

# vol libre

# 40

**MARS**  
**MÄRZ**  
**MARCH**  
**MARZO**



VOL LIBRE - 40

PHOT. A. CHANDEL.

2444



# VOL LIBRE

## BULLETIN "L'ASSON"

A. SCHANDEL

16 CHEMIN DE BEULENWOERTH  
67000 STRASBOURG ROBERTSAU

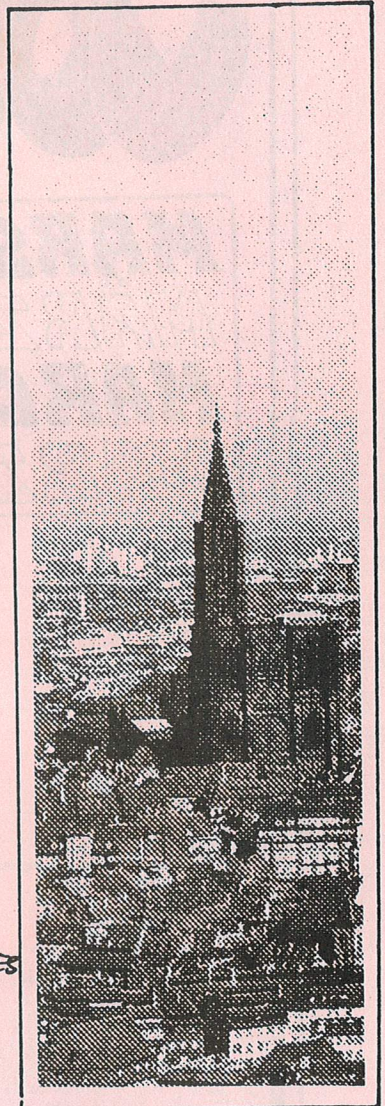
# Sommaire

\* Tous les paiements sont à faire au nom de André SCHANDEL  
16, chemin de Beulenwoerth 67 000 STRASBOURG ROBERTSAU  
Tél ( 88 ) 31 30 25 CCP 1190.08 France.  
Post sch. Konto Strasbourg

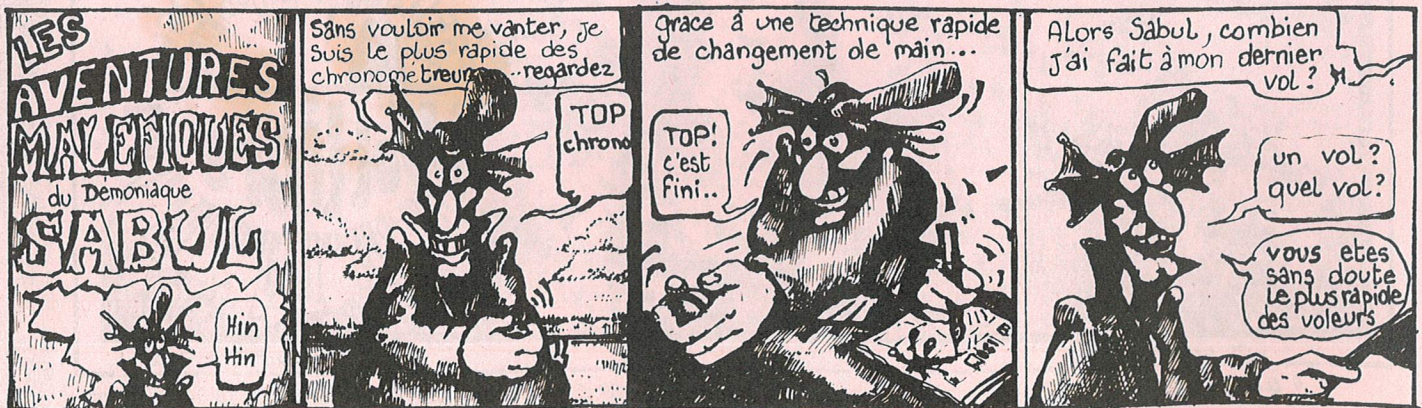
\* Deutsche Abonnenten: Einzahlung an : Albert KOPPITZ  
122 Leopoldstrasse LEOPOLDSHAFEN EGGENSEIN 7514.  
Post oder Scheck. B.R.D

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

- 2444- ORTHWEIN - (RFA -  
2445- SONNAIRE ET SABUL  
46 - C'ETAIT IL Y A 23 ANS  
47-50- "CHIHUAHUA" DETAILS -  
51-55- "JET" 13 - B. BOUTILLIER -  
2456- "MINI STRUM" 1/4 A. N. IREBARNE -  
2457- RECETTE "CHIHUAHUA" J. V. MERY -  
2458- "PIRINATO" A1 - A. HELMAN -  
2459-60- FIC - LUSTRAH SILVANO -  
2462-63- IMAGES DU VOL LIBRE -  
2464- "RESIDU" CH. de OOL -  
2465-70- OPINIONS NOS CH -  
ULISES ALVAREZ -  
2471- MEL. WAK. DE CH'VAL -  
F. MUMIN -  
2472- CH. DU MONNE - M. LEMUCQ  
BELGIQUE -  
2473-74- CALENDRIER INTERNAT -  
SHISON - 1994 -  
2475-78- CH. DU MONNE - M. LEMUCQ  
2479- CH. SUITE ULISES ALVAREZ -  
2480- "MICRODACTYL" BEGINNER -  
2481-84- J. V. MERY -  
FLEHALL 1903 -  
- VAN HAUWERT - BELGIQUE -
- 2485-86- F.I.D. POLONAIS -  
2487- PROFIL - MIRA 6409 -  
2488-93-  
- PEANUTS - "SVA 5"  
ULISES ALVAREZ - URUGUAY -  
2494-97-  
CHAMPIONNATS DE FRANCE  
1983- MORT -  
2498-2501- BERN - 1988 -  
2502-03- ENGLISH CORNER -  
2504-05- EN DEUTSCH -  
2506-07- COURRIER DES  
LECTEURS -  
2508-11- OPINIONS ALTERNATIVES  
S. ALLEGRET -  
SUITE AUM 89 -



STRASBOURG





# c'était

No 126

JANVIER 1961

## MODELE magazine

LA REVUE DES MODELES D'AVIONS  
Directeur-Gérant : Olivier BRIOT

DIRECTION — REDACTION — PUBLICITE  
12, Rue Richard-Lenoir — PARIS (11<sup>e</sup>)  
C.C.P. 3715-6  
Tel. : ROQ. 43-85 R.C. Seine 305 413 B  
Abonnement : Un An : 11 NF  
FRANCE : Un en 600 Fr. - 6 NF  
2 ans 1100 Fr. - 11 NF  
ETRANGER : 900 Francs - 9 NF  
Changement d'adresse : 50 (0.50 NF) avec rappel de l'ancienne adresse  
Pour la BELGIQUE  
BRUXELLES 3503-44  
au nom de  
MODELE MAGAZINE  
avec rappel de l'ancienne adresse

## NOUVELLE ANNEE

Nous présentons nos meilleurs vœux à tous nos lecteurs français et étrangers, ainsi qu'à tous ceux qui, par leur collaboration, contribuent à faire de MODELE MAGAZINE une revue toujours meilleure.

## Editorial

### La Racine du Problème

De nombreux modelistes m'ont précédé dans ces colonnes pour donner leur point de vue sur le malaise dont souffre l'aéromodélisme français. Du champion à l'anonyme colporteur de balsa, chacun a analysé son problème à son idée, suivant ses goûts, ses conceptions, mais tous sont tombés d'accord sur un point : notre mouvement est le parent pauvre du sport français !

Alors que dans les pays de l'Est, l'aéromodélisme a une place prépondérante, aux meetings, aux kermesses, aux défilés, en France le modèle est regardé comme un petit « rigolo », du moins comme un petit « rigolo ».

Alors qu'à Pékin on construit un stade modeliste de 70.000 places, Paris, capitale du Monde, n'a pas même une petite parcelle de terre à offrir à ses adeptes.

Alors que l'armée de l'air américaine compte dans ses rangs 80 % de modelistes, à quel pourcentage ce sport est-il pratiqué dans cette discipline chez nous ?

Pourquoi ces statistiques défavorables ?

Tout simplement parce que dans ces pays l'aéromodélisme est étroitement lié au problème du sport en général.

Quand, à l'Est, un sportif se signale, il est immédiatement récompensé par des faveurs dans son travail ; sa paye augmente, son grade aussi. S'il continue et devient un authentique champion on lui décerne le titre de « Maître du Sport » à égalité dans toutes les disciplines. Et alors il devient un rouage qualifié de l'éducation sportive de son Pays.

Au contraire, que se passe-t-il chez nous ?

Le sportif qui sort péniblement du rang, doit se débrouiller seul, ce qui revient à dire qu'étant donné les frais que cela entraîne, cette perspective doit être vite abandonnée par celui qui « démarre » dans la vie, c'est-à-dire en pleine jeunesse, quand le suet est le plus intéressant.

Toutefois, animés d'une foi iné-

branlable, si certains arrivent à surmonter ces premières difficultés, voilà ce qu'ils obtiennent en retour :

- 1° Des pertes de salaire pour les heures d'absence quand ils peuvent les obtenir.
- 2° Des reproches de l'employeur qui juge presque toujours ces absences injustifiées et infantiles.
- 3° Des résultats décevants, mais toutefois honorables étant donné le faible degré de préparation.

Ainsi, cette politique à œillères sème le découragement et la lassitude de chez ces « mordus ». Et pour le cas particulier qui nous concerne, ces « mordus » disparaissent un à un et

avec eux toute l'activité modeliste de leur région respective.

Les exemples sont nombreux depuis 10 ans :  
LEMOINE, PANNIER, TENNE-QUIN, BUIRON (Reims), MOREAU, GALICHET (Charleville), GERGALENNE, DODIC (Poitiers), LAUD, JEANDET (Chalons-sur-Saône), DE GRIVEL, PAILLARD (Besançon), BLANCOT (Gap), BOUSSE-RON (Nancy), et j'en oublie...

Il est vrai que pour certains d'entre vous ces disparitions n'ont aucune importance puisque nous sommes les « Indésirables » de l'aéromodélisme, les « enquinqueurs ». Je dis nous, car c'est ce que m'a laissé entendre un moniteur d'un Club de l'Est, le jour de son congrès.

Pour d'autres, plus lucides, c'est l'agonie du modèle réduit et par là

même, celle de nos jeunes vocations aériennes. Car, sans en gonfler l'importance, l'aéromodélisme est bien l'élément de base pour créer dans nos jeunes esprits l'amour de l'air et certains gouvernements l'ont bien compris.

Nos regrettes amis D'HUC DRESSLER et BIANCOTTO avant de devenir de prestigieux champions de voltige, n'étaient-ils pas de fervents modelistes ?

Jean-Pierre COBEAUX, notre ami Belge, Commandant de bord à la SABENA, n'est-il pas mieux connu comme recordman du Monde de télécommande ?

Trois des quatre pilotes de la fameuse patrouille acrobatique américaine des « SKIBLASERS » n'ont-ils pas débuté de leur avoûr moi-même dans la carrière, en collant du balsa ?

Ces exemples nombreux suffiraient, s'il en était encore besoin, à prouver l'utilité de l'aéromodélisme. Mais à côté de cet aspect pratique et rentable pour l'avenir aéronautique, ce sport a un autre rôle à jouer : Croyez-vous que les 30 petits Chalonnais qui, au lieu de répondre à l'appel des sonnettes du cirque, accourent à la salle pour construire ou au terrain pour voler sous la conduite de leur dévoué moniteur Jean FLEURON, croyez-vous que ces gosses risquent d'être inquiétés dans une affaire de « blousons noirs » ou de délinquance juvénile ?

L'aéromodélisme est l'école de la patience, de l'adresse, de la technique. Parce que multi-forme, il aide l'individu à se mieux connaître, à choisir sa vocation...

Alors, pourquoi sommes-nous abandonnés en haut-lieu ? Que font nos responsables ? Sont-ils sclérosés ou se heurtent-ils à une intraitable incompréhension ? Alors, qu'ils démissionnent afin de forcer la nouvelle conscience de ses vrais responsables !

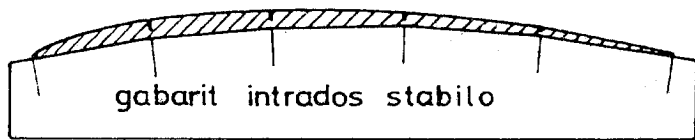
Puissent ces paroles et le glas de Rome être entendus par ceux qui veillent aux destinées de notre jeunesse.

Marc CHEURLLOT,  
Aéro-Club de l'Aube



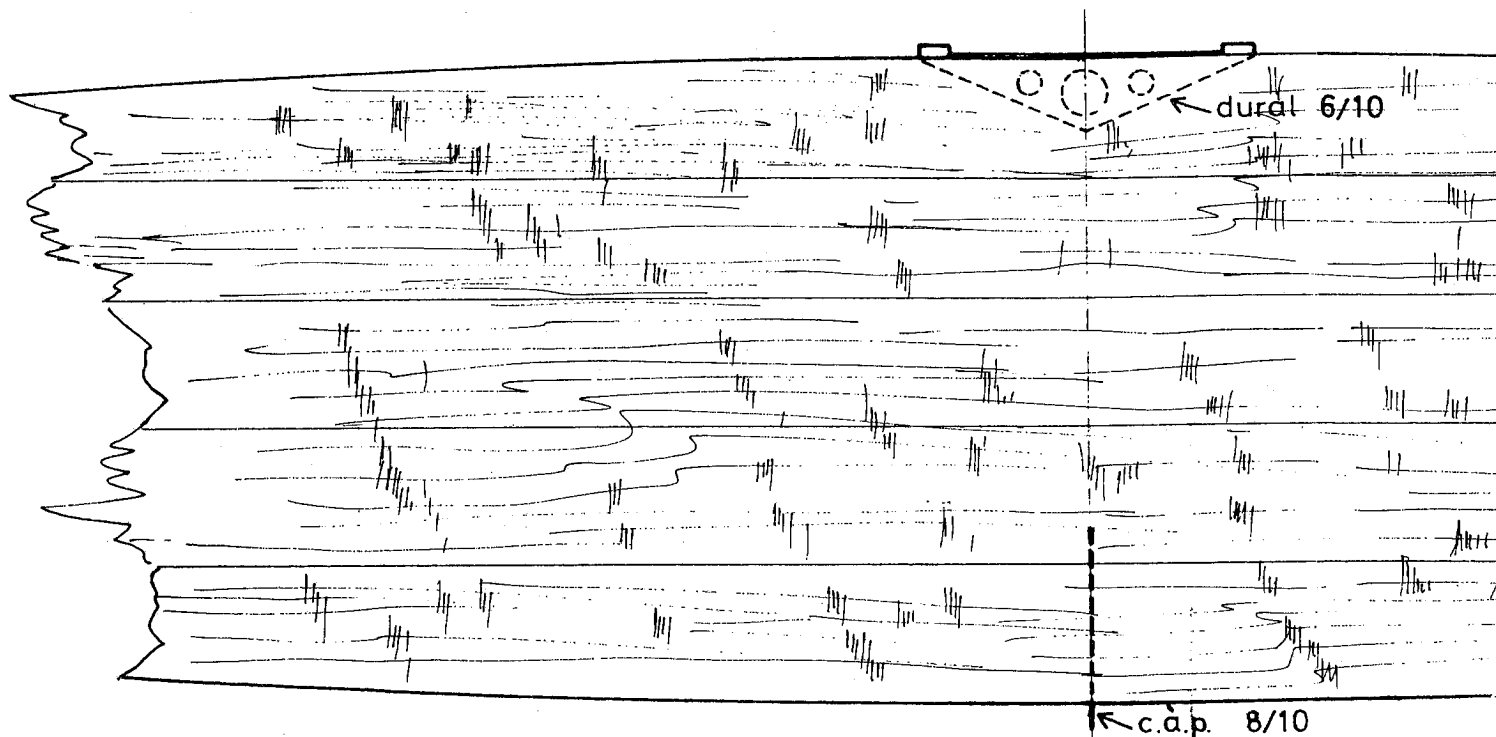
Deux spécialistes du WAKEFIELD, mais aussi deux bons amis : BENEDEK (à g.) et CHEURLLOT (à dr.)

# il y a 23 ans !

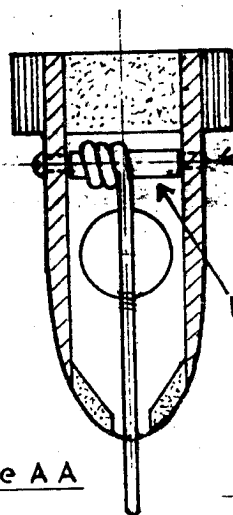


gabarit intrados stabilo

PROFIL VLY 2971 "polygonal"



# GROS PLAN



axe acier Ø 2

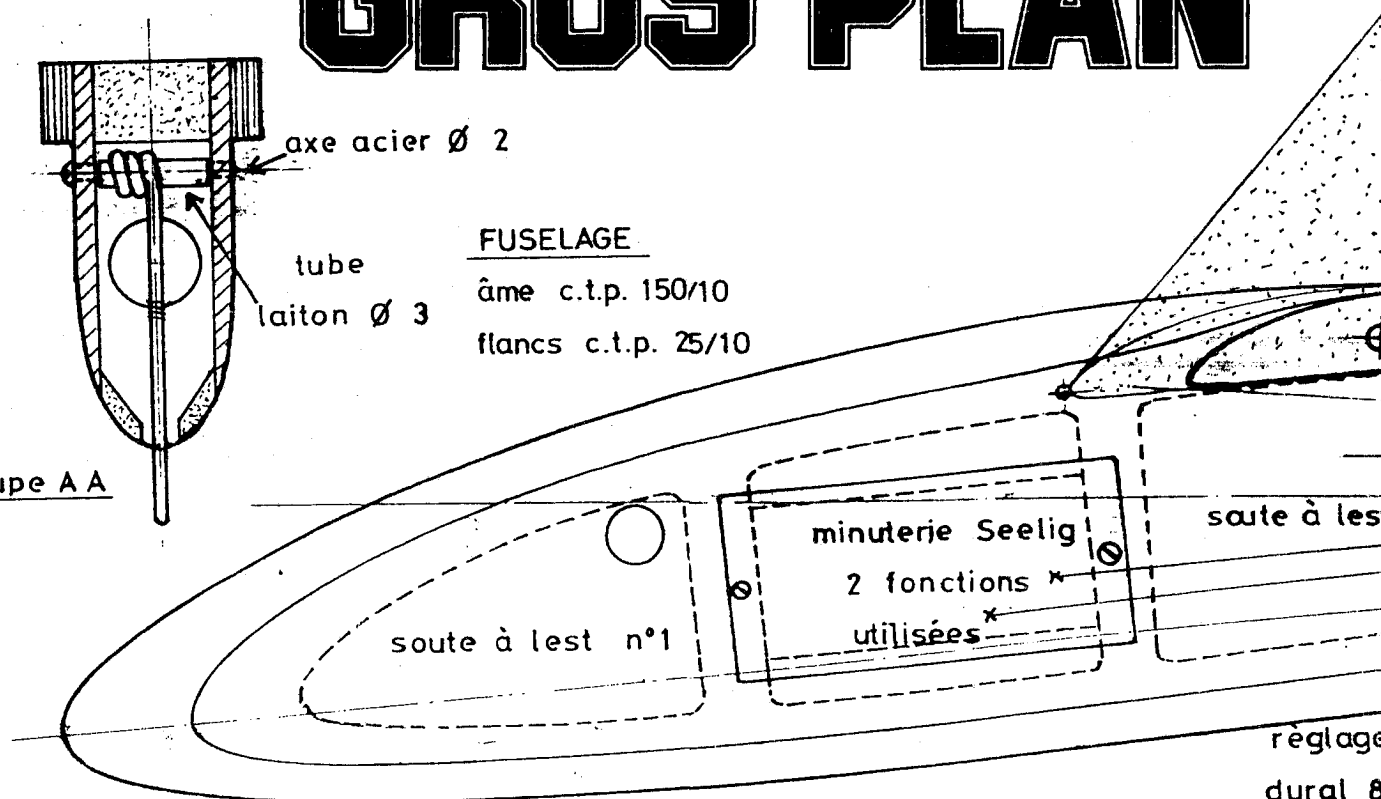
tube  
laiton Ø 3

coupe A A

## FUSELAGE

âme c.t.p. 150/10

flancs c.t.p. 25/10



soute à lest n°1

minuterie Seelig

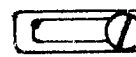
2 fonctions \*

utilisées \*

soute à lest

règlage

dural 8



M4

# VOL LIBRE

"VOL LIBRE" 40

ECHELLE 1/1

2447



# CHIHUAHUA 82

JACQUES VALERY

F.I.C. DES LANDES

- SUITE  
PLAN - V. VOL LIBRE -  
- 39. -

## STABILO

balsa 25/10 quarter grain  
profilé à plat, entaillé à mi-bois, "cassé"  
et mis en forme sur gabarits.  
Cyanolite "verte" dans les cassures  
entoilage japon fin

C.G. 50% corde moyenne  
(56% " emplanture)



3,5°

n°2

butée AV.

crochet articulé  
c.à.p. 20/10



survirage  
D/TI  
volet

manchon F.D.V

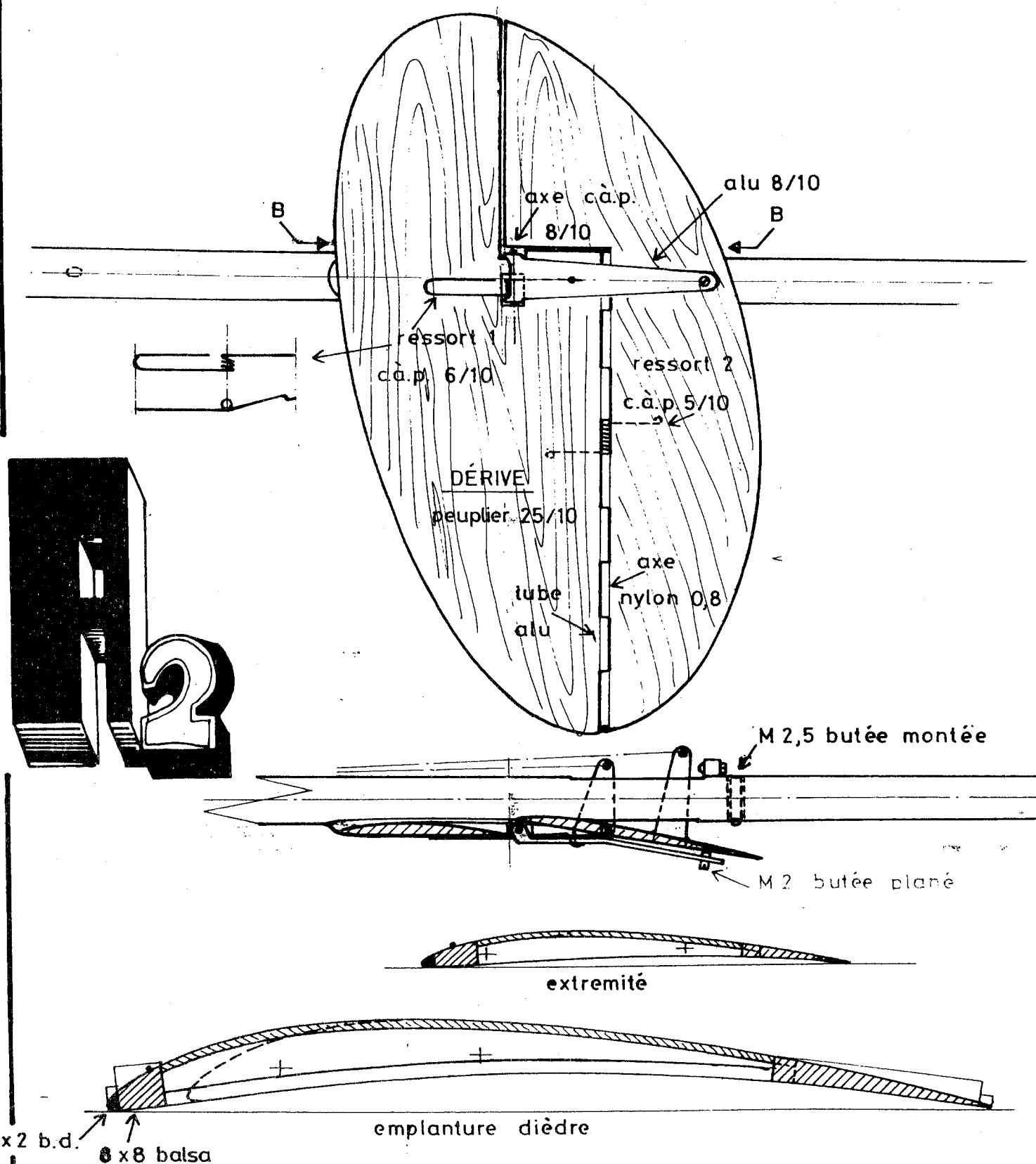
pince c.à.p. 20/10  
tarée à 2,5 kg

fil de  
treillage



2448

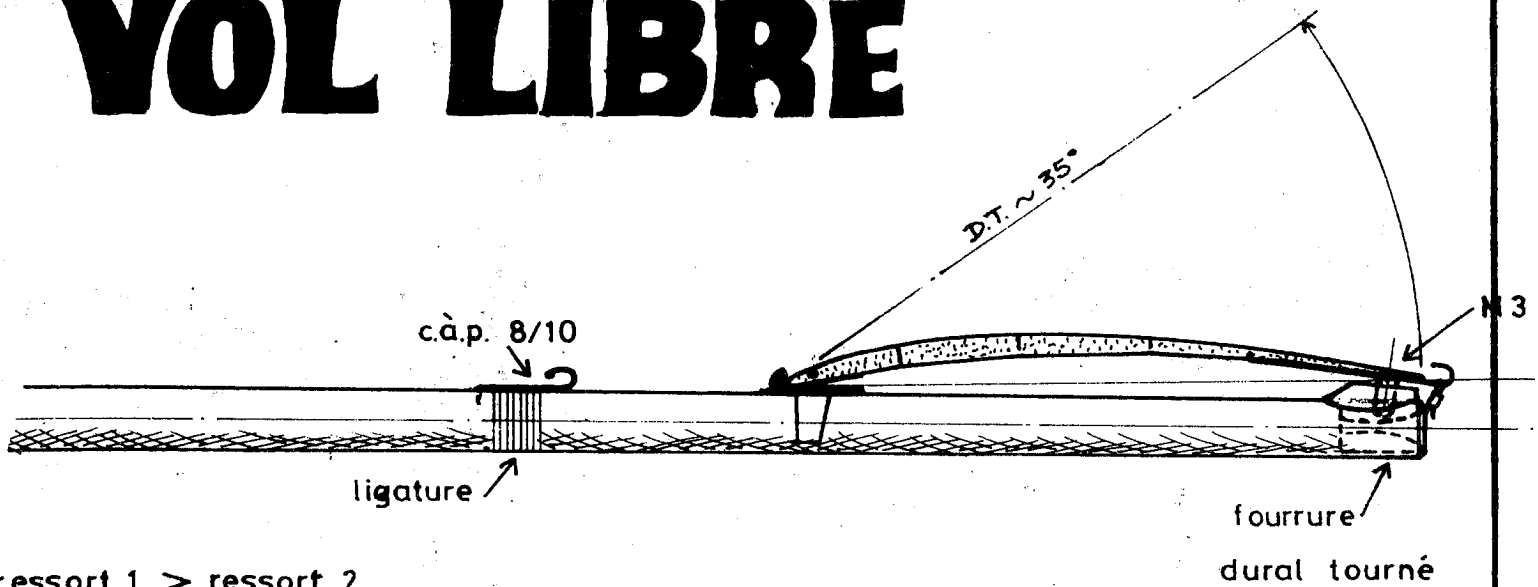




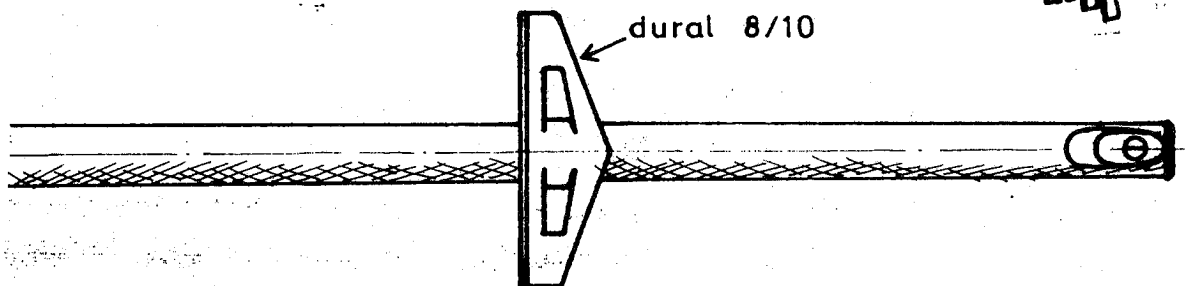
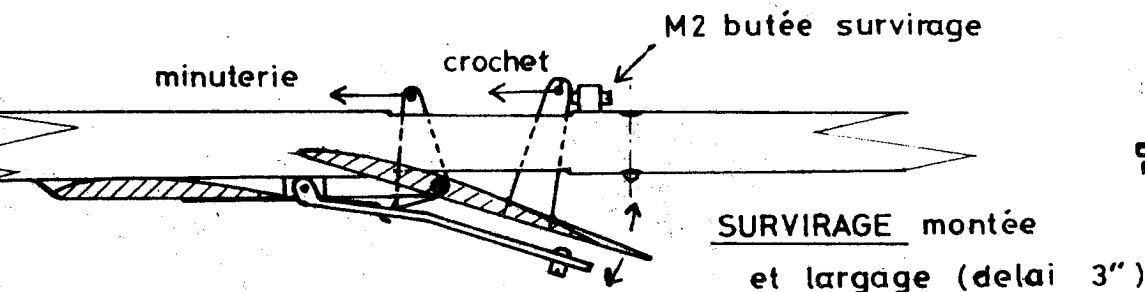
CHIHUAHUA est un A2 dessiné en 1981 et réalisé depuis à 2 exemplaires. L'un est réglé temps calme avec les calages indiqués sur le plan. L'autre, pour temps agité, comporte un crochet avancé d'1cm, un Vé longitudinal augmenté (  $-2^\circ$  au stabilo ) et une spirale plané fortement resserrée, ce qui permet de conserver le même centrage à 56% de la corde d'emplanture (soit 50% de la corde moyenne ).



