



**VOL LIBRE**

**70**

**DECEMBRE  
JANVIER**

**88 89**

**4301**



# VOL LIBRE

## BULLETIN DE LIAISON

A. SCHANDEL

16 CHEMIN DE BEULENWOERTH  
67000 STRASBOURG ROBERTSAU

# Sommaire 70

4301- Koppitz -Lavenent Ch. Europe  
88

4302- Sommaire

4303- Nervure d'Or 88 Victor Tchop

4304- Réunion CIAM 12/88

4305- "Hokuspokus" A2 de F.  
Wilkening

4306-12 -A2 -"38" de Y. Chop.

4307-09-10, Vol Libre et  
environnement -A.Schandel.

4313- "TILKA" wake de B. Eimar.

4314- "SCAMANDER" wake de N.  
Beaumont GB

4315-Open de G. Trouve Ch. de France

4316-17-18-19 "Styro Laminat FIC  
de T. Piatek Pologne

4320 -21-22- POITOU 88 de B.  
Sauter et A. Schandel

4323- "JULIAN" CO2 de Benedek (H)

4324-25 "Le P'TIT JAUNE" 1/2A  
de BRIERE G.

4326- Minuterie made in URSS.

4327- IN DEUTSCH.

4328-29- WORLD CUP Résultats  
définitifs 1988

4330-31-32-33-34-35-36 Images  
du VOL LIBRE

4337-38-39 Championnats de  
France VOL LIBRE 88  
AMBERIEU

4340-41 SALTO chronique sud  
américaine U. Alvarez

Claude Josset nous a quitté.....

4342- FID de G. Cognet et B. Trachez.

4343- Calendrier International VOL  
LIBRE 1989

4344-45 National CLAP au Havre.

4346-47 Peanut "Hanriot H19 de W.  
Mooney

4348- Annonces diverses

4349-50 Un avion qui vole et qui ne  
coute rien C. Weber

4351- Courrier VOL LIBRE

4352- Lancé Main tchèque ..... Images  
du Vol Libre.

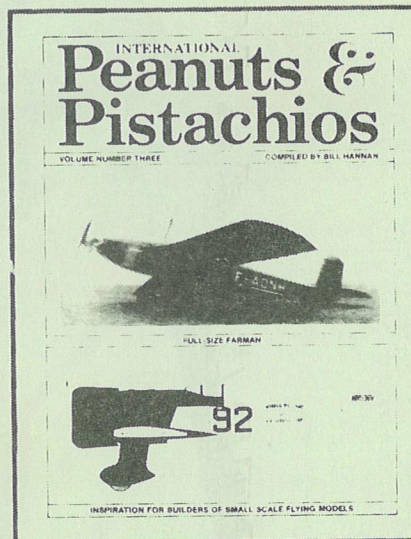
4353 -44- Images VOL LIBRE

Ch. du Monde indoor 88 et Ch.  
des Pays Socialistes 88

4355- 3RD Pacific Free flight Ch.  
1990 N.Z.

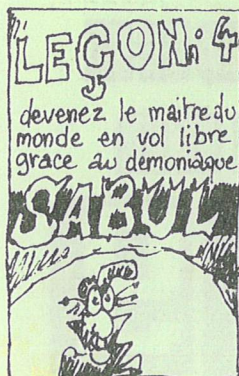
4356- Images VOL LIBRE CH.  
D'Europe 88 FIC.....

4357-58-59-60 Pages de publicité  
pour le VOL LIBRE de Georges  
Matherat.



**W.C. HANNAN**  
GRAPHICS.  
PO. BOX A  
**ESCONDIDO**  
CA 92025  
USA

# VOL LIBRE



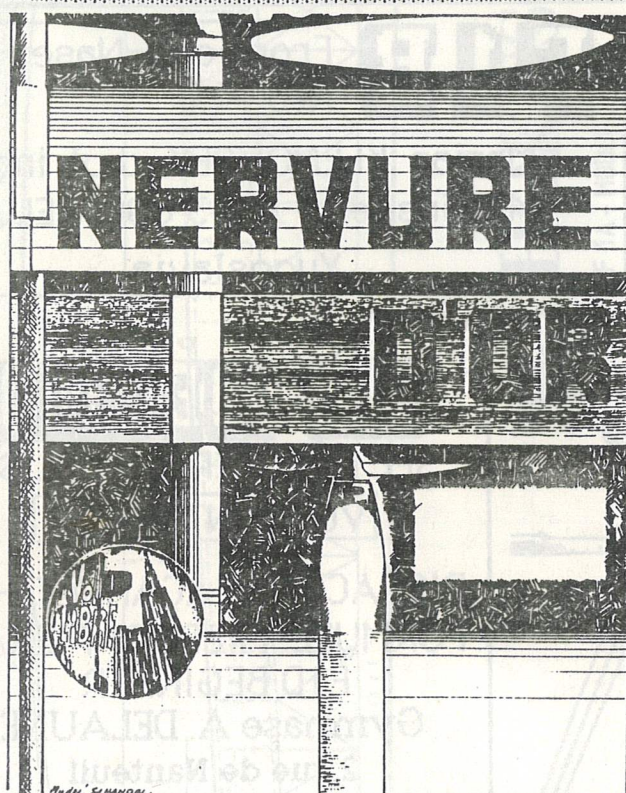


# VOL LIBRE

## NERVURE D'OR GOLDEN RIP GOLDENE RIPPPE

NERVURE  
D'OR  
1988  
VICTOR  
CHOP  
GEEP

1982  
ALAIN LANDEAU (F)  
1983  
ANSELMO ZERI (I)  
1984  
CENNY BREEMAN (NL)  
1985  
LOTHAR DÖRING (RFA)  
1986  
EUGENE VERBITSKY (URSS)  
1987  
ROBERT WHITE (USA)  
1988  
VICTOR CHOP (URSS)





# CIAM

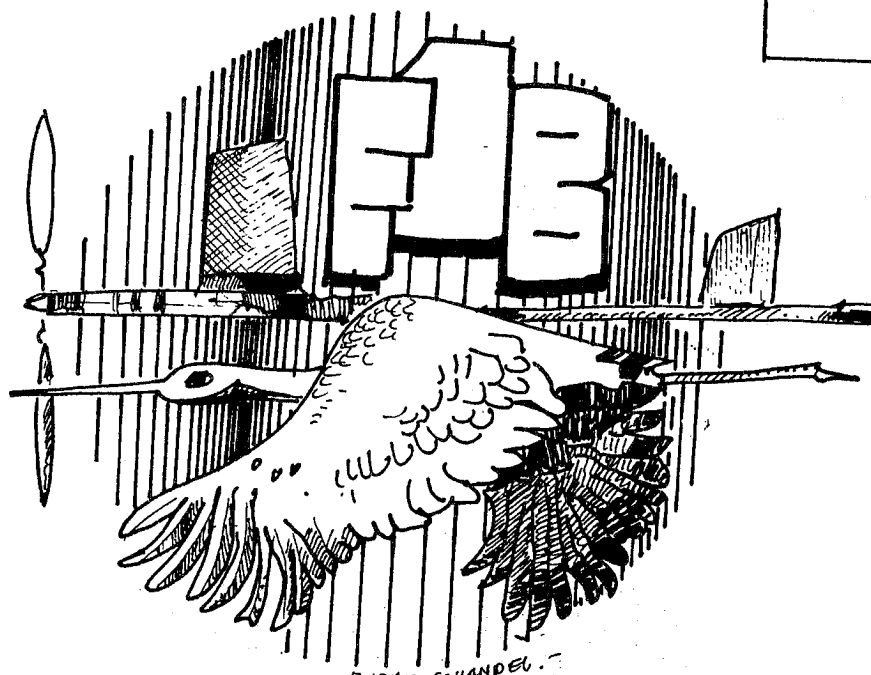
Réunion de la CIAM 1er et 2 décembre 88

-Tout d'abord une mauvaise nouvelle: Le Championnat d'Europe Indoor qui devait de dérouler en Roumanie est annulé. La Roumanie n'ayant pas payé sa cotisation FAI (moitié de 87 et entier 88) est suspendue jusqu'à nouvel ordre. La situation sera réexaminée par la CIAM lors de la prochaine réunion, en mars, si la cotisation est réglée d'ici là, pour le Ch. du Monde de modèle spaciaux qui doit aussi se dérouler en Roumanie, mais beaucoup plus tard, en septembre. Si la dette est réglée, et que les Roumains proposent une nouvelle date (à l'automne) il est possible que la situation soit reconsidérée.

- Championnats du Monde Vol Libre à Rio Tercero (130 km de CORDOBA) en Argentine: nouvelles dates: du 22 au 29 mai au lieu du 15 au 22 comme prévu initialement.

- Pas encore de candidature pour le prochain Ch. du Monde Indoor (F1D) ni pour le prochain Ch. du Monde Junior F1A\_B\_C. Tous les deux doivent se dérouler en 1990. Peut-être y aura-t-il du nouveau à L'Assemblée Générale de la CIAM (fin Mars)

- Parmi les décisions importantes: - La conférence générale de la FAI qui vient de se tenir à SYDNEY a demandé à toutes les commissions (dont la CIAM) de prendre des mesures efficaces pour diminuer le niveau de bruit. La CIAM a fixé la barre à 90 db mesuré à 3 m, pour toutes les catégories de modèles, pour mars 1991!..... Gros problème pour les F1C (Moto 300) ainsi qu'en VCC pour la vitesse, le team et le combat, également pour le pylon racing.



ANDRE SCHANDEL

## VOL LIBRE

4304

## BRADLEY MODEL PRODUCTS

1337 PINE SAP CT.  
ORLANDO FL. 32817 USA

Locating transmitter-circle towhook -  
D.T. Timer -towline -tailboom -  
1/4 composite-1/8 composite-  
carbon fiber >> angle>> rood >>sheet>>  
Mat

## BESCH

MODELLTECHNISCHE FERTIGUNG

Bernhard Schüssler

Offenbacher Str. 29

D- 6052 MÜHLHEIM a/M.

Baupläne-Baukästen-Elektroflug-  
Saalflug-Magnetsteuerung-  
Fertigrümpfe-Fertigflächen-  
Hochstartrolle-Schleuderhaken  
Signalgeber - balsa -Spannflies usw

## F1B

Front end-Nasen-  
Nez -

Marjan KLENOVSEK dipl. ing.  
Mitcinskega 8 63 000 CELJE  
Yugoslavia

## LES GOELANDS

SECTION AEROMODELISME

VOL D'INTERIEUR

PISTACHIO-CACAHUETE- STE  
FORMULE-MICROPAPIER 35-  
F1D BEGINNER

Gymnase A. DELAUNE

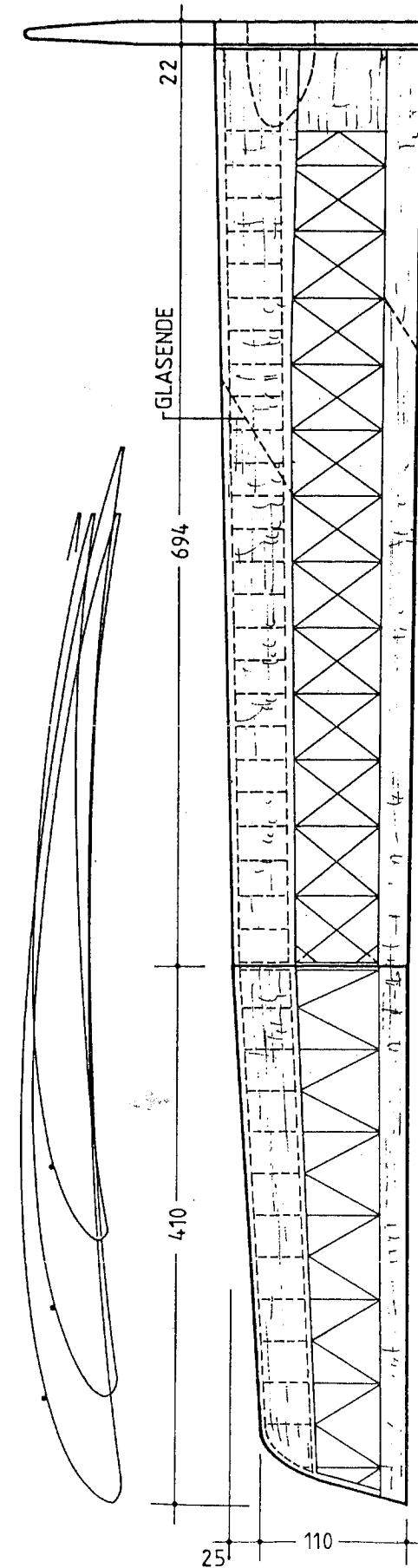
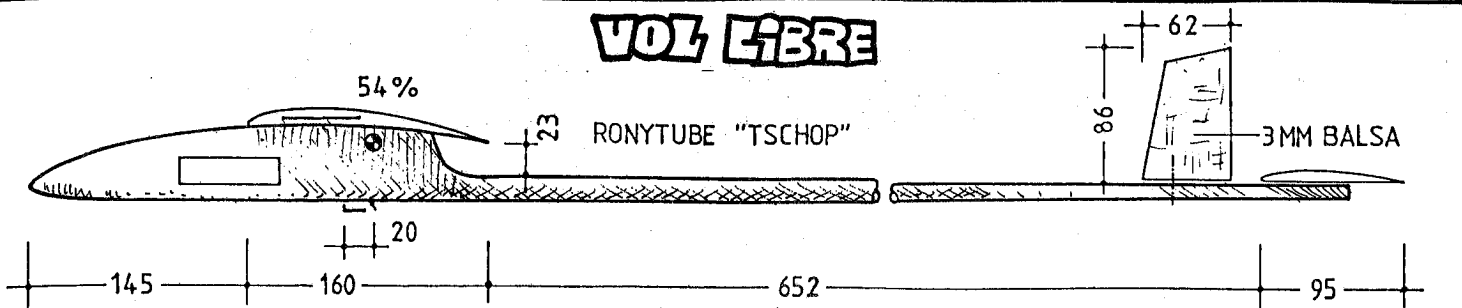
2 rue de Nanteuil

93100 MONTREUIL

PARMENTIER Alain 54 rue des  
Caillots 93100 MONTREUIL



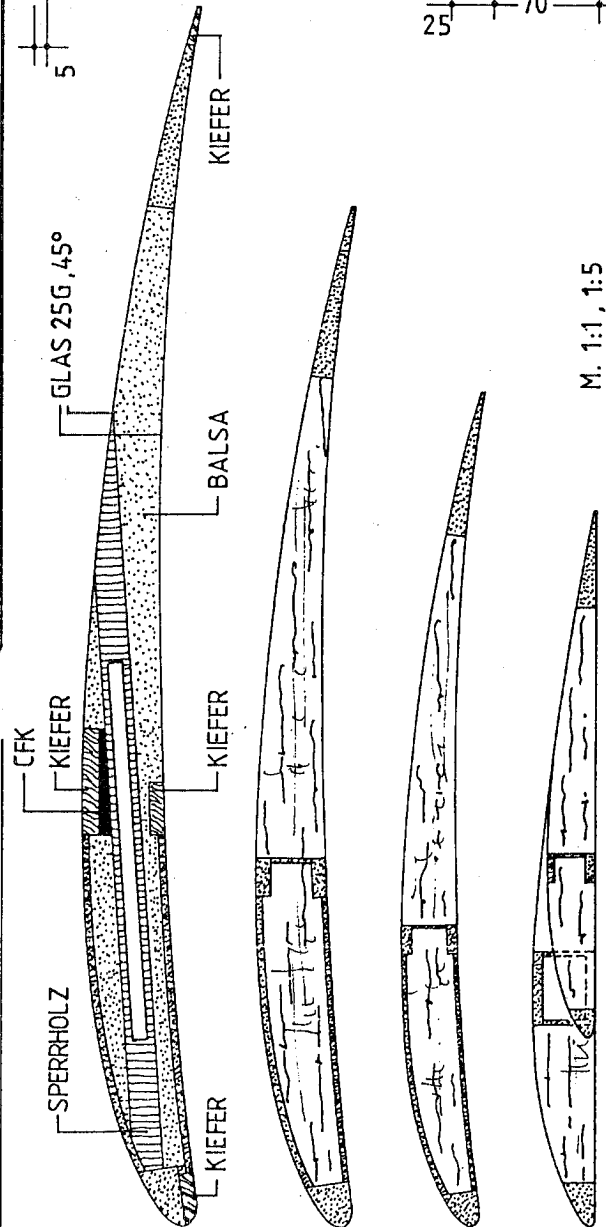
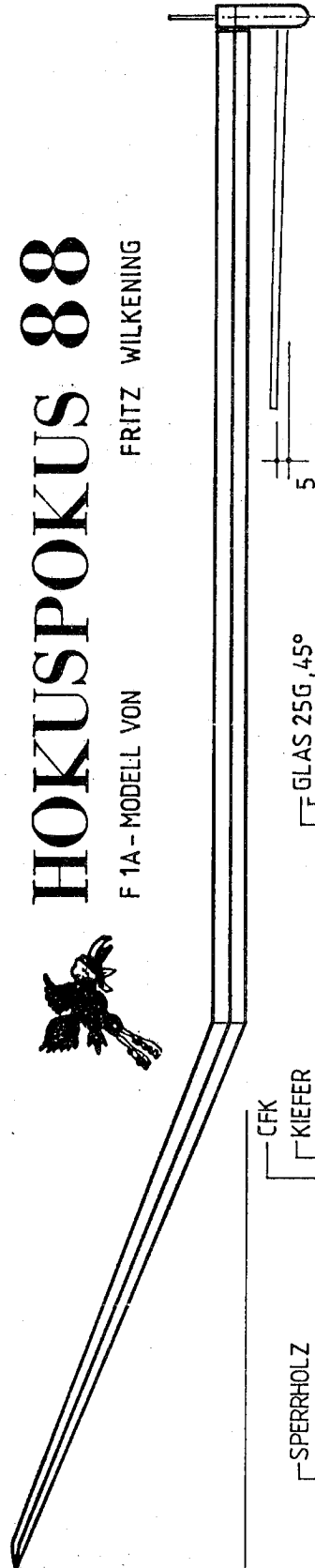
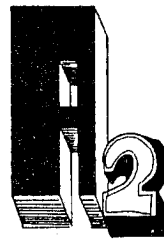
**VOL LIBRE**



# HOKUSPOKUS 88

FRITZ WILKENING

F 1A - MODELL VON

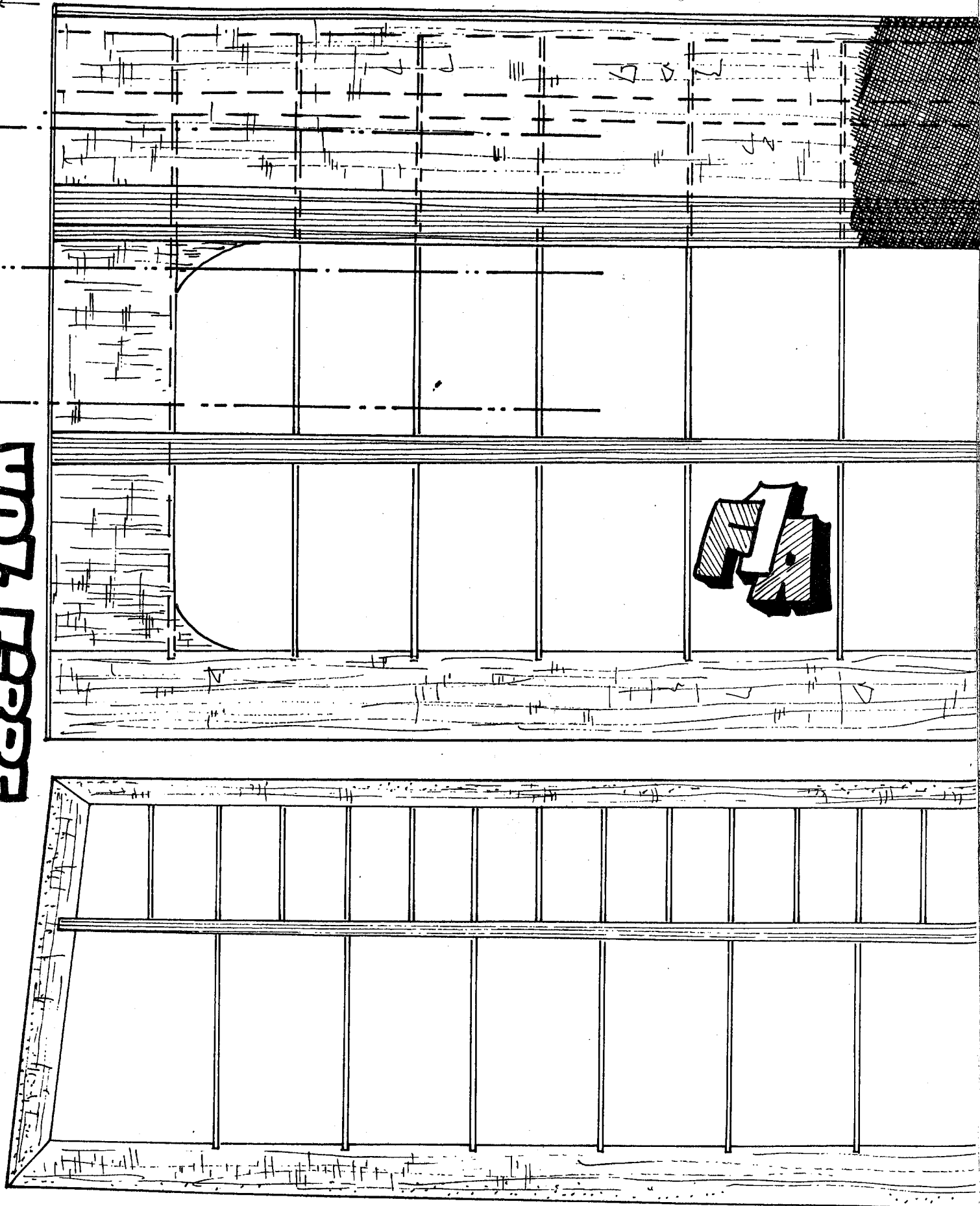


M. 1:1, 1:5



# ВИКТОРА ЧОПА

VOZ LIBRE

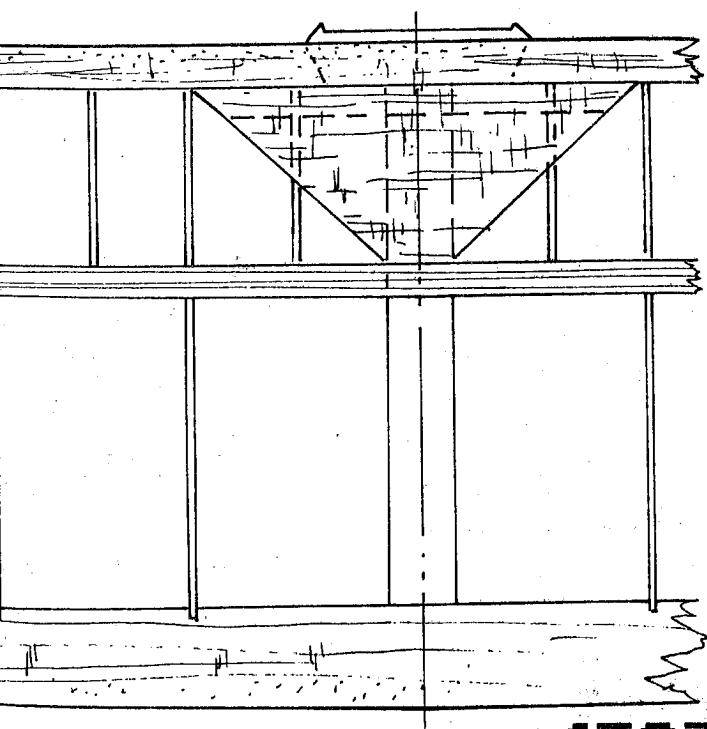
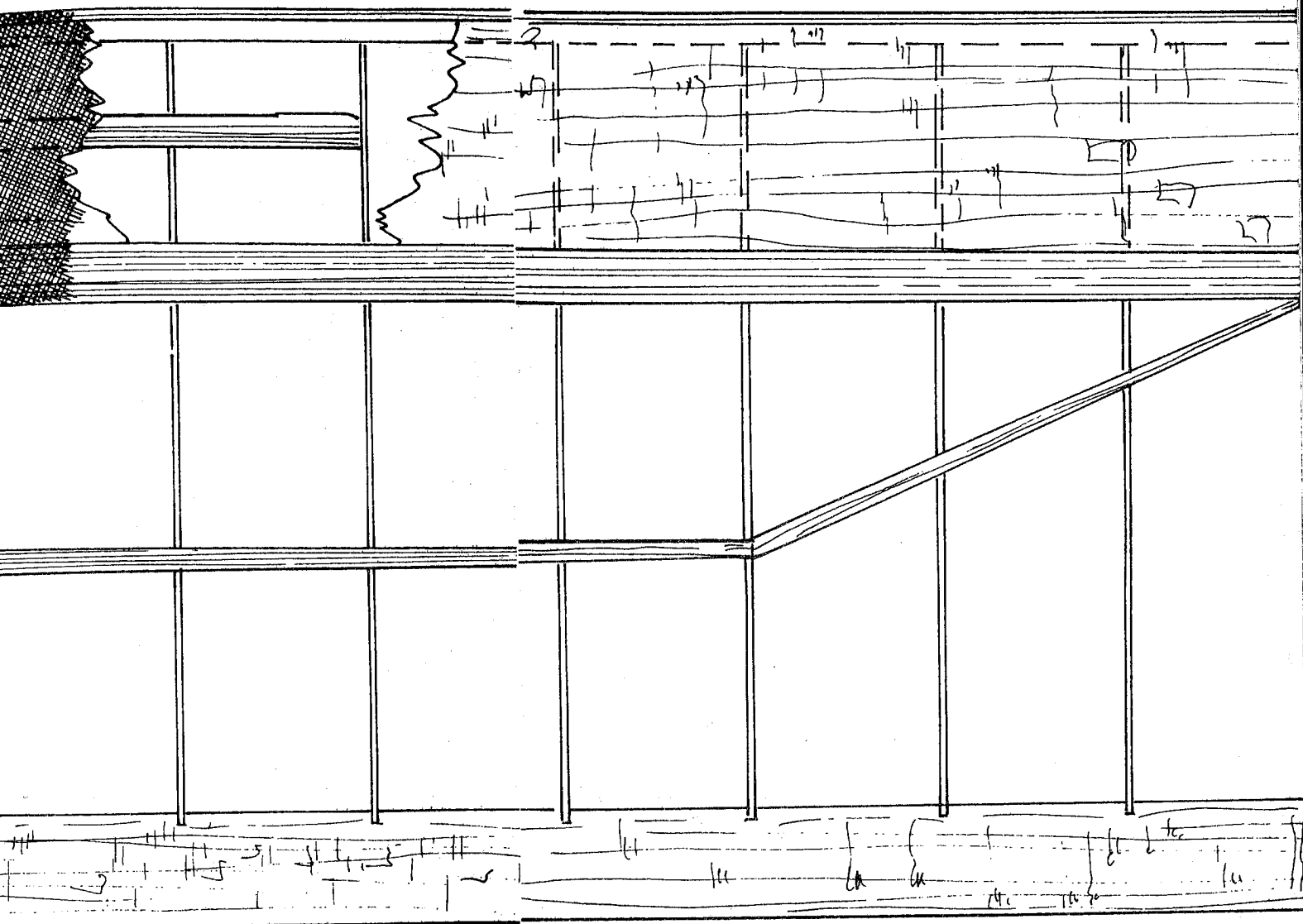


4306



# ОДЕССА

# VICTOR

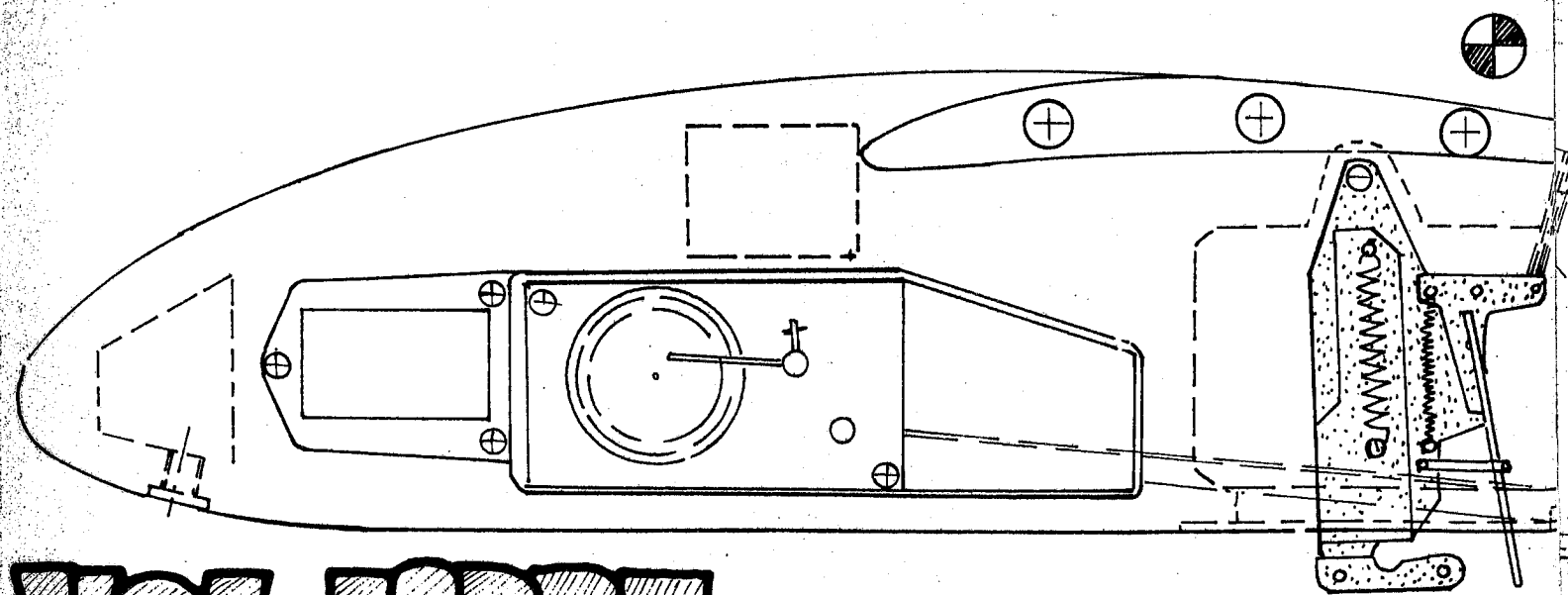
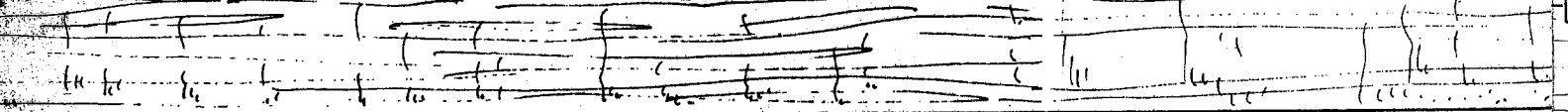
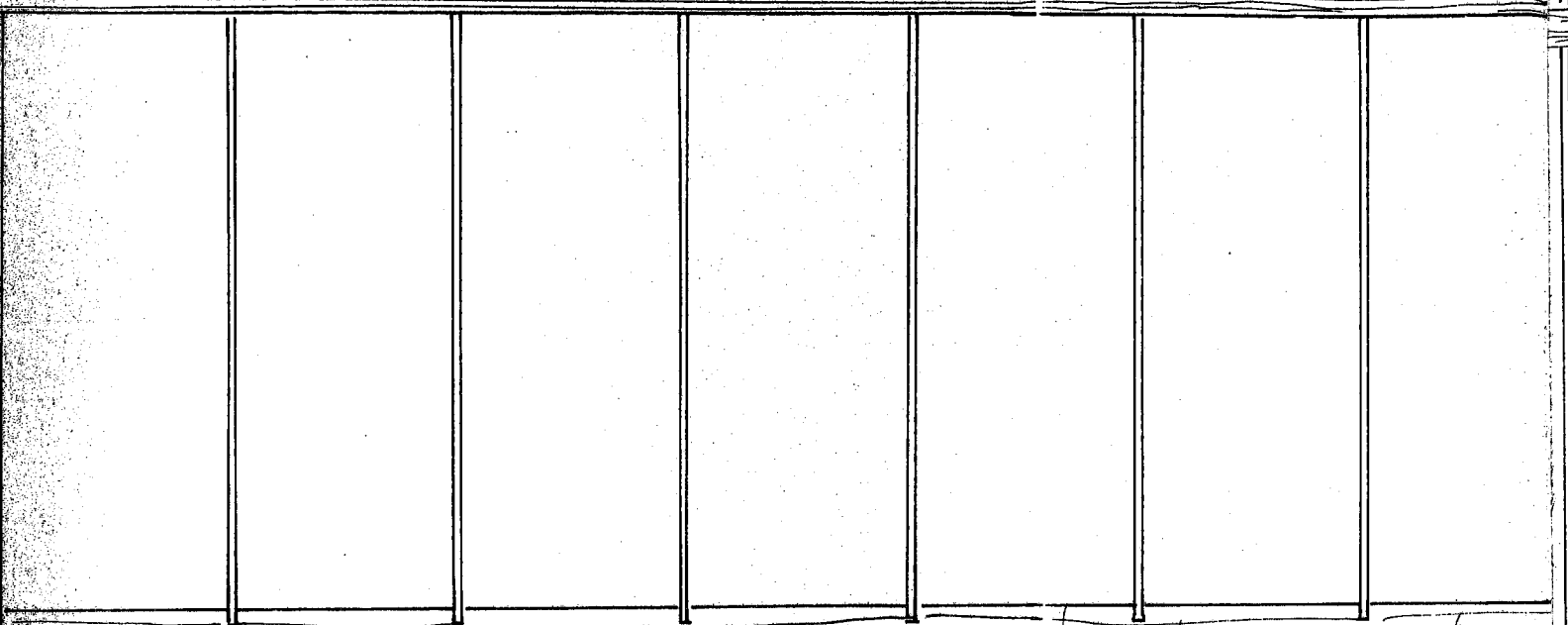
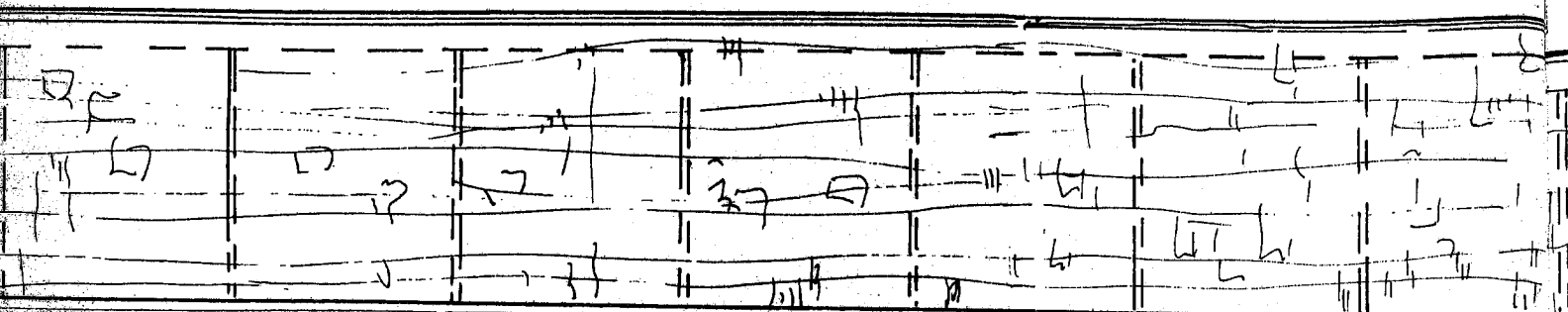
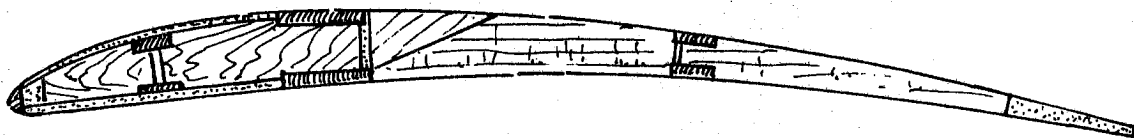


## **VOL LIBRE et ENVIRONNEMENT . ou la COHABITATION nécessaire à notre SURVIE .**

Les tensions qui existent actuellement, et qui sont en augmentation, entre le commun des mortels pratiquant une activité dans la nature , et ceux qui militent pour la protection de l'environnement sont de plus en plus nombreuses. La politique s'en mêle .

