	Iarizbachi A	ARG	98 180 180 180 111 106 125 180 180 180 180 180	980	47	41	32	28	27	35	37			
38	Sun K	CHN	180 180 52 96 180 158 104 180 180 180 180 180	950	1	1	45	46	37	36	38			
39	Wheeler P	NZ	176 180 180 80 1 180 142 180 180 180 180 180	939	26	20	16	32	45	41	39			
40	Zhou Y	CHN	180 180 180 97 40 180 81 180 180 180 180 180	938	1	1	1	30	41	34	40			
41	Weston I	NZ	180 90 180 145 125 84 128 180 180 180 180 180	932	1	44	35	40	33	40	41			
42	Kurokawa S	J	180 150 89 3 148 180 164 180 180 180 180 180	914	1	26	42	48	47	44	42			
43	Ledocq M	B	149 87 180 180 50 58 180 180 180 180 180 180	884	35	47	43	38	44	47	43			
44	Allnut P	CDN	156 61 180 180 110 86 86 180 180 180 180 180	859	32	48	46	41	38	42	44			
45	Sahi P	FN	147 129 180 180 53 62 83 180 180 180 180 180	834	37	43	34	31	36	43	45			
46	Elder D	USA	180 180 69 105 64 129 72 180 180 180 180 180	799	1	1	39	45	46	45	46			
47	Sundstedt I	S	180 102 0 180 44 99 180 180 180 180 180 180	785	1	39	48	47	48	48	47			
48	Matsuno J	J	115 180 180 180 20 34 61 180 180 180 180 180	770	45	35	27	23	42	46	48			
49	Shibachi M	J	70 144 42 99 0 180 180 180 180 180 180 180	715	49	49	49	49	49	49	49			
Number of maximums				24	35	36	36	21	26	25	2			
Number of full scores				24	19	15	14	40	4	4	2			

F1B WAKEFIELD INDIVIDUAL RESULTS										F1C POWER INDIVIDUAL RESULTS																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Placing after										Placing after																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
R1 R2 R3 R4 R5 R6 R7										R1 R2 R3 R4 R5 R6 R7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
Total										Total																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
1	Dorling L	180	180	180	180	180	180	180	1260	1	Lustrati S	1260	240	254	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

F1C POWER TEAM RESULTS			Placing after							
		Total	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	
1	Italy	I	3741	1	1	1	1	1	1	1
2	U.S.A.	USA	3662	4	6	3	3	4	3	2
3	China	CHN	3610	1	1	1	1	1	2	3
4	West Germany	D	3569	5	4	4	6	7	5	4
5	Australia	AUS	3540	8	7	7	4	3	4	5
6	Great Britain	GB	3497	9	8	8	7	6	7	6
7	New Zealand	NZ	3412	6	5	6	8	8	8	7
8	Sweden	S	3345	12	11	11	9	9	9	8
9	Yugoslavia	YU	3341	1	1	5	5	5	6	9
10	Argentina	ARG	3273	11	10	9	11	10	10	10
11	Canada	CDN	2719	7	9	10	10	11	11	11
12	Austria	A (2)	2295	12	13	12	12	12	13	12
13	Japan	J	2268	10	12	13	13	13	12	13
14	Finland	FN (2)	1816	15	14	14	14	14	14	14
15	Israel	IS (1)	1064	14	15	15	15	15	15	15

CHAMPIONNATS DE FRANCE-VOL LIBRE-84 MARVILLE-24-25-26 AOUT.

TROIS CHAMPIONNATS GROUPÉS

Championnats de France groupés en 1984: C'est à Marville en Meurthe-et-Moselle que se dérouleront simultanément les Championnats de France de Vol Libre, Vol Circulaire et Planeurs télécommandés F3B. Les dates retenues sont fixées, en principe, aux: 24, 25, et 26 août 1984.

Parmi les faits dominants à signaler :

- le deuxième titre consécutif pour Lothar Döring (RFA) en F1 B.
- la très belle prestation d'ensemble des Italiens dans les trois catégories.
- le titre par équipe des Chinois en F 1 B avec les places 4,5,6.

Planeurs

La journée débuta avec un temps brumeux et vent faible sans thermique puis peu à peu la force du vent monta pour arriver à des vitesses de l'ordre de 6 à 9 m secondes. Deux participants au fly off M. GEWAIN (USA) et P. LAGAN (Aus). L'Australien treuilla dans le lit du vent à quelques centaines de mètres en arrière de la ligne de départ. GEWAIN largua sur place pour atteindre les 4 mn. LAGAN treuilla jusqu'à une minute de la fin, pour glisser dans une flaque d'eau et décrocher en catastrophe et atteindre 124 s.

WAKEFIELD

La journée débuta par beau temps et vent léger qui ne fit qu'augmenter pour atteindre des vitesses de l'ordre de 10 m/s et plus. Des interruptions de passagères et report final après le 4ème round. Cette interruption permit à pas mal de participants de s'adonner à des réparations au courant de l'après midi, réparations salvatrices pour les journées suivantes. Lors de la journée de report Döring fut le seul à atteindre les 1260 secondes, devant A. Zeri qui avait passé un bel été en France.

MOTO 300

Temps froid et pluvieux, vent 5 à 12 m/s. non loin de là il neigeait Conditions donc très difficiles pour tout le monde, montées ratées, moteurs mal réglés, retours à la planète, très fréquents. A noter une interruption lors du 2ème round, les modèles disparaissaient dans une couche de nuages bas?

Le fly off final fut réalisé au début de la journée de report pour wak. A remarquer que les Italiens se sont taillé la part du lion, ce qui semble un peu paradoxal, car ils ont surtout l'habitude d'un beau ciel bleu!

On ne peut une fois de plus que regretter l'absence des pays de l'est et celle d'autres pays, pour des raisons d'argent, sans parler du cas particulier de la France. Il est évident que certains championnats d'Europe sont plus près d'être des Ch. du Monde, que certains Ch. du Monde. Nos amis australiens n'ont cependant pas à rougir de tout cela, ce n'était vraiment pas de leur faute

ACHTUNG! DEUTSCHE FREIFLIEGER!

Franz. Meisterschaft-24-25-26 August in MARVILLE (GRENZE FRANKREICH

LUXENBURG) nicht weit von DEUTSCHLAND - SIE KÖNNEN NICHT FRANZÖSISCHER MEISTER WERDEN - ABER MITFLIEGEN KÖNNEN SIE!! SIE MÜSSEN SCHREIBEN SIE AN "VOL LIBRE."

