VOL LIBRE

OCTOBRE
NOVEMBRE
87

63

3884

Photo - A. SCHANDEZ

VOL LIBRE
BULLETIN DE LIAISON

A. SCHANDEL 16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG ROBERTSAU

SOMMAIRE 63

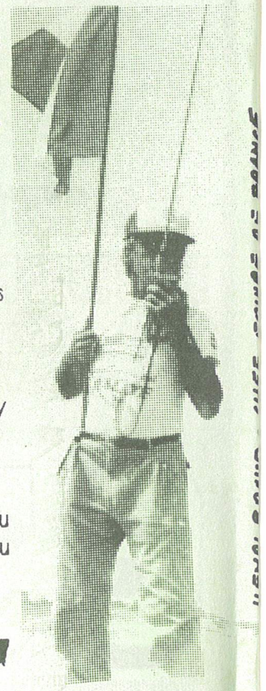
3884 V.Chop Champion du Monde en F1A
3885 Sommaire
3886 A1 "REESKIKKER" M.Aarts (NL)
3887 "Student 85" J.Hudcovic (CSSR)
3888 A2 d'Antoine Galichet (F)
3889-3890 "SUNRISE" de G.Ziegler (RFA)
3890 (a) En vrac
3891 "Black Dog" wake de G.Odgers (Aus)
3892 Coupe d'Hiver d'A.Koppitz (F)
3893 F1C de Dittmar Meissnest (RFA) vainqueur du Poitou 87 et participant au fly-off des CH.du Monde.
3894 F1C de A.Rootsa (URSS)
3895-96-97_98-99-00-01-02 Images du Vol Libre -Championnats du Monde 1987 à Thouars France.
3903-04 Les Championnats du Monde 87
3905-06-07 Classements des Championnats du Monde
3908 -English Corner.
3909-10 Echos des Championnats du Monde
3911 -12_13-14 Les Championnats de France 1987 à Moncontour .
3915-16-17 Rétro, les wakes de 1937 E.Fillon (F°
3918 Evolution F1B Championnats du Monde 1987 M.Carles (F)
3919 Section d'aile F1D et résultats d'Orléans juin 87.
3920 "Challenger" F1D de Harro Erofejeff (Finlande)
3921 P 15 indoor de Erik Knudsen (DK)
3922-23 Pottier P 180 S de Jacques Delcroix (F)
3924-25- Peanut "Percival "Mewgull"
3926-27 "New Model" de R. Czechowski (Pologne)
3928 Championnats de Pologne F1D 1987

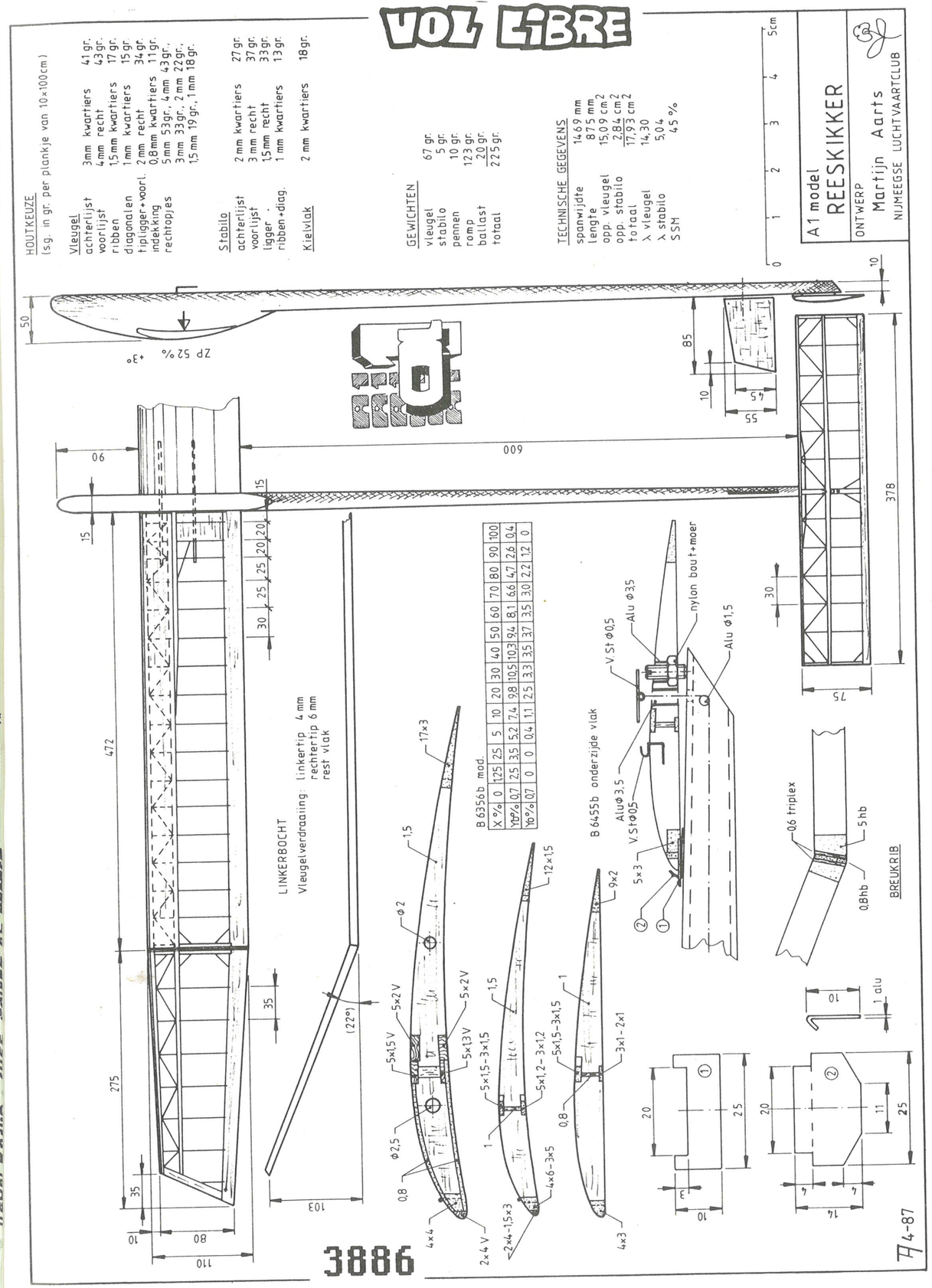
Abonnement VOL LIBRE -6 numéros 112 f (DM 36 , 18 $). Tous les paiements au nom de André Schandel 16 chem. de Beulenwoerth 67000 STRASBOURG ROBERTSAU .France Tél: 88 31 30 25 - CCP 1190 08 S Strasbourg.

André SCHANDEL

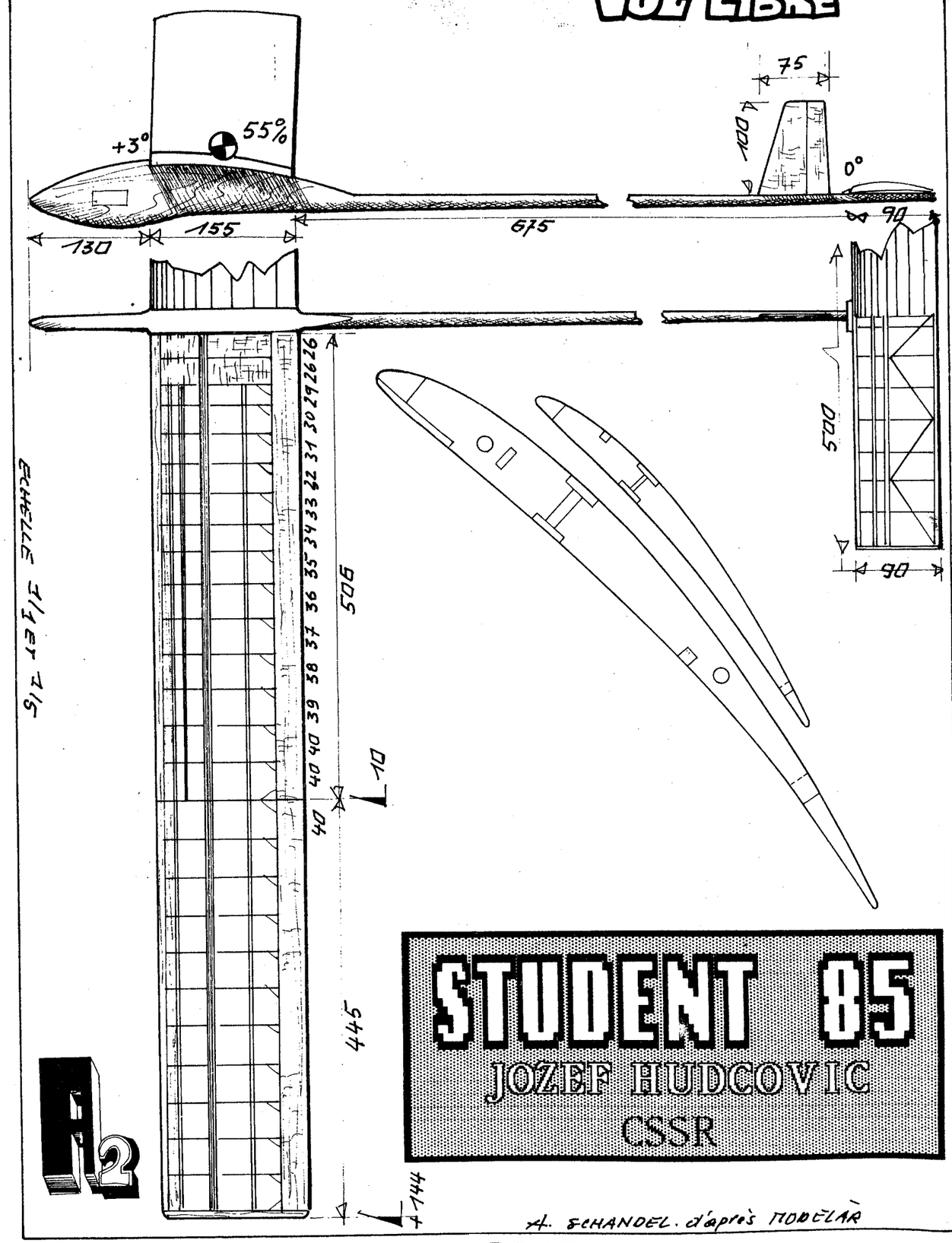
To all subscribers in USA, subscription to :Peter Brocks 313, Lynchburg Drive - NEWPORT NEWS- VA 23 606 US

3929 Planbook VOL LIBRE sur les Championnats du Monde 1987 à Thouars (Sortie fin décembre début janvier87-88 au prix de 60 F-à commander auprès de André Schandel)
3930 Calcul d'aires suite Hua Ngoc (F)
3931 AZELOT -A.Schandel/
3932 Pélerinage à Beauvoir sur Niort M.Piller.
3933 Moncontour 2 minutes Journées Internationales du Poitou A.Schandel.
3934 Coupe du Monde 1987.
3935 Karlsruhe 1987
3936 -37 Midzommernacht Trophy Arnhem juin 1987.
3938 Courrier des lecteurs L.Trachez.
3939 Profil RSG 29.
3940 Stephane CHATEAU membre du Comité d'Organisation des Championnats du Monde.

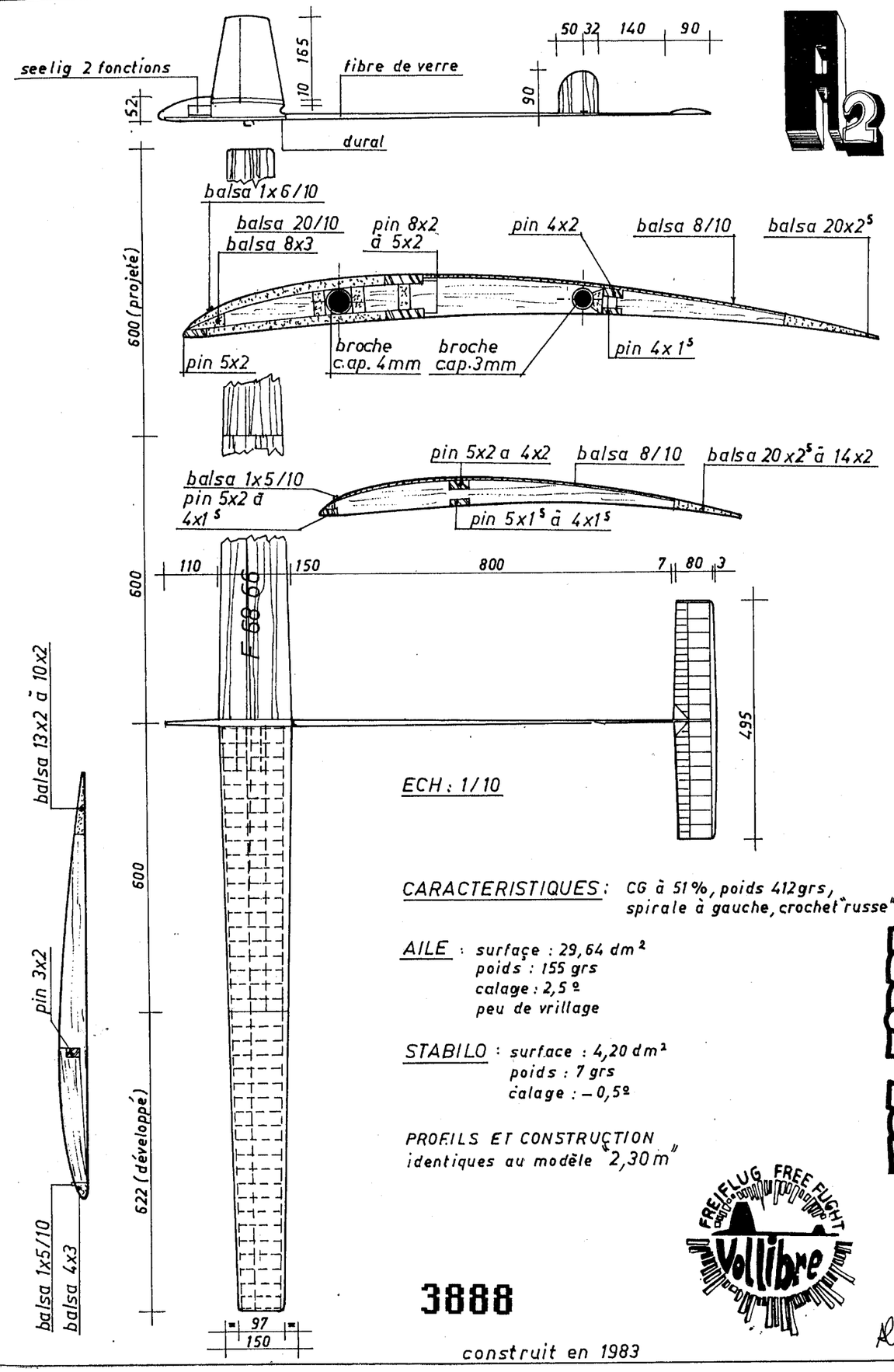




VOL LIBRE



3887



ECH : 1/10

CARACTERISTIQUES : CG à 51%, poids 412grs, spirale à gauche, crochet "russe"

AILE : surface : 29,64 dm²
poids : 155 grs
calage : 2,5 °
peu de vrillage

STABILO : surface : 4,20 dm²
poids : 7 grs
calage : – 0,5°

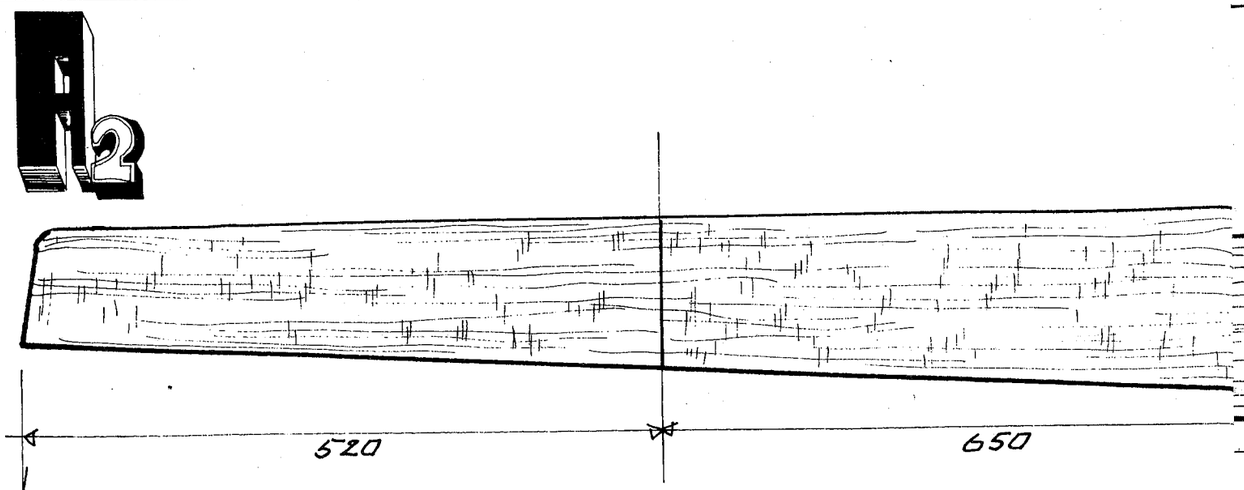
PROFILS ET CONSTRUCTION identiques au modèle "2,30 m"

VOL LIBRE

FREIFLUG FREE FLIGHT Vollibre

3888

construit en 1983



SUNRISE

F1A

G.ZIEGLER

AILE	235 G	30 dm2
STAB	6 G	3.5 dm2
FUS	215 G	
TOTAL	456 G	33.5 dsm2

Ayant été motivé par mon fils Roger à construire un planeur spécifiquement SUNRISE, j'ai tout de suite pensé éliminer la construction classique avec nervures et longerons grande dévoratrice de temps ! et qui a encore ,aujourd'hui du temps ? Je pensais plutôt à une construction plus moderne avec des matériaux nouveaux qui permettent une grande fidélité de profil garante d'un excellent plané en air calme.

Comme j'ai pu le constater après coup je n'ai pu atteindre qu'en partie les objectifs que je m'étais fixés. En ce qui concerne la géométrie et le rendement de l'aile on peut dire que j'ai réussi. Le modèle a été utilisé trois fois en 86 - Herrenberg mai 86 194 s 1er - Nancy juin 86 200 s 2 ème- Karlsruhe août 86 207 2ème; Résultats atteints sans catapultage.

Dans la pratique cependant un certain nombre de "manques" sont aparus. Le choix de construction de l'aile en styropore coffré balsa , tout en ayant une grande fidélité de profil, s'est avéré peu résistant (profil mince) à la flexion et à la torsion . L'aile "flutte" et ne permet pas un largage en survitesse. Ainsi le crochet CHRA monté sur le modèle n'est pas exploité.

CONSTRUCTION :

Aile: l'âme en styropore est par endroit renforcée par du tissu f.d.v. 75 g:m2. l'emplacement des broches est renforcé par un boitier en balsa dur encastré entre le coffrage supérieur et inférieur. La face interne du coffrage est traitée au bouche pores.

Ordre de confection :

1- Coffrage inférieur a enduire avec de la résine, y poser tissu f.d.v. repasser si necéssaire de la résine. Apposer l'âme en styropore et maintenire en place avec la forme négative ,accessoires et serre joints le tout en place.

2 - Decouper les parties nécessaires à la mise en place du boîtier fixation aile.

3- Introduction du boîtier préalablement traite résine, et ajouter le coffrage supérieur , de façon identique que 1.

4- Poser le bord d'attaque

Les dièdres sont élaborés de la même manière, avec cependant uniquement du tissu au niveau du bord de fuite.

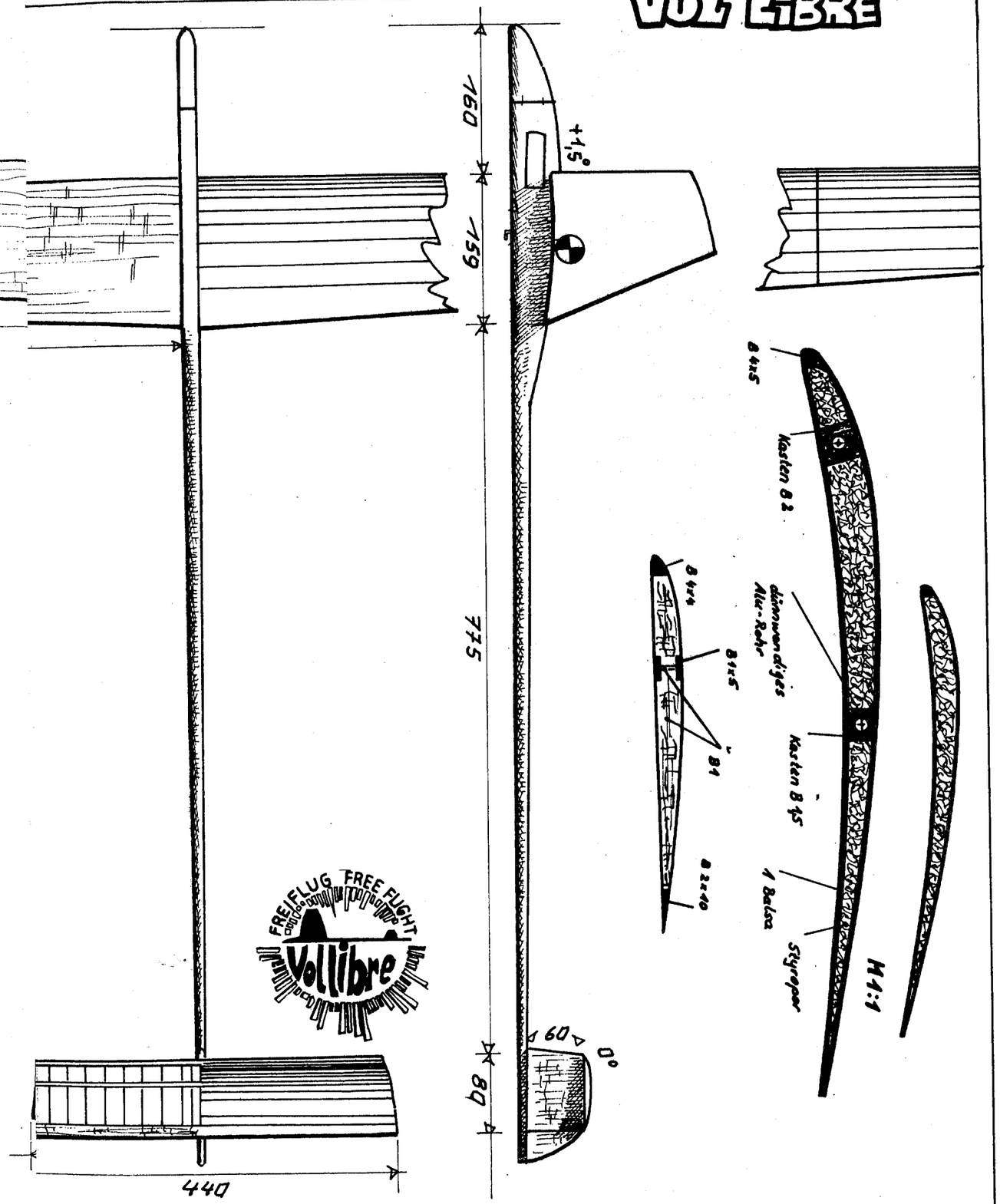
Malgré une utilisation parcimonieuse de la résine , la masse de l'aile est devenue importante trop importante..... beaucoup trop.

Le grand bras de levier arrière avec le stabilo surélevé sur la dérive est une bonne chose. A l'arrivée au sol, sur l'herbe mouillée sur les mottes de terre, sur les chaumes.... le stab est à l'abri.

L'ensemble de la conception pose cependant de gros problèmes pour atteindre une masse (410 g) convenable. J'ai donc du, par des interventions après coup, essayer de réduire la masse sur une norme acceptable. Le nez a été rallongé, et rendu amovible pour pouvoir ranger le fuselage dans la caisse. Les deux broches en c.a.p. de diamètre 3 mm ont été remplacées par des broches en carbone - gain 20 g ! malgré tout le modèle est avec 456 trop lourd.

3889

D'APRES "THERMIKSCHULE"



3890

ECHELLE 1/1 ET 1/5 - A.SCHANDEL - G.ZIEGLER.

CONCLUSION : Le modèle manifeste de bonnes qualités de vol pour SUNRISE. On peut encore voler par temps légèrement instable, mais en avançant le CG. Grand respect du profil mais masse trop importante et flèxibilté en longueur et en torsion. Pour une nouvelle construction, il est envisagé de réduire l'utilisation de tissu f.d.v. et de revenir à une construction classique pour les dièdres. Le stabilo surélevé suppose une construction ultra-légère en fin de fuselage.

ENGLISH

A successfull Dutch F1 H glider by Martin AARTS. Despite onlly a few yeras of modelling experience he produced à clever design and flew quite well with it, twice placing second at the Midsummernihnt Trophy.

Additional information not on the drawing : carbon fiber tows are used between wing sheeting and lover spar, ribs and leading edge. the wing is covered in leight weight tissue and the stabilizer in mylar. The fuselage is of the Super/hot Max Type. the model circles well, as demonstrated by Marteen van DIJK with his version of the model.

EN VRAC

La parution et l'expédition des n° 61,62 ,ont été l'objet de quelques irrégularités, pour des raisons économiques et de temps. Les N° 61 et 62 parus un peu avant les Championnats du Monde, ont été remis, en grande partie entre les mains mêmes des abonnés. Quand on sait que l'expédition par les PTT dépasse maintenant largement les 7 F par numéro on peut se faire une idée des économies à réaliser.

J'ai passé plus de trois semaines sur les terrains du Poitou, dans la poussière ,le vent, le soleil et un peu sous la pluie, pour vivre toutes ces compétitions internationales et nationales, exaltantes ,et pour rencontrer les fanas de Vol Libre de partout dans le monde.

J'ai dû entreprendre ensuite la préparation de la rentrée scolaire dans mon école et la mener à bien Ce qui fait que 5 à 6 semaines sont passées sans que j'ai pu consacrer du temps au travail rédactionnel et administratif de VOL LIBRE. Comme l'avenir proche sera consacré en partie, à l'élaboration du numéro spécial (voir plus loin) Championnats du Monde 1987, l'occupation loisir,à plein temps, est de rigueur. Tout cela explique la parution et l'expédition, un peu chaotiques des derniers numéros V.L. Tout en comprenant l'impatience de certains lecteurs, je les prie de bien vouloir m'en excuser.

En dehors de cela je rappelle encore une fois qu'il serait souhaitable ,que le plus grand nombre de lecteurs réponde au questionnaire envoyé au printemps dernier,et de regler l'abonnement à la réception de la grille.

FFN

Dans le dernier numéro de FFN (octobre 1987) nos amis anglais ont essayé de faire paraître des photos sur les derniers Championnats du Monde à Thouars, en accompagnement du texte: malheureusement les reproductions sont de très mauvaise qualité : pas de tramage ou alors trop fin. L'ensemble des reproductions et plutôt noir.

