



VOL LIBRE

70

1

DECEMBRE
JANVIER

88 89

4301

VOL LIBRE

BULLETIN DE LIASION

A. SCHANDEL

16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG ROBERTSAU

Sommaire

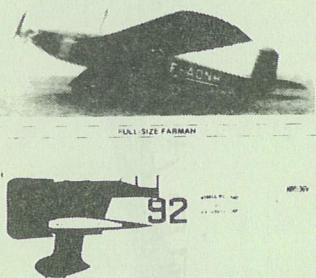
70

- 4301- Koppitz -Levenent Ch. Europe 88
- 4302- Sommaire
- 4303- Nervure d'Or 88 Victor Tchop
- 4304- Réunion CIAM 12/88
- 4305- "Hokusokus" 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 F1C 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-F1D 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 tchèqueImages 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 F1C.....
- 4357-58-59-60 Pages de publicité pour le VOL LIBRE de Georges Matherat.

INTERNATIONAL
Peanuts & Pistachios

VOLUME NUMBER THREE COMPILED BY BILL HANNAN



INSPIRATION FOR BUILDERS OF SMALL SCALE FLYING MODELS

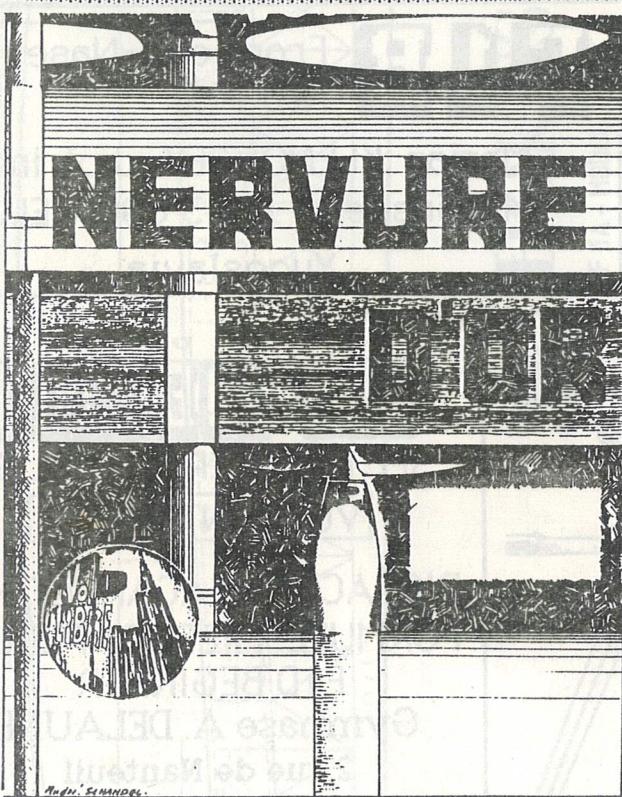
W.C.HANNAH
GAPHICS.
PO. BOX A
ESCONDIDO
CA 92025
USA

VOL LIBRE



VOL LIBRE

NERVURE
D'OR
1983
VICTOR
CHOP



NERVURE D'OR
GOLDEN RIP
GOLDENE RIPPE

- | | |
|------|-------------------------|
| 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) |

CLÉM

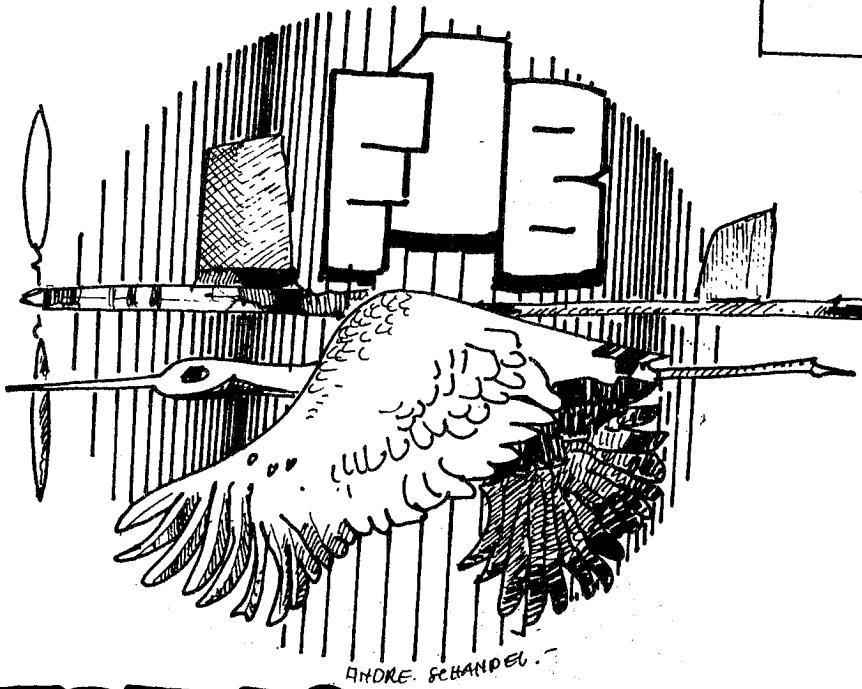
Réunion de la CIAM 1er et 2 décembre 88

-Tout d'abord une mauvaise nouvelle: Le Championnat d'Europe Indoor qui devait se 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 spatiaux 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 YCC pour la vitesse, le team et le combat, également pour le pylon racing.



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>> road >>sheet>> Mat

BESCHI

MODELLTECHNISCHE FERTIGUNG

Bernhard Schüssler
Offenbacher Str. 29
D- 6052 MÜHLHEIM a/M.

Baupläne-Baukästen-Elektroflug-Saalflug-Magnetsteuerung-Fertigrümpfe-Fertigflächen-Hochstarttrolle-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

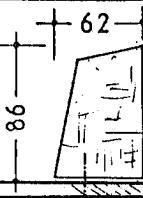
PARMENTIER Alain 54 rue des
Caillots 93100 MONTREUIL

VOL LIBRE

54%

23

RONYTUBE "TSCHOP"



145

160

652

95

22

GLASENDE

694

410

110

HOKUSPOKUS 88

F 1A - MODELL VON

Fritz Wilkening



4305

— TEXTE PAGE 4310. —

GLAS 25G, 45°

CFK

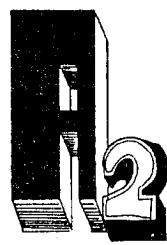
KIEFER

SPERRHOLZ

BALSA

KIEFER

KIEFER



25

70

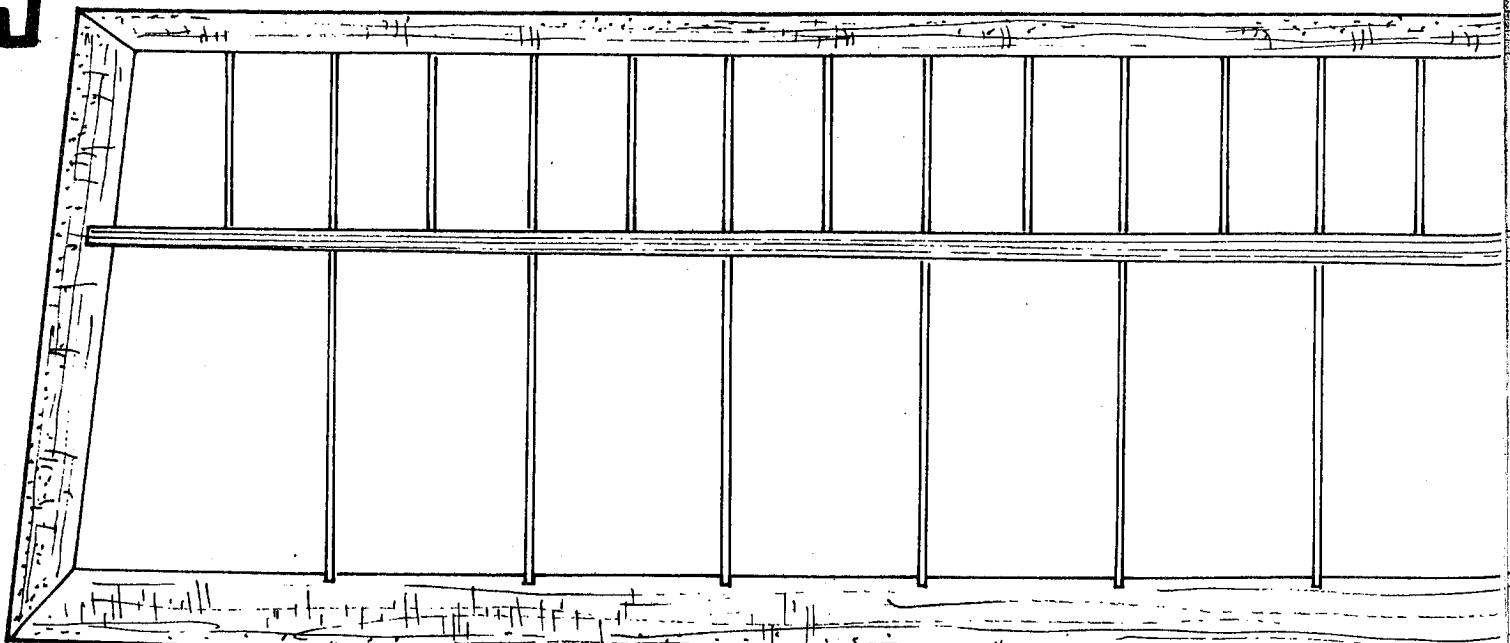
520

M. 1:1, 1:5

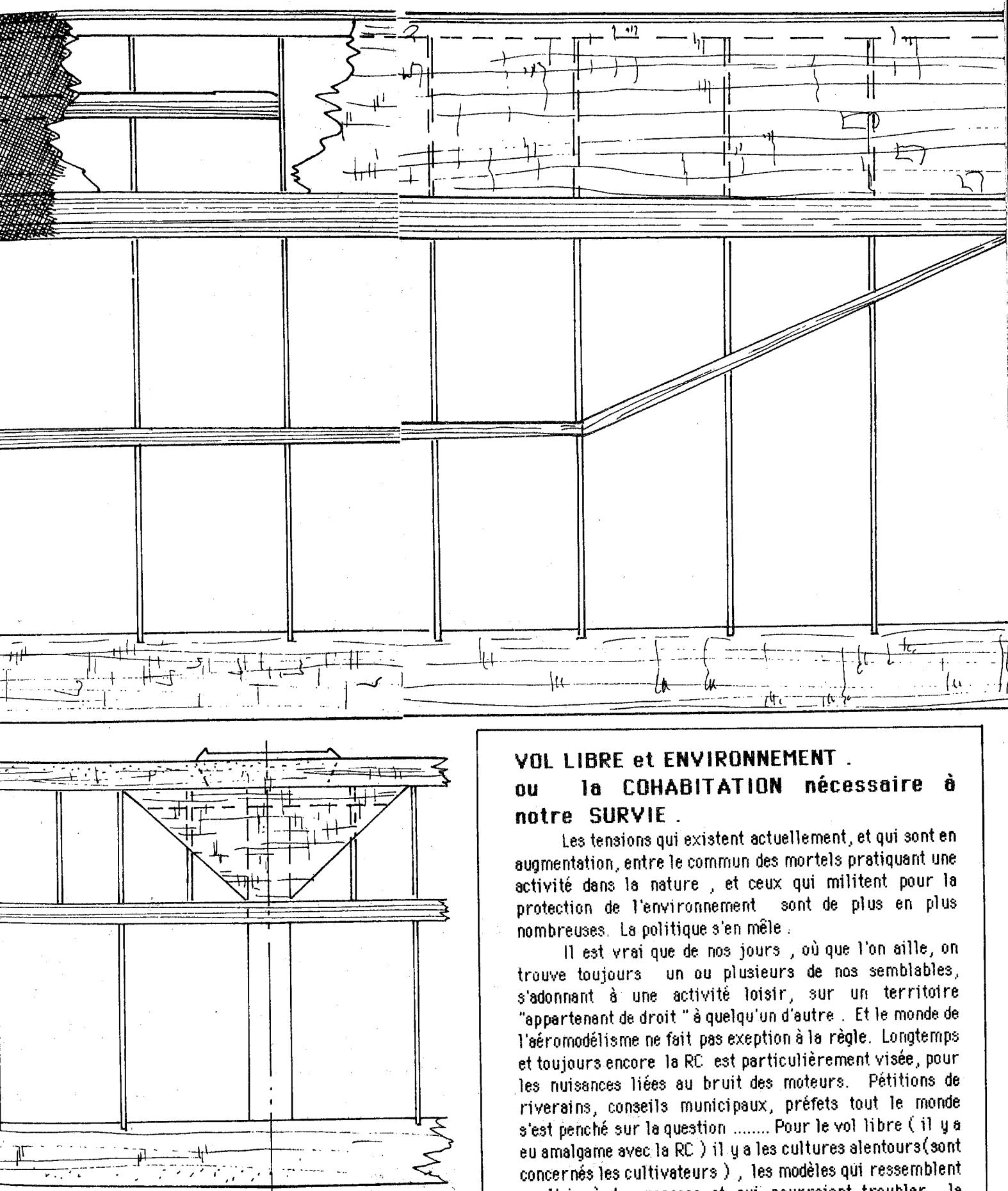
150

ВИКТОРА ЧОПА

VOL LIBRE



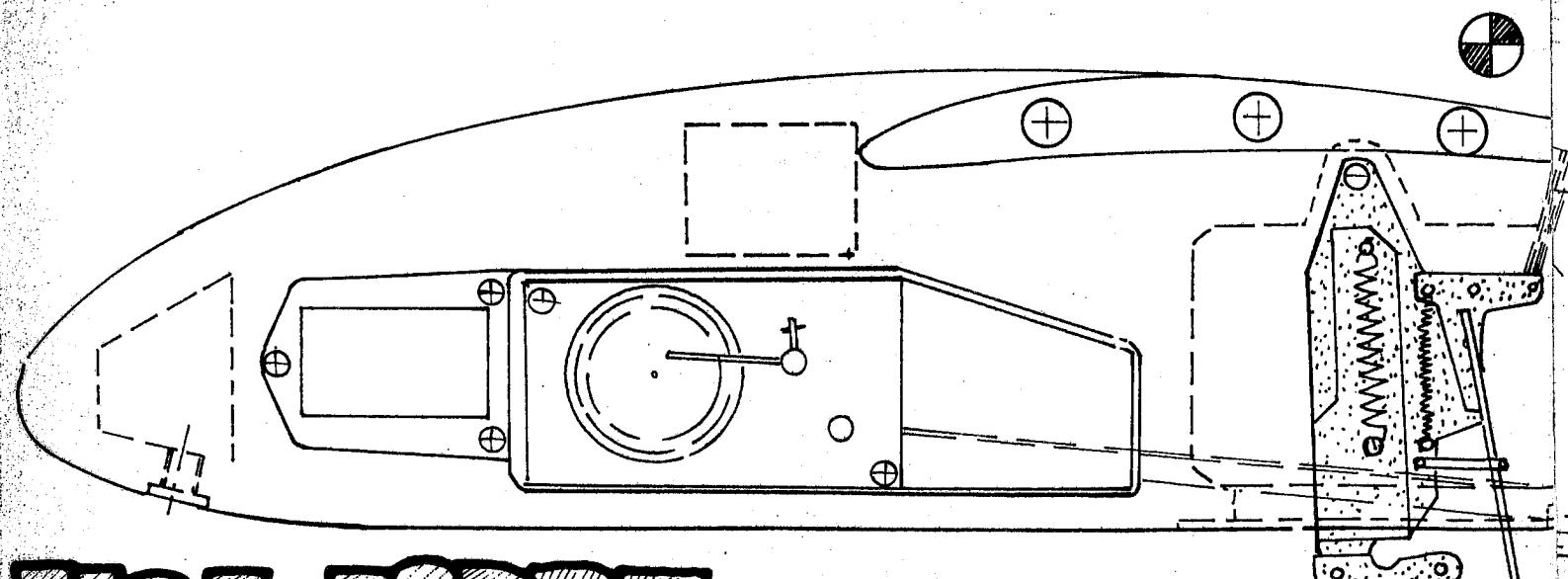
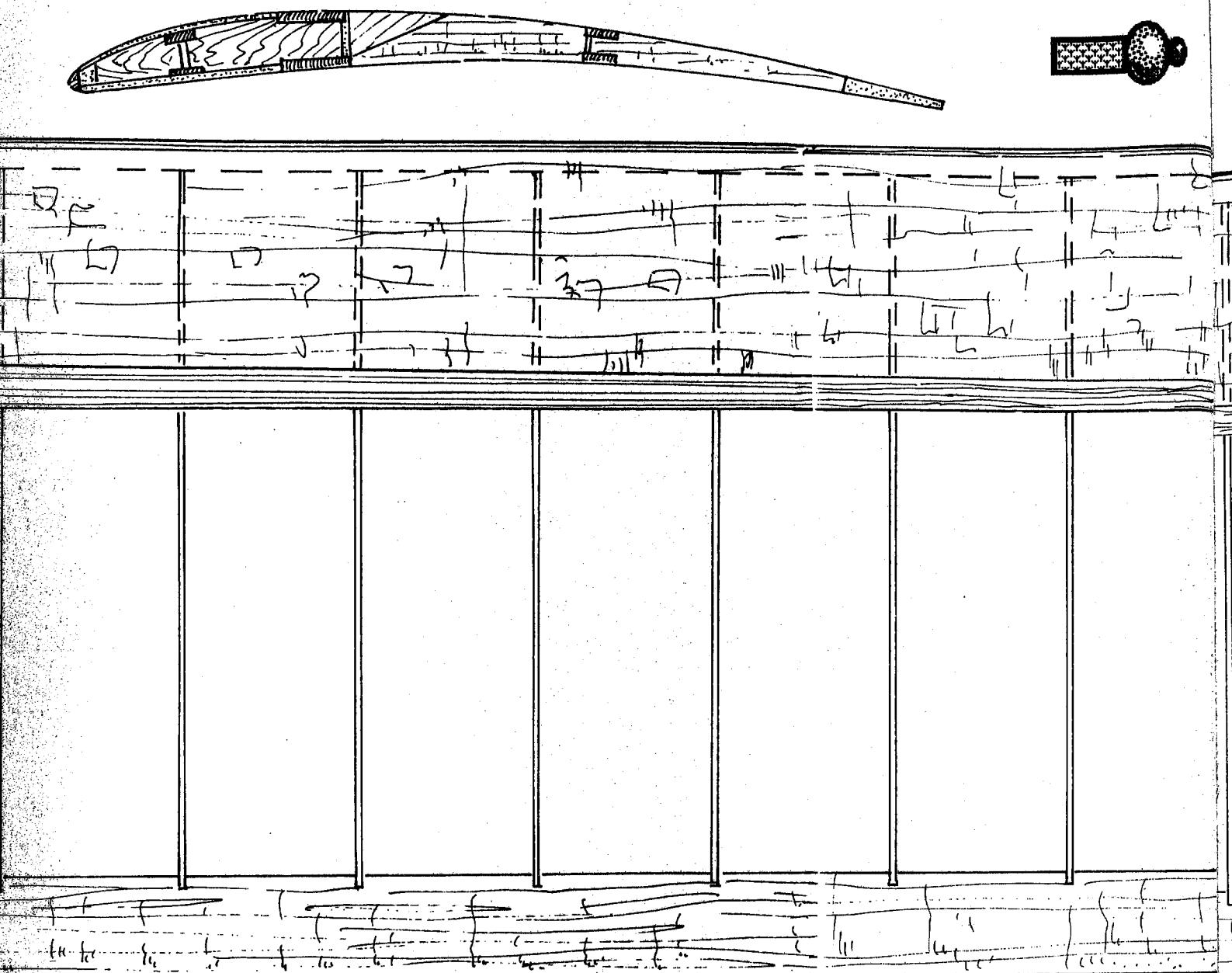
4306



