

VOL LIBRE

110

95

INTERNATIONAL

BERNARD
BOUTILLIER

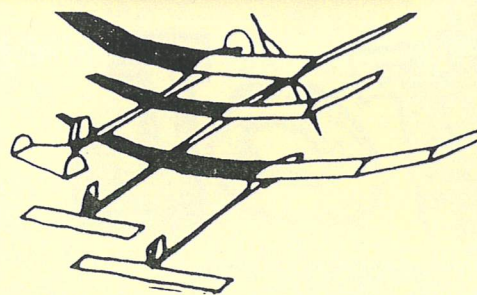
CHAMPION
DU MONDE

F1C
1995



6795

VOL LIBRE



ANDRE SCHANDEL
- 16 CHEMIN DE BELLENDUERTH - 67000 STRASBOURG - ROBERTSAU
TEL. 88313025 FRANCE -

- 6795 - B. Boutillier Champion du monde F1C 1995 à Dömsöd
- 6796 - Sommaire
- 6797-98 F1C Champion du Monde B. Boutillier
- 6799-F1H de J. Kubica
- 6800- 01 Deux planeurs F1A de la famille Motsch . (RFA)
- 6802-03 F1B DIMPLE 95 de J. Korsgaard (DEN)
- 6804- 05 Les Championnats du Monde à Dömsöd - A. Schandel
- 6806-07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 - Aux armes et ceaterà les Championnats du Monde 95 par M. Piller
- 6818-19-20 21 22 23 24 25 26 Images VOL LIBRE
- 6827 - Karlsruhe 95

IN DEUTSCH

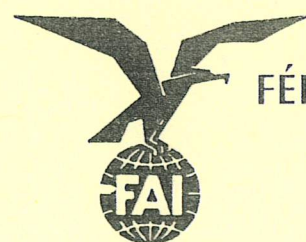
- 6827 - Karlsruhe 95
- 6827-28 - 29 Dömsöd 95
- 6828 - B. Boutillier F1C Weltmeister . FR. Mannschaft für EM Italien 96
- 6830 -Marigny Neben den Regeln..... Buch über Wakefield .

- 6831 RETRO Wake de Bullock GB
- 6832-33 - 34 -BASPLUM Coupe d'Hiver de R. Jossien
- 6835 ORLEANS INDOOR JUIN 95
- 6836-37 - AVRO CADET Cacahuète US .
- 6838-39-Maquette indoor , réglages ... B. Hadland (US)
- 6840- Sélection CH d'Europe 96 - Un livre sur le Wake . Dimple 95 de J. Korsgaard .
- 6841 - Marigny le Grand A la dérive ...S. Millet
- 6842-43 Courrier des lecteurs .

IN ENGLISH

- 6842 43- International Mini Stick) French Selection for E. Championship' 96
- 6844 - Not me ...us ! B. Boutillier
- 6845-46 - World Championship Dömsöd 95 Karlsruhe 95 ... A. Schandel .
- 6847 - Wakefield Cup publication .
- 6848-49-50 -5152 - Mickya small hand launch glider Thedo ANDRE
- 6853- World air games logo contest . FAI
- 6854 - A . Burdov à Cambrai 95 .

SOMMAIRE



FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

93, boulevard du Montparnasse, 75006 PARIS, FRANCE
Tél. +33 (1) 49 54 38 92 Fax. +33 (1) 49 54 38 88

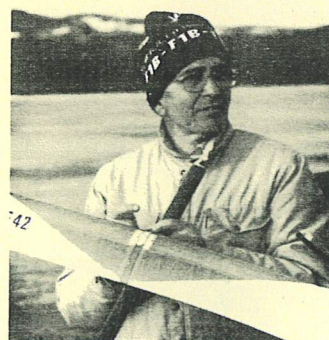


ALPHONSE PENAUD DIPLOMA

Awarded by the FAI Aeromodelling Commission to an individual who has obtained at least three times the title of national champion; or at least once the title of world champion; or established at least three world records.

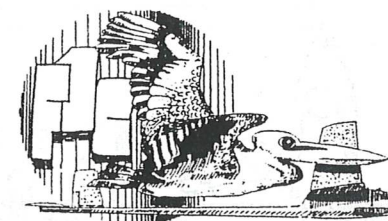
Bror EIMAR (Sweden)

Mr. Eimar was the winner of the F1B World Cup 1992. He was the Winner of several WC contests, Nordic Championships and national contests. Other WC placings: 1988 2nd, 1989 11th, 1990 4th, 1991 6th 1992 Winner, 1993 7th. European Championships 1994 2nd F1B, E/C 1982 2nd F1B Team. World Championships 1993 6th.



6796

MOI... NON !
NOUS... OUI !



Bien sur, j'ai eu de la chance. La chance de passer tous les fly- offs de justesse, la chance de ne pas être trop perdu de vue au dernier tour, encore plus la chance de conserver une seconde d'avance après un incroyable calcul des moyennes de chronométrages. Mais j'ai surtout eu la chance d'avoir eu tout le temps autour de moi une équipe formidable emmenée par un chef d'équipe exceptionnel. Sans eux, je n'aurais rien pu faire. Qu'ils soient tous ici remerciés, du fond du coeur.

Venons en aux modèles. De 89 à 91, j'ai utilisé des modèles étroitement dérivés du BE 48 dont nous avons obtenu un plan grandeur à Pitesti en 86. Ce plan comportait certaines inexactitudes dont quelques unes assez criantes pour éveiller les soupçons. L'auteur ne s'est d'ailleurs pas fait prier pour rétablir la vérité. Nous pouvions alors partir sur des bases solides. Quand je dis nous, il s'agit bien sur d'Alain Roux et moi qui avons décidé de faire équipe, en mettant en commun toutes nos ressources, en mettant à profit nos complémentarités. Les résultats ne se sont pas fait attendre, voir la place d'Alain à Rio Tercero en 89 et la mienne à Dömsöd en 90.

Mais le temps était venu de passer à autre chose, en gardant la même base. Ce fut le BB 15 construit pour Sibiu 92 où il passa deux tours de fly-off puis le BB 17 construit pour Lost Hills 93 où la réussite ne fut pas au rendez-vous.

Le BB15 fait environ 2,15 m d'envergure et a été utilisé à Dömsöd pour les 7 vols de la journée. Le BB 17 fait 2,24 m d'envergure et a été utilisé pour tous les fly-offs, grâce à l'insistance véhémente d'Alain.

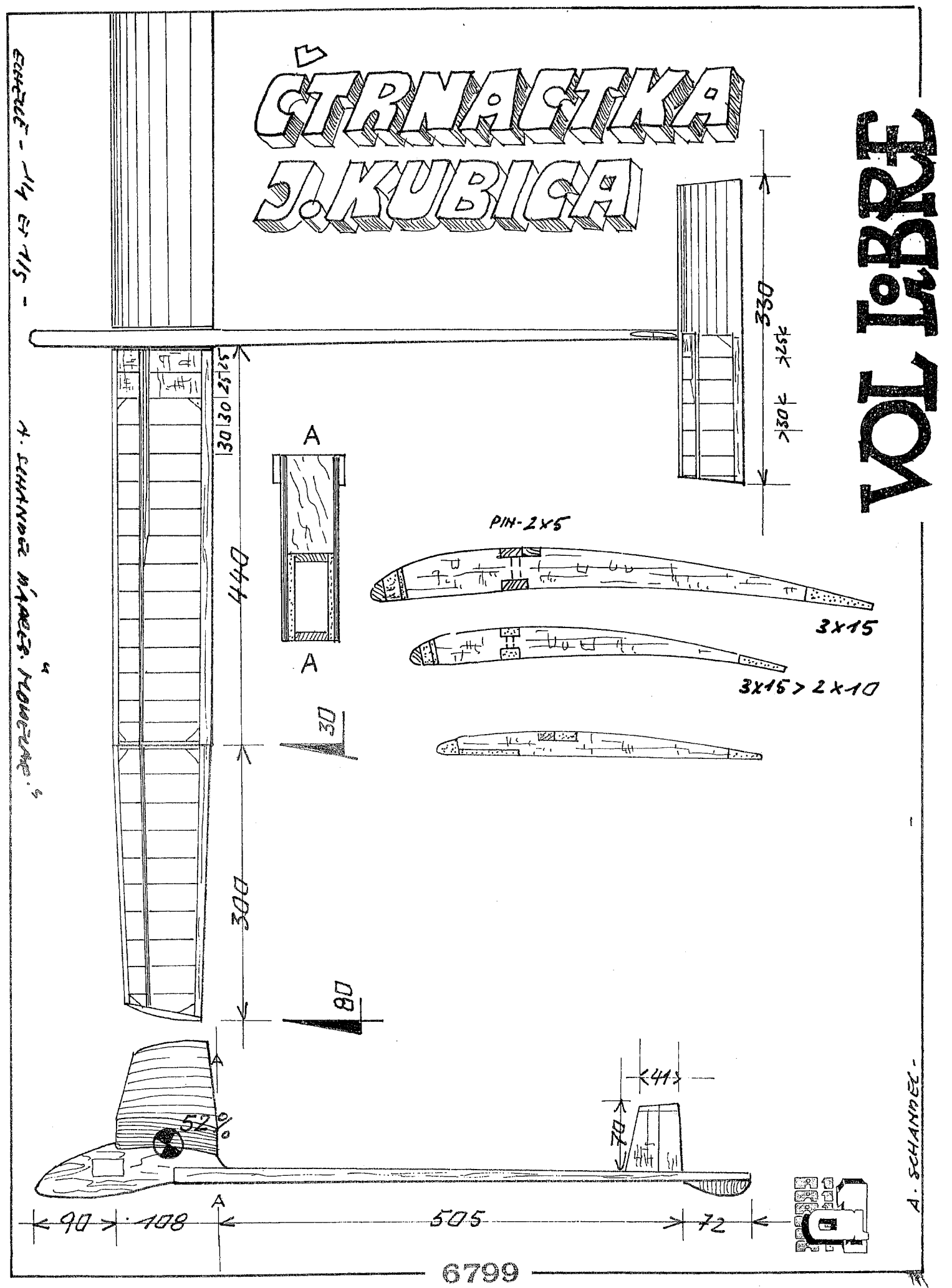
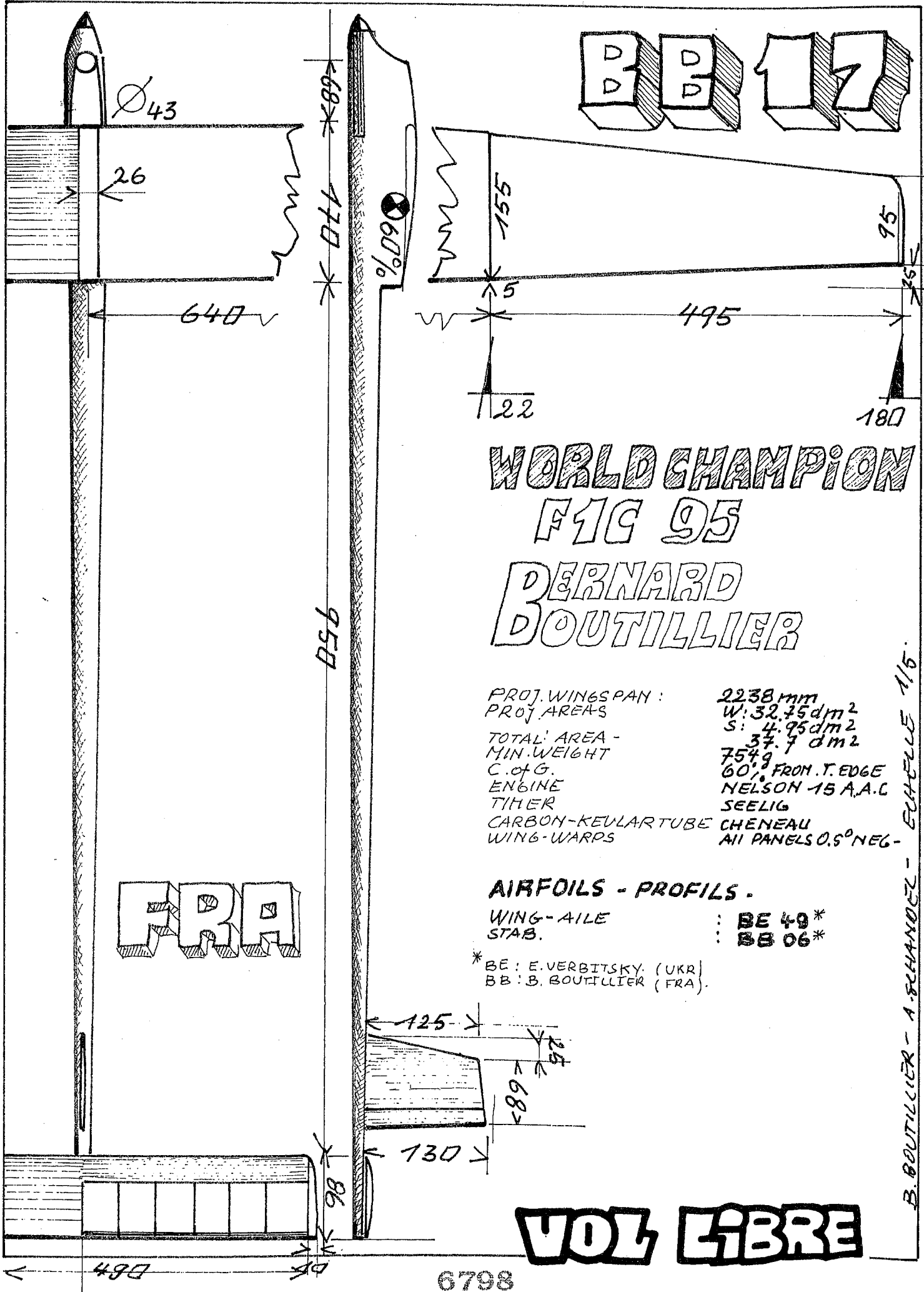
Il n'y a rien de bien spécial dans mes modèles. Les Nelson sont d'origine, les Seelig aussi. Les hélices sont des copies, sur moule Ferrero, des Verbitsky 86. Là, il y a certainement de gros progrès à faire. Peut-être le secret réside-t-il, si secret il y a, dans l'extrême soin que j'apporte à régler le plane. Deux facteurs sont déterminants : le vrillage progressif et symétrique des deux ailes et l'observation attentive du modèle en vol pour éviter de tomber dans l'ornière du "faux réglage". J'ai découvert cette notion du faux réglage en 89 avec le BB 12, premier de la série des six modèles modernes. Le faux réglage c'est quand le vé longitudinal est un peu trop fort, le modèle manque de vitesse, s'enfoncé queue un peu basse, dérive un peu masquée par l'attitude queue basse. Il faut alors forcer un peu le braquage du volet de dérive, et on peut croire que tout va bien, mais seulement jusqu'à la première survitesse. Demandez à Alain qui n'a pas voulu m'écouter tout de suite.

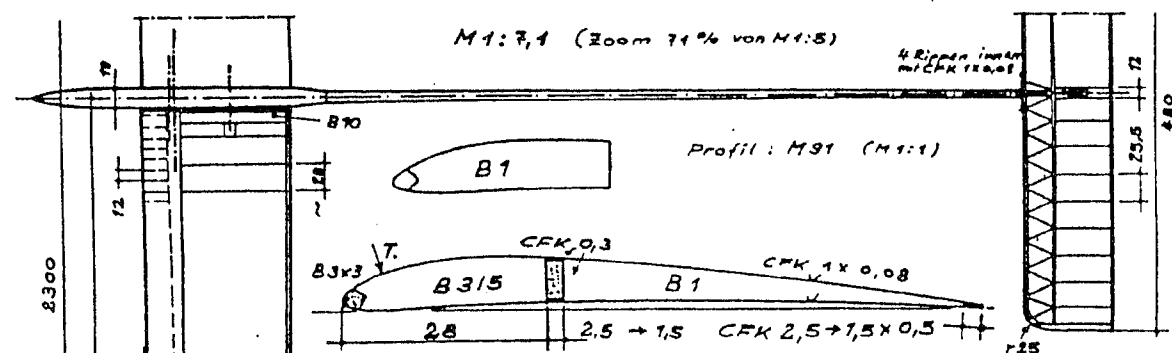
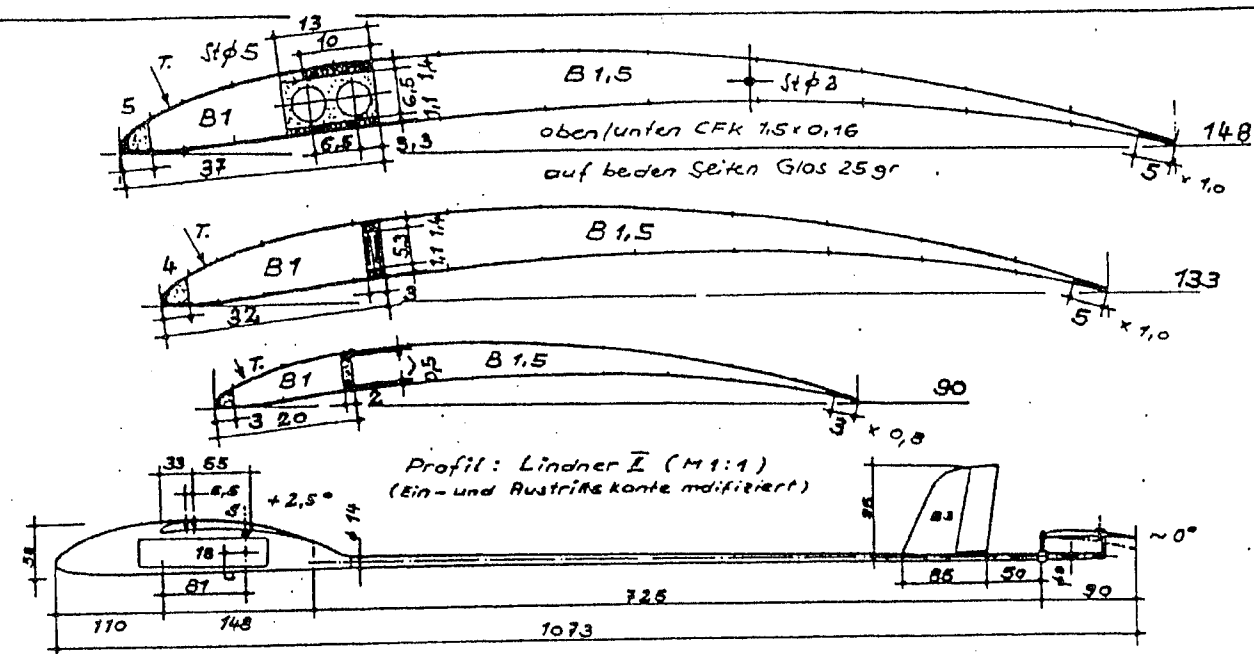
Autres choses qui m'ont bien simplifié la vie : le frein de type Iribarne réalisé par Alain et l'alimentation moteur par tétine sous pression que Michel Iribarne et Gauthier Briere m'ont obligé à utiliser après Zrenjanin 91. Depuis, je réussis à peu près mes carburations alors que j'en étais incapable avec les réservoirs rigides. Il ne reste plus qu'à lâcher le modèle le plus droit possible, mais je n'entends pas toujours Alain quand le moteur tourne.

En guise de conclusion, je pourrais dire que, à moins d'être un génie, seul le travail d'équipe paie, mais en mettant en commun sans restriction toutes les ressources d'une petite équipe. Nous ne sommes pas nombreux mais tout disposés à vous aider. Venez nous rejoindre. Vous verrez, le moto c'est plus facile que le planeur ou le wake modernes. Il y faut la même rigueur, ne jamais se dire ça ira bien comme ça, ne rien se tolérer. C'est le seul secret de la réussite.