Il est vrai que de nos jours , où que l'on aille, on trouve toujours un ou plusieurs de nos semblables, s'adonnant à une activité loisir, sur un territoire "appartenant de droit " à quelqu'un d'autre . Et le monde de l'aéromodélisme ne fait pas exception à la règle. Longtemps et toujours encore la RC est particulièrement visée, pour les nuisances liées au bruit des moteurs. Pétitions de riverains, conseils municipaux, préfets tout le monde s'est penché sur la question ..... Pour le vol libre ( il y a eu amalgame avec la RC ) il y a les cultures alentours (sont concernés les cultivateurs ) , les modèles qui ressemblent en l'air à des rapaces et qui pourraient troubler la





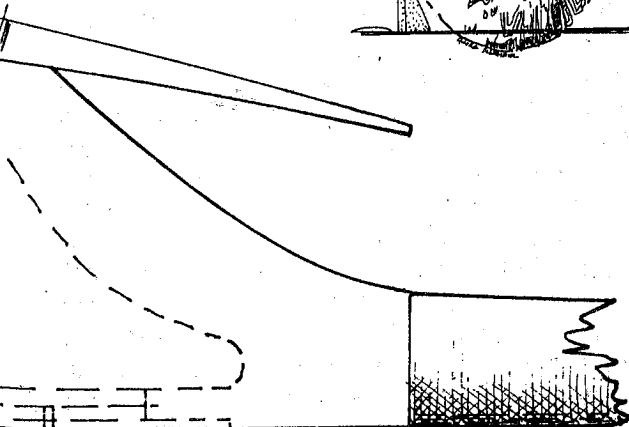
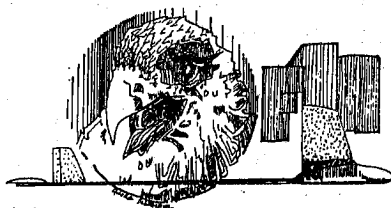
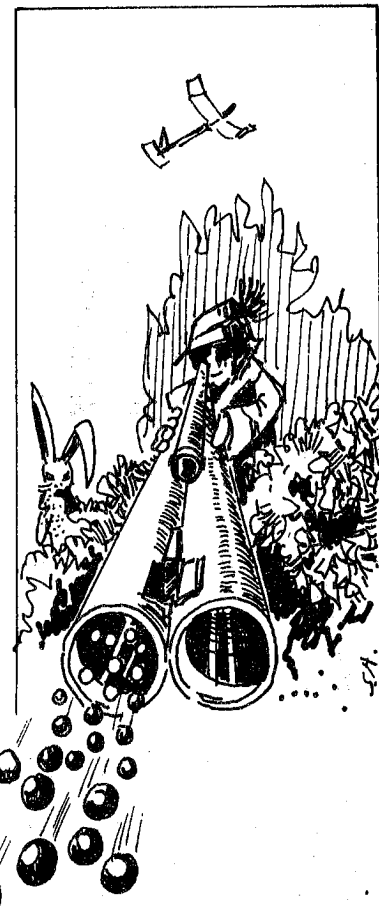
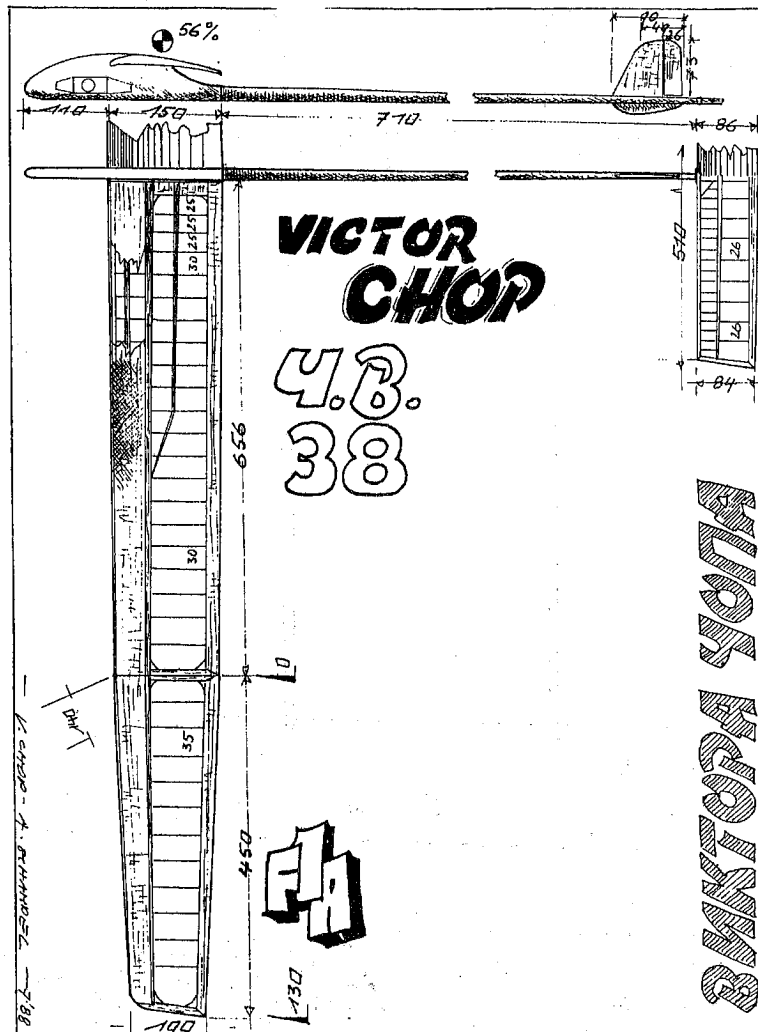
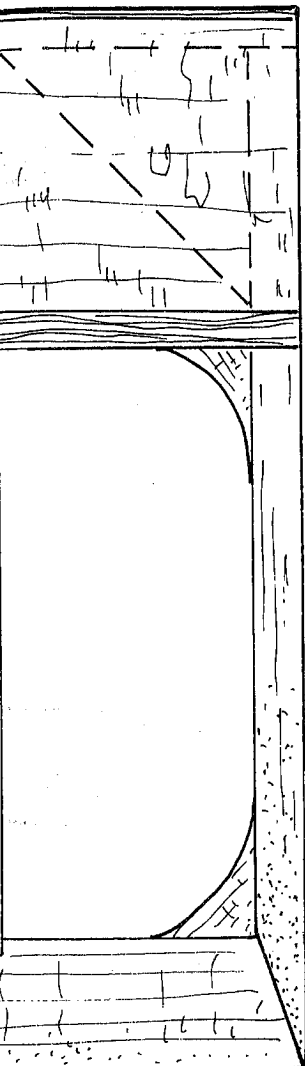
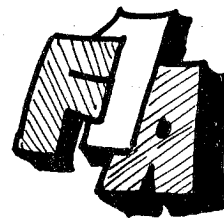
**VOL LIBRE**

**4308**



# CHOP

# URSS

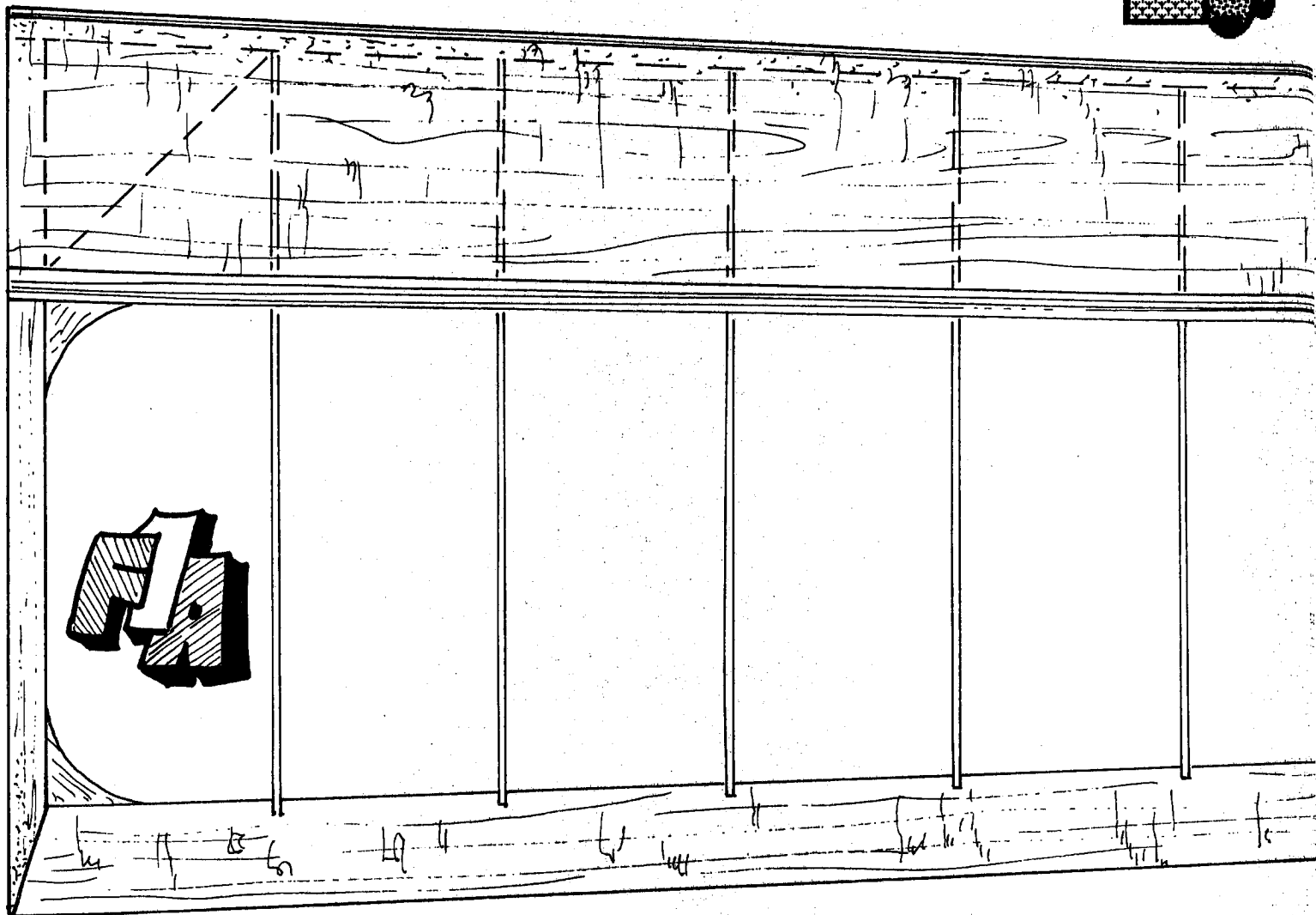


couvaison d'oiseaux.... ( est concernée la protection de la nature ) , les modélistes battant la campagne pour récupérer leur modèle (sont concernés les chasseurs ).....Avouez que l'affaire est assez compliquée, et encore on n'a pas parlé d'autres activités aéronautiques (parachutisme, vol grandeur ...etc) quand nous sommes sur une plate forme aéronautique .....ou de terrains militaires interdits à la fréquentation civile.....!

Les chasseurs paient cher leurs terrains et se considèrent comme un élément actif de la protection de la nature, "Entrée interdite chasse louée ..... " " Silence ,gibier fréquent. ".... et quand on regarde de plus près dans le sous bois ,on voit des affûts, des postes de tirs etc.....les chasseurs semblent s'octroyer des droits datant de l'aube du Moyen Age..... Le remembrement et le drainage ont vidé la campagne de toute une série d'animaux..... Sur les terrain militaires , les chars et d'autres engins , labourent la terre, sans parler des coups de canons.....Et après tout cela les quelques modélistes Vol Libre sont considérés comme dérangeant fortement l'ordre naturel de la NATURE ou celui établi par des droits séculaires ou par l'argent .....

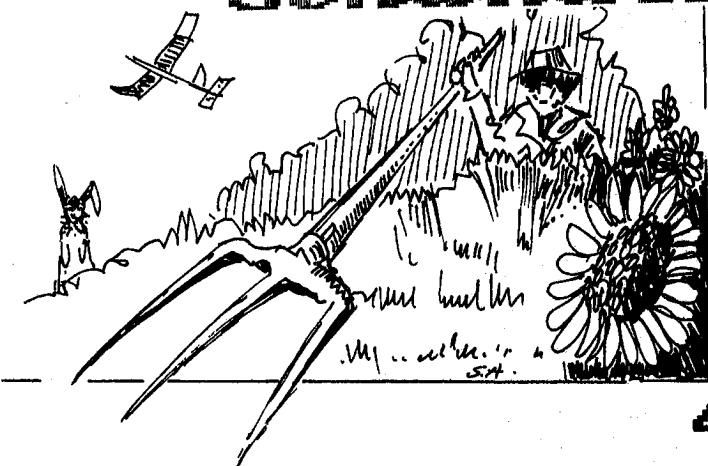
**4309**





Cependant il nous faut accepter, si nous voulons nous faire accepter, la présence d'autres centres d'intérêts, poursuivis par d'autres gens, la COHABITATION est obligatoire, et elle ne peut être basée que sur la compréhension réciproque, et des relations polies et explicatives ..... De récents incidents, au concours de sélection à Issoudun, montrent que ce n'est pas avec de l'arrogance que nous pouvons nous faire comprendre et maintenir notre activité dans la nature, nous ne sommes qu'une petite pierre dans la mosaïque du paysage, dans l'environnement, et nous ne pouvons pas nous permettre de lancer des pavés dans notre entourage immédiat !

**André Schandel**



## HOKUSPOKUS <sup>PAGE 4306</sup>

FRITZ WILKENING

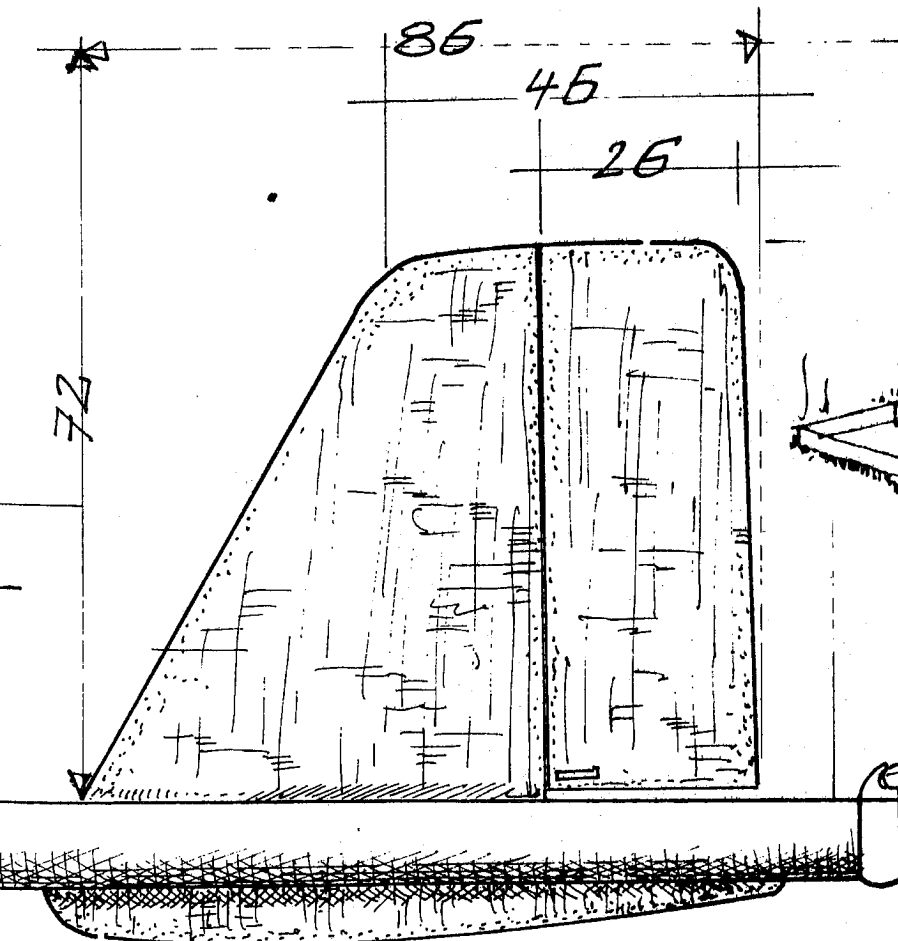
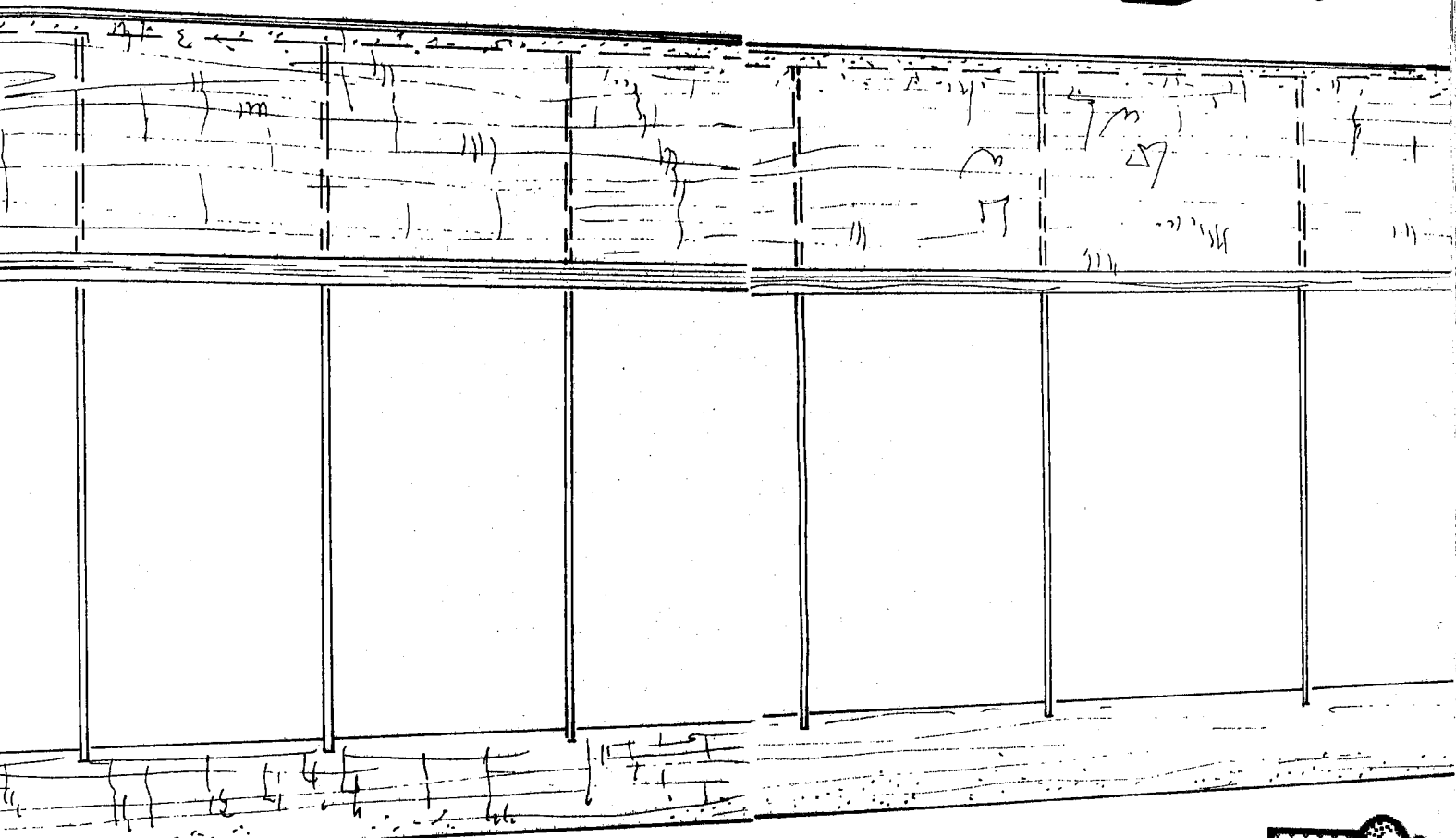
HOKUSPOKUS est mon dernier modèle, construit entre octobre 86 et mars 88. Il fut rapidement mis au point et entra dans la compétition internationale à DOMSÖ et TERLET en 1988. Lors de ma victoire au Poitou 88, il resta cependant dans la caisse et ce sont les modèles Silvester et Grünschnabel qui entrèrent en action.

Hokuspokus, possède une minuterie Koster (à une fonction) et un crochet Ivan Chra modifié. La dérive est entièrement mobile, et la tête de fuselage est en bois recouvert de fdv. Le nez a été légèrement rallongé pour une question de masse. Vrillages d'ailes géométriques panneau central droit +1 mm dièdre droit - 4mm; panneau central gauche + 0 mm dièdre gauche - 6mm. Cle d'aile langue dural. Profil d'aile Kekkonen. Nervure d'emplanture dural toutes les autres en balsa 2mm tout comme les diagonales. Stablio identique à celui des séries précédentes qui se sont avérées très stabilisantes.

J'espère que cette conception vivra longtemps et qu'elle m'apportera beaucoup de succès.



# VOZ LIBRE



EPAISSEUR 7%

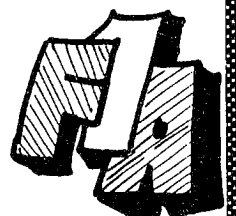
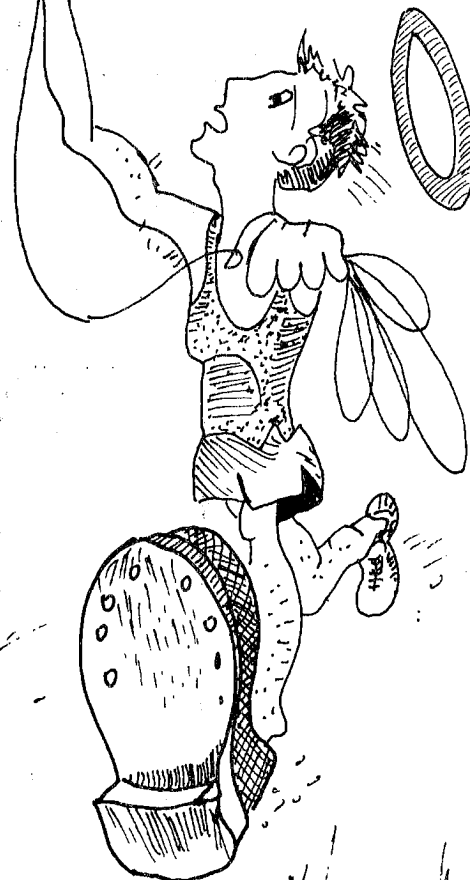
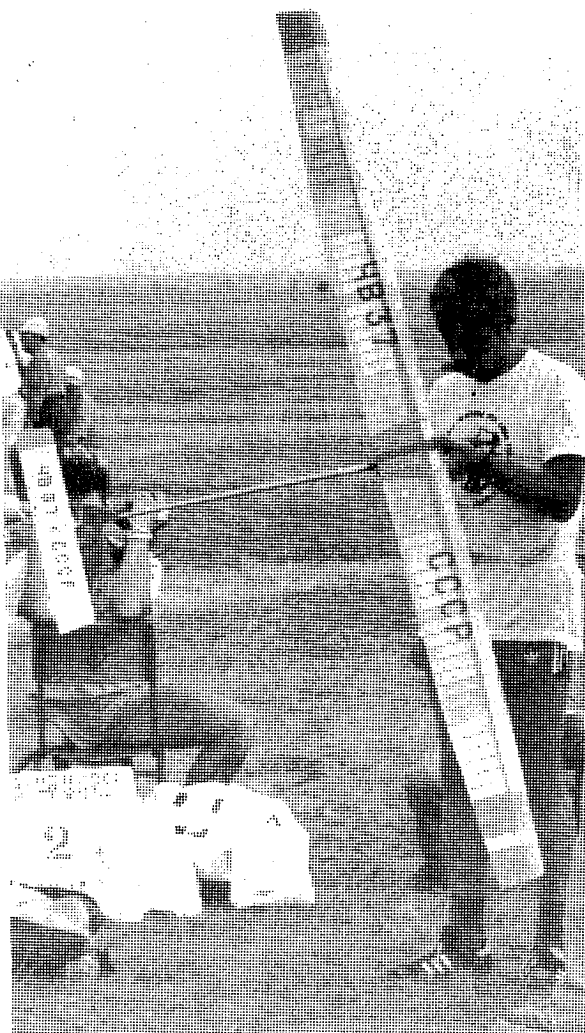
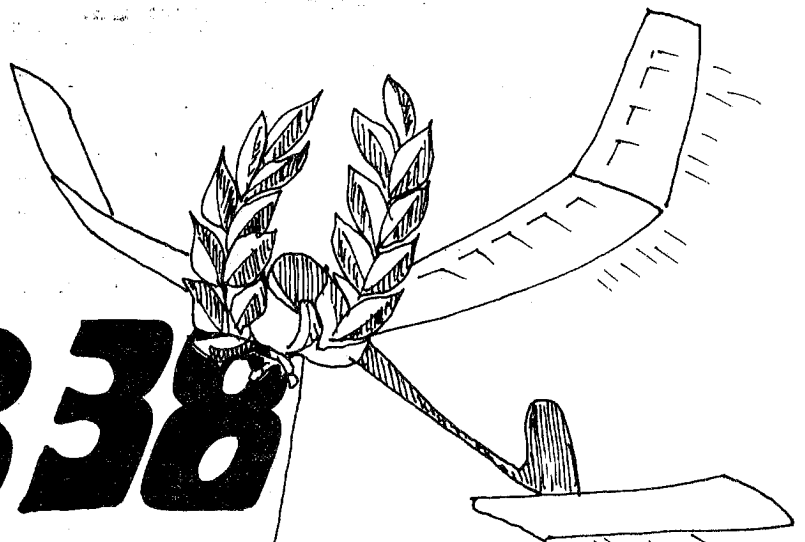
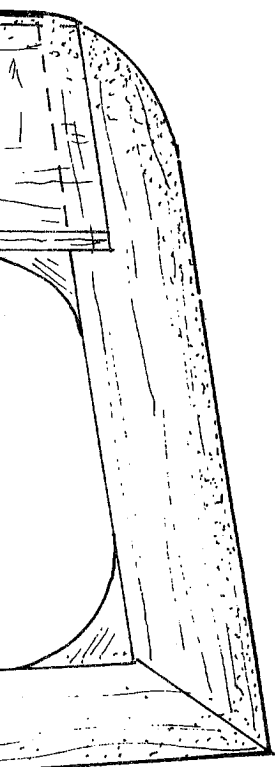
4311



ЦСТКАМ СССР

4B38

CHAMPION DU MONDE 87  
CHAMPION D'EUROPE 88

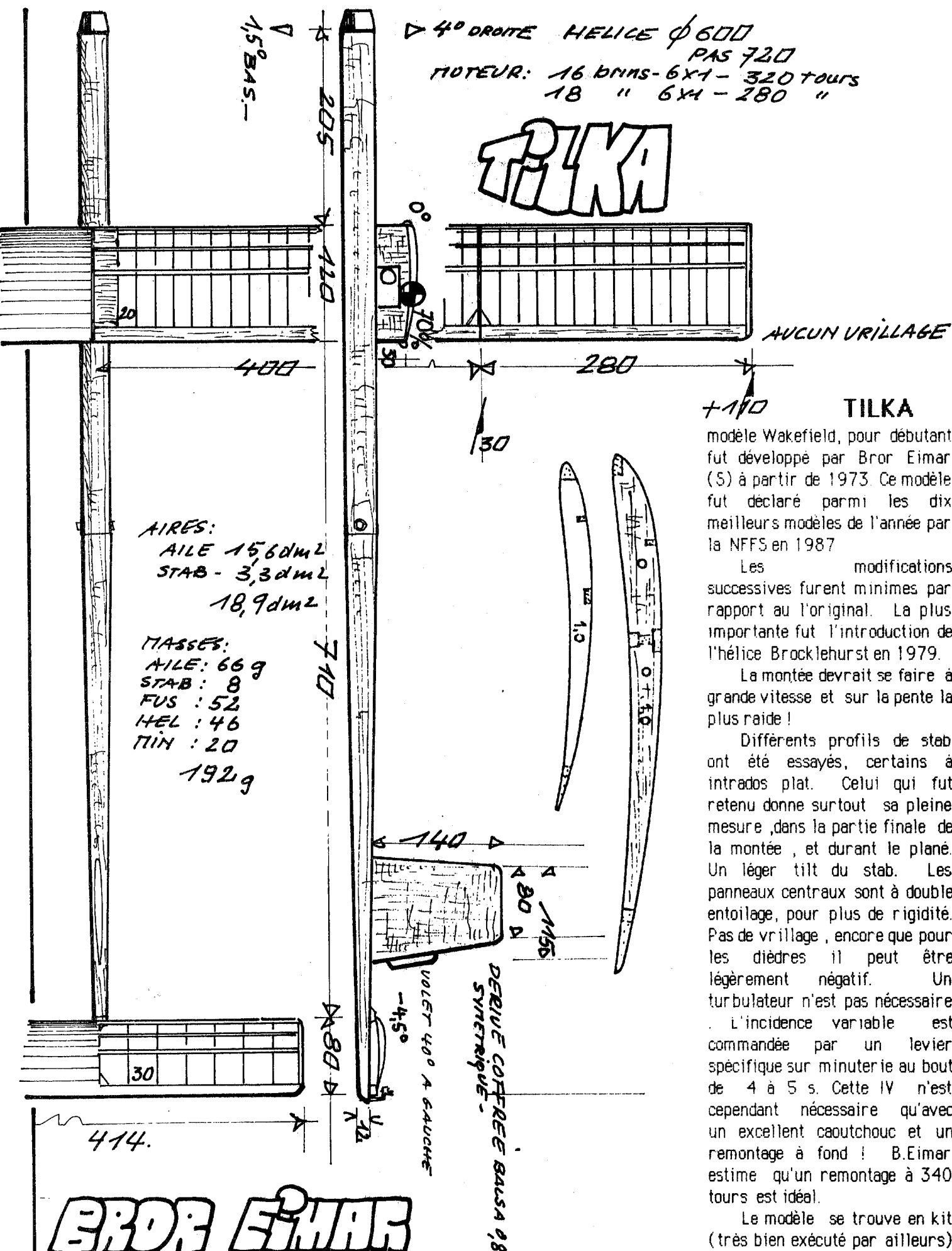


VOZ TEBRE

VOZ TEBRE

4312





**BROR EIMAR**

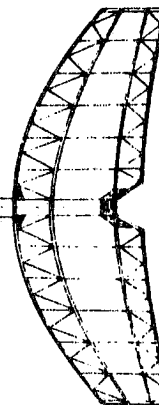
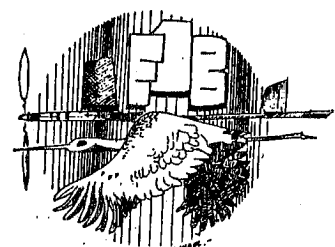
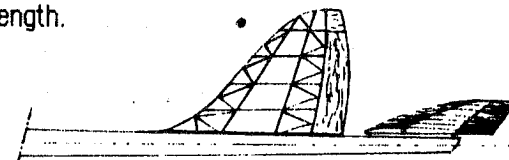
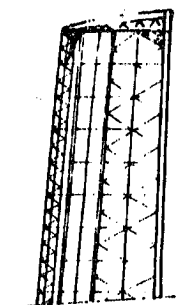
# NEWHAM BEAUMONT



SCAMANDER - NEWHAM BEAUMONT CROYDON

Developed from Scandale, Scamander gets her name from a poem by Rupert Brooke, about Helen of Troy :- "And Paris slept on by Scamander side".

The most obvious change from Scandale is the adoption of a conventional fin - the underfin, though beautiful, kept breaking off halfway through a contest. Other structural changes include a lower, smoother shoulder wing mount (as opposed to spruce) spars, and more geodetic: warren girder construction. Also lighter bomm and tailplane - it is not necessary to build them to F1C strength.



WINNER

POITOU 88

But the most important change is the introduction of Instant Prop Release/VIT/AE systems. Inspired by my friend Nikitenko's demonstration of a relatively simple system he has developed with Bernard Boutillier, I have abandoned my conservative prejudices and covered my aeroplane with lines and Snoopy timers! Despite my very limited mechanical skills these systems generally work very well, permitting a clean, hard, near vertical launch and a significant gain in performance.