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

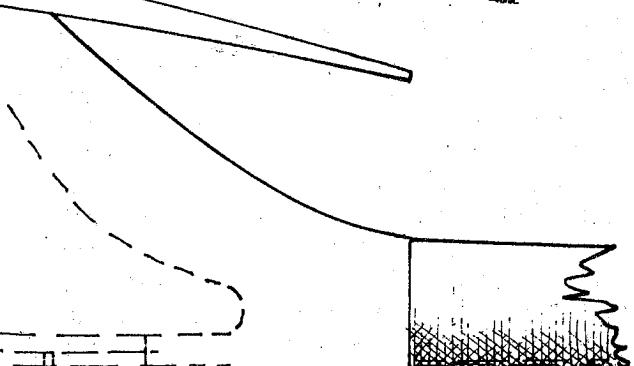
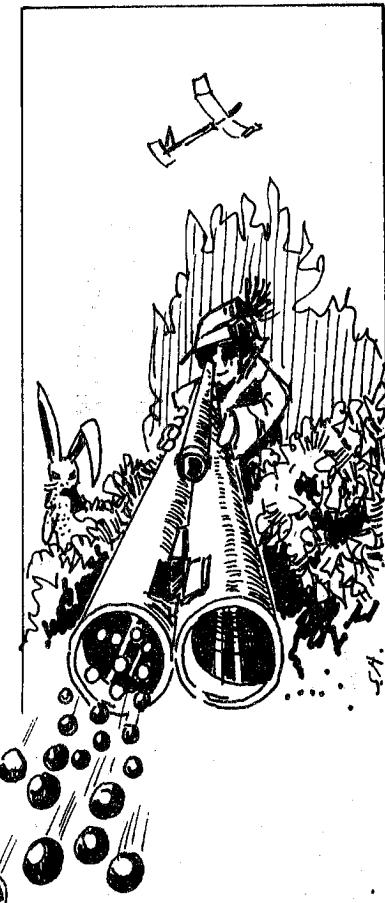
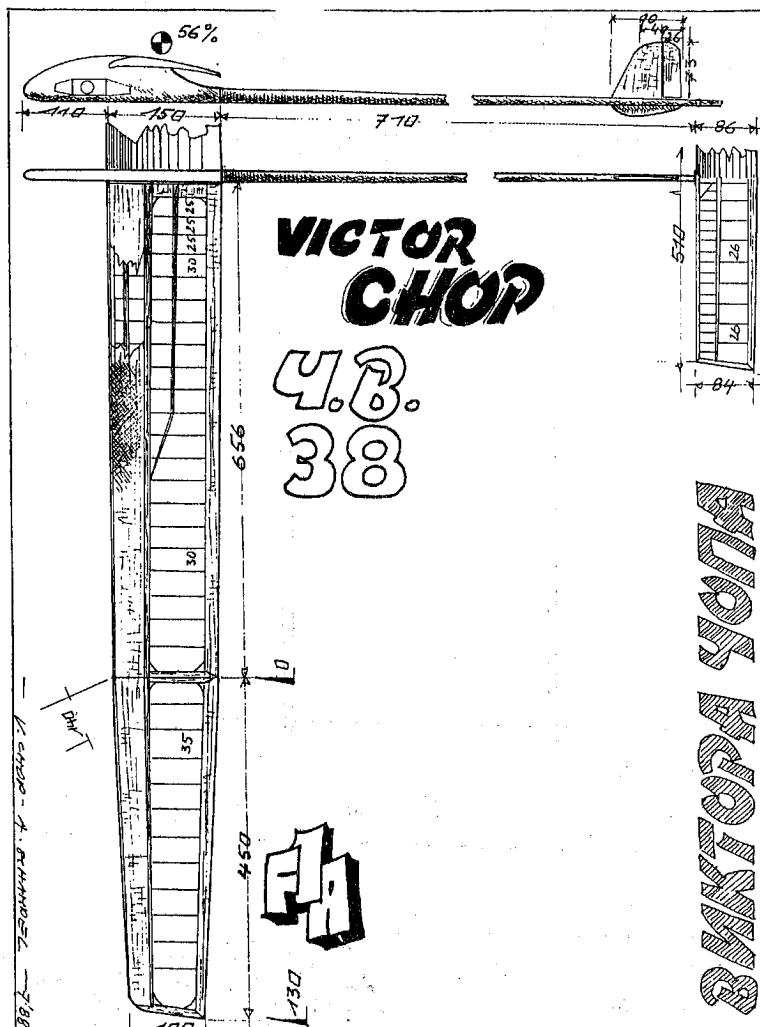
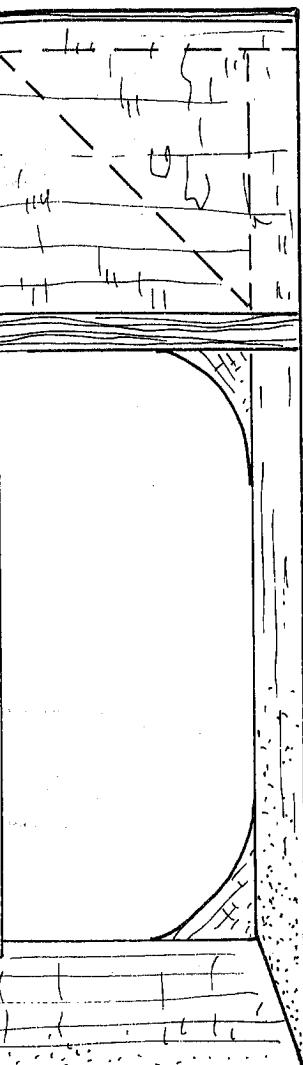
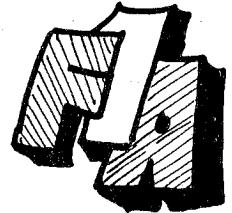


WOL LIBRE

4308

CHOP

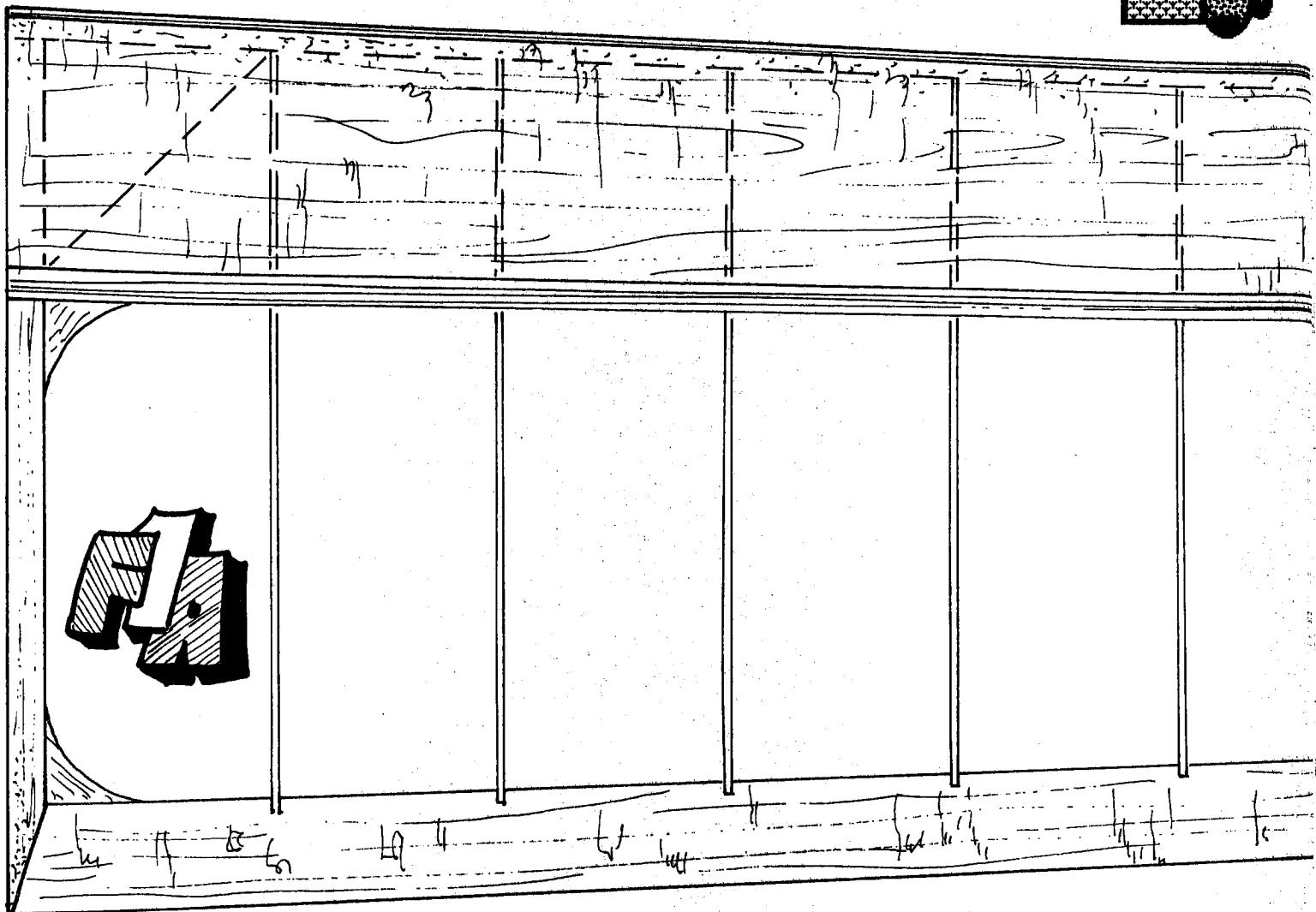
URSS



4309

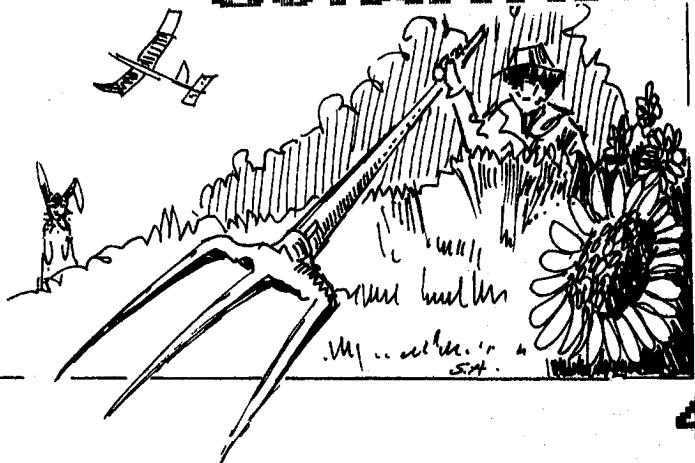
couvaison d'oiseaux.... (est concernée la protection de la nature) , les modélistes battant la campagne pour récupérer leur modèle (sont concernés les chasseurs) Avouez que l'affaire est assez compliquée, et encore on n'a pas parlé d'autres activités aéronautiques (parachutisme, vol grandeur ...etc) 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 terrains 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



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 !

**Alfredo
Silfornabel**



HOKUSPOKUS PAGE 4306

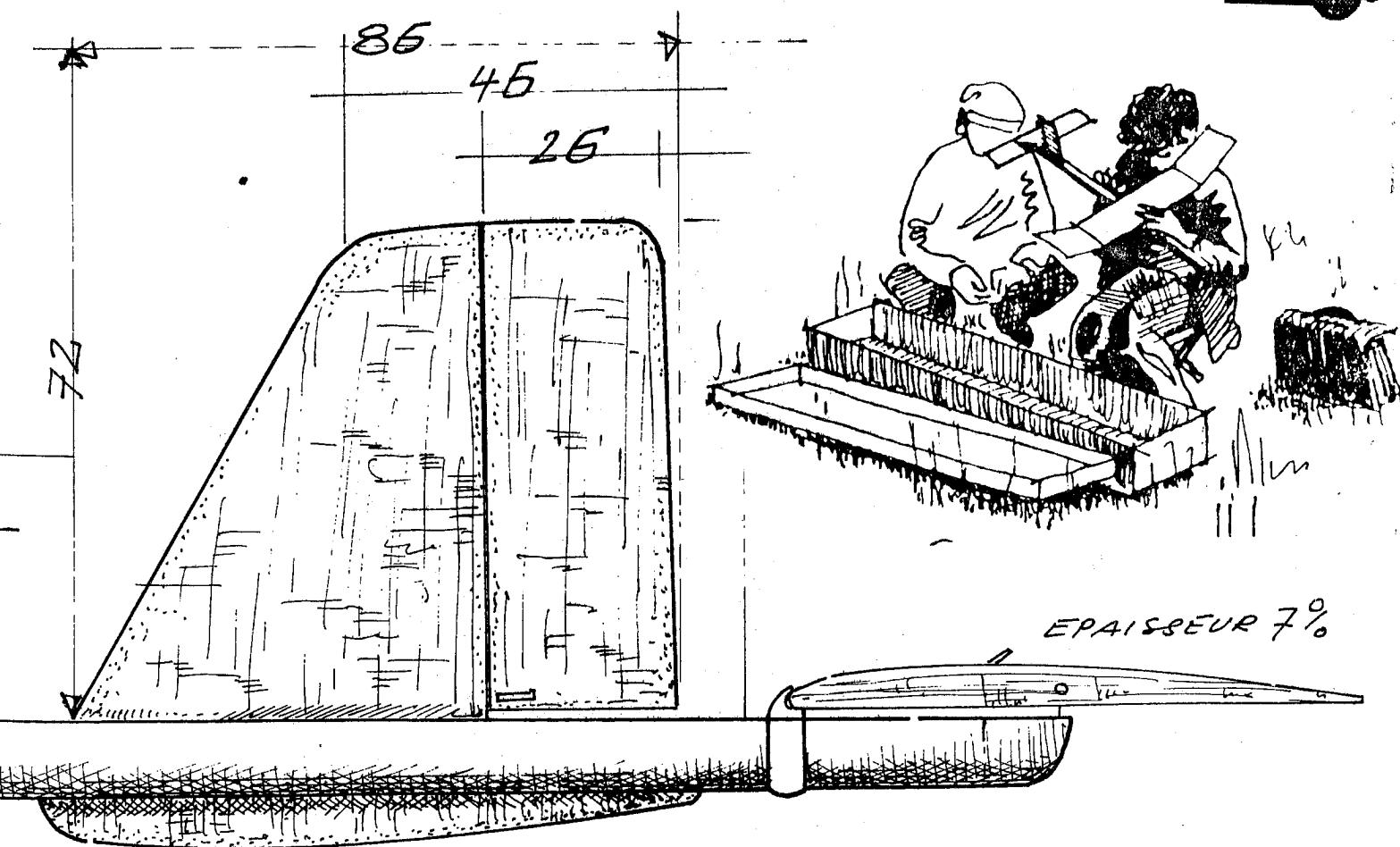
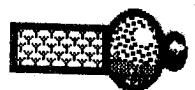
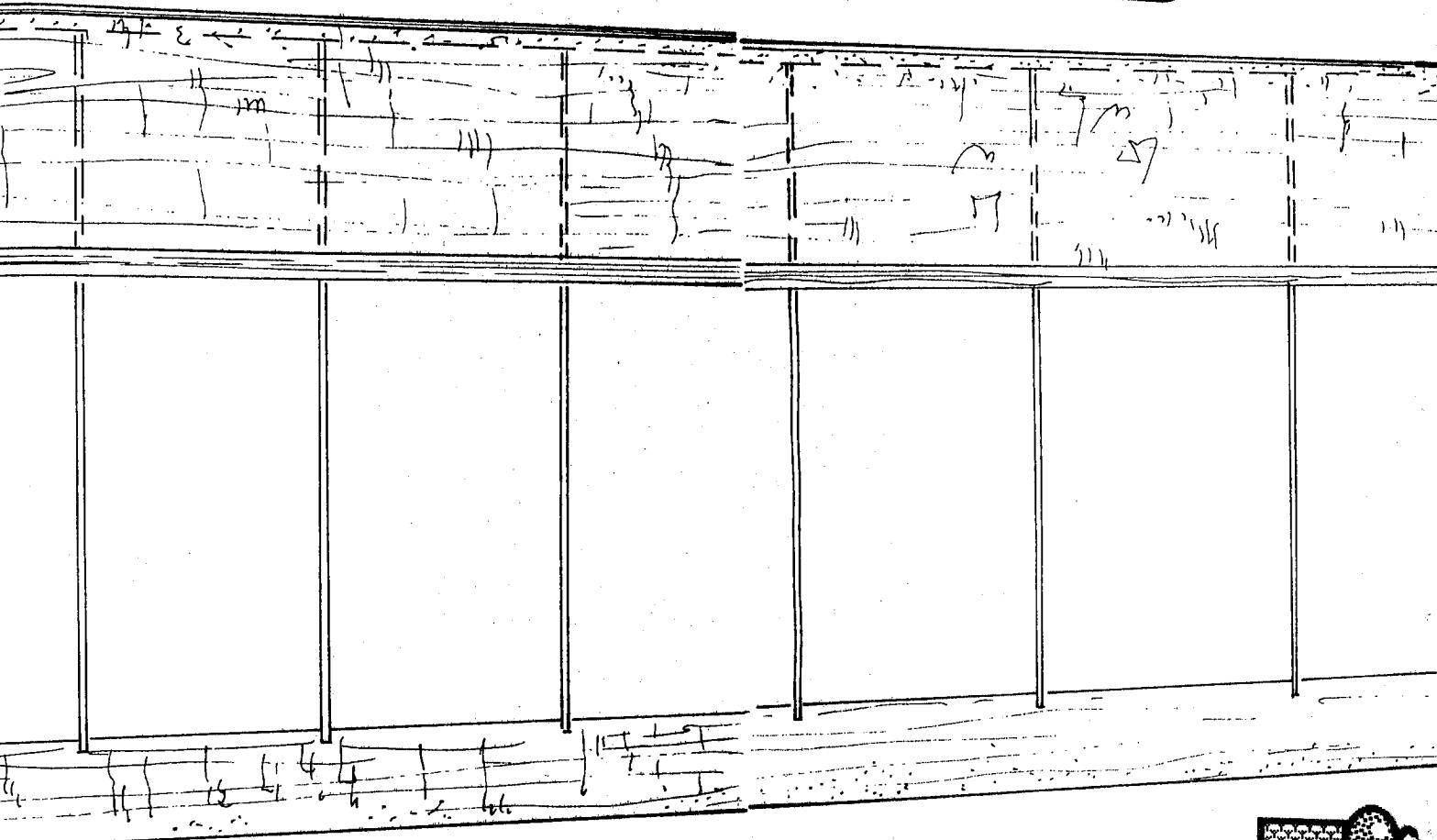
FRITZ WILKENING

Hokusokus 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 .

Hokusokus , 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. Stabilo 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.

VOL LIBRE

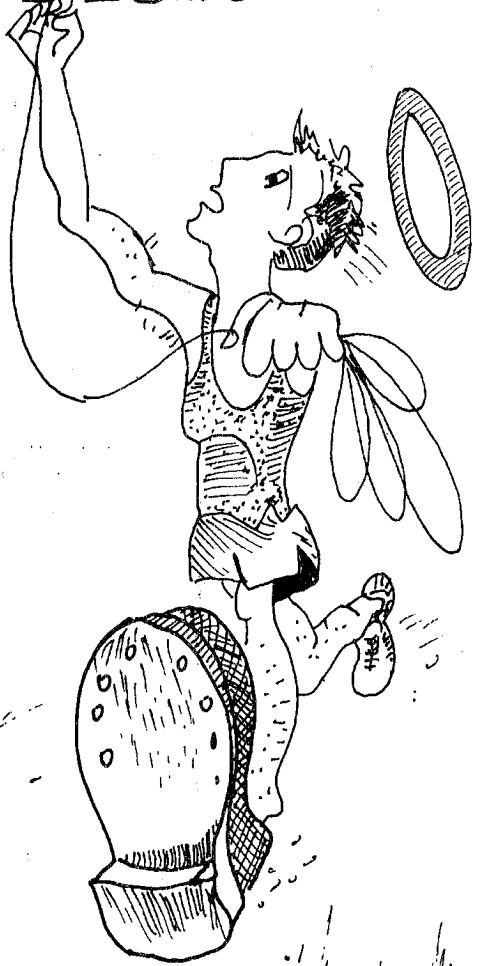


4311

ЦСТКАМ СССР

4/83

CHAMPION DU MONDE 87 CHAMPION D'EUROPE 88



WOLFGANG FISCHER

4312

1,5° BAS.

△

15
205

四二〇

10

400

AIRES:

AILE 15,6 dm²
STAB - 3,3 dm²
18,9 dm²

CLASSES.

FILE: 669
STAR: 8

STAB : 8
FUS : 52
HEL : 11

HEL : 46
FIN : 2

1929

30

414.

► 4° DROITE HELICE $\phi 600$

NOTEUR: 16 brins - 6x1 - 320 tours
18 " 6x1 - 280 "

TRIKA

AUCUN VILLAGE

TILKA

modèle Wakefield, pour débutant fut développé par Bror Eimar (5) à partir de 1973. Ce modèle fut déclaré parmi les dix meilleurs modèles de l'année par la NFFS en 1987.

Les modifications successives furent minimes par rapport au l'original. La plus importante fut l'introduction de l'hélice Brocklehurst en 1979.

La montée devrait se faire à grande vitesse et sur la pente la plus raide !

Différents profils de stab ont été essayés, certains à intrados plat. Celui qui fut retenu donne surtout sa pleine mesure dans la partie finale de la montée, et durant le plané. Un léger tilt du stab. Les panneaux centraux sont à double entoilage, pour plus de rigidité. Pas de vrillage, encore que pour les dièdres il peut être légèrement négatif. Un turbulisateur n'est pas nécessaire.

L'incidence variable est commandée par un levier spécifique sur minuterie au bout de 4 à 5 s. Cette IV n'est cependant nécessaire qu'avec un excellent caoutchouc et un remontage à fond ! B.Eimar estime qu'un remontage à 340 tours est idéal.

Le modèle se trouve en kit (très bien exécuté par ailleurs) en Suède chez Modell Podukter.