To all subscribers in U.S.A. subscription to Peter BROCKS 313 Lynchburg Dr. NEWPORT NEWS VA 23606 USA

ENGLISH CORNER

WORLD CHAMPIONSHIPS THOUARS FRANCE

[redacted]

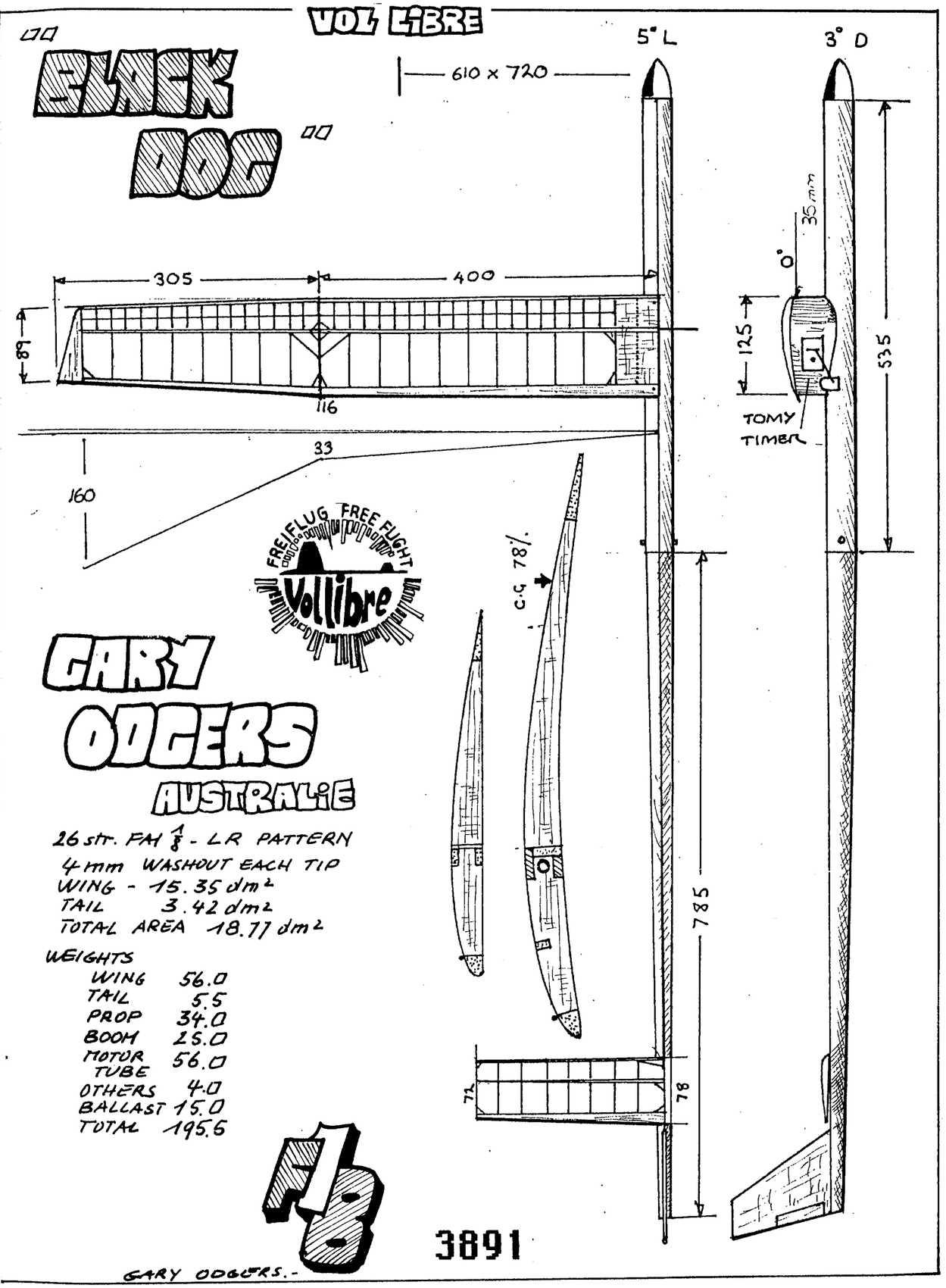
SO THOSE FAMOUS CHAMPIONSHIPS ARE OVER! LOT OF MARAVELLOUS MOMENTS, AND EXCITATION AS WELL!
BUT LET'S BACK TO THINGS...

THE PLACE

THE FREE FLIGHT FRATERNITY KNOWS PERFECTLY ABOUT THE THOUARS COUNTRY, OF "POITOU" FAME. ALL CONTESTANTS WERE ABLE TO FIND OUT STRAIGHT ON THE SPOT ALL THE REQUIRED LODGING FACILITIES, ALLOWING THE PEOPLE FROM ALL OVER THE WORLD TO BE CONCENTRATED THERE, GETTING IN TOUCH EACH OTHER, SWAPING, SHARING OR DISCUSSING NEW IDEAS ... AS BIG AS THE EVENT WAS THE LARGE FLYING PLACE AT NOIZÉ, NOT FAR FROM THOUARS, WITH THEIR USUAL SHARE OF MELONS AND SUNFLOWERS (THE LATTER BEING ONLY A FEW FEETS HIGH BECAUSE OF DROUGHT) PAGE 3908

VOL LIBRE

SNEK DOG



GARY ODGERS

AUSTRALIE

26 str. FAI 1/8 - LR PATTERN
4 mm WASHOUT EACH TIP
WING - 15.35 dm²
TAIL 3.42 dm²
TOTAL AREA 18.77 dm²

WEIGHTS

WING	56.0
TAIL	5.5
PROP	34.0
BOOM	25.0
MOTOR TUBE	56.0
OTHERS	4.0
BALLAST	15.0
TOTAL	195.6

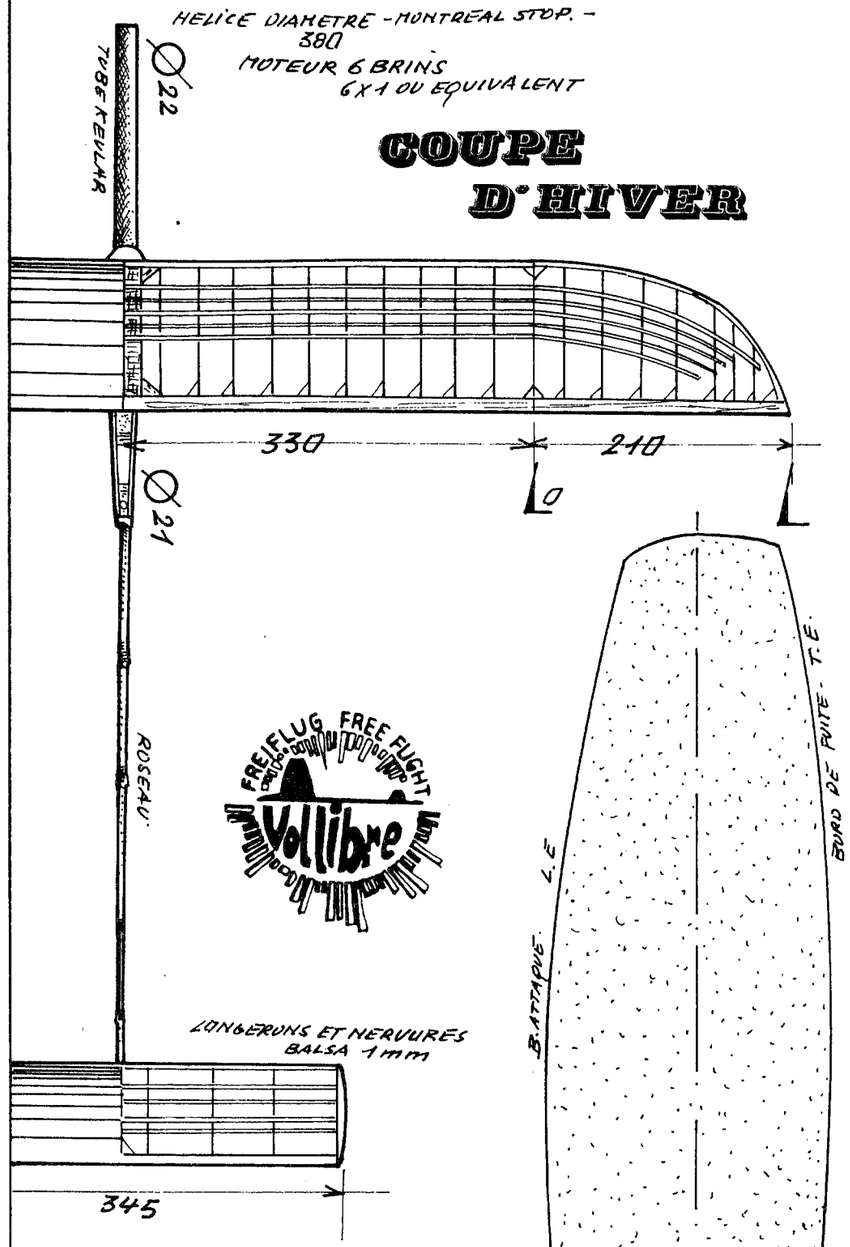
GARY ODGERS.-

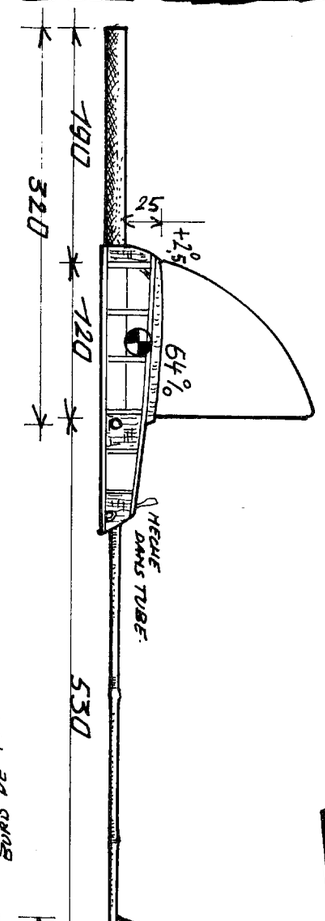
3891

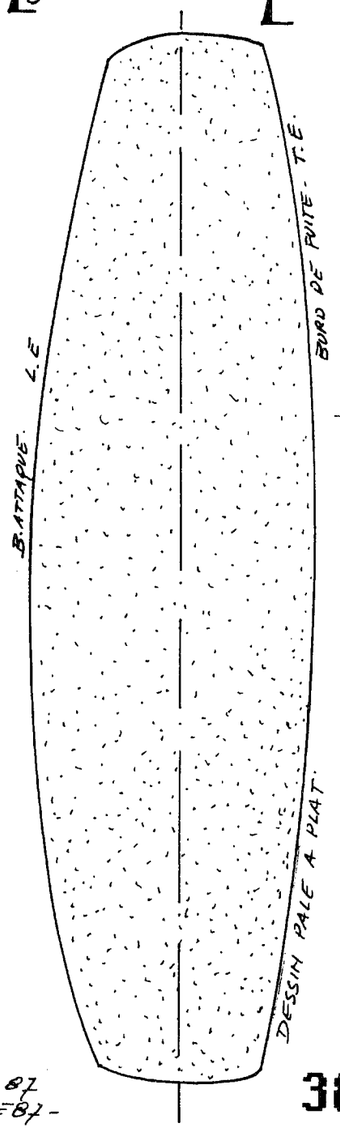
VOL LIBRE

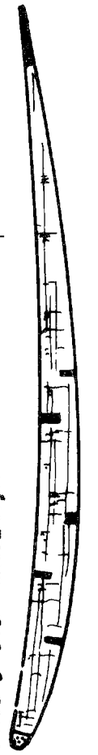
HELICE DIAMETRE - MONTREAL STOP. - 380
MOTEUR 6 BRINS
6X1 OU EQUIVALENT

COUPE D'HIVER









LONGERONS - SUP. 2 BALSA 3x1
1 PIN - 2x2
INF. 2 BALSA 3x1
SUR LIN RENFORT
FIBRE DE CARBONE

CH
ALSEAT
KOPITZ
A.C. ALSACE
- 6ème MONCONTOUR 87
- 9ème CH. DE FRANCE 87 -

3892

VOL LIBRE -

MARC SCHMINGE
SCHELLE 15 ET 1/2

VOL LIBRE

FLÄCHENINHALT:

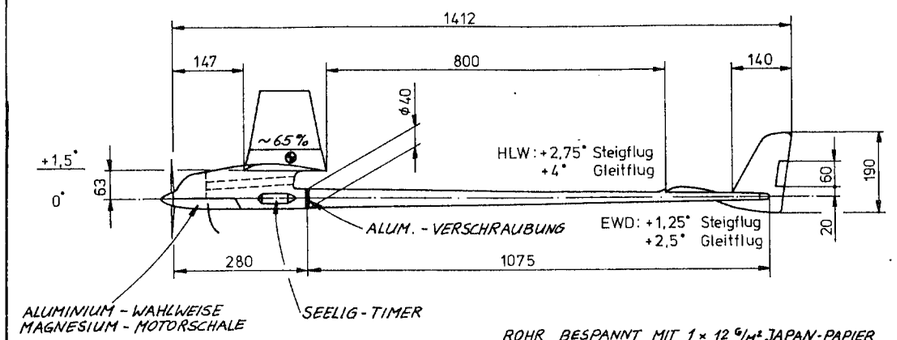
FLÜGEL	31,4	DM²
HLW	7,0	DM²
GESAMT	38,4	DM²

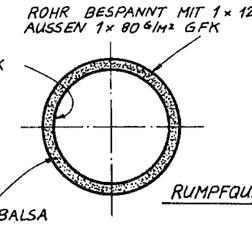
GESAMTMASSE: 780 G

OBERFLÄCHE:

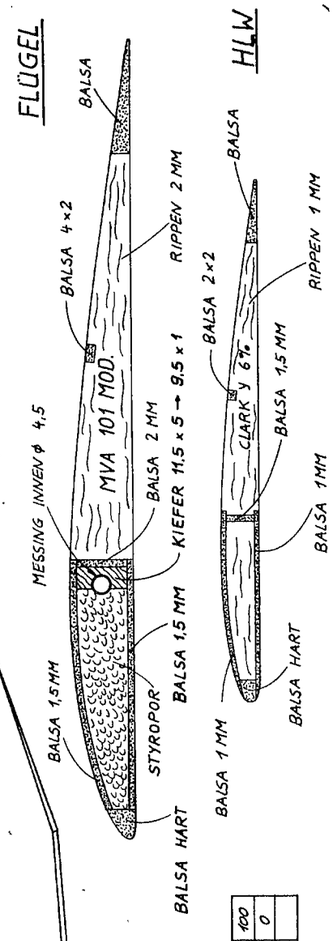
FLÜGEL
BEPLANKUNG 1 x 12 G/M² JAPANPAPIER
BESPANNUNG 2 x 12 G/M² JAPANPAPIER

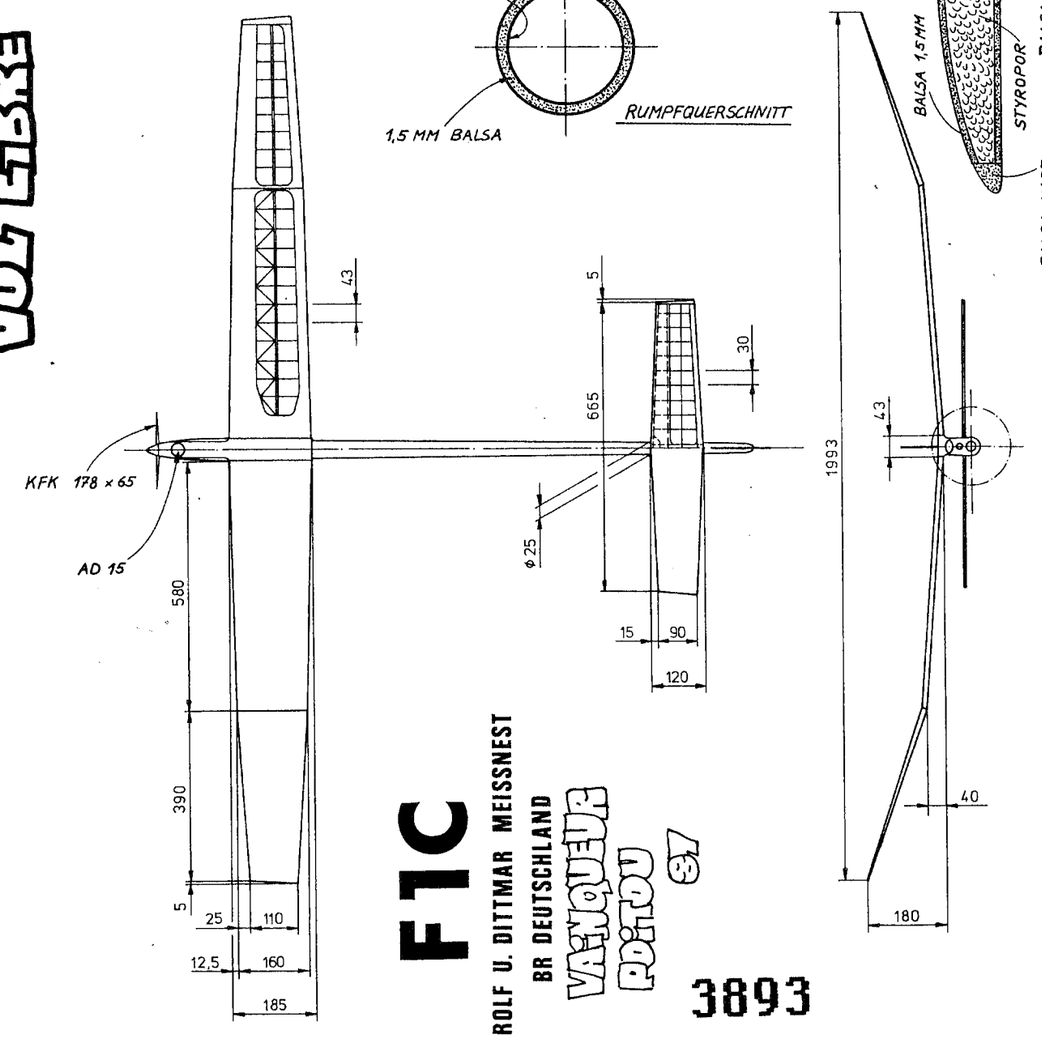
HLW
1 x 12 G/M² JAPANPAPIER





RUMPFQUERSCHNITT



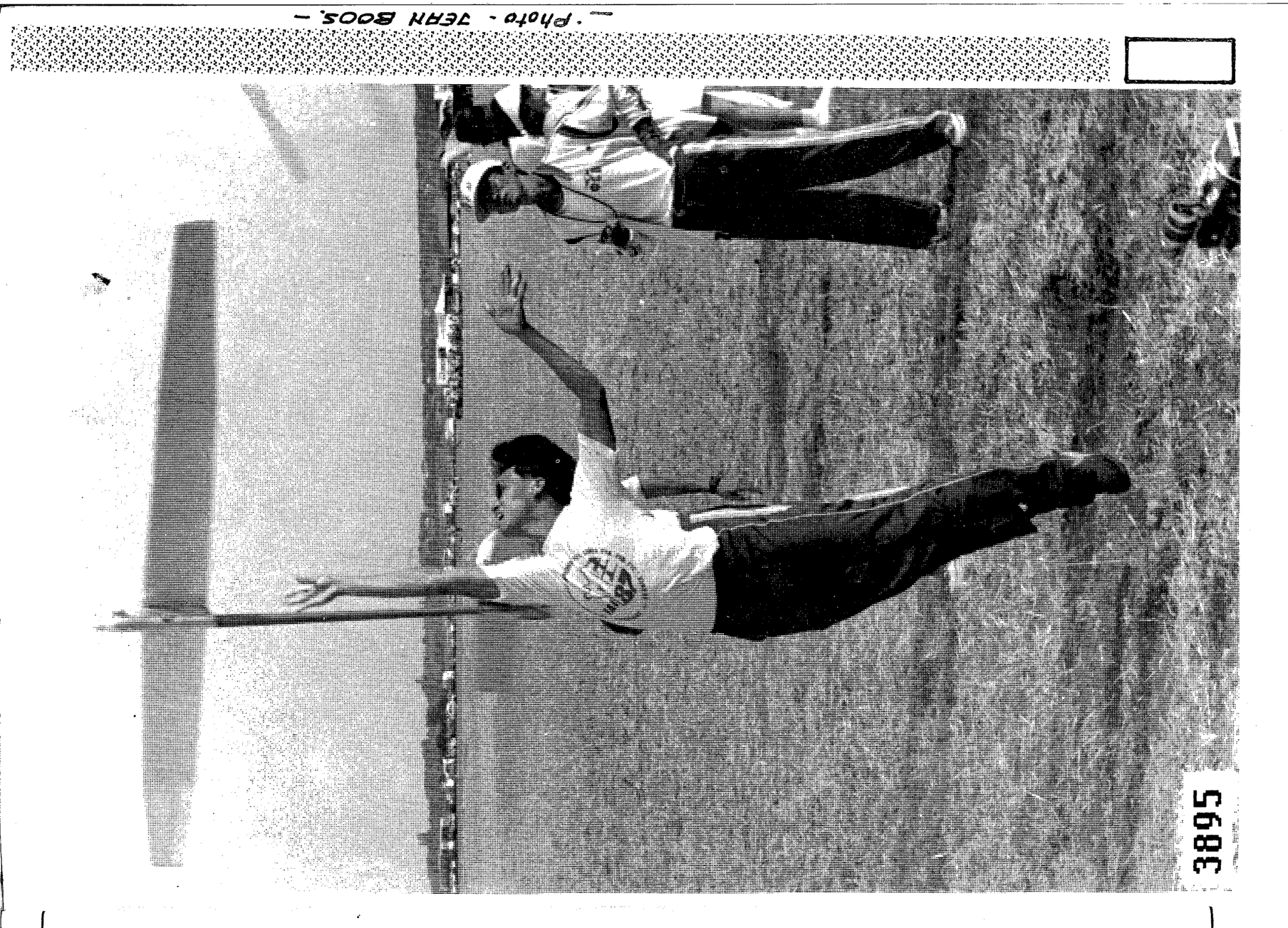


MVA 101 MOD.

X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Y_o	0,7	2,2	3,0	4,2	5,0	5,7	6,65	7,3	7,9	7,55	6,75	5,7	4,45	3,1	1,6	0,8	0
Y_u	0,7																

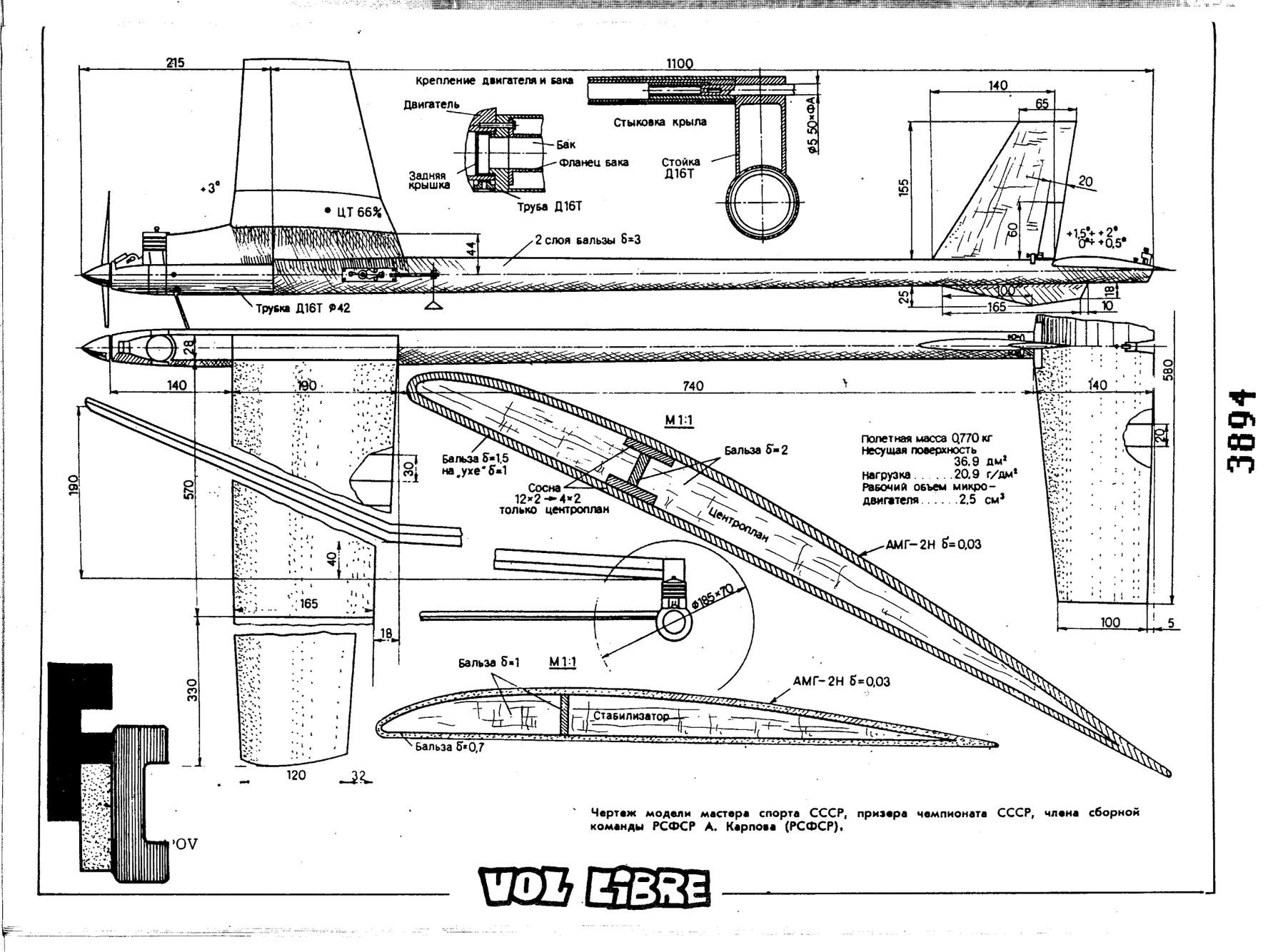
F1C
ROLF U. DITTMAR MEISSNEST
BR DEUTSCHLAND
VARIOQUETA
ROLLOU
87

3893



— Photo - TERR BOOS. —

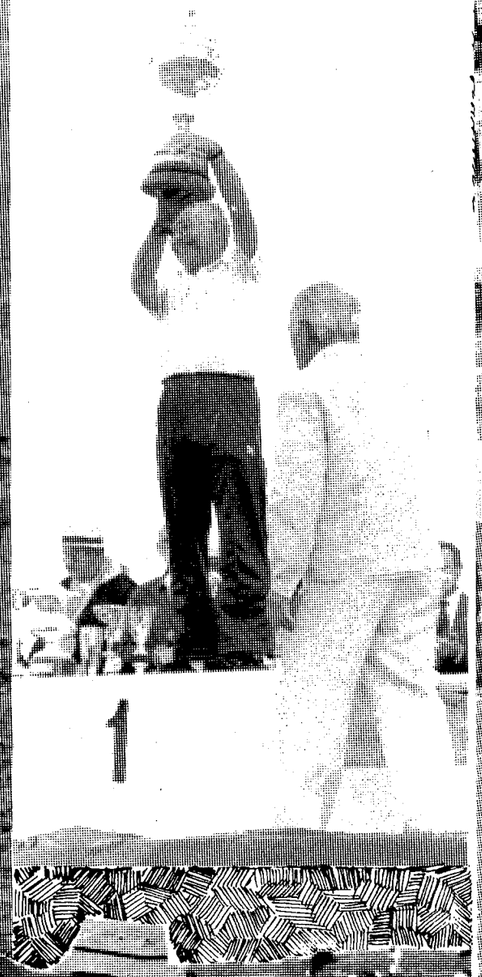
3895



Чертеж модели мастера спорта СССР, призера чемпионата СССР, члена сборной команды РСФСР А. Карпова (РСФСР).

3894

VOL LIBRE



— Photos. JEAN BOOS. —

LEGENDES -

3895 - SUN SHU LIANG (CHINE) EN DEPART A LA VERTICALE. CLASSE 5 ème DES CH. M. -

3896 - LA PAGE A BOB WHITE - CHAMPION DU MONDE EN F.1 B. - UN GRAND MOMENT D'EMOTION VERIFICATION DE LA MÈCHE DANS LE CALME.... SUR LE PODIUM. -

3897 - FLYOFF EN F1B - - BULGARES - POLONAIS - RUSSES - REMONTENT CHACUN A SA MANIERE ALIDIEV - ROZYCKI - GOULOUBONOV A L'OUVRAGE

3898 - SUD EST ASIATIQUE - - CONCURRENTS F1B - COREEN... ET ZHANG WENYI (CHINE).