I could go on and on about my proud creation. But I hope to be at Poitou again in August, and there ought to be lots of time then to exchange ideas with other "mordus de F1B"

## SPECIFICATION

Wingspan 1460 - max Chord 125/103 mm; Benedek 7406; Wing area 15.9 dm<sup>2</sup> - Tailplane area 3.1 dm<sup>2</sup> - Fuselage length 540 + 670 mm. Prop diameter 620 mm Pitch 750/520 mm Motor 28 - 3 mm FAI - Run 35 seconds.

Weights	Prop	52 g
	Motor tube	52 g
	Boom/timer	33 g
	Wing	24 + 26 g
	Tailplane	6 g
		193 g

4314

NEWHAM BEAUMONT

F1B



# VOZ LIBRE

3° à droite  
2,5° piqueur

- Hélice Anselmo ZERI 515 x 750  
28 brins 3x1  
65 gr

3x2 balsa

10x3

3x5

2x2

10x2,5

2x5

330

325

290

125

25

120

- fuselage balsa roulé  $\phi 30$  int?  
renforcé par mèches carbone  
- entre crochet = 910 mm

- broche aile  $\phi 2$  mm  
- crochet de remontage  
Big Brother B. Boutillier

vrillages : Dièdre G+1  
centre D-3

Aile 39 gr

Fus 48 gr

Stab 8 gr

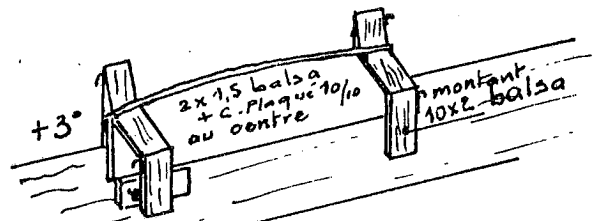
Héli 31 gr

Total 191 gr

C.G. : 73%

34 mm du B.F.

- Dérive 1,3 dm<sup>2</sup>  
braquée à gauche  
- tilt 4°



minuterie Tomy fixée sur montant

- tube de protection remontage  
 $\phi 29$  mm PVC

## GUY TROUVE

## OPEN

## CHAMPION DE

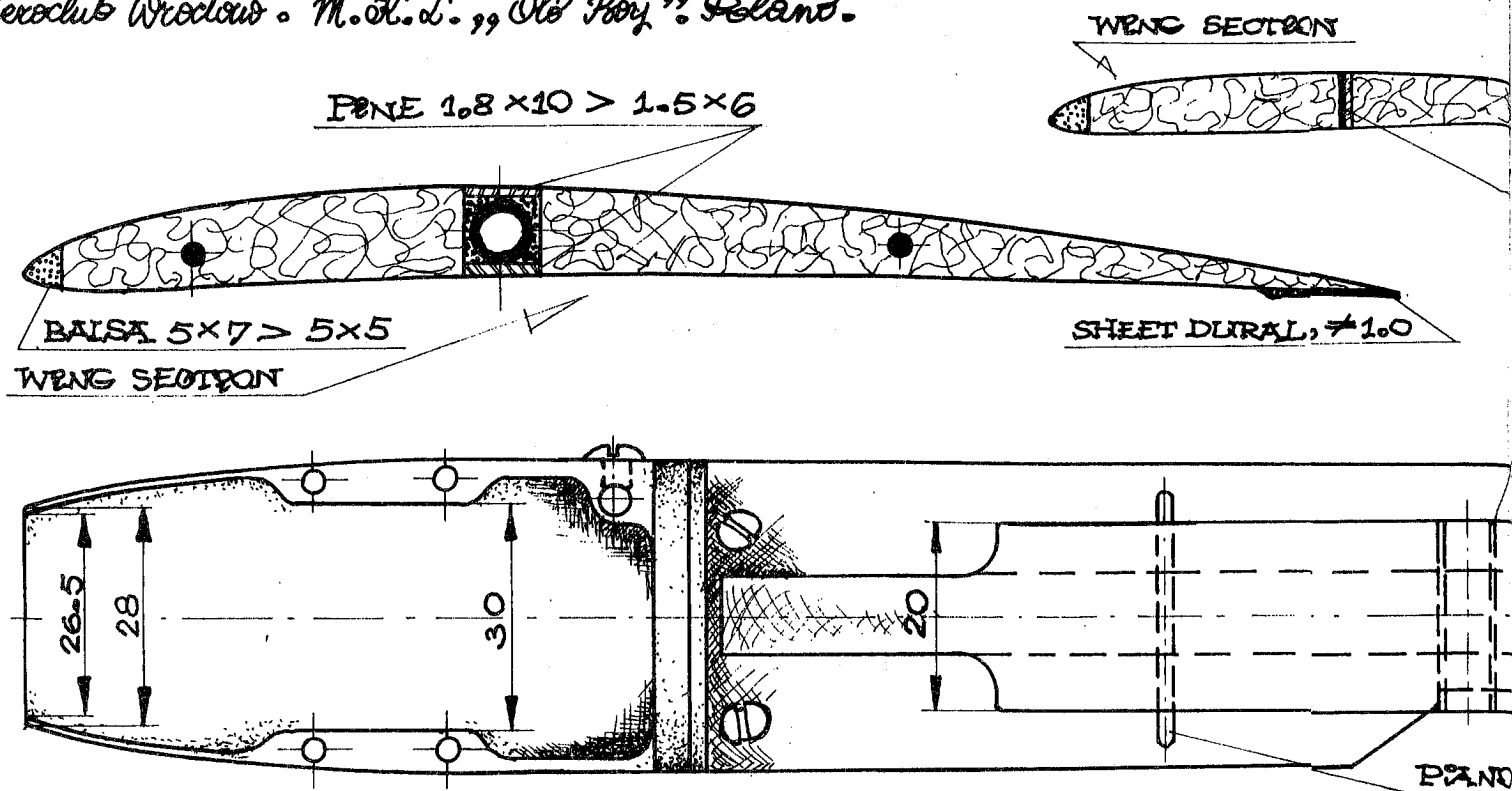
## FRANCE 88

4315

- GUY TROUVE

# TADEUSZ PATEK • SP. 720 • STYRO

Aeroclub Wrocław • M.K.L. „Olszowy” • Poland.



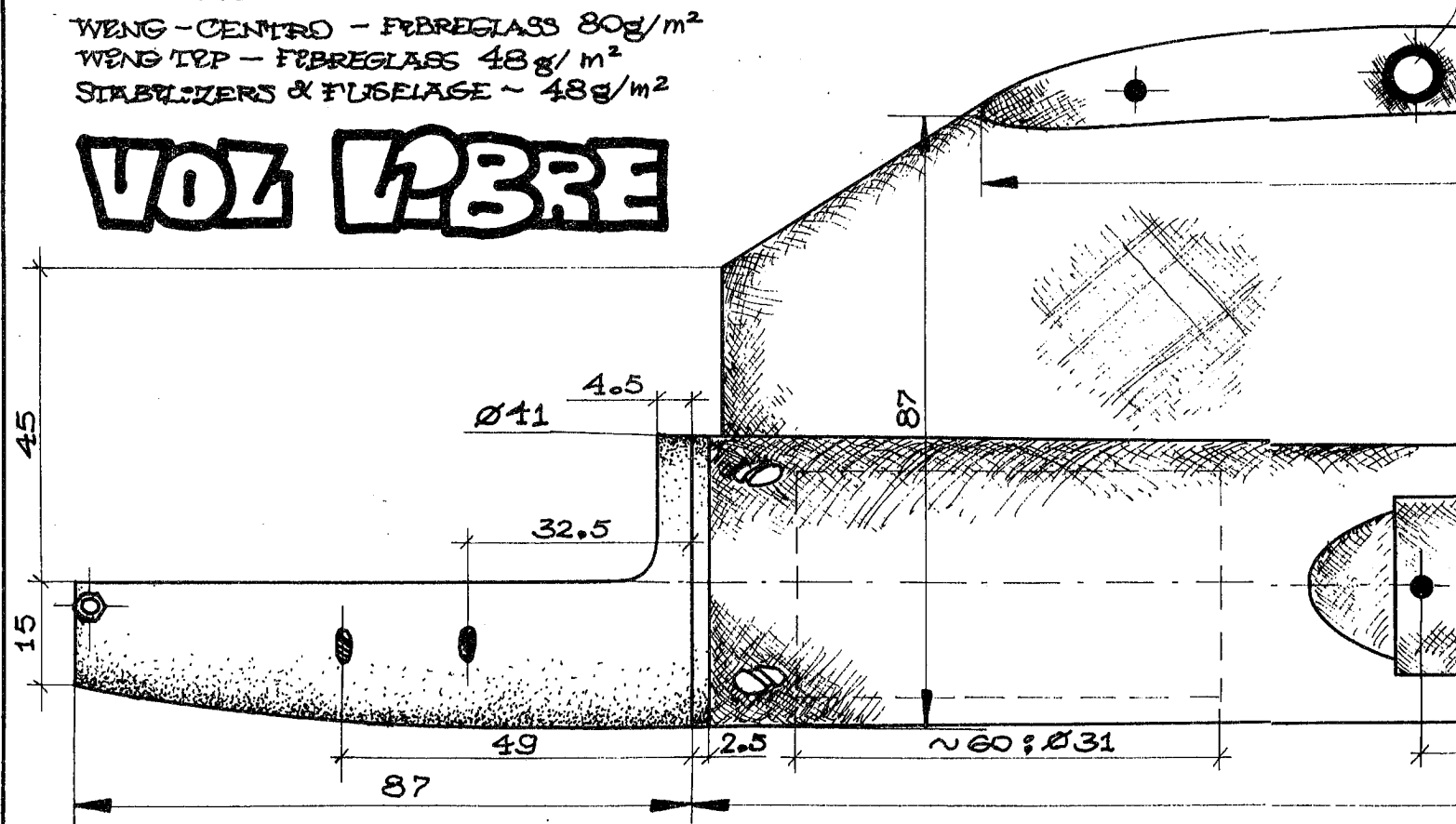
## COVERING :

WING - CENTRO - FIBREGLASS 80g/m<sup>2</sup>

WING TOP - FIBREGLASS 48g/m<sup>2</sup>

STABILIZERS & FUSELAGE ~ 48g/m<sup>2</sup>

# VOL LABRE



DRAWING FOR "VOL LABRE" JERZY J. KACZOREK M.K.L. "OLSKI"

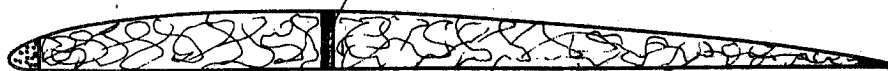
4316



o.LAMONAT.

**IN. FAR.**

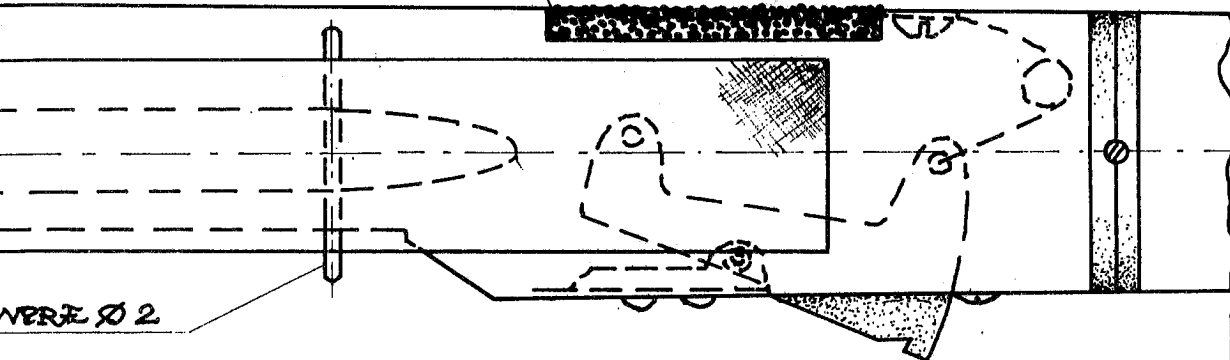
ONE & CARBON FIBREGLASS



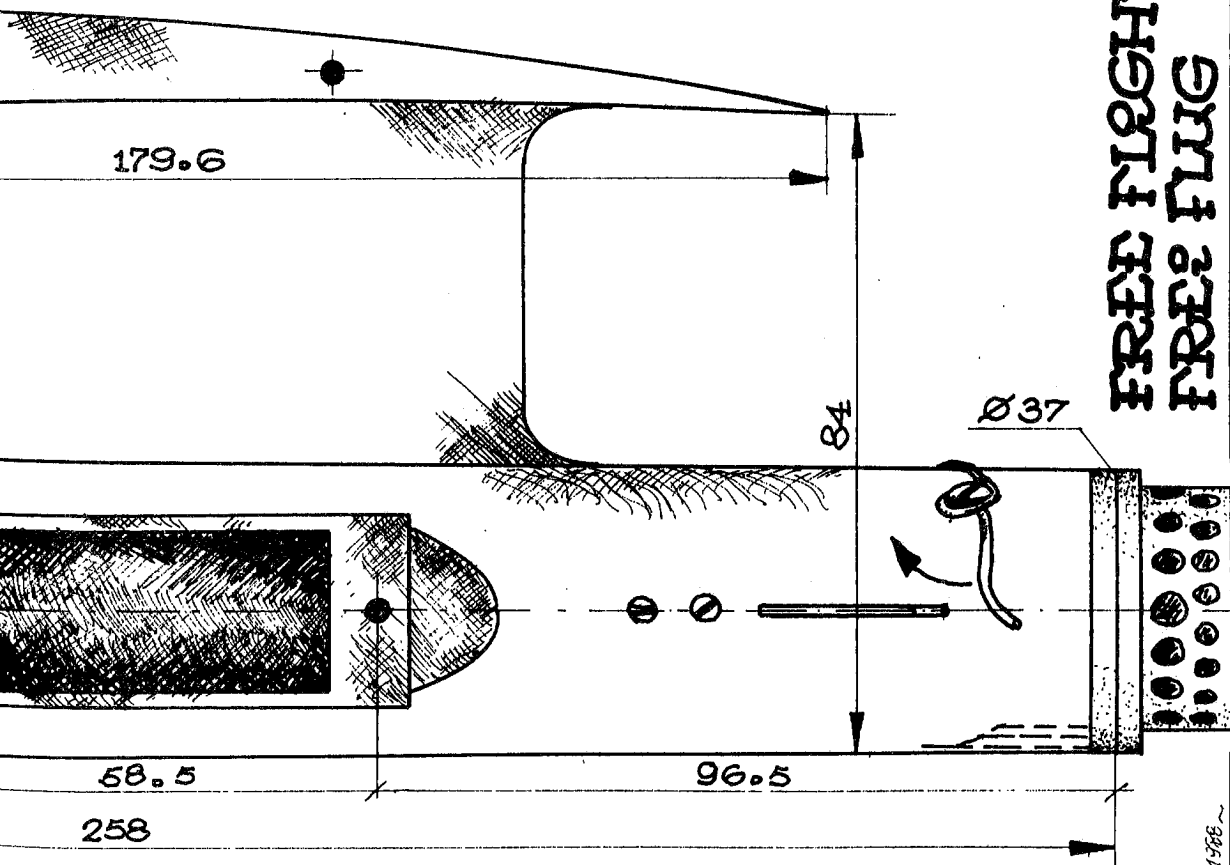
STABILIZER SECTION

ALUMINUM DURAL Ø6, Ø7

ABRASIVE PAPER



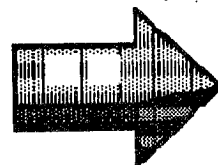
PEANO WERE Ø6



Dr. Aeroclub Wrocław, POLAND

4317

Shawch 1988



PIANO WERE Ø 1.0

FOAMED POLYSTYRENE

DIRECT  
FLIGHT

SHEET DURAL # 1.0

590

DEHEDRAL

# VOZ LIBRE

FOR "VOL LIBRE" DRAWING  
JERZY J. JACZOREK "OLD BOY"  
"WROCLAW"  
POLAND

# F10

# FREE FLUG FREE FLIGHT

# FM

GLUE : RESIN ADHESIVE "DISTAL"  
& "EPIDIAN 53"

CONE Ø 37 > Ø 20 X 900

12

78

10

BALSA # 1.5

BALSA 5x8 > 4x4

150

HENGE - PIANO WERE Ø 0.4 &  
SHEET BRASS # 0.3

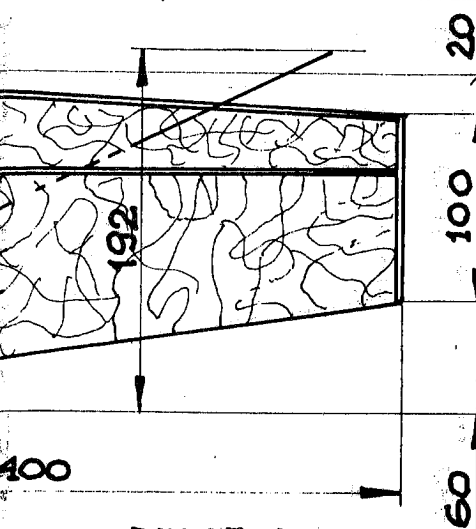
GLASS  
CLOTH  
SHEET  
BAL

SHEET DURAL

TAIL BOOM (CONE) - BALSA # 1.5 & GLASS CLOTH 48g/m<sup>2</sup> &  
BALSA # 1.5 & GLASS CLOTH 48g/m<sup>2</sup>

4318

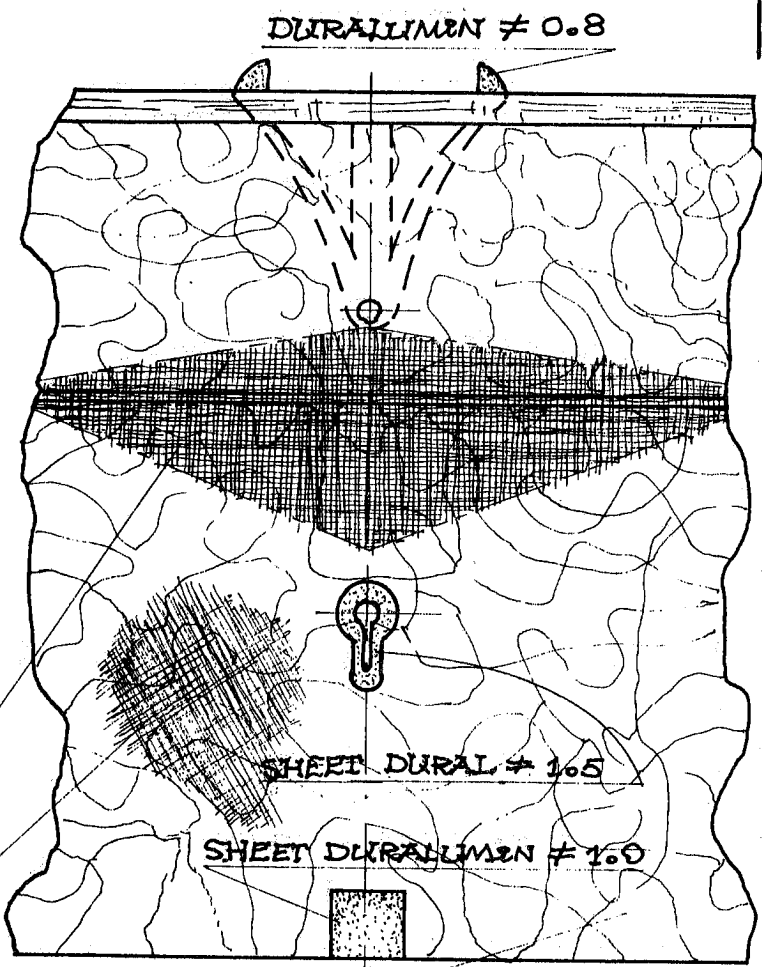
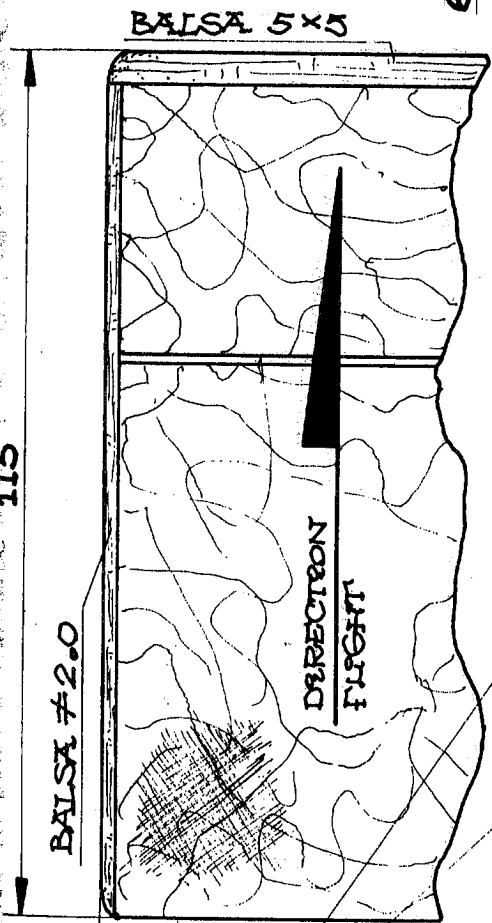




TADEUSZ POATEK, PL.  
AEROCUB WROCLAW, MKL., OLD BOX.  
POLAND.

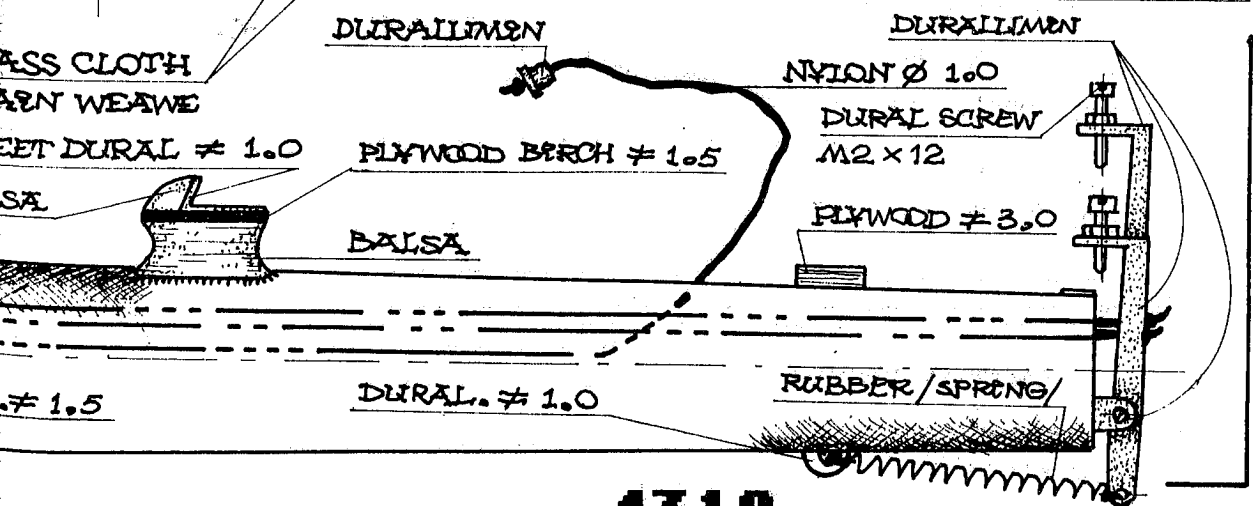
STURO SP. 720.  
LAMINAT

December '88



FOAMED POLYSTYRENE

540



4319



SCHAEDEL

# Autant en emporte le vent.....

## POITOU 88 : C'EST LA VIE

### BERNHARD SAUTER

Diesen Ausspruch haben wir auf der Fahrt zu den 11<sup>ème</sup> Journées Internationales du Poitou, gemacht und er lässt sich in Frankreich auch am leichtesten erklären : So bogen wir uns (Stefan Rumpp, Anton Bezak und ich) vor lachen als uns ein Franzose auf der schnurgeraden Landstraße durch Frankreich mit einem Geschwindigkeitsunterschied von beinahe 0 Km/h zu überholen versuchte. Nach fast einer halben Minute hatte er uns dann gefressen, nachdem Stefan seinen Fuß freudlichkeitshalber etwas Blei entnahm. In dieser Zeit allerdings hatte der Franzose andere Probleme als den Überholvorgang, genauso wie seine gleichermaßen unbekümmerte Belfahrerin, mit der er sich unterhielt.

Wehrscheinlich lachten nicht nur wir, denn mit unserer Art den Wagen zu beladen, wären wir besser nach Istanbul gefahren als nach Westfrankreich : der arme Anton, welcher hinten auf der gesamten Hin- u. Rückfahrt die Kiste quer über dem Schoß hatte, dafür aber seinen Fliegern am nächsten war.

Nach fast elfstündiger Fahrt auf dem Campingplatz in Moncontour angekommen konnten wir uns die Trainingswünsche für diesen Tag buchstäblich in den Wind schreiben. Es gab allerdings Dinge wie Unterlagen Abholen, andere Modellflieger + (Innen) treffen und Zeltaufbauen, was uns angesichts der dunklen Wolken nötig schien. Anschließend mußte ich mich aufs schnelle Einschlafen konzentrieren, da meine Luftmatratze binnen 20 Minuten die gesamte Luft verlor. Der Beginn des ersten A2 Durchgangs am nächsten Morgen wurde wegen des Windes um 1/4 Stunde verschoben. Austragungsort war das Gelände zwischen Thouars und Moncontour wo voriges Jahr die Freiflugweltmeisterschaft stattfand. Zu Beginn war Kreisschlepp noch möglich, im Laufe des Tages reduzierten sich die Kreisschlepper allerdings auf einige wenige wie Stefan Rumpp, Peter de Boer u. a. (vielleicht hatten sie zuviel vom französischen Nationalgetränk konsumiert?) Trotz des erheblichen Windes genießt der internationale Wettbewerb von Poitou nach wie vor höchste Beliebtheit. So wagten sich in A2 fast 100 Teilnehmer an den Start. Man konnte sogar Polen, US Amerikaner und Neuseeländer antreffen. Nachdem in den ersten 4 Durchgängen einige Nuller geflogen waren und der Wind Spitzen von 9 m/s erreichte, wurde neutralisiert. Während dieser Zeit (einige Stunden) konnte so manches Modell gefunden

# POITOU 88

DU VENT, BEAUCOUP DE VENT, TROP DE VENT  
BEAUCOUP DE PERTES ..... DE LA CASSE .....

Ces constats négatifs sur la météo des 11<sup>ème</sup> Journées Internationales du POITOU risquent de nuire à l'avenir de ce grand concours international au niveau des nombreux participants. Déjà cette année, au regard de la météo des dernières années, certains n'ont pas fait le déplacement, et ce en particulier du côté français!

On pourrait peut-être avancer la date d'une semaine, il semble que la rupture météorologique se produit toujours après le 15 août

Pour un changement de date les organisateurs sont cependant confrontés et liés à la participation de nombreux bénévoles, qui ont eux aussi des vacances, et qui avec le temps sont sujets à l'usure et à la perte d'enthousiasme, réaction parfaitement humaine.....et qui dans le temps avait mené Marigny à la faillite .....IL faut espérer et souhaiter que les organisateurs ne perdront pas le souffle et qu'ils retrouveront le beau temps pour nous gratifier d'autres très belles Journées Internationales du Poitou.

Ces 11<sup>ème</sup> journées ont comme tous les ans connu un nombre important de concurrents inscrits, plus de 100 en FIA ! Parmi eux un certain nombre de prétendants à la WORLD CUP, qui maintenant font des déplacements très longs.

En guise d'apéritif, la journée des "DEUX MINUTES" vendredi laissait déjà entrevoir, sur un terrain difficile, ce que le vent pouvait apporter ou plutôt emporter ..... Beaucoup de concurrents battaient la campagne à la recherche de leur modèle, et du même coup laissaient des vides sur le tableau d'affichage. Certains ne prirent même pas le départ, laissant leurs protégés dans la caisse, à l'abri de l'averse qui accompagnait le premier round.

Samedi journée des planeurs sur le terrain qui fut témoin l'année dernière des Ch. du Monde, le Dieu Eole continuait de fêter, et dès le premier vol il fut évident que la journée s'annonçait comme très .....très difficile. Les isolés, sans équipe de récupération, n'avaient aucune chance, pour ceux qui en avaient le travail de récupération n'allait pas leur faire défaut. D'énormes champs de maïs attendaient leurs victimes, sur la ligne d'horizon. Treuillages difficiles surtout pour ceux qui essayaient de tourner, "portefeuilles" pour d'autres



werden. So hatte auch Anton Glück, als ihm sein Modell aus einem abgeernteten Maisfeld ins Auto zuwinkte. Schließlich flog es in 10 Minuten 4 KM weit.

Schließend wurde noch ein Durchgang geflogen, obwohl der Wind kaum nachgelassen hatte. Dafür ließ die Beteiligung in diesem Durchgang erheblich nach. Dennoch flog eine kleine Spitze auch noch diesen Durchgang voll, was dem unauffällig und doch sicher fliegenden Fritz WILKENING als einzigem in allen Durchgängen gelang und ihm 25 Worldcuppunkte und große Freude einbrachte.

Der Ergebnisliste war auch gleich wieder auf den 1 Blick die Weltspitze zu entnehmen wohingegen Stefan mit seinem Gleitflug nicht zufrieden war (22)

Am nächsten Morgen (Sonntag) begann pünktlich um 7.30 der 1 Durchgang der Motorflieger zu denen ich auch gehörte. Im Gegensatz zu den A2 Flieger (Fesselfliegern) hatten wir entgegen den Aussagen der Eingeborenen sehr viel bessere Windverhältnisse. Die Sonne schien oft, was teilweise ordentliche Säfte entstehen ließ. Allerdings nahm der Wind über den Tag ständig zu, so daß von Seiten der Wettbewerbsleitung den Motorfliegern (zusammen fast 70) und der absolut perfekten Rückholmannschaft (ein dickes Lob für die Saarländer) keine Mittagspause vergönnt war, um den Wettbewerb frühestmöglich zu beenden.

Es wurden gemessen an den eingesetzten Thermikmaschinen viele Mäxe geflogen, trotzdem nach 7 Durchgängen in F1B/C je nur einer alles voll, was ein Stechen erübrigte. In F1C setzte sich Köster mit fast einer Minute Vorsprung vor S. Screen ab. Leider kann ich hierauf nicht näher eingehen, da ich den ganzen Tag mit Fliegen beschäftigt war. Den F1B Titel sicherte sich der für mich, bis dato unbekannte Engländer Beaumont.

Auffallend war, daß von den vielen Franzosen keiner unter die 6 ersten kam -abgesehen von den Jugendlichen in A2, welchen bei der großartigen Siegerehrung (1/ Bern) dementsprechend großer Applaus zukam. Für die Siegerehrung wurde eigens noch feierhaft eine weiß überzogene Bühne mit Treppchen errichtet, es gab schöne Pokale und Blumen, was mir gleich dreimal gefiel, da ich mich auch daraufstellen durfte (2) und die Blumen anschließend für besonders wertvolle Zwecke verwenden konnte. Nach einem kurzen Smalltalk und der Ergebnislistenverteilung begann das Abschlußbankett mit üppigem Essen und Trinken (ich habe so manchen Freiflieger vermisst). Nach dem wir den Chef des Saals zu Musik und verdunkelung überredet hatten und Anton in eindrucksvoller und fesselnder Weise seine heimliche Tänzerkarriere verriet, konnte noch ein provisorische Disco gestartet werden, was das Durchschnittsalter der im Saal Anwesenden schnell sinken ließ. Dies gab dem ganzen Spitzenmäßigen Spektakel eine Abrundung, genauso wie die Möglichkeit den Alkohol wider herauszuchwitzen. Freiflieger sind eben ständig in Bewegung. Auch die nur mit Gummistiefeln

même avec des ailes kevlar carbone !!! (voir Marillier) Le jury, après 4 vols, neutralisa pendant toute l'après midi, et le 5 éme et dernier vol fut exécuté en début de soirée, avec un dernier carré de concurrents qui pouvait encore entrevoir la victoire avec les 25 points pour la Worldcup. Fritz WILKENING l'emporta finalement sans devoir disputer un fly-off. A noter la très bonne place de Marteen van Dijk, Champion du Monde junior sortant des récents CH. du Monde en Pologne.

Pendant l'interruption de l'après midi, le vin du pays, à prix modique, fit quelques victimes, parmi ceux qui avaient confondu le plot de départ dans le vent avec une place à la buvette bien à l'abri.....mais c'est là aussi un des atouts du Poitou.

Dimanche, journée des motos et wakes, on avait d'abord l'impression, lors des premiers rounds, que le vent allait se maintenir dans des limites raisonnables. Mais au courant de la journée cet espoir allait également disparaître..... A ceux qui cherchaient encore leur modèle de la veille ce sont rajoutés ceux qui recherchent le leur d'aujourd'hui.....les abandons se firent du plus en plus nombreux.

Ce temps allaient comme il fallait s'y attendre mettre en avant les actions anglaises, nos amis d'Outre Manche sont en de pareilles circonstances imperturbables et connaisseurs, ce qui fit dire à P. Chaussebourg lors de la remise des prix, que cette météo "avait été commandée spécialement pour les Anglais". Beaumont, avec un nom quand même bien de chez nous, et qui possède parfaitement notre langue, a connu son heure de gloire, (peut-être sa première?) avec la première place et un modèle pas très classique que nous présenterons dans VOL LIBRE. En moto Koster, qui lui n'est pas à sa première, remporta la palme avec l'aide de nouveaux instruments de recherche de modèles.

Le métier de chronométrateur fut aussi des plus difficiles au courant de ces journées, la visibilité étant très vite limitée, et ils méritent plus particulièrement le coup de chapeau.

Pour le reste, déroulement connu, remise des prix, coupes, fleurs, bises, photos, verre de l'amitié, et enfin pour les amateurs, banquet de clôture bien arrosé resserrant les liens d'amitié entre modélistes de tous pays. Cette partie des Journées Internationales du Poitou est particulièrement appréciée, et donne cachet particulier que l'on retrouve ensuite à travers tous les comptes rendus des participants étrangers.

**André SCHANDEL**

und Handschuhen zu betretenden Duschen und die Toiletten ohne licht taten dem ganzen Ereignis keinen Abbruch, wurden sie durch die gleichermaßen hübschen und netten französischen Freifliegermädchen mehr als ausgeglichen.