"in deutsch"

DETSCHER LESER!

KENNEN SIE:

DEN

BARTAB- SCHNEIDER

HANS FELLER.

MELANCHTHONSTR. 28

8000 MÜNCHEN 83

JAHRESABO: 24 DM. (6 N^o).

-BERICHTE-NACHRICHTEN

-MODELLFLUG. MÜNCHEN.

DIE

THERMIK- SENSE

BERNHARD. SCHWENDENMANN

RÖHRACHWEG 88

7060 SCHÖRNDORF

JAHRESABO. 10 DM. (4 N^o)

NUR FREIFLUG!

VOL LIBRE

UND DIE OBEN GENANNTEN

FREUEN SICH

IMMER ÜBER

BEITRÄGE

ALLER ART IM

FREIFLUG

SCHREIB MAL

WIEDER!

2430

Mit den besten Wünschen für das Neue Jahr.... Wünsche die man auch gern in Wirklichkeit umgesetzt sehen würde, in diesen kalten Zeiten und dies nicht nur im Freiflug..... wo die Zukunft ja auch nicht von den schönsten ist. Viele "Volle" in allen Klassen, mit schönem Wetter, und herrlichen grossen Plätzen !!

Ein blick zurück, über die W.M. und einige Wettbewerbe, sei noch gestattet. Lothar DÖRING gelang es in Australien zum zweiten Male in der Folge den Titel zu erringen, was ja nicht alltäglich ist, und dies trotz sehr schlechtem wetter. Alle Achtung! Diese Weltmeisterschaft war jedoch wieder sehr geschmälert durch die Abwesenheit aller Ostländer, sowie durch die nicht weniger Westländer, wegen Geldsorgen. Eine Ausnahme, die unglückliche Geschichte der französischen Mannschaft, Geschichte die noch lange Wellen schlagen wird. Im Moment hat sie wahrscheinlich zur Folge dass J.C. Neglais, gut bekannt in der F 1B Welt seine Modelle an den "Nagel hängen" wird! Für ihn ist das Mass voll Welche Irrwege ist der nationale Verband gegangen um zu einem solchen Ergebnis zu Kommen? Eine Antwort bleibt noch aus. Klein klein Gedanken und Dummheit machen ja vor nichts halt, und kennen leider auch keine Grenzen, das ist ja auf der ganzen Welt bekannt!

Zülpich im Spätsommer, war für einen Tag vom Winde verweht, ging aber jedoch noch gut über die Bühne. Bern war auch schön mitte Herbst, warum kommen incht mehr Deutsche zu diesem Wettbewerb, Antwort 1985 zu dem vierten Internationalen Freiflugwettbewerb. Ein näherer Bröcht wird in der nächsten Ausgabe von Vol Libre erscheinen.

In dieser Nummer:

- Ein Paar aus England auf dem Kontinent.
- Anselmo ZERI "Goldene Rippe" 83. Der sympathische Italiener, in Holland wohnend, hat wirklich ein gutes Jahr hin sich: erster in F 1B in Holland, erster im Poitou, zweiter in Zülpich, und zweiter in Australien hinter Döring, ein würdiger Nachfolger von Alain Landeau im Jahre 1982.
- einige Bilder von der Fr. Meisterschaft. Die Jugend ist im kommen in F 1 A. TRACHEZ (2) BARBERIS (1) SCHANDEL (3) in Niort.
- ein A2 aus Brasilien von C. De Santi.
- ein A2 von Jacques Valéry, eigenwillig in den Linien und schön
- ein A2 von Paul Lagan, der ja zweiter bei den letzten W.M. wurde.

FREIFLUGTAGE IM POITOU

- WOLFGANG
GERLACH -

Die Freiflieger sind total verrückte Leute! Da fahren sie 1000 km und mehr in der diesjährigen Sommerhitze, bezahlten Autobahngebühr - nur um einen Wettbewerb zu besuchen.

Aber was für einen!

Fast 240 (Zweihundertvierzig) Teilnehmer aus 12 Nationen: A - BG - CH - D - DK - E - F - GB - NL - NZ - P - USA, das ist unvorstellbar. Die Startstellen in 10 m - Abstand ergeben eine Linie von fast 250 Metern. Der Ablauf des Wettbewerbs selbst ist sehr leger geführt, doch hat man nie den Eindruck von Nachlässigkeit. Sogar der Regen hält sich exakt an die Mittagspause, wie am F 1 A-Tag geschehen.

Das Wetter insgesamt war gemischt: bewölkt - doch immer warm, dicke Cumuluswolken so nieder, daß sie greifbar scheinen. Windstille morgens, tagsüber stark bis stürmisch: speziell die W-Flieger (FlB) hatten darunter zu leiden, viele Modelle gingen bereits beim Start kaputt oder aber bei der Landung. Viele Modelle hatten solche starken "Bärte" daß sie minutenlang bremsten und mit dem Fernglas kaum mehr zu sehen waren.

Die Landschaft von Poitou ist eigentlich recht hügelig, man sollte nicht meinen, daß es so große Flugfelder gibt - Felder im wahrsten Sinne - denn das Startfeld ist ein frischgepflügter Acker, der in den 2 Wettbewerbstagen von uns Modellfliegern eingeebnet wurde, kein Strohalm schaute mehr nach oben. Die Landwirte, die ihre Grundstücke zur Verfügung stellen - in ganz Europa das gleiche - wer weiß, was sie über "uns" denken.

Riesige Sonnenblumenfelder, die Stengel und Blätter sind wie grobes Schmirgelpapier, die Blütenköpfe schlagen einem beinahe die Brille aus dem Gesicht. Unendliche Maisfelder, die im Bedarfsfall jedoch den Komfort französischer Stehklosetts bieten und Melonenfelder, die reihenförmig angeordnet sind, so daß man ein guter Springer sein muß, um in 3 m-Sätzen zwischen die Furchen hüpfen zu können. Dann gibt es da noch die abgebrannten Getreidefelder und man wundert sich darüber, denn das ist etwas, was es normalerweise längst nicht mehr geben sollte.

Die meisten Teilnehmer sind auf einem Sportplatz nahe Montcontour untergebracht und zelten, eine sehr gute und vor allem billige Möglichkeit, sogar warmes Wasser war vorhanden. Hier ist der Treff von Europas Freifliegern. Der Wein ist sehr gut und bekömmlich, aber noch "trockener" d.h. saurer als unser Württemberger. Morgens um 6 gibt es bereits frisches Baguette beim Bäcker und auch Croissants - die Kinder können ihr Französisch in der Praxis anwenden und sind begeistert, weil es "Espadrilles" (Segeltuchschuhe) billiger gibt als zuhause.