4313

NEWHAM

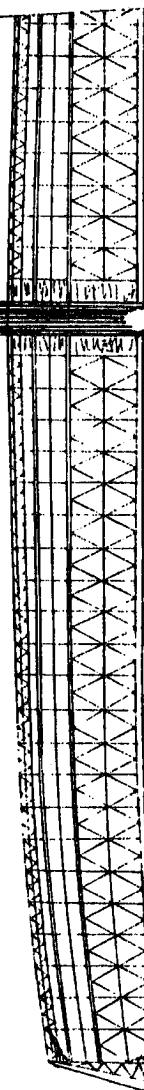
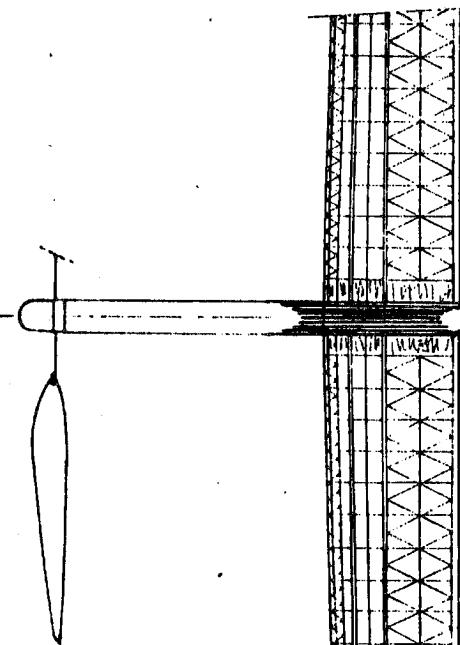
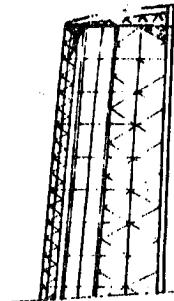
BERNONT



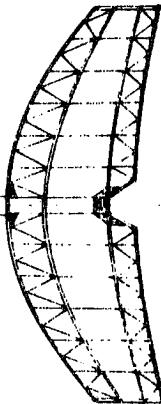
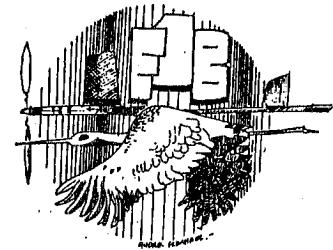
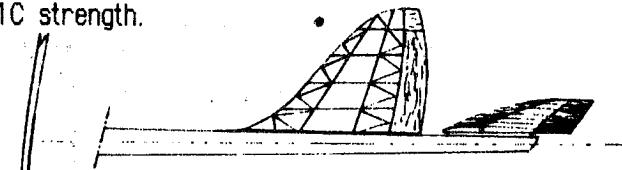
SCAMANDER - NEWHAM BEAUMONT CROYDON

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 boom 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

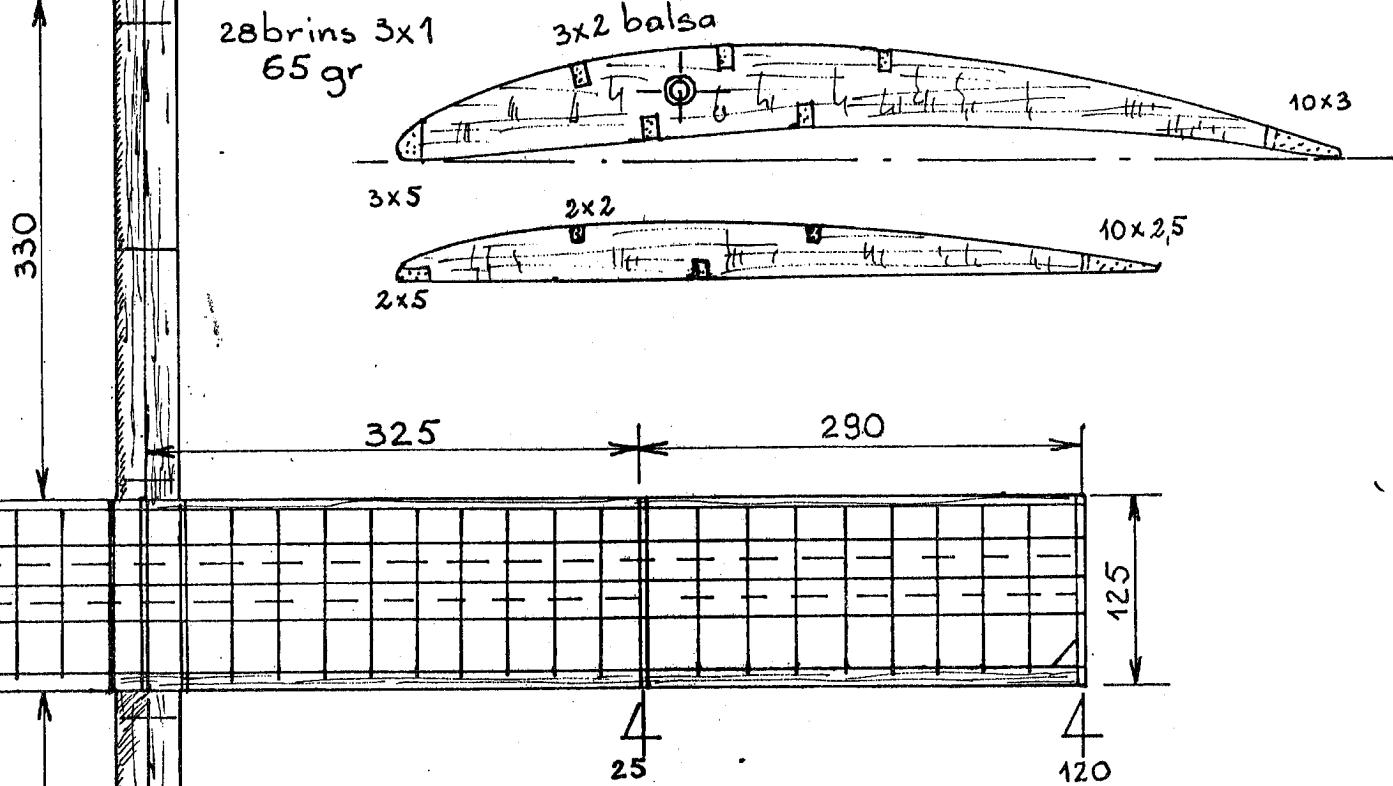
Wingspan 1460 - max Chord 125/103 mm;
Benedek 7406; Wing area 15,9 dm² - Tailplane area
3,1 dm² - Fuselage length 540 + 670 mm.
Prop diameter 620 mm Pitch 750/520 mm
Motor 28 - 3 mm FAI - Run 35 seconds.

| Weights | Prop | 52 g |
|------------|-----------|------|
| Motor tube | 52 g | |
| Boom/timer | 33 g | |
| Wing | 24 + 26 0 | |
| Tailplane | 6 g | |
| | 193 g | |

VOG LIBRE

3° à droite
2,5° piqueur

Hélice Anselmo ZERI 515 x 750
28 brins 3x1 3x2 balsa
65 gr



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

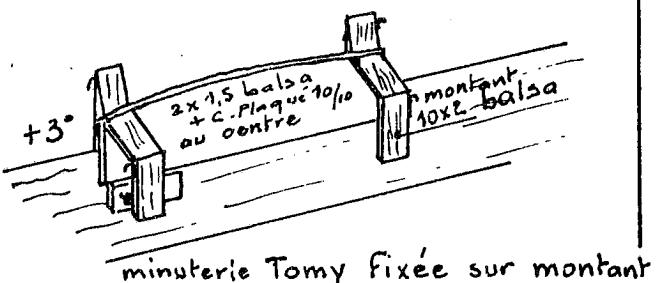
Aile 39 gr
Fus 48 gr
Stab 8 gr
Héli 31 gr
Total 191 gr

CG: 73%
34mm du B.F.

Dérive 1,3dm²
braquée à gauche
- tilt 4°

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

villages : Dièdre G+1
Centre D-3



minuterie Tomy fixée sur montant

tube de protection remontage
 $\phi 29$ mm PVC

GUY TROUVE

OPEN

CHAMPION DE

FRANCE 88

4315

- GUY TROUVE

SADEUSZ PIATEK SP. 720. STYRO

Aeroclub Wrocław. M. S. S. "Ole Pary" Poland.

PINE $1.8 \times 10 > 1.5 \times 6$

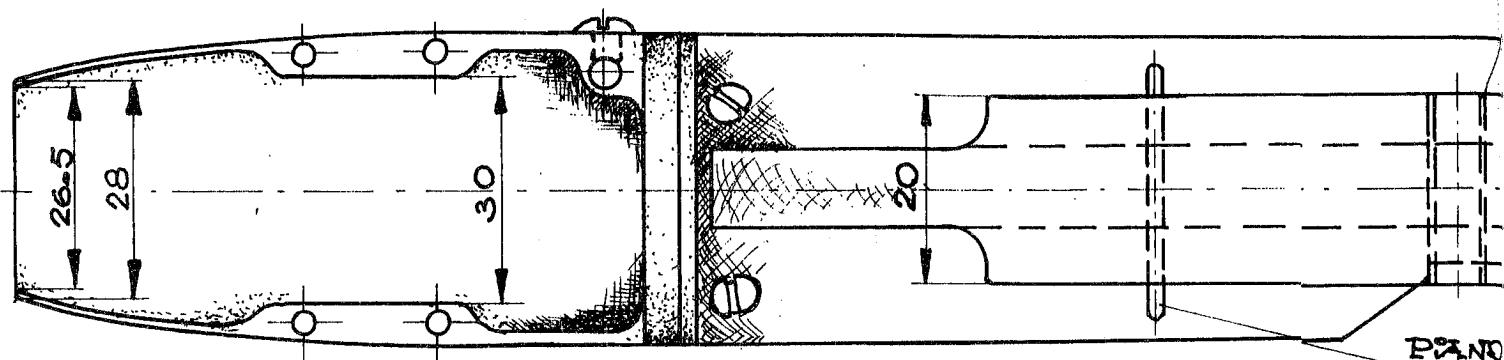
WING SECTION



BALSA $5 \times 7 > 5 \times 5$

SHEET DURAL, #1.0

WING SECTION



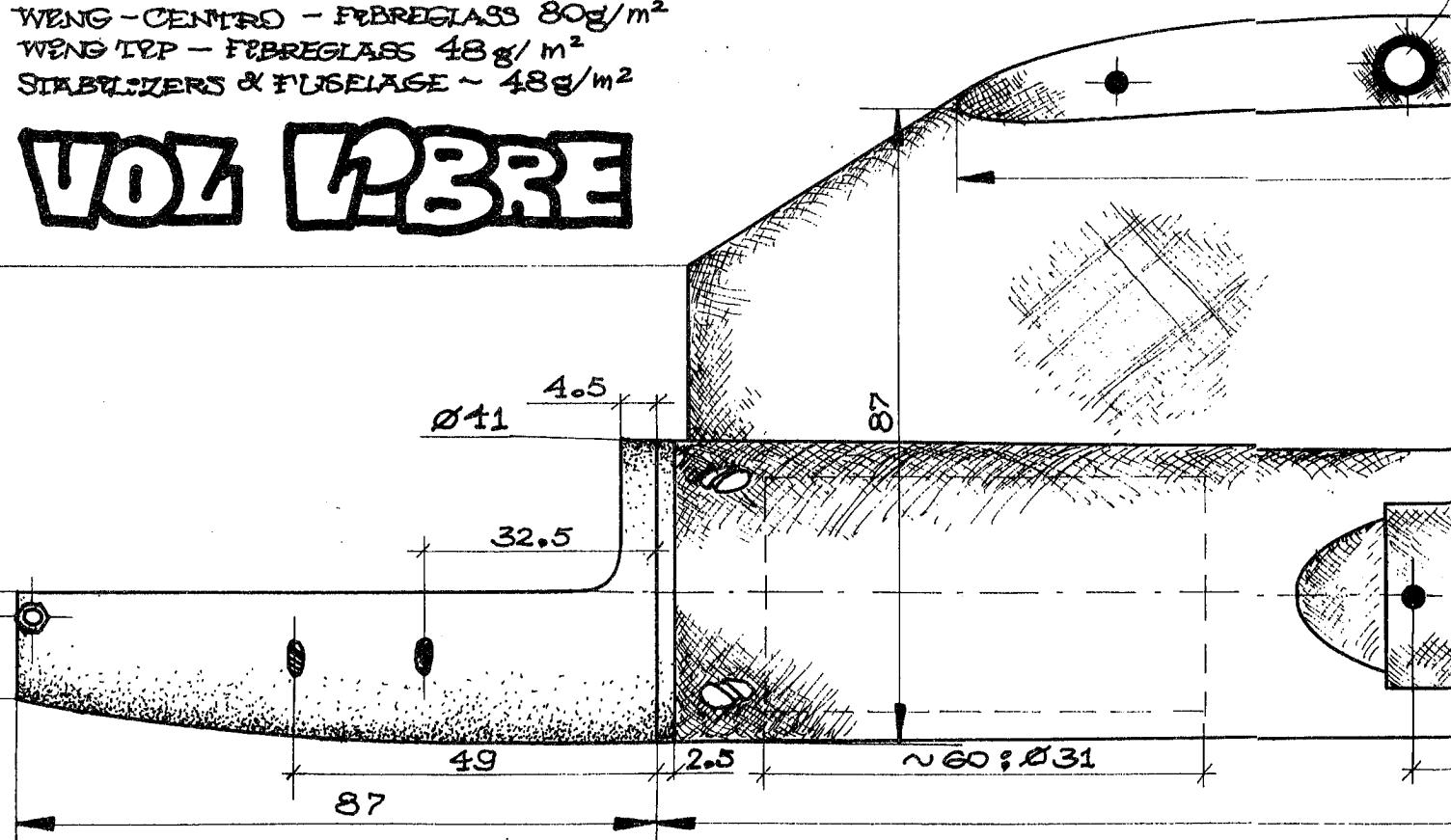
COVERING:

WING - CENTRAL - FIBREGLASS 80 g/m^2

WING TIP - FIBREGLASS 48 g/m^2

STABILIZERS & FUSELAGE ~ 48 g/m^2

VOL LIBRE



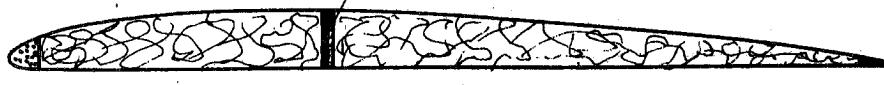
DRAWING FOR .. VOL LIBRE .. JERZY J. KACZOREK MKL .. OLD 1

4316

OLAMONATO

FIG. 10

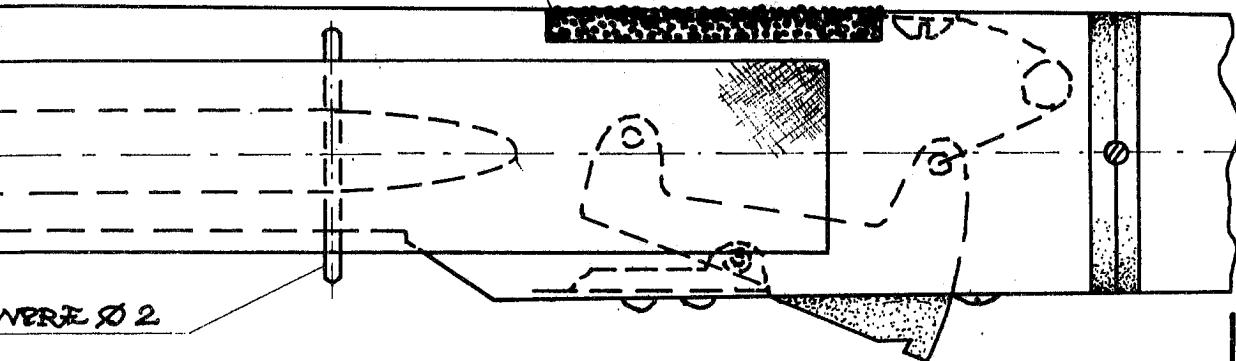
ONE & CARBON FIBREGLASS



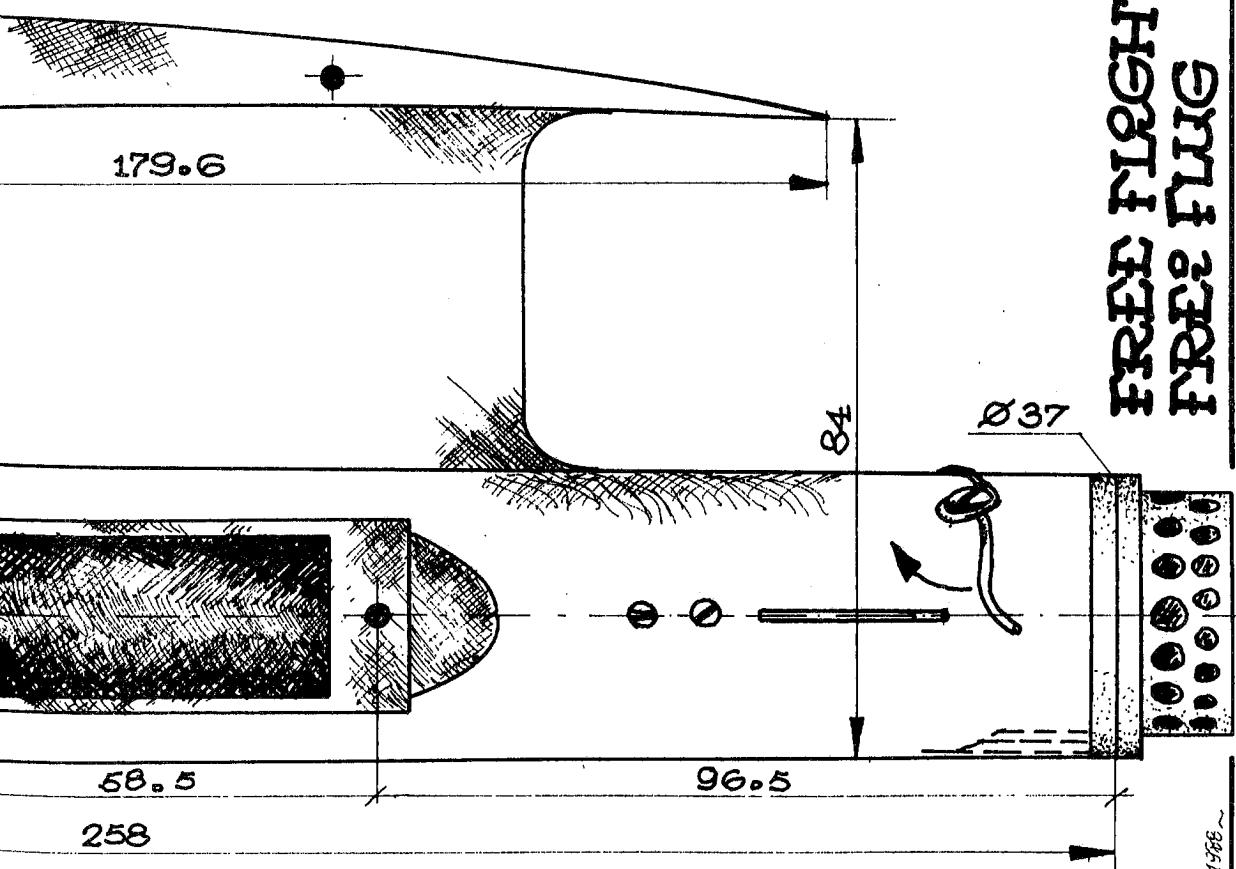
STABILIZER SECTION

TUBE DURAL Ø6, Ø7

ABRASIVE PAPER



VERE Ø6



Dr. Aeroclub Wrocław. POLAND

Second 1986

4317

PIANO WIRE Ø 1.0

FOAMED POLYSTYRENE

DE RECTA
FILIGRAN

SHEET DURAL. # 1.0

590

DIHEDRAL

22

VOZ LIBRE

FOR .. "VDL LIBRE" DRAWINGS
JERZY J. JAGODZIERSKI, "OLD BOY",
WROCŁAW,
POLAND

FACE

FREE FLUG FREE FRAHF

FL

GLUE : RESIN ADHESIVE .. DURALIN[®]
& .. EPIDIAN 53 ..