# VOL LIBRE



ressort 1 > ressort 2



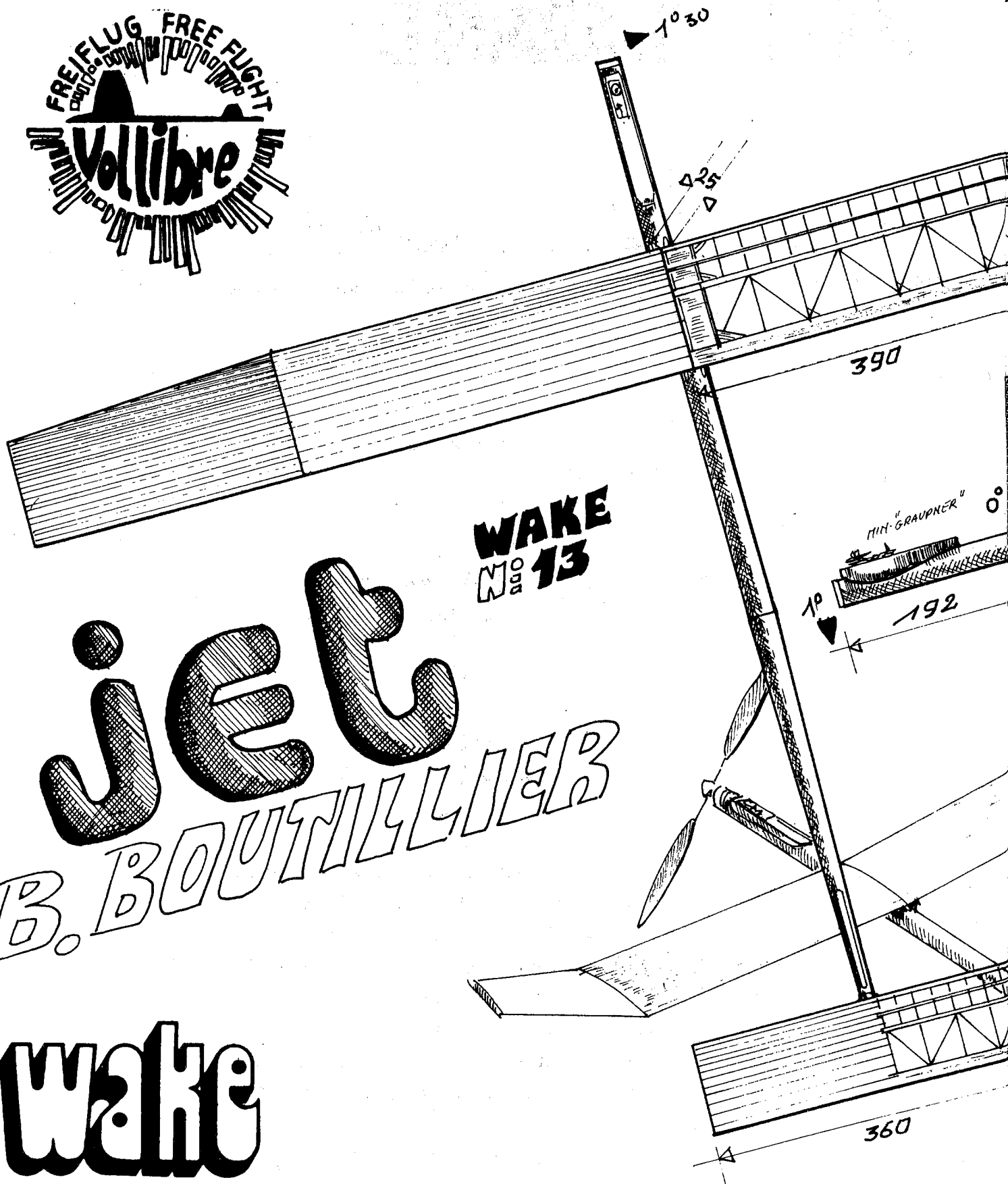
Ces 2 machines me donnent entière satisfaction, après quelques avatars dûs à mon inexpérience en matière de crochets modernes. Par temps agité, CHIHUAHUA se débrouille aussi bien que n'importe quel autre planeur, mais son domaine de prédilection où il peut exprimer pleinement ses qualités, c'est le temps calme, le zéro du combat des Chefs, ou le premier vol du petit matin. Là, pas de problème, l'engin aligne ses 195 secondes sans catapultage, et pour peu qu'on veuille bien le catapulter gentiment, les 220 sec. sont à sa portée.

Résultat remarquable sans doute dû à l'aile dont le profil semble bien adapté, avec fil de pré-turbulence à la partie centrale et turbulator à 5% du B.A. aux extrémités. Pour celles-ci, j'ai bien sûr repris le dessin en flèche avec bec débordant de bord d'attaque de GOLDOWAK (voir V.L. N° 21), histoire de générer un petit "écoulement conique d'apex" (non, je n'ai pas dit "écroulement comique"!!) fabriquant de la portance à bon marché et

SUITE PAGE  
2457

2450





**WAKE**  
**NO 13**

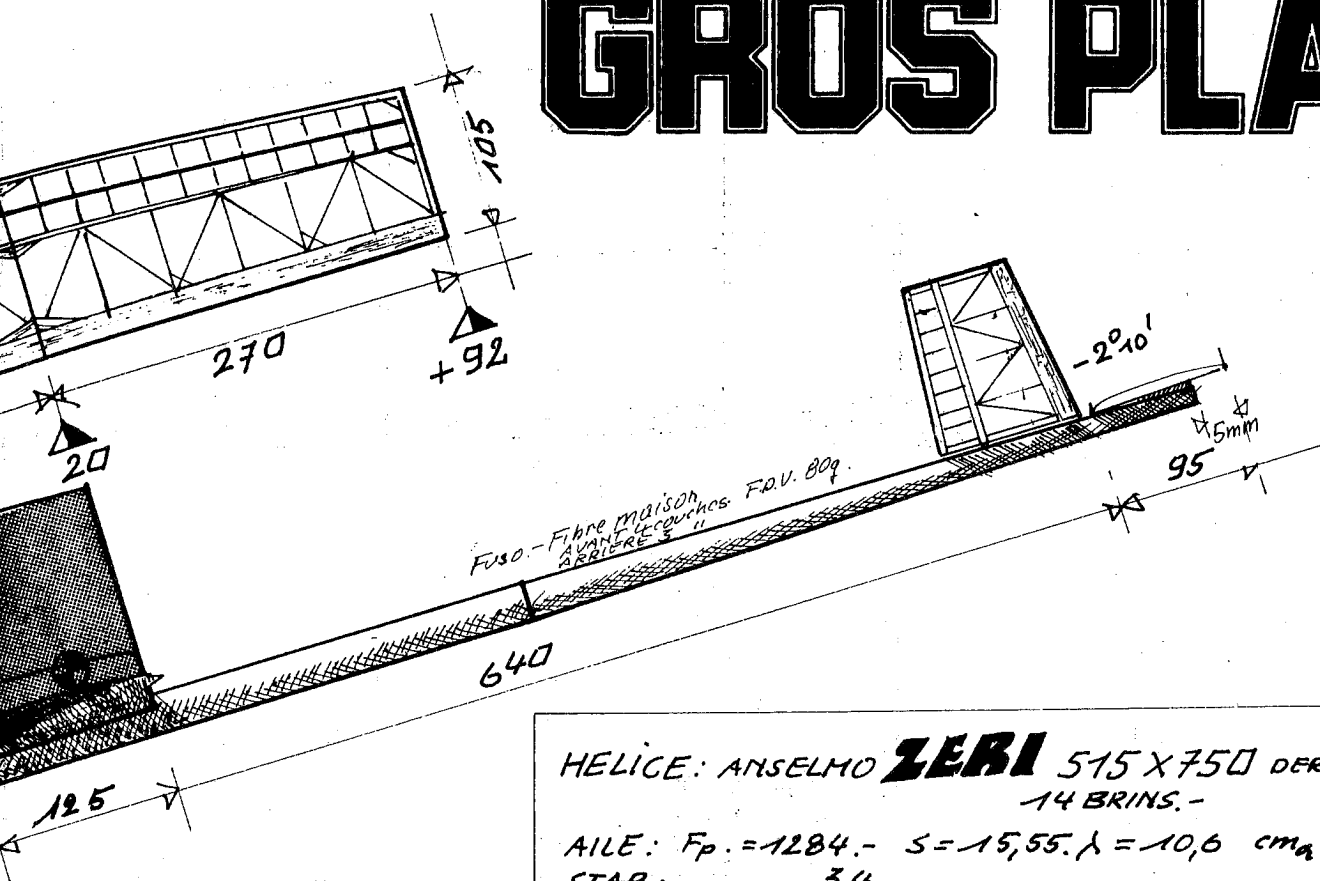
**jet**  
**B. BOUTILLIER**

**wake**

ECHELLE 1/5 ET 1/4 - BERNARD BOUTILLIER - A. SCHANDEL.  
- 12/83. -



# GROS PLAN



HELICE: ANSELMO **ZERI** 515 X 750 DEROULEMENT  
14 BRINS. - 32-36s.

AILE:  $F_p = 1284$  -  $S = 15,55$  -  $\lambda = 10,6$  -  $cm_a = 121$

STAB:  $\frac{3,4}{18,95 dm^2}$

$CG = \frac{3,4 \times 64 \times 12,84}{15,55 \times 15,55} \times 54 = 62,5\%$

$\rightarrow 37,5\%$  de  $121 = 45,5$  du B.F.

$P.N/cm_a = 0,957 \rightarrow M_{SS} = 33,2\%$

$TV_0 \frac{3,4}{15,55} \times \frac{7,88}{1,21} = 1,41$

$k_L \frac{G}{TV_0} = 44,3$

PROFIL: AILE. C.S. 68  
! STAB. - PLAT 7% pointu } + turbulateur

MASSSES: HELICE: 44,5

FVS: 88

STAB: 7

AILE 51 (avec broches)

190,5g

NEZ: MONTREAL STOP.

+ DOIGT D'ATTENTE

- VOIR WAKISSINE - MATHERAT. VOL LIBRE  
PAGE 1647.

VRILLAGES: DIEDRE GAUCHE. - 1,5 mm  
CENTRE GAUCHE. 0  
CENTRE DROIT + 1 mm  
DIEDRE DROIT - 1 mm

TOUTES LES COTES DETRAÇAGE  
SONT COMPTES A PARTIR DE  
L'INTRADOS DU BLOC DE  
TAILLE (EPAISSEUR - 12 mm)

Quarter Gratin  
entaille 1/10 Ecart

entaille en rade 7/10  
entaille en rade 3/10

3x1,5  
PIN.

GOUSSETS  
15/10 DESSUS  
ET DESSOUS

PANNEAU CENTRAL DROIT - EMPLANTURE

C.A.P. Ø 2,5 mm

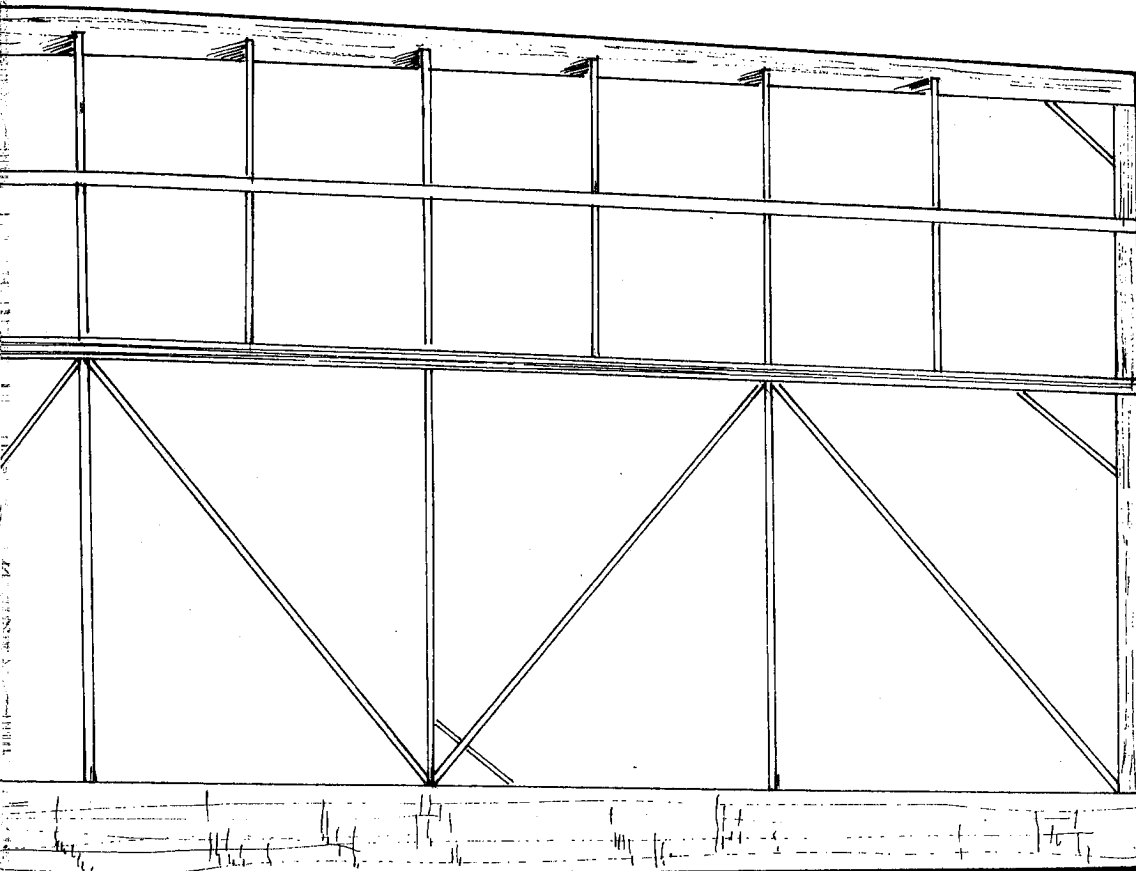
LONGERONS  
6x1,5 PIN  
DESSUS  
BALSA  
DUR  
EN DESSOUS  
REPLIEMENT.

ENTOILAGE

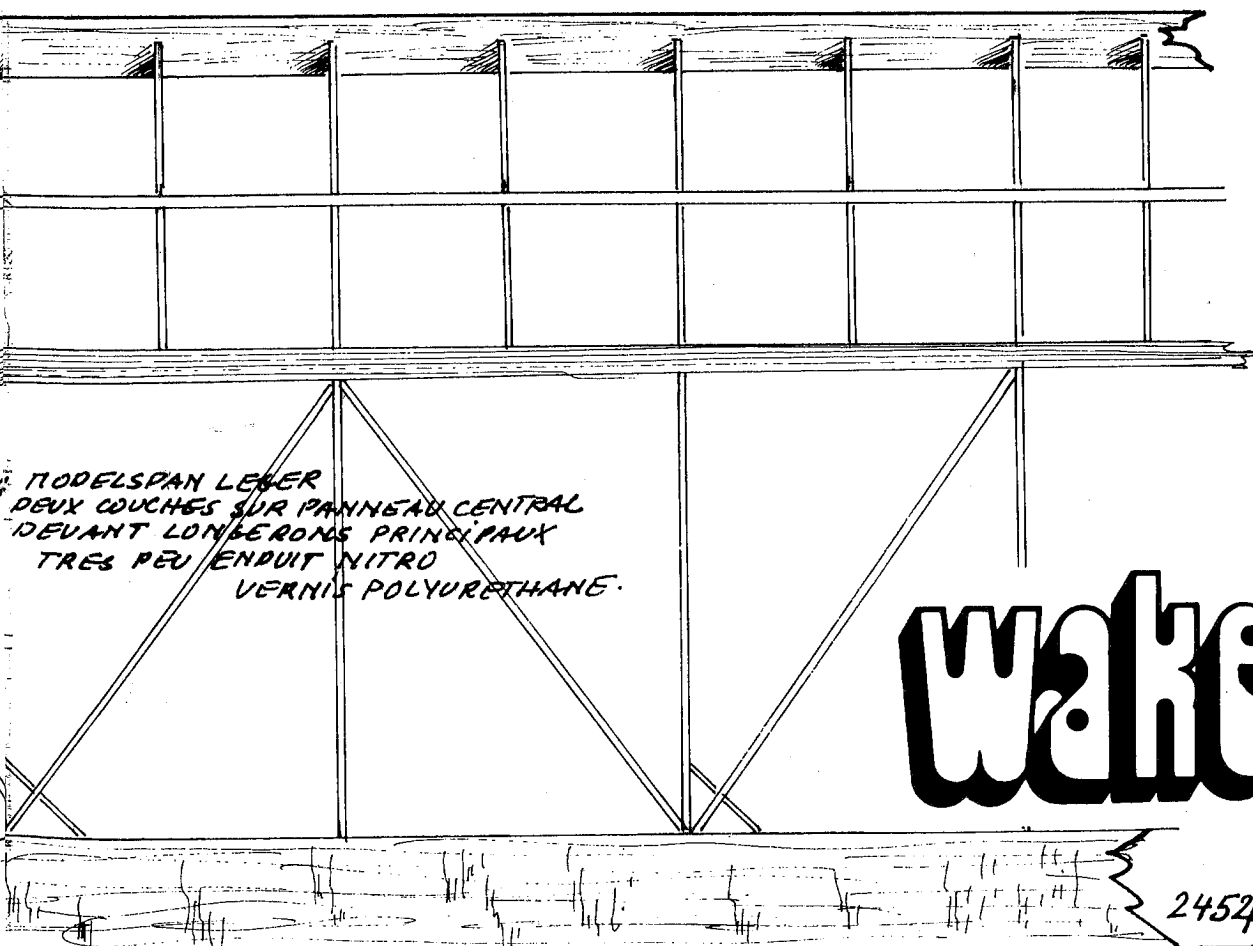


# jet 13 b.b.

Echelle 1/1



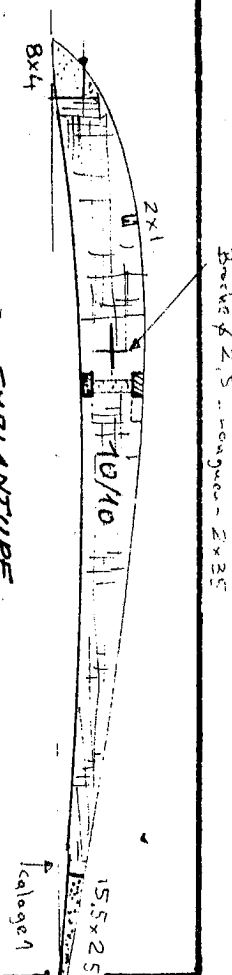
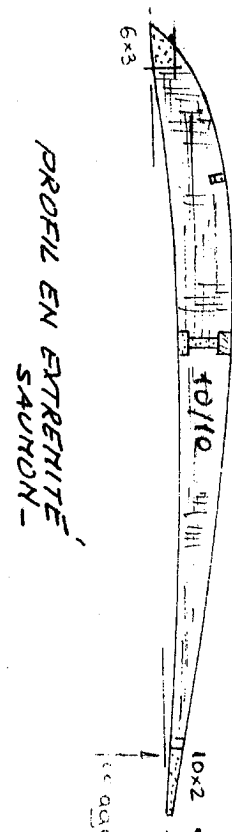
DIEDRE DROIT.

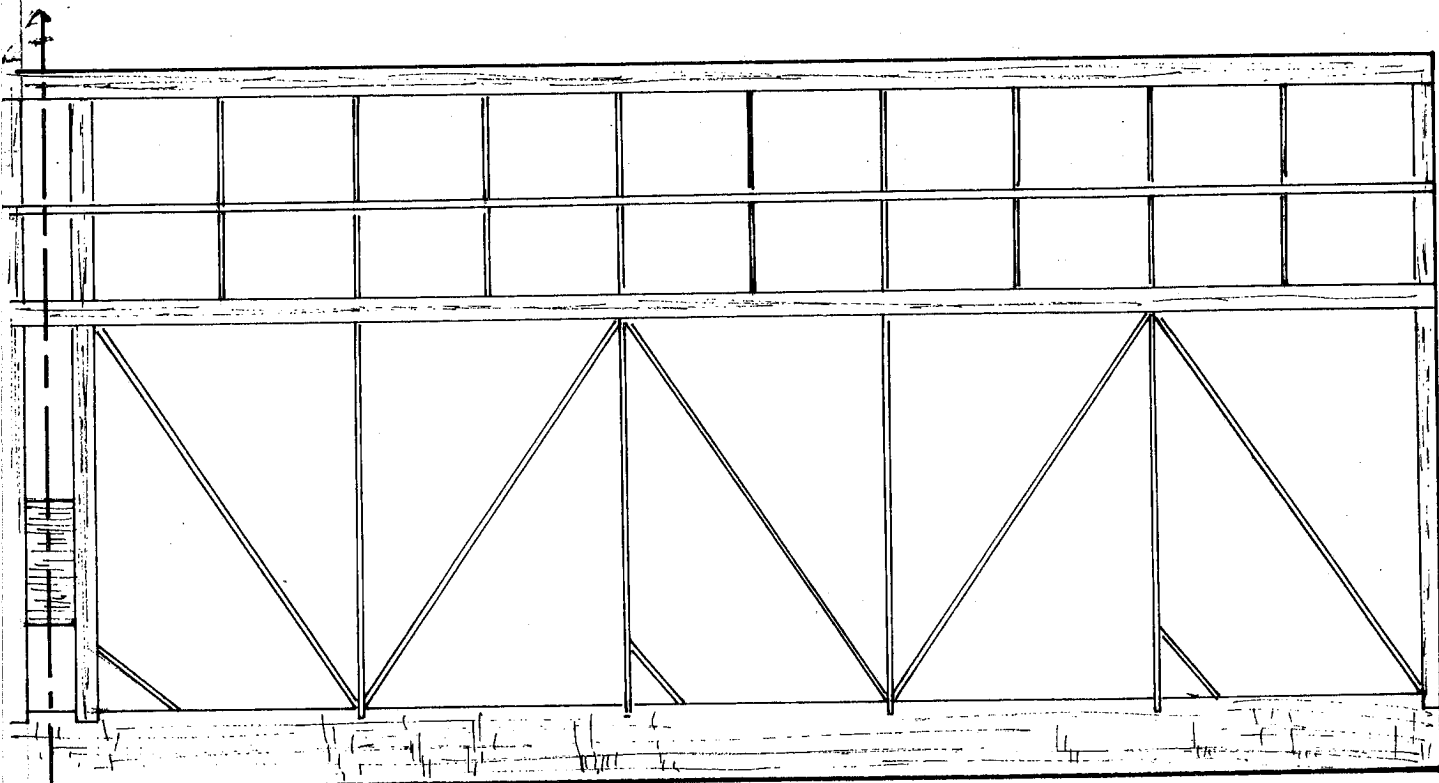


MODELSPAN LEGER  
DEUX COUCHES SUR PANNICAU CENTRAL  
DEVANT LONGERONS PRINCIPAUX  
TRES PEU ENDUIT NITRO  
VERNIS POLYURETHANE.

# wake

2454





STABILD

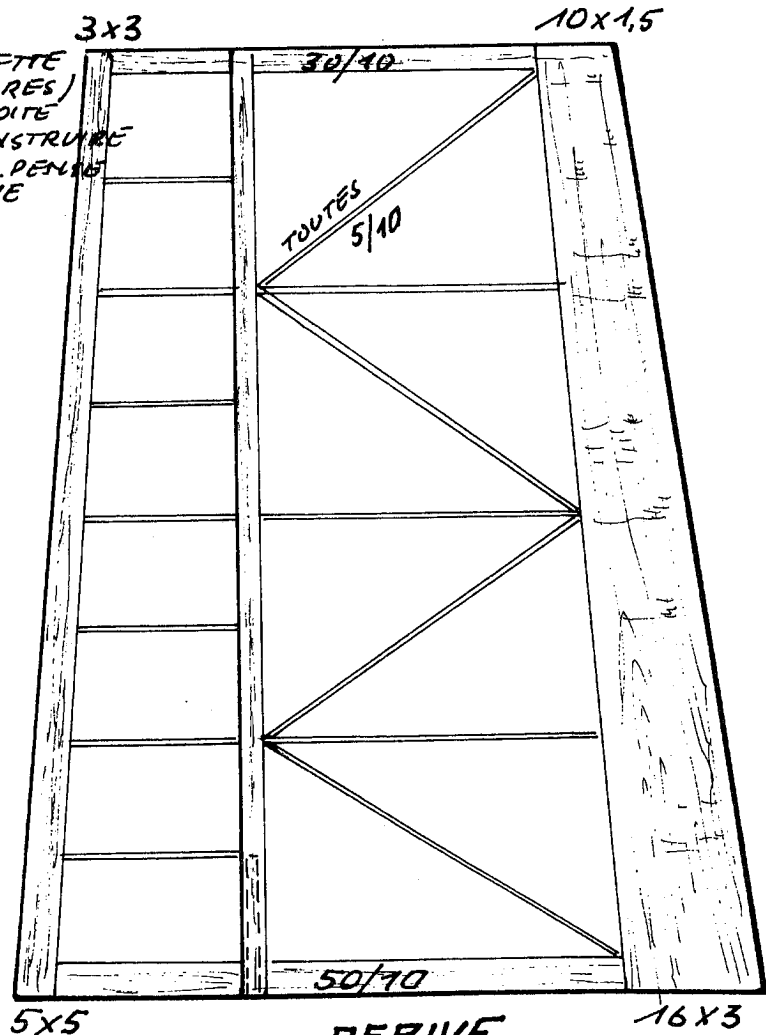
$$358 \times 0,95 = 3,4 \text{ dm}^2$$

TOUS LES W. B.B. ONT CETTE  
DERIVE (AVEC 1/2 DE STRUCTURES)  
PROFIL PLAT 60° - PLAT A DROITE  
DANS LE BON SENS POUR CONSTRUIRE  
MAIS TOUT COMME FAIT. B.B. PENSE  
QU'UN BICOINVE SYNETRIQUE  
SERAIT MEUX. -



Wake

jet 13



b.b.

DERIVE

2455



The logo consists of a stylized sun with rays rising above a horizon line. The words "FREIFLUG" and "FREE FLIGHT" are written in an arc above the sun. Below the horizon, the word "Vollbre" is written in a large, bold, sans-serif font, with the letters "V", "l", and "l" extending downwards into the sun's rays.

2456

ECHELLE:  $\frac{2}{5}$  -  $\frac{1}{5}$

"VIOLE LIBRE" 40

augmentant l'allongement fictif de l'aile. On peut toujours rêver, disent les sceptiques, et cette forme d'aile est bougrement encombrante à loger dans une caisse... mais tout le monde reconnaît dans le Sud-Ouest que ce planeur plane fort bien.

Quant au crochet, il est du type à pince, mais articulé et à faible course ( 6 mm ) pour commande du volet. IL y a un survirage solide à la dérive pour tourner au treuillage et rétablir par une sorte de  $\frac{1}{2}$  renversement quand on largue en survitesse le nez dans le ciel ( les pilotes savent bien qu'il faut donner un sacré "coup de tatane" pour réussir cette figure ). Ce survirage se prolonge environ 2 à 3 secondes après le largage ( minuterie ) Par prudence cependant, je n'enclenche pas le survirage par temps agité.

Outre le bien connu chien de poche mexicain, CHIHUAHUA est le nom d'un excellent breuvage à base de Vodka et de Cointreau et je ne résiste pas au plaisir de vous en donner la recette pour vos studieuses soirées d'hiver.



# CHIHUAHUA

## A LA SANTÉ DE TOUS !!

RECETTE A ESSAYER  
RESULTATS A COMMUNIQUER

RECETTE DU CHIHUAHUA ( exclusivité VOL LIBRE )

( allez, André, ça vaut bien un abonnement gratuit, non? )

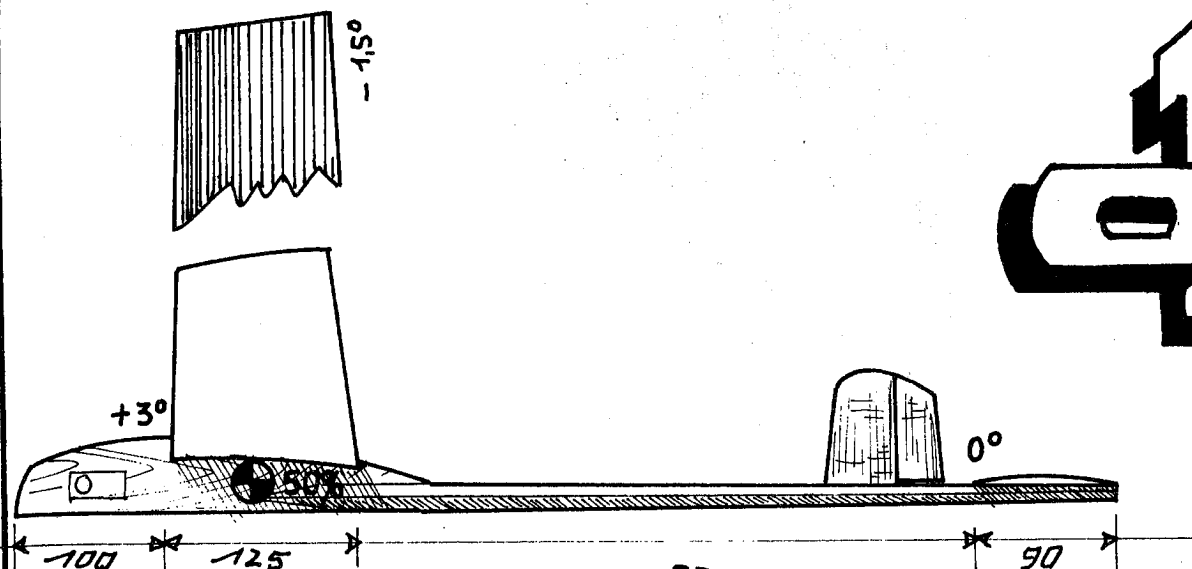
Remplissez un verre ballon de  $\frac{2}{3}$  d'alcool sec ( Vodka ) et  $\frac{1}{3}$  d'alcool gras ( Cointreau ). Arrêtez-vous à 2 mm du bord, pas moins, pas plus! Faites flamber, cela requiert un certain nombre d'allumettes suivant la température, mais on y arrive. A la pointe de la superbe flamme bleutée, faites fondre un morceau de sucre posé sur une vieille fourchette ( sacrifiée, vous comprendrez très vite pourquoi ). Les gouttes de sucre caramélisé tombent en crépitant ( tchii-houââ-houââ ! ) dans le liquide qui prend une jolie couleur ambrée. Quand le sucre est consumé, éteignez la flamme avec le dessous du cendrier d'à côté, remuez le tout avec la fourchette et passez le verre à la ronde. Succès garanti- excellent pour la grippe ( on partage les microbes, y en a moins pour chacun! ).

Alors, comme mon planeur était  $\frac{2}{3}$  blanc et  $\frac{1}{3}$  orange....

