

17-58 JANUAR 87



VOL LIBRE

3580

# VOL LIBRE

## BULLETIN DE LIAISON

A. SCHANDEL

16 CHEMIN DE BEULENWOERTH  
67000 STRASBOURG ROBERTSAU

## COMANCHE

- 3580 Les Americains à Livno F1C
- 3581 Sommaire
- 3582-83 NERVURE D'OR 1986 Evgeny VERBITSKY ( A. Lepp )
- 3684 F1A planeur de D.BARBERIS ( F )
- 3585-86 Planeur A2 de D. STEZALSKI ( Pol )
- 3587 A2 BYGG MARTINS M. Larsson ( S )
- 3588 Image VOL LIBRE un Coréen à Livno
- 3589 "COMANCHERO" Wak de A. Hacken
- 3590 Un wake de E. Cofalik ( Pol )
- 3591 3SHADOW 85 de W. OHIO USA
- 3592 F1C de N. Nikolajev URSS
- 3593-94 F1C de J. SIEPERWICZ ( Pol )
- 3595-96 RETRO F1A de V HORCICKA 1963
- 3597 Coupe d'Hiver Provence Cote d'Azur Jean Wantzenriether
- 3598 Images VOL LIBRE, Didier Barberis et Gérald Nocque au concours de sélection 85
- 3599 3600 Images VOL LIBRE National CLAP 86 MIRECOURT VOSGES.
- 3601 R. Hofstass à Livno
- 3602 Les Français à Pitesti aux CH. D'Europe 1986.
- 3603 Les Français à Cardington aux CH du MONDE INDOOR 1986
- 3604-5-6 Les Championnats du Monde VOL LIBRE en France 1987 Thouars
- 3607-8 "Camille" Ste Formule de E. FILION
- 3609-10 Farman "SPORT" cacahuète U. Alvarez ( ur )
- 3611-12 Psychologie et compétition B. Brand
- 3613-14 ORLEANS Années 1972 + 14 Jacques Delcroix
- 3615-16 L'aéromodélisme indien Prasanta Banerje
- 3617 "FLIM FLAM F1D CH. du Monde 1986 de Jim Richmond(USA)
- 3618 F1D de W. Nimptsch ( RFA )
- 3619 Länder Pokal Nancy 1986
- 3620 English Corner.
- 3621 KARLSRUHE 1986
- 3622 Courrier des lecteurs.
- 3623 Mémorial Kurtalic et Soko Cup

**Abonnement VOL LIBRE -6 numéros 108 f ( DM 36 , 15 \$ ). Tous les paiements au nom de André Schandel 16 chem. de Beulenwoerth 67000 STRASBOURG ROBERTSAU France Tél: 88 31 30 25 - CCP 1190 08 S Strasbourg.**

Deutsche Abonnenten, Einzahlung an A. Koppitz, 122 Leopoldstr 122-7514 LEOPOLDSHAFEN EGGENSTEIN D. Raiffeisenbank Stutensee 66069059- 880 733 12

To all subscribers in USA, subscription to Peter Brocks 313. Lynchburg Drive - NEWPORT NEWS- VA 23606 USA

- 3624-25-26 POITOU et Moncontour 1986
- 3627 Championnats d'Allemagne 1986
- 3628-29 Les Championnats de France 1986 Beauvoir s Niort.
- 3630 CTVL
- 3631-32-33-34-35 Les Championnats d'Europe 1986 à Pitesti Roumanie par F. Nikitenko
- 3636 Planeur et caoutchouc..... L.Trachez et Micromodèles à Barbazan Débat.
- 3637 Profil SOAVE 61
- 3638 Sélection CH. du Monde US Taft
- 3639 Didier BARBERIS CH. d'Europe 1986

## MODELLBAUPLÄNE

**RECUEIL PLANS  
MODELES REDUITS  
AVIONS, VOITURE, BATEAUX**

**1987/88**

**VERLAG  
TECHNIK  
HANDWERK**

**BADEN BADEN**



**NEUBLIEZ PAS  
\* VOS CHANGEMENTS  
d'ADRESSE**

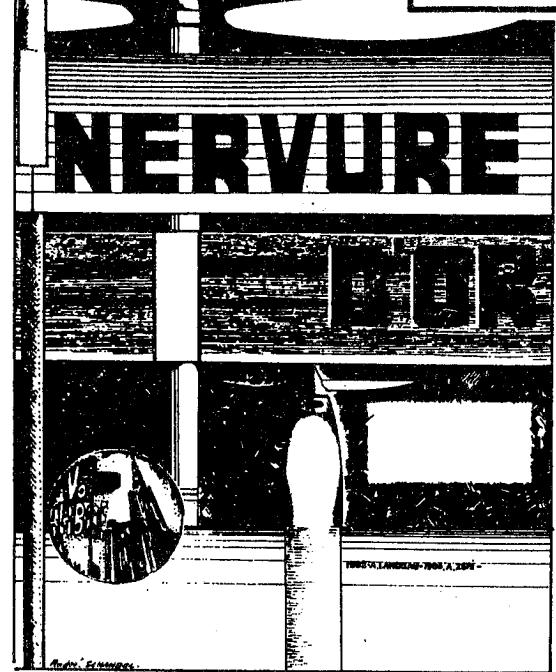


VERBITSKI  
CCCP

PHOTO: A. SCHANDEL.

NERVURE D'OR - 1986  
3582

# Eugeny VERBITSKY



## NERVURE D'OR

- 1982: ALAIN LANDEAU
- 1983: ANSELMO ZERI
- 1984: CENY BREEMAN
- 1985: LOTHAR DÖRING
- 1986: EUGENY VERBITSKY

Andres LEPP (URSS)

E. Verbitsky commença sa carrière de modéliste en 1955, alors qu'il débutait ses études à l'institut aéronautique de Charkow. Donc relativement tard. Il fut qualifié dans notre équipe nationale, pour la première fois en 1958 et remporta d'emblée le titre de champion d'Europe. (Roumanie) Ses meilleurs résultats : 1959 Ch. Eur. 2 ème; 1961 Ch. du Monde 6 ème; 1965 CH du Monde Kauchava 3 ème; 1971 Ch. du Monde Goteborg 4 ème; 1975 Ch. du Monde Plovdiv 2 ème; 1977 Ch. du Monde Roskilde 3 ème (en proxy); 1981 Ch. du Monde Burgos 2 ème; 1984 Ch d'Eur. Livno 1 er; 1985 CH du Monde Livno 4 ème; 1986 Ch. d'Europe Pitesti 1 er. Huit fois il remporta le titre de champion des pays socialistes, et dix fois il fut champion d'URSS.

Il n'est pas seulement lui-même un bon modéliste, mais il forma d'excellents élèves, dont les noms sont fort connus: commencèrent chez lui MORZISKI Valentin (F1C) ISSAJENKO Victor (F1A) et Sergei SAMOKISH (F1B). On peut dire qu'il est le patron des modélistes F1C en URSS. Il travaille actuellement à l'aéroclub de Charkow, de profession il est ingénieur aéronautique. Il se trouve ainsi depuis 30 ans dans l'élite mondiale du vol libre, ce qui explique le fait qu'il ne reste jamais sur place, il recherche constamment de nouvelles constructions et solutions. Beaucoup de ses constructions sont actuellement universellement répandues : frein d'hélice, pales repliables etc.....Il a toujours de bonnes idées dans sa tête.

Je le connais personnellement depuis 19 ans (1968) et je puis dire qu'il est un excellent camarade, prêt à aider les autres, et qui ne fait aucun mystère autour de ses modèles. Il a atteint les sommets en sport mais il lui manque la couronne sublime: le titre de champion du monde. (je pense que la Fortune n'est pas en bons termes avec lui) Aussi travaille-t-il actuellement beaucoup pour atteindre ce but. Il a un fils qui suit les mêmes études que son père, mais qui malheureusement ne s'intéresse pas au vol libre. Verbitsky est également entraîneur en Ukraine et participe activement à la vie du vol libre en Union Soviétique.

## in Dutech

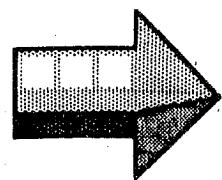
Mit Modellflug begann E. Verbitsky, im Jahre 1955, als er sein Studium im Charkowischer Fluginstitut begann. Also ganz spät. In unserer Nationalmannschaft wurde er „zum ersten Mal“ 1958 qualifiziert, und hat sofort den E.M. Titel gewonnen (Rumänien). Seine besten Ergebnisse: 1959- EM Charkow 2 Platz.; 1961 -WM in der BRD 6 Platz; 1965 -WM Kauchava 3 PLatz; 1971-WM Goteborg 4 PLatz; 1975-WM Plovdiv 2 Platz; 1977- WM Roskilde 3 Platz (proxy Zilberg) 1981 - WM Burgos 2 Platz; 1984 -EM Livno 1 Platz; 1985 WM Livno 4 Platz; 1986- EM Pitesti 1 Platz. - 8 Mal hat er Wettkämpfe zwischen sozialistischen Ländern gewonnen und 10 Mal wurde er Meister der S.U.

Er fliegt nicht nur selbst gut, er hat auch gute Schüler, deren Namen sehr viel selbst sagen. Von Anfang an haben bei ihm gelernt folgende Sportler: MOZIRSKI Valentin F1C (2 in Mostar 1984); ISSAJENKO Viktor F1A; SAMOHISCH Sergei (2 in Roskilde 1977).

FOTO: SERGEI  
3603

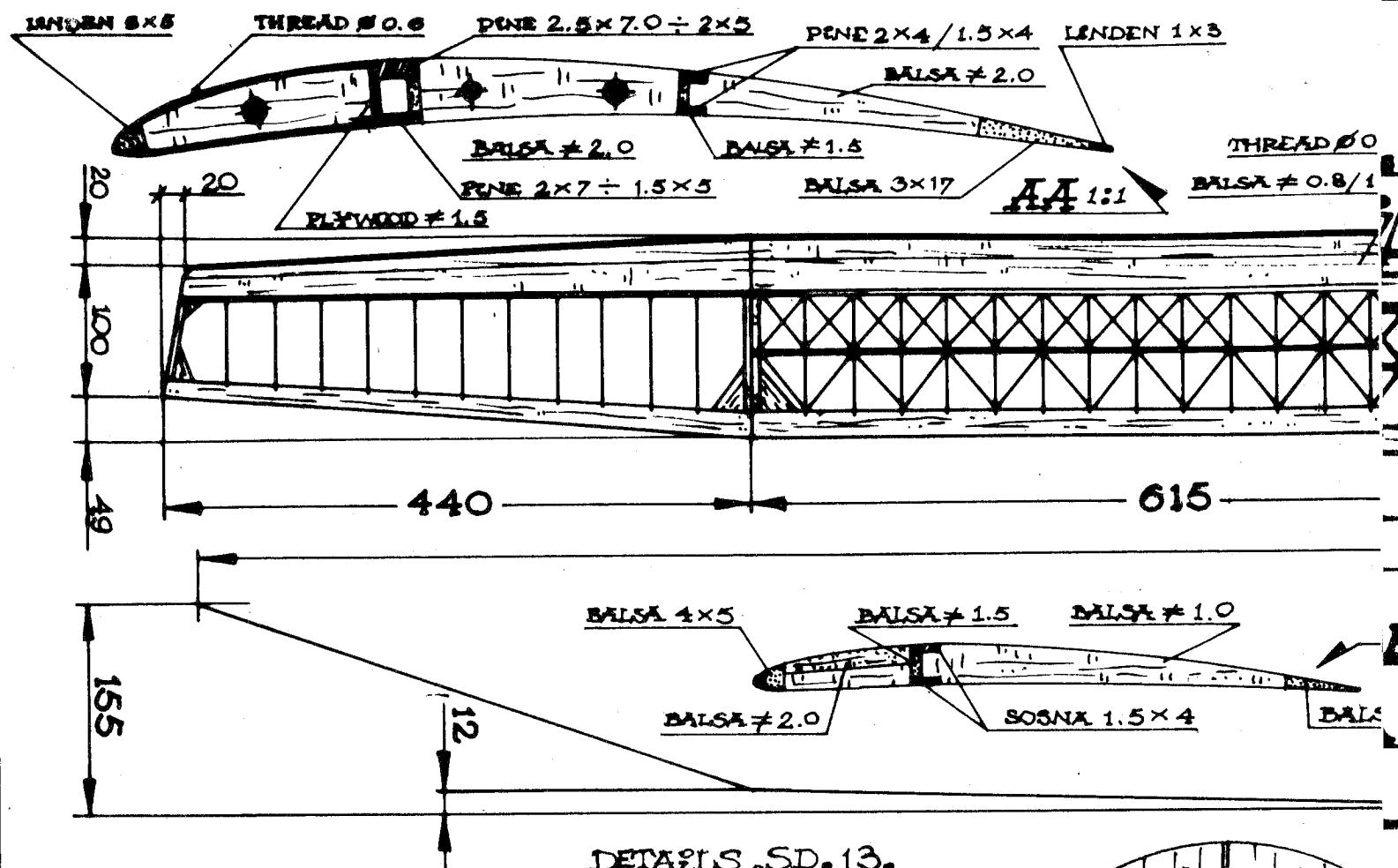
F1C 36 6

Didier BARBERIS  
CHAMPION D'EUROPE 1986

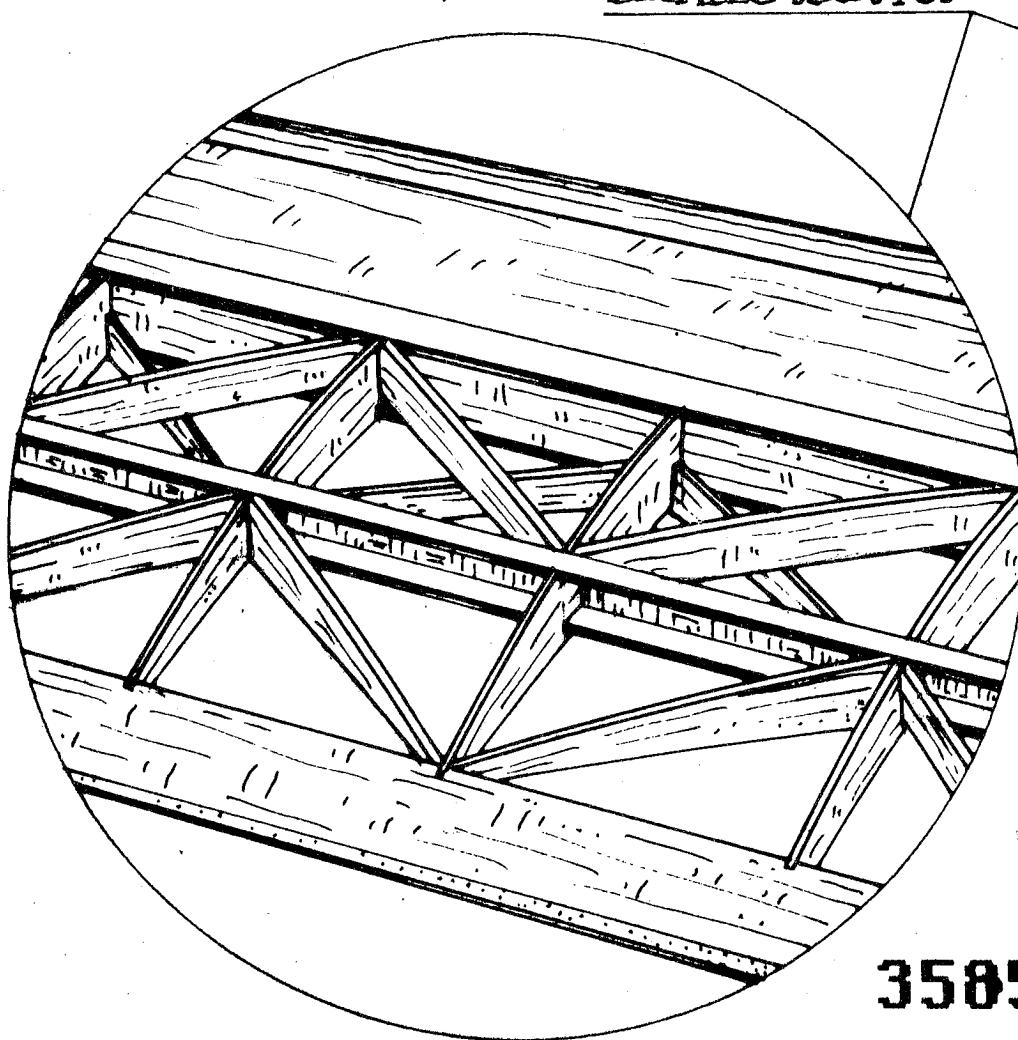


3583

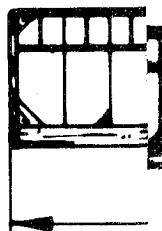




DETAILS .SD.13.



3585



WING COVERED BY JAPANESE  
PAPER: BLACK

Diagram illustrating a three-wire connection for a 12V battery. The top wire is labeled "RED" and the bottom wire is labeled "WHITE". A third wire, labeled "BLACK", is connected to the center terminal of a three-terminal connector. The connector has a "5" and a "12" rating. The wires are shown entering the connector from the left and exiting to the right.

WING AREA 28.78  $\text{dm}^2$   
 STABILIZATOR 4.46  $\text{dm}^2$   
 TOTAL AREA 33.24  $\text{dm}^2$   
 TOTAL WEIGHT 419g  
 WING PROFIL B. 7457d  
modif. down



BIB

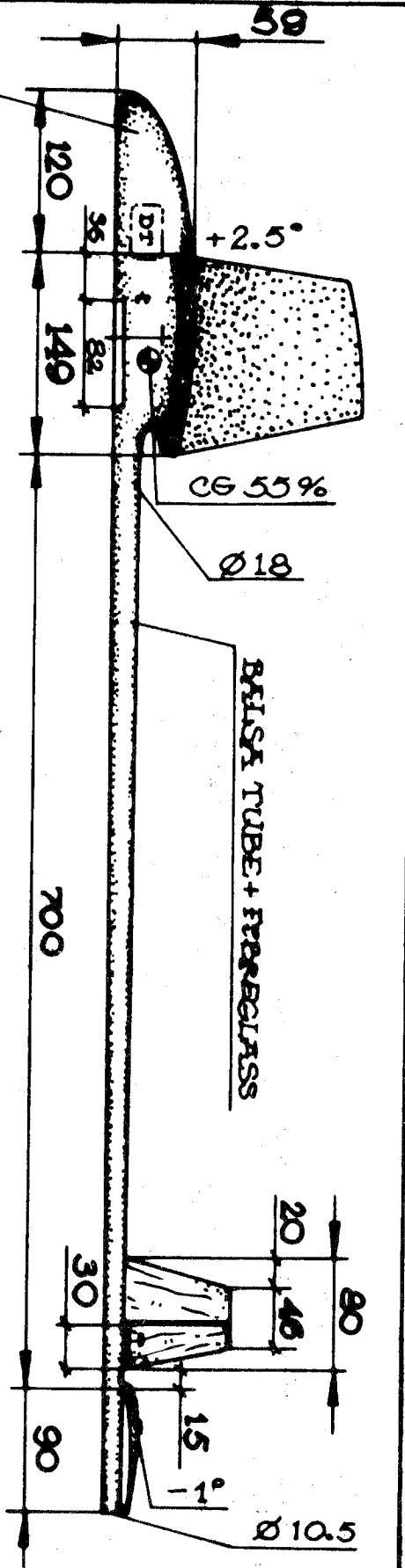
196

POLESH GLEDER F1A \* FA9  
by Dariusz STEFALSKIE

3586

AERO MODEL CLUB MDK im. M. Skórnicka  
AEROCŁUB WROCŁAW  
DRAWN BY JERZY J. KACZOREK. MNL. OLD BOY. Sh. 100  
POLAND

විජේ 13.



+3° 56%

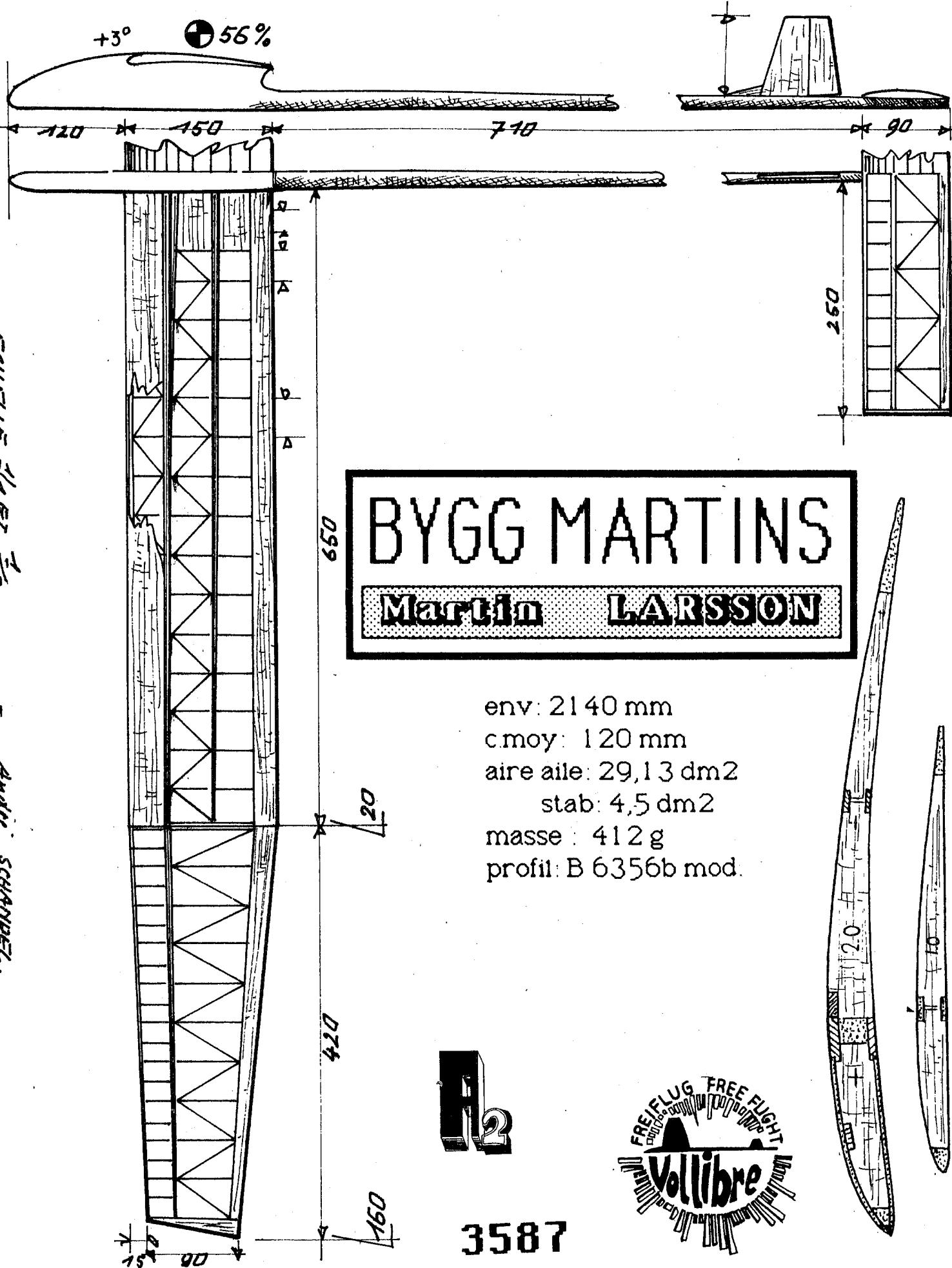
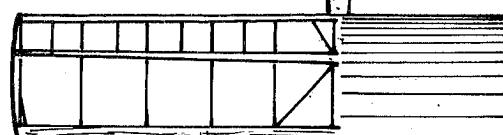
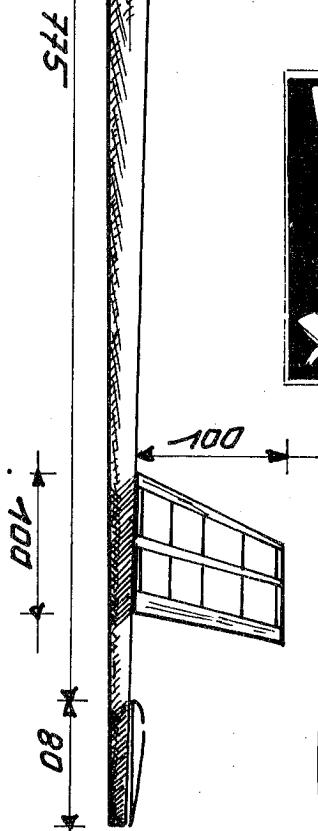
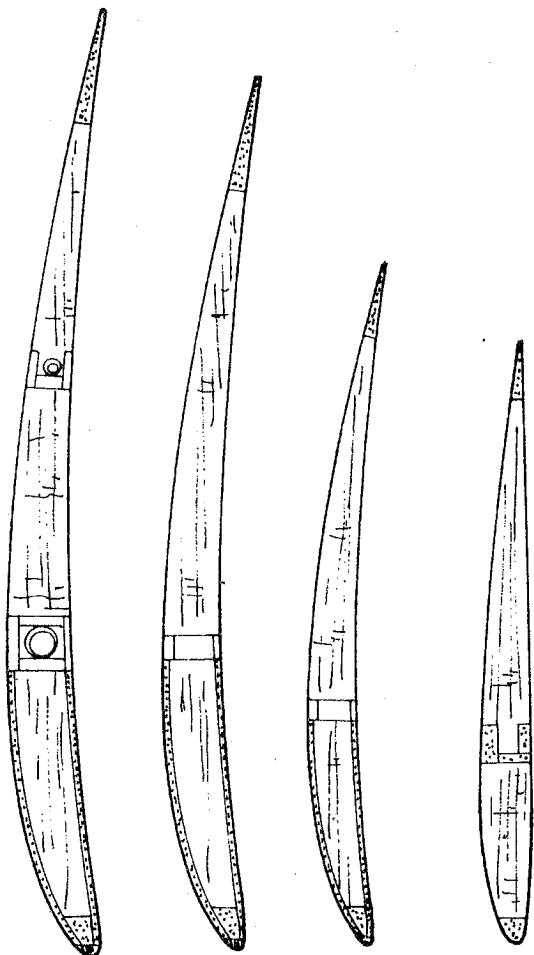
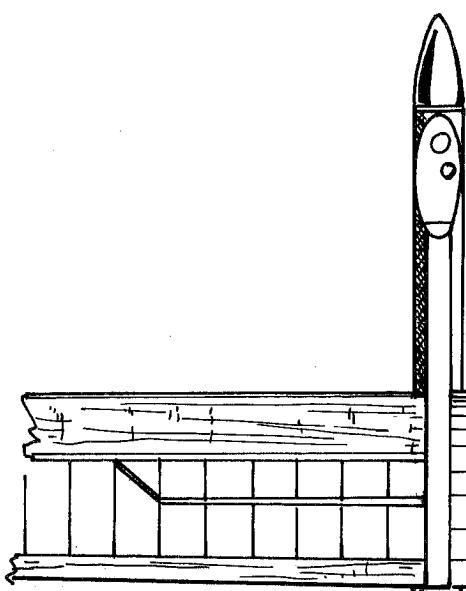
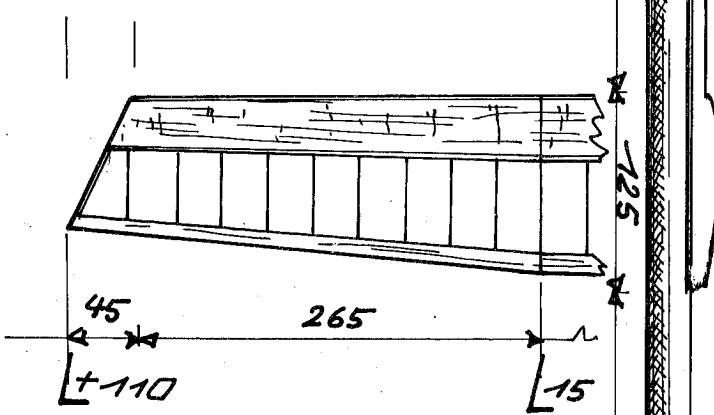




PHOTO. J. BOOS. -

3588

**COMANCHERO**  
**ARNO 13+14**  
**ARNO HACKEN**  
**NL.**



**3589**

ARNO HACKEN - A. SCHANDORF

2/5

$\Delta 20^\circ$

DIMETRE 580  
PAS 730

420

$\varnothing 28,5$



**E. ECOFFELIK**  
Pologne

masses:

aile: 45g

stab: 6g

total: 198 g

aires:

15,6 dm<sup>2</sup>

3,2 dm<sup>2</sup>

18,8 dm<sup>2</sup>

**3590**

A. SCHANDORF - d'après. MODELARZ

$\Delta 40^\circ$

200

120

180

225

110

10

10

110

1260

BERO D'ATTAQUE

$+30^\circ$

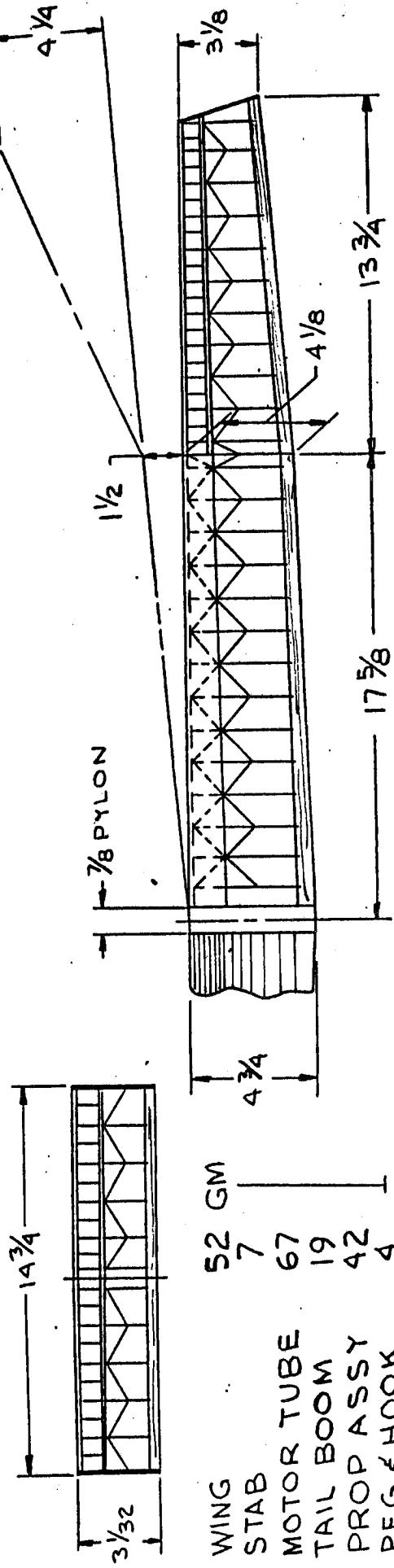
TUBE DUR. ALU.