CONE Ø 37 > Ø 20 X 900

12

78

10

BALSA # 1.5

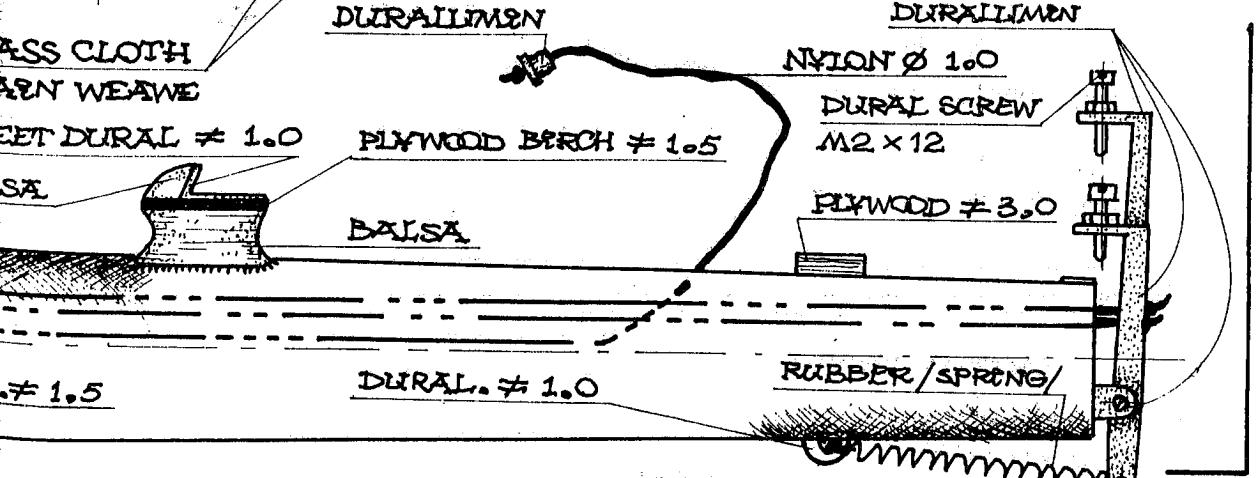
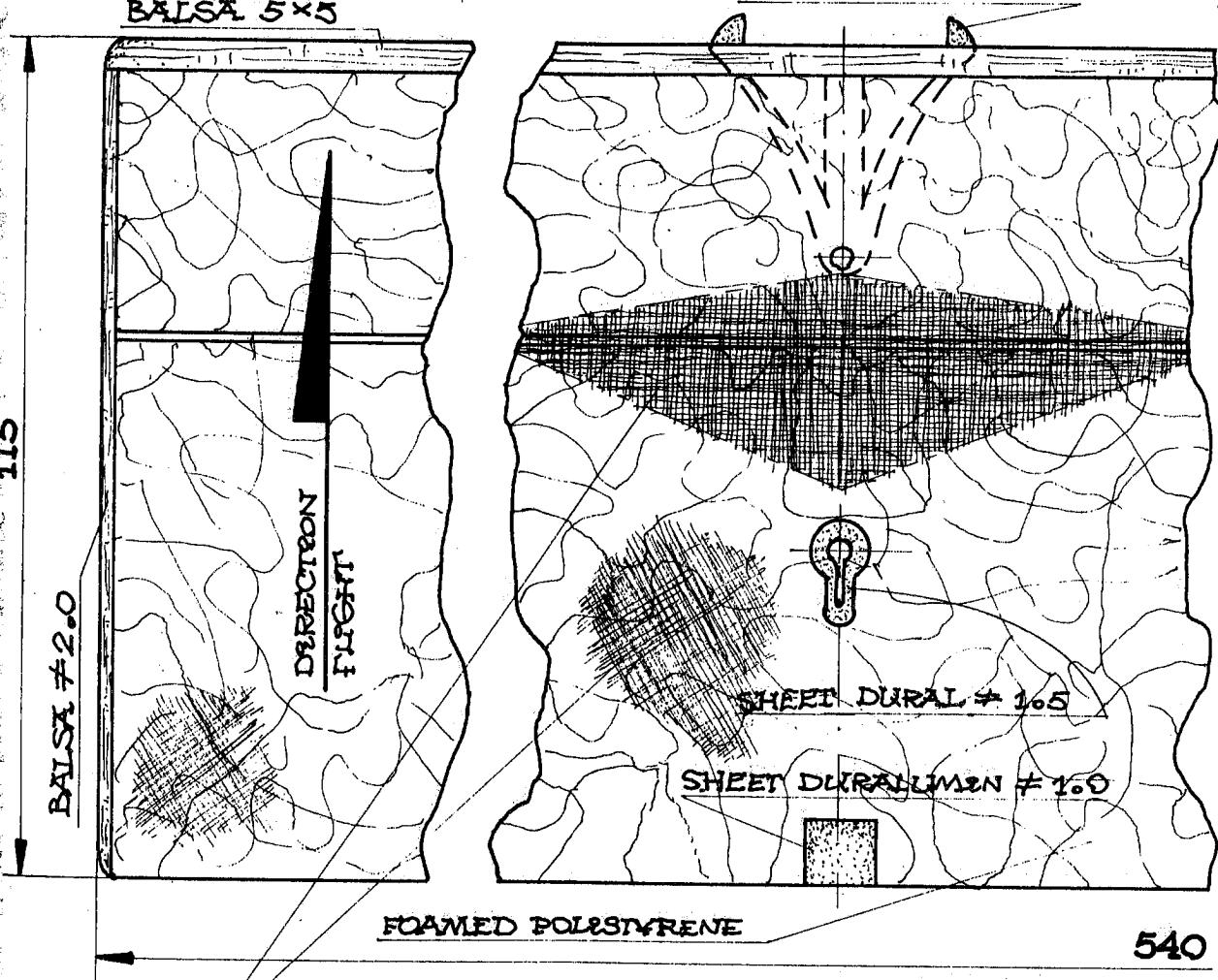
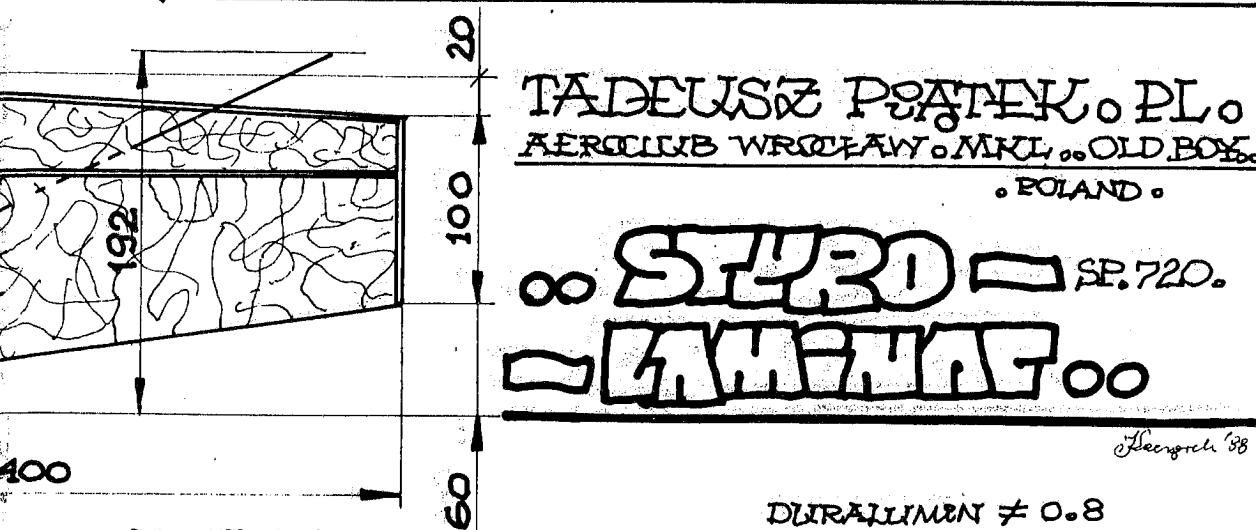
BALSA 5x8 > 4x4

150

HINGE - PIANO WIRE Ø 0.4 &
SHEET BRASS # 0.3

SHEET DURAL

TAIL BOOM (CONE) - BALSA # 1.5 & GLASS CLOTH 48g/m² &
BALSA # 1.5 & GLASS CLOTH 48g/m²



4319

Autant en emporte le vent.....

POITOU 88 : C'EST LA VIE

BERNHARD SAUTER

Diesen Ausspruch haben wir auf der Fahrt zu den 11 ème 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 freundlichkeitshalber etwas Blei entnahm. In dieser Zeit allerdings hatte der Franzose andere Probleme als den Überholvorgang, genauso wie seine gleichermaßen unbekümmerte Beifahrerin, mit der er sich unterhielt.

Wahrscheinlich 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 Tréningswünsche 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 PERTESDE LA CASSE
Ces constats négatifs sur la météo des 11 ème 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 failliteIL 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 ème journées ont comme tous les ans connu un nombre important de concurrents inscrits, plus de 100 en F1A ! Parmi eux un certain nombre de prétendants à la WORLDCUP, 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 protéges 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 trèstrès 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.

Schließlich wurde noch ein Durchgang geflogen, obwohl der Wind kaum nachgelassen hatte. Dafür ließ die Beteiligung in diesem Durchgang erheblich nach. Dennoch flog eine kleine Spur auch noch diesen Durchgang voll, was dem unauffällig und doch sicher fliegenden Fritz WILKENING als einzigen 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 Rückholmanschaft (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 F1 B 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 fiebhaft 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 herauszuchwitschen. 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 ème 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 stouts 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 allait 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 le palme avec l'aide de nouveaux instruments de recherche de modèles.

Le métier de chronométreur 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

FIG Coupe d'Hiver

1- Baguley 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

1/2 Motomodèle

1- Harris Peter 600; 2- Screen Stafford 543; 3- Gregorio 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- Damers 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- Hupperton D. GB 1216; 7- Zeri A. I 1116; 8- Boutillier B. F 1158; 9- Baguley 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.

DRX FIG
INTERNATIONAL
TAFT USA
18-19/2/89

2 CRITERIUM INTERNATIONAL DE CAMBRAI 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
à partir de 8 H

20 h remise des prix, vin d'honneur.

Camping gratuit sur l'aérodrome (Cambrai
Niergnies) 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

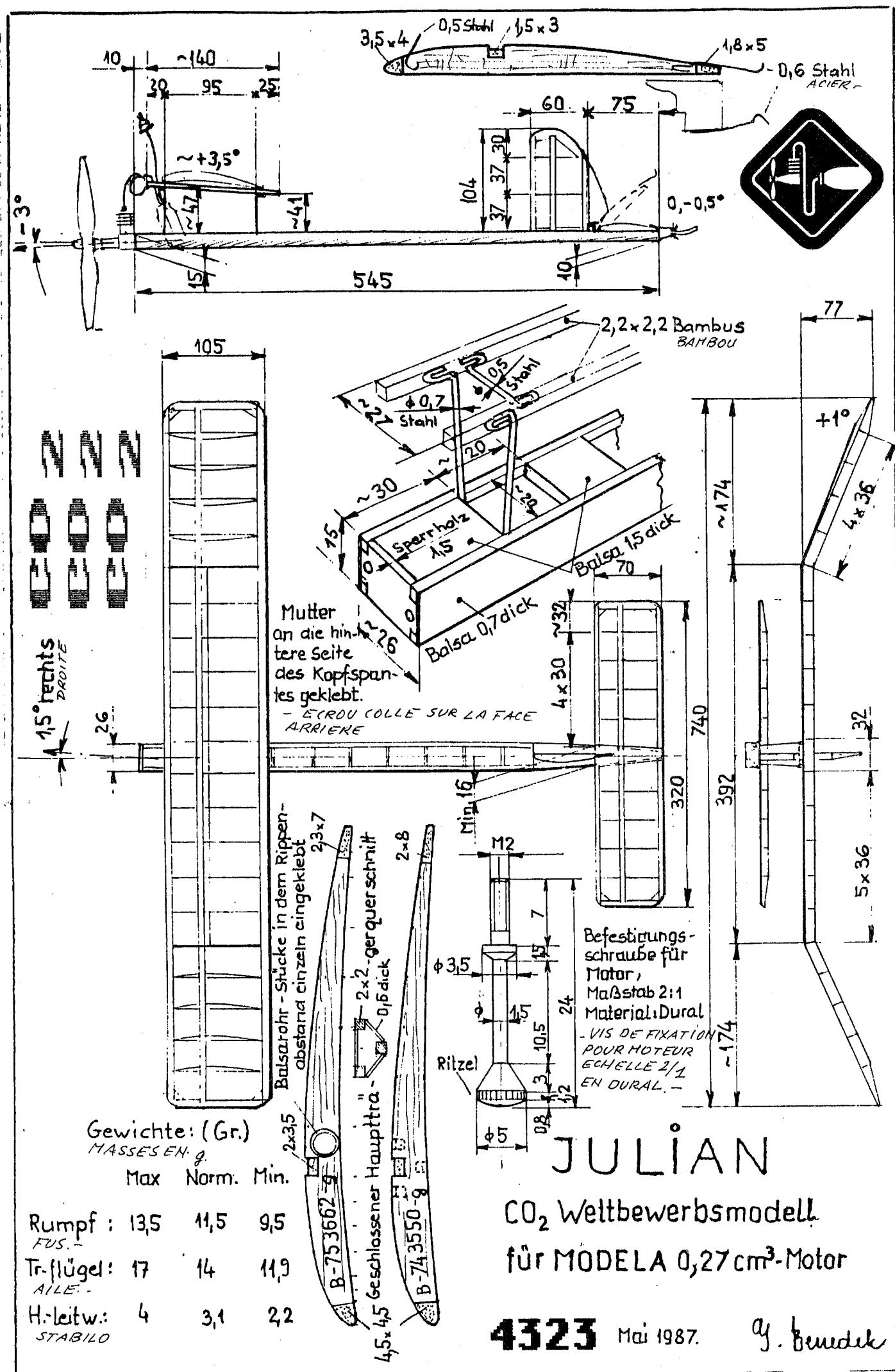
59160 LUMMÉ

tél: 20 92 26 41

F 1 H . B . C
C A M B R A I

ONT PARTICIPE A CE NUMERO 70

Jean BOOS (F) - Pascal LENOTRE (F) - Pierre CHAUSSÉBOURG (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 FRÉDÉRICQ (F) - Modelarz (CSSR) - Rod LEWIS (NZ) - Georges MATHERAT (F) - André et Irène SCHANDEL (F).



Gewichte: (Gr.)
MASSENEN: g.

Max Norm. Min.

Rumpf : 13,5 11,5 9,5
FUS. -

Tr-flügel: 17 14 11,9
AILE:

H:leitw.: 4 3,1 2,2
STABILO

JULIAN

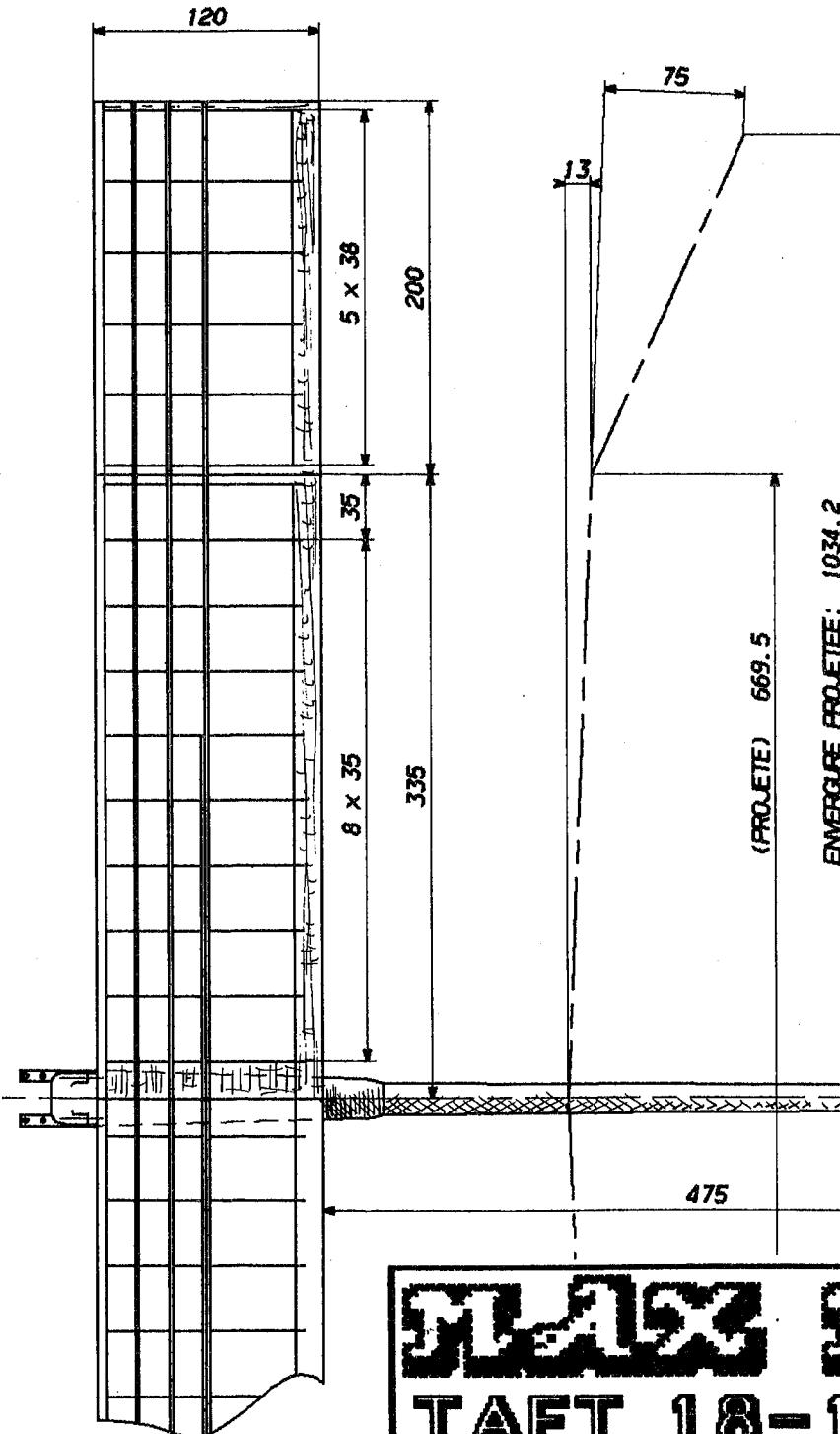
CO₂ Weltbewerbsmodell für MODEL A 0,27 cm³-Motor

4323 Mai 1987.

g. Benedek



BRIERE-SAUTIER

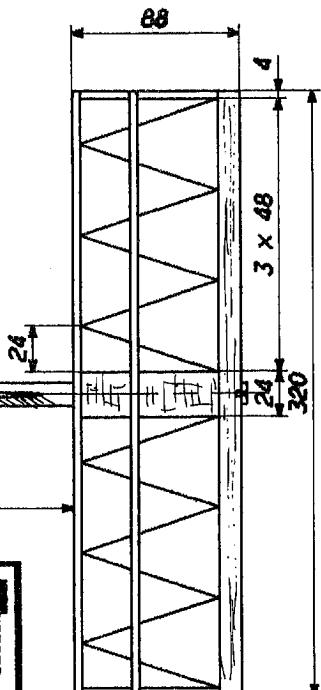


LE P'TIT JAUNE

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

MASSES:

| | |
|--------------------------------|---------------|
| Ailes + broche carbone Ø3: | 389 |
| Fuseau + moteur + minuterie | : 1369 |
| Stabilisateur | : 69 |
| TOTAL | : 1809 |

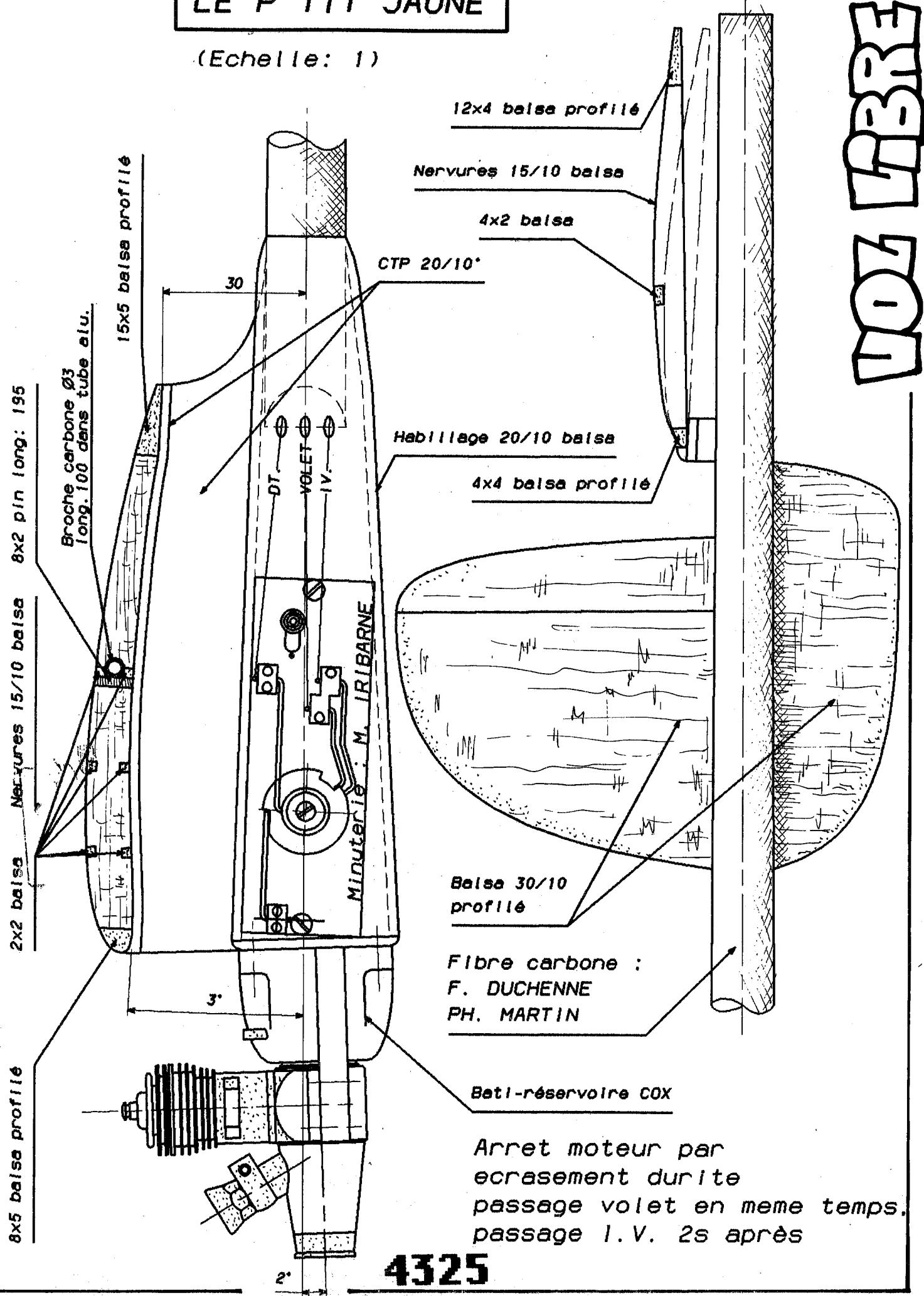


STALEX STALEX
TAFT 18-19 / 02

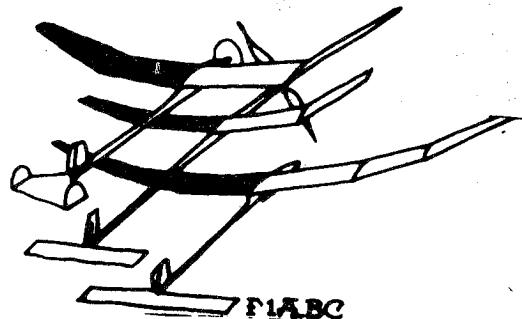
4324

LE P'TIT JAUNE

(Echelle: 1)



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

FRIIZ WILKENING
VON SEITE - 4305

HOKUSPOKUS 88 ist mein neuestes Modell, erbaut zwischen Oktober 1986 und März 1988, nach sehr kurzer Einflugphase (ca 1 Dutzend Teststarts) war es wettbewerbsbereit 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 Schrängung für Rechtskurven :

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

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

Fritz

26 FEVRIER 89
COUPE D'HIVER
REAU
VILLAROCHE



WORLD CUP 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 Kurtallic 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 | MADELIN 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 | ALLNUTT 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 | NIIRANEN T | FN | 6 | SC-9 | | |
| 70 | POKORNÝ 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 | WESTERGAARD O | DK | 4 | MS-11 | | |
| 93 | WOBBEKING G | D | 4 | SC-11 | | |
| 93 | AUGUSTUS B | 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 | HOFSSA 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 | KOPPITZ 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 | HIPPSON 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 | | |
| 26 | ROHRKE R | USA | 14 | MM-10 | SR-6 | |
| 29 | WOODHOUSE M | GB | 13 | HI-5 | EF-12 | SR-11 |
| 30 | CRITCHLOW B | USA | 12 | MM-7 | | |
| 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 | TORGersen O | N | 11 | HI-14 | SC-5 | |
| 39 | FRANIC J | YU | 10 | IZ-5 | | |
| 39 | GAENSEN 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 | HEMWSORTH C | AUS | 9 | PC-6 | | |
| 45 | KACZOREK P | POL | 9 | EF-6 | | |
| 45 | LIPICNIK 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 | BOUTILLIER 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 | | |
| 73 | CZINCZEL W | D | 5 | PC-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-11 | | |
| 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 | | |
| 88 | BEEBE S | USA | 2 | MM-13 | | |
| 88 | BELCA T | YU | 2 | IZ-13 | | |
| 88 | 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 | FORSMANN 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 | 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 | SUMMERSBY 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 | SZECSENEVI J | H | 6 | FS-9 | | | |
| 55 | ZALKOVASKI J | D | 6 | IZ-9 | | | |
| 62 | GECIN 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 | ACHTERBERG 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, voire 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 Berhard 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 2ème 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 internationaler 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 Weltcup eingeführt zu haben. Das Ganze bleibt den Freiflug überhaupt und den internationalen Ausstausch 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 Berhard 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.....