# PORTOU 88

## F1H Planeur A1

1-Bagueley Jim 591; 2-Trachez André 577; 3-Bailey John 576; 4-Bogaerts Jean 553; 5-Borchard Georges 546; 6-Grégoire Laurent 545; 7-Pintus Enrico 545  
.....46 classés

## FIG Coupe d'Hiver

1-Ruyter Pim 572; 2-Desvignes Marcel 493; 3-Bagueley Jim 486; 4-Millet Serge 480; 5-Ward Jon 432; 6-Allais J. René 397; .....14 classés.

## 1/2 Motomodèle

1-Harris Peter 600; 2-Screen Stafford 543; 3-Gregorie Martin 539; 4-Frédéricq Paul 426 ..... 7 classés.

# Classement

## F1A

1- Wilkening F. D 900; 2- Van Wallene A. NL 890; 3- Cuthert J. GB 860; 4- Mikulla R. D 858; 4- Breeman C. NL 858; 6- Domers J. NL 840; 7- Williams C GB 821; 8- Madelin G. GB 809; 9- Van Dijk M NL 803; 10- DE Boer P. NL 796  
.....95 classés.

## F1B

1- Beaumont N. GB 1260; 2- Sauter B D 1248; 3-Seja F. D 1239; 4-Dilks T. GB 1236; 5-Halford B GB 1225; 6-Huppelson D. GB 1216; 7-Zerl A. I 1116; 8-Boutillier B. F 1158; 9-Boguley J. GB 1150; 10-Matherat G. F 1149.....49 classés.

## F1C

1-Koster T. DK 1260; 2-Screen S. GB 1204; 3-Faux k. GB 1194; 4-Harris P. GB 1174; 5-Johnson R GB 1162; 6-Chilton F. GB 1150; 7-Ferrero D. F 1084; 8-Sifleet R. USA 865 ..... 17 classés.

## Junior F1A

1- Van Dijk M. NL 803; 2-Richon F. F 787; 3-Isambert B. F 622; 4-Reverault s. F 528; .....9 classés.

**MAX NEW**  
**INTERNATIONAL**  
**TAF T USA**  
**18-19/2/89**

# 2 CRITERIUM INTERNATIONAL DE CAMBAIL 29/30 Avril 89

**vendredi 28/4 : accueil des participants**  
**samedi 29/4 : entraînement et de 14 à 19h Coupe d'Hiver (3 vols 2mn non cloisonnés)**

**dimanche 30/4 : F1A, F1B, F1C 7 vols à partir de 8 H**

**20 h remise des prix ,vin d'honneur.**

Camping gratuit sur l'aérodrome (Cambrai Nieirgnies) Concours FAI et comptant pour le classement de la Coupe du Monde.

Tarifs: CH: 50F

F1A B,C, : 100F

2 et 3 cat. 150F

Juniors 70 F

org: RIBEROLLE ANDRE

155 rue V. Hugo

59160 LOMME

tél: 20 92 26 41

# F1A-B-C CAMBAIL

## ONT PARTICIPE A CE NUMERO 70

Jean BOOS (F)- Pascal LENOTRE (F)-Pierre CHAUSSEBOURG (F)-Fritz WILKENING (RFA) - Victor CHOP (URSS)-Broe EIMAR (S)-Newham Beaumont (GB°)-Guy TROUYE (F)-Tadeus Piatek et Jerzy KATCHOREK (Pol)-Bernhard SAUTER (RFA) - Thermik Sense (RFA) -Gauthier BRIERE (F) -Wolfgang GERLACH (RFA). -FREE FLIGHT NEWS (GB) - C.T.V.L (F) - Ulises ALVAREZ (Uruguay).- Pierre PAILHE (F)-Guy Cognet (F)-Bernard TRACHEZ (F) -Michael WARREN (GB)- Catherine PORTALUPI, journaliste du Havre (F)-Walt Mooney (USA) - Michel PIERRARD (F)- Claude Weber (F)- Dernières Nouvelles d'Alsace (F)- Paul FREDERICQ (F)-Modelarz (CSSR) - Rod LEWIS (NZ) -Georges MATHERAT (F) - André et Irène SCHANDEL (F).





# BRIERE G

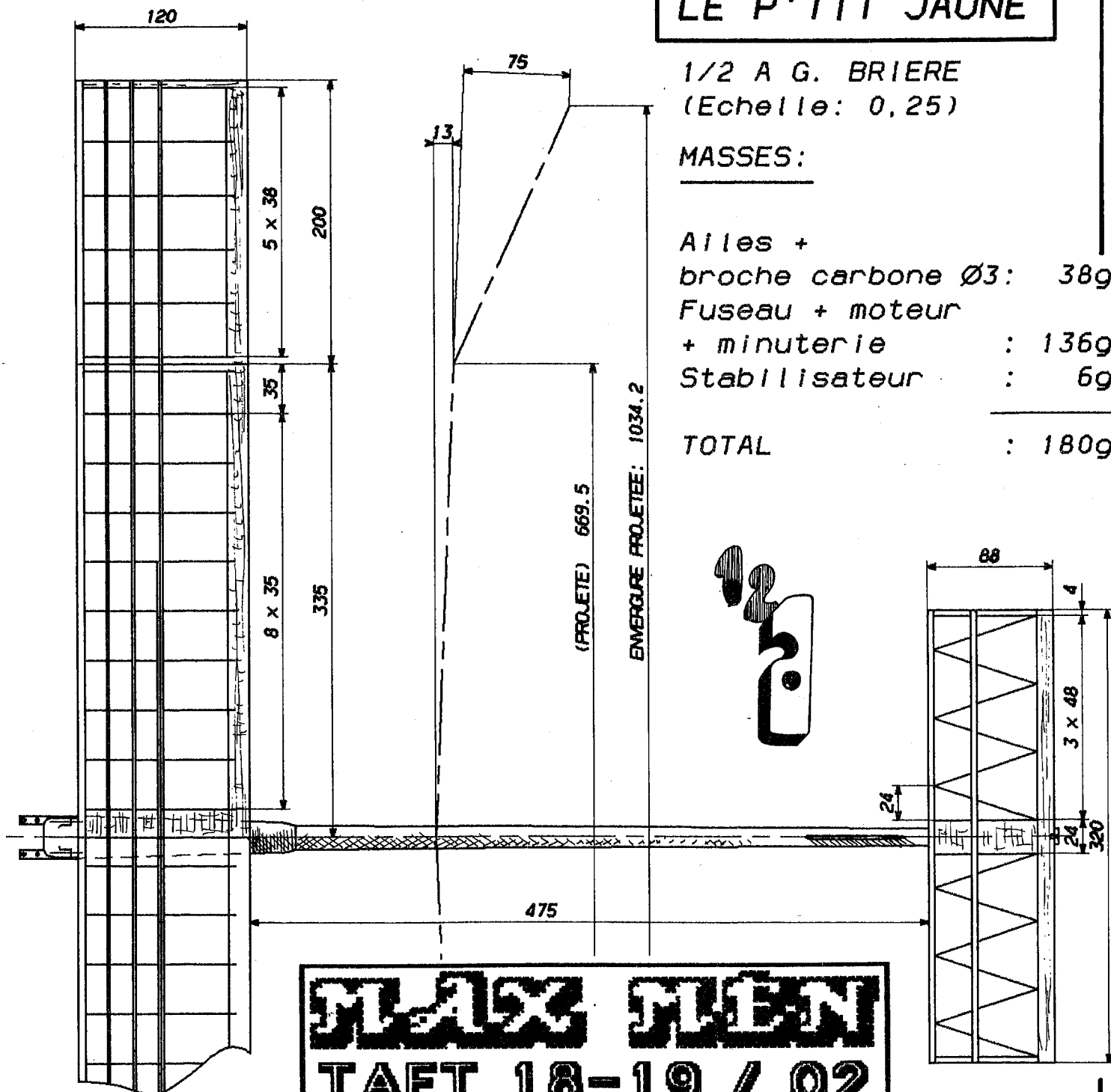
HELICE 5 X 3 COOP-AERO

## LE P'TIT JAUNE

1/2 A G. BRIERE  
(Echelle: 0,25)

### MASSSES:

Ailes +	
broche carbone Ø3:	38g
Fuseau + moteur	
+ minuterie	: 136g
Stabilisateur	: 6g
<b>TOTAL</b>	<b>: 180g</b>

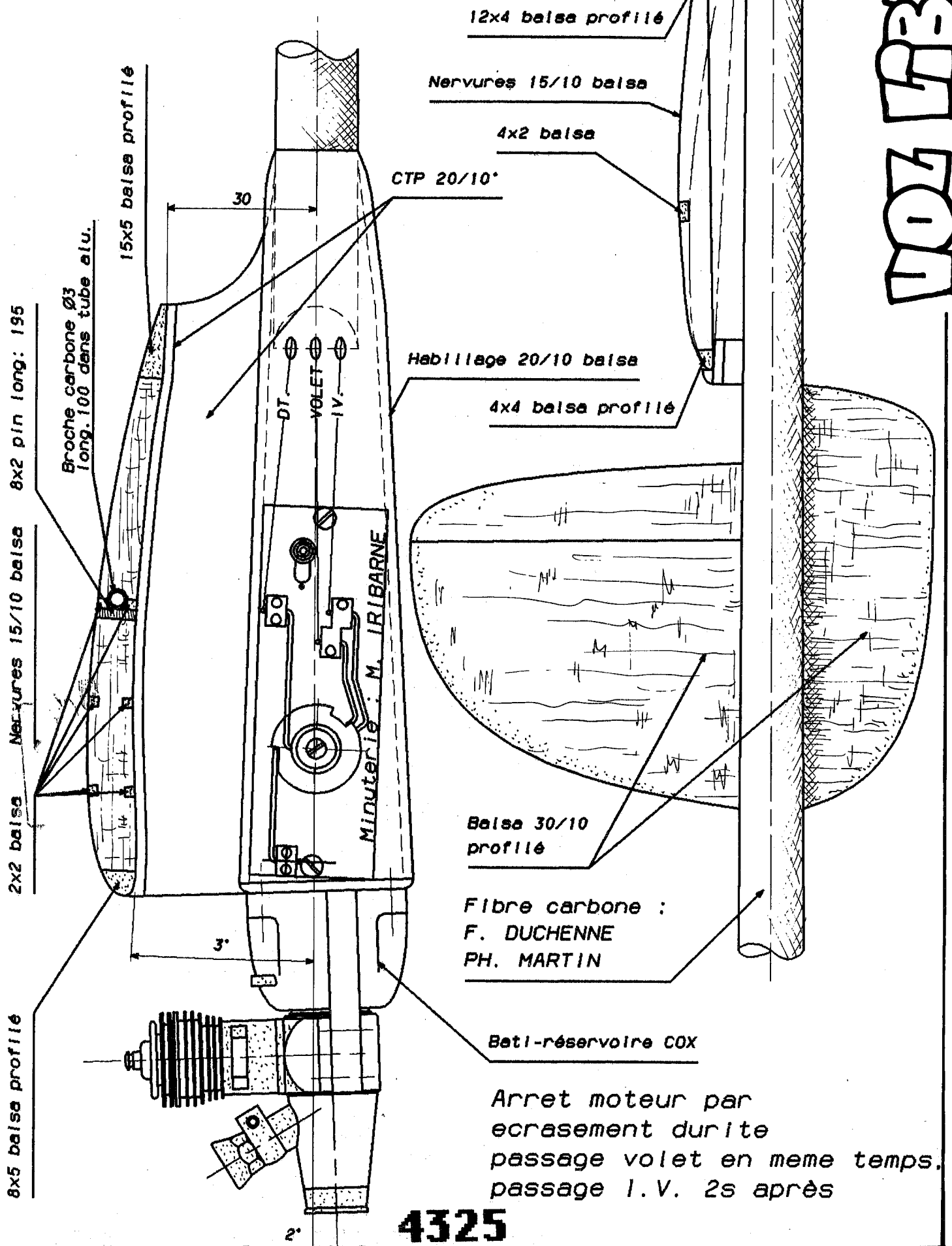


**MAX MEN**  
**TAFT 18-19 / 02**

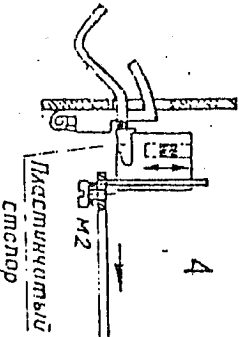
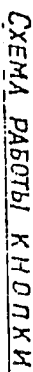
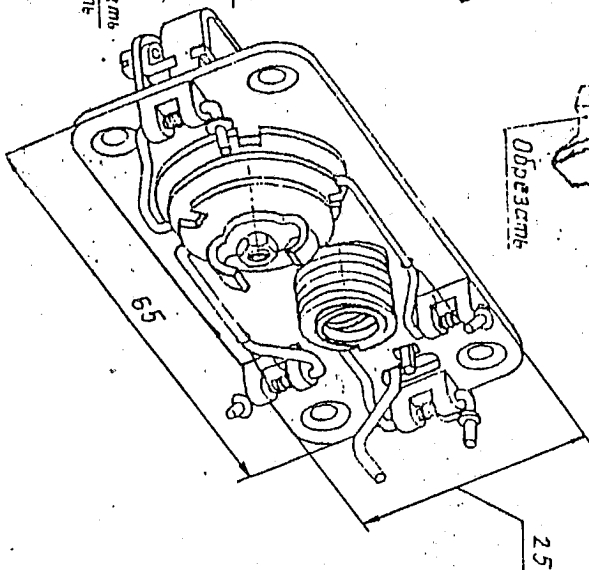
# LE P'TIT JAUNE

(Echelle: 1)

VOZ 13RE



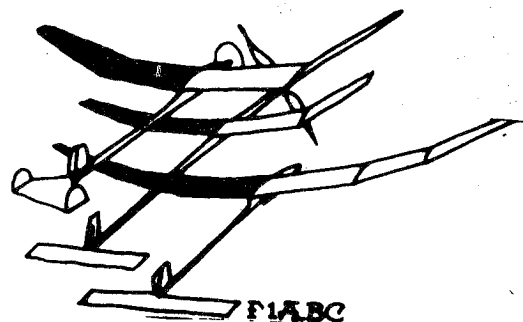
Общество



*MINUTERIE URSS*  
**4326** *TIMER*



# VOL LIBRE



**André SCHANDEL**

16 CHEMIN DE BEULENWOERTH  
6700 STRASBOURG ROBERTSAU  
FRANCE TEL: 88 31 30 25

## BON DE COMMANDE BESTELLUNG ORDER

PLANBOOK 1984 50F DM15 8 \$ ☐

PROFILS VOL LIBRE 30F DM10 5 \$ ☐

NUMEROS VOL LIBRE

1 à 12 - 28 29 30 31 32 33 34

35 36 37 38 39 - 56 57 58 59

60 61 62 63 (1N°) 15F DM5 2.5 \$ ☐

TOTAL ☐

NOM

NAME

ADRESSE

PRENOM

CHR. NAME

TEL :

## in Deutsch

Fünfzigjähriges Jubiläum der "COUPE D'HIVER". 1939 hat Maurice Bayet, Gründer der Zeitschrift MRA diesen Wettbewerb ins Leben gerufen. Die "4 A" muss dieses Ereignis feiern, und ruft alle Freiflieger auf nach REAU VILLAROCHE (30 km südlich von Melun - süd-osten von Paris) zu kommen. Ein "Klassiker des Freiflugs" am 26 Februar 1989.

Zahlreiche Preise im Werte von 10 000 F werden vergeben, an Sieger in den Klassen: Retro - Damen - Junioren - Klubs und normale "Coupe d'Hiver" (Mindest Gewicht 80 g mit 10 g Gummi).

4327

Rétro Modelle müssen vor dem 31/12/56 stammen oder nachgebaut sein.

Das Fluggelände ist sehr groß, Hotels und Restaurants sind gleich nebenan für die Leute die von weit anreisen.

Mehr Auskunft zur erhalten bei Michel Pierrard 21 route du Chancelier Séguin L'ETANG LA VILLE 78620 Tel/ 39 58 61 56 oder bei VOL LIBRE.

## HOKUSPOKUS

Fritz Wilkening

VON SATE - 4305

HOKUSPOKUS 88 ist mein neuestes Modell, erbaut zwischen Oktober 1986 und März 1988, nach sehr kurzer Einflugphase (ca 1 Dutzend Teststarts) war es wettbewerbsreif und hatte seine ersten internationalen Einsätze in DOMSÖD und Terlet 1988. Die Ergebnisse waren zufriedenstellend, bei meinem Erfolg in Poitou blieb HOKUSPOKUS allerdings in der Transportkiste, Silvester 83 (siehe Vol Libre 47) und Grünschnabel (siehe FFN 08/82) kamen zum Zug.

Das Modell ist mit einem Kosterteimer (leider nur eine Funktion und einem modifizierten Hochstarhaken von Ivan Chra (Auslösekraft 3,0 KP) ausgestattet und besitzt ein voll bewegliches Seitenleitwerk. Das Rumpfvorderteil besteht aus einer glasbeschichteten Holzkonstruktion, wobei die Nase zur Reduzierung der Gewichtsprobleme etwas länger als normal ausgefallen ist. Der 200 g Gramm schwere Tragflügel besitzt das bewährte (leicht veränderte) - Kekkonen-Profil und hat eine geometrische Schränkung für Rechtskurven:

Mittelteil rechts aussen = + 1mm, Ohe rechts aussen = - 4mm; Mittelteil links aussen = - 0mm, Ohr links aussen = - 6mm.

Versuche mit aerodynamischer Schränkung sind geplant. Die Flächenbefestigung besteht aus einer 2mm Duralzunge, die Flügel haben Wurzelrippen aus 1 mm Dural (übrige Rippen und Diagonalen aus 2mm Balsa).

Das papierbespannte Höhenleitwerk hat ein Profil das sich bereits in meinem Silvester-Typen (bei gleicher Flügelprofilierung) als sehr gut stabilisierend erwiesen hat.

Ich hoffe dass die Modellkonzeption HOKUSPOKUS langlebig und erfolgreich sein wird.

26 FEVRIER 89  
COUPE D'HIVER  
REAU  
VILLAROCHE



# WORLD CUP 88

## COUPE DU MONDE

### WELTPOKAL

Contests included + codes are:-

MM - Max Men International  
HI - Holiday on Ice  
PC - Pacific Championships  
FS - Fulop Sandor Cup  
MS - Midsummernight Trophy  
SC - Scandinavian Open  
PT - Vol Libre en Poitou  
IZ - Izet Kurtalic Livno  
EF - Eifel Pokal Zulpic  
SR - Sierra Cup



1	RUMPP S	D	48	FS-1	SC-12	EF-2
2	GEWAIN M	USA	47	MM-2	PC-2	SR-8
3	BRADLEY J	USA	37	MM-1	SR-4	
3	ISAACSON R	USA	37	MM-4	SR-1	
3	WESTERMAN A	DK	37	HI-4	MS-1	
6	WILKENING F	D	35	MS-5	PT-1	
7	FINDAHL P	S	34	SC-1	PT-12	EF-9
8	CRHA I	CS	33	FS-7	EF-1	
9	SOMERS J	NL	27	FS-12	MS-3	PT-6
9	NYHEGN H	DK	27	HI-2	SC-8	
9	VAN WALLENE A	NL	27	PT-2	EF-8	
12	LARSSON L	S	25	HI-1		
12	MORGAN V	AUS	25	PC-1		
12	SAHINOVIC E	YU	25	IZ-1		
15	BREEMAN C	NL	22	HI-12	MS-8	PT-4
16	FERENC S	H	20	FS-2		
16	GODINHO J	F	20	MS-2		
16	GREGORIE M	GB	20	SR-2		
16	GRUBIC B	YU	20	IZ-2		
16	WALLENTIN N	S	20	SC-2		
21	BOER P DE	NL	17	HI-5	PT-10	EF-1
21	ADAMETZ F	D	17	SC-6	EF-7	
23	LARSSON M	S	16	HI-11	SC-4	
24	VOSEJPKA J	CS	15	FS-5	EF-10	
24	BLACKAM R	AUS	15	PC-3		
24	COWLEY M	USA	15	SR-3		
24	CUTHBERT J	GB	15	PT-3		
24	DIEZ H	USA	15	MM-3		
24	HAASE K H	DDR	15	FS-3		
24	HANSEN U	DK	15	SC-3		
24	HENRIKSSON K	FN	15	HI-3		
24	MARIN D	YU	15	IZ-3		
24	ZIEGLER R	D	15	EF-3		
34	NYHEGN J	DK	14	HI-13	MS-4	
35	MADDELIN G	GB	13	FS-14	MS-10	PT-8
36	HEBIB S	YU	12	IZ-4		
36	HOREJSI I	CS	12	EF-4		
36	LEWIS R	NZ	12	PC-4		
36	MIKULLA R	D	12	PT-4		
36	OREL J	CS	12	FS-4		
41	DE VISSER P	AUS	10	PC-5		
41	HARTMANN H	S	10	SC-5		
41	MACKENZIE G	CAN	10	MM-5		
41	PARKER J	USA	10	SR-5		
41	ROZMAN B	YU	10	IZ-5		
41	SCHMELTER U	D	10	EF-5		
47	ALLNUIT P	CAN	9	IZ-14	SR-7	
47	EDGE C	GB	9	FS-8	PT-13	
47	CURTIS G	NZ	9	PC-6		
47	GOBBO M	I	9	IZ-6		
47	HINES L	USA	9	SR-6		
47	LARSEN S	N	9	HI-6		
47	OLDFIELD D	GB	9	MS-6		
47	SZOKOLOV	USSR	9	FS-6		
47	THOMPSON T	CAN	9	MM-6		
47	VAN DE VEN C	NL	9	EF-6		
57	BRINKER R	D	8	SC-10	EF-12	
57	BAUER D	YU	8	IZ-7		
57	BRON P	USA	8	MM-7		
57	HINDS S	AUS	8	PC-7		
57	PAJUNEN T	FN	8	HI-7		
57	SCHMIDT R	D	8	MS-7		
57	SUNDBERG H	S	8	SC-7		
57	WILLIAMS C	GB	8	PT-7		
65	LEATH D	USA	7	MM-14	SR-9	

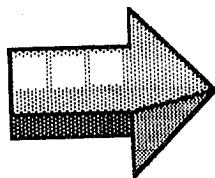
65	COLLYER C	AUS	7	PC-8		
65	EDLUND U	S	7	HI-8		
65	WEILER R	USA	7	MM-8		
65	ZULIC B	YU	7	IZ-8		
70	NIRANEN T	FN	6	SC-9		
70	POKORNY M	CS	6	FS-9		
70	SCHMIDT S	D	6	MS-9		
70	VAN DIJK M	NL	6	PT-9		
70	VARUAKIVI V	FN	6	HI-9		
70	VIDENSEK T	YU	6	IZ-9		
70	WILLIAMS M	AUS	6	PC-9		
70	WILSON J	USA	6	MM-9		
78	MELIS J	D	5	MS-14		
78	CSASA K	H	5	FS-10		
78	FINDAHL L	S	5	HI-10		
78	LIMO S	YU	5	IZ-10		
78	LIVOTTO J	USA	5	MM-10		
78	MYERS D	USA	5	SR-10		
78	WESTON I	NZ	5	PC-10		
85	BAYNES M	AUS	4	PC-11		
85	ELDER D	USA	4	MM-11		
85	GERAGHTY S	USA	4	SR-11		
85	KARANOVIC M	YU	4	FS-11		
85	PARKINSON B	GB	4	PT-11		
85	TICA M	YU	4	IZ-11		
85	VESTERGAARD O	DK	4	MS-11		
85	WOBBEKING B	D	4	SC-11		
93	AUGUSTUS G	USA	3	SR-12		
93	DIAN J	USA	3	MM-12		
93	MAGEE T	NZ	3	PC-12		
93	NIELSEN L	DK	3	MS-12		
93	SAHINOVIC S	YU	3	IZ-12		
98	BRUN P	USA	2	SR-13		
98	COUSSENS T	USA	2	MM-13		
98	KANNINEN T	FN	2	SC-13		
98	KROUWEL E	NL	2	MS-13		
98	SALZER K	A	2	FS-13		
98	SENCAR P	YU	2	IZ-13		
98	THOMAS J	AUS	2	PC-13		
105	BAYNES G	AUS	1	PC-14		
105	EDWARDS A	AUS	1	SR-14		
105	EKEROOT J	S	1	HI-14		
105	HULSHOFF W	NL	1	EF-14		
105	MIHALY N	H	1	FS-14		
105	RICHON F	F	1	PT-14		
105	TERNHOLM A	DK	1	SC-14		



1	GHIO W	USA	70	MM-1	FS-2	SR-1
2	SAUTER B	D	50	MS-10	PT-2	EF-1
2	EIMAR B	S	50	HI-1	SC-1	
4	SEJA F	D	40	FS-5	SC-3	PT-3
4	FOSTER J	USA	40	MM-2	SR-2	
6	BROBERG H	S	39	HI-2	MS-5	SC-6
7	HOFSSASS R	D	33	FS-1	EF-7	
8	MONNINGHOFF P	D	30	MS-8	PT-12	EF-2
9	ZERI A	NL	28	MS-2	PT-7	
10	FURUTANI N	USA	27	MM-4	SR-3	
11	O GRADY D	CAN	25	MM-3	SR-5	
11	BEAUMONT N	GB	25	PT-1		
11	CHRISTIE J	AUS	25	PC-1		
11	KOPPIZ A	F	25	MS-1		
11	SURINA V	YU	25	IZ-1		
16	KILPELAINEN O	FN	24	HI-12	SC-2	EF-14
16	HACKEN J	NL	24	MS-4	EF-4	
16	HIPPERSON D	GB	24	PT-6	EF-3	
19	HANSSON L	S	21	HI-6	SC-4	
19	SKJULSTAD P	N	21	HI-3	SC-9	
19	TURNER E	USA	21	FS-3	SR-9	
22	KAPETANOVIC M	YU	20	IZ-2		
22	STEWART V	AUS	20	PC-2		
24	SCHROEDER L	USA	16	MM-11	SR-4	
25	HACKEN A	NL	15	MS-3		
25	KLENOVSEK M	YU	15	IZ-3		
25	ODGERS G	AUS	15	PC-3		
28	ROHRKE R	USA	14	MM-10	SR-6	

29	WOODHOUSE M	GB	13	HI-5	EF-12	
30	CRITCHLOW B	USA	12	MM-7	SR-11	
30	DILKS T	GB	12	PT-4		
30	KARHILA K	FN	12	HI-4		
30	KMOCH V	YU	12	IZ-4		
30	SIKUNOV I	USSR	12	FS-4		
30	SMITH P	AUS	12	PC-4		
36	STOFFELS H	D	11	MS-11	PT-14	EF-9
36	POLLA G	CH	11	FS-6	SC-13	
36	TORGENSEN O	N	11	HI-14	SC-5	
39	FRANIC J	YU	10	IZ-5		
39	GAENSLER R	D	10	EF-5		
39	HALFORD B	GB	10	PT-5		
39	KNUDSEN E	DK	10	MS-5		
39	MALKIN J	NZ	10	PC-5		
39	MATHEWS T	CAN	10	MM-5		
45	SILZ B	D	9	FS-12	MS-9	
45	HEMSWORTH C	AUS	9	PC-6		
45	KACZOREK P	POL	9	EF-6		
45	LIPIONIK Z	YU	9	IZ-6		
45	XENAKIS G	USA	9	MM-6		
50	BAYNES G	AUS	8	PC-7		
50	BIJELIC B	YU	8	IZ-7		
50	FITCH J	USA	8	SR-7		
50	JOZSEF M	H	8	FS-7		
50	KARHILA L	FN	8	HI-7		
50	REICKE H J	D	8	SC-7		
50	TORNKVIST B	S	8	MS-7		
57	BOUILLIER B	F	7	PT-8		
57	ERICSSON L	S	7	SC-8		
57	GIBBONS B	USA	7	MM-8		
57	HAKANSSON A	S	7	HI-8		
57	KRACZNAI J	H	7	EF-8		
57	SINANAGIC I	YU	7	IZ-8		
57	VAN LEUVEN P	AUS	7	PC-8		
57	VINCE P	H	7	FS-8		
57	WHITE R	USA	7	SR-8		
66	BAGULEY J	GB	6	PT-9		
66	CROWE B	USA	6	MM-9		
66	GABERSCAK D	YU	6	IZ-9		
66	LOSNEA A	N	6	HI-9		
66	O CONNOR S	AUS	6	PC-9		
66	PAFF D	D	6	FS-9		
66	SANTER B	D	6	FS-9		
73	BATIUK G	USA	5	SR-10		
73	BLACKAM R	AUS	5	PC-10		
73	CZINCZEL W	D	5	EF-10		
73	FALK V	S	5	SC-10		
73	MATHERAT G	F	5	PT-10		
73	OLSTAD S	N	5	HI-10		
73	TRAJKOVSKI A	YU	5	IZ-10		
80	BJORNSTAD T	N	4	SC-11		
80	BRAUD L	F	4	PT-11		
80	HOTARD A	USA	4	MM-11		
80	JUSUFBASIC K	YU	4	IZ-11		
80	LIVIO C	I	4	FS-11		
80	MACKENZIE A	NZ	4	PC-11		
80	SCHOOR P	NL	4	EF-11		
80	WOLD J	N	4	HI-11		
88	COLLYER C	AUS	3	PC-12		
88	HOTART A	USA	3	SR-12		
88	KISKINEN M	FN	3	SC-12		
88	MUSTAPIC G	YU	3	IZ-12		
88	RUPPERT R	CH	3	MS-12		
93	BEEBE S	USA	2	MM-13		
93	BELCA T	YU	2	IZ-13		
93	BROR E	S	2	EF-13		
93	DORSETT C	USA	2	SR-13		
93	GREIMEL V	A	2	FS-13		
93	HELMBRECHT H	D	2	MS-13		
93	PINK G	GB	2	HI-13		
93	THOMAS A	AUS	2	PC-13		
101	DAHLIN F	DK	1	MS-14		
101	FORSMAAN J	S	1	SC-14		
101	PENNELLS S	AUS	1	PC-14		
101	QUINN J	USA	1	MM-14		
101	STANKOV P	YU	1	FS-14		
101	VARGA S	YU	1	IZ-14		
101	RUSHING C	USA	1	SR-14		

1	KOSTER T	DK	65	FS-12	SC-3	PT-1	EF-1
2	AGREN G	S	45	HI-1	SC-2		
2	SIMPSON ROGER	USA	45	MM-1	SR-2		
4	FAUX K	GB	40	FS-1	PT-3		
4	GALBREATH D	USA	40	MM-3	SR-1		
6	ARCHER R	USA	35	MM-2	SR-3		
7	ZSENGELLER G	H	27	FS-8	EF-2		
8	LINDHOLM H	S	25	HI-2	SC-10		
8	JOVIN S	YU	25	IZ-1			
8	ROMAN M	POL	25	SC-1			
8	THOMAS D	AUS	25	PC-1			
12	HUBLER H	D	24	IZ-6	EF-3		
13	TRUPPE R	A	22	FS-4	IZ-5		
14	BAILEY D	AUS	20	PC-2			
14	PATEK V	CS	20	FS-2			
14	PAVLOV M	YU	20	IZ-2			
14	SCREEN S	GB	20	PT-2			
18	HARTILL W	USA	17	FS-5	PT-13	EF-10	
18	COONEY R	USA	17	MM-4	SR-10		
18	HAPPERSETT K	USA	17	MM-7	SR-6		
18	RADOVAN R	YU	17	FS-10	IZ-4		
22	OCHMAN J	POL	16	FS-6	EF-8		
22	ZIELINSKY J	POL	16	FS-7	EF-7		
24	OLIVER K	USA	15	MM-10	SR-5		
24	BORTNE T	N	15	HI-3			
24	DUBOV	USSR	15	FS-3			
24	NASH P	AUS	15	PC-3			
24	PINJO N	YU	15	IZ-3			
29	KERGER T	USA	14	MM-6	SR-10		
30	GUTAI R	USA	12	SR-4			
30	HANSSON A	S	12	SC-4			
30	HARRIS P	GB	12	PT-4			
30	HINDS S	AUS	12	PC-4			
30	STABLER R	D	12	EF-4			
35	KOVACKI Z	YU	11	FS-11	IZ-8		
35	PHAIR K	USA	11	MM-5	SR-14		
35	WATERMAN B	USA	11	MM-11	SR-8		
38	ASTFELDT E	S	10	SC-5			
38	JOHNSON R	GB	10	PT-5			
38	REDA S	D	10	EF-5			
38	SUMMERBY R	AUS	10	PC-5			
42	BAILEY R	GB	9	PC-6			
42	CHILTON F	GB	9	PT-6			
42	KARLSSON L	S	9	SC-6			
42	REINHARD G	D	9	EF-6			
46	SUGDEN D	CAN	8	MM-8	SR-14		
46	ACHTENBERG M	USA	8	SR-7			
46	ANDERSSON A	S	8	SC-7			
46	EAST W	AUS	8	PC-7			
46	FERRERO D	F	8	PT-7			
46	VARDA D	YU	8	IZ-7			
52	AAHMANN L	S	7	SC-8			
52	SHERLOCK S	AUS	7	PC-8			
52	SIFLEET R	USA	7	PT-8			
55	BRODERSEN H	USA	6	SC-9			
55	CARROLL E	USA	6	SR-9			
55	CORDES A	GB	6	PT-9			
55	JOYCE D	USA	6	MM-9			
55	SCHALKOWSKI J	D	6	EF-9			
55	SZECSENYI J	H	6	FS-9			
55	ZALKOVASKI J	D	6	IZ-9			
62	GEGIN I	YU	5	IZ-10			
62	ROUX A	F	5	PT-10			
64	GREPL Z	YU	4	IZ-11			
64	SCHEMKES M	D	4	PT-11			
64	VAN BUREN P	D	4	EF-11			
67	KRCMAR B	YU	3	IZ-12			
67	SAHLBERG F	USA	3	MM-12			
67	THOMPSON M	USA	3	SR-12			
67	ZEH R	D	3	PT-12			
71	ACHTENBERG D	USA	2	MM-13			
71	ANDERSON D	USA	2	SR-13			
71	MIHALIC V	YU	2	IZ-13			
71	NAPKORI G	H	2	FS-13			
75	ALGAYER A	H	1	FS-14			
75	MASCARD H	F	1	PT-14			
75	STOJANOVSKI K	YU	1	IZ-14			
75	BISSONNETTE A	USA	1	MM-14			



Les résultats définitifs de la deuxième COUPE du MONDE 1988 , montrent tout comme l'année dernière un intérêt marqué sur le plan international, pour les compétitions entrant dans le classement . Vous pourrez constater plus loin , dans le calendrier FAI VOL LIBRE une nouvelle augmentation du nombre des concours classés "World Cup " pour l'année 1989 à venir. Nul doute que l'instauration de cette Coupe du Monde ait donné un coup de fouet au Vol Libre et on peut déjà maintenant remercier ceux qui sont à l'origine de cette compétition qui favorise les rencontres internationales.