3898

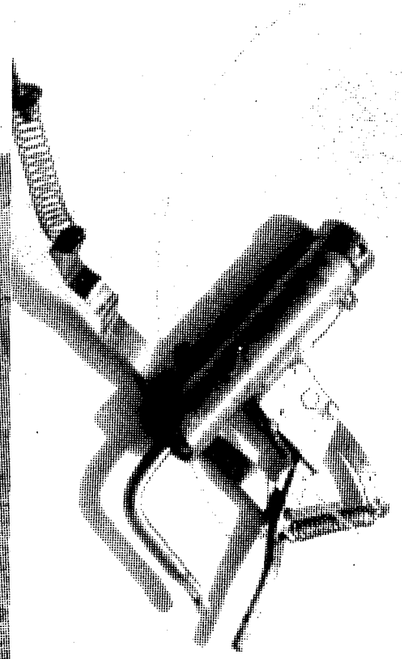
3899 - GLISSMANN (RDA) DANS UN GESTE PRESQUE PARFAIT AU DEPART D'UN VOL DANS LA JOURNÉE 7ème AU CLASSEMENT FINAL. -

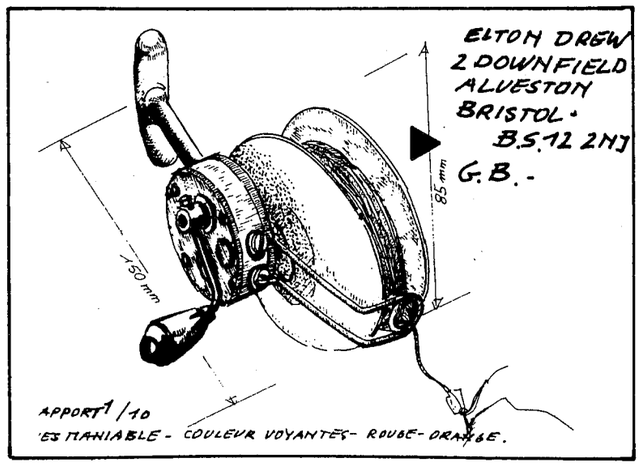
3899

- Photo.- JEAN BOOS. -

Photos. A. SCHANDEL.

Photos.- JEAN BOOS ET ANDRE SCHANDEL.





ONT PARTICIPE A CE NUMERO/:

J.BOOS (F) - M AARTS (NL) - J HUDCOVIC (CSSR) A GALICHET (F) - G ZIEGLER (D) - G ODGERS (AUS) A KOPPITZ (F) - D MEISSNEST (RFA) - M CHEURLOT (F) - E.FILLON (F) - Maurice CARLES (F) - Jaqcues DELCROIX (F) - Jorgen KORSGAARD (DK) - NFFS (USA) - Jerzy KACZOREK (Pologne) - HUA GNOC (F) Michel PILLER (F) - Klaus HAMMERSCHMIDT (RFA) Bernhard KAUPERT (RFA) - FFN (GB) - Yves GUILLEMINEAU (F) - Lucien TRACHEZ (F) - René JOSSIEN (F) - Robert CHAMPION (F) - Erik KNUDSEN (DK) - Irène et André SCHANDEL (F) -

LEGENDES-
3900.- J.C. CHENEAU - ASSISTE DE HENRI BRAUD OBSERVE LE CIEL AVANT UN VOL -
- LOUIS DUPUIS - RELEVANT DE MALADIE, FUT LE SEUL EQUIPIER FRANÇAIS - DANS LES TROIS - CATEGORIES - A PARTICIPER AU FLY-OFF. -

3902

3901 - QUELQUES IMAGES DE LA JOURNEE DES PLANEURS. - SUN KAI ET ZHANG YINGJIE (CH) AVEC DES MODELES TRES ELEGANTS. - RESP. 45 ème ET. 6 ème -
- UN CROCHET COREEN REMARQUER LA LIAISON SECURITE - MINUTERIE.
- DANS LE CAMP DES RUSSES - STAMOV ET MAKAROV TENANT SON MODELE' LA JEUNE RELEVE.... DANS L'ENSEMBLE AVEC DES RESULTATS NON CONFORMES A LEUR REPUTATION 42 ème ET 72 ème.
3902 - ZANG - WENYI (CH) ET XENAKIS (U.S.A) AU DEPART - NOTER LA DIFFERENCE DES MODELES

CHAMPIONNAT DU MONDE VOL LIBRE F1A.B.C.

THOUARS FRANCE 1987

FREIFLUG WELTMEISTERSCHAFT
FREE FLIGHT WORLDCHAMPIONSHIPS

Voilà donc ces fameux championnats du monde VOL LIBRE 1987 relégués au passé, après bien des moments merveilleux et aussi bien des émotions.

Mais reprenons, dans la mesure où cela est possible les choses dans l'ordre.

Cadre général.

La région de Thouars est depuis de longues années connue par les gens du VOL LIBRE à l'occasion des Journées Internationales du Poitou. L'ensemble des installations d'hébergement - le Lycée Jean Moulin - le camping sur l'hippodrome- les hôtels, sur les lieux mêmes, permit une concentration des concurrents de tous les pays à Thouars et son environnement immédiat. Cela favorisa les contacts directs et les échanges à tous les niveaux, avec pour chacun la possibilité de faire moisson d'idées nouvelles, à la vue de tout ce beau monde. Le terrain de vol dans la plaine de Noizé à 10 km de Thouars, fut aux dimensions de l'événement, avec les champs de melons et de tournesols traditionnels, ces derniers cependant hauts seulement de quelques pieds, suite à la sécheresse chronique dans la région.

Organisation.

Tous les concurrents, les accompagnateurs, les visiteurs, tous ont fait l'éloge de l'organisation quasi parfaite mise en place par le comité d'organisation sous la houlette de Michel Révérault. De l'arrivée jusqu'au départ les événements sont sont égrénés tout au long de la semaine sans incidents et dans une chronologie parfaite. Une fois de plus il a été prouvé que les initiés du vol libre, connaisant la matière, sont le mieux à même d'organiser dans le bon sens ce genre de manifestation. Tout a été pensé et prévu, et ce qui ne gâte rien, la logistique suivait partout sur le terrain, afin de subvenir au besoins de tous. A souligner ici la large part prise en compte par les épouses des organisateurs, avec autant de charme que de doigté. Un grand BRAVO sur toute la ligne.

Conditions météorologiques.

La fin de semaine de ce milieu du mois d'août fut particulièrement chaude, températures supérieures à 30 ° -et les vents faibles de secteur nord- nord-est, firent que dans l'ensemble, en dehors des fly-off, la récupération ne posa pas trop de problèmes. L'aérologie locale, bien connue par ceux qui fréquentent les journées du Poitou, joua à plein et engendra une très belle compétition dans les trois catégories. Les ascendances et les descendances étaient musclées !!!

Cérémonies.

Ouverture sur le terrain d'aviation de l'Aéro Club de Thouars, sobre dans l'ensemble avec les discours d'usage des personalités responsables aux différents niveaux. Défilé des équipes derrière les drapeaux, un moment d'émotion intense lorsqu'on évoqua la mort de Nakonetschny (URSS) - champion du Monde F1C sortant- par une minute de silence. En pensée on y rajouta, Dave Goodwin et Tony White, tous deux également disparus. Démonstration ensuite de toutes les activités pratiquées au sein de la FFAM, avec une prestation particulièrement remarquée des anciens champions

André Schandel

français, FILLON, CHEURLOT, WEBER, LORICHON avec des appareils d'époques glorieuses. Tout ce beau monde fut très entouré. . A remarquer qu'on n'a pas oublié de présenter tous les aspects de l'aéromodélisme, RC, VCC, Hélico, fusées etc.....présente-t-on lors des CH d'Europe ou du Monde dans ces catégories également le VOL LIBRE ?

Cloture le dimanche après midi par un meeting aérien avec la participation de la patrouille de France sur Alpha Jet- à la fin du meeting 18 h, palmarès individuel et collectif, remise des médailles et coupes aux vainqueurs sur un fond de ciel pour la première fois

3903

menaçant. Discours de clôture d'usage.

Le banquet monstre qui suivit dans la soirée , se transforma très rapidement en un énorme marché d'échange de souvenirs , ambiance très chaleureuse jusqu'à une heure très avancée "tonnée" par les premiers orages.

Contrôle.

Le contrôle technique au gymnase Jean Moulin se fit dans un grand calme et sans heurt. Pour les spectateurs intéressés ,pas de nouveautés techniques sensationelles, beaucoup de modèles dates de quelques années, certains sont encore plus âgés ! A noter l'introduction de plus en plus fréquentes de matériaux composites, carbone , kevlar, styropore, dans l'élaboration des structures. Nous reviendrons par ailleurs sur les aspects techniques dans les trois catégories.

La compétition.

Jeudi journée des planeurs.

F1A . Le premier vol du matin fut comme de coutume très selectif, un bon tiers des concurrents était déjà éliminé ! dont deux avec 179 !. Dans le courant de la journée les 180 entrecoupés malheureusement par UN score médiocre pour certains , furent alignés par la presque totalité des concurrents. 28 se retrouvèrent au fly off, il en fallut quatre pour désigner le vainqueur TCHOP URSS qui renouvela donc son succès de 1975, devant I. HORESJI CSSR et PREUSS RFA. Dans l'ensemble un grand mélange dans le classement sans prédominance d'un pays ou d'un autre.

Vendredi journée F1C

Mêmes conditions que la veille, même scénario quant au déroulement , avec cependant cette fois ci ,un tir groupé des Russes, et dans une moindre mesure des Allemands de l'Est. 5 Fly Off, dont deux le lendemain matin ,furent nécessaires pour départager 24 concurrents . Les 6 ,7 et 8 minutes amenèrent cependant quelques pertes de vue et pertes d'appareil qui modifièrent en partie sans doute l'issue finale. Néanmoins l'éternel VERBITSKY (NERVURE D'OR de VOL LIBRE 1987) , éternel second remporta la victoire de haute lutte sur son équipier Strukov, autre homme de valeur connu.

Samedi F1 B.

Le vent se leva un peu plus durant cette journée et augmenta en conséquences les difficultés, le nombre de concurrents participant au fly-off fut ici le plus réduit, 16 quand même . Premier vol à nouveau déterminant, avec tout de suite quelques éliminés de marque, A. Hacken (NL) ,Stefanchuk (URSS) Kristensen (DK) entre autres. Les équipes de récupération avaient cette fois ci un travail considérable à fournir , et les équipes bien organisées dans le genre chinois purent faire la différence. Bob WHITE , avec sa victoire finale, nous gratifia de quelques minutes d'émotion intense, lui qui de longue date se retrouvait souvent ,tout comme Verbitsky aux places d'honneur. Emotion plus intense encore après la disparution subite de son épouse Tony en automne dernier. Est-ce là, la justice divine.? Il impressionna tout au long de cette longue journée par son calme et son flair ,légendaires tous les deux.. Les Chinois par ailleurs occupent les places 4,5 et 6 ,tout le monde avait pensé dans la journée que le vainqueur serait parmi eux.

Remarques d'ensemble .

Les Chinois déjà remarquables il y a deux ans à Livno (YU) ont encore par équipe dominé ces championnats du monde, ils n'ont cependant pas pu obtenir de titre individuel. Les Russes relativement malchanceux ou décevant en F1A et F1B ont remporté deux titres individuels et on fait un malheur en F1C ! Les Allemands de l'Est ont accompli un très bon parcours dans les deux catégories auxquelles ils participèrent (F1A et F1C) et on se demande pourquoi en F1 B ils n'ont pas de représentants, c'est par ailleurs aussi le cas chez les Tchéques. Pour les autres pays habituellement dans le groupe de tête , résultats en dents de scie , avec cependant quelques grosses déceptions, du côté de la France (chez elle !) de la Corée du Nord (très performante en 85) du Danemark et des Hollandais. Dans un degré moindre les USA, la Suède, le RFA n'ont pas pu imposer un résultat d'ensemble probant sur les trois catégories. On ne manquera sans doute pas de tirer un certain nombre de conclusions de cette contre performances dans les chaumières. Pour le France 20 ème en F1A,15 ème en F1B et 14 en F1C, on ne sait pas trop si on peut appeler cela encore une contre performance, après les résultats des derniers Ch d'Europe ? C'est plutôt une déroute !

DEUTSCH

*Die Gegend von Thouars ist ja all denen bekannt die bei den **Journées Internationales du Poitou** jedes Jahr dabei sind. Die Unterbringungen die im Lycée Jean Moulin, auf dem Rennplatz, und in dem umliegenden Hotels zubereitet waren , machten es möglich daß alle Teilnehmer beisammen lagen , und es somit gute Kontakte gab . Der "Flugplatz" geerntete Getreidefelder in der Ebene von Noize, war in Dimensionen die dem allgemeinen Ramen entsprachen, dies obwohl Melonen und Sonnenblumenfelder in weiterer Umgebung lagen.*

*Die **Oganisation war hervorragend,** und alle Teilnehmer sprachen ein grosses Lob der lokalen Manschaft aus. Die Mannen von Michel Reverault hatten die Sache in bester Hand und man sah gleich daß sie vom Fach der Freiflieger waren . Nichts fehlte, und auch an das leibliche hatte man gedacht. Einfach Spitzte. !*

F1A

1	V Tchop	USSR	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 237			
2	I Horejsi	CS	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 206			
3	M Preuss	DDR	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 187	+251		
4	L Reynders	B	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 187	+218		
5	L Horak	CAN	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 183			
6	Zhang Yingjie	CHN	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 182			
7	K Itzharkov	IS	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 177			
8	V Brussolo	I	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 139			
9	E Sahinovic	YU	1260	+ 240	+ 300	+ 360	+ 136			
10	P Buchwald	DK	1260	+ 240	+ 300	+ 349				
11	U Rusch	DDR	1260	+ 240	+ 300	+ 322				
12	Liang Yue	W/C	1260	+ 240	+ 300	+ 285				
13	C Bistacchi	I	1260	+ 240	+ 300	+ 213				
14	L Larsson	S	1260	+ 240	+ 300	+ 209				
15	Sun Kai	CHN	1260	+ 240	+ 300	+ 189				
16	R Cal	I	1260	+ 240	+ 300	+ 173				
17	H Bleuer	CH	1260	+ 240	+ 300	+ 163				
18	J Bradley	USA	1260	+ 240	+ 300	+ 153				
19	Li Chol	NKOR	1260	+ 240	+ 300	+ 149				
20	E Dondero	ARG	1260	+ 240	+ 300	+ 130				
21	W Colledge	GB	1260	+ 240	+ 300	+ 119				
22	J Orel	CS	1260	+ 240	+ 300	+ 68				
23	M Williams	AUS	1260	+ 240	+ 286					
24	P De Boer	NL	1260	+ 240	+ 196					
25	Zhou Yaodong	CHN	1260	+ 240	+ 186					
26	H Nyhegen	DK	1260	+ 240	+ 173					
27	K Salzer	A	1260	+ 240	+ 137					
28	H Tahkapaa	FN	1260	+ 100						
29	R Rodriguez	SP	179	180	180	180	180	180	180	1259
30	W Palmieri	ARG	179	180	180	175	180	180	180	1254
31	C Edge	GB	180	180	173	180	180	180	180	1253
32	N Karanovic	YU	167	180	180	180	180	180	180	1247
33	G Curtis	NZ	165	180	180	180	180	180	180	1245
34	H Schmidt	D	162	180	180	180	180	180	180	1242
35	Kim Jong Sik	NKOR	161	180	180	180	180	180	180	1241
36	J Benesch	CH	180	180	180	180	160	180	180	1240
37	K Bleuer	CH	159	180	178	180	180	180	180	1237
37	G MacKenzie	CAN	157	180	180	180	180	180	180	1237
37	M Gruneis	A	157	180	180	180	180	180	180	1237
40	A Klemetsen	N	177	156	180	180	180	180	180	1233
41	C Ziober	PL	151	180	180	180	180	180	180	1231
42	V Stamov	USSR	180	145	180	180	180	180	180	1225
43	N Russev	BUL	144	180	180	180	180	180	180	1224
44	R Weiler	USA	139	180	180	180	180	180	180	1219
45	L Lutchev	BUL	137	180	180	180	180	180	180	1217
45	A Van Wallene	NL	180	180	180	180	180	137	180	1217
47	D Barberis	F	180	180	136	180	180	180	180	1216
47	J Somers	NL	136	180	180	180	180	180	180	1216
47	R Golubowski	PL	136	180	180	180	180	180	180	1216
50	P Grunnet	DK	180	180	180	180	180	180	134	1214
51	M Borell	S	180	180	172	180	180	180	141	1213
52	J Godinho	F	180	131	180	180	180	180	180	1211
52	P Findahl	S	180	180	180	180	180	131	180	1211
54	V Morgan	AUS	180	180	180	180	180	180	127	1207
55	G Madelin	GB	180	180	180	125	180	180	180	1205
55	S Moore	NZ	128	180	180	180	180	180	177	1205
55	F Georgi	DDR	125	180	180	180	180	180	180	1205
58	P Petkov	BUL	176	180	126	180	180	180	180	1202
59	D Elder	USA	132	180	180	164	180	180	180	1196
60	A Abaunza	MEX	180	180	115	180	180	180	180	1195
61	O Helman	ARG	175	180	180	180	117	180	180	1192
62	J Nahlovski	CS	180	180	180	180	106	180	180	1186
62	Y Yohioka	J	180	180	180	180	180	180	106	1186
64	D Marin	YU	103	180	180	180	180	180	180	1183
64	P Conejero	SP	180	107	180	180	180	176	180	1183
66	Sahi Petri	FN	101	180	180	180	180	180	180	1181
67	Choi Sung Gi	NKOR	180	180	180	180	180	180	95	1175
68	Y Drori	IS	180	180	124	180	180	180	143	1167
69	W Gerlach	D	163	165	110	180	180	180	180	1158
70	A Galichet	F	180	73	180	180	180	180	180	1153
71	P Reynders	B	140	180	180	112	180	180	180	1152
72	S Makarov	USSR	180	180	96	180	153	180	180	1149
73	S Jurczeniak	PL	164	180	180	180	84	180	180	1148
74	K Iida	J	180	180	180	145	180	89	180	1134
75	R Lewis	NZ	180	180	180	180	180	180	50	1130
76	R Blackman	AUS	98	180	180	180	127	180	180	1125
77	B Pereira	P	180	92	180	180	180	118	180	1110
78	M Tahkapaa	FN	180	180	180	180	127	71	180	1098
79	L Farkas	CAN	93	180	180	180	180	159	121	1093
79	H Fuss	A	117	180	180	180	135	121	180	1093
81	J Abad	SP	35	157	157	180	180	180	180	1069
82	R Bertrand	GM	148	133	180	55	180	180	180	1056
83	M Rios	MEX	110	56	147	180	180	180	180	1033
84	M Olstad	N	121	180	180	180	180	120	70	1031
85	A Coelho	P	101	180	180	180	123	180	82	1026
86	V Schmelter	D	74	180	180	180	180	51	180	1025
87	A Prozniak	IS	137	180	180	180	180	71	43	971
88	J Masuno	J	115	180	180	22	102	180	180	959
89	V Nereng	N	155	152	180	109	180	0	180	956
90	A Monica	P	114	163	180	180	75	81	153	946
91	F Nutini	BRZ	81	126	70	180	99	180	180	916
	Number of maximums		51	78	79	83	79	78	78	
	Number of full scores		51	46	40	38	35	33	28	

EQUIPES

1	Italy	I	3780	1	1	1	1	1	1	1
2	China	CHN	3780	1	1	1	1	1	1	1
3	Switzerland	CH	3737	11	9	9	8	6	5	3
4	Denmark	DK	3734	1	1	1	1	1	1	4
5	East Germany	DDR	3725	14	13	11	10	8	6	5
6	Great Britain	GB	3718	1	1	6	11	9	8	6
7	Czechoslovakia	CS	3706	1	1	1	1	11	10	7
7	Argentina	ARG	3706	9	7	5	6	11	10	7
9	Netherlands	NL	3693	13	12	10	9	7	12	9
10	Yugoslavia	YU	3690	24	22	19	17	13	13	10
11	Sweden	S	3684	1	1	7	5	4	7	11
12	North Korea	NKOR	3676	10	8	8	7	5	4	12
13	USA	USA	3675	22	20	17	19	15	14	13
14	Bulgaria	BUL	3643	19	18	23	22	20	17	14
15	USSR	USSR	3634	1	10	22	21	21	18	15
16	Poland	PL	3595	22	20	17	16	22	19	16
17	Australia	AUS	3592	18	17	15	14	19	16	17
18	Canada	CAN	3590	25	23	21	20	16	15	18
18	Austria	A	3590	20	19	16	15	17	20	18
20	New Zealand	NZ	3580	16	15	13	12	10	9	20
20	France	F	3580	1	25	25	23	23	21	20
22	Finland	FN	3539	17	16	14	13	18	23	22
23	Spain	SP	3511	28	27	28	28	26	24	23
24	West Germany	D	3425	26	25	26	25	25	25	24
25	Israel	IS	3398	12	11	20	18	14	22	25
26	Japan	J	3279	15	14	12	27	27	26	26
27	Norway	N	3220	21	24	24	24	24	27	27
28	Portugal	P	3082	27	28	27	26	28	28	28
29	Belgium	B (2)	2412	29	29	29	29	29	29	29
30	Mexico	MEX (2)	2228	30	30	30	30	30	30	30
31	World Champ	W/C (1)	1260	31	31	31	31	31	31	31
32	Guatamala	GM (1)	1056	32	32	32	32	32	32	32
33	Brazil	BRZ (1)	916	33	33	33	33	33	33	33

CHALLENGE FRANCE

1	China	11297	11	Switzerland	10619
2	USSR	11143	12	Yugoslavia	10605
3	Sweden	11084	13	France	10575
4	Great Britain	11049	14	Canada	10562
5	U.S.A.	11033	15	Denmark	10509
6	North Korea	10888	16	Argentina	10304
7	Poland	10874	17	Australia	8311
8	Italy	10760	18	Israel	7825
9	W Germany	10654	19	Finland	7736
10	Bulgaria	10638	20	E Germany	7505

F1B

1	R White	USA	1260 + 240 + 300 + 360 + 295							
2	K Rozycki	PL	1260 + 240 + 300 + 360 + 175							
3	K Jusufbasic	YU	1260 + 240 + 300 + 315							
4	Lu Jifa	CHN	1260 + 240 + 300 + 277							
5	Zhang Wenyi	CHN	1260 + 240 + 300 + 238							
6	Li Zhiming	CHN	1260 + 240 + 300 + 232							
7	Z Alipiev	BUL	1260 + 240 + 300 + 230							
8	Y Goulougonov	USSR	1260 + 240 + 300 + 188							
9	R Hofsass	W/C	1260 + 240 + 269							
10	H Kucharski	PL	1260 + 240 + 243							
11	P Fauser	AUS	1260 + 240 + 216							
12	I Taylor	GB	1260 + 240 + 160							
13	L Guzzetti	I	1260 + 198							
14	Chang Yong Bom	NKOR	1260 + 161							
15	L Dupuis	F	1260 + 108							
16	L Hansson	S	1260 + 83							
17	Stefanchuk	USSR	175	180	180	180	180	180	180	1255
18	T Madea	J	180	180	170	180	180	180	180	1250
19	B Silz	D	180	176	180	180	180	180	165	1241
19	G Xenakis	USA	180	180	161	180	180	180	180	1241
21	M Kapetanobic	YU	159	180	180	180	180	180	180	1239
22	Li Jung Gwan	NKOR	180	180	180	180	156	180	180	1236
22	F Tapernoux	CH	180	180	156	180	180	180	180	1236
24	A Hacken	NL	171	180	180	180	180	164	180	1235
25	R Schlesinger	D	148	180	180	180	180	180	180	1228
25	J Kristensen	DK	148	180	180	180	180	180	180	1228
25	R Pollard	GB	148	180	180	180	180	180	180	1228
28	B Eimar	S	180	147	180	180	180	180	180	1227
29	S Yordanov	BUL	141	180	180	180	180	180	180	1221
30	A Andrukov	USSR	180	180	180	180	180	180	134	1214
31	L Doring	D	180	143	180	170	180	180	180	1213
32	T Urban	CH	130	180	180	180	180	166	180	1196
33	J Krasznai	H	180	180	180	180	168	118	180	1186
34	L Flodstrom	S	180	180	100	180	180	180	180	1180
35	S Ruyter	NL	180	180	180	180	99	180	180	1179
35	J Malkin	NZ	180	180	137	180	180	180	142	1179
37	G Foster	GB	180	96	180	180	180	180	180	1176
38	D Andrew	CAN	180	180	180	180	180	180	93	1173
38	M Varadi	H	180	168	180	112	180	173	180	1173
40	A Baruch	IS	151	180	180	180	180	180	120	1171
41	A Armesto	ARG	180	155	130	170	180	174	180	1169
41	E Garcia	P	180	180	180	180	180	180	89	1169
43	J Quinn	USA	180	180	180	180	85	180	180	1165
44	P Smith	AUS	164	180	180	180	180	180	85	1149
45	C Zold	H	129	180	112	180	180	180	180	1141
46	Chi Yong Chol	NKOR	120	120	180	180	180	180	180	1140
47	J Cheneau	F	180	180	147	89	180	180	180	1136
48	F Dahlin	DK	148	180	180	87	180	180	180	1135
49	O Kilpelainen	FN	128	149	180	180	136	180	180	1133
50	Mazor Oani	IS	110	180	114	180	180	180	180	1124
51	M Kiiskinen	FN	180	180	119	180	180	100	180	1119
52	B Jorgensen	DK	122	89	180	180	180	180	180	1111
53	A Zeri	NL	180	135	180	72	180	180	180	1107
54	J McGillivray	CAN	180	180	180	98	105	180	180	1103
55	H Maru	J	162	170	180	180	114	111	180	1097
56	O Torgensen	N	144	143	180	180	112	180	156	1095
57	G Odgers	AUS	180	123	180	180	180	180	63	1086
58	E Cofalik	PL	171	180	180	154	164	90	118	1057
59	I Ben Itzhak	IS	180	114	180	98	180	180	123	1055
60	A Mantere	FN	180	124	180	88	120	180	180	1052
61	P Lepage	F	180	180	180	112	106	103	180	1041
61	I Fichera	I	180	128	180	144	121	108	180	1041
63	D Ackery	NZ	180	91	180	180	180	100	129	1040
64	J Franic	YU	180	180	89	180	180	110	115	1034
65	S Zaballa	MEX	79	110	180	120	180	180	180	1029
66	M Kohler	CH	180	180	98	91	119	180	180	1028
67	P Zoppelli	I	180	180	128	78	104	180	157	1007
68	M Blitzman	ARG	144	148	81	180	89	180	180	1002
69	P Manzanero	SP	96	180	160	180	180	123	61	980
70	J Henson	NZ	180	77	139	180	180	180	37	973
71	M Thomas	CAN	180	180	74	95	180	180	80	969
72	P Jimenez	SP	180	180	104	87	128	180	79	938
73	R Alvarez	MEX	112	77	180	111	157	91	180	908
74	C Bastos	P	180	138	180	0	180	47	180	905
75	D Donelli	ARG	78	100	180	180	85	180	101	904
76	F Wutzljun	A	97	180	180	180	74	28	121	860
77	S Slavov	BUL	180	180	136	180	62	22	58	818
78	T Bjornstad	N	180	92	33	180	180	71	56	792
79	D Larsen	N	180	106	180	83	22	180	36	787
80	C Costa	P	50	66	52	180	0	0	0	348
Number of maximums			54	54	59	60	58	61	56	
Number of full scores			54	38	25	23	19	19	16	

EQUIPES

1	China	CHN	3780	1	1	1	1	1	1	1
2	USSR	USSR	3729	8	5	2	2	2	2	2
3	West Germany	D	3682	13	14	7	6	5	4	3
4	Sweden	S	3667	1	8	13	9	7	5	4
5	USA	USA	3666	1	1	4	3	8	6	5
6	Great Britain	GB	3664	13	16	14	10	9	7	6
7	North Korea	NKOR	3636	20	17	15	11	10	9	7
8	Poland	PL	3577	9	6	3	4	3	8	8
9	Yugoslavia	YU	3533	12	7	12	8	6	10	9
10	Netherlands	NL	3521	9	12	6	12	13	11	10
11	Hungary	H	3500	18	13	16	14	12	12	11
12	Australia	AUS	3495	11	14	7	5	4	3	12
13	Denmark	DK	3474	22	21	19	20	16	13	13
14	Switzerland	CH	3460	17	10	17	16	16	15	14
15	France	F	3437	1	1	5	13	14	16	15
16	Israel	IS	3350	21	19	20	21	18	14	16
17	Italy	I	3308	1	11	10	15	20	20	17
18	Finland	FN	3304	19	18	18	19	21	21	18
19	Bulgaria	BUL	3299	16	9	9	6	11	19	19
20	Canada	CAN	3245	1	1	11	17	19	17	20
21	New Zealand	NZ	3192	1	20	21	18	15	18	21
22	Argentina	ARG	3075	24	23	24	22	22	22	22
23	Norway	N	2674	15	22	22	23	23	23	23
24	Portugal	P	2422	23	24	23	24	24	24	24
25	Japan	J (2)	2347	25	25	25	25	25	25	25
26	Mexico	MEX (2)	1937	27	27	27	27	27	27	26
27	Spain	SP (2)	1918	26	26	26	26	26	26	27
28	World Champ	W/C (1)	1260	28	28	28	28	28	28	28
29	Austria	A (1)	860	29	29	29	29	29	29	29