BASSE ROUE

125

100

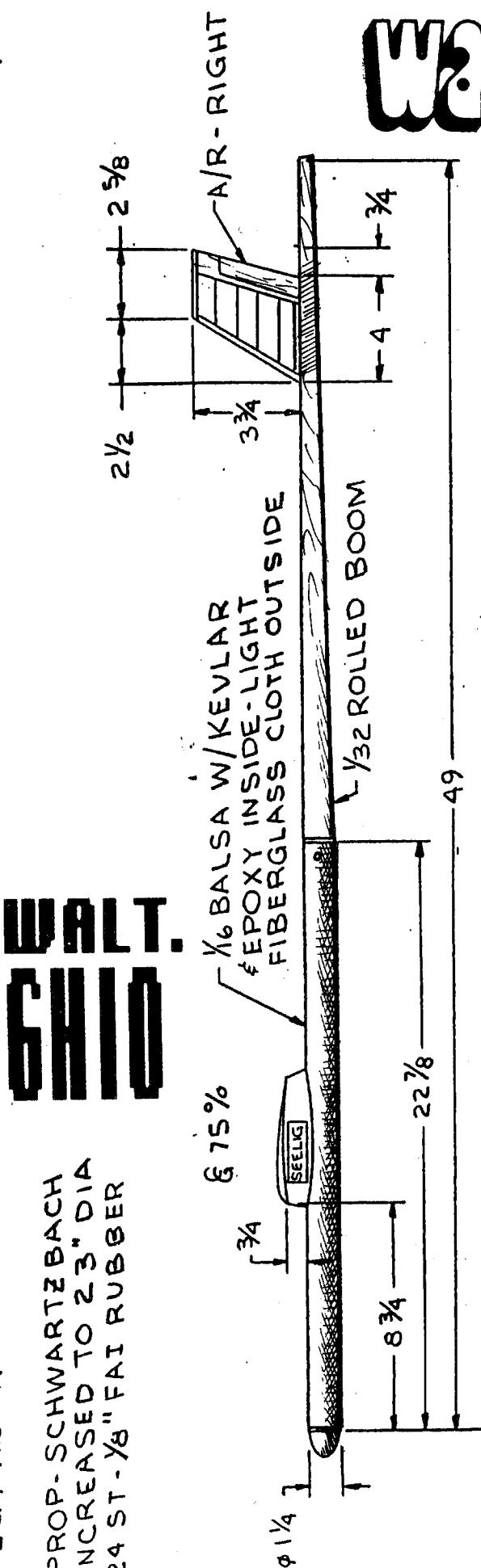
Echelle - 1/50



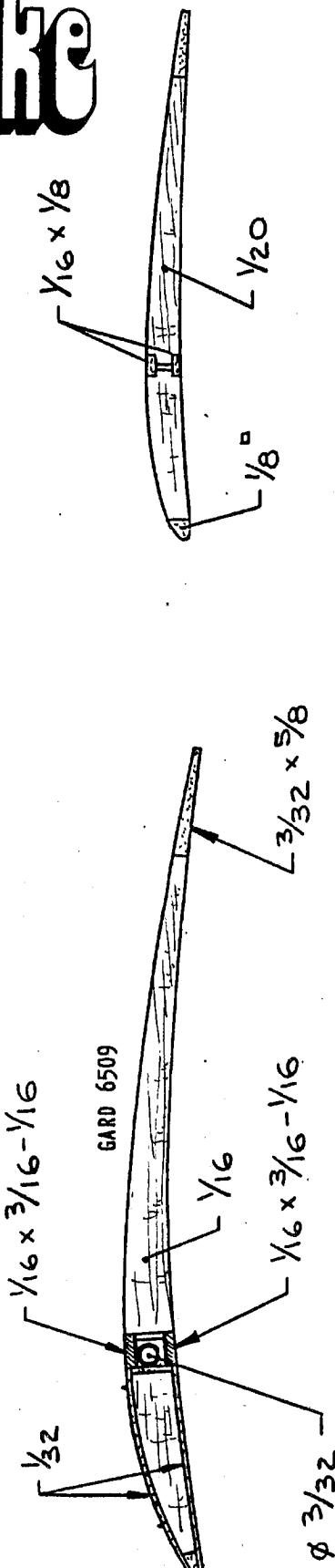
3591

PROP-SCHWARTZ BACH  
INCREASED TO 2 3" DIA  
24 ST- $\frac{1}{8}$ " FAI RUBBER

**WALT.**

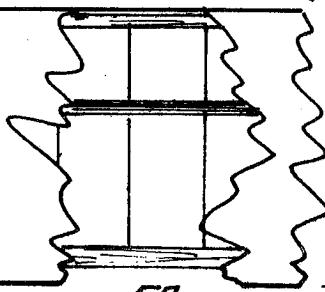


**SHADOW 85**

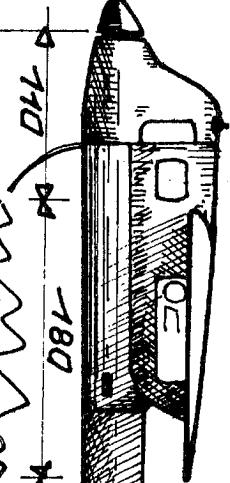


EXHAUST 1/8 OR 1/4

ENNIKOLAJEFO



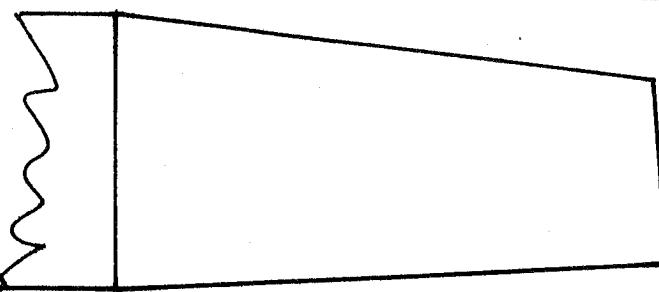
545



110

180

Q42

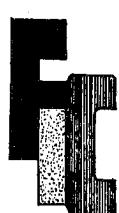


360

120  
29°

+25°

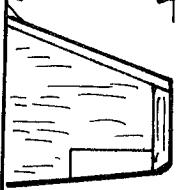
ENTHÜLLE - TH ER 2/5



580

860

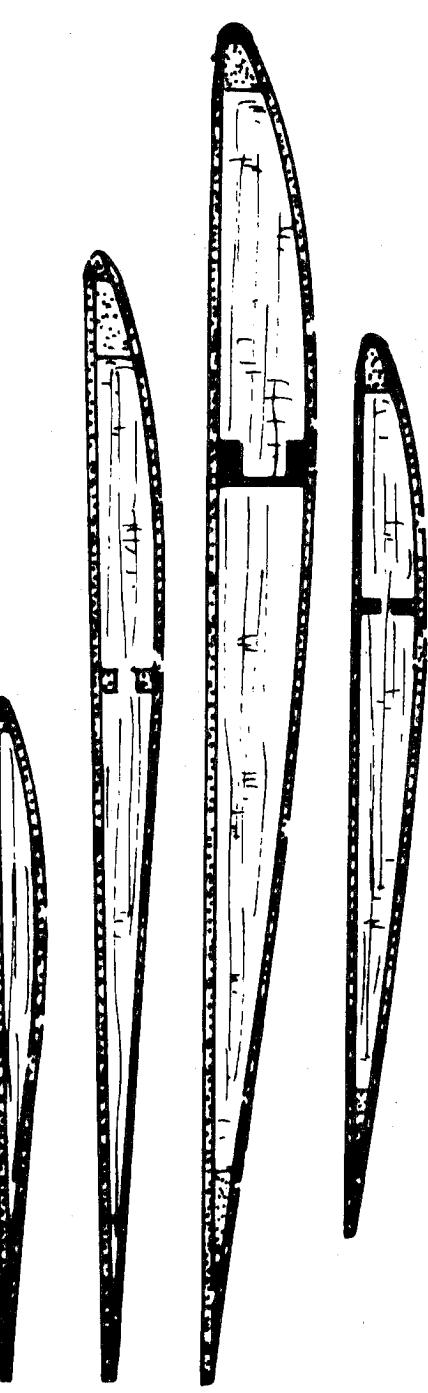
150

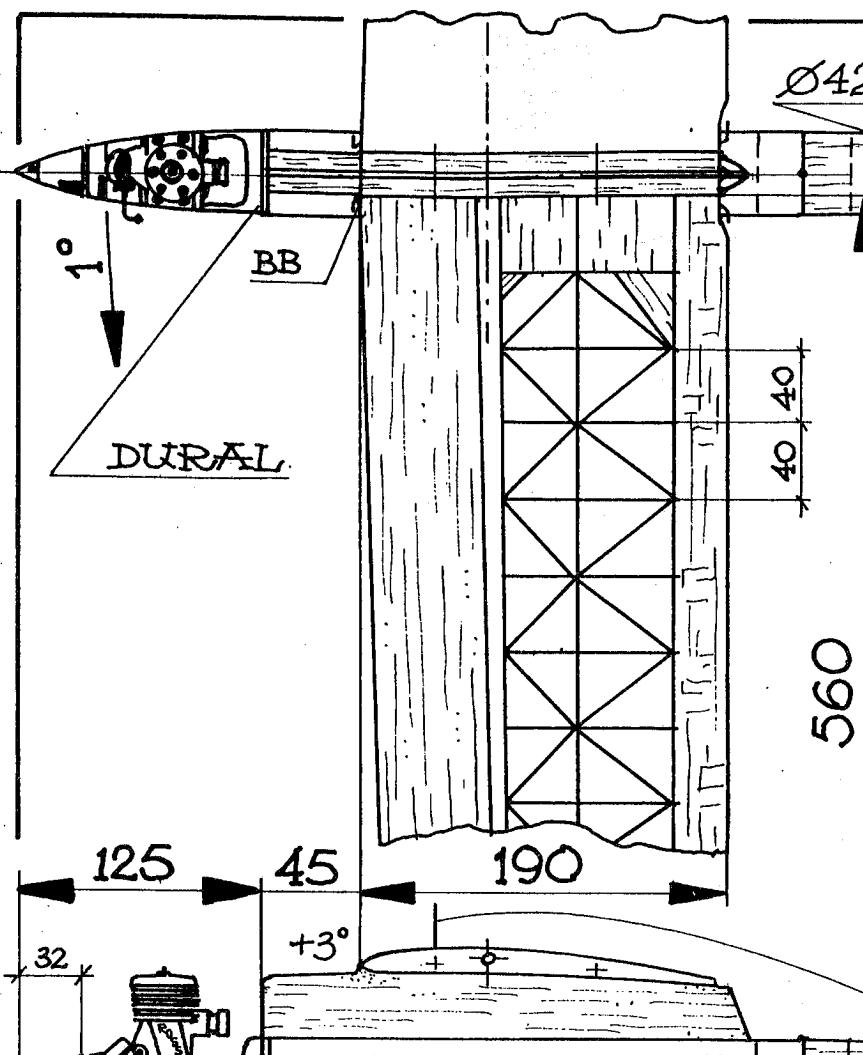


55

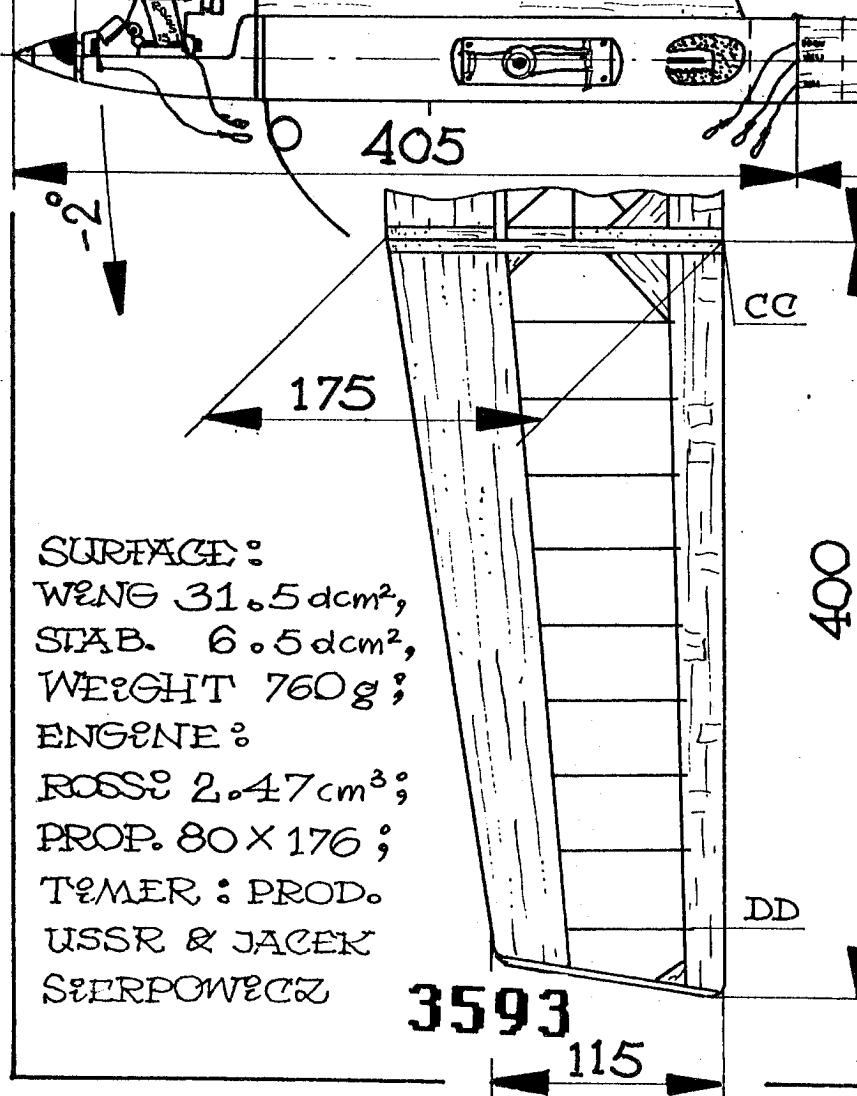
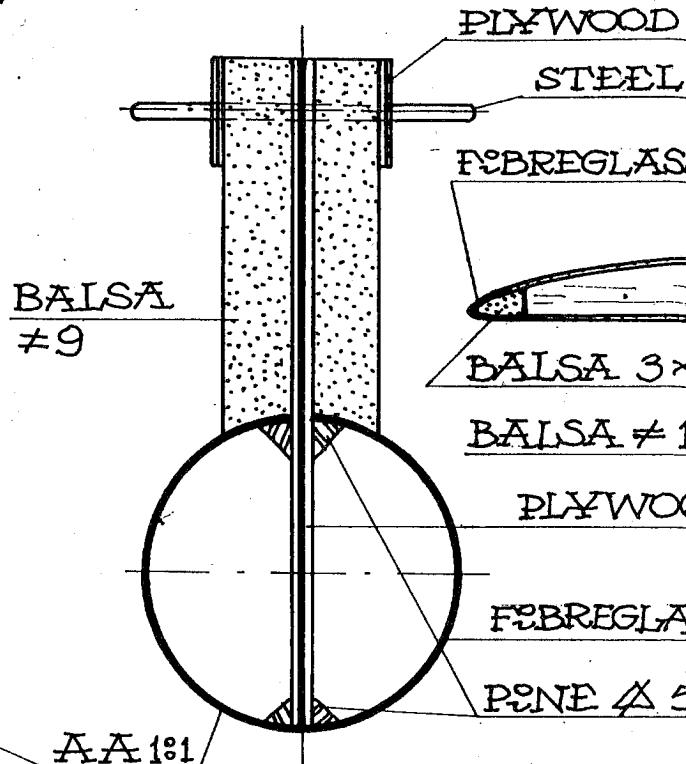
Q18

3592

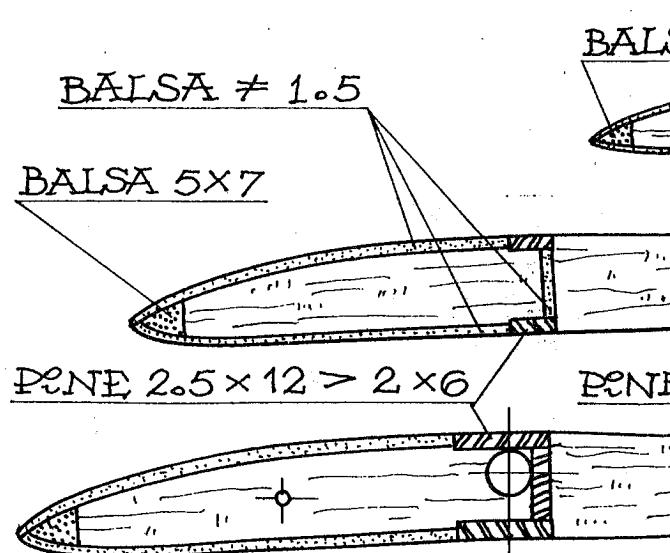




$\varnothing 42 > \varnothing 20$  Balsa  $2 \times 1.5$  &



SURFACE:  
WENG 31.5  $\text{dm}^2$ ,  
STAB. 6.5  $\text{dm}^2$ ,  
WEIGHT 760g;  
ENGINE:  
ROSS 2.47  $\text{cm}^3$ ,  
PROP. 80 x 176;  
TIMER: PROD.  
USSR & JACEK  
SIERPOWICZ



SPoHR 3  
by JACEK SIER

BREGGLASS #0.06

1.5

2 STEEL  $\varnothing 0.6 \times 1$

0.06

EE 1:1

AL. 0.05

DURAL #0.6

7x7

EPOXY GLUE  
# 2.5 / 3.0/

# 1.0

130

60

105

12

20

120

116

14

130

BALSA # 1

3x5

BALSA 5x22

DD 1:1

BALSA # 1.5

x6

BALSA 5x27

BALSA 2x6

CC 1:1

PINE 2x6

BB 1:1



**F1G. 1986**

DWECK MKL. OLD BOY AEROCIUB WROCŁAWSKI POLAND

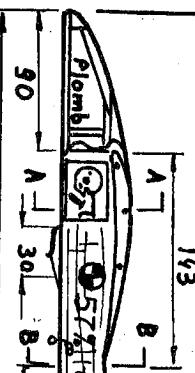
COVERING ONLY WINGS - RED & BLACK  
JAPANESE PAPER

DRAWN BY JERZY J. KACZORZEK '86

3594

200

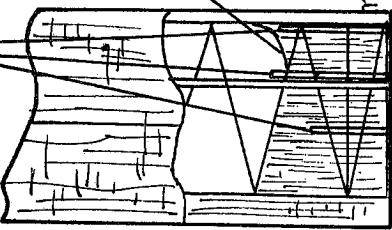
LE MODELE REDUIT D'AVION



logement des c.a.p. de  
fixation d'aile  
tubes alu Ø 3/3,6  
collés à  
l'orolite

intrados rempli entre les nervures  
de balsa moyen 1,5  
jusqu'ici

crochet du turbulisateur  
c.a.p. 0,6 mm



"AUSTRIA 2"

MASSES

AILLE: 200g

STAB: 8g

PUS: 205g.

planeur nordique de AIRES: 29,3 dm<sup>2</sup>

Václav HORČÍČKA

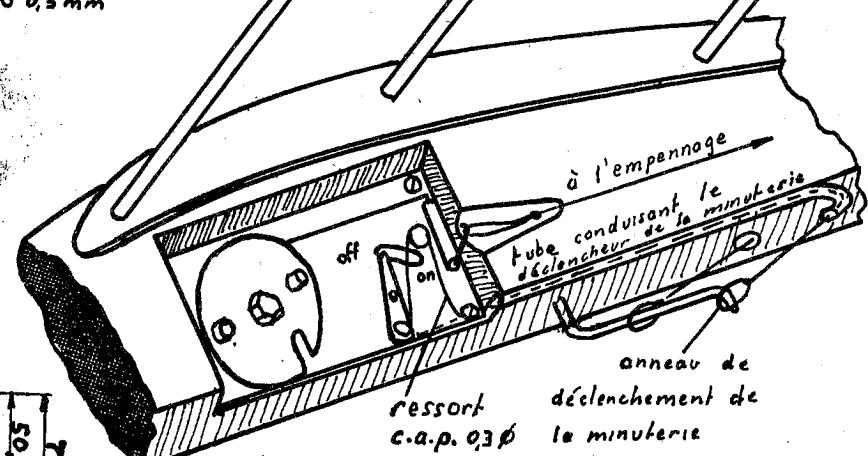
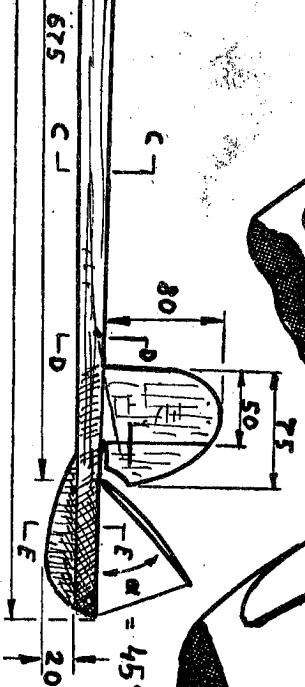
AUTRICHE

Echelles 1/5 - 1/1  
toutes les mesures en mm

— — —  
fil nylon fin  
Ø ~ 0,3 mm

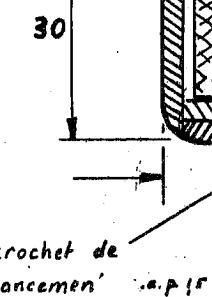
995

derive balsa moyen 1,5 mm



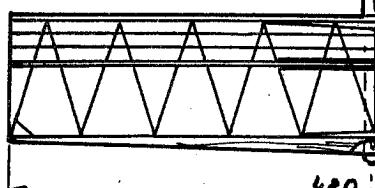
à l'empennage  
tube conduisant le  
déclencheur de la minuterie  
ressort c.a.p. 0,36

anneau de  
déclenchement de  
la minuterie



crochet de  
lancement c.a.p. 1,5 mm

48



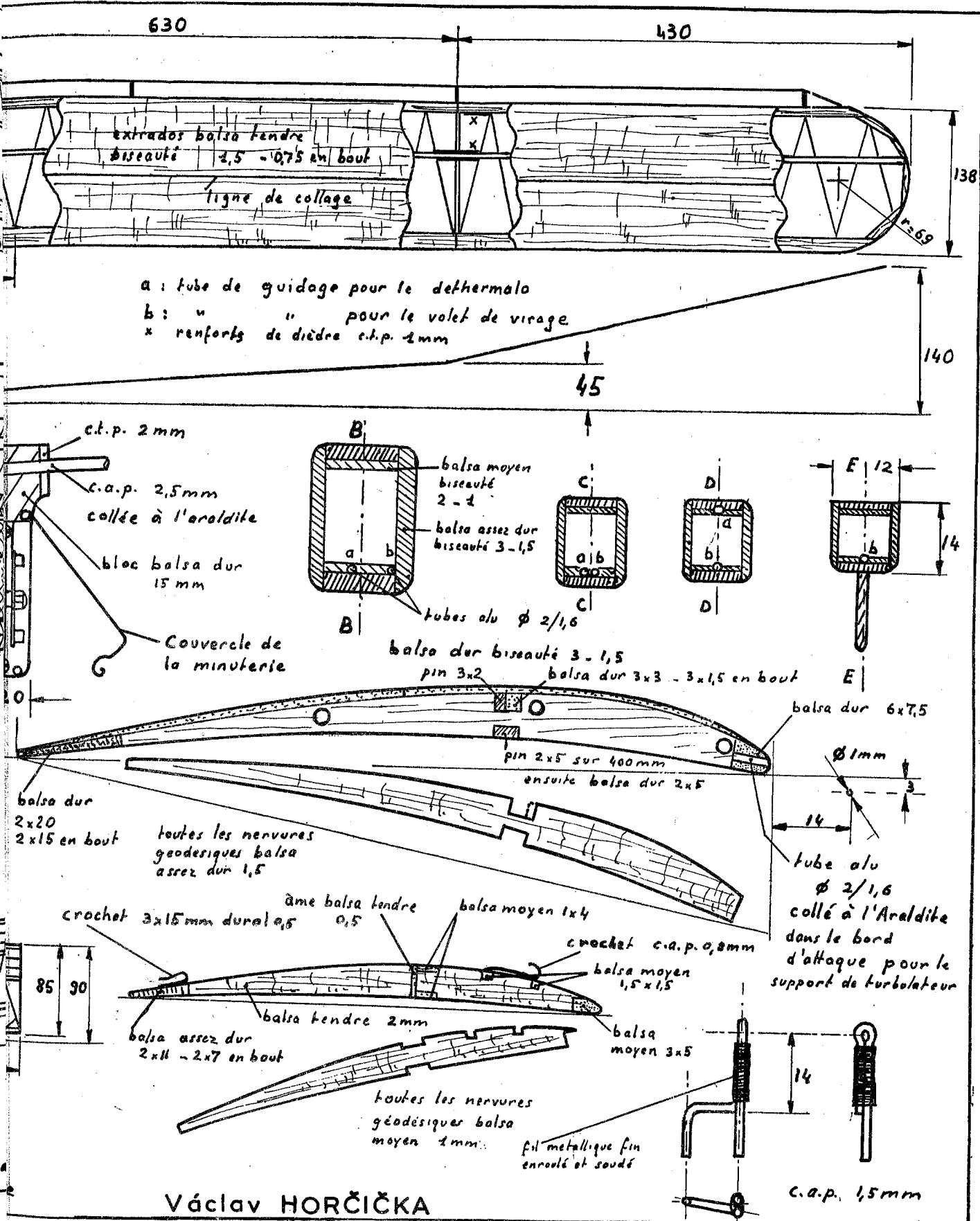
couvercle de minuterie  
dural 95 mm

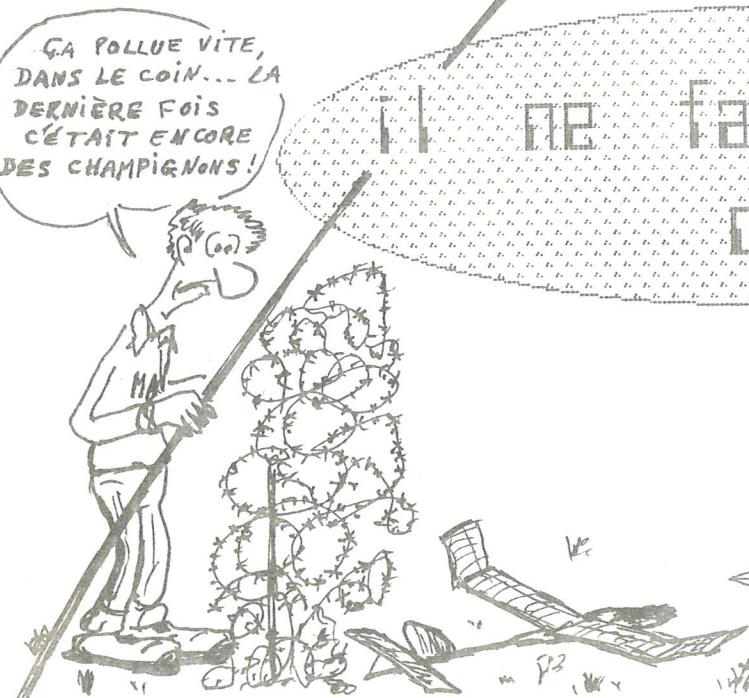
charnière c.a.p. 1mm

renfort c.b.p. 0,8 mm  
collé sous l'empennage

G.R.

RECORD RECORD RECORD 3595





Il faut l'arracher !

JEAN WANTZENRIETHER

LES JOIES DE LA RÉCUP. VERSION LUC 86.

... ce fut la moralité que proclama rayonnant le double vainqueur de la journée. Premier et deuxième au classement, Guy GIUDICI ne nous dit pas s'il prenait ce mot au premier, deuxième ou même troisième degré... Il expliquait cependant que la météo régnante exigeait une bonne connaissance des lieux, et une subtile interprétation conjointe des mylars et des bouffées d'air chaud. Température très agréable pour la saison malgré un ciel couvert... 16 novembre... vent léger très apprécié par tous après les burrasques des jours précédents... direction du vent... ha! c'est là que cela se gâta: droit sur les hangars des paras, lesquels fort sumpas au demeurant, et jusque sur les rangées d'arbres bordant le terrain. Du travail pour les perches, on n'avait pas vu cela de long-temps au Luc. Mais du travail en moins pour les chronos, car il n'y eut pas de fly-off.

Le vainqueur sortant se retrouve troisième. Ayant perdu son meilleur '25% de CG', J.F. FRUGOLI en avait construit une copie, mais comme souvent les vols ne coïncidaient rien, eux. Ce jour-là, il fallait de la grimpée !

Premier et seul Outre-alpin, Giulio GASTALDO n'était pas du tout content de ses modèles. Ils avaient arraché une deuxième place au récent championnat d'Italie, mais pour l'occasion volé cinq fois sous la pluie tenace... le réglage avait disparu !

En bonne place, le super-ancien du Luc, Edouard FERAUD. Non, ce n'est pas son bagout légendaire qui lui valut un splendide trophée des Vétérans, mais bien une valeur sportive sur laquelle les ans n'ont pas de prise.

Lauréat une fois de plus - mais encore une fois sans prime - du modèle le plus original, Emmanuel FILLON faisait voler un "Hurel-Dubois" étonnant. Allongement incalculable sur une aile multi-haubannée en structure Jedelsky plaque creuse. 50 ans après... chapeau, Maître ! Et dans son coffre, de nouveaux moulages plastique ultra-légers, qui nous promettent de bien belles futures maquettes.

Et tiens ! qui voilà ? Un ancien vainqueur venait nous faire l'hommage souriant d'une visite fort appréciée, modèle à l'appui. Lulu MILLET cassa tout de même son taxi dans les arbres au dernier vol. 10 ans... Refaites-nous donc souvent des concours tout près de chez nous, SVP.

Le tout se déroulait de manière fort plaisante pour l'œil. Vu le vent, les concurrents quittaient le parking à la course, modèle remonté, pour aller larguer 150 mètres plus loin. De quoi laisser admirer de bien belles montées. Les "nouveaux" 80 grammes et les 100 grammes "amaiqris" ont montré un potentiel grimpée appréciable. Conseil du vainqueur: ne faites pas trop grand, 13 dm<sup>2</sup> à l'aile semblent le maximum passe-partout.

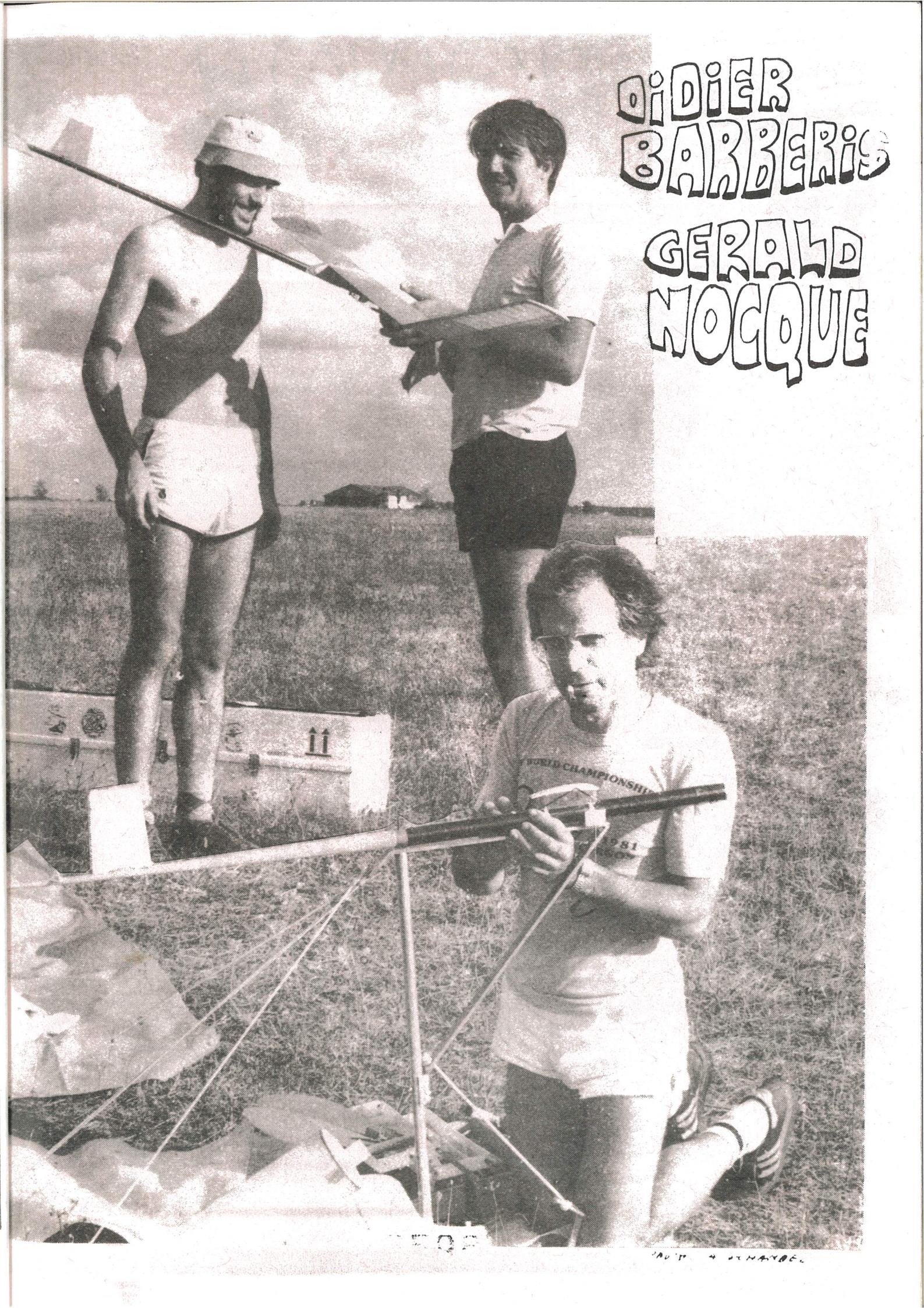
Quatre modélistes ont réussi l'exploit de classer leurs deux modèles juste l'un derrière l'autre... Le Challenge Jacques-Pouliquet retourne au MAC de Nice et Sud-Est - regrets pour l'absence de quelques habitués - et plus de regrets encore pour l'âge moyen en hausse, semble-t-il, constante... L'an prochain, cela ira mieux. Sûrement !

Challenge Jacques-Pouliquet :

MAC Nice Sud-Est	360	316	232	:	908
MAC Marseille	343	247	210	:	800
AC Vauclusien	289	250	172	:	711

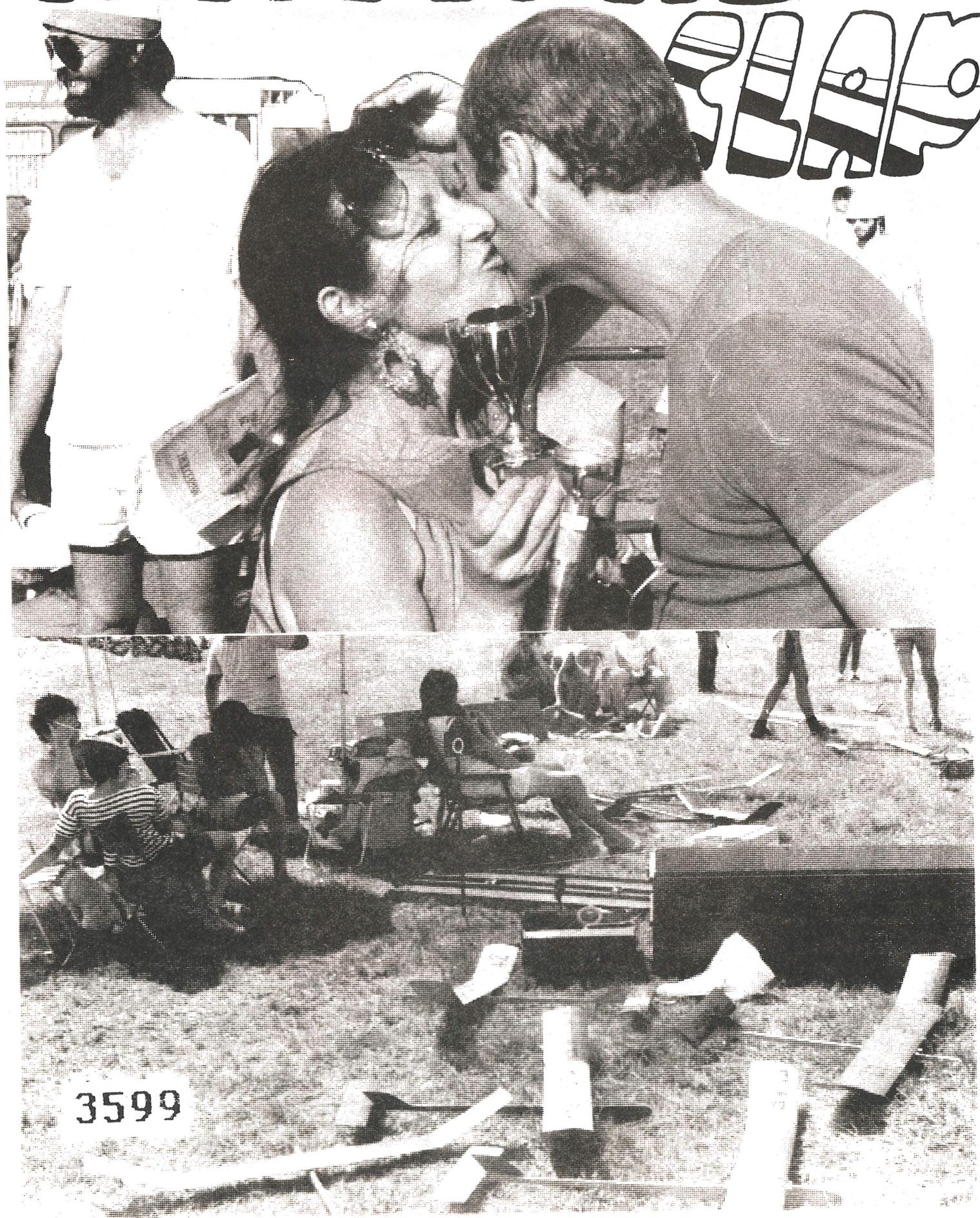
Individuels :

1. Guy GIUDICI, MACNSE 120,120,120 : 360
2. Le même... 116,120,118 : 354
3. J.Francis FRUGOLI, Marseille 103,120,120 : 343
4. Louise MOLLA, Romans, 335 - 6. MATHERAT, Romans, 319 - 6. Le même, 319 - 8. LARUELLE, MACNSE, 316 - 9. Louise MOLLA, 315 - 10. SOLENGO, Cannes, 313 - 11. LARUELLE, 296 - 12. FERAUD, Cannes, 295 - 13. LAVENENT, Vaucluse, 289 - 14. LAVENENT, 280 - 15. SOLENGO, 279 - 16. J.F. FRUGOLI, 273 - 17. GASTALDO, Turin, 264 - 18. MILLET, cherchant un club, 263 - 19. WANTZ... 256 - 20. LANGLET, Vaucluse, 250 - 21. GASTALDO, 247 - 21. Michel FRUGOLI, Marseille, 247 - 23. FILLON, MACNSE, 232 - 24. LANGLET, 215 - 25. LATY, Marseille, 210 - 26. FERAUD, 208 - 27. CERNY, Marseille, 190 - 28. CERNY, 177 - 29. TABAS, Vaucluse, 172 - 30. FILLON, 135.