Die Siegerehrung fand ebenfalls auf diesem Platz statt, vor einer großen Teilnehmerkulisse, es gab schöne Pokale und Blumen. Speziell die durchgeführte Jugendwertung hat mir sehr gefallen, vielleicht kann sie stärker forciert werden, wenn sie in der Ausschreibung angekündigt wird?


Der gesellschaftliche Höhepunkt des Wettbewerbs war das Bankett. Wein gab's in Hülle und Fülle und zum Essen unter anderem Meeresfrüchte, so mancher Teilnehmer einschließlich dem Berichterstatter aß zum ersten Mal Krebse - nachdem wir gezeigt bekamen, wie man es macht.

Später dann hatten die Töchter Gelegenheit, bei gleichaltrigen Franzosen spezielle Sprachkenntnisse zu erwerben, die außerhalb der Modellflug-Fachsimpelei liegen.

Zum Abschluß wurde noch ein Schnaps gereicht, ein besonders aromatischer und gut schmeckender Obstler. Ich wollte unbedingt davon eine Flasche käuflich erwerben, leider war dies nicht möglich, weil er "schwarz" gebrannt war

(F1A-Teilnehmer und F1B-Teilnehmer)

VORSETZUNG - VON DER SETTE:

- 
- noch ein A2 von den Gebrüder Richer aus Poitiers, Modell das besonders für den Wind geeignet ist. Schwerpunkt bei 36 %.
 - ein F 1B von Dave Greaves aus England
 - Anfängermodell, in Kit, von Aérocoop (Flugmodellgenossenschaft)
Einige Freiflugmodellbauer, haben sich zusammen getan um diese Genossenschaft zu gründen, und um billiges Material der Konkurrenz auf den Markt zu bringen. Das Unternehmen ist bis jetzt gelungen.
 - ein C.H. von E. FILLON - auch sehr eigensinnig der "BULLENBAS" elegant aber nicht leicht zu bauen.
 - Das franz. Schulwesen hat Interesse an der Fliegerei! so scheint es nachdem das Unterrichtsministerium, einen ganzen Fragenbündel kürzlich an Schüler und Lehrer gewichtet hat. Ob dies Folgen haben wird?
 - ein Wurfgleiter aus Dänemark
 - Einige Bilder über den vergangenen Sommer. Jacques Delcroix mit seinen "Maquette 66" auf der FR. M. in Niort. Diese Modelle haben sehr grossen Anklang gefunden, bei den Teilnehmern und den Zuschauern. Wirklich sehr schön im Flug. Elton Drew auf Besuch bei der FR. M. T. Koster im Gelände mit Motorrad, auf Rückholddienst, mit Funk! Jean Wantzenriether wieder einmal Fr. Meister in C.H. mit "Schilfrohrumpf" Er scheint aber noch andere Seiten aufzuweisen, Klarinetist in einem Jazzorchester? Das hatte er uns vorenthalten!!
 - ein Beginner für Saalflug von Chabot und Champion.
 - Peanut aus Uruguay von Ulises ALVAREZ; Architekt aus Montevideo der immer begeistert in VOL LIBRE mitarbeitet.
 - Sainte Formule midest Gewicht 2 g von R. Jossien Vater dieser Klasse.
 - Überprüfung der T.O.P. Synthese, von Jean Wantzenriether, mit deutschem Beitrag.
 - Schwere Folgen, nach dem verfehlten Australienausflug der Franzosen Hängt J.C. Neglais seine Modelle wirklich "an den Nagel"?
 - Zülpich 83 zum Teil vom Winde verweht.....
 - Ergebnisse der W.M.
 - Freiflug tage im Poitou von W? Gerlach, Randerszeichnungen die den Freiflug so schön machen.
 - Einige Einzelheiten über "Maquette" 66 die frei flogen in Niort. von Jacques Delcroix.
 - Leserbriefe aus aller Welt.
 - Alternativen von Serge Allegret, was tun unsere Verbände (zwei CLAP und FFAM) für den Freiflug, nichts oder sehr wenig!!
Warum muss das so sein, kann wirklich nichts unternommen werden um etwas zu erreichen, Nachwuchs ist dringend nötig, aber niemand scheint sich um ihn zu kümmern!
 - Profile RSG 82

G 622

Es wäre noch nach zu tragen, dass es eine Neuauflage der ersten zwölf Nummern von VOL LIBRE gibt, bitte bei Redaktion bestellen; laufende Abonnements bei Erhaltung des Mahnzetels bezahlen, um Unkosten seitens VOL LIBRE zu meiden; Termine lang im Voraus angeben damit sie zur gewünschten Zeit unter Druck kommen; Berichte und Beiträge sind immer willkommen, zu jeder Zeit und zu jedem Anlass über Freiflug.

english corner

Here at the outset of 1984 we can but extend best wishes to all our readers, though these modern times do not inspire great optimism. To the problems that are shared by people everywhere must be added those that are peculiar to free flight and which are particularly close to our hearts.

After the World Championships in Australia, unfortunately diminished by the absence, for financial reasons, of all the East European and not a few Western nations (quite apart from the unhappy business of the French team), we must now look forward in a positive fashion to all the meetings scheduled for '84, in particular the European Championships. Looking back, however, we would draw attention to Lothar DÖRING's second successive win in Wakefield at the World Championships, the very fine overall team performance of the Chinese and the close bunching of the Italians in F1C at those Championships. We should acknowledge, too, the great season enjoyed by Anselmo ZERI, the Italian whose job bases him in the Netherlands - a great season that earns for him the award of the 'Golden Rib' of free flight for 1983. First in his chosen category at the Dutch Championships, first in Poitou, second at Zülrich and second at the World Championships, the likeable Anselmo has certainly merited his award! Noteworthy, too, was the very enjoyable meeting in Bern at the end of October. This year in particular there was a very good entry, even of people from afar - from the West and South-West of France (1000 kilometres) - and from Holland, well-represented by competitors such as BREEMAN, DE BOERS, RUYTER and others. It now only lacks British entrants, to make it a top-class meeting! So, you friends on the other side of the Channel, what about a 1985 date? (The contest takes place only in alternate years). Very good organisation, a nice atmosphere and a marvellous site deep in a valley close to the Alps of the Bernese Oberland.