VALERY

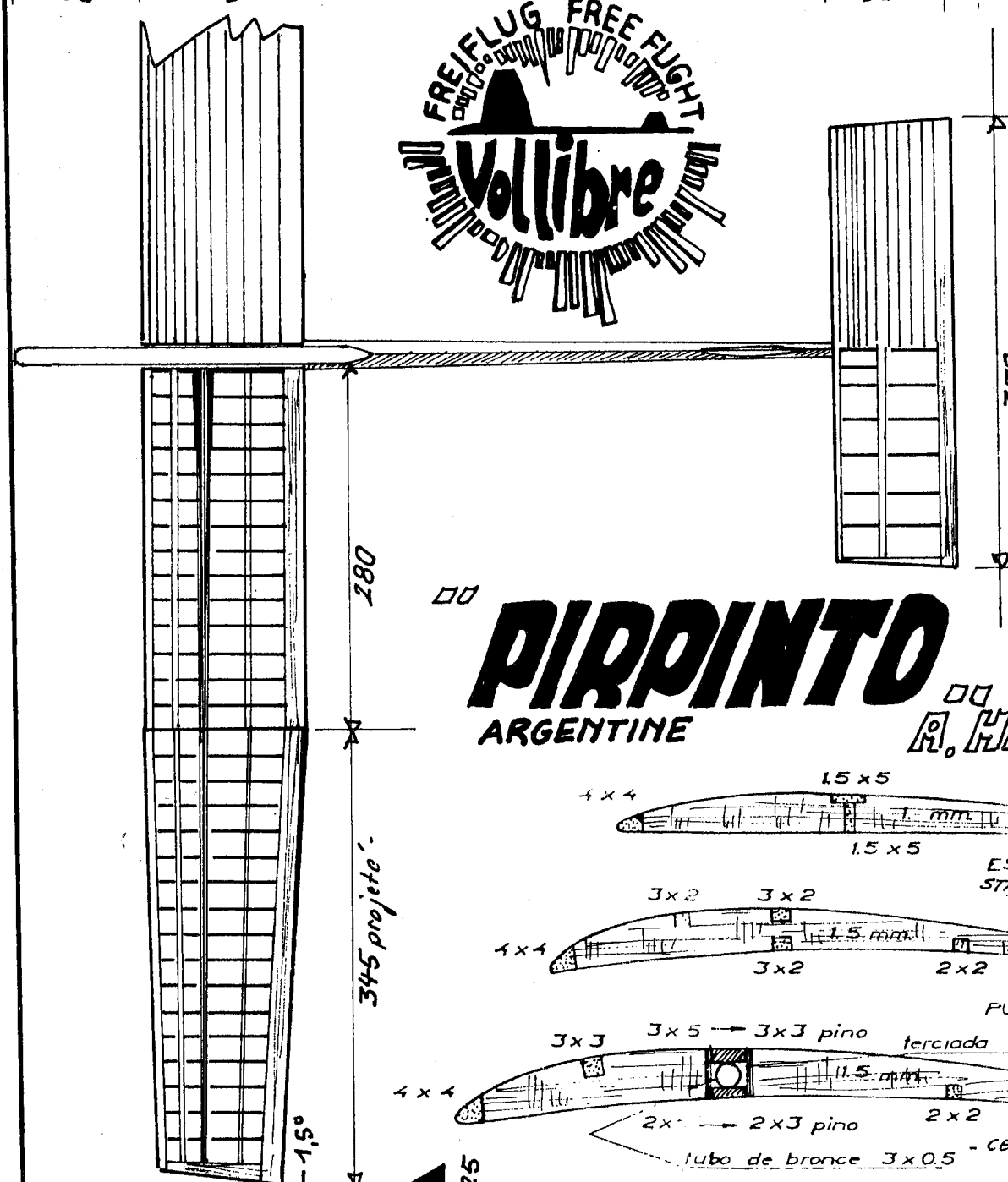


# 41



MASSES :  
 AILE : 55g.  
 STAB : 7  
 FUS : 160

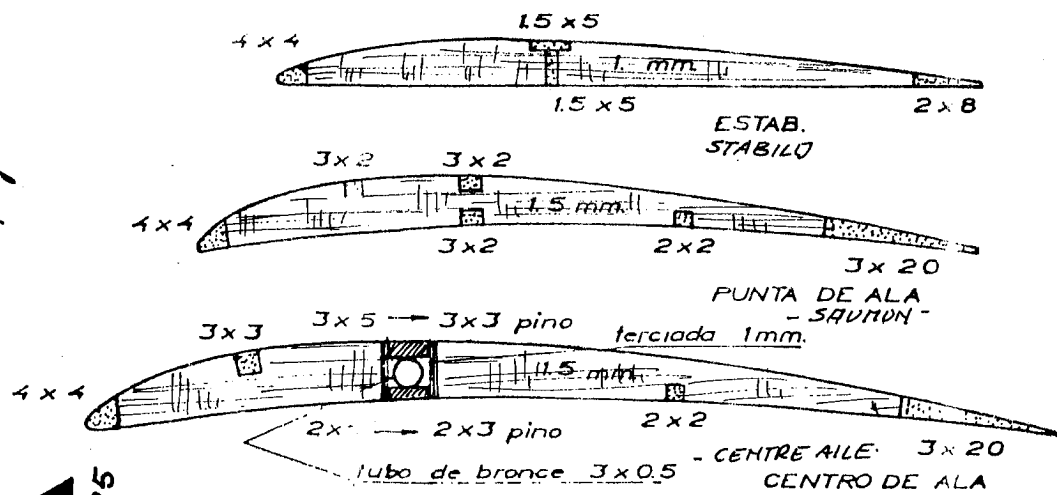
AIRES :  
 AILE : 14,76 dm<sup>2</sup>  
 STAB : 3,24 dm<sup>2</sup>



**PIRPINTO**  
 ARGENTINE

CHAMPION  
 D'ARGENTINE  
 1983

A. HELMAN



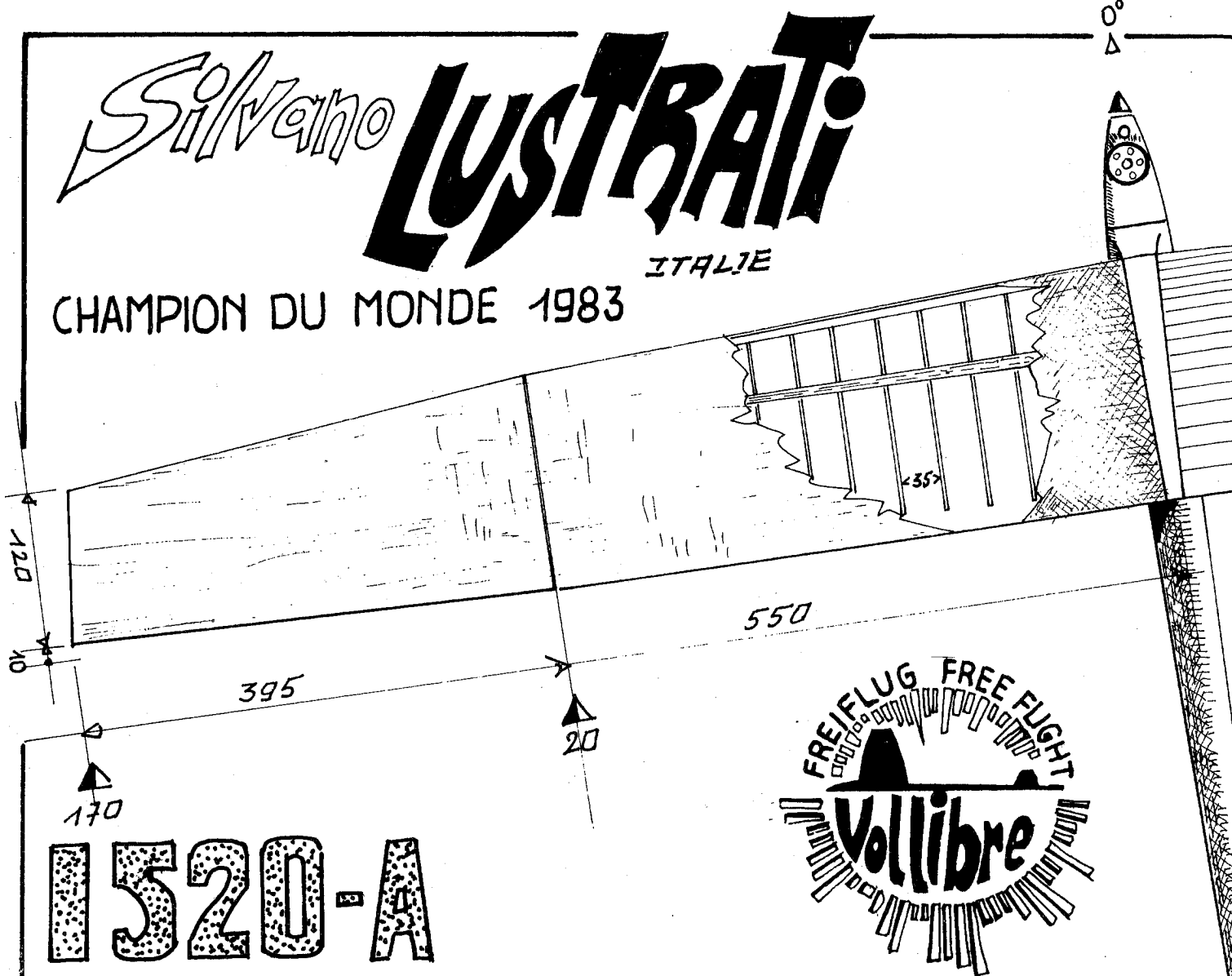
A. SCHANDEL  
 ECHELLE 1/5 1/5 2450

"VOL LIBRE" 40

# Silvano LUSTRATI

ITALIE

CHAMPION DU MONDE 1983



**I520-A**

\* AIRES : AILE  $314 \text{ dm}^2$  \* MASSES : AILE : 190  
STAB :  $7,2 \text{ dm}^2$  STAR : 29

\* MOTEUR : ROSSI 15 MOD.  
HEUCE : (P/D) 76 X 180

\* TIMER : SEELIG - MOD-6 FONCTIONS

\* INCIDENCES : - PAR RAPPORT AXE D FUSELAGE

AILE DROITE :  $0^\circ$

AILE GAUCHE :  $+0,20^\circ$

STAB. PENDANT LA MONTÉE :  $-0,5^\circ$

" ARRET MOTEUR :  $+3,5^\circ$

" PLANE

VIRAGE A GAUCHE :  $-2^\circ$

\* SEQUENCE MINUTERIE -

0" - FLOOD OFF

+0,3 - FREIN

+0,5 - 1" POSITION STAB

+2,5 - PLANE

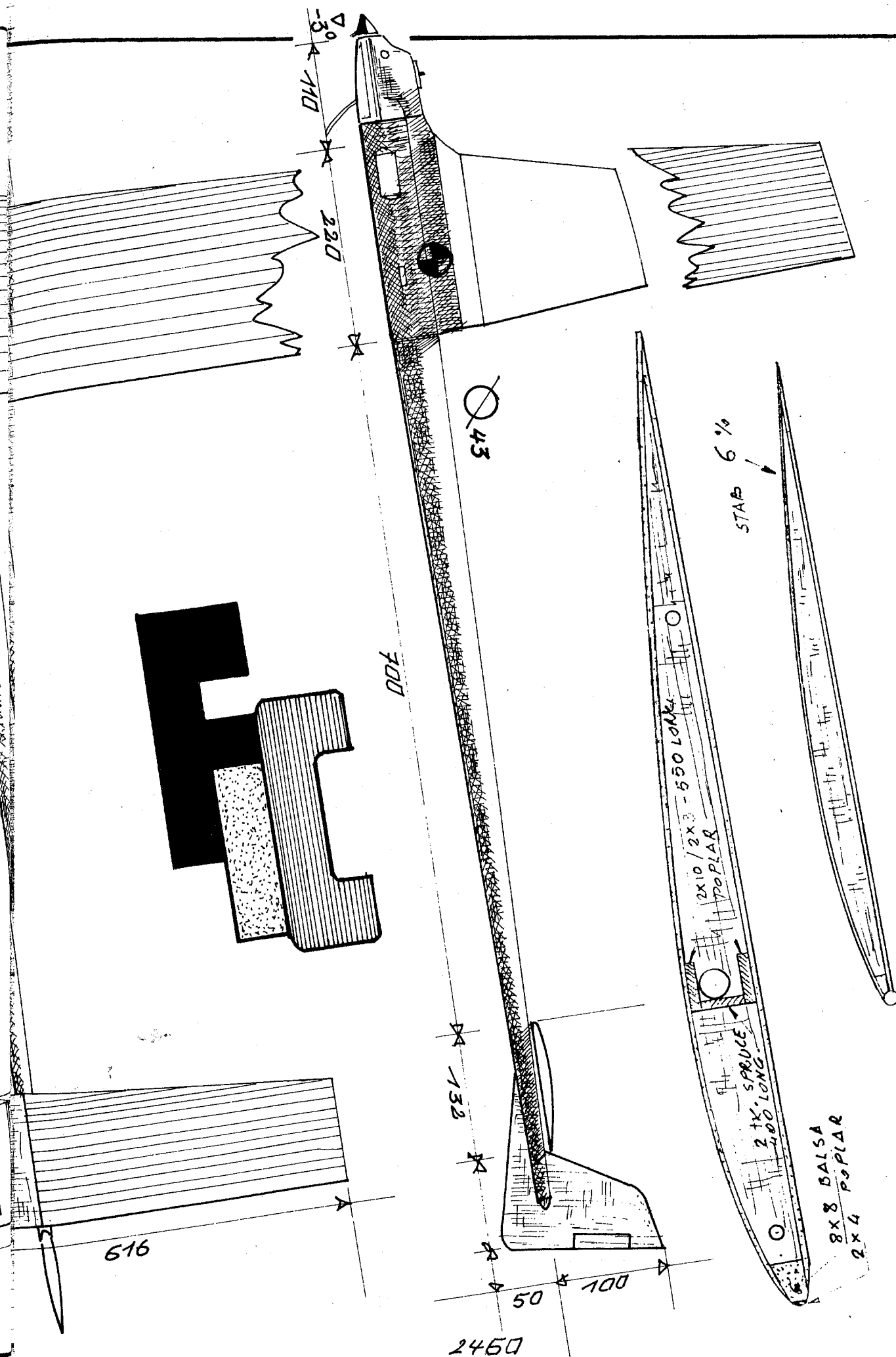
+6 VIRAGE A GAUCHE



ECHELLE : 1/5 ET 1/4 - S. LUSTRATI - A. SCHANNEZ - "VOL LIBRE 40"

2459





**AILE: NERVURES 15/10**  
**BALSA - (D. 0,12)**  
**EMPLANTURE/CASS:**  
**6mm balsa -**  
**BORD D'ATTAQUE**  
**PROFILER 2x4**  
**ET BALSA 8x8**  
**LONGERONS - EN**  
**DEGRABE**  
**2x10 & 2x5**  
**SUR 550mm -**  
**ENTRE LONGERONS**  
**SPRUE 2mm SUR**  
**400mm -**  
**COFFRAGE BALSA**  
**1,5mm -**  
**RENFORCE-TISSU**  
**F.D.V. (18g/m<sup>2</sup>)**  
**+ EPOXY (D. 4g/m<sup>2</sup>)**

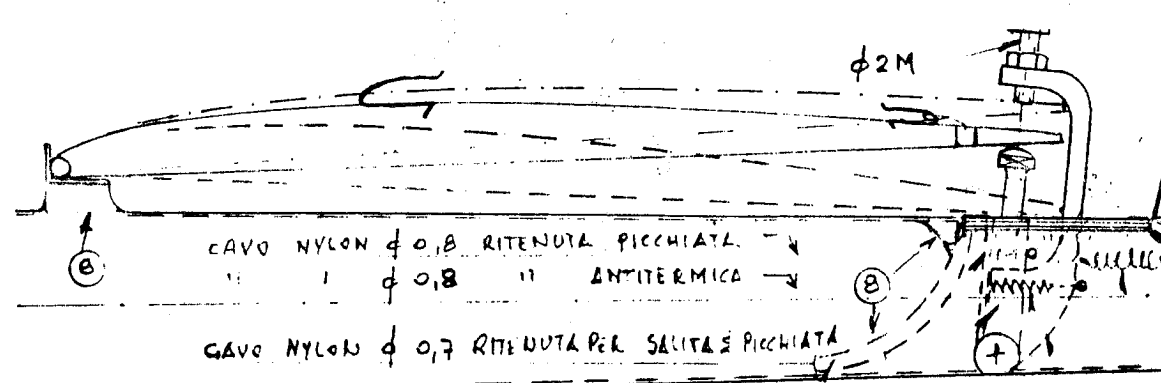
**STAB NERVURE BALSA**  
**15/10**  
**- B.A. BALSA 4x6**  
**- COFFRAGE**  
**BALSA 0,8mm**

**REMARQUE -**  
**L'EPOXY 799 DOIT ETRE**  
**DILUE A 65% AVEC DE**  
**L'ALCOOL ETHERIQUE**  
**OU METHYLIQUE.**

**PROFILS.**  
**PROFILS EXACTS**  
**SUIVANT: RHODE ST.**  
**GENESE 2B.**

**FUSELAGE.**  
**- SUPPORT MOTEUR**  
**ALU TOURNE**  
**- CABANE - BALSA -**  
**CTP - 0,4mm +**  
**TISSUS F.D.V. +**  
**EPOXY 799 -**  
**- POUTRE - F.D.V. -**  
**0,3mm FRAIS**  
**SAUR**  
**- DERIVE.**  
**BALSA - 60/10 -**  
**(D. 0,08)**

**DETAILS**  
**S. LUSTRATI**



- SALITA  
- - - PICCHIATA  
— PLANATA
- FL. 2,6M PER VITE INOX
- ① TUBETTO PASSAGGIO CAVO AL.  $\phi 3/2$
- ② PROFILATO E IN AL.  $\phi 4,5$
- ③ MARTELLETTA PICCHIATA OSTALENE (PLASTICA AUTO BLOCCANTE)
- ④ MOLLA CRRETRAMETIC ANTITERMICA
- ⑤ MARTELLETTA ANTITERMICA AL. Sp. 4 SAGOMATO E ALLEGGERITO CON FORO  $\phi 2,5$
- ⑥ MOLLA TRATTENIMENTO MARTELLETTA PICCHIATA IN DDIS12. TRATTEGGIATA RICAVATA DA FILO  $\phi 0,2$  CIRCA 15 SPIRE  $\phi 3$
- ⑦ CORNICE IN COMPENSATO BETULLA 5 STRATI
- ⑧ UHU PLUS

# REEDITION VOLLIBRE

**N°1 A 12 - 1 A 3** DEJA REIMPRIMES. 15 Fie numero -  
**Ecrire - à Vol Libre.** 16 chemin de Bollenwoorth  
**PAIEMENT PAR CHEQUE** 67000 STRASBOURG - ROBERTSAU. TEL. (88) 31 30 25  
**- A. ANDRI SCHANDEL.**

Photo. A. SCHANDEL.



# images DU VOL LIBRE

\* LE VOL LIBRE MENE AU  
TOURISME - ICI LAROCHELLE  
LORS DES CH. FRANCE - 1983

\* UNE CAISSE BIEN RANGEÉE  
AVEC DES MODELES DE  
VALEUR... A. ZERI. -

\* L'EDITEUR DE VOL LIBRE  
SUR LE TERRAIN. ....

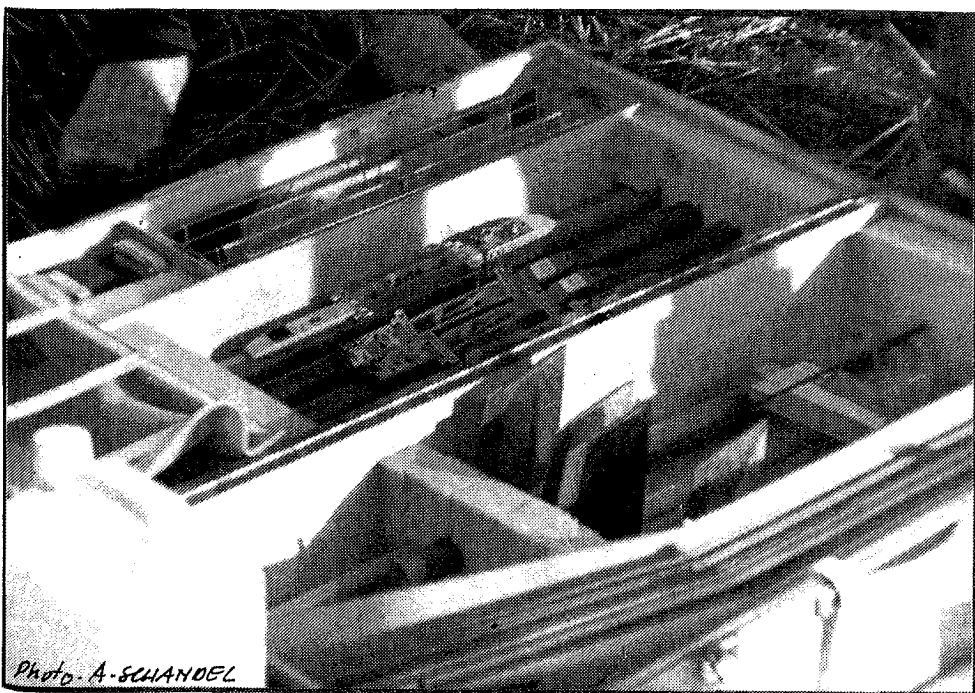


Photo. A. SCHANDEL

Photo. HOFFMANN. -





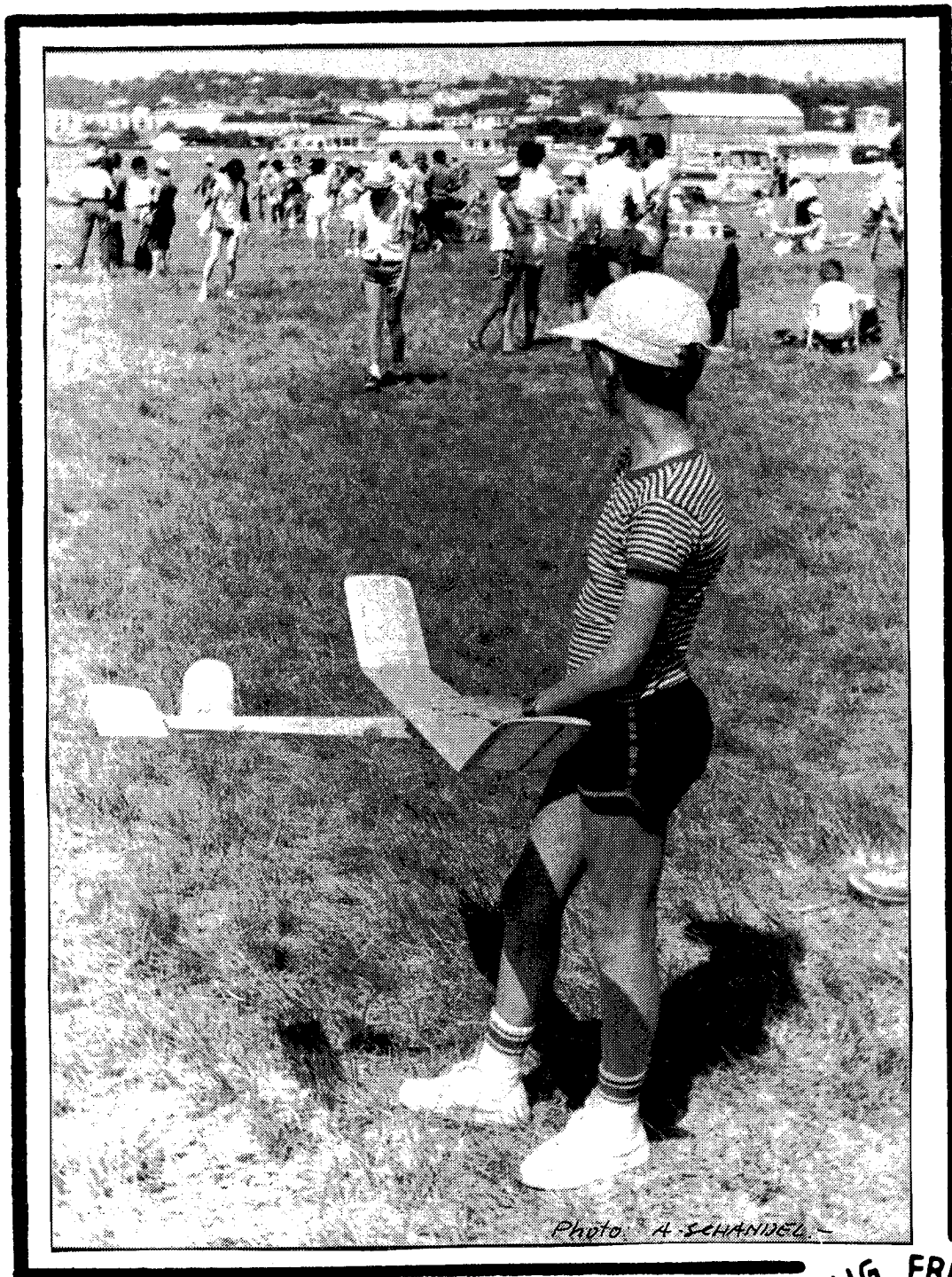


Photo: A. SCHANDEL.

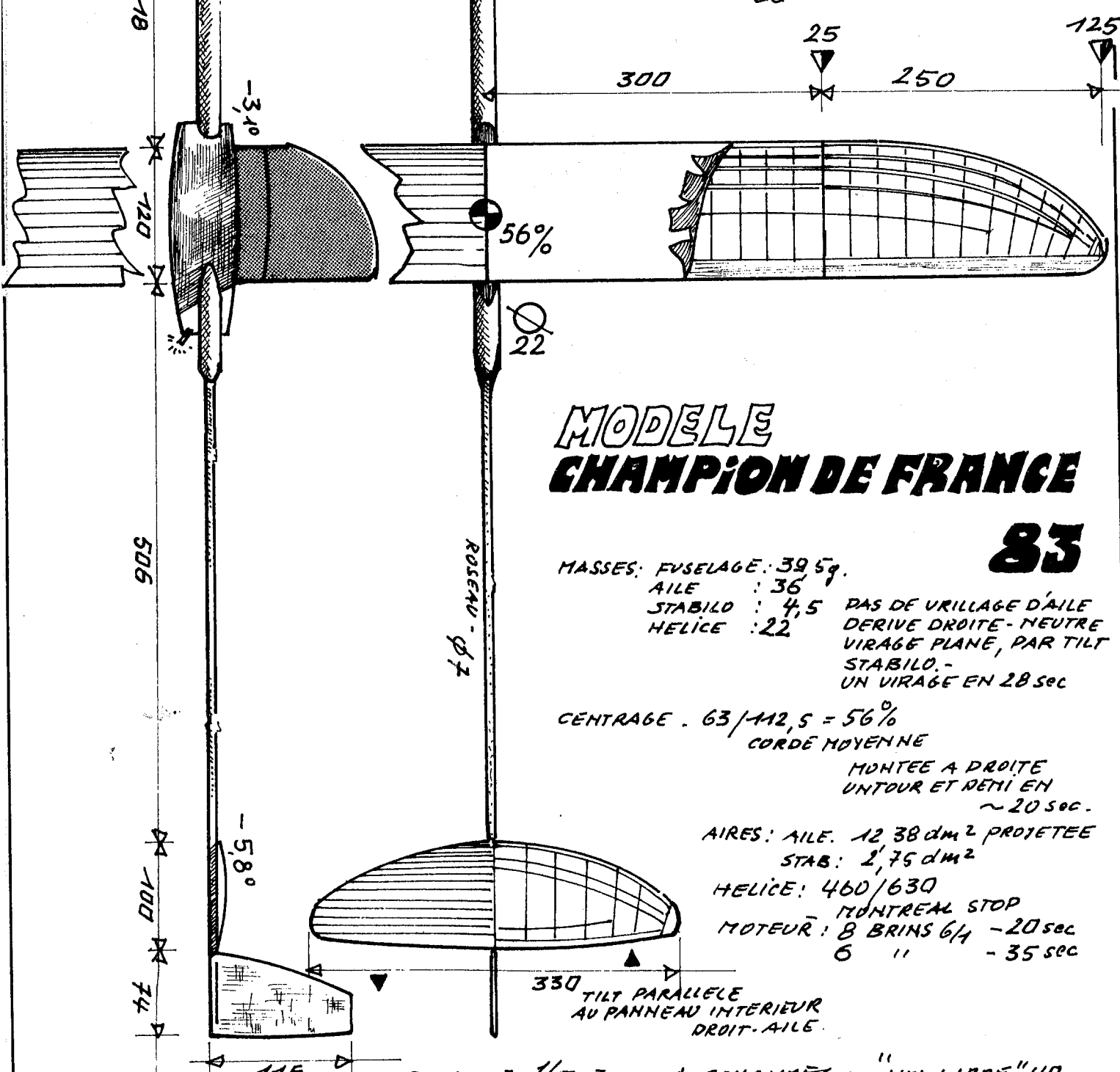
2453



**COUPE  
D'HIVER**

**CH**

**LE RÉSIDU**



# MODELE CHAMPION DE FRANCE

**83**

MASSES: FUSELAGE: 39,5g.  
AILE : 36  
STABLO : 4,5  
HELICE : 22

PAS DE VRILLAGE D'AILE  
DERIVE DROITE - NEUTRE  
VIRAGE PLANE, PAR TILT  
STABLO -  
UN VIRAGE EN 28 sec

CENTRAGE - 63/112,5 = 56%  
CORDE MOYENNE

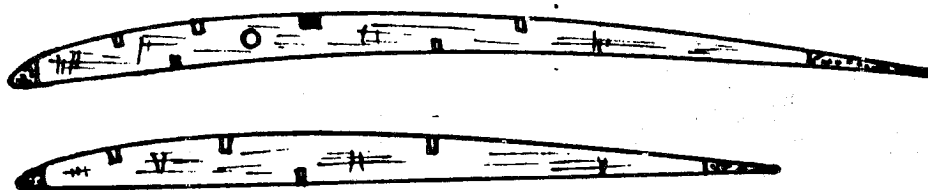
MONTÉE A DROITE  
UNTOUR ET RETI EN  
~ 20 sec.

AIRES: AILE. 12,38 dm<sup>2</sup> PROJETEE  
STAB: 2,75 dm<sup>2</sup>

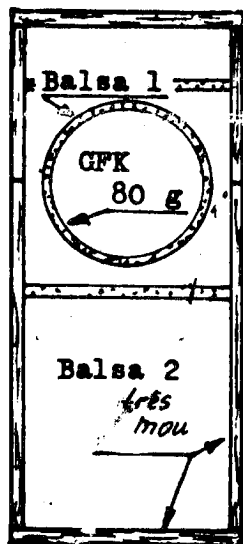
HELICE: 460/630  
MONTREAL STOP  
MOTEUR: 8 BRINS 6/4 - 20 sec  
6 " - 35 sec

330  
TILT PARALLELE  
AU PANNEAU INTERIEUR  
DROIT - AILE

ECHÈLLE 1/5 - A. SCHANNÉL - "VOL LIBRE" 40  
2452



- LONGERONS D'AILE.  
2x2 sapins  
2x1 balsa -  
- DESSIN DE VOILURES  
- PARABOLIQUE -  
V.V.L. 23. -



MAITRE COUPLE -  
- 30x70. -  
- coller à la contact  
2 nervures + 2 flancs  
puis 2 marginaux  
couper au rasoir  
en long. Découper et  
poncer le passage de  
la poutre-fuselage. -  
Recoller à la cellulose.



# OPTIMISONS NOS COUPES D'HIVER

ULISES ALVAREZ - URUGUAY. -

Les très peu nombreuses, mais très actives, années d'expériences (à partir de 1979) m'ont fait méditer sérieusement le sujet Coupe d'Hiver, pour en tirer les meilleurs résultats possibles.

3 La lettre, rentre avec le sang" dit un proverbe espagnol. En réalité, rien n'est plus profitable que de perdre un C.H. entre deux nuages, par non fonctionnement de la mèche - cela m'est arrivé lors de la Coupe "SUD AMERICANO" en 1982; rien de plus probant que de voir éclater un fuselage en morceaux quand on est arrivé au 320<sup>ème</sup> tour, de remontage, et ceal m'est arrivé au National de 1981; rien de plus édifiant que d'assister, en plein Championnat, à un vol catastrophe C.H. pour avoir réglé par temps calme, alors que le vent soufflait à décorner les boeufs, et rien de plus hallucinant que de voir comment les écheveaux de caoutchouc, demes adversaires explosaient après exposition imprudente au soleil par 30° à l'ombre, sans protection contre le tandem Chaleur - Ultra violets.

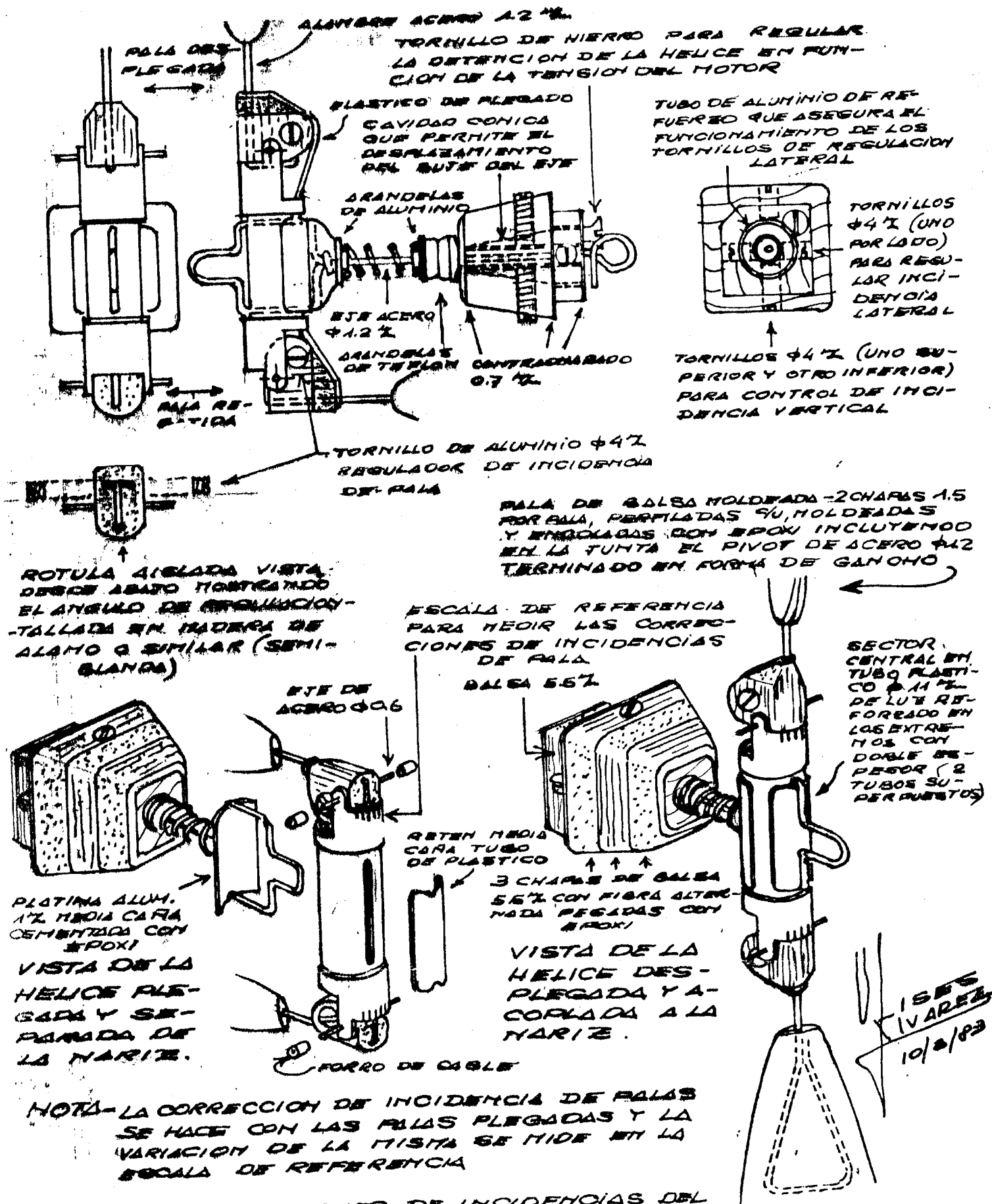
Quelle leçon aussi, d'assister aussi au coucher du soleil, sans avoir retrouvé son C.H. tombé dans les broussailles.