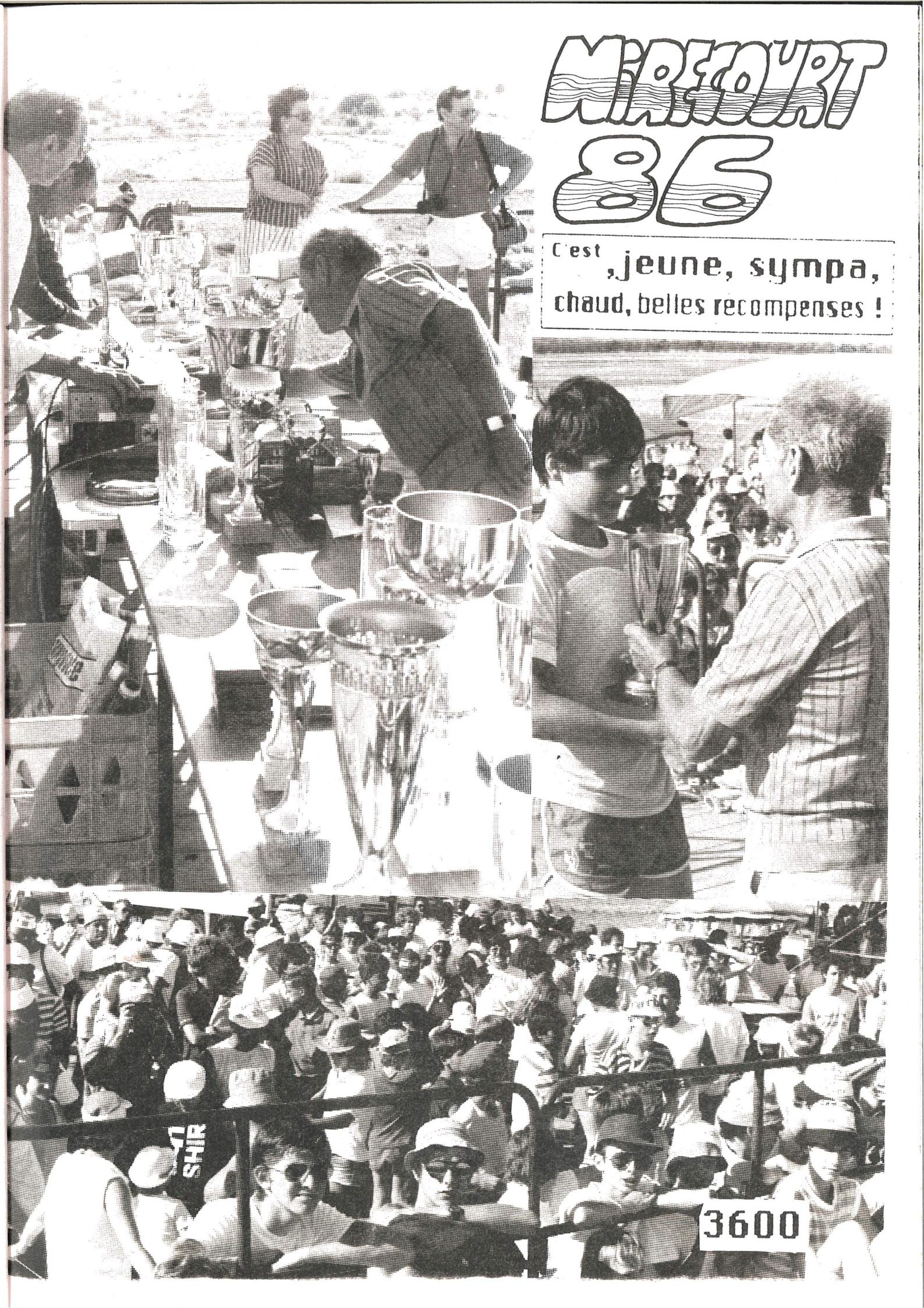


Didier  
Barberis  
Gerald  
Nogque

# NATIONAL 9



3599



# MIREFOURT 86

C'est ,jeune, sympa,  
chaud, belles récompenses !

3600

# REINER HOFSSÄSS



Photo - J. BOUS -



Offenbourg (RFA) concours Vol d'intérieur le 8/3/87  
gymnase Schiller début des opérations 9H  
OFFENBURG Seaflugwettbewerb TH. DID Beginner PI.THO  
am 8 März 1987 Schillergymnasium (Ostsiedl) Adresse:  
Uwe BUNDESEN - In der Bunt 6-76 OFFENBURG D - RFA  
Tel 0781 / 58282

CHAMPIONNATS  
D'EUROPE - 1986  
PIESTI - ROUMANIE -  
- GERALD NOCQUE (F)  
VICE CHAMPION EN  
F1 B.  
- DIDIER BARBERIS  
CHAMPION D'EUROPE  
EN - F1 A.  
- ACOTÉ DE LUI  
A. LANDEAU ET  
A. ROUX. -  
- ALAIN LANDEAU -  
EN F1 C - ASSIS  
SUR LA CAISSE - J.L.  
DRAPEAU - CHEF  
D'ÉQUIPE -





CHAMPIONNATS DU MONDE INDOOR - CARDINGTON - 1986 -  
EN HAUT O. COGNET - EN BAS - EQUIPE DE FRANCE - COGNET - CHABOT - CHAMPION - VALERY

Man kann sagen dass er der "Patron" aller F1C Flieger in der S.U. ist. Zur Zeit arbeitet er im Aeroklub zu Charkow. Beruflich ist er Flugbauingenieur. Also er ist beinahe 30 Jahre in der Weltspitze. Das erklärt die Tatsache dass , er niemals stehen bleibt, er sucht immer neue Konstruktionen und Lösungen. Viele von ihm, zum ersten Male benutzte Konstruktionen sind nun allbekannt: Propellerbremsen (zur Zeit braucht man zwar andere Konstruktionen), Klappluftschrauben für F1C. In seinem Kopf warten immer gute Ideen .

Ich kenne ihn direkt schon 19 Jahre (seit 1968) und kann sagen dass er ein ausgezeichneter Kamerad ist , der Anderen immer hilft. Er macht kein Geheimnis von seinen Modellen. Im Sport hat er viel erreicht, aber die Krönung fehlt ihm, der WM Titel (ich denke dass er mit Fortuna nicht im besten Verhältniss steht) Nun arbeitet er stark daran diesen Schönheitsfehler zu beseitigen. Er hat einen Sohn der auch im Fluginstitut studiert, er beschäftigt sich leider nicht mit Flugmodellbau. Er ist auch verdienter Trainer der UKR. SSR und nimmt aktiv am Modellbauleben teil FORTS. VON SEITE 3583

## NOUVEAUX ADONNES

GIAUFFRET DESIRE  
38 RTE DE VILLEFRANCHE  
06 340 LA TRINITE  
FRANCE

RUE M.  
38 RUE NATIONALE  
77160 DIGOIN  
FRANCE

BONNICI GERARD  
3 RUE CHATEAUBRIAND  
29 239 GOUESNOU  
FRANCE

WATSON P.  
5 ALMOND AVE. LEAMINGTON  
SPA - WARWICKSHIRE CV 326  
0D G.B.

FORDHAM K.  
26 GEOFFREY BISHOP AVE  
FULBURN CAMBRIDGE CB1 5BV  
G.B.

SPEEDY GUIDO  
1005 MELROSE DR.  
ANDERSON IN 46011  
USA

SCHALLER URS  
VIA MAFFIA 60 R.  
50125 FIRENZE  
ITALIE

SUITE PAGE : 3684

**Meilleurs VŒUX  
pour 1987**

**Mit den besten  
Wünschen für 1987**

**With best wishes for  
New Year**

**André SCHANDEL Vol Libre**



## 10 è JOURNÉES INTERNATIONALES POITOU

Bulletin d'engagement/ Entering form/ Einschreibung

Nom/Surname/Name.....

Prénom/ Chr.Name/Vorname.....

Adresse/Address/Anschrift.....

Nationalité/Nationality/Nationalität.....

FAI licence NO: .....

Catégorie  F1A

Pour 1 catégorie ..... 120F

Class  F1B

For 1 class

Klasse  F1C

Für 1 Klasse

F1A (juniors -19ans)

" 2-3 " ..... 160F

Nombre de repas de midi sur le terrain 22/08 ..... X40=

Number of lunch noon on the ground for the 23/08 ..... X40=

Nombre de participants au repas de clôture

Number of personne taking part on the ending lunch ..... X 90=

Zahl der Teilnehmer am Schlussbankett

J'adresse la somme de / I send the sum of/ Ich sende die Summe  
à/to/an

Mr MICHEL POUSSARD  
78, rue La Fontaine 79100 THOUARS FRANCE

Pouvez vous nous aider à chronométrer  
Can you help us to keep the times

Können Sie uns helfen als Zeitnehmer

22/08

23/08

Repas de midi fourni aux chronométreurs

Mittagessen gestellt,für Zeitnehmer

Faire une croix dans case/ Draw a cross/Mit einem Kreuz anzeichnen

# VOL LIBRE

3604

Championnats du Monde 1987  
d'Aéro-Modélisme Vol Libre



### BULLETIN D'INFORMATION N° 1

#### INVITATION OFFICIELLE :

Les Aéro-Clubs Nationaux, membres de la Fédération Aéronautique Internationale ( FAI ) sont invités à participer aux CHAMPIONNATS DU MONDE DE VOL LIBRE 1987 dans les Classes F1A - F1B - F1C .

#### Dates et Lieu :

Du lundi 10 au Dimanche 16 Août 1987  
À NOIZÉ, près de THOUARS (Deux-Sèvres -79) FRANCE.  
THOUARS est situé à 300 Km Sud-Ouest de PARIS, au sud de la LOIRE, entre NANTES et TOURS .

#### Organisateur :

Le Championnat du Monde de Vol Libre est organisé par La Fédération Française d'Aéromodélisme (FFAM )  
Membre de l'Aéro-Club de FRANCE .  
Le Comité d'Organisation se nomme :  
"C.O. VOL LIBRE 87 "

#### Règlements :

Le Code Sportif de la FAI , sections 1 et 4 et liste d'amendements applicables pour 1987 .

#### Participation :

Chaque Aéro-Club National est invité à engager une équipe nationale de trois concurrents par classe ( F1A, F1B, F1C ), un Chef d'équipe et un Chef d'équipe adjoint .  
Les trois Champions du Monde sortants ( LIVNO 85 ) sont également invités , avec l'accord de leur Aéro-Club National , à défendre leur titre ( 2.3.5 )  
Tous les participants doivent être en possession de la licence FAI 1987 qu'ils devront présenter au moment du contrôle des modèles .

#### Langues Officielles :

Français et Anglais .

#### Jury FAI :

Ian KAYNES Président du S/C Vol Libre de la CIAM  
Sandy PIMENOFF Président de la CIAM  
Pierre CHAUSSEBOURG Secrétaire adjoint de la CIAM

#### PROGRAMME :

Lundi 10 Août	Accueil des Participants à partir de 12h00 au Lycée Jean MOULIN à THOUARS - Réunion des Chefs d'équipes.
Mardi 11 Août	Entrainement Officiel
Mercredi 12 Août	Contrôle des modèles
Jeudi 13 Août	Entrainement officiel
Vendredi 14 Août	Réunion des chronométreurs
Samedi 15 Août	Cérémonie d'ouverture
Dimanche 16 Août	Compétition F1A
Lundi 17 Août	Compétition F1C
	Compétition F1B
	Jour de réserve
	Cérémonie de clôture
	Repas de clôture
	Départ de tous les participants avant 12h00

#### Chronométreurs :

Les modélistes étrangers souhaitant participer au chronométrage sont invités à se faire connaître avant le 30 avril 87 ( Bulletin ci-joint ) en précisant la date pour laquelle ils s'engagent. En contrepartie ils garderont en souvenir le chronomètre qui leur sera remis le matin et bénéficieront du repas de midi

#### Transports :

Des bus seront à la disposition des participants qui en auront besoin , entre le lycée et le terrain , les 11 , 12 , 13 , 14 , 15 et 16 Août .

#### Entrainement :

Aucun entraînement ne sera autorisé sur le terrain de vol officiel avant le mardi 11 août 1987 . Il sera toutefois possible d'effectuer des vols d'essai sur l'aérodrome de THOUARS , en dehors de l'activité avion et vol à voile , après entente avec les instructeurs locaux , sur le choix de l'aire de départ .

#### Terrain de vol utilisé pour le Championnat du Monde .

C'est le terrain déjà utilisé pour le concours FAI du POITOU . Il s'agit d'une plaine de cultures de 8 Km sur 5 Km orientée SW - NE .

À cette époque de l'année , la moisson sera terminée mais il subsistera des cultures de melons , peut-être également quelques champs de tournesol et de maïs à la périphérie .

Cette plaine qui a été utilisée depuis 1977 pour des concours FAI et pour de nombreux concours locaux n'a jamais posé de problèmes majeurs pour la récupération des modèles . L'utilisation de véhicules pour la récupération des modèles sera impossible et la meilleure solution sera de récupérer à pieds .

VOIR PAGE SUIVANTE .

#### Conditions Météorologiques :

Les maxima de température se situent à la mi-juillet. Toutefois, la première quinzaine d'août correspond généralement à une période sèche, avec des vents faibles, orientés du Nord-Est ou du Sud-Ouest. C'est la période la plus favorable pour la pratique du vol à voile ou de l'aéromodélisme de Vol Libre. Pendant la première quinzaine d'août, se déroule simultanément à Poitiers : la "Coupe d'Europe des planeurs biplaces". Généralement, les conditions météorologiques se dégradent vers la fin Août avec le passage de perturbations plus ou moins orageuses venant de l'ouest.

#### Informations générales concernant le voyage :

Pour les participants arrivant à PARIS - ROISSY :  
CHARLES DE GAULLE ou ONLY :

- Par voitures de location : Prendre autoroute A 10 ( direction ORLÉANS - BORDEAUX ) Sortir à TOURS-SUD direction CHINON - puis LOUDUN - THOUARS
- Par train : Rejoindre la gare SNCF PARIS - AUZERETRY THOUARS, via TOURS et SAUMUR

#### Pris de Participation ( Payables en Francs Français )

##### 1 - Droits d'Engagement obligatoires

- Concurrents et Chef d'équipe ..... 800 FRS
- Supporter, Représentant Presse etc. .... 200 FRS ( L'engagement donne droit à un Tee-Shirt, Programme, Bus, Accès au terrain et aux Cérémonies diverses )

##### 2 - Hébergement et Repas :

- Option A : Collectif ( Lycée 400 lits )	1300 FRS
+ tous les repas du 10 au soir au 17 petit déjeuner	
- Option B : CAMPING + tous les repas	1000 FRS
- Option C : CAMPING + Repas de clôture	350 FRS
- Option D : CAMPING Seul	200 FRS
- Option E : Repas de clôture seul	150 FRS
- Option F : Tous les repas	800 FRS

\* Tous les repas " signifie : 7 petits déjeuners  
6 repas de midi  
6 repas du soir  
1 repas de clôture

#### Correspondance :

Toute correspondance doit être envoyée à :

C.O. VOL LIBRE 87  
M. Michel REVERAULT  
LE GRAND CORNET  
ST. JEAN  
79100 THOUARS  
FRANCE

#### Engagement Provisoire :

A l'aide du Bulletin d'Engagement Provisoire ci-joint à renvoyer avant le 29 Février 1987

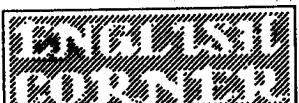
#### Engagement Définitif et Paiement :

A l'aide du Bulletin ci-joint avant le 30 avril 1987

Tous les règlements devront être parvenus pour le 31 mai 1987 à :

FFAM - CO VOL LIBRE 87  
CREDIT LYONNAIS THOUARS  
COMPTE N° 30002 - 05139 - 0501148 - Clé RIB 45  
79100 THOUARS  
FRANCE

#### INFORMATION BULLETIN N° 1



#### Official Invitation :

National Aero-Clubs, members of the Fédération Aéronautique Internationale ( FAI ) are invited to participate in the 1987 FREE FLIGHT WORLD CHAMPIONSHIPS. Classes F1A, F1B, F1C.

#### Date and Place :

August 10 - 16, 1987 at a flying site in NOIZE, near THOUARS ( Deux-Sèvres - 79 ) FRANCE. 300 km SW PARIS

#### Organiser :

The Free Flight World Championships are organised by the Fédération Française d'Aéromodélisme, FFAM, a division of the Aero-Club de FRANCE. The organisation committee is called :

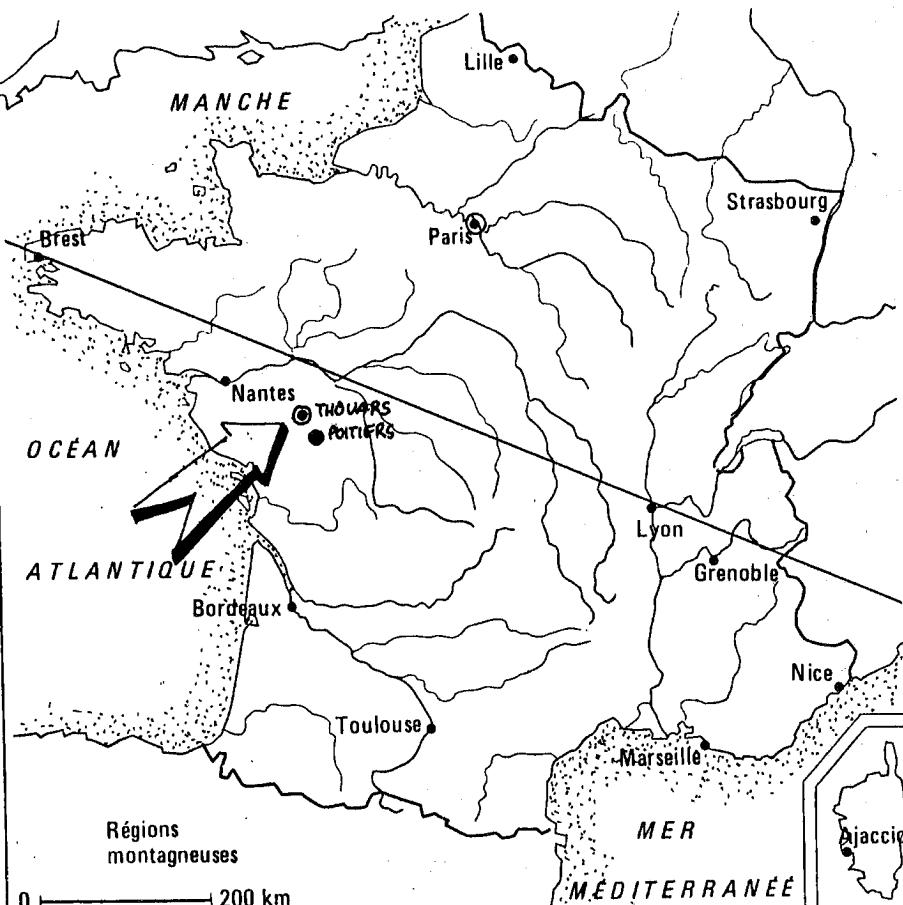
"C.O. VOL LIBRE 87 "

#### Competition Rules :

1984 FAI Sporting code section 1 and 4, plus amendments list for 1987.

#### Participation :

Every FAI affiliated national Aero-Club is invited to enter a national team of three competitors for each event and one team manager plus a team manager assistant for overall. The three individual World Champion from Livno 85 are also invited to participate in this event. Each participant must have a valid FAI sporting license which is to be presented at the model processing.



## FREE FLIGHTS EN FRANCE

### TROISIÈME CONCOURS INTERNATIONAL 2 MN MONCONTOUR 21/7/87

Nom ..... Prénom .....  
Adresse .....

Nationalité ..... Catégorie FIG   
class FIH   
klasse 1/2A

50F pour 1 catégorie  
70F pour 2-3 catégories  FF

Les engagements et le mandat ou chèque international libellé à l'ordre de VOL LIBRE MONCONTUROIS devront être adressés à : (entering form together with international money order or cheque made out to VOL LIBRE MONCONTUROIS are to be send.)

Mr MICHEL POUSSARD  
78, rue La Fontaine  
79100 THOUARS avant le 27 juillet (before/vor)  
Pouvez vous chronométrer / Time Keeper / Zeitnehmer

### CHAMPIONNATS DU MONDE VOL LIBRE 1987 FREE FLIGHT CHAMPIONSHIPS FREI FLUG WELTMEISTERSCHAFT BULLETIN D'ENGAGEMENT CHRONOMETREUR TIMING ENTRY FORM ZEITHEMMER EINSCHREIBUNG

à retourner avant le 30/04/87  
to be sent before " " "  
vor dem " " "

→ "C.O.VOL LIBRE"  
Michel REVERAULT  
Le Grand Cornet ST.JEAN  
79100 THOUARS FRANCE

- F1A jeudi 13/08/87
- F1B vendredi 14/08/87
- F1C samedi 15/08/87

Les chronomètres resteront en la possession du chronométreur  
Repas de midi fourni. Die Stoppuhren bleiben als Souvenir im  
Besitz der Zeitnehmer, Mittagessen frei.

#### Official languages :

French and English .

**FAI JURY :** Ian KAYNESS FF a/o Chairman  
Sandy FINEHOFF CIAM President  
Pierre CHAUSSÉEBOURG CIAM Assistant secretary

#### Daily Schedule:

Monday August 10	: Arrival and registration after 12.00 Lycée Jean MOULIN , THOUARS
Tuesday Aug 11	: - Team managers meeting - Official practice - Model processing
Wednesday Aug 12	: - Official practice - Timekeepers meeting - Opening ceremony
Thursday Aug 13	: Competition FAI
Friday Aug 14	: Competition FIC
Saturday Aug 15	: Competition FIB
Sunday Aug 16	: Reserve day Closing ceremony Closing meal
Monday Aug 17	: Departure before noon .

#### Timekeepers :

The foreign modelers who wish to participate to the timekeeping are invited to fill the special form included ( or photocopy ) and to mention the date they want to time . They will receive as a present the stopwatch which will be given to them in the morning of the day they will be timing . They will also have a free lunch for that day .

#### Transport :

Buses will be available for the participants from the school to the Flying field from Aug 11 to Aug 16

#### Practicing:

No practice will be allowed on the official flying field before Tuesday August 11 , 1987 . However , it will be possible to test fly , on THOUARS airfield , out of the aircraft and glider activity , with the agreement of the local instructors , upon the choice of the starting area .

#### Official Flying field :

It is the same field as this one used for the POITOU FAI contest . It is a flat farmers fields area : 8 by 5 km SW - NE . At this time of the year , the harvest will be over , but there will be some melons fields , may be sunflowers and also maize ( corn ) fields on one end . This area has been used since 1977 for FAI and local competitions and retrieving has never been a major problem . It will be impossible to use vehicles for retrieving . Chasing on foot is the best method .

#### Fees ( payable in Swiss France )

##### 1 - obligatory fees

- competitors and team managers.....	204 CHF
- Supporters , Press reporters etc.....	51 CHF
( The entry fee gives a tee-shirt , programm , bus , field and ceremonies access )	

##### 2 - Accommodation

OPTION A : School dormitories ( 6 beds / room )	331 CHF
+ all meals from 10th to 17th Aug	
breakfast .	
OPTION B : CAMPING + all meals	255 CHF
OPTION C : CAMPING + Closing meal	89 CHF
OPTION D : CAMPING Only	51 CHF
OPTION E : Closing meal only	39 CHF
OPTION F : All meals ( without camping or bed )	204 CHF

" All meals " means : 7 breakfasts  
6 lunches  
6 dinners  
1 closing meal ( banquet )

#### Correspondence:

Entries , questions etc... should be sent to :

C.O. VOL LIBRE 87  
M. MICHEL REVERAULT  
LE GRAND CORNET  
ST JEAN  
79100 THOUARS  
FRANCE

#### Provisional entry :

Use the included " Provisional entry form " to be sent for 28th February 1987

#### Final entry and fees :

Use the included " Final entry form " to be sent before 30 April 1987

Entry fees received before 31 May 1987 to :

FFAK - CO VOL LIBRE 87  
CREDIT LYONNAIS THOUARS  
COMpte N° 30002 - 05139 - 0501148 - 45  
79100 THOUARS  
FRANCE

#### Weather informations :

The highest temperatures are usually in mid July . However , the first part of august is a dry period with low wind from NE or SW . It is the best period for model flying or full size glider flying in our country . During the first part of august there will be also a competition for gliders in POITIERS ( 60 km ) : The Europa Cup for twin seaters . Generally the weather conditions are less good around the end of august .

#### General informations : travel from PARIS

Arriving to PARIS - CHARLES DE GAULLE or ORLY airports :

- By car : Take A 10 or RN 10 to ORLEANS - BORDEAUX . Go out at TOURS SUD to CHINON - LOUDUN and THOUARS .

- By train : From AUFELDERTZ station : THOUARS via TOURS and SAUMUR .



## ATTENTION

FOR ALL TEAM MANAGERS AND MEMBERS OF THE WORLDCHAMPIONSHIPS OF FRANCE 1987.

To publish your special VOL LIBRE'S "PLAN BOOK" number. Please send us your most important flight models plans , of your national team so VOL LIBRE will published until end of 1987

Thanks in advance , your best partner

**VOL LIBRE**

C.O.Vol Libre-M.REVERAULT- Le Grand Cornet

St. Jean 79100 THOUARS (F) or

A.Schandl 16 chemin de Beulenwoerth

67 000 STRASBOURG ROBERTSAU (F) —

## HERB CLUB DE VILLENEUVE SUR LOT

## VOL D'INTERIEUR

GYMNASE DE PENNE D'AGENAIS

DIMANCHE 1er MARS 1987

TOUTES CATEGORIES

Dimensions du Gymnase

H:12m, L:52m, I:30m

HORAIRE: 9h à 10h30 entrainement

10h30 à 17h30 concours

Aéro Pic Nic dans salle chauffée .

Coupe challenge de la municipalité de PENNE d'AGENAIS au meilleur temps de la journée .

Comptons sur participation de micromodélistes d'autres régions de France

Temps record à battre 11 mn 27 s, réalisé en 1985 par Jacques VALERY .

Camping à côté de gymnase .

Pour tout renseignement s'adresser à :

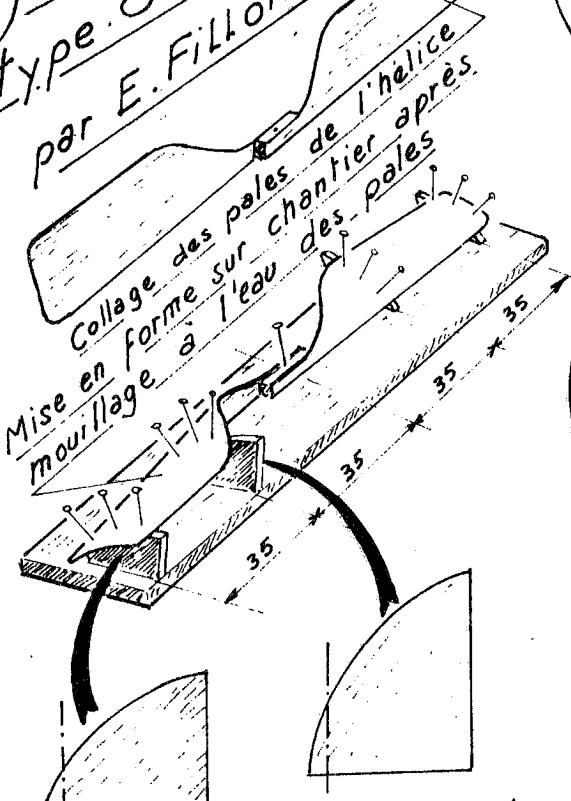
JUGIE R., 23 rue Pasteur

47300 VILLENEUVE SUR LOT .

3606

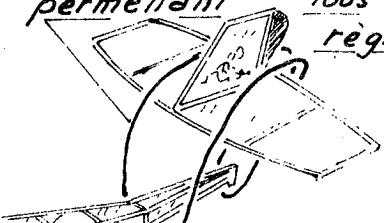
# Camille

Avion d'intérieur simple  
type Sainte Formule  
par E. Fillon Aéromodéliste



Cales balsa 3mm ou bois quelconque

Empennages fixés par  
bracelet de caoutchouc fin  
permettant tous les  
réglages



Parties recouvertes  
de film de matière  
transparente

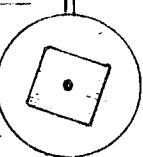
Caissonage  
balsa 8/10 Section 1x1 à  
2x1

350

Moteur caoutchouc 1 à 2,5 gr  
suivant poids de la cellule



Lubrifier le caoutchouc  
avec de l'huile de  
ricin ou un mélange  
Savon noir + Glycerine + Eau



fuselage

Toutes les baguettes balsa de  
1x1 à 2x2 suivant l'habileté du constructeur  
on peut même descendre à 0,8x0,8 pour  
les modèles de compétition

9 Nervures découpées  
en balsa 8/10

Cale ép 1,2  
1,5  
2

Lame rasoir

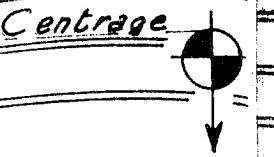
Gabarit pour  
découpage des  
nervures en  
Aluminium ou  
carton dur

3687

Pale d'hélice  
2 pièces  
balsa 8/10

10  
5 5  
baguette balsa  
dur ou peuplier  
section 3x3

Trusq  
bois du  
pour découpage  
des baguettes



Tous les collage  
colle cellulose  
ou colle vinyle

Recouvrement  
parties en papier  
papier condensé  
Limpidol Messing  
tension fuselage

ue fluide  
que à bois

le toutes les

ier Japon fin ou en  
teur 54 collage à la colle  
er allongée à l'alcool  
seul : à l'alcool

Assemblage sur  
chantier des 2 flans  
du fuselage

broche tube alu  $\phi 2$   
ou bois dur (cure dents)

Volet de réglage calque  
ou bristol  
léger



balsa  
8/10

si besoin  
cale

Faire un trou de  
diamètre suffisant  
ne doit pas frotter

Axe Cap 5/10

palier alu

Bloc balsa contrecollé

palier alu

rondelles fines

Perle verre ou butée  
téflon ou graphite

l'aile  
gauche doit être voilée  
pour être plus positive de  
3 à 5° en bout

Ne pas tendre à l'alcool  
papier Aile et empennages

Paliers alu  
découpés dans  
métal mince

0,3 à 0,5

ie dessus du  
recouverte  
accrochage moteur

Mâts en  
balsa moyen  
1x1 à 2x2

Mât  
avant gauche  
réglable

ligature  
caoutchouc fin

balsa 8/10

baguette  
1,5 x 1,5

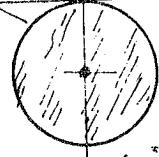
bambou

Roseau

refendu

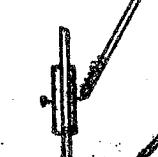
au bois  
dur

2 pièces  
balsa 8/10



4 pièces  
balsa 8/10

Epingle organique

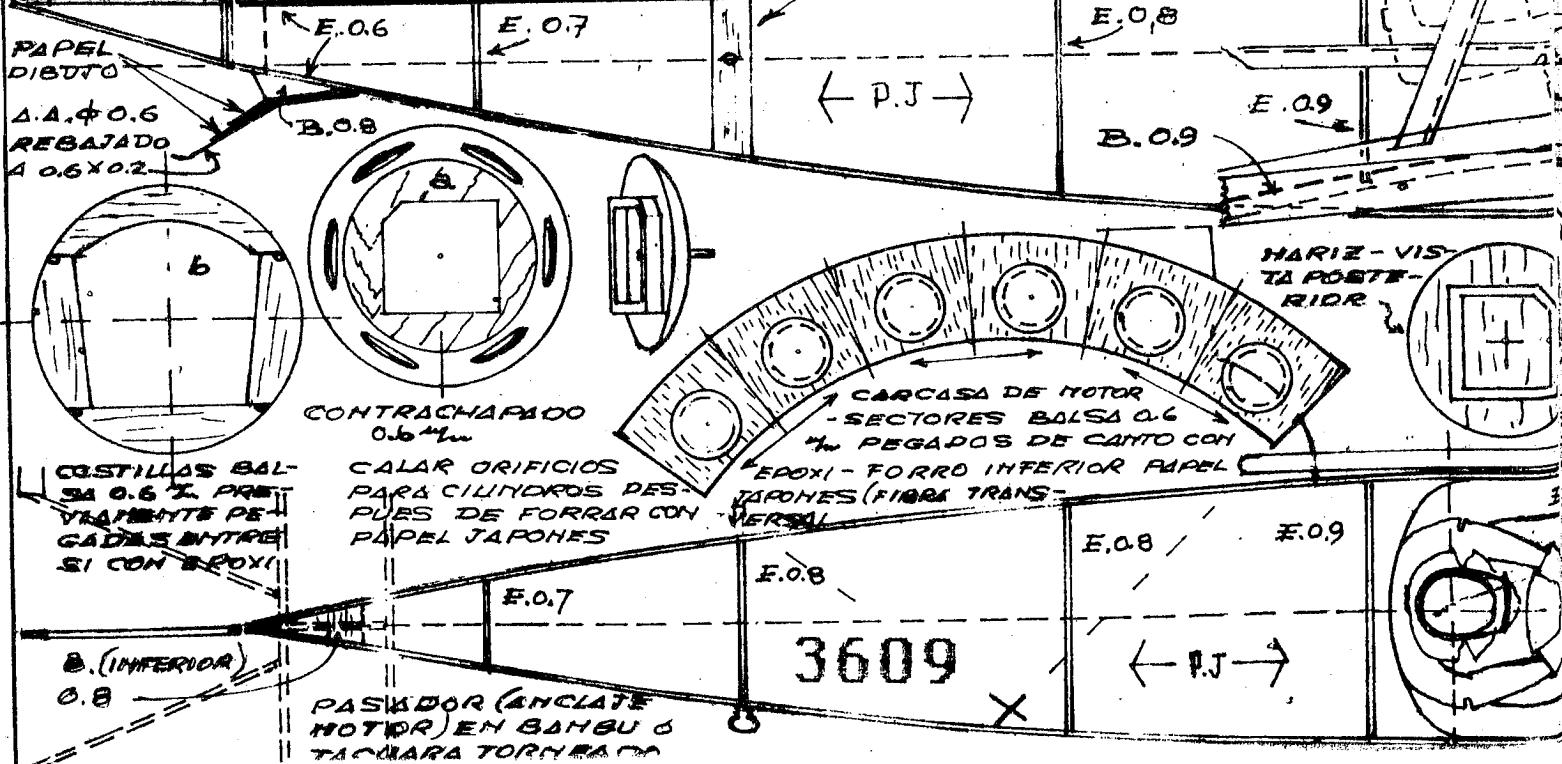
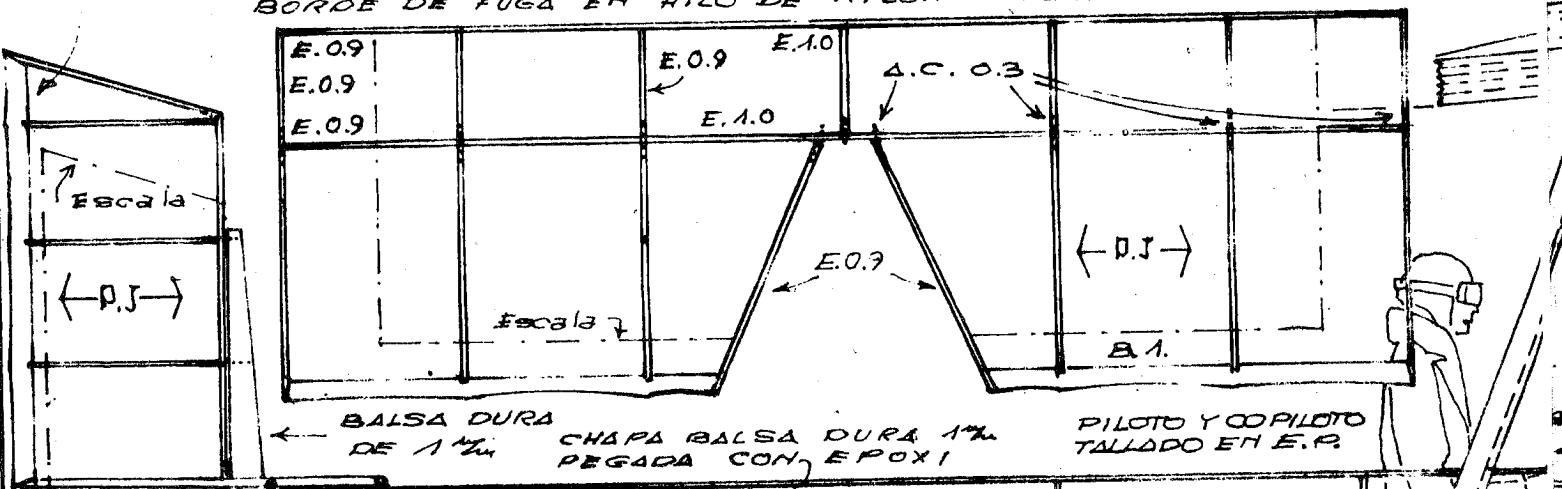
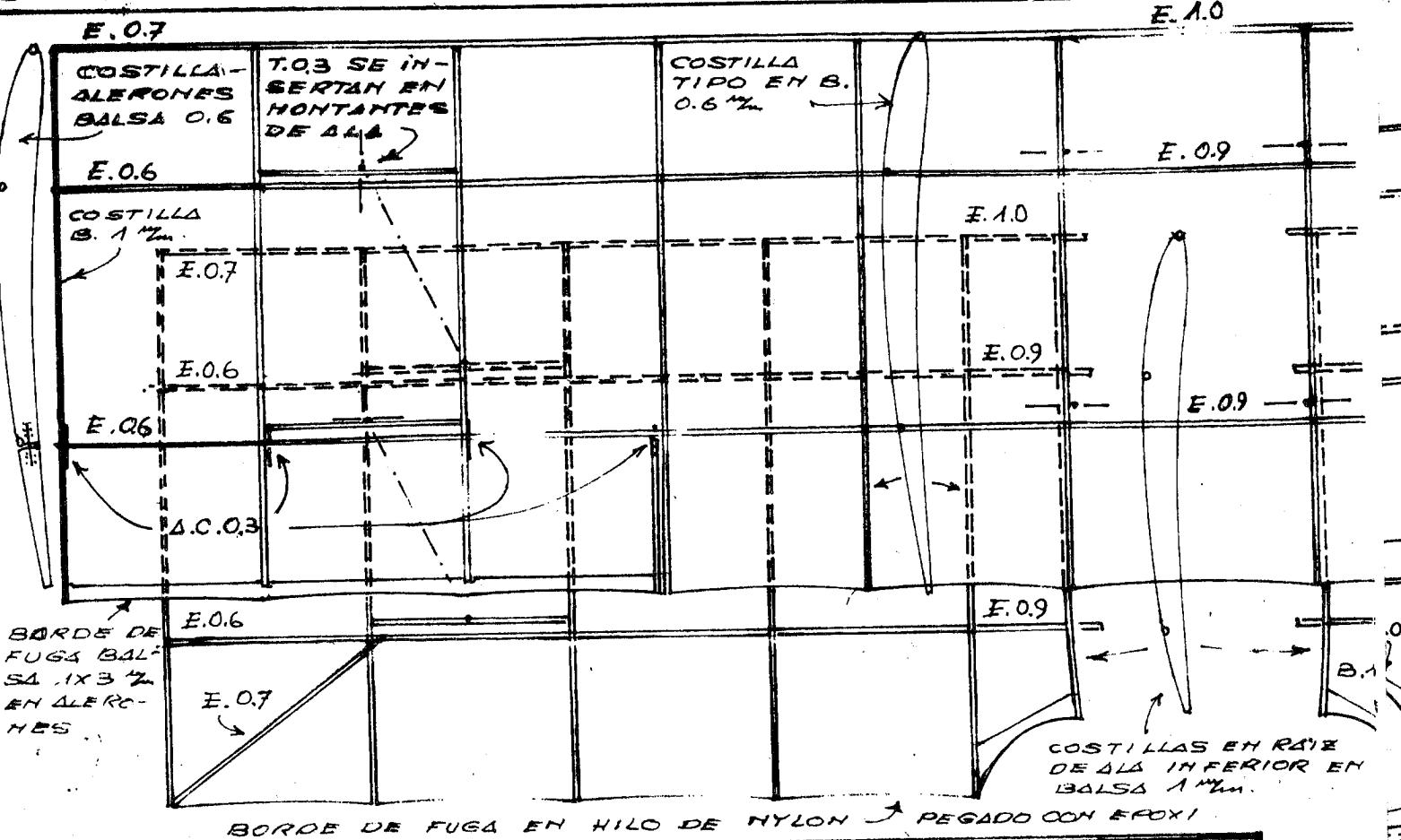