A remarquer que deux pays sont largement représentés dans cette compétition , les USA et la RFA . Pourquoi ? les Américains et les Allemands se déplacent sur deux ,trois ,voir quatre concours pour emporter des points. Pour les autres pays on se contente plus ou moins du concours WORLD CUP local , pour des raisons économiques ou politiques .

Côté français , participation maigre en dehors du bon classement de Godinho en F1A et Koppitz en F1B. Le recouvrement des dates des Ch. de France et de l'"EIFEL POKAL " RFA y est pour quelque chose . Pour l'année 1989, nous avons cependant la chance de ne pas avoir ce recouvrement et d'avoir BERN , nous pouvons donc espérer retrouver quelques têtes connues de chez nous sur la liste de la "World Cup " 89.

Les Vainqueurs:

- en F1A Stefan **RUMPP** (RFA) récidiviste de l'année dernière , d'un point devant Mat Gewain (48 contre 47) . Confirmation de la valeur de Rumpp ( qui a encore de l'avenir devant lui ) car il faut quand même le faire deux années de suite !

- en F1B victoire de Walt **GHIO** (USA ) devant le tout jeune Bernhard SAUTER (RFA) qui lui aussi a un large potentiel devant lui .

- en F1C cavalier seul de Thomas **KOSTER** (DK) avec un score de 65 ( 45 pour le 2 ème Agren S) obtenu sur quatre concours.

A noter quand même que les premiers classés ont toujours trois à quatre concours à leur actif. Ils ne sont d'ailleurs pas fort nombreux ,environ 10% !

Die Resultate von der **WORLD CUP** 1988 haben , gleichso wie in 87, das große Interesse bewiesen das die Freiflieger diesem Wettbewerb entgegen bringen auf interantionaler Ebene.

So ist es auch nicht verwunderlich daß für das Jahre 89 noch mehr Wettbewerbe auf dem Kalender stehen. Man kann Heute schon die Initiatoren dieses Wettbewerbes beklückwünschen solch ein Weltpokal eingeführt zu haben. Das Ganze belebt den Freiflug überhaupt und den internationalen Austausch speziell.

Zu beachten daß zwei Länder besonders vertreten sind ,die USA und Deutschland. Warum nur ? Die Amerikaner und die Deutschen sind die ,die am meisten Reisen . Drei bis vier Wettbewerbe auf der Terminliste nehmen sie in Kauf um zu punkten . Andere begnügen sich mit dem "lokalen Landeswettbewerb " aus ekonomischen oder politischen Gründen

Auf französischer Seite schwache Beteiligung, dies ist auch zum Teil wieder auf das Datum vom EIFEL POKAL zurückzuführen ,das sich immer wieder mit den franz. Meisterschaften überschneidet . Im Jahr 1989 wird es nicht der Fall sein und da auch BERN (CH) wieder auf dem Programm steht ist zu hoffen daß 1989 einige Franzosen auf den ersten Rängen zu finden sind.

Die Sieger :

- Stefan **RUMPP** (D)in F1A - zum zweiten Male in Folge , alle Achtung, daß muß getan sein ; und der Stefan ist erst am Anfang seiner Laufbahn ! mit einem Punkt Vorsprung auf mat Gewain (USA )

- Walt **GHIO** (USA)in F1B vor dem jungen Bernhard SAUER, (D)der auch eine große Zukunft vor sich hat.

- Thomas **KOSTER** (DK) in F1C mit großem Vorsprung (65 zu 45) auf Agren (S) daß wiederum ist keine Überraschung .



Nachlese von der E.M. in F1C schöne Gesten beim Start der Modelle gegen den Himmel. Engländer, Franzosen, Russen und Ungarn haben die gleichen Stellungen.....

In LE HAVRE Octeville fand im Juli das nationale Treffen der Schüler im Freiflug statt. Es zeigte sich hier dass es möglich ist auf einem Flugplatz, friedlich und sympathisch die Rollbahnen zu besetzen um frei zu fliegen ! Es machte richtig Spass den Jugendlichen zu zusehen.

Stefanchuk zieht auf Strukov (F1C) steht fest zur Hilfe. Ein typisches Bild zum taktischen Einsatz und Vorgehen der Russen bei schnellen Starts.

In der Kiste Modelle, zerlegt, und schön gestaffelt. Zu bemerken die geteilten Ruder auf einigen Seitenleitwerken.

Nochmal Stefanchuk ganz nahe, gelichtetes Haar auf der Stirn, gespaltetes Antlitz durch eine stehende Latte. Klassisches und schönes Modell

Im Poitou, bei Sonnenaufgang, erster und schwerster Flug. Hier an der Startstelle einige Engländer die ja im Poitou immer gut vertreten sind. Typisch auch die Modelle die gefächert bereit stehen.....

**MEILLEURS VOEUX  
SEASON'S GREETING  
FELICIAS FIESTAS  
FROHES JAHR**

**Поздравляю  
1989**

Ne pouvant répondre individuellement à tous ceux qui m'ont fait parvenir leurs vœux pour l'année 1989, je les pris de bien vouloir trouver, ici l'expressions des miens, pour l'année à venir.

Da es mir nicht möglich ist allen einzelnen auf ihre Glückwünsche zu antworten, möchte ich an dieser Stelle, den Ausdruck meiner besten Wünschen für das Jahr 1989 bringen: viel Erfolg und gute Gesundheit.

It is impossible for me to answer for all best wishes, I have received for myself and all my family for this new year. For all subscribers of VOL LIBRE I wish a lot of success and a good health for 1989.

**André Schandel.**

Images des derniers CH. d'Europe en Yougoslavie - images de Jean Boos -. En F1C le geste accompagne l'envol. Entre autres Bernard Boutillier, soutenu par Albert Koppitz et Lavenant (chef d'équipe), allié au geste un léger décolllement du sol à la manière Russe.....pour les résultats il faut espérer qu'il suivra également .....En dessous le hongrois Zsengeller, avec une moustache Vol Libre (non visible sur la photo) a également les geste élégant, sous le regard admiratif des spectateurs. Un Anglais et un Russe dans la même position.

En double page des images jeunes, du Rassemblement National au Havre. Images prouvant que la CLAP existe toujours, et qu'il est en mesure de rassembler sur un terrain d'aviation un nombre de jeunes modélistes VOL LIBRE considérable. Il n'exclue pas non plus ceux qui sont également licenciés à la FFAM comme le prouve l'immatriculation 257 -224. Remarquer l'occupation pacifique et sympathique en grand nombre des pistes par les jeunes clapistes.

Stefanchuk remonte aidé par son coéquipier Strukov (F1C) dans une séquence caractéristique pour l'entraide et l'utilisation tactique rapide des modèles au moment opportun.

B. Boutillier avec son moto recouvert d'aluminium. En arrière plan A. Roux, F. Nikitenko, A. Lavenant, et A. Koppitz, assurent l'observation en toutes directions.

Une caisse, F1B soviétique bien garnie et rangée ....à noter le double volet de dérive sur certains modèles.

Stefanchuk, front déjà dégarni...visage coupé par une pale ouverte, modèle classique d'une très belle finition .....

Concours international du Poitou, la ligne de départ au petit matin .....pour le premier vol, souvent le plus difficile. Nous sommes ici à l'un des postes de départ de la nombreuse colonie anglaise.....

## J.F. FRUGOLI déménagement

Ce, vous vous en doutiez déjà, mais en plus il change d'adresse. Pour ceux qui tiennent à jour leur calepin, nouvelles coordonnées:

Jean Francis FRUGOLI - 28 rue Chalusset, 13013 MARSEILLE -  
Tél: 91 06 72 92

Et pour ceux qui collectionnent les revues d'époque; J.F.F. propose quelques exemplaires de sa collection de l'ACTIVITE MODELISTE, revue qu'il édite il y a quelques années avec du Vol Libre bien sûr, des plans des planches de profils oubliés, des articles ( Pouliquen, Wantz, Le Chef, Boutillier etc.....) Tous les numéros de 3 à 10 pour 50 F port payé. Une série " Musée". Même adresse que ci dessus.





- Photos - Team BODS -





CLAP-UFOLER



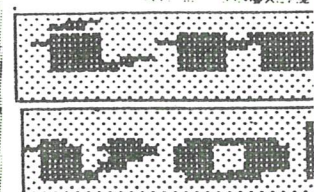
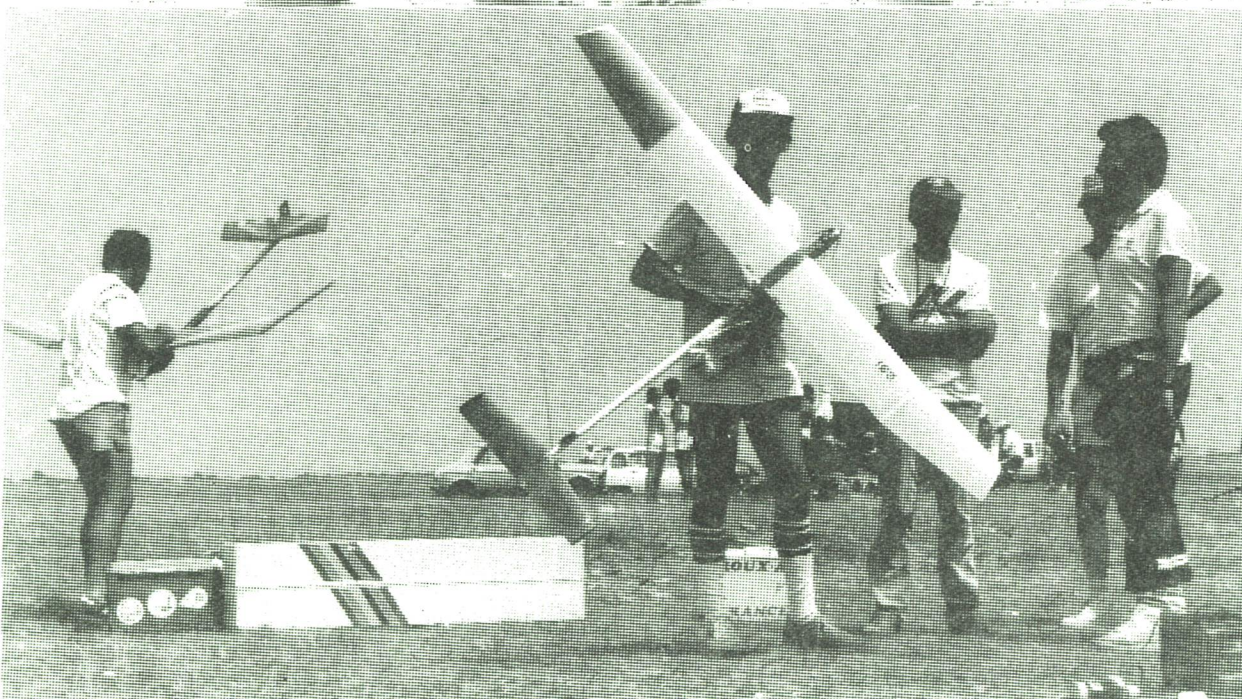


— Photos: — André Schandel —

# LE HAVRE

4333







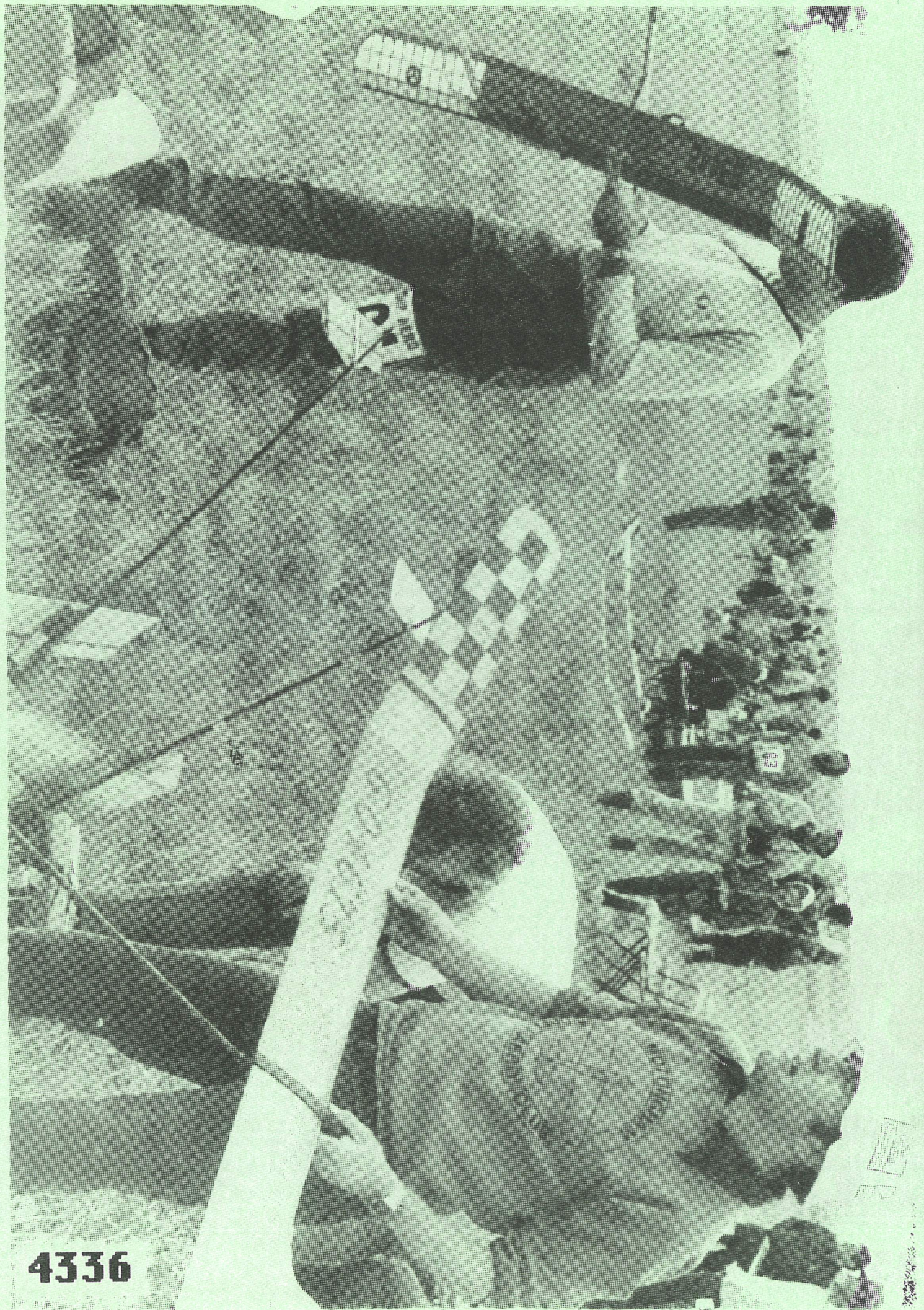


PHOTOS - JOURNAL - 1970s -



4335





4336



# CHAMPIONNATS DE FRANCE AMBERIEUX 1988

## DEUX JOURNEES CELESTES UNE JOURNEE DEMONIAQUE LA BANDE A BONNOT- PILLER A FRAPPE UNE DEUXIEME FOIS

Les Championnats de France 1988 ,sur la base aérienne d'Ambérieux, ont connu deux journées magnifiques, peu de vent et chaleur, (F1A et F1C vendredi samedi) et une journée d'enfer (F1B dimanche). Le tout a donc été à l'inverse de ce que nous connaissons d'habitude, mauvais temps pour les planeurs et beau temps pour les wakes.

Les organisateurs locaux, quand même a plus de 120 km, Romains, avaient fait avec flair toutes les démarches délicates auprès des autorités militaires, pour obtenir toutes les autorisations nécessaires et pour assurer une logistique sérieuse sur le terrain, avec l'appui de l'Armée de l'Air. Ce fait est à souligner tout particulièrement, car il montre bien que nous faisons partie de la grande famille aéronautique, et que nous sommes reconnus comme tels. Une telle démarche est à louer et doit servir d'exemple en d'autres temps et lieux. Nous pouvons tous, à la fois exprimer nos remerciements à Georges (Matherat) et Guy (Buisson) ainsi qu'aux autorités militaires responsables de la base. Le CTVL n'avait donc plus qu'à s'occuper que de la partie sportive de l'organisation ce qui fut fait sans problèmes majeurs. Pratiquement l'ensemble des concurrents était réuni sur le terrain de camping municipal de Pont d'Ain (à 8 km du terrain). Ce regroupement a permis par ailleurs une prise de contact et un rapprochement propice à créer une ambiance, qui est propre aux gens du Vol Libre.

Les compétitions elles mêmes se sont déroulées les deux premiers jours sans incidents particuliers au niveau de l'organisation. Bien sûr le lot habituel de chance et de malchance y mit son grain de sel, pour enchanter les uns et faire déchanter les autres. Des fly-off pratiquement dans toutes les catégories jusque tard dans la soirée.

En F1A depuis des années on n'avait pas vu cela. Une nouvelle fois un jeune, déjà connu cependant, Bruno ISAMBERT d'Orléans (Delcroix, Piller, Bonnot), comme l'année dernière (J.F.R. Rault) coiffa tout le monde sur le poteau. Ce n'est certainement pas là, le fruit du hasard, et le travail de fond, pratiqué depuis des années porte ces

fruits. Sans aucun doute, cette expérience s'ajoutant, à celle déjà acquise dans les rencontres internationales passées, va encore dans l'avenir faire monter ces jeunes souvent sur les podiums. Remarquable par ailleurs le nombre important de jeunes qui se retrouvaient dans la première partie du classement c'est très encourageant !

Le dimanche, par contre les conditions météorologiques, imposèrent des conditions dures, très dures, aux concurrents. Le jury, réuni d'un commun accord décida d'abord de limiter le temps de vol à 120 s pour toutes les catégories volant à trois minutes, les vent continuant de souffler à des vitesses bien supérieures à 10 m/s, après le 4ème round, et ensuite de ne plus faire

### André SCHANDEL

qu'un dernier vol entre 12 h et 13 h. Décisions sages dans ces conditions, qui furent approuvées par l'ensemble des concurrents en dehors de rares exceptions.

Dans de circonstances pareilles, le tout prend une allure de loterie, où la chance (peu probable) et la malchance (quasi permanente) risquent de fausser entièrement le tableau final. L'enjeu était cependant d'importance puisque la participation au concours de sélection pour les prochains CH. du Monde en Argentine était à la clé.

La remise des récompenses se fit devant l'entrée du camping de Pont d'Ain, avec la présence de personnalités locales et militaires. L'aspect officiel et médiatique était en cette occasion non négligeable, et les paroles du maire de Pont d'Ain, se déclarant prêt à recevoir une autre fois les aéromodélistes sur son territoire, sont à interpréter positivement !

Le repas pris en fin de soirée sur la base, fut en tout point remarquable, au menu : saumon fumé-cuisses de grenouilles- steak aux champignons-salade verte-fromage- tarte Forêt Noire- café le tout arrosé par des vins .....

De l'ensemble des conversations entendues sur le terrain on peut retenir un certain nombre de constats et de questions.

Est-il bon de maintenir des CH. de France pour des catégories, où seule, une demi-douzaine

( ou moins encore )de concurrents sont présents?  
(caoutchouc junior - 1/2 A - monotype ).

Cela ne semble pas rimer à grand chose et surtout les concurrents ne sont pas très motivés sur le terrain. Faudra-t-il imposer un nombre minimum de participants selon les catégories ? ( 6 ; 10 ou 12 )

La pénurie de caoutchouc commence à se faire sentir au niveau des résultats ,et limite l'entrée des jeunes dans ces catégories. ( caoutchouc cher , et démarches compliquées pour s'en procurer).

Dans les catégories 1/2 , moto 300 et wakefield ,très peu de jeunes sinon pas du tout . Peut-être pourrait-on dans les pépinières de jeunes , qui en FIA font merveilles, former directement des jeunes dans ces catégories en les soutenant matériellement ( formule à définir par un genre de contrat ) Suggestions .....Nous avons dans le passé toujours eu une attitude négative et sceptique envers les jeunes dans ces catégories : trop difficiles ! trop chères !

Dans d'autres pays on montre que cela est fort possible , et Pierre CHAUSSEBOURG a bien souligné dans son rapport sur les CH du Monde Juniors que ce pas est à faire rapidement et qu'il est faisable.

Peut-être au CTVL peut-on prendre des initiatives dans cette direction ?

Peut-être certains d'entre nous avons nous encore des moteurs et d'autres éléments de construction qui traînent dans nos fonds de tiroirs et que nous n'utiliserons plus jamais.....peut-être peut-on trouver des "sponsors" dans nos milieux ?

## Classement

### WAKEFIELD

1	DUPUIS LOUIS	MONCONTOUR	120	120	120	120	120	600
2	NOCQUE GERALD	MAC MANDRES	120	120	120	120	099	579
3	RIFFAUD PIERRE	AC GASCOGNE	116	106	120	110	101	553
4	RAPIN FRANCOIS	UAC BOURGES	120	120	120	070	120	550
5	TROUVE GUY	UAC BOURGES	120	090	096	120	120	546
6	HARGUOIS BERNARD	MONCONTOUR	101	120	120	075	120	536
7	CARLES MAURICE	AC LANDES	120	060	115	115	120	530
8	HARILIER MARC	MAC MANDRES	082	120	078	120	120	520
9	CHENEAU J-CLAUDE	SAINTES	120	077	120	120	082	519
10	KOPPITZ ALBERT	AC ALSACE	120	120	120	120	036	516
11	BOUTILLIER BERNARD	UAC BOURGES	120	081	073	120	120	514
12	LEPAGE PHILIPPE	PAM	120	043	120	091	120	494
13	ALLAIS RENE	MACLA	055	120	120	075	120	490
14	MATHERAT GEORGES	AC ROMANS	120	120	091	116	040	487
15	TEDESCHI SERGE	AC ROMANS	035	097	120	120	113	485
16	BARBERIS DIDIER	MAC MANDRES	120	098	120	059	084	481
17	GERARD PHILIPPE	MAC MANDRES	120	120	051	120	060	471
18	PETIOT JACQUES	AILES BASQUES	120	120	055	076	073	444
19	VALERY JACQUES	AC LANDES	041	120	111	120	024	416
20	DELTEIL RAOUIL	PERIGUEUX A.M.	120	120	110	000	000	350
21	HARGUOIS VIRGINIE	MONCONTOUR	090	044	101	065	040	340
22	LANDEAU STEPHANE	PAM	120	095	120	000	000	335
23	BRAND LIONEL	AC POITOU	120	076	057	000	000	253
24	HARGUOIS GERARD	MONCONTOUR	079	086	077	000	000	242
25	LANDEAU ALAIN	PAM	120	120	000	000	000	240
26	BONNOT NICOLAS	UA ORLEANS	043	057	002	035	096	233
27	HANTZENRIETHER JEAN	AC SARREBOURG	117	109	000	000	000	226
28	QUINTARD MICHEL	PARTHENAY	120	050	044	000	000	214
29	RIBEROLLE ROGER	UALRT	120	068	023	000	000	211
30	GARRIGOU ROGER	AC CHEMINOTS	079	099	000	000	000	178
31	BRUEZ JACQUES	UALRT	082	054	000	000	000	136
32	BRIFFAUT CLAUDE	UALRT	033	045	053	000	000	131
33	DUCASSOU FRANCOIS	AC LANDES	040	025	024	000	000	089
35	RIBEROLLE CLAUDE	UALRT	034	000	000	000	000	034
36	GERLAUD EMILE	AC ROMANS	005	000	000	000	000	005

### MOTOMODELE INTER

1	ROUX ALAIN	AC THOUARS	144	180	180	180	180	180	1224	
2	BERNARD TRACHEZ	AZAY LE BRULE	180	180	180	180	137	180	1217	
3	IRIBARNE MICHEL	AZAY LE BRULE	180	180	180	180	111	180	1191	
4	BRAZIER LUCIEN	AC VILLEURBANNE	139	175	180	166	180	164	1184	
5	BOUTILLIER BERNARD	UAC BOURGES	180	180	129	100	180	097	1045	
6	FREDERICQ PAUL	VILLENEUVE S/LOT	057	068	180	065	044	032	145	716

### PLANEURS INTER :

1	ISAMBERT BRUNO	UA ORLEANS	180	180	180	180	180	180	1260
2	ALLAIS JEAN-RENE	MACLA NANTES	180	180	180	180	180	180	1260
3	DRAPEAU JEAN-LUC	AZAY LE BRULE	180	180	180	180	180	180	1260
4	LELEUX JACQUES	AC LEON MORANE	180	180	180	180	180	180	1260
5	NOCQUE GERALD	MAC MANDRES	180	180	180	180	180	180	1260
6	MARILIER MARC	MAC MANDRES	180	180	180	180	180	180	1260
7	PAILHE PIERRE	AC PAU	180	180	180	180	180	180	1260
8	CHALLINE J-PIERRE	PAM	180	180	180	180	180	180	1260
9	REVERAULT STEPHANIE	AC THOUARS	180	180	180	180	180	180	1260
10	LANEURIE J-PIERRE	MAC ALLIER	180	180	180	180	180	180	1260
11	BRAND BERNARD	MONCONTOUR	180	180	180	180	180	180	1260
12	DELIASSUS ALAIN	UALRT	180	180	180	180	180	180	1260
13	RICHER FRANCOIS	AC POITOU	180	180	180	180	180	180	1260
14	BOULANGER FREDERIC	UA ORLEANS	180	180	180	180	180	180	1260
15	PIQUER JOSEPH	AC LANDES	180	180	180	180	180	180	1260
16	BARBERIS DIDIER	MAC MANDRES	180	180	180	180	180	180	1260
17	MATHERAT GEORGES	AC ROMANS	165	180	180	180	180	180	1245
18	MARILIER THIERRY	MAC MANDRES	159	180	180	180	180	180	1239
19	BESNARD JOEL	AC EST	158	180	180	180	180	180	1238
20	BOISSIMON J-PIERRE	AC THOUARS	157	180	180	180	180	180	1237
21	CROQUEURNEC VINCENT	AC YONNAIS	180	180	180	150	180	180	1230
22	BRAUD LIONEL	AC POITOU	147	180	180	180	180	180	1227
23	MARCHAND BRUNO	AC YONNAIS	146	180	180	180	180	180	1226
24	GODINHO JEAN	MAC MANDRES	123	180	180	180	180	180	1203
25	NORGET JEAN-MARC	AC ROUEN	133	180	180	180	168	180	1201
26	BITON DANIEL	LA ROCHELLE	120	180	180	180	180	180	1200
27	TEMPLIER J-PIERRE	PAM	155	180	180	180	140	180	1195
27	RICHOIN FABIAN	UA ORLEANS	180	115	180	180	180	180	1195
29	CHANTOME FRANCIS	AC EST	108	180	180	180	180	180	1188
30	BERNARD GILLES	CAEN A-MODELES	151	180	180	180	135	180	1186
31	BOCHET ALAIN	AERO 2000	180	180	180	125	135	180	1160
32	BODIN JEAN-LUC	AC YONNAIS	180	180	180	075	180	180	1155
33	BROCHARD GEORGES	AC YONNAIS	122	180	180	180	120	180	1142
34	RICHER PHILIPPE	AC POITOU	180	180	180	072	167	180	1139
35	GAUDIN JACQUES	AC THOUARS	112	133	180	180	180	158	1123
36	TEDESCHI SERGE	AC ROMANS	120	180	180	085	180	180	1105
36	RAULT J-FRANCOIS	UA ORLEANS	112	180	180	093	180	180	1105
38	GAUDIN LOUIS	AC THOUARS	119	180	180	180	180	180	1099
39	CARRE STEPHANE	CA TOURAINE	135	156	180	180	067	180	1078
40	MOREAU FRANCOIS	AC ROUEN	147	180	180	052	180	158	1077
41	BOCHET BERNARD	AERO 2000	130	062	180	162	180	180	1074
42	GERARD PHILIPPE	MAC MANDRES	180	094	180	103	180	151	1068
43	LENOTRE PASCAL	AC ROMANS	180	180	180	180	084	076	1060
44	BUVAT MICHEL	MAC ALLIER	030	180	180	180	128	180	1058
45	CAILLAUD MICHEL	UAC BOURGES	145	180	180	180	000	180	1045
46	LEFEVRE THIERRY	UALRT	180	180	180	180	075	034	1009
47	CHAMPION ROBERT	CA TOURAINE	118	180	081	068	180	180	987
48	RAPIN FRANCOIS	UAC BOURGES	138	090	168	146	052	142	916
49	BAILLY ANDRE	MAC BEAUJOLAIS	060	135	180	180	000	180	915
50	FURON JEAN-MARC	PTE A. FLERS	109	180	102	180	042	180	907
51	ANCEL DIDIER	ST ANDRE LE GAZ	078	078	141	034	180	180	871
52	LOUBERE GABRIEL	AC LANDES	112	180	051	180	058	104	865
53	THEVENON LAURENT	ST ANDRE LE GAZ	037	059	036	180	180	180	852
54	BERNARD ROGER	UALRT	050	180	062	058	180	140	850
55	PILLER MICHEL	UA ORLEANS	114	180	157				451

### PLANEURS JUNIORS

1	DUCASSOU FRANCOIS	AC LANDES	180	180	180	240	300	540
2	DUFORT YVON	AC LANDES	180	180	180	240	150	540
3	BARDIN LIONEL	MAC MANDRES	180	180	180	240	133	540
4	CAHUS CHRISTINE	AEROSPATIALE	180	180	180	120		540
5	FOUCREAU ARNAUD	CA TOURAINE	180	180	180	074		540
6	SINTUREL VINCENT	MAC ALLIER	175	180	180			535
7	LOPEZ VINCENT	AC YONNAIS	161	180	180			521
8	PICOT DAVID	MAC ALLIER	124	180	180			484
9	RAVARD GILLES	UAC BOURGES	109	180	180			469
10	MARANT SYLVAIN	UALRT	180	180	181			461
11	CAZES CHRISTOPHE	AEROSPATIALE	180	097	180			457
12	PARTHENAY SEBASTIEN	AZAY LE BRULE	157	180	119			456
13	GIRARDI LAURENT	AC THOUARS	105	168	180			453
14	LECOHTE HERVE	MAC MANDRES	091	180	180			451
15	NEVEU PHILIPPE	AZAY LE BRULE	180	077	180			437
16	CHABOT ISABELLE	CA TOURAINE	180	071	180			431
17	GARDEY SERGE	AC ALSACE	144	180	103			427
18	DUBOIS DAVID	UALRT	126	180	114			420
19	RAYMOND THIERRY	AC LANDES	071	121	180			372
20	MENNAULT SEBASTIEN	AC THOUARS	174	015	156			345
21	BIERJON LAURENT	MAC ALLIER	039	180	112			331
22	GUIDON MARC-ANTOINE	AC YONNAIS	050	180	089			319
23	NOEL FRANCK	PTE A. FLERS	177	049	087			313
24	COTTENCEAU J-FRANC	AZAY LE BRULE	180	039	072			291
25	UZUREAU CHRISTOPHE	AC YONNAIS	060	180	045			285
26	GODINHO SONTA	MAC MANDRES	180	033	039			252
27	GASSION RICHARD	PTE A. FLERS	045	156	048			249
28	ARSAC NATHALIE	AFGA	061	077	076			214
29	CHARRIER YANNICK	AC YONNAIS	000	060	038			098

### MOTOMODELE 1/2A

1	FREDERICQ PAUL	VILLENEUVE S/LOT	118	063	120	120	098	519
2	BOUTILLIER BERNARD	UAC BOURGES	120	114	120	062	102	518
3	BRIERE GAUTHIER	AC POITOU	108	120	075	070	120	493
4	DAGON JACQUES	ACDS NIORT	084	077	114	077	060	412
5	MASCARD HENRI	AEROSPATIALE						
6	BAZILLON MAURICE	AC VILLEURBANNE						



PLANEURS CADETS

1	PIQUER ALAIN	AC LANDES	120	120	120	120	120	161	600
2	BUREAU OLIVIER	ACOS NIORT	120	120	120	120	120	109	600
3	POUPINET THOMAS	PTE A. FLERS	120	120	120	120	120	106	600
4	BILLON DAVID	CA TOURAINE	120	120	120	120	120	73	600
5	HAROUIN RENAUD	AZAY LE BRULE	120	097	120	120	120		577
6	BODIN FLORENT	AC YONNAIS	120	120	120	087	120		567
7	UZUREAU XAVIER	AC YONNAIS	108	120	105	105	120		558
8	DELAVALT LAURENT	AZAY LE BRULE	120	107	120	120	088		555
9	CAILLAUD LAETITIA	UAC BOURGES	120	120	120	072	120		552
10	POUPINET SYLVAIN	PTE A. FLERS	077	087	115	120	120		519
11	CHABOT SYLVAIN	CA TOURAINE	120	120	120	036	120		516
12	TIBURCE PHILIPPE	CA TOURAINE	120	120	086	051	120		497
13	RAYMOND DAVID	AC LANDES	050	087	120	120	120		497
14	DRAPEAU AELINE	AZAY LE BRULE	000	120	120	120	120		480
15	TISSEROND OLIVIER	AC THOUARS	044	120	120	115	079		478
16	POUYADOU LAURENT	AZAY LE BRULE	120	077	120	036	120		473
17	POUPINET VINCENT	PTE A. FLERS	047	120	120	065	120		472
18	DITZULLIO ENGUERRAU	AC YONNAIS	111	120	042	120	076		469
19	BRUNETEAU GHENAE	AZAY LE BRULE	118	117	088	055	082		460
20	DESCHATRES OLIVIER	MAC MANDRES	069	073	120	120	075		457
21	POUZET BERTRAND	ACOS NIORT	120	089	061	120	066		456
22	BEAUFRETON ALEXANDRE	AC YONNAIS	097	065	120	043	120		445
23	TESSON REGIS	AC YONNAIS	120	120	120	031	052		443
24	GARCIA ALEXANDRE	AMAIF	086	116	022	120	073		417
25	RIBEROLLE CAROLINE	UALRT	118	084	120	038	040		400
26	BESSE XAVIER	UA ORLEANS	060	023	120	062	120		385
27	VINCENTE ARNAUD	MAC MANDRES	048	028	054	120	120		370
28	LOTZ GUILLAUME	UA ORLEANS	031	000	047	120	120		318
29	HERNANDEZ NATHALIE	AC GATINAI	028	120	049	001	120		318
30	COTTENCEAU MICKAEL	AZAY LE BRULE	018	067	038	034	120		277
31	LANGLOIS MARC	AC ROUEN	048	039	071	061	044		263