Contents of No. 39

- some young English visitors to France
- the "Golden Rib '83": Anselmo ZERI.
- some photos of the French Championships at Niort. The first three in F1A : from left to right - TRACHEZ (2nd), BARBERIS (1st), SCHANDEL (3rd).
- Jacques LEULEUX busy with some young friends.
- an A/2 model from Brazil, by Celso DE SANTI.
- another A/2, this one from Jacques VALÉRY - unusual in its general shape, but very original in conception and with a perfect finish.
- BIG APPLE, an A/2 by Paul LAGAN, who is not exactly an unknown, either (he has just finished second in the World Champs)
- 'P'TIGROS', an A/2 from the RICHER brothers of Poitiers, with which they have had good results, especially in windy weather.
- 'P 183', a Wakefield by David GREAVES (G.B.). Many thanks, Dave, for the quick despatch of the plan at our request.
- 'L'INI', a beginners' model designed by Robert CHAMPION and manufactured by COOP AERO.
- a different 'Coupe' from our own Emmanuel FILLON - 'BULLENBAS'.
- the French Ministry of Education seems to want to take an interest in aeronautical activities in the schools - and hence in aeromodelling, too. A substantial questionnaire, addressed to teachers, has just appeared.
- 'CHUCKGLIDER' by D.KRISTENSEN, drawn by J.KORSGAARD.
- some photos taken at Niort ... Jacques DELCROIX made some very impressive and spectacular flights with his Scale 66 models, watched by some astonished spectators. Elton DREW, an English

MAQUETTE 66

à l'intention de ceux qui vont "s'y mettre" après le
1^{er} CONCOURS NATIONAL de NIORT (27.8.83)

Certains modélistes ont vu pour la première fois voler des maquettes 66 à NIORT, plus d'un a reçu un choc. Entendons nous bien : ceci ne remet absolument pas en cause dans l'esprit du créateur de la formule, Christian MENGET, les catégories classiques avec leur caractère d'épure fonctionnelle qui leur confère leur esthétique. C'est autre chose... un peu un défi de faire voler un appareil dont les proportions s'écartent des données traditionnelles (en particulier bras de levier court), la tentation d'une grande économie de moyens pour faire de la maquette et aussi un défi à la R.C. pour le réalisme : vitesse d'environ 3 m/s ... soit environ 4 fois l'envergure ... c'est bien aussi la vitesse relative d'un PIPER CUB.

Je voudrais aussi attirer l'attention des intéressés sur un point. Les modélistes participant habituellement aux concours de maquette 66 ont déjà construit et fait voler des cacahuètes. Sans doute cette circonstance explique-t-elle la fidélité, la qualité de construction et la légèreté des modèles. Il est exceptionnel qu'une maquette à moteur caoutchouc ne doive pas recevoir du lest dans le nez pour "faire" le centrage. Contrairement aux modèles (je veux dire les "grands") nous ne disposons pas du lest naturel constitué par le moteur - ou plutôt - celui-ci étant constitué d'un échveau accroché à l'arrière, pas loin du stabilo, présente un centre de gravité assez proche du bord de fuite de l'aile ! Il convient par conséquent d'avoir la main particulièrement légère pour la partie arrière du fuselage et les empennages.

L'hélice en roue libre n'est pas un frein suffisant pour éviter la perte : meilleur vol chronométré à ce jour 993 secondes (perdu de vue en altitude). Depuis, les vols sont limités à 120 secondes. 4 modèles perdus à ma connaissance plus un cinquième qui termine sa brève carrière en haut d'un peuplier quelquepart en BRETAGNE. Le déthermaliseur s'impose ; le système le plus fiable semble être de construire le stabilo en deux moitiés, reliées au B.A. par une broche, pouvant pivoter autour de ce B.A. Les câbles de retenue (un de chaque côté de la dérive) sont en nylon 10 ou 20/100 et passent sous le fuselage (à moins de le gainer totalement) -

Le papier Japon japon est supérieur au modelspen (voir COOP AERO). Il possède l'avantage d'être plus léger et d'absorber moins d'enduit. Une finition au vernis polyuréthane dilué (White spirit) donne, si la structure est soignée, un aspect très net et constitue un frein au travail de l'enduit nitro (même dilué à 50%). Il est peut être plus sujet à des vrillages intempérisés si l'on compte sur l'enduit pour tendre le papier (celui-ci est tendu à l'eau, plus efficace que l'alcool à brûler). Penser également que la résistance en torsion d'un stabilo dont l'épaisseur ne dépasse pas 2,5 à 3 mm est assez illusoire à moins de prévoir une triangulation.

En plus du plan du LENINGRADEC disponible aux éditions du MRA, vous pouvez trouver les plans du PIPER CUB, du CITABRIA, du POTTIER 100TS et du SKATREMPIK présents à NIORT (m'écrire). Vous pouvez aussi choisir parmi les appareils à cabine et à aile haute un quelconque avion de tourisme sur lequel vous avez de bons documents. Il n'est pas recommandé cependant d'adopter une profondeur d'aile inférieure à 9 cm (allongement > 7,5) -

Le pas réglable est très précieux. L'hélice plastique peut servir - son petit pas oblige cependant à ne pas utiliser un échveau de trop grosse section (ou alors montée style fusée et plané freiné par le petit pas). Bien qu'en roue libre, l'hélice est très exposée : ne pas descendre sous 4 mm pour les pieds de pale en hêtre rond si l'on taille ou moule les hélices. Ne pas choisir un balsa léger ; l'entoilage n'est pas un luxe. Claude WEBER qui avait de belles roues libres - arrêt moteur, à NIORT a aussi inventé un système de mise en drapeau. C'est sans doute le plus pur d'entre nous et le plus chercheur d'entre nous bien qu'il ne fasse plus partie des plus

jeunes. En voilà un (il n'est pas le seul) qui fait voler ses maquettes pour le plaisir et prend même quelques risques en confiant le moment délicat du lâcher à des jeunes enfants qui ont comme seule expérience de l'avoir vu faire. Il a continué à faire de la démonstration le dimanche avec son BÜCKER et son PUSS MOTH à la grande satisfaction du public.