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), allie au geste un léger décollement du sol à la manière Russe.....pour les résultats il faut espérer qu'il suivra égalementEn 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'alu. 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.....

MEILLEURS VOEUX SEASON'S GREETING FELICIAS FIESTAS FROHES JAHR Новогодние 1989

Ne pouvant répondre individuellement à tous ceux qui m'ont fait parvenir leurs voeux 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 einzeln 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 Schandl.

J.F. FRUGOLI déménage

Ca, 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 Chaluset, 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 édait 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.





CLAP-UFOLER

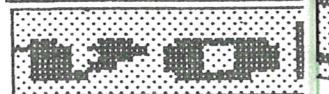
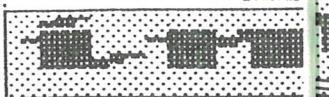
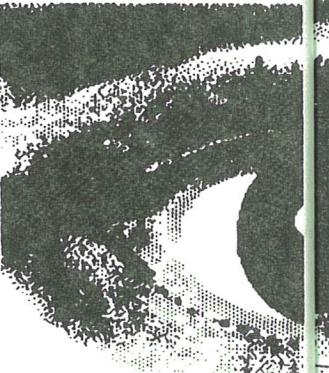


— PHOTOS. — ANDRÉ SCHANDEL. —

fevian
ture et équilibre

LE HAVRE

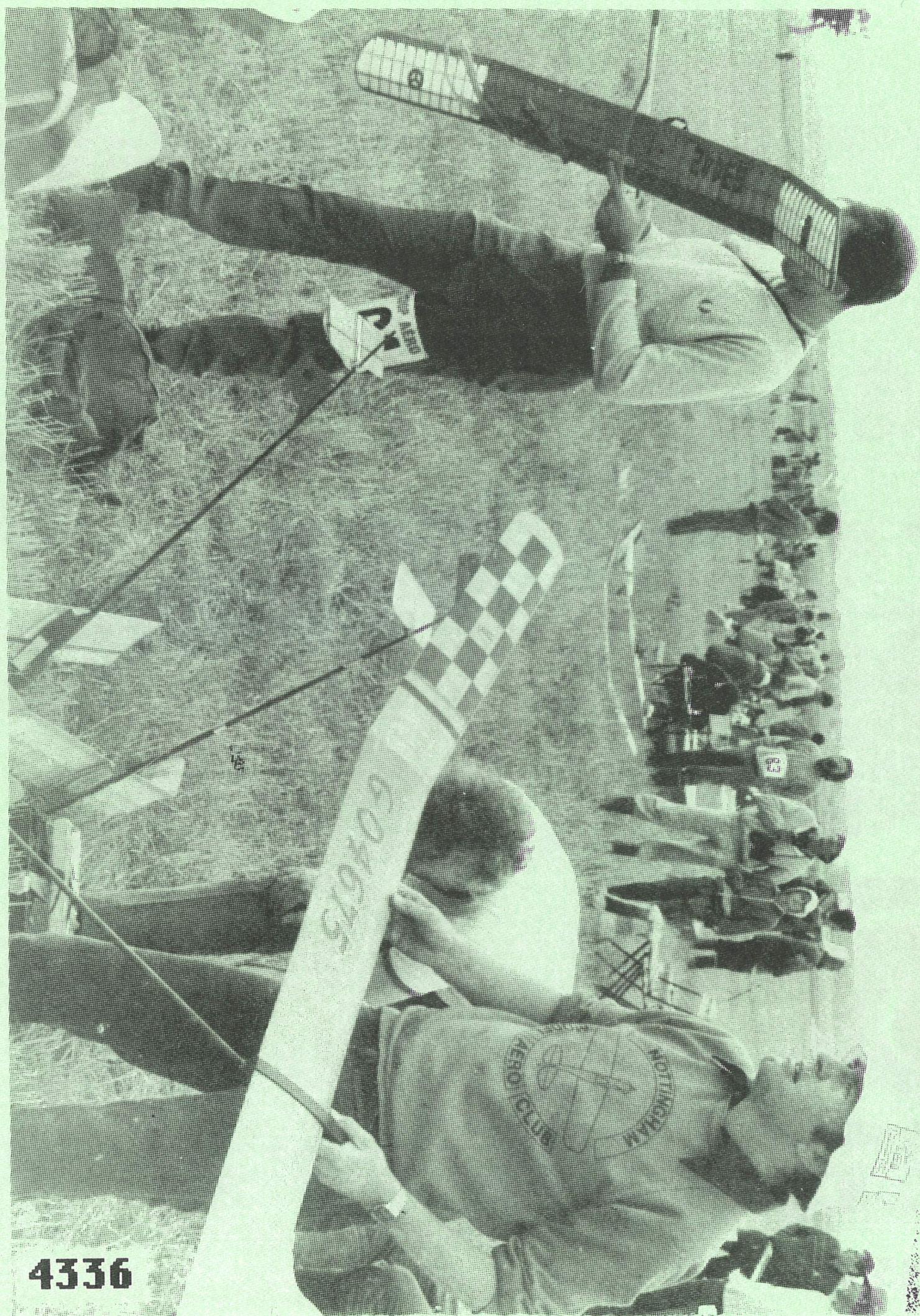
4333





4335

04045 - 1953f - CCCP



4336

CHAMPIONNATS DE FRANCE AMBÉRIEUX 1988

DEUX JOURNÉES CELESTES UNE JOURNÉE DEMONIAQUE LA BANDE A BONNOT- PILLER A FRAPPE UNE DEUXIÈME 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 , Romaneis, 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. Un 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 4 ème round, et ensuite de ne plus faire

André SCHANDEL

qu'un dernier vol entre 12 h et 13H. 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 F1A 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 CHAUSSÉBOURG 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 | HONCONTOUR | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 600 |
| 2 NOCQUE GÉRALD | MAC MANDRES | 120 | 120 | 120 | 120 | 099 | 579 |
| 3 RIFFAUD PIERRE | AC GASCONE | 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 MARQUOIS BERNARD | HONCONTOUR | 101 | 120 | 120 | 075 | 120 | 536 |
| 7 CARLES MAURICE | AC LANDES | 120 | 060 | 115 | 115 | 120 | 530 |
| 8 MARILLIER 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 | AILLES BASQUES | 120 | 120 | 055 | 076 | 073 | 444 |
| 19 VALERY JACQUES | AC LANDES | 041 | 120 | 111 | 120 | 024 | 416 |
| 20 DELTEIL RAOUF | PERIGUEUX A.M. | 120 | 120 | 110 | 000 | 000 | 350 |
| 21 MARQUOIS VIRGINIE | HONCONTOUR | 090 | 044 | 101 | 065 | 040 | 340 |
| 22 LANDEAU STEPHANE | PAM | 120 | 095 | 120 | 000 | 000 | 335 |
| 23 BRAUD LIONEL | AC POITOU | 120 | 076 | 057 | 000 | 000 | 253 |
| 24 MARQUOIS GERARD | HONCONTOUR | 079 | 086 | 077 | 000 | 000 | 242 |
| 25 LANDEAU ALAIN | PAM | 120 | 120 | 000 | 000 | 000 | 240 |
| 26 BONNOT NICOLAS | UAC ORLEANS | 043 | 057 | 002 | 035 | 096 | 233 |
| 27 WENTZENRIEITER 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 BROUET 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 BRAIRE LUCIEN | AC VILLEURBANNE | 139 | 175 | 180 | 166 | 180 | 180 | 164 |
| 5 BOUTILLIER BERNARD | UAC BOURGES | 180 | 180 | 128 | 100 | 180 | 180 | 097 |
| 6 FREDERIC PAUL | VILLENEUVE S/LOT | 057 | 068 | 180 | 065 | 044 | 032 | 145 |

PLANEURS INTER :

| | | | | | | | | | |
|-----------------------|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|
| 1 ISAMBERT BRUNO | UA ORLEANS | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 2 ALLAIS JEAN-RENE | MACLA NANTES | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 3 DRAPEAU JEAN-LUC | AZAY LE BRULE | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 4 LELEUX JACQUES | AC LEON MORANE | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 5 NOCQUE GERALD | MAC MANDRES | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 6 MARILLIER MARC | MAC MANDRES | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 7 PAILHE PIERRE | AC PAU | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 8 CHALLINE J-PIERRE | PAM | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 9 REVERAULT STEPHANIE | AC THOUARS | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 10 LANEURIE J-PIERRE | MAC ALLIER | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 11 BRAND BERNARD | MONCONTOUR | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 12 DELASSUS ALAIN | UALRT | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 13 RICHER FRANCOIS | AC POITOU | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 14 BOULANGER FREDERIC | UA ORLEANS | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 15 PIQUER JOSEPH | AC LANDES | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 16 BARBERIS DIDIER | MAC MANDRES | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 17 MATHERAT GEORGES | AC ROMANS | 165 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1245 |
| 18 MARILLIER THIERRY | MAC MANDRES | 159 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1239 |
| 19 BESNARD JOEL | AC EST | 158 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1238 |
| 20 BOISSIEN J-PIERRE | AC THOUARS | 157 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1237 |
| 21 CROQUENNEC VINCENT | AC YONNAIS | 180 | 180 | 180 | 180 | 150 | 180 | 180 | 1230 |
| 22 BRAUD LIONEL | AC POITOU | 147 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1227 |
| 23 MARCHAND BRUNO | AC YONNAIS | 146 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1226 |
| 24 GODINHO JEAN | MAC MANDRES | 123 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1203 |
| 25 NORGET JEAN-MARC | AC ROUEN | 133 | 180 | 180 | 180 | 180 | 168 | 180 | 1201 |
| 26 BITON DANIEL | LA ROCHELLE | 120 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1200 |
| 27 TEMPLIER J-PIERRE | PAM | 155 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1195 |
| 28 RICHON FABIEN | UA ORLEANS | 180 | 115 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1195 |
| 29 CHANTOME FRANCIS | AC EST | 108 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1188 |
| 30 BERNARD GILLES | CAEN A-MODELES | 151 | 180 | 180 | 180 | 180 | 135 | 180 | 1186 |
| 31 BOCHET ALAIN | AERO 2000 | 180 | 180 | 180 | 180 | 125 | 135 | 180 | 1160 |
| 32 BODIN JEAN-LUC | AC YONNAIS | 180 | 180 | 075 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1155 |
| 33 BROCHARD GEORGES | AC YONNAIS | 122 | 180 | 180 | 180 | 180 | 120 | 180 | 1142 |
| 34 RICHEN PHILIPPE | AC POITOU | 180 | 180 | 180 | 180 | 072 | 167 | 180 | 1139 |
| 35 GAUDIN JACQUES | AC THOUARS | 112 | 133 | 180 | 180 | 180 | 180 | 158 | 1123 |
| 36 TEDESCHI SERGE | AC ROMANS | 120 | 180 | 180 | 085 | 180 | 180 | 180 | 1105 |
| 37 RUAULT J-FRANCOIS | UA ORLEANS | 112 | 180 | 180 | 093 | 180 | 180 | 180 | 1105 |
| 38 GAUDIN LOUIS | AC THOUARS | 119 | 180 | 180 | 080 | 180 | 180 | 180 | 1099 |
| 39 CARRE STEPHANE | CA TOURNAINE | 135 | 156 | 180 | 067 | 180 | 180 | 180 | 1078 |
| 40 MOREAU FRANCOIS | AC ROUEN | 147 | 180 | 180 | 052 | 180 | 180 | 158 | 1077 |
| 41 BOCHET BERNARD | AERO 2000 | 130 | 062 | 180 | 162 | 180 | 180 | 180 | 1074 |
| 42 GERARD PHILIPPE | MAC MANDRES | 180 | 094 | 180 | 103 | 180 | 180 | 151 | 1068 |
| 43 LENOTRE PASCAL | AC ROMANS | 180 | 180 | 180 | 180 | 084 | 076 | 1060 | |
| 44 BUVAT MICHEL | MAC ALLIER | 030 | 180 | 180 | 180 | 180 | 128 | 180 | 1058 |
| 45 CAILLAUD MICHEL | UAC BOURGES | 145 | 180 | 180 | 180 | 180 | 000 | 180 | 1045 |
| 46 LEFEBVRE THIERRY | UALRT | 180 | 180 | 180 | 180 | 075 | 034 | 180 | 1029 |
| 47 CHAMPION ROBERT | CA TOURNAINE | 118 | 180 | 081 | 068 | 180 | 180 | 180 | 987 |
| 48 RAPIN FRANCOIS | UAC BOURGES | 138 | 090 | 168 | 146 | 052 | 142 | 180 | 916 |
| 49 BAILLY ANDRE | MAC BEAULJOLAIS | 060 | 135 | 180 | 180 | 042 | 180 | 180 | 915 |
| 50 FURON JEAN-MARC | PTE A. FLERS | 070 | 078 | 141 | 034 | 180 | 180 | 180 | 900 |
| 51 ANCEL DIDIER | ST ANDRE LE GAZ | 112 | 180 | 051 | 180 | 058 | 104 | 180 | 865 |
| 52 LOUBERE GABRIEL | AC LANDES | 112 | 180 | 051 | 180 | 058 | 104 | 180 | 852 |
| 53 THEVENON LAURENT | ST ANDRE LE GAZ | 037 | 059 | 036 | 180 | 180 | 180 | 180 | 850 |
| 54 BERNARD ROGER | UALRT | 050 | 180 | 062 | 058 | 180 | 140 | 180 | 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 TOURNAINE | 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 | 180 | | | 461 |
| 11 CAZES CHRISTOPHE | AEROSPATIALE | 180 | 097 | 180 | | | 457 |
| 12 PARTHENAY SEBASTIEN | AZAY LE BRULE | 157 | 180 | 180 | | | 456 |
| 13 GIRARDI LAURENT | AC THOUARS | 105 | 168 | 180 | | | 453 |
| 14 LECHOTE HERVE | MAC MANDRES | 091 | 180 | 180 | | | 451 |
| 15 NEVEU PHILIPPE | AZAY LE BRULE | 180 | 077 | 180 | | | 437 |
| 16 CHABOT ISABELLE | CA TOURNAINE | 180 | 071 | 180 | | | 431 |
| 17 GARDET SERGE | AC ALSACE | 144 | 180 | 180</td | | | |

PLANEURS CADETS

| | | | | |
|-----------------------------------|---------------------|-------------------------|-----|-----|
| 1 PIQUER ALAIN | AC LANDES | 120 120 120 120 120 | 161 | 600 |
| 2 BUREAU OLIVIER | ACDS 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 TOURNAINE | 120 120 120 120 120 | 73 | 600 |
| 5 HARDIQUA RENAUD | AZAY LE BRULE | 120 097 120 120 120 | 577 | 600 |
| 6 BODIN FLORENT | AC YONNAIS | 120 120 120 087 120 | 567 | 558 |
| 7 UZUREAU XAVIER | AC YONNAIS | 108 120 105 105 120 | 558 | 555 |
| 8 DELAVAUDET LAURENT | AZAY LE BRULE | 120 107 120 120 088 | 555 | 552 |
| 9 CAUILLAUD LAETITIA | UAC BOURGES | 120 120 120 072 120 | 552 | 519 |
| 10 POUPINET SYLVAIN | PTE A. FLERS | 077 087 115 120 120 | 519 | 516 |
| 11 CHABOT SYLVAIN | CA TOURNAINE | 120 120 120 036 120 | 516 | 497 |
| 12 TIBURCE PHILIPPE | CA TOURNAINE | 120 120 086 051 120 | 497 | 497 |
| 13 RAYMOND DAVID | AC LANDES | 050 097 120 120 120 | 497 | 480 |
| 14 DRAPEAU AMELINE | AZAY LE BRULE | 000 120 120 120 120 | 480 | 478 |
| 15 TISSEROND OLIVIER | AC THOUARS | 044 120 120 115 079 | 478 | 473 |
| 16 POUYADOU LAURENT | AZAY LE BRULE | 120 077 120 120 036 120 | 472 | 469 |
| 17 POUPINET VINCENT | PTE A. FLERS | 067 120 120 065 120 | 469 | 460 |
| 18 DITZULLIO ENGUERRAU AC YONNAIS | 111 120 042 120 076 | 460 | 457 | |
| 19 BRUNETEAU GENEAL | AZAY LE BRULE | 118 117 088 055 082 | 457 | 456 |
| 20 DESCHATES OLIVIER | MAC MANDRES | 069 073 120 120 075 | 456 | 456 |
| 21 POUCET BERTRAND | ACDS NIORT | 120 089 061 120 066 | 445 | 445 |
| 22 BEAUFRETON ALEXANDRE | AC YONNAIS | 097 065 120 043 120 | 443 | 443 |
| 23 TESSON REGIS | AC YONNAIS | 120 120 120 031 052 | 443 | 417 |
| 24 GARCIA ALEXANDRE | AMAF | 086 116 022 120 073 | 400 | 400 |
| 25 RIBEROLLE CAROLINE | UALRT | 118 084 120 038 040 | 395 | 395 |
| 26 BESSE XAVIER | UA ORLEANS | 060 023 120 062 120 | 370 | 370 |
| 27 VINCENTE ARNAUD | MAC MANDRES | 068 028 054 120 120 | 318 | 318 |
| 28 LOTZ GUILLAUME | UA ORLEANS | 031 000 047 120 120 | 277 | 277 |
| 29 HERNANDEZ NATHALIE | AC GATINAIS | 028 120 049 001 120 | 263 | 263 |
| 30 COTTECEAU MICKAEL | AZAY LE BRULE | 018 067 038 034 120 | 263 | 263 |
| 31 LANGLOIS MARC | AC ROUEN | 048 039 071 061 044 | 263 | 263 |

CAOUTCHOUC CADETS

| | | | | |
|----------------------|---------------|---------------------|-----|-----|
| 1 MARQUOIS MYRIAM | MONCONTOUR | 120 120 120 120 120 | 600 | 600 |
| 2 TROUVE SEBASTIEN | UAC BOURGES | 100 120 120 120 120 | 580 | 580 |
| 3 LEMIGNOT STEPHANE | FLAM MARIDOR | 120 120 120 120 080 | 560 | 560 |
| 4 POUYADOU LAURENT | AZAY LE BRULE | 120 074 049 120 120 | 483 | 483 |
| 5 BUREAU OLIVIER | ACDS NIORT | 096 120 120 081 041 | 456 | 456 |
| 6 GIBEAUX J-FRANCOIS | FLAM MARIDOR | 007 104 120 100 120 | 451 | 451 |
| 7 BUREAU LAURIE | ACDS NIORT | 071 085 069 077 120 | 422 | 422 |
| 8 UZUREAU XAVIER | AC YONNAIS | 048 120 076 060 087 | 391 | 391 |
| 9 TISSEROND OLIVIER | AC THOUARS | 005 120 029 | 154 | 154 |

CAOUTCHOUC JUNIORS

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

VOL LIBRE

CAOUTCHOUC SENIORS

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

CATEGORIES HORS CHAMPIONNATS

MONOTYPE

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

MAQUETTES 66

| | | | | |
|---------------------|------------------|-----------------|-----|-----|
| 1 WEBER CLAUDE | CESSNA 210 | 060 067 069 118 | 314 | 314 |
| 2 FRUGOLI J-FRANCIS | PREST BABY | 105 069 057 022 | 253 | 253 |
| 3 LORICHON J-CLAUDE | FARMAN MOUSTIQUE | 070 050 036 080 | 236 | 236 |
| 4 LORICHON J-CLAUDE | PIPER SUPERCUB | 032 040 040 042 | 154 | 154 |
| 5 LORICHON J-CLAUDE | CIGALE MAJOR | 035 000 000 000 | 035 | 035 |

WAKES ANCIENS

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

SYMPO 88

ANNUAL REPORT OF THE NATIONAL FREE FLIGHT SOCIETY SYMPOSIUM

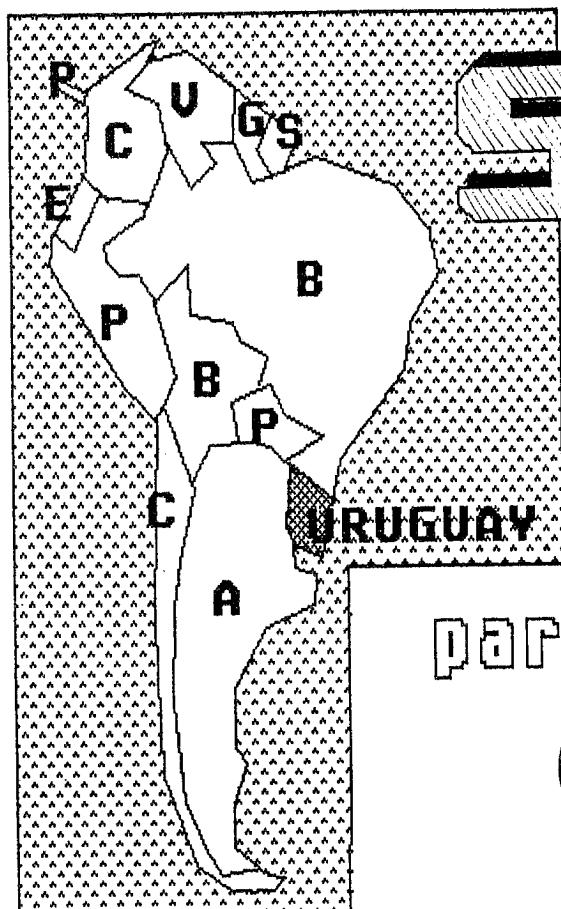
Fred TERZIAN
4858 MOORPARK AVE.
SAN JOSE CALIFORNIA
95129 USA.