PLANEURS SENIORS

1	ROCHELET LAURENT	MAC ALLIER	097	120				217	
2	TRACHEZ LUCIEN	AZAY LE BRULE	120	090				189	
3	REVERAULT MICHEL	THOUARS	120	069				188	
4	LECLERCQ XAVIER	UALRT	068	120				181	
5	DUBOIS THERESE	AC ROUEN	120	061				164	
6	UZUREAU EUGENE	AC YONNAIS	047	117				159	
7	MALLET CHRISTIAN	AC YONNAIS	072	087				158	
8	GOUARD PATRICK	AC ROUEN	120	038				158	
9	COLLET BERNARD	CAEN AIR-MODELES	120	038				147	
10	BONNOT ANDRE	UA ORLEANS	027	120				144	
11	GERARD JEAN-CLAUDE	AC VAUCLUSIEN	115	029				132	
12	PUJADE MARCEL	AEROSPATIALE	012	120				129	
13	GAVALAND JACQUES	PTE A. FLERS	060	069				120	
14	MARANT ERIC	UALRT	120	000				120	
15	RAYMOND CHRISTINE	AC LANDES	000	120				052	
16	DUBOIS JEAN	AC ROUEN	033	019				035	
17	BERTHE ROBERT	AEROSPATIALE	035	000				035	
18	JACQUOT FRANCOIS	AC ROMANS	035	000				028	
19	DUMONT PIERRE	AC ROUEN	028	000					

PLANEURS A1

1	FURON JEAN-MARC	PTE A. FLERS	120	120	120			360	
2	BONNOT ANDRE	UA ORLEANS	120	110	120			350	
3	DUMONT PIERRE	AC ROUEN	103	120	120			343	
4	GODINHO SONIA	MAC MANDRES	120	120	079			319	
5	RICHON FABIEN	UA ORLEANS	120	120	078			318	
6	LANEURE J-PIERRE	MAC ALLIER	120	077	120			317	
7	BROCHARD GEORGES	AC YONNAIS	065	120	120			305	
8	CAILLAUD MICHEL	UAC BOURGES	062	120	120			302	
9	GREGOIRE LAURENT	AFGA	051	099	120			270	
10	TRACHEZ ANDRE	AZAY LE BRULE	118	120	025			263	
11	BERNARD ROGER	UALRT	059	120	077			256	
12	BOULANGER FREDERIC	UA ORLEANS	093	035	115			243	
13	UZUREAU EMANUEL	AC YONNAIS	110	056	071			237	
14	BOCHET BERNARD	AERO 2000	046	111	069			226	
15	GAUDIN LOUIS	AC THOUARS	100	120	006			226	
16	POUYADOU LAURENT	AZAY LE BRULE	066	120	035			221	
17	UZUREAU EUGENE	AC YONNAIS	044	047	120			211	
18	CHARRIER YANNICK	AC YONNAIS	075	031	084			190	
19	GANTIER PATRICK	AC YONNAIS	091	061	028			180	
20	SINTUREL VINCENT	MAC ALLIER	055	050	063			168	
21	TRACHEZ LUCIEN	AZAY LE BRULE	059	045	056			160	
22	GREGOIRE JEAN	FLAM MARIDOR	073	062	003			138	
23	GOUARD FREDERIC	AC ROUEN	088	000	028			116	
24	GUSTIN YANN	AC YONNAIS	057	033	025			115	
25	BERTHE ROBERT	AEROSPATIALE	112	000	000			112	
26	GAVALAND JACQUES	PTE A. FLERS	087	002	000			089	
27	BOISSIMON J-PIERRE	AC THOUARS	038	040	000			078	
28	MARANT ERIC	UALRT	036	036	000			072	
29	DENOYER ROGER	AMAIF	027	000	027			054	
30	JUGIE RENE	VILLENEUVE S/LOT	032	000	000			032	

COUPE D'HIVER

1	HILLET SERGE	PARTHENAY	120	120	120	120	120	155	600
2	CHENEAU J-CLAUDE	AC SAINTES	120	120	120	120	120	130	600
3	GARRIGOU ROGER	AC CHEMINOTS	120	120	120	120	120	093	600
4	GUIDICI GUY	MACNSE	120	120	120	120	120	078	600
5	WANTZENRIETHE JEAN	AC SARREBOURG	120	117	120	120	120		597
6	CROGUENNEC VINCENT	AC YONNAIS	120	120	113	120	120		593
7	FRUGOLI J-FRANCIS	MARSEILLE	103	120	120	110	120		573
8	DUPUIS LOUIS	MONCONTOUR	120	120	120	120	076		556
9	ALLAIS RENE	MACLA	120	120	120	120	076		556
10	BRAND BERNARD	MONCONTOUR	120	120	120	120	074		554
11	BESNARD ANNIE	AC EST	115	120	087	109	120		551
12	RAPIN FRANCOIS	UAC BOURGES	120	120	110	120	081		551
13	MATHERAT GEORGES	AC ROMANS	120	095	091	120	120		546
14	ROUQUIER J-LOUIS	MACNSE	106	067	120	120	120		533
15	GREGOIRE JEAN	FLAM MARIDOR	120	055	120	120	104		519
16	MERITTE ANDRE	PAM	120	120	096	073	090		499
17	HOLLA LOUISE	AC ROMANS	120	064	073	120	120		497
18	QUINTARD MICHEL	PARTHENAY	120	095	063	098	120		496
19	ALLAIS JEAN-RENE	MACLA	085	086	120	070	120		481
20	LARUELLE JACQUES	MACNSE	048	116	120	075	120		479
21	LANDEAU STEPHANE	PAM	077	075	120	085	120		477
22	LORICHON J-CLAUDE	AC BIGORRE	087	070	120	120	075		472
23	RIBEROLLE EDITH	UALRT	096	117	044	120	094		471
24	BROUEZ JACQUES	UALRT	073	045	120	092	120		450
25	BARRERE PIERRE	AC DAX	074	046	083	120	120		443
26	KOPFITZ ALBERT	AC ALSACE	060	120	000	000	000		180
27	GERARD PHILIPPE	MAC MANDRES	073	017	000	000	000		090

CAOUTCHOUC CADETS

1	MARQUOIS MYRIAM	MONCONTOUR	120	120	120	120	120	600
2	TROUVE SEBASTIEN	UAC BOURGES	100	120	120	120	120	580
3	LEHIGHOT STEPHANE	FLAM MARIDOR	120	120	120	120	080	560
4	POUYADOU LAURENT	AZAY LE BRULE	120	074	049	120	120	483
5	BUREAU OLIVIER	ACOS NIORT	094	120	120	081	041	456
6	GIBEAUX J-FRANCOIS	FLAM MARIDOR	007	104	120	100	120	451
7	BUREAU LAURIE	ACOS NIORT	071	085	069	077	120	422
8	UZUREAU XAVIER	AC YONNAIS	048	120	076	060	087	391
9	TISSEROND OLIVIER	AC THOUARS	005	120	029			154

CAOUTCHOUC JUNIORS

1	GUSTIN YANN	AC YONNAIS	180	180	180	540
2	CROGUENNEC VINCENT	AC YONNAIS	180	138	130	448
3	UZUREAU CHRISTOPHE	AC YONNAIS	126	180	050	356
4	GANTIER PATRICK	AC YONNAIS	097	059	044	200

CAOUTCHOUC SENIORS

1	TROUVE GUY	UAC BOURGES	180	180	180	540
2	BOUTILLIER BERNARD	UAC BOURGES	180	180	180	540
3	DUPUIS LOUIS	MONCONTOUR	180	180	110	540
4	TRACHEZ ANDRE	AZAY LE BRULE	180	129	180	489
5	QUINTARD MICHEL	PARTHENAY	180	180	125	485
6	TRACHEZ LUCIEN	AZAY LE BRULE	166	180	091	437
7	PAILHE PIERRE	AC PAU	123	180	114	417
8	DAGON JACQUES	ACOS NIORT	098	180	106	384
9	GREGOIRE JEAN	FLAM MARIDOR	079	126	089	294
10	HILLET SERGE	PARTHENAY	127	022	126	275

CATEGORIES HORS CHAMPIONNATS

MONOTYPE

1	FREDERICQ PAUL	VILLENEUVE S/LOT	180	180	125	485
2	BERGE YVAN	AC ROUSSILLON	020	003	000	023
-	MASCARD HENRI	AEROSPATIALE				

MAQUETTES 66

1	WEBER CLAUDE	CESSNA 210	060	067	069	118	314
	WEBER CLAUDE	PREST BABY	105	069	057	022	253
2	FRUGOLI J-FRANCIS	FARHAN MOUSTIQUE	070	050	036	080	236
3	LORICHON J-CLAUDE	PIPER SUPERCUB	032	040	040	042	154
	LORICHON J-CLAUDE	CIGALE MAJOR	035	000	000	000	035

WAKES ANCIENS

1	PAILHE PIERRE	300	074	117	491
2	CHAMPENOIS JEAN	092	230	070	392
3	WEBER CLAUDE	070	132	148	350
4	HERMANES MAURICE	000	080	260	340
5	FILLON EMMANUEL	088	054	174	316
6	DUPIN PIERRE (PROXY PIERRARD)	042	059	000	101
7	CHEURLLOT MARC	062	000	000	062

# SYMPO 88

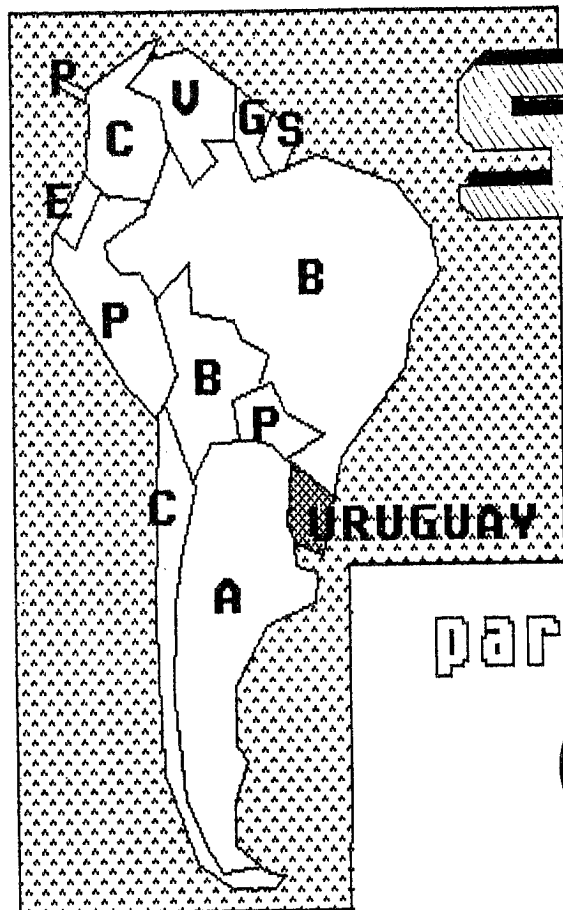
## ANNUAL REPORT OF THE NATIONAL FREE FLIGHT SOCIETY SYMPOSIUM

Fred TERZIAN  
4858 MOORPARK AVE.  
SAN JOSE CALIFORNIA  
95129 USA.

\$ 16 + \$ 2 (surf. postage Europe)

Excellent articles on the theory and practice of Free Flight Modelling by both hobbyist s aerospace engineers. Includes Model of the Year selections and recipients of the N.F.F.S. Free Flight Hall of fame plus past recipients of National and International trophies and events.

# 4339



# SALTO

28-30 JANVIER 1988

CHRONIQUE

du 16ème SudAméricain  
et 7ème PanAméricain

par ULISES ALVAREZ

VOYAGE LIBRE

Vous ne permettrez de ne parler ici que des catégories de vol libre les plus importantes... La compétition se déroulera du jeudi 28 au samedi 30 janvier 88. Le vent fut de la partie dès le dimanche précédent, de sorte qu'en préliminaire on fit plus de natation que de modélisme... Fête d'ouverture le mercredi matin, y compris un sympathique déjeuner. L'entraînement prévu se voit transformer par la météo en échange d'idées et souvenirs, et en présentation des modèles.

L'événement regroupe tous les deux ans les modélistes les plus qualifiés du Triangle Sud. Au "SudAméricain" participent les équipes officielles des nations concernées, chacune de trois concurrents. Le "PanAméricain" accueille les mêmes modélistes, à titre personnel cette fois, plus tous les modélistes du continent qui le souhaitent. Cette année la rencontre se déroula pour la seconde fois consécutive près de Salto, aux Thermes d'Arapey, en Uruguay.

Aubaine pour les connaisseurs... l'endroit est touristique en diable, autour des eaux thermales se déploient un cadre et une infrastructure sensationnels, multiples piscines couvertes ou de plein air affichant de 24 à 36 degrés C... hôtels, bungalows, restaurants et campings... le tout jouxtant un terrain d'aviation 1000 x 800 m exclusivement réservé aux modélistes le temps du championnat ! Inutile de dire que nombreux sont les modélistes qui se sentent attirés, arrivent 3 ou 4 jours avant le championnat, et n'auront que trois pas à faire pour procéder aux ultimes réglages de leurs machines.

La rencontre était organisée par la Fédération Uruguayenne d'Aéromodélisme, avec le soutien financier de la Confédération SudAméricaine d'Aéromodélisme, l'aval de la Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Commission Nationale de l'Education Physique d'Uruguay, et la collaboration de l'Intendance Municipale de Salto.

Nations participantes : Argentine, Brésil, Bolivie, Chili, Paraguay, Pérou et Uruguay. Physionomie bien particulière pour ces journées, de nombreuses catégories étaient représentées et les casse-tête ne manqueront pas aux organisateurs:

F1A, F1B, F1C, F1G (= Coupe-d'Hiver)  
F2A ( VCC vitesse ), F2B ( acro ), F2C ( team racing )  
F4B ( VCC stand off )  
F3A ( RG acro ), F3B ( planeurs )  
F4C ( RG stand off ), Pilon 500  
Mini Goodyear jusqu'à 17 ans accomplis  
Débutant ( scolaires de moins de 12 ans )  
Al juniors jusqu'à 14 ans, et juniors plus âgés.

Jeudi, journée des planeurs. Le terrain officiel est situé à 7 km, c'est une hacienda vaste à souhait, bonne visibilité, quelques îlots d'arbres distants entre eux de plusieurs kilomètres... Froid, vent, mais soleil. Quatre équipes se disputent le SudAméricain : Argentine, Brésil, Chili et Uruguay. En comptant les individuels: 18 concurrents en tout.

Dès l'envoi la lutte s'annonce serrée, vu les valeurs très proches des antagonistes. Les chronos sont à la torture, les yeux brûlent sous le soleil au fil d'interminables treuillages tournants. Pas loin se trouve une zone de terrain en creux, mauvaise pour le vol. On se déplace donc de côté, mais là c'est la limite du terrain, l'embouteillage et les croisements de câbles...

Les maxis se succèdent à rythme continu. Il faut attendre le 4ème vol pour voir tomber une star, Walter PALMIERI ne fait que 168. Au 6ème vol c'est Guillermo HELMAN qui chute. Au 7ème vol on comptabilisera 84 maxis pour 126 vols. Quatre concurrents pour le fly off, un équipier de chaque nation... Brusque hausse du voltage ambiant. 20 minutes seulement par vol de fly off. Le terrain est devenu une piste d'athlétisme. La tension est manifeste chez les finalistes. L'un après l'autre pourtant ils décrochent leur 240. Le soir est descendu, le temps du round suivant sera encore réduit. Cette fois c'est le verdict. Ulises MEDINA, Uruguay, le plus jeune, est champion du SudAméricain et du PanAméricain à la fois, avec 45 secondes d'avance sur Andre GOMIDE, Brésil. Ernesto DONDERO, Argentine, champion S/A sortant, est 3ème devant Roberto ROJAS, Chili, autre ex-champion.

Vendredi 29, les wakeux au turbine. Quatre équipes à nouveau: Argentine, Brésil, Uruguay et Bolivie, pour cette dernière 2 équipiers seulement.

Soleil et vent. Les Boliviens ont des problèmes d'adaptation à un climat très différent du leur. Les



Uruguayens se plaignent d'un autre mal, le manque de moteurs. En effet nous avons attendu des mois un envoi de caoutchouc FAI, qui arriva un jour avant le départ pour Salto, et se révéla moins intéressant finalement que les archi-vieux échaveaux renoués à plaisir. Argentins et Brésiliens, de leur côté, avaient de la gomme valable et en quantité.

Les maxis seront moins nombreux que la veille. Arcangel ARNESTO, dit El Chango, confirmant sa valeur reconnue, se présente comme favori dès le premier tour. Eduardo LORENZO, Uruguay, et Delmo DONELLI, Argentine, concurrents aux ambitions sérieuses, décrochent de la tête aux 2ème et 3ème vol. De toute la journée un vent de quelques 7 m/s souffle en direction du "trou"... gare au taxi qui ne passe pas assez haut! Au sol après les vols, le vent s'occupe des ailes et des dièdres encore intacts... En pleine grimpe l'ami INTROINI voit sa cabane se faire décoller par une rafale. L'équipe d'Uruguay charge votre serviteur de monter un abri d'urgence pour les soins de rafistolage...

Il n'y aura donc pas de fly off. ARNESTO et SOLON seront 1er et 2ème avec 4 et 3 maxis. LORENZO et DONELLI, bien qu'avec 5 maxis chacun, paieront pour des vols complètement ratés, et se retrouvent 3ème et 4ème. SOLON montrait un joli travail de construction: Fibre de carbone associée au balsa. DONELLI à sa brillante manière habituelle avait fignolé un nez à pas variable de toute beauté.



Samedi 30 le tour aux motos FIC et Coupe-d'Hiver. Ciel tout couvert, brise suave, mais menace de pluie. Je fais partie de l'équipe d'Uruguay en CH, en compagnie de deux juniors: Alejandro, mon fils, 17 ans, et Raphael LANUSE, même âge... tous deux avec zéro d'expérience internationale, excepté la récup... Les FIC volaient, louable prudence, 200 mètres à l'écart, échappèrent donc à mes observations, à part une huitaine de plantés bien verticaux, hélas!

A 10 heures se pointe une pluie persistante, qui n'arrêtera plus de la journée. A 11 heures premier vol des Coupes. Total de 10 concurrents, dont deux équipes pour l'Uruguay et l'Argentine. On sort les nylons pour la

récupération, les tentes seront utiles pour toutes les opérations possibles... et remontage évidemment sous les parapluies.

Deux maxis seulement au premier tour: DONELLI et l'auteur. Alejandro mèche trop court, en plein dans une plage porteuse au-dessus de l'asphalte... on avait choisi des mèches activées au salpêtre, lesquelles brûlent sans trop de régularité. - Second et dernier tour: un seul maxi, cette fois pour Alejandro. La pluie croissante et des éclairs en prime forcent la direction du concours à suspendre tous les vols. DONELLI le vétéran argentin l'emportera donc, devant le novice Alejandro et son professeur votre serviteur.

Le CH de DONELLI reproduisait fidèlement le "Gadget" d'André MERITTE, y compris profils et hélice. Cesar ALTAMIRANO préférait du classique de petite taille, fuselage en structure balsa, voilures rectangulaires, double dièdre sans cabane. Carlos MENÉNDEZ avait soigné un look superbe sur un format moyen, fuselage carré très pur en planche, queue en FGV, aile rectangulaire. Alejandro avait une version de mon "Aleluya", fuso 29 x 29 tout en planche avec cabane, aile 1050 x 120 à triple dièdre et bouts en trapèze, profil Thomas 0.10 au plané excellent, longerons en tige de blé, nez à pas réglable. Pour moi: la même chose, sauf fuso en tige de blé et panneaux alternés de balsa, profil d'aile personnel "UDA", très petit stab avec 66 795.

La fin du concours pris l'allure d'un "repli stratégique" en bonne forme... Pluie torrentielle, course aux abris, totale confusion modèles trempés en main à la recherche des caisses au fond du bus. Soudain le séisme, des caisses volent et cassent... dérapage dans la boue, collision frontale avec un tracteur de passage, et déracinage d'un lampadaire, heureusement sans victime. La fin d'après-midi se passera en tentatives de séchage des hommes et des oiseaux.

Cérémonie de clôture à 20 heures, dans la salle des spectacles du complexe touristique. Repas et enfin relax... Le matin du dimanche verra les adieux aux délégations étrangères, les derniers discutages. Et rendez-vous est pris pour le ... Mondial en Argentine!

## CLAUDE JOSSET

Le jour même où se déroulaient les Championnats de France 1988 à Ambérieu, Claude Josset nous quittait. Il avait 65 ans.

Il avait commencé l'aéromodélisme avant la guerre, par un "Ceko 35" comme beaucoup à cette époque, puis un wake P.C. 8 de Chinaud, ainsi que le célèbre planeur "Hélène Boucher" (actuellement commercialisé par M.R.A.) bel engin qui permettait en particulier, de faire de belles photos! Pendant la guerre, il passa en Espagne, puis en Afrique du Nord, se retrouva dans les commandos parachutistes de choc, fit la campagne d'Italie, puis de France. Il en revint vivant, mais restait discret sur cette période à haut risque de son existence.

Après la guerre, il renouait avec le modélisme, par le V.C.C. en acrobatie. Il se classe plusieurs fois dans les championnats du début des années 50. A partir de 1955, il revint au Vol Libre, par le motomodelle et le planeur. Dès 1956, ses résultats furent bons et il obtint des places plus qu'honorables: 13ème en 56, 6ème en 57, 7ème en 58. En 59 il remplaçait le moto par le wake, il y faisait à nouveau la preuve de ses qualités de constructeur et de régulier.

En 1956, il remportait le titre de champion de France en planeur (plan MRA de janvier 66). Cependant malgré sa valeur, il ne put décrocher une place dans l'équipe de France, ce qui aurait été pour lui une grande joie. En fait, ses bonnes places furent toujours obtenues à contre temps; il en résulta chez lui une certaine amertume, qui explique peut-être, que vers 1970 il ait "laissé tomber".

La disparition de sa femme fut très cruellement ressentie par lui. En fait il ne s'en remit jamais, et, bien que le contact ait été gardé avec nous en particulier par le relais de son compère des belles années P. RIFFAUT nous sentions bien que le ressort était cassé. Il s'éteignit à son tour, 6 ans plus tard.

Très actif et dévoué, il participa aux travaux de la Commission aéromodéliste de la F.N.A., ancêtre de la FFAM. Amateur photographe compétent, il laisse des collections précieuses de clichés, modèles en particulier. Et puis, dans le grenier, le planeur qui fut champion de France en 1965.....

Pierre PAILHE.



18-19 février

**TAFT** Californie **MAX MEN INTERNATIONAL**  
**F1A-B-C**

Robert White ,1030 Norumbega Drive **MONROVIA**  
91016 USA. **WORLD CUP**

18-19 mars

**MJOSA** - HOLIDAY ON ICE Norvège **F1A-B-C**  
Norsk Aero Club ,Tor Bortne Jernbanev 28 ,2840  
REINSVOLL Norvège. **WORLD CUP**

30 -avril

**CAMBRAI** Criterium International de Cambrai  
France -F1A -B-C-G. UALRT André Ribérolle 155  
rue Victor Hugo ,59160 LOMME FRANCE .

10-11 juin **ORLEANS** FRANCE Indoor  
International F1D ; UA Orléans Jacques Delcroix, 7  
rue Foncemagne 45000 Orléans France .

24 -25 juin **TERLET ARNHEM**

Midsummernight Trofee NL. F1A -B-G-H. Silent  
Flight T.Y.EEDE ,Pollux 385, 3902 TM YEENENDAAL  
NL. **WORLD CUP** .

1-2 juillet **TOURS** France 1 er Critérium  
International de Tourraine F1D INDOOR -Aéro Club  
de Tourraine 2 place Léo Lagrange 37300 JOUE LES  
TOURS FRANCE

-15-16 juillet **BRNO** "IGRA CUP " F1D  
TCHECOSLOVAQUIE Ustredni Modelarski KLUB  
Opletalova 29 , 116 31 PRAHA 1 CSSR .

-15-16 juillet **REVINGE Scandinavia**  
**Open** 1989 SUEDE F1A -B-C; Thomas KOSTER  
Harlosevej 184 DK 3400 LILLEROD DK **WORLD**  
**CUP** .

-5 -août **LIVNO** 13 ème Mémorial "Izet  
KURTALIC" Yougoslavie F1A -B-C , AEROKLUB IZET  
KURTALIC Djure Pucara n°3 71300 VISOKO YU  
**WORLD CUP**

18-20 août **NOIZE** FRANCE **POITOU 89**  
-F1A-B-C-G-H-J. Aéro Club Thouarsais Jean  
BOISSIMON 6 rue de Provence ,79100 THOUARS  
FRANCE. **WORLD CUP** .

-19 août **MOSTAR** 30 èm SOKO CUP F1A-B-C  
Aero CLUB N.H. Ljubo Bresan ,Kripica n°8 88000  
MOSTAR YU .

-25-26 août **FLEMALLE** BELGIQUE 13 ème  
Indoor Interantional F1D -F1D Beginner . Petite  
Aviation Trixhosaures , Van Hauveart Fernand Grans  
Place 1 BP 52 FLEMALLE Belgique.

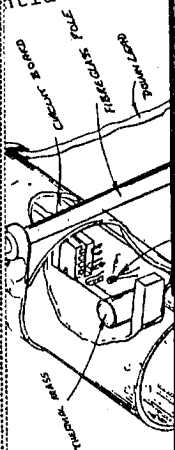
25-29 août **BEER SHEBA** Champ. d'Israel  
F1A-B-C.Aero Club d'Israel 67 Hayarkon SG TEL  
AVIV 63903 ISRAEL **WORLD CUP**

-25-26 août **SEZIMOVO USTI** F1A -B-C  
Ustredni Modelarski Klub CSSR Opletalova 29 ,  
116 PRAHA 1 CSSR **WORLD CUP** .

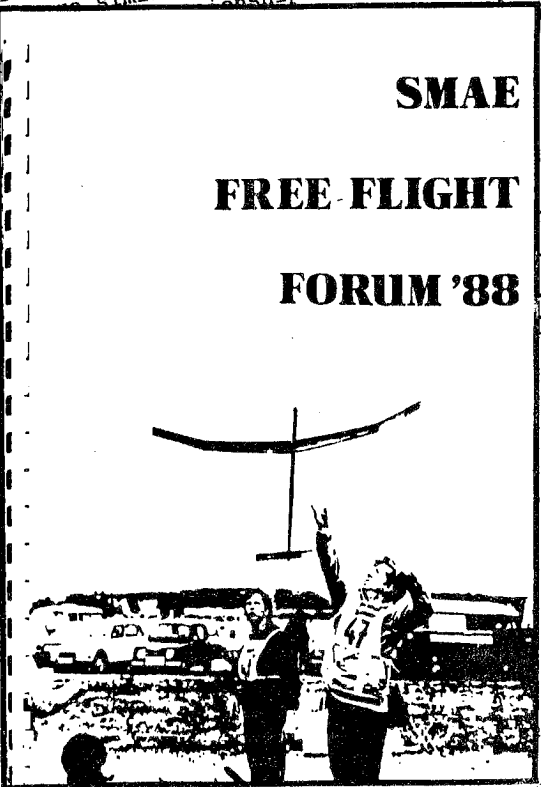
-2-3 septembre **ZÜLPICH** - 20 ème EIFEL  
POKAL F1A-B-C ? LSC Zülpich Peter Gatzweiler  
Koelnerstr. 52 D 5352 ZÜLPICH RFA **WORLD CUP**

-16-17 septembre **DÖMSD** Puszta Kupa F1A  
-B-C Cavalloni Modell Club Istavan GOMBOCZ H

lovax... prepare for one we... do not...  
organisation so we do not...  
from work)... In the USSR, "aeromodelling means  
...is free of charge", which presumably means  
training co... similarly covered. There is  
ntial



This has an op-amp included on the  
board and is housed in a small  
plastic case. It is sealed in a  
plastic bag and is included in the  
kit.



**SMAE**

**FREE-FLIGHT**

**FORUM '88**

**ORDER FORM**

Please send me copy/copies of the FREE FLIGHT FORUM '88 report

NAME: \_\_\_\_\_

ADDRESS: \_\_\_\_\_

The price of FFF '88 for UK residents is £5 including postage. Cost to  
Europe is £5.60 and the cost, airmail, to the rest of the world is  
£6.25. Cheques should be made in pounds sterling, drawn on a bank with  
a British branch, and payable to Michael Warren. Orders and payments,  
please, to Michael Warren, 30 Cole Park Road, Twickenham, Middlesex TW9  
1HS, England

1374 Budapest PF 614 Hongrie. **WORLD CUP**

-7 octobre **ZAGREB LUCKO** 25 ème Coupe de la  
république F1A -B-C Zrakoplovni Savez Hrvatske  
Dalmatinska n°12, 4100 ZAGREB YU

-14 -15 octobre **SACRAMENTO** 13 ème  
SIERRA CUP F1A-B-C -G-H-J Roger Simpson  
2625 Queenwood Drive Rancho Cordova California  
95670 USA **WORLD CUP**

-4-5 novembre **BERN KIRCHENTURN**  
F1A-B-C  
Modellfluggruppe Bern Alfred Andrist  
Blümlisalpstr. 82 a 3627 Heimberg CH **WORLD**  
**CUP**

-18-19 Novembre **TAFT** Californie Patterton  
FAI Challenge F1A-B-C - Bill Hartill 253  
Sausalito Ave. Canoga Park Ca 91307 USA.

-29-30-31 décembre **CHRISTCHURCH** Nat.  
Camps. New Zealand F1A -B-C Rod Lewis 17  
Walter rd. Mt. Albert AUCKLAND 3, NZ **WORLD**  
**CUP**

1  
9  
8  
9

4343

# L'AÉROMODÉLISME EN FÊTE AU HAVRE

## Ce week-end se tenait le grand rassemblement national des modèles réduits d'avions

« **D**OUCEMENT, doucement, tire, mais tire, va vers lui, doucement un petit coup de main pour bien le lancer, fais gaffe à la dégueulante ». Samedi et dimanche, le rassemblement national d'aéromodélisme organisé par l'UFCLEP (Union française des œuvres laïques et d'éducation physique) sports aériens bat son plein sur l'aérodrome du Havre, route d'Octeville.

Les adultes s'époumonnent, tout le monde a le nez en l'air. Quatre cent quatre-vingt-quatorze passionnés sont venus de trente-trois départements pour participer à cette grande fête des modèles réduits volants. De nombreux critères sont organisés : planeurs en vol libre, à « caoutchouc » (les « chouettes ») ou radio-commandés, avions motorisés, vols circulaires, « sunrise » (vol au lever du soleil), vols de durée et précision d'atterrissage. Il y en a eu pour tous les goûts et tous les âges.

Jean-Paul Hautot, le grand organisateur, du CLAP (Centre laïc d'aviation populaire) du Havre, a l'œil sur tout et parle avec passion des vertus pédagogiques de l'aéromodélisme.

« Il faut commencer par construire son avion, puis comprendre comment ça marche. Ça signifie s'initier au dessin, faire des calculs, connaître la météorologie et la climatologie et savoir commenter ses vols ».

Et ça marche ! Les enfants sont nombreux, enthousiastes, affairés avant chaque vol sur leur avion, collant, coupant, lestant leur appareil ou réparant les dégâts. Fiers d'avoir été sélectionnés lors des compétitions régionales, ils y mettent tout leur cœur et parcourent des kilomètres pour retrouver leur planeur, les larmes aux yeux, comme Patrick, 11 ans, en cas d'échec.

Chaque équipe est regroupée autour de son matériel, soigneusement installé sur une bâche. Les « vieux » signalent aux gamins les « pompes », ces courants d'air ascendants qu'il faut

savoir saisir avec son planeur, tout en prenant garde de ne pas tomber dans les « dégueulantes » qui le précipitent au sol.

Les grand-mères sont là, placides, installées sur leur pliant bleu et rouge, le dos à une botte de foin. On applaudit les performances, on commente les atterrissages avec la précision technique qui s'impose : « Oh, regarde Sylvain, il a posé sa « Patricia » avec les oreilles en cocker ».

L'atmosphère est bon enfant, familiale. Un contrôleur aérien veille à la sécurité, du haut de sa tour. L'armée de l'air distribue des insignes de pilote et des autocollants aux enfants, ravis. Le haut-parleur appelle un certain Famol Jacques de la Meuse, attendu au point G. Et répète inlassablement aux concurrents qu'il faut impérativement suivre les traces des tracteurs dans les champs si l'on ne veut pas voir son avion confisqué. On tente de récupérer le planeur qui a atterri sur le toit du hangar.

Seul problème : le vent, plutôt violent, qui cause pas mal de casse. Et la pluie qui s'est déver-

sée en deux ondes samedi mais s'est déchainée dimanche matin. Il a même fallu annuler les démonstrations prévues hier après-midi pour cause de mauvais temps.

Les concurrents des vols circulaires — le plus spectaculaire — en souffrent beaucoup. Difficile de faire voler en même temps cinq avions motorisés et de dessiner des figures acrobatiques par un vent de 60 km/h. et sous la pluie battante. L'équipe de l'Allier qui se présente avec cinq biplans datant d'Hérode ne lance qu'un appareil en six minutes autorisées. Tout ceci pour le plus grand bonheur du groupe de la Seine-Maritime qui l'emporte sur son traditionnel rival, venu des Voges.

Sous la tente buvette-restauration, les dames du comptoir se lamentent, se demandant si elles vont arriver à vendre un esquimau. Et distribuent les frites chaudes qui marchent très fort.

Dix-sept heures : le grand hangar à avions de l'aérodrome est bondé. Les personnalités se succèdent à la tribune. Mme Rioual représente la mairie du Havre,

partie prenante dans l'organisation du week-end. Nathalie, 15 ans, « angoisse » un peu en attendant les résultats. Et si, finalement, elle n'était pas première en « chouette », catégorie mineurs, comme la rumeur le laisse entendre depuis la veille au soir ? Fausse alerte, soulagement, elle a gagné.

Fin des émotions au buffet. La nuit s'annonce longue, surtout pour ceux venus des Alpes et de Provence. Les cars s'ébranlent, la fête est finie.