Un nouveau dans la catégorie avait eu le bon goût de se manifester : Jean Francis FRUGOLI avec un très beau FARMAN "MOUSTIQUE", l'un des modèles favoris de la famille en cacahuète. L'hélice en plastique provisoire, une mise au point encore inachevée ne l'empêchèrent pas de faire de très beaux vols. Le "CITABRIA" utilisé par votre signataire n'avait que 7 vols d'essais avant ce concours; c'est le troisième que je construis (1^{er} non pourvu de déthermalis, "confisqué" par une bulle monumentale à S'André de l'Eure le 2 mai 82, 2^e mèche trop long, niché dans une bulle sans perdre visiblement d'altitude en 10 minutes le 29.5.83 à Montargis ... un par an ! c'est dur !)

M'attendant à un vent plus fort l'après-midi, pour le concours, j'avais opté pour le côté démonstratif avec une montée très franche qui n'est pas le meilleur moyen de rester le plus longtemps en l'air. Le reste n'est que péripéties. Vous devez tout de même savoir que le CITABRIA l'a nettement emporté sur le Piper Cub (monstrueusement éventré par un éclatement d'écheveau et qui ne pouvait disposer de tous ses "chevaux") et aussi sur le POTTIER 100 TS merveilleux grimpeur, déréglé au plané (amorce de virage engagé après un premier vol déthermalisé bien trop tôt en pleine bulle : cale sous le stab descendue d'où un calage inégal des deux demi-stabilos ... c'est facile de le trouver ... après !)

DEL CROIX JACQUES, 7, RUE DE FONCEMAGNE 45000 ORLÉANS

voir et relire le texte sur la coupe D'NUC DRESSLER 82 - VOL LIBRE n°34, p2084 et 85.

competitor at the French Championships; Tom KOSTER using a motor-bike to retrieve models at the Poitou meeting; Jean WANTZENRIETHER, Champion of France in Coupe d'Hiver and, it seems, in another activity that until now nobody knew about - clarinet player in a jazz group!

- a Beginner type model by J.M.CHABOT and R.CHAMPION.
- 'CASTAIBERT 1V', a Peanut from Ulises ALVAREZ (Uruguay). We should like to take this opportunity to thank Ulises warmly for his contribution to VOL LIBRE.
- 'Sainte Formule' - minimum weight 2gm. without motor - by R.JOSSIEN.
- a confirmation of the T.O.P. concept - by Jean WANTZENRIETHER - with a summary from him in English (the first)
- reactions to the F.F.A.M.'s veto on French participation in the World Championships - one from Georges MATHÉLAT, the other from Jean-Claude NÉGLAIS. The latter, the unhappy victim of the affair, is contemplating simply giving up his Wakefield activities. No need to point out that,

if that happens, the world of free flight will lose one of its striking personalities - not just here in France - but on the world scene. After Mimile GOUVERNE, J-C NÉGLAIS ?

- ZÜLPICH '83. A relatively small turnout, due to the imminence of the World Championships and, especially, to the storm which swept across Europe at the end of that week. On the Saturday, a fierce wind, rain and cold temperatures. Many competitors went back home. On the Sunday, as if by a miracle, the contest was able to take place on the basis of five flights, instead of seven.
- the results of the World Championships.
- some impressions of the International Free Flight Days in Poitou from W.GERLACH (West Germany).
- Scale 66 entries at the French Championships, by J.DELCROIX

PROCES VERBAL DE LA REUNION DU COMITE TECHNIQUE
DE VOL LIBRE DU 3 DECEMBRE 1983.

Etaient présents : M.M. VALERY, CHAMPION, TEMPLIER, MARILIER, BUISSON, LAVENENT, Mme DUBOIS.

I - Constitution du Comité Technique de Vol Libre 83 - 84.

Ci-joint : - composition du C.T.V.L.
- recueil d'adresses et téléphones.

II - Championnats de France de vol libre 1984. (24.25.26. Août à MARVILLE)

Sélection cadets : - principe inchangé,
- les 10 premiers du National CLAP seront
systématiquement invités aux Championnats de France.

Sélection National : - inchangé pour 83.84
- les résultats de l'enquête CTVL auprès des CRAM
seront exploités pour l'année prochaine.

Sélection Inter : - modification importante pour cette saison 83.84.

Il est demandé aux responsables fichier vol libre des
CRAM de renseigner les fiches individuelles (cartons perforés) des
concurrents inter comme ils le font déjà en National. Ces fiches
devront être retournées impérativement à la FFAM avant le 10 juin
(clôture de la saison le 3 juin) afin que le CTVL puisse effectuer
la sélection.

III - Modifications au Règlement Fédéral Vol Libre 1984 souhaitées par le CTVL.

Erreur p 100-03 : les aéromodèles d'intérieur F1D correspondent à la
catégorie B1 et non B2.

Catégorie micro national :

ajouter B3 micro 35 cm papier
B4 EZB

Catégorie A3 (F1C) à titre provisoire applicable dès cette saison.

remplacer charge alaire 20g/dm² par surface totale
comprise entre 30 et 40 dm².

Ces modifications ont été approuvées à la réunion du
Comité Directeur du 4 décembre et feront l'objet d'une rédaction
ultérieure.

En sélection inter, 1 temps de sélection (sur 3) est
autorisé en concours à l'étranger. Le concurrent devra fournir lui-
même une preuve écrite de son résultat (certificat organisateur ou
photocopie classement) au responsable vol libre de son CRAM en
temps en temps utile (voir délai ci-dessus).



IV - Championnats d'Europe 1984 LIVNO (Yul) du 27 Août au 2 Septembre 1984

1 chef d'équipe administrateur : Henri BRAUD désigné par le Comité Directeur.

1 chef d'équipe technique (ou capitaine) sera désigné par le CTVL après accord de l'équipe, les candidatures pour ce poste devront parvenir à la FFAM avant le 1er Mars 1984. Une connaissance suffisante de la langue anglaise est exigée.

Composition de l'équipe de France :

F1A	BARBERIS GALICHET LELEUX	Remplaçants	DRAPEAU TRACHEZ NOCQUE
F1B	LANDEAU CHENEAU DUPUIS	Remplaçants	BOUTILLIER PENNAVAYRE VALERY
F1C	BRAIRE IRIBARNE ROUX	Remplaçants	FERFERO BOUTILLIER PILLER

V - Sélection des Championnats du Monde 1985.

- un concours de sélection est prévu début octobre
- même critères qu'en 1982
- lieux envisagés : Thouars, Ambérieux, Issoudun.

VI - Championnats du Monde INDOOR: NAGOYA (Japon) du 13 au 18 octobre 1984.