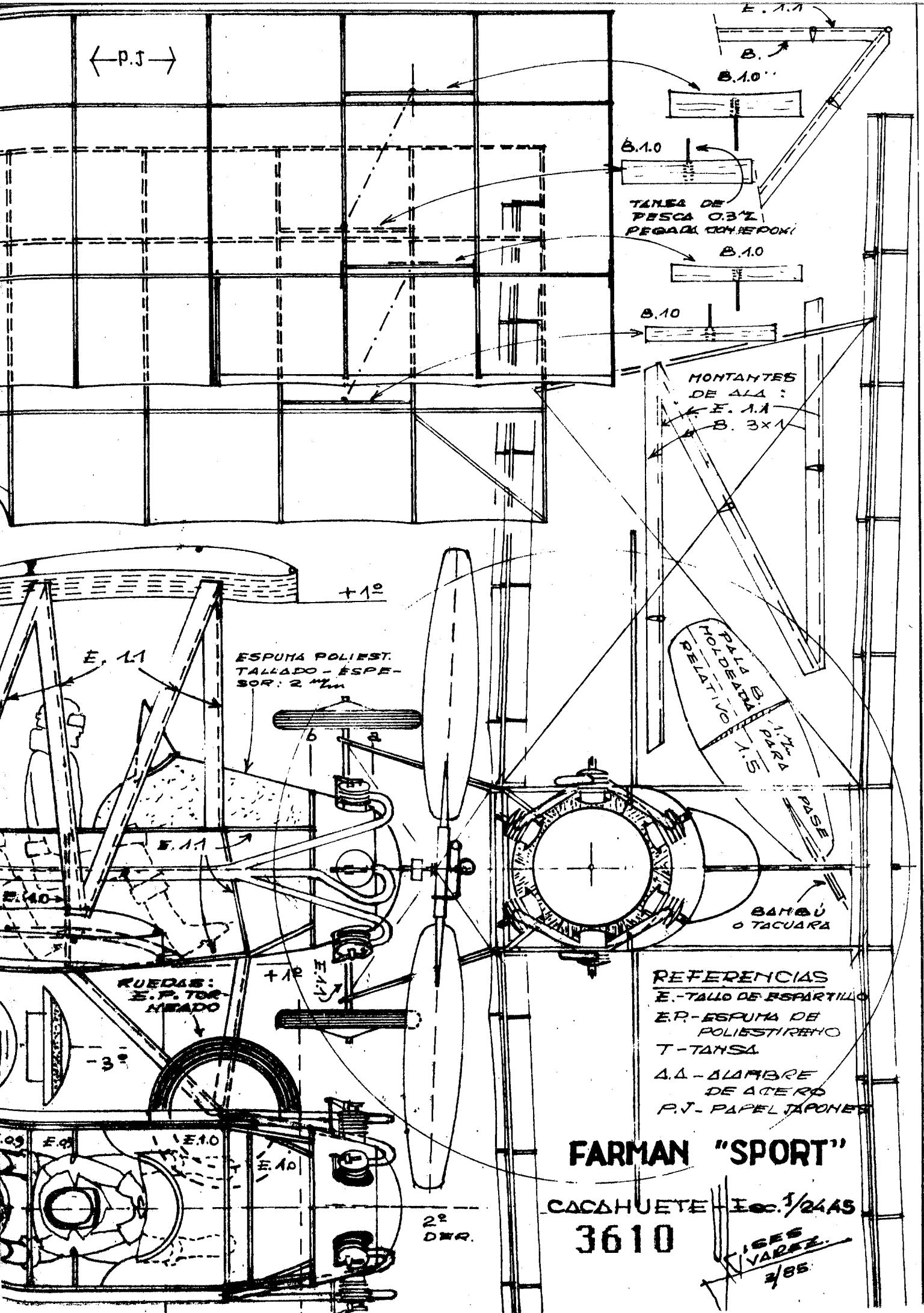
2 pièces de  
chaque balsa 8/10  
contrecollées  
à fil croisé

2 Cales bois  
quelconque  
ép 3 à 4

3608

E.P.





# Psychologie et compétition

# Bernard Brand

## REFLEXION SUR LA PREPARATION MENTALE EN VUE D'UNE COMPETITION DE HAUT NIVEAU.

La compétition exige des connaissances techniques approfondies. En outre elle exige aussi....des qualités physiques; des qualités psychologiques (la motivation ; la volonté ; le sens de la responsabilité " vis à vis de soi même et des autres de son équipe". Enfin des qualités physiques affirmées par l'aptitude de résister à la haute pression psychologique qui prend naissance avant la rencontre et se développe au cours de celle ci.

"Pour être compétiteur on n'en est pas moins homme"

Il est notoire que le comportement de l'être humain est lié aux émotions qu'il éprouve.

Les émotions simples, celles qui se lisent sur le visage, sont : la joie, la colère, le chagrin et la peur. Chacune d'elles est pourvue de degrés, que le tableau suivant schématisse:

émotion contrôlée	trouble	émotion incontrôlée
gaieté	joie	délire
ressentiment	colère	rage
tristesse	chagrin	desespoir
apprehension	peur	panique

Les émotions naissent apparemment des changements introduits par la nouveauté dans la stabilité d'une situation. Ainsi la joie, la colère, le chagrin, la peur sont-ils consécutifs à des événements qui sortent de l'ordinaire. Si la joie est une émotion agréable à ressentir, la colère, le chagrin et la peur procurent un certain inconfort. Or, la compétition s'accompagne d'un cortège de situation qui sont source d'émotions.

AVANT LA COMPETITION : motivation (Désir d'être le meilleur) = APPREHENSION Incertitude = PEUR DE L'ECHEC.

PENDANT LE COMPETITION : incidents techniques, emplacement d'un round apparemment défavorable etc.... = peur de l'échec, colère et chagrin du possible échec.

APRES LA COMPETITION : bons vols = joie. Plusieurs mauvais vols = colère, déception. Ce tableau sommaire permet de voir:

- 1- Que les problèmes auxquels est confronté le modéliste suscitent chez lui des émotions simples.
- 2- Que la peur est l'émotion la plus fréquente.
- 3- Que les émotions éprouvées par le modéliste avant et pendant la compétition semblent généralement provenir du conflit qui existe entre sa motivation et l'incertitude dans laquelle il est du résultat obtenu.

Le trac du compétiteur pourrait donc bien naître du conflit qui résulte de la confrontation de ce qu'il a fait avec ce qu'il voudrait faire.

Les émotions ont sur l'individu des effets cliniquement observables: modifications des traits, coloration ou décoloration du visage, sudation etc.... le plus facilement décelable et mesurable est l'augmentation du rythme cardiaque. Il semble que ce n'est pas l'absence ou la présence de l'émotion qui conditionne le bon ou le mauvais résultat, mais bien plutôt le degré de l'émotion. On sait que la joie, la colère, le chagrin, la peur, lorsqu'ils atteignent des proportions trop fortes ont pour conséquences la perte du contrôle de soi même. Les psychologues s'accordent à penser qu'il y a deux types de réaction .....l'une POSITIVE, l'autre NEGATIVE.

La première consiste à savoir ce qu'il faut faire " ET LE FAIRE " donc reconnaître les faits, les analyser, évaluer les possibilités et avoir confiance en ses capacités de réussite.

La deuxième s'exprime par la " FUITE ou l'EVASION. Dans ce cas l'individu se désole ... invoque de mauvaises raisons.....se cherche des excuses et ne tente rien pour aboutir à une solution

Il apparaît alors que le compétiteur doit réagir de façon positive. Cela n'exclut pas l'émotion mais suppose :  
1- Confiance dans ses propres capacités techniques  
2- Volonté d'être parmi les meilleurs  
3- L'acceptation de soi-même.  
4- La prise en compte de chaque vol, comme s'il n'y avait que celui là, avec une volonté dans la perfection de l'expression gestuelle.

Il est probable que cette attitude déjà, ne permettra pas à l'émotion d'atteindre un degré incontrôlable. Si par ailleurs la motivation profonde est orientée vers autre chose que le résultat lui-même et suffisamment intense pour focaliser les facultés de l'individu, il est certain que les effets de cette émotion ne seront perçus que d'une façon secondaire.

Examions à présent quelques unes des pensées négatives susceptibles de venir au modéliste mal motivé pendant ou avant la compétition et ....leurs antidotes.

**voir tableau en face**

On aura noté ce qu'il ne faut surtout pas faire, soit en tout premier lieu : PERDRE SON SANG FROID. Et c'est bien là le fond du problème, en résumé il est primordial que le compétiteur adopte un attitude "POSITIVE". Il faut pour cela qu'il sache comment et quoi penser. On peut ici parler plus de discipline mentale que d'organisation de la pensée. La règle essentielle étant de penser à "CE QU'IL FAUT FAIRE" et non à ce qu'il ne faut pas faire. Cela suppose la maîtrise des connaissances techniques, la confiance dans cette technique et la confiance dans sa propre capacité à l'appliquer. La répétition des vols

types de pensées négatives	REACTIONS	
	négative	positive
la météo est mauvaise	se dire "il y a du vent, il fait froid, je ne vais avoir un appareil pas réussir mon vol"	s'être entraîné dans toutes les conditions adapté à la météo se concentrer sur la manière de treuiller
l'équipement personnel paraît - performant	croire que les meilleurs ont le meilleur matériel.	se souvenir qu'il n'y a pas de mauvais outils mais de mauvais ouvriers" avoir confiance en son matériel et dans son utilisation
les autres sont trop forts	s'occuper des autres	connaitre sa propre valeur avoir confiance en soi savoir que l'on ne peut pas toujours gagner utiliser le maxi de possibilités pour le meilleur résultat.
zut !!! Je n'ai pas fait le maxi.	s'occuper des résultats globaux	analyser les raisons qui ont abouti à ce maxi résultat se concentrer sur la manière de faire une performance et le faire

réussis pensés de bout en bout contribuera à l'acquisition de la capacité de se concentrer et de contrôler ses pensées.

Après toutes ces constatations nous pouvons proposer essentiellement 4 remèdes....conduisant logiquement à l'équilibre auquel doit tendre le modéliste de compétition:

- 1- Orientation et intensité de motivation
- 2- Adoption d'une attitude résolument positive
- 3- Accoutumance à l'émotion
- 4- Discipline mentale.

C'est en lui-même , et non dans des procédés artificiels que le modéliste de compétition de haut niveau trouvera les moyens de se réaliser dans sa propre dimension.....et d'être HEUREUX.

Sportliche Leistung auf hohem Niveau, stellt geistliche und körperliche Anforderungen an den Teilnehmer. Freiflug ist hier keine Ausnahme, und es gilt sie als Mensch zu erkennen und auszubauen. Das menschliche Wesen lebt und verhält sich meistens nach "Emotionen", diese wieder kann man in seinem Gesicht lesen: Freude, Wut, Kummer und Angst, kommen mehr oder weniger zum Ausdruck. Soweit wie möglich sollte man solche Gefühle unter Kontrolle haben:

unter Kontrolle      gestört      ausser Kontrolle

Frohigkeit      Freude      Wahnsinn

Ressentiment      Wut      Rage

Traurigkeit      Kummer      Verzweiflung

Zweifel      Angst      Panik

Diese Emotionen erscheinen bei einer Störung im geistlichen Gleichgewicht, und rufen verschiedentlich Unbehagen hervor. Dieses wieder bringt im Wettbewerb Störungen mit sich die nicht ohne Einfluß auf Verhalten und Ergebnis bleiben.

Es sei hier bemerkt daß diese Gefühle:

1- Beim Teilnehmer aus der Konfrontation der Probleme kommen mit denen er sich zu befassen hat,

2- Meistens bestehen sie in der Aufregung

3- Sich immer aus der Problematik, Motivation und dem Zweifel des Erreichen der gestekten Ziele, ernähren.

Klinisch sind natürlich solche Gefühle auch zu beobachten: Röte und Bleiche im Gesicht, zunehmender Herzschlag , bei hohem Einsatz, kann dies alles zu so hohen Werten kommen dass der Betroffene die Gefahr lauft aus der Rolle zu fallen, was dem Ergebnis nicht zugute kommt.

Man sollte sich also nicht negativ einstellen lassen , sondern sich auf positive Gefühle einlassen. Um dies zu ermöglichen muß man die Fakten erkennen und eine Analyse vornehmen. Vertrauen in die eigenen Möglichkeiten gehört auch dazu. Mit dieser Einstellung kommt die Emotion nicht auf unerträgliche Werte, und man kann sich auf Gegengifte einstellen.....

Kaltes Blut vor allem bewahren , und wissen wie und was Denken , um eine geistliche Disziplin zu erlangen die erlaubt positiv aufzutreten. Natürlich muß man technische Probleme beherrschen, und außenstehende Fakte nicht als Ausrede nehmen für seine eigenen Fehler: Wetter, schlechter Startplatz, erfolgreiche Nachbarn, Materialfehler, u.s.w.....

Grundsätzlich sollte man die vier folgenden Anleitungen in sich tragen:

1- Orientierung und Intensität der Motivation

2- Einhaltung einer resoluten positiven Einstellung

3- Angewöhnung an Gefühlsstadien, ohne Aussbruch.

4- Geistliche Disziplin einhalten.

Nur in sich selbst kann der Wettbewerber den Ausdruck seiner Möglichkeiten finden.... und damit glücklich agieren.

## BETRACHTUNGEN

### Psychologie und Wettbewerb

Bernard BRRND

Plutôt que les notes ponctuelles à l'occasion de nos manifestations je préfère cette année vous parler de la saison dans son ensemble et dans sa variété qui me la fait paraître plus riche que les précédentes. Mais auparavant que vous dise tout de même comment j'ai été conduit à prendre en main les destinées du club il y aura bientôt 14 ans.

Transfuge de Pierre Trébod après avoir signé ma première licence à l'A.C.AUBE en 1953, je suis au club depuis deux ans et polarisé par le WAKEFIELD exclusivement. Je sens cependant que quelque chose commence à me manquer et à manquer au club : les jeunes ... la relève.

L'époque héroïque commence : je ne sais pas très bien où je vais ; et c'est la première rencontre avec Michel (PILLER) et notre TOM (CZYK) qui a, hélas perdu depuis (à l'armée) l'habitude de coller des bouts de bois. Mânts jeunes passeront au club mais ne feront que cela. Eux resteront. Il est vrai que très vite, ils ont ouvert les yeux sur les terrains et ne se sont pas cantonnés dans les simples planeurs qui sont trop l'activité exclusive des débutants dans certains clubs. Mes waks les attirent très vite (73). Les voilà en visiteurs au CRITERIUM PIERRE TRÉBOD. C'est le choc ! Double choc même pour Michel qui découvre le moto inter.

Du garage occupé six mois à peine comme local, on se retrouve vite à la rue. Heureusement la situation redevient favorable et nous nous installons en juillet 74 dans un local bien peu accueillant d'abord avant de retrousser les manches et de le rendre agréable après 200 heures de travail cumulées (5 paires de bras). Nous y sommes toujours ... mais devient bien étroit. Surtout à l'époque où, chaque année, il faut tout serrer pour accueillir le stage de construction.

1974 ... c'est encore notre appartenance à l'UR 5 (Nord Ouest). Nous perdons le site de BAGNEAUX si favorable du point de vue aérologique (concurrence toute puissante de la chasse). Il nous faut organiser nos concours à 135 Km de nos bases (STANDRÉ de L'EURE). À ORLÉANS, ça "gronde" : la section comportait une forte proportion de R.C istes ... et le terrain de SARAN, maintenant traversé par l'autoroute est interdit... C'est la bagarre pour obtenir une petite place sur le nouvel aérodrome de ST DENIS de L'HOTEL. Elle durera 4 ans pour l'obtention des premières autorisations. Très vite je déléguerai mes pouvoirs à un responsable radio, dans l'impossibilité de m'occuper bien des deux sections. Dès 78 aussi nous obtenons le droit au terrain grandeur 1/2 journée par an et c'est notre COUPE D'HIVER DU VAL DE LOIRE dont nous fêterons le 1<sup>er</sup> Mars la 10<sup>e</sup> édition.

Le "COBAYE", récemment décrit est, durant des années, notre modèle d'initiation... discuté et reconnu tout à la fois. Curieusement, les jeunes des autres sections nous l'envient, alors que les moniteurs ne rêvent que de structure et d'entoilage. Le "MIGRAINE", A 1 monotype de la section suit et connaît son heure de gloire ... Il en reste en activité.

Je saute 10 ans ... rien que cela ... dix années bien remplies.

Et c'est 1984. À l'A.G. de la F.F.A.M. on prend des décisions énergiques. Fini le Coupe d'Hiver pour les cadets ... Vive le "C.T.V.L." ! Conception et réalisation du prototype rapidement. 1<sup>er</sup> vol le 15 Mai 1984. le plan est déjà fait. En septembre deux cadets s'y mettent. ...ils ne seront prêts qu'en février 85 pour le concours de Robert (CHAMPION) à LUZILLE. Ce jour là je suis au dernier concours de vol d'intérieur organisé par le P.A.M. (Lycée J.B.SAY) et c'est le soir, au retour seulement, que j'apprendrai les résultats ... ça marche !

Plus d'une année s'est écoulée. Avec la section de la MJC d'OLIVET animée par Michel PILLER ce sont six cadets du CLUB qui participeront à la FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE en AVION à moteur élastique cadet. Un seul n'aura pas à sa disposition le "SUPER CTVL" construit cet hiver de façon expérimentale et qui a fait ses preuves au printemps dans les mains de Nicolas BONNOT.

Principes : évolution du CTVL avec abandon de la bipale en roue libre bien pratique et robuste pour des débutants - abandon du modelspan pour le japon plus léger - léger allongement du fuselage et construction plus légère en structure - augmentation de la surface de l'aile, (corde augmentée de 12 à 13 cm et une nervure de plus à chaque bout relevé. PLAN RÉDUIT (1/5 et 1/1) joint. Le plan grandeur sera disponible vers janvier 87 ...

Mais il y a aussi d'autres petites choses en 1986... le POTTIER à l'échelle cacahuète qui passe la barrière des deux minutes en vol d'intérieur (2.04 décollé à ORLÉANS et 2.12 au CNIT tout à fait officiellement en démonstration avant le PALMARÈS des CHAMPIONNATS DE FRANCE le 14.7.86). Il faut les faire ! Attention... aux dernières nouvelles j'ai un TREMPIK qui n'en sera pas loin non plus !

Autre petite chose. Parmi les tentatives de l'équipe de l'AC. Marcel LAURENT (VITRY), un kit très soigné du ST ETIQUE (ST FORMULE) qu'un de mes jeunes a construit avec profit absolument seul et fait voler tout aussi seul. A recommander sans réserve.

Encore plus léger : LE "TRAPÈZE" champion de France cadet dans les mains de Nicolas BONNOT avec des vols officiels supérieurs à 8 minutes. Par rapport au dessin initial quelques modifications : bien sûr envergure portée de 33 à 35 cm, poutre échelle allongée, dérive agrandie, centrage avancé, hélice moulée sur une forme et non plus sur une bouteille. Recouvrement ULTRAFILM (SAMS..GB, matériau que ferait bien de se procurer COOP AÉRO - plus solide et plus léger que le microlite). Poids tout à fait sage pour un cadet : 1,73 gramme - robuste donc et fiable.

En 1986 il y a eu aussi un stage hors du commun : celui organisé par Robert CHAMPION le week end de PÂQUES. Il mérite un grand coup de chapeau : 8 clients de 19 à 7 ans. Une ambiance déliante à partir de l'arrivée de J.M. CHABOT. 8 beaux modèles qui volent très bien (on l'a vu le 8.5 à JOUÉ LES TOURS pour ceux de ALLAIS, CAILLAUD, CHAUSSÉBOURG et GRONNIER puis les 21 et 22 JUIN où GRONNIER bat son "maître", au CNIT enfin, où notre "bleu" ne peut résister à Robert déchaîné (31.01) mais termine néanmoins 2<sup>e</sup> avec un vol à plus de 28 minutes).

Parlons un peu de la météo. Notre COUPE D'HIVER (2.3.86) a été FÉERIQUE. Les dernières heures de la matinée ont été si bonnes qu'une maquette 66 a frôlé le 360 ! Je comprends que <sup>les</sup> concurrents un peu éloignés aient été découragés par les radios de prendre la route (40 cm de neige le lundi précédent...) et il en restait... sorti de la voiture il fallait tenir debout ! Le printemps n'a pas commencé de façon bien fameuse : les premiers concours de MONTARGIS ont été plus que venteux, le premier concours d'Issoudun a eu droit à la neige en avril. Le 1<sup>er</sup> mai a encore marqué un revirement avec la deuxième rencontre jeunes. Venez y en 1987 ! succès croissant vite suivi par le beau temps du 4 mai. Ce jour là un bon petit vent d'EST portera le COBAYE de Michel PILLER en plein PARIS, dans la cour d'un hôpital proche de la porte d'Italie !!! Dommage que les médias n'aient pas eu vent de ce vol insolite : ça pouvait faire un beau coup de pub ! Le 11 on revient à MONTARGIS. La saison n'est pas loin de son terme. Il fait de nouveau très convenable. Après l'arrière saison exceptionnelle nous accumulons + de 200 classements (sans compter ceux de vol d'intérieur) ce qui nous assure d'une belle place pour le prochain bilan annuel. Tout le monde a fait son travail, ouvert des fiches et nous comptons 14 sélectionnés sur les 25 pour l'union régionale. C'est un bilan avantageux quand on se présente à gauche ou à droite pour obtenir une petite aide... ... Et je ne vous ai pas parlé de notre motoriste 2<sup>e</sup> à BERNE en 85 (3<sup>e</sup> en 83... c'est bon pour 87?). Par contre notre SUNRISE n'a pas été favorisé. En pleine période de surchauffe (35°C dans la journée), le vent était encore là et le très faible degré hygrométrique allié aux remous a eu pour cause des performances modestes. Les barbecues du samedi soir sont très prisés, la nuit très courte, la voûte étoilée très peuplée, les croissants dès 9 heures très appréciés... et pour ce concours on rase gratis !

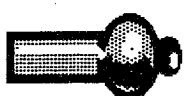
Petit chapitre propagande à ne pas oublier - le CNIT 86 - 130 000 visiteurs dont la majorité ne connaît que la R.C. Je n'étais pas en vacances mais j'avais par avance depuis le 19.11.85 <sup>sais</sup> tous mes cours - (congé accordé sous réserve de remplacer les cours en heures supplémentaires non remunerées)... c'est "la" formule ! Le vol libre "ça mord". Je ferai sur place construire quelques JIDEL dont le prototype a été tâté par des milliers de mains - en plus évidemment des trois démonstrations quotidiennes + la nocturne... 84 vols de démonstration en cacahuètes, Maquette 66 et CTVL !

Si vous voulez que le vol libre subsiste (vous devriez vouloir qu'il progresse) ... agissez, réagissez ! Ne pas hésiter à passer du temps. Entre les réunions (C.A. et bureau de l'aéro club), les démarches, les papiers pour la presse, les démarches, les invitations, les courriers, les 200 heures de présence au local le mercredi pour les séances de construction des jeunes, le stage annuel c'est plus de 400h. soustraites chaque année de votre temps libre, sans compter qu'il faut être le premier au local les jours de concours et faire le taxi au retour. Ne pas oublier à chaque occasion de remettre un papier avec photo à la presse... c'est aussi l'occasion de présenter votre prochain stage.

3614 Tout le monde est responsable de la relève. Entre parenthèses le vol d'intérieur est un atout pour faire venir le public... il faut le développer !

Bien le bonjour de tous les membres de la section de vol libre de l'UA. ORLÉANS

# LA HISTOIRE DE L'INDIEN PRISINIE BIRMANIE



L'aéromodélisme indien et sans aucun doute en situation de crise aujourd'hui. Dans la dernière décennie en particulier, ce sport a subi une forte érosion. Le nombre de compétiteurs a chuté d'une manière qu'on ne peut qualifier autrement, qu'alarmante. Même le "modéliste du dimanche" devient une sorte d'oiseau rare? Également décourageant est le fait que la plupart des modèles vus dans la région - exception faite de modèles RC construits par des professionnels- présentent un aspect extrêmement bâclé. Le niveau des performances a fait un plongeon abrupt. Partout on se plaint d'un taux de désertion effrayant. Les terrains de vol ont un aspect étrangement désert. Comment les choses en sont-elles venues là? Pour découvrir le modus operandi logique caché derrière l'état actuel de faillite du modélisme indien, il faut entreprendre, ce que l'on peut qualifier une structure élargie d'information.

## CONTRADICTIONS

On doit noter des contradictions profondément ancrées depuis le tout début du modélisme indien. Il est bon de rappeler que l'aéromodélisme sud asiatique, un phénomène né après la dernière guerre, a été développé par des pionniers comme un champ réservé. Une revue quelque peu sommaire du premier "tissu" des membres de la "All Indie Aéromodellers Association" (établie en 1948) montre qu'entre 48 et 58, tous les membres séniors appartenaient à un groupe d'âges compris entre 41 et 57 ans; et presque inévitablement, proviennent de milieux "dirigeants" à hauts revenus. Les juniors étaient de la propre famille des séniors et restaient, tout comme les rares modélistes féminins, essentiellement "ornementaux".

Les pionniers entretenaient soigneusement une atmosphère, genre club de tennis ou de gymkhana, avec une insistance particulière portée sur la (les) relation(s) entre membres et invités. Cette recherche de festivités dans son exacte mesure lors des Rallyes et Championnats annuels de l'A.I.A.A./ qui, si pas vraiment ainsi, avaient l'air de garden parties. Pendant ces "parties" entre deux joyeux échanges d'amabilités on faisait quelques vols au milieu d'applaudissements polis. Dans les distingués discours marquant les éclatantes cérémonies d'ouverture et de clôture, des références de bon ton étaient certainement faites à la noble tâche de populariser l'aéromodélisme, mais dans la réalité, la classe des "sans culottes" (en Français dans le texte) était essentiellement utilisée pour les applaudissements destinés aux acteurs. En somme, absolument rien n'a été fait, que ce soit pour abaisser le coût inhérent à la pratique de ce sport, ou pour diffuser les connaissances techniques parmi les "nouveaux", attendant impatiemment sur la touche. Concordant avec cet aspect essentiellement élitiste, la télécommande fut, comme on pouvait s'y attendre, portée aux nues, avec la fanfare appropriée. En vérité, la majorité des personnes bien informées commença à identifier l'aéromodélisme en tant que tel à la télécommande. Le VOL LIBRE et le VOL CIRCULAIRE furent ravalés à (selon l'actuel

secrétaire honoraire de l'AIAA qui était alors le phare de l'association) "être essentiellement un prélude à l'Art d'apprendre le vol télécommandé". Un autre personnage de l'AIAA, écrivant dans une ancienne brochure souvenir d'un Rally, alla même jusqu'à râver Vol Libre et Vol Circulaire à n'être bons que pour les juniors! Il est significatif qu'à travers les ans, la même vue déformée ait continué à dominer les options officielles de l'AIAA vis à vis de l'aéromodélisme indien.

## INQUIETANT

Dans le milieu des années 60, un développement très inquietant fit mal augurer de l'avenir. Des esprits entreprenants se délectant des perspectives lucratives liées à la création et à l'entretien d'un marché pour des services aéromodélistes professionnels, démarrèrent une série de concours qui ont puissamment contribué à la stagnation de la scène aéromodéliste nationale. Ce que ces actifs hommes d'affaires firent était d'offrir les services d'experts pour produire des modèles tout prêts à voler: tout d'abord vol libre et VCC, mais de plus en plus exclusivement télécommande. Bientôt l'aide "professionnelle" comprit la fourniture et aussi la mise en place de l'équipement radio. Ces pros arrivèrent Dieu sait comment à court circuiter habilement les sévères restrictions d'importation et à faire rentrer des quantités astronomiques de bois, de colles, de matériaux d'entoilage, de même que des moteurs, hélices, carburants, et des équipements auxiliaires tels que démarreurs et, last but not least, une vaste gamme de radios. Plus tôt que prévu le modélisme professionnel devint une source de profit alléchante- pour plus d'une raison. Les spectaculaires programmes des plus gros avions d'acro RC, et les maquettes au 1/4 s'avérèrent une attraction immédiate. Et parce que les "pros" ne répugnaient pas, pour des revenus supplémentaires, à donner des leçons de pilotage, le RC devint subitement le grande attraction pour ceux qui pouvaient se la payer, bien sûr. De façon quelque peu surprenante, le prix à payer pour être le fier propriétaire d'un modèle radio produit commercialement n'a pas empêché l'aspirant modéliste ordinaire de rejeter le VOL LIBRE et le VCC comme des choses tout à fait de second ordre et banales. A partir de 1975, quelque faible intérêt que ce soit qui ait pu subsister encore à l'égard du VL et du VCC, tendit à disparaître, face au spectaculaire éclat des histoires de radiocommande; très tôt celle-ci devint visiblement un symbole de standing. Dans notre société, le facteur de base de la puissance supérieure et donc du haut standing - et le contrôle de la richesse. D'où il découle que tout ce qui couté cher est un bon symbole de richesse et donc de standing. Ce courant de comportement social a toujours aidé les lanceurs de modes, et nos "pros" n'y ont pas fait exception. Maintenant, tout ce qu'ils ont à faire pour maintenir "juteusement" leur commerce est d'augmenter le prix de leur marchandise afin qu'elle reste attractive pour "la noblesse" (en Français dans le texte). Il est juste de souligner qu'une

des grandes difficultés pour maintenir aujourd'hui les symboles de standing , est qu'une masse de choses qui étaient tout d'abord coûteuses, en viennent maintenant à être bon marché . Et là, dans la télécommande , l'élite trouve quelque chose qui non seulement devient de plus en plus cher, mais encore se trouve en plus porté au pinacle par la magie des boîtes noires.

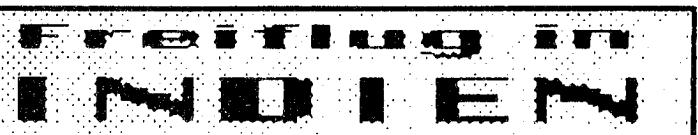
#### JEUX et PLAISIR

Par ailleurs d'importants développements ont pris place . L'AIAA et la plupart de ses affiliés s'en remettent à étaler systématiquement la Radio comme la seule forme valable d'aéromodélisme . Sans aucun doute , les hautes valeurs de divertissement liées aux performances réalisées par les bruyants modèles RC. ont pesé lourdement sur les Officiels de l'Aéromodélisme toujours conscients des spectateurs. Bientôt les concours de Vol Libre et de VCC ont commencé à être "désherbés " des programmes de concours d'aéromodélisme ..

Au lieu de ces concours , une pléthore , de manifestations radio "pour le plaisir" a été fourguée sur les amateurs de concours. Dans les faits , l'esprit de compétition lui-même a été amené progressivement à une dégénérescence totale. Tout cela , naturellement , fait parfaitement l'affaire de nos pros, à un point tel , en vérité qu'il a été suggéré que tout l'assortiment d'évolutions résultant de la réorientation des programmes de concours , était le produit final d'un savant tirage de ficelles derrière la scène par ceux là mêmes qui risquaient finalement de gagner.