Rien de meilleur que d'avoir vécu et souffert toutes ces aventures démoniaques (Sabul est même connu en Amérique du sud) ! pour que l'on réfléchisse très sérieusement, comment faire pour éviter toutes ces calamités.

Avec tout le respect qu'on doit à l'opinion des "moustachus" de la catégorie C.H. J'ai en ce qui me concerne tiré les conclusions suivantes:

- 1 - Sécurité optimale
- 2 - Utilisation pratique
- 3 - Construction simple et efficace. 2465





NOTA - LA CORRECCION DE INCIDENCIA DE PALAS SE HACE CON LAS PALAS PLEGADAS Y LA VARIACION DE LA MISTA SE MIDE EN LA ESCALA DE REFERENCIA

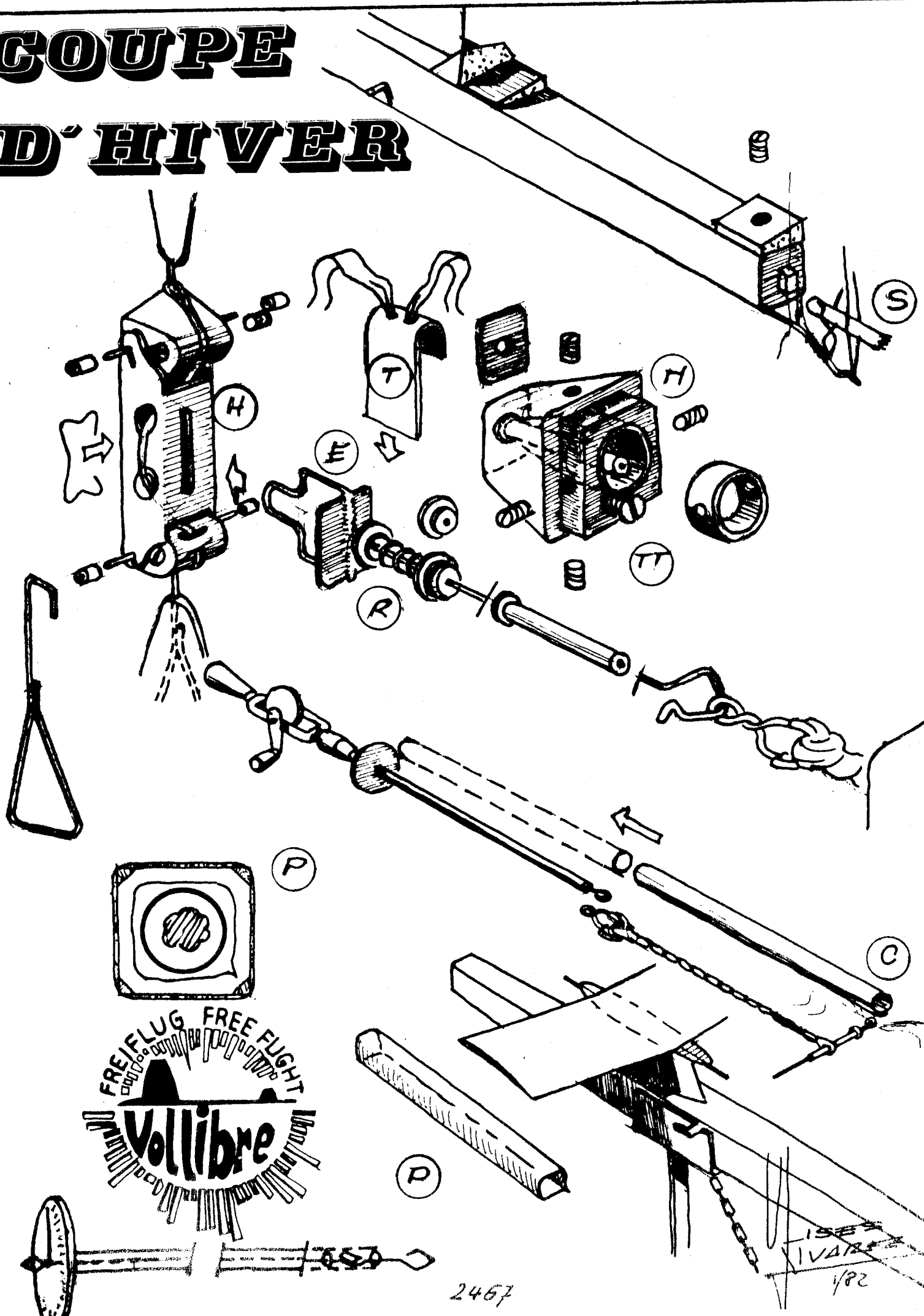
- LAS CORRECCIONES DE INCIDENCIAS DEL EJE DE LA HELICE (NEGATIVA - POSITIVA Y LATERAL) SE HACEN EN FORMA INDEPENDIENTE, ACTUANDO SOBRE LOS RESPECTIVOS PARES DE TORNILLOS

- UNA HELICE PUEDE SER DESMONTADA Y REEMPLAZADA POR OTRA EN POCOS SEGUNDOS

- PESA DEL CONJUNTO : 20 GR. 2466

CONJUNTO HELICE NARIZ - CON INCIDENCIA DE PALA Y EJE DE HELICE REGULABLE PARA C.H.

# COUPE D'HIVER



PIEZA DE ARTICULACION DE LA PALA - TALLADA EN MADERA DE ALAMO - CON TORNILLOS DE ALUMINIO #4 1/2 PARA REGULACION DEL ANGULO DE INCIDENCIA DE CADA PALA.

TRABA EN ALUMINIO #4 1/2 PARA BLOQUEAR LA HELICE ANTES DE LA LORACION - SE GUARDA EN EL DINTO DEL MONTAJE

TORNILLO DE AJUST. REGULADOR DE INCIDENCIA LONGITUDINAL

SEGURO PARA EVITAR CAIDA DE MARCHA CON AIRE TORBOLLETO CAR 710

BANDA DE GOMA PARA EL PLEGADO DE PALAS

TACO DE GOMA 3/32 PERMITE BRADAR INCIDENCIA EN DETERMINIZACION

EJE C.A.P. #8/10

RETIEN- FURRO DE CABLE

RETIEN DE HELICE C.A.P. #3/10

4 TORNILLOS DE REGULACION DE PASO DE HELICE

4 TORNILLOS ALUM. #4 1/2 DE REGULACION

PLATING OF ALUM. 1/2 RE- GADO CON EPOXI

CRANODINA REORTE #6 1/2

TORNILLO DE TRABA DE LA HELICE DE MIERO) BOTE DE ALUMINIO

CANO DE ALUM. 1/2 INT. PERASE CON EPOXI A LA MARCHA.

ALAMBERE AGUERO #4 1/2

SECCION DEL FUSILATE - CATCH DE CLAVE 1/2

CANO PROTECTOR EN POSICION CORRIADO LUEGO DEL REMONTAR DE LA MARCHA PARA PODER TRASLADAR EL CATCHO CUBIEN A LA HELICE

CANO DE PLASTICO #16 (DE LUE) PROTEGE EL FUSILATE DEL TALLO DE LA MARCHA

TORQUIMETRO Y EXTENSOR

PROTECTOR - TUBO DE POLIETILENO - PROTEGE EL INTERIOR DEL FUSILATE DEL LUBRICANTE.

GOMA MOTOR

CANO DE PLASTICO #16 (DE LUE) PROTEGE EL FUSILATE DE UN EVENTUAL ESTALLIDO DE LA MARCHA DURANTE EL REMONTAR - DEBE AGUANTAR LA ENTRADA DEL CATCHO CUBIEN

TORQUIMETRO - EXTENSOR

ALAMBERE DE ACERO #1 1/2

TUBO DE ALUM.

DISCO DE ALUM. CON CUADRANTE

SE LLENAN CON EPOXI ENTRE AMOS 2 ALAMBERES DE ALUMINIO

2468

VOL LIBRE 40

1/88



## SECURITE

### a - mesures contre éclatement d'écheveau.

Tout le monde sait que la chaleur et les ultra violets affectent l'écheveau durant le remontage. Une contre mesure peut consister dans l'utilisation d'une bande de protection de 0,20 X 1,60 m avec une petite tige de maintien aux deux extrémités.

Notre charmante épouse ou mère s'en chargera de faire la couture nécessaire. Notre assistant "champion" sera la personne chargée de tenir convenablement la machette en question, faisant correspondre l'ombre projetée avec l'écheveau.

### b - tube anti explosion.

Il conviendra d'adopter le système suivant : tube plastique transparent de  $\varnothing$  16 à 18 mm - cela dépend du diamètre du fuselage, et de longueur correspondant à la distance nez point d'ancrage de l'écheveau. Crochet type cardan, pour transférer le caoutchouc du crochet de la chignole à celui de l'hélice. Crochet et prolongateur d'une longueur à peu près égale à celle du tube. Ce crochet peut-être remplacé par un "torquimètre" de la même longueur. Ce procédé n'est certainement pas nouveau pour beaucoup d'entre vous. Quand on commence le remontage le tube qui entourait l'extension, se déplace jusqu'à l'intérieur du fuselage couvrant la partie de l'écheveau correspondante, que nous étirons (ou 6 fois de sa longueur pour le remontage? Après cela nous déplaçons le tube de protection pour permettre le transfert de l'écheveau sur le groupe nez hélice. Un éventuel éclatement du caoutchouc fera que celui-ci restera accumulé à l'intérieur du tube de protection.

### c - sécurité de la mèche.

Souvent on attribue la perte du modèle à une mèche éteinte. Mais dans 90 % des cas, ce qui se passe réellement c'est que la mèche a souffert d'une mauvaise manipulation, dès qu'elle est allumée. Une simple sécurité adaptée au mécanisme déthermaliseur empêchera cet incident, aux conséquences lamentables.

### d - protection contre les projections de lubrifiant.

Pendant le déroulement de l'écheveau la lubrifiant est projeté dans toutes les directions, imprégnant et saturant la structure du fuselage avec bien sûr augmentation de la masse. Un simple tuyau "polyéthylène" vous évitera les projections de lubrifiants en rendant ce dernier à l'écheveau par simple contact. Le tuyau sera confectionné avec un rectangle de polyéthylène de 72 mm de large et de longueur correspondante en faisant coïncider les bords des extrémités les plus larges que l'on soude tout de suite avec un fer à repasser (souder) à température moyenne. Attention ! le tube anti explosion doit toujours passer à l'intérieur, voir détails fuselage.

### e - batonets de signalisation

Pendant que l'on commence à envisager des mécanismes électroniques pour retrouver des modèles égarés avec des circuits imprimés intégrés qui ne pèsent pas plus de 3 g -je suggère le système suivant. Batonets marqueurs, tube électrique de 18 MM de diamètre et de 1,50 m de long (extrémité supérieure peinte fluo) On les place enfoncés, dans la direction du vol à une distance d'environ 100 à 200 m les uns des autres. Au moment de l'atterrissage, on observe l'arrivée au sol par rapport aux indicateurs plantés. Récupération relativement facile si en plus on possède un aide restant sur place guidant avec talkie walkie selon les repères, on risque de ne pas passer à côté de cette manière.

f - "Torquimètre "

Quelle énergie aura accumulé l'écheveau au moment du lancer Sera-telle suffisante pour monter notre CH à une bonne altitude . De toute façon rien ne sert de le savoir après le vol ! L'énergie absorbée par un écheveau varie de l'un à l'autre soit par l'usage qui en a été fait soit par la manière de remonter les quelques 300 tours . Si nous intercalons entre l'écheveau et la chignole un "torquimètre" nous saurons avec précision quelle est la quantité d'énergie que nous possédons . En accord avec l'expérience acquise lors de nos entraînements , nous remonterons l'écheveau avant chaque vol officiel. En construisant cet engin , qui servira aussi de tube de protection on aura " tué deux mouches d'un seul coup" L'instrument en soi est simple on le voit sur le croquis. Le doigt indicateur se déplace sur le cadran par torsion d'un fil d'acier. Le cadran doit être étalonné en mesures relatives ce qui est suffisant , les grosses têtes<sup>se</sup> débrouilleront pour le graduer en KG/m.

2) FACILITE D' UTILISATION.

En championnat la facilité d'utilisation peut être notre grande alliée. Passons sous silence les pieds de remontage, les différentes méthodes de changement d'écheveau en moins d'une minute, les fenêtres d'inspection ou celles qui permettent d'engager l'écheveau... tout cela constitue l'ABC du vol libre. Je ne m'étendrai que sur une construction d'hélice qui, en plus du réglage de pas, permet un échange en 30 secondes sans changer le nez lui-même ( dont le calage a demandé des réglages minutieux...)

a) Hélice interchangeable.

L'avant de l'axe d'hélice, de  $\varnothing$  1mm, finit en un montage avec platine alu 1 mm ( voir croquis ), qui permet de recevoir facilement la partie centrale de l'hélice (tube rectangulaire plastique) à travers deux rainures pratiquées à l'avant et à l'arrière dudit tube. Un tortillage de CAP 3/10 ( voir croquis ) évite à l'hélice de se détacher en vol.

Le tube plastique ? Il peut avoir des dimensions différentes de l'original 12 x 16 mm. Je l'ai tiré d'une tringle de rideau d'appartement. L'ingéniosité de chacun se chargera bien de trouver...

L'avant de l'axe d'hélice autorise le remontage avec l'hélice branchée, chose fort pratique pendant la période des réglages où l'on ne remonte pas à fond. Dans ce cas nous supprimons le prolongateur ou le mesureur de couple, et nous utilisons un crochet normal plus court.

b) Pales interchangeables.

Les pales aussi sont échangeables facilement et rapidement, en cas de dommage subi par l'hélice.

Enlever les sécurités (type durite), retirer le petit axe CAP, dégager le bracelet caoutchouc, puis placer une autre pale en procédant de façon inverse.

c) Stop hélice.

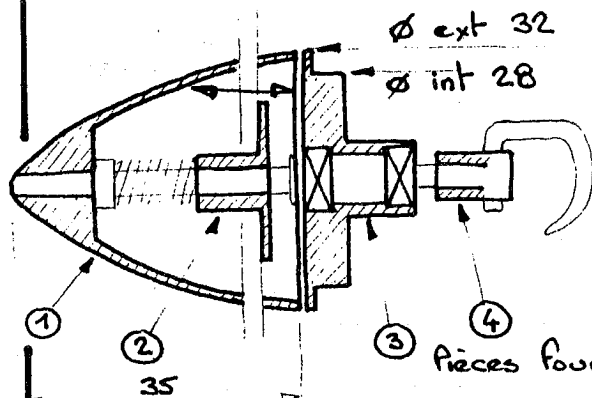
Il s'avère très pratique de garder l'hélice stopée pendant qu'on attend le thermique ou qu'on allume la mèche.

# WAK - NEZ DE CH'VAL

Pièces fondamentales de ce nez conçu par Ph. LEPAGE et utilisé entre autres par A. LANDEAU avec le succès que l'on sait.

Les fonctions sont:

1. Attente moteur remonté
2. Mise en position "Montée" automatique du volet commandé lors du lancer. (Pas d'oubli !)
3. Arrêt hélice pales sous l'aile si besoin.
4. Simultanément, braquage du volet en position "Plané".



La mécanique étant "interne" entraîne aérodynamisme et propreté, donc bon fonctionnement.

Le Cone dural, le porte-hélice dural, le porte-roulements dural fourni avec des roulements 8x3 vaudront environ

230 frs Il reste à fabriquer l'axe CAP  $\varnothing 3$ , différentes pièces en CAP  $\varnothing 2$  et quelques filetages et taraudages 3x50.

Notice d'exécution détaillée avec schémas fournie.

Les modélistes intéressés peuvent réserver, SANS envoyer d'argent à F. NONAIN, 28, Avenue MARY - 92 500. RUEIL Malmaison

Le dispositif "T" consiste en une plaquette alu pliée en U, de 1 mm, comme indiqué sur le croquis : On l'insère entre les deux rondelles qui flanquent le ressort "R", empêchant ainsi sa compression. De la sorte le doigt du crochet arrière de l'axe se maintiendra bloqué par la vis d'arrêt "T" du nez.

Au moment du largage on retire l'U, et on le conserve dans la ceinture du pantalon, un bon endroit pour l'avoir en permanence sous la main... Des rubans rouges le rendront plus visible pour le cas où il tomberait à terre.

### 3) REGLAGE MULTIPLE.

Un taxi de vol libre doit être prévu pour des réglages variés, selon les conditions atmosphériques.

Un centrage avant, avec une bonne incidence négative au stable - comme disaient les Anciens -, ou une grande marge statique de sécurité (MSS) comme on dit de nos jours, c'est-à-dire un CG nettement éloigné du point



# CHAMPIONNATS DU MONDE VOL LIBRE 1983 GOULBURN AUSTRALIE

PAR  
M. LEDOCQ

L'Australie , continent perdu aux antipodes de notre vieille Europe ,était donc l'hôte des Championnats du monde Vol Libre 1983.

Tout d'abord un bref rappel des raisons du choix de ce pays pour l'organisation d'une telle rencontre.

L'Australie présenta pour la première fois sa candidature pour les CH. du Monde lors de la réunion CIAM de décembre 1980 . Une autre proposition émanait également de la délégation argentine. Plus tard l'Autriche et Israël vinrent ajouter leur candidature , la décision devant se faire au mois de décembre 1981. L'Autriche concentra les suffrages du fait de sa proximité à un plus grand nombre de pays . Cependant trois mois plus tard l'Autriche se retira et un vote par correspondance désigna Israël comme dernier choix. Une série de protestations s'élevèrent contre ce choix , un deuxième vote en septembre 1982, fit pencher la balance en faveur de l'Australie. Le temps de préparation devint toute fois trop court pour envisager une date en mars ou avril 1983 comme prévu .Si bien qu'il fallait reporter au mois d'octobre et ce ,malgré certains avis défavorables de la Fédération Australienne (NFFS) quant aux conditions atmosphériques incertaines. Tout au moins octobre nous aura permis d'assister au gigantesque élan national lors de la victoire d'AUSTRALIA II dans l'America's Cup.

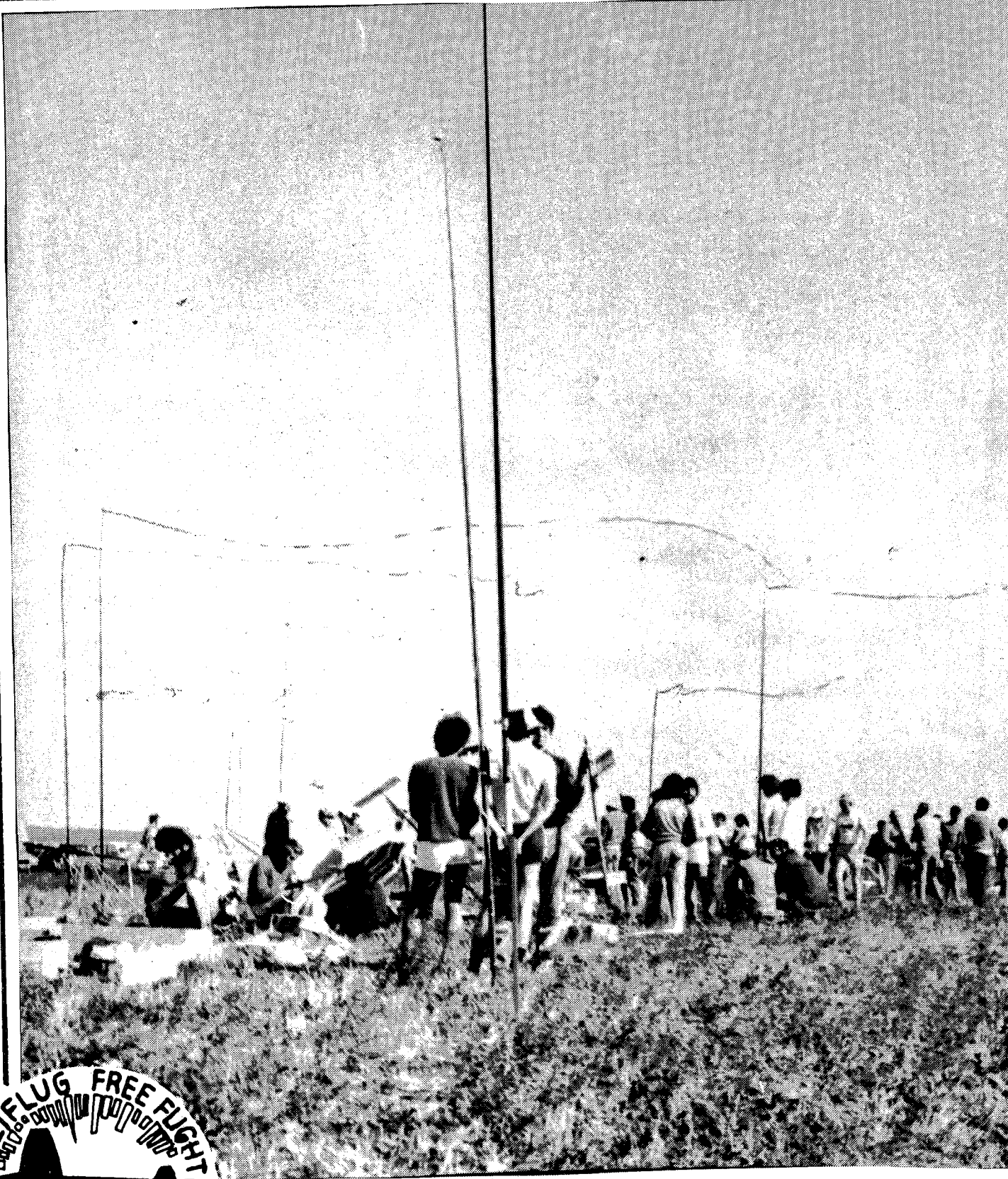
Pour certaines équipes cela représentait simplement un long voyage ; pour d'autres , quelques problèmes financiers personnels , mais pour ma part , ce fut réellement une grande aventure.

J'ai pu ressentir ce que découvrent ces courageux modélistes solitaires , qu'ils soient Australiens ou Néo Zélandais, lorsqu'ils abordent un continent lointain et inconnu pour eux que l'Europe pour y disputer, perdus dans la foule des équipes complètes un Ch. du Monde où nous ne sommes que peu dépayés. Je pense plus particulièrement à deux d'entre eux : Alan Edwards et Paul Lagan qui participent régulièrement et à leur frais aux Ch. du Monde dits "Continetaux".

En Belgique trois modélistes furent sélectionnés à la fin de la saison 1982, un remplaçant devant faire office de chef d'équipe. Mais au fur et à mesure que se rapprochait la date de départ , l'envisagé d'effectuer un si long voyage s'estompait et les desistements ne se firent pas attendre. Si bien que le 17 septembre 1983 , je me retrouvais seul à l'aéroport de Bruxelles National pour entreprendre le voyage et saluer les "gens qui marchent la tête en bas".

Quarante deux heures de trajet , tente deux dans l'avion et dix en attente dans les aéroports. Tel fut le périple que j'accomplis après maintes escales: Amsterdam, Paris, Zürich, Abou Dhabi; Singapour, Djakarta, Denpasar ?Melbourne ,Sydney fut le parcours réalisé par le BORING 747 " City of Surabaya" de la Compagnie indonésienne "GRRUDA".

Survoler le désert australien de jour est quelques chose de profondément déprimant . Aussi loin que puisse porter le regard ce n'est que de la terre brûlée et désolation. Aucune trace de vie ne vient troubler l'uniformité de cet immense espace inculte. On se croirait survolant une autre planète! La lumière réfléchie par le sol aride ne permet pas de supporter longtemps ce triste spectacle.



"VOL LIBRE" 40

# ☐☐ **SUNRISE** ☐☐ **KARL**

4430 A 74 - TERRAIN . KARLSRUHE-FORCHHEIM - (SUR DE KARLSRUHE  
 PLATZ -  
 INSCRIPTION SUR LE TERRAIN . -

(SUR DE KARLSRUHE  
 HEBERGEMENT LA NUIT DE SAN  
 UBERNACHTUNG - AUF PLATZ (SA



Photo - A. SCHANDER.

**KARLSRUHE: 17** JUNI - **84**  
JUNE -

ECRIRE A - B. KAUPERT  
SCHREIBEN: ERNST-83  
AN: D-7500 KARLSRUHE 1 TEL. 0721/612684  
2474

## DATES A RETENIR

**CH. MONDE INDOOR**

13 au 18-10 NAGOYA  
JAPON.

**CH. EUROPE**

F1E - U. PENTE MAGNETIQUE  
19 et 20-07 - AUTRICHE -

F1A, B, C, LIVNO-YU.

27-08 au 02-09.

**MAX MEN-18-19,02**

TAFT - CA. U.S.A.

5-6.05 F1E - RANA VLOUN. C.S.S.R.

9-10.06 F1D - BUTTERFLY MEETING -  
NITMEGEN - N.L.

23-24.06 F1D ORLEANS - FRANCE

23-24.06 - MITSOHMERNACHT-TROPH.

F1A, B, G, H. ARNHEIM - NL.

28.06. F1D WROCLAW - POLOGNE -

16-22.07 F1A, B, C. PITESTI ROUMANIE

**POITOU 17-18.08**

- F1, A, B, C - THOUARS - FRANCE

**SOKO CUP 22.08.**

- F1, A, B, C - MOSTAR - YU.

24-08 F1D FLEMALLE - BELGIQUE

25-08 F1A, B, C. - KURTALIC. NEH.

LIVNO-YU.

**ZÜLPICH - 8-9.09**

F1, A, B, C. - R.F.A. -

3.10. F1A, B, C. KUP. REPUBLIKE

ZAGREB. YU.

3 et 14.10 SIERRA CUP.

F1, A, B, C. - SACRAMENTO

U.S.A.

TOUS INSCRITS AU CALENDRIER  
FAI.

## CHAMPIONNATS

DU

## MONDE 85 -

## LIVNO-YOUGOSL.

Il est alors préférable de se plonger dans l'ambiance quasi routinière des vols long courrier c'est à dire : cinéma repas et siesta! Le tout bercé par une agréable musique du type "supermarket" diffusée dans des écouteurs, qui ne sont en fait que des tuyaux de plastic et agrémentée des larges sourires distribués tant et plus par les hôtes et stewards indonésiens dont la serviabilité était à l'image de la réputation orientale.

Le premier contact avec la sol australien eut lieu à Melbourne et fut typiquement représentatif de la mentalité des autorités locales. A peine la porte de l'avion s'était-elle ouverte, que deux fonctionnaires des douanes y pénétrèrent, un spray dans chaque main pour asperger le plafond d'un produit soi-disant destiné à faire disparaître tout insecte nuisible. Mais peut-être avaient ils également l'intention de désinfecter les passagers puisque le produit en question eut largement le temps de retomber sur nous et nos vêtements.

Quelques minutes plus tard, nous dûmes nous présenter au contrôle anti drogue où un autre cirque nous attendait. Après avoir posé nos sacs sur une longue table, un chien drogué "en manque" bondissant tel un kangourou d'un bagage à l'autre, fouillait et farfouillait à la recherche de la came qui aurait pu assouvir ses envies. Exhorté continuellement par le contrôleur présent, il pointait et repointait indiscrètement son museau humide dans le dédale de marchandises, allant même jusqu'à engouffrer la tête dans les ouvertures béantes de certains paniers. Quand ce petit jeu fut terminé nous traversâmes rapidement la zone de transit pour regagner l'avion déjà prêt à partir en direction de Sydney. Une heure plus tard, la descente d'approche sur cette grande cité me fit découvrir une vue magnifique sur la baie entourée du port, de l'Opera House et du célèbre pont métallique.

Descendu de l'appareil, je m'empressais de récupérer mes bagages afin de me présenter rapidement au bureau de douane pour y subir le pénible interrogatoire d'usage. Lorsque le brave vieux douanier apprit que l'impressionnant coffre que je tenais à la main contenait des modèles réduits de planeurs, je fus très surpris de ne pas avoir à l'ouvrir et de traverser cette formalité sans épreuve supplémentaire. Le bureau d'immigration prit quant à lui, un peu plus de temps mais je m'en tirais quand même relativement bien. Je franchis donc alors la porte de la liberté, me disant à moi-même: "ce n'est pas de trop" lorsque j'aperçus l'horloge de l'aérogare: lundi 19 septembre 10 H 30.

Encore étourdi par la fatigue d'un tel voyage, je tardai à regarder autour de moi, ignorant qu'à partir de cet instant j'étais pris en charge.

Signe de ralliement: à la main, un coffre en bois d'environ un mètre de long. Telle pouvait être une bonne description du volibriste en général.

Je remarquai alors dans un coin du hall deux personnes qui me faisaient de grands signes. S'approchant de moi, ils se présentèrent: Alan Edwards, président des CH. et Bill East, organisateur. Ils me souhaitèrent la bienvenue et me proposèrent même une visite en ville. Trop fatigué pour entreprendre celle-ci, je préférais donc de gagner le lieu d'hébergement afin de m'y reposer. Alan m'avait proposé l'hospitalité avant mon départ lors d'un échange de correspondance. C'est donc chez lui que j'ai pu vérifier pendant quelques jours la réputation enviable de l'hospitalité australienne. Le temps de m'habituer au décalage horaire, je pus profiter du climat printanier de la banlieue de Sydney (+ 25 °) ainsi que le confort de ces spacieuses résidences en bois entourées de jardins aux senteurs de jasmins et d'eucalyptus !!!



Billy EAST grand favori local en F1 C rata son premier vol pour un déthermalisation prématuré. Le vétéran U.S. Roll ANDERSSON remporta la victoire, étant le seul à réaliser le plein. Le concours A 1 fut gagné par H. GROGGAN déjà au fly off la veille, on remarquera à la 3<sup>ème</sup> place, le sympathique Martin COWLEY, dépêché sur les lieux en tant que reporter.

Les jours suivants virent se succéder des conditions météo constamment variables mais toujours mauvaises, si bien qu'il était impossible de prédire le temps du lendemain. Même la radio locale 2 GN pourtant bien tuyautée s'y cassa les dents.

Mercredi 28 fut le jour officiel d'arrivée des équipes pour les CH. Il était intéressant de faire le bilan des absents l'URSS (qui s'est retirée bien avant l'affaire du BOEING sud coreéen, la date correspondait avec leur Ch. national) la France (sans commentaire), les autres pays de l'est excepté la Yougoslavie et la Chine, Cuba (le Japon ayant refusé leur transit par Tokio) le Brésil et la Corée du Nord. Ceci n'empêcha pas 18 nations de se retrouver à Goulburn, y compris la première participation de l'Uruguay. Bien qu'étant en dessous du taux de participation généralement obtenu (Taft 24) (Burgos 31) ce total est un très bon exemple de la volonté qui anime le monde du vol libre.