L'envoi d'une équipe de France réduite (sans chef d'équipe) est envisagé.

Les candidatures déjà déposées de :

- J.F. FRUGOLI
 - Christian FRUGOLI
 - Michel FRUGOLI
- sont approuvées par le CTVL.

VII - Questions Diverses.

Terrains : une action sera poursuivie auprès des autorités militaires pour obtenir l'utilisation d'au moins un terrain par CRAM.

Concours International F1D à Orléans les 23 et 24 Juin 1984

Accueil d'une équipe V.L. de la République Populaire de Chine aux journées Internationales du Poitou : responsables J. VALERY, J. MAGNE

VIII - Prochaine réunion du CTVL à Romans le samedi 25 Février 1984 au soir à l'occasion de la coupe d'Hiver.

- réunion sous-commission vol d'intérieur le samedi 17 décembre à Orléans
- autre réunion CTVL le 10 Mars 19h30 à la FFAM.



Merci pour
faites de vous utile

Bien Amicalement
ENGLISH CORNER

[Signature]

Monsieur,

J'ai bien reçu le numéro de "Vol Libre" que je vous avais demandé et je vous remercie de me l'avoir envoyé aussi rapidement. Votre revue me fait plaisir, elle me rappelle de bons souvenirs, ceux des temps où le M. R. A. parlait de Wake, de C.H. de Indoors et autres Pearuts !! Je reconnais les noms de ceux qui étaient alors dans cette revue.

J'apprécie également les articles en Anglais et en Allemand, car je lis couramment ces deux langues et je vous l'ai peut-être dit, je suis abonnée depuis plusieurs années, à "Aeromodeller". J'ai lu aussi les revues Américaines (M.A.N. en particulier) mais j'ai dû y renoncer car elles sont devenues trop chères.

Among others, a long essay from Serge ALLEGRET on the problems of free flight in France and, in particular, on the two organisations which should have the responsibility of promoting and supporting it which is far from being the case. the RSG 82 and G 662 sections.

I LIKE YOUR VARIETY OF RAE PLANS AND SOME INDOOR TOO. DETAILS OF THE "GADGETS" CAPTIVATES MY INTEREST. I HAVE TROUBLE WITH THE GERMAN & FRENCH BUT I SURE CAN READ THE NUMBERS !!

MERRY XMAS

Free Flight Forever
[Signature]

Michel DOUGHEON -
37, allée d'AMOUR -
33610 - CESTAS - (F)
VENO DU ECHANGE CONTRE MATERIEL
ANCIENS. M.R.A. -
- 1941 - n° 35-37-40
42 - n° 44-54 -
46 - n° 87-90-91-93-94-95-96-97
47 - n° 98-100-102-104 -
- CENIRE - FAIRE PROPOSITIONS

FESSELFLUG

"DER LASSOGEIER"

AXEL JUNGHERZ

2438

PETER BERGSTR. 8
D. 5000 KÖLN-41

OPINIONS ALTERNATIVES...

SERGE ALLEGRET

COURRIER
VOL LIBRE

NOTE. D.L.R. -
- LES REFLEXIONS PUBLIÉES CI-DESSUS
DATENT D'AVANT LA CONVENTION CLAP
FFAM. - ET S. ALLEGRET N'ÉTAIT PAS NON
PLUS AU COURANT DE L'AFFAIRE
D'AUSTRALIE -

C'est entre deux opérations qui me clouent à l'hôpital que j'arrive à prendre la plume afin de subir mon mal en patience (c'est le cas de la dire !) De ce fait je me sens assez gêné "aux entournures" car je n'aime pas beaucoup être de ceux qui "causent" sans agir; or depuis nos dernières relations épistolaires, cinq ans ont déjà passé ! Phlébites à répétition puis cette année trois séjours hospitaliers et me voilà, devant cette feuille de papier, car ô joie ma femme m'a apporté le dernier numéro de VOL LIBRE que j'ai lu et relu tant cela me permettait de m'évader bien loin et bien haut.....! Alors profitant de ce moment de répit, j'ai décidé de participer au courrier VOL LIBRE encore une fois.

L'occasion ? la lettre de Jossien qui termine le numéro 37 lettre qui appelle quelques remarques sur les points suivants.

I Les JEUNES et le renouvellement de la base du Vol Libre

Prendre la Coupe d'Hiver du MRA comme référence c'est passer à côté du problème. En effet la Coupe, c'était autre chose: il y avait des jeunes c'est sûr mais c'était d'abord BAYET, le MRA (pionnier du vol libre) et PARIS (pour les étrangers et les provinciaux). C'était aussi le grand rendez-vous de tous ceux qui avaient participé au V.L. un moment dans leur vie, un peu comme un salon annuel où tout le monde se retrouve, noue ou renoue des contacts et des amitiés. Non seulement la coupe c'était notre "Paris" Roubaix", mais c'était un Mythe entouré d'une immense aura qui a disparu lorsqu'ELLE a dû émigrer à Lyon, capitale des Gaules (sic), et qui s'est complètement effondrée quand le successeur de BAYET l'a proprement...larguée ! (Tout cela n'enlève rien aux mérites de ceux qui "reçoivent" l'organisation de la Coupe et qui veille que vaille maintiennent une tradition dans l'attente de jours meilleurs, témoin le compte rendu sur les sympathiques Romanais). Pour en finir, rafraichissons la mémoire de Jossien, car dans les temps anciens le palmarès de la Coupe comportait beaucoup de nomsen double exemplaire !

Et les JEUNES dans tout ça ?

Il y en a en V.L., où ?

Tout simplement dans VOL LIBRE n° 37 pages 2271 et 72 : photos de bouilles bien jeunes, bien réjouies et bien sympas. Entre tout cela le mot CLAP.

Monsieur SCHANDEL me voit venir avec mes gros sabots ? D'accord, d'accord, mais avec une approche un peu différente d'il y a quelques années. Alors allons y :

Je constate : que notre Fédé est la seule de France et de Navarre à être "coupée" des jeunes auxquels elle devrait avoir droit , par un organisme qui s'appelle CLAP. Or, toutes les autres fédés sportives ont à faire face au même problème : il y a des sections scolaires et universitaires dans tous les sports et les mêmes noms apparaissent aussi bien dans les compétitions scolaires et universitaires qu'aux Ch. de France organisés par ces fédérations ainsi que dans les compétitions mondiales (Jeux Olympiques , Universiades etc....) l'ASSU existe partout et ses membres se retrouvent partout également dans les compétitions organisées par les "grandes " fédés .