Les résultats ont été ce que l'on pouvait prévoir. La Radiocommande "FUN" (dois je traduire par R.C. bidon NDT) était lancée. On commença à crever un tas de ballons , et de balancer des quantités de parachutes . Plus d'un modèle fut démolli au cours de combats à faire dresser les cheveux sur la tête. Et à l'occasion , un ou deux braves types osaient se lancer dans un looping glandouillant , ou dans une paire de tonneaux déclanchés. Le modélisme commence bientôt à se reduire à un groupe hermétique d"élites" ayant de l'argent à dépenser . Pendant que la rat-racing gagnait du terrain , les engagements se raréfiaient en concours dans tout la pays . Et le modéliste professionnel continuait à augmenter le "prix de ses services ". Et le terrains de vol prenaient un air étrangement désert . Et c'est ainsi que va mourir le modélisme indien ?

La plus importante question à poser est: que devons nous faire pour prévenir le désastre qui se trame toujours plus vaste à l'horizon , toujours plus sombre ?



Zusammenfassung eines Artikels von Prasante Banerjee einer der letzten Freiflieger aus INDIEN

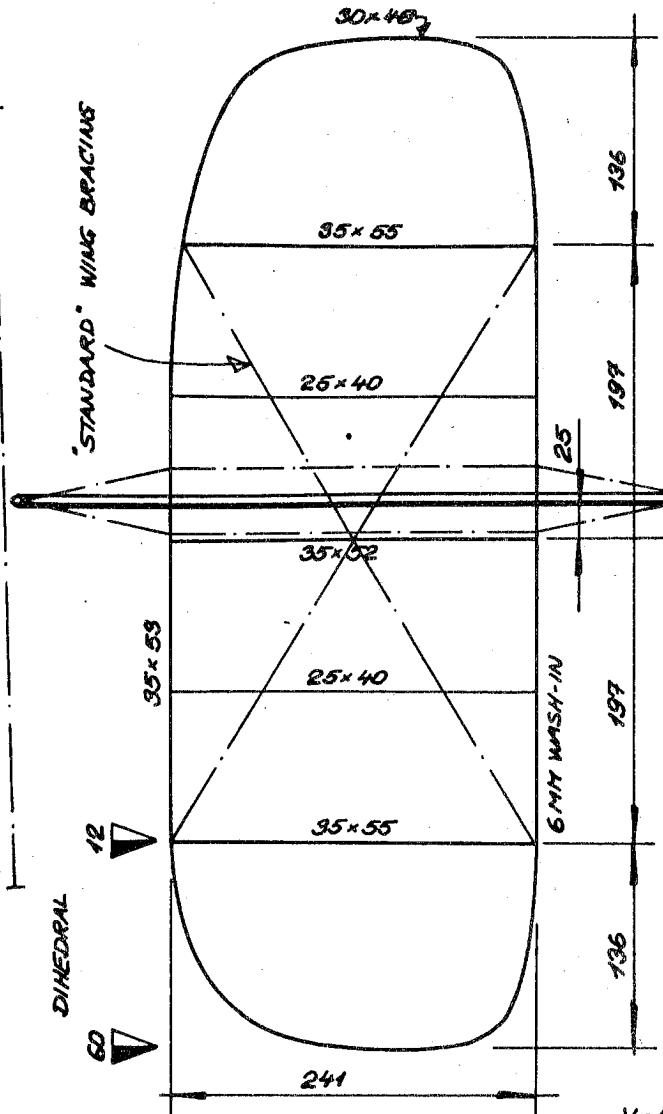
Freiflug in Indien ,sowas gab es und gibt es noch, obwohl man allgemein nichts davon hört. Der Freiflug in Indien ist am aussterben, und die letzten "seltenen Vögel " können auf den verlassenen Flugplätzen auch nicht darüber wegtrüben. Wie konnte es soweit kommen?

Wie auf der ganzen Welt hat die RC , mit ihrem professionellen Karakter dem Freiflug die Schau gestohlen, aber dies war und ist nicht der einzige Grund zum Verfall des Freiflugs. In Indien waren die Freiflieger eine Art "Kaste" von Wohlhabenden im oberen Stand, die sich Sonntags trafen , in einer Tennisklub-Atmosphäre, im geschlossenen Kreis. Jugendliche und Frauen waren aus eigener Familie und mehr oder weniger Zierungswert auf den "garden parties". Wohl sprach man viel bei Eröffnungs und Schlussfeiern vom Nachwuchs, und von der Aufgabe ihn zu fördern , und dies unter dem Applaus der Beistehenden. Aber nichts wurde getan um technische Kenntnisse weiter zu geben, oder um die hohen finanziellen Anforderungen herab zu gestalten. Zu diesem elitären Zustand, wurde die RC auf hohen Wert und in die Wolken gehoben , mit den dazugehörigen Fanfaren. Jedermann sah im Flugmodellbau nur noch RC, Freiflug und Fesselflug waren nur noch "Prelude " der Kunst R.C zu lernen. Hohe Verbandsmitglieder vertraten die gleiche Gesinnung, und erklärten Freiflug sei gerade noch gut genug für Jugendliche.

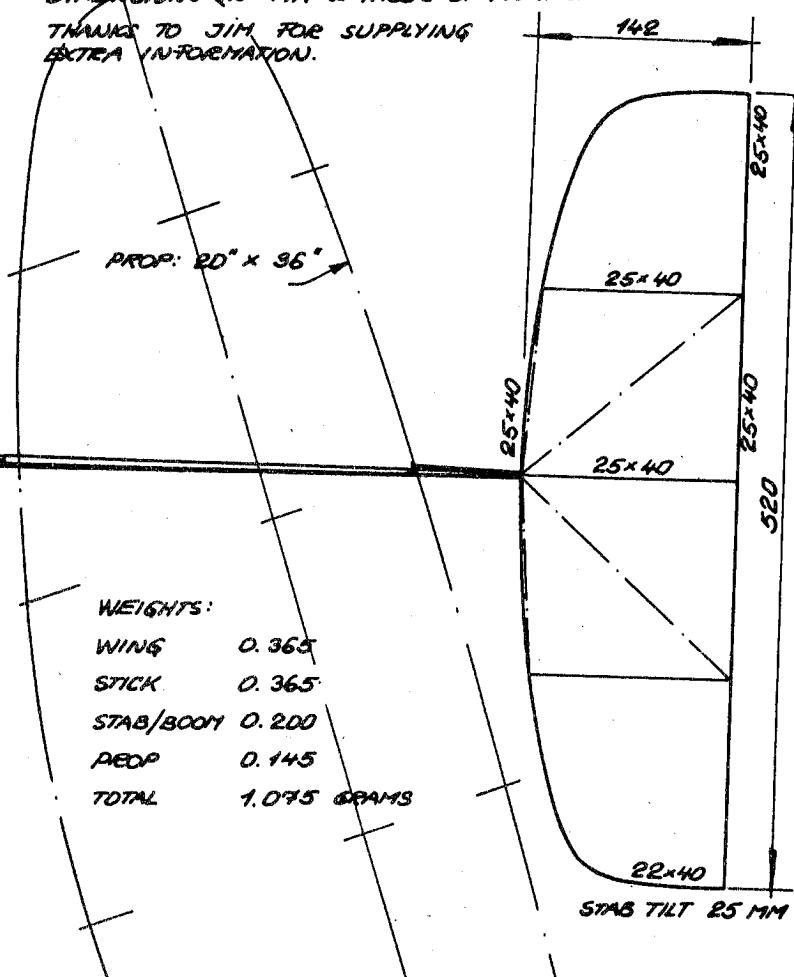
RC ist zum Nabel der indischen Flugzeugmodellbauer geworden. Die großen Namen in dieser Gattung, kamen mit immer neuen Ideen und Preisen , gerade mit professioneller Gewandheit auf den Markt, den sie im Monopol selbst anscheuerten. Alles bis zum kleinsten Ersatzteil geht durch ihre Hände, und um in gehoben und vornehmen Kreisen bestehen zu können mußten die Preise gleich "angehoben" werden damit die "Noblesse" im Standart bleiben konnte. In dieser Spirale, wurden natürlich Frei-Fesselflug total ausgeschlossen und gingen mehr und mehr unter. Gleichzeitig wurden die RC Veranstaltungen "pour le plaisir " in den Himmel gehoben , sogar der Wettbewerbsgeist ging unter, was den "Profis" natürlich nur gut tun konnte, sie brachten es fertig Neuheiten einzuführen und die Fäden so zu ziehen ,daß die Sieger immer in ihren Reihen zu finden sind. Die Flugprogramme waren so gestaltet daß alles mögliche und unmögliche vorgetragen wurde, es geht bis zur lächerlichkeit, und zum Materialverschleiß, nur die Elite im geschlossenen Kreis konnte es noch verkraften, die Preise stiegen weiter in den Händen der "Profis".

Die Flugplätze aber wurden immer leerer ,und gleichen mehr und mehr einer Wüste.....

So ging und geht der Freiflug seinen letzten Weg in Indien.....Die Frage bleibt offen was zu tun ist um diesen Desaster am Horizont fern zu halten .....wahrlich eine finstere Zukunft .



~~DIMENSIONS IN MM & THOU'S OF AN INCH~~  
~~THANKS TO JIM FOR SUPPLYING~~  
~~EXTRA INFORMATION.~~



THE WINNING FLIGHTS 1986

**45:54** 47:44

AT GARDINER'S... FANTASTIC!

0.015" x 0.100 x 1.2" "Floor"  
USED AT BOTH ENDS

0.012" MUSIC WIRE  
DOUBLE BEARING

## FILM-FLAM-FAI

## WORLD CHAMPION MODEL '86

JIM RICHMOND  
U.S.A

V-BRACE ON EACH  
WING MOUNT TUBE

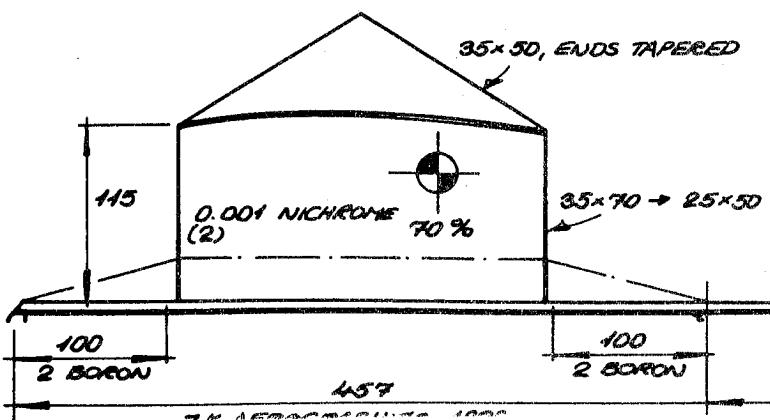
RUBBER: 1.50 GEAR/20" LOOP  
2300 LAUNCH TURNS  
(BACK OFF 90-90)  
PIRELLI 19 PP

~~REPRO SHONAL FILM SIZE~~

the TUBE

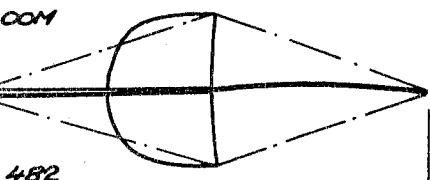
HOLE REAMED 0.014"  
& FRONT STONED FLAT

100 LONG, NO TAPER  
0.010 THICK 3



3617

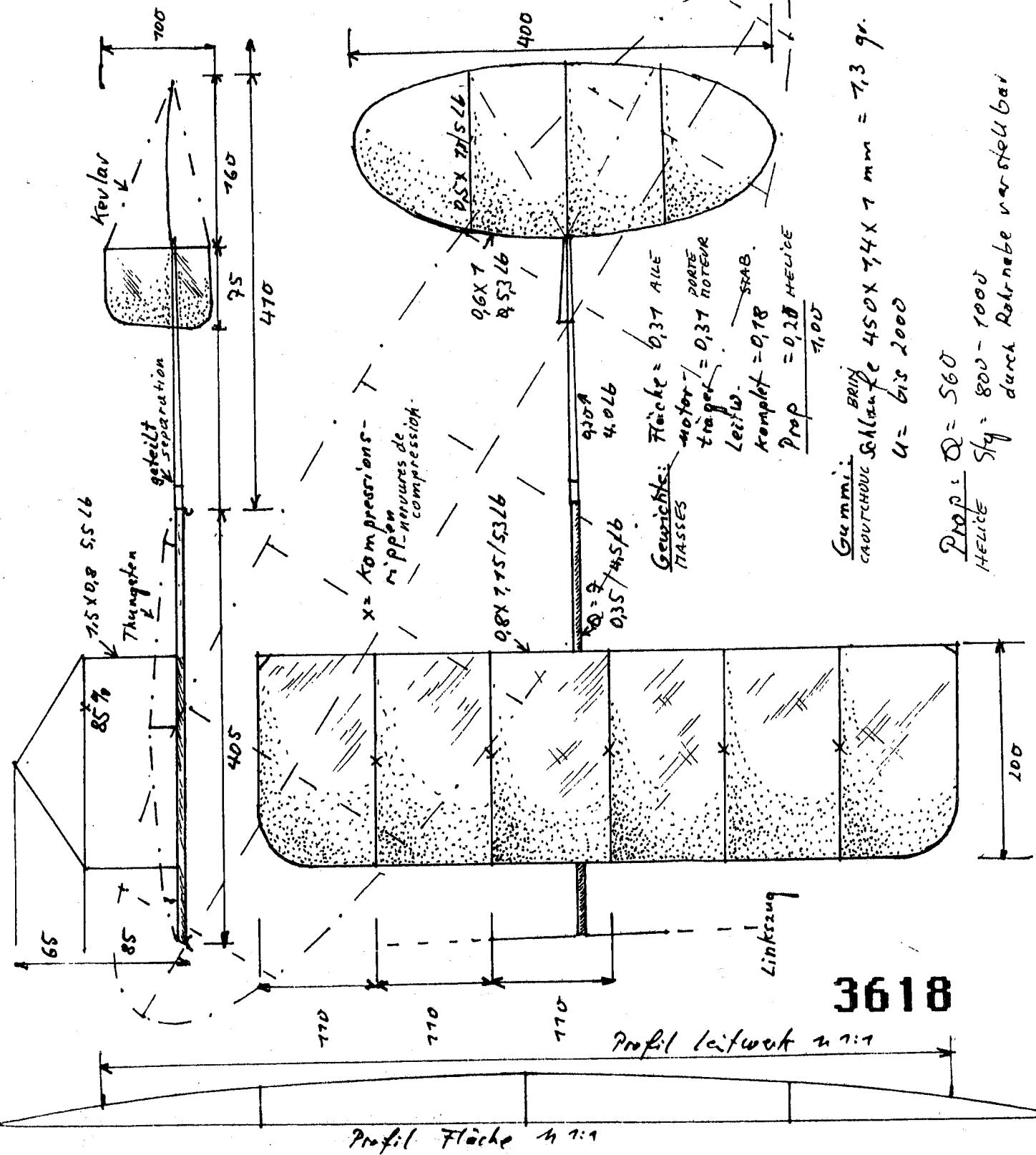
## PLUG-IN BOOM



# Werner NIMPTSCH

RFA

## VOL LIBRE INDOOR



# CAMPING POUR 1986

André SCHANDEL

La situation météorologique, en cette fin de semaine était assez exceptionnelle- un anticyclone sur l'Europe du nord ouest, une dépression sur le sud est ! (En général s'est l'inverse). Sur les régions Alsace ,Lorraine , règnait un vent d'est , relativement fort et frais - retour d'est - chargé de perturbations nuageuses. Le samedi 14 , les équipes allemandes étaient sur place, ainsi que des visiteurs amis, hollandais et français. Pas de possibilités de vol , le vent soufflent à 12 -15 m/s.

Toutes les équipe allemandes étaient installées sur un terrain de camping au bord de la Moselle (Tonnoy) à quelques 6 km du terrain d'Azelot. Dans l'attente de ceux plus cléments , Ansgar Nüttgens (Sarre) organisateur fit preuve, comme à son habitude de talents d'organisateurs, hors du commun, -tente collective, avec éclairage, tables , bancs, pour une quarantaine de personnes , bière sous pression ( environ 170 l ) -il paraît que tard dans la soirée il en manquait déjà-, côtelettes et saucisses grillés, bulletin d'information , affiches , souvenirs ,coupes etc..... un service après vente compétent et aguerri. Les cruches de bière et les chansons coulaient , dans la nuit.....dans la perspective d'un SUNRISE , (4H30 ) qu'on pouvait sans doute oublier dans un sac de couchage, vu le vent.....

Il y a encore des miracles .....si,si.. de temps en temps. Dimanche matin 4H45, ciel dégagé , vent nul ,température relativement agréable, le SUNRISE, peut se dérouler , -certains ne sont pas sortis de leur tente, d'autres difficilement - d'abord dans d'excellentes conditions de 5 à 6H puis de 6 à 7H dans d'assez bonnes - vent faible. A la surprise générale c'est le tout jeune Van Dijk (NL) 13 ans qui occupe la première place en A2 avec 5 fois de plus de 4mn !! Vers 10 H commence alors la véritable compétition , entre les différentes équipes engagées, elle durera jusqu'à 20 H le soir. Au début vent modéré d'est devenant de plus en plus faible dans la journée. L'organisation adapte , avec bonheur les maxis au vent et à la végétation (blés en herbe) sur le terrain . Le soleil chauffe , nez et épaules graciles ou velus, gagnent en couleur, une journée réussie et somme toute inespérée.

Début de la nuit remise des nombreux prix, aux vainqueurs, quelques petits discours d'usage, remerciements franco- allemands, et allemands-franco, puis retrouvailles sous la bonne tente avec la continuation des ébats de la nuit précédente.....

3619

## in Deutsch

Die Wetterlage, an diesem Wochenende, war aussergewöhnlich, Hochdruck über Nord West Europa, und ein Tief über Süd Ost - normal ist hier umgekehrt- Elsass Lothringen , lagen unter Ostwind, mit Wolkeneinlagen. Samstag den 14 ten waren die Mannschaften bereits auf dem Platz, sowie einige Holländer und Franzosen als Gäste. Fliegen konnte man leider nicht , der Ostwind wehte 12 - 15 m/s.

Alle Ländermannschaften lagen per Zelt auf dem Campingplatz von Tonnoy , am Ufer der Mosel, etwa 6 km von Azelot entfernt. In Erwartung der weiteren Ereignisse hat Ansgar Nüttgens als Organisator, die Sache in Hand genommen. Es scheint mir er ist so ein Genie auf diesem Gebiet, Bierzelt, Stühle ,Bänke, Beleuchtung, Bier (abgezapft), Schwenkbraten, Bratwürste, Souvenirs, Plakate, u.s.w..... nichts fehlte, uns spät in die Nacht gingen Bier und Lieder über und durch die Kehlen. Man hatte es auch nicht besonders eilig, da vorauszusehen war, dass mit dem SUNRISE der eingeplant war, nicht besonders zu rechnen sei , der Wind lies nicht nach. So kroch man mit Ach und Krach unter das Zelt, manche in tiefer Lage. So kam es dass am Sonntag früh morgens, bei Tagesanbruch nicht alle klare Gedanken hatten , um dem wirklich stattfindenden SUNRISE beizuwohnen. Schade war es in jedem Fall, die Glücksgötter waren zum Wunder alle aufgestanden , um den Tüchtigen beizustehen. Von 5-6 kein Wind , von 6-7 schwacher Wind, alles bei klarem Himmel und angemessen Temperaturen. Die Überraschung kam von einem 13 jährigen Niederländer der diesen SUNRISE in A2 mit abstand gewann. 5 X 240 und mehr !!!! Van Dijk ein Name den man in Zukunft noch öfters hören wird.

Und so begann der offizielle Länderpokal um 10 Uhr. Tagsüber nahm der Ostwind stetig ab, mit Drehung auf Süd, um Nachmittags völlig aufzuhören. Vorsichtigerweise wurden die Maximalzeiten kurz gehalten um nicht die Getreidefelder zu erreichen. Die Sonne brannte Nasen und Rücken, grazile oder behaarte, rot braun, und so verging der tag bis 20 Uhr, besser als verhofft.

Bei Nachteinbruch , Siegerehrung, mit kurzen Reden, und Dank an alle Beteiligten, später wurden unter Zelt und Fach die Freifliegergepflogenheiten, vom Vorabend weitergeführt.....

Azelot  
14, 15 Juin

- |                   |                               |
|-------------------|-------------------------------|
| 1 B.W.1- 2878 sec | GERLACH,RUMMPP,ZIEGLER        |
| 2 H.E.1 -2762     | KLEINE,HESS,LEITER            |
| 3 NRW. 2549       | KORTHAUS,SCHMITZ,SEELERT      |
| 4 S.H. 2540       | H.KLINK,D.KLINK,BLÖS          |
| 5 F 2487          | GOIARD,MATHERAT,TEDESCHI      |
| 6 NRW II 2343     | SCHEMKES,LINDEMANN,WERNER     |
| 7 B.W II 2269     | A.SCHMIDT,H.SCHMIDT,R.SCHMIDT |

8 SA 2115 MIKULLA,DEUBEL, SCHLIMMER  
 9 HE II 1635 WANKERL,A.OHMANN,A.W.OHMANN  
 10BW III 1614 ADAMETZ,RIEDLINGER  
 11 NL 687 V.DIJK,BREEMAN,DAHLMANS

**Einzelwertung /Class.individuel F1A**

1-W.GERLACH 960; 2-S.RUMPP 950; 3-R.ZIEGLER 950; 4-R.KLEINE 949; 5-A.GOUARD 935; 6-W.WERNER 928; 7-J.HESS 919; 8-H.SCHMIDT 901; 9-H.B.KORTHAUS 900; 10-H.LEITER 894; 11-H.KLINK 891; 12-N.SCHMITZ 878; 13-G.MATHERAT 871; 14-M.SCHEMKESD 844; 15-D.KLINK 823 ..... 32 classes.

**F1B**

1-P.MONNINGHOFF 960; 2-D.PAFF 956; 3-B.SILZ 941; 4-M.STEINER 902; 5-K.LEISNER 776; 6-R.STÜHLER 770; 7-R. SEIFERT 725.....11 classes

**ENGLISH CORNER**

**ENGLISH CORNER**

The '86 Golden Rib to E. VERBITSKY (USSR). A big power flyer, he ruled ,and still ruled aside Thomas Koster, the F1C class. -the hardest and most expensive of 'all. Ranking amongst the best in the Worlds and European Championships, for ten years; he managed to win in '86 at last , being European champion at Pitesti . I believe that VERBITSKY was a strong trend setter in the USSR and in the world as well, with its own clean and smart design , including new building processes (alu covering for example) and materials. He also lived sometime in Cuba as national trainer , that Country showing well in W/championships as a result, especially in the F1C class. No doubt E. VERBITSKY will entrance the "GOLDEN RIB PARADE", following Landeau, Zeri, Breeman and Döring.....

An A2 from Poland , by your friend KACZOREK. A wonderful designer , well in the "VOL LIBRE" style, and interesting building details.

A shot taken at Livno highlighting a very fine and elegant Korean glider , so clean as to make you green with envy .... to do the same !

Another Wak by Arno HACKEN the "COMANCHERO" a follow on of its line. Vintage ! A 23 years old glider by Vladimir HORCICKA. A closer look shows lines and structure still in use today. -of which Austrian modellers (as for example E.Ch. ZACH, von Kamp ..... )could have drawn some inspiration.

In "Images du VOL LIBRE " (Free Flight Pictures) : the F1A glider European Champion Didier BARBERIS (F) and the F1B Rubber European vice Champion Gérald NOCQUE ( both of "Club de Mandres" France ) were (and are) as ever front runners of the French Free Flight battalions

Mirecourt . CLAP National meeting : A pictorial summary about the special atmosphere of this gathering of youngsters, the strong point of the day being the presentation of awards.....

The former F1D World champion Rainer HOFSSÄSS on test with an unconventional model . Background : the bigger field in the world LIVNO !

2 planes from all known modellers : a "Sainte Formule " by E. FILLON ( a french Indoor Formula) , and a very nice FARMAN SPORT by Ulises ALVAREZ - If you are in the mood.....

A study on the psychological behaviour of the modeller on the field during the contest , by Bernard BRAND. When under "Stress" all sorts of motivations and reactions make the modeller not to be indifferent to what is going around him and react through various feelings, cheerfulness, joy, frenzy- resentment ,anger, fury,- sadness, sorrow,despair,- apprehension ,fear panic,- the more or less controlled whole range of feelings leaving traces shown on the face .

Only technical and nervous mastery can keep feelings in reasonable limits.

An example to follow : the "Club d'Orléans" (Jacques Delcroix) from '72 to '86 onwards.....A great , fruitful job in all free flight classes ,even Indoor. Jacques has given its all to young modellers with great success- Always hard at it.....

Karlsruhe '86 SUNRISE CONTEST : a welcome back ! H. MOTSCH . won F1A with an average 206". Arno HACKEN showed again winning the F1B with an average 273 " (on five flight!). Few years ago Arno was winning too, but in F1A. Since that time he put his gliders away, flying more and more performing F1B everywhere in Europe. The strongest point is the climbing , besting for about 55' and reaching quite an impressive height ....and the weakest point is not the glide anyway ! The resulting duration times are very close to 5 minutes in Sunrise conditions . A man with future, really !

**9th JOURNEES INTERNATIONALES DU POITOU**

Time goes by and every year is .....the same. I drought up mid August , and from there rain and storm . One more time the contest was plagued with an atmospheric perturbation, a SW wind blowing by the 3 days . More ; the first day, devoted to "2 minutes classes" was winding and rainy as well, a good deal of contestants not even starting to fly. Add to that the odds of the international contests timetable with many championships or contests running in the same time ! As a result the " '86 POITOU " was a rather poor vintage.

French Championships, at Beauvoir S/Niort . The Met was only passable - Noteworthy is the growing number of young contestants , not only as entrants , but successful in the different fly offs too ! -page

Zum zehnten Mal, fand der SUNRISE Karlsruhe statt, dies nicht wie geplant im Juni, da regnete es in strömen, sondern am 10 August, wie üblich in aller Frühe auf dem Flugplatz Forchheim.

Um 5 Uhr morgens war es noch schön dunkel, als wir ankamen, und die letzten Hasen wechselten gerade vom Frühstück zurück zum Rennen, in die nahen Maisfelder. Um 5 Uhr 30 brach der Tag an, ab 5 Uhr 45 konnte geflogen werden. Das Wetter war gerade ideal, praktisch keine Stromung, heller Himmel, leichter Bodennebel. Da der Wettbewerb in den Augen verlegt werden musste, kamen nicht so viele Leute wie üblich, besonders was die Ausländer angeht. So kamen etwa 30 Teilnehmer ins Rennen, das ordnungsgemäß und zügig von statt ging, dies besonders unter den Zeitnehmern des lokalen R.C. Vereins, was man besonders hervorheben muss.

Es wurde geflogen in A1, A2 und F1B, Jugendliche und Senioren. In A2 kam der hier gut bekannte H. Motsch wieder zum Zuge mit einem Schnitt von 209, in F1B bewies der Niederländer Arno HACKEN wieder einmal seine Klasse - Spitzengruppe, - mit einem Schnitt, über fünf Flüge von 273 s !!! Es ist noch nicht so lange her, flog der gute Arno noch in F1A, und gewann hier am Ort gleichfalls, jetzt ist es schon das zweite Jahr daß er in F1B mit Abstand gewinnt. Gute und schöne Modelle die besonders im Steigflug überzeugen, über 50 - 55 Sekunden Laufzeit ! Seine Kiste weist laufent neu gebaute Modelle auf, die bestechend ausschauen, da ist noch viel Musik drin für die Zukunft, und mit ihr wandert er so durch ganz Europa, Ungarn, Italien, Deutschland, Frankreich, Schweiz, ..... und so weiter, bringen ihm die notige Erfahrung, um auf die obersten Treppchen zu kommen.

Gegen 8 Uhr ging es wie üblich ins Fliegerheim zum bestbekannten Frühstück, mit Kuchen un anderen Leckerbissen. Urkunden, Pokale, und Medaillen gingen an die besten. Herr Kaupert bedankte sich im Umkreis bei allen Helfern, und fügte zum zehnten Geburtstag einige Worte hinzu, in der Hoffnung es bleibe immer so schön, wie Heute es war. Er bedankte sich bei VOL LIBRE, für die schon lange Mitarbeit, die den SUNRISE international gemacht hat und ihm allgemeines Anerkennen eingebrochen hat. Zum Schluss gab es noch für den Ersten jeder Klasse einen Rundflug über Karlsruhe, was die Verflochtenheit aller Flieger groß un klein bezeugen sollte. Auf Wiedersehen in Karlsruhe 1987 !

Karlsruhe, 10 ème anniversaire, fut reporté du mois de juin ( 10 juin ) pour raison de mauvais temps - grandes pluies - au 10 août- avec on pouvait s'en douter une diminution des effectifs présents. Beaucoup de monde en vacances, néanmoins une trentaine de participants se retrouva sur le terrain, dès les 5 heures du matin, moment où les lapins des environs quittèrent leur table matinale, pour aller rejoindre dans la pénombre les maïs environnants.

Le jour ne pointant que vers 5h 30, les premiers vols commencèrent donc à partir de 5h45, dans des conditions vraiment idéales, vent pratiquement nul, légère brume au ras du sol, ciel dégagé.

Les vols furent chronométrés en partie par les membres RC du club local, et par les concurrents eux mêmes, ce qui garantissait un déroulement rapide et harmonieux dans toutes les classes représentées : A1, A2, et wake, jeunes et adultes.

En planeur on assista au retour de H. Motsch qui l'emporta avec une moyenne de 209 s, en Wakefield Arno Hacken fit une nouvelle démonstration avec une moyenne sur 5 vols de 273 s !!! Il y a peu d'années Arno remportait la palme à ce même concours en F1A, depuis deux ans il a rangé, les planeurs, pour depuis sillonner les routes et les cieux de l'Europe avec des modèles F1B de plus en plus performants, issus d'études théoriques et pratiques de premier plan. Sa grande force réside surtout dans les montées, avec un déroulement entre 50 et 55 s. L'altitude atteinte est vraiment impressionnante, suit ensuite un plané qui n'est pas non plus des derniers venus, résultat, des temps approchant régulièrement les 5 mn ! Et avec tout cela une caisse de modèles pas dégarnie du tout, avec des modèles très récents ! Quel bel avenir pour Arno et ses modèles !

Vers les huit heures retour au club house avec petit déjeuner, café chaud, thé, tisane, gâteaux, remise des prix, coupes, médailles sous l'égide de la famille Kaupert. Mr. Kaupert organisateur local, qui pratique le vol de pente magnétique, remercia tous les participants, fit un petit discours pour rappeler le 10 ème anniversaire de ce SUNRISE, et ne manqua pas de rappeler que VOL LIBRE était à l'origine de la bonne réputation de ce concours, ainsi que de sa publicité et réputation internationales.



Flugsportverein 1910 Karlsruhe e.V.

Sunrise-Wettbewerb am 10.8.1986 in Karlsruhe-Forchheim  
BW 15/86

E r g e b n i s s e

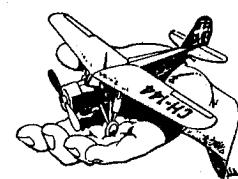
A 1		1	2	3	4	5	Sunrise	C-Zeit
1. Sauter Dietrich	J Metzingen	469	154	158	149	449	153,6	
2. Sauter Bernhard	J Metzingen	159	154	158	149	149	769	
3. Poglitsch Erhard	Fellbach	499	144	137	160	463	147,0	
4. Schlimmer Thomas	Riegelsberg	498	140	145	429	143	142,6	
5. Jenne Hermann	Stuttgart	499	133	468	148	145	142,0	
6. Bönsch Udo	Neu-Isenburg	129	133	155	148	145	710	
		165	161	168	65	55	130,3	
		165	161	168	65	55	614	
		95	105	107	443	110	107,3	
		95	105	107	113	110	530	
F 1A								
1. Motsch Hermann	Schwalbach	237	210	194	202	215	209,0	
2. Ziegler Roger	J Stuttgart	180	180	180	180	180	900	
3. Ziegler Gerhard	Stuttgart	206	205	210	209	224	208,3	
4. Schmitt Susanne	Neu-Isenburg	239	180	180	180	180	900	
5. Adametz Frank	J Metzingen	236	195	223	198	486	205,3	
6. Rumpp Stefan	Metzingen	486	197	206	943	196	199,6	
7. Poglitsch Erhard	Fellbach	180	180	180	180	180	875	
8. Walliser Rolf	Grabenstetten	180	180	180	180	180	880	
9. Mikulla Ralf	Riegelsberg	486	176	179	180	473	178,3	
10. Schandl Thierry	Strasbourg/F	180	180	180	180	180	887	
11. Schlimmer Michael	Riegelsberg	264	165	171	173	180	174,6	
12. Nüttgens Ansgar	Riegelsberg	180	165	171	173	180	862	
13. Jenne Hermann	Stuttgart	167	182	489	66	169	172,6	
14. Wiesiolek Petra	J Ammerbuch	170	167	160	92	474	165,6	
15. Kleine Ralf	Neu-Isenburg	426	127	131	147	464	135,0	
16. Wingert Jürgen	Karlsruhe	126	127	131	147	161	692	
17. Wiesiolek Thomas	J Ammerbuch	136	132	129	448	473	132,9	
		136	132	129	140	127	664	
		116	71	66	423	120	102,3	
		116	71	66	123	120	496	
		84	83	101	106	446	97,0	
		84	83	101	106	145	519	
F 1B								
1. Hacken Arno	Sittard/NL	300	282	246	262	276	273,3*	
2. Koppitz Albert	Strasbourg/F	180	180	180	180	180	900	
3. Wiesiolek Rainer	Ammerbuch	55	160	180	180	180	755	
4. Gaenslen Rüdiger	J Metzingen	190	488	189	493	190	189,6	
5. Rapp-Wurm Heiko	Heinkel	434	186	183	182	496	183,6	
6. Schwendemann Bern.	Schorndorf	131	180	180	180	180	851	
		459	174	176	178	486	176,0	
		159	174	176	178	180	867	
		99	108	103	119	114	113,6	
		99	108	180	119	114	620	



**VOL D'INTERIEUR**  
**BRY SUR MARNE**  
8 mars 1987

**GYMNAIS FELIX FAURE**  
organisé par l'A.M.A.I.F. et

l'office culturel  
cacaahuètes, Ste Formule, Indoors,  
engagement, épreuves statiques avant H  
Roger DEMOYER 171 bd. Pasteur 94360 Bry/sMarne



3622

Alors ça, entre un étage et une stratification sur le Biogut 901 & pourriez faire la collection de VL et un peu m'attirer l'attention (ça pourrait faire un mot dans la revue ?) personne n'a en moins 'action', on fait un intéressant article de Jean concernant nos essais filmés en 58. Peut-être cela est-il un peu bête, mais dans le débute de réflexions de notre hon 007 alors en plain "trip" informatique ? Mais là, il n'y avait pas d'explication plus ou moins délicate si dirigées moins strictement un exposé de FAITS : Alors, ces faits (et c'est vrai que ils sont tenaces !) relèvent soit vraiment scientifique devant fonctionnement très bien, tant le vol que la caméra, et sans possibilité d'enrouler due à la perspective, permettent en cause non pas les modèles qui ont été "offerts" par expérimentation en 60 ans (!) mais tant à qui a calculé et publié par de savants modélistes ou l'équilibre d'un vol ou défaut.