F1C

1	E Verbitsky	USSR	1260 + 240 + 300 + 360 + 420 + 48							
2	V Strukov	USSR	1260 + 240 + 300 + 360 + 420 + 40							
3	M Thomas	DDR	1260 + 240 + 300 + 360 + 409							
4	A Mouchine	USSR	1260 + 240 + 300 + 360 + 360							
5	Sun Shuliang	CHN	1260 + 240 + 300 + 348							
6	R Czerwinski	PL	1260 + 240 + 300 + 280							
7	U Glissmann	DDR	1260 + 240 + 300 + 246							
8	R Baggott	GB	1260 + 240 + 300 + 171							
9	K Wachtler	DDR	1260 + 240 + 284							
10	T Oxager	DK	1260 + 240 + 264							
11	S Lustrati	I	1260 + 240 + 260							
12	G Napkori	H	1260 + 240 + 219							
13	Kim Dong Sik	NKOR	1260 + 240 + 212							
14	A Denkin	BUL	1260 + 240 + 210							
15	D Meissnest	D	1260 + 240 + 198							
16	G Zsemgeller	H	1260 + 240 + 178							
17	D Mateer	USA	1260 + 229							
18	C Patek	CS	1260 + 189							
19	Chen Zhijian	CHN	1260 + 187							
20	R Gutai	USA	1260 + 178							
21	V Patek	CS	1260 + 166							
22	B Fiegl	I	1260 + 162							
23	F Schlachta	CAN	1260 + 146							
24	A Banos	ARG	1260 + 115							
25	L Olofsson	S	180	180	180	180	180	180	176	1256
26	G Agren	S	180	172	180	180	180	180	180	1252
27	A Roux	F	170	180	180	180	180	180	180	1250
28	E Condon	CAN	164	180	180	180	180	180	180	1244
29	J Zielinski	PL	161	180	180	180	180	180	180	1241

30	Carlsson	S	180	180	180	180	145	180	180	1225
31	D Thomas	AUS	180	180	180	144	180	180	180	1224
32	D Sugden	CAN	180	180	143	180	180	180	180	1223
33	O Vassilev	BUL	180	180	180	174	147	180	180	1221
34	Kim Jung Hi	NKOR	180	180	180	180	139	180	180	1219
35	Wang Xian	CHN	180	180	180	180	137	180	180	1217
36	S Slavov	BUL	180	180	170	180	145	180	180	1215
37	S Screen	GB	180	180	180	180	132	180	180	1212
38	O Maczko	H	180	180	180	131	180	180	180	1211
39	P Murer	CH	180	180	129	180	180	180	180	1209
40	R Truppe	A	180	180	180	180	122	180	180	1202
41	M Roman	PL	180	180	180	180	121	180	180	1201
42	J Kaiser	CS	180	180	180	180	180	180	120	1200
43	R Monks	GB	180	180	180	180	115	180	180	1195
43	M Pavlov	YU	179	180	180	143	153	180	180	1195
45	K Koster	DK	180	180	180	180	113	180	180	1193
46	R Stabler	D	180	180	180	180	180	103	173	1176
47	R Sifleet	USA	180	180	180	180	180	180	92	1172
48	A Bartschi	CH	137	128	180	180	180	180	180	1165
49	D Iele	ARG	180	163	137	180	180	142	180	1162
50	D Ferrero	F	180	180	176	180	180	83	180	1159
51	G Venuti	I	180	180	180	180	147	180	105	1152
52	L Braire	F	180	139	180	180	110	180	180	1149
53	D Varda	YU	180	180	132	123	180	143	180	1118
54	T Bortne	N	167	127	180	180	136	180	145	1115
55	S Reda	D	180	180	180	31	180	180	180	1111
56	M Zito	ARG	180	180	21	180	180	180	180	1101
57	Kim Song Hak	NKOR	180	17	180	180	180	180	180	1097
58	N Weisman	IS	180	180	180	115	95	180	147	1077
59	R Radovan	YU	109	176	157	180	180	180	87	1069
60	U Stalder	CH	122	126	180	180	180	180	80	1048
61	K Kuukka	FN	77	166	84	81	180	171	134	893
62	T Koster	DK	180	180	180	180	128	0	0	848
63	J Soares	P	139	73	70	180	0	0	0	462
Number of maximums			53	53	53	55	46	56	51	
Number of full scores			53	49	43	38	28	27	24	

EQUIPES

1	USSR	USSR	3780	1	1	1	1	1	1	1
2	East Germany	DDR	3780	1	1	1	1	1	1	1
3	China	CHN	3737	1	1	1	1	6	6	3
4	Sweden	S	3733	1	12	11	9	6	6	4
5	Hungary	H	3731	1	1	1	12	8	8	5
6	Canada	CAN	3727	16	13	14	13	9	9	6
7	Czechoslovakia	CS	3720	1	1	1	1	1	1	7
8	Poland	PL	3702	17	15	13	11	10	10	8
9	Bulgaria	BUL	3696	1	1	12	10	11	11	9
10	USA	USA	3692	1	1	1	1	1	1	10
11	Italy	I	3672	1	1	1	1	5	5	11
12	Great Britain	GB	3667	1	1	1	1	12	12	12
13	North Korea	NKOR	3576	1	18	17	16	16	13	13
14	France	F	3558	15	16	15	14	14	14	14
15	West Germany	D	3547	1	1	1	15	15	15	15
16	Argentina	ARG	3523	1	14	18	17	17	16	16
17	Switzerland	CH	3422	19	19	19	19	18	17	17
18	Yugoslavia	YU	3382	18	17	16	18	19	19	18
19	Denmark	DK	3301	1	1	1	1	13	18	19
20	Australia	AUS (1)	1224	20	20	20	21	20	20	20
21	Austria	A (1)	1202	20	20	20	20	21	21	21
22	Norway	N (1)	1115	23	23	23	23	22	22	22
23	Israel	IS (1)	1077	20	20	20	22	23	23	23
24	Finland	FN (1)	893	25	24	24	25	24	24	24
25	Portugal	P (1)	462	24	25	25	24	25	25	25

FREE FLIGHT

FREE FLIGHT

*Das **Wetter** spielte auch mit , Temperaturen von über 30 ° C gaben deer Veranstaltung eine gewisse "Wärme" die mit viel innerer Abkühlung verbunden werden musste. Die lokale Wetterlage, gut bekannt von den Teilnehmern der Journées Internationales du Poitou, tat ihr restliches dazu, um einen richtigen Wettbewerb zu gestalten.*

*Die **Eröffnungsfeier** wurde schlicht und sachgemäß über die Bühne gebracht. Ein Moment Traurigkeit bei der Gedenkminute an Nakonetschny (USSR) der leider in diesem Frühjahr verstarb. Dann kamen eineige Voführungen über RC, Fesselflug, Helikopter, Raketen.....und von den gloreichen "Alten Hasen " Fillon, Cheurlot ,Weber , Lorichon u.s.w. Die **Schlußfeier** am Ende eines Flugmeetings mit der Teilnahme von der "Patrouille de France auf Alpha Jet " entsprach gleichfalls den Erwartungen . Die Reden hielten sich in Grenzen ! Das monster **"Abenmahl "** wurde zu einem riesigen Tauschabend, und man kam nur sehr früh und unter schwerem gewitter zur Ruhe.*

Der Wettbewerb

***Donnerstag** F1A. Die erste Runde brachte gleich ein drittel ausser Gefecht ! wie immer muß man hinzufügen. Zwei mit 179 ! 28 kamen ins Stechen . Nach 20 Uhr gelang es schließlich TCHOP den Sieg davonzutragen, also ein zweiter Sieg nach 1975. Ein ziemliches Durcheinander in der Tabelle, wo kein Land sich so richtig durchsetzen konnte.*

***Freitag** F1C . Die gleichen Bedingungen wie am Tag zuvor. 5 Stechen waren notwendig, davon zwei am Tag darauf, um Verbitsky die Krone zu geben vor seinem Landsman Strukov. Hier gab es einen herausragenden Manschaftssieg der Russen.*

***Samstag** F1B. Der Wind hatte an diesem Tag etwas aufgefrischt und die Rückholarbeit war insgesammt schwer ! Viel Schweis floß ! Dadurch wurde die Zahl derjenigen im Stechen etwas geringer 16 ! Man hatte den Eindruck daß die Chinesen allesammt auf den ersten Plätzen zu finden seien. Es kam anders ! Bob White (USA) gelang es ,mit Ruhe und Nase, vorn zu bleiben, und somit konnte er seiner verstorbenen Tony , den Sieg witmen. Die Chinesen kammen jedoch zum Manschaftssieg mit Platz 4-5-6 !!!*

***Gesammteindruck vom Wettbewerb** .*

Die Chinesen schon in Livno 1985 ganz vorn, konnten sich wieder durchsetzen , obwohl sie diesmel keinen Einzelsieg davontrugen.

Die Russen glücklos oder nicht in Bestform, in F1A und F1B, setzten sich in F1C eindrucksvoll an die Spitze, Verbitsky der ewig zweite hat es diesmal geschaft. Die DDR Leute haben sich auch ganz vorn eingenistet und es ist immer wieder Schade daß sie nicht mit einer kompleten Manschaft antreten ! Andere Länder haben unregelmässig abgeschnitten, mit Höhen und Tiefen ! Grosse Enttäuschung bei den Einheimigen Franzosen (sehr schlecht), den Nord Koreaner (in Livno noch auf dem ersten Rang) ; den Dänen, den Niederländern Für die Franzosen ist es mehr als ein Rückschlag nach der guten E.M. von 86, und man wird sich so einiges überlegen müssen für di nahe Zukunft Bei den Budesdeutschen lief es gut in F1B, ziemlich schlecht in F1A und F1C ! Also auch kein Rausch von Begeisterung unter Teilnehmern und fans !

WORLD CHAMPIONSHIPS - THOUARS - SUITE - PAGE - 3890a -

ENGLISH CORNER

THE ORGANIZATION

THE ORGANIZATION, BY MICHEL REVERAULT, WAS UNANIMOUSLY GREETED BY EVERYONE : CONTESTANTS, HELPERS AND VISITORS AS WELL - FROM THE START TO THE END ALL WORKED PERFECTLY - ONE MORE TIME THE FREE FLIGHT BUFFS SHOWED THEMSELVES THE BEST IN ORGANIZING SUCH A LARGE EVENT AS THEY KNOW PERFECTLY THE MATTER, AND LAST BUT NOT LEAST INCLUDING LOGISTICS. WIFES WERE HEAVILY INVOLVED IN THE JOB TOO - THREE CHEERS FOR ALL OF THEM !

THE MET

PARTICULARLY WARM WAS THE END OF THAT SECOND WEEK OF AUGUST: MORE THAN 30° C, LIGHT WINDS FROM N-N-E - NO RECOVERY PROBLEMS APART FLY OFF FLIGHTS - QUITE A NICE CONTEST OWING TO THE PARTICULAR AIR OVER THERE: STRONG LIFTS AND DOWNDRAFTS ASWELL !

THE CEREMONY

A SOBER ONE, STARTING ON THE "AÉRO CLUB DE THOUARS" AIRFIELD WITH THE USUAL SPEACHES - AND PARADE OF NATIONAL TEAMS WITH FLAGS AND COLOURFUL DRESSES. SOME EMOTION TOO - WHEN REMEMBERING FRIENDS NO LONGER WITH US : NAKONETSCHNY (USSR), THE FORMER F1C CHAMPION, DAVE GOODWIN TONY WHITE... - ALL THE MODELLING CLASSES IN THE FFAM WERE THEN SHOWED OFF, WITH A SPECIAL MENTION FOR VINTAGE WAKEFIELDS FLOWN BY FRENCH FORMER CHAMPIONS FILLON, CHEURLOT, WEBER, LORICHON, ALL OF THEM WARMLY CONGRATULED - NO CLASS AT ALL WAS FORGOTTEN: R/C, U/C, CHOPPERS, ROCKETRY, ETC THE QUESTION IS : IS THE FREE FLIGHT DEMONSTRATED THIS WAY IN THE R/C, U/C, CHOPPERS AND ROCKETS CHAMPIONSHIPS ?

COMING TO AN END

A VERY IMPRESSIVE SHOW BY THE "PATROUILLE DE FRANCE" FLYING ALPHA JETS, AMONG OTHERS - AND THEN THE FINAL CEREMONY : RESULTS, MEDALS, AWARDS TO THE INDIVIDUAL AND TEAM WINNERS - AT THIS TIME THE WEATHER WENT TO CHANGE FOR THE WORSE

THE "BANQUET"

THE HUGE EVENING MEAL QUICKLY TURNED IN A TREMENDOUS SOUVENIRS MARKET - A VERY HOT ATMOSPHERE LATE IN THE NIGHT NOTWITHSTANDING THE FIRT RUMBLING OF THUNDER

THE CHECKING

WAS DONE IN THE "GYMNASE JEAN MOULIN" WITHOUT ANY TROUBLE - THERE WERE NO TERRIFIC NOVELTIES, MOST OF THE MODELS BEING SOME YEARS OLD OR MORE - WORTH TO NOTE WERE THE MORE AND MORE USED NEW MATERIALS AS CARBON /KEVLAR COMPOSITES, STYROPOR, ETC

THE CONTEST

THURSDAY : THE F1A GLIDERS

THE FIRST ROUND WAS AS HARD AS USUAL, THE THIRD OF THE CONTESTANTS BEING OFF (TWO OUT OF THEM ACCOUNTING FOR 179"!) - THE OTHER ROUNDS WERE MORE SUCCESSFUL, RESULTING IN A 28 CONTESTANTS FLY OFF. FOUR ROUNDS WERE NEEDED TO YIELD THE WINNER(S) : 1 : TCHOP (USSR) 2 : HOREJSI (CSSR) 3 PREUSS (RFA)

RESULTS WERE MISCELLANEOUS - NO SUPREMACY OF ANY COUNTRY OVER THE OTHERS

SUITE PAGE 3910

CHAMPIONNATS DU MONDE ECHOS ECHOS !

BRAVO MICHEL, MARYSE ET LES AUTRES ET .....MERCI.

Je n'ai trouvé que ces deux mots, très simples, mais qui viennent du coeur, pour vous transmettre brièvement les sentiments que j'ai éprouvés durant ces journées inoubliables du Mondial et du Poitou.

BRAVO d'abord pour avoir réussi, et si bien réussi cette formidable organisation qu'est un Championnat du Monde de VOL LIBRE toutes catégories (F1A,B,C).

MERCI ensuite pour avoir permis à des vieux "grognards" de notre espèce de participer, ne serait-ce que 30 minutes modèles en main, à cette grande fête mondiale du VOL LIBRE.

MERCI surtout pour notre ami FILLON qui méritait bien cet honneur, non seulement pour commémorere sa victoire de 1937, mais pour tout ce qu'il a apporté et apporte encore à l'aéromodélisme toutes catégories confondues depuis 50 ans. Le triomphe de "MANU" le soir du banquet final mitraillé par les photographes, assailli par les amateurs d'autographes, était bien là pour témoigner que son grand prestige est toujours aussi vivvace au coeur du monde aéromodéliste international.

Quel merveilleux exemple à 70 ans !

Bien sûr **Michel et Maryse REVERAULT** si je m'adresse à vous, c'est que toi Michel tu étais le Président de cette formidable équipe de copains et de bénévoles, qui sous ta houlette, a assumé depuis plus de 6 mois un travail colossal. Et que vous MARYSE vous avez été au camping de l'Hippodrome d'abord, à Moncontour ensuite notre "fée des logis". Toujours sollicitée, c'est toujours avec votre gentillesse souriante que vous nous avez donné tous les renseignements demandés, rendu tous les services.

Mais que valent ces compliments comparés à la belle récompense que vous a offerte votre jolie **STEPHANIE** en remportant son deuxième titre de Championne de France.

C'était pour vous te pour nous la conclusion heureuse de ces merveilleuses journées.

Marc CHEURLOT

Les Argentins présents aux Championnats du Monde 1987, à Thouars, avaient déjà en leur possession des auto-collants pour les prochains qui se dérouleront dans leur pays. Ils ont pu également nous fournir quelques renseignements sur les lieux. Le site sera l'aérodrôme de LA CRUZ dans la province de Cordoba dans la région de Rio Tercero. le site se trouve à 720 km de Buenos Aires et à 130 km de la Ville de Cordoba. Le terrain est souvent utilisé pour des rencontres nationales et internetionales en Amérique du Sus. Les organisateurs espèrent une forte participation à travers le monde et s'efforceront d'abaisser le plus possible les prix. Il est probable que ces Championnats se dérouleront au mois de mai, ce mois présentant les meilleurs garanties en ce qui concerne les conditions météorologiques. En moyenne le mois de mai compte dans cette région une douzaine de beau jours, une dizaine avec temps couvert, 2 journées de pluie, avec des tempèratuires max. de 21° et mini. de 8° humidité de l'air 74 %.

Les langues officielles seront l'Espagnol et l'Anglais, des traducteurs pour d'autres langues seront également sur les lieux. Toute correspondance officielle ou personnelle est à envoyer à Mr. Gilberto Julian RIEGA, President Committee W.CH. -Anchorena 275- 1170 BUENOS AIRES -Argentina.

Championnats du Monde Juniors 1988 en Pologne.

Ces Championnats du Monde, les premiers en Juniors (ceux qui auront 18 ans dans l'année et ceux qui en ont moins), se dérouleront à Leszno à mi chemin entre Poznan et Wroclaw, à environ 150 km de la frontière ouest de la Pologne L'aérodrôme, un centre de vol à voile est a 4 km de Leszno.

Dans les trois catégories F1A, B, C trois concurrents par pays sont admis. Un chef d'équipe, un entraîneur, des aides des chronomètreurs et des suporters sont

SUITE PAGE 3910

AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
I MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI
MODELI SWOBODNIE LATAJĄCYCH JUNIORÓW
1ST FAI WORLD FREE FLIGHT
CHAMPIONSHIPS FOR JUNIORS 1988
6 - 12 AUGUST '88 . POLAND . LESZNO.
F1A.B.C
UL. KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 55, 00-071 WARSZAWA, TEL. 26 20 21 TELEX 812 709 AERO/PL

également admis. L'hébergement complet doit se monter à 300 $, camping possible , la simple participation est de 80 $.

La compétition se déroulera du 5 août au 12 du même mois. Les aéroclubs internationaux ont à effectuer l'inscription préliminaire avant le 31 octobre 1987.

Le Comité d'Organisation des Championnats du Monde n'avait bien sûr pas toujours des journées sans problèmes: dans le fascicule de présentation un mot de bienvenue dans toutes les langues des pays représentés. On s'aperçut finalement que les Corréens lisaient tête bêche ..... leur texte avait été intégré à l'envers. Personne n'avait pu reconnaitre le bon sens des caractères d'écriture !!

Autre coquille monumentale au départ chez l'imprimeur, celui-ci avait en effet inversé les noms sous les photos des équipes de l'URSS et des USA , 1300 exemplaires à refaire !! Pour eviter un incident diplomatique .

Toujours du côté des Coréens difficultés de trouver le drapeau convenable

Un banquet monumental pour 650 à 700 personnes clôtura les Championnats, ce qui n'était pas non plus une mince affaire,d'autant plus,que très rapidement tout le monde se mélangeait allègrement au gré de la volonté de chacun, un beau desordre, mais cependant très très ,sympathique On parlait beaucoup avec les mains !!!!!

Une somme de travail très importante également investie dans la préparation, du terrain de camping ,pose d'une conduite d'eau sur plus de 800 m, excavation de plusieurs dizaines de m3 de terre pour les sanitaires.....

Un chiffre d'affaire de plus de 1 million de francs sur l'ensemble de l'opération .....

Des lendemains difficiles au Lycée Jean Moulin.

Si les équipes de l'Autriche, de la RDA et de la Suisse ont laissé une excellente impression de propreté et de rangement il n'en était pas de même pour d'autres .....! Du travail supplémentaire pour l'équipe de nettoyage .

Le lendemain du départ , une fuite d'eau monstre dans l'appartement situé au dessus du hall de réception au lycée abec des fuites à travers le plafond .

L'équipe de la RDA ne participa pas au défilé d'ouverture, personne ne parlant anglais ou français dans la délégation, on n'avait pas pris connaissance des nouveaux horaires, ...l'ensemble de l'équipe se retrouva après une promenade en ville, sur le terrain pour s'intégrer discrètement à la sortie des équipes.

Dans l'ensemble l'équipe américaine paraissait être la plus âgée, celle des Chinois la plus jeune !

Les Tchèques arrivés avec un bus de taille, pour une équipe réduite, n'avaient pas oublié ,à côté de leurs caisses de modèles, d'autres caisses.....de bière de Pilsen à se demander lesquelles prenaient le plus de place. !

Les essais sur le terrain de Thouars en prélude aux journées officielles, coutèrent chers en F1 C Des retours à la planète percutants, les Finlandais se retrouvèrent sans modèles pour la compétition. .....à côté des montées à la perfection , à la verticale, avec une transition sans bavure, de quoi rêver !

A remarquer également la part active prise par beaucoup d'épouses dans certains camps pour soutenir leur mari durant la compétition.

La sélection officielle des Russes ne comportait pas au départ Tchop (F1A) et Strukov (F1C) , intégrés au

André Schandel

dernier moment, l'un termina Champion du Monde l'autre vice champion !

Durant toutes les cérémonies officielles le président de la FFAM représentait la France un peu légèrement en tee shirt .....existe-t-il ,un drapeau officiel de la FAI ? si oui on ne l'a pas vu durant les cérémonies.

Aucune contestation n'a été déposée au courant de la compétition ! démontrant l'esprit sportif des participants et la compétence des chronométreurs et officiels.

La télécommande à fait son entrée officielle dans le monde du VOL LIBRE, KOSTER Thomas et Kim (DK) ont utlisé des modèles F1C avec possibilité de modification du temps moteur et du temps de vol par un ensemble émetteur recepteur . Nous reviendrons bien sûr sur cette inovation imortante, et qui certainement va encore faire couler beaucoup d'encre.

SUITE DE LA PAGE 3908

FRIDAY : THE F1C POWERS

APPROXIMATELY THE SAME AS FOR THE GLIDERS EXCEPT FOR THE RUSSIAN RULING THE GAME, WITH THE EAST GERMANS HOT ON THEIR HEELS. THERE WERE 5 FLY OFF ROUNDS, THE LAST TWO BEING FLOWN SATURSDAY MORNING. LOST OUT OF SIGHT WERE SOME MODELS IN THE PROCESS, 7 AND 8 MINUTES BEING A VERY LONG TIME. - VERBITSKY (NEKUURE D'OR VOL LIBRE '87 AWARD) WON, FOLLOWED BY HIS TEAMMATE STRUKO

SATURSDAY : THE F1B WAKEFIELD

WEATHER BECOMING MORE WINDY THIS DAY, WITH THE RELATED DIFFICULTIES - A 16 CONTESTANTS FLY OFF NOTWITHSTANDING - THE FIRST FLIGHT WAS ONE MORE TIME DECIDING, SOME WELL KNOWN FLYERS FALLING DOWN THERE AS A. HACKEN (NL) STEFANCHUK (USSR), KRISTENSEN (DK)

SUITE PAGE 3935

CHAMPIONNAT DE FRANCE 87 moncontour 28-29-30 aout

Championnats de France, mis à genoux par un cultivateue furieux.....dans un champ de tournesol.

Jean François RAULT ,15 ans 1/2 de l'écurie d'Orléans, vainqueur en F1A .....

Une cérémonie de cloture enfin digne d'un Championnat de France.....dans un cadre merveilleux.

Les championnats de France 1987 , organisés par le Club de Moncontour et la CTVL, se déroulèrent en ras campagne, mais non dans la plaine où quelques jours avant s'étaient déroulés les Ch. du Monde et les Journées Internationales du Poitou. Précaution sage pour ne pas surcharger l'environnement.

Le beau temps était encore de la partie, avec beaucoup de soleil mais aussi du vent , est -sud-est , qui ne facilita pas la récupération ,surtout pour ceux qui se trouvaient isolés sur le terrain. Le choix des terrains utilisables étant moins favorable, la topographie n'était pas toujours des meilleures, mais on est bien content qu'il y a quelques courageux pour prendre une telle organisation en charge. Ce n'est pas tellement le moment de faire la fine bouche . Néanmoins les frères Marquois et l'équipe locale pensaient avoir franchi l'obstacle, quand le dimanche matin ,dernier jour de compétition, un cultivateur allait mettre tout ce beau monde à genoux. Interdiction de passer dans son champ de "soleils", menaces et invectives.à l'appui.....Interruption de la compétition, perte d'un round , et déplacement de toute la caravane en aval du champ litigieux. A remarquer que certains concurrents avaient pris peu d'égards en traversant au pas de course le dit champ .....pour aller à la recherche de leur modèle ! Encore une fois il se fait jour qu'un Chapionnat de France de vol libre (aéromodélisme) faisant normalement partie de la famille des activités aéronautiques , aurait plutôt sa place sur un terrain d'aviation qu'aux abords d'un champ de tournesols. Une Fédération Française n'a -t-elle vraiment pas assez de poids auprès des ministères de tutelle, pour obtenir une fois par an un terrain d'aviation pour des Championnats de France. ? Durant ces mêmes Championnats on n'a toujours pas vu un représentant officiel de la FFAM ! C'est là une situation impossible, et inconcevable . Si déjà on remet sur le dos d'un club l'organisation matérielle, ce qui peut se comprendre, et au CTVL le côté "sportif", ce qui peut toujours encore se comprendre, on ne peut pas comprendre que toute responsabilté officielle incombe à ces mêmes personnes. Lors d'incidents comme cette année on peut voir qu'on ne fait pas le poids, nous avons l'impression nous mêmes et les gens placés à l'extérieur encore plus ,que nous sommes des orphelins abandonnés en ras campagne.....à la merci d'un cultivateur , d'un berger , d'un chasseur , ...avec des sentiments d'impuissance et de culpabilité qui nous oppressent le coeur. Une certaine amertume s'installe et même un découragement certain.....

Mais revenons à la compétition elle même, conditions donc relativement difficiles, laissant augurer des résultats en dent de scie avec peu de scores parfaits. Ce qui fut effectivement le cas. En planeur inter victoire du jeune RAULT (encore malade deux jours avant et surveillé médicalement par sa mère) de l'écurie Piller.....devant Nocque et Braud qui font eux figure d'anciens . Piquer J et S. Tedeschi plus très jeunes non plus ont bien tiré leur épingle du jeu. A titre personnel je rajouterais que "Le Serge" l'a bien mérité cette 11 ème place, lui qui parcourt la campagne de 5 h du Matin à 20 h le soir, travailleur infatiguable, avec une sacrée pèche ! pour régler ses modèles.

En F1B -wake- Ph. Lepage remporte le titre , aucun concurrent n'a fait le plein, devant encore une fois G. Nocque, et 007 (Jean Wantzenriether). Ce dernier nous gratifia de deux vols déthermalisés bien avant les trois minutes, on a l'impression qu'il le fait exprès, pour ne pas être obligé de monter sur le podium .....!Pour les observateurs avertis c'est à l'évidence les "estistes" Wabtzenriether et Koppitz qui not les meilleurs montées de l'hexagone. Retrouvailles avec Guy Trouvé, et très belle 4 ème place de l'ancien Riffaud ! Chapeau !

Maigre récolte en F1C avec six concurrents , Alain Roux ,Bernard Trachez, Michel Iribarne dans l'ordre montèrent sur le podium. Assez forte participation dans les catégories planeurs, cadets , juniors ,seniors et A1, ce qui ne peut que nous réjouir. Dans toutes ces catégories on a dû recourir à des vols de départage. Stéphanie REVERAULT dejà première l'année dernière récidive .

Par contre les catégories caoutchouc sont assez délaissées.....en dehors de la catégorie CH séniors remportée par R. Allais devant l'éternel Louis Dupuis.