\$ 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

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



SALTO

28-30 JANVIER 1988

EDITION
SUDAMERICAIN

CHRONIQUE

du 16ème SudAméricain
et 7ème PanAméricain

par Ulises ALVAREZ



Vous me 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.

□

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 cables...

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 André GOMIDE, Brésil. Ernesto DONDERO, Argentine, champion S/A sortant, est 3ème devant Roberto ROJAS, Chili, autre ex-champion.

□□

Vendredi 29, les wakeux au turbin. 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

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)
AI juniors jusqu'à 14 ans, et juniors plus âgés.

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 révélera moins intéressant finalement que les archi-vieux écheveaux 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 ARRESTO, 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 grimpée 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. ARRESTO 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 Raphaël LAMUSE, 8me 8ge... 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 FDV, 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 Gō 75.

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 Chaud, 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.

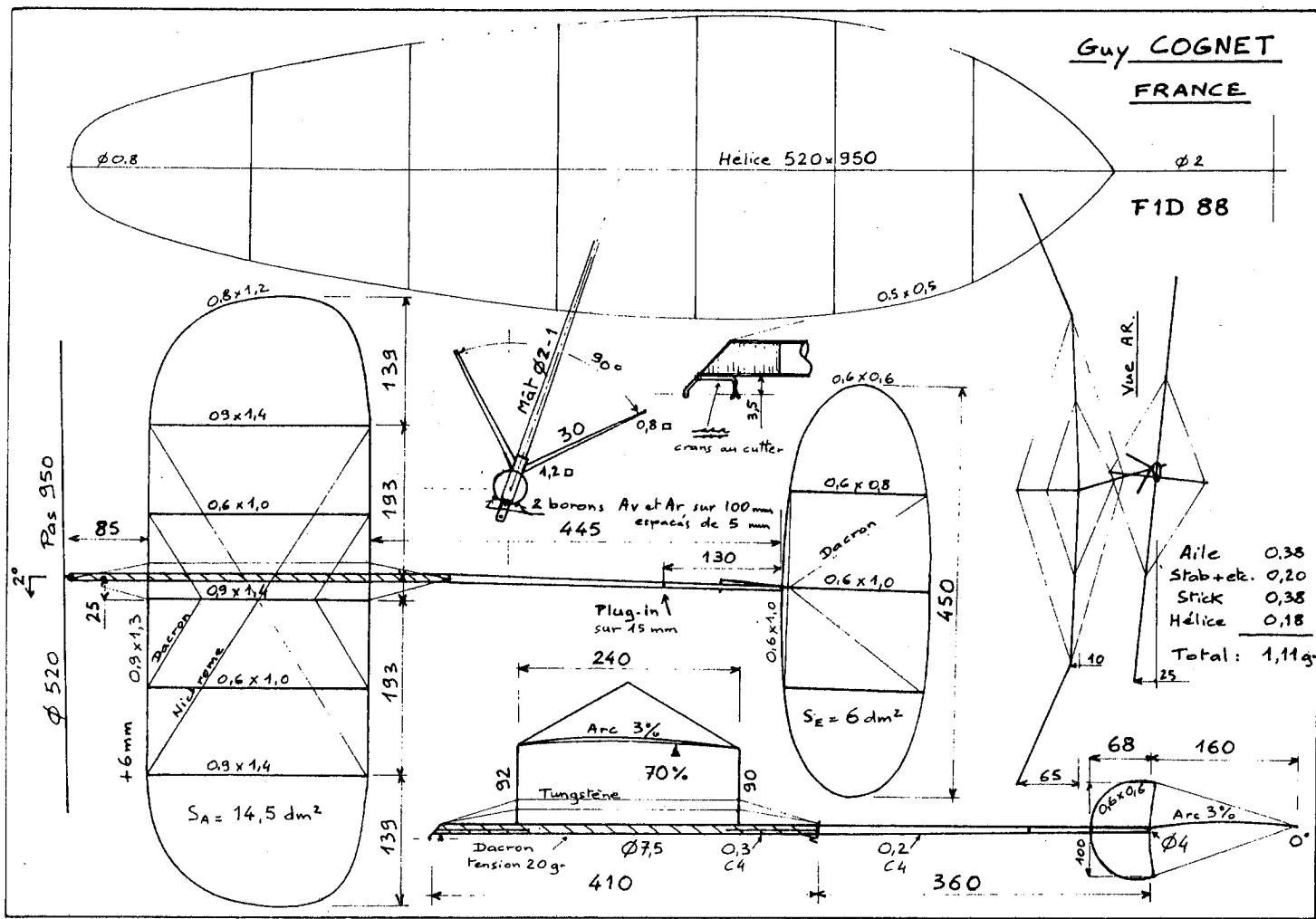
Après la guerre, il renouait avec le modélisme, par le Y.C.C. en acrobatie. Il se classa plusieurs fois dans les championnats du début des années 50. A partir de 1955, il revint au Vol Libre, par le motomodèle et le planeur. Dès 1956, ses résultats furent bons et il obtint des places plus qu'honorables : 13 ème en 56 6 ème en 57, 7 ème 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 règleur.

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 résultait chez lui une certaine amertume, qui explique peut-être, que vers 1970 il ait "laissé tomber".

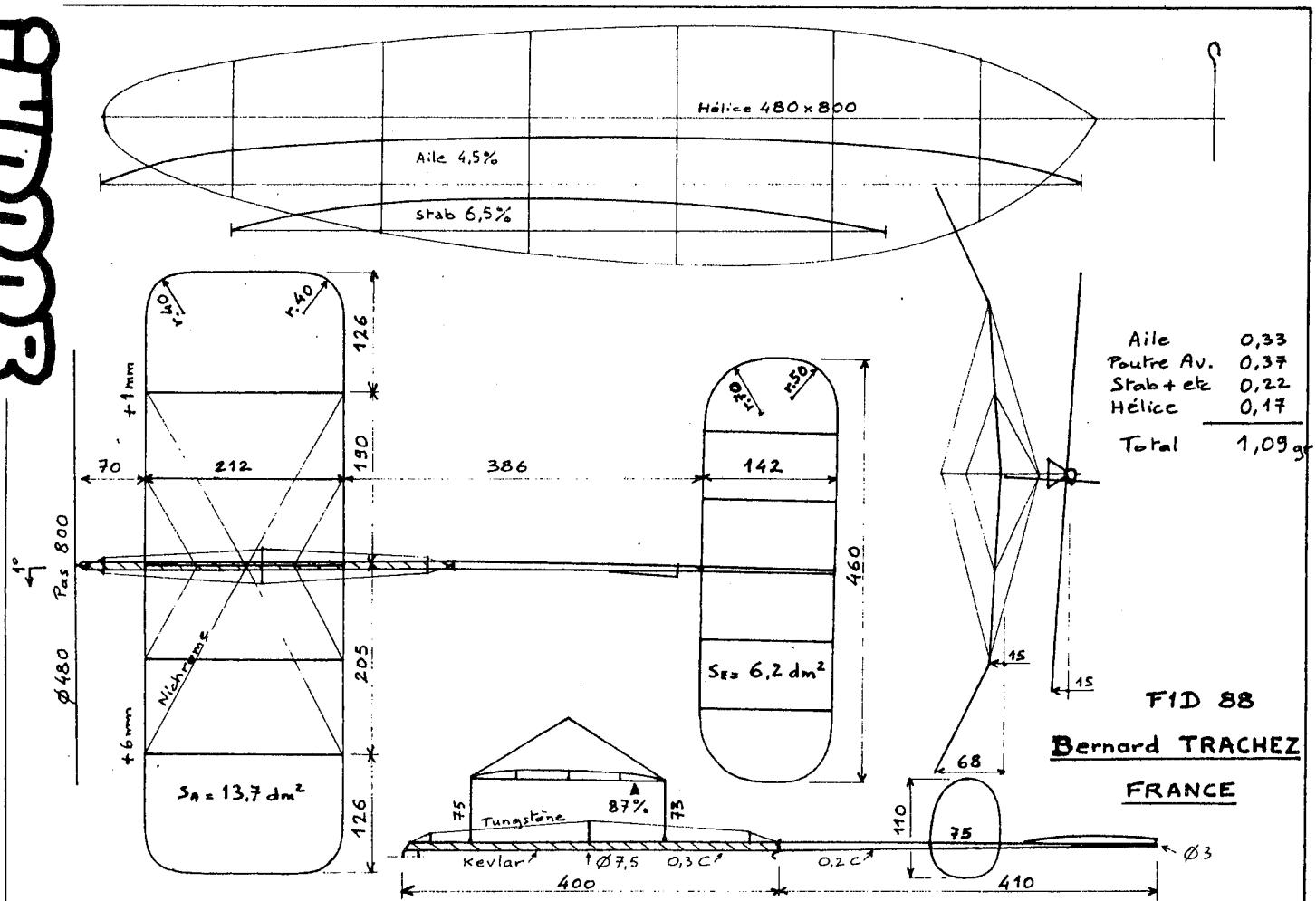
La disparition de sa femme fut très cruellement ressentie par lui. En fait il ne s'en remit jamais, et, bien que le contact ait été gardé avec nous en particulier par le relais de son compère des belles années P. RIFFAUT nous sentions bien que le ressort était cassé. Il s'éteignit à son tour, 6 ans plus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

Très actif et dévoué, il participe 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, modélistes en particulier. Et puis, dans le grenier, le planeur qui fut champion de France en 1965.....

Pierre PAILHE.



COGNET



4342

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 critériums 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 comment ses vols ».

Et ça marche ! Les enfants sont nombreux, enthousiastes, affairés avant chaque vol sur leur avion, collant, coupant, l'estant leur appareil ou réparant les dégâts. Fiers d'avoir été sélectionnés lors des compétitions régionales, ils y mettent tout leur cœur et parcourront 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 précipite au sol.

Les grand-mères sont là, placides, installées sur leur pliant bleu et rouge, le dos à une botte de foin. On applaudira les performances, on commente les atterrissages avec la précision technique qui s'impose : « Oh, j'agarde Sylvain, il a posé sa « Patria » 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, tapis. 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 déversée

sée en deux ondées samedi mais s'est déclenchée 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 Vosges.

Sous la tente buvette-restauration, les dames du comité se lamentent, se demandant si elles vont arriver à vendre un esquimaux. 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 petit matin

« 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 courir. Il faut dire qu'on s'était couché tard la veille, retenu par une démonstration de danses normandes en costumes 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-



CLAP

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, au dessus de la ville, ils se sont ébahis : « On dirait des Playmobil ! ».



Nul doute que la **NATIONAL**, - **UFOLEP CLAP**, anciennement CLAP- reste l'événement 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 YRAI 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.

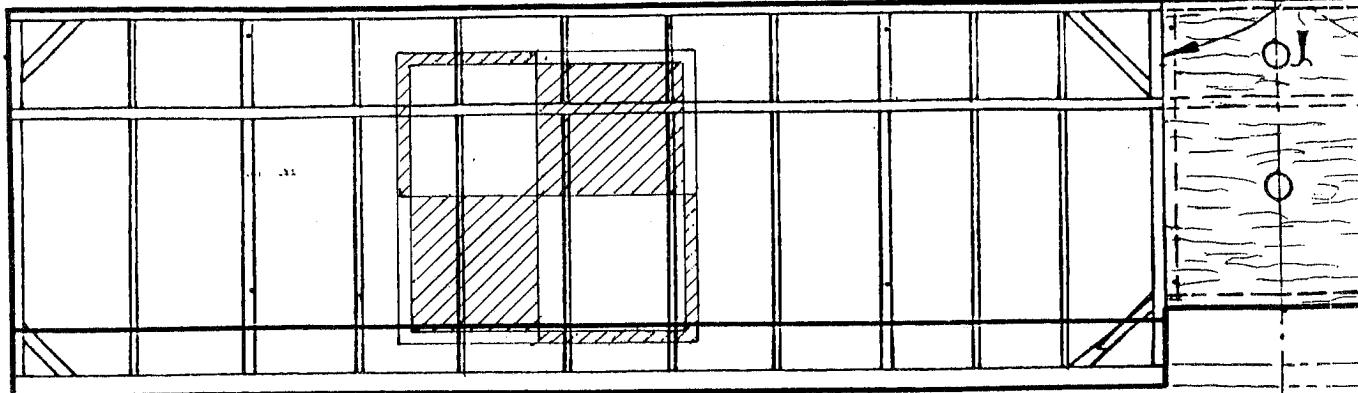
Il est vrai que ,comme pour la **FFAM** , les problèmes ne font pas défaut à **UFOLEP CLAP** . Il faut néanmoins signaler un désir réel de restructuration au niveau de l'encadrement , et surtout , ce que l'on ne trouve nulle part ailleurs ,un investissement sérieux pour la formation d'animateurs en aéromodélisme. Les actions en ce sens ont commencé et vont être multipliées dans l'avenir. Pour l'instant le vol libre et le YCC 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 le 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.

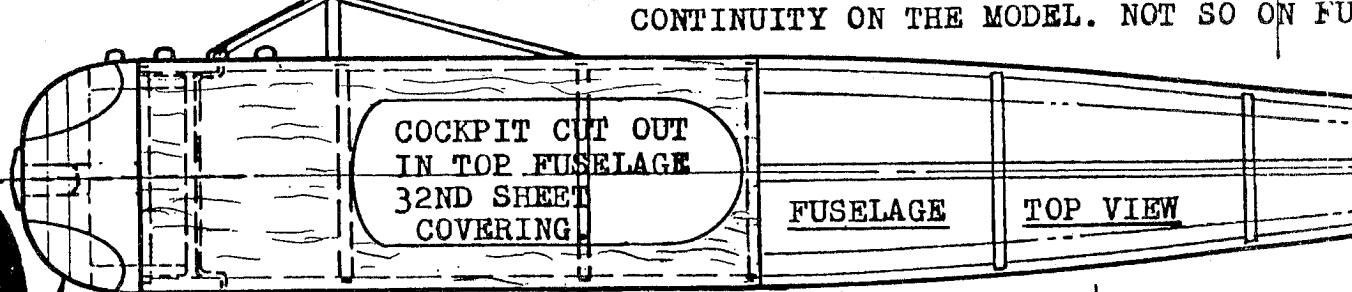
Il faut insister une nouvelle fois , pour bien faire comprendre qu'il ne s'agit pas là de concurrencer d'autres organismes (FFAM) pour leur enlever des licenciées , mais bien d'apporter un plus , là où ceux là même (Toujours FFAM) ne peuvent rien apporter à notre passion commune. L'**UFOLEP CLAP** n'est 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 rehausser 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 4332et 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.



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



LAMINATED
BLOCK
BALSA
NOSE BLOCK.

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

COCKPIT CUT OUT
IN TOP FUSELAGE
32ND SHEET
COVERING.

FUSELAGE

TOP VIEW

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

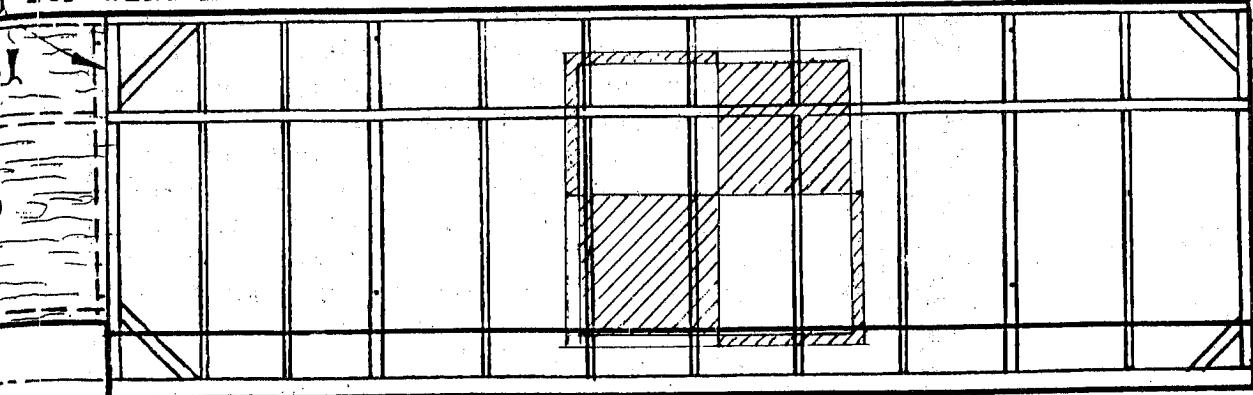
SCALE TAIL OUTLINE.

BUILD HORIZONTAL TAIL

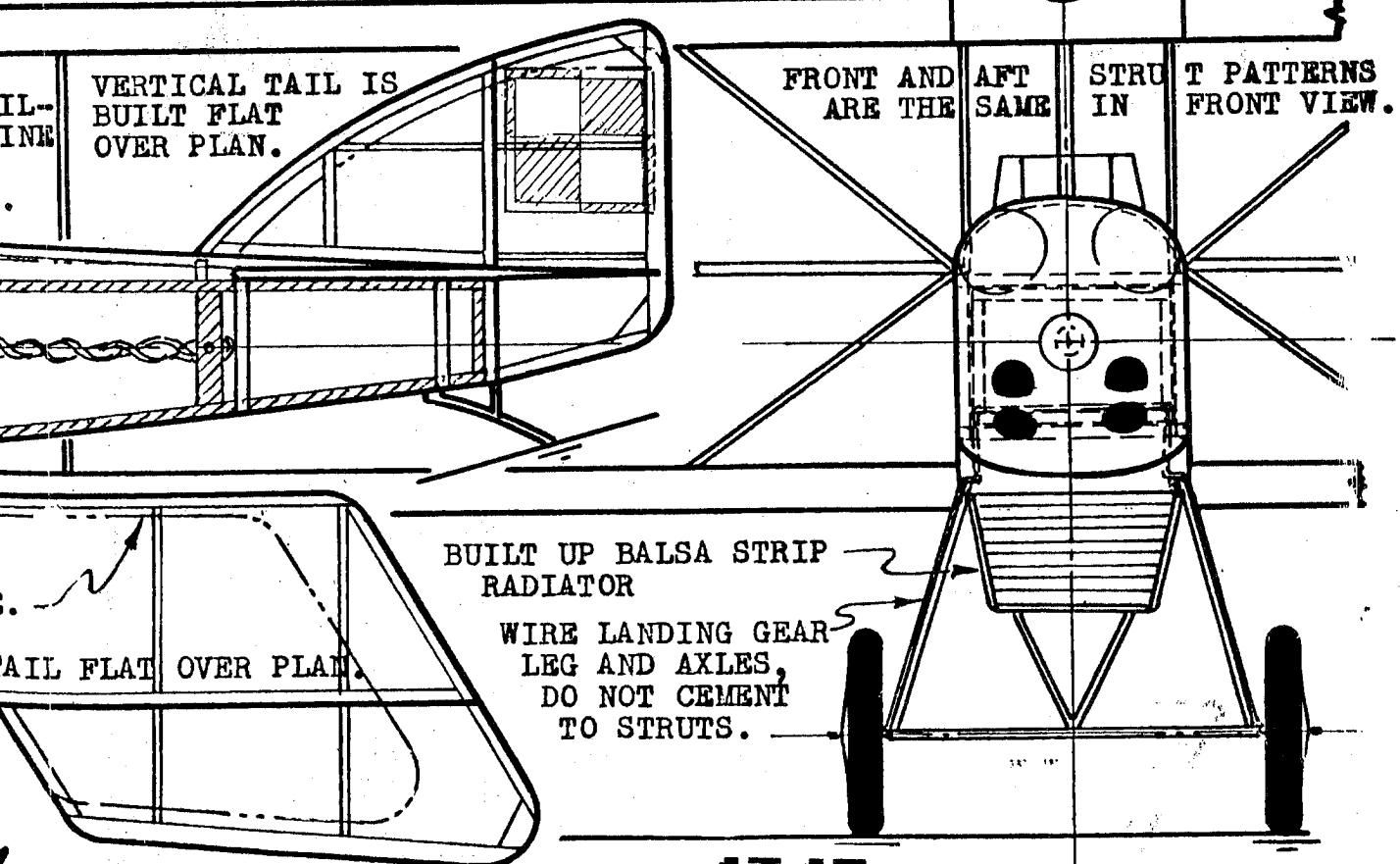
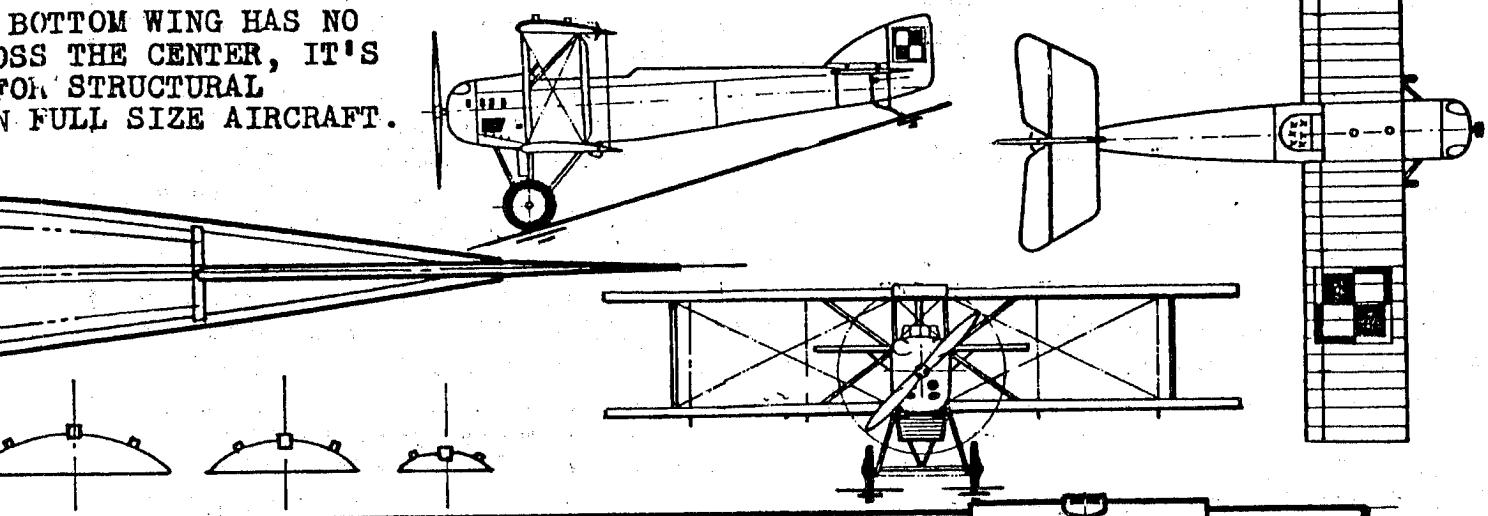
HANRIOT H-19 A POLISH PEANUT BY

Walt Moore

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



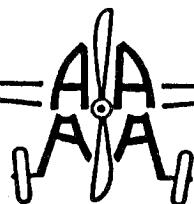
BOTTOM WING HAS NO
ROSS THE CENTER, IT'S
FOR STRUCTURAL
N FULL SIZE AIRCRAFT.