Au soir, une réunion des chefs d'équipe permit de résoudre la plupart des problèmes rencontrés au cours du Reg Allamby Memorial. C'est à dire mise en place d'échelles pour le passage des clôtures et d'un petit pont pour le ruisseau. Même un canot pneumatique fut prévu pour la récupération dans le lac. Il fut d'ailleurs très utile à L. Döring CH. en F 1B sortant lors du dernier vol.

Jeudi 29 fut le jour du contrôle. Tout se déroula comme prévu, chaque équipe passant à son heure. C'est certainement la première fois que je n'ai pas vu de file d'attente devant les tables de contrôle. Le vent s'étant calmé un peu il fut possible de s'entraîner un peu l'après midi ainsi que le lendemain matin après la cérémonie d'ouverture officielle. Cette dernière se déroula dans le parc adjacent au collège, défilé des équipes suivi des discours, notamment par le directeur Dave Thomas ainsi que par le maire de la ville, arborant autour du cou un splendide collier digne des lords maires britanniques. Le tout fut clôturé par l'audition du chant national "Waltzing Mathilda" et une dégustation des vins locaux. La cérémonie fut retransmise en direct par la radio locale et d'importantes personnalités australiennes y assistèrent. Au soir une autre réunion des chefs d'équipe, mit fin aux quelques problèmes, parmi lesquels le transport éventuel par cars pour les fly-off matinaux. Cette réunion s'achevant sans retard fut la dernière du genre tant l'organisation de ces CH. fut dirigée à la perfection.

#### JOUR DES PLANEURS

L'aube du samedi 1<sup>er</sup> octobre, tant attendu, fut calme et brumeuse. Quelques bancs de brouillard dispersés autour de Goulburn vinrent rafraîchir ce lever matinal. Cependant sur le terrain la visibilité n'était pas fameuse. Il fallut donc retarder le début des hostilités de 20 mn soit 7 H 20. Le vent était très léger et de direction variable, mais la fumée laissée par la fusée permit d'apprécier la dérive.

Le premier en l'air fut le Néo Zeelandais I. Weston, bientôt suivi par le Hollandais A. HACKEN à l'autre bout de la ligne. Les deux treuillaient en direction opposée.

Au cours de la semaine , je m'attachais à réparer les dégats occasionnés aux modèles pendant leur transport , à cause de l'insouciance quasi légendaire des bagagistes d'aéroport.

Le samedi 24 dans l'après midi , je partai vers Goulbourn pour assister au Reg Allamby Trophy. J'avais décidé de ne pas y participer mais d'effectuer quelques essais des trois modèles que j'avais emportés . Goulbourn est une petite ville d'environ 24 000 habitants située à 267 km de Sydney au bord de la voie rapide vers Melbourne. Bâtie autour de sa rue commerçante , cette ville occupe une superficie aussi grande qu'une ville européenne de 100 000 habitants? Ceci nous montre bien les grands espaces dont dispose l'Australie, chose déjà constatée par l'étendue de la banlieue de Sydney. Les drapeaux étaient déployés de part et d'autre de la rue principale lorsque nous arrivâmes . Mais ce n'était pas à l'occasion des Ch. du Monde , mais plutôt en vue de " Libac Festival " sorte de carnaval , devant se tenir la semaine suivante.

Vu que le logement au Collège était assez cher en dehors de la semaine des championnats , je décidai sans retard de me mettre en quête d'un motel. Mais ceux-ci étaient pleins , il fallut me résoudre à loger au Caravan Park , terrain aménagé où il est possible de louer des caravanes ou des bungalows. En guise d'échauffement aux Championnats , le New South Wales Free Flight Society ( NSWFFS ) avait prévu le Reg Allamby Memorial sur le terrain même de ceux ci , mais avec une semaine d'avance.



Lorsque j'arrivais pour la première fois sur le terrain, j'eus la surprise de voir un énorme lac dans le fond , le long de la ligne de chemin de fer , ainsi que de petits marais disséminés un peu partout . Il faut savoir que jusqu'au début de l'année 1983 on avait souffert d'une grande sécheresse, que des pluies diluviennes vinrent interrompre , provoquant quelques inondations localisées. Autre problème, la construction d'un dédoublement de la voie rapide ces travaux rendant l'accès du terrain moins aisé.

En outre le dégagement semblait assez restreint, ce qui n'était cependant qu'une illusion due à une visibilité exceptionnelle.

Le dimanche 25 se leva accompagné d'un petit vent frais qui tomba rapidement pour faire place à des conditions agréables de vol. Les catégories planeurs et wakefields étaient prévues pour ce jour. L'organisation était des plus relaxes , les chrono mètres n'étant pas attitrés à un poste fixe . Certains concurrents se plaignirent des difficultés de détection des thermiques par thermistors . cependant celles-ci étaient visibles par la présence de planeurs et par les bulles de savon dispensées largement par le britannique Ian KAYNES. Ceci n'empêcha pas W. GHIO et B. SILZ de totaliser sept maxis à la fin de la journée GHIO enleva finalement le fly-off grâce à une montée plus franche. En planeurs seul P. NASH , H. Groggan et P. DE BOER atteignirent le vol de départage . Au premier tour , DE BOER fut éliminé du trio pour quelques cinq petites secondes . Deuxième tour marque par de longues séances de tournage afin de retrouver de faibles ascendances dans l'air déjà refroidi.

P. NASH connaissant le mieux le terrain remporta la victoire par un vol de plus de trois minutes.

Lundi jour des planeurs A1 et des Motos 300. Les conditions atmosphériques étaient encore meilleures , mais la localisation des thermiques restait toujours difficile , par leur étroitesse.

Après dix minutes de treuillage intensif, Hacken catapulta remarquablement son modèle, directement pris en chasse par l'américain M. GEWAIN. Les deux réussirent confortablement le maxi. Pour ma part ne bénéficiant d'aucun aide efficace pour la détection des thermiques, il fallut me résoudre à l'observation des modèles en vol. Je regardais celui de DE BOER et remarquai instinctivement au comportement de l'appareil, la présence de l'ascendance. Partant directement me placer à proximité du planeur hollandais, je commençais à tourner afin de juger de la valeur du thermique. C'est à ce moment qu'un Yougoslave vint croiser mon câble. Celui-ci tirant de plus belle mon modèle s'enroula autour des câbles sans que je puisse le décrocher, jusqu'au retour de la planète. Il me restait 15 mn, je vérifiais le modèle, étendais le câble pour repartir aussitôt? Tout en tournant, je m'aperçus que le réglage de la montée avait bougé, mais je n'avais plus le choix. Un peu plus tard j'eus un autre croisement de fil avec le néanmoins très sympathique Andrew CRISP, grâce à son fair play et flegme typiquement britannique, nous parvîmes très rapidement à nous démêler pour continuer chacun de son côté. Finissant par détecter de bonnes conditions, je décrochais sans trop de précision pour un vol de 149 s. 24 concurrents avaient réussi le maxi. L'Australie, les U.S.A. et la Yougoslavie faisant le plein par équipe.

Au second tour la direction du vent se précisa et les ascensions se renforcèrent. Beaucoup de modèles firent le maxi de la façon suivante: montant rapidement dans un thermique instable en gagnant suffisamment d'altitude pour planer jusqu'au bout. Je tournais en aval de la ligne de départ et larguai après quelques minutes. Le modèle séleva pendant les 20 premières secondes, mais le thermique se dissipa et ne put soutenir plus longtemps. P. ALNUTT connut le même problème en larguant sous un modèle bien plus haut, 61 s plus tard son modèle atterrissait dans une mare. Sous les chronomètres étaient australiens, il n'y eut pas de contestation si ce n'est de la part de l'équipe suédoise dont le chef d'équipe avait chronométré PERSSON à 3 mn au lieu et place de 157 s.

Au début du 3<sup>ème</sup> vol le vent atteignait déjà les 6 M/s si bien qu'il fallut réaligner la ligne de départ en prévision du dégagement. Dans de telles conditions il fallait faire preuve de rapidité pour laguer au passage du thermique. Il devenait même très dangereux de tourner et la plupart des concurrents se fièrent alors à leur flair? Cela ne réussit pas mal jusqu'au vol suivant, je réalisai le maxi. Hacken eut un croisement de câbles avec un Finlandais, cassant ainsi le bout de l'aile de son planeur, il fit moins de deux minutes au 2<sup>ème</sup> essai. Elder (USA) cassa également un dièdre en plantant seul son modèle. Beaucoup de concurrents eurent des problèmes avec le vent de plus en plus fort, fut souvent à l'origine de décrochages prématurés. A la fin du 4<sup>ème</sup> tour, il me fallut réparer une plaquette de stabilo décollée et cette opération pourtant simple faillit remettre tout en question. J'effectuai ce collage pendant la demi-heure du "lunch".

A ce moment 14 concurrents étaient encore en lice pour la victoire alors que seule l'équipe yougoslave totalisait encore un score parfait. Au début du 5<sup>ème</sup> vol le vent était toujours à 8 m/s, des rafales dépassant la limite FAI de 9 m/s. Ces données étaient mesurées à environ deux mètres du sol grâce à un anémomètre électronique établissant une moyenne des données pour un intervalle de temps de 10 s.

# OPTIMISONS NOS C.H.

U. ALVAREZ

neutre ( PN ), nous permettra une grimpée vigoureuse, pour autant que le pas de l'hélice le permette. Et le plané peut être très bon, sur la base d'un Cz optimal, pourvu... pourvu que l'air ne soit pas plein de turbulences, car dans ces conditions on verra apparaître le manque de stabilité dynamique, avec la diminution de performance qui en découle.

Dans ces conditions difficiles, il sera nécessaire de réduire la MSS, de rapprocher le CG du PN tout en diminuant au stabilo le Vé longitudinal.

De plus, on n'aura pas de grimpée parfaite sans un réglage précis du virage. En supposant que le contrôle du virage plané se fasse par tilt, le virage en grimpée se fera par le calage latéral de l'axe d'hélice.

On peut réaliser des dispositifs à ajustement simple et précis pour le calage de l'axe d'hélice ( piqueur, vireur, cabreur ), pour l'incidence du stabilo, pour un déplacement du PN par coulisement longitudinal de l'aile, et pour le pas de l'hélice. Ainsi nous pourrions choisir pendant les essais un réglage optimal temps calme, et un autre réglage optimal pour météo agitée. L'ensemble de ces réglages, soigneusement repérés, nous fera disposer en championnat d'un appareil parfaitement adapté même aux conditions les plus extrêmes.

Voyons les divers mécanismes de réglage possible :

## a) Calage de l'axe d'hélice.

Comme on peut le voir sur le croquis du nez "N", un plastron alu est collé à l'avant d'un trou conique pratiqué dans le nez, ce cône permettant de choisir les calages verticaux et horizontaux de l'axe. Quatre vis  $\varnothing 4$  en alu, disposées en croix, mais sur deux plans parallèles ( deux à deux ), assurent l'ajustage.

## b) Réglage d'incidence du stabilo.

Une vis alu  $\varnothing 4$  mm forme l'assise arrière du stabilo, pour un réglage rapide et précis du Vé longitudinal.

c) La plateforme "Pl" de la cabane, graduée en mm, a 150 mm de long pour une corde d'aile de 120 mm ; elle autorise donc un déplacement de 30 mm du PN. En réalité ce déplacement entraîne une variation du CG, correspondant au poids de l'aile : changer l'emplacement de l'aile n'apporte qu'une variation plus faible de la MSS.

Par exemple, si l'aile pèse 18 grammes et se trouve déplacée de 30 mm, le CG sera décalé de 6,7 mm, de sorte que la variation réelle de la MSS sera de  $30 - 6,7 = 23,3$  mm, soit 19 % de la corde ... ce qui reste raisonnablement suffisant pour une modification de réglage.

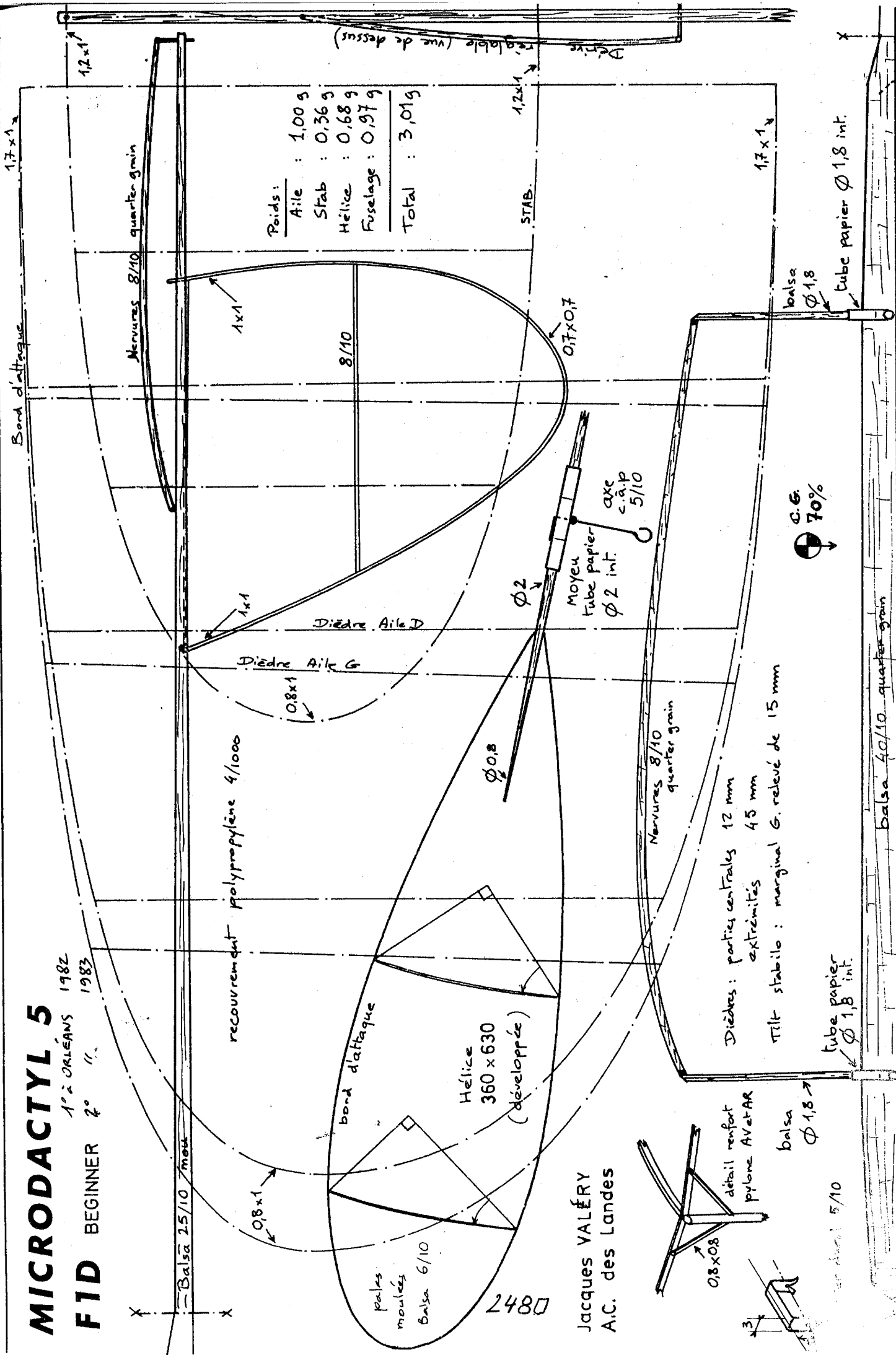
Ulises Alvarez

Note - Le croquis correspond à un développement ultérieur de mon ALLELUYA, vice-champion panaméricain et sud-américain 1981 ( Sao Paulo, Brésil ) et champion panaméricain et sud-américain 1982 ( Cordoba, Argentine ).



# MICRODACTYL 5

F1D BEGINNER 2° " 1982 1° à ORLÉANS 1983



Poids:

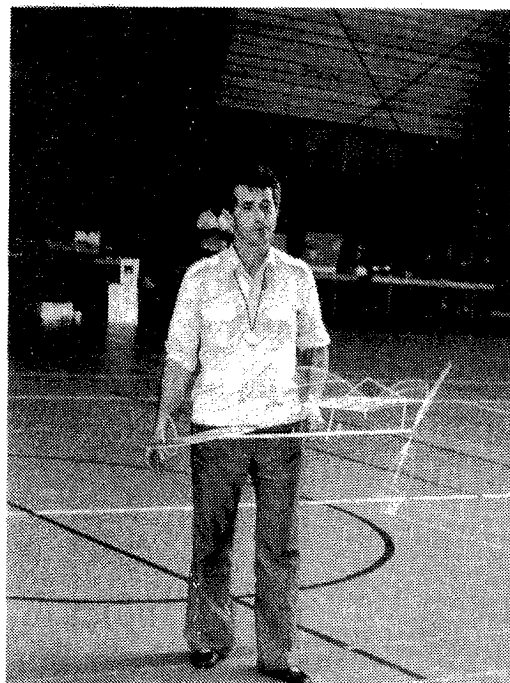
Aile	: 1,00 g
Stab	: 0,36 g
Hélice	: 0,68 g
Fuselage	: 0,97 g
<b>Total</b>	<b>: 3,01 g</b>

Jacques VALÉRY  
A.C. des Landes

Matériau: 1 boucle Pirelli 2,3 x 1 poids 145 g  
remontage N 1200 tours

" VUL LIBRE " 47

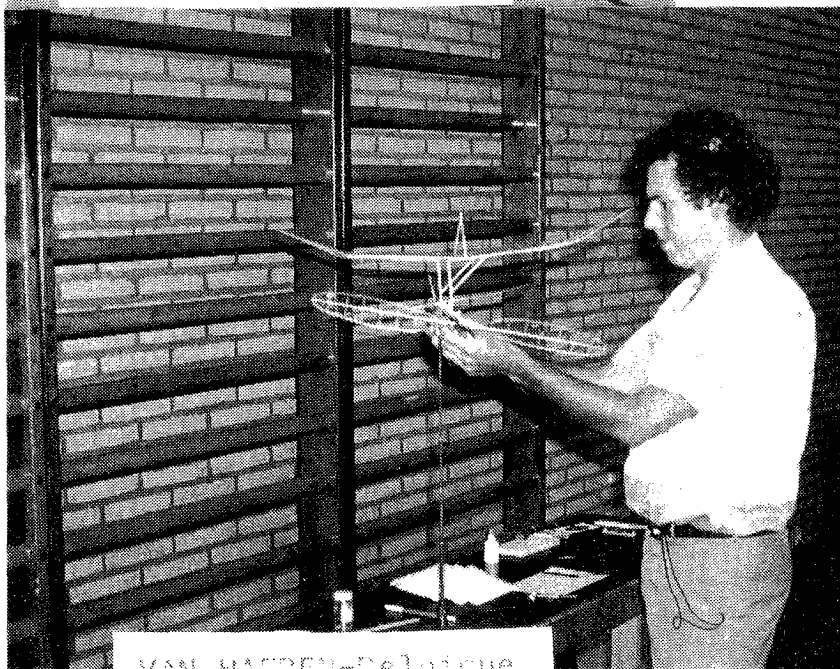
J. Valéry déc. 82



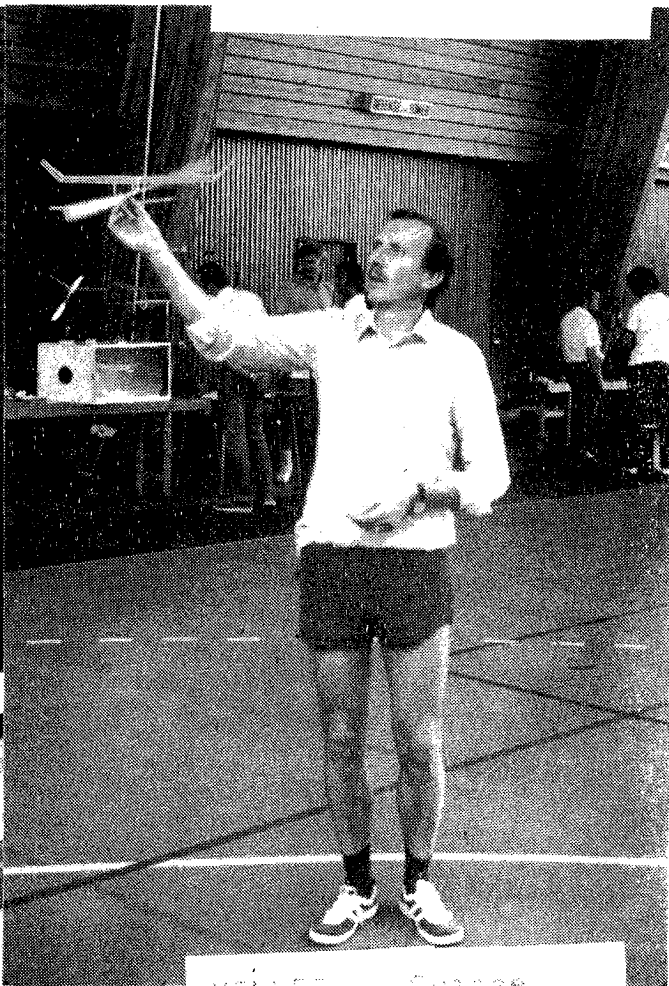
CZECHOWSKI -Pologne.



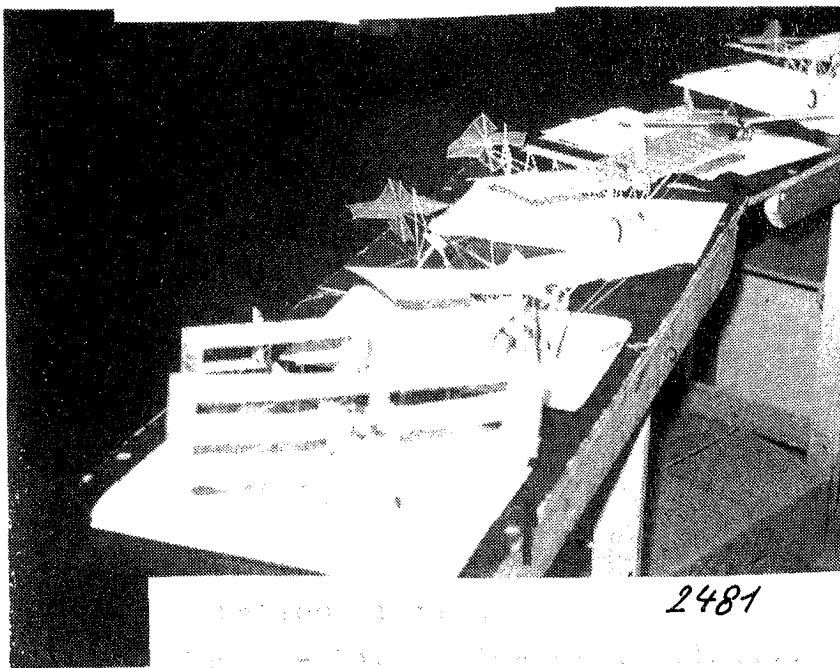
KORSSAARD -Danemark



VAN HARTEN-Belgique



WILLET - Danee



2481

FLE MALLE

1983

Photos VAN HAUWERT

# FLÉMALLE 83 BELGIQUE

- VAN HAUWEART.

## Indoor

Les absents eurent tort !  
Ils ont "raté" un tout grand concours ! En effet , c'est avec fîereté que nous pouvons annoncer que l'"International de Flémalle" a encore grimpé un échelon dans la notoriété. 9 concurrents en microfilm ! 9 également en Beg inner , 17 en E.Z.B. (seulement) en "Penny-plane" (cette catégorie a de plus en plus tendance à être remplcée par le Beginner) 29 modèles en "Caca huète- Duréeé séniors " , 9 en juniors, 14 en caca-huètes Maquettes \_ en Sainte Formule !

Huit pays représentés : D.K. , R.F.A. , C.H. , F , U.S.A. , G.B. , B , P.L. !

Inutile de dire que le déroulement de la compétition dut être modifié . Des vols officiels furent enrégistrés le vendredi , trop peu hélas . Trop peu de temps samedi pour effectuer tous les vols . D'où obligation de réduire le temps réservé aux Cacahuètes et Saintes Formules diamanche. Notre ami e. Fillon en fut la principale victime. Arrivé seulement le samedi soir, à causé d'un incident de route , réglages et essais furent réduits à leur plus simple expression. Ce qui ne l'empêcha pas de se classer 1er en Sté. Formule " moins de 2 g " , 2ème en plus de 2 g et de risquer sa chance pour le "Challenge Pottier " 100 TS que Jacques DELCROIX mettait pour le première fois en compétition / Son magnifique "Point d'Interrogation" ne put malheureusement effectuer de vols officiels. Emmanuel le présentait en "maquettes" avec un très beau Dornier DO 335. C'est à nouveau le Suisse Genth er qui l'emporta , comme en 1982, avec son "Dufaux n° 4 ( 539,5 points contre 521,5 pour le "point d'interrogation" ) Ce furent bien sûr , les deux meilleures cotes ! Le Suisse D.T. Pham , nouveau venu , se classa 2ème avec un Bell P 39 Airacobra, d'excellente facture . Benno Sabel (RFA) ne put classer , lui non plus , un excellent Farman "avid . Toujours pour la catégorie "maquettes" , l'Américain Bill Nooman nous a envoyé deux très beaux modèles : le Thomas Morse MB 17 et le Fokker S 9 . Malheureusement , ils nous arrivèrent seulement le 2 septembre par avion !! après avoir quitté les USA le 20 juillet !! Quels chemins ont-ils donc parcourus dans les bureaux de l'administration ?? Mais rien n'est perdu : nous les verrons en 1984 Bill nous les laissant jusque là !

Ils ne furent d'ailleurs pas les seuls à arriver en dehors des délais ! Les modèles de J. Martin , de Dave Kiefer et de Mike Arak battirent tous les records de durée de la traversée de l'Atlantique ! Ils parvinrent à Liège le 25 septembre et me furent remis le 10 octobre après avoir quitté la Californie le 24 juillet ! Voilà donc le 4 premiers inscrits pour 1984 §

Un autre citoyen américain concourrait lui aussi en "proxy": MIL-LARD WELLS. Mais hélas son "Sending Wee Bee " ne put être admis en Peanuts , il ne répondait pas aux normes ( recouvrement de l'extrados seulement au lieu de l'extrados et de l'intrados) Dommage , car les temps qu'il réalisa en S.F. 106 et 108, lui eurent certainement permis de se classer dans les premières places des "Durées".

Dans cette classe DELCROIX ( un des deux Français présents ! ) prend les deux premières places avec ses Pottires ( meilleur vol 75 ) Mais il est talonné par l'Allemand S. Glöckner avec le "Fred" (meilleur vol 62 ) Notre ami Siegfried vient d'ailleurs de présenter cet excellent modèle dans "Aero Modeller ". 2487

Quelques modèles qui furent particulièrement remarquables :

- La "Libellule " de Benno Sabel (348,5 points statique)
- Le "Goupy 1 " du même constructeur (345 pts)
- Le "Scheibe Falke SF 25 C " de Genther (355 pts)
- La "Dem oiselle" de J. Weil.

Citons aussi le Flémallois Jean Kinon qui ne se classa que 12<sup>ème</sup> parce qu'il consacra la majeure partie de son temps aux juniors, nombreux cette année . Si le jeune Allemand Bohnert prend la tête en "Junior Durée " , Sassi ( 2<sup>ème</sup>) et Alvarez (3<sup>ème</sup>) tous deux de Flémalle , le talonnent de près . La meilleure cote en statique revient à Matla avec son "Stahlwerke" ( 266;5 pts)

Les meilleurs vols Sassi : 50" Aulotte :53" Excellents pour les débutants \$S Bravo Jean pour les jeunes que tu as formés et félicitation pour le travail réalisé.

SAINTE FORMULE ! Catégorie qui nous semble en perte de vitesse: seulement 12 modèles inscrits soit 7 concurrents dont un junior , Serge Aulotte , ce qui lui permet d'empocher , sans coup férir le Prix en espèces offert par René JOSSIEN . La Coupe R. JOSSIEN revint au Flémallois F. Defourny. Notons qu'il réalisa de meilleurs temps en "plus de 2 g." que dans l'autre série. En "moins de 2 g " Fillon bat nettement Delcroix . Meilleur vol :4'44" ( 3'41" pour Delcroix) En 1982 , celui-ci avait réalisé 4' 35 ".

Peu de succès disions nous pour les Stes Formules ? La catégorie est-elle plus difficile que les autres ? Certainement pas ! Mais si je peux livrer le fond de ma pensée, je crois que la discussion " masse limitée ou non " ( car c'était de cela qu'il s'agissait!) y est pour quelque chose . Dès qu'une catégorie crée pour débutants , devient une affaire de "spécialistes" , elle risque fort de disparaître. Nous avons connu ce phénomène en VCC, il y a quelques années , avec le "Marthon" qu'une des anciennes fédérations belges avait mis sur pied. Gros succès au début, parce que cette catégorie permettait l'accès à la compétition aux débutants. Puis disparition progressive parce que les "champions" ont petit à petit chassé les nouveaux en faisant de cette formule leur terrain. On se la réservait ! La SF risque fort de connaître le même sort . Vous êtes capables de construire léger ? Les autres catégories EZB , microfilm vous attendent là , vous pourrez vraiment montrer vos capacités ! Laissez donc la SF aux gens débutants , qui font leurs premières armes ! Se classant honorablement , ils continueront certainement . Toujours relégués aux dernières places , vous ne les verrez bientôt plus dans les concours !

Je peux déjà annoncer que "Flémalle 84 " ne verra plus de "moins de 2 g " , en Sainte Formule . Une seule catégorie avec une masse minimum ! Attention les modèles passeront sur la balance.

Puisque nous parlons des "légers" , voici l'épreuve reine des concours "indoor" : les microfilms !

En lice , 3 Polonais, 2 Danois , 2 Allemands , 2 Belges . Meilleur temps de vol et record de la salle : 23 ' 55 " par Ciapala (PL) Quatre vols de 20 ' Douze de 15 ' !

Ce qui prouve qu'il ne faut nécessairement une salle très haute, qu'un vrai champion s'adapte à toutes les situations et obtient des résultats! Emmanuel Fillon nous l'avait déjà montré lors d'autres concours.

Deux concurrents seulement n'atteignant pas le 10 ' ! Mais le fait de faire voler , ces constructions , oh combien fragiles , mérite un grand coup de chapeau. Ciapala fut à plusieurs reprises , chaleureusement applaudi par les spectateurs . Notre ami J.Pierre Van Haeren récoltera aussi sa part d'applaudissements le week end sui-



vant , lors de la démonstration de Mons, au cours de la journée du modélisme plus de 2000 personnes défilèrent dans la salle.

En F 1D beginner , nombreux vols au dessus de 8 ' . Meilleur temps réalisé par Pham ( CH) : 9 ' 10 " . Si en microfilm , les premières places seront polonaises, ici elles seront suisses ( Pham et Keller) et Bob Desmet (B) en prend la 3 ème.

E.Z.B. la catégorie qui monte ! 17 inscrits dont un junior . Le double de 1982 ! 11 ' 26 " : meilleur vol du Danois Korsgaard, qui se classe 1 er dans cette catégorie , 2 ème Bob Desmet (B) meilleur vol 10 ' 53 " Excellente prestation aussi des nouveaux venus : Pham Keller . Dans l'en semble les temps sont en progression constante. Mais notons que nous avons fixé une masse mini pour ces modèles . Nous joindrons d'ail eurs les nouveaux règlements au prochain dossier d'inscription . Quatre concurrents seulement en "Penny plane". Prestation moyenne sans plus . "e faudrait-il pas poutôt orienter les " indooristes" vers le Beginner ? Après tout , il y a si peu de différences entre les deux catégories.

Après cet aperçu de résultats, je voudrais dire quelques mots des règles que nous appliquons à Flémalle.