F1A

1	RAULT J. FRANCOIS	1685
2	NOCQUE GERALD	1659
3	BRAUD LIONEL	1646
4	RICHEZ FRANCOIS	1410
5	BUVAT MICHEL	1396
6	GAUDIN JACQUES	1369
7	PIQUER JOSEPH	1247
8	BARBERIS DIDIER	1231
9	LANEURIE J.PIERRE	1219
10	BESNARD JOEL	1198
11	TEDESCHI SERGE	1192
12	MARILIER THIERRY	1191
13	GOUARD ARMEL	1189
14	CHANTOME FRANCIS	1178
15	BRAND BERNARD	1173
16	RIBEROLLES EDITH	1167
17	TRACHEZ BERNARD	1166
18	PAILHE PIERRE	1165
19	RICHEZ PHILIPPE	1163
20	BROCHARD GEORGES	1158
21	CHALLINE J.PIERRE	1144
22	DUPOUY ROBERT	1142
23	BODIN J. LUC	1137
24	BITON ARMAND	1128
25	CAILLAUD MICHEL	1124
26	BOCHET BERNARD	1110
27	GODHINO JEAN	1109
28	DRAPEAU J. LUC	1106
29	GROGUENNEC VINCENT	1102
30	CARRERE J. ROBERT	1100
31	GERARD PHILIPPE	1093
32	DULOUT HUBERT	1092
33	BOULANGER FREDERIC	1090
34	DELASSUS ALAIN	1090
35	MACE MICHEL	1080
36	TRACHEZ ANDRE	1080
37	BOUDEAU LOUIS MARIE	1078
38	BERNARD GILLES	1067
39	BONNOT DOMINIQUE	1066
40	ALLAIS J. RENE	1051
41	LEFEBVRE THIERRY	1044
42	ISAMBERT BRUNO	1026
43	MARCHAND BRUNO	1010
44	NORGET J. MARC	1007
45	CHABOT J. MARIE	995
46	LELEUX JACQUES	971
47	MATHERAT GEORGES	962
48	BERNARD ROGER	951
49	THEVENON LAURENT	856
50	LOUBERE GABRIEL	853

F1C

2	TRACHEZ BERNARD	1427
1	ROUX ALAIN	1402
3	IRIBARNE MICHEL	1187
4	PILLER MICHEL	1143
5	BOUTILLIER BERNARD	978
6	FREDERICQ PAUL	638

F1B

1	LEPAGE PHILIPPE	1072
2	NOCQUE GERALD	1049
3	WANTZENRIETHER J.	1044
4	RIFFAUD L. PIERRE	1030
5	TROUVE GUY	1004
6	BOUTILLIER BERNARD	1002
7	KOPPITZ ALBERT	979
8	MARQUOIS GERARD	978
9	CHENEAU J.CLAUDE	963
10	PETIOT JACQUES	955
11	LANDEAU ALAIN	944
12	RIBEROLLE ROGER	938
13	JOVANI JEAN	908
14	ALLAIS RENE	891
15	GARRIGOU ROGER	888
16	BRAUD LIONEL	876
17	BRANCARD ALAIN	864
18	BRIFFAUT CLAUDE	849
19	MATHERAT GEORGES	847
20	COIFFET JACQUES	810
21	DELTEIL RAOUL	799
22	BOIZIAU JACQUES	799
23	TEDESKI SERGE	738
24	RIBEROLLE CLAUDE	734
25	RAPIN FRANCOIS	708
26	PAILHE PIERRE	645
27	NONAIN FRANCIS	614
28	BARBERIS DIDIER	571
29	BARRERE PIERRE	563
30	TRACHEZ ANDRE	515
31	BUISSON GUY	456
32	BRAUD HENRI	435
33	CARLES MAURICE	401
34	DUPUIS LOUIS	313
35	MILLET SERGE	270
36	MARQUOIS BERNARD	265
37	GERLAUD EMILE	180

CAOUTCHOUC SENIOR

1	BOUTILLIER BERNARD	780
2	RAPIN FRANCOIS	771
3	TRACHEZ LUCIEN	600
4	GREGOIRE JEAN	563
5	TROUVE GUY	472
6	QUINTARD MICHEL	440
7	PAILHE PIERRE	413
8	DAGON JACQUES	391

CAOUTCHOUC CADET

1	CHENEAU FABIEN	496
2	BENITEZ NICOLAS	483
3	CROGUENNEC VINCENT	432
4	BARDIN LIONEL	388
5	AROLES LAURENT	293

PLANEUR JUNIOR

1	LECLERC XAVIER	942
2	COTTENCEAU J. F.	914
3	DUBOIS FRANCOIS	754
4	FEUILLOUX PHILIPPE	711
5	LE BUZULIER OLIVIER	701
6	DUCASSOU FRANCOIS	624
7	PICOT DAVID	493
8	BONNOT NICOLAS	491
9	JANNIERE FABRICE	488
10	AROLES LAURENT	482
11	LEVRON JEROME	477
12	CHABOT ISABELLE	474
13	CHAIGNE PATRICK	462
14	PRIOUX FREDERIC	462
15	DURET DAVID	458
16	NEVEU PHILIPPE	444
17	MARANT SYLVAIN	438
18	BARDIN LIONEL	437
19	TEMBREMADE PHILIPPE	437
20	GARDET SERGE	436
21	ROBERT STEPHANE	431
22	DUBOIS DAVID	415
23	HAMAIDE FRANCK	412
24	CHARRIER YANNICK	401
25	BIERJON LAURENT	386
26	UZUREAU EMMANUEL	385
27	SINTUREL VINCENT	380
28	PROUET STEPHANE	371
29	LE TAILLANDIER F.	367
30	MOREAU FRANCOIS	360
31	LECOMTE HERVE	360
32	PARTHENAY SEBASTIEN	348
33	MALATERRE FRANCK	342
34	CALMUS CHRISTOPHE	328
35	DULOUT NATHALIE	301
36	LAURENT J.YVES	290
37	RAVARD GILLES	260
38	FIRMIN FREDERIC	257
39	ROCHELET LAURENT	256
40	SILVAIN CHRISTOPHE	248
41	PICARD LUC	205
42	LE SAINT THIERRY	197
43	DENIS PATRICE	192

COUPE D'HIVER CADET

1	GUSTIN YANN	497
2	TROUVE SEBASTIEN	468
3	MARQUOIS VIRGINIE	361
4	ROLLAUD WILFRIED	317
5	RICHON FABIEN	257
6	MARQUOIS MYRIAM	245

1/2 A

1	FREDERICQ PAUL	505
2	MASCARD HENRI	393
3	DUPONT MICHEL	340
4	DAGON JACQUES	301
5	BOUFFARD JACQUES	218

PLANEUR CADET

1	REVERAULT STEPHANIE	780
2	CARRERE J.PHILIPPE	736
3	DRAPEAU AMELINE	595
4	CARRE STEPHANE	588
5	RICHON FABIEN	582
6	BILLON DAVID	564
7	DUPONT MONIA	557
8	LOPEZ VINCENT	554
9	ARCADE FABRICE	552
10	BODIN FLORENT	543
11	WILLOCK J. HUGUES	527
12	BRUNETEAU GWENAEL	524
13	POUYADOU LAURENT	524
14	RIBEROLLE EDITH	511
15	UZUREAU CHRISTOPHE	503
16	GUSTIN YANN	502
17	KER MARREC VIRGIL	497
18	CASIER SEBASTIEN	496
19	RAYMOND DAVID	491
20	GANTIER PATRICK	477
21	HARDOIN RENAUD	471
22	POUPINET THOMAS	457
23	UZUREAU XAVIER	451
24	ARSAC NATHALIE	446
25	GODHINO SONIA	445
26	BUREAU OLIVIER	445
27	CORBET RENAUD	444
28	DIEUMEGARD	422
29	ARLE EMMANUEL	421
30	RULLAUD WILFRIED	418
31	LIGNAC VINCENT	404
32	BUREAU LAURIE	388
33	FOUCREAU ARNAUD	385
34	BOURDIER PASCAL	338
35	DELAVAULT LAURENT	258

COUPE D'HIVER.SEN.

1	ALLAIS RENE	740
2	DUPUIS LOUIS	674
3	RIBEROLLE EDITH	586
4	MILLET SERGE	577
5	CHENEAU J. CLAUDE	571
6	QUINTARD MICHEL	564
7	MERITTE ANDRE	564
8	GARRIGOU ROGER	563
9	KOPPITZ ALBERT	551
10	PABOIS DANIEL	544
11	MOLLA LOUISE	539
12	BROUEZ JACQUES	505
13	WANTZERIETHER J.	503
14	DEKEYSER DIDIER	498
15	BESNARD ANNIE	493
16	BRAND BERNARD	480
17	DELCROIX JACQUES	453
18	GREGOIRE JEAN	432
19	ALLAIS J. RENE	345
20	SCHANDEL ANDRE	275
21	LANDEAU STEPHANE	221
22	NOUGE ALAIN	177

"FRANZOSISCHE MEISTERSCHAFT"

PLANEUR SENIOR.

1	GAVALAND JACQUES	714
2	PUJADE MARCEL	584
3	SCHIAVI THIERRY	498
4	FRADIN THIERRY	459
5	TRACHEZ LUCIEN	457
6	REVERAULT MICHEL	427
7	BERTHE ROBERT	419
8	MARANT ERIC	418
9	DUMONT PIERRE	414
10	JUGIE RENE	407
11	BECKER FERNAND	407
12	BEDES AMOUR	349
13	DESALLES J.PAUL	333
14	ROUET DOMINIQUE	326
15	UZUREAU EUGENE	319
16	GOUARD PATRICK	316
17	MALLET CHRISTIAN	292
18	DECABANNE J.YVES	269
19	GAIGNET RENE	248
20	LHOMMEDE J.MICHEL	219
21	GAUDIN JACQUELINE	210
22	GALLET PIERRE	206
23	BONNOT ANDRE	156
24	MENANT STEPHANE	151
25	CAMUS J. MICHEL	150
26	DESCHAMP CLAUDINE	148
27	ROUET MICHEL	43
28	BUREAU LOUIS	36

PLANEUR A1

1	DUMONT PIERRE	540
2	UZUREAU	469
3	DECLERCK YANNICK	467
4	FRADIN THIERRY	460
5	LANEURIE J.PIERRE	451
6	CHARRIER YANNICK	347
7	BROCHARD GEORGES	345
8	DUBOIS JEAN	343
9	BERTHE ROBERT	341
10	SINTUREL	340
11	TRACHEZ ANDRE	337
12	DEWAELE BRUNO	333
13	UZUREAU EUGENE	332
14	GAUDIN JACQUELINE	330
15	RICHER PHILIPPE	328
16	PITON GUY	315
17	ARESSY MICHEL	313
18	CHEFGROS GERARD	302
19	BOCHET BERNARD	300
20	JANNIERE FABRICE	298
21	RAPIN MARC	297
22	BARDIN JAMES	297
23	POUYADOU LAURENT	283
24	BERNARD ROGER	281
25	GUSTIN YANN	277
26	CROGUENNEC VINCENT	274
27	ROUET DOMINIQUE	270
28	DEMOYER ROGER	263
29	LEBLAIS J.YVES	255
30	TRACHEZ LUCIEN	251
31	LHOMMEDE J.MICHEL	249
32	CARRE STEPHANE	243
33	JUGIE RENE	241
34	BOISSIMON J.PIERRE	237
35	GREGOIRE LAURENT	235
36	BONNOT NICOLAS	213
37	PIQUER JOSEPH	202
38	RIBEROLLE EDITH	200
39	BECKER FERNAND	197
40	MALLET CHRISTIAN	177
41	COUPET ALAIN	169
42	DULOUT HUBERT	155
43	GALLET PIERRE	109

EQUIPES DE FRANCE CHAMPIONNATS D'EUROPE 88

F1A: BESNARD Joel
DRAPEAU J.Luc.
RICHER Philippe

F1B: KOPPITZ Albert
NOCQUE Gerald
CHENEAU J.Claude

F1C: ROUX Alain
TRACHEZ Bernard
BOUTILLIER Bernard

JUNIORS

F1A

REVERAULT Stéphanie
BOULANGER
RAULT J.François

F1B

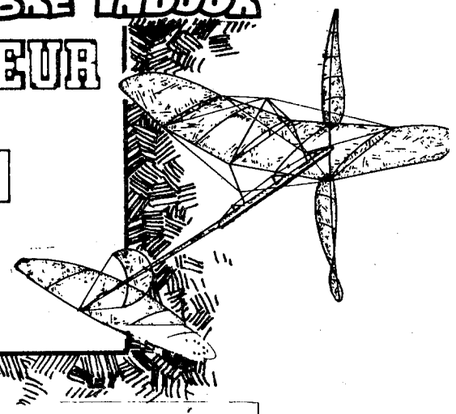
LANDEAU Stéphane
sous reserve

Ce concours de sélection ,maintenant bien établi sur le terrain d'Issoudun ,se passe depuis plusieurs années en arriere saison, dans de bonnes conditions météorologiques. Ce fut encore le cas cette année - touchons du bois - entre deux périodes de mauvais temps. Pas mal de désistements parmi les retenus lors des derniers championnats de France, donc repèchage assez loin dans les classements. Un certain nombre de questions restent cependant en points d'interrogation au dessus de la sélection des juniors, et de celle des séniors. Questions sur lesquelles nous reviendrons dans les prochains " VOL LIBRE ". Pour peut-être ouvrir un débat plus large pour tous.

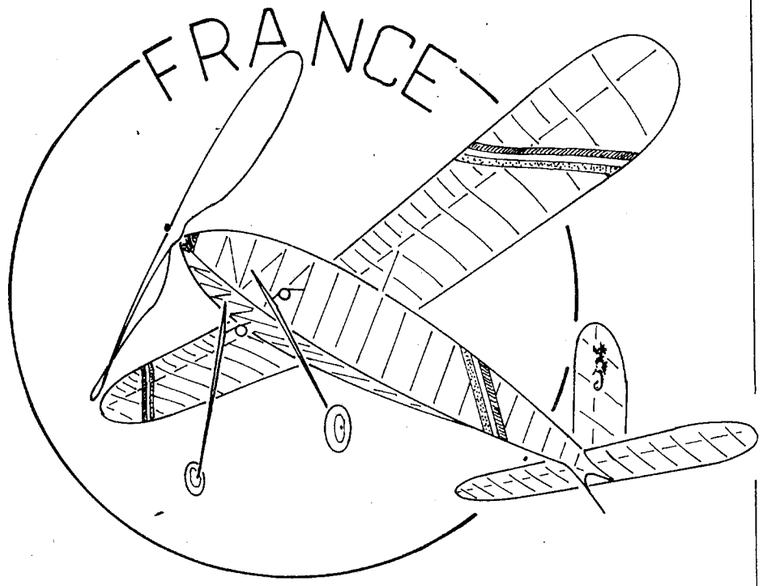
CONCOURS SELECTION ISSOUDUN 3-4 OCTOBRE

VOL LIBRE INDOOR

CONCOURS DE VOL D'INTERIEUR
PALAIS DES SPORTS
ORLEANS
DIMANCHE 29 NOVEMBRE 1987
8 H 30 - 18 H 30
JACQUES DELCROIX - 7RUE FONCEMAGNE - 45 000 ORLEANS



1937.1987
CINQUANTENAIRE
WAKEFIELD
1er Aout 1937 Aérodrome FAIREY LONDRES



22 Plans reconstitués d'aprés souvenirs, photos, documents et Revues d'époque : Aéromodeller. Model Aéroplane Constructor . Model Airplane New . Air Trials . Year Book . Modelflug . le MRA La Vie Aérienne . l'Air pour les Jeunes . Bulletin MACF . Bulletin SAM et les précieux renseignements envoyés par des correspondants que je tiens tout particulièrement à remercier

L'équipe des U.S.A à la Wakefield 1937

Le modèle de Mr H. Fish
classé 18ème avec 86,"5 de moyenne

Caractéristiques
Envergure ≅ 1,06m
Corde ≅ 127mm
Surface ≅ 13,115 dm²
Dièdre ≅ 101,6mm
Profil : Eiffel 400
Envergure Stab ≅ 457mm
Corde ≅ 100 mm
Surface Stab ≅ 4,35 dm²
Profil Stab et dérive
Clark Y inversé

Longueur ≅ 1,030 m
Surface Maitre couple ≅ 1,15 dm²
Hélice ϕ ≅ 430 mm
Moteur 24 brins 4,76 mm
longueur ≅ 914 mm

Remontage par l'arrière avec balance de mesure du couple accrochée à l'Hélice

Dessiné par E. Fillon 1987

2916

RETRORETRO

L'équipe des U.S.A à la Wakefield 1937

Le modèle de Mr A. Dague
classé 10ème avec 145"1 de moyenne

Eliminatoires WaK USA : 8'25" moy
Record sénior USA : 22'1"
Moffet : 3ème : 6'13"
Concours de l'Exposition Paris : 3ème : 2'13"

Envergure Stab ≅ 485 mm
Surface Stab ≅ 4,5 dm²
Profil Stab : Clark Y
Hélice ϕ : 430 mm
Moteur : 40 brins 3,17
Longueur : 1 m

Caractéristiques
Envergure ≅ 1,12 m
Corde ≅ 125 mm
Surface ≅ 13,19 dm²
Profil : Eiffel 400
Dièdre ≅ 155 mm
Longueur ≅ 1,04 m
Surface MC ≅ 1,10 dm²

Dessiné par E. Fillon 1987

RETRORETRO

L'équipe de Hollande à la Wakefield 1937

Le modèle de Mr H. Kerkhoff
Classé 40ème avec 24,"6 de moyenne

Caractéristiques
Envergure ≅ 1,257 m
Corde max = 150 mm
Corde min ≅ 65 mm
Surface ≅ 13,51 dm²
Profil : RAF 32
Dièdre : 100 mm
Envergure Stab = 430 mm
Corde max ≅ 115 mm
Corde min ≅ 45 mm
Surface Stab ≅ 3,44 dm²
Profil Stab : Symétrique
Longueur ≅ 850 mm
Surface MC ≅ 0,7 dm²

Poids celule ≅ 220 gr
Poids moteur ≅ 88 gr
Poids Total ≅ 308 gr

Recouvrement blanc
Ailes et Stab rouge

Dessiné par E. Fillon 1987

3917

L'équipe de France à la Wakefield · 1937

Le modèle de Mr E. Fillon

Classé 1er avec
253,23 sec de moyenne sur 2 Vols

Caractéristiques
Envergure = 1,18 m
Surface = 13,53 dm²
Profil = RAF 32
Dièdre = 100 mm
Envergure Stab = 0,64 m
Surface Stab = 6,02 dm²
Profil = Naca M6
Longueur = 1 m
Maitre couple = 100x100
ϕ Hélice = 500 mm
Pas Hélice = 650 mm

Nervures 1,5 mm
Longeron 10x3
Roue ϕ 45

Construction balsa
Recouvrement Japon orangé

Bord d'attaque 3x3
Bord de fuite 10x3
Longerons et entretoises 3x3

Poids Cellule = 140 gr
Poids moteur = 88 gr
Longueur moteur = 1,15 m en 3,17

Eliminatoires Coupe Wakefield le Thillay 11 Juillet 1937 classé 2e
Coupe Internationale Wakefield Londres 1 Aout 1937 classé 1er
Coupe de l'Exposition Guyancout 12 Aout 1937 Classé 7e
Diplome de Médaille d'or de l'Exposition Internationale 1937
Coupe de Paris formule Wakefield 1 Aout 1943 Classé 1er

Dessiné par E. Fillon 1986

EVOLUTION F1 B CHAMPIONNATS DU MONDE 1987

M. CARLES

Libéré la veille tardivement d'obligations qui , en principe, m'interdisaient de me rendre à Thouars , j'ai tenté le samedi matin in extrémis une liaison , suis arrivé vers la fin du 2 ème vol..... et n'ai pas asssité au bouquet final des fly-off. Je ne vous brosserai donc pas un tableau circonstancié de l'épreuve , et me bornerai à quelques remarques techniques. Les appareils m'ont semblé les mêmes qu'à Burgos , 6 ans plus tôt, derniers Championnats du Monde auxquels j'ai assisté , en ce qui concerne la construction , c'est à dire du classique surtout et peu d'ailes totalement coffrées, encore moins en balsa plein (difficulté de réalisation, masse ?). Par contre la dentelle géodésique en structure se fait beaucoup , et la course aux allongements s'est vite stabilisée aux cordes de 11,5 (surtout) à 11 , mais on rencontre encore beaucoup de 12 . La forme rectangulaire domine , avec la trapézoidale , évidemment , mais tout cela n'est qu'apparence et devient bien secondaire , car ce qui a changé c'est le réglage.

9 wakes sur 10 ont une IV (au stabilo la plupart du temps , quelquefois à l'aile) et la montée est du type fusee inaugurée à grand fracas par les Russes justement à Burgos. Lancer vigoureux du taxi à la verticlae, hélice bloquée pendant quelques secondes , puis déclenchement moteur et poursuite nerveuse d'une montée strictement verticale et rectiligne jusqu'à 40 ou peut-être 50 m ; ensuite cela ralentit, mais l'altitude atteinte doit avoisiner les 100 ou 110 m Un champion dans ce réglage , l'australien FAUSER dont les grimpées faisaient sensation . Mais il est suivi de près par les Russes qui font jeu égal avec les Chinois (excellents) , les Nords Coréens les Polonais etc.....

Les moyens diffèrent un peu : aile à incidence positive sur cabane moyenne (20 à 25) pour les Russes, car on cherche à augmenter à tout prix le moment cabreur (BL avant court , CG avancé) pour s'obliger à le vaincre par un stabilo calé très positivement pendant les premières secondes. Les Chinois préfèrent l'aile à 0° et l'axe de traction légèrement vers le haut, mais avec une cabane plus haute (au moins 30) pour reléguer le CG vers le bas. Le réglage de Zeri par contre plus pointu ,avec +1° à l'aile et axe de traction vers le haut, mais sans cabane (CG suffisamment avant , de l'ordre de 65 % afin d'augmenter le moment cabreur , qui est contré par IV au stabilo.). Cela grimpe comme les autres . A ma connaissace de réglage délicat ne me semble utilisé chez nous que par Riffaud, mais sans IV, ce qui explique parfois un moment difficile après la phase initiale de surpuissance (centrage bien plus arrière aussi à 75 %) Mais quand ça monte , ça monte , et on a pu le constater à Moncontour dans le vent.

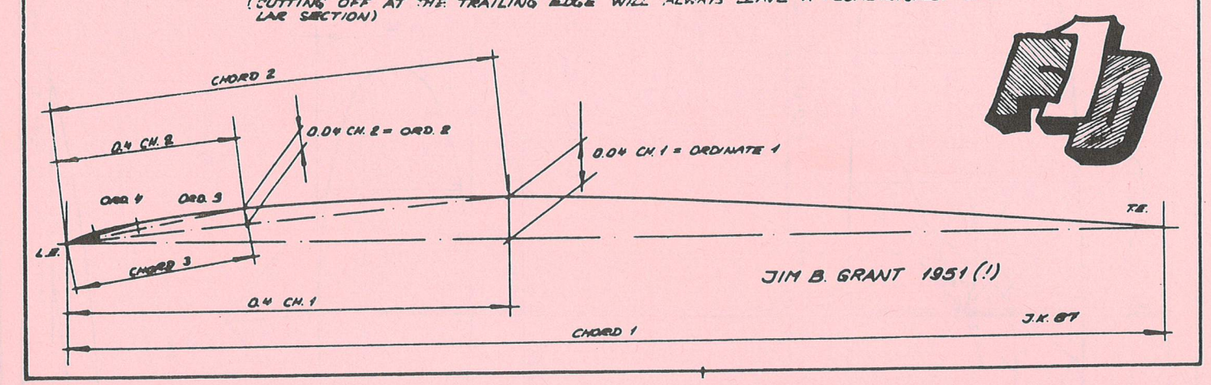
Toutes les voies tentent au même but , qui est obtenu par la plupart : moitié de l'altitude atteinte en droite ligne et à le verticale, grâce à une IV qui contre le moment cabreur de l'aile. Wantzenriether et Néglais ont considéré que l'IV était dépassée par comparaison avec le réglage PGI , et certes 007, Néglais et Gouverne à sa grande époque nous ont montré de remarquables montées. Mais vraiment les fusées Australo-Russo-Cino-Coréennes m'ont paru terminer plus haut / Même Hofsäss adopte ce style, toutes proportions gardées bien sûr, car l'Espada a une cellule très différente . Mais ses 25 ou 30 premiers mètres s'effectuent aussi à la verticale et en tir tendu.

Du côté des Américains , rien de bien neuf, sauf peut-être Quinn dont le règlage se rapprochait de celui des autres . Le grand Xenakis m'a fort déçu avec son wake dont la conception remonte à 25 ans ; exactement le même, mais aile à 0° (au lieu de 3°) et long déroulement , avec son IV progressive actionnée par le couple . On était loin de la fusée de Parmenter qui en 1973 à Vienne utilisait un wake construit sur le plan de son coéquipier à Thouars montée pas convaincante du tout.

Le troisième homme était l'inévitable et fameux Bob WHITE, avec ses modèles habituels et vraiment je n'aurais pas parié gros sur ses chances de vaincre en combat singulier une des fusées précédemment citées. J'ai assisté à une de ses montées en même temps qu'un Chinois et que l'Espada; 20 m de moins en dessous d'eux. A un autre vol perte de l'ascendance lors du passage au virage à gauche au plané (le seul en DG avec les folkloriques Mexicains) .....mais récuperation de la pompe à 20 m du sol Bonne montée sûre , sans plus (par rapport aux autres) , mais remarquable plané et surtout exceptionnel sens aéromodéliste de B. White , qui se trouve enfin consacré Champion du Monde en 1987 ,après avoir terminé plusieurs fois dans les 2 à 5 premiers . J'avoue avoir été fort étonné d'apprendre qu'il avait triomphé d'une quinzaine de concurrents aux divers fly-off.....mais son vol de 7 mn témoigne que cela portait encore , et que son wake accroche au maximum la moindre zone porteuse. A l'expérience chacun de nous a pu vérfier d'ailleurs , qu'il existe peu de vols effectués par temps neutre , et même tôt le matin il faut faire attention au moment du lacher , sous peine de surprise pénible.

Au total cette victoire est peut-être rassurante , car elle confirme qu'on ne peut pas encore mettre chaque vol en équation (voir cependant celles de Xeankis, entre autres , car c'est le propre de l'homme d'esayer de comprendre), et que les résultats dépendent du modèle certes , mais aussi de l'utilisateur. Mais cela , je crois on le savait déjà.....

VOL LIBRE INDOOR



UNIVERSAL AIRFOIL SECTION, by Jim B. Grant, USA

The construction of this airfoil curve follows a systematic sequence or progression of geometric events which create a curve of uniformly decreasing radii from the trailing edge to the leading edge. The airfoil section thus created has the useful characteristic of producing geometrically similar sections no matter where it is trimmed off at the trailing edge. This is very handy for tapered, elliptical, parabolic wing plan forms. There is a infinitesimal error at the leading edge, but it is so small that it is practically insignificant.

Step one:
Erect a perpendicular at the 40% chord (any point between 35 and 40% works satisfactorily). Mark off the ordinate height to whatever airfoil height percent is desired (the curve illustrated uses 4%). This ordinate point locates the "trailing edge" of chord 2.

Step 2, 3, 4, ad infinitum: Repeat the procedure used in step one on each succeeding chord.

To create a rib template simply follow this lay-out procedure on sheet alloy. After scribing the curve, cut and file to the scribed line.

[redacted]

21 ST ANNIVERSARY OF THE NFFS SYMPOSUIM

THE NATIONAL FREE FLIGHT SOCIETY IS ACCEPTING NOMINATIONS FOR THR FOLLOWING:

- 10 MODELS OF THE YEAR send to Jon Zeisloft
  5411 W. October Way
  W.Valleu City - Utah 84120
- FREE FLIGHT HALL OF FAME 1988
  send to : Atnony Italiano
  1655 Rever Drive
  Bookfield WI 53005

Also ,a call for papers for the 1988 Symposium.
Please make your intentions know along with an overall outline to:
Hermann Andresen
738 E. Palmaire
Phoenix AZ
Have your information in by december 31,1987, at the very lastet !
Thank you for your asssitance.

NFFS

EDITION SYMPOSIUM 1988 ET 10 MEILLEURS MODELES DE L'ANNEE 1988 .- Ecrire aux adresses ci dessus.

21 ste Ausgabe vom NNFS SYMPOSIUM 1988 - 10 besten Modelle des Jahres - oben genannte Adressen anschreiben.