Bernard BOUTILLIER

6797





HAM 94 - F1A - Modell (Bunter)

Hermann und Andreas Motsch, MFO Schwalbach / Saar
Spannweite : 2300 mm, Flächeninhalt : 34,0 dm², Gewicht : 422 gr.
Flügel : 29,7 dm², 205 gr., Lärwerk : 4,3 dm², 7 - 7,5 gr.
Rumpf : 210 gr., mit Bunt - Steuerung, Hakenvorspannung: ca. 50 N
Verbindungsschema (Rechtskurve):
von links → +2,2°, +2,5°, +2,5°, +2,5°, +3,0°, +2,5°
keine Winkel - Differenzsteuerung ; keine Flügelverstellung

Bouneise, Materialien:

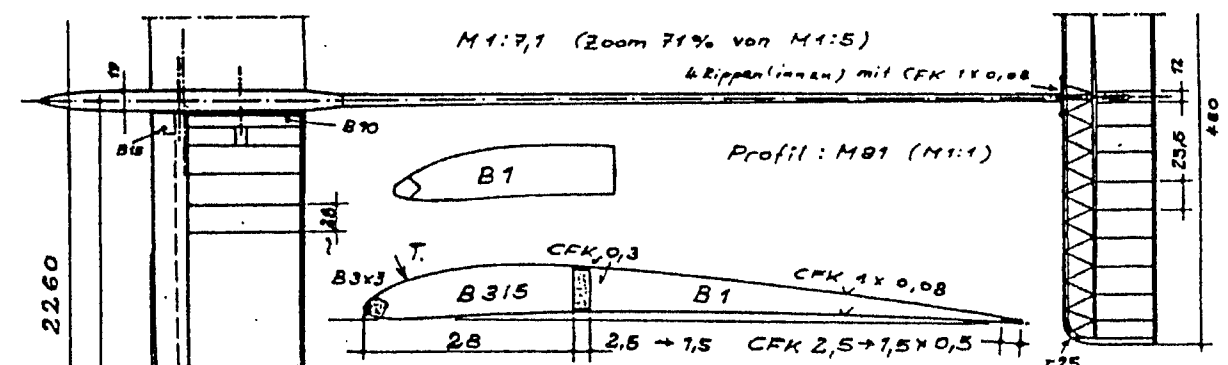
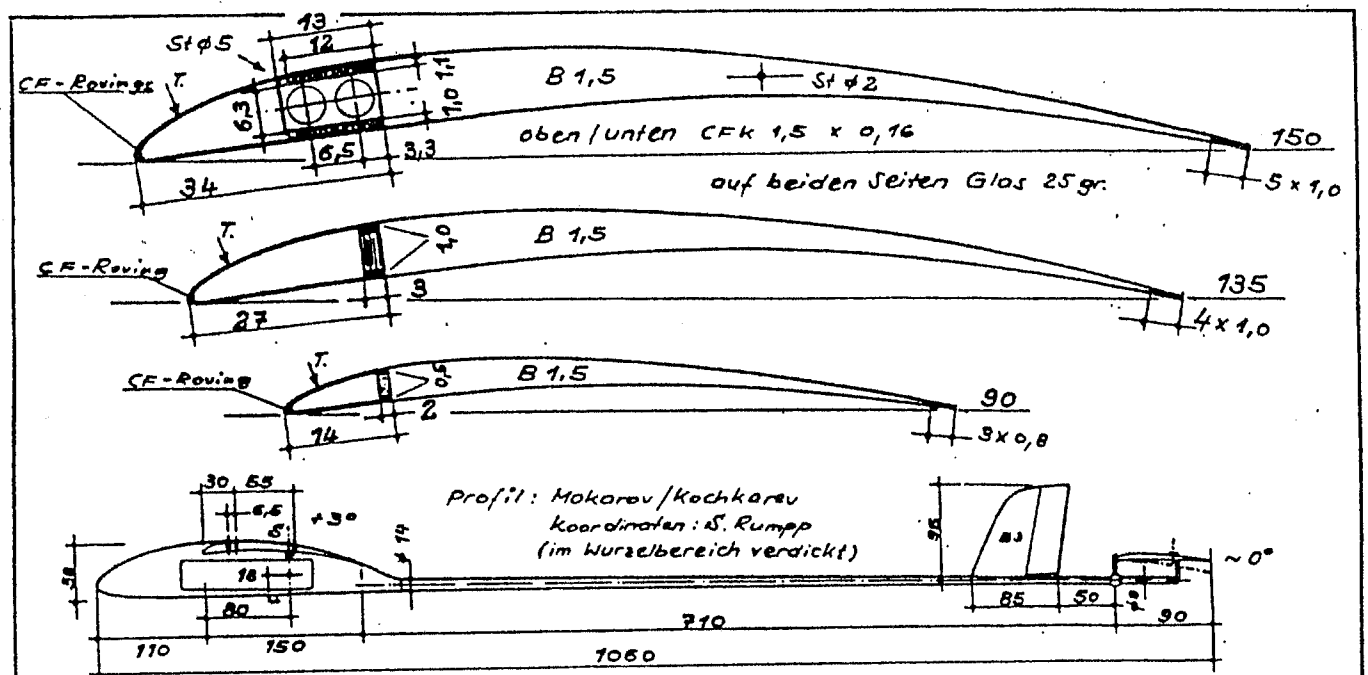
Flügelholm (innen): Obergurt 5 Lagen Kühle (unidirektional), Untergurt 4 Lagen; Kühle Weisgerber, Hore LF2 (RFG) nach Tempervorschrift; Balz senkrecht; gesamter Holm mit Kableschlauch überzogen. Endleisten u. übrige Holme ebenso mit unidir. Kühle selbst gefertigt.

Rumpfkeule, -stab, D-Baren u. Timer: Stomov; Buntsteuerung: Stomov oder M&K (Makarov & Kochkarov); Storchhaken, Stahlstäbe und Holmsegmente: M&K; Bespannung: Mylarfolie und Mikafilm (Somers, Groß)

Kohleschlamm: 4,5 gr/m (Einck).

Turbulatoren: Flügel $\phi 0,6 \text{ mm}$, Leitwerk $\phi 0,4 \text{ mm}$ (Textil)

02/95 Mo



Erzwo-Dezwo

F1A - Modell (Bunter) v. Andreas u. Hermann Motsch
 Spannweite: 2260 mm; Flächeninhalt: 34,0 dm²; Gewicht: 411 gr.
 Flügel: 29,7 dm², 180 gr; Leitwerk: 4,3 dm², 7-7,5 gr.
 Rumpf: 224 gr., mit Bunt-Steuerung; Hakenvorspannung: ca. 50 N
 Verwindungsschema Gleitflug (Rechtskurve):
 von links: +2,7°, +3,0°, +3,0°, +3,0°, +3,5°, +3,0°.
 Start, Kreisen, Bunt → Flügelverstellung rechter Flügel(innen):
 Start + 2,7° (Seitenruder 0°), Kreisen + 3,3°, Beschleunigen: +2,7°,
 Gleitflug: 3,0°

Bouwase, Materialien:

Flügelholme (innen) - Gurte 4 Logen Kohle (unidir.); Kohle
Weißerber, Hare LF2 (RLG), noch Tempervorschrift, gesamter
Holm mit Kohleschlauuch übereegen; Endleisten und übrige
Holme ebenso mit unidir. Kohleband selbst gefertigt.
Rumpfkauale, -stab u. Timer: Stomov; rippenlose D-Boxen:
Metzingen; Buntsteuerung: Stomov od. Mokorov & Kochkorev (M&K);
Storhaken, Flügelverstellung (3-fach); Stoh/stäbe und Holm-
segmente: M&K; Bespannung: Mylarfolie u. Mikofilm (Somers,
Grob); Kohleschlauuch 4,5 gr./m; Einck.; Turbulatoren: Flügel
ø 0,6 mm, Leitwerk ø 0,4 mm (Textil)

TRANSDUCTION, P. 6825

25% 1:1 & 1:5



6803

DOMSÓD CHAMPIONNATS DU MONDE

RENDRE COMPTE DU DEROULEMENT D'UN CHAMPIONNAT DU MONDE N'EST PAS TOUJOURS FACILE, CAR LA MASSE DES IMPRESSIONS D'ORIGINES DIVERSES, FAIT QUE LE CHOIX ENTRE ELEMENTS SPORTIFS ET EVENEMENTS MARGINAUX (VECUS) N'EST PAS TOUJOURS TRES FACILE A FAIRE.

- Par ailleurs pour le spectateur payant, il est certain que l'ambiance générale, ainsi que le vécu particulier dans un pays étranger, prennent sûrement une place plus importante, plus marquante, dans l'esprit, que la compétition sportive elle-même. On peut néanmoins supposer que pour les concurrents, en dehors de ceux qui montent sur le podium, au bout de quelques temps, il doit en être de même.

Pour l'auteur de ses lignes il n'en est pas autrement en ce qui concerne ces championnats du monde de DOMSÓD en Hongrie. Il distinguera les deux chapitres et tirera des jugements, forcément subjectifs, mais sentis comme tels, plus particulièrement en ce qui concerne "l'environnement".

Alors qu'est-ce qui reste gravé dans l'esprit :

- Frontière -Tournesols, mais
- Poussière - Chaleur
- MoustiquesFaisans.....Voiture volée.
- Danube Routes défoncées

Voitures délabréesChiens errants .. et morts sur les bords de route... maisons tristes, neuves anciennement et jamais terminées...Pas de téléphone, ou en panne .. Chauffeurs irresponsablesde nombreuses croix en bordure de routes avec bouquets de fleurs sauvages ...! Jolies fillesTout cela correspond aussi au paysage et au mode de vie, caractéristiques de pays encore sous développés du sud, ou de l'est !

Tous ces constats, pourraient être développés, mais nous ne sommes pas allés là-bas

pour faire cela, mais plutôt dans la perspective d'une compétition SPORTIVE DE HAUT NIVEAU que devraient être des championnats du Monde Vol Libre.

Alors quand on fait référence à l'aspect championnats du monde, et toujours selon le vécu personnel et parfois collectif (équipe plus supporters, autres concurrents) d'autres mots viennent à l'esprit :

- En relation avec le quotidien sur le terrain

Tente bière fraîche repas médiocres et surtout en petites portions (niveau cantine école élémentaire !) Hébergement non conforme aux promesses et surtout aux sommes payées. Tout se paye même un deuxième café (eau plus poudre noire) au petit déjeuner. Banquet de clôture complètement raté dans la cantine du métro de Budapestet plus près de la compétition lacunes dans l'organisation, et surtout un manque permanent d'informations à tous les niveaux.

Une allée " marché aux puces " pour modélistes, ou mêmes des oriflammes poussiéreux de l' Armée Rouge sont vendus, tout comme des galons d'officier de la dite armée. Par ailleurs les tout grands ne vendent plus personnellement leur matériel, mais le confient à des revendeurs, qui sillonnent les routes à la recherche de tous les concours FAI Coupe du Monde.

En relation avec la compétition elle-même:

-Une météo de rêve, avec cependant grosse chaleur en milieu de journée.

Un terrain d'évolution de rêve également, la "Puzsta" plaine alluviale, plate et immense.

Une confrontation de très haut niveau, avec un nombre de pays et de concurrents, record. Des fly-offs mémorables et gigantesques, en "sunrise et sunset" avec des classements dans un mouchoir, que dis-je, dans même pas une poignée de secondes ! (il faudra en reparler).

Des vainqueurs surprises dans les trois catégories, avec un Champion du Monde français en F1B ! Du jamais vu ! Bernard Boutillier devance d'une seconde un Chinois et de deux ou trois secondes un Américain, au fly-off matinal de 11 minutes! Quelques larmes de bonheur vinrent étinceler ça et là dans les yeux des Français !

Aux yeux des autres concurrents, le France a donné l'impression d'être " une grande nation " du vol libre.

En effet, un champion du monde en F1C, (B. Boutillier) - un vainqueur de la Coupe du Monde, toujours en F1C (A. Roux), un membre de l'équipe, féminin et plus jeune participant à 17 ans, une remise tardive, de médailles pour l'équipe planeur (3 ème) des Ch. du Monde 93 aux USA, ont occupé une grande partie du banquet de clôture. Les Français ont fait le spectacle avec le

chant de l'hymne national, ainsi que l'interprétation collective de chants folkloriquessous la direction énergique du chef d'équipe Edith Ribérolle !

A propos des " chefs ", Edith Ribérolle et J. Luc Drapeau, ils furent tous les deux à la hauteur de leur tâche, et firent tout pour que les équipiers, et même les supporters, se sentent à l'aise. Tous leur sont très reconnaissants, et se souviendront de leur engagement physique et moral, tout au long du séjour. Un grand bravo !.

Cérémonies d'ouverture et de clôture sur les rives même du " Beau Danube Bleu " dans un cadre adapté à une telle manifestation. Discours officiels, traductions. Overture et fermeture solennelles et paroles prononcées par Pierre Chaussebourg (FRA) en tant que président du jury. Paroles de satisfaction à l'égard de l'organisation, qui ne reflétaient pas toute la vérité. Si officiellement et publiquement il est difficile de formuler des critiques, on pourrait au moins rester silencieux à ce propos, et non déposer des lauriers (faux).

Un des aspects sympathique et riche en enseignements, est la possibilité, en marge de discuter avec grands et petits " sur le plateau ". Ceci autour d'une bière fraîche ou au moment d'un petit déjeuner exotique (avec poivron et tomate).

Anecdotes et discussions techniques font que l'on rentre plus riche qu'on est parti.

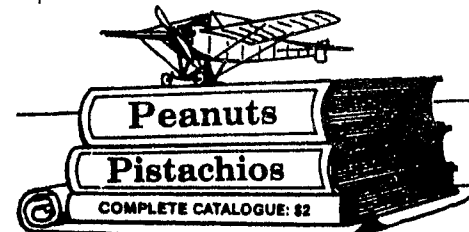
Pour illustrer quelques exemples.

- L'ami Mike Segrave, Ecossais d'origine, Canadien de longue date et résidant comme artiste en France, a fait le déplacement en vélo ! moyenne 80 à 100 km par jour, en trois semaines. A dormi dans les forêts en bordure de route.

- On apprend que le premier Champion du monde en F1C (victoire en proxy) n'a jamais existé. Le pays - GBR - je crois, avait, un appareil de trop pour un concurrent absent. On inventa un nom pour voler avec " ce supplément ", qui remporta le titre. On a jamais pu avoir une photo ou un mot du propriétaire soi-disant malade !

-Un équipier de Suisse, reconnaît le jour des F1B, des éléments de wake ayant appartenu à Fritz GAENSLI - malheureusement décédé- et qui lui avaient été volés il y a quinzaine d'années, par effraction dans sa voiture lors d'un séjour en Hongrie.

- V. Feodorov, homme de poids - en F1B ne peut expliquer, théoriquement la raison de son réglage plus que positif lors à la montée, seuls les essais ont semble-t-il amené ce réglage pragmatique.



HANNAN'S RUNWAY where FUN takes off!
BOX 210, MAGALLA, CA 95954, USA

-Dans la même optique on peut regretter que nombre de participants ne font pas honneur à leur propre pays et à notre cause - vol libre - en se présentant durant les cérémonies officielles dans des tenues peu cérémonieuses et avec des attitudes qui elles non plus ne sont pas très sportives. Il est évident qu'on est ici loin du sport de " haut niveau ".

Il ne faut pas s'étonner qu'on est loin de se faire reconnaître comme des " sportifs de haut niveau ". Signalons cependant que l'équipe de France fut l'une des rares, et sans doute la plus élégante, à se présenter comme un ensemble harmonieux et uni, dans sa tenue vestimentaire et son attitude.

André SCHANDEL

AUX ABONNES VOL LIBRE

A tous les abonnés de VOL LIBRE.

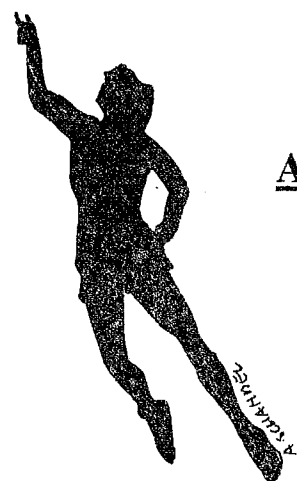
La modification dans le mode d'impression, appréciée par tous, et la conjoncture économique, ont amené une hausse notable du prix de revient de VOL LIBRE.

Comme par ailleurs la petite campagne de pub lancée, pour nouveaux abonnements, n'a rien apporté, il est impossible de maintenir l'abonnement à 140 F. A partir du numéro 111 (inclus) l'abonnement passe à 160 F pour les abonnés français.

ABONNEMENT BEITRÄGE.

Die Herstellungskosten von VOL LIBRE sind seit der neuen Auflage leider merklich gestiegen.

Da auch die Aufforderung zu mehr Abonnenten nichts gebracht hat, müssen leider die Jahresbeiträge erhöht werden und dies ab der Ausgabe 111 (inbegriffen) Abo : 6 Ausgaben DM 46



AUX ARMES ET CAETERA...

Sommaire



<u>Vendredi 21 et Samedi 22 Juillet : Quand les tartines beurrées tombent toutes en même temps...</u>	1
<u>Dimanche 23 Juillet : "Now, I declare the 22nd Free Flight World Championships open".</u>	2
<u>Lundi 24 Juillet : Aux armes citoyens... du F1A...</u>	2
<u>Mardi 25 Juillet : Allons enfants du F1C...</u>	3
<u>Mercredi 26 Juillet : Le jour de gloire est arrivé (enfin !).</u>	4
<u>Jeudi 27 Juillet : "Now, I declare the 1995 Free Flight World Championships close".</u>	6
<u>Vendredi 28 Juillet : Le repos des guerriers.</u>	7
<u>Samedi 29 Juillet : Pousse ta keup, premier épisode.</u>	7
<u>Dimanche 30 Juillet : Coupe machin bidule, deuxième épisode.</u>	8
<u>Lundi 31 Juillet : Ça s'tire.</u>	8
<u>Mardi 1^{er} Août : Le retour des conquérants.</u>	9
<u>Mardi 2 Août : Y font chier avec leur cravate !</u>	10



L'ami Michel nous surprendra toujours avec sa verve et son franc parler. Il nous donne ici encore une fois sous la forme d'un mini roman sa version des faits des Championnats du monde 95 en Hongrie.

En illustration des faits rapportés, deux images du camp français, montrant l'une: le jour de l'ouverture une équipe de France concentrée, tout comme son chef d'équipe E. Riberolle, au fond l'auteur du texte M. Pillier (pantalon clair !); l'autre sur le terrain, avec l'aide des jeunes, à la récupération le jour des planeurs. De g. à d. Ameline DRAPEAU, Emmanuel RAGOT, Patrick GOUARD, Mme CHAUSSEBOURG et Edith Riberolle.

MICHEL PILLIER

AUX ARMES ET CAETERA¹...

Vendredi 21 et Samedi 22 Juillet : Quand les tartines beurrées tombent toutes en même temps...

"Bon sang mais c'est pas vrai, j'avais pour une fois réussi à sortir de bonne heure du bureau, alors être emmerdé par un malheureux filtre à essence colmaté par un carburant merdique pompé dans un supermarché alors qu'y a des p'tits z'artisans qui vous vendent de la bonne essence avec amour... Enfin nom de Dieu mais c'est d'la merde !!! Et tout ça naturellement juste au moment de partir !!!". Bon, ça y est, ça ne ratatouille plus et je pense que ça tiendra les trois cents kilomètres qui séparent Dijon d'Orléans où je dois prendre des affaires avant de partir demain le 22 Juillet. LAS, ça n'ira pas plus loin que Clamecy où j'ai carrément eu du mal à doubler une moisson-bat... Un comble pour une Golf GTI ! Je n'avais jamais vu cela, cent cinquante kilomètres un filtre à essence ! Mes plans sont complètement chamboulés. Je vais être obligé de coucher là, attendre en espérant que demain je puisse trouver un nouveau filtre et le remplacer. S'énervé ne servirait à rien et il faudra faire contre mauvaise fortune bon cœur. Ma seule consolation est qu'au moins dans ce genre de petite ville il n'y a aucun risque de dépenser stupidement son argent... Aucun ! C'est même plutôt calme. Compte-tenu du fait que je dispose des billets d'avion d'une partie de l'équipe de France (et surtout d'un futur champion du monde... Ah, faut pas le dire on n'est pas encore censés le savoir... OK) et afin de ne prendre aucun risque, je demande à ma mère de me rejoindre demain matin et de m'accompagner au cas où le problème se reproduirait, cela me permettant ainsi de laisser le bazar en vrac et d'aller malgré tout directement à l'aéroport.

Réveil en douceur après une nuit chaude et agitée... Huit heures, ma mère arrive juste quand je sors de l'hôtel. Quelle coordination, si elle n'existait pas celle là, je crois qu'il faudrait que je l'invente ! Jusque là, le timing tient mais pour qu'un malheur n'arrive pas seul, je croiserai deux orages colossaux avec force pluie à tel point que je me demande encore combien de kilomètres j'ai bien pu faire en contact réel avec la route ou sur l'eau. L'avantage, c'est que dans ce cas l'on fait appel aux bonnes vieilles notions de méca sur l'adhérence et le glissement sauf qu'on n'a pas le temps de faire les calculs, c'est une sorte de conduite à l'instinctimètre pour le chauffeur et au trouillomètre pour le passager. Au moins, le silence règne dans l'auto !!! Je vous passe les détails des bouchons autour de la région parisienne, bien entendu.

Aérogare 2... A... B c'est là. Les yeux quelque peu exorbités, la jambe droite tétanisée par une pression d'enfer sur la pédale d'accélérateur, j'arrive avec vingt-cinq minutes de retard. Evidemment tout le monde m'attend, ça fait bien ! Le temps de souffler un peu et de mettre de l'ordre dans mes affaires, nous pouvons embarquer sans plus de problème que celui de ma caisse à outils, que je voulais garder en bagage accompagné et qui finira dans la soute rapport aux dangereux instruments qu'elle contient (tournevis, couteaux etc.) !!! OUFFFFFFFFF... il est quinze heures quarante lorsque je me retrouve le cul dans cet avion en partance pour Budapest. En fait, je n'en suis pas vraiment fâché car hier je ne donnais pas bien cher de cet instant. Tout se passera pour le mieux pendant le vol et nous aurons même droit à un petit dîner (à cinq heures de l'après-midi !) qui fait du bien quand même et qui a le mérite aussi d'occuper ceux qui pensent être malades en avion mais ce n'est pas notre cas, bien sûr.

"Le commandant Machin-Bidule et son équipage est heureux de vous dire qu'il fait trente-deux degrés à Budapest et que le soleil brille"... Ça change de Paris ! Eh ben on risque pas d'avoir besoin des doudounes (que nous n'avons pas amenées, soit dit en passant). Nous passerons à la douane sans aucun problème et nous récupérerons le minibus de location que j'ai réservé. Il faudra une bonne heure car EURORENT n'existe qu'au terminal de Ferihegy 1 à six kilomètres de là où nous sommes; alors il faut que le gus vienne, que je retourne à l'agence, que je revienne encore... Pourquoi faire simple ?... Quoi qu'il en soit, nous sommes récompensés de notre attente car nous nous retrouvons à bord d'un superbe VW Caravelle flambant neuf (170 Km) et équipé de la radio RDS et de la climatisation, "fermez les portes sinon ils vont avoir froid dehors" !!! Ça ne nous fera pas de mal un peu de fraîcheur surtout quand on sait à posteriori ce qui nous attendait une heure plus tard. Et notre petit groupe (Françoise et Philippe GERARD, Hermann BLOT et Sébastien TROUVE tous les deux F1Bistes juniors, Nanard TRACHEZ, Boubou et moi même) de s'avancer dans le dédale de la banlieue de Budapest vers ce qui va devenir à partir de demain et pour six jours l'arène mondiale du vol libre, Dömsöd².