Pendant les vols de F 1D Beginner , un concurrent protesta contre le fait que certains dirigeaient leur modèle à l'aide d'une canne à pêche ! C'est une pratique que nous autorisons en Belgique. Pourquoi? Le Beginner , n'est pas une catégorie officielle FAI . Elle est appa- rue seulement , il y a quelques années , après une proposition faite au CIAM mais elle ne figure pas au code sportif. Ou je me trompe fort. Et ce serait une parution récente ! Cette catégorie fut propo- sée pour favoriser le retour du VL d'intérieur vers le "Microfilm" Les seules règles proposées concernaient la masse mini (3g) , l'en- vergure , la longueur .....Le temps de vol mini à considérer comme essai est celui de la catégorie F 1D. Il fallait de soi , que pour éviter tout malentendu lors des concours , il fallait compléter le règlement Ce que nous avons fait en reprenant les points de celui du grand frère le F 1D ! L'aéromodéliste pourra donc se faire la main sérieu- sement en "Beginner" . il aura assimilé toutes les "ficelles" avant de se présenter dans cette classe supérieure.

Quelques mots aussi sur le 8 ème International , celui de 1984 ! Nous voulons absolument éviter ce qui c'est passé cette année , c'est à dire une réduction du temps consacré aux Peanuts et Ste Formule. C'est pour cela que les vols officiels en F 1 D microfilm et beginner EZB éventuellemnt , Penny plane débiteront le vendredi à 13 H, la mati- née étant réservée aux essais. La proclamation des résultats se fera irrévocablement le samedi soir , vers 18 H . La cotation statique des cacahuètes , le samedi comme il est maintenant de tradition . Ces modèles ainsi que Ste Formule voleront le dimanche de 9 H à 18 H et ce sera la remise finale des trophées . Notez donc ces dates dans votre agenda:

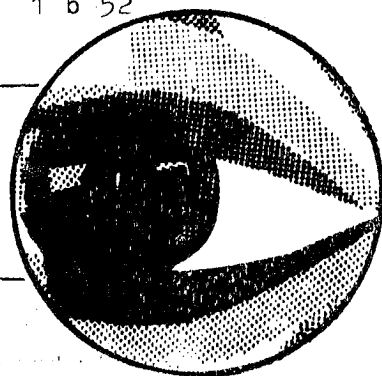
24, 25, et 26 août 1984

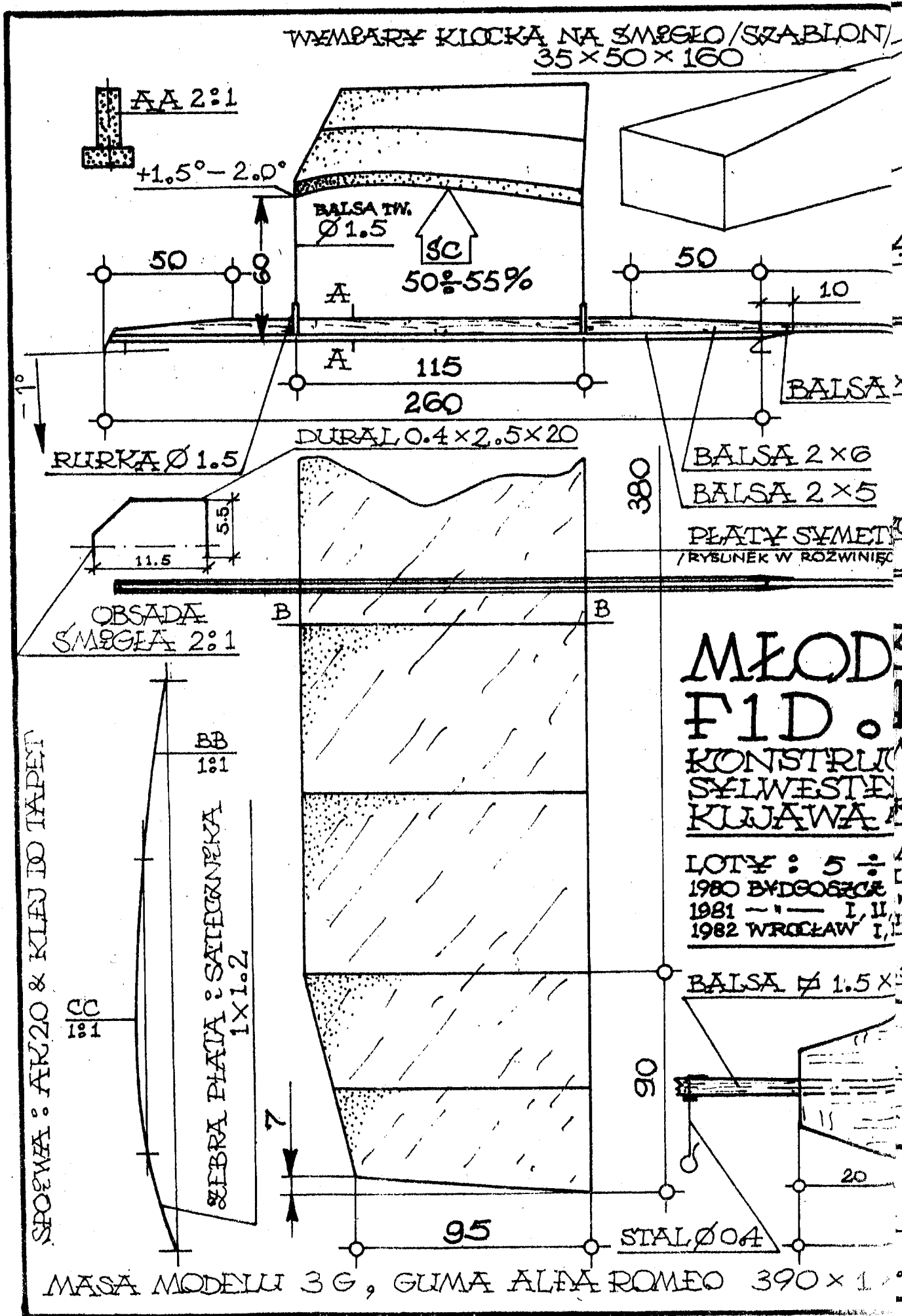
Le dossier d'inscription sera disponible dès janvier . Expédition sur simple demande , à F. Van Hauwaert , Grand'Place 1 b 52  
4110 FLEMALLE

Belgique.

**FLEMALLE 84 !**  
**24, 25, 26 AOÛT**

2484





WSZYSTKIE LUSIWKI W PŁACIE  
 I STATECZNIKACH 1x1.2

ŚMIGŁO Ø320, H 730  
 KSETAŁT HACEYKA TYLNEGO

15

60

3

$3 > 1.5 \times 1.5$

4

CC

CC

45

26

255

40

450

30K  
 150  
 VAL

2. POZNAN

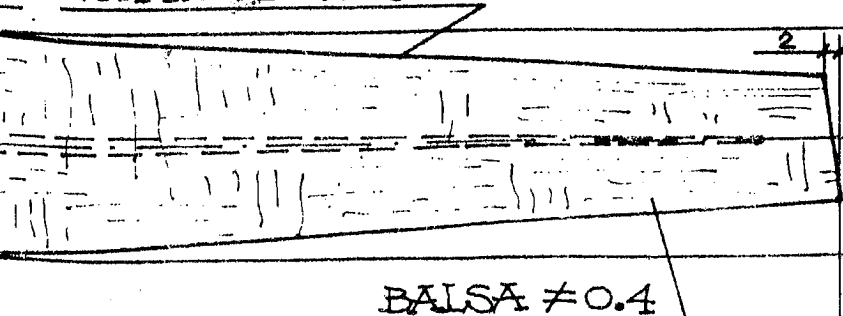
MENT  
 & VI miejsce  
 miejsce  
 II, IV miejsce

4

50

12

5 ŁOPATKA ŚMIGŁA 1:1



BALSA #0.4

138

2 (1.4); POJEDYNCZE PASMO 1x1.2x780 ZWRAZANE.

KRAWĘDZ NAJARGOJA PODNIESIONA 2mm

OKLEJENIE PŁATOW, STATECZ-  
 NIKOW STANOWIĘ BEBUŁKA KOŁO-  
 ROWA / PAPIER KONDENSATOROWY/

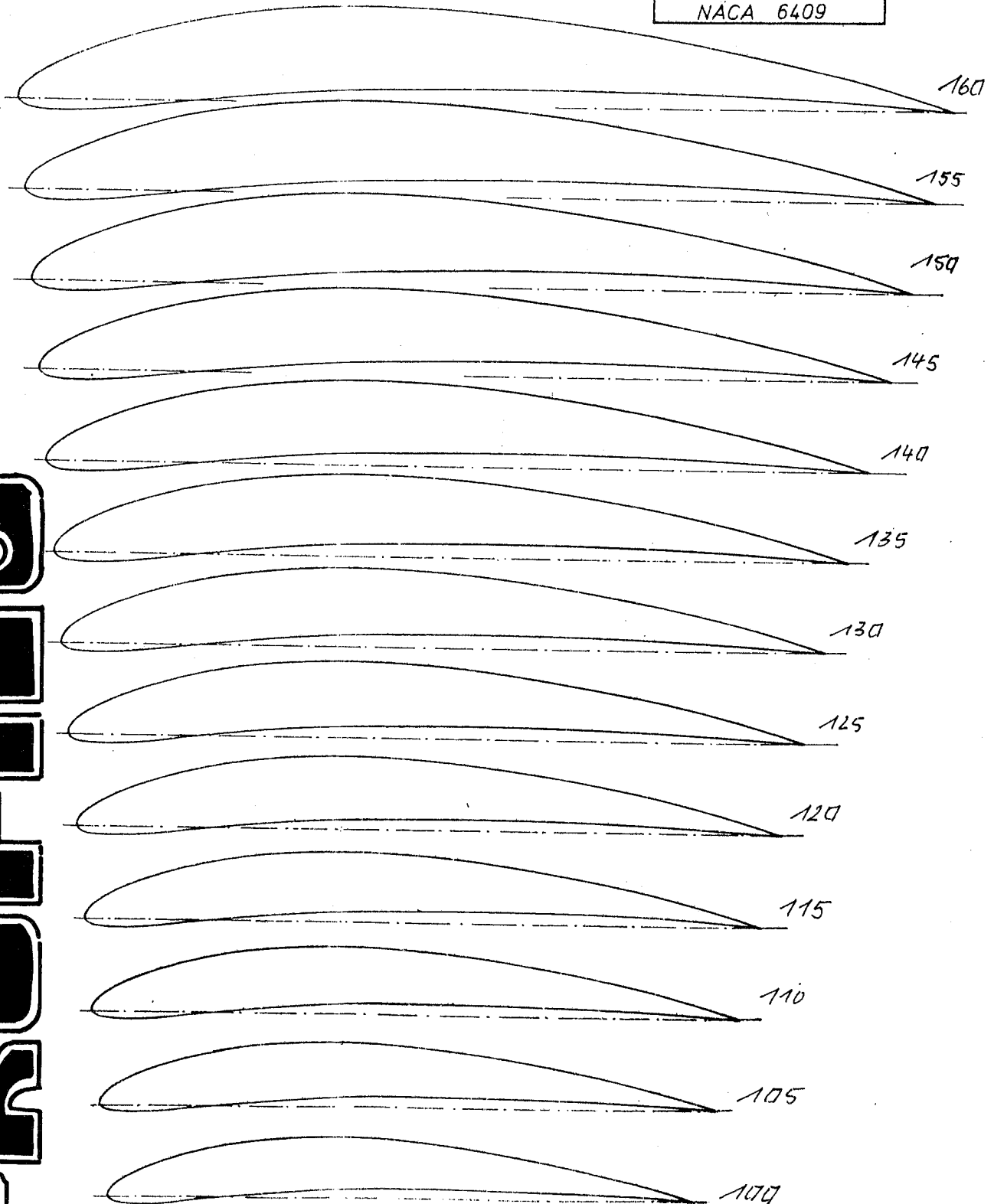
OPRACOWAŁ DLA "MODELARZA" O. Lianow

VOL LIBRE

# NACA 6409

%	O	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	O	2,06	2,96	4,3	5,42	6,31	7,78	8,88	9,65	10,13	10,35	9,81	8,78	7,28	5,34	2,95	1,57	0
IN	O	-0,88	-1,11	-1,18	-1,08	-0,88	-0,36	0,17	0,69	1,12	1,65	1,86	1,92	1,76	1,36	0,74	0,35	0

NACA 6409

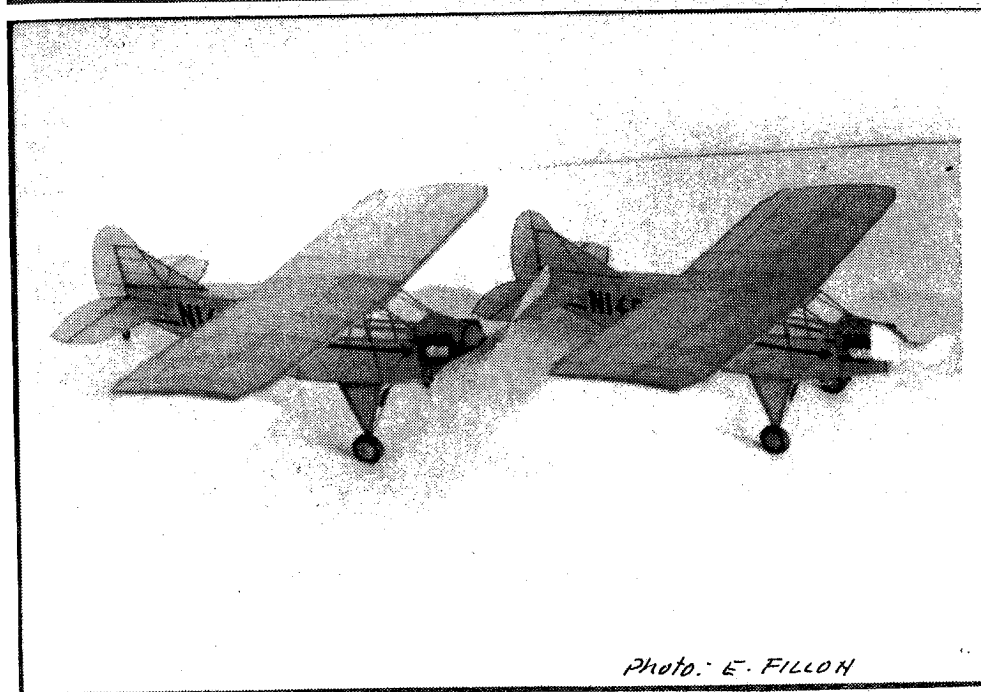
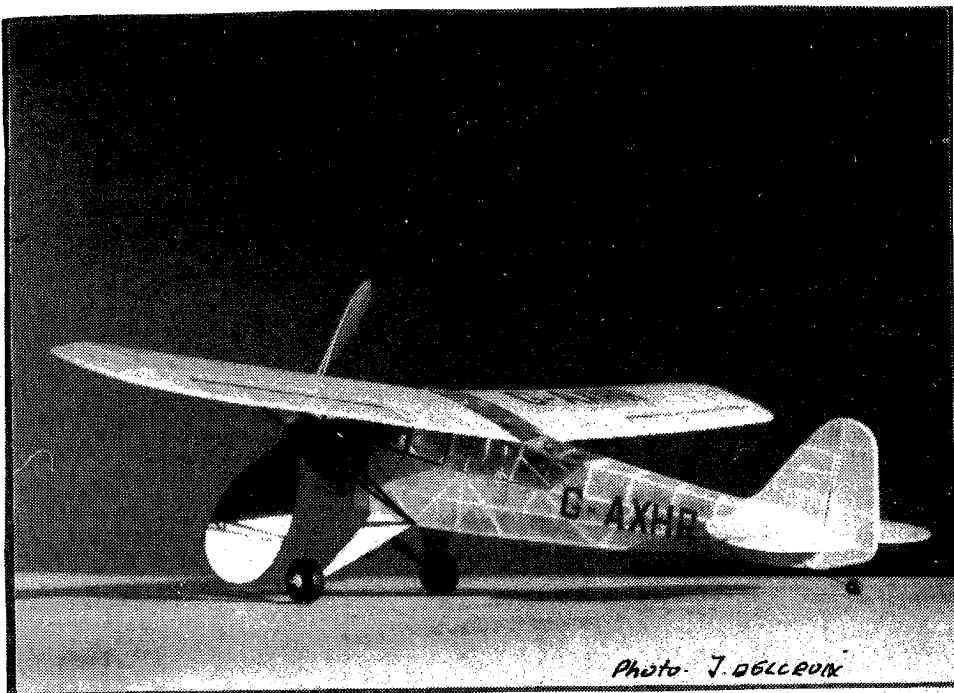


"VOL LIBRE 40"

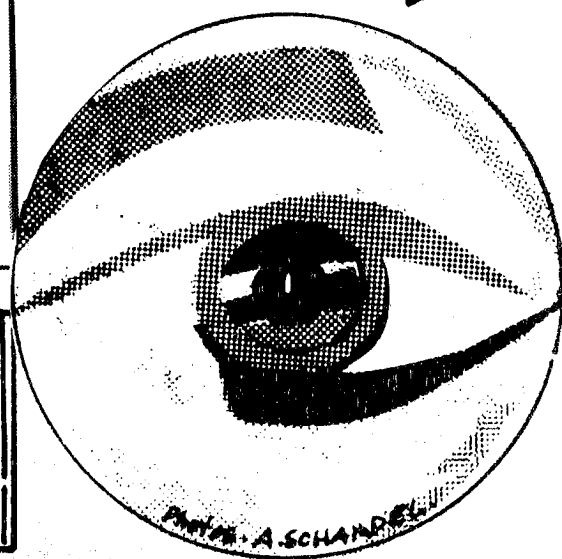
2487

STIFFORD





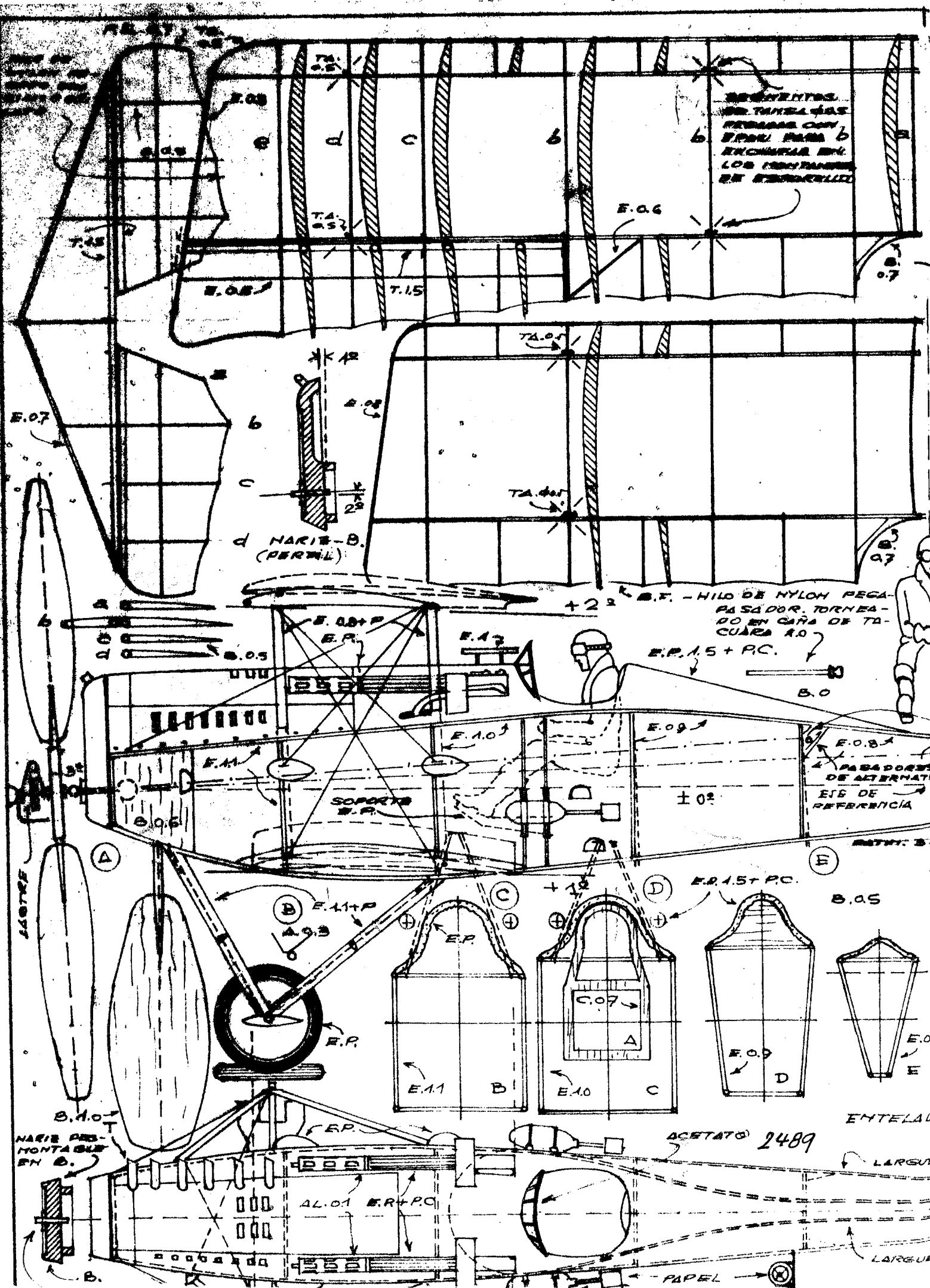
**Canuts**



**SVA-5**  
**CACAHUETE - ULISES ALVAREZ**  
**URUGUAY**

2488

**VOL D'INTERIEUR**



SEÑALES  
DE TUBERIAS  
PERMANENTES  
CON  
E.P. PARA  
ECONOMIA EN  
LOS MONTAJES  
EN ESTACIONES

NARIE-B.  
(PERIL)

HILLO DE NYLON PEGA-  
PASADOR. TORNEA-  
DO EN CARA DE TA-  
CUERA A.O.

PASADORS  
DE ALTERNAT  
EJE DE  
REFERENCIA

E.P. 1.5 + P.C.

E.P. 1.5 + P.C.

ACETATO 2489

AL.01 E.P. + P.C.

PAPEL

ENTELAL

LARGUE

LARGUE

NARIE DES-  
MONTABLE  
EN B.

LARGUE

-E. 1.0

E. 0.8

TA. 0.5

# SVA-5

CAZA ITALIANO DE LA 1ª GUERRA - DISEÑO DE SAVOIA-VERDUELO Y ANSALDO.

VERSION CA-CAHUETE-ESC 1/27.8 - ESTUDIADO POR ULISES ALVAREZ - 3/83

## REFERENCIAS

- E = TALLO DE ESPARTELLO
- EP = ESPUMA DE POLIESTIRENO
- TA = TALLA
- PC = PAPEL DE CONDENSADOR
- B = BALSA
- A = ALAMBRE DE CERO
- AL = ALUMINIO
- PE = PATA ESCOBA
- C = COMPENSADO
- P = PAPEL

RUELAS DE B.P. TORNILLAS - BOTE CENTRAL TUBO DE AL. - EJE: ALFILER INTRODUCIDO EN EL EJE DE B.

EP + P.C. PESADO ALFILER

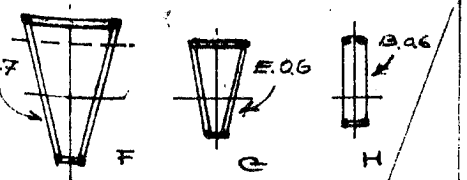
DO CON CIANOCRILATO

PILOTO TALADO EN B.P. PINTADO CON ACUARELA

HILO DE NYLON PEGADO CON CIANOCRILATO

PLANOS DE BAMBÚ CANT. 3

" 1  
" 1  
" 1



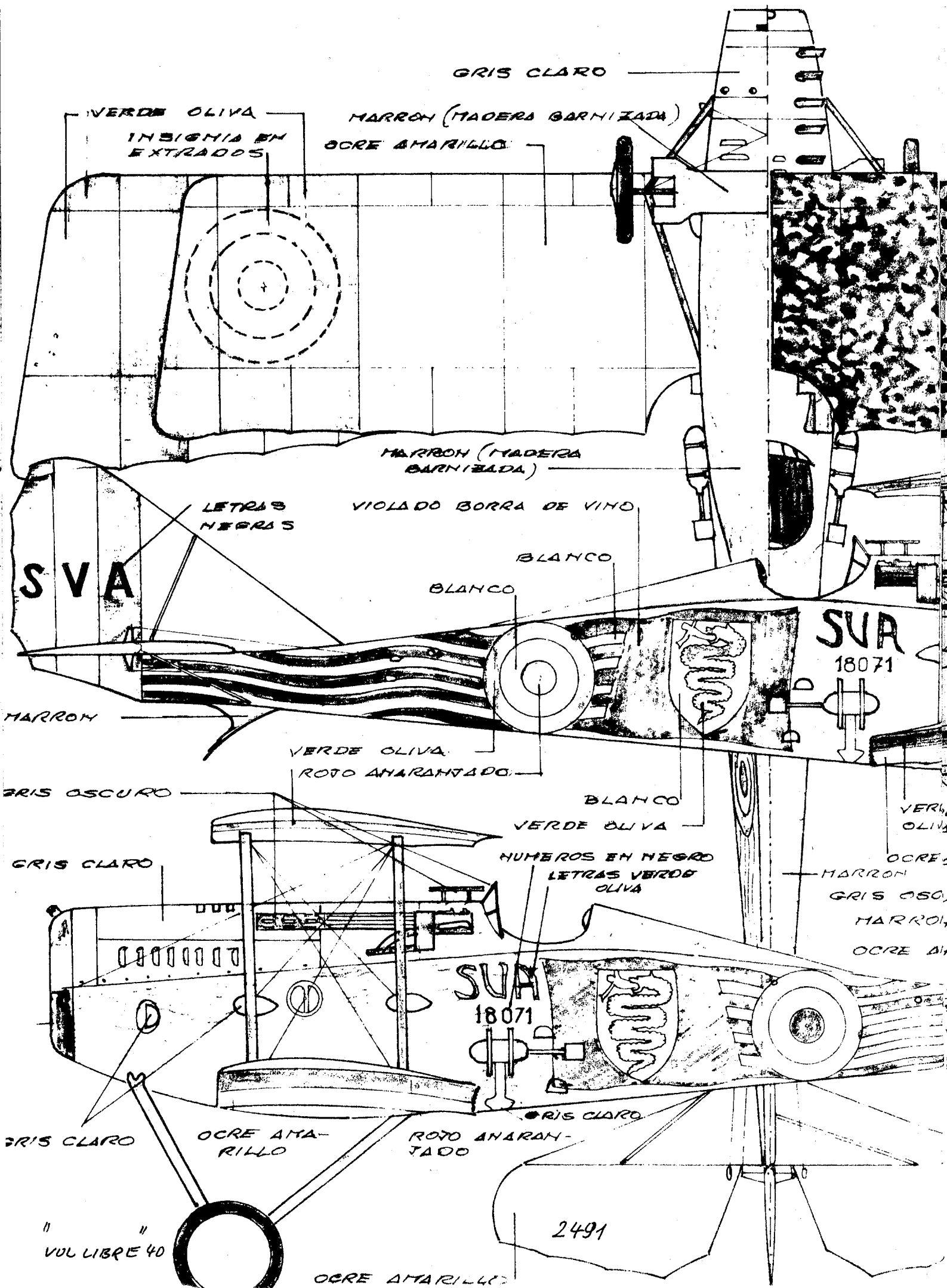
FUSELATE: P.C. 5.5 \$/M<sup>2</sup>  
ALAS: " " "  
EMPENATE " 3.5 "  
SUP. B.0.6

INF.

2490

HILOS DE NYLON

ULISES ALVAREZ



CAMUFLATE: VERDE OLIVA Y OCRE AMARILLO

VERDE OLIVA

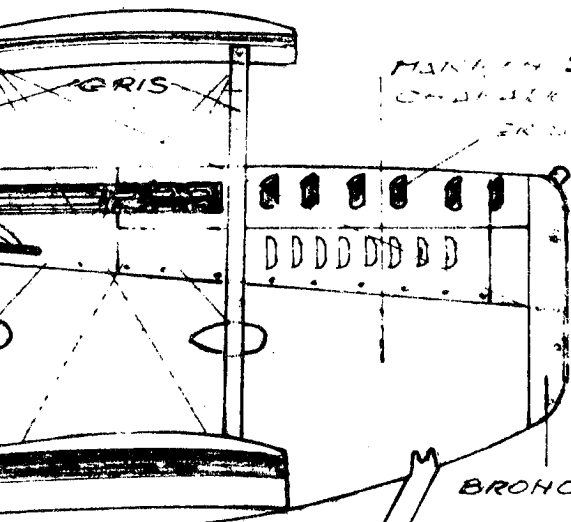
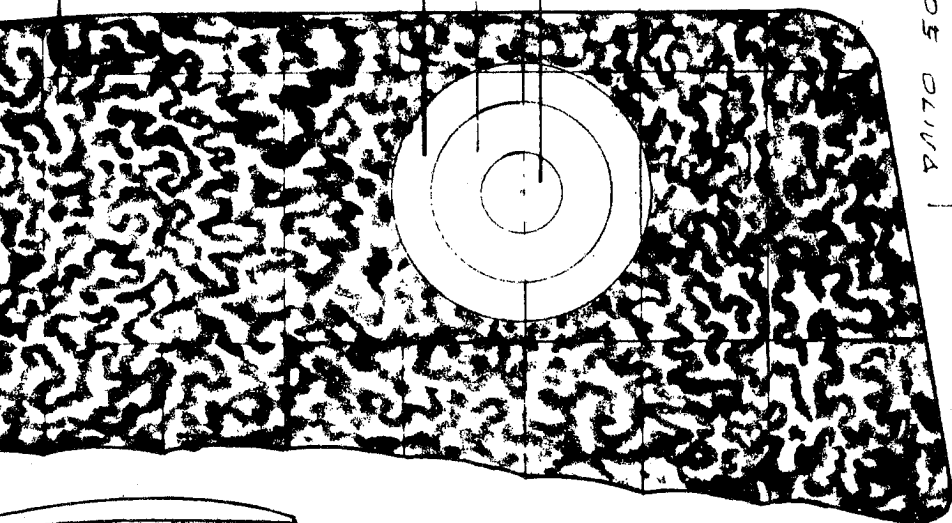
BLANCO

ROJO ANARANJADO

VERDE OLIVA

VERDE OLIVA

OCRE AMARILLO



MANEJO: CONTRA-  
CHANCEL BARNIZADO  
EN OSCURO

OCRE AMARILLO

GRIS CLARO

BRONCEADO

GRIS

AMARILLO

OCRO

CLARO

AMARILLO

**SVA**

ROJO ANARANJADO

OCRE AMARILLO

VERDE OLIVA

OCRE AMARILLO

ROJO ANARANJADO

BRONCE

GRIS CLARO

CAMUFLATE

OCRE AMARILLO

2497

NOTA: LA PRESENTE DOCUMENTACION FUE EXTRAIDA DE LA OBRA  
"STORIA DELL'AVIAZIONE - GRUPPO  
EDITORIALE FABBRI S.P.A. - MILAN 1973"

SES  
IVAREZ

3 '83



# SVA 5

## - QUELQUES RENSEIGNEMENTS -

Monoplace de chasse, de reconnaissance et de bombardement, italien, de la fin de la guerre 1914 - 18.

Etudié et construit en 1916 par les ingénieurs SAVOIA, VERDUZI, ROSATELLI, il fit ses premiers vols au début de l'année 1917.

Il manifesta dès le début d'excellentes qualités du côté de la vitesse où il fut bien supérieur à ses contemporains amis et ennemis. Par contre la maniabilité laissait beaucoup à désirer, ce qui fit que rapidement il ne fit plus de carrière du côté de la chasse, mais que de plus en plus il fit de l'observation et du bombardement.

De construction entièrement en bois, il était d'une grande finesse aérodynamique (traînée faible). Entoilage en toile et recouvrement en contreplaqué, pour certaines parties. Le poste de pilotage était spacieux et confortable pour l'époque, avec tous les instruments nécessaires à la navigation. Moteur SPA 6A, six cylindres en ligne refroidi par eau: 220 cv.

Armement une ou deux mitrailleuses Vickers, synchronisées pour le tir à travers le disque de l'hélice.