U.A. ORLEANS PALAIS DES SPORTS 13-14-JUIN 87

				V_1	V_2	V_3	V_4	V_5	V_6	total	
MICRO PAPIER 35 CADET											
949.28	1	HANRIOT	Christophe	C.M.A.M	6.27	7.23	7.50	5.58	5.16	4.48	15.13
194.51	2	BERLOT	Jean Louis	U.A ORLÉANS	6.13	6.15	6.23	6.34	6.24	7.30	14.04
151.115	3	SALNOT	Pierre Olivier	"	3.56	5.28	6.40	5.52	3.46	6.25	13.05
194.112	4	BESSE	Xavier	"	4.33	2.54	5.14	4.20	0.00	0.00	9.47
102.0	5	CARRÉ	Stéphane	C.A. TOURAINE	3.39	3.15	3.55	3.48	3.51	0.00	7.46
194.114	6	CASIER	Sébastien	U.A. ORLÉANS	3.14	3.10	2.29	0.00	0.00	0.00	6.24
194.62	7	RICHON	Fabien	U.A. ORLÉANS	2.34	1.36	1.34	0.00	0.00	0.00	4.10
MICRO PAPIER 35 JUNIOR											
194.37	1	ISAMBERT	Bruno	U.A. ORLÉANS	4.59	6.59	3.24	1.02	6.27	2.28	13.26
194.60	2	BONNOT	Nicolas	"	4.31	6.23	6.30	5.46	5.58	5.48	12.53
194.63	3	BOULANGER	Frédéric	"	4.05	2.28	5.00	5.31	2.02	6.23	11.54
194.32	4	RAULT	J.François	"	0.00	0.00	0.00	4.48	5.12	5.28	10.40
MICRO PAPIER 35 SENIOR											
257.29	1	TRACHEZ	Bernard	AZAY LE BRÛLÉ	6.43	10.34	10.52	8.21	10.11	7.08	21.26
194.55	2	MARTIN	Philippe	U.A. ORLÉANS	8.59	9.33	9.58	11.21	8.19	9.20	21.19
118.33	3	COGNET	Guy	A.C. POITOU	7.59	10.13	9.29	5.47	10.50	9.58	21.03
257.224	4	TRACHEZ	André	AZAY LE BRÛLÉ	9.05	7.16	1.37	3.28	7.12	10.37	19.42
194.07	5	BESSE	Alain	U.A. ORLÉANS	3.36	8.04	5.30	8.55	9.04	9.38	18.42
194.31	6	PILLER	Michel	U.A ORLÉANS	5.20	7.20	6.31	9.20	9.17	4.28	18.37
194.41	7	DELCROIX	Jacques	U.A. ORLÉANS	6.57	8.41	9.48	8.18	2.45	0.00	18.06
	8	CHAMPION	Robert	C.A TOURAINE	2.32	4.43	8.05	0.00	3.09	4.11	12.48
F4D MICROFILM											
257.29	1	TRACHEZ	Bernard	AZAY LE BRÛLÉ	10.43	14.23	3.38	3.15	14.38	17.28	32.06
257.224	2	TRACHEZ	André	"	9.20	9.30	15.10	14.45	00.00	00.00	29.55
194.55	3	MARTIN	Philippe	U.A. ORLÉANS	7.08	11.26	13.33	13.15	12.33	14.36	28.09
194.07	4	BESSE	Alain	"	9.09	10.41	11.35	12.30	14.04	00.00	26.34
118.33	5	COGNET	Guy	A.C. POITOU	11.11	6.02	8.29	00.00	3.28	13.54	25.05
102.01	6	CHAMPION	Robert	C.A.TOURAINE	3.15	7.45	9.45	10.00	3.28	14.55	24.55
167.11	7	CAILLAUD	Michel	U.A. CENTRE	7.19	11.24	11.06	2.50	9.05	13.12	24.36
949.351	8	ALLAIS	Jean René	M.A.C.L.A	7.33	13.14	6.24	9.46	10.46	3.12	24.00
194.31	9	PILLER	Michel	U.A. ORLÉANS	7.01	1.39	00.00	9.24	00.00	00.00	16.25
F4D BEGINNER											
194.09	1	BESSE	Alain	U.A. ORLEANS	7.51	7.41	8.10	2.58	5.02	6.56	16.01
194.41	2	DELCROIX	Jacques	"	7.02	6.48	2.16	7.32	7.34	6.42	15.06
854.940	3	CHABOT	Jean Marie	A.C. THOUARS	4.33	6.31	7.10	7.00	5.16	7.03	14.13
167.11	4	CAILLAUD	Michel	U.A. CENTRE	0.00	0.00	0.00	6.19	5.40	7.40	13.59
194.55	5	MARTIN	Philippe	U.A. ORLÉANS	5.46	3.49	4.49	3.37	0.00	0.00	10.35
MICROFILM 35											
	1	CHAMPION	Robert	C.A. TOURAINE	3.39	8.47	3.50	10.58	14.55	3.57	25.53
118.33	2	COGNET	Guy	A.C. POITOU	12.31	12.53	0.00	12.38	00.00	00.00	25.35
194.55	3	MARTIN	Philippe	U.A. ORLÉANS	9.05	7.15	8.37	11.47	6.05	10.21	22.08
194.07	4	BESSE	Alain	U.A. ORLÉANS	9.07	9.03	0.00	9.00	4.42	00.00	18.10
257.29	5	TRACHEZ	Bernard	AZAY LE BRÛLÉ	2.12	1.24	0.00	0.00	0.00	00.00	03.36
E.Z.B											
102.01	1	CHAMPION	Robert	C.A.TOURAINE	3.42	10.41	8.47	9.39	6.45	11.02	21.43
854.940	2	CHABOT	Jean Marie	A.C. THOUARS	10.09	10.10	00.00	10.23	10.05	8.31	20.33
194.41	3	DELCROIX	Jacques	U.A. ORLÉANS	9.20	5.56	8.09	3.36	9.10	9.53	19.13
257.29	4	TRACHEZ	Bernard	AZAY LE BRÛLÉ	7.48	9.41	8.28	7.53	9.04	7.22	18.45
257.224	5	TRACHEZ	André	AZAY LE BRÛLÉ	7.05	8.28	6.32	9.54	3.25	8.41	18.35
194.07	6	BESSE	Alain	U.A. ORLÉANS	7.33	6.46	7.29	6.37	2.14	00.00	15.02

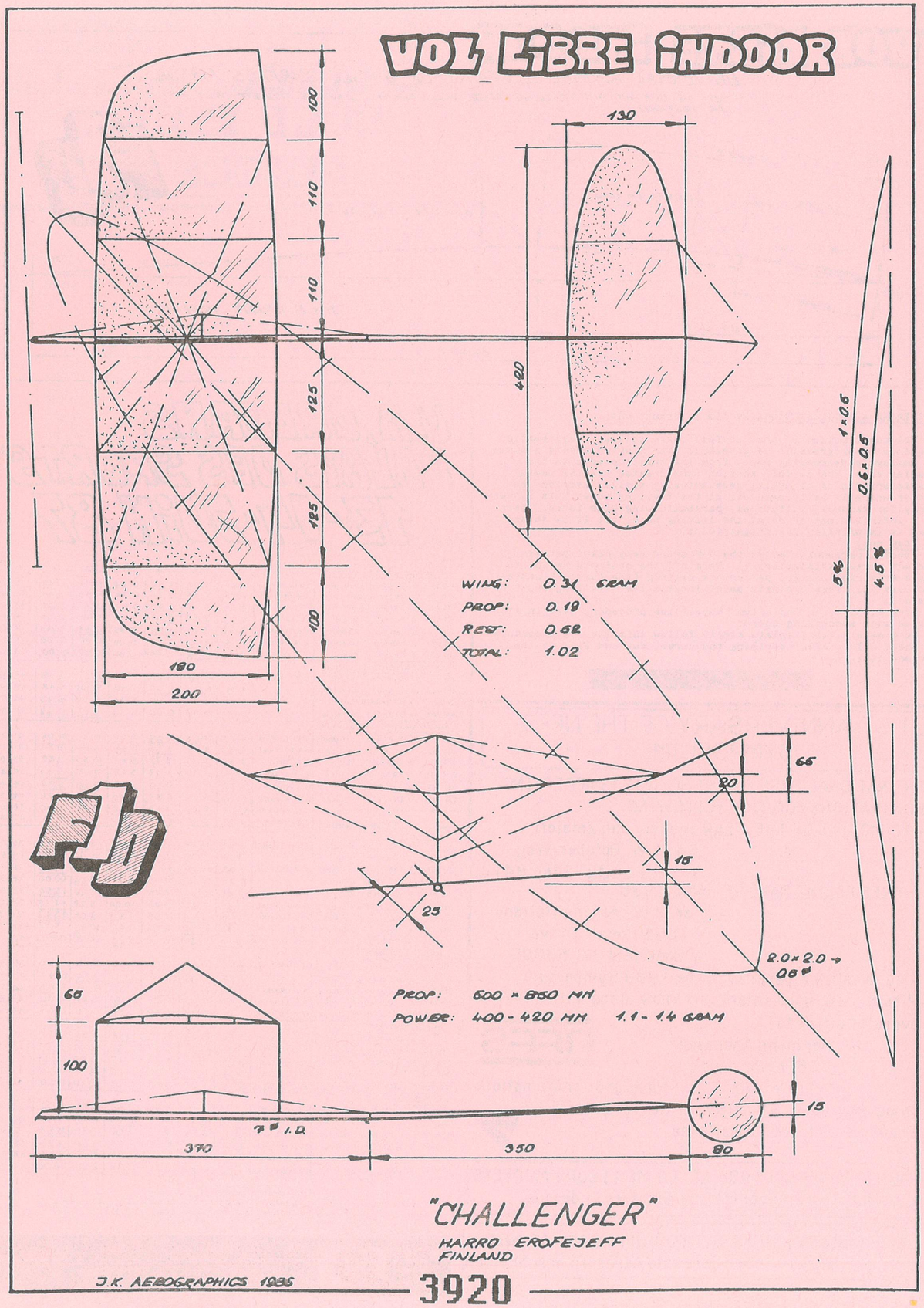
A L'ANNEE PROCHAINE !

Nouveaux records de la salle : HANRIOT C. MPCadet 7.50 _ ISAMBERT Bruno MP Junior 6.59
CHAMPION Robert Microfilm 35 14.55

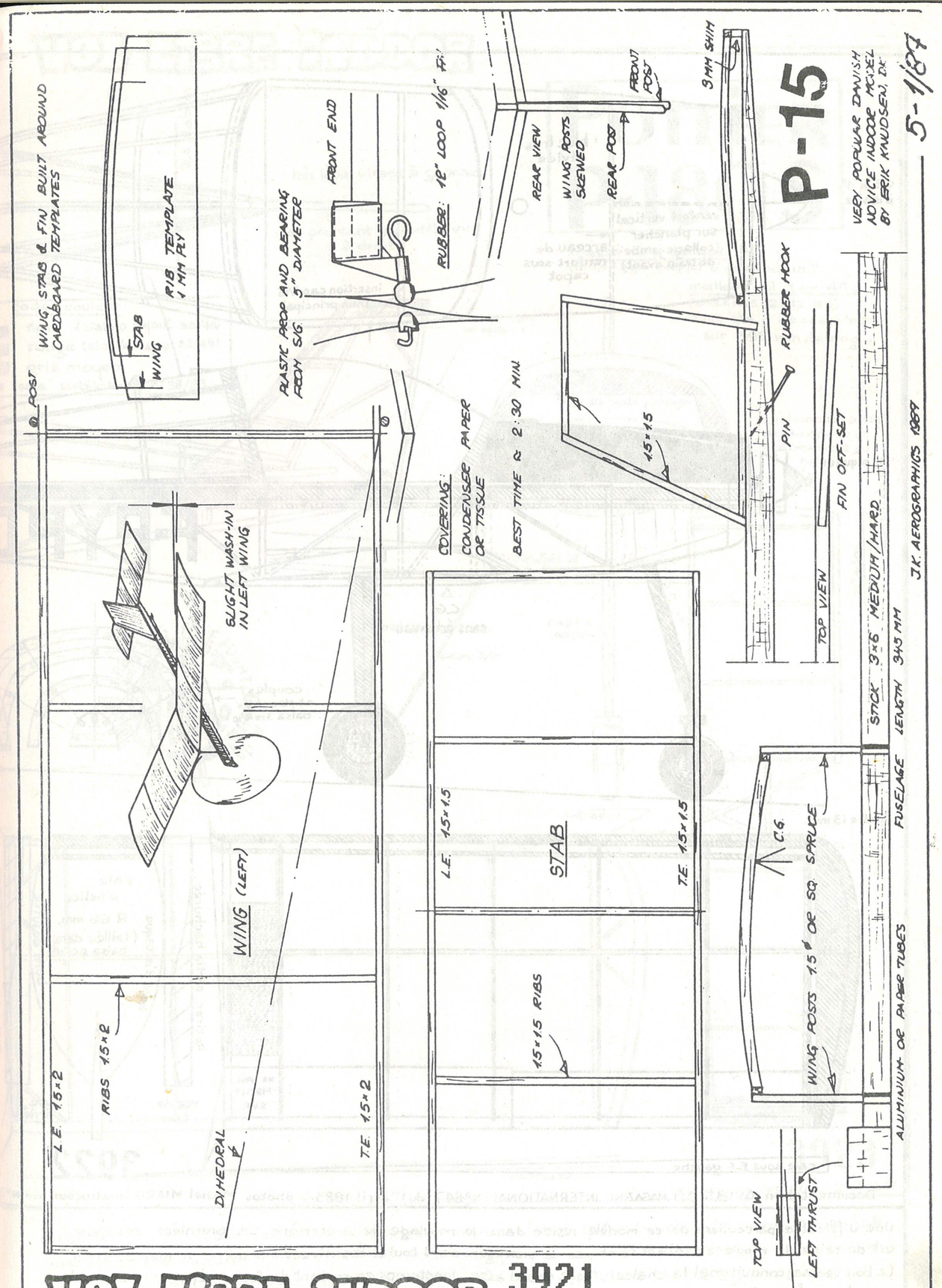
[redacted]

15
+ 8

VOL LIBRE INDOOR

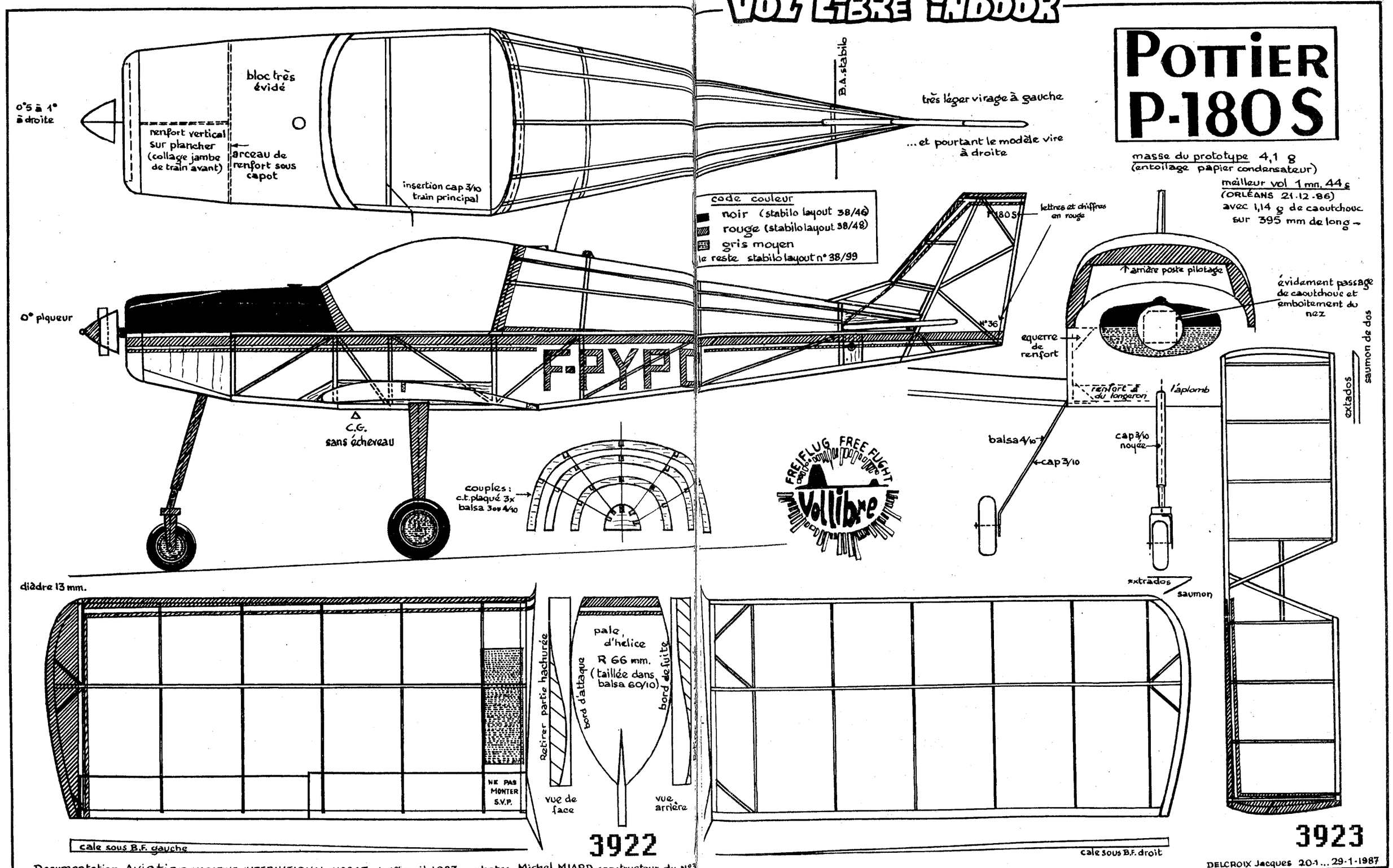


J.K. AEROGRAPHICS 1986



VOL LIBRE INDOOR

POTTIER P-180 S



Documentation Aviation MAGAZINE INTERNATIONAL N°847 du 1er avril 1983 + photos Michel MIARD constructeur du N°3

Une difficulté particulière de ce modèle réside dans le moulage de la verrière. La première des choses est de tailler le moule en n'hésitant pas à prolonger dans toutes les directions de 10 et même 15 mm. Le bois (balsa) conduit mal la chaleur = reste chaud assez longtemps en sortant du four (ménager) pour mouler la pièce de "matière" transparente par étirage (dans mon cas la matière provient d'un emballage de boîte de chocolat !). La forme doit non seulement être très soigneusement taillée (symétrie) et poncée mais enduite, reponcée et enduite (etc) n fois. Aspect "poli miroir" necessaire. Ne pas hésiter à tirer plusieurs verrières de façon à choisir la meilleure, Ce procédé restant tout de même artisanal. A titre indicatif "ma" verrière fait 14 centigrammes.

VOL LIBRE INDOOR

PERCIVAL "MEWGULL"

G-AFAA

下面を1.5バルサで張る

1.5×1.5 バルサ

1.0×1.5 バルサをブランクする

スパーツ 2ケ作る 5㎜バルサ

1.5バルサで 4枚作る

4㎜ バルサで タイヤを作る

ねじり下げ左右各1.5㎜

27㎜ ねじり下げ 1.5㎜

1.5×3 バルサ

1.5×1.5 バルサで組む

1 1.5 P

2 1.5

3 1.5

4 1.0

5 1.0

6 1.0

7 1.0

アルミパイプのコ

ムフック

下面の骨組の色です

フィレットは色紙とバルサ

12cm プロペラを使用するのです

スピンナーは バルサけずり出したもの

重心位置に注意しましょう

ブルーのサンダーストライプ

キャノピーはエンビ板から

黒 ナンバー

赤い文字

1.5×1.5 バルサ

1.0×1.0 バルサ

1.5×1.5 バルサで組んでおとで 左右に更に接着して流線型に整型する 同サイズのバルサ

こんなかんじにする 上から見て

マスバランス

G-AFAA

20

側面は1.5バルサブランク

上はリフトバルサをけずり出して作る

下面もブランクする事

スパーツは中央5㎜バルサで作り

両サイドは1.5㎜バルサで作る

ショックアブソーバーはつけませんでした

付けたけど すぐにこわれてしまったのです

☆ 全体を軽くつくれば 案外とこわれないものです

ブルー

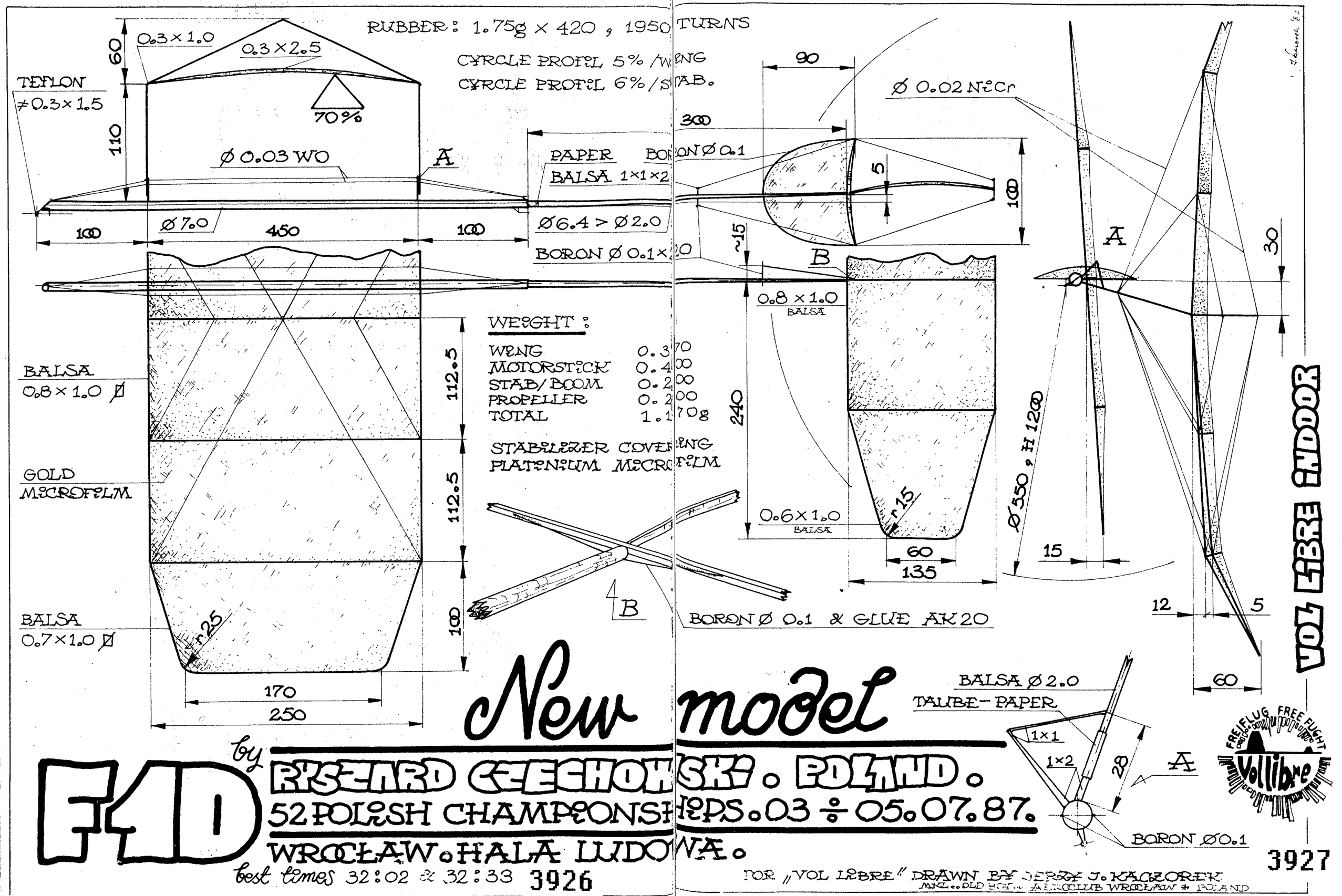
1.5×1.5 バルサで組む

1.0×1.0 バルサ です

パーシバルミューガル	ピーナッツスケールモデル
胴体と全体が白サンダーストライプ ブルーGAFAAもブルー 20の文字は黒です 丸いマークは 黒地 線は白バックはブルーです	
ハンドワークに科智司氏	1983年6月20日 竹内史郎 作図

3924

3925


RUBBER: 1.75g × 420 , 1950 TURNS
CYRCLE PROFIL 5% /WING
CYRCLE PROFIL 6% /STAB.
TEFLON
≠0.3×1.5
0.3×1.0
0.3×2.5
60
110
70%
Ø 0.03 WO
A
PAPER
BALSA 1×1×2
BORON Ø 0.1
Ø 0.02 NiCr
90
300
5
100
Ø7.0
450
100
Ø6.4 > Ø2.0
BORON Ø 0.1×
~15
B
0.8 × 1.0
BALSA
30
BALSA
0.8×1.0 Ø
112.5
112.5
100
GOLD
MICROFILM
WEIGHT:
WING 0.370
MOTORSTICK 0.400
STAB/BOOM 0.200
PROPELLER 0.200
TOTAL 1.170g
STABILIZER COVERING
PLATINUM MICROFILM
240
0.6×1.0
BALSA
r15
60
135
Ø550 , H 1200
15
12
5
60
BALSA
0.7×1.0 Ø
r25
170
250
B
BORON Ø 0.1 & GLUE AK20
BALSA Ø 2.0
TAUBE-PAPER
1×1
1×2
28
A
BORON Ø0.1
VOL LIBRE 70A
F1D
New model
by RYSZARD CZECHOWSKI . POLAND .
52 POLISH CHAMPIONSHIPS . 03 ÷ 05.07.87.
WROCŁAW . HALA LUDOWA .
best times 32:02 & 32:33
3926
FREIFLUG FREE FLIGHT
Vollibre
3927
FOR „VOL LIBRE" DRAWN BY JERZY J. KACZOREK
MKL „OLD BOY" JAROCLUB WROCŁAW * POLAND

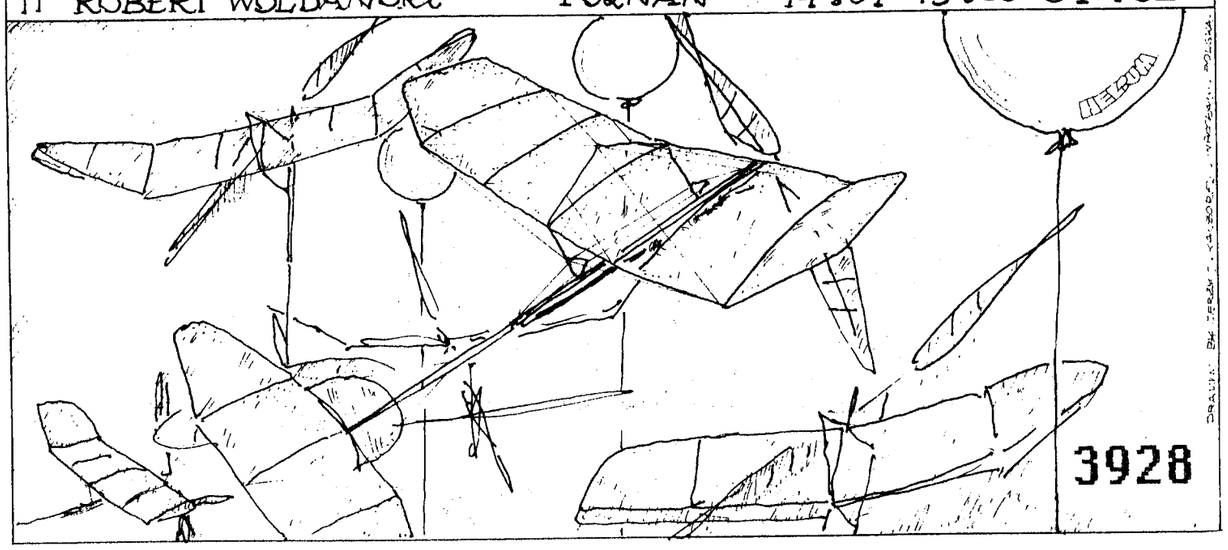
VOL LIBRE INDOOR

52 POLISH • FAI • F1D • CHAMPIONSHIPS 1987

03 ÷ 05 JULY 1987 • WROCŁAW • POLAND •
HALA LUDOWA • ORGANIZER *Aeroclub Wrocław* •

	Seniors	*Aeroclub*	*best times*		*total*
1	SYLWESTER KUJAWA	POZNAŃ	33:55	36:55	70:50
2	EDWARD CIAPAŁA	ŚLĄSK	34:00	33:35	67:37
3	RYSZARD CZECHOWSKI	KRAKÓW	32:02	32:33	64:35
4	STANISŁAW GARLICKI	KRAKÓW	33:08	30:05	63:13
5	ZBIGNIEW SZYMAŃSKI	WROCŁAW	30:27	29:30	59:57
6	JAROSŁAW GIERKO	BYDGOSZCZ	26:17	32:27	58:44
7	JAN DIHM	KRAKÓW	29:19	29:10	58:29
8	PAWEŁ FRĄCKIEWICZ	WROCŁAW	27:00	26:15	53:15
9	WŁODZIMIERZ PAWLISZ	BYDGOSZCZ	16:36	28:33	45:09
10	RYSZARD MAJEWSKI	BYDGOSZCZ	21:23	23:05	44:28

	Juniors				
1	MAREK NAWROCKI	ŚLĄSK	31:12	31:53	63:05
2	RAFAŁ SYKUTERA	BYDGOSZCZ	27:21	27:16	54:37
3	RAFAŁ COLTA	POZNAŃ	26:15	27:02	53:17
4	TOMASZ OSTROWSKI	BYDGOSZCZ	24:25	27:30	51:55
5	JERZY FISZER	BYDGOSZCZ	20:51	30:50	51:41
6	SŁAWOMIR BARANOWSKI	POZNAŃ	23:01	21:47	44:48
7	KRZYSZTOF MIŁCZYŃSKI	BYDGOSZCZ	20:15	22:14	42:29
8	MAREK GRZĄBKA	POZNAŃ	20:37	19:54	40:31
9	MIROSŁAW KAŹMIERCZAK	BYDGOSZCZ	20:42	17:58	38:40
10	WOJCIECH MAKLES	POZNAŃ	16:56	17:46	34:42
11	ROBERT WOLDAŃSKI	POZNAŃ	14:04	19:58	34:02



3928

3929

CALCULS D'AIRES SUITE

HUA NGOC

La lecture des articles de B.Bogart et de E.Fillon (V.L. n0 51 et 55) m'a donné envie d'apporter à mon tour ma petite contribution au problème de la détermination de l'aire d'une surface de forme plus ou moins compliquée.