Catherine PORTALUPPI

### • Les cinglés du pét

« Cinq heures du mat', j'ai des frissons ». La chanson était de circonstance hier à l'aube. Seule une quinzaine de personnes avaient trouvé le courage de sortir du lit pour venir concourir. Il faut dire qu'on s'était couché tard la veille, retenu par une démonstration de danses normandes en costurmes au gymnase Eugène-Varlin. Il faisait un froid de canard et beaucoup de vent. Des conditions vraiment difficiles pour cette spécialité, le « sunrise » ou vol à l'aube.

### • Les enfants-rois

Ils étaient nombreux, attentifs, passionnés. Des kilomètres dans les jambes et le sérieux dans le regard.

Pour eux, le CLAP avait prévu de nombreuses activités : des ateliers d'éveil initiaient les volontaires au morse, à la météo, la photo, la cartographie, la propulsion, les mini-



**C.L.A.P.**

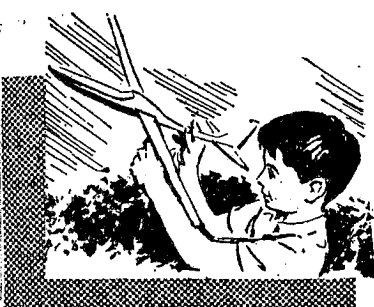


CALES

RE

# Le CLAP

## un disparu bien vivant

**André SCHANDEL**
**Vol Libre**

**matin**

destiné à tester l'équilibre et la bonne tenue du planeur.

A cette heure-là, le facteur chance n'entre guère en jeu, il n'y a pas encore de « pompes » provoquées par le soleil. Alors on court et on casse beaucoup pendant deux heures et cinq vols — pour ceux du moins qui ramènent entier leur avion. Un « cinq à sept » qui n'est pas de tout repos !

fusées et la construction d'avions. Ils ont créé des cerfs-volants et des petits planeurs. Sur-tout, ils ont pu effectuer un vrai vol, dans un véritable avion, par groupes de trois ou cinq, grâce à l'aéroclub du Havre et à Normandie Locavion. Et, audessus de la ville, ils se sont ébahis : « On dirait des Playmobil ! ».



Nul doute que la **NATIONAL - UFOLEP CLAP**, anciennement CLAP- reste l'évènement de l'année au niveau des jeunes aéromodélistes de France et de Navarre ! et ce, quoi qu'on en pense dans d'autres milieux, FFAM notamment. Le Havre en l'année 1988 fut la preuve de cet état de fait. Organisation impeccable, avec logistique sur les lieux (hébergement nourriture etc.....), concours sur un VRAI TERRAIN D'AVIATION (Le Havre Octeville) avec remise des prix dans un hangar aviation grandeur, sur fond de "Skyraider" et autres "Piper", présence de notables locaux civils et militaires. On avait le sentiment, que nous n'avons plus ailleurs, de faire partie de la grande famille aéronautique, du monde de l'aviation.

Il est vrai que, comme pour la **FFAM**, les problèmes ne font pas défaut à l'**UFOLEP CLAP**. Il faut néanmoins signaler un désir réel de restructuration au niveau de l'encadrement, et surtout, ce que l'on ne trouve nulle part ailleurs, un investissement sérieux pour la formation d'animateurs en aéromodélisme. Les actions en ce sens ont commencé et vont être multipliées dans l'avenir. Pour l'instant le vol libre et le VCC vont être aux premières loges, avec des actions engagées par des stages, qui dans l'avenir vont sans doute se multiplier. (Vol Libre, caoutchouc et indoor) Le problème de la recherche d'un terrain d'évolution pour l'ensemble des activités aéronautiques est également à l'étude et des solutions seront certainement trouvées.

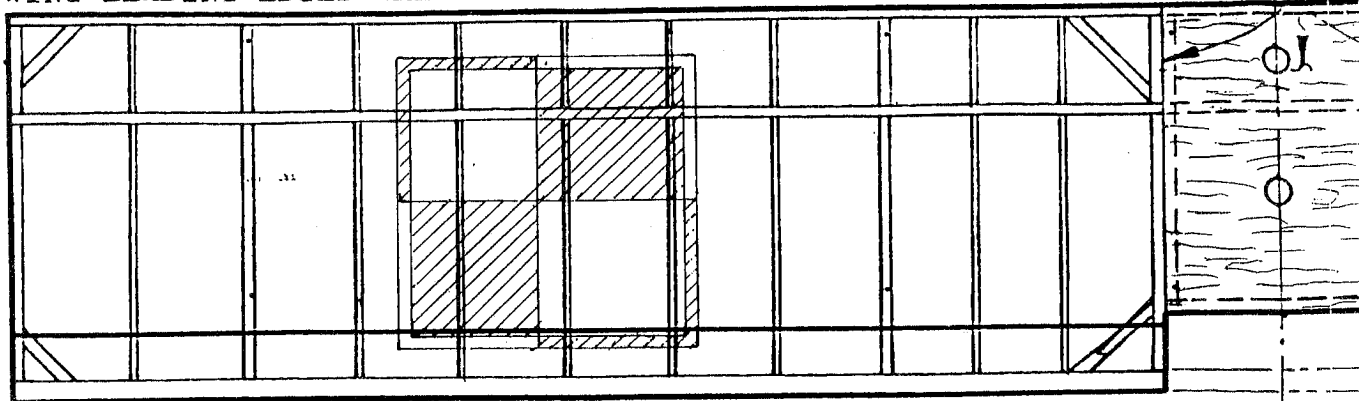
La Commission Nationale (**SAM CLAP**) très active a engagé des actions diverses dans la cadre de la LFE (Ligue Française de l'Enseignement) qui tentent toutes à aboutir dans une formation responsable des jeunes de tous les milieux sociaux.

Il faut insister une nouvelle fois, pour bien faire comprendre qu'il ne s'agit pas là de concurrencer d'autres organismes (FFAM) pour leur enlever des licenciés, mais bien d'apporter un plus, là où ceux là même (Toujours FFAM) ne peuvent rien apporter à notre passion commune. L'**UFOLEP CLAP** n'est pas un concurrent de la FFAM mais un **COMPLEMENT**. D'autres Fédérations Françaises sportives (une vingtaine) ont saisi cette chance depuis longtemps pour renforcer leurs effectifs quand le moment est venu, lorsque les scolaires deviennent adultes. Quand aura-t-on compris que le travail en profondeur des uns pourra servir aux autres, et ceci sans aucune rancune. Rien ne sert de condamner les actions des uns pour relever le prestige des autres, même pas des déclarations dans le genre "la **CLAP n'existe plus**" car pour preuve de son existence, il suffit de se reporter aux pages ci contre des journaux locaux du Havre et des Images du VOL LIBRE pages 4332 et 4333.

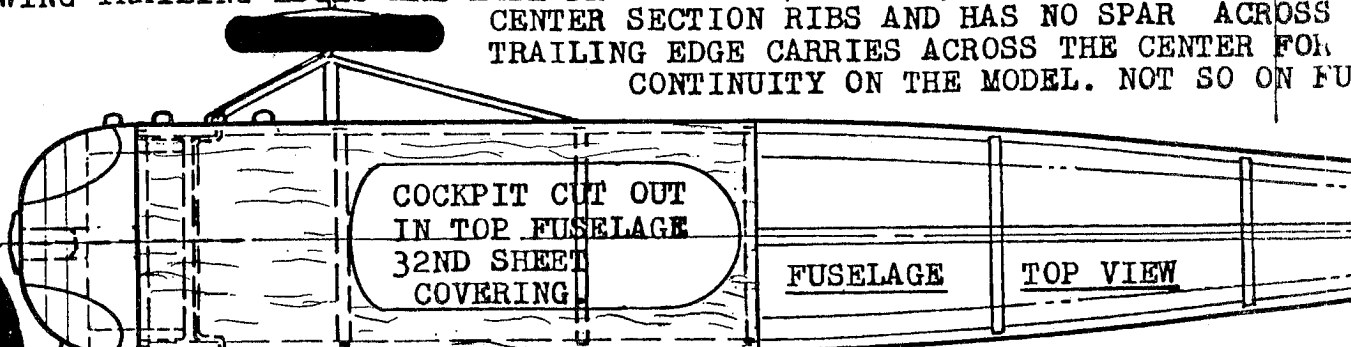
L'**UFOLEP CLAP (SAM CLAP)** est toujours prêt à donner dans le sens d'un rapprochement, amical et définitif, dans l'intérêt de l'aéromodélisme français, à n'importe quel moment, au lieu de se voir confronté à des condamnations, et des refus d'ouverture de la part de la FFAM. On attend une réponse positive !

WING LEADING EDGES ARE MADE FROM FIRM 1/16 BY 1/8 BALSA STICK.

( TO)



WING TRAILING EDGES ARE MADE FROM SOFT 1/16 BY 1/8 BALSA STICK. BOTH CENTER SECTION RIBS AND HAS NO SPAR ACROSS TRAILING EDGE CARRIES ACROSS THE CENTER FOR CONTINUITY ON THE MODEL. NOT SO ON FU



COCKPIT CUT OUT  
IN TOP FUSELAGE  
32ND SHEET  
COVERING

FUSELAGE

TOP VIEW

LAMINATED  
BLOCK  
BALSA  
NOSE BLOCK.

SIX INCH DIA.  
COM'L PLASTIC  
PROPELLER.  
PLASTIC THRUST  
BEARING.

1/16SQ.  
WING  
SPAR

FORMERS ARE ALL 1/16TH SHEET

THE TOP WING IS

BUILT WITHOUT ANY DIHEDRAL  
ALL STRUTS ARE MADE FROM MODEL RAIL-  
ROAD BASSWOOD. THEY ARE ALL IN LINE  
IN THE SIDE VIEW EXCEPT FOR THE  
SLANTED STRUTS IN THE "N" CABANES.

PLASTIC  
TUBE OR  
BALSA DOWEL  
EXHAUSTS.

USE RIB SHAPE  
SHOWN FOR ALL RIBS,  
1/16 THICK FOR TIPS,  
ROOT, AND STRUT  
LOCATIONS; ALL  
OTHER RIBS  
1/32 THICK.

SCALE TAIL OUTLINE.

BUILD HORIZONTAL TAIL

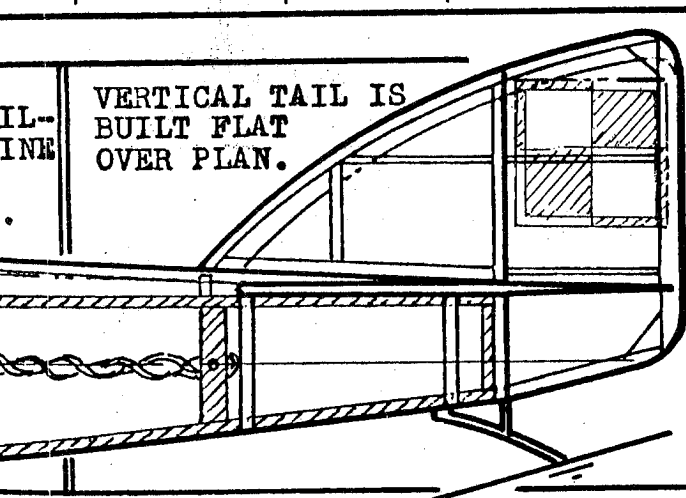
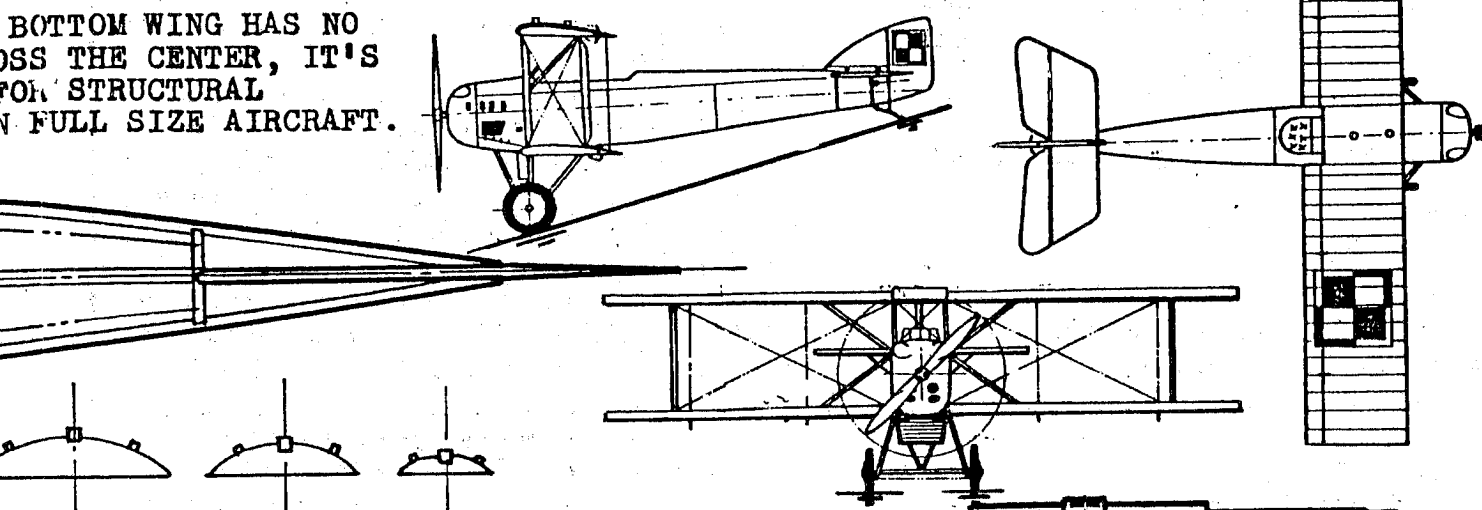
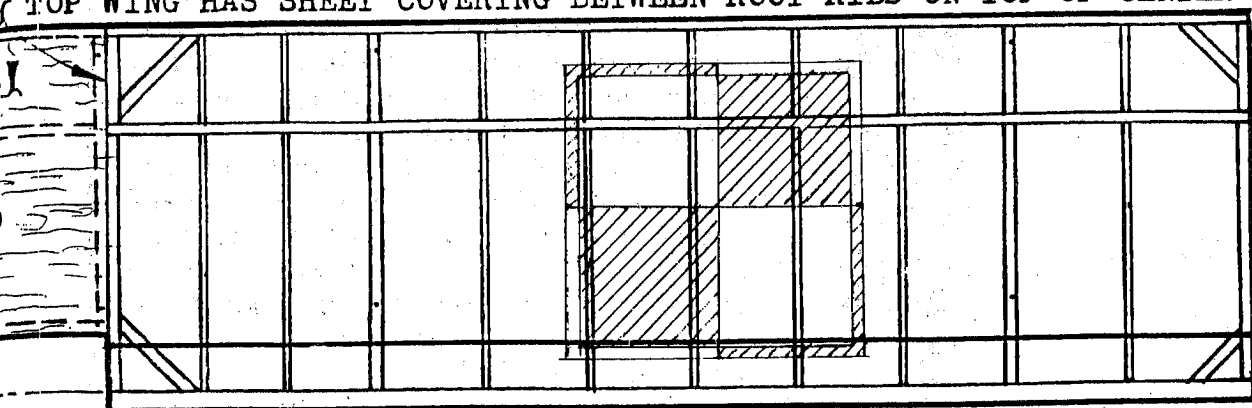
HANRIOT H-19 A POLISH PEANUT BY

*Walt Moor*



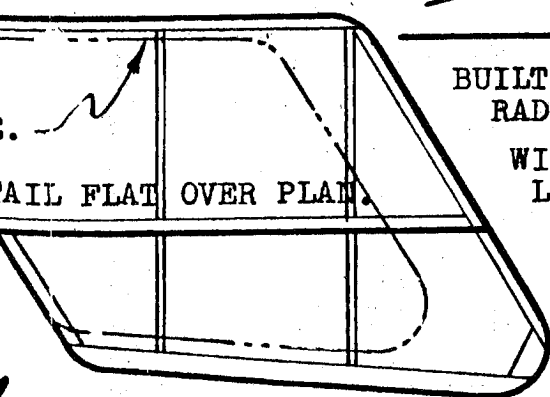
TOP WING HAS SHEET COVERING BETWEEN ROOT RIBS ON TOP OF CENTER

BOTTOM WING HAS NO  
ROSS THE CENTER, IT'S  
FOR STRUCTURAL  
N FULL SIZE AIRCRAFT.



VERTICAL TAIL IS  
BUILT FLAT  
OVER PLAN.

FRONT AND AFT STRUT PATTERNS  
ARE THE SAME IN FRONT VIEW.



TAIL FLAT OVER PLAN

BUILT UP BALSA STRIP  
RADIATOR

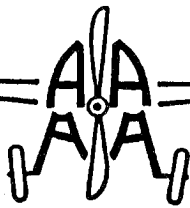
WIRE LANDING GEAR  
LEG AND AXLES,  
DO NOT CEMENT  
TO STRUTS.

4347

INDOOR

100% LIBRE

# Association des Amateurs



## d'Aéromodèles Anciens

**COUPE  
D'HIVER**

### CINQUANTENAIRE DE LA COUPE D'HIVER

06 FEVRIER 1989.

La COUPE d'HIVER va fêter son cinquantenaire. En effet, c'est en 1939 que débute cette compétition sous la tutelle de Maurice BAYET fondateur de la revue M.R.A.

Aussi, l'Association des "4 A" se devait de marquer l'événement et organisera donc le dimanche 26 février 1989 sur le terrain de REAU-VILLAROCHE (30 km au sud de Melun) ce grand classique du Vol Libre, et convie tous les modélistes à venir y participer.

Donc rendez-vous le dernier dimanche de Février prochain. Plusieurs classements seront faits : général - rétro - dames - juniors - clubs. De très nombreux prix, d'une valeur totale de 10 000 F, récompenseront les vainqueurs. De plus ce concours étant inscrit au calendrier de la FAI, une participation de modélistes étrangers est envisagée.

REGLEMENT: Classement sur trois vols limités à deux minutes. (départ au sol) modèle de 80 g minimum avec 10 g de caoutchouc.

Pour les modèles "rétro": les originaux ou reproductions devront être antérieurs au 31/12/56.

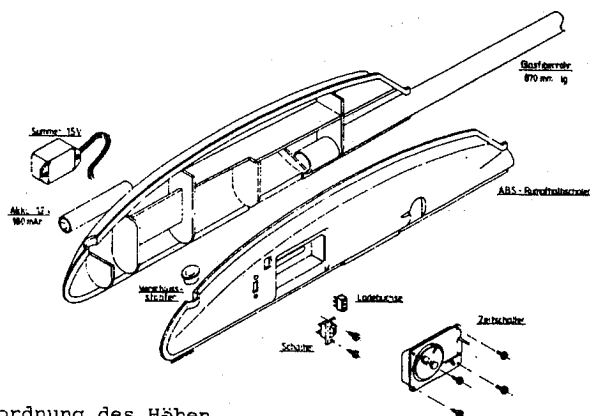
Le terrain de REAU VILLAROCHE est idéal pour y pratiquer le VOL LIBRE car il est très grand. De plus, pour les modélistes venant de loin il y a hôtels et restaurants à proximité.

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez contacter / Michel PIERRARD - 21 route du Chancelier Séguier L'ETANG LA VILLE 78620 tél: 39 58 61 56.

BESCH MODELLTECHNISCHE FERTIGUNG  
BERNHARD SCHÖSSLER  
OFFENBACHERSTR. 29 - D. 6052 MÜLHEIM (AFA)

## FIA-RUMPF

Gezogener Rumpfkopf aus 2 mm Polysteriol (ABS)  
Rumpfkopf ist mit 2 mm Sperrholzspanen universell  
stärkt.  
Flächenanschluss ist für alle Profile geeignet.  
Einbau eines Zeitschalters (Graupner, Robbe)  
vorgesehen.  
Darüber ist der Einbau eines Signalgebers nebst  
Ladebuchse und Ein- und Ausschalter eingeplant.  
Sind alle Arten von Hochstarthacken eingebaut  
werden.  
Rumpfrohr kann am Ende auf die von Ihnen gewünschte  
Länge gekürzt werden.



Ordnung des Höhen-  
leitwerkes bleibt  
Modellflieger selbst überlassen.

- 11 Nr. R 30 Rumpfkopf mit Rohr, Sperrholz,  
Klebstoff und Bauanleitung
- R 31 Rumpfrohr
- R 32 Signalgeber mit Akku (Laufzeit  
24 Stunden) Schalter, Ladebuchse  
und Kabel.

Tilman Wallroth

Modellbau-Werkstattpraxis

Techniken . Materialien . Tips



128 Seiten, Format 13,2 x 19,5 cm,  
ca. 81 Abbildungen,  
Broschur, kartoniert, DM 17,80  
Verlag für Technik und Handwerk GmbH  
Postfach 11 28, 7570 Baden-Baden 1.

In Band 9 der "modellbaureihe" wurden die  
Einrichtung einer Modellbauwerkstatt und die  
Werkzeugarten selbst beschrieben. In diesem  
Band steht nun der richtige Umgang damit,  
also die Handhabung der Werkzeuge im  
Vordergrund.

Der Autor beschreibt aus seiner beruflichen  
Erfahrung den Einsatz der verschiedensten  
Werkzeuge und viele nützliche Arbeitstechniken -  
exakt zugeschnitten für den Modellbau.

Je umfangreicher die Kenntnisse eines Modell-  
bauers auf diesem Gebiet sind, desto besser  
können die Ergebnisse seiner Arbeit werden.  
Ebenso wird er in die Lage versetzt, viel mehr  
selbst und oft individueller, also zweckge-  
richteter und befriedigender lösen zu können.

Natürlich kann dieses Buch nicht die Übung  
ersetzen. Doch zeigt es erst einmal das "Wie"  
und legt damit den Grundstock für bessere Modelle.  
Zahlreiche Tips und Tabellen vervollständigen  
das Werk.

Verlag für Technik und Handwerk GmbH

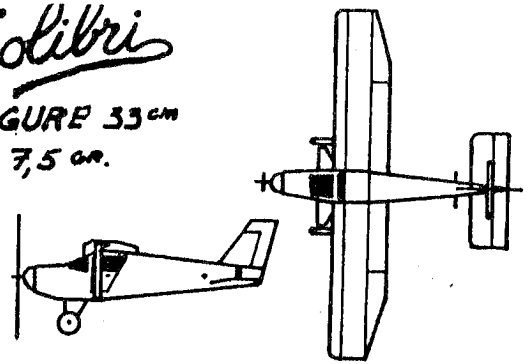
Fremersbergstr. 1 · 7570 Baden-Baden · Postfach 1128 · Telefon (07221) 318 11/227 25



# Un avion qui vole et qui ne coûte rien!

le Colibri

ENVERGURE 33 cm  
POIDS 7,5 gr.



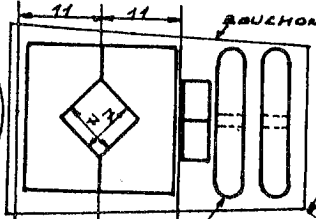
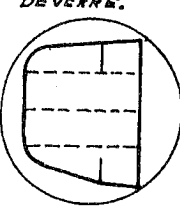
SAUF UN PEU D'ADRESSE, DE PATIENCE ET:

**DES MATERIAUX:** 1 BOUCHON DE LIÈGE, 3 ÉPINGLES NON CASSANTES, 7 ALLUMETTES MÉNAGE 2 ou 3 ÉLASTIQUES — AINSI UN POT DE PROMAG BLANC (VIDE) DU FIL, DELA COLLE VINYL BLANCHE À BOIS, QUELQUES PAILLES À HERBES SÈCHES & 1 OLIVIER À LA CAMPAGNE!...

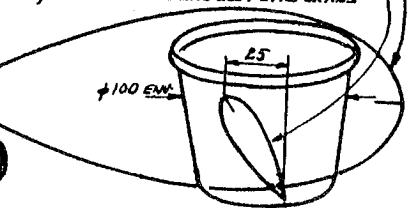
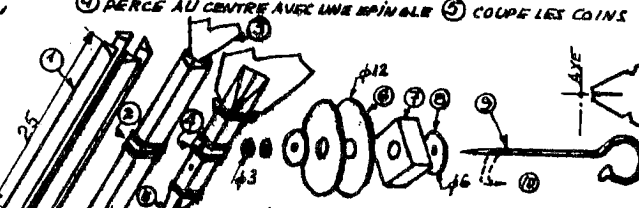
**DES OUTILS:** CISEAUX, CUTTER, UNE PETITE PINCE, PAPIER DE VERRE, UNE RÈGLE ETC...

**AVANT DE DÉCOUPER** FAIS LE MODÈLE FACILE D'ABORD EN SUIVANT BIEN LES INSTRUCTIONS: L'HELICE, LE NEZ, LE PALIER, LES ROUES.  
PAR PRUDENCE FAIS UNE OU PLUSIEURS PHOTOCOPIES, CÔTÉ PIÈCES À DÉCOUPER. CONSERVE LES FEUILLES BIEN PLATES.

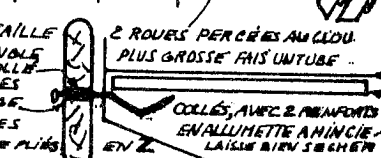
**LE NEZ:** DANS LE BOUCHON TAILLE 2 RONDELLES DE 11 mm. FAIS UNE ENTAILLE EN VÉ SUR CHAQUE POUR OBTENIR UN TROU CARRÉ, LES DEUX PIÈCES ÉTANT RECOLLÉES. TAILLE LE RESTE SUIVANT LE DESSIN. ARRONDIS DU PAPIER DE VERRE.



**L'HELICE:** TAILLE DANS DU CARTON MINCE UN GABARIT TRACÉ AU CARBON SUIVANT LE TRACÉ DÉCOUPE LES 2 PALES DANS LE POURTOUR DU POT PLASTIQUE AVEC LE GABARIT DISPOSÉ COMME CECI  
① TAILLE EN TOIT 4 ALLUMETTES ② EN FAIRE UN PAQUET LIÉGÉ AU CENTRE AVEC DU FIL À COUDRE  
③ GLISSE À ANGLE DROIT DANS LES FENTES LES 2 PALES ENCOLLÉES, LIÉGÉES DANS LES PETITS CRANS  
④ PERCE AU CENTRE AVEC UNE ÉPINGLE ⑤ COUPE LES COINS



**LES ROUES:** TAILLE 2 ROUES PERCÉES AU CILLOU. PLUS GROSSE FAIS UN TUBE...  
① SUR UNE ÉPINGLE  
② PAPIER ROULE ET COLLE  
③ DANS LE TROU, ARRASSE LES  
④ DOTS APRÈS SÉCHAGE  
⑤ VEC 2 ÉPINGLES FINES  
⑥ AINSI LES AXES DE ROUE PLUS



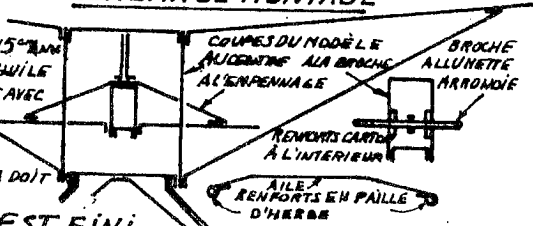
**LE PALIER:** ① DÉCOUPE DANS DU CARTON ÉPAIS (12%) 2 RONDELLES DE 12% PUIS UN CARRÉ DE LIÈGE ② QUI S'EMBOÎTE JUSTE DANS LE NEZ. COLLE CES 3 PIÈCES PIQUÉES AU CENTRE SUR UNE ÉPINGLE. APRÈS SÉCHAGE, AGRANDIS LE TROU AVEC UN PETIT CILLOU ROUGE À LA FLAMME. ③ DÉCOUPE DANS LE TONNAGE 2 RONDELLES DE 12% PERCÉES AVEC UNE ÉPINGLE. COLLE LES EN VEILLANT À CE QUE LE PALIER TOURNÉ LIBREMENT, SANS VOILER. ④ FAIS UN CROCHET CÔTÉ TÊTE D'ÉPINGLE. ENFILE LE PALIER, 2 PETITES RONDELLES (MM) OU HIEUX UNE PETITE PERLE EN VERRE, PUIS L'HELICE ⑤ RECOURBE LA POINTE EN U ET PIQUE LA DANS LE MOYEU.

**LE MODÈLE:** AVANT DE DÉCOUPER LA FEUILLE DOIT ÊTRE BIEN PLATE. DÉCORE AU BESOIN À TON GOÛT AVEC DES FEUTRES MARQUEURS. DÉCOUPE TOUTES LES PIÈCES, AVEC LE DOS D'UN COUTEAU, À LA RÈGLE. COLLE À L'INTÉRIEUR 2 RONDELLES EN CARTON FORT PERCÉES POUR LA BROCHE. **ASSEMBLE** LES PIÈCES DANS L'ORDRE DES RABATS MARQUÉS 1. 2. 3 ETC. **UN PAR UN.** VÉRIFIE QUE TOUT EST COLLÉ BIEN DROIT. FUSELAGE NON TORDU, SYMÉTRIE DES AILES, DE L'EMPENNAGE, DU TRAIN D'ATERRISSAGE ETC... COLLE LE NEZ.

CLAUDE  
WEBER

**MOTEUR:** RABOITE 2 ou 3 ÉLASTIQUES (JAUNE TRANSLUCIDE) POUR FAIRE UNE LONGUEUR DE 15 mm. LUBRIFIE LÉGÈREMENT AVEC DE L'HUILE DE RICIN. INTRODUIS L'ÉLASTIQUE AVEC UNE BAGUETTE FOURCHUE ET ACCROCHE LA BOUCLE AVEC UNE ALLUMETTE ARRONDIE. RENONTE QUELQUES TOURS, ÇA DOIT TOURNER LIBREMENT.

**SCHEMA DE MONTAGE**



C'EST FINI

**LE VOL:** C'EST LÀ QUE COMMENCE LE VRAI PLAISIR!

LANCE LE MODÈLE BIEN DROIT, EN LÉGER. S'IL PIQUE TROP, RELEVÉ LE BORD ARRIÈRE DE L'EMPENNAGE. S'IL MONTE, FAIS LE CONTRAIRE, QU'ENCORE COLLE DES PETITES MORCEAUX DE PÂTE À MODÉLER POUR ÉQUILIBRER.

APPRENDS "LE SENS DE L'AIR" LA COMMENCE L'ART ET LA SCIENCE DU VOL LIBRE. SI ÇA TE PLAÎT FAIS UNE ESCADRILLE AVEC LES PHOTOCOPIES QUI RESTENT OU DONNE LES AUX COPAINS ETSI LE CŒUR T'EN DIT CONSTRUIS UN BON PLANEUR POUR LES VACANCES. ETSURTOUT, FAIS PARTIE D'UN CLUB.

VOL  
LIBRE  
C'EST  
PLUS  
FREE  
FLIGHT

INDOOR  
NEWS

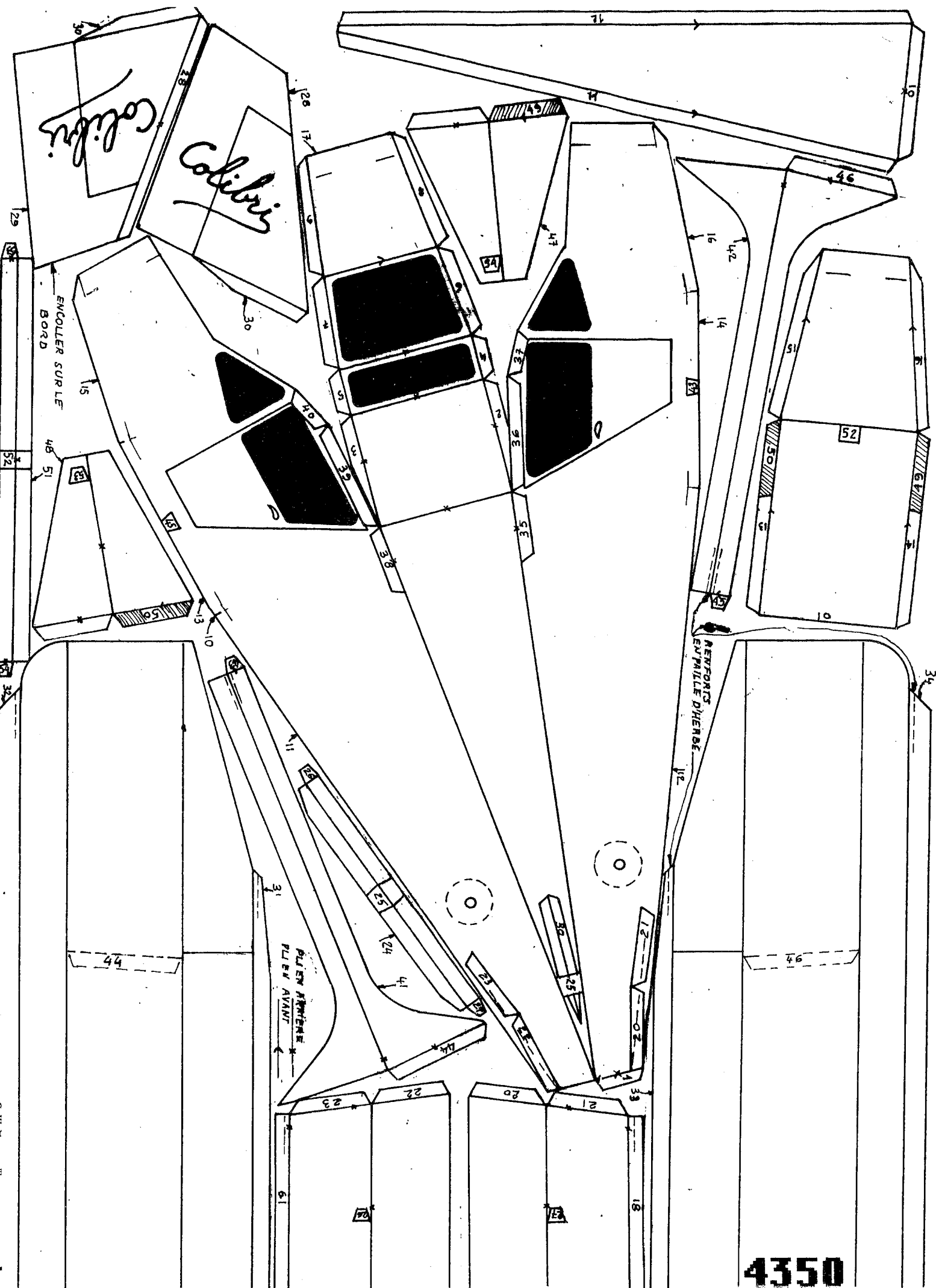
VOL D'Interieur  
Saalflug  
Indoor

Editeur  
Jorgen KORSGAARD  
Ahornweg 5

D 2397 ELLUND HANDEWITT  
W.Germany tél 04608 6899  
3 numéros par an mars, juillet  
novembre  
Scandinavie 45 Dkr  
Europe 50 Dkr  
Airmail out side Europe 60 Dkr  
INDOOR IS BEAUTIFUL

Participez au  
Courrier  
VOL LIBRE

ENVOYEZ VOS  
RESULTATS  
COMPLETS ET  
VOS COMPTES  
RENDUS A  
VOL LIBRE



4350



**Vol libre**

# Un ticket pour l'Argentine et les championnats du monde 89



(Photo DNA)

Albert Koppitz, de l'Aéro-Club d'Alsace (Les Rapaces de l'III) vient de participer brillamment au concours de sélection, en vue de la formation de l'équipe de France pour les championnats du monde 1989 en Argentine (mois de mai). Ce concours s'est déroulé les 1<sup>er</sup> et 2 octobre à Issoudun dans des conditions difficiles sur 14 vols, par grand vent. Terminant à la deuxième place — à une seconde du premier dans la catégorie F1B (wakefield), il fera partie de l'équipe de France qui aura la composition suivante :

F1A (planeurs) : Lionel Braud (Poitiers), Alain Delassus (Lille), Jean-Luc Drapeau (Niort).