... Hôtel FIMCOOP à Ràckeve, c'est le P.C. du championnat du monde et l'endroit où nous devons être hébergés... Lorsque nous arrivons, l'équipe de France est pratiquement au complet mais dans un état d'effervescence rare. "Michel, Michel, va vite voir en haut, Edith y est déjà, il y a un problème entre le nombre de places réservées par l'organisation, celui des présents et la somme versée par la fédé. En fait, il y a un déficit de dix-huit places". Ça commence bien, moi qui croyais être un peu peinarde ce soir, il faudra se faire une raison. Bon, plutôt que faire des procès à Pierre, Paul ou Jacques, essayons de voir ce que l'on peut faire pour coucher dans un lit ce soir. Il semble que la fédé ait payé très en retard nos inscriptions mais c'était tout de même mi-Juin et entre temps les organisateurs ont bien encaissé les sous sans se soucier plus de leur affectation. Edith déjà pas énervée discutait ferme depuis un bon moment avec le chef du comité d'organisation et finalement je suis arrivé lorsque tout était quasiment résolu. A force de palabres, un jeune et sympathique membre de l'organisation nous mena jusqu'au lieu du premier repas en Hongrie, sur le terrain de Dömsöd, sous un chapiteau où règne une température disons estivale plus-plus et une armée de moustiques dont l'appétit ne pouvait que nous piquer au vif ! Une fois avalée notre rasade de chou farci, retour vers l'hôtel FIMCOOP où nous

¹ - En GAINSBARRE dans le texte...

² - Prononcer DEUMCHEUD.

saurons enfin si nous avons de quoi coucher ce soir. Une partie de l'équipe sera logée dans des bungalows près du Danube où il y a aussi la possibilité de camper, une autre se trouvera chez l'habitant dans deux maisons. Certes, l'équipe est éclatée mais nous sommes tous très près du terrain. Il n'est pas loin de une heure du mat' quand je prends possession de la maison où nous serons Hermann, Sébastien et moi même. Quelques jours plus tard, Antoine, Philippe et Françoise viendront nous y rejoindre. Une bonne douche nous fera du bien avant d'enterrer cette journée agitée et d'attaquer la première du championnat. Je m'endors du sommeil du juste en me demandant toutefois ce qui avait bien pu se passer.

Dimanche 23 Juillet : "Now, I declare the 22nd Free Flight World Championships open".

Réveil à six heures car le chef a donné rendez-vous à l'ouverture du petit déj', à la tente du Gastro Top Super, les traiteurs (maltraiteurs de l'estomac). Oh, c'est pas que ce soit si mauvais que ça mais déjà y'a pas grand-chose et ça n'a pas l'air très varié.

Il fait un temps magnifique et nous allons nous entraîner sur cet immense terrain de plusieurs kilomètres de côté, plat comme une assiette et dégagé comme doit l'être un terrain de vol libre. G E N I A L. Je vais en profiter pour faire quelques vols d'essais ainsi que Sébastien et Hermann. Nous sommes à côté de Bernard et Gauthier. Il y a aussi Sylvain CHABOT et pas loin une twingo avec dedans, les BUREAU et tout le bazar pour faire du vol libre ! On se demande comment tout cela fait pour tenir là d'dans. Les essais ne se passent pas trop mal et le moral est plutôt au beau fixe. Un moment, le planeur d'ALNUTT arrive direction la biroute à Gauthier... enfin, le machin qui lui indique le vent ! Le moto est posé au pied de la canne et étant loin, je gueule à quelqu'un de bouger la biroute car je crains que si le planeur tape il ne tombe sur une aile, par exemple. Trop tard, l'aile gauche accroche la biroute et le planeur tombe juste sur le modèle de Gauthier. L'aile n'est pas touchée mais c'est encore plus vicieux que ça. En fait, le nez du planeur d'ALNUTT est venu percuter verticalement le fuselage du moto, en plein milieu mais alors en plein milieu, difficile de faire plus en plein milieu !!! Ça aurait pu tomber un petit poil à côté, eh bien non, ce fut en plein milieu. On voudrait le faire que l'on n'y réussirait pas. Eh bien nous y sommes arrivés. Et qui dira que la loi de Murphy c'est une invention de l'esprit ? Bien entendu, le fuso est grièvement blessé, qui l'eut cru ?

Un moment, sur le chemin, je vois une voiture qui porte des plaques françaises, c'est les MARQUOIS. Ils viennent juste d'arriver après vingt cinq heures de route quasiment non stop. Pas mal... Tout le monde semble bien arrivé, nous sommes ainsi plus de trente français ici.

Le vent commence à se lever surtout dû aux rafales thermiques car la tempé elle aussi monte très vite. Midi approche et nous rangeons afin d'aller manger, de faire une réparation provisoire sur le fuso à Gauthier aidé en cela d'une chambre à air sacrifiée prise aux DRAPEAU, puis d'aller au contrôle à l'hôtel FIMCOOP. La France est prévue à quatorze heures. Le contrôle se passera bien, l'équipe est prête. Nous profitons d'être à Râckeve pour convertir quelque argent, il en faudra mais la vie en Hongrie est relativement bon marché, tant mieux.

Nous avons tous rendez-vous devant l'hôtel à dix-huit heures pour le départ du défilé et en tenue s'el vô plé... J'vous dit pas la température sous les tenues !!! Nous nous rendrons à pieds sur la place au bord du Danube où doit se tenir la cérémonie d'ouverture. Il y aura les habituels discours officiels, la présentation des champions du monde sortants et enfin l'ouverture des championnats par Pierre qui en l'occurrence sera le président du jury, ouverture qui sera ponctuée par l'atterrissage de trois parachutistes l'un d'eux portant le drapeau hongrois et un autre celui de la FAI. Nous rentrerons en longeant le Danube pour retourner à l'hôtel puis à Dömsöd où il faut bien aller se restaurer, on commence à comprendre notre douleur. Au passage, nous avons déjà baptisé l'une de nos serveuses du sobriquet de Bugs Bunny eu égard à ses imposantes incisives du genre : "Euh, quoi d'neuf docteur ??? " !!!

Edith a organisé chez elle après le repas la traditionnelle réunion de l'équipe afin de mettre au point la stratégie secrète qui nous permettra bien entendu de gagner. D'ailleurs, si l'on en juge son calcul, en ne faisant que des maxis, ça devrait faire la soudure ! Nous y organisons aussi la récup' car comme chacun le sait, même si elle a un rôle un peu obscur au fond de la pampa, elle a aussi une action des plus importantes lors de ce genre de compétition. Elle ne fera peut être pas gagner directement un championnat mais une mauvaise récup peut faire perdre, ça c'est sûr. Alors messieurs soyons vigilants. La météo officielle dit qu'une petite perturbation est à craindre...

Quand nous sortons, le vent souffle très fort mais je pense malgré les quelques craintes que je partage avec la météo qu'il ne s'agit que d'un vent d'inversion tout à fait possible vu les températures qui règnent durant la journée. L'avenir me donnera raison, tant mieux. Allez, au lit, il est onze heures et demie et demain il faudra se lever tôt.

Lundi 24 Juillet : Aux armes citoyens... du F1A...

De nouveau ce matin nous nous lèverons vers six heures mais en fait, moi au moins, suis-je réveillé depuis presque une heure déjà. Oh, non que je sois anxieux, j'en ai vu d'autres mais ces coquins de paysans commencent avec le jour et ici, il se lève plus d'une heure avant la France. En effet l'heure légale est la même mais nous sommes très à l'Est... Alors, défilé de moissonneuses batteuses, de tracteurs, d'engins remorqués en tous genres. Mes pauvres petites oreilles ont bien souffert et comble de malheur ma piaule est juste du côté de la route. En plus, fermer la fenêtre serait suicidaire vu qu'il n'y a que la nuit que l'on peut espérer avoir un peu moins chaud...

Il y a encore un peu de vent mais il a nettement faibli et il n'en restera qu'un souvenir après le petit déjeuner. Le soleil est voilé et il fait même presque frais ce matin. A la récup', il y aura, comme convenu, Sébastien, Hermann, Marc DREMIERE, les BUREAU au grand complet, Roger RIBEROLLE et moi même. Ça démarrera à neuf heures et il faut déjà faire attention. Thierry MARILIER et Patrick GOUARD en feront la triste expérience. Pourtant il n'y pas vraiment de dégueulante mais il n'y a pas de signe évident de pompes non plus. Le temps reste un peu nuageux et il y en a pas mal qui se font avoir ce matin, y-compris le champion du monde sortant, Mike FANTHAM, t'as qu'à voir. A l'arrêt de midi, il y en a moins de la moitié qui ont le plein (c'est un calcul personnel car il n'y a pas de tableau d'affichage !).

La récup' se remet en place au bout du monde à deux heures mais le vol ne repart pas. Il y a encore des gens qui font la queue à la tente restaurant. D'abord pour deux heures et demie, la fusée ne sera tirée qu'à trois heures. Ah, pardon, ce n'est pas une fusée, c'est une cloche qui est sonnée sur la ligne avec le micro de la sono devant. Ça fait un boucan ignoble mais au loin, on n'entend rien du tout. Ambiance alpestre garantie quoi qu'il en soit ! Pour nous, la récup', ça se passe bien, nous nous plaçons à peu près dans le lit du vent et suivons les modèles aux jumelles du début à la fin du vol. Quand ils se posent, nous prenons un axe et l'un d'entre nous part dessous. A peine le temps d'en parler et le taxi est récupéré. Il faut quand même faire attention car le soleil est revenu et maintenant ça pompe avec une violence inouïe. Parfois, au contraire, il faudra mouliner pour forcer un peu le sort.

Avec deux yeux, nous suivons les planeurs que nous devons récupérer et avec le troisième (!), nous regardons au loin les motoristes qui font quelques essais. Nous n'avons pas rêvé, Gauthier en a cassé deux définitivement au moins pour demain et Alain un mais il paraît que c'était un pas bien ! Bernard lui, semble confiant. Attends demain, on va bien voir si tu feras le mariolle !

A la fin des sept vols réglementaires, Thierry et Patrick ont raté deux vols et Nanard TRACHEZ a le plein. Je rentre sur la ligne, et je lui file un petit coup de main pour faire un essai. Ça se passera mal au déthermalo et il devra se passer de son modèle de Lost-Hills, le stab est endommagé. Pour le fly-off à cinq minutes, il finira au ras des pâquerettes à cinq certainement tout juste. Je l'ai vu reprendre un peu au dessus du champ de maïs de justesse. Bon, quand c'est fait, c'est fait. Pour le tour de vol à sept minutes, le soleil commence à être bas sur l'horizon et la température à baisser. Nanard se posera à deux dix, ça fait seizième et notre équipe n'est que quatorzième, nous sommes moins euphoriques que voici deux ans. Ainsi va la vie. La décision se fera ce soir par la victoire d'un autrichien avec un vol à quatre minutes cinquante sept.

Une belle journée de compétition se termine et je trouve que ça s'est moins battu qu'aux Etats-Unis mais tout de même, vu du fond avec du recul, je peux vous assurer qu'il y a eu quelques beaux coups de bunt. C'est tout ce que j'ai pu voir d'où j'étais. Je crois qu'il va être temps de passer au casse croûte et d'aller prendre un peu de repos car nous sommes tous bien usés que ce soit physiquement ou des yeux, les jumelles toute la journée, ça fatigue. Allez, demain il y aura du bruit ou plutôt de la sonorité.

Mardi 25 Juillet : Allons enfants du F1C...

Eh bien il fait encore beau et le vent est quasiment nul aujourd'hui. L'organisateur voulait avancer le départ du round à huit heures trente mais comme il n'a pas prévenu hier soir, certaines équipes ne sont pas encore arrivées, donc ce sera à neuf heures comme prévu. Alain, Bernard et Gauthier font un ou deux vols d'entraînement. Rien n'a bougé et nous allons enfin nous installer vers notre poste de départ. Les essais vont bon train autour de nous et c'est comme chaque fois un véritable concert de moteurs auquel nous assistons, chacun ayant en fait une mélodie qui lui est propre. C'est une sorte de variation sur un même t'aime³, que j'aime d'ailleurs, un moto inter n'étant pas comme certains peuvent l'affirmer une nuisance bruyante mais plutôt une merveille mécanique dotée de la vie, d'une sonorité harmonieuse, mais que tout le monde n'est pas apte à ressentir... Et toc !!! Comme d'habitude aussi, il y a de grandes disparités entre les montées et même les planés. Les grands de ce monde sont là, comme l'Eugène VERBITSKY et autre Stafford SCREEN, Mario ROCCA qui m'épate toujours autant avec ses avants de fuselages en bois taillés dans la masse et qui vole toujours habillé de blanc, bandana et pis tout, restant propre d'un bout à l'autre de la journée !!! Une sorte de gentleman flyer... Il y a bien sûr Randy ARCHER mais aussi Thomas KOSTER que l'on n'avait pas vu depuis une éternité et qui réapparaît avec un remake de Andromeda, New Andromeda (!) évidemment muni de flaps. Côté technique, pas de grosse révolution, le bunt est désormais généralisé chez tous mais avec des fortunes très diverses ! Si, l'autrichien ARINGER a développé depuis quelque temps la technologie des ailes de planeur avec D-BOX et ça a l'air de bien marcher. Moi, en tous cas, ça me plaît et ça semble mieux vieillir que les ailes avec peau métallique. Et puis quand même, citons l'italien LUSTRATI qui présente un moto qui fait presque trois mètres, deux quatre vingt quinze je crois, avec un stabilo minuscule et des profils se rapprochant des ancestraux EIFFEL 400, Dédé tu devrais être content... Par contre je vous dit pas la corde, ça ressemble un peu aux Ostrogoth et autres Goths que Mimile et Jean Claude NEGLAIS avaient développés. Cela fait en tous cas une très belle machine... L'utilisera-t-il ?... De presque quarante nations pour les deux autres catégories, nous n'en verrons ici que moins de trente.

départage que demain matin, ça devient une habitude. Une dernière transhumance nous amènera à notre restaurant où nous y absorberons notre pitance quotidienne. La seule chose qui soit bonne et qui nous rattache un peu à la civilisation, ce sont les glaces, mais elles ne sont pas comprises dans les menus, il faut les payer mais nous nous offrons ce luxe ! Remarquez, quatre francs c'est pas cher pour un esquimau Mövenpick, donc suisse !!! Allez, douche, une petite histoire pour s'endormir et bonne nuit les petits...

Jeudi 27 Juillet : "Now, I declare the 1995 Free Flight World Championships close".

C'est un nuage de poussière (oui, encore) qui nous balisera le chemin ce matin à 5 heures 45 et ce malgré son arrosage abondant. Je vois Pierre fort énervé qui se démène pour fermer l'accès qui conduit à la ligne de départ car y'en a qui voudraient bien quasiment remonter leur wake et même le faire voler dans leur voiture (!!!) mais la présence de véhicules sur la ligne, ça emmerde tout le monde ! En plus, ce ne sont pas les moindres qui ont ce genre de comportement sur les terrains, croyez moi et puis ce n'est pas la première fois !!! Bon, du calme.

DRELIN DRELIN... Le tour de vol à neuf minutes est parti. Une fois encore ce sera beau de voir tous ces wakes montant et planant dans le petit matin. Il fait de plus un temps superbe et là dessus nous ne sommes pas volés. Le vol libre nous offre encore une fois un spectacle d'une rare qualité... Un américain, Jerry FITCH, volera un peu plus longtemps que les autres, sept minutes cinquante-neuf pour être précis. Il sera donc sacré champion du monde FIB 1995. Nous avons une pensée émue pour ce pauvre Alexandre, lui le meilleur, ne pas être de la fête et puis le préjudice publicitaire que va constituer sa défaite sur son "petit commerce" aux yeux des autres... Quelle misère !!! Pendant que nous chinons au supermarché du coin dans le stand... euh, ANDRJUKOV (!), à l'affût de quelques accessoires propres à entretenir le vice, Albert me dit que le wake champion du monde d'il y a à peine deux heures a été acheté à... devinez... Eh bien oui, AA !!! Aahh ! La boucle est ainsi bouclée et l'honneur sauf, à défaut de moralité !!! Finalement, le malheur des uns fait le bonheur des autres... Mais aussi des uns !!! Comprend qui peut ou comprend qui veut.

Le long des échoppes, je suis ahuri quand je vois à vendre le wake champion du monde junior 1994. Se servir de cet argument pour se faire du fric sur le dos d'un gamin, je trouve cela révoltant. Vous me direz que si celui ci le vend pour gagner des sous et manger, c'est louable. Oui mais je suis prêt à parier que déjà ce wake ne lui appartient pas et que de plus le gamin n'est sûrement pas là pour encaisser l'argent, même pas une certaine commission. Je le dis, ça me révolte et je tire particulièrement mon chapeau euh enfin ma casquette à ceux qui volent avec des modèles qu'ils ont au moins pris la peine d'assembler même si c'est à partir d'éléments acheté, car il ne faut pas non plus être plus royalistes que le roi, quoi que j'en connaisse certains qui font eux mêmes leurs D-BOX. Volez la tête haute !

Allez, on s'casse au p'tit déj' après quoi nous irons faire quelques essais pour la Puszta-Cup. Il faudra aussi aller à l'hôtel FIMCOOP afin de résoudre le problème de la non inscription de l'équipe de France à ladite coupe. Ceci fait, nous récupérons nos tickets de bouffe ce qui n'est déjà pas mal dans la conjoncture qui est la nôtre. Je crains cependant que nous ne soyons pas inscrits pour le concours. Allez, on verra ça Samedi. L'après-midi sera consacré à un peu de repos et de maintenance sur nos modèles (surtout le mien qui en a vraiment besoin). Notre maison nécessite elle aussi un peu de rangement. Nous en profitons d'ailleurs pour rencontrer nos logeurs avec lesquels hélas nous ne pouvons pas dialoguer, problème linguistique oblige.

L'heure de nous rendre à la cérémonie de clôture approche. Cela doit se passer au même endroit que celle d'ouverture, au bord du Danube. Il nous faut faire les quelques photos pour entrer dans la légende, pensez donc un français champion du monde. L'équipe de France est fébrile, d'abord parce que nous allons entendre la Marseillaise (tu parles !) ça n'arrive pas si souvent. Edith l'entonnera même, suivie de quelques autres initiés (la prochaine fois, il faudrait prendre celle de GAINSBARRE, ça devrait mettre un peu d'ambiance), mais surtout parce que l'une de nos jeunes interprètes (la mieux des deux...) vient d'arriver plus band..... euh... bien habillée que jamais. Oui, c'est ça !!! Bernard reçoit donc, hormis le diplôme et la médaille, le challenge perpétuel sur le socle duquel il faudra y faire graver son nom pour la postérité. Fait de filigrane d'argent et surmonté d'un petit motomodel, c'est une belle pièce. Pierre vient de déclarer le championnat du monde 1995 clos non sans avoir insisté sur l'importance des officiels, des méthodes de jugement et de chronométrage qui sans doute voient leur limite atteinte. Il ne nous reste plus qu'à monter dans le bus surchauffé pour aller au banquet de clôture qui doit se tenir à Budapest.

En fait, les quelques quinze ou vingt bus escortés de motards nous emmèneront pour un grand tour à toute pompe à travers les principaux endroits touristiques de la ville, passant et repassant le Danube pour finir on ne sait trop où. C'est une vaste salle mais nous allons être serrés comme des sardines car j'ai cru comprendre que le nombre de convives a été porté de quatre à six cents ! Tiens, y'a notre copine Bugs Bunny, la serveuse du Gastro Top Super, ah, ça veut dire que c'est eux qui vont assurer le banquet, oui parce que ça s'appelle comme ça. Les traditionnels échanges de T shirts, de souvenirs commencent dès maintenant mais les traditions se perdent car jadis c'était un cérémonial où les choses avaient une valeur mais maintenant, on y voit même des autocollants ou des macarons relatifs au... football ! Quelle horreur, mais où va-t-on ? Il fait une chaleur à mourir dans cette salle et il est grand temps d'en venir aux choses sérieuses. ON A FAIM ! Ah, ça vient mais attention, la boisson n'est pas comprise dans le prix du banquet.

Mr COMPAQ, le sponsor du championnat, avait mis en jeu un micro-ordinateur portable pour chaque champion du monde, Bernard bien sûr s'est vu remettre la chose mais plus important, Alain fut ensuite appelé pour recevoir la coupe du monde FIC qui cette année lui revient. C'est en tous cas une belle image que sans doute nous ne sommes pas à la veille de revoir, ces deux lascars brandissant ensemble leur gamelle. Bravo les gars... Myriam est ensuite appelée sur la scène et y recevra un petit souvenir, pour elle qui probablement était le plus jeune concurrent et de plus une nana. Attendez, c'est pas fini, Pierre, Nanard TRACHEZ, Antoine REVERAULT et Jean-Luc sont appelés pour y recevoir la médaille qu'ils n'avaient pas eue à Lost-Hills voici deux ans. Voilà donc les choses rentrées dans l'ordre, heureusement que tout le monde était là ! Heureusement aussi que la France était présente à ce banquet car sinon l'animation eut été très moyenne. Après une démonstration d'harmonica très personnelle du génial Andy CRISP, il est temps de lever le camp car les premiers bus sont déjà partis. Il est à peine plus de minuit !

Nous arrivons à Ràckeve vers une heure du mat' et GOTO Dömsöd pour un dodo bien mérité le temps de déposer tout le monde chez lui. Les journées sont longues et agitées ici.

Vendredi 28 Juillet : Le repos des guerriers.