Une solution immédiate ,bien connue des écoliers , consiste à reproduire la surface sur une feuille de carton , puis à comparer sa masse à celle d'un carré (d'un décimètre de côté, par exemple) découpé dans la même feuille. Cette méthode , simple à mettre en oeuvre , ne donne des résultats valables que dans la mesure où le matériau utilisé est suffisamment homogène ,d'épaisseur constante et surtout de densité convenable pour les pesées.

Pour s'affranchir de ces aléas, une méthode d'une approche plus géométrique s'impose . Je vous la propose ici.
Il suffit de remplacer la courbe de forme quelconque qui limite la surface par un certain nombre de segments de droite. L'aire mesurée est ainsi assimilée à celle d'un polygône . Le résultat est d'autant meilleur que le nombre de sommets , dans les parties non rectilignes, est important. Le calcul porra bien sûr se faire à la main ou même de tête si le coeur vous en dit ! La formulation mathématique en est en effet très simple (lignes 80 et 95 du programme). Mais après tout pourquoi ne pas faire appel à la micro informatique puisqu'elle est, pour beaucoup d'entre nous , une distraction aussi louable et (presque) aussi passionnante que l'aéromodélsme. Le programme en Basic (écrit sur un micro de poche , le PB 700) est très facilement transposable en langage machine si vous disposez d'une calaculatrice programmable . Vous trouvez avec le listing un exemple d'exécution (les différents sommets sont repérés par leurs coordonnées cartésiennes) . Signalons que le programme permet de calculer n'importe quel type de surface . Vous pourriez , pourquoi pas , vous amuser (?) à remesurer la superficie de votre département.

Pour ceux qui font du **vol d'intérieur** ,voici deux autres petits programmes . A vous de juger s'ils sont vraiment "must" pour votre passe temps.

Le premier baptisé **"Tachymètre** " permet de mesurer la vitesse de rotation d'une hélice . Il suffit de lancer le programme et de compter en même temps le nombre de révolutions de l'hélice . A la dixième vous arrêtez l'exécution en appuyant sur n'importe quelle touche du clavier , la vitesse sera affichée en nombre de tours par minute . Ici , le micro fonctionne comme un chronomètre grâce à la touche FOR .....NEXT.....(dans le cas d'une calculette on utlisera l'incrémentation). Il mesure la durée de 10 tours d'hélice et en déduit sa vitesse de rotation . A la ligne 10 , la variable A représente le nombre de boucles exécutées en une seconde (A = 18.3 dans le cas de la PB 700) . Il est nécessaire de mesurer au préalable la vitesse de votre micro avec le petit programme donné en annexe (vous devez arrêter l'exécution au bout de 30 secondes exactement). Evidemment votre tachymètre n'est utilisable que pour des modèles lents , F1D ou micro 35 par exemple . Pour un Beginnner ou un cachuète , il faudrait envisager d'autres systèmes , peut être un stroboscope ou un petit montage opto -électronique . A vous de juger.

Un second programme **"Pirelli"** ne brille pas par son originalité , mais néanmoins , rend bien service. Il calcule la section du caoutchouc , le nombre de tours que celui-ci peut emmagasiner , et le nombre de tours de remontage à effectuer (remontoir de rapport 16). Le tout en fonction de la masse (exprimée en grammmes) et le longueur en (en cm) de l'écheveau ainsi que du coéfficient k.

```
1 REM *** CALCUL D'AIRE ***
10 CLEAR
20 INPUT "N?",N:DIMX!(N),Y!(N)
30 PRINT "Pt 0 ";:INPUT "X=",X!(0),"Y=",Y!(0)
40 FOR I=1 TO N
50 IF I<N THEN 60
55 X!(N)=X!(0):Y!(N)=Y!(0):GOTO 80
60 PRINT "Pt ";CHR$(65+I)
70 INPUT "X=",X!(I),"Y=",Y!(I)
80 S=S+(X!(I-1)*Y!(I)-X!(I)*Y!(I-1))
90 NEXT I
95 S=ABS S/2
100 PRINT "S=",INT((S+.5)*10)/10,"cm↑2"
```

```
1 REM *** TACHYMETRE ***
10 A=18.3:BEEP
20 FOR I=1 TO 1000
30 IF INKEY$ <> " " THEN 50
40 NEXT I
50 BEEP:T=I/A
60 PRINT "Nbre de trs =";INT(6000/T)/10;"trs/mi
```

```
1 REM "PIRELLI"
2 P=.0203
4 INPUT "M=",M,"L=",L
5 INPUT S=M/P/L:S=INT(S*100)/100
6 PRINT "S= ";S
7 IF INKEY$=" " THEN7
10 CLS : PRINT "M= "
20 LOCATE 12,0:PRINT "L= ";L
35 INPUT "k= ",K
36 LOCATE 6,1: PRINT "r= 16    r= 27"
40 N=10*K*L/SQR(2*S): PRINT "N= "; INT N;"trs"
45 LOCATE 12,2: PRINT "s= ";S
48 PRINT "n= ";INT(N/16);"trs";:LOCATE 11,3
49 PRINT "n= ";INT(N/27);"trs";
50 IF INKEY$=" " THEN 50 ELSE 10
```

Exemple de calcul d'aire.

Nbre de points = 14

N = 14

SUITE PAGE EN FACE.

AZELOT

Terrain de Nancy Azelot- interdit au vol libre.

André SCHANDEL

La pratique du parachutisme ne permet plus les évolutions de quelques rares modèles de vol libre , à de rares dimanches de l'année ,appartenant à de très rares modélistes . Même l'aménagement de quelques créneaux horaires, aux heures où les paras ne sautent pas n'est pas possible.!

AZELOT a pourtant connu pendant des dizaines d'années la cohabitation pacifique, paras -vol libre sans aucun heurt. Pourquoi ce qui fut possible sur des lustres , ne l'est plus maintenant ? Certains répondront -c'est parce qu'on prend les vessies pour des lanternes ! Malheureusement ils ont en partie raison, car bien souvent au niveau de l'administration , des districts aéronautiques ,aéromodélisme = R.C.= modèles rapides , grands , gros , lourds,= danger, pour les autres utilisateurs. La presse spécialisée , les médias ainsi que les pilotes RC font que l'on voit partout des modèles réduits, de plus en plus grands, de plus en plus lourds, de plus en plus gros, on a déjà dépassé le stade du petit gros, c'est du gros gros.....Donc pour les chefs de districts application stricte de la règlementation en vigueur, interdisant plusieurs mouvements aériens , en même lieu et en même temps. Cette règle de sécurité n'est cependant plus respectée dès qu'il s'agit d'autres activités , telles que vol à voile, vol moteur et paras. Il existe des plates formes , nombreuses ,où ,allègrement en même temps et en même lieu , les paras sautent , les remorqueurs décollent avec des planeurs dans leur sillage et atterrissent , pendant que d'autres font des tours de terrain. Le largueur de paras fait , au milieu de ce grand cirque ,l'ascenceur continuel. Là, la réglementation n'est pas appliquée à la lettre , parce que l'enjeu économique semble être plus important , que celui de la sécurité. On devrait pouvoir imaginer que quand les paras sautent , durant des journées entières , pour réaliser le plus de sauts possibles , toute autre activité aérienne devrait être interdite et inversement. Ce serait là règle à appliquer. Les prévisions de budget , et les contrats à remplir font que l'on passe outre.

Finalement un parachutiste , un pilote d'avion d'aéroclub, un fana vélivole que fait-il? Il s'adonne à une activité de loisir plus ou moins sportive, un loisir même, tout comme nous qui pratiquons le Vol Libre, ni plus ni moins, à la seule différence que cela peut lui coûter plus cher. Mais dans le fond les aspirations et les droits sont les mêmes , pour les uns et pour les autres . Pourquoi alors cette ségrégation et ce rejet des minorités ! On l'a vu plus haut , c'est essentiellement une question de sous et de rentabilité, il n'est pas concevable dans les esprits d'arrêter l'aviation grandeur pour quelques modèles réduits vol libre aux alentours d'un terrain. Mais c'est aussi par manque d'information . Un modèle de vol libre peut-il réellement présenter un danger pour d'autres utilisateurs de l'espace aérien. .....on ne peut bien sûr jamais exclure le cas où. Dans le long passé de cohabitation avec le vol libre a-t-on enrégistré un seul incident ?

L'application aveugle et stricte d'une réglementation n'est -elle point valable pour tous dans un souci d'égalité. Au niveau de la FFAM, ne peut-on intervenir auprès des autorités tutelles (Transports-jeunesse et sport) pour obtenir des plates formes ,sinon permanentes du moins temporaires ? C'est là que l'on s'aperçoit peut-être que la sortie des activités d'aéromodélisme des Unions Regionales et des aéroclubs, a été une grande erreur. Nous sommes desormais des étrangers gênants , pour les autres activités aéronautiques, nous n'appartenons plus à la même famille et du statut d'enfant légitime nous somme passés à celui d'enfants orphelins. C'est aussi la contribution que nous les gens du vol libre et du vol circulaire, nous devons payer à l'image de marque LOISIR que la RC et la FFAM se sont forgée dans les dernières années à grand renfort de publicité dans les médias. Pour le vol libre cela ressemble de plus en plus au chant du cygne.

CALCULS D'AIRES
HUA NGOC - SUITE DE LA PAGE 3930

Pt	x	y	Pt	x	y
A	0	5.5	H	1.5	0
B	0.8	9.5	I	10	0
C	2	9	J	7.5	0.3
D	5	10.5	K	5	0.9
E	7.5	11	L	3	1.8
F	10	11.3	M	1.4	2.9
G	15	11.6	N	0.5	4

S= 143.1 cm²

PELERINAGE A BEAUVOIR SUR NIORT JOURNEE JEUNES URAM 12 22 FEVRIER 87

MICHEL PILLER

Samedi matin.... Flûte, il a encore neigé. peu mais chacun sait qu'il en suffit de quelques centimètres pour paralyser notre pays ..... L'histoire ne manque pas d'exemples! Et puis ce maudit chantier qui n'est pas encore fini et qui n'en finit pas. Décidémment quand ça ne veut pas ! Ce soir là je sortirai à 5 h 00 du travail. Tant pis il ne faut pas rater çà d'autant que la neige a fondu sur les routes d'Orléans.

"Allo Domi, Allo les gars .... Alors on y va ? Ben Jean-Luc a dit que les routes étaient dégagées et que c'était volable chez eux. Et puis, ils nous attendent .... Y vont voir ce qu'y vont voir ! Bon d'accord rendez vous dans une demi-heure mais attention, au moindre risque on fait demi tour illico (Tu parles!! Et voilà l'équipe habituelle qui s'ébranle direction CERZEAU. Il y a Frédéric, Dominique,Fabien, Bruno bien sûr et moi-même(eh, c'est moi le pilote! et Domi le Copi!). C'est facile pour y aller, on prend l'autoroute 3 Km derrière chez Bruno et on en sort à Saint MAIXENT L'ECOLE.... Juste à signaler une crevaison après BLOIS. Ce serait banal si la roue de secours n'était pas sous TOUS les bagages (duvets, caisses, sacs pour 5) et si le cric non d'origine n'avait pas été trop court pour lever la voiture!!! Vous imaginez le déballage sur la bande d'arrêt d'urgence. Un vrai marché aux puces.

A CERZEAU, il y a une rue avec une école à droite et aussi une cantine avec tout un troupeau de bons copains qui nous attendaient pour casser la croûte. Ah, ça fait du bien de se retrouver dans l'ambiance. On a vite fait de déconnecter et de laisser de côté les problèmes des hommes surtout lorsque la soirée se poursuit par une projection de diapos et de films sur ..... le vol libre. TAFT, ROSKILDE, POITOU, MARIGNY, LIVNO ..... De quoi revoir quelques beaux souvenir et revivre les moments intenses que nous avons passés tous ensemble. Pour l'hébergement ? PA.R.FAIT ! Tous les orléanais chez l'habitant, en l'occurence un bureau d'architecte, père d'un modéliste en herbe. Voilâ, dodo et défense de chahuter cette nuit car il faut être clair demain pour leur montrer qui est le chef .....

BIP...BIP...BIP...Debout La d'dans ! Le temps de se préparer, de déjeuner et d'aller à BEAUVOIR. Ce matin il fait froid et gris le vent est modéré et très constant en force.

BEAUVOIR .... 3 km Tiens on ne voit pas le moulin de RIMBAULT. Il est noyé dans la brume ce matin. J'aurais aimé le voir dans la neige ....Nous revoyons les images de l'an dernier, l'éclairage du soleil levant et de la plaine encore gelée.... inoubliable. D'autres images nous traversent, les 2 championnats de France, les pompes, les soirées copains, le petit camping de Prissé la Charrière Nous nous y plaisons et le concours 87 n'est pas encore commencé que nous pensons déjà à 88 ! Les Yonnais viennent d'arriver.... en nombre. Tiens un Jidel .... la maladie se propage ! D'où est-il ce bambin ? Ah, d'Azay le Brulé. Encore un autre et puis 3,4,5... C'est plus de 10 Jidel qui attendent la main qui les fera voler. Il y en a une classe de CM1 presque entière !"Eh, Jean-Luc, tu ne mets pas de mèche ? Attention le Jidel c'est terrible " ... 1er vol.... 1. 2. 3... Voilà, c'est en plein dedans ! NATURELLEMENT .... Il sera récupéré à 2 km. OUFFF. Bon on arrête tout et on installe le déthermalo. Ah il faut aussi du virage et puis y'a trop de Vé ! Les doigts engourdis par le froid, nous accrochons un petit fil ... Nous coupons les volets de dérive... .Ca caille vraiment. Sous l'oeil attentif de l'instit ' de CERZEAU, les mômes se sont rangés en rang. l'habitude sans doute ! Vous me croirez sans doute (j'espère) le rouleau de mèche de Bruno y est passé !. INSATIABLES ces gamins (et gamines). Un vrai régal. "Eh nous on veut aller plus haut et plus loin. Oui eh bien on va quand même s'arrêter à 2 mn d'autant que le vent porte sur le camping et il y a des arbres ". La bataille touche à son paroxysme..C'est TITANESQUE, DANTESQUE et même si ce fût David contre David, c'est à couteaux tirés et à grands coups de Maxis que s'établira le classement.

Dommage que Fabien n'ait pas pu voler en planeur cadet.(Il s'est déplacé 2 vertèbres cervicales et treuiller avec une minerve... Pas évident et risqué). Ce n'est que partie remise il reste le 1er Mai à Montargis, ça va faire mal surtout s'il n'y a toujours que les Orléanais qui tournent ... N'auriez vous pas compris ce qu'il faut faire ? J'en connais un qui crève d'envie de faire un Super Cobaye avec un crochet déporté. Un vrai plaisir dans la pompe .....

.... Et le combat cessa non faute de combattant mais les 5 vols étaient terminés et puis vous n'avez pas eu assez froid ? N'importe comment les vieux sont fatigués et y'a de quoi. Rendez vous à la salle des Fêtes de BEAUVOIR pour la remise des prix.

Victoire incontestée et écrasante des autochtones mais que les absents ont eu tort une fois de plus. Coupes pour les premiers, boites à outils, scies, fibres et autre matériel pour les autres ... Mais surtout une grande première pour parfaire la formidable expérience de cette journée, outre la grosse coupe pour l'école de CERZEAU, une licence a été offerte à chacun de ses élèves. C'est à noter, à encourager et sans doute à réitérer. C'est peut-être un tournant pour eux et pour leur club. Etant donné le bas prix de la licence cadet ce genre de dotation n'est plus inaccessible. Bravo pour cette géniale idée.

La journée ne pouvait pas se terminer sans le traditionel pot avec tout le monde. C'est l'heure de rentrer. Il est 17 h 00 passées et nous n'avons rien que 350 Km. Nous avons le coeur gros mais c'est la loi. Tout le monde dormira bien dans la Golf (Sauf moi !) " Quand nous revoyons nous ? Oui, Au 1er Mai. Affutez vos billes car nous avons quelques petits comptes à régler.

Et puis l'on parle d'une semaine modéliste juste avant les Championnats du Monde à côté de laquelle LIVNO risque de paraître pâle !! Encore quelques beaux jours à passer dans l'Ouest. Merci en tous cas de nous accueillir comme ça, Merci Gauthier pour ton aide, merci les chronos le Conseil Général des Deux Sèvres chaque fois présent avec une magnifique coupe et Bravo aussi aux amis du Moulin qui ont créé une section . BEAUVOIR semble devenir une plaque tournante de Vol Libre. Puisse cela être vrai, durable et CONTAGIEUX. Merci enfin les jeunes pour tout ce que vous nous apportez.

A bientôt à tous et bons vols

26 Février 1987.

COLLECTION EXCEPTIONNELLE
12 BADGES (autocollants)
ORLEANS
VOL D'INTERIEUR
Très décoratifs.....prix de lancement 50 F franco de port. 12 badges assortis..... faites vous de belles caisses.
Jacques DELCROIX 7,rue Foncemagne
45 000 ORLEANS

MONCONTOUR 2 MINUTES

Troisième Concours International "2 minutes"
Journées internationales du Poitou ,organisées par le club local de Moncontour (L.Dupuis et Brand B.)

La journée du vendredi consacrée traditionnellement aux catégories deux minutes, contrairement à l'année passée, profita également d'un temps chaud très favorable à une belle compétition. Comme d'autre part ,dans l'attente des lendemains (samedi dimanche- Poitou) beaucoup de concurrents étrangers ayant participé aux CH. du monde de la semaine précédente,étaient sur les lieux, un nombre record de participants fut enrégistré, plus particulièrement en A1 (F1H). Le choix du terrain , en dehors ,de l'environnement des ch.du Monde passés et des Journées du Poitou à venir , fit que la récupération et le visibilité au niveau de l'horizon ne furent pas des plus faciles. Le vent relativement faible tournant sur environ 180 ° au courant de la journée ,orageuse, fut une difficulté supplémentaire. On enrégistra donc la perte de vue, et la perte toute simple d'un certain nombre de modèles. (S.Landeau et A. Koppitz en CH par exemple)

En planeur A1 deux fly-offs furent nécesaires pour départager les six premiers concurrents. Hans Peper (D) bien connu sur les lieux, pour son amour de la France et du bon vin rouge sortit finalement vainqueur de la confrontation. A noter la présence du jeune Isambert (Orléans) dans le lot.

En CH pas de fly-off, la chaleur ayant demandé un lourd tribut de caoutchouc éclaté ! Les derniers écheveaux de Pirelli en firent les frais. Quelques anciens également firent leur réaparition en compétition , Marc Cheurlot, J.C. Lorichon aux côtés d'autres anciens , comme C.Weber , M. Quintard .....S.Landeau avec une construction , non balsa remporta la palme mais perdit en même temps son modèle au dernier vol ! Victoire payée chère..... Très bonne prestation des Dames A. Besnard et L. Molla .

En 1/2 motomodèle, nette domination des anglo-saxons, motoristes spécialisés dans la catégorie.

F1H

1 H.PEPER -D- 600 +180+147; 2 BOCHET B. -F-600+180 +134; 3 LEWIS R. -NZ- 600 +180+130 ; 3 ISAMBERT B. -F-600 +180+114; 5 LE VEY G.- GB- 600 +163; 6 NICHOLSON B.-GB- 600+101: 7 CAILLAUD M. -F- 580; 8 CAMPANELLA A. -I- 569; 9 OWENS P. -GB- 561; 10 BAILEY J. -GB- 558; 11 DREW E. -GB- 549; 11 PILLER M.-F- 549; 13 CRISP A. -GB- 546; 14 BITON A. -F- 544 ; 15 PIQUER J. -F- 541 .....51 CLASSES.

F1G (Coupe d'hiver)

1 LANDEAU S. -F- 587; 2 CHENEAU J.C; -F- 562; 3 ARGENTINI T. -I- 548; 4 ALLAIS R. -F- 541; 5 SEGRAVE M -CDN- 511 ; 6 KOPPITZ A. -F- 508; 7 CARTER P-GB- 506; 7 RUYTER SA -NL- 506; 9 BESNARD ANNIE -F- 505; 10 MARKOS CH.-USA- 494; 11 MOLLA LOUISE - F- 485; 12 CLIFF N -GB- 482; 13 WEBER C. -F- 472; 14 SCHANDEL A. -F- 448; 15 ALLAIS J.R. -F- 445 ;.....33 CLASSES

1/2 A MOTOMODELES

1 SCREEN S. -GB- 600; 2 HARRIS P. -GB- 591; 3 WATSON P. -GB- 577 ; 4 GREGORIE M. -NZ- 494; 5 BAILEY R.L; -GB- 474; 6 FREDERICQ P.-D- 464; 6 CHILTON F. -GB- 464; 8 CHAUSSEBOURG P. -F- 448; 9 DAGON J. -F- 423; 10 BUSKELL P.-GB- 360.....15 CLASSES.

MONCONTOUR 2 MINUTEN

Internationaler Wettbewerb " 2 Minuten " vom lokalen Klub von Moncountour organisiert, in den Klassen A1, CH un 1/2 A Dieser dritte Wettbewerb fand am Vortag von den "Journées Internationales du Poitou " statt. Wie erwartet waren viele Ausländer am Start und in allen Klasse wurden Rekordzahlen von Teilnehmern registriert. Die Auswahl der Austragungsstätte war ausserhalb vom W.M Gelande und brachte einige Schwierigkeiten mit sich, da bei gewitterigem Wetter,und drehendem Wind, einige Modelle ausser Sicht gerieten un auch verloren gingen. (darunter auch das vom Gewinner in CH ,ST. Landeau Sohn von dem beruhmten A. Landeau aus Paris).

In A1 kam Hans PEPER (D) zum Zuge nach 2 Stechen ,er ist ja hier in Frankreich allbekannt durch seine Sprach und Weinkenntnisse in fr. Zu bemerken auch die gute Platzierung von dem jungen Isambert (Orléans).

In CH, gab es kein fly-off, die Tageshitze hatte einen schweren Tribut an Gummi den Teilnehemern abverlangt. Die letzten Pirelli Strange gingen drauf ! Hier waren ein paar alte Hasen wieder zu sehen, Cheurlot ,Lorichon , Weber etc..... ..Gutes abschneiden auch bei den beiden Damen ,,A Besnard und L. Molla.

In A1/2 kamen die Britten zum Zuge die mehr oder weniger Spezialisten auf diesem Gebiet sind.

THERMIK SENSE

Bekanntlich macht Modellflug mehr Spaß, wenn ab und zu (und ohne Stress) auch an Wettbewerben teilnimmt. Leider gibt es aber nur sehr wenige CO2 -Wertungen und man kann nicht erwarten , daß alle Interessenten pro Jahr 5 000 - 10 000 Kilometer reisen , um im Ausland aktiv zu sein.

Um das "Leistungsfliegen " oder besser gesagt , den CO 2 Flug unter Wettbewerbsbedingungen zu fördern, veranstaletn wir im Jahr 1988 einen Fernwettbewerb.

Jeder CO 2 Flieger kann mit seinen Modellen (MODELA -Motor und MODELA -Propeller oder anderer Motor und maximaler Tankinhalt von 3,25 cm3) keine Gewichts-oder Bauvorschriften!) an beliebig vielen "normalen " Freiflugwettbewerben teilnehmen. Er fliegt dort innerhalb der Xettbewerbsdauer 6 (!) mal mit einer Maximalzeit von 120 Sekunden.

Die Ergebnisse (Startkarten oder Durchschriften davon oder Ergebnislisten) sammelt er bis zum 30 November 1988 und schickt diese zusammen mit einem Plan (A -4 Format mit Motortyp -Angabe) seines erfolgreichsten Modelles und (falls möglich) mit hinweisen zum jeweils herrschenden Wetter an untenstehende Adresse.

Sieger des Jahreswettbewerbes wird derjenige , der bei drei Wettbewerben die längste Desamtflugzeit erreichte , bei Zeitgleihheit entscheiden die folgernden Ergebnisse. Als Preise sind folgende Sachen ausgesetzt: -1 Platz 1 Kompleter MODEL Motor.; -2 Platz 1 umfengreiches MODEL Motor Ersatzteilsortiment;_ 3 Platz 50 CO2 Kapseln/

Die Ergebnisse werden in der Thermiksense 4/88 veröffentlicht! Anfragen und Ergebnisslisten bitte an :

Klaus HAMMERSCHMIDT
Veltmanplatz 4
D-5100 Aachen.

Concours ouvert et par correspondance en CO 2.

Klaus Hammerschmidt et " Thermiksense" organisent un concours CO 2 par correspondance. Sont pris en compte les trois meilleurs résultats sur trois concours au moins, temps réalisés dans des concours normaux- chacun avec 6 vols. Les résultats sont envoyés , soit directement sur les catres de vol, ou par la liste officielle des résultats, avec un bref descriptif des conditions de vol.

Le tout est à envoyer directement à Klaus ,voir adresse ci dessus. De nombreux prix en espèces seront remis aux premiers, notamment du matériel pour motoriser des modèles CO 2. Participez nombreux, avant le 30 novembre 1988.