Après ce biais de vues qui avaient dans cette période depuis longtemps, tant esprit vraiment scientifique devant reprendre la théorie à zéro. On parle bien du départ d'un modèle à moten conteneur et que de cela, trouve une explication rendant compte des FAITS et la publier. J'attends encore ...

Alors, au bas de la page, une photo de l'auteur, Jean Claude, et une signature.

Bien amicalement

\* intérieur et extérieur angles  
avec la trajectoire dans le plan vertical et horizontal

Bien amicalement

je NEGALIS

Jean Claude

# MEMORIAL I.KURTALIC

Sur le plus beau terrain de vol libre du monde, s'est déroulé le X ème Mémorial "I.KURTALIC" par un temps merveilleux, sur la région de Livno.

## RESULTATS

### F1A 39 participants:

1	BRADAN M.	YU	1260	229
2	MARIN D.	YU	1260	210
3	MIJATOVIC D.	YU	1260	177
4	WILKENING F.	D	1260	167
5	ZULIC D.	YU	1260	159
6	KARANOVIC P.	YU	1260	156
7	SAHINOVIC V.	YU	1260	146
8	TICA M.	YU	1260	137
9	BLAGOJEVIC	YU	1260	73
10	KRAJINA	YU	1240	

### FIB 26 PARTICIPANTS

1	ALUJEVIC N.	YU	1260	
2	JUSUFASIC	YU	1255	
3	KAPETANOVIC M.	YU	1204	
4	SINANAGIC I.	YU	1180	
5	PIL M.	YU	1171	
6	BIJELIC B.	YU	1168	
7	KMOCH V.	YU	1108	
8	LIPICNIK Z.	YU	1100	
9	HADZOVIC S.	YU	1090	
10	KATALINIC J.	YU	1067	

### F1C 17 PARTICIPANTS

1	PAVLOV M.	YU	1257	
2	RADOVAN R.	YU	1255	
3	STOJANOVSKI K.	YU	1245	
4	SLADOJEVIC Z.	YU	1235	
5	HARTILL B	USA	1226	
6	VELUNSCHEK O.	YU	1182	
7	MLINAR M.	YU	1153	
8	NIKIC S.	YU	1138	
9	JANZEKOVIC K.	YU	1070	
10	JOVIN S.	YU	1046	

## Classement

### F1A 81 PARTICIPANTS

1	BAKOTIC R.	YU	1260	240	300	185
2	BLAGOJEVIC R.	YU	1260	"	"	147
3	KOSOS I.	YU	1260	"	"	0
4	KRAJINA D.	YU	1260			277
5	PESTERAC N	YU	1260			252
6	TICA M.	YU	1260			245
7	SABAHUDIN H.	YU	1260			221
8	SAHINOVIC E.	YU	1260			215
9	ZULIC B.	YU	1260			0
10	MARIN D.	YU	1260	203		

### FIB 42 PARTICIPANTS

1	SINANAGIC I.	YU	1260	240	56
2	HOFSSASS R.	D	1260	240	0
3	GABERSCAK D.	YU	1260	233	
4	KATALANIC J.	YU	1260	220	
5	ALUJEVIC N.	YU	1260	167	
6	FRANIC J.	YU	1243		
7	LACIMIC B.	YU	1222		
8	BULJEVIC N.	YU	1199		

### F1C 23 PARTICIPANTS

1	RADOVAN R.	YU	1260	240
2	MLINAR M.	YU	1260	222
3	PAVLOV M.	YU	1260	207
4	GROSELJ J.	YU	1260	190
5	REDA S.	D	1251	
6	GECIN I.	YU	1245	
7	HUBLER H	D	1239	
8	MACZKO O.	HU	1233	

### Ont participé à ce numéro

Jean BOOS (F), Jerzy KACZOREK (Pol) Martin LARSSON (S), Arno HACKEN (NL), E COFALIK (Pol), Walt. GHIO (USA), Modelar (CSSR), MRA (F), Jean WANTZENRIETHER (F), J.M.PIEDNOIR (F), E.FILLON (F), Ulises ALVAREZ (Ur) Bernard BRAND (F), Jacques DELCROIX (F) Prasanta BANERJEE (Inde) Jorgen KORSGAARD (DK) Werner NIMPTSCH (RFA), J.C NEGLAIS (F) M. PIL (YU), C.T.V.L. (F); Frederic NIKITENKO (F) Lucien TRACHEZ (F) LORICHON (F) A et I SCHANDEL (F)

# SOKO CUP FESTIVAL

Sur le terrain de MOSTAR, SOKO CUP les 15 et 16 aout et championnats nationaux yougoslaves. Comme la journée du 15 fut particulièrement venteuse, toutes les compétitions furent regroupées sur le 16.

### F1A 81 PARTICIPANTS

1	BAKOTIC R.	YU	1260	240	300	185
2	BLAGOJEVIC R.	YU	1260	"	"	147
3	KOSOS I.	YU	1260	"	"	0
4	KRAJINA D.	YU	1260			277
5	PESTERAC N	YU	1260			252
6	TICA M.	YU	1260			245
7	SABAHUDIN H.	YU	1260			221
8	SAHINOVIC E.	YU	1260			215
9	ZULIC B.	YU	1260			0
10	MARIN D.	YU	1260	203		

### FIB 42 PARTICIPANTS

1	SINANAGIC I.	YU	1260	240	56
2	HOFSSASS R.	D	1260	240	0
3	GABERSCAK D.	YU	1260	233	
4	KATALANIC J.	YU	1260	220	
5	ALUJEVIC N.	YU	1260	167	
6	FRANIC J.	YU	1243		
7	LACIMIC B.	YU	1222		
8	BULJEVIC N.	YU	1199		

### F1C 23 PARTICIPANTS

1	RADOVAN R.	YU	1260	240
2	MLINAR M.	YU	1260	222
3	PAVLOV M.	YU	1260	207
4	GROSELJ J.	YU	1260	190
5	REDA S.	D	1251	
6	GECIN I.	YU	1245	
7	HUBLER H	D	1239	
8	MACZKO O.	HU	1233	

## CHAMPIONNATS DU MONDE WORLD CHAMPIONSHIPS WELTMEISTERSCHAFT

1987

VOL LIBRE-FREIFLUG  
FREE FLIGHT

FRANCE

3623 10 - 16 / 08 / 1987

# 9 èmes JOURNÉES INTERNATIONALES DU POITOU 23 - 24 AOUT 86

## Classement

1 BODIN	JL F	180	180	180	180	180	180	180	1260	113
2 DRAPEAU	J. L. F	180	180	180	180	180	180	180	1260	87
3 SOMERS	J NL	162	177	180	180	180	180	180	1239	
4 SALZER	K AUT	180	180	165	180	180	171	180	1236	
5 MARILIER	M F	149	180	180	180	180	180	180	1229	
6 OLDFIELD	D G. B	142	180	180	180	180	180	180	1222	
7 PIQUER	J F	157	180	180	180	160	180	180	1217	
8 FLYNN	J G. B	135	180	180	180	180	180	180	1215	
9 CRISP	A G. B	131	180	180	180	180	180	180	1211	
10 COOK	M G. B	122	180	180	180	180	180	180	1202	
11 LELEUX	J F	170	180	180	180	129	180	180	1199	
12 WILLIAMS	J G. B	180	180	180	180	180	180	111	1191	
13 RICHER	P F	180	180	180	180	159	94	1153		
14 LEFEBVRE	T F	180	180	180	180	65	180	1145		
15 CORDES	AN G. B	170	180	180	180	73	180	1143		
16 BOCHET	B F	155	180	180	180	88	176	1139		
17 DORN	P F	180	180	180	180	78	149	1127		
18 BREEMAN	C N. L	180	135	180	180	180	90	1125		
19 DULOUT	F F	151	180	180	180	130	119	1120		
20 OLDFIELD	S G. B	93	180	180	180	165	162	156	1116	
21 RICHER	F F	137	78	180	180	180	180	180	1115	
22 COX	S N. Z	139	180	180	180	69	180	1108		
23 ABBEY	J G. B	180	180	180	180	159	63	162	1104	
24 GAUDIN	L F	137	180	180	180	167	180	73	1097	
25 LE VEY	G G. B	127	180	180	69	180	180	180	1096	
26 GODINHO	J F	180	180	180	102	86	180	180	1088	
27 GREGORIE	M N. Z	160	177	76	180	180	180	123	1076	
28 DE BOER	P N. L	92	180	180	77	180	180	180	1069	
29 GALICHET	A F	157	180	151	180	180	87	128	1063	
30 NOCQUE	G F	138	180	180	180	117	87	171	1053	
31 BERNARD	G F	135	135	180	87	180	145	180	1042	
32 PAILHE	P F	155	60	180	180	180	136	147	1038	
33 ISAMBERT	B F	127	152	123	91	180	180	180	1033	
34 EDGE	C G. B	167	180	133	180	180	102	80	1022	
35 GREIMEL	V AUT	146	125	180	180	72	180	126	1009	
36 BRAND	B F	147	51	180	180	82	180	180	1000	
37 BARBERIS	D F	180	180	98	180	180	0	998		
38 WILLIAMS	C G. B	170	180	180	180	56	51	997		
39 BAINES	B G. B	23	180	180	132	180	122	180	997	
40 MONICA	A P	98	180	180	133	59	180	156	986	
40 PINK	G G. B	174	112	159	84	180	97	180	986	
42 MATHERAT	G F	109	170	60	180	180	180	90	969	
43 RIBEROLLE	E F	110	66	120	179	180	128	180	963	
44 PLANTIGA	W N. L	45	97	180	170	175	180	114	961	
45 GOUILLOU	A F	122	83	180	180	180	67	148	960	
45 TEDESCHI	S F	180	180	0	180	180	96	144	960	
47 NICHOLSON	B G. B	156	180	180	40	108	121	163	948	
47 PEPE	H D	180	91	180	110	180	61	146	948	
49 MARCHAND	B F	155	180	180	85	180	85	80	945	
50 KAMP	W AUT	180	180	131	180	62	93	114	940	
51 WARREN	M G. B	130	77	180	180	98	126	146	937	
52 ALLAIS	J. R F	161	180	42	75	180	111	180	929	
53 BERTHE	R F	171	180	146	105	93	170	60	925	
54 BOUTILLIER	B F	162	180	127	27	140	100	180	916	
55 CORDES	A G. B	177	140	40	156	180	117	101	911	
56 SCHIAVI	T F	165	144	86	180	44	180	102	901	
57 ABBEY	C G. B	180	180	180	85	95	261	104	885	
58 CHALLINE	J. P F	151	180	180	68	120	180	0	879	
59 PARKINSON	B G. B	180	87	87	180	180	62	93	869	
60 SCHANDEL	T F	81	180	94	54	73	180	163	825	
61 VAN EEDE	T N. L	125	88	150	74	98	102	180	817	
62 HIGGINS	G N. L	91	83	44	96	172	180	129	795	
63 TORNE	G E	113	180	160	86	156	30	64	789	
64 BARTLE	D B. B	160	180	82	180	180	0	0	782	
65 CAHUS	C F	76	117	180	104	85	149	57	768	
66 DELASSUS	A F	110	52	180	114	49	75	180	760	
67 MANONI	A I	29	105	96	180	135	52	158	755	
68 MARILIER	T F	155	164	57	180	58	120	0	734	
69 CAHUS	JM F	66	62	180	65	180	91	89	733	
70 BRAUD	L F	95	180	75	180	180	0	0	710	
71 CAILLAUD	M F	97	78	180	108	80	93	64	700	
72 NORGET	JM F	113	60	79	180	88	87	31	638	
73 DESVIGNES	M F	54	130	180	62	99	59	0	584	
74 DUPRIEZ	L F	115	58	142	48	114	82	0	559	
75 BITON	A F	173	169	0	89	0	0	0	431	
76 COUPET	A F	52	180	180	0	0	0	0	412	
77 JELLIS	P G. B	95	57	180	56	0	0	0	388	
78 BONNOT	D F	89	83	180	0	0	0	0	352	
79 GONZALEZ	J F	55	40	0	34	31	47	90	297	
80 FANTHAM	M G. B	180	98	0	0	0	0	0	278	
81 MARRIOTT	S G. B	85	180	0	0	0	0	0	265	
82 MADELIN	G G. B	94	0	0	0	0	0	0	94	
83 DULOUT	H F	73	0	0	0	0	0	0	73	
84 BOISSIMON	J. P F	25	0	0	0	0	0	0	25	

F1A BODIN POUR LA PREMIERE FOIS

Les années sse suivent et se ressemblent, sécheresse jusqu'à la mi-aout, tempête et pluie pour la fin de semaine du POITOU. Ainsi comme en 1985, une perturbation atlantique vint troubler les journées internationales du Poitou. L'ensemble des journées fut balayé par des vents du sud-ouest. La Journée de vendredi consacrée aux catégories 2 mn et organisée par le club local de Moncontour, fut elle en plus sérieusement arrosée, et nombreux furent les concurrents qui préférèrent s'abstenir dès le début.

Les aléas du calendrier international , avec la sperposition de plusieurs concours et des championnats de France et d'Allemagne , firent que POITOU 86 fut relativement moins fréquenté que dans le passé. Exemple un seul Allemand -Peper que l'on peut essimiler , en ces lieux à un Français. Journée du samedi . Temps nuageux et vent du sud-ouest modéré. On pouvait donc s'attendre comme de coutume -dans ces conditions , que les Anglais , au demeurant fort nombreux, et les Hollandais , allaient se disputer les premières places. Les candidats étaient sérieux, FANTHAM, GREGORIE, WARREN, BAINES ,CORDES..... DE BOER, BREEMAN ,SOMERS, On allait voir que ces prévisions s'avèrèrent fausses et qu'en contraire c'étaient les concurrents locaux français , qui se placèrent en haut du tableau. Longtemps des nordistes ,LEFEBVRE , DORN, tinrent tête à tout le monde , pour s'écrouler à l'avant dernier vol , alors qu'ils avaient bien passé le cap difficile du matin , qui fut comme d'habitude , déterminant pour un grand nombre de concurrents. Bien sûr dans la journée il y eut des hauts et des bas, lots habituels des habitués de ce genre de

1 LEPAGE	PH	F	180	180	126	180	180	180	180	1206
2 NONAIN	F	F	124	180	180	180	180	180	180	1204
3 ZERI	A	I	180	180	154	180	180	180	146	1200
4 HACKEN	A	N.L	171	180	148	180	180	142	180	1181
5 TAYKOR	I	G.B	180	166	180	180	180	180	112	1178
6 ALLAIS	R	F	180	180	180	180	180	180	83	1163
7 BEAUMONT	N	G.B	161	180	180	180	155	180	95	1131
8 DUPUIS	L	F	161	126	114	180	180	180	180	1121
9 RUYTER	P	N.L	180	160	180	180	180	45	180	1105
10 BRAUD	L	F	130	97	180	165	180	158	180	1090
11 MILLET	S	F	165	144	180	120	118	180	180	1087
12 EVATT	M	G.B	138	180	180	103	180	152	112	1045
13 VAN MERKESTIJN	P	N.L	146	180	180	115	156	78	180	1035
14 MARRIOTT	S	G.B	120	62	180	180	115	145	180	982
15 KILPELAINEN	S	SF	180	120	93	98	180	180	124	975
16 PROCTOR	K	G.B	92	159	148	105	102	180	180	966
17 LINKOSALO	T	SF	101	103	161	180	146	70	180	941
18 MARQUOIS	M	F	69	180	66	180	81	180	180	936
19 PINK	G	G.B	180	180	90	97	128	180	80	935
20 TEDESCHI	S	F	79	98	180	148	134	165	25	829
21 QUINTARD	M	F	75	131	145	110	75	61	170	767
22 PAILHE	P	F	129	72	73	111	150	84	105	724
23 TRACHEZ	A	F	69	4	104	180	117	122	91	687
24 MARQUOIS	G	F	180	152	74	6	0	0	0	412
25 KAYNES	C	G.B	167	108	83	0	0	0	0	358
26 BARRERE	P	F	75	180	102	0	0	0	0	357
27 GERLAUD	E	F	74	64	180	0	0	0	0	318
28 BUVAT	M	F	81	180	0	0	0	0	0	261
29 UDEN	P	G.B	180	75	0	0	0	0	0	255
30 NIKITENKO	F	F	121	125	0	0	0	0	0	246
31 ABBEY	J	G.B	127	113	0	0	0	0	0	240
32 DELTEIL	R	F	81	140	0	0	0	0	0	221
33 GARRIGOU	R	F	112	65	0	0	0	0	0	177
34 RIBEROLLE	R	F	124	0	0	0	0	0	0	124
34 RIBEROLLE	C	F	124	0	0	0	0	0	0	124
36 NEW	R	G.B	122	0	0	0	0	0	0	122
37 MARQUOIS	B	F	108	0	0	0	0	0	0	108
38 LANDEAU	A	F	106	0	0	0	0	0	0	106
39 MONICA	A	P	63	0	0	0	0	0	0	63
40 MATHERAT	G	F	38	0	0	0	0	0	0	38

1 FAUX	K	G.B	177	180	180	180	180	180	180	1257
2 LINDHOLM	H	S	180	180	149	180	180	180	180	1229
3 HARRIS	P	G.B	180	180	180	133	180	180	180	1213
4 IRIBARNE	M	F	180	160	180	180	180	180	136	1196
5 PILLER	M	F	139	180	180	150	180	180	180	1189
6 WALTONEN	Y	SF	180	138	180	151	180	179	180	1188
7 COLLINS	R	G.B	172	180	180	149	180	180	143	1184
8 CHILTON	F	G.B	138	175	180	156	126	180	180	1135
9 FERRERO	D	F	143	180	100	180	180	154	180	1117
9 BERGE	Y	F	104	105	91	157	83	180	68	808
11 TRACHEZ	B	F	126	106	0	0	0	0	0	232
12 HARTILL	B	USA	180	0	0	0	0	0	0	180
12 BOUTILLIER	B	F	180	0	0	0	0	0	0	180
14 MASCARD	H	F	104	0	0	0	0	0	0	412

1 DULOUT	F	F	151	180	180	180	180	130	119	1120
2 RICHER	F	F	137	78	180	180	180	180	180	1115
3 ISAMBERT	B	F	127	152	123	91	180	180	180	1033
4 CORDES	AND	G.B	177	140	40	156	180	117	101	911
5 SCHIAVI	T	F	165	144	B6	180	44	180	102	901
6 CAMUS	C	F	76	117	180	104	85	149	57	768
7 MANONI	A	I	29	105	96	180	135	52	158	755
8 CAMUS	J.M	F	66	62	180	65	180	91	89	733
9 COUPET	A	F	52	180	180	0	0	0	0	412

confrontation. Finalement deux concurrents, BODIN et DRAPEAU réussirent le plein - tous deux de la région , le premier disciple du deuxième et durent en venir au fly off à l'avantage de BODIN.

### Dimanche journée F1B et F1C

La journée quoi que plus ensoleillée que celle du samedi fut par contre encore plus ventée, ce qui bien entendu rendit les conditions de vol encore plus difficiles . Et l'on assista au courant de la journée à des abandons de plus en plus nombreux, pour ceux qui ne virent plus aucune chance de figurer dans les premiers du classement. Il leur paraissait en effet inutile de risquer la perte de modèle dans les conditions décrites plus haut.

Le changement et les scores sur le haut du tableau, furent tout au long de la journée ,serrés et nombreux. Le suspense deumeura jusqu'au dernier vol, ALLAIS ( F ) semblait avoir la première place en poche , mais ne fit que 83' à ce dernier et rétrocada à la 6 ème place . Philippe Lepage un habitué des Journées Internationales du POITOU ( déjà gagnant l'année dernière contre l'Australien Fauser ) réapparut comme par enchantement à la première place. En F1C Ken Faux, remporta la palme pour la 5 ème fois - en dix ans ,un beau score et une belle régularité.....dans un lot relativement réduit dans lequel sont à remarquer les jeunes PILLER et TRACHEZ, qui devront tenter d'assurer et de relayer les anciens "motoristes" de France et de Navarre. Hans LINDHOLM le grand "Viking" suédois fut fidèle à sa réputation, avec sa deuxième place, encore qu'un autre nordiste WALTONEN ( SF ) fut également présent sur le terrain.

Comme tous les ans il faut louer la parfaite organisation, qui maintenant maîtrise avec routine et connaissance tous les problèmes à la fois sportifs et logistiques. L'équipe de Thouars est orfèvre en la matière, aidée en cela par un environnement particulièrement favorable au VOL LIBRE. La proclamation des résultats et la distribution des récompenses revêtent un caractère cérémoniel que l'on voudrait bien retrouver en d'autres circonstances ,notamment au Championnats de France. Pour tous ceux qui ,comme nous, viennent des quatre coins de la France, et je suppose aussi pour beaucoup d'étrangers le POITOU reste , malgré le mauvais temps de ces dernières années, comme un air de vacances et de repos, air où les parfums de melon ,de fromage de chèvre, de vin du pays jouent un rôle aussi important que la compétition

**Participez au  
Coultier  
VOL LIBRE**

# POITOU

## 2 MINUTES

22 AOUT  
1986

CATEGORIE : F1H PLANEUR A1

1	-	MADELIN Gary	GB	120	120	089	120	120	569
2	-	CAILLAUD Michel	F	120	117	081	120	108	546
3	-	TRACHEZ Lucien	F	120	120	090	091	120	541
4	-	DULOUT Hubert	F	065	120	120	120	100	525
5	-	BOISSIMON J. Pierre	F	120	120	101	078	101	520
6	-	DUMONT Pierre	F	120	120	066	075	120	501
7	-	GAUDIN Louis	F	073	106	120	092	085	476
8	-	WALTOMEN Yrjo	SF	120	120	044	120	046	450
9	-	ISAMBERT Bruno	F	120	120	097	089	000	426
10	-	PEPER Hans	D	072	120	034	047	120	393
11	-	LE VET Gerry	GB	069	120	078	053	062	382
12	-	LINKOSMA Tapio	SF	089	107	060	068	053	377
13	-	RIBEROLLES Edith	F	120	073	080	075	024	372
14	-	DULOUT Florence	F	070	120	060	000	108	358
15	-	DRAPEAU J. Luc	F	120	060	062	066	042	350
16	-	FLYNN Joseph	GB	000	000	120	035	051	206
17	-	COOK Mike	GB	030	016	120	036	000	202
18	-	PLANTINGA Wiebe	NL	062	114	000	000	000	176
19	-	KILPEHAINEN Ossi	SF	120	000	000	000	000	120
20	-	BOCHET Bernard	F	055	059	000	000	000	114
21	-	DRAPEAU Ameline	F	081	033	000	000	000	114
22	-	PIQUER Joseph	F	086	000	000	000	000	086
23	-	BERTHE Robert	F	049	000	000	000	000	049
24	-	BARTLE Douglas	GB	035	000	000	000	000	035
25	-	FERRERO Denis	F	033	000	000	000	000	033
26	-	BAILLY Jean	F	015	006	000	000	000	021
27	-	TENNANT Angus W. J.	GB	000	003	000	000	000	003

CATEGORIE : MOTOMODELE 1/2 A

1	-	HARRIS Peter	GB	054	073	116	070	051	364
2	-	FREDERICK Paul	F	000	061	082	088	099	330
3	-	CORDES Andrew	GB	051	024	063	066	120	324
4	-	CHILTON Frederick	GB	109	064	000	031	045	249
5	-	GREGORIE Martin	EZ	078	111	000	000	000	189
6	-	MASCARD Henri	F	000	000	000	000	000	000
7	-	LANDEAU Stéphane	F	000	000	000	000	000	000
8	-	BARTLE Douglas	GB	000	000	000	000	000	000
9	-	FLYNN Joseph	GB	000	000	000	000	000	000

CATEGORIE : F1G COUPE D'HIVER

### Classement

1	-	MILLET Serge	F	087	120	109	120	087	523
2	-	HOUGS Alain	F	120	089	078	082	120	489
3	-	JELLIS Peter	GB	060	105	065	120	120	470
4	-	GARRIGOU Roger	F	099	081	066	090	074	410
5	-	WEBER Claude	F	081	050	110	042	095	378
6	-	PABOIS Daniel	F	043	069	077	071	059	319
7	-	QUINTARD Michel	F	035	120	000	058	062	275
8	-	DESVIGNES Marcel	F	038	045	020	056	065	224
9	-	DOWSETT Ian	GB	091	087	040	000	000	218
10	-	CHENEAU J. Claude	F	108	092	000	000	000	200
11	-	ALLAIS René	F	042	030	000	086	020	178
12	-	GREAVES David	GB	120	050	000	000	000	170
13	-	ALLAIS Jean - René	F	078	064	000	000	000	142
14	-	KAYNES Ian	GB	057	065	000	000	000	122
15	-	PABOIS Corinne	F	038	000	000	000	000	038
16	-	BRIFFAUT Claude	F	035	000	000	000	000	035

La journée VOL LIBRE des "DEUX MINUTES", qui précède la compétition internationale du POITOU, fut pour son deuxième anniversaire fortement troublée par une dépression active et pluvieuse sur la région. Nombreux furent les concurrents qui ne prirent même pas la peine d'ouvrir leur caisse. Bien sûr cette malchance ne devrait en rien minimiser les efforts et la réussite des organisateurs locaux, l'équipe DUPUIS, BRAND, MERLHE, MARQUOIS, qui avec l'aide de l'équipe de Thouars, montre un bel entrain et des idées nouvelles ( Tombola locale ) - l'auteur de ce texte put goûter pendant près de trois semaines aux délices d'un jambon de campagne, avec toute sa famille, premier prix de la tombola, pas la famille mais le jambon! - Nul doute qu'avec les années à venir et en particulier, avec l'année 1987, cette compétition ira en s'étoffant, et fera partie intégrante de l'image Journées Internationales du Poitou, c'est tout le mal que l'on peut leur souhaiter.

elle-même. Comme quoi la réussite de concours internationaux et toujours liée à des resurgences sentimentales, qui les caractérisent et les diffèrent, tout en leur conservant une unité.

DEUTSCHE  
DEUTSCHE  
DEUTSCHE

Die "Journées Internationales du POITOU" waren 1986, wie leider schon öfters in den letzten Jahren, von einer Schlechtwetterfront beeinträchtigt. August beginnt wie immer mit Sonne und Trockenheit, und endet mit einem Tief, welches mit Wind aus südwest über den Poitou zieht. Dies war auch wider der Fall 1986.

Freitags waren die Kategorien 2 mn, total verregnet und die meisten Teilnehmer gingen gar nicht an den Start. Samstag und Sonntag, regnete es zwar nicht mehr, aber beide Tage waren vom Winde verweht, besonders Sonntag (F1A und F1C). Man hatte also den Eindruck dass die Engländer und die Holländer die in großer Zahl auf der Stelle waren, die Kastanien aus dem Feuer holen würden, Anwärter gab es genug: FANTHAM GREGORIE, BAINES, CORDES, DE BOER, BREEMAN, SOMERS ..... ZERI, HACKEN .... am Ende sah es jedoch ganz anders aus, die Einheimigen kamen ans Ruder ..... außer FAUX in F1C. Tagüber war wie so oft die Tabelle in einem ständigen Durcheinander, so dass die Spannung nicht ausblieb bis zum letzten Durchgang. In F1A, kam BODIN (F) zu einem ersten Sieg, in F1B kam LE PAGE (F) zu seinem dritten Erfolg im POITOU, und in F1C kam FAUX sogar zum fünften!!!! inerhalb zehn Jahren.

Der POITOU, trotz relativem schlechtem Wetter, sollte ein Renner bleiben, er hat ein so gewisses Etwas, mit einer "Parfum" Mischung von Ferien, Melonen, Ziegenkäse, und Landwein. Also einen Sentimentalwert der zu dem Freiflug, so wir ihn verstehen, gehört, dazu kommt daß die Organisation immer hervorragend ist und bleibt dies sowohl auf sportlichem wie "Nachschublichem" Gebiet. Poitou ist immer wieder eine Riese wert.

Leider vermisste man 1986 die Abwesenheit der Freiflieger aus Deutschland, ein einziger Vertreter Hans PEPPER, der aber schon, in dieser Gegend als Franzose eingestuft werden kann!



ERGEBNISLISTE  
DEUTSCHE MEISTERSCHAFT FÜR FREIFLUGMODELLE 1986

Walldürn 21.-24. August 1986

Klasse F1A

1. Schmelter, Ulrich	NW	180	120	120	120	90	630	100				
Deutscher Meister	90	90	90	90	90	450	100		200	B		
2. Püttner, Siegfried	BY	180	120	120	113	90	623	98,88				
	90	87	90	90	90	447	99,33	198,21	B			
3. Brinker, Reimund	NI	180	120	120	108	90	618	98,09				
	90	90	90	90	90	450	100	198,09	B			
4. Gerlach, Wolfgang	BW	180	120	120	105	90	615	97,61				
	90	90	90	90	90	450	100	197,61	B			
5. Poglitsch, Erhard	BW	180	120	120	112	90	622	98,73				
	89	90	90	90	84	443	98,44	197,17	B			
6. Korthaus, Hans B.	NW	180	120	120	120	90	630	100				
	73	90	90	90	90	433	96,22	196,22	B			
7. Puff, Reiner	BY	180	105	110	120	90	605	96,03				
	90	90	90	90	90	450	100	196,05	B			
8. Schmidt, Herbert	BY	180	120	120	120	90	630	100				
	90	90	72	90	90	432	96,00	196,00	B			
9. Haugen, Robert	BY	180	120	93	120	90	603	95,71				
	90	90	90	90	90	450	100	195,71	B			
10. Ziegler, Robert	BY	154	115	120	120	90	599	95,07				
	90	90	90	90	90	450	100	195,07	B			
11. Leiter, Hans	HE	180	120	120	87	90	597	94,76				
	90	90	90	90	90	450	100	194,76	C			
12. Aringer, Gerhard	NW	180	111	120	93	90	594	94,28				
	90	90	90	90	90	450	100	194,28	B			
13. Riedlinger, Albert	BW	180	90	120	112	90	592	93,96				
	90	90	90	90	90	450	100	193,96	B			
14. Müller, Burkhard	NW	180	120	120	120	90	630	100				
	59	90	90	90	90	419	93,11	193,11	C			
15. Frericks, Jürgen	NW	180	120	102	93	90	585	92,85				
	90	90	90	90	90	450	100	192,85	C			
16. Nüttgens, Robert	SA	180	70	120	120	90	580	92,06				
	90	90	90	90	90	450	100	192,06	B			
17. Helbing, Jürgen	NI	180	120	87	109	90	586	93,01				
	90	78	90	90	90	438	97,33	190,34	B			
18. Motsch, Hermann	SA	180	120	106	120	90	616	97,77				
	71	75	90	90	90	416	92,44	190,21	B			
20. Müsseg, Günter	BW	158	86	115	115	90	564	89,52				
	90	90	90	90	90	450	100	189,52	B			
21. Schmitz, Norbert	NW	180	120	120	47	90	557	88,41				
	90	90	90	90	90	450	100	188,41	B			
21. Möhle, Wilfried	NI	180	98	120	101	90	589	93,49				
	90	90	90	67	90	427	94,88	188,37				
22. Hempfling, Roland	BY	146	120	120	98	90	574	91,11				
	90	90	75	90	90	435	96,66	187,77	B			
Wilke, Jürgen	NI	103	120	120	120	90	553	87,77				
	90	90	90	90	90	450	100	187,77	B			
24. Saibert, Gottfried	NI	180	96	96	120	75	567	90,00				
	90	90	78	90	90	438	97,33	187,33	C			
25. Walliser, Rolf	BW	99	120	120	120	90	549	87,14				
	90	90	90	90	90	450	100	187,14	C			
26. Dolzinski, Wolf D.	NI	180	85	120	98	90	573	90,95				
	90	90	90	90	90	432	96,00	186,95				
27. Bischoff, Martin	BY	96	120	120	120	90	546	86,66				
	90	90	90	90	90	450	100	186,66	B			
28. Hoffmann, Dieter	BY	97	120	120	120	90	547	86,82				
	90	90	90	90	90	450	100	186,82	C			
29. Mertens, Heinrich	NW	128	115	110	120	90	563	89,36				
	90	90	90	72	90	432	96,00	185,36	C			
30. Engelhardt, Siegfried	BY	142	120	120	111	43	536	85,07				
	90	90	90	90	90	450	100	185,07	C			
31. Schellhase, Jürg	NW	180	88	120	83	90	561	89,04				
	70	90	90	90	90	430	95,55	184,59	B			
32. Engeler, Hans	HE	103	120	120	120	90	553	87,77				
	90	75	90	90	90	435	96,66	184,43				
33. König, Bernd	NW	167	82	120	120	90	579	91,90				
	90	52	90	90	90	412	91,55	183,45	C			
34. Strobel, Thomas	BY	115	120	120	82	90	525	83,33				
	90	90	90	90	90	450	100	183,33	B			
35. Rumpf, Stefan	BW	96	120	120	97	90	523	83,01				
	90	90	90	90	90	450	100	182,85	C			
36. Strobel, Karl	BY	176	68	105	83	90	522	82,85				
	90	90	90	90	90	450	100	182,85	C			
37. Gillenberger, Jürg	RP	180	36	108	120	90	534	84,76				
	90	82	89	90	90	441	98,00	182,76				
38. Schmitt, Susanne	HE	180	-	120	120	90	510	80,95				
	90	90	90	90	90	450	100	180,95	C			
39. Vollmer, Christian	BY	140	101	120	120	90	571	90,63				
	90	66	90	69	90	405	90,00	180,63	C			
40. Weisheit, Werner	BY	187	101	115	75	90	561	89,04				
	90	62	90	78	90	410	91,11	180,15	C			
41. Deubel, Arno	SA	55	120	120	120	90	505	80,15				
	90	90	90	90	90	450	100	180,15	B			
42. Schmidt, Andreas	BW	96	120	120	120	90	546	86,66				
	90	57	90	90	90	417	92,66	179,32	B			
43. Schröger, Otto	BY	92	100	100	120	90	502	79,68				
	90	90	90	90	86	446	99,11	178,79	C			
44. Adelhard, Dittmar	BY	180	40	109	117	90	536	85,07				
	60	90	90	90	90	420	93,33	178,40	C			
45. Schemmel, Franz	BY	180	-	120	107	90	497	78,88				
	90	90	90	87	90	447	99,33	178,21				
46. Vollbrecht, Steffen	HE	180	120	-	102	90	492	78,09				
	90	90	90	90	90	450	100	178,09	B			
47. Frericks, Bernd	NW	149	52	120	80	90	491	77,93				
	90	90	90	90	86	446	99,11	177,04				
48. Pöhl, Werner	BY	180	74	66	81	90	491	77,93				
	90	90	90	84	90	450	98,66	176,59	C			
49. Wübbeking, Gerhard	HH	85	120	120	67	90	482	76,50				
	90	90	90	90	90	450	100	176,50	B			
50. Bischoff, Jürg	BY	180	50	104	120	90	544	86,34				
	62	90	90	68	90	400	88,88	175,22	C			
51. Klink, Dieter	SH	35	108	120	120	90	473	75,07				
	90	90	90	90	90	450	100	175,07	B			
52. Schmidt, Helmut	BW	93	89	110	120	90	502	79,68				
	90	90	90	66	66	426	94,66	174,34	B			
53. Herrmann, Bernd	RP	180	72	120	115	90	577	91,58				
	73	90	90	64	55	372	82,66	174,24				
54. Hundorf, Peter	NI	74	97	120	86	90	467	74,12				
	90	89	90	90	90	449	99,77	173,89	C			
55. Vennebusch, Georg	NW	137	120	120	91	90	558	85,57				
	90	72	90	41	90	383	85,11	173,68	C			

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

Championnats

d'Allemagne

Classement

Klasse F1B

1. Silz, Bernd	RP	180	120	120	120	90	630	100				




<tbl\_r cells="

# Championnats de France Biplan vol Libre

André  
SCHANDEL

29-30-31 AOÛT 1986

Pour la deuxième fois les Championnats de France VOL LIBRE se déroulèrent à Beauvoir sur Niort, sous les ailes du Moulin de Rimbaud.