Oh, c'est vite dit ! Les engins agricoles ont encore une fois eu raison de notre sommeil, sauf pour Philippe et Françoise qui ont une chambre côté jardin. Ah, vivement le week-end, à moins que les agriculteurs ne travaillent aussi ces jours là (!), y'vont p'têt' nous laisser un peu dormir. De toutes façons, à sept heures pétantes, Emmanuel vient frapper pour aller voler. Okay, le temps de réveiller tout le monde et nous voilà partis à la bouffe puis aux essais avec en plus Hermann et Sébastien. Il fait très beau et nous y allons plutôt cool et en musique grâce à l'excellent autoradio dont nous disposons. Il y a deux ou trois stations sympas, JUVENTUS, DANUBIUS et nous pouvons même prendre les infos en anglais sur BRIDGE. Tout se passe relativement bien hormis quelques petits problèmes pour moi et Emmanuel. Bah, ce n'est pas si grave que cela. Ce midi, pas de Gastro Top Super ! (Tant mieux) car ce repas n'est compris ni dans le package championnat du monde ni dans celui de la Puszta-Cup.

En rentrant, nous croisons Philippe et Françoise et nous décidons d'aller manger en ville, ça nous reposera l'estomac ! Nous trouvons un petit restau zarbi, plus ou moins en famille avec les logeurs de Thierry. Inutile de vous dire que nous n'avons rien compris à la carte mais guidés par notre instinct conquérant, nous choisissons entièrement au pif ! Certains plus téméraires que d'autres soulèveront le sourire de la serveuse lors de leur choix. Je pense que nous n'avons pas fini de nous marrer. Pour ma part, je recevrai en entrée de la soupe brûlante... Avec trente cinq degrés dehors !!! Mais le pire, c'est Sébastien et Hermann qui se verront livrer une salade de tomates accompagnée d'une..... crêpe au chocolat !!! Original, non ? C'est le métier de modéliste international qui rentre ! Ils reprendront quand même une viande car ça faisait vraiment juste. Nous avons bien et beaucoup mangé pour la somme incroyable de cent huit Francs, à sept !!! Presque seize francs par tête. Une ruine ! Pour finir ce festin, nous nous offrirons, allez, trois boules de glace à soixante-dix centimes. Non, LA boule à ce prix là, faut pas exagérer non plus. Et nous rentrerons repus !

Le temps devient de plus en plus orageux et il ne doit pas faire bon être au terrain. En fait, nous glanderons tout l'après-midi et nous rerencontrerons nos logeurs. Ils ont l'air bien gentils ces gens là. Lui apparemment fait de l'autocross si l'on en juge les deux véhicules qui gisent dans son jardin. Ils passent de temps à autres pour arroser leur pelouse et ils en profitent pour nous laisser des boissons, des bricoles à grignoter et nous aurons même des fruits et du jambon cru, sûrement de leur... cru. Ils nous montreront aussi comment accéder aux chaînes des trois satellites que peut recevoir leur parabole. C'est d'ailleurs comme ça, sur la CBS, que nous apprendrons l'attentat dans le RER à Saint Michel. Nous sommes un peu gênés car nous n'en attendions pas autant de l'hospitalité hongroise. Nous sommes en plus scandalisés par la disparité dans les tarifs que nous ont imposés les organisateurs par rapport aux prix pratiqués dans le pays, que ce soit pour les repas ou pour l'hébergement. Cela va du simple au quintuple allègement !

Nous nous bougerons tout de même pour aller dîner mais là, il y avait vraiment de quoi pleurer... de rire ! En fait, ce soir c'est soit le reste du petit déj' de ce matin à moins que ce ne soit les prémices de celui de demain ! Trois demi-tranches d'une espèce de mortadelle avec du pain plus que rassis le tout accompagné de thé ou de café. Etrange "gastronomie" ! Les gamins iront à la bouffe organisée par la logeuse de Thierry et des GOUARD. Nous étions tous invités mais nous sommes aussi un peu fatigués et du repos ne nous fera pas de mal. En plus nous avons toutes les peines du monde pour nous comprendre mutuellement. Alors...

Samedi 29 Juillet : Pousse ta keup, premier épisode.

Il a plu dans la nuit ! Oui mais pas beaucoup, tout juste de quoi dégueulasser un peu plus notre van couvert de poussière mais de toute façon sûrement pas de quoi rafraîchir l'air. Pourtant la couverture nuageuse limitera un peu la montée de la température et du vent.

Malgré la visite d'Edith hier chez les organisateurs, aucun des français n'est inscrit, sauf Michel REVERAULT qui avait payé individuellement ! Ça commence à bien faire ces conneries là. Bon d'accord y'a eu un problème mais nous nous sommes suffisamment expliqués pour que ce soit fini ! Il faudra réorganiser la ligne et le tour de vol ne partira qu'à neuf heures trente. Nous sommes maintenant habitués aux reports de cloche ! Tu parles d'un foutoir !

Il y a une éternité que je n'ai pas participé à un concours inter, peut être pas depuis Zülrich en 88. C'est l'occasion de voler avec mes gars de l'équipe de France junior, sinistrée de l'an dernier, car elle n'avait pas pu aller en Ukraine disputer ses chances, rapport à la fédérale décision eu égard aux problèmes politiques et de sécurité dans ce pays. Il a donc été convenu, d'un commun accord, de les amener ici pour assister aux championnats du monde et participer à ce concours. Ça commence bien !

Il y a Vincent DURIEUX, Emmanuel RAGOT et Antoine REVERAULT. Au total, douze français en deux groupes pour cinquante cinq minutes... Y'a pas falloir traîner ! Grosse participation à ce concours puisque j'ai vu plus de cent soixante-dix inscrits. A l'arrêt de midi, Ameline, Patrick et Manu ont le plein. Il fait un temps bizarre, pas vraiment thermique et c'est pas de la tarte de trouver quelque chose. Quand ça queute, ça queute ! A la reprise, le vent a sérieusement forcé et les quelques récupérateurs au fond ne sont pas de trop car en plus ça souffle en travers et ça va dans les champs. Pour ma part, le zéro du dernier vol n'a pas d'autre explication qu'une non récupération dans les temps et ce même avec un bon axe. La balise pour les récup's difficiles, par exemple dans les maïs ou les tournesols, c'est vraiment un plus indéniable. Le tout étant de ne pas se reposer complètement dessus, ça peut aussi jouer des tours. Finalement, tous les modèles seront retrouvés sans problème. Je suis déçu pour Manu car il vient de queuter sévèrement son dernier vol. Ayant eu le plein jusque là, j'espérais le voir au fly-off mais il y a tout de même Ameline et Patrick dans les trente quatre ex aequo. On organise deux équipes de récupération, nous sommes rodés. Il y aura deux tour de fly-off mais nos deux loulous se feront sortir au premier. Et c'est un argentin qui gagnera après un deuxième tour que je ne raterai pas et qui fut au demeurant superbe avec force coups de bunts pas dégueu du tout.

Dimanche 30 Juillet : Coupe machin bidule, deuxième épisode.

MERDE !!! Il y a un vent de cornes au cul ce matin. Mais qu'est ce qu'on lui a fait ? Il pouvait pas rester couché c'est là ou attendre un jour de plus pour souffler.

Le petit déj n'est déjà plus qu'un vieux souvenir quand nous allons vers la caravane officielle. Ah, ce matin les français sont inscrits... Mais ils n'ont pas de plot de départ ! L'histoire est un éternel recommencement. Nous connaissons nos postes à neuf heures et demie et le concours démarrera à dix heures. Bientôt on pourra faire la grasse matinée. Et puis pour le premier maxis à trois trente en F1B et quatre minutes en F1C, c'est plutôt raté comme efficacité. De toutes façons, ils seront limités à trois puis deux trente pour les deux catégories, à cause du dégagement. Aujourd'hui, il y a cinq français dont le reste de l'équipe de France junior, c'est à dire Laurie BUREAU, Hermann BLOT et Sébastien TROUVE. Laurie fera le plein jusqu'au cinquième vol, il fallait le faire car les conditions étaient loin d'être faciles ce matin. Hermann et Sébastien arrêteront au moins provisoirement car l'enjeu est plutôt réduit et bientôt il y aura les championnats de France et la sélec'. Ce n'est peut être pas la peine de prendre de trop gros risques inutiles. En plus, ce matin il n'y a personne pour faire la récup'. Où sont ceux qui volaient hier ? Ils pourraient bien nous donner un peu la main il reste quand même du monde dans notre groupe... C'est pas très fair. Enfin bref, les gamins reprendront dans l'après-midi car le vent a nettement faibli et tout redevient raisonnable. Il y aura même un passage très orageux vers cinq heures où le vent tombera complètement puis virera de cent quatre-vingts degrés nous obligeant à nous déplacer. C'est vraiment d'un extrême à l'autre.

Normalement, nous sommes au plot quinze quand démarre le cinquième vol, à... six heures du soir ! En réalité, la ligne a été remaniée sans doute parce qu'il y a eu beaucoup d'abandons. Quoi qu'il en soit, je finis par retrouver les fiches des français au poste un. Ça va bien, c'est la troisième fois dans la journée que nous nous retrouvons en bout de ligne. Serge s'est mis au départ et il est parti remonter. Quand il revient, il trouve devant lui Pim RUYTER qui n'était pas du tout prévu là mais qui a ramené sa fiche à ce poste et l'a imposée aux chronos. Je reconnais bien là le comportement de certains modélistes venus d'un pays pas haut au Nord de l'Allemagne et qui ne sont pas toujours des modèles de correction. Je pense par exemple à celui qui a tapé l'incrust' dans le volumineux camping-car de TEDES et qui n'a même pas daigné lever le petit doigt pour l'aider à déménager !!! Etre célèbres et bons constructeurs d'aéromodèles ne justifie pas forcément d'être goretés sur les terrains et d'interdire pas de rester modélisme correct. Et toc encore une fois ! Non mais ! Finalement, ledit Serge et Louis DUPUIS se retrouveront au fly-off qui commencera à huit heures du soir pour un tour de vol directement à neuf minutes. Ça devrait départager la meute. Le Grozéboul et TEDES finiront honorairement et surtout devant Pim. Et pam ! Bien mal acquis ne profite jamais !

Aujourd'hui, c'est un hongrois qui gagnera, de même en moto, c'est sûrement parce qu'il n'y avait pas de français ! La remise des trophées se fera quasiment à la nuit sur le terrain et il n'y aura même pas de classement pour les juniors, pourtant le code sportif le stipule clairement, au delà de trois juniors, il doit y avoir un classement spécifique. C'était le cas au moins hier. Quel bazar, même le concours de Lost-Hills voici deux ans avait été moins merdique et pourtant...

Nous finirons la journée chez Edith et les autres où il y est organisé une soirée à la française histoire de nous retrouver au moins une fois réunis pendant un repas et histoire aussi de boycotter le repas de clôture officiel !... André SCHANDEL nous fera les grillades et nous vivrons l'expérience rare des pâtisseries hongroises. Heureusement qu'il n'y en avait pas beaucoup car on aurait eu du mal à tout manger et surtout à tout transporter, vu la densité !!! Histoires et chansons animeront gaiement la soirée qui se terminera vers une heure du matin.

Demain, ce sera le départ pour beaucoup.

Lundi 31 Juillet : Ça s'tire.

Deux fois ce matin ! Oui, il y a eu deux défilés agricoles ! La première vague à six heures et la relève à sept... Des milliers de tracteurs ! Nous sommes contents car c'est la dernière fois que nous allons ingurgiter du Gastro Top Super. Quand nous arrivons, la grande tente est déjà à moitié démontée et ça ne manque pas de nous foutre le bourdon. Il est

temps que cela se termine car après l'animation que nous avons connue sur ce terrain et les images que nous y avons vues, ça risque de devenir sinistre. Ça me fait la même chose que voici deux ans quand j'étais repassé à Lost-Hills et qu'il ne restait plus que les sacs-poubelle à moitié éventrés. L'apocalypse, quoi ! Nous allons faire un petit tour au camping sur le bord du terrain et nous y trouvons les REVERAULT et les TEDESCHI en train de remballer, il s'en iront dans la journée.

Une fois le problème de notre hébergement réglé, nous partirons pour une promenade au lac Balaton. Il n'y a pas de pont sur le Danube à moins de soixante kilomètres et pour le traverser, nous devons prendre un bac pompeusement appelé car-ferry. En fait, il s'agit d'une barge poussée ou tirée par un bateau. C'est pratique, original, pas cher (quatre francs pour nous cinq et le camion) et l'on n'y est pas du tout bouffé par les moustiques !!! Du tout !

Nous nous contenterons d'aller à Siofok, sans doute le "Palavas les flots" du coin car ça grouille pas mal. Les plages sont payantes mais noires de monde. Nous ne sommes pas très chauds pour nous baigner car l'eau n'est pas vraiment propre, peut être y a-t-il des endroits mieux... nous ne le savons pas. Nous ferons un petit tour le long des échoppes, ça ressemble quand même pas mal à ce que nous avons chez nous. C'est pas très original mais ça permet de se changer les idées, de lever un peu le pied. Personnellement, j'avais préféré Universal Studios voici deux ans. Il est temps de rentrer car le dernier bac est à huit heures et si on le rate, c'est cent kilomètres de plus à faire pour rentrer. Nous arriverons à Dömsöd à plus de neuf heures. Comme David Vincent, nous chercherons un restau nommé Pegasus que jamais nous ne trouverons ! En fait, le restau était probablement un club hippique !!! Remarquez pour ceux qui aiment la viande... DECH'VAL !!! Notre repas se tiendra dans le dernier boui-boui ouvert de Dömsöd avec une spécialité du coin accompagnée de divers insectes locaux. GLURP !

Mardi 1^{er} Août : Le retour des conquérants.

Voilà donc notre dernier jour sur le sol hongrois arrivé. Ce matin sera consacré au reconditionnement des caisses pour affronter l'avion, au rangement de nos affaires et avant de partir cet après-midi à un petit tour dans Budapest.

Nous nous trouvons un parking en plein centre de Pest, cela nous permettra de voir au moins cette partie de la ville qui est essentiellement piétonne. Il est aussi temps de trouver à manger car il fait faim. Nous tentons un restau qui semble pas mal mais qui en fait n'est pas si terrible, surtout pour ce qui concerne le service. En plus, le prix est doublé par rapport à la province. Bon d'accord, ça ne fait que quarante cinq francs mais quand même, faut pas déconner. Le temps de fouiner un peu dans les pièges à touristes, de prendre un pot ou de manger une glace, le ciel s'est chargé de gros nuages noirs et nul doute que l'orage couve, il fait d'ailleurs très lourd. Nous aurons à peine le temps de retrouver le parking et ça éclatera. Il était temps.

Il nous reste presque trois heures avant d'embarquer mais vu le temps, nous allons tout droit vers l'aéroport de Ferihegy. Le plein du camion étant fait, je peux le rendre et nous déchargeons tout notre fatras pour attendre l'heure de l'avion. Le déluge que nous sentions venir vu la couleur des nuages finit par arriver et je peux vous dire que pour pleuvoir, il a plu. Heureusement, tout sera rentré dans l'ordre quand décollera notre 737-200 à dix-neuf heures, et en plus, nous n'aurons même pas de surcharge à payer comme nous le craignons. Le vol se déroulera calmement, à table et devant le merveilleux spectacle des nuages suivant les orages. Le grand show de la nature... Nous nous poserons à l'heure à Roissy et passerons la douane sans le moindre encombre. Pour ma part, ma mère est venue me chercher, pour Philippe et Françoise c'est le secrétaire rapporteur du CTVL en personne (!) et pour Hermann ses parents étaient au rendez-vous également. Tout est bien qui finit bien, à une petite exception près pour Sébastien qui au lieu d'aller retrouver ses parents en vacances devra rentrer à St Florent car leur maison a été cambriolée. Merde alors, ça gâche pas mal le plaisir.

Passés les encombrements autour de Paris malgré l'heure tardive (à cause de l'autoroute A1 et A6 qui sont en partie fermées pour travaux), nous rentrerons tous comme il faut.

Voilà donc dix jours encore une fois intenses qui viennent de s'écouler. Une fois de plus, le vol libre nous a offert des moments et des images d'une intensité et d'une grandeur rares. Préparer un tel déplacement et partir loin de son pays n'est pas très compliqué mais c'est déjà une démarche qu'il faut faire ne serait ce que pour connaître ce qui se fait autour de soi et de son petit environnement quotidien. La richesse des échanges lors de ces grandes rencontres n'est même pas racontable et c'est encore plus vrai lorsque cela intègre de jeunes modélistes comme c'était le cas cette année. Bien sûr, je pense que ce qu'ils ont vu de la technique les a séduits, impressionnés sans doute mais je crois surtout que l'ambiance d'un championnat du monde et à fortiori quand c'est le premier est une chose inoubliable... Il en fut ainsi pour moi de mon premier et je me surprends parfois à raconter ou à me remémorer des choses que j'y avais vues... Que ce soit ceux du Danemark ou de Taft, c'était il y a pourtant dix-huit ans. Que l'on ne s'y méprenne pas, chaque championnat est différent des autres, Dieu merci, et a son lot d'aventures. C'est génial. Parfois, ce n'est pas toujours facile à gérer, à admettre, par exemple cette année pour le problème de l'hébergement pour lequel je ne puis que m'excuser au nom de ceux par qui c'est arrivé et dont d'ailleurs je ne connais absolument pas l'identité au jour où j'écris ces lignes. Admettez toutefois que le déplacement en valait la chandelle, non ? Gardez en vous les belles choses et les autres, eh bien racontez les sur le ton de la dérision. L'on ne peut que louer le ciel de pouvoir assister à de telles manifestations et le prier pour que nous puissions en voir plein d'autres et par exemple un jour retourner en Yougoslavie, à Mostar, ou encore à Livno qui voici juste dix ans nous accueillait sur sans doute ce qui est le plus beau terrain où j'ai un jour pu mettre les pieds.

Vous les gamins, certains d'entre vous n'êtes déjà plus junior mais je compte sur vous pour entrer par la grande porte dans la cour des grands. Ça s'est déjà vu, et il n'y a pas si longtemps que ça même encore cette année avec Myriam qui je pense n'a pas à rougir du tout de sa prestation. Quant aux autres, la voie est libre pour la Pologne l'année prochaine. Je ne sais pas si la version 96 des championnats du monde junior sera au niveau de celle de 88 mais ce qui est

6817

IMAGES VOL LIBRE

RACKEVE

VOL LIBRE

1	2	5	6	10	11	15	16	19	20	23	24	26
3	4	7										27
		8	9	12	13	14	17	18	21	22	25	
6819		6820		6821		6822		6823		6824		6825

Deutsch

ENGLISH

1- Pascal Von KAMP (AUT) déjà grand de part sa nature , est monté haut pour photographier le passage du défilé d'ouverture .

2-Alignement des équipes sur les bords du " beau Danube bleu " pour la cérémonie d'ouverture . Remarquer saule et peupliers " panachés " sous le vent et le nom plus que bizarre de la France .

3-Une image , montrant P. De Boer (NED) buvant sur les rangs une chope de bière , venue on ne sait d'où !

4- Passage de l'équipe de France sur le pont du Danube à Rackeve derrière le porte drapeau Myriam Marquois

5-La récupération côté danois se fait en moto tout terrain et à trois . Ici Hyhegn ,Koster - revenu - et l'américain Rounsaville .

6- Le nouveau champion du monde F1A, Rudi HOLTZLEITNER (AUT)

7- le chef d'équipe de France Edith Riberolle , qui manifesta tout au long des Championnats une maîtrise parfaite de tous les problèmes rencontrés . Ici lors d'un vol de B. Boutillier le jour des F1C .

8-Alexandre ANDRIUKOV , (UKR) champion du monde 93 , F1B sortant qui ne fut pas satisfait par sa propre performance .

9- Un autre favori qui ne put pas atteindre le niveau espéré , Sergey MAKAROV (RUS) . Il est possible que les succès dans un passé récent l'aient un peu démotivé .

10- le champion du monde F1B FITCH (USA) un moment d'émotion après le verdict des chronos , de la tendresse.....

1- Pascal von KAMP von grosser Statur , klettert noch höher um den Aufmarsch der Mannschaften zu fotografieren .

2- An der " Schönen blauen Donau " Aufstellung der Mannschaften bei der Eröffnungsfeier . Zu bemerken die Winfahnen in den Pappeln , und die bizarren namen der Länder .

3- P. de BOER (NED) mit enem Bier in der Hand bei der Zeremonie , weiss der Teufel wo er dies gefunden hatt .

4- Die FR. Mannschaft schreitet über die Donau hinter dem Fahnenträger Myriam Marquois (F1B Teilnehmer)

6- Die Dänen haben Motorräder zur Rückholarbeit eingesetzt , drei Mann : Hyhegn , KÖster , nud der AmerikAner Rounsaville.

6-Der neue Weltmeister in F1A Rudi HOLTZLEITNER (AUT).

7- Der fr. Mannschaftsführer E. RIBEROLLE . Frau mit Gefühl und Durchsetzkraft hat ihre " Arbeit " zum besten getan für alle , Teilnehmer und Fans

8-Alexander ANDRIUKOV (UKR) Weltmeister 93 der sehr enttäuscht war über seine Leistung .

9- Ein anderer favorit in F1A der nicht ganz seinen Hoffnungen entsprachS. MAKAROV (RUS) . Haben die vergangenen Siege die Motivation vermindert ?

10-FITCH (USA) Weltmeister in F1B , die Uhr hat ihr Urteil gesprochen , es tut gut sich in zarten Aremen zu wiegen ! Zärtlichkeit !.

1- Pascal von Kamp (AUT) already a tall guy , climbs high to take pictures of the opening parade

2-Alignment on the bank of the Danube for the opening ceremony . please note the trees in the wind , and the way the countries are spelled .

3-A picture of Pieter de Boer (NL) drinking a beer came from who knowes where!