4347

INDOOR VOL LIBRE

Association des Amateurs d'Aéromodèles Anciens



CINQUANTENAIRE DE LA COUPE D'HIVER

26 FEVRIER 1989.

La COUPE d'HIVER va fêter son cinquantenaire. En effet, c'est en 1939 que débuta 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-YILLAROCHE (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.

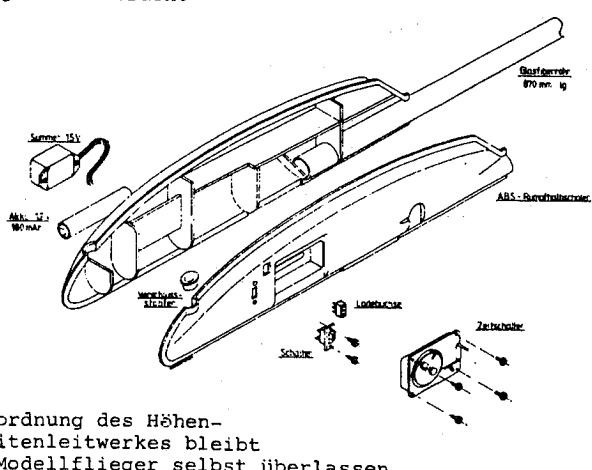
Le terrain de REAU YILLAROCHE est idéal pour y pratiquer le VOL LIBRE car il est très grand. De plus, pour les modélistes venant de loin il y a hôtels et restaurants à proximité.

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 (RFA)

FIA - RUMPF

gezogener Rumpfkopf aus 2 mm Polyesteriol (ABS) Rumpfkopf ist mit 2 mm Sperrholzspannen universell verstärkt. Flächenanschluss ist für alle Profile geeignet. Einbau eines Zeitschalters (Graupner, Robbe) vorgesehen. Darin ist der Einbau eines Signalgebers nebst Ladebuchse und Ein- und Ausschalter eingeplant. Sämtliche Arten von Hochstarthaken eingebaut. Rumpfrohr kann am Ende auf die von Ihnen gewünschte Länge gekürzt werden.



- 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 "modellbauereihe" 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 verschiedenen Werkzeuge und viele nützliche Arbeitstechniken - exakt zugeschnitten für den Modellbau.

Je umfangreicher die Kenntnisse eines Modellbauers 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 zweckgerichtet 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.

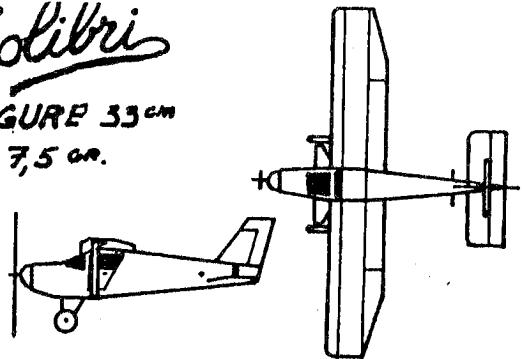
Verlag für Technik und Handwerk GmbH

Fremersbergstr. 1 · 7570 Baden-Baden · Postfach 1128 · Telefon (07221) 31811/22725

Un avion qui vole et qui ne coûte rien!

le Colibri

ENVERGURE 33 cm
POIDS 7,5 gr.



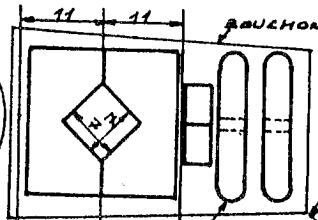
SAUF UN PEU D'ADRESSE, DE PATIENCE ET:

DES MATERIAUX: 1 BOUCHON DE LIÈGE, 3 ÉPINGLES NON CASSANTES, 7 ALLUMETTES MÉNAGE 2 OU 3 ÉLASTIQUES AUSSI UN POT DE PROPHAR BLANC (VIDÉ) OU FIL, DE LA COLLE VINYL BLANCHE À BOIS, QUELQUES PAILLES À HERBES SÈCHES OU 1 GANACHE À LA CAMPAGNE....

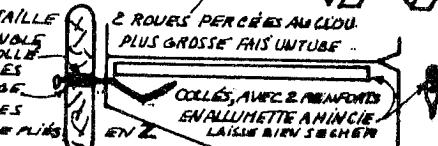
DES OUTILS: CISEAUX, CUTTER, UNE PETITE PINCE, PAPIER DE VERRE, UNE RÈGLE ETC...

AVANT DE DÉCOUPER FAIS LE MOINS 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 PLANEES.

LE NEZ: DANS LE BOUCHON TAILLE 2 RONDELLES DE 11%. FAIS UNE ENTAILLE EN VÉ SUR CHAQUEUNE POUR OBTENIR UN TROU CARRE, LES DEUX PIÈCES ÉTANT RECOLLÉES. TAILLE LE RESTE SUIVANT LE DESSIN, ARRONDIS AU PAPIER DE VERRE.



LES ROUES: TAILLE D'ABORD SUR UNE ÉPINGLE PAPIER ROULE ET COLLE SUR LE TROU. ARRASE LES DENTS APRÈS SÉCHAGE. VEC 2 ÉPINGLEZ FINES VERS LES SARRAS DE ROUE PLIÉS.



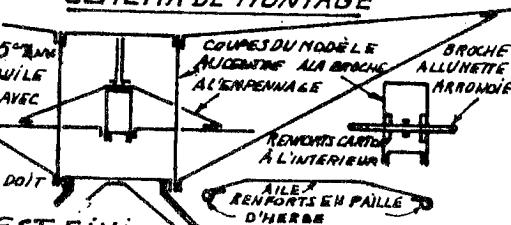
LE MODÈLE: AVANT DE DÉCOUPER LA FEUILLE DOIT ÊTRE BIEN PLANE. DÉCORÉ AUBES D'ONDE A TONGUETTE AVEC DES FEUTRES MARQUEURS. DÉCOUPER TOUTES LES PIÈCES, ASSEMBLÉE LES PIÈCES DANS L'ORDRE DES RABATS MARQUÉS 1. 2. 3 ETC UN PAR UN. VÉRIFIÉ QUE TOUT EST COLLÉ BIEN DROIT. FUSELAGE NON TORNU, SYNTHÉTIE DES AILES, DE L'EMPENNAGE, OUTRAN, MITERRASSAGE ETC... COLLÉ LE NEZ.

MOTEUR: RABOUTE 2 OU 3

ÉLASTIQUES (UNE TRANSLUCIDE) POUR FAIRE UNE LONGUEUR DE 15 mm. LUBRIFIÉ LEGÈREMENT AVEC DE L'HUILE DE RICIN. INTROUVE L'ÉLASTIQUE AVEC UNE BAGUETTE FOURCHE ET ACCROCHE LA BOUCLE AVEC UNE ALLUHETTE ARRONDIE. RENONTE QUELQUES TOURNÉS, SA DOIT TOURNER LIBREMENT.

C'EST FINI

SCHEMA DE MONTAGE



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

LANCE LE MODÈLE BIEN DROIT, EN LÉGER PIQUÉ. S'IL PIQUE TROP, RELÈVE LE BORD ARRIÈRE DE L'EMPENNAGE. SINON, FAIS LE CONTRAIRE, OU ENCORE COLLÉ DES PETITS 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 COEUR T'EN DIT CONSTRUIS UN BON PLANEUR POUR LES VACANCES. ETSURTOUT, FAIS PARTIE D'UN CLUB.



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

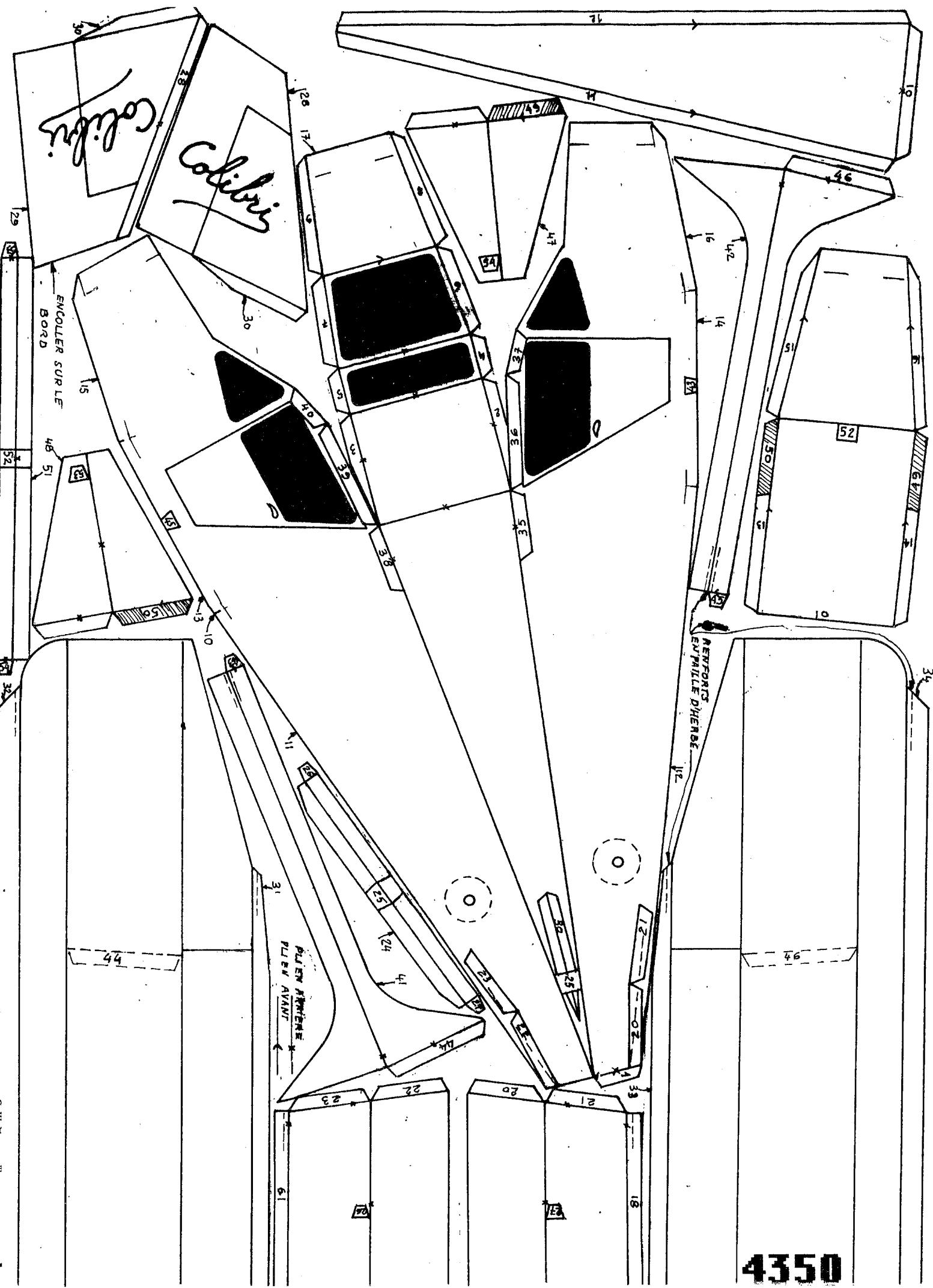
Scandinavie 45 Dkr
Europe 50 Dkr

Airmail out side Europe 60 Dkr

INDOOR IS BEAUTIFUL

ENVOYEZ VOS
RESULTATS
COMPLETS ET
VOS COMPTES
RENDUS A
VOL LIBRE

Participez au
Courtier
VOL LIBRE



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'ILL) 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^{er} 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 (Châtellerault), Albert Koppitz (Strasbourg), J.-Claude Cheneau (Saintes).

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

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

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

COURRIER VOL LIBRE

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

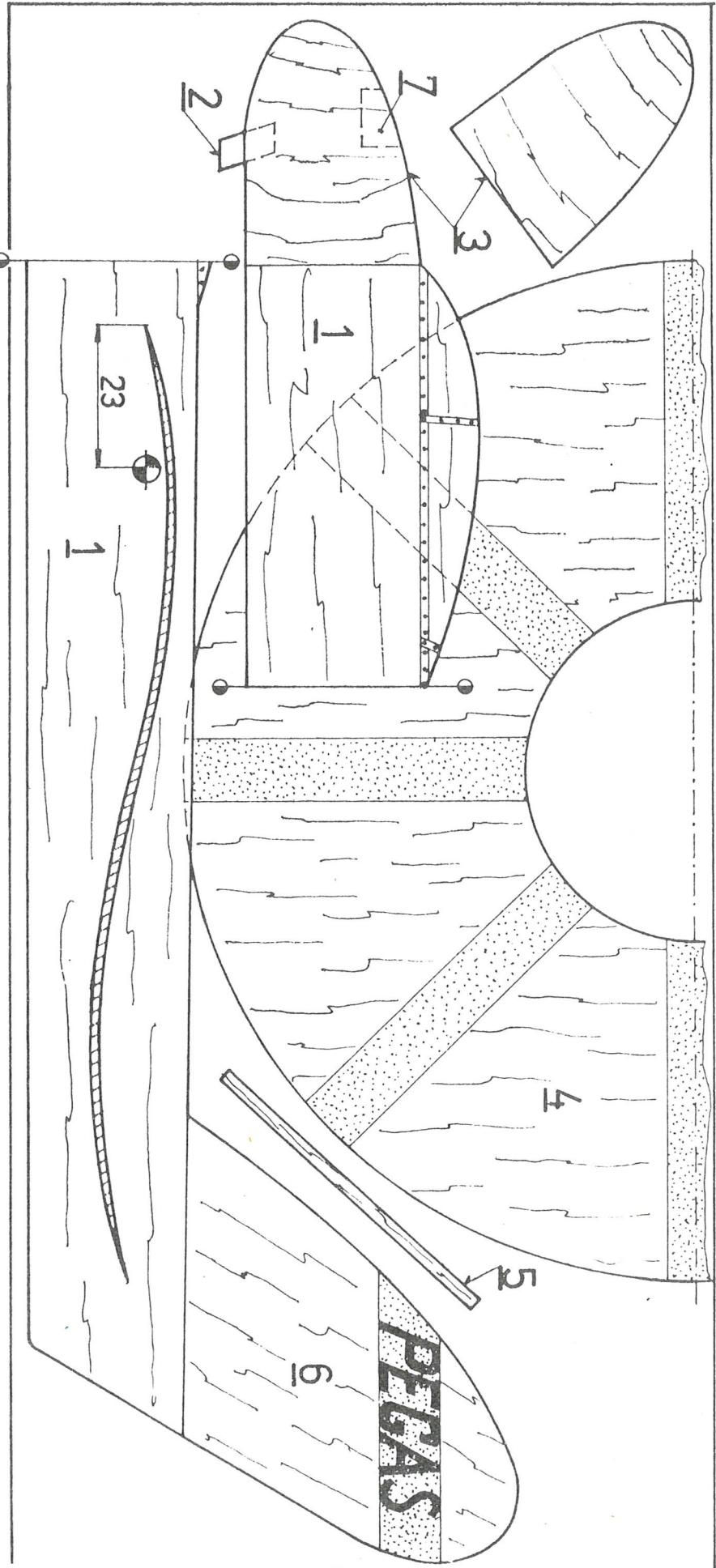
RECEVOIR LE CHALLENGE MUSSAT (réservé à cette catégorie Monotype)

POURQUOI cette discrimination pour le Monotype!

Mr. Paul FREDERICQ
47140 PENNE D'AGENAIS

FREIFLUG 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.



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 départ de CZECHOWSKI Pologne .
Recto . ch. des pays socialistes:
Sylvester KUJAWA- (Pol)
C. MANGALEA (Roum) -Alexandre ROMASZEW (URSS) et Marek NAWOCKI (jnr)Pol

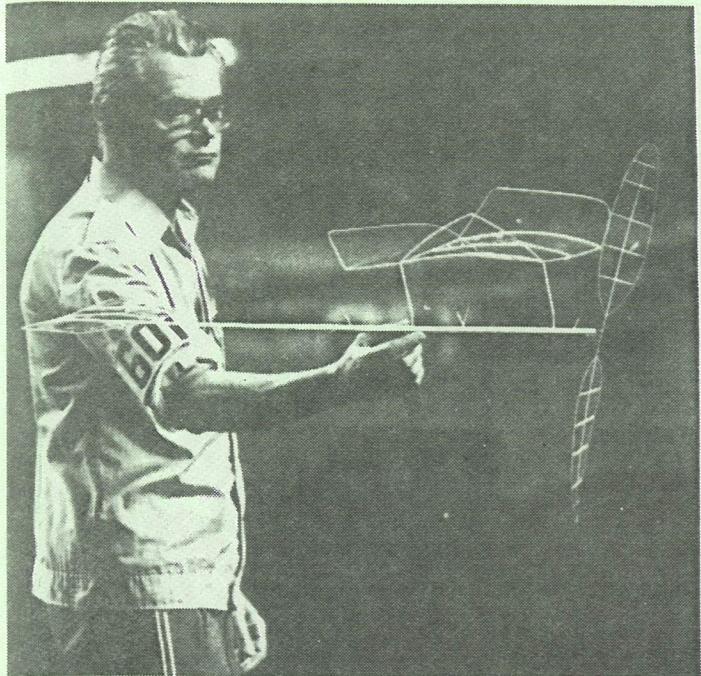
PUBLICITE pour le VOL LIBRE

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.....