J'en tire deux conséquences pratiques :

- il y a lieu de chercher pourquoi ça marche ailleurs et pas chez nous ! (une enquête auprès des organismes ci dessus visés est facile à faire à n'importe quel échelon).
- il y a lieu dans un premier temps de faire reconnaître le VOL LIBRE (et que lui) comme un sport à part entière (la radio étant à mes yeux un LOISIR et tombant sous le coup de ton édito de V.L. N° 36). A ce moment là un grand pas sera fait car l'aéromodélisme vol libre sera sur le même plan dans une ASSU que le foot, le volley, le hand etc...etc...

Comment y arriver ? à l'échelon local ON peut s'intégrer gentiment , innocemment dans une ASSU : je propose l'aéromodélisme vol libre comme n'importe quelle autre section sportive...un prof de gym s'interroge ? Convions le à la récupération de 5 vols un jour de vent moyen(charitablement on peut lui préciser le nombre de km qu'il fera , avant de commencer) à un plus haut niveau ? diable quand on voit que le National CLAP a vu la présence de la secrétaire d'état à LA FAMILLE !! diable que c'est mal parti ! Et la préposée aux sports , alors elle était où ? (sur le tour de France? mais peut-être qu'elle ne sait rien de tout cela (on en reparlera un peu plus loin).

Dans un esprit hors de tout manichéisme, je m'en vais me pencher sur les deux fleurons que sont FEDE et CLAP, et sur leurs relations . Chaque fois que j'ai posé des questions sur celles-ci dans l'un ou l'autre camp , ça a été pour recevoir des réponses des plus vagues ou les plus ahurissantes dont les deux meilleurs sont :

" C'est une question de personnes " (sic)

" C'est une questions de prix de licences !! " (sic)

Première application pratique: Nous "la PIETAILLE" c'est à dire tous ceux qui paient une licence et une assurance (CLAP ou FEDE) voudrions savoir pourquoi ce que j'ai dénoncé plus haut existe ; nous voudrions par exemple que dans VOL LIBRE ou ailleurs (ou lors d'une Assemblée Générale, ou d'un congrès etc....) chaque camp vide son sac avec la franchise la plus brutale et la plus honnête; après se serait à la MASSE , informée pour une fois , à toucher le débat et à prendre les décisions nécessaires . Tout le monde aura reconnu le processus démocratique le plus normal : une base élit des représentants , ceux ci sont tenus de s'en souvenir. et en cas de conflit ou de difficulté majeure, c'est à la BASE d'exprimer son opinion pour résoudre le problème . Or qu'en est-il en réalité ?

Il en est ce qu'il en est en France : c'est à dire une belle République mais certainement pas une Démocratie



dans le plein sens du mot. Je m'explique: quand quelqu'un a été élu ou a accepté une fonction, il prend la place, il agit à la place de ceux qu'il représente sans jamais demander quoi que ce soit à la base. C'est vrai pour un député, pour un conseiller municipal, c'est vrai pour un professeur délégué à un conseil d'administration dans un CES, c'est vrai pour un délégué syndicaliste et c'est vrai dans les organismes qui nous concernent. J'en vois pour preuves le référendum organisé par V.L. il y a quelques temps et plus récemment le différent, commission Vol d'Intérieur et Jossien. Pour un citoyen français il n'y a qu'une alternative:

"Vote! et après ferme ta gueule..." pendant 1, 5, 6 ans etc... La mentalité peut changer: un sondage publié la semaine passée montre qu'une écrasante majorité des Français voudrait être consultée par référendum sur les questions les plus importantes. A quand le système suisse; une pétition de tant de milliers de signatures et obligatoirement elle est soumise au référendum national? On ne peut trouver système plus démocratique (voulu par nous d'ailleurs en1793 et jamais appliqué bien sûr!)

C'est de la politique? c'est un lieu commun de dire que ne pas en faire, c'en est déjà une

Alors, le rapport avec ce qui nous concerne? Eh bien! j'ai la pénible obligation de dire qu'en 25 ans de CLAP celui-ci ne m'a jamais invité à voter sur quoi que ce soit: ni pour élire le délégué départemental ou régional, encore moins pour le national! Tout vient d'EN HAUT (de Dieu Laïc en somme!!) formules de concours, délégués, réunions etc..... jamais de base n'a participé à une concertation quelconque.

J'ai le regret de dire que le CLAP est la seule section de la Ligue de l'Enseignement qui ne soit pas démocratique. C'est vraiment un comble! Ayant appartenu à deux autres activités de la Ligue (le Cercle Parisien et Rencontres Culturelles) celles-ci se faisaient un devoir de convoquer annuellement leurs adhérents afin d'élire leur président, leur secrétaire etc..... le CLAP jamais! On ne sait même pas le curriculum de ceux qui sont à la tête, la moindre des choses d'ailleurs serait de se présenter..... On me dira que les dirigeants actuels ont de grandes chances d'être élus, mais je ne demande que cela! Allons, combien serait plus grande votre force si vous pouviez affirmer et prouver que vous êtes les élus de tant de milliers de Clapistes et non des représentants vulgairement cooptés à la sauvette? Vous savez très bien qu'en face cela se sait parfaitement, alors en étant d'accord avec les principes de la Ligue à laquelle vous appartenez, vous grandiriez et votre ombre serait bien plus gênante pour beaucoup. Et qu'on n'aille pas dire ici ou là qu'on ne peut pas faire voter des enfants de 10 ans (cela dépend sur quoi d'ailleurs) on sait parfaitement bien que des jeunes de 14, 15 ans savent ce qu'ils veulent de plus le CLAP comporte pas mal de moustachus, voire de barbus

Ça compte dans une négociation. Négociation? Vous ne croyez pas que c'est inadmissible d'avoir en Aéromodélisme deux pôles d'attraction (sans compter l'Aéro-club de France et ses pouvoirs sportifs)? Vous pensez qu'une telle situation serait tolérée longtemps dans les pays socialistes de l'est?

et en occident il faut que cela arrive dans un pays qui a vu naître le père de la LOGIQUE ! Je commence à comprendre pourquoi Descartes a vécu un bon moment en Hollande !