4-French team crossing the bridge behind the young Myriam Marquois carrying th flag.

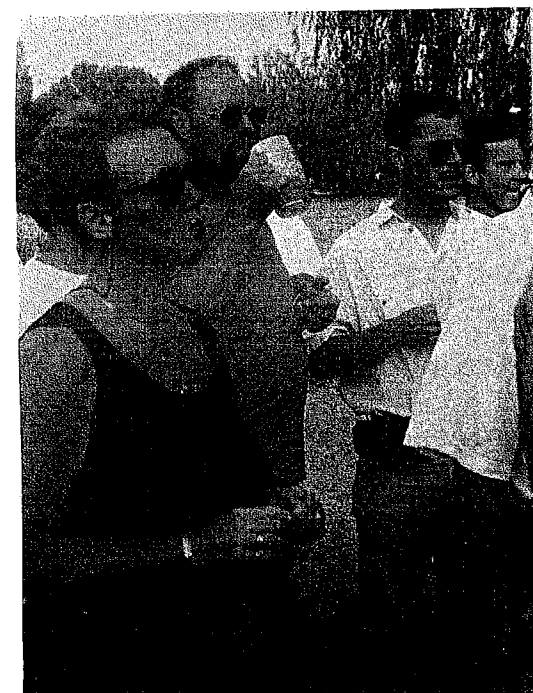
5- Danish model -retrieval by motobike in a 3- pack : Nyhegn ,Koster (back again) and the american Rounsaville .

6-The new F1A World Champion Rudi HOLZLEITNER (AUT)

7-The french Team Manager , Edith RIBEROLLE , who had in many situation during the Championship, a perfect control of the problems . Here, during a flight of B. Boutillier on F1C day .

8- Alexander ANDRIUKOV (UKR) F1B world champion 93, who was not satisfied by his performance .

9-Another one who didn't reach the expected level , Sergei MAKAROV (RUS) . Maybe the recent succes has a little demotivated him



11- Bernard BOUTILLIER (FRA) champion du monde F1C avec une seconde d'avance sur un Chinois . Bernard est ici assisté dans la détection des pompes par son équipier A. Koppitz au courant de la journée .

12- Randy ARCHER (USA) champion sortant en F1C a ici encore le sourire et une classe élégante



PHOTOS . A. SCHANDEL



11- B. BOUTILLIER (FRA) mit EINER SEKUNDE Vorsprung gewann er vor einem Chinesen ! Hier im Laufe des Tages wartet er , mit Unterstützung von A. Koppitz auf den nächsten Bart 8

12- Randy ARCHER W.M. 93 , elegant mit einem schönen Lächeln er ist noch voller Hoffnung auf einen dritten Titel .

6819

10- The F1B World Champion FITCH (USA) , a moment of emotion after the chronographs rendered their verdict .

11-)Bernard BOUTILLIER (FRA) F1C world Champion , one second ahead a Chinses . Bernard is here assited to detect thermels ; during the day , by Albert Koppitz of the same team .

12- Randy ARCHER (USA) F1C World Champion 93 , smiling and very smart .

13- Alain ROUX , World Cup Winner '94 , disguised as a sheik under the sun !

14- The Candian Tony Mathews in F1B who caught a large downdraught during f the day .

15- A classic image of the hungarian steppe ? Behind the well , the F1A starting line .

16-The Australian team preparing for a flight , observing closely whet happens over them .

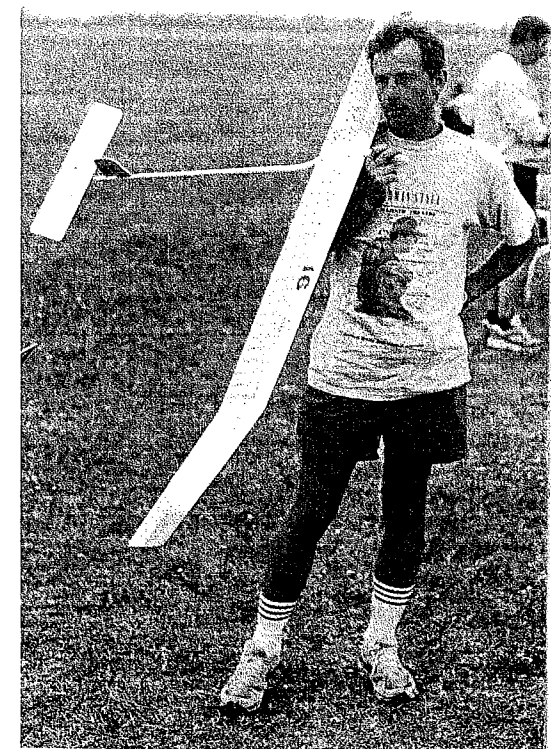


HOLTZLEITNER

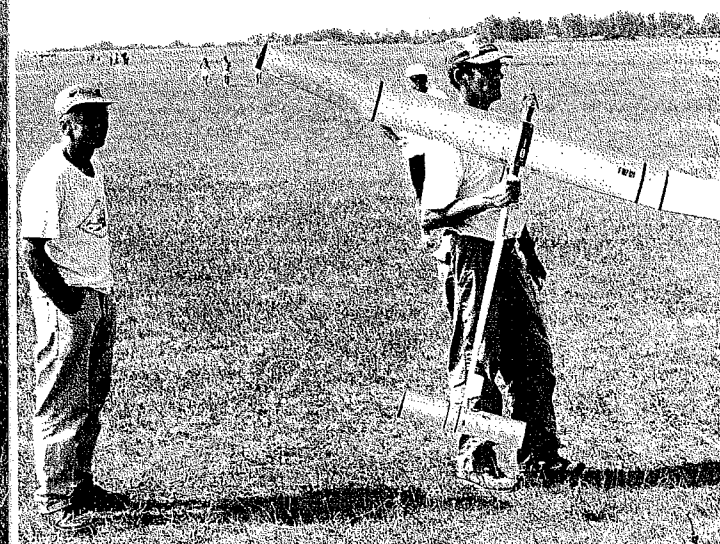


PHOTOS A. SCHANDEL -

6820



FITCH. BOUTILLIER



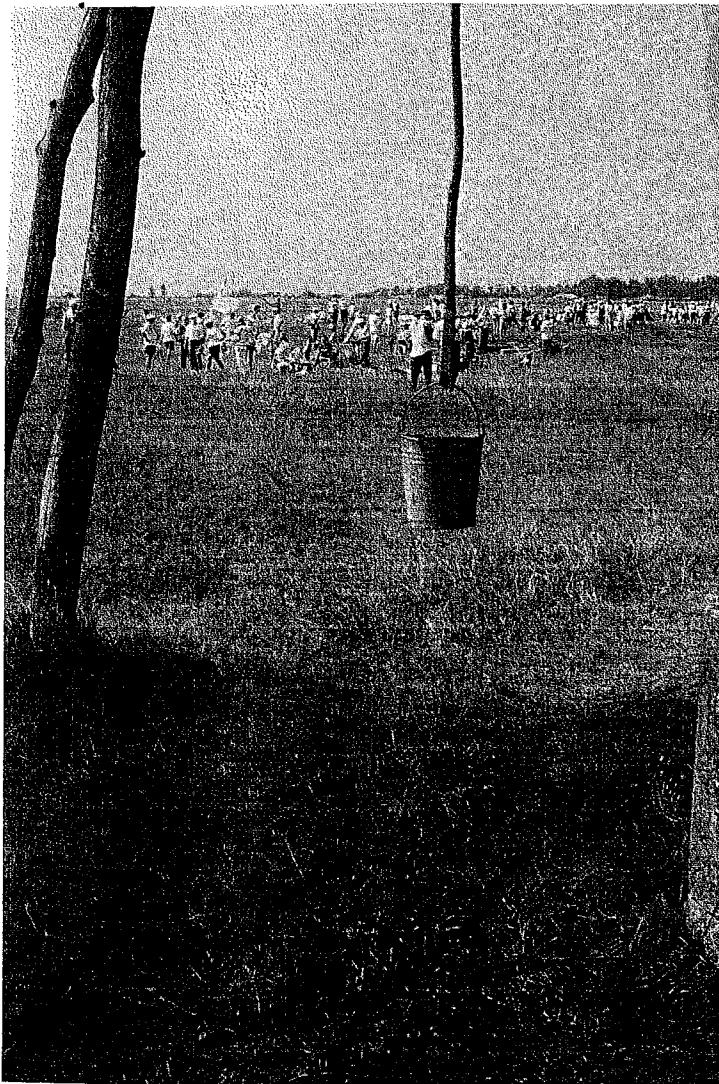
PHOTOS A. SCHANDEL -



13-Alain ROUX (FRA) se protège du soleil , comme il peut au milieu de la journée , allure d'un " roi du pétrole " à l'arrière plan B. Boutillier

14- Le canadien Tony MATHEWS qui fut lui aussi victime d'un trou monstre en milieu de journée F1B .

6821



PHOTOS: A. SCHAMBERG

VOL WARE

DOMSOD



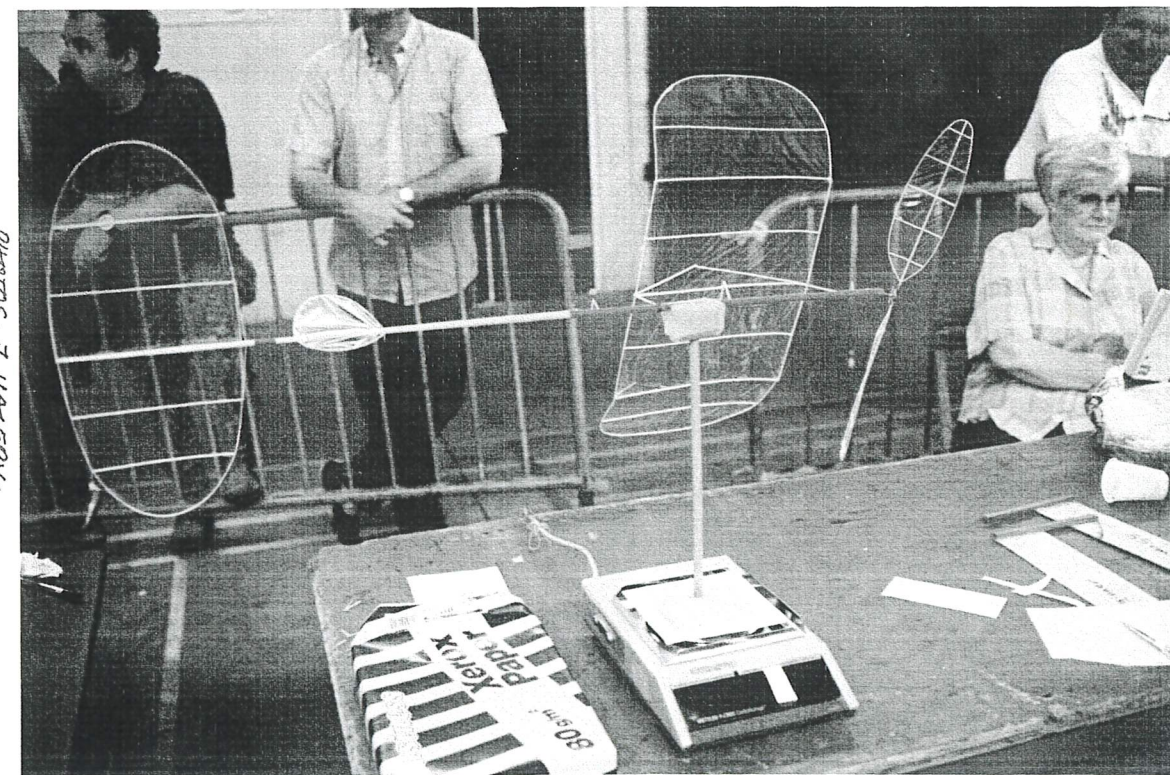
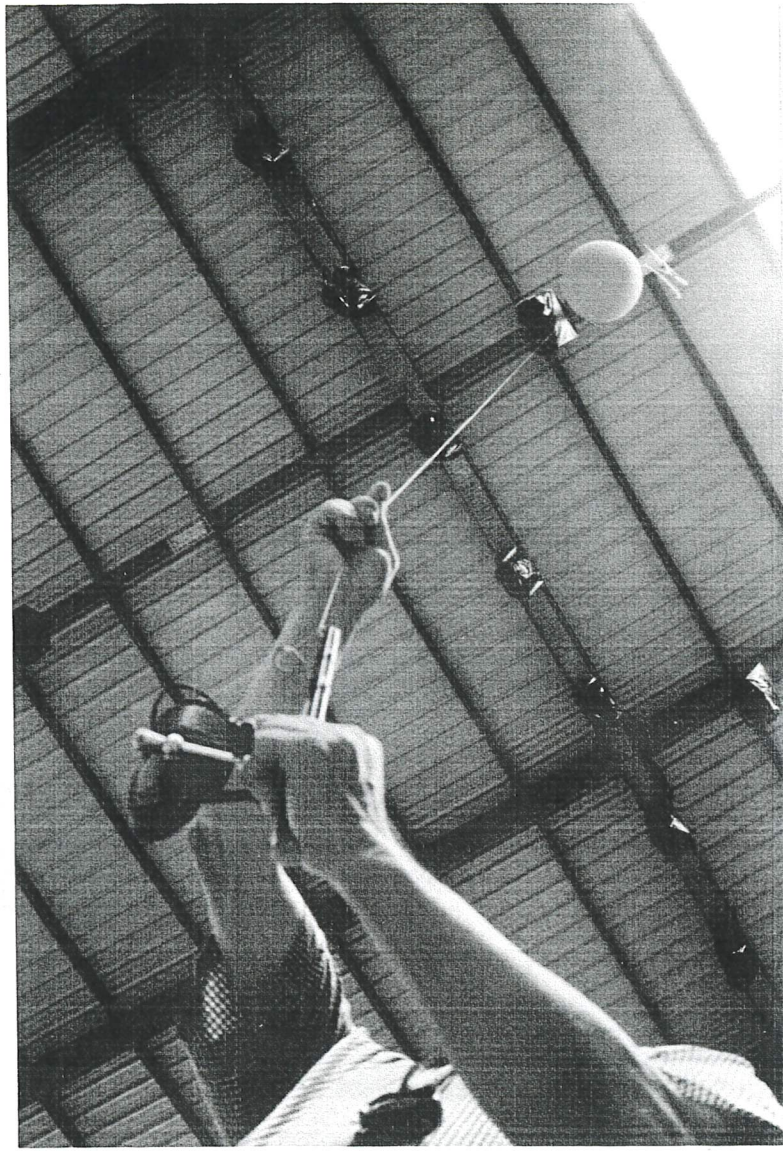
6822



PHOTOS: A. SCHAMBERG



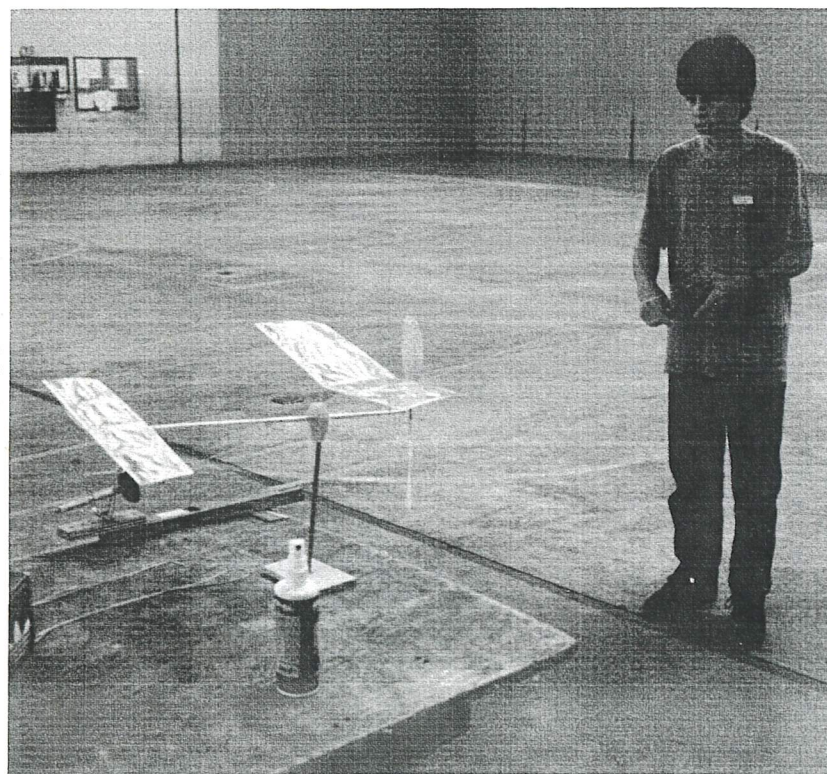
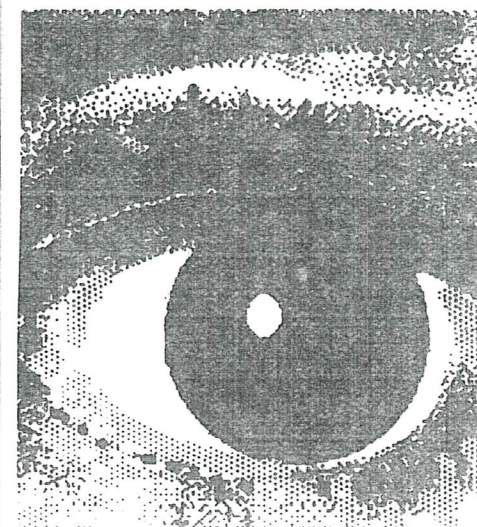
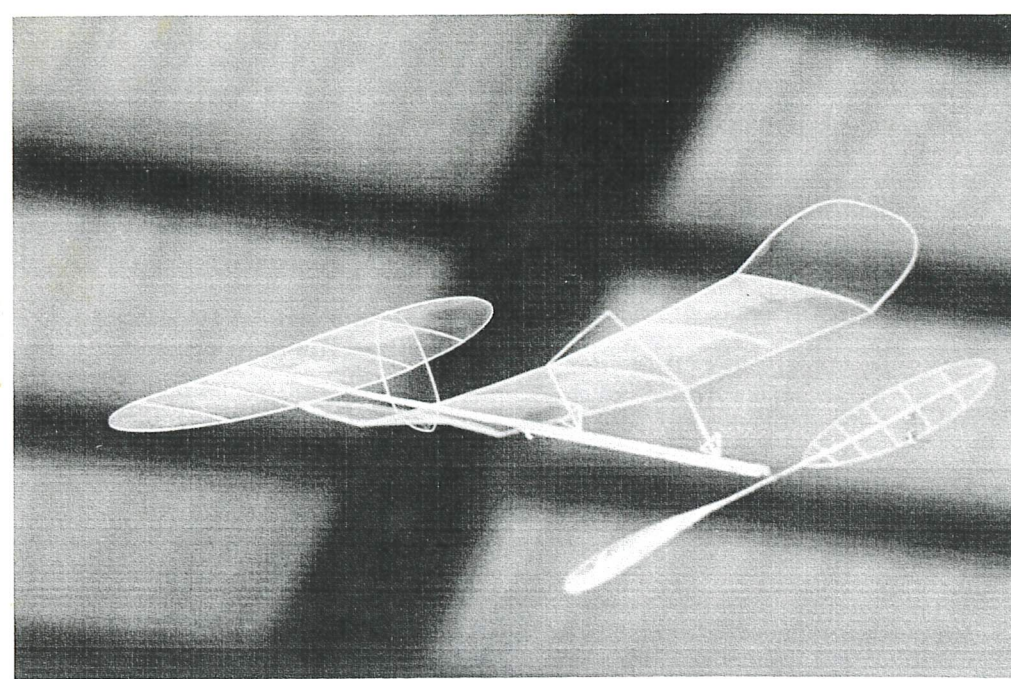
6823



VOL LIBRE

6824

CHAMPIONNATS DE FRANCE INDOOR MONT DE MARSAN



PHOTOS: J. VATELY-

HAM 94 MOTSCH page 6800

Envergure: 2300mm : aire -34 dm2 . masse- 422g : ale 29.7 dm2 205g stab 4,3 dm2 7.5g : fus : 210g avec système bunt .
Vrillage aile de g. à d. + 2,2° . + 2,5° . + 2,5° . + 3,0° . + 2,5°

Construction : aile tous les éléments structurels sont recouverts de carbone unidirectionnel . Le longeron principal est enveloppé d'un "bas" carbone

Avant fus , minuterie , D box STAMOV - Bunt MAKAROV : Recouvrement mylar et micafilm . Turbulateurs sur ailes diamètre 0,6 mm .

ERZWO DEZWO page 6801

Envergure: 2260 mm
aire: 34 dm2 masse: 411g Aile 29.7 dm2 180g stab 4,3 dm2 7 à 7.5 g
Fus : 224g avec bunt

Vrillages de g. à d. + 2,7 . + 3,0° , + 3,0° , + 3,5° , + 3,0°
Virage à droite . Incidence variable sur aile intérieure droite . Montée = + 2,7° (Volet 0°) virage au treuil + 3,3° . accélération + 2,7° Plané + 3,0°

Construction , aile comme HAM 94 . D box sans becs de nervures . Metzinger (Rumpp Adametz) .



VOL LIBRE

6825

15- Image classique de la steppe hongroise, derrière le point d'eau, la ligne de départ F1A

16- les Australiens très occupés s'affairent à la préparation d'un vol tout en observant ce qui se passe audessus d'eux.

17- W. von Kamp, chef d'équipe d'Autriche, de par sa taille domine la ligne de départ, et a pu enregistrer de belles performances réalisées par son équipe.

18- Le modèle F1C d'Alain Roux, d'une taille imposante par rapport au propriétaire lui-même, finition impeccable....

19- Du côté des accompagnateurs on suit avec intérêt les vols, la longue vue paraît un peu anachronique....