Cette solution de remplacement -Ambérieux ayant été initialement prévu -fut somme toute très satisfaisante , plus particulièrement en ce qui concerne l'infrastructure et l'organisation sur et autour du terrain, mis à disposition par les cultivateurs locaux. La sécheresse avait maintenu , les maïs et les soleils, dans des hauteurs limitées , ce qui facilita la récupération des modèles y ayant atterri. Les conditions météo furent dans l'ensemble acceptables ,sur les trois journées, sur la fameuse ligne séparant la France en deux ,au niveau de la Loire. Des vents de secteurs et de force changeants, des températures mini et maxi, assez extrêmes , on errait sur le terrain , par moments en tenue légère à d'autres en petite laine! .

L'organisation matérielle incombaît une nouvelle fois à l'équipe locale DRAPEAU TRACHEZ, qui avec le concours des Amis du moulin de Rimbaud , était encore bien rodée de l'année passée. Sur le plan technique , ce sont les modélistes VOL LIBRE eux mêmes , à tours de rôle, qui ont assuré le bon déroulement des opérations, souvent avec l'aide efficace des épouses. Le système de chronométrage , un officiel plus un volontaire , n'a pas posé de problèmes, après quelques moments d'hésitation ,tout ne fut qu'efficacité et harmonie. Cette solution , importée, semble donc promise , à un long et bel avenir.

La proclamation des résultats et la remise des prix , sous les ailes du Moulin, furent retardées, par le manque des classements de la dernière journée ,suite aux nombreux fly-off. Par ailleurs bon nombre de concurrents ne sont plus sur les lieux, amputant ainsi cette cérémonie d'un certain éclat . L'ambiance bon enfant , lors du palmarès, si elle est bien sympathique n'en demeure pas moins légère et peu protocolaire, pour un spectateur extérieur au milieu. L'image de marque du VOL LIBRE , en souffre sans aucun doute , car si nous voulons faire passer notre activité comme "sportive", il faut en témoigner sérieusement jusque sur le podium, de manière crédible , et surtout lors des séquences officielles. Dans cet ordre d'idées il faut constater à nouveau , l'absence , en dehors des personnalités locales, d'un représentant officiel de l'administration centrale de la FFAM, tout le monde sachant que Henri Braud, et cela n'enlève rien à son mérité est un "interne" du VOL LIBRE qui ne fait que pallier à la défaillance des têtes de la FFAM.

Je ne vais pas m'attarder sur les détails des différentes catégories et journées , et sur leur déroulement minuté. - si certains dans "leur branche"-ont envie de le faire, nos colonnes leur sont largement ouvertes !

Je me contente donc simplement de faire quelques remarques ou constats:

- les jeunes , cadets et juniors montent en ligne , souvent accompagnés de leurs parents , c'est fort réjouissant.
- le niveau de ces jeunes est dans l'ensemble fort bon - de nombreux fly-offs en témoignent , c'est fort réjouissant.
- le travail d'équipes - Thouars, Orléans, Azays le Brûlé, Lille, Mont de Marsan , Toulouse, celle de Brochard porte ses fruits, c'est encore fort réjouissant.
- en F1C , des nouveaux jeunes et anciens se manifestent dans les classements, c'est encore et toujours fort réjouissant .
- certaines catégories 1/2 A, Monotype, M 66 , et les nouvelles catégories caoutchouc , n'arrivent pas à sortir de leurs petits souliers. Si on veut les maintenir et les étendre dans l'avenir, il faut en faire une sérieuse promotion , dans nos milieux et dans VOL LIBRE.
- le problème du caoutchouc, ne semble toujours pas résolu, les nouvelles sources ne sont pas encore satisfaisantes . Beaucoup volent avec les "derniers restes noués " de Pirelli.
- il n'y a pas encore chez nous d'apparition d'engins détecteurs de pompes sophistiqués , pouvant créer une inégalité de base.
- il y a dans les catégories F1A et B au classement des premiers, des têtes qui ne correspondent pas forcément aux pronostics qu'on aurait pu faire , c'est une bonne chose , prouvant que le sommet s'élargit et que d'autres visages apparaissent . Ils n'ont plus qu'à faire leurs preuves dans les années à venir..... La conclusion reste dans l'ensemble donc très positive.. .... à propos nous nous retrouverons où, l'année prochaine ?

PARTICIPER  
AU COURRIER  
VOL LIBRE

# Classement

## PLANEUR A1

1-DUBOIS J. 600; 2-LANEURIE J.P. 600;  
 3-CROGUENNEC J. 600; 4-BOCHET B. 600;  
 5-VERLEENE B. 600; 6-ROUET M. 600; 7-SINTUREL  
 V. 595; 8-DECLERCK Y. 594; 9- GRAVELEAU CH.  
 576; 10 LAVENENT H. 575; 11- TRACHEZ A. 572;  
 12- FERRERO D. 569; 13- BROCHARD G. 564;  
 14-TRACHEZ L. 561; 15-DULOUT H. 559;  
 16-PIQUER J. 559; 17-DEPOUET J. 555;  
 18-DUMONT P. 553; 19-GAUDIN L. 553;  
 20-CHARRIER Y. 550; 21-ROBINET P. 549; 22-  
 BERNARD R. 547; 23-CAILLAUD M. 527;  
 24-DRAPEAU J.L. 523; 25-BOUDEAU M. 520; 26-  
 -ROUET D. 515; 27-ARESSY M. 506; 27-GADINHO J.  
 505; 28-JUGIE R. 481; 29-SABIN L. 444; 30  
 GAUDIN J. 433.....EN TOUT 41 CLASSES.

## COUPE D'HIVER SENIORS

1-DUPUIS L. 600; 2-MERITTE A. 594; 3-FRUGOLI  
 J.F. 565; 4-MILLELET S. 561; 5-NOUGE A. 560;  
 6-GUIDICI G. 542; 7-LAVENENT H. 529; 8-  
 BESNARD A. 526; 9-RIBEROLLE E. 515; 10-BRAND  
 B. 513; 11- CHENEAU J.C. 504; 12-BOUTILLIER B.  
 497; 13-KOPPITZA. 486; 14-ALLAIS R. 475; 15-  
 RAPIN F. 466; 16-QUERIF J. 455; 17-QUINTARD  
 M.443; 18-LAFEBVRE T. 431; 19-SCHANDEL A. 429;  
 20 -BROCHARD G. 415; 21-GARRIGOU R. 409;  
 22-VALERY J. 405; 23-ALLAIS J.R. 377; 24- TABAS  
 M. 375; 25-LANGLET A. 323; 26- MATHERAT G.  
 310; 27-BUSSON G. 308; 28-MOLLA L. 264;  
 29-BRUFFAUD C. 136.

## CAOUTCHOUC CADET

1-MARQUOIS V. 360; 2- RICHO N F. 343;  
 3-WESTERLIN S. 343; 4-BONNOT N. 327;  
 5-CHEVRIER X. 276; 6- BOULANGER F. 271; 7-  
 RAULT J.F. 258; 8-ISAMBERT B. 221.

## PLANEUR CADET

1-REVERAULT S. 1140; 2-PARTHENAY S. 1086;  
 3-SYLVAIN C. 1077; 4-BILLON D. 1048;  
 5-POUYADOU L. 1042; 6-ISAMBERT B. 727;  
 7-BOULANGER F. 596; 8-BOUCHE C. 589; 9-DULOUT  
 N. 576; 10-CHAUVEAU S. 571; 11-ROBERT N. 569;  
 12-BONNOT N. 568; 13-NEVEU P. 559; 14-  
 FOURCEAU A. 555; 15-UZUREAU C. 552; 16- CARRE  
 S. 542; 17-GODINHO S. 537; 18-POUPINET S.  
 534; 19-SINTUREL V. 526; 20-SAINVET F. 526;  
 21-DRAPEAU A. 524; 22-WESTERLIN S. 514;  
 23-RICHON F. 514; 24-PICOT D. 503;  
 25-POUPINET T. 487; 26- CUSTIN Y. 486;  
 27-RAULT J.F. 482; 28-BUREAU O. 479;  
 29-RIBEROLLE C. 473; 30-DELAVault A. 470; 31-  
 REVERAULT A. 470; 32-GAYALAND P. 466;  
 33-MARTIN F. 436; 34-LESAINT T. 421;  
 35-DUCASSOU F. 418; 36-ROMANO S. 384;  
 37-PERNOT G. 356; 38-BUREAU J. 325;  
 39-QUELENECA. 269; 40-BROSSET B. 256.

# Classement

## F1A

1-BOCHET B. 1620; 2-RICHER PH. 1571;  
 3-DRAPEAU J.L. 1500 4- GALICHET A. 1415; 5-  
 CHALLINE J.P. 1353; 6- GOUARD A. 1342; 7 -RICHER  
 F. 1253; 8- BERNARD G. 1248; 9- GODINHO J. 1245;  
 10- BESNARD J. 1242; 11-DORN P. 1202; 12-  
 LELEUX J. 1198; 13- CARRERE J.R. 1195; 14-  
 BRUAD L. 1194; 15-ALLAIS J.R. 1193; 16  
 -MATHERAT G. 1180; 17- SCHIAVI T. 1168; 18  
 -LANEURIE J.P. 1166; 19 -BRAND B. 1139; 20  
 -CHAMPION R. 1139; 21 -NORGET J.M. 1135;  
 22-DULOUT H. 1133; 23- BUVAT M. 1131;  
 24-TEDESCHI S. 25-TRACHEZ A. 1108; 26-  
 LEFEVRE T. 1102; 27-PIQUER J. 1102;  
 28-MARCHAND B. 1100; 29-DECLERCK Y. 1086;  
 30- GOUILLO A. 1073; 31- BERTHE R. 1070; 32-  
 CHANTOME F. 1068; 33-PAILHE P. 1019;  
 34-LOUBERE G. 1004; 35-CAMIER 987; 36 -BOCHET  
 A. 964; 37-CHAUSSEBOURG P. 955, 38- RIBEROLLE  
 E. 935; 39 -BOUDEAU J.M. 897; 40- DUPRIEZ L.  
 836; 41- BITON A. 828; 42-SCHANDEL T. 770;  
 43-MARILLIER T. 707; 44-DUPOUY R. 694; 45-  
 TRACHEZ B. 673; EN TOUT 55 CLASSES.

## F1B

1-MARQUOIS B. 1236; 2- DELTEIL R. 1232;  
 3-LEPAGE P. 1230; 4- CHAUSSÉBOURG P. 1213;  
 5-RAPIN F. 1206; 6-BARBERIS D. 1194;  
 7-CHENEAU J.C. 1189; 8-PETIOT J. 1180;  
 9-RIBEROLLE C. 1171; 10-DUPUIS L. 1169;  
 11-ROUSSET J.P. 1122; 12- COIFFET J. 1104; 13-  
 PAILHE P. 1099; 14- KOPPITZ A. 1097;  
 15-BRANCARD A. 1074; 16-CARLES M. 1056;  
 17-MATHERAT G. 1054; 18-ALLAIS R. 1054;  
 19-NIKITENKO F. 1039; 20-BARRERE P. 1026;  
 21-COGNET G. 1001; 22-NONAIN J. 998; 23-JOVANI  
 J. 992; 24 -CHAMPION R. 979; 25-VALERY J.  
 968; 26-RIBEROLLE R. 956; 27- TRACHEZ A. 914;  
 28-BOIZIAU J. 912; 29-BOUTILLIER B. 885;  
 30-TEDESCHI S. 882; EN TOUT 39 CLASSES.

## F1C

1-IRIBARNE M. 1260; 2-TRACHEZ B. 1253;  
 3-FERRERO D. 1190; 4-PILLER M. 1190; 5-ROUX  
 A. 1112; 6-MASCARD H. 1085; 7-LANDEAU A.  
 1080; 8-BERGE 1057; 9-BRAIRE L. 1042; 10  
 -FREDERICQ P. 740; 11-BOUTILLIER B. 662.

## PLANEUR SENIOR

1-FRADIN T. 540; 2-GAUDIN J. 540; 3-MACE M. 540;  
 4-BUREAU L. 540; 5- BAT S. 540 ; 6-BROCHARD G.  
 540; 7-ROBINET P. 493; 8-TRACHEZ L. 466;  
 9-INGREMEAU DF. 445; 10- BODIN J.L. 430;  
 11-REDONNET A. 422; 12 -BECKER F. 408; 13  
 -CAMUS J.M. 399; 14-GAYALAND J. 393; 15- ROUET  
 D. 386; 16-DULOUT F. 384; 17- PUJADE M. 375;  
 18- UZUREAU B. 367; 19- FURON J.M. 339; 20  
 FREDERICQ P. 335; 21- ROUET M. 301; 22-GOUARD  
 F. 294; 23-POUPINET J. 277.....EN TOUT 31 CLASSES

## Classement

PLANEUR JUNIOR  
1-CHAIGNE P. 540; 2- GROGUENEC V. 501; 3-BUDES Y. 490; 4-VIDAL D. 485; 5-DUBOIS F. 465; 6-AROLES L. 454; 7-LECOMTE H. 452; 8-DECABANE J.Y. 445; 9-LAURENT J; Y; 441; 10-GRAVELEAU C. 437; 11-CHAGNON 432; 12-TEMBREMANDE 427; 13-MORIN O. 416; 14- ROCHELET L. 404; 15-GARDET S. 394; 16-FURON H. 383; 17-RESTAT C. 381; 18-MENENT S. 374; 19-MARTIN T. 373; 20-FEUILLOUX 367; 21-CHARRIER O. 366; 22-RAPIN M. 364; 23 CILLIERE D. 356; 24-COUPE A. 350; 24-DHAINAUT M. 350; 24-VALLY D; 350; 27-DUBOIS D. 336; 28- COTTANCEAU F.F. 332; 29-AMIC C. 318; 30-UZUREAU E. 316; 31-QUELENEC B. 299; 32-BARDIN L. 291; 33-DURET D. 283; 34-DE BROU B. 261; 35-JANNIERE F. 259; 36-LECLERC X. 244; 37-BUSSINET B. 223; 38-DRIDI G. 152; 39-SELLEM H. 146;

### CAOUTCHOUC JUNIOR

1-LANDEAU S. 540; 2-CHENEAU F. 495; 3-AROLES L. 408; 4-BARDIN L. 388; 5-GROGUENEC V. 277; 6-GRAVELEAU C. 255.

### CAOUTCHOUC SENIOR

1-TRACHEZ L. 464; 2-BOUTILLIER B. 457; 3-FRUGOLI J.F. 401.

### MONOTYPE

1-CHEFGROS G. 540; 2-MASCARD H. 439; 3-DELTEIL R. 418; 4-POUPINET J. 401; 5-BERGE Y. 289.

### 1/2 A

1-DAGON J. 592; 2-FREDERICQ P. 561; 3-MASCARD H. 555.

### MAQUETTES 66

1-DELMCROIX J. 360; 2-WEBER C. 330; 3-FRUGOLI F. 262; 4-LORICHON J.C. 164; 5-MENGET C. 100.

## COMPTE RENDU REUNION CTVL- PARIS-

le 18 Octobre 1986.

Présents / Mme DUBOIS; Mm. BOUTILLIER,CHAMPION, COGNET, LAVENENT, PITON, TEMPLIER, VALERY.

Observateurs: Mm. LE MEE, PIERRARD, PLESSIER, TRACHEZ, NIKITENKO.

### - 1. Championnats du Monde 1987.

Programme: Le planning proposé par l'A.C. Thouarsais (organisateur principal) a reçu l'accord du CTVL.

-lundi 10: accueil -réunion chefs d'équipes

-mardi 11: contrôle des modèles -entraînement

-mercredi 12: idem + cérémonie d'ouverture

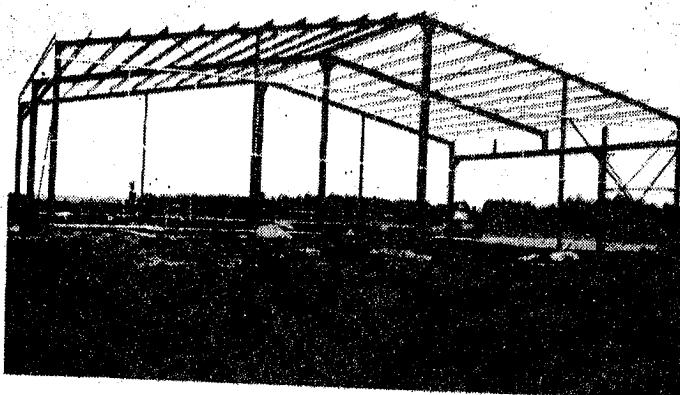
-jeudi 13: compétition F1A

-Vendredi 14: compétition F1C

-samedi 15: compétition F1B

-dimanche 16: jour de réserve-fête aérienne-clôture

## Le Musée Aéronautique de Champagne... c'est parti !



Une Imposante structure métallique sort de terre

L'Association pour la Sauvegarde d'Avions Anciens, déclarée le 30 octobre 1984, se donnait pour but la création d'un grand Musée de l'Air à Brienne-le-Château.

Après 20 mois de gestation et de montages financiers difficiles, le premier module du grand bâtiment devant abriter l'importante collection vient de sortir de terre.

Les visiteurs du grand rassemblement européen du R.S.A. des 26 et 27 juillet pourront l'apercevoir sur la gauche du grand hangar central.



A noter que la proposition d'incorporer aux Championnats une démonstration compétition de Wakefields anciens pour commémorer le cinquantenaire de la victoire de FILION en 1937 n'a pas abouti à un accord entre le CTVL et l'Association des Amateurs d'Aéromodèles Anciens (les 4A) représentés par PIERRARD.

Cette manifestation pourrait se dérouler le mardi 11 ou mercredi 12 avant la cérémonie d'ouverture mais les 4 A veulent également organiser une compétition de modèles anciens dans les autres catégories (planeurs et motomodèles) ce qui pose des problèmes de temps, d'espace et de logement des participants.

Espérons qu'un arrangement pourra intervenir, par exemple sur un terrain voisin (plaine de Neuville ou aérodrome de Thouars ?) car il serait dommage qu'une si belle idée ne se concrétise pas.....

### - 2-Championnats de France 87

Dates prévues: 28-29-30 août pour le VOL LIBRE d'extérieur. Nous attendons la candidature d'un club organisateur (à adresser à la FFAM avant le 1er décembre).

Rappelons que (décision du C.D. du 01.03.86) si un Championnat est bénéficiaire, le bénéfice est versé au club organisateur. Or en 86, grâce aux droits d'engagement de 30 F par catégories adultes, les Championnats ont été bénéficiaires avis aux amateurs.

VOL D'INTERIEUR: Les Championnats de France sont envisagés au mois de juin au CNIT si la salle nous est accordée. Nous attendons aussi la candidature d'un club organisateur de la région parisienne. Mêmes avantages que pour le vol d'extérieur.

Elève: NIKITENKO Frédéric

SUJET :

Classe: F1B ( cancre redoublant )

# COMPOSITION DE REDACTION

Les choses sérieuses commencent vraiment lorsque le BAC 111 pourri de la Tarom se pose, en fin d'après-midi, sur l'aéroport de Bucarest. La fine équipe débarque sur cette nouvelle planète, au milieu d'avions civils au nez vitré. Il fait beau et chaud, et la queue pour s'acquitter des formalités commence. Cela prend des heures, mais nous avions déjà compris, dès Paris en allant chercher nos visas, que faire la queue fait partie du savoir-vivre local. Tant et si bien que lorsque nous avons fini, il fait nuit noire, qu'il est trop tard pour les autobus et que les caisses sont modèles ne rentrent dans aucun taxi. Heureusement, il y a là notre ami Marin Stefanescu, modéliste roumain, qui guette notre hypothétique arrivée depuis trois jours et qui nous aide à faire face. On finit par détourner sur Bucarest un autobus qui traîne là, avec l'idée de prendre le train pour Pitesti qui est encore à 120 km.

Vers minuit, la gare de Bucarest grouille : On croirait la gare de Lyon un soir d'exode, quand la guerre mondiale a été annoncée et que les cheminots en profitent pour se mettre en grève. Renseignement pris, c'est normal. A coups de caisse, on se taille un chemin à travers la cohue et la pénombre, on investit un train déjà plein de bidasses et on finit le voyage debout. Il est deux ou trois heures du matin lorsqu'on arrive enfin, épuisés, à l'Hotel Muntenia de Pitesti. Le périple a duré 14 heures ! L'hôtel, confortable, nous semble d'un luxe insolent et nous sommes heureux d'être à présent pris en charge par l'organisation roumaine qui se révélera très bien. A partir de maintenant, seul le modèle compte. Il ne nous reste plus qu'à dormir 4 ou 5 heures.

Un petit déjeuner plus tard (tomates, poivrons, jambon fumé et fromage), des autobus bleus nous amènent découvrir le terrain distant d'une douzaine de km.

D'abord, s'il vous plaît, c'est un aérodrome. C'est que dans ces pays, le vol libre est considéré comme un sport aérien respectable : les champs ne conviennent que lorsqu'il s'agit de sites exceptionnels tels Mostar ou Livno.

Ensuite, ce n'est pas très grand. Tout autour, il y a une usine et sa fumée, une centrale, un village, son cimetière et des champs de maïs. Gare au vent ! Ce paysage un peu hallucinant finira par nous devenir familier. De toute façon, la pollution n'est pas un problème : on est à moins de 1000 km de Tchernobyl et ici les récoltes vont être directement jetées à la poubelle. On a déjà donné : un peu plus ou un peu moins de fumée ne compte pas.

Enfin, il y a un peu de vent et seulement quelques concurrents font des vols de réglage. Les wakeux russes s'entraînent et j'en profite pour aller les voir de près, car ils ne sont pas farouches et je suis un peu venu pour les observer. Depuis l'AL-29 et le wake de Samokish, ce qu'ils font m'intéresse. Andrijukov n'est pas là et l'équipe est composée de Stefanouk, Goulongonov et Rochonok. Les modèles de Stefanouk semblent ici les plus évolués. Aile de plus de 1,50 m, en double trapèze et structure, tiers avant coiffé et queues de nervures renforcées en carbone. Grand bras de levier (800-900) et stab de l'ordre de 2,8 à 2,9 dm<sup>2</sup>, entoilé en mylar, comme la petite dérive. Trois positions d'incidence variable (avec deux bras d'I.V.) et deux volets mobiles à la dérive; le premier donne un peu de gauche en début de montée avant de revenir dans l'axe; le second est dans l'axe et se braque pour virer au plané. Peut-être y a-t-il un système de différentiel variable à l'aile. Ca monte très haut, même dans le trou, en un peu plus de 30 secondes. Grandes hélices pour équivalent de 16 brins. En attendant, les russes ont eux aussi un problème pour trouver du bon caoutchouc.

L'évolution logique de leurs modèles les amènera sans doute à faire des sortes d'Espada sans inertie, avec des ailes légères en matériaux modernes. Bon courage !

La journée se passe à attendre que le vent faiblisse, en regardant un peu partout dans les caisses. Il n'y a rien de révolutionnaire depuis Livno, mais une tranquille évolution des choses. La cérémonie d'ouverture a lieu l'après-midi, dans un stade plein de monde, avec défilés, discours, démonstration de maquette en vol circulaire et lancements de fusées qui redescendent au bout de leur parachute. Puis c'est à nouveau l'autobus bleu, le dîner à l'hôtel (tomates, poivrons, jambon...) et un peu de repos avant le début de la compétition : 250 concurrents représentant une vingtaine de nations vont s'affronter.

1 C Zold	H	1260	+ 240	+ 195
2 G Nocque	F	1260	+ 240	+ 180
3 R Pollard	GB	1260	+ 226	
4 F Wutzl	A	1260	+ 223	
5 O Kilpelainen	FIN	1260	+ 203	
6 S Stefanov	USSR	1260	+ 200	
7 S Yordanov	BUL	1260	+ 186	
8 A Hacken	NL	1260	+ 180	
9 B Elmar	S	1260	+ 179	
10 V Kubes	CS	1260	+ 175	
11 B Strauch	DDR	1260	+ 160	
12 J Cheneau	F	1260	+ 142	
13 P Zoppelli	I	176	180	180
14 Y Gulugonov	USSR	180	170	180
15 J Kristensen	DK	176	180	180
16 H Kucharski	PL	180	180	180
17 J Krasznai	H	180	146	180
18 L Guzzetti	I	161	180	180
19 M Varadi	H	180	180	180
20 B Spooner	GB	180	180	180
21 K Jusufbasic	YU	137	180	180
22 I Ben Itzhak	IS	180	130	180
23 V Rosonok	USSR	180	180	180
24 B Silz	D	180	180	180
25 J Klima	CS	180	180	180
26 L Ericsson	S	180	180	180
27 A Gey	DDR	180	180	180
28 K Rozycki	PL	180	180	180
29 V Totio	BUL	180	180	180
29 P Findahl	S	180	151	141
31 G Klemke	D	180	180	180
32 W Eggimann	CH	123	180	180
33 P Ruyter	NL	159	180	180
34 A Vincze	ROM	146	180	180
35 T Linkosalo	FIN	150	118	180
35 R Hof sass	D	177	89	162
37 P Cucuiu	ROM	180	136	180
38 G Herzberg	IS	171	180	180
39 T Zbigniew	PL	135	178	180
40 D Hipperson	GB	180	180	72
41 Z Alipiev	BUL	180	180	121
42 A Sanavio	I	81	180	180
43 D Mazor	IS	129	120	180
44 J Libra	CS	170	80	180
45 B Suranyi	ROM	95	136	180
46 E Mielitz	DDR	180	180	132
47 R Trumpf	CH	140	180	116
48 A Mantare	FIN	150	75	180
49 S Hadzovic	YU	180	180	110
50 F Rapin	F	137	180	180
51 I Sianagic	YU	129	63	118
52 J Waser	CH	93	98	122

Number of maximums 32 38 36 45 44 46 39

Number of full scores 32 27 17 16 14 14 12

## F1B WAKEFIELD TEAM RESULTS

1 USSR	USSR	3715	1	4	4	3	2	2	1
2 Hungary	H	3710	1	6	5	4	3	3	2
3 Sweden	S	3649	1	5	10	8	7	5	3
4 Great Britain	GB	3618	1	1	11	8	6	4	2
5 Italy	I	3592	15	11	8	10	9	7	5
6 Bulgaria	BUL	3579	1	1	9	7	6	11	6
7 Poland	PL	3570	10	8	11	9	12	12	7
8 France	F	3557	9	7	2	1	1	1	8
9 Czechoslovakia	CS	3550	8	10	6	5	4	4	9
10 West Germany	D	3538	7	9	7	6	11	9	10
11 East Germany	DDR	3517	1	1	3	2	5	10	11
12 Israel	IS	3448	11	12	12	12	10	8	12
13 Finland	FIN	3447	11	15	13	13	13	13	13
14 Romania	ROM	3372	14	13	14	14	14	14	14
15 Yugoslavia	YU	3200	13	14	15	16	15	15	15
16 Switzerland	CH	3137	16	16	16	15	15	16	16

championnats  
d'Europe  
Pitesti  
ROUMANIE

# Vous accompagnez l'équipe de France aux Championnats d'Europe en ROUMANIE..... Vous racontez.....



1 D Barberis	F	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 234
2 S Makarov	USSR	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 216
3 S Jurczeniak	PL	1260	+ 240	+ 300	+ 327	
4 M Nicolai	BUL	1260	+ 240	+ 300	+ 270	
5 I Bucatar	ROM	1260	+ 240	+ 300	+ 220	
6 I Horejsi	CS	1260	+ 240	+ 204		
7 G Madelin	GB	1260	+ 220			
8 U Edlund	S	1260	+ 43			
9 M Gabbo	I	178	180	180	180	180
10 J Orel	CS	177	180	180	180	180
11 M Fantham	GB	175	180	180	180	180
12 U Rusch	DDR	175	180	180	180	180
13 J Nahlovsky	CS	173	180	180	180	180
14 E Poglitsch	D	168	180	180	180	180
15 A Baruh	IS	168	180	180	180	180
16 A Petrich	DDR	160	165	180	180	180
17 P Dorn	F	161	180	180	180	180
18 N Preuss	DDR	161	180	180	180	180
19 V Brussolo	I	180	161	180	180	180
20 A Lopp	USSR	180	180	159	180	180
21 J Godinho	F	180	158	180	180	180
22 R Golubowski	PL	157	180	180	180	180
23 F Szvacsek	H	180	153	180	180	180
24 R Ziegler	D	180	152	180	180	180
25 P Grunnet	DK	150	180	180	180	180
26 L Danielsson	S	147	180	180	180	180
27 P De Boer	NL	141	180	180	180	180
28 R Blagojevic	YU	151	168	180	180	180
29 L Lutchev	BUL	158	180	180	180	180
30 M Lihattamo	FN	154	180	180	180	180
31 W Hulshoff	NL	133	180	180	180	180
32 Z Czesta	PL	124	180	180	180	180
33 M Valentin	BUL	118	176	180	180	180
34 L Darvasi	ROM	110	180	180	180	180
35 H Korthaus	D	180	109	180	180	180
36 Cringu Popa	ROM	146	135	180	180	180
37 H Bleur	CH	180	180	180	98	180
38 E Pacher	A	89	180	180	180	180
39 J Krouwel	NL	180	180	180	128	180
40 C Lanz	CH	106	180	180	167	180
41 Kurt Bleur	CH	100	156	180	174	180
42 E Ofer	IS	180	180	180	67	180
43 Y Zehavil	IS	118	125	180	180	180
43 S Sahinovic	YU	144	180	180	180	99
43 C Breaman	E/C	180	180	180	63	180
43 J Ieth	H	63	180	180	180	180
47 G Orlov	USSR	159	170	180	160	95
48 L Larsson	S	180	104	180	119	180
49 H Nyhagen	DK	180	180	180	88	180
50 D Marin	YU	154	180	31	180	180
51 J Titoff	FN	123	60	180	180	180
52 G Straniari	I	102	180	172	115	145
53 R Katamajaki	FN	180	175	180	101	180
54 W Kamp	A	118	172	180	131	180
55 C Sharman	GB	180	180	84	180	180
56 H Fuss	A	114	180	98	65	180
57 L Varsanyi	H	0	58	180	180	180
58 J Nyhagen	DK	110	180	180	56	36
Number of maximums		23	41	53	46	53
Number of full scores		23	15	13	9	8

F1A GLIDER TEAM RESULTS		Round by round places						
1 Czechoslovakia	CS	3770	2	2	1	1	1	1
2 East Germany	DDR	3741	6	4	2	2	2	2
3 France	F	3739	4	5	3	3	3	3
4 Poland	PL	3701	9	6	5	5	4	4
5 Bulgaria	BUL	3572	15	11	10	7	6	5
6 West Germany	D	3669	3	13	12	8	7	6
7 Romania	ROM	3631	15	15	14	10	9	9
8 USSR	USSR	3623	5	3	4	10	10	8
9 Sweden	S	3610	7	12	11	11	11	9
10 Netherlands	NL	3592	11	7	6	9	8	10
11 Italy	I	3573	10	8	9	12	12	11
12 Israel	IS	3538	8	14	13	15	13	12
13 Great Britain	GB	3508	1	1	8	6	5	13
14 Switzerland	CH	3481	17	16	15	14	14	14
15 Yugoslavia	YU	3447	12	10	17	16	17	15
16 Finland	FN	3339	14	18	16	17	15	16
17 Hungary	H	3334	19	19	19	18	18	17
18 Denmark	DK	3258	13	9	7	13	16	18
19 Austria	A	3150	18	17	18	19	19	19

## LE JOUR DES PLANEURS

Il fait toujours beau et il y a peu de vent. Nos motomodélistes, Boutilier, Landreau et Roux se mettent à part pour voler et je les accompagne. La récup se passera de moi aujourd'hui. Alain Landreau a son modèle "neuf", conçu pour Taft en 1979, qu'il n'a pas fini de régler. Il s'y met et la journée y passera. C'est pour moi une bonne démonstration de méthode, de prudence et de discernement. Les sacs du déjeuner arrivent (tomates, poivrons, jambon fumé...) et la trajectoire du modèle d'Alain s'allonge au fil des heures de l'après-midi. Il manque un bunt pour la transition, mais Alain n'a pas eu le temps de l'installer. Dommage...

De temps en temps, des nordiques nous passent au-dessus et on apprend que Didier Barberis est toujours dans le coup. Finalement, huit planeuristes seront au fly-off à 4 minutes, dont notre Didier. Six seront au fly-off à 5 minutes, dont notre Didier encore. Cinq seront partants pour les 6 minutes, dont notre Didier!

Le coup d'après, Barberis se retrouve seul contre le soviétique Makarov au vol à 7 minutes. C'est pas tout ça, mais comme il se fait tard, Barberis balance son modèle dès la fusée verte : il s'agit d'un bon 150 de corde tout classique, qui a l'air de bien se plaire en l'air. Makarov dispose d'une machine à grand allongement comme en font les russes aujourd'hui (genre AL-33), et qu'il zoomé comme un malade dès qu'il est prêt. Mais il est trop tard et Makarov n'arrive pas à se placer dans le même air que notre vedette nationale; son 216 sec. ne fera pas le poids devant les 234 sec. de Barberis. Assis sur sa caisse, Didier ne comprend pas encore qu'il est champion d'Europe. En plus, comme Dorn et Godinho se sont très bien débrouillés, les planeuristes sont 3ème par équipe. Ca a été une bonne journée.

En inventant, il y a 15 ans, leur fameux crochet, les russes ont montré la voie. Tout le monde les a suivis et aujourd'hui ils semblent être redevenus comme tout le monde; ni mieux, ni pire.

0  
0 0

## LE JOUR DES MOTOS

En revanche, ces dernières années, le leadership soviétique est évident en F1C. Bien sûr, il y a des vedettes de part et d'autre (Koster, Rocca,...), mais les russes, eux, marchent tous bien et là aussi, avec leurs modèles en feraille, ils font école.

La montée verticale avec bunt s'installe comme une norme et la discipline s'affirme de plus en plus comme une activité de motoristes. Les Rossi et Nelson ordinaires semblent tout juste assez bons pour un concours de banlieue. En grand concours inter, il faut des moteurs retravaillés pour hisser plus haut que les autres les quelques 750 ou 800 grammes des modèles; exemple : les moteurs AD ou ONM. Tout le paquet est mis sur les 7 secondes de montée qui servent à gagner. Je suppose que les 176 secondes de plané ne servent qu'à perdre.

Tout cela devient hyper-technique et fait un peu peur. Il faudrait des chemins d'accès plus simples. Un des scénarios d'une éventuelle disparition du vol libre pourrait être que, pour un novice, une telle sophistication soit d'entrée de jeu très dissuasive, surtout si elle apparaît comme indispensable. Alors, en l'absence de relève, les motomodélistes et autres wakeux s'eteindraient doucement, comme de vieux indiens attendant la mort dans une réserve...Charmant!

Mais n'anticipons pas et reprenons au petit déjeuner (tomates...). Autobus bleu et en piste. Une belle journée s'annonce. Landreau a son modèle neuf(!). Boutilier sort un modèle en structure géodésique entoilée qui plane très bien mais n'a pas une super-montée, le moteur ne tournant pas très fort. Roux a une caisse pleine de moteurs bariolés comme des perroquets. Ca démarre.