Le SVA, fit parler de lui lors des deux raids qu'il effectua en été 1918 au dessus du territoire autrichien: l'un sur la gare d'Innsbruck l'autre sur Vienne avec un lancement de tracts et des photographies aériennes de la ville. L'autonomie accrue par des réservoirs supplémentaires permit ces exploits, qui eurent un retentissement international.

Ce qui fit que le SVA fut exporté dans un certain nombre de pays

L'avion représenté par notre ami Ulises Alvarez, sur le plan maquette, est un exemplaire de la 87<sup>ème</sup> escadrille de reconnaissance "Serénissime", stationnée dans les environs de Milan, escadrille qui avait participé au fameux vol au dessus de Vienne.

En biplace le pilote Arturo Ferrarin et son mécanicien Capanini effectuèrent un vol Rome Tokyo en 1920.



CHAMPION **GUY BUISSON**

## JOUE LES TOURS VOL D'INTERIEUR

GYMNASE JEA BOUIN - H. platond 8 m.  
CLUB AEROMODELISTE DE TOURAINE.

### 10 ET 11 JUIN 84

10-6; CATEGORIES: CACAHUETTES - ST FORMULE - MICROPIERRE  
BEGINNER -

11-6; CATEGORIES: MICROPIERRE 35, - BEGINNER, EZB.  
F1 D.-

RENSEIGNEMENTS - INSCRIPTIONS -

- Robert - CHAMPION

- 2 place LEO LAGRANGE - APT. 97

37 300 JOUE LES TOURS.

### CONCOURS - EST FRANCE -

\* WETTBEWERBE OSTFRANKREICH -

15 AVRIL - SARREBOURG - BUHL

23 AVRIL - SARREBOURG - BUHL - A.C. ALSACE

29 AVRIL - AZELOT - A.C. EST

6 MAI - A.C. SARREBOURG - BUHL -

13 MAI - SARREBOURG - BUHL - A.C. ALSACE

20 MAI - AZELOT - A.C. EST

27 MAI - A.C. SARREBOURG - BUHL

3 JUIN - SARREBOURG - BUHL - A.C. ALSACE

FIN SAISON - 83/84

17 JUIN AZELOT - A.C. EST

24 JUIN - A.C. SARREBOURG - BUHL

16 SEPTEMBRE - AZELOT - A.C. EST

28 SEPTEMBRE - SARREBOURG - BUHL - A.C. ALSACE

30 SEPTEMBRE - A.C. SARREBOURG - BUHL

7 OCTOBRE - AZELOT - A.C. EST

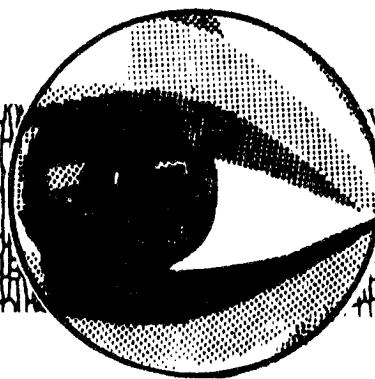
14 OCTOBRE - SARREBOURG - BUHL - A.C. ALSACE

LA VILLE TELEPHONEUR AU (88) 31-30-25

\* SONNABEND N° (88) 31 30 25 ANRUFEN

# CHAMPIONNATS DE FRANCE

NOUVEAU



83

## VOL LIBRE

ANDRÉ SCHANDEL -

Parler des Championnats de France après cinq mois, n'est pas facile, ni d'actualité, mais comme on ne dispose pas des résultats avant .....

Niort se situant tout de suite après les Journées Internationales du Poitou, fut donc une étape supplémentaire de nos pérégrinations estivales. Nous en avons retenu surtout quelques orages nocturnes sur 360 ° avec éclairage permanent sous tente. Une météo très mitigée, dans l'ensemble assez triste il faut le dire, mais avec tout de même des vents faibles toujours dans la bonne direction, dans le sens le plus long du terrain.

Dans l'ensemble des catégories très peu de fly-off, et dans ce cas peu de participants, ce qui montre les conditions difficiles dans lesquelles se sont déroulés les compétitions.

Quelques remarques : participation de deux concurrents des files britanniques - Drew et Greaves - à ces Championnats, ouverture qu'il faut louer; la très bonne performance d'Alain LANDEAU en F1 B ( 1er) et en F1 C ( 2 ème) on est presque tenté de dire que c'est NORMAL, n'empêche qu'il faut le faire !- en CH le retour de 007 qui en F1B fit aussi une très bonne prestation il est un peu dommage que nous ne puissions pas le voir un peu plus souvent lors des rencontres internationales; en planeurs inter montée des jeunes, elle aussi très sympathique, constat toujours réjouissant pour l'avenir du vol libre, chez les cadets double titre pour le fils Allais, ce qui n'est pas non plus une mince affaire.

Organisation locale très réussie, par les hommes du terrain -on ne louera jamais assez le dévouement de ceux qui osent prendre en charge un tel travail. Manifestation finale avec remise des récompenses sympathique, où tout le monde semblait pouvoir puiser l'espoir de vivre le Vol Libre, malgré les incidents survenus lors de la viste en avion de nos responsables fédéraux à mettre aux oubliettes !

*Planeurs « Nordiques » (42 classés)*

NOMS & PRENOMS			TOURS DE VOL							TOTAL	PLACE
			1	2	3	4	5	6	7		
BARBERIS	Didier	M.A.C. DE MANDRES	159	180	180	180	180	180	169	1.228	1er
TRACHEZ	Bernard	A.C. des Deux Sevres	145	180	170	180	180	180	180	1.215	2ème
SCHANDEL	Thierry	A.C. D'ALSACE	152	155	180	170	180	180	180	1.197	3ème
MARILLIER	Thierry	M.A.C. DE MANDRES	152	142	180	180	180	180	180	1.194	4ème
LENOTRE	Pascal	A.C. ROMANS ST PAUL	170	122	180	180	180	180	180	1.192	5ème
BRAUD	Lionel	A.C. DU POITOU	103	180	165	180	180	180	180	1.168	6ème
CHAMPION	Robert	C.A. DE TOURAINE	141	124	180	180	180	180	180	1.165	7ème
DRAPEAU	J. Luc	A.C. THOUARSAIS	180	128	129	180	180	180	180	1.157	8ème
GALICHET	Antoine	PARIS AIR MODELE	180	180	098	180	180	180	152	1.150	9ème
DUPOUY	Robert	A.C. DE DAX	130	117	180	180	180	180	180	1.147	10ème
GOUDEAU	Claude	A.C. DU POITOU	137	180	113	180	180	162	180	1.132	11ème
NOCQUE	Gérald	M.A.C. DE MANDRES	160	180	068	180	180	180	180	1.128	12ème
POUSSARD	Michel	A.C. THOUARSAIS	109	110	180	180	180	180	180	1.119	13ème
CARRERE	J. Robert	A.C. DE DAX	123	115	178	158	180	180	180	1.114	14ème
DUCHENNE	François	A.C. DU POITOU	133	135	162	121	180	180	180	1.091	15ème
LELEUX	Jacques	A.C. LEON MORANE	138	101	180	127	180	180	180	1.086	16ème
GODINHO	Jean	M.A.C. DE MANDRES	140	180	081	144	180	180	180	1.085	17ème
LANFRAY	Christian	AIR MODELE ST ANDRE	142	140	109	175	159	180	180	1.085	17ème
ROUSSET	J. Philippe	A.C. CHARENTE MARIT	106	077	180	180	180	180	180	1.083	19ème
MATHERAT	Georges	A.C. ROMANS ST PAUL	162	180	092	108	180	180	180	1.082	20ème

*Planeurs série « Cadets » (36 classés)*

NOMS & PRENOMS			TOURS DE VOL			TOTAL	PLACE
			1	2	3		
ALLAIS	J. René	M.A.C. LOIRE ATL	180	159	180	499	1er
ROULEAU	Xavier	U.A. ORLEANS	135	160	180	475	2ème
RICHER	François	A.C. POITOU	180	161	120	461	3ème
PIQUER	Philippe	A.C. DES LANDES	180	180	088	448	4ème
SCHIAVI	Thierry	A.C. RENE BARBARO	168	085	180	433	5ème
PARDOUX	Fabrice	M.A.C. MANDRES	150	180	097	427	6ème
DELAPPARENT	Bruno	M.A.C. MANDRES	169	130	124	423	7ème
MARTIN	Emmanuel	A.C. THOUARSAIS	170	143	100	413	8ème
BARDIN	Lionel	M.A.C. MANDRES	138	135	115	388	9ème
BOUFFARD	Frédéric	A.C. DEUX SEVRES	180	110	096	386	10ème
THIOU	Pascal	A.C. DEUX SEVRES	130	109	135	374	11ème
GIRAUD	Johan	A.C. YONNAIS	109	088	156	353	12ème
MAYAU	Franck	C.A. TOURAINE	161	078	111	350	13ème
DULOUT	Florence	A.C. LEON MORANE	141	077	101	319	14ème
GOUARD	Frédéric	A.C. ROUEN NORM	160	114	040	314	15ème
CAMUS	J. Michel	A.C. RENE BARBARO	120	058	133	311	16ème
UZUREAU	Emmanuel	A.C. DEUX SEVRES	063	180	058	301	17ème

*Wakefield (33 classés)*

NOMS & PRENOMS			TOURS DE VOL							TOTAL	PLACE
			1	2	3	4	5	6	7		
LANDEAU	Alain	PARIS AIR MODELE	180	180		180	180	180	180	1080	1er
CHENEAU	Jean C	A.C. SAINTONGE A	180	180		180	180	180	180	1080	2ème
NOCQUE	Gérald	M.A.C. MANDRES	180	180		180	180	168	180	1068	3ème
WANTZENRIETHER	Jean	A.C. SARREBOURG	180	180		172	174	180	180	1066	4ème
BOUTILLIER	Bernard	U.A. DU CENTRE	180	180		171	162	180	180	1053	5ème
KOPPITZ	Albert	A.C. D'ALSACE	180	180		152	180	180	180	1052	6ème
PENNAVAYRE	Guy	A.C. ROUSSILLON	180	180		154	154	180	180	1028	7ème
DUPUIS	Louis	V.L. MONCONTOUROIS	180	180		180	180	180	126	1026	8ème
BOIZIAU	Jacques	M.A.C. LOIRE ATLAN	180	180		112	180	180	180	1012	9ème
MILLET	Serge	A.M.A. DE GATINE	133	170		180	155	180	180	998	10ème
LEPAGE	Philippe	PARIS AIR MODELE	180	180		123	171	163	180	997	11ème
BARBERIS	Didier	M.A.C. MANDRES	180	180		180	129	143	180	992	12ème
VALERY	Jacques	A.C. DES LANDES	180	180		151	166	134	180	991	13ème
COIN	Christian	A.C. LAPALISSE	180	179		118	155	180	165	977	14ème
COIFFET	Jacques	A.M.A. de GATINE	180	176		069	176	180	180	961	15ème
CHAMPION	Robert	C.A. DE TOURAINE	180	170		145	111	164	180	950	16ème
JOVANI	Jean	A.C. LEON MORANE	173	180		103	127	180	180	943	17ème
MARQUOIS	Cérard	V.L. MONCONTOUROIS	140	178		180	126	180	135	939	18ème
CARLES	Maurice	A.C. DES LANDES	157	179		124	117	180	180	937	19ème
BRAUD	Lionel	A.C. du POITOU	170	117		139	146	180	180	932	20ème

# Motomodèles « 1/2A »

NOMS & PRENOMS		ASSOCIATIONS	TOURS DE VOL					TOTAL	PLACE
			1	2	3	4	5		
BOUTILLIER	Bernard	U.A.C. DE BOURGES	120	120	120	120	120	600	1er
BRAIRE	Lucien	A.C. VILLEURBANNE	101	098	120	120	120	559	2ème
MASCARD	Henri	A.C. RENE BARBARO	120	072	120	120	120	552	3ème
FREDERICQ	Paul	A.C. VILLENEUVOIS	120	081	120	110	120	551	4ème
LAVENENT	Henri	A.C. VAUCLUSIEN	120	120	092	120	093	545	5ème
DUPONT	Michel	A.C. DES DEUX SEVRES	078	101	100	109	120	508	6ème
POUPINET	Jean	PETITE A DE FLERS	049	110	120	105	120	504	7ème
LAFEUILLE	Patrice	A.C. RENE BARBARO	083	089	120	120	044	456	8ème
DAGON	Jacques	A.C. DES DEUX SEVRES	059	085	037	060	075	316	9ème
PUECH	Roger	A.C. RENE BARBARO	068	042	120	041	012	283	10ème

## Motomodèles 2,5 cm³ (International)

NOMS & PRENOMS		ASSOCIATIONS	TOURS DE VOL							TOTAL	PLACE
			1	2	3	4	5	6	7		
BRAIRE	Lucien	A.C. VILLEURBANNR	180	180	180	180	180	180	180	1260	1er
LANDEAU	Alain	PARIS AIR MODELE	180	180	180	180	180	180	180	1260	2ème
IRIBARNE	Michel	A.C. SAINTONGE A	180	180	180	180	156	180	180	1236	3ème
ROUX	Alain	A.C. THOUARSAIS	180	180	180	180	180	180	150	1230	4ème
BOUTILLIER	Bernard	U.A. DU CENTRE	180	180	180	157	180	147	180	1204	5ème
FERRERO	Denis	A.C. RENE BARBARO	108	180	144	180	180	180	180	1152	6ème
PILLIER	Michel	U.A. ORLEANS	127	160	000	000	180	/	/	467	7ème

## Planeurs Seniors (National) (43 classés)

NOMS & PRENOMS		ASSOCIATIONS	TOURS DE VOL			TOTAL	PLACE
			1	2	3		
RIBEROLLE	Claude	U.A.L.R.T.	180	180	180	540	1er
VILLEMANT	Christophe	C.A. TOURAINE	163	180	180	523	2ème
LAPEYRE	Francis	A.C. LEON MORANE	180	147	180	507	3ème
ROUET	Dominique	A.C. MARCEL DASSAULT	180	142	180	502	4ème
JUGIE	René	A.C. VILLENEUVE	133	180	180	493	5ème
PAVIE	Bruno	A.C. ROUEN NORMANDIE	133	180	180	493	5ème
GUIDEL	Christian	C.A. TOURAINE	180	127	180	487	7ème
DUMONT	Pierre	A.C. ROUEN NORMANDIE	116	180	180	476	8ème
LELEUX	Danielle	A.C. LEON MORANE	127	160	180	467	9ème
RENAULT	J. Marc	PETITE A DE FLERS	180	160	112	452	10ème
MACE	Michel	AERO 2000	148	180	101	429	11ème
FREDERICQ	Paul	A.C. VILLENEUVE	064	180	180	424	12ème
ALBERT	Pascal	A.C. TOURAINE	097	156	165	418	13ème
ROBINET	Philippe	AILES MONTLUCONNAISES	180	92	146	418	14ème
HURTEAU	Hervé	A.C. YONNAIS	130	157	130	417	15ème
GALLET	Pierre	A.C. SUD AVIATION	180	056	180	416	16ème
TRACHEZ	Lucien	A.C. DEUX SEVRES	142	076	180	398	17ème
MASSIN	Pascal	A.C. DU POITOU	112	101	180	393	18ème
ANSEL	Didier	AIR MODEL'S	090	116	180	386	19ème
RIBEROLLE	Roger	U.A.L.R.T.	180	120	077	377	20ème
ROUET	Michel	A.C. MARCEL DASSAULT	118	079	180	377	20ème

## Coupe d'hiver Seniors (40 classés)

NOMS & PRENOMS		ASSOCIATIONS	TOURS DE VOL					TOTAL	PLACE
			1	2	3	4	5		
WANTZENRIETHER	Jean	A.C. SARREBOURG	120	120	120	091	120	571	1er
LAVENENT	Henri	A.C. VAUCLUSIEN	093	116	120	120	120	569	2ème
FRUQUOIS	Bernard	V.L. MONCONTOUROI	096	089	095	120	120	520	3ème
MARUGOLI	Jean F o	M.A.C. MARSEILLE	080	080	120	120	120	520	4ème
DUPUIS	Louis	V.L. MONCONTOUROI	090	087	120	120	101	518	5ème
NONAIN	Francis	PARIS AIR MODELE	120	069	099	090	120	498	6ème
NOUGE	Alain	A.C. DE PONS	120	082	114	058	120	494	7ème
RENELLIER	Pierre	A.C. YONNAIS	064	120	114	120	075	493	8ème
BOIZIAU	Jacques	M.A.C. LOIRE ATLANT	088	120	062	100	120	490	9ème
CHEFGROS	Gérard	A.C. SAINTONGE AUNIS	068	061	120	120	120	489	10ème
MENGET	Christian	A.C. DES CHEMINOTS	087	089	120	064	120	480	11ème

CHAMPION	Robert	C.A. DE TOURAINE	031	120	120	087	120	478	12ème
CHENEAU	J. Claude	A.C. SAINTONGE AUNIS	080	088	098	088	120	474	13ème
GAUDIN	Louis	A.C. THOUARSAIS	050	063	120	120	120	473	14ème
MICHELIN	François	A.C. DE ROMANS	063	066	120	104	119	472	15ème
BROCHARD	Georges	A.C. YONNAIS	077	101	094	075	120	467	16ème
PIERRE BES	Gérard	A.C. VAUCLUSIEN	120	110	085	050	082	447	17ème
RAPIN	François	U.A. DU CENTRE	101	000	113	120	097	431	18ème
RIFFAUD	L. Pierre	A.C. YONNAIS	060	082	120	068	092	422	19ème
HERUBEL	Frédéric	A.C. RENE BARBARO	065	086	079	069	120	419	20ème
MILLET	Serge	A.M.A. DE GATINE	076	090	069	054	120	409	21ème
MATHERAT	Georges	A.C. DE ROMANS	120	064	067	091	065	407	22ème
GREGOIRE	Jean	F.L.A. MARIDOR	048	056	079	097	120	400	23ème
PENNAVAYRE	Guy	A.C. ROUSSILLON	039	120	000	120	120	399	24ème
LE NOTRE	Pascal	A.C. DE ROMANS	071	072	069	072	105	389	25ème

### Planeurs « A1 » (41 classés)

NOMS & PRENOMS		ASSOCIATIONS	TOURS DE VOL					TOTAL	PLACE
			1	2	3	4	5		
POUSSARD	Michel	A.C. THOUARSAIS	120		120	120	120	480	1er
BERTHE	Robert	A.C. DU ROUSSILLON	120		120	120	120	480	2ème
DULOUT	Hubert	A.C. LEON MORANE	119		120	120	120	479	3ème
MARTIN	Emmanuel	A.C. THOUARSAIS	117		120	120	120	477	4ème
CAILLAUD	Michel	U.A.C. DE BOURGES	119		120	120	111	470	5ème
BROCHARD	Georges	A.C. YONNAIS	117		114	120	115	466	6ème
TRACHEZ	Lucien	A.C. DEUX SEVRES	100		111	120	120	451	7ème
INGREMEAU	Didier	A.C. DU BLANC	108		105	115	120	448	8ème
ROBINET	Philippe	AILES MONTLUCONNAISES	108		120	100	120	448	8ème
LEFEBVRE	Thierry	U.A.L.R.T.	120		089	115	120	444	10ème
DUMONT	Pierre	A.C. ROUEN NORMANDIE	093		104	120	120	437	11ème
GOUDEAU	Claude	A.C. DU POITOU	120		120	075	120	435	12ème
GODINHO	Jean	M.A.C. DE MANDRES	062		120	120	120	422	13ème
RIBEROLLE	Edith	U.A.L.R.T.	098		098	120	081	397	14ème
BOUDEAU	L. Marie	A.C. YONNAIS	067		089	120	120	396	15ème
GREGOIRE	Jean	F.L.A. MARIDOR	082		070	120	120	392	16ème
VISONNEAU	Christian	M.A.C. LOIRE ATLANT	090		071	120	104	385	17ème
LAVENENT	Henri	A.C. VAUCLUSIEN	120		066	107	087	380	18ème
CHEFGROS	Gérard	A.C. SAINTONGE AUNIS	070		102	106	102	380	18ème
HURTEAU	Hervé	A.C. YONNAIS	069		120	070	120	379	20ème

### Coupe d'hiver Cadets

NOMS & PRENOMS		ASSOCIATIONS	TOURS DE VOL			TOTAL	PLACE
			1	2	3		
ALLAIS	J. René	M.A.C. LOIRE ATLANT	120	120	120	360	1er
CHENEAU	Fabien	A.C. SAINTONGE AUNIS	090	120	120	330	2ème
CAMUS	J. Michel	A.C. RENE BARBARO	077	120	120	317	3ème
FAURE	Philippe	A.C. RENE BARBARO	095	116	101	312	4ème
BOUFFARD	Frédéric	A.C. DEUX SEVRES	120	120	059	299	5ème
POINTEL	Guy	PARIS AIR MODELE	057	120	120	297	6ème
SCHIAVI	Thierry	A.C. RENE BARBARO	077	096	120	293	7ème
BOSSO	Bruno	FOYER L.A. MARIDOR	066	092	102	260	8ème
ROULLEAU	Xavier	U.A. ORLEANS	087	089	083	259	9ème

### Motomodèles/National

NOMS & PRENOMS		ASSOCIATIONS	TOURS DE VOL					TOTAL	PLACE
			1	2	3	4	5		
DELTEIL	R	PERIGORD AIR MODEL	121	180	180	180	180	841	1er
BERGE	Y		166	180	154	134	180	814	2ème
DUPONT	M	A.C. DEUX SEVRES	110	180	180	180	146	796	3ème
CHEFGROS	Gérard	A.C. SAINTONGE AUNIS	165	176	120	142	137	740	4ème
POUPINET	Jean	PETITE A DE FLERS	105	151	180	90	180	706	5ème
LAFEUILLE	Patrice	A.C. RENE BARBARO	096	180	143	180	/	599	6ème

SUITE - PAGE 2508

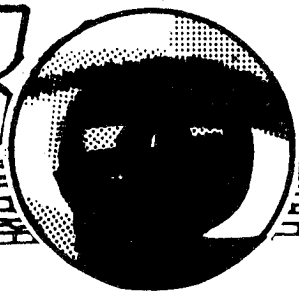


# BERN

3<sup>ème</sup> CONCOURS INTERNAT.

29-30.10.1983

# B3



Pour la fin de semaine du 1<sup>er</sup> Novembre, une forte colonie française s'était donnée rendez vous à Bern, pour le 3<sup>ème</sup> Concours International de vol libre, et non pour des transferts de fonds.....

Forte participation étrangère donc, avec la venue des grands chefs hollandais qui avaient remonté le Rhin dans presque toute sa longueur.

Accueil sympathique, hébergement de masse, une centaine de personnes dans une baraque militaire, chauffée au feu de bois, et par les discussions d'usage. La météo n'était pas des meilleures, un front froid de nord est, avec des brouillards descendait, vers les Alpes.

Samedi matin, concours CH, avec bien sûr, une participation française presque exclusive, le "Grand Louis" est passé par là !

Début de l'après midi, le vent s'intensifie tout comme le brouillard, heureusement dans le bon sens. Au deuxième vol pas mal de perdus de vue, se situant dans les 160 à 178 ! qui étaient des 180 ! Le jury international décide d'arrêter le concours pour la journée du samedi. L'organisateur propose 5 vols le dimanche avec un petite compression des temps de passage, ce qui amena quelques bousculades sur les aires de départ.

Un fait particulièrement malheureux à signaler; BREEMAN (NL) ch. d'Europe sortant, se retrouve avec un OO, alors que jusque là il avait le plein, pour avoir un câble de 20 cm trop long. Câble Dacron vérifié la veille. ! Il accepte sportivement la décision, et continue de concourir par des 180 ! Un exemple à suivre quant à sa sportivité, un exemple à retenir quant au câble, mesuré juste juste, et qui se rallonge par l'humidité ! A retenir aussi la sportivité de GERLACH et RIEDLINGER (RFA) qui

dans les rounds se plaçaient à la fin pour laisser la place aux jeunes du groupe, au risque de ne pouvoir réaliser leur vol et de devoir larguer à la dernière seconde. (ce qui leur est arrivé deux ou trois fois).

En planeur, on se retrouve au milieu de l'après midi, avec un fly-off entre deux Suisses et deux français. Chacun s'en va de son côté pour chercher ce qu'il y a encore de mieux à trouver ! A vrai dire plus grand chose. Th. Schandel et J. Leleux prennent le meilleur sur nos amis suisses.


En wak du beau monde aussi avec les Gaensli, Siebenmann, Tapernoux, Urban Silz, Hofseass, Ruyter, Landeau, Koppitz Dupuis, Mathérat..... finalement Reiner Hofsaess l'emporte de peu (seul plein) sur Alain Landeau.

En moto c'est assez maigre; malgré que ce concours est en même temps le championnat de Suisse en cette catégorie. L'Allemand MEISSNEST se classe premier.


Remise de très beaux prix, avec quelques mots d'usage en patois bernois, traduit en Français pittoresque durant l'attente des résultats calculés et imprimés par un ordinateur suisse comme il se doit.

Remarque importante: l'organisateur, envisage d'organiser alternativement tous les deux ans, avec le concours international, un concours amical, sur base Franco-Suisse, à la même époque, essentiellement axé sur la catégorie Coupe d'Hiver, sans exclure l'une ou l'autre catégorie de vol libre selon la demande.

Notons aussi en passant un petit incident de frontière: Denis Ferrero venant de Toulouse, fut refoulé à la frontière Suisse avec ses modèles F1 C. On lui aurait permis l'entrée en Suisse à condition de payer une caution de

	1. Schandel Thierry	FRA	180 146	180	180	180	180	180	180	1260
	2. Leleux Jacques	FRA	180 141	180	180	180	180	180	180	1260
	3. Bachmann Christoph	SUI	180 115	180	180	180	180	180	180	1260
	4. Heiniger Hugo	SUI	180 77	180	180	180	180	180	180	1260
	5. Van Eldik Anton	HOL	180	173	180	180	180	180	180	1253
	6. Lanz Christian	SUI	169	180	180	180	180	180	180	1249
	7. Marilier Thierry	FRA	180	163	180	180	180	180	180	1243
	8. Bleuer Heinz	SUI	180	175	180	160	180	180	180	1235
	9. Somers Jan	HOL	180	167	180	166	180	180	180	1233
	10. Richer Philippe	FRA	180	180	180	155	170	180	180	1225
	11a Besmard Joëi	FRA	180	180	148	180	180	180	174	1222
	11b De Boer Pieter	HOL	178	180	180	180	180	144	180	1222
	13. Champion Robert	FRA	180	133	180	180	180	180	180	1213
	14. Nüttgens Robert	BRD	180	159	180	180	180	140	180	1199
	15. Salzer Klaus	AUT	180	115	180	180	180	180	180	1195
	16. Knowel Evert-Jan	HOL	180	173	117	180	180	180	180	1190
	17a Drapeau Jean-Luc	FRA	180	180	180	108	180	180	180	1188
	17b Tedeschi Sege	FRA	180	122	178	169	180	180	179	1188
	19. Richer François	FRA	127	180	180	180	180	180	158	1185
	20. Gerlach Wolfgang	BRD	180	180	155	180	180	180	124	1179
	21. Benes Josef	SUI	154	123	180	180	180	180	180	1177
	22a Wiederkehr Ernst	SUI	140	180	180	180	180	137	179	1176
	22b Tlapa Henri	SUI	180	158	180	180	180	180	118	1176
	24. Butty René	SUI	97	180	176	180	180	180	180	1173
	25. Coin Christian	FRA	180	180	169	180	180	180	102	1171
	26a Challine Jean René	FRA	180	177	180	147	180	117	180	1161
	26b Erismann Rudolf	SUI	150	180	180	176	153	142	180	1161
	28. Gouillon Alex	FRA	126	180	132	180	180	180	180	1158
	29. Norget Jean-Marc	FRA	180	158	149	180	180	180	126	1153
	30. Schoder Hans	SUI	148	160	178	180	180	169	125	1140

84  
CLASSES

	1. Meissnest Rolf	BRD	180	180	180	180	180	142	165	1207
	2. Bärtschi Andres	SUI	180	136	142	180	180	180	180	1178
	3. Piller Michel	FRA	180	180	180	152	180	-	180	1052
	4. Schenker Rudolf	SUI	133	180	174	124	109	180	80	980
	5. Maurer Peter	SUI	180	176	-	177	-	180	180	893
	6. Gerini Pierre	SUI	151	-	73	-	-	-	-	224
	7. Roux Alain	FRA	180	30	-	-	-	-	-	210
	8. Schoder Hans	SUI	-	-	-	-	74	-	-	2499

**FI B**

1.	Hofsäss Rainer	BRD	180	180	180	180	180	180	180	1260
2.	Landeau Alain	FRA	180	180	180	180	180	180	173	1253
3.	Gänsli Fritz	SUI	180	170	180	180	180	180	180	1250
4.	Tapernoux François	SUI	180	180	136	180	180	180	170	1206
5.	Boutillier Bernard	FRA	180	155	180	180	180	180	146	1201
6.	Dupuis Louis	FRA	117	180	180	180	180	180	180	1197
7.	Champion Robert	FRA	163	180	180	180	180	180	126	1189
8.	Koppitz Albert	FRA	180	145	180	180	180	180	129	1174
9.	Urban Thoms	SUI	115	180	180	180	180	179	148	1162
10.	Silz Bernd	BRD	180	63	180	180	180	180	180	1143
11.	Schoder Hans	SUI	132	180	109	180	180	180	180	1141
12.	Nonain François	FRA	148	180	157	180	129	180	164	1138
13.	Chateau Stephan	FRA	90	180	166	170	68	180	180	1134
14.	Valery Jacques	FRA	180	180	77	180	180	180	153	1130
15.	Wutzl Franz jun	AUT	180	95	167	180	168	169	151	1110
16.	Siebenmann Dieter	SUI	113	180	180	180	139	180	127	1099
17.	Merkestijn Van	HOL	86	123	158	180	173	180	180	1080
18.	Marquois Gerhard	FRA	139	163	180	162	180	150	95	1069
19.	Matherat Georges	FRA	105	180	180	165	150	180	92	1052
20.	Ruyter Pim	HOL	166	180	60	180	180	180	106	1052
21.	Eggimann Walter	SUI	180	23	180	159	180	180	141	1043
22.	Michelin François	FRA	135	180	140	180	174	137	93	1039
23.	Sutter Max	SUI	180	143	135	133	180	117	134	1022
24.	Tlapa Henri	SUI	170	132	107	119	141	180	125	974
25.	Waser Sepp	SUI	78	42	180	180	143	180	123	926
26.	Wiesiolek Rainer	BRD	180	139	118	83	68	180	151	919
27.	Buisson Guy	FRA	117	156	180	35	100	153	130	871
28.	Sommerhalder Richard	SUI	150	74	51	152	135	180	106	848
29.	Briere Gr.	FRA	118	120	105	174	75	101	97	790
30.	Tedeschi Serge	FRA	149	63	150	121	27	103	79	692

34  
CLASSES

**FI G**

1.	Dupuis Louis	FRA		120	120	120			360
2.	Coperey Gérard	FRA		120	120	94			334
3.	Matherat Georges	FRA		120	91	120			331
4.	Marquois Gérard	FRA		120	120	87			327
5.	Champion Robert	FRA		71	120	120			311
6.	Michelin François	FRA		117	69	120			306
7.	Buisson Guy	FRA		120	120	52			292
8.	Boutillier Bernh.	FRA		120	89	73			282
9.	Nonain François	FRA		120	84	74			278
10.	Chateau Stephan	FRA		82	120	43			245
11.	Marquois Jocelyne	FRA		67	73	83			223
12.	Molla Louise	FRA		120	46	46			212
13.	Marquois Virginie	FRA		51	33	53			137
14.	Urban Thomas	SUI		06	09	-			15

2500



1000 F suisses par modèle !!!!!  
C'est ça l'Europe unie, c'est cela la libre circulation Il y a encore du chemin à parcourir ! pour réunir les hommes de bonne volonté.