20- Jim PARKER (USA) avec un modèle "H. T." d'une finition parfaite. Noter l'étréoussesse du "D box" la longueur des nervures, et le bord de fuite carbone "mince".

21- Dieter SIEBENMANN (SUI), participa au fly off final, avec un modèle d'une rare pureté, recouvert entièrement mylar alu, éblouissant.. de classe même dans les accessoires.

22- G. ZSENGELLER (HUN) n'a pas pu exploiter l'avantage d'être chez lui, est néanmoins d'un grande régularité et sûreté.

CHAMPIONNATS DE FRANCE INDOOR

23- Gabriel LOUBERE à la pêche au micro 35.

24- Un des rares "perchés" maîtrisé par G. LOUBERE avec un ballon.

25 - Un frère BEGINNER de R. CHAMPION sur la balance digitale au centigramme près.

26- F1D de R. Champion lors du vol de 25 mn 25 s nouveau record de la salle

27- Les jeunes sont là ! Olivier MOWGIN, 2ème en Micro 35 cadet avec des vols de plus de 7 mn...remonatge.

13- Alain ROUX, Worldcupsieger 94, als Petrolumscheich, unter der prallen Sonne.

14- Der Kanadier T. Mathews in F1B hat über Tag auch ein GROSSES LOCH erwischt.

15- Ein klassisches Bild der Steppe in Ungarn. Hinter dem Brunnen die Startlinie in F1A.

16- Die Australier bereiten sich auf einen Sart in F1A vor, einige überwachen den Himmel auf der Suche nach Bärten.

17- W. von Kamp, der Mannschaftsführer Österreichs überragt mit seiner Grösse die Startlinie, und kann die guten Erfolge seiner Schützlinge buchen.

18- F1C Modell von A. Roux, dessen Streckung gewaltig scheint, an der Person des Eigentümers gemessen.

19- Mit Langferrohr wird der Flug verfolgt.....

20- Jim Parker (USA) mit einem sehr fein gebauten Modell "Hole die Kohle!" und alles ist klar.

21- Dieter SIEBENMANN (SUI) er war auch im letzten Stechen am frühen Moprgen. Ein Modell F1B von höchster Feinheit, ganz mit alu Mylarfolie überzogen, es funkelte nur so in der Umgebung, unter der Sonne, die Accessoires gleichso!

22- G. SZENGELLER (HUN) Einheimischer konnte seinen Platzvorteil nicht ganz nutzen, ist jedoch sehr verlässlich in seinen Leistungen.

FR. SAALMEISTERSCHAFT in MONT DE MARSAN.

23 - G. LOUBRE keiner der Jüngsten mehr, sucht sein Modell an der Decke zu befreien.

24- Mit "Ballon"

25- Ein BEGINNER, von R. Champion auf der elektronischen Waage 1/100 Gramm.....;

26- Ein F1D Modell von dem gleichen R. Champion der mit 25 "25" einen neuen Saalrekord aufstellte.

27 - Jugend ist auch da. Olivier Mowgin, zweiter in Micro 35, zieht auf.

17- W. von Kamp, Austrian Team Manager, could note good performance of this team

18)- Alain Roux ' F1C model, taller than the man himself.

19- The flights are followed with great attention.

20- Jim Parker (USA) with a high tech model, featuring a very small D Box and long ribs and small trailing edge.

21- Dieter SIEBENMANN (SUI) took part at the final fly-off with a very pure, mylar covered model.

22- G ZSENGELLER (HUN) could not take advantage of being at home, but he remains very regular and very sure flyer

FRENCH INDOOR CHAMPIOSHIP

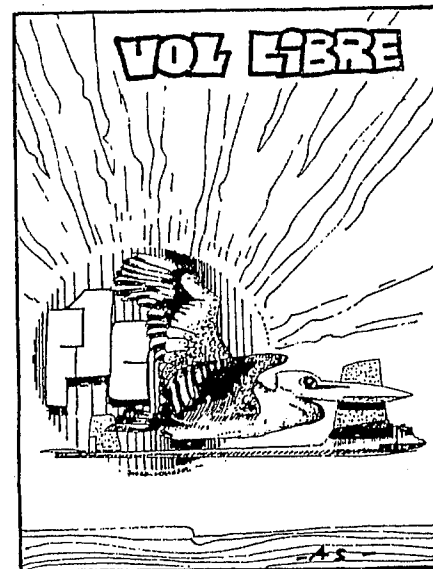
23- Gabriel Loubere " fishing " a Micro 35 model.

24- One of the few " hanging " models retrived by G. Loubere and a balloon.

25-R. Champion's very thin Beginner model on a digital balance.

26-One of R. Champion F1D during a 25 mn 25 s flight: the new record of the arena.

27 - The young people are there ! Olivier Mowgin, 2 nd in Micro 35 with flights of more than 7 minutes.



KARLSRUHE 95

SUNRISE KARLSRUHE 11 juin 94

4 h 30 à 7 h 30 du matin.

Petit déjeuner 8 h offert par l'organisateur dans le restaurant de l'aéroclub.

Le temps durant toute la semaine ne laissait aucunement prévoir, un SUNRISE comme il devrait toujours être. Pluie, vent, fraîcheur, bref une météo lamentable comme pour tout ce printemps. C'est donc avec une certaine appréhension que nous nous levâmes à 3 h du matin pour rejoindre le terrain de Forchheim.

Surprise en arrivant, pas un brin de vent, et température relativement douce pour une heure pareille. Conditions idéales pour un SUNRISE, les modèles retournaient au sol dans un rayon de 250 à 300 mètres.

Dès les premiers vols 4 mn étaient facilement atteints, Stefan RUMPP (D) fit des vols (bunt) au delà de 6 mn ! Je crois même que cette performance peut-être qualifiée de 'historique', et que ce n'est pas tous les jours qu'on, peut admirer des vols semblables. Il y a quelques années encore, ce fut un exploit quand, le matin par temps neutre on atteignait les 3 mn ! Ce temps est maintenant doublé, qui l'eut cru ?

Des progrès énormes ont été accomplis ces dernières années aussi bien dans la construction des modèles que dans leur utilisation. Et il semble que l'on n'a pas tellement pris conscience de ce fait ! La performance de RUMPP est sans doute une première mondiale, car à mon savoir jamais

avec 50 m de fil on a atteint ces temps dans des conditions normales de sunrise.

L'organisateur a par ailleurs fort justement classé en F1A deux catégories, largage normal et largage catapulté. Et là en core on ne tient pas compte du "bunt" qui est à l'étage supérieur du catapultage. On envisage pour le futur une 3ème catégorie. Lors de ce sunrise on a vu réapparaître la famille MOTSCH, père et deux fils, ils ne sont pas passés inaperçus.

En F1B les 5 mn furent également atteints, mais ça c'est déjà plus courant.

SUNRISE KARLSRUHE 11 JUNI 94

4 Uhr 30 > 7 Uhr 30 morgens Frühstück um 8 Uhr

Das Wetter war die ganze Woche schlecht und mies, Regen, Wind, Frische, wie über den ganzen Frühling schon. Als wir um 3 Uhr morgens aus dem Bett stiegen, waren wir nicht besonders hoffnungsvoll.

Auf dem Platz angekommen mussten wir feststellen dass kein Wind ging und dass die Temperatur angenehm war, besonders so früh. B. Kaupert hatte voll ins Schwarze getroffen an diesem Tag. Es sollte ein Wettbewerb werden den man so schnell nicht vergessen wird.

Die Modelle gingen in einem Kreis von 250 bis 300 Meter zu Boden. Herrliche Flüge wurden vollbracht, weit über 4 Minuten, und Stefan RUMPP kam über die 6 Minutengrenze was wahrscheintlich nicht nur eine glänzende Leistung ist sondern auch, meines Wissens eine ERSTE Weltbestleistung bei einem SUNRISE.

Wenn man so bedenkt dass vor einigen Jahren die drei Minutengrenze noch eine Seltenheit war, muss jetzt mit der doppelten Zeit gerechnet werden ! Es ist schon fabelhaft welche Fortschritte in der Bauart und in der Verwendung der Modelle gemacht worden sind. Man hat dies eigentlich gar nicht so richtig wargenommen. Es ist schon schwierig die Leute vom Freiflug ins Staunen zu versetzen, obwohl dies sein könnte. Mehr als 6 Minuten mit einer Leine von 50 Meter ! bei einem Sunrise ! Wo hat es das schon gegeben ?

RUMPP gewann natürlich den Schleuderpokal, GERLACH gewann den mit normal Modell, und H. HAUPTMANN gewann in F1B. Es "motschte" auch mal wieder auf dem Platz, da Vater und zwei Söhne da waren die als Saarländer mit A. NÜTTGENS den Schwaben "paroll" boten.

KARLSRUHE ist immer wieder eine (SUN) Reise wert ! die die liegen bleiben sollten es doch versuchen. Also bis zum nächsten mal.

Andre SCHANDEL

ÜBER EINE WELTMEISTERSCHAFT ZU BERICHTEN, IST NICHT IMMER EIN LEICHTES UNTERNEHMEN. DIE MASSE DER EINDRÜCKE, AUS VERSCHIEDENEN QUELLEN, MACHT ES NICHT LEICHT ZU WÄHLEN UNTER SPORTLICHEN UND, AM RANDE ERLEBTEN, EREIGNISSEN.

Als bezahlender Zuschauer, ist sicher der Gesamteindruck, mit den Erlebnissen in einem fremden Land, vorrangig, über das sportliche Geschehen. Dies wird sicher auch der Fall sein für die Teilnehmer - ausser denen dis aufs Podium stiegen -.

WM 95 DÜMSÜD

6827

6826

FRÜHSTÜCK

FRÜHSTÜCK

ROUTILLIER

ICHNEIN

WIRJA

Natürlich hatte ich Glück . Glück alle Stechen knapp zu schaffen , Glück nicht ausser Sicht zu kommen bei dem letzten , und noch mehr Glück aus einem unglaublichen Rechendurchschnitt mit einer Sekunde Vorsprung als Sieger bei den Teilnehmer hervorzugehen . Aber ich hatte überhaupt das GLÜCK eine Supermannschaft und einen ausserordentlichen Teamchef hinter und vor mir zu haben ! Ohne sie hätte ich nichts erreicht ! Ich danke ihnen hier aus ganzem Herzen .

Kommen wir aber zu den Modellen . Von 89 bis 91 hatte ich Modelle die eng an den BE 48 (Verbitsky) angelehnt waren , von dem wir einen Plan aus Pitesti 86 bekamen , der aber mit Fehler n , einige davon grob , versehen war . Der Autor hat es nicht versäumt die Wahrheit herzustellen . Wenn ich sage wir , meine ich Alain ROUX und ich selbst , denn , wir hatten beschlossen gemeinsame Sache zu machen , um alle Quellen zu schöpfen , und uns gegenseitig auszugleichen . Die Resultate liessen nicht auf sich warten , Alain in Rio TERCERO 89 und ich in Dömsöd 90 .

Aber die Zeit war gekommen etwas anderes zu tun , mit den gleichen Grundlagen . Es war der BB 15 gebaut für Sibiu 92 wo er zwei Stechen überstand , dann BB 17 gebaut für Lost Hills , wo jedoch der Erfolg nicht auf meiner Seite war .

BB 15 mit 2, 15 Meter wurde in Dömsöd 95 bei den sieben Durchgängen tagsüber eingesetzt . BB 17 mit 2,24 Meter bei allen Stechen nach vehementen Eingriffen von Alain .

FOOTS: 5. 6830

E.M. ITALIEN - 1996 -

AUSSCHIEDUNGSWETTBEWERB für di E.M. 1996 in Italien .

Issoudun 7 und 8 Oktober .

Ein Wetter wie man es sich immer wünscht , sehr schwacher Wind , Sonne , angenehme Temperatur , keine Sonnenblumen , kein Mais , beste Sicht und sehr ausgedehnter Platz . Segelflieger flogen auf dem selben Gelände .

Teilnehmer 18 in F1A 12 in F1B , F1C wurde nicht geflogen da nur drei in dieser Klasse fliegen .

7 Flüge Samstagnachmittag , 7 Sonntagmorgen . Am estern Tag waren noch 50% in beiden Klassen voll . Der letzte Flug samstags und der erste sonntags wurden mit 4 Minuten 30 s. geflogen , um nicht in ein Stechen zu kommen nach den 14 Durchgängen .

Mannschaft für Italien

-F1A DRAPEAU JL. GROGUENNEC und SCHANDEL T.

-F1B BARBERIS D. CHENEAU JC. und TEDESCHI S.

F1C B. BOUTILLIER - IRIBARNE M. und ROUX A.

6829

Sekunden vor einem Amerikaner . Freudetänen flossen .

Ist Frankreich auch eine " Grande nation " im Freiflug ? Man könnte es glauben : B. Boutillier Weltmeister F1C , A. Roux Sieger der WORLDCUP 94 in F1C , M. Marquois , 17 Jahre , Jüngste Teilnehmerin , und nachträgliche Auszeichnung der F1A Mannschaft von der WM 93 (USA) . Alle diese Auszeichnungen wurden beim Festbanket unter Applaus und Gesang , in Empfang genommen , vor einer erstaunten Freifluggesellschaft . Der Mannschaftsführer , die blonde Edith Riberolle , gab den Ton an . Dies war das einzige erfreuliche auf diesem Festbanket , Durst und Hitze , Platzmangel taten den Rest .

Eröffnungs und Schlussfeiern , auf dem Ufer der Donau , in einem würdigen Rahmen , mit Worten von P. Chaussebourg die auf die erfolgreiche Organisation hinwiesen , was sicher zu süsslich war , und nicht der Wahrheit entsprach . Man sollte nicht loben was nicht war , oder zumindest wenn man keine Kritik öffentlich machen will , sich in Schweigen verhüllen .

Bei Siegerehrung und Zeremonien , in Anwesenheit von Aussenstehenden , sollten auch die Teilnehmer - Länder - in angemessenem " out fit " erscheinen . Lässige , Kleidung und Benehmen können unseren Anforderungen auf " Freiflug SPORT " nicht entsprechen . Man hat so einen "ärmlichen Eindruck "

Am Rande , und dies ist ein wesentlicher Bestandteil einer WM , kann man wenn man will , viele menschliche und technische Gespräche führen , mit bekannten Grössen im Freiflug . Ein kühles Bier , oder ein karges Frühstück geben Anlass dazu !

Da ist Bereicherung angesagt , manchmal ist alles so vertraulich und schön warm .

Beispiel:

Mike Segrave , gebürtiger Schotte , nach Kanada ausgewandert , in Frankreich als Kunstmaler tätig , radelte in drei Wochen nach Ungarn zur WM . Schnitt pro Tag , 80 bis 100 Km ; geschlafen wurde im strassennahem Wald .

Der erste WM Meister in F1C , gab und wird es nie geben , der Titel wurde von einem Modell geholt das überzählig war und einem Strohmann in Proxyflug zugeteilt wurde

Ein schweizer Mannschaftsmitglied erkennt , am F1B Tag , Teile von Modellen die vor über 15 Jahren , dem leider verstorbenen Fritz Geansli , in Ungarn aus seinem Auto geklaut wurden . A propos klauen , dem R. Truppe (A) wurde auch sein BMW in der Nacht auf einem überwachten III Hotelparkplatz gestohlen , sang und klanglos !

V. Feodorov , gewichtiger Mann in F1B kann auch nicht in Theorie erklären warum er bei seinem steilen Steigflug überpositiv eingestellt ist . Alles nur eine pragmatische Feststellung die mit Massenerprobung unterstrichen wurde .

VOL FABRIE



B. KAUPERT der unermüdliche Organisator von dem " SUNRISE KARLSRUHE " alle Jahre wieder kommt der kaupert hin ...! Dieses Jahr hatte er und die Teilnehmer , besonders viel Glück ! Ein ideales Wetter .

Zeltkühles Bier..... karges Essen ...Unterkunft die nicht dem bezahlten Preis noch sportlichen Anforderungen , entspricht . Man versucht aus allem Geld zu machen - ein zweiter Becher von schalem Kafe musste bezahlt werden .

Ein völlig vermässeltes Festbanket , in der Kantine der Metros von Budapest , nach einer hitzigen Schaukelreise im Bus .

Auf dem Platz selbst , schwindende Organisation , überhaupt keine Information . "Verkausallee" von staubigen Händlern , die alles bieten , sogar Sovietbanner der Roten Armee , und Offizierszeichen .

In Relation mit dem Wettbewerb selbst

- Ein Traumwetter über die ganze Zeit ! jedoch grosse Hitze tagsüber .

-Ein Traumgelände , die "Puzsta " wie im Bilderbuch , sogar mit Brunnen .

- Ein hoch interessanter Wettbewerb , mit "memorablen " Massenstechen , bei Sonnenauf und Untergang . Erstplätze in einem "Taschentuch " was sag ich , in einer halben Handvoll Sekunden ! Darüber wird noch zu sprechen sein !

Überraschungssieger in allen drei Klassen , das ist gut so . Aus FR. Sicht Bernard Boutillier in F1C EINE Sekunde vor einem Chinesen und DREI

6828



" Na Hermann was ist das hier ...? " S. Rump im Gespräch mit Vater und Sohn MOTSCH , über die neuen Modelle . Nachdem man die Motsch's schon in Cambrai gesehen hatte , Motschte es auch wieder in Karlsruhe .

Für den Autor dieser Zeilen trifft dies auch zu .DOMSÖD , Ungarn wird unter zwei Aspekten , und unter persönlichen , subjektiven , Ansichten , in Erscheinung treten , dies vor allem im " Umfeld " .

Was bleibt so im Gedächtnis ?

-Grenze Sonnenblumen , Mais

Staub HitzeSchnakenFasanen ...Donau ...gestohlener Wagen schlechte Strassen ... streunende Hundeeinige tot auf der Strassetraurige altneue Häuser die nie fertig werdenKeine Telefone oder ausser Dienstunverantwortliche Autofahrer .. viele kleine Kreuze im Strassengraben mit verwelkten Blumen ...Schöne Mädchen

Also das allbekannte Bild von unterentwickelten Länder , im Süden oder Osten .

Man könnte jeden einzelnen dieser Punkte weiter aufgreifen und beschreiben . Da wir jedoch nicht um dies zu tun dort hingefahren sind , sondern des Freiflugs wegen , als "Hochleistungssport " .

Wenn man sich dem näheren Feld , dieser WM widmet , als Einzelmann oder kollektiv - mit der Mannschaft ...kommen andere Gedanken im direkten Zusammenhang mit dem Geschehen am , oder auf dem Platz .

MARIGNY!

Auf der Fährte der Trappen.

Ein früherer Militärflugplatz wird zur Oase der Natur. Dies ist das Schicksal dieses Platzes in der "Champagne Crayeuse" 140 km süd-östlich von Paris.

Bis in die 50er Jahre war diese Gegend von Trockenwiesen bewachsen die der Schaafzucht dienten. In dieser armen Landschaft hatten sich viele Militärgelände niedergelassen. Mit der Entwicklung der intensiven Landwirtschaft wurden diese umzaunten Wiesen, Inseln der Natur. Diese Wiesen (Kreide) finden grosse Interessen bei den Wissenschaftler über ganz Europa. Ein ansässiger Landwirt sagt - "Es sind nicht nur Naturinseln sondern auch Landplätze für zahlreiche Wandervogel und Heimat vieler seltenen Arten von Orchidäen, die nur auf weiten Wiesen wachsen können".

Dieser Landwirt übernimmt mit Zustimmung der Luftwaffe und dem Konservatorium der Landschaft, den Kampf gegen das allgemeine Gestrüpp das den Flugplatz überwuchert hatte.

Somit hat Heute die Landschaft ihr früheres Gesicht wieder gewonnen. 31 Arten von seltenen Pflanzen haben sich eingenistet, genau so wie Vögel wie die Trappe, die zu 90 % ausgestorben ist. Spezielle "Singplätze" wurden eingerichtet um die Wiedereinpflanzung zu begünstigen.

Bemerkung: vor kurzer Zeit gab es noch auf Flugplatz ein tödlicher Unfall mit einem Ultraleichten Flugzeug, er ist somit voll gesperrt worden für jede Flugtätigkeit, auch für Modellflug!

NEBEN REGELN!

AUF NEBENWEGEN.....

Gesehen auf einem grossen intern. Freiflugwettbewerb WC, zwei Teilnehmer fliegen mit dem gleichen Modell!

Nicht gesehen auf dem gleichen Wettbewerb, die Kontrolle der FAI Lizenz, die wir in Frankreich kaufen MÜSSEN!

Gesehen auf einem lokalen Wettbewerb, eine Teilnehmerin die mit Modell ohne Kennzeichen fliegt, unter dem Auge eines besonders bekanntem Zeitnehmer für strenge Regelanwendung....

Gesehen auf einem Wettbewerb, ein Vater der mit dem Modell seines Sohnes (Junior) flog, bei Ansprache, kam die klare Antwort: es dient dem Einfliegen!

Gesehen woanders, ein Sohn der mit vaters Modell fliegt, mit weniger Erfolg.....

Auf der fr. Meisterschaft, ein Senior zieht das Modell eines Junioren auf....

Auf der gleichen Meisterschaft gesehen, ein Teilnehmer der in zwei Gummiklassen mit dem gleichen Modell fliegt.

Nicht gesehen, auf dem Banket der FR. Meisterschaft die Offiziellen des Nationalen Verbandes!

B.B. FORTS. VON S. 6829.