COUPE DU MONDE VOL LIBRE

WELTCUP

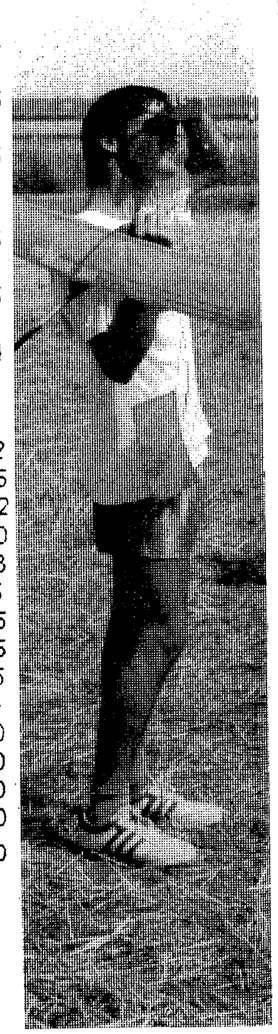
Etat (octobre 1987) dans les trois categorie après 8 concours en F1A et B et 7 en F1C. *Stand der Rangliste (Oktober 87) des Weltcups.*

F1A

1- RUMPP S.	D	45 points
2- FINDHAL	S	35
3- VAN WALLENE	NL	29
4-DE BOER P.	NL	26
5-BENES J;	CH	25
-DE VISSER	AUS	25
-PLATINGA	NL	25
-MIKLOS S.	H	25
WEILER R	USA	25
-WEIMER	RDA	25
11-ARINGER	D	24
12-BREEMAN C.	NL	22
- GODIHNO F.	F	22

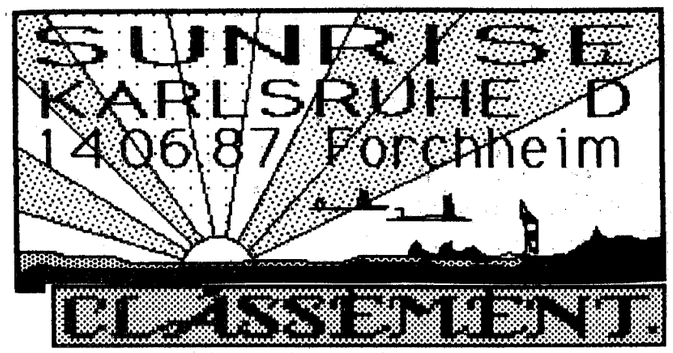
F1B

1-PAFF D.	D	38
2-KRISTENSEN J	DK	37
3-ZERI A	I	33
4-HACKEN J.	NL	30
5-BRENTON K.	AUS	25
-EIMAR B.	S	25
-GULUGONOV J.	USSR	25
-ROMAK B	USA	25
-ZOLD C.	H	25
ZOPPELLI P.	I	25
11- HACKEN A.	NL	24
- RUYTER S.	NL	24



F1C

1-KOSTER T.	DK	52
2-DÖRING L.	D	35
3-TRUPPE R,	A	32
4-ARCHER R.	USA	30
5-MEISSNEST D	D	28
6-GALBREATH D.	USA	25
-KIM JUNG HI	COR.N.	25
-SUMMERSBY R.	AUS	25
-VENUTI G.	I	25
10-SCREEN S.	GB	24
11-EAST W.	AUS	20
-JOHNSON	GB	20
-JINDRICH M.	CSSR	20
-SIMPSON R	USA	20
-STRUKOV M	USSR	20



CLASSEMENT

A 1

			1	2	3	4	5	ges.	%
1.	Schlimmer Thomas	J Riegelsberg	145	15o	15o	133	15o	728	1oo,o
2.	Sauter Dietrich	J Metzingen	15o	15o	15o	142	111	7o3	96,5
3.	Sauter Bernhard	J Metzingen	15o	15o	15o	1o5	135	69o	94,7
4.	Jenne Hermann	Stuttgart	1o5	91	15o	134	139	619	85,o
5.	Dominik Heinz	J Riegelsberg	94	8o	92	1o5	1o4	475	65,2
6.	Schönbeck Jens	J Riegelsberg	o	58	15o	15o	115	473	64,9
7.	Kuhn Katja	J Karlsruhe	25	36	6o	48	25	194	26,6

A 2

1.	Gerlach Wolfgang	Stuttgart	15o	15o	15o	15o 18o	15o 18o	75o	1oo,o
	Rumpp Stefan	Metzingen	15o	15o	15o	15o 18o	15o 18o	75o	1oo,o
	Ziegler Roger	Stuttgart	15o	15o	15o	15o 18o	15o 18o	75o	1oo,o
4.	Riedlinger Albert	Metzingen	15o	15o	15o	15o 177	15o	75o	1oo,o
5.	Walliser Rolf	Grabenstetten	15o	15o	15o	15o 175	15o	75o	1oo,o
6.	Krause Frank	J Riegelsberg	15o	15o	15o	15o 14o	15o	75o	1oo,o
7.	Nüttgens Ansgar	Riegelsberg	15o	15o	15o	15o	145	745	99,3
8.	Nüttgens Robert	Riegelsberg	15o	15o	15o	135	15o	735	98,o
9.	Ziegler Gerhard	Stuttgart	15o	15o	15o	122	15o	722	96,2
1o.	Schalkowski Josef	Herrenberg	15o	141	15o	15o	122	713	95,o
11.	Motsch Herrmann	Schwalbach	15o	15o	1o8	15o	146	7o4	93,8
12.	Poglitsch Erhard	Fellbach	15o	135	118	148	15o	7o1	93,4
13.	Gaenslen Hermann	Metzingen	139	1o2	142	15o	15o	683	91,o
14.	Kuhn Thomas	Metzingen	9o	15o	15o	125	147	662	88,2
15.	Mikulla Ralf	Riegelsberg	15o	1o6	15o	111	14o	657	87,6
16.	Schlimmer Michael	J Riegelsberg	92	15o	144	95	15o	631	84,1
17.	Adametz Frank	J Metzingen	122	131	99	1o9	126	587	78,2
18.	Seja Frank		15o	-	-	-	-	15o	2o,o
19.	Wingert Jürgen	Karlsruhe	85	-	4o	-	-	125	16,6

N

1.	Jenne Hermann	Stuttgart	Daten	in	Verlust	geraten			1oo,o

W

1.	Hacken Arno	Sittard NL	15o	15o	15o	15o 18o	15o 24o	75o	1oo,o
	Paff Dieter	F-Hoechst	15o	15o	15o	15o 18o	15o 24o	75o	1oo,o
	Rapp-Wurm Heiko	Heinkel	15o	15o	15o	15o 18o	15o 24o	75o	1oo,o
	Silz Bernd	Mainz	15o	15o	15o	15o 18o	15o 24o	75o	1oo,o
5.	Stoffels Heinz	Leverkusen	15o	127	15o	127	15o	7o4	93,8
6.	Koppitz Albert	Strasbourg F	127	136	145	148	145	7o1	93,4
7.	Caenslen Rüdiger	J Metzingen	15o	119	115	15o	115	649	86,5
8.	Gänsli Fritz	Dübendorf CH	15o	15o	15o	-	-	45o	6o,o
9.	Urban Thomas	Dübendorf CH	15o	-	-	-	-	15o	2o,o
1o.	Hofsäss Reiner	Ammerbuch	134	-	-	-	-	134	17,8
11.	Hacken Josef	Sittard NL	28	-	-	-	-	28	3,7

Wegen konstanter Strömung von 2 m/sec aus Süd keine Sunrise-Wertung. Aufgrund der Leistungsdichte in der Spitze und wegen Zeitmangel und Flugplatzgröße konnten in A 2 und W keine Sieger ermittelt werden. Die Wanderpokale blieben daher beim Veranstalter.

Bernhard Kaupert

SUITE DE LA PAGE 3940

THE RECOVERY TEAMS HAD TO BE VERY BUSY AND WELL ORGANIZED, AS WAS FOR EXAMPLE THE CHINESE TEAM - BOB WHITE WON! VERY IMPRESSIVE HE WAS ALL THE DAY, AS QUIET AND PROFESSIONAL AS EVER. NO DOUBT TONI WAS THERE HELPING HIM - THE CHINESE WERE VERY IMPRESSIVE, THEY WERE THOUGHT TO BE WINNERS FOR A LONG TIME, FINALLY BEING 4TH, 5TH AND 6TH CLASSIFIED

OVERALL COMMENTS — ENGLISH CORNER

. ALTHOUGH HAVING WON THE TEAM RESULTS, THE CHINESE DID NOT SO FOR THE INDIVIDUAL ONES!

. BEING TO SAY SO DISAPPOINTING OR OUT OF LUCK, THE RUSSIAN GOT TWO INDIVIDUAL TITLES IN F1A AND B CLASSES - LITTERALY SMASHING ALL THE OTHERS IN F1C POWER!

THE EAST GERMANS WERE VERY GOOD IN F1A AND F1C AS WELL. STRANGELY ENOUGH, THEY DID NOT FLY F1B - NO MORE THAN THE CZECH ANYWAY

. ABOUT THE OTHER COUNTRIES USUALLY GETTING GOOD RESULTS, SOME HEAVY FAILURES: FRANCE (AT HOME!), NORTH KOREA ('85 GOOD PERFORMANCE), DANMARK, LOW COUNTRIES. AT A LESSER EXTENT THE U.S., SWEDEN AND W/GERMANY DID NOT GET SATISFYING OVERALL RESULTS - BACK AGAIN TO FRANCE (TEAM RESULTS: F1A 20TH, F1B 15TH, F1C 14TH), IS IT SIMPLY A BELOW AVERAGE PERFORMANCE? IT LOOKS RATHER LIKE A ROUTE!

Traduction Georges MATHERAT

VOL LIBRE
850 abonnés
850 adresses
39 pays
il vous faut un renseignement
écrivez ,téléphonez,
88 31 30 25
PARTICIPEZ AU COURRIER
ENVOYEZ PLANS ,PHOTOS
TEXTES,COMPTES RENDUS
CLASSEMENTS,IDEES etc.

VOL Libre

MIDZOMERNACHT TROPHY ARNHEM N.L.

20 -21 /06/87

TERLET ARNHEM

ENGLISH CORNER

MIDZOMERNACHT TROFEE
MIDSUMMERNIGHT TROPHY
ARNHEM HOLLAND
20 -21 /06/87

F1A

1 P.DE BOER -NL-1235; 2 S.RUMPP -D-1234, 3 J.GOGINHO -F- 1225; 4 G.ARINGER -D- 1212; 5 E J KROUWEL -NL- 1197; 6 A.VAN WALLENE-NL-1195, 7 M.VAN DIJK-NL- 189; 8 C.VAN DE VEN -NL- 1187 9 A.V;WICKEREN -NL- 1184 , 10 W. GERLACH -D- 1156; 11 J.HELBING-D- 1150; 12 T. CORDES -GB- 1148 ; 13 B.BRAND -F- 1145; 14 M.CAILLAUD-F- 1136; 15 A.CORDES -GB- 1124; 16 R. KREETZ -NL- 1118; 17 A.GOUILLON-F- 1111; 18 W HULSHOF -NL- 1108; 19 H.HALICKI -F- 1090; 20 L.NIELSEN -DK- 1085.....52 CLASSES

F1B

1 J.KRISTENSEN-DK- 1320; 2 P.RUIJTER-NL- 1306; 3 J.HACKEN -NL- 1257; 4 A.HACKEN -NL- 1226; 5 B.SILZ -D- 1193, 6 A.KOPPITZ -F-1192 7 A. ZERI - I- 1173; 8 M. KAPETANOVIC -YU- 1170 8 H.A.STOFFELS -NL- 1170, 9 M.WOODHOUSE- GB- 1133; 10 B.SAUTER -D- 1105; 11 F.SEJA-D-1051, 12 F.DAHLIN -DK-1020 ....16 CLASSES

F1G (Coupe d'hiver)

1 A.BESNARD -F- 777; 2 B.BRAND -F- 654; 3 R.RIUJSINK -NL- 585; 4 T VAN EMMPEL- NL- 558, 5 P. SCHOOR -NL- 468; 6 L.BARDIN -F- 414; 7 H.JENNE -D- 347; 8 E.RIBEROLLE -F- 42.

F1H

1 R.BRINKER -D- 838 ; 2 P V.D.LINDEN -NL- 837; 3 H.AHLSTROM -S- 787; 4 Y DECLERCK -F- 697; 5 H.D.BRINKER -NL- 678, 6 B CLIFTON -NL- 612, 7 R STRANZ -D- 603; 8 M.CHOJNAKI -D- 594; 9 H.JENNE-D- 581; 10 M. AARTS -NL- 529. .....
14 CLASSES

Pour toute demande de réponse joindre un timbre de 2,20 F Merci.

The very bad weather in the preceding days could have caused a nightmare for organisers and competitors but in the evening of saturday the sky cleared and the wind dropped Only the first two rounds were cold and windy Sunday morning started with a thick fog but this disappeared just in time to make place for sunny and virtually stillair conditions It will be no surprise that the atmosphere amongst everyone on the field was very pleasant.

In F1A glider quite a lot of people were flying with losse line . Claimed advantages are more freedom of movement , no risk of disqualification when throwing the line and of course some gain in launch height. Winner Pieter de Boer used his cleverly engineered almost all plastic model while Stephan Rumpp flew his Breeman inspired wood and plastics design. Third placer Jean Godinho flew in an almost dancing style, clearly enjoying every flight. His model was of conventional construction . So all styles were represented in the top places. Most notable amongst the other competitors was the very beautiful and well built own design Maxhunter os Danish junior flyer Hansen . This was his second model and it featured full Italian edd-crate wing center panel construction and a Nyhegn circle towhook .

At Wakefield the more complicated models got the best results but those with kit models like the Tilka and Wake-Up put up good showing also. The top two places ware decided by the 4 minute flights with Kristenesen scoring better than Ruyter . Jeff Hacken was unlucky in dropping 3 sec on his sixth flight which lost him first place having maxed on both 4 minute flights ! Quite impressive was young German Flyer Saurer who choose one of Arno Hackens designs as his first Wakefield including all the gimmicks of this model.

Talking about complicated models, the top three in F1H glider all used circle towhooks. Brinker dit it the difficult way with an offset towhook. Peter van de Linden used atwanger and Ahlstrom had a Hatschek hook. Local favorite Lartin Aarts suffered a strained muscle in his leg, but the early morning flights with his new high aspect ratio design easely cleared the max.

In my opinion the most charming class was Coupe d'Hiver , not only for its women participation. It was nice to see a couple of control line flyers who lost track of their circling path to enjoy this quiet and peaceful way of flying Another stranger was RC Electro flyer Rick Ruysink who promised to come back next year , electro contest or not!. Quite a mixed gathering of flyers . What I did not like was the submarine like obstacle on top of Bernard Brands model to meet the 20 cm2 cross section rule. I fail to see the purpose of this rule , so let's drop it in favour of the elegance of this class.

It is not only because of the excellent weather that this Midsummer Night Trophy became the best ever, the practically flawless organisation counts also. T. van Eede and his fellow club members did a good job. Reasons enough to come back next year.

Les jours précedents le concours furent caractérisés par de mauvaises conditions atmosphériques, comme souvent en ce printemps, et une faible participation était à craindre. Néanmoins une nette amélioration au dernier moment ,et l'introduction de ce concours dans la Coupe du Monde, firent qu'un grand nombre de participants était présent plus particulièrement en planeur F1A.

Dans cette catégorie P. de Boer resta maître chez lui, avec un de ses modèles bien connus, le deuxième S. Rumpp (RFA) utilsait un modèle similaire à ceux de C. Breeman, et J. Godinho ,3 ème exploita un modèle de structure classique , ce qui fait que toutes les tendances actuelles "structurelles "étaient représentées dans le trio de tête. On a cependant pu remarquer, la construction et le modèle très soignés d'un concurrent junior danois Hansen, utilisant un crochet Nyhegn.

En wake les "grands " se retrouvent en haut de la liste avec des modèles connus pour une certaine complexité, (mécanisme ,IV etc.....) Dans cette catégorie on remarqua également un jeune Allemand avec un modèle type A . Hacken en 10 ème position.

En Coupe d'Hiver ,catégorie particulièrement appréciée, pour son charme , non seulement à cause de la participation de quelques dames, mais aussi et surtout par les vols effectués en toute quiétude, Mme Annie Besnard (F) se retrouva en haut du podium.

Il est recommandé à tous de venir l'an prochain un grand nombre , non suelement par ce que cette année il a fait beau, mais aussi pour récompenser une organisation parfaite, et un très bon travail de Tom van Eede et de son équipe.

JEAN PIERRE TEMPLIER A PERDU SON CHAT A MONCONTOUR CET ETE. CHAT JAUNE TIGRE. UN MODELISTE L'AURAIT IL RECUEILLI ?

CHAMPIONNATS DE FRANCE

1000

27-18 JUIN 87

PALAIS DU CNIT

VOUS AURIEZ DU VENIR !!!

Avec vos cacahuettes et Ste formules car malheureusement il y en a eu tres peu ces deux jours là. Une vrai misère même pas le nombre de participants habituellement presents lors des concours de la region parisienne:cinq concurents en Ste formule senior,un en junior,quatre en cadet,quatre concurents en cacahuette senior,un en junior,trois en cadet Une telle salle meritait mieux et puis c'etait la dernière année que le CNIT etait disponible.Grosse deception donc, car nous nous étions arrangés avec Jacques VALERY et Robert CHAMPION pour repartir les temps au plus près et pouvoir ainsi satisfaire tout le monde.C'etait aussi certainement une excellente occasion pour amorcer quelque chose au niveau Federal.Quoiqu'il en soit ces Championnats de France se sont deroulés dans une ambiance formidable,merçi à tous les concurents,à Robert qui nous a bien aidé pour la preparation. Un grand merçi aussi à tous ceux qui ont contribué à la réussite de ces deux journées;un dynamique directeur sportif:Alain ROUX des chronometreurs toujours disponibles:Mr DEMOYER et deux jeunes de son club L'AMAIF,nos epouses et tous ceux que je ne vais pas manquer d'oublier.

RENDEZ VOUS LE DIMANCHE 10 JANVIER AU GYMNASE MAURICE THOREZ A VITRY

Yves GUILLEMINEAU

in Deutsch

IN EIGENER SACHE

Das Erscheinen der N° 61 und 62 war ein wenig kaotisch, aus Finanz und Zeitgründen, in diesem Sommer. Ich konnte sie zum größten Teil ,direkt an dir Leser austeilen. Ansonsten verbrachte ich drei Wochen !! in Staub , Sand ,Sonne und Wind (auch ein wenig Regen) um im POITOU dabei zu sein , auf interantionaler und nationaler Ebene. Es hat sich gelohnt ! Danach mußte ich mich in meiner Schule mit dem Schulanfang befassen was ja auch nicht von selbst geschieht. So kam es daß ich etwa 5 bis 6 Wochen in VOL LIBRE nicht zum Zuge kam, nicht mit Redaktion und Administration . Da in naher Zukunft ein Spezialheft (siehe weiter) über die W.M. aussteht, ist meine Freizeit voll ausgebucht.

Ich bitte darum die Leser um Verständnis und Nachsehen. Bitte auch um das Einsenden des Fragebogen der im Frühjahr an alle ging und gleichso um das sofortige Einzahlen der Beiträge beim Ankommen der Mahnung. Mit bestem Dank im Voraus.

COURRIER des LECTEURS

10-6-87 ● L. TRACHEZ

LETTRE OUVERTE AU CTVL ET A BERNARD BOUTILLIER
" LA LIBERTE EN VOL LIBRE" par Trachez Lucien.

Certaines catégories s'appuyant sur des réglements très précis , marchent très bien: ce sont les catégories internationales et semi-inters.
Pour les catégories nationales qui intéressent de très nombreux modélistes et surtout les jeunes , je suis contre la liberté totale poposée par >B.B.

EN PLANEURS CADETS, une seule restriction ; l'envergure maximum limitée à 1,60m ; la câble autorisé pour toutes les séries est le même que pour les inters. 50 mètres sous traction de 2kg actuellemnt . Une liberté totale devrait autoriser un câble aussi long que possible ? Ceci n'est pas envisageable , donc il faut une règlementation .

EN MOTOS , comment peut-on imaginer une catégorie libre?- sans doute avec la cylindrée , le temps moteur , la masse de l'appareil ou la charge alaire entièrement libres ? On aurait des appareils qui monteraient à 1000 mètres , feraient le maxi à tous les vols et ne se récupéreraient certainement pas facilement.

EN CAOUTCHOUC LIBRE, catégorie dernièrement créée, tout est autorisé , sauf pour les cadets où l'hélice ne doit pas dépasser le diamètre maximal de 400 mm. Masse de l'appareil libre , masse du caoutchouc libre . Pour moi, je le répète ,c'est une erreur. J'ai vu des appareils très légers , monter très haut et qui déthermalisés descendent très lentement ou pas du tout . Combien d'appareils ont déjà été perdus ? (comme d'ailleurs des Coupes d'Hiver que l'on s'amuse à lancer dans des pompes terribles en plein été !). Pour les jeunes , c'est une catègorie très dangereuse car ils sont incapables d'aller récupérer eux-mêmes leur appareil! Ce n'est certainement pas ainsi qu'on les amènera au VOL LIBRE. Bien sûr certains ont actuellement des appareils qui fonctionnent bien - légers et masse importante de caoutchouc- Des parents specialistes du caoutchouc ont su tirer profit de la nouvelle règlementation , ont fait bâtir l'appareil adéquat, font lancer le modèle au bon moment et vont le récupérer pour que le jeune ne le perde pas.
.....Je pense bien sincèrement que cette catégorie libre n'est pas pour les jeunes: je souhaite ardemment que l'on impose une masse maximum de caoutchouc.

En sport automobile , par exemple , on ne fait pas courir une 2 CV avec une formule I. En athlétisme , le lanceur de poids , de javelot, de marteau ou de disque ne choisit pas son appareil,il prend celui qui est imposé par le règlement , sans quoi il n'y aurait pas de concours possible . L'aéromodélisme va-t-il faire exeption à ces règles sportives ?
Bien sûr il n'est pas interdit de se construire un prototype et d'aller le faire voler sur un terrain. Mais quel est l'intérêt d'un appareil caoutchouc, qui, par temps neutre va voler 90 secondes au moteur et peut-être même 120 s pour un cadet à qui on demande un vol de 120 s? Pour un adulte , des appareils qui montent très haut seraient capables de voler 5 ou 6 minutes.

Le plupart des terrains que nous utilisons ne permettent pas de telles performances. Pour les catégories internationales , certains envisagent la réduction du temps de vol en diminuant la longueur du câble , la masse du caoutchouc ou le temps moteur, sans toucher aux autres caractéristiques des appareils et pour le caoutchouc libre on est en train de faire l'inverse !
Allons-nous retourner aux temps de vols illimités des débuts de l'aéromodélisme ?
Mon, article "Planeurs et caoutchoucs" (VOL LIBRE N° 58-Page 3636) ne cherche pas à empêcher les gens de voler ,mais à égaliser les chances des concurrents disputant une catégorie donnée.

Avant de créer une nouvelle catégorie , il faudrait penser aux conditions dans les quelles nous avons la possibilté de voler : les modélistes n'ont pas le droit d'aller piétiner les cultures ; alors essayons d'avoir des catégories plus sages et bien règlementées.

Quand va t-on créer des catégories pour les jeunes où les jeunes devront se débrouiller seuls (v. article VOL LIBRE 55 page 3425). En favorisant quelques concurrents souvent trop jeunes , je suis persuadé que des parents ou animateurs découragent la majorité des autres débutants , et les jeunes que l'on a trop aidés , abandonnent à leur tour quand ils seraient capables de se débrouiller seuls.

Dernier point : que les organisateurs de concours s'assurent que les concurrents volent avec l'appareil spécifique à la catégorie, et que l'on n'hésite pas à faire des vérifications .Personne n'a encore répondu à cette anomalie : pourquoi peut-on disputer 3 catégories caoutchouc le même jour et seulement 2 en planeurs ? (Je n'utilise jamais un A1 pour voler en planeur sénior et mon planeur sénior n'est pas un A2) Bons vols à tous.

Lucien TRACHEZ.

LE NEZ EN L'AIR

Cassette vidéo VOL LIBRE extérieur et indoor

PAL ou SECAM

200 F ou DM 70 ou 40 $

frais d envoi inclus-porto einbeg

Robert CHAMPION

2 place Leo Lagrange apt 97

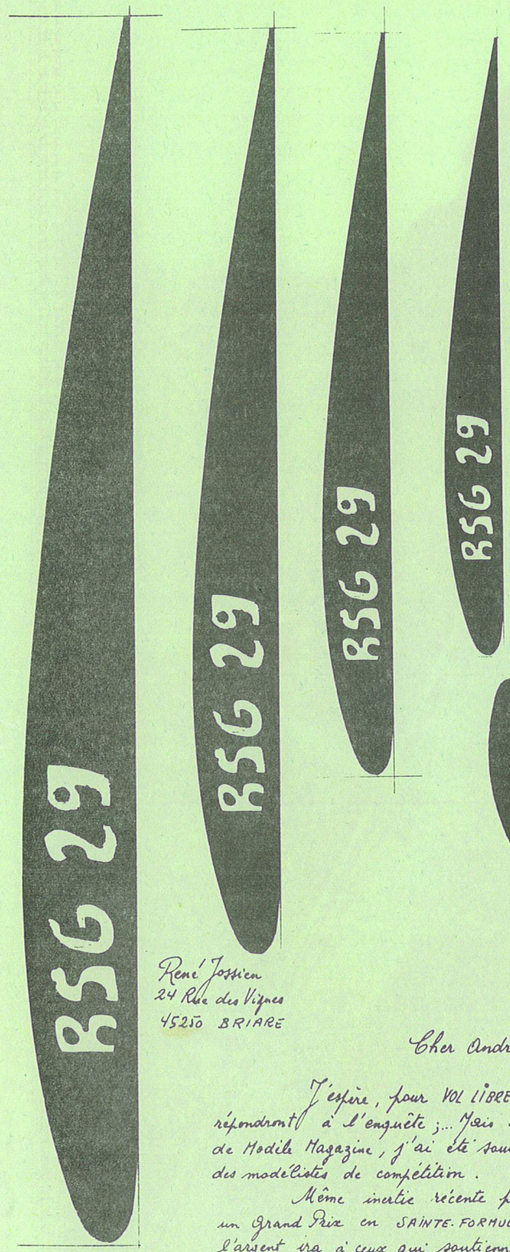
37300 JOUE les TOURS

Tel 47/53 00 06

VOL LIBRE

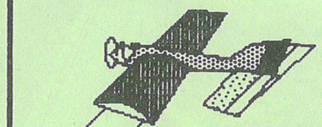
RSG 29

%	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	2,13	3,8	4,53	5,53	6,4	7,15	8,10	8,53	/	8,66	8,27	7,60	6,53	5,2	3,6	1,8	/	0
IN	2,13	0,98	0,53	0,27	0,14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



LASSO GEIER

AXEL JUNGHERZ
BRAMBACHSTR.80
5000 KÖLN 80

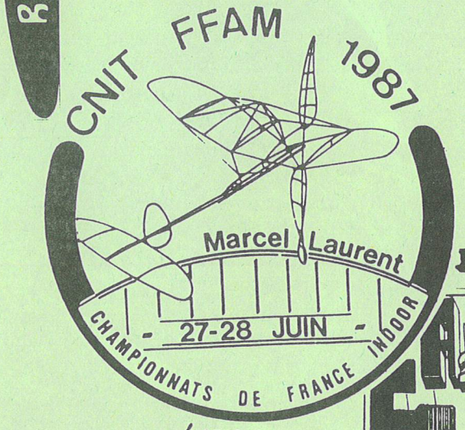


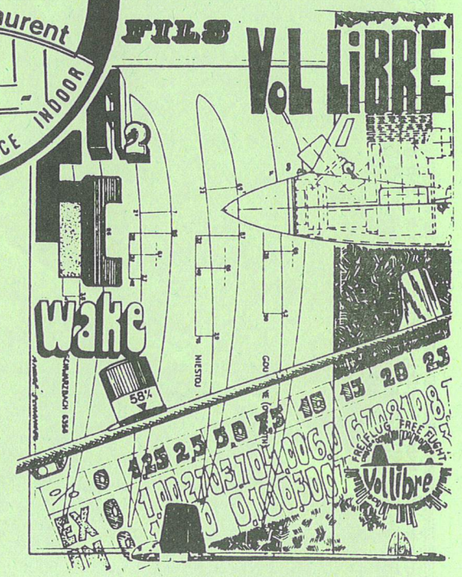
FESSELFLUG
VOL CIRCULAIRE

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





René Jossien
24 Rue des Vignes
45250 BRIARE

le 25.5.87

Cher André,

J'espère, pour VOL LIBRE, que beaucoup de lecteurs répondront à l'enquête ;... Mais lorsque j'étais Rédac'Chef de Modèle Magazine, j'ai été souvent déçu du peu de réponses des modélistes de compétition.

Même inertie récente pour ma proposition de créer un Grand Prix en SAINTE-FORMULE (trois réponses) si bien que l'argent va à ceux qui soutiennent cette formule, dont la PAT de FLÉHALLE : Coupe Challenge.... Et que je te joins ici un chèque de 300 francs pour pallier la négligence des lecteurs de V.L. qui ne renouvellent pas immédiatement leur abonnement.

Dans ma réponse d'enquête, il y a beaucoup d'idées dans lesquelles tu y trouveras peut-être quelques unes de "bonnes"?...

Bien Amicalement R. Jossien

VOL LIBRE

3940