## COURRIER RECHERCHE

Je recherche, même très bon prix, mais en bon état, les AEROMODELLER ANNUAL des années 1970-71; 71-72; 72-73; 73-74; 74-75 et 75-76. Faire offre à René JOSSIEN, 24 rue des Vignes 45250 BRIARE Tél.(38) 31 36 22  
MERCI MERCI MERCI MERCI MERCI

## IN DEUTSCH.

Bern war dieses Jahr hoch und gut besetzt, besonders in F 1A und F1 B. In A2 über 80 Teilnehmer, in F 1B über 30, davon die Hälfte praktisch aus Frankreich. Einige Teilnehmer aus Deutschland (B.W) aus Österreich und eine kleine Kolonie aus Holland.

Für das leibliche war auch gut gesorgt, Organisation gesamt gesehen gut, obwohl unter Zeitdruck, und von den Wetterverhältnissen nicht begünstigt.

Samstag dichter Nebel und starker Nord - Ost Wind, der dazu veranlasste nach dem zweiten Durchgang abubrechen. Viele Modelle ausser Sicht, mit 160, 170, 178 gestoppt die sicher 180 flogen ! Fünf Durchgänge wurden also auf Sonntag angesetzt, mit einer Schrumpfung der Durchgangszeit, was nicht immer problemlos war. Bärte waren vorhanden konnten aber nicht immer gut ausgemacht werden da das Vorfeld zum schleppen ziemlich klein und umständig war.

Zu bemerken der Durchgang OO von C. BREEMAN (NL) nach Überprüfung der Leine, 20 cm zu lang; obwohl am Vortag gleich gemessen ! Fazit ! Dacronleine dehnt sich bei feuchtem Wetter, also nicht so genau auf maximal Länge ausgehen. Er nahm die Sache sportlich hin, und flog weitere 180 bis zu Ende, was Achtung gebietet. Sehr sportliches Benehmen auch von W. GERLACH und A. RIEDLINGER, alte Hasen; die sich in letzte Stellung brachten bei den Durchgängen, um den Jugendlichen mehr Zeit zu lassen, mit der Gefahr überhaupt nicht oder in letzter Sekunde zu fliegen, was ihnen auch vorkam. Beispiele die Schule machen sollten !!

In A2 Stechen unter zwei Schweizer und zwei Franzosen. Thierry Schnel ( Strassburg belegte den ersten Platz, und krönte somit eine sehr gute saison ( 1 Junior in Pouto 1 Junior in Zülrich ( 3 im gesamt Ergebnis 3 bei der Franz. Meisterschaft in Niort.

In F 1 B konnte der Reiner Hofssaes seine besten Karten auspielen vor Alain Landeau der ja auch nicht von unbekannt ist !

In F 1 C eine relativ schwache Beteiligung, obwohl dies auch die schw. Meisterschaft in dieser Klasse war, Meissnest konnte ohne grosse Hindernisse den 1 Platz einnehmen.

Gesamt gesehen, ist dieser Wettbewerb, immer mehr im kommen, und sehr gut besetzt, er ist auch mit einem gewissen "Gefühl" verbunden, liegt vielleicht an dem Massenlager, mit Holzofen ??

Es fehlen nur noch ein paar Engländer "mehrere" deutsche Freiflugbegeisterte um ihm auch das Prädikat "Grosse Klasse" zu verleihen. Also 1985 alle nach Bern !!



# english corner

It is not always easy to write a column about the problems common to the world of Free Flight, because we run the risk of repeating ourselves in every issue. That is why I have reproduced an editorial of twenty-three years ago, which, as though by coincidence, deals with the same problems that we still suffer from today! This editorial appeared in *Modèle Magazine* under the signature of Marc Cheurlot, at that time a very well-known modeller.

It goes to show that in 1961, as in 1984, Man lived - and lives - only on hope.

In this issue :

- ORTHWEIN and a Wakefield with wings and tailplane in styropor.
- an editorial dating back to 1961 and still valid in 1984!
- some full-size details of J. VALERY's 'Chihuahua'. He also sends us the recipe for a cocktail of the same name ( a VOL LIBRE exclusive) ..... Fill a brandy glass with a mixture of 2/3 Vodka and 1/3 Cointreau, stopping 2mm from the rim - no more, no less! Set light to the mixture - it will take several matches, depending on the temperature, but you'll manage it finally. In the tip of the beautiful blue flame melt a lump of sugar, balanced on an old fork, which will have to be sacrificed (you will soon see why). The drops of caramelised sugar will drop, spluttering (Tchi...wa...wa), into the liquid, which then takes on a pretty amber hue. When the sugar is used up, put out the flame with the underside of a nearby ashtray, stir the concoction with the fork and pass the glass round the company. Success is guaranteed - it is excellent for 'flu (the bugs are shared around, so everyone gets fewer).

So, as Jacques' glider, too, was 2/3 white and 1/3 orange - your good health, Sir!

- 'JET 13 ', the latest Wake from B.B.(Bernard BOUTILLIER).
- 'Mini Stromb', an 1/2A from Michel IRIBARNE.
- 'Pirpinto', an A/1 by the 1983 Argentinian Champion, A. HELMAN.
- the F1C model of Silvano LUSTRATI (Italy), the 1983 World Champion.
- some photos of Free Flight, which has its tourism aspect; a very neat box belonging to the VOL LIBRE 'Golden Rib' winner, Anselmo ZERI; a gentleman who seems in good shape..... your servant the editor of VOL LIBRE.
- a young man on the flying field.
- 'Le résidu', the Coupe d'Hiver of 007, French Champion in 1983.
- some pages of text and drawings, from our friend Ulises ALVAREZ, on the interesting topic of Coupe d'Hiver... some really artistic work. Let's take the opportunity to thank our Uruguayan friend very sincerely for his frequent Peanut and Coupe d'Hiver contributions to VOL LIBRE, which include a lot of new and very apt ideas. Thank you, Ulises!
- the World Championships at Goulburn... the adventure of M. Ledocq, the only Belgian and the only French-speaking competitor in the antipodes. But what an adventure!
- the international Free Flight calendar 1984.
- 'Microdactyl 5', a Beginner-type model from Jacques VALERY.
- photos and an account of FLEMALLE 1983 from VAN HAUWERT who organises this international meeting every year - and with great success!
- a Polish F1D model from 'Modelarz'.
- NACA 6409 in chord sizes from 100mm. to 160mm.
- 'SVA 5', a Peanut from Ulises ALVAREZ. The plane shown on the plan is one of the 'Serenissime' 87th. reconnaissance squadron, stationed in the Milan area, a squadron which took part in the famous flight over Vienna.



- some summer '83 results from Yugoslavia.
- the 1983 French Championships at Niort... a rather late report, but then the results reached us late...
- BERN '83, a meeting on the up and up. A very fine setting and a very pleasant atmosphere; in the evening everyone gathers in a wooden building, sharing ideas, wine, coffee and cakes... This year our Dutch friends were there for the first time. The weather was poor and conditions were difficult; on the Saturday a strong wind and thick mist caused an interruption in the contest. It now only remains for our British friends to take part in the future (1985) for this contest to gain still more lustre. Unfortunately the

opening Coupe d'Hiver contest has involved only French competitors.

- the CIAM meeting in Paris in December '83; nothing much new in Free Flight - are we all keeping to our traditional stances? We are beginning, however, to take on board problems about the use of electronic devices to detect thermals.
- a letter in English from J.KORSGAARD (Denmark).
- the VOL LIBRE mailbag, with the only favourable comment so far on the FFAM's negative decision last summer about the French team.
- the second part of 'Opinions et alternatives' by Serge ALLEGRET.

TRANSLATION - H. ROTHERA. -

2<sup>e</sup> CONCOURS INTERNATIONAL de VOL D'INTERIEUR  
et 3<sup>e</sup> CONCOURS NATIONAL  
PALAIS DES SPORTS D'ORLÉANS: 23. 24 JUIN 1984  
hauteurs sous lustres: 14 m. Höhe unter Beleuchtung - Height under light

# BULLETIN D'INSCRIPTION

NOM . NAME . NAME

Prénom . VORNAME . FIRST NAME

N° de licence FAL. joindre photocopie

N° de licence FFAM. pour participants au seul concours FFAM. Photocopie beifügen. please send photocopy

## CATÉGORIES

cocher les cases  
Fächer einkreuzen  
Tick the boxes

F4 D Microfilm ☐  
F4 D Beginner ☐  
EZ B ☐  
Micro papier 35 ☐  
Micro film 35 ☐

25 F.F. par catégorie (maxi 100 F). Concours national gratuit.

- A faire parvenir si possible pour le 1.6.84
- Wenn möglich, schicken Sie es bitte für den 1.6.84
- Please send before 1.6.84

Michel PILLER, 51 Bd Marie STUART  
45000 ORLÉANS  
FRANCE

HEBERGEMENT  
BEHERBERGUNG  
ACCOMODATION

CENTRE de STAGÉ de LA MOTTE SANGUIN ☐  
~ 18 F la nuit + 8 F le petit déjeuner  
HOTEL "LE SAUVAGE" 71 R. de BOURGOGNE ☐  
- de 100 F la nuit

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

« Maquettes 66 »

ASSOCIATIONS	NOMS & PRENOMS	NOM DU MODEL	TOURS DE VOL				TOTAL	PLACE
			1	2	3	4		
U.A. ORLEANS	DELCROIX Jacques	CITABRIA	119	088	095	067	369	1er
		PIPER J3	72	120	087	064	343	2ème
		POTTIER 110	103	064	070	063	300	3ème
		FARMAN MOUST	068	055	074	071	268	4ème
M.A.C. MARSEILLE A.C. CHEMINOTS	FRUGOLI François WEBER C	PUSS - MOTH	039	105	044	076	264	5ème
		BUCKER	066	049	063	041	219	6ème
		COLIBRI	058	054	054	040	206	7ème
		PZL	044	056	041	054	195	8ème

SUITE  
CLASS.  
CH. DE  
FRANCE

# in deutsch

Es ist nicht immer leicht, zu jeder Zeit, Worte zu finden die das aussprechen was Gleichgesinnte empfinden, so kann es auch vorkommen dass das Gefühl entsteht: immer das Gleiche auf dem Tisch.

Wir Freiflieger konnten auch so empfinden da unsere Probleme immer wieder die selben sind, und in der Vergangenheit, der Gegenwart und wahrscheinlich auch in der Zukunft den gleichen Ängsten entsprechen. So hat mir kürzlich Marc Cheurlot, weltbekannt in die 50 Jahren, ein Leitartikel von 1961 zukommen lassen, der die gleichen Fragen stellt mit denen wir Heute noch konfrontiert sind.

Also seit langen Jahren im Freiflug nichts neues!

Dieser Tatbestand ist doppelsinnig:

- trotz langjährigen Problemen besteht der Freiflug immer noch Hoffnungslosigkeit ist nicht am Platze.
- der Freiflug hat aber auch noch nicht die Lösungen gefunden die ihm sein zukünftiges Gedeihen und Weiterleben garantieren Verzweiflung könnte aufkommen.

Dies alles beweist dass Freiflieger nur auf sich selbst angewiesen sind und dass ihre Probleme nur durch eine militante Einstellung gelöst werden können!

In dieser Nummer:

- Orthwein im Poitou.
- Die Wurzeln der Probleme (1961) von Marc Cheurlot.
- Eine Nachlese vom "Chihuahua" (Jacques Valéry) eine sehr eigenwillige Konstruktion. Zugleich gibt er uns ein Getränkerezept mit gleichem Namen (exklusiv für VOL LIBRE) Ein Ballonglas zu 2/3 mit weissem Alkohol (Vodka) füllen, dazu 1/3 Cointreau, bis 2 mm an den Rand. Nicht mehr und nicht weniger! Mit Streichhölzer anzünden, es geht nicht beim ersten Mal (wegen Temperatur). Ein Stück Zucker, auf einer alten Essgabel, in der Spitze der schönen blauen Flamme, zergehen lassen. Der karamalisierte Zucker fällt tröpfchenweise in das Glas mit einem "tschii- hua -hua!" eine strahlende Farbe entsteht! Wenn der Zucker abgebrannt ist, mit dem Rücken eines Aschenbechers das Feuer löschen. In die Runde reichen zum trinken, ein gutes Mittel gegen die Grippe und da man die Erreger verteilt gibt es weniger für jeden!!!
- Jet 13 ein Wakfield von B. Boutiller.
- Mini Stromb 1/2 A von M. Iribarne.
- ein A1 aus Argentinien A. Helman.
- F 1C der Weltmeister Silvano LUSTRATI.
- Einige Bilder aus dem Freiflug. Freiflug = Tourismus = Kisten in Ordnung und der Man zu euren Diensten.
- C.H. RESIDU von 007 Fr. Meister 1983
- ein ganzes Bündel von ausgezeichneten Ideen über C.H. und W; von unserem Freund Ulises Alvarez aus Montevideo - schön zeichnen kann er auch was ja normal ist als Architekt.



- Ein Bericht über die W.M. von M. Ledocq Ein wares Abenteuer.
- Ein "Beginner" von J. Valéry.
- Saalflug in Belgien , Flemalle 83 mehr und mehr ein "rendez vous für Europas Saalflieger.
- Ein polnisches Saalflug modell
- Profile NACA 6409.
- Peanuts. S.V.A 5 von U. Alvarez.
- Die Fr. Meisterschaften in Niort 1983
- Bern 1983 -ausführlicher Bericht s/ 2501
- Leserbriefe mit Rekordzahlen aus Taft USA.
- Zweiter Teil von Alternativen S. Allegret.

In eigener Sache: Als Herausgeber von VOL LIBRE, nebenberuflich muss ich die Leser um etwas Geduld bitten , besonders was den Nachdruck der ersten 12 VOL LIBRE angeht. Ich muss mal ~~erst~~ die zusätzliche Arbeit von 84 000 Blättern und die Kosten von Rund 6000 DM verkraften , dies ist nicht in einem Zug möglich ! Darum kommen diese Nummern nach und nach zu den laufenden Nummern. Da ich finanziel auch keine Grossmacht bin als Volksschullehrer, bitte ich um einzahlung bei Freund Koppitz, bei Bestellung bei mir. Warum so ! Es ist einfach zu erklären : Versand von Drucksachen ist billiger in das Ausland. Alle französischen Abonnenten bekommen VOL LIBRE aus Deutschland, und da muss ich natürlich Briefmarken haben, in baren D.M. bezahlt. Alle anderen Abonnenten beziehen VOL LIBRE aus Frankreich , so einfach ist das.

Ich bitte auch um Verständnis für gelegentliche Rechtschreibfehler oder Faste fehler auf der Schreibmaschine, mein Deutsch stammt aus dem zweiten Weltkrieg un meine Finger haben nie was mit einer Schreibmaschine vor VOL LIBRE zu tun gehabt.

#### LES AEROPLANES

Cette association a pour but de préserver et de faire des recherches sur le patrimoine velivole français.

Nous souhaiterions que les modelistes(faisant souvent du vol à voile) puissent nous communiquer certains renseignements:

- Existe-t-il dans les locaux de leurs clubs des planeurs anciens, des pieces, en etat de vol ou stockés. Leurs immatriculation ou tout autres renseignements nous permettraient de faire un inventaire et peut etre d'éviter leur destruction (vous n'imaginez pas le nombre de C800 ,N 1300 et autres Castels qui ont été détruits ou brulés parce qu'ils ne volaient plus...)

- Possédez vous des revues anciennes ou des photos qui concernent l'histoire du vol à voile( retour assuré après copie si je ne peux me deplacer pour les consulter) .

Dans l'espoir de la comprehension de tous,d'avance merci.

KELLER jm  
rue J-Jaurès  
36370 BELABRE

LE 16/12/83  
EST NE :

**Philippe**  
DE  
BRIGITTE ET  
JEAN LUC  
DRAPEAU.

- NOS PLUS  
SINCERES ET  
VIVES  
FELICITATIONS  
A TOUTE LA  
FAMILLE.  
LA RELEVÉ  
SEMBLE  
ASSURÉE

**COURRIER**  
**VOL LIBRE**



**COURRIER**  
**VOL LIBRE**

71A Claremont  
London SW4,  
U.K.

2 Oct 83

**COURRIER**  
**VOL LIBRE**

Dear Andre,

I will take a set of "Vol Libre" issues 1-12 if you reprint them.  
I would also be interested in issues 13-18 to complete my collection  
of your excellent newsletter.

In issue 38 you quote the Dutch flyoff that went to the 6th round  
and ask if it has been beaten. At the 7th Sierra Cup held at  
Sacramento 15/16 October the top places were:

F1A glider.

Name	Rounds	Flyoff
1 W.Ghia	10*180	240
2 M.Gregorie	10*180	300
3 D.Elder	10*180	360
4 M.Gewain	10*180	420
5 B.Isaacson	10*180	480
6 J.Wilson	10*180	540

1	2	3	4	5	6	7	Tot
240	300	360	420	480	540	150	4290
240	300	360	420	480	540	105	4245
240	300	360	420	480	231		3831
240	300	360	396				3096
240	300	360	370				3096
168							1968

Lee Hines, who was 7th, believes this was the first time the 600 sec  
flight has been attempted.

Regards,

Martin Gregorie.

VOL LIBRE IS GETTING BETTER  
AND BETTER, I CAN'T LIVE W/  
OUT YOUR MAGAZINE!!!

BEST OF LUCK!

*Guigo*

Montenot 25/10/83

Cher Monsieur  
A. Scherndel

Je vous  
embrasse mon plaisir pour l'heure  
minera qui conserve notre belle  
de liaison. Avant tout  
avant tout!

**COURRIER**  
**VOL LIBRE**

2506

**COURRIER**  
**VOL LIBRE**

19 Triple Cree.  
Dollard des Ormeaux  
Québec H9B1E7  
83, 10, 27

CHER AMI, JE VOUDRAIS VOUS  
REMERCIER DES ÉDITIONS DE  
VOL LIBRE 1983.

SI ATTENDS AVEC IMPATIENCE  
L'ARRIVÉE DE CETTE MERVEILLEUSE  
REVUE, AVEC TOUT SON INFORMAT  
DO NOTRE HOSBAY PRÉFÉRÉ.  
C'EST MON ESPoir QUE VOUS  
POURREZ TROUVER LA FORCE ET  
L'ENTHOUSIASME DE CONTINUER À  
RÉALISER CE CHEF D'ŒUVRE POUR  
BEAUCOUP D'ANNÉES.

Bien cordialement,

Jenny L. Vuy

Dear André  
All the best for the  
coming year. You had  
better nurture E. Fillier  
with Tender Loving Care as  
he is one cool cat! He turns  
out more interesting designs  
than a dozen of average  
type modellers.

Regards,  
Jana Grant

Par contre je n'apprécie pas du tout le contenu du texte de la page  
N° 2340 de V.L. N° 38.

Mon cher Ami, vous semblez vraiment manquer d'informations et  
avant de faire paraître dans cette bonne revue, de telles considérations, il  
eut été hautement désirable de vous documenter d'une façon plus complé  
mentaire sur cette regrettable affaire. Un vieux proverbe dit: "Qui n'ent  
qu'une cloche, n'entend qu'un son"

Quand à votre B.D d'accompagnement, je la trouve d'un très  
mauvais goût. Vraiment je n'apprécie pas du tout, restons sérieux  
s'il vous plaît.

Sans rancune, je vous prie d'agréer mon cher Ami mes  
très cordiales salutations.

2507

Ph

**COURRIER**  
**VOL LIBRE**



# OPINIONS ALTERNATIVES... SERGE ALLEGRET

COURRIER  
VOL LIBRE

NOTE. D.L.R.-  
- LES REFLEXIONS PUBLIEES CLAPONTUS  
DATENT D'AVANT LA CONVENTION CLAP  
P.F.A.H. - ET S. ALLEGRET N'ETAIENT PAS NON  
PLUS AU COURANT DE L'AFFAIRE  
D'AUTRALIE -

N'ENGAGENT QUE LEURS AUTEURS. —

## SUITE AU NUMERO - 39.

..... et pour mieux conserver ses propres PRIVILEGES. Dans la vie associative, le "téléphone arabe" c'est ce qui est le plus catastrophique: ça permet de colporter, de transformer, de détériorer, de modifier, de calomnier n'importe quoi et d'aboutir en fin de compte à une belle somme de co.....ies !

Bon mais après tout ce bla bla bla, la pratique, le moyen d'en sortir?

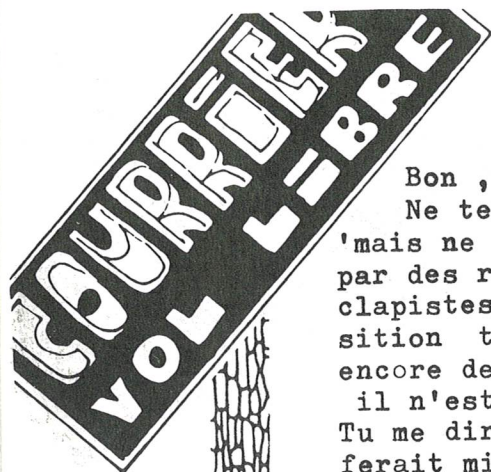
Eh bien ! allons-y .

Imaginons que le CLAP entier fasse irruption dans la Fédé ( ce sont des citoyens comme les autres non ? ), quel plouf ! quel splash ! mes aïeux !!

- les licenciés se trouvent aux alentours de 35 à 40 000 !
- la Fédé devient l'égal de bien d'autres dé s plus célèbres
- surtout la pyramide des âges est complètement renversée, 50 à 60 % sont des cadets ou juniors (pour le moins)
- la Fédé est "jeune" et ça plaît aux pouvoirs publics ça (et c'est normal)

et surtout les délégués CLAP (élus) prennent la place qui leur est due partout : dans les commissions, les CRAM etc..... Voilà qui ferait parler dans le Landerneau ! A moins que ...à moins que la riposte soit prête ? en 1965 quand au PAM j'ai voulu faire officialiser pour mon club mes licences CLAP, j'ai appris avec beaucoup de surprise que 5 (je ne me souviens plus exactement du chiffre) CLAP valaient une Fédérale ! les jeunes avaient 14, 15 ans (Fin d'Etudes) on ne peut pas être plus méprisant à leur égard, après ça on n'en finit plus de gloser sur mai 68.... Je me suis demandé depuis longtemps si ça n'était pas une belle arrière pensée des dirigeants fédéraux ? Car il y a peut-être de belles prébendes ou de beaux postes honorifiques à conserver ?

Comme tu peux le constater depuis 1978 j'ai changé, à l'époque si j je me souviens bien, je parlais de "casser" le CLAP, maintenant je le considère plus comme un bétail prêt à tout défoncer et à faire déferler toute sa jeunesse dans ce qui m'apparaît être comme une "Bureaucratie" comme un "Establishment" bien rétro. Déception de la Fédé depuis 5 ans ? Impatience de ne voir rien bouger d'un côté comme de l'autre ? Peut-être le tout . En tout cas la jeunesse peut beaucoup de nombreux historiens expliquent et 1789 et mai 1968 par l'apparition brutale d'une marée de jeunes atteignant l'âge adulte et se heurtant à des inepties, des tabous exaspérants: la poussée démographique coïncide exactement avec 68, j'ai bien l'impression qu'il en serait de même dans cet envahissement clapiste d'une fédé rétro.



Bon , mais qui peut donner le coup de pouce au départ ?

Ne te formalise pas : TOI , Schandel par ta présence au CLAP 'mais ne t'en fais pas , on peut te donner un coup de main ) et par des relations FEDE  $\rightleftharpoons$  VOL LIBRE  $\rightleftharpoons$  CLAP. Si les dirigeants clapistes hésitent , tergiversent , dis leur que j'ai à leur disposition tout un lot de citations historiques " .....de l'audace , encore de l'audace .....jusqu'à la devise de Guillaume d'Orléans : il n'est pas nécessaire...etc...etc...."

Tu me diras qu'à la place d'un coup de pouce , un bon coup de pied ferait mieux l'affaire ? D'accord et je vois même qui pourrait le donner :

MADAME LA MINISTRE chargée des SPORTS. Oui un ministre ça se voit , on lui demande audience , ça n'est pas le délégué de Dieu sur la terre , ça dialogue (c'est mieux qu'une lettre , contrairement à l'usage qui veut que seules les écrits restent ) . Sait-elle vraiment que sous sa tutelle existe une Fédé coupée complètement de ses jeunes ? Entre nous soit dit , depuis quelques temps , les portes s'ouvrent plus facilement aux enseignants.... il faudrait peut-être en profiter avant que cela ne change. Coquin ? Hypocrite ? non réaliste ! Alors une bonne délégation chez Madame la Ministre !

Comme tu le vois j'ai évolué , je préfère plutôt que d'être resté dans un entêtement têtu et borné ( là ce n'est pas la phlébite qui est cause d'une subite enflure de mes chavilles ... ) . Mais le rapport de tout cela avec le VOL LIBRE ? Eh bien ce n'est pas demain la veille ni en l'an 2000 qu'on verra chaque clapiste débutant avec une radio, 3, 4 voies et toute la suite ! C'est d'abord contre nature ; un jeune aime bien courir , se déplacer et certainement beaucoup moins rester planté comme un piquet , ou attendre sagement son tour . Les clapistes sont à la base du V.L. question de prix , question d'esprit . Certains choisiront le VCC , la Radio c'est sûr , mais aussi certains en reviendront (dans tous les sens du mot ) .

Des lueurs d'espoir ? oui , pour un VOL LIBRE dans la nature : il y a quelques temps on ne connaissait pas le jogging , la vélocipédie était au plus bas , maintenant il n'est question autant de marathon que de couloirs réservés aux cyclistes , bref à ceux qui font "agir" leurs corps ( argument de plus à présenter au Ministre ) Tu dis les ECOLOS ? ça c'est autre chose ( les F1C Hollandais le savent ) car bien entendu quand le ba lancier va loin d'un côté il va aussi loin de l'autre , hélas !

Autre espoir : MODELISME CLAP et ses parties bien balancées entre VL, VCC, RC, comme presque le MRA de l'ancien temps et enfin la dernière partie de l'EDITO du même hebdo ( sept- oct ; ) signé

\*Larrier ( qui est ce ??? ) où il est question de :

MARIGNY

\*-L.P. CARRIER

(copie d'impression)

(dans L.C.A.P. MODELISME)

- d'un grand rassemblement tout le monde confondu : la voilà la vraie occasion pour les jeunes de voir leurs champions comme le demande avec justesse JOSSIEN dans la dernière partie de sa lettre . Avant de clamer l'impossibilité il faudrait se rendre compte que : National CLAP + Championnats de France fédé, ça rassemble un "personnel" un peu différent donc l'addition des deux devrait pouvoir faire l'affaire pour ce RASSEMBLEMENT \$

C'est donc la carte que je souhaite voir jouer par le CLAP DEMO-CRA-TI-SE (car il faut être irréprochable ) et quand même ça ne doit pas être si difficile que cela !

II JOSSIEN contre C.V.I. et le problème de l'assurance.

Dans le premier cas , on pourrait taquiner JOSSIEN sur une certaine question de décollage de la Coupe d'Hiver ..... mais laissons cela au passé . Il reste de ce conflit que le PERE de la formule en a été



froidement dépossédé ! Pourtant quand Bayet a successivement imposé 80 G de masse , puis 10 g de gomme, puis 100 g de masse et envoyé promener la FAI avec son retour en arrière , ça a marché non ! (Bayet avait pris langue avec d'autres modélistes ? c'est certain , mais il n'empêche que l'inventeur d'une formule était libre d'en faire ce qu'il voulait , décollage compris !). Aussi est-ce assez inélégant ce qu'on lui a fait : on peut penser du parsonnage de JOSSIEN ce qu'on veut , il n'en reste pas moins qu'il paie de sa personne ( plans , idées , articles ) et qu'il PAIE TOUT COURT ( 100 F pour les jeunes de Ste Formule ); on en aimerait dans notre sport beaucoup du même genre ?

Et puis si " ce sont ceux qui la pratiquent qui décideront " d'après ce que j'ai compris , cela n'a même pas été pris en considération ? et puis : le Référendum de VL sur le championnat "ouvert " oui à 76 % ( ceux qui la pratiquent etc.... ) comme quoi quand on crache en l'air .....( la réponse est connue ? ) Voilà deux flagrants mépris pour la BASE avec toutes les considérations que j'ai exprimées plus haut.

1'ASSURANCE ou la 2 CV et la Rolls. Un beau jour de réunion de PAM , LEPAGE avait évoqué le problème . Dans un large consensus - solidarité tout le monde avait été d'accord pour se serrer les coudes . Seulement dans la perspective d'une "large fédération " et d'une certaine logique , on ne peut que remettre ça sur le tapis

- celui qui ne pratique que le vol d'intérieur et et le "Petit gros" à 20 kg ?

- la jeune cadet au planeur de 220 g et le Multi à 200 km/h?

Même tarif pour une course au pylone et un A2 ? Hum ! Là aussi il doit y avoir litige entre Fédé et CLAP !

Constatons que les risques sont modulés dans toutes les assurances ( y compris la MAIF ) et FILLON a raison avec sa revue à deux pages de VL et assurance comprise....mais en fait , c'est là que JOSSIEN serait d'accord : une revue parlerait ou reparlerait du vol libre , ça risquerait de casser ? Alors examinons la chose à "l'anglo-saxone" c'est à dire d'une façon pragmatique et efficace. Les "vol libristes" ont-ils vraiment quelque chose à attendre des Radios ? Ceux ci n'ont-ils pas plus d'intérêts communs ( matériaux matériels, radios , fréquences ) avec leurs homologues navires et autos radio commandés ? Alors maintenant je divise ? et si c'était pour mieux rassembler ? Hein, il y a de grands exemples historiques quand on ne s'entend plus , une minorité a toujours le droit de se défendre hors du contexte qui lui est imposé : 1920 a vu naître le PS hors du PC, FO est sortie de la CGT, et la CFDT des chrétiens.

Et puis il y a une fédé des paras, des ballons, des planeurs, et même des ULM , alors une de plus .....

Alors je vote pour la modulation ; en voilà une belle question à proposer à la base.....

Et maintenant du : EN VRAC

Excellents les waks pour débutants dans certains pays ( la RDA comme par hasard ) à quand les F1C pour débutants dont il est question ? Comme VL a une audience internationale à quand une enquête : 1'AEROMODELISME , ailleurs (organisation , nombre de pratiquants , rapports avec l'administration etc....) ce serait instructif comme comparaisons , avec peut-être des idées à retenir (mais que de problèmes : la langue les délais , une certaine critique aussi .....

Dans le même genre , les P 30 : plus de problèmes d'hélice de nez ( comme exprimés pour les waks débutants ) et si les américains avaient vu juste ? Petite taille ( 3/4 de m pour nous ) 10 g de



gomme et une hélice du commerce non retouchable . En somme plus simple que la Chouette ou qu'un CH ? Une idée à retenir pour les débutants 007 pourrait nous concocter un modèle comme il l'a fait pour les F1 E ??

A propos une question toute personnelle , où peut-on en 1983 se procurer l'appareillage magnétique de cette catégorie et à quel prix ???

Que de pages ! aie ! que de pages \$

Enfin cela montre l'immense intérêt de ton travail et ceal peut procurer des encouragements ?

Alors bon courage et le plus amicalement possible

Serge Allegret.

N; D.L.R.

En ce qui concerne les éléments d'appareillage magnétique on peut s'adresser à W. SPIES

Rathmacher Weg 38

D 5657 HAAN Rhld 1

tel: 02129/51896

en cas de problèmes de langue ,passer par VOL LIBRE .

Prix : entre 60 et 100 F pour l'ensemble magnétique.

Secrétaire Rapporteur : Jacques VALERY

Membres Titulaires / Suppléants :

Guy BUISSON / Henri LAVENENT , délégué CRAM 11

Robert CHAMPION / Bernard BOUTILLIER " CRAM 7

Thérèse DUBOIS / Guy PITON

Philippe LEPAGE / J.P TEMPLIER

Thierry MARILIER / Gérard NOCQUE

Guy PENNAVAYRE / Henri LAVENENT

Il rappelle que les autres délégués de CRAM (vol libre) sont membres de droit du C.T.V.L. et peuvent assister aux réunions avec voix consultative

Sous- Commission vol d'intérieur :

Robert CHAMPION

Conseiller Technique :

J. Francis FRUGOLI

Diffusion Presse :

J. MORISSET - INFO MODEL

André SCHANDEL - VOL LIBRE 2511