Diese Modelle haben nichts besonderes. Die NELSON und die SEELIG sind Naturgetreu. Propeller sind Kopien von Verbitsky 86, auf Formen von D. Ferrero. Hier sollte es möglich sein, noch Fortschritte zu machen. Wenn überhaupt ein Geheimnis, dann nur bei der extrem feinen Einstellung des Flugs. Zwei wesentliche Faktoren müssen beachtet sein: die progressive symetrische Schränkung beider Flügel, und die peinliche Beobachtung des Modells im Flug, um die "famose falsche Trimmung" zu erkennen. Diese Feststellung hatte ich 89 mit BB 12 gemacht, das erste Modell der neuen modernen Serie. Die falsche Trimmung besteht darin dass der Einstellwinkel ein klein wenig zu hoch ist, es fehlt an Geschwindigkeit, und das Modell sinkt schwanzlastig, das Seitenleitwerk schwindet. Man muss dann das Ruder weiter aufstellen, man könnte glauben alles sei in Ordnung, aber nur bis zur ersten Übergeschwindigkeit. Fragt mal Alain, der zuerst nicht daran glaubte.

Andere Sachen die mir das Leben "süß" machten: Motorbremse Iribarne von Alain hergestellt, "Babyschnuller" als Drucktank, von Iribarne und Brière in Zrenjanin 91 mir aufgedrängt. Seither habe ich das Motorvergase gut in der Hand, was ich vorher nicht fertig brachte. Es bleibt mir nur noch übrig das Modell gerade in den Steilflug zu bringen, manchmal übertönt der Motorlärm die Angaben von Alain.

Zum Abschluss, möchte ich bemerken, dass ausser dem Genie, nur die gemeinsame Mannschaftsarbeit Erfolg bringt, aber nur wenn alle dazu beitragen ohne Hintergedanken. Wir sind nicht zahlreich aber bereit euch zu helfen. Kommt zu uns. Ihr werdet sehen F1C ist leichter zu fliegen als F1A und F1B Heutzutage. Die gleiche Sorgfalt muss vorhanden sein, sich nie sagen es könnte auch so gehen, nichts darf erlaubt sein. Dies ist das einzige Geheimnis des Erfolgs

B. Boutillier.

Ein Buch... ÜBER WAKEFIELD

THE WAKEFIELD INTERNATIONAL CUP
Ein Buch das alle Freiflieger haben sollten, die Geschichte des Wakefield Cup von Anfang - 1911 bis 1995.

Alles was man weiss und auch nicht weiss über die Cup, auch schon von Lothar Döring und Reiner Hofsäss gewonnen.

Zeichnungen, Evolution, Berichte, Ranglisten, Personalienu.s.w. in einem Buch von 160 Seiten von

Charles Rushing
Sutter Creek CA 95685
USA

...mit \$ 40 oder mehr sind Sie dabei, dies ist der finanzielle Beitrag den er benötigt um das Buch zu veröffentlichen im kommenden Jahr 96. Wenn sie dabei sind kommen sie auch als Wohltäter in die Zeilen des Buches.

L'équipe de Grande Bretagne à la Wakefield 1937

Le modèle de M^r R.N. Bullock classé 2^{ème} avec 194,53 de moyenne

Caractéristiques

Envergure $\approx 1,176$ m

Surface $\approx 13,5$ dm²

Corde max ≈ 143 mm

Corde min $\approx 91,5$ mm

Profil = RAF 32

Dièdre ≈ 105 mm

Envergure Stab ≈ 394 mm

Surface Stab $\approx 3,4$ dm²

Longueur ≈ 915 mm

Maitre couple $\phi 110$ mm

Surface MC $\approx 0,85$ dm²

Moteur 18 brins 4,76

Longueur = 1,19 m

Remontage ≈ 1200 tours

Profil Stab = Clark Y

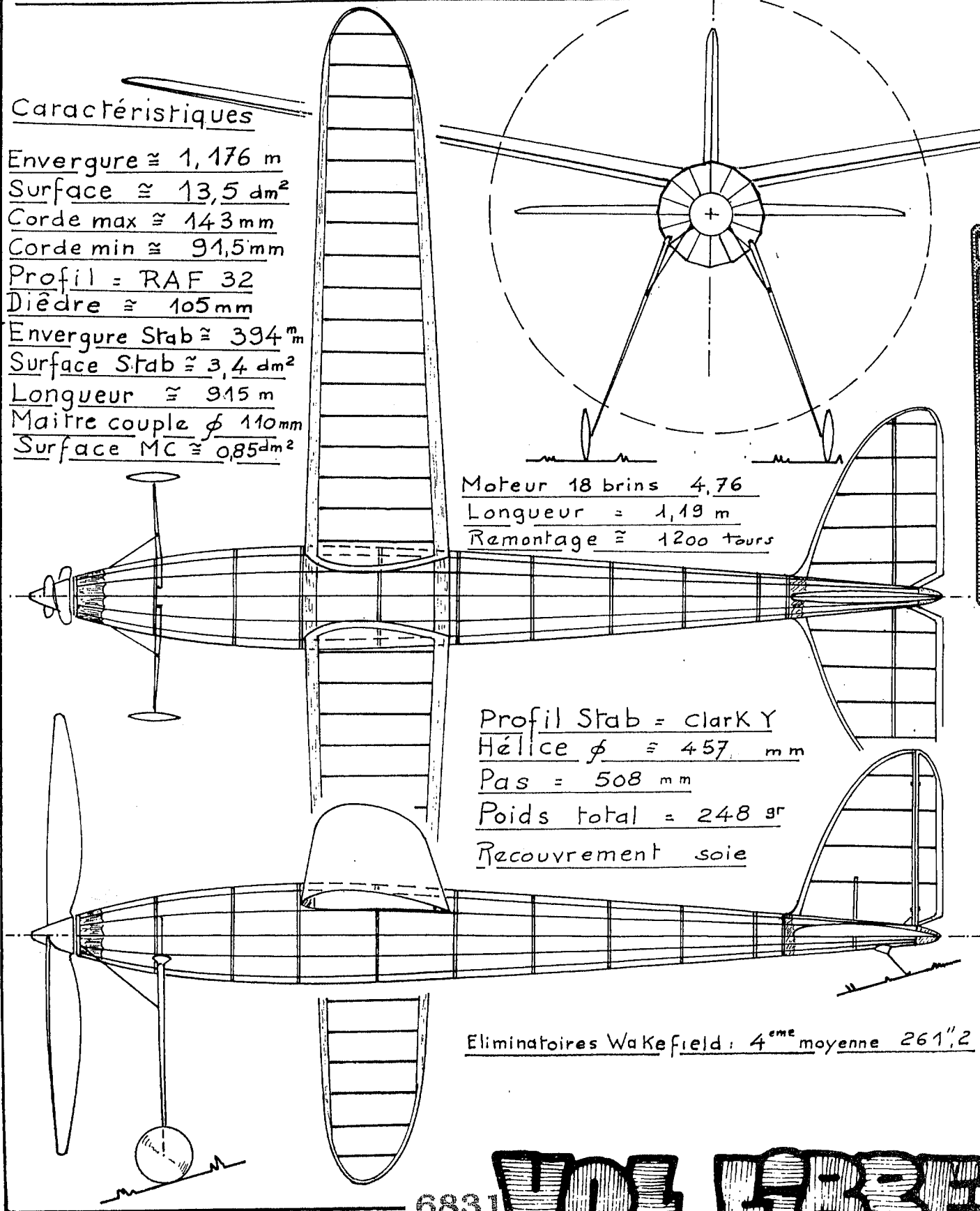
Hélice $\phi \approx 457$ mm

Pas = 508 mm

Poids total = 248 gr

Recouvrement soie

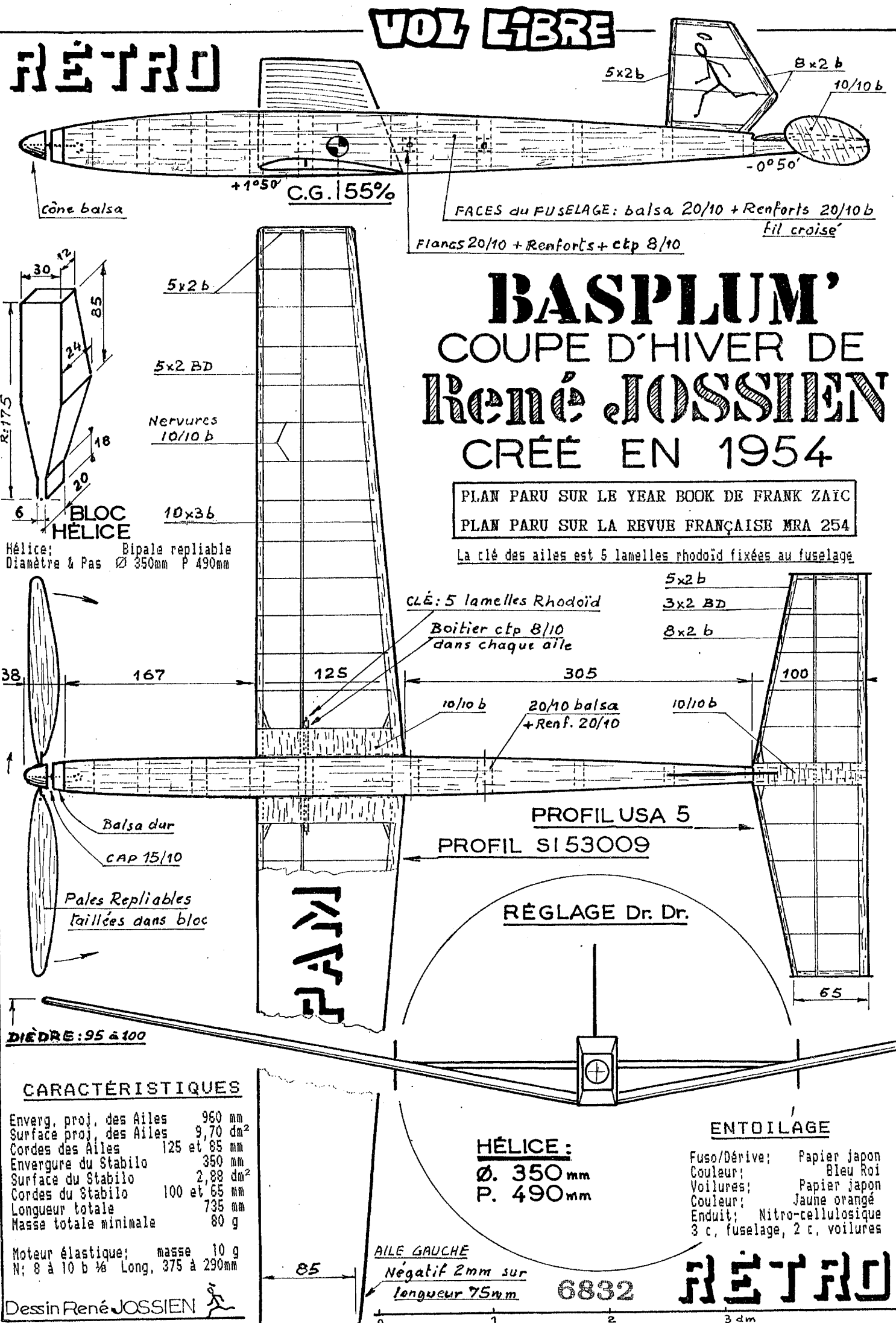
Eliminatoires Wakefield: 4^{ème} moyenne 261,2



RETRORETRO

6831

VOL LIBRE



VOL LIBRE

BASPLUM' de René JOSSIEN

COUPE D'HIVER FRÈRE DE "AILBASS" (1954)

LA NAISSANCE DE "BASPLUM"

En 1952, je trace le croquis d'un avion à ailes basses dont les lignes sont très proches de BASPLUM'. Mais ce projet reste en cet état, car la casse du fuselage de mon Coupe d'Hiver JENISSO, me pousse à construire AILBASS, dont seul un fuselage est à réaliser, tous les autres éléments étant ceux de JENISSO.

Peu de temps après la victoire d'AILBASS à la Coupe 1954 du M.R.A., je détériore son aile gauche. Je reprends donc le croquis du premier projet, puis - sûr maintenant - que les "ailes basses" donnent un avantage pour les modèles

de faible puissance, je dessine définitivement les formes en grandeur réelle du BASPLUM'.

La construction est commencée, puis stoppée à cause de mon mariage, de la surveillance de travaux de notre pavillon de Saint-Maur puis de la naissance de notre fille.

En février 1955, l'appareil n'étant pas achevé, je participe, avec ÉROS, et me classe 6^{ème} à la Coupe d'Hiver du M.R.A.

LA SOTTE PREMIÈRE SORTIE

Finalement ce n'est qu'au printemps suivant que BASPLUM', terminé, mais non peint encore, est emporté sur le terrain pour les premiers essais... Un léger recul du stabilo, une petite cale, ajoutée, et le plané est au point en deux lancers.

Remontage à la main - car je suis seul - pour "voir" le vol moteur... Pas mal !... Une petite retouche à la dérive, une cale papier sous le stab ou au nez; enfin une centaine de tours de remontage - en plus - pour avoir une notion prudente de la grimpeé puisqu'il faudra, ensuite peindre le modèle avant les réglages définitifs.

Puis, je ne me souviens plus au juste ?... Est-ce la paresse d'allumer la mèche du déthermalisateur ?... Ou bien, s'est-elle éteinte, à cause d'un élastique trop serré ?... Mais la hauteur atteinte par le modèle, fut suffisante pour que ce diable de BASPLUM' attrappe une surnoise ascendance et monte de plus en plus haut dans un joli plané en spirale.

Aujourd'hui, je parle de cela avec le sourire, mais j'étais alors accablé de perdre cet appareil qui me paraissait voler... tellement bien.

Le manque de temps libre me priva de le reconstruire aussitôt, aussi la réparation de l'AILBASS réclamant moins de travail, c'est lui qui revola ensuite.

"BASPLUM'" by René JOSSIEN

A COUPE D'HIVER BROTHER OF "AILBASS", BORN IN 1953

THE BIRTH OF BASPLUM'

In 1952, I drew a low-winged model with close relationship to the forthcoming BASPLUM'. But this went no further because I broke the fuselage of my Coupe JENISSO and was moved to build AILBASS for which only the fuselage is to be made, all other parts being JENISSO's.

Shortly after the victory of AILBASS at the 1954 Coupe d'Hiver, I damaged its left wing. I then resurrected the first design and, by now being certain that low-wings have an advantage for low power, I finalise the full-size drawing of BASPLUM'. Its construction is begun, then delayed due to my marriage, the construction of our house and the birth of our daughter.

In February 1955, the model is not yet finished, I fly ÉROS and place 6th at the M.R.A. Coupe d'Hiver. Finally, it is during the following Spring that BASPLUM', complete but not yet painted, is taken to the field for the first test flights. The tailplane is moved back a little, a small shim and the glide is trimmed after two flights. A hand wind (I am by myself) to test the climb. Not so bad! A small adjustment of the fin, shims under the tailplane and behind the nose block, then a hundred more turns for a careful check of the climb because it will be painted before the final trimming.

Then, I don't quite remember... was it laziness to light the fuse? or was the rubber band and it snuffed the fuse? The height reached was enough for this devil of BASPLUM' to catch a sneaky thermal a climb higher and higher in a pretty spiral glide. Today I mention this with a smile, but then I was appalled to have lost such a fine flying model.

The lack of available time prevented building a duplicate, and repairing AILBASS requiring less time, it was it which flew again afterwards.

As this BASPLUM' had shown its worth, I wrote, for a Belgian or a French magazine, an article relating the silly loss of the prototype. Frank Zaic, whom I regularly wrote to about French aeromodeling, also asked for the drawing and published it in one of his famous Yearbooks.

BUILDING THE FUSELAGE

On the original lost model, the fuselage was built of 2x2 mm balsa longerons, planked over with 1 mm sheet, thinned to 0.7 mm behind the rear motor anchor. On another model built recently, a modeller friend decide to directly use 2 mm sheet, with lengthwise fibers, reinforced internally with 2 mm balsa strips, with crosswise fibers. Same doublers at the rear motor anchor and wider ones behind the front former, where the angles are filled for some 60 mm, to allow sanding the four corners round behind the nose. Before assembling the four sides, do not forget the small plywood washers around the aluminium motor peg holes.

The wing joiner is made of 5 rhodoïd blades, glued together only in the center; the ends, fitting into the wings, remain flexible. Cover with fine Jap paper, royal blue, 3 coats of dope.

BUILDING AND COVERING THE WINGS

The wings, tailplane and fin are built in the conventional manner, taking care to keep the tailplane and the wing tips light. The wing boxes are made from 0.8 mm ply, wrapped in tissue and glued to the spars. The root ribs are from 2 mm hard balsa. The 5x2 mm hardwood spar can be reduced in height to 3.5 mm over the outer third. Cover with yellow fine tissue, 2 coats of dope.

AIRSCREW, NOSE BLOCK AND MOTOR

The nose is built up from laminated balsa. Propshaft from 1.5 mm wire, blade holders from 1.2 mm. The blades are carved from the blocks shown (Note: Thin the center according to the spinner). The original model flew with 8 strands of 3x1 mm rubber. Always keep in mind that low wing models make the best of low torque motors and long motor durations.

Do not forget to light the fuse!...

Your friend...

René JOSSIEN



Kindly translated from French by J.M. Piednoir

6833

BASPLUM'

SUITE BASPLUM' DE RENÉ JOSSIEN

Comme ce BASPLUM' m'avait prouvé ses très bonnes qualités, j'écris pour une revue française ou belge, un article sur ce modèle en signalant cette perte idiote du prototype.

Frank Zaio, avec lequel j'avais des rapports épistolaires concernant l'aéromodélisme français, me demanda également le plan pour le YEAR BOOK de ces années-là.

CONSTRUCTION DU FUSELAGE

Sur le modèle original, perdu, le fuselage était construit en baguettes balsa 2 x 2, puis les quatre faces étaient coffrées avec de la planche balsa 10/10, aminci à 7/10 après l'attache arrière du moteur.

Sur un autre modèle construit récemment, un ami modéliste a adopté directement la construction en quatre flancs balsa 20/10, fibres en long, flancs renforcés intérieurement de languettes balsa 20/10, fil en travers.

Sont collés de mêmes renforts au droit des tubes d'attache du moteur, et, de plus larges, derrière le couple avant, endroit où les angles sont également remplis, sur environ 60 mm de longueur, pour permettre de poncer l'arrondi des quatre angles, derrière le nez.

ASSEMBLAGE SOUPLE DES AILES

Prévoir aussi avant l'assemblage des quatre flancs, les petites rondelles c.t.p. 8/10 autour des trous de passages des tubes alu.

La clé de tenue des ailes, au dièdre voulu, est faite de 5 lamelles découpées dans de la feuille rhodoïd, collées, seulement entr'elles, au centre.

Les bouts de cette clé, encastrés dans les boîtiers prévus dans l'emplanture des ailes, restent souples pour faciliter le déblocage des ailes aux chocs.

VOL LIBRE

Entoilage du fuselage en papier japon fin, couleur bleu roi, enduit 3 couches nitro.

CONSTRUCTION DES VOILURES

Ailes, stabilisateur et dérives sont construits de façon classique en s'efforçant d'alléger les empenages et les extrémités d'ailes. Les boîtiers d'ailes sont réalisés en c.t.p. 8/10, marouflés papier japon, et collés aux longerons.

Tailler les nervures d'emplanture en balsa dur 20/10. Les longerons 5 x 2 BD peuvent être réduits en hauteur sur le dernier tiers pour terminer en 3,5 x 2.

Entoilage des ailes et du stabilo en papier japon fin, couleur jaune orangé, enduit de 2 couches nitro. Dérive centrale en japon fin, couleur bleu roi, enduit nitro léger.

Petites dérives marginales en balsa tendre 10/10, peu enduit.

HÉLICE, NEZ ET ÉCHEVEAU

Construction du nez en balsa contrecollé (ou bloc balsa dur, fibres en long). Axe d'hélice en c.a.p. 15/10, pieds de pales en 12/10.

Pales taillées dans les blocs balsa dessinés sur le plan (attention : réduire au centre suivant diamètre du cône). Le modèle original volait avec un écheveau de 8 brins de 3 x 1.

Avoir toujours à l'esprit que les modèles à ailes basses s'accommodent mieux de faibles couples moteur et de longues durées de déroulement.

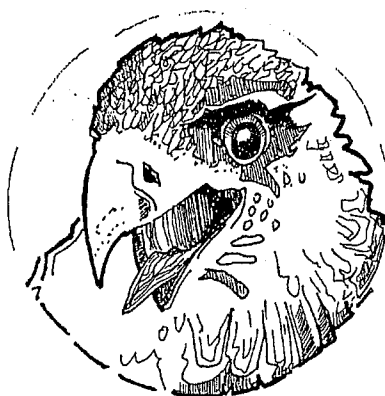
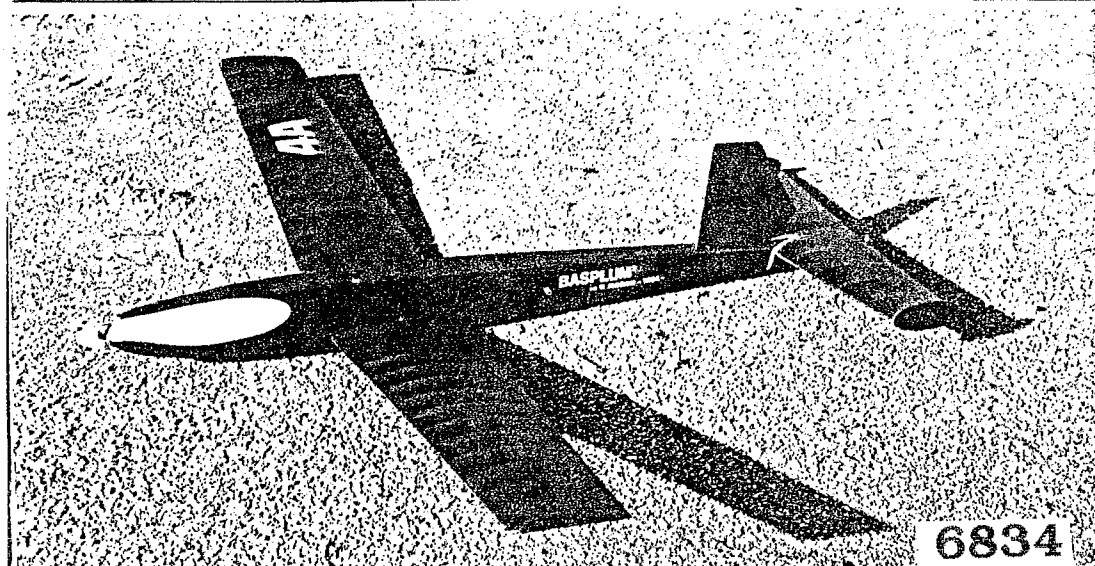
Je vous invite à construire ce joli Coupe d'Hiver ancien BASPLUM' dont j'ai pu retrouver les qualités sur le modèle de Pierre DUPIN qui vole depuis octobre 1994.