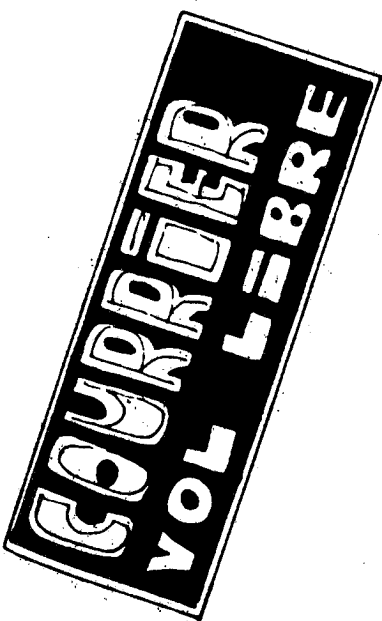
Et en face , à la Fédé , on est Blanc ? Apparemment oui. La pyramide démocratique est visible : les délégués des clubs apportent lors d'une réunion générale leurs mandats afin d'élire président , secrétaire , bref le bureau de la Fédé ! Parfait , seulement quand INFO MODEL N° 5 parle de colloques en province , la lecture nous apprend qu'ils se sont bornés à une discussion sur une succession de questions et de réponses et que dire de la dernière phrase " ils (les délégués) repartaient plus confiants et contents d'avoir pu mettre un nom sur des visages " . sans doute que les grands problèmes avaient été abordés? (les jeunes , les relations avec le CLAP etc...) on n'en sait rien du tout; quand INFO MODEL N° 5 "fête" son 10 000 ème licencié et vous annonce page 4 la composition des licenciés on se garde bien de faire la décomposition VL , VCC , R.C. (en plus on peut remarquer le rapport cadets -- séniors : 1 à 9 !! allez je suis bon prince et j'incorpore les juniors : 1 à 6 en faveur des séniors , dommage qu'on ne donne pas la moyenne d'âge !) Là on retrouve le passage de Jossien parlant de la FF des aéro-radio modélistes . Il n'est nul besoin d'une quelconque analyse marxiste de la situation pour savoir ce que peut-être un groupe sous pression (conscient ou non d'ailleurs) Quand on voit en France les revues exclusives sur la R.C. et toute la publicité qui y est contenue on peut se douter que l'association FRIC + AUTORITE puisse faire prévaloir toute sa puissance par rapport à des catégories qu'elle ignore voire qu'elle méprise. Quant à Morisset (....il était des nôtres ..) je l'ai entendu dire il y a quelques années que s'il refaisait du modélisme , ce serait par le biais de la radio; tiens tiens !!

Enfin c'est VL N° 37 et ton édito qui va nous montrer les limites de la Fédé démocratique, je cite :

" si l'orage va éclaterréduit à néant par des luttes intestines mais bien d'un problème nous concernant TOUS " on ne peut mieux dire que certains (en très petit nombre) savent et que la presque totalité ignore. On ne peut pas mieux dire que c'est là une parfaite démonstration et illustration du peu de démocratie qui nous entoure; il y avait un gros problème à résoudre , devant son "inextricabilité " , c'était encore une fois à la BASE informée de dire son opinion . Il faudrait une bonne fois pour toutes qu'une personne élue ou volontaire ou bénévole sache qu'elle est là pour résoudre des problèmes immédiats d'intendance, qu'à chaque fois que le problème s'avère vaste , c'est TOUT LE MONDE qui doit être concerné; agir autrement c'est révéler une mentalité de " PETIT CHEF " de " DICTATEUR " qui semble être une des caractéristiques de notre pays.

Qu'on ne me dise pas que je fais un procès d'intention à l'un ou l'autre . Répondre de cette façon , c'est refuser de répondre aux questions profondes qui se posent, c'est noyer le poisson , c'est désigner à la vindicte publique un "enragé" pour mieux l'enterrer

SUITE DANS PROCHAIN NUMERO



PROFIL

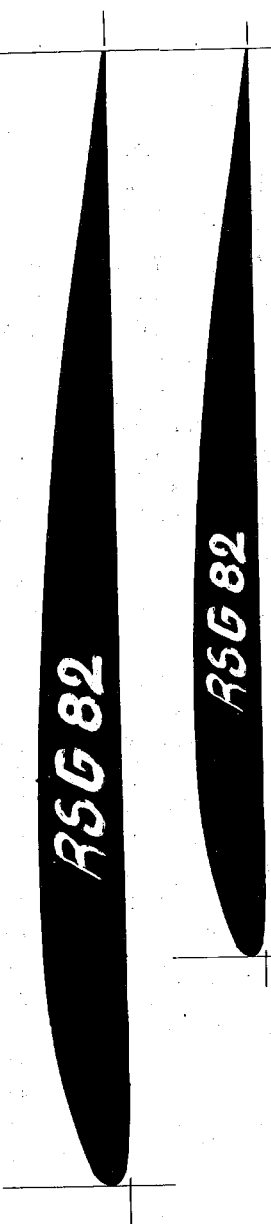


G 622	
%	0 12,5 2,5 5 7,5 10 15 20 25 30 40 50 60 70 80 90 95 100
EX	340 335 45 5 11 6 15 6 6 7 3 5 6 7 12 8 7 6 7 4 6 15 5 3 3 5 1 1 1 5 1 1 2 8
IN	2 40 1 45 1 05 0 6 0 3 5 0 2 5 0 1 5 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0

RSG 82	
%	0 12,5 2,5 5 7,5 10 15 20 25 30 40 50 60 70 80 90 95 100
EX	187 335 3 8 6 4 8 4 5 6 0 6 12 6 8 5 7 4 6 7 5 8 7 2 3 6 6 5 5 3 1 5 1 5 1 0
IN	187 0 8 0 4 6 0 2 4 0 12 0

RSG 82	
%	0 12,5 2,5 5 7,5 10 15 20 25 30 40 50 60 70 80 90 95 100
EX	340 335 45 5 11 6 15 6 6 7 3 5 6 7 12 8 7 6 7 4 6 15 5 3 3 5 1 1 1 5 1 1 2 8
IN	2 40 1 45 1 05 0 6 0 3 5 0 2 5 0 1 5 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0

RSG 82	
%	0 12,5 2,5 5 7,5 10 15 20 25 30 40 50 60 70 80 90 95 100
EX	340 335 45 5 11 6 15 6 6 7 3 5 6 7 12 8 7 6 7 4 6 15 5 3 3 5 1 1 1 5 1 1 2 8
IN	2 40 1 45 1 05 0 6 0 3 5 0 2 5 0 1 5 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0



PREDITION
VOL LIBRE
N°1-12
 ECRIRE A VOL LIBRE
 V. PAGE . 2423