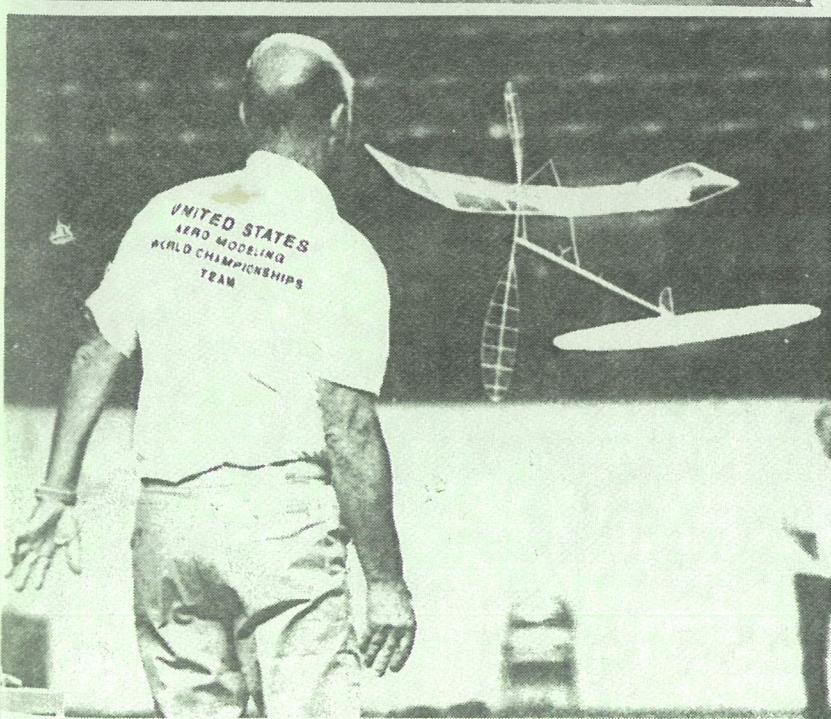
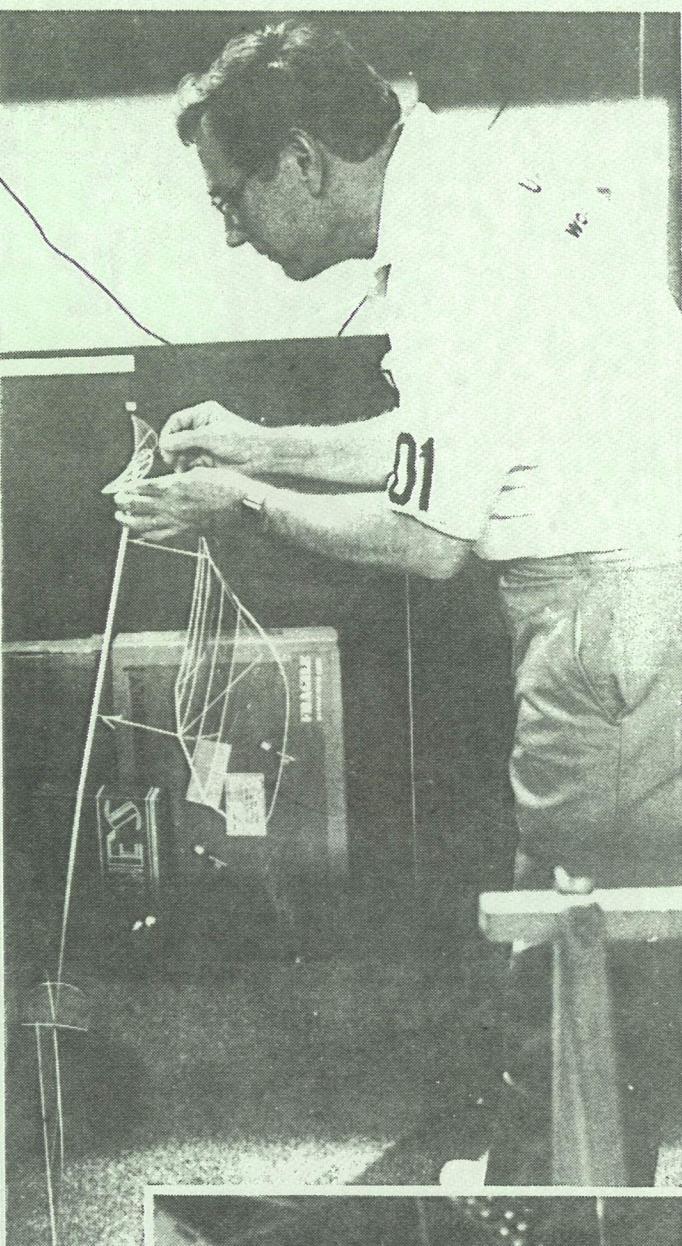
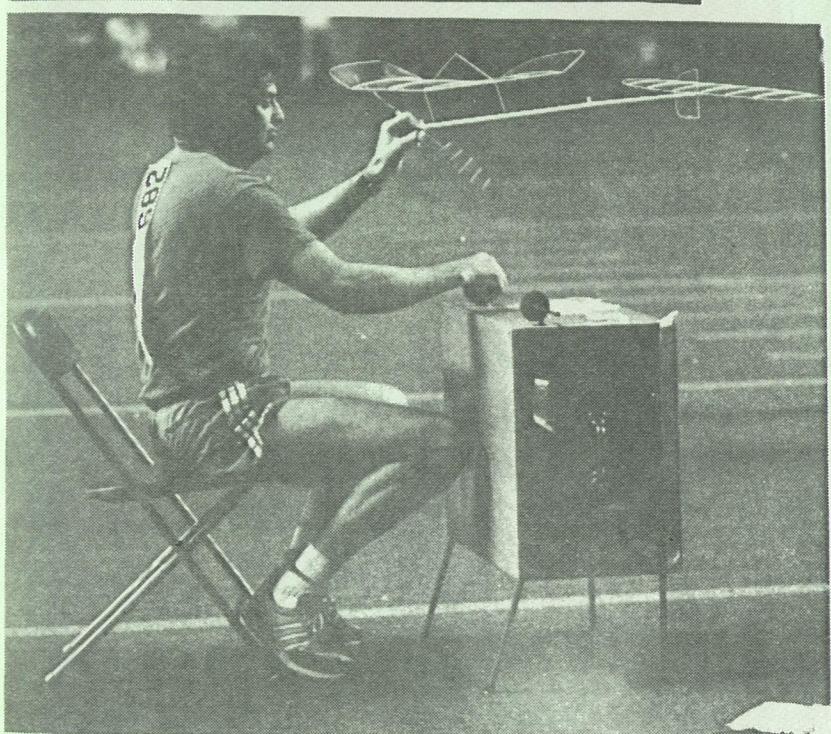
PUBLICITY for FREE FLIGHT

4 pages by
Georges
MATHERAT

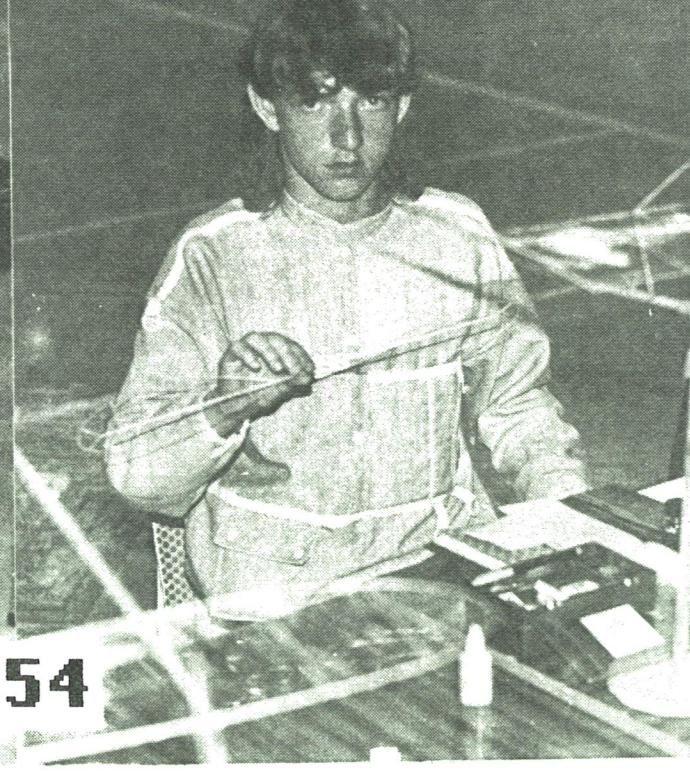
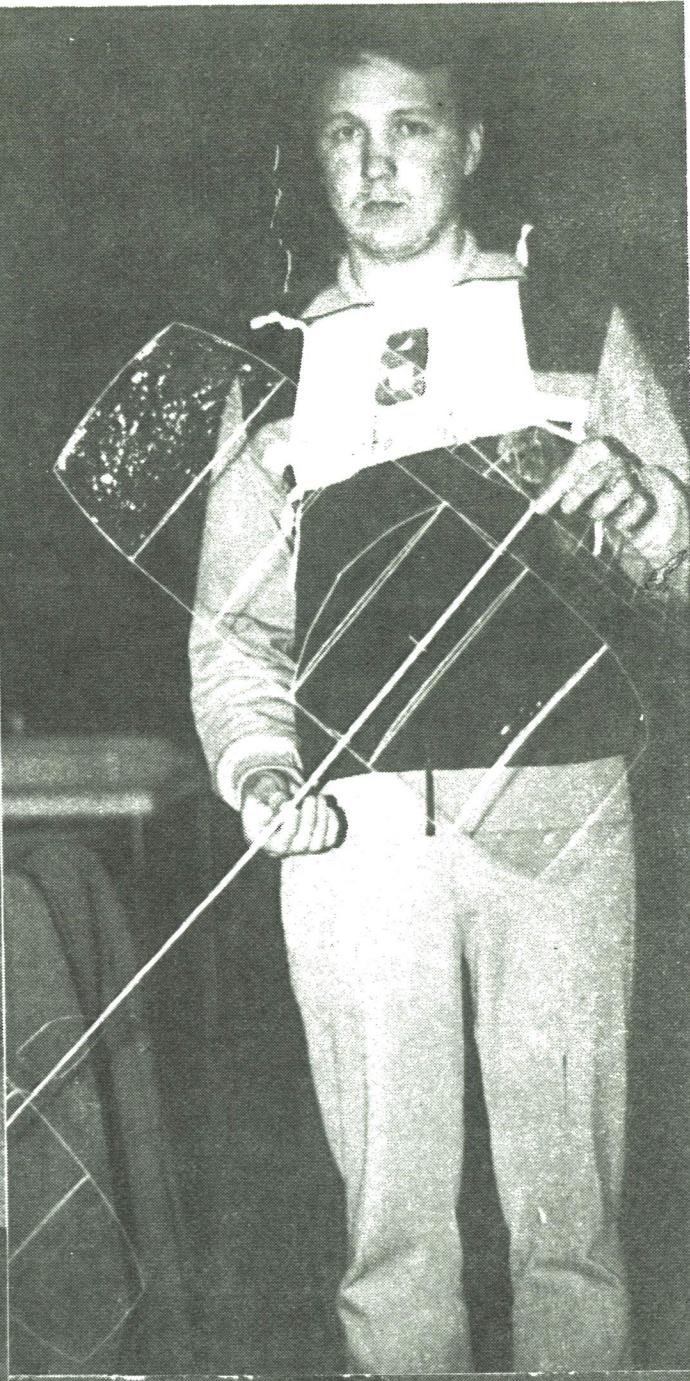
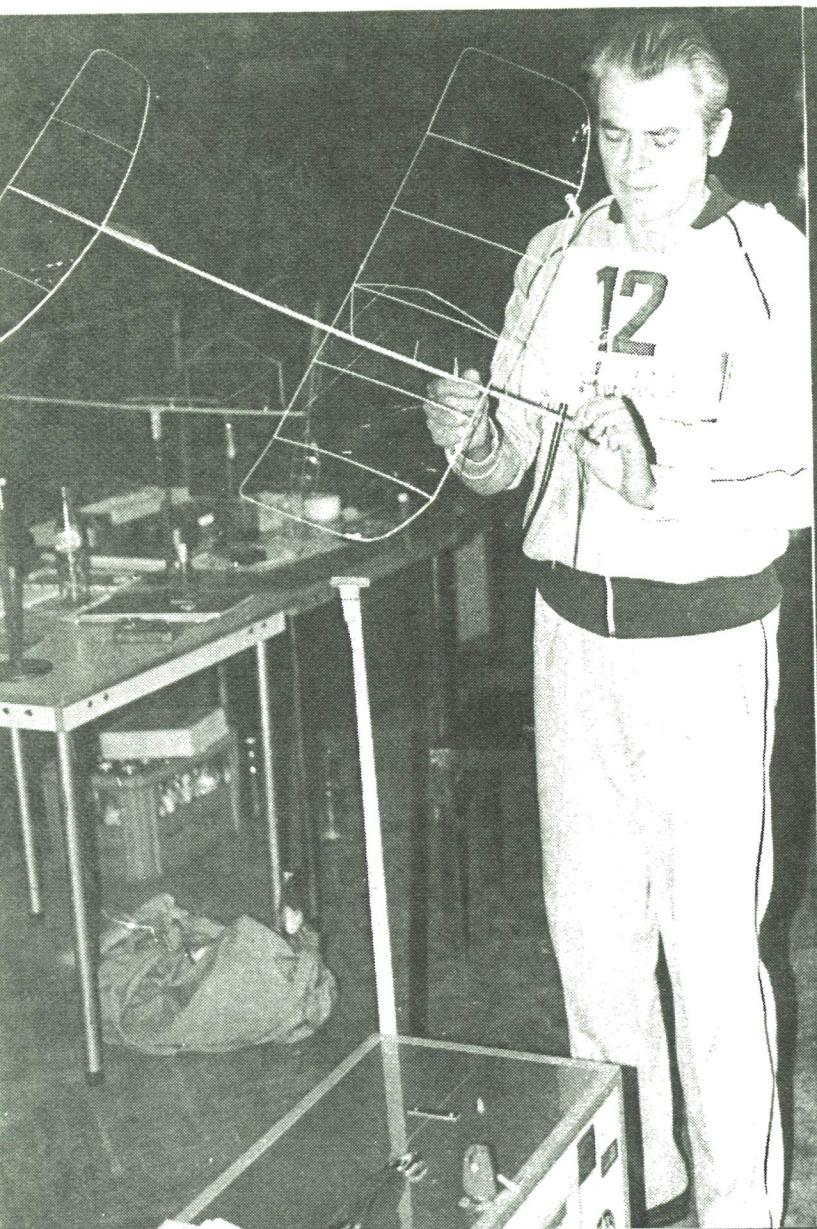
PAGES - 4357 - 4358 -
4359 - 4360. -



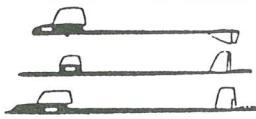
INDOOR



4353



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 accommodation. 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 renowned tourist attraction. Centre of geothermal activity, geysers, mud-pools etc. Maori cultural centre.

PICTON Southern terminal for inter-island ferries.

RANGITAIKI Very large & open Free Flight site. Venue for North Island F.F. Champs. 27th & 28th Jan. 1990. Camping and cabin accommodation & 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.

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

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

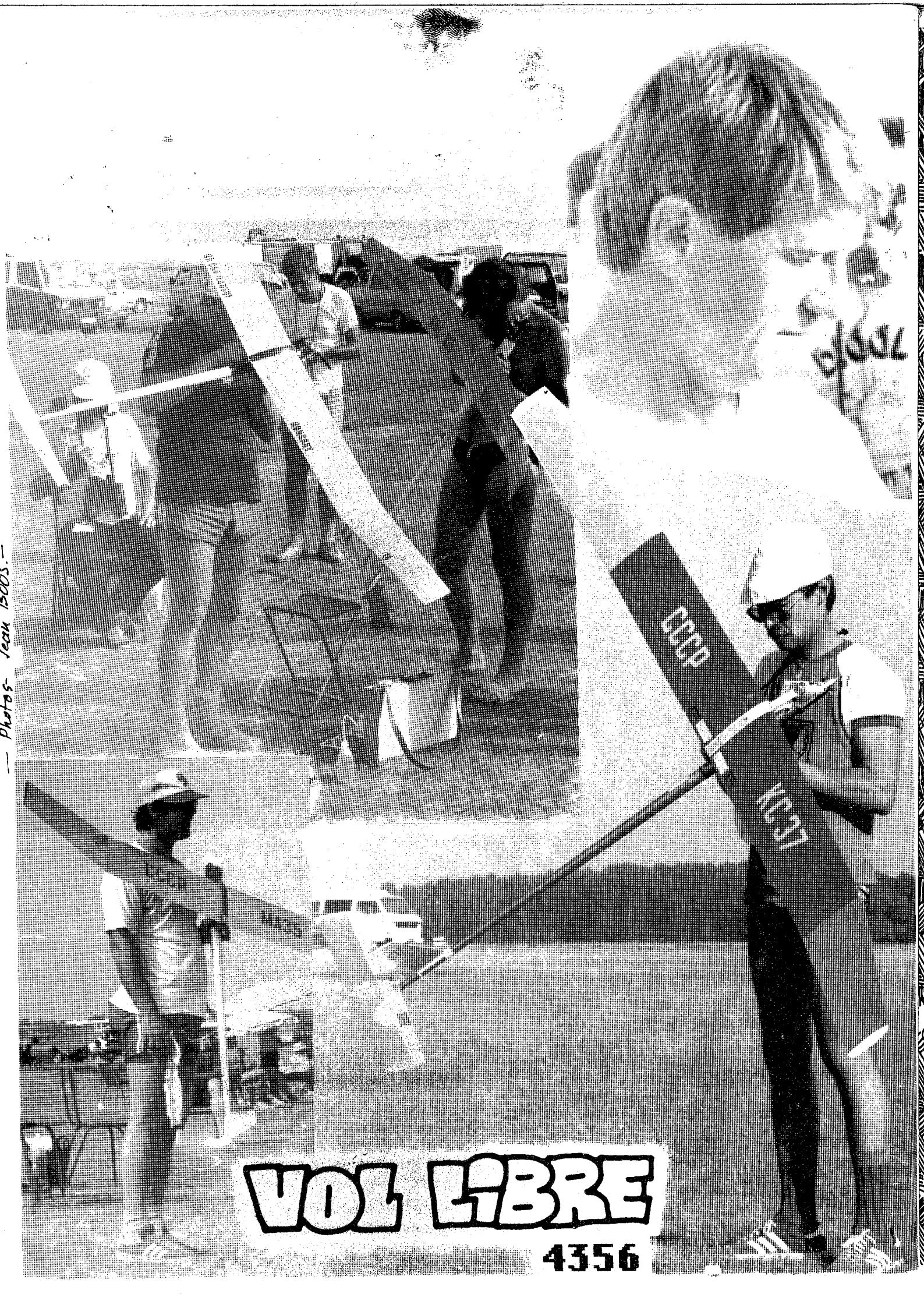
**FREE FLIGHT
NEW ZEALAND**

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 " | " | 3½ " | " |
| to RANGITAIKI | 311 " | 193 " | " | 4½ " | " |
| to CARTERTON | 634 " | 394 " | " | 8½ " | " |
| to WELLINGTON | 657 " | 408 " | " | 9 " | " |

| | | | | | |
|-------------------------|-------|----------|---------|----------|---------|
| WELLINGTON to CARTERTON | 85 km | 53 miles | approx. | 1½ hours | driving |
| to RANGITAIKI | 410 " | 255 " | " | 5½ " | " |
| to TAUPO | 378 " | 235 " | " | 5 " | " |

| | | | | | |
|------------------------|--------|-----------|---------|---------|---------|
| CHRISTCHURCH to PICTON | 350 km | 217 miles | approx. | 5 hours | driving |
| to QUEENSTOWN | 487 " | 302 " | " | 7 " | " |

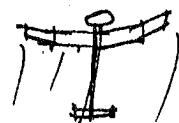
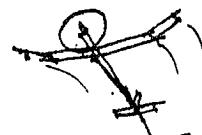


VOL LIBRE

4356

VOL LIBRE

modélisme



les
caput-
chouc !

les
planieurs !

les
moto-
modèles !



la technique et le sport

POUR PROLONGER LE MODÈLISME 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 !)

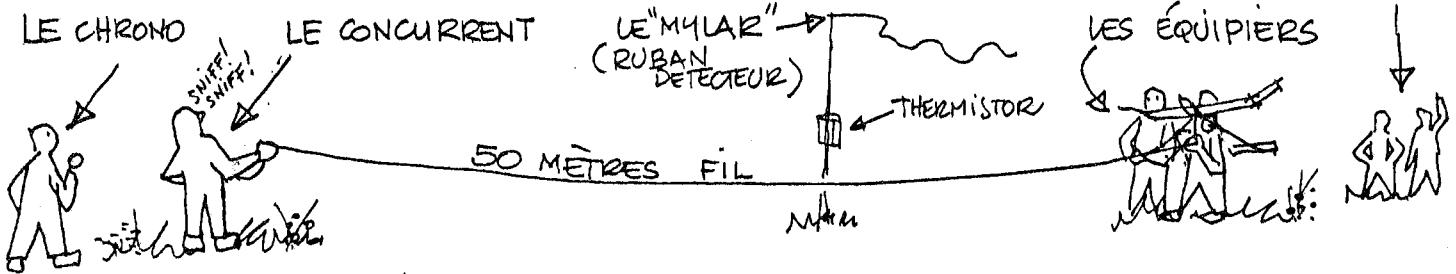
CONTACT :

VOL LIBRE :

16 chemin de beulénoerth
68000 strasbourg robertsau 155 pages
bi-mensuel 10fr abonnement,
international - fourré de technique et de astuces !

LES PLANEURS

LA CLASSE SILENCEUSE !

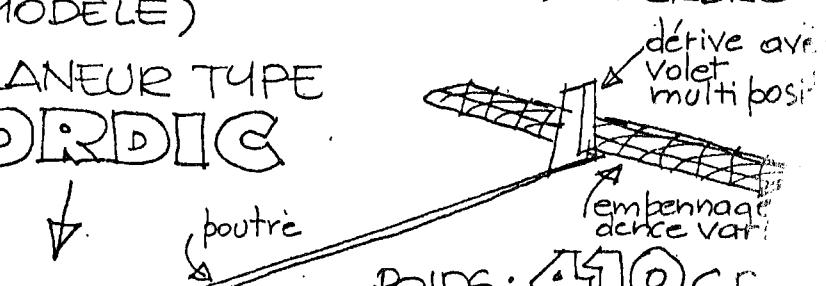


SPORT D'EQUIPE !

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

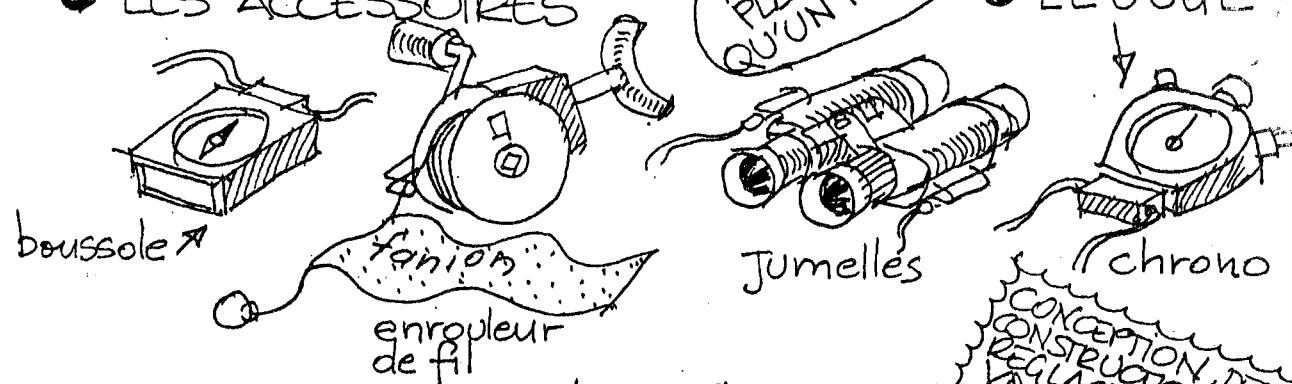
• L'OUTIL : LE PLANEUR TYPE **NORDIC**

PRATIQUÉ PARTOUT DANS LE MONDE.
minuterie faisant descendre le modèle à 3 mn (peut en plus actionner diverses fonctions)



Poids : 410 GR
Surface : 3,4 DM
Envergure entre 2M ET 2M5

• LES ACCESSOIRES



• INDISPENSABLE !



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