F1B (wakefield) : Louis Dupuis (Châtelleraut), Albert Koppitz (Strasbourg), J.-Claude Cheneau (Saintes).

F1C (motomodèles) : Michel Iribarne (Saintes), Alain Roux (Thouars), Bernard Boutillier (Bourges).

Par ailleurs, Albert Koppitz a une saison 88 exceptionnelle derrière lui : 1<sup>er</sup> au Critérium international du Nord (Cambrai), 1<sup>er</sup> au concours international d'Arnhem (NL), champion d'Europe par équipes à Zrenjanin (YOU), 10<sup>e</sup> aux championnats de France. L'ensemble de ces résultats lui vaut actuellement la 5<sup>e</sup> place au classement international de la FAI pour la coupe du monde 1989.

Je viens de recevoir de la FFAM le classement définitif, complet et détaillé, de toutes les épreuves inscrites au dernier CH. de France 88 à Ambérieu.

Je suis très désagréablement surpris d'apprendre après coup, que les trois catégories -MONOTYPE-MAQUETTE 66 -WAKE ANCIEN - étaient considérées "Catégories hors championnat"... c'est scandaleux....!

En effet, lorsque nous avons été avisé par la FFAM de nos qualifications dans les différentes catégories inscrites à ce CH. de France 88 il n'a été mentionné nulle part, ni fait allusion à aucun moment, ni dans les convocations, ni dans le bulletin d'engagement à 35 F par catégorie, ni dans le programme de déroulement des épreuves, ni dans LE REGLEMENT CONCERNANT CE CH. DE FRANCE 88, que ces trois catégories seraient courues et classées "Hors Championnats".

Que penser de cette façon peu élégante de procéder vis à vis de modélistes intéressés! Ce n'est pas du tout encourageant et peu "fair play" c'est le moins qu'on puisse dire.

Cela m'amène à la réflexion suivante :

POURQUOI au moment de la lecture du palmarès et remise des prix, les lauréats des catégories Maquette 66, et wake Anciens (catégories hors championnats !!) ont-ils eu le droit et l'honneur de

**MONTER SUR LE PODIUM**

**RECEVOIR DES MEDAILLES et COUPES ....**

alors que les lauréats de la catégorie MONOTYPE se sont vus privés (les seuls de tout ce CH. de France 88) de :

**MONTER SUR LE PODIUM**

**RECEVOIR COUPE ET MEDAILLE**

**RECEVOIR LE CHALLENGE MUSSAT** (réservé à cette catégorie Monotype)

POURQUOI cette discrimination pour le Monotype ....!

Mr. Paul FREDERICQ

47140 PENNE d'AGENAIS

# FREE FLUG WERBUNG

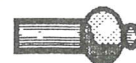
Auf den letzten Seiten dieser Ausgabe finden Sie einige Zeichnungen, von Georges Matherat, die zur Werbung für den Freiflug dienen. Die deutsche Fassung finden Sie in Thermiksense.

FIRST IN QUALITY AND PERFORMANCE SINCE 1978

**CHAMPION MODEL PRODUCTS**  
FREE FLIGHT MODEL AIRPLANE KITS AND ACCESSORIES

880 CARMEN COURT  
LA VERNE, CALIFORNIA 91750  
(714) 599-3348

**4351**



Sylvester KUJAWA - le meilleur des Polonais Dietre Siebenmann (CH) se prépare à accrocher son écheveau . Nouveauté hélice à contour en fibre de carbone , moulé sur forme sans longerons.

Jim RICHMOND - rajoute une épingle (c'était prévu ) pour faire le poids.

Bud ROMAK - un départ difficile ! remarquer le vrillage positif de l'aile gauche sous l'effet du couple moteur , et la crispation correspondante de la main du modéliste .

Un déprt de CZECHOWSKI Pologne .

Recto . ch. des pays socialistes:

Sylvester KUJAWA- (Pol)

C. MANGALEA (Roum) -Alexandre ROMASZEW (URSS) et Marek NAWOCKI (jnr)Pol

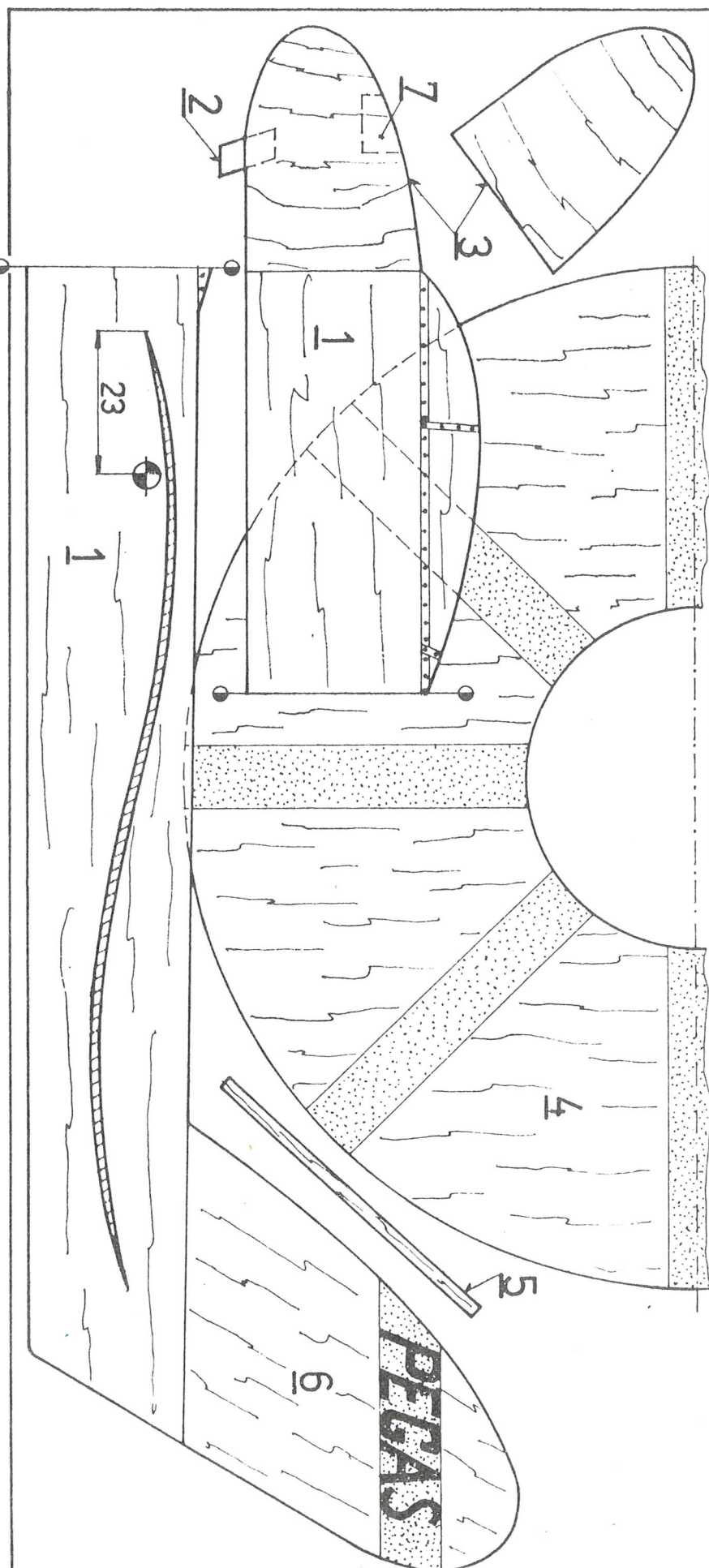
## **PUBLICITE** **pour le** **VOL LIBRE**

vous trouverez en dernières pages des croquis de notre ami Georges MATHERAT, qui en disent plus long que beaucoup de discours, sur le Vol Libre , à répandre partout.....

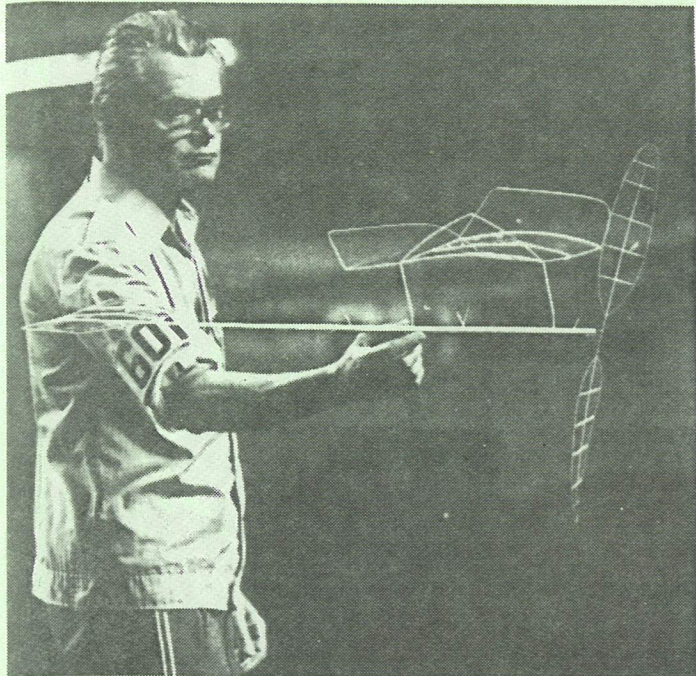
## **PUBLICITY** **for** **FREE FLIGHT**

**4 pages by**  
**Georges**  
**MATHERAT**

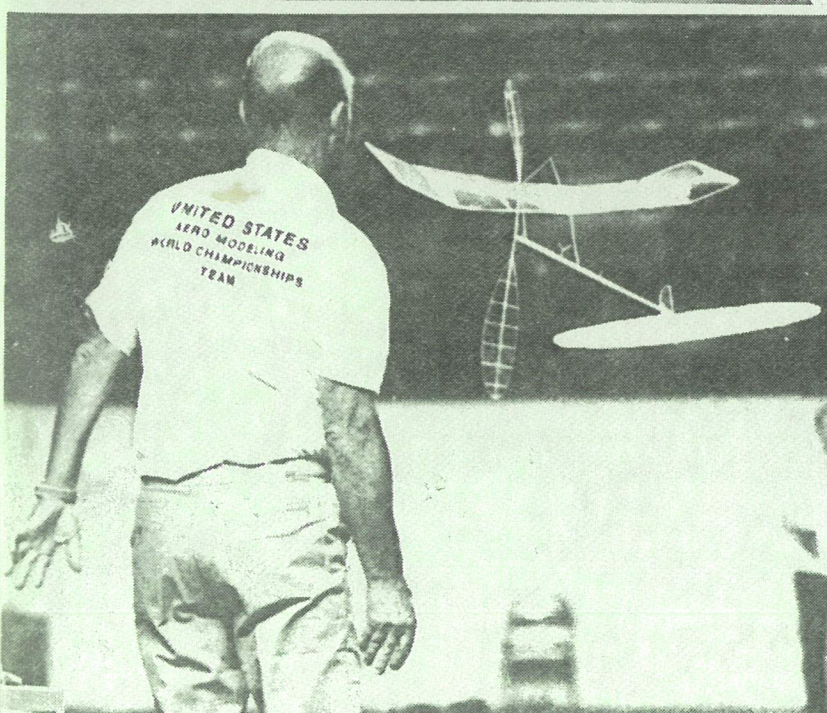
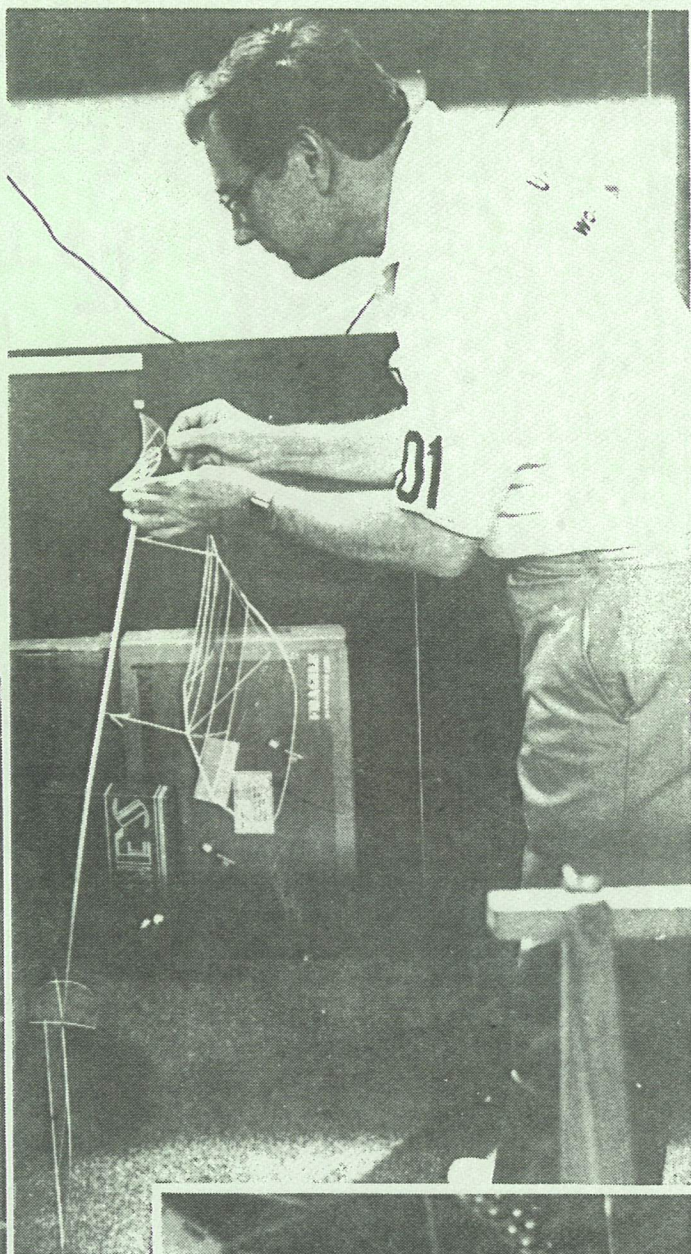
PAGES - 4357 - 4358 -  
4359 - 4360. -



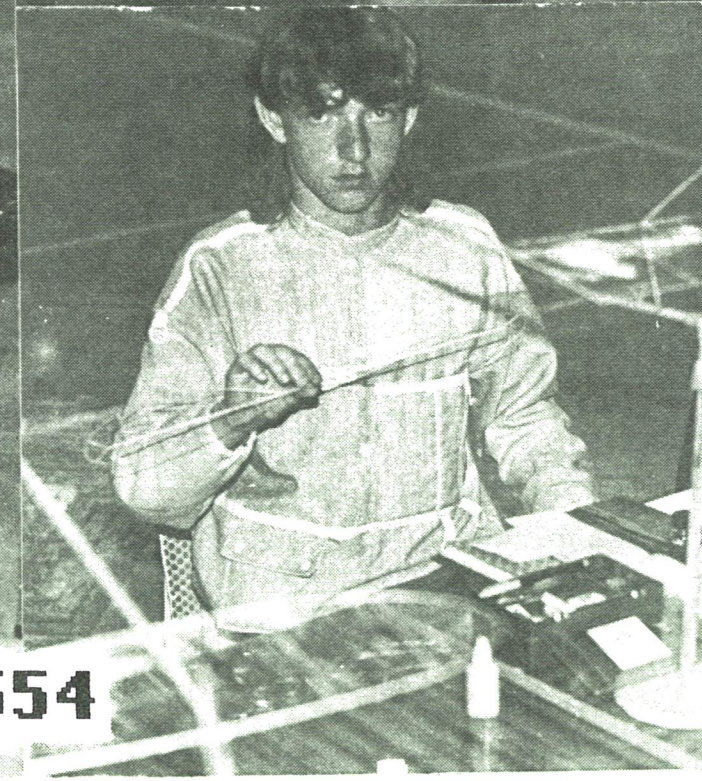
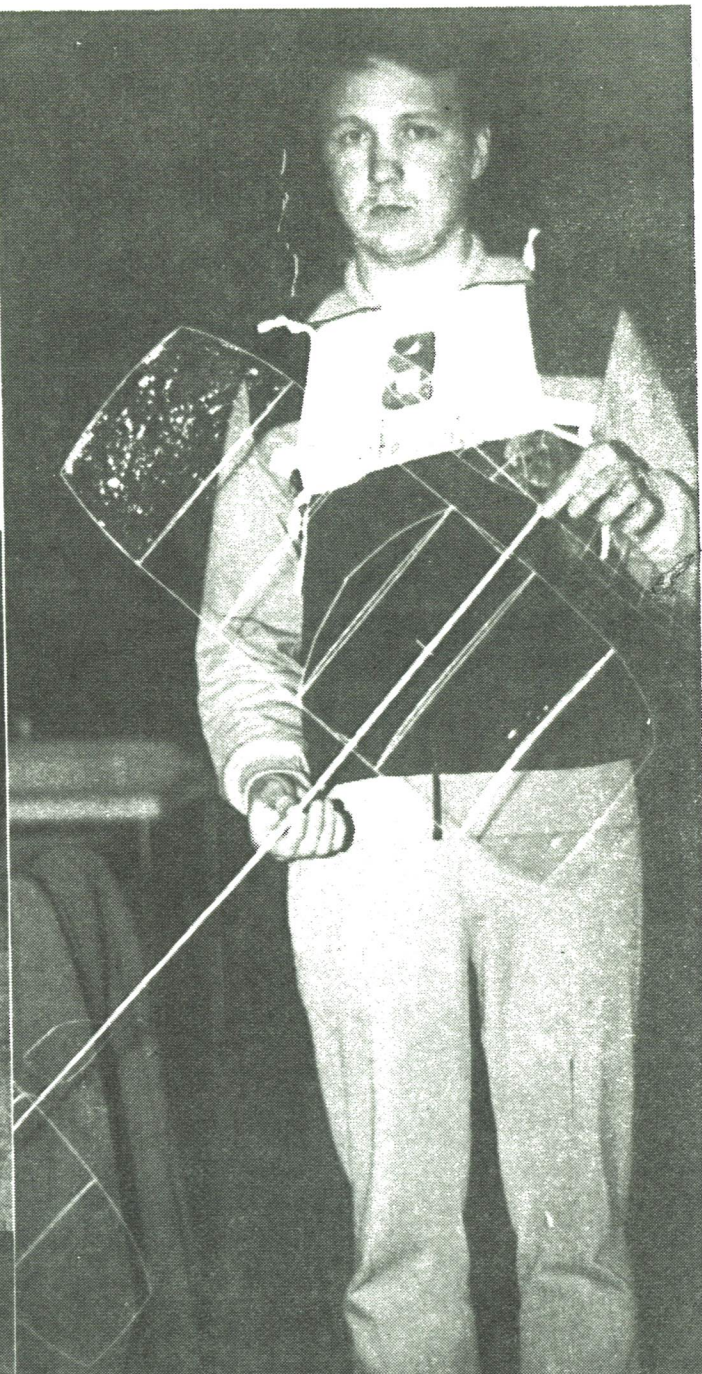
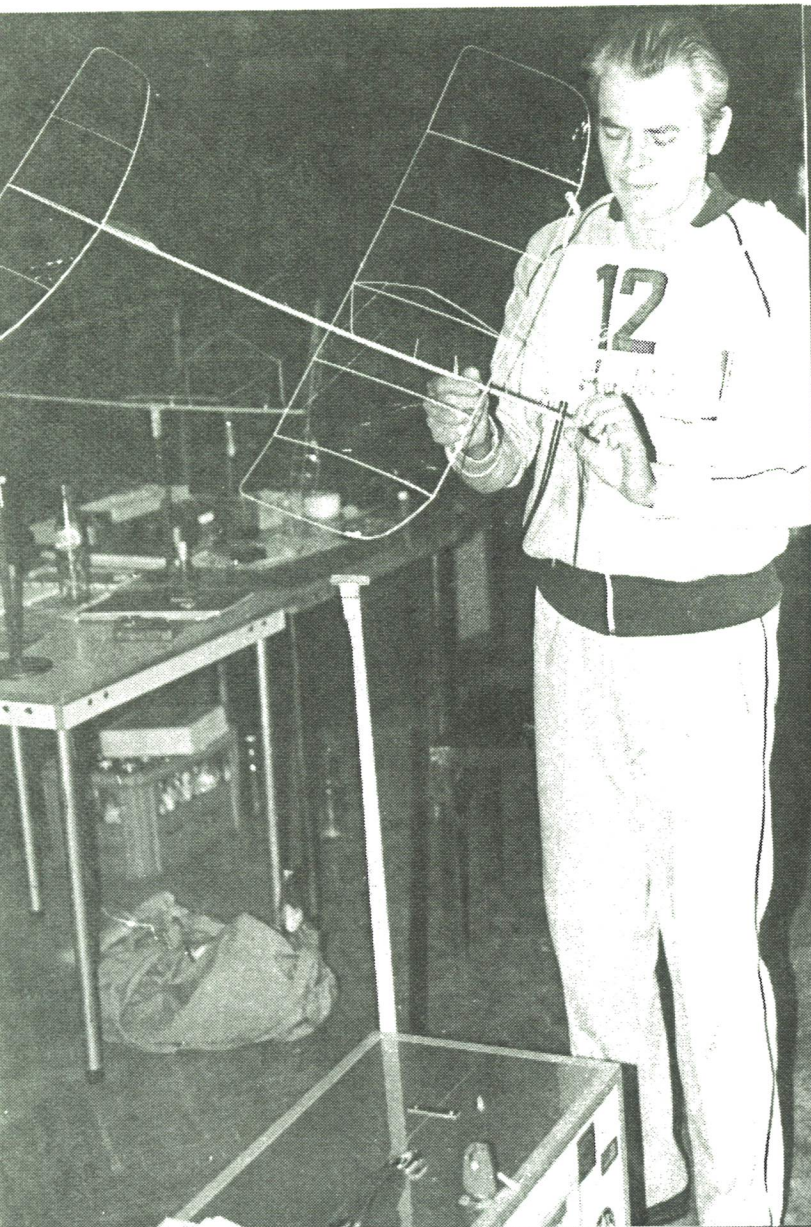




# INDOOR



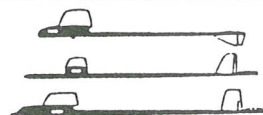




4354



# 3RD PACIFIC FREE FLIGHT CHAMPIONSHIPS: N.Z. 1990



## NEW ZEALAND



**AUCKLAND** Largest city in N.Z.  
Host city for Commonwealth  
Games, 24th Jan.- 3rd Feb. 1990  
International Airport.

### North Island

**TAUPO** Lakeside tourism centre  
Trout fishing, boating, plenty  
of tourist accomadation. 32km  
(20 miles) easy drive on State  
Highway to Rangitaiki.

**BAY OF ISLANDS** Scenically very  
attractive. Sub-tropical coves,  
bays & islands. Gamefishing.  
'Birthplace' of N.Z.

**ROTORUA** World reknown tourist  
attraction. Centre of geo-  
thermal activity, geysers, mud-  
pools etc. Maori cultural centre.

**RANGITAIKI** Very large & open  
Free Flight site. Venue for  
North Island F.F. Champs.  
27th & 28th Jan. 1990. Camping  
and cabin accomadation &  
restaurant at edge of field.

**CARTERTON** A small farming service-  
town on the Wairarapa plains.  
Excellent and often used venue for  
N.Z. Nationals. Venue for 3rd  
PACIFIC FREE FLIGHT CHAMPS, 4th &  
5th Feb. 1990. World Cup event.

**PICTON** Southern terminal for  
inter-island ferries.

### South Island

**WELLINGTON** Capital of N.Z.  
Regular vehicular and passenger  
ferry service to South Island.

**CHRISTCHURCH** Largest city in the  
South Island. An 'English' style  
cathedral city situated on the  
Canterbury Plains. Venue for N.Z.  
Nationals Dec. 29th 1989 - 2nd Jan.  
1990. F/F World Cup event 1989  
for classes F1A, B & C. Dec. 29th  
& 30th 1989.

**QUEENSTOWN** An extemely popular  
attraction for visitors to N.Z.  
Alpine scenery, walking/hiking  
Jet-boating on Lake TeAnau.

VOL 138

DRIVING DISTANCES BETWEEN PLACES SHOWN - Shortest practical route using  
State Highways. Speed limit 100km/h.

AUCKLAND to BAY OF ISLANDS	247 km	153 miles	approx. 4 hours driving
to TAUPO	279 "	173 "	" 4 " "
to ROTORUA	235 "	146 "	" 3 1/2 " "
to RANGITAIKI	311 "	193 "	" 4 1/2 " "
to CARTERTON	634 "	394 "	" 8 1/2 " "
to WELLINGTON	657 "	408 "	" 9 " "
WELLINGTON to CARTERTON	85 km	53 miles	approx. 1 1/2 hours driving
to RANGITAIKI	410 "	255 "	" 5 1/2 " "
to TAUPO	378 "	235 "	" 5 " "
CHRISTCHURCH to PICTON	350 km	217 miles	approx. 5 hours driving
to QUEENSTOWN	487 "	302 "	" 7 " "

— Photos: Sean 15005 —



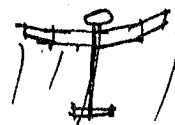
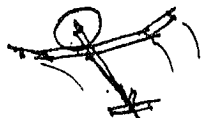
**VOL LIBRE**

**4356**



# VOL LIBRE

## modélisme



les  
caout-  
chouc!

les  
planeurs!

les  
moto-  
modèles!

AH!

OH!

EH!

## la technique et le sport

- POUR PROLONGER LE MODELISME SCOLAIRE :
  - POUR VARIER LES PLAISIRS DES AMIS DE LA TÉLÉ :
- un sport de compétition pur et dur**  
3 catégories décrites plus loin (il y en a d'autres!)

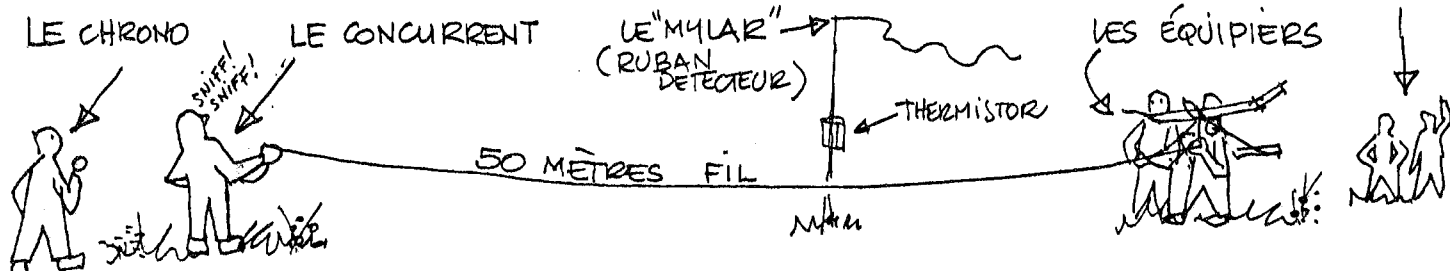
**CONTACT:**

**VOL LIBRE :**

16 chemin de beukenwoerth  
68000 strasbourg  
robertsau n°55 pages  
bi-mensuel pour abonnement  
international - bourre de technique et astuces!

# LES PLANEURS

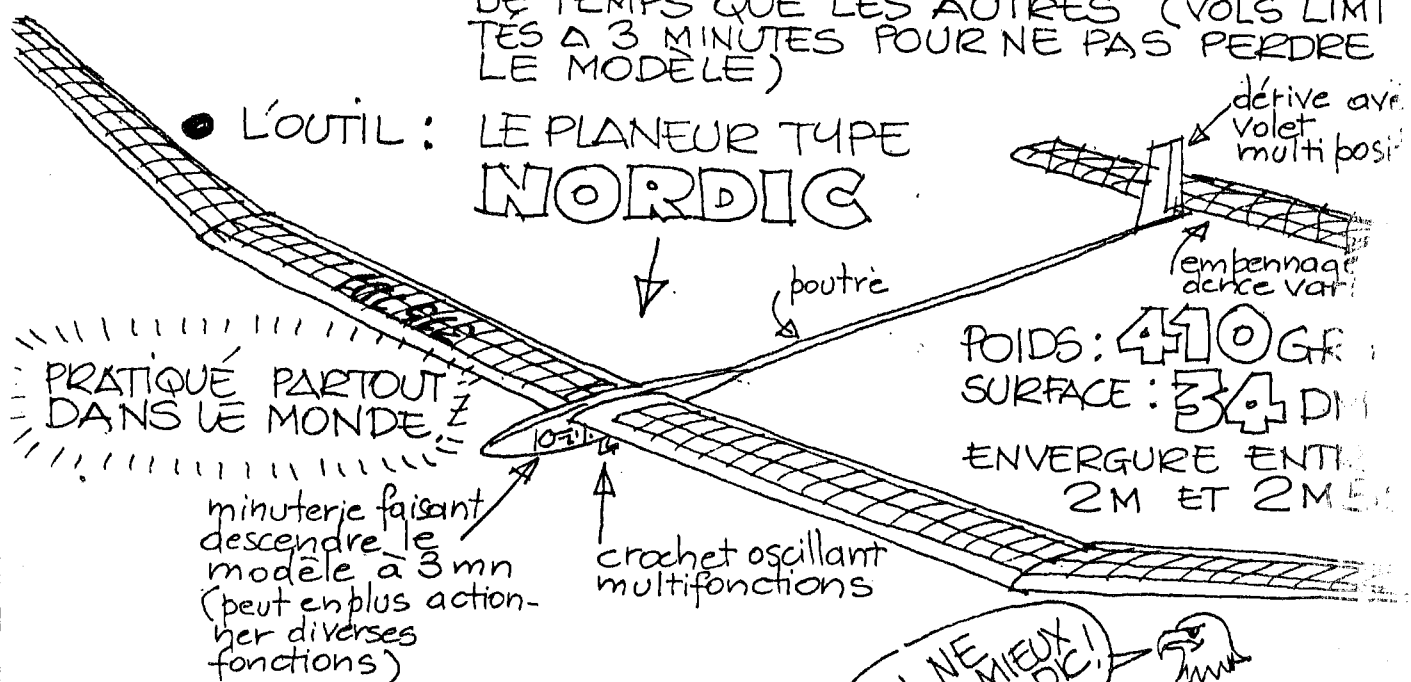
## LA CLASSE SILENCIEUSE !



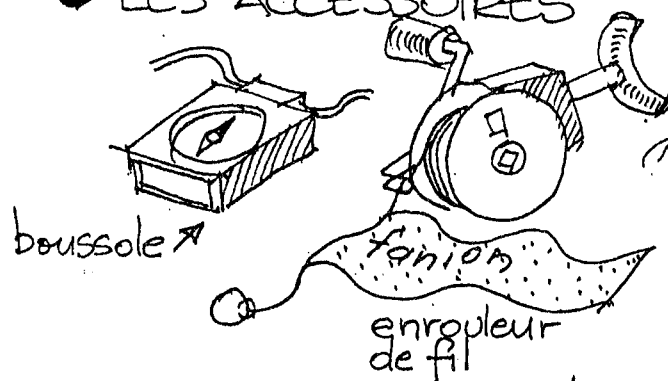
### SPORT D'ÉQUIPE !

- LE JEU : EN 5 OU 7 LANCEURS, TOTALISER PLUS DE TEMPS QUE LES AUTRES (VOLS LIMITÉS À 3 MINUTES POUR NE PAS PERDRE LE MODÈLE)

- L'OUTIL : LE PLANEUR TYPE NORDIC

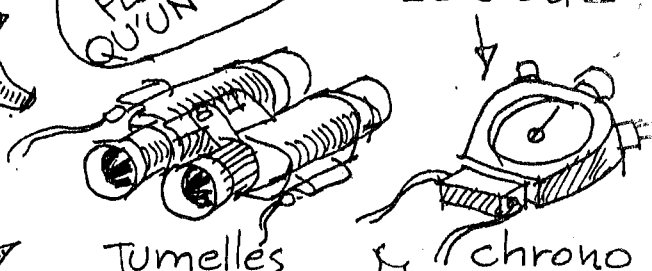


- LES ACCESSOIRES

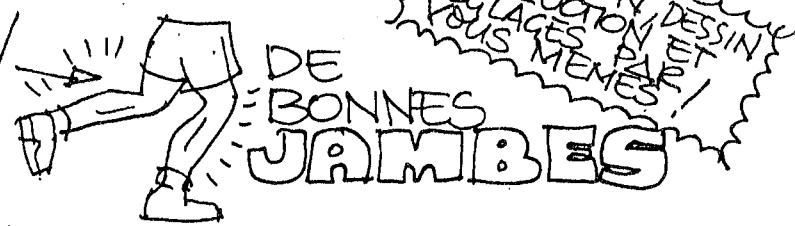


RIEN NE PLANE MIEUX QU'UN NORDIC!

- LE JUGE !



- INDISPENSABLE !



- POUR MAINTENIR EN L'AIR LE PLANEUR TANT QU'ON N'A PAS TROUVÉ D'ASCENDANCE
- POUR RÉCUPÉRER LE MODÈLE, PARFOIS TRÈS LOIN S'IL Y A DU VENT - PANTOUFLARDS S'ABSTENIR !