Les rounds se succèdent. L'équipe de récupération fonctionne, bien aidée par l'usage des talkies. Malheureusement, assez vite, il s'avère que ni Boutilier ni Roux ne seront au fly-off, chacun foirant un vol. Le lendemain, rétrospectivement, on regrettera de ne pas avoir tourné les tee-shirts en dessous, car on se rendra compte que ça marche. Enfin, c'est fait. Landreau est seul encore dans le coup.

Puis le modèle de Landreau déthermalise sur des fils barbelés. Il est immédiatement remplacé par une bonne vieille trapanelle, bien fiable mais avec moins de potentiel. L'équipe continue vaillamment d'aligner les maxis, sans un temps mort sur le plot de départ : il y a toujours un moto prêt à partir, prêt à profiter d'une occasion. Mais au 7eme vol, Landreau a un problème de carburation, la trajectoire du modèle s'en ressent, la transition se passe mal, et c'en est fini des français au fly-off.

On sera spectateurs. Pour Alain Roux, ce n'est pas encore cette fois qu'il sera au fly-off, bien qu'il tourne autour depuis longtemps. Quant à mon copain Boutilier, c'est sa première prestation internationale en F1C et il n'y a rien à dire; en plus, si il avait été au fly-off, il nous en aurait parlé pendant des années, alors pitié... C'est pour Alain Landreau que c'est sans doute le plus dur : il a déjà gouté aux fly-off des grandes occasions, et il en reprendrait bien un petit peu... Pourtant, à titre personnel, je trouve mieux qu'Alain n'aït pas dépassé le 7eme vol. Je l'aime bien et je n'aurais pas aimé voir un ami jouer les seconds-couteaux avec un gérontomodèle un peu pathétique, à coté des reluisants Koster, Venuti et autres Verbitsky. Pour moi, Alain vaut mieux que cela et il sait ce qui lui reste à faire pour rester au plus haut niveau. L'équipe de France a des progrès à faire en moto et ce n'est qu'en participant à des grands concours comme elle l'a fait aujourd'hui qu'elle progressera : elle a fait tout ce qu'elle pouvait.

Il est peut être utile que je précise une chose : en racontant tout cela, je témoigne en tant que supporter attentif, je n'ai aucun mandat pour décerner des félicitations ou des critiques à qui que ce soit : simplement, je crois devoir dire ce que je pense.

Ils seront donc 13 pour le premier fly-off. A chaque tour, il en sort quelques uns et ils se retrouvent cinq à devoir faire 7 minutes : le hongrois Napkori, Koster (dont chacun sait qu'il est danois), l'italien venuti et deux des trois russes, Nakonechny et Verbitsky. Koster vole avec un Excalibur : mais il a un problème de carburation et c'est fini pour lui. C'est un fly-off de rêve, sans aucun vent, dans un ciel rose et doux. Les modèles spiralent au dessus de nous. Verbitsky devient champion d'Europe (6'49") et Venuti, avec 6'01", est second en s'intercalant avant le second soviétique. Le moto de Venuti est doté d'une aile en mousse recouverte de kevlar, avec des longerons renforcés-carbone. Il est équipé d'un moteur très puissant qui entraîne une monopale Rocca de grand diamètre.

La suprématie soviétique en F1C est claire, mais un peu atteinte. Les russes sont encore les meilleurs, les plus "professionnels", mais ils sont prenables.

Autobus bleu-tomates-dodo-poivrons-fromage.

0  
0 0

LES WAKES

J'ai mal dormi car Bernard, dont je partage la chambre, a cauchemardé qu'il pulvériseait un moto dans un square de Pitesti et il a déthermalisé de son lit en poussant un grand cri en plein milieu de la nuit! Enfin, c'est le dernier jour de compétition et c'est tant mieux car je n'en peux plus d'aider Jean-Claude Cheneau à porter sa caisse; elle pèse un âne mort.

Aujourd'hui, la récupération va être sportive : il n'y a pas beaucoup de vent, mais les pompes sont très trompeuses. En fait, les ascensions semblent puissantes mais elles se diluent vite pour laisser place à des trous d'air. L'interprétation des thermistors et autres mylars n'est pas aisée. Rapin en fait l'expérience dès le premier vol : 137 secondes! C'est dur, mais stimulant. Beaucoup tombent assez tot : Hofssass, Ruyter, Sanavio,... Aussi nos récupérateurs s'organisent en deux équipes, l'une "d'intervention proche" pour soutenir les modèles, l'autre de "récupération lointaine" avec les talkies. Toute la journée, nos wakeux alignent les maxis, dont certains "à la main", c'est à dire presque à portée des tee-shirts qu'on tourne en dessous. On a vraiment l'impression, à la récup, de faire partie de l'équipe. La seule tactique jouable, c'est d'attendre que quelqu'un trouve une pompe et de partir dans le wagon. Parmi les vedettes, pas mal ont flanché et tout est encore possible. On s'accroche.

C'est qu'à la récup, on a conscience de l'enjeu. Sur le plot, les équipiers ne le savent pas encore, mais nous, on sait très bien que c'est la place par équipe qui se joue avec les soviétiques. En effet, Goulogonov et rochonok ont aussi loupé chacun un vol et on se tient très près. Cela nous met dans un état d'excitation et de stupidité proche de celui de supporters anglais de football.

1	E Verbitski	USSR	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 409
2	G Venuti	I	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 361
3	N Nakonechny	USSR	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 329
4	I Koster	DK	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 235
5	G Napkori	H	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 188
6	V Ognian	BUL	1260	+ 240	+ 300	+ 211	
7	Cringu Popa	ROM	1260	+ 240	+ 300	+ 194	
8	D Meissnest	D	1260	+ 240	+ 300	+ 152	
9	R Truppe	A	1260	+ 240	+ 233		
10	R Czerwinski	PL	1260	+ 195			
11	C Patek	CS	1260	+ 153			
12	A Jack	GB	1260				
13	F Rimoczi	ROM	1260				
14	P Claus	DDR	176	180	180	180	180
15	Y Abramski	USSR	180	180	180	175	180
16	H Seelig	D	180	174	180	180	180
17	A Denkin	BUL	180	180	180	173	180
18	M Rocca	I	171	180	180	180	180
19	D Varda	YU	180	180	180	171	180
20	S Screen	GB	180	168	180	180	180
21	A Roux	F	180	157	180	180	180
22	A Bartschi	CH	180	169	180	180	180
23	R Baggott	GB	180	180	180	149	180
24	G Barbabella	I	180	180	148	180	180
25	O Velunsek	YU	146	180	180	180	180
26	G Zsengeller	H	143	180	180	180	180
27	S Slavtcho	BUL	180	180	180	180	180
28	R Boutilier	F	180	180	118	180	180
29	P Platckatka	PL	180	180	180	108	180
30	L Matthias	DDR	180	180	149	180	180
31	A Landreau	F	180	180	180	180	180
32	G Agren	S	180	120	150	180	180
33	J Zielinski	PL	180	180	152	159	180
34	G Uwe	DDR	180	180	95	164	180
35	O Maczko	H	180	180	126	165	180
36	V Patek	CS	180	123	180	106	180
37	H Hubler	D	180	180	147	180	180
38	C Otnial	IS	180	180	180	161	180
39	L Ahman	S	180	180	165	180	120
40	J Dolezer	CS	180	180	180	180	0
41	Y Waltonen	FN	163	180	131	115	180
42	S Jovin	YU	117	109	180	180	151
43	L Olofsson	S	96	128	132	180	105
44	O Kilpelainen	FN	63	109	97	131	180
45	R Saukkonen	FN	180	107	103	0	0
46	P Eugen	ROM	11	0	0	0	0
	W Hartill	USA	0	0	180	83	122
						180	5
							570
	Number of maximums		37	35	33	37	32
	Number of full scores		37	30	23	21	16
							13

#### F1C POWER TEAM RESULTS

1	USSR	USSR	3775	1	1	1	1	1	1
2	Italy	I	3739	9	6	7	5	4	2
3	Great Britain	GB	3737	1	7	3	3	5	3
4	Bulgaria	BUL	3723	1	1	1	1	2	4
5	West Germany	D	3641	1	5	6	4	3	5
6	Hungary	H	3630	10	9	5	8	7	6
7	Poland	PL	3612	1	1	4	6	10	7
8	France	F	3606	1	8	9	7	6	8
9	East Germany	DDR	3599	8	4	10	9	9	9
10	Yugoslavia	YU	3534	12	11	11	11	11	10
11	Czechoslovakia	CS	3469	1	10	8	9	8	11
12	Sweden	S	3264	11	12	12	12	12	12
13	Romania	ROM	2531	14	14	14	13	13	13
14	Finland	FN	2231	13	13	13	14	14	14

#### PIRELLI CORPORATION

Very good that! On the other hand, the lack of competitive rubber (Pirelli) begins to be felt... And there is not yet plenty of sophisticates lift detectors as to jeopardize the level of chance for anybody

Some comments from F NIKITENKO, as french supporter at the European Championships (PITESTI) "Now ther are podiums an ceremoniories, hymns and flags. All that comes to an end with the evening meal and the usual swap of tee shirts, stickers etc..... In the same time and in bit lesser fair way, starts a stealthy trade in which anybody tries to get rid of its own rubbish and swap it for anything hopefully better ..... as if any serious freeflyer could get rid of good things!

It makes souvenirs anyway!

When leaving, it was only a "aurevoir", as the France is going to organize the World Championships? Everybody knows, everybody is waiting for - A trip to France is ever so appealing! You know, Paris, the Eiffel tower, the galeries Lafayette, er ... VOL LIBRE!"

For all our foreign friends we will be all too pleased to help you if you plan to stay in France, for some time. Please write to the VOL LIBRE address.

## in Deutsch

### Achtung

An alle Team chefs und Teilnehmer  
Ein Planbuch W.M.1987 wird im  
Herbst 1987 von VOL LIBRE erschei-  
nen. Darum bitte Pläne von eingesetz-  
ten Modellen (F1 A, B, C,) bei der WM  
an C.O VOL LIBRE -M.REVERAULT  
Le Grand Cornet ST.Jean 79100  
Thouars (F) oder an A.Schandl 16  
chemin de Beulenwoerth 67 000  
STRASBOURG ROBERTSAU (F) ein-  
senden Mit bestem Dank im Voraus  
ihr Freiflugpartner VOL LIBRE  
Details und persönliche Anmerkun-  
gen Fotos, sind willkommen.

Au 7eme vol, le drame nous tombe dessus. François Rapin part en dernier, vers la fin du round. Il n'a préparé qu'un seul modèle. De loin, on surveille le plot de départ à la jumelle. Rapin attend longtemps, déroule pour changer d'écheveau, remonte, casse un brin, recharge, remonte, explose, la pendule tourne, on se ronge les ongles, il entreprend d'extraire les bouts d'écheveau du fuselage, on se ronge les doigts (car on n'a plus d'ongles), et c'est la fusée rouge qui nous délivre de ce calvaire : les morceaux de Pirelli sont peut-être encore aujourd'hui au fonds du fuselage. Ça fait zéro pour le vol et les russes sont champions d'Europe par équipe à notre place. On est un instant mortifiés, François aussi et on ne sait pas comment lui dire notre sympathie dans cette épreuve. C'est sûr que seuls ceux qui ne font rien ne font pas d'erreurs. Pour lui, la pression a duré un peu trop longtemps.

En attendant, il ne faut pas oublier Cheneau et Nocque qui sont tous deux au fly-off. On organise la récupération car le soleil baisse et cela va aller vite. Ils sont 12 à partir pour les 4 minutes. Dix vont tomber à ce tour, dont Jean-Claude Cheneau qui a bien fait son boulot toute la journée. Finalement, elle n'était pas si lourde, sa caisse... Pour le tour suivant, il reste un hongrois, Zold, et Gerald Nocque. Nocque balance le premier, dans la nuit qui tombe. C'est un peu soutenu et le hongrois lui emboîte le pas environ une minute plus tard. Je suis le modèle de Gerald à la jumelle. Pour moi, c'est gagné : le wake français est parti le premier et il est encore à la même hauteur que le hongrois. Et alors là, une autre tuile me tombe sur la tête : le modèle de Nocque déthermalise à environ trois minutes, alors qu'il aurait pu planer encore une bonne minute! une erreur de spire sur la Seelig, comme là aussi sous la pression nerveuse. Le hongrois se pose à 195 secondes et devient champion d'Europe. C'est bien quand même mais ça aurait pu être encore mieux. Les modèles hongrois sont des 120 de corde très classiques, avec I.V. et environ 3,2 dm<sup>2</sup> au stab; marche encore.

Résultat des courses : on n'est pas venus pour rien. Un champion d'Europe en planeur, les planeuristes 3eme par équipe et un second en Wakefield. Ce soir, on devrait boire des coups. En partant, on regarde pour la dernière fois ce terrain, avec sa cheminée, ses torchères et ses fumées.

0 0

### LA CLOTURE DES CHAMPIONNATS

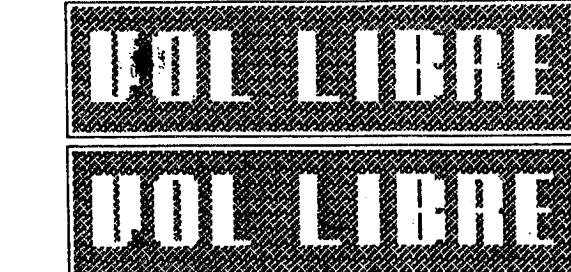
On embarque une fois encore dans les autobus bleus pour consacrer cette nouvelle journée au tourisme et aux cérémonies de clôture. On part dans la montagne pour voir un barrage, puis on revient dans la plaine pour visiter un monastère et pour déjeuner dans un beau restaurant du Dimanche.

Les trajets sont propices à la réflexion. Dans l'ensemble, ça ne s'est pas mal passé. Les nouveaux chefs d'équipe ont à peu près mené à bien l'expédition. Personnellement, mes chromosomes russes m'auraient amené, à leur place, à être plus attentif aux détails et plus directif à certaines occasions. Sans aller jusqu'à faire partir au coup de sifflet, je reste persuadé qu'à ce niveau le vol libre est un sport d'équipe et que le caractère de quelqu'un peut être un peu bousculé si le résultat global doit en être amélioré. Jean-Luc Drapeau et Robert Champion savent bien que pour moi, ce n'est pas un problème de personnes (puisque on est copains), c'est plus général : Est-ce que notre Système D si français, l'individualisme tranquille que l'on cultive, ne débouchent pas dans le meilleur des cas, sur un amateurisme talenteux, alors que maintenant, il ne nous manque plus qu'un peu de "professionnalisme"? C'est une question que je pose...

Puis ce sont les podiums et le faste des cérémonies, des hymnes et des drapeaux. Tout cela se termine, le soir, par un banquet au terme duquel tout un troc s'amorce : échange de tee-shirts, d'autocollants, etc... En même temps, derrière ce côté chaleureux, il y a aussi, moins visible et moins sympathique, tout un négocié discret où chacun essaie de se débarrasser de ce qu'il a de mauvais contre quelque chose d'autre qu'il espère meilleur. Comme si, en vol libre, on se débarrassait des bonnes choses! Enfin, au moins, ça fait des souvenirs...

### LE DEPART

En s'y prenant autrement, on peut aussi se faire des amis. Et grâce à notre ami Alexandre Denkin, l'autobus bleu des Bulgares a détourné son chemin pour nous ramener à l'aéroport de Bucarest, nous évitant ainsi de prendre le train avec les caisses à modèles. Nous traversons, tout le matin, la capitale roumaine qui est en effervescence à cause de la rentrée des classes (une pensée pour André Schandl).



## NOUVEAUX ADHONNES

LAFFLER KRINE  
R.R. MO 4 BOX 401  
SUSSEX NJ 07461  
USA

HOPFNER J.  
AERTEMARKEN 14  
2800 SOBORG  
DK  
KRAEMER KENETH  
3945 NORTH 41 ST ST.  
MILWAUKEE WI 53216  
USA

BUFFA RENE  
LE ROY RENE -C3 BD. ALBERT  
1ER- 06130 GRASSE  
FRANCE

3634



En se séparant, rendez-vous est pris pour l'année prochaine puisque la France va certainement organiser les championnats du monde. Tout le monde le sait et tout le monde l'attend. Le projet d'aller en France séduit beaucoup, à cause de l'idée que l'on se fait à l'étranger de notre pays, avec Paris, la Tour Eiffel et les Galeries Lafayette. A cause aussi de "Vol Libre", on imagine que la France est le pays où notre sport est roi.

Ici, l'organisation roumaine a bien fait les choses. Au regard des conditions de vie locales, on a été traités comme des princes, logés dans un bel hotel, etc... On n'a pas été considérés comme des clochards. Saurons-nous, pour les championnats 1987, ne pas décevoir cette attente et faire aussi bien, aussi digne ?

Dans quelques minutes, l'avion va se poser à Orly, sans tambours ni trompettes. On a vu, pendant quelques jours, ce qu'il y a de mieux en vol libre. Et demain, on bosse.

## FREIFLUG HIGHLIGHT

Suite à ton article paru dans VL n°54, je te prie d'accepter le chèque ci-joint, modeste essai en vue de redressement financier. On ne pourra jamais te remercier assez, toi et ta famille, pour l'énorme travail que vous accomliez.



3635

## FREIFLUG MODELLSPORT

### Freiflug-Modellsport

Grundlagen, Bautechnik, Klassen

128 Seiten, Format DIN A4,  
221 Abbildungen und Zeichnungen,  
Broschur, kartoniert, DM 25,-,  
Verlag für Technik und Handwerk GmbH,  
Postfach 1128, 7570 Baden-Baden.

Daß sich der Freiflug als Leistungsdisziplin gegen die Konkurrenz der RC-Fliegerei bis heute halten konnte, hat seinen Grund: Es gibt keine Disziplin im Modellflug, die so hohen körperlichen Einsatz und gleichzeitig die Auseinandersetzung mit den konstruktiven und aerodynamischen Grundlagen erfordert, wie der Freiflug. Zudem ist es die idealste Sparte für den Einsteiger in den Modellflug.

Dieser Band der Reihe "modell-technik-berater" behandelt äußerst ausführlich die Grundlagen des Baus und Fliegens von Freiflugmodellen - für Anfänger und Fortgeschrittene. Namhafte Fachleute schreiben über ihre Sparten: Segelflugmodelle, Wakefield-Gummimotormodelle, Flugmodelle mit Kolbenmotor, Magnetsegler sowie Modelle mit Elektro- und CO<sub>2</sub>-Antrieb. Ein Abschnitt über ultraleichte RC-Segler sowie viele Kontakt- und Bezugsadressen runden dieses Werk ab.

Selbstverständlich ist dieses Buch ein "Muß" für jeden Freiflieger. Aber auch für den RC-Piloten nicht nur im Hinblick auf Grundlagen und Baumethoden äußerst interessant.

- Veröffentlichung honorarfrei -  
- Beleg erbeten -

Verlag für Technik und Handwerk GmbH

Fremersbergstr. 1 · 7570 Baden-Baden · Postfach 1128 · Telefon (07221) 31811/22726



## VOL LIBRE UN SPORT

Un livre sur le Vol Libre, planeurs, wake motomodèle, CO 2, électrique en langue allemande

TEE SHIRT, SWEAT SHIRT, BLOUSON, MAILLOTS  
avec emblème VOL LIBRE (flocage) en rouge  
sur coloris assortis. Diamètre emblème 23 cm  
milieu poitrine. (blanc, jaune, gris, ciel)  
Tailles 2 X 3, -4 X 5, - 6 X 7, - (moyen, large  
X large) Pour tout renseignement écrire rédaction

## PLANEURS ET CAOUTCHOUCS DEUX TECHNIQUES, DEUX REGLEMENTATIONS POURQUOI ?

- En planeurs, pour un adulte, il est possible de pratiquer trois catégories : planeur A1, planeur senior, planeur inter.

Il y a possibilité le même jour de faire: P.A1.- P.S. ou PA1 -PI . mais pas PS -PI (article 1\_1\_4\_2) et pas les trois catégories le même jour. (Le problème est le même pour les cadets et les juniors).

- En caoutchouc, pour un adulte, il est possible de pratiquer trois catégories : Coupe d'Hiver, caoutchouc libre , Wake. Il y a possibilité le même jour de faire les trois catégories avec des appareils différents.

Pourquoi ces différences entre les planeurs et les caoutchoucs ? Je pense que la catégorie caoutchouc libre peut se comparer au planeur senior et les interdictions pour les planeurs n'en sont plus pour les caoutchoucs.-

Il n'y a dans le règlementation générale du VOL LIBRE que l'article 1\_0\_4\_2 qui puisse limiter les participations (+ le N° 1\_1\_4\_2 cité plus haut pour les planeurs) . " Un concurrent ne peut participer à différentes épreuves d'une manifestation sportive fédérale d'Aéromodélisme avec le même aéromodèle ".

Actuellement, bien des concurrents pour pratiquer le caoutchouc libre prennent un Coupe d'Hiver , mettent parfois un peu plus de gomme, ou prennent un wake ; d'autres ont essayé les monstres pouvant emporter une masse de caoutchouc égale à la masse de la cellule.

Je suis partisan d'une réglementation plus précise pour cette catégorie ; le caoutchouc libre ne pourrait-il pas devenir un 1/2 wake ou un caoutchouc B1 avec 20 g de gomme, une surface inférieure à 16 dm<sup>2</sup> et peut-être une masse de 120g minimum ? Cette nouvelle catégorie verrait ainsi de nouvelles constructions. Le caoutchouc libre ne resterait que pour les cadets et les juniors qui généralement ne participent pas le C.H. et le Wake.

Pour l'instant, peu de seniors ont été attirés par cette catégorie ; il n'y a eu péniblement que 3 concurrents aux CH. de France 86. Il y en aura certainement davantage l'année prochaine : par une belle journée , exemple à Pons le 14/09/86, les spécialistes du caoutchouc ont pu pratiquer les trois catégories le même jour.

Les spécialistes Motos peuvent aussi pratiquer trois catégories le même jour, avec des appareils nettement différents. Pauvres planeuristes qui pourtant , êtes les plus nombreux ! Ferez-vous comme moi , deviendrez vous tortilleurs de gomme d'occasion ?

Lucien TRACHEZ.

### F1D Beginners

1- LOUBERE AC LANDES, 12' 03" ; 2- CARLES AC LANDES 11'56";- 3 -HUA GNOC ASCPA BordX. 11'39"; 4- COMET AC LANDES 11'29"; 5- BARRERE AC DAX 10'38"; 6 -LESAINT AC LANDES 10'04"; 7 - RIFFAUD AC GASCOGNE 9'51"; 8- LORICHON AC Bigorre 6'48"; 9 PICARD ASCPA BordX. 6'44".

## 3 ème CONCOURS REGIONAL MICROMODELES BARBAZAN DEBAT

Cette année , pas de publicité préparatoire dans la presse locale pour des raisons d'inutilité évidentes exposées et détaillées plus loin . Mais les choses en la matière avaient été bien faites les années précédentes puisque quelques spécialistes sont venus d'assez loin , renseignés par le calendrier de la FFAM et attirés sans doute par l'excellente tenue de nos deux premières rencontres.

La qualité était donc encore au rendez vous de notre concours annuel et la Section d'Aéromodélisme de l'A.C. de Bigorre peut-être satisfaite en ce sens. Les frêles libellules de quelques grammes de balsa ont à nouveau tournoyé sans interruption Dimanche 19 octobre sous le plafond du gymnase de Barbazan Debat , mais les regards étonnés , voir émerveillés, à part ceux des concurrents n'étaient vraiment pas très nombreux à contempler et à commenter le spectacle... Peut-être par manque de publicité comme dit plus haut? Peut-être aussi qu'il faut bien se rendre à l'évidence : Ce genre d'aéromodélisme intéresse peu ou pas le spectateur éventuel sauf de rares exceptions. Trop monotone ! Tant il est vrai qu'il ne s'agit que de faire des ronds en l'air (réflexion entendue: " Quand on en a vu un.....etc. ") Un sentiment de claustrophobie, c'est vrai aussi ... Pas très amusant de rester "cloîtré" sans trop oser bouger et surtout sans avoir de réponse aux questions de simple curiosité parce que posées toujours au mauvais moment , où le concurrent est trop affairé à la préparation de son modèle ou trop occupé à "compter les tours". Plutôt déçu le curieux !!!.... Et encore le jeunot qui voudrait bien savoir (Peut-être dans le but d'en faire un jour autant ?) et qui , en plus n'a pas le droit de toucher !! Alors , pas étonnant la défection de l'éventuel public et il faudrait certainement dire que ce n'est pas par l'aéromodélisme en salle que les jeunes seront attirés..... Ca manque d'espace , d'électronique et de pétarades.....

Contentons nous chers frères de dire nos messes en vase clos et en cercles (cest le cas de le dire ) restreints ,et contentons nous avec très grande satisfaction de voir un ou deux cadets ou juniors venir tout de même parmi nous , surtout lorsque leur précoce dextérité leur fait jouer les trouble-fête, comme ce fut précisément le cas à Barbazan . Dans l'ensemble les performances furent moins bonnes que l'année dernière malgré quelques vols de plus de 7 à 8 minutes.

Une atmosphère sombre et fraîche associée à de malicieux courants d'air en fut certainement la cause ... Qu'importe , les quelques rares fous volants du Sud-Ouest dans le genre ( Il manquait Valéry et Pailhe ) se sont bien amusé et ont été fort occupés à faire de mieux en mieux tout au long de la journée et ils y sont parfaitement parvenus.

### MICRO PAPIER 35

1- COMET AC LANDES 16'02"; 2- BRIERE AC Poitou 13'45"; 3 -PICARD ASCPA BordX. 12'10"; 4 -CARLES AC Landes 11'17"; 5- HUA GNOC ASCPA BordX. 8'50"; 6 -LOUBERE AC Landes 8'32";  
E.Z.B.

- BARRERE AC DAX 9'07"; 2- LOROCHON AC Bigorre 6'25"

# SOAVE 61

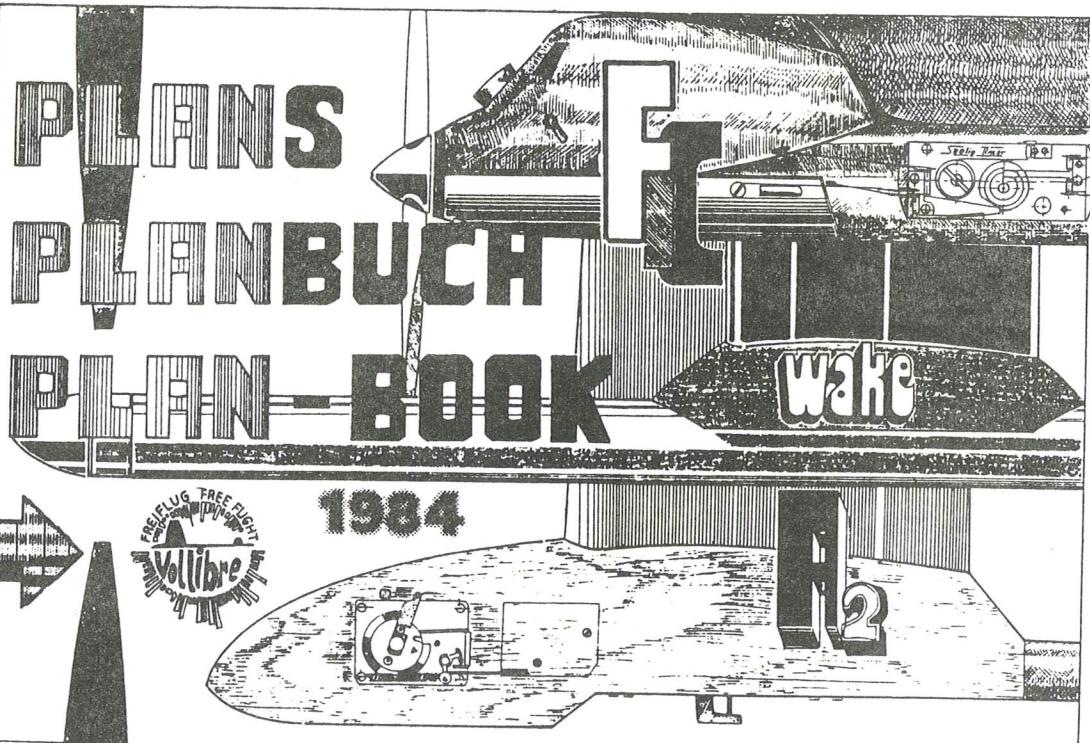
%	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	0,8	3,0	3,9	5,5	6,7	7,4	8,5	9,3	9,9	10,15	10,05	9,45	8,5	7,3	5,65	3,5	2,25	0,5
IN	0,8	0,1	0,2	0,7	1,15	1,55	2,2	3	3,5	4	4,75	4,95	4,65	3,9	2,85	1,6	0,85	0

# AIRFOILS PROFILS

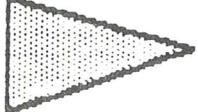
SOHVE 61



**60 F**  
FRAIS D'ENVOI  
INCLUS - A COM-  
MANDER AUPRES  
DE LA REDACTION  
SO F EN CAS DE  
COMMANDE MUL-  
TIPLE OU SUR LE  
TERRAIN



**CHAMPIONNATS  
DU MONDE  
VOL LIBRE**



3637

**Soutenez l'Aéro Club Thouarsais**  
Pour votre courrier achetez les en-  
veloppes Championnats du Monde 87  
le lot d'enveloppes-25 env à fenêtres  
- 10 enveloppes kraft 162X229  
- 10 enveloppes kraft 229X322  
Le lot 52F (port compris)  
M. REYERAULT, Le Grand Corpet St Jean 79100 thouars

# SÉLECTION U.S. POUR 1987

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
1	WEILER	240	180	180	180	155	230	180	180	180	224	180	180	180	180	2829
2	BRADLEY	203	180	180	180	180	188	180	180	180	230	180	180	180	180	2781
3	ELDER	186	180	180	180	180	220	180	180	180	202	180	180	180	180	2768
4	COLLINS	237	180	180	180	180	177	180	180	180	184	180	180	180	180	2758
5	PARKER	172	180	180	180	180	183	180	180	180	228	180	180	180	180	2743
6	BAUGHMAN	131	180	180	180	180	235	180	180	180	158	180	180	180	180	2684
7	GEAIN	0	180	180	180	180	218	180	180	180	240	180	180	180	180	2618
8	WILSON	195	180	180	180	180	128	180	180	180	146	180	180	180	180	2608
9	LIVOTTO	175	130	180	180	180	182	180	180	180	155	163	180	180	180	2605
10	JOHNSON	198	180	180	180	180	182	180	95	180	164	157	180	180	180	2596
11	DONA	180	180	180	180	180	182	180	180	180	240	117	180	180	68	2587
12	COUSSENS	174	180	180	180	180	166	104	180	180	150	180	180	180	180	2574
13	BRUN	177	180	180	168	159	196	180	180	180	118	117	180	180	180	2555
14	GROGAN	162	180	180	77	180	186	180	180	107	218	180	180	180	180	2550
15	WOLFF	179	180	180	180	180	166	180	180	110	141	144	180	180	180	2540
16	CLANSON	165	180	180	180	180	165	180	180	122	115	187	180	116	180	2490
17	SIETINS	144	180	180	180	180	55	165	180	180	130	180	180	180	180	2474
18	COMLEY	180	127	180	180	0	174	180	180	180	152	180	180	62	180	2315
19	BARRON	137	180	180	180	180	147	180	180	180	138	145	180	55	180	2309
20	LEATH	0	180	180	180	180	146	180	180	130	140	45	180	180	180	2261
21	DIEZ	178	180	180	180	180	206	180	180	180	165	127	59	0	0	2175
22	KLIPP	115	180	180	70	180	155	180	128	180	151	126	180	71	62	2138
23	HATSCHEK	101	58	180	180	62	115	135	180	146	149	180	180	96	180	2122
24	GHIO	229	180	180	180	180	233	180	180	180	201	13	0	0	0	2116
25	MURPHY	72	84	180	180	180	110	97	180	81	180	98	180	180	76	2058

F1G

# TAFT

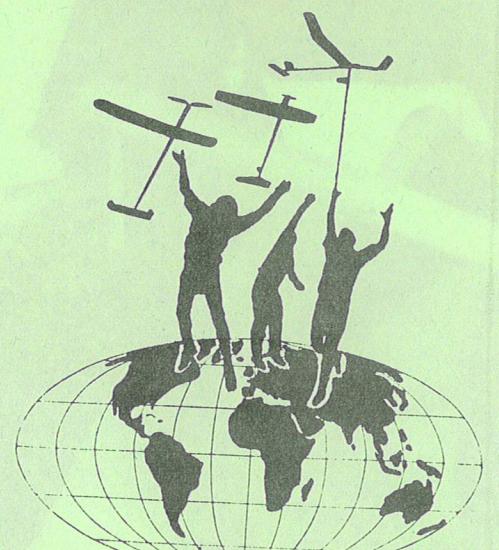
3, 4, 5/10/1986

TEMPS EXCELLENT VENT  
FAIBLE TEMP 60-60°F  
GÉNALEMENT ENSOLE  
LE LE PREMIER VOL DE  
CHAQUE JOURNÉE ÉTAIT  
A QUATRE MINUTES

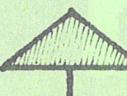
BILL BOGART

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	TOTAL
1	GUINN	240	180	171	180	180	240	180	180	171	240	180	180	180	180	2862
2	XENAKIS	240	180	180	180	180	240	180	180	180	218	180	180	180	180	2858
3	WHITE	240	180	180	180	180	240	180	180	156	240	180	180	180	180	2856
4	PISERCHIO	240	180	180	180	180	240	180	180	131	240	180	180	180	180	2831
4	WIEHLE	231	180	148	180	180	240	180	180	180	240	180	180	180	172	2831
6	TYMCHEK	240	180	180	180	180	240	180	150	180	240	180	180	180	180	2830
7	GIBBONS	240	180	180	180	180	221	180	180	180	240	180	180	180	148	2829
8	COLE	221	180	180	180	180	240	180	180	141	240	180	180	180	180	2822
9	BEEBE	240	180	180	180	180	240	180	180	107	240	180	180	180	180	2807
10	OHIO	240	180	180	180	101	240	180	180	180	240	180	180	180	180	2801
11	PEARCE	219	180	87	180	180	240	180	180	180	240	180	180	180	180	2766
12	SHAILOR	173	180	165	180	180	197	180	180	180	240	180	180	180	180	2755
13	CROMLEY	231	180	180	180	180	240	180	180	119	216	131	180	180	180	2737
14	MATSUNO	228	163	180	169	180	240	180	105	180	200	180	180	180	180	2725
15	DEMITT	240	180	138	180	180	240	180	180	180	180	180	180	180	180	2709
16	OREILLY	171	127	180	180	180	208	180	180	180	215	180	180	180	180	2701
17	FOSTER	240	180	180	127	180	240	180	128	180	240	180	180	180	83	2678
18	CASHMAN	240	180	180	180	180	240	180	180	149	199	180	180	31	180	2659
19	TURNER B	168	180	180	180	180	240	180	180	95	225	180	180	163	146	2657
20	ULM	151	180	103	180	180	236	180	180	180	210	180	180	148	180	2648
21	HOTARD	210	180	83	180	180	240	180	180	79	2170	220	180	180	180	2622
22	LENDERMAN	191	164	180	180	180	183	140	180	180	162	163	180	177	180	2620
23	TURNER E	209	180	180	180	180	195	180	59	180	231	180	122	180	158	2594
24	TRACY D	188	95	180	180	180	200	180	180	180	215	180	152	180	110	2580
25	RICHARDSON	158	120	180	180	151	229	99	180	180	188	180	172	180	180	2557

F1G



THOUARS  
du 10 au 17 Août 1987



3638

**VOL LIBRE**



3639

DARRELS