Quelle ligne et quel vol !... Hummm !...

Et surtout, n'oubliez pas d'allumer la mèche du déthermalisateur !...

Votre Ami...

René JOSSIEN



UA ORLÉANS - 13^e CONCOURS INTERNATIONAL 24 et 25 JUIN 95 VOL LIBRE D'INTÉRIEUR

MICRO 35 SENIOR

											TOTAL
1	TIPPER	John Kevin		GB	2.51	4.06	—	7.30	22.57	20.22	43.19
2	CHAMPION	Robert	CAT,	F	9.28	9.09	8.57	14.04	12.03	14.07	28.11
3	COMET	Jacques	Mirande	F	12.49	—	—	13.34	5.42	14.28	28.02
4	NIMPTSCH	Werner		D	14.51	11.08	—	7.15	11.21	12.58	27.49
5	HANRIOT	Christophe	Ail.Ard.	F	—	—	—	11.36	12.44	13.28	26.12
6	BODIN	Jean Luc	SAM	F	—	—	—	8.02	12.05	11.36	23.41
7	COGNET	Guy	Ac Poitou	F	5.26	7.31	5.57	9.13	9.48	10.37	20.25
8	ROCH	Edmond	AAML	F	3.26	—	—	3.16	—	—	6.42

MICRO 35 JUNIOR

1	DE MONCUIT	Grégoire	U.A.O.	F	5.28	2.41	4.32	—	—	—	10.00
---	------------	----------	--------	---	------	------	------	---	---	---	-------

MICRO 35 CADET

1	CHERON	Samuel	U.A.O.	F	2.09	5.13	4.38	4.25	1.59	7.32	12.45
2	MAGDELEINE	Sylvain	U.A.O.	F	4.22	3.38	4.27	5.31	5.42	4.12	11.13

F1A MICROFILM

1	NIMPTSCH	Werner		D	30.41	23.00	35.04	—	—	—	105.45
2	TIPPER	John Kevin		GB	7.18	22.05	20.52	25.33	25.45	—	51.18
3	BAILEY	Bob		GB	—	—	—	23.42	24.21	25.07	49.28
4	COGNET	Guy	A.C.Poit.	F	24.08	16.15	18.42	13.18	18.44	23.32	47.40
5	CHAMPION	Robert	C.A.T	F	4.16	7.14	4.16	4.05	15.01	22.33	37.34
6	HANRIOT	Christophe	Ailes.Ard.	F	5.49	5.09	4.31	—	—	—	10.58

F1B BEGINNER

1	NIMPTSCH	Werner		D	12.46	11.57	14.47	13.32	14.23	—	29.10
2	BAILEY	Bob		GB	4.28	14.32	11.51	11.46	6.23	—	26.23
3	COMET	Jacques	Mirande	F	10.57	11.40	11.46	12.28	3.17	—	24.14
4	CHAMPION	Robert		F	11.00	11.40	10.22	7.30	12.27	7.50	24.07
5	YATES	David		GB	6.22	7.43	6.19	6.10	12.36	10.16	22.52
6	GREEN	Michaël		GB	10.10	9.35	2.55	4.47	3.41	6.19	19.45
7	ROCH	Edmond	AAML	F	6.55	2.23	—	9.00	9.13	10.28	19.41
8	MASTERMAN	Paul Stephen		GB	3.29	6.55	6.07	5.09	8.48	—	15.43
9	CHERON	Samuel	U.A.O	F	3.18	3.17	2.16	6.22	6.45	6.42	13.27
10	MILLS	Bill		GB	6.02	6.03	5.46	6.32	—	—	12.35

EZB

1	BAILEY	Bob		GB	8.06	1.40	13.04	6.18	15.37	1.26	28.51
2	TIPPER	John Kevin		GB	3.15	5.10	4.59	12.40	14.33	14.16	28.49
3	YATES	David		GB	13.23	12.57	4.36	14.44	13.47	—	28.31
4	GREEN	Michaël		GB	12.04	12.41	9.22	4.10	1.36	8.13	24.45
5	MASTERMAN	Paul Stephen		GB	12.10	10.27	10.43	12.01	4.11	12.28	24.38
6	CHAMPION	Robert	CAT	F	8.36	3.23	9.26	11.44	2.57	4.27	21.10
7	MILLS	Bill		GB	6.06	9.59	2.35	4.53	10.06	10.03	20.09
8	ROCH	Edmond	AAML	F	—	—	—	9.28	6.32	4.17	16.00
9	DELCROIX	Jacques	UAO	F	6.28	8.22	4.17	3.01	7.32	2.57	15.54
10	DE MONCUIT	Grégoire	UAO	F	5.40	7.02	5.18	—	—	—	12.42

VOL LIBRE INDOOR

et à l'année prochaine!

Delucis

6835

Maquette indoor :

REGLAGE INDOOR

Butch Hadland

Les succès passés de mes maquettes indoor sont dus principalement, me semble-t-il, à mon expérience du vol libre de durée. Et aussi à mes compétitions aux Etats Unis, à ma participation au Flying Aces Club, et à une correspondance par-dessus la "mare" avec l'ami Doo MARTIN de l'Association Miami Indoor Modelers. Bien sûr, observer et écouter les autres indooristes reste une distraction merveilleuse, tout en favorisant l'information et la collecte d'expériences. J'insiste sur le fait que ce qui suit est ma façon de régler et de voler. Vous avez sans doute d'autres idées, mais je peux vous garantir que ma méthode fera voler vos modèles à votre pleine satisfaction, et je n'en dirai pas plus.

Par rapport au vol d'extérieur, la grande particularité du vol indoor sera que nous ne planons pas ! Tout le vol se passe moteur en prise, bien que vers la fin du vol l'hélice soit dans une situation de "no man's land" ; c'est à-dire que traction et traînée se neutralisent tout juste l'une l'autre, de sorte qu'on devrait parler de "plané motorisé". Un autre facteur à considérer serait que dans ces conditions de vol au calme le modèle ne sera pas déséquilibré par des changements de vitesse de l'air incident, comme cela arrive en extérieur avec les rafales et la turbulence générale ; la conséquence en est que la plupart du temps un stabilisateur à l'échelle exacte sera suffisamment grand. Pour parer au "syndrome du petit stab" je cale toujours mon CG bien plus en avant que ce n'est la coutume. Ceci augmente en fait le bras de levier du stabilo, et rend le stabilo plus efficace. J'emploie cette technique sur tous mes modèles, caoutchouc ou CO², et j'ai trouvé qu'on obtenait une sécurité à toute épreuve.

Mes modèles de type aile haute (en caoutchouc) virent à droite ou à gauche, suivant le genre de la compétition à laquelle ils doivent participer. Si le modèle doit se faire juger sur des "vols SMAE", je vire à droite. Ceci donne un décollage rectiligne, et lorsque le couple moteur faiblit, le modèle passe à une croisière à droite, et à droite toujours pour la descente. Le réglage est alors le suivant :

1. Faible vrillage positif, de 1°, au bout d'aile droit ;
2. Piqueur 2 à 3° ;
3. Volet de dérive à droite, 2 à 3° ;
4. Un peu de négatif au stabilo, pour compenser le 6 ci-dessous ;
5. Vrillage négatif au bout d'aile gauche, à la hauteur du 1 ci-dessus ;
6. CG placé à 10 - 15% du bord d'attaque.

Entre parenthèses, la plupart de mes modèles sont construits avec des volets de dérive et de stabilo séparés. La pénalité en poids est négligeable, mais le contrôle obtenu sur le modèle est sans comparaison. Je n'aime guère les contours de volets dessinés au ruban adhésif !

Régler une aile haute en virage à gauche est une tâche pleine de suspense. Le décollage est d'habitude suivi d'un virage très serré à gauche, qui s'élargit peu à peu jusqu'à ce que le modèle en vienne à raser les murs : très joli en

extérieur, mais assez émotionnant sur indoors.

Caout Aile haute : vol sûr, vol à droite !

Mes taxis caoutchouc à aile basse, de leur côté, virent toujours à gauche. Voler à droite, en contre du couple moteur, est suicidaire et doit être évité à tout prix. Mon écurie actuelle d'ailes basses comprend un Heinkel HE 100 V8, record du monde de vitesse 1939, un Mew Gull, ainsi qu'un Howard Hughes H.1 en configuration aile courte. Tous trois sont réglés à l'identique et volent bien (ce sont des cacahuètes). Les réglages sont les suivants :

1. Vrillage positif au bout d'aile gauche, de 3 à 4,7 mm ;
2. Vrillage négatif au bout d'aile droit, 1,5 à 3 mm ;
3. Volet de dérive à gauche, 2 à 3° ;
4. CG avancé, 10 à 12% ;
5. Sabilo en négatif, 1,5 à 2,4 mm ;
6. Piqueur 2,4 à 3 mm ;
7. Certains modèles demanderont 1° de vireur à gauche.

Si vous examinez les lignes ci-dessus, vous verrez que pratiquement chaque ajustement travaille en opposition avec un autre ; ce qui donne un cercle à gauche de diamètre constant à pleine puissance, et un cercle de diamètre à peu près égal en condition de croisière et d'approche. Très sûr, et reproductible. Ce réglage n'est à utiliser que pour des vols complètement au moteur. Si votre moulin devient improdudif en altitude (disons : au-dessus du sol), le modèle se mettra à spiraler à droite, tout en faisant de grosses abattées. - Je ne dirai rien des ailes basses en CO², car je n'en ai pas encore construit (des CO² aile haute et biplans, si !).

En CO², virez toujours à gauche ! Voler à droite, en tirant tout le couple possible d'une hélice à pas relativement fort, est un terrible gaspillage d'énergie. J'utilise toujours sur mes CO², un CG avancé en pool avec un stab calé négatif, encore une fois parce que c'est la sécurité. Ce réglage fut découvert sur accident, lorsque je fis les vols d'essai d'un nouveau Sig. Mr. Mulligan avec moteur Telco standard. Le schéma de vol souple prévu fut complètement transformé après que le modèle eût heurté un mur. Le réservoir de CO² glissa vers l'avant d'environ 5 cm sous la force de l'impact, et devint évidemment inaccessible. Pour rattrapper le CG désormais situé à 10%, les volets du stabilo furent relevés de quelques 3 mm, et le modèle vola impeccable, en extérieur comme en salle. Depuis lors le taxi a usé deux Telco, et vole toujours aussi bien.

Comme il n'y a pas de surpuissance en CO², le réglage pose moins de problèmes qu'en caoutchouc ; mais malheureusement chaque charge de gaz est différente, ce qui influe à la fois sur la puissance et sur le poids. Mes modèles semblent bien s'arranger de ces variations ; et pourvu que votre cylindre de gaz soit situé au CG, ou pas loin de lui, il n'arrivera pas de perturbation significative pour le vol. Mes appareils CO² à aile haute ont le réglage suivant :

6838

1. Un peu de positif à l'aile gauche ;
2. Un peu de négatif à l'aile droite ;
3. CG avancé entre 10 et 15% ;
4. Volet de stab relevé, pour manager 3 ;
5. Vireur à droite, 2°, anti-couple ;
6. Piqueur 1 à 2° ;
7. Volet de dérive neutre, ou légèrement à gauche.

Avant de déterminer la position du CG, n'oubliez pas de charger votre réservoir à gaz, ou de remonter l'écheveau assez pour le tendre. Une charge de gaz peut peser jusqu'à 6 grammes (Brown twin, réservoir 6 cm³), ce qui sur mon Lacey représente 20% du poids du taxi, et je pense qu'en caoutchouc le déséquilibre peut être comparable. Garder les nourrices de gaz dans votre poche, pour leur donner un peu de chaleur, car le gaz se répartit mieux quand il est réchauffé. Eviter d'autres méthodes pour réchauffer les nourrices !

Pour la longueur du moteur caoutchouc, essayez la plus grande possible. Ceci diminue le pic de surpuissance au début du déroulement, donne une courbe de puissance plus aplatie, et permet un plus grand nombre de tours, avec un vol plus long. Mon Lacey cacahuète utilise une boucle de 61 cm de caoutchouc 2,1 mm, et encaisse 2100 tours, d'où habituellement un vol de 60 à 70 secondes. Mon Heinkel HE 100 (hélice Peak Polymer 152 mm rognée à 140 mm) vole environ 45 secondes avec une boucle de 43 cm de caoutchouc 2,8 mm. Le Mew Gull est très semblable. Comme comparaison, mon Lacey "Un-pouce pour-un-pied" avec nez interchangeable (caoutchouc ou CO²) utilise en 4 brins une boucle de 91 cm de caoutchouc 2,5 mm, et vole 70 secondes, pendant que le Brown twin avec réservoir 6 cm³ a volé 2 min 24 sec au concours "Lacey" à West Baden (Indiana) en 1980. Le Sig. Mr. Mulligan vole environ 1 minute avec le Telco standard.

Je souhaite que ces informations donnent des vitamines à votre réflexion et à vos discussions de club. Vous incitent à tester l'une ou l'autre de mes combinaisons, sachant qu'elles vous donneront autant de résultat qu'à moi. Tout commentaire ou nouvel apport sera bienvenu, envoyez donc vos méthodes à vous ! (NDT : suit un numéro de téléphone...)

Have fun, and good, safe flying...

NDLR - C'est tiré du Year Book n°4 (1986) de SAM 35, notre 5ème présentation sur le réglage des maquettes. Traduction intégrale, merci SAM 35 !

Compléments...

... sur des points peu traités par nos auteurs anglophones. Tirés de "Secrets sur les Cacahuètes" de René JOSSIER, MRA n° 466 et suivants.

Des incidences inattendues. - Autre surprise en formule cacahuète, ce sont les différences d'incidences élevées, et les grands angles

piqueur et de direction de l'hélice. Tout d'abord, entre incidence de l'aile (telle qu'on la mesure, c'est-à-dire par la tangente à l'intrados) et l'incidence du stabilisateur à profil planche, il faut s'attendre à des différences de 4 et 5°, et même plus lorsqu'on choisit, à tort ou à raison (?) un profil porteur au stabilisateur.

Même disproportion pour les angles piqueurs ou vireurs de l'hélice. Il faut s'attendre, ou ne pas s'étonner, de devoir doser un piqueur de 3°, et un virage à droite de 3 ou 4°. (...)

Règlage difficile des légers. - (...) Il faut donc, en intérieur, voler à la fois sans trop monter, faire si possible un vol stationnaire à ras des "plafonds", réel ou théoriques que sont les obstacles, et en continuant à voler en cercles de diamètre assez réduit, redescendre le plus lentement possible.

Tout cela n'est pas facile, car sur les cacahuètes les hélices sont généralement de grand diamètre (par rapport à l'envergure) et de grand pas (pour dérouler moins vite l'énergie emmagasinée dans le remontage de l'écheveau).

Cela donne donc un grand couple de renversement, c'est-à-dire que l'hélice tournant dans un sens, l'appareil entier a tendance à pencher dans l'autre sens, par exemple se pencher à gauche et virer à gauche. De ce couple de renversement découle donc la nécessité de mettre du virage à droite à la traction de l'hélice (3 à 4°). Se rappeler donc que plus une hélice est grande, large de pales, et de grand pas, plus l'orientation à droite de l'axe d'hélice sera importante.

Lorsque le couple moteur diminue, le couple de renversement diminue aussi, et alors la traction à droite de l'hélice devient parfois trop forte en fin de vol et l'avion a tendance à serrer trop son virage, et descend trop vite.

Vol à droite sans vrillage. - On peut dans certains cas, plus particulièrement lorsque l'hélice est grande et large, tourner à droite par l'hélice et avoir la dérive légèrement à gauche ou dans l'axe. Ce réglage s'impose parfois pour éviter la fin du vol en spirale serrée, la dérive corrigeant un peu ce que la traction à droite restitue en fin de déroulement, lorsque le couple de renversement n'existe presque plus.

(...) Un sage conseil à donner aux débutants est de munir les cacahuètes d'hélices plutôt petites (Ø 105 à 125) et de pas plus faible (1 à 1,3). Ces deux conditions faciliteront le réglage. Diminuer en conséquence la section de l'écheveau pour ne pas obtenir un bolide de vitesse, difficile à dompter. En réduisant la section, on peut augmenter le remontage : on rattrappe donc par là un avantage "durée" de déroulement. Ce réglage est le plus couramment employé sans aucun vrillage aux ailes, avec un léger virage à droite de la dérive. C'est par le dosage de piqueur et de virage de l'hélice (à droite) que se fait le réglage correct. -----

Et »Vol Libre« 83 et 94 : BON CG, formule de calcul de la position du CG, respectivement en français et anglais.

SELECTION

CONCOURS DE SELECTION Ch.
EUROPE 96

Issoudun 7 et 8 octobre.

Un temps comme on souhaiterait toujours l'avoir, du soleil, une température des plus agréables, très peu de vent, et pour ne rien gâter un terrain avec dégagements dans toutes les directions, sans maïs ni tournesols!

Il fallait donc faire 7 vols samedi après-midi et 7 autres le dimanche matin à partir de 7 h 15. 18 concurrents en F1A et 12 en F1B, en F1C pas lieu de faire une sélection, ils ne sont que trois. Samedi soir 50 % des concurrents dans les deux catégories avaient encore le plein. Il fallait donc se poser question: que faire si dimanche 14 H des fly-offs seraient à faire avec une météo pareille? Pour éviter cette éventualité, le dernier vol de samedi et le premier de dimanche furent effectués à 4 mn 30, en prenant les suppléments au cas où un déparage serait à faire. Finalement on a pu s'en tirer sans les suppléments.

Sont sélectionnés:

-F1A DRAPEAU JL. -
GROGUENEC et SCHANDEL t.
F1B BARBERIS D. - J.C.
CHENEAU et TEDESCHI S.
F1C BOUTILLIER B. IRIBARNE M.
et ROUX A.

Ont participé à ce numéro 110

Bernard BOUTILLIER FRA - J. KUBICA
MODELAR - H et A. MOTSCH Thermiksense GER
- Jorgen KOORSGAARD DEN - F.F.N. GBR -
Michel PILLER FRA - Jacques VALERY FRA - E.
FILLON FRA - René JOSSIEN FRA - Jacques
DELCROIX FRA - Butch HADLAND USA - Jean
WANTZENRIETHER FRA - Marc OSSEUX FRA
- SCIENCES ET AVENIR FRA - Serge MILLET
FRA - Larry COSLICK USA - Charles RUSHING
USA - Théo ANDRE - F.A. I. - André
SCHANDEL -

UN LIVRE...

THE WAKEFIELD INTERNATIONAL CUP

Un livre sur "The Wakefield International Cup" de 1911 à 1995 une histoire à ne pas manquer.

Toute l'histoire de la fameuse COUPE WAKEFIELD, remportée également avant guerre par E. Fillon.

Dessins, descriptions, évolutions, vainqueurs, tout ce qui a été dit et ... oublié sur le sujet, dans un grand livre de 160 pages, publié en 1996 par Charles RUDHING

Sutter Creek CA 95685
USA

contribution et souscription \$ 40 ou plus et vous figurerez également dans le livre en tant que souscripteur.

DIMPLE 95

DIMPLE 95, F1B DE JORGEN KORSGAARD

p. - 6802 - 05 -

Durant la seconde moitié de 1994 jusqu'en avril 1995, j'ai construit 3 nouveaux modèles de F1B quasiment tous identiques. Ils furent mes premiers essais de construction avec des matériaux comme la fibre de carbone en tant que matériau de construction principal.

La première paire d'ailes fut trop lourde et solide, donc je les ai offertes à un pilote de A1. Alors, j'ai lu l'article de Tony Mathews (CAN) paru dans FFN 9311 ce qui me conduisit à réduire la largeur du longeron et la surface du D-Box. Ceci ramena la masse à un niveau satisfaisant.

Chacune des paires d'ailes prêtes à voler pesait entre 50 et 51 grammes, et entre 42 et 43 grammes avant entoilage. Le recouvrement est fait en mylar alu de 13,6 g/m² qui semble être résistant. J'ai été surpris de constater que le tissu du D-Box, le turbulateur et les 5 invigorateurs pesaient bien plus de 2 grammes.

Le fuselage est en une pièce et sa longueur est déterminée par la longueur de ma caisse à modèles. Les tubes porte-écheveau sont faits maison, tout comme ceux achetés en kevlar, enroulés en charge et à chaud!! Ensemble avec Frank Dahlin et Jens B. Kristensen, j'ai fabriqué des tubes suivant la méthode décrite par Pym Ruyter dans FFN 9504. La seule modification fut que nous avons fait sécher l'époxy dans 1 sauna de Frank à environ 85°C. Les tubes sont très résistants et résisteront à l'explosion d'écheveaux remontés en attendant les thermiques capricieuses.

J'ai acheté des poutres, des D-Box et des chapeaux de nervures chez Andriukov, et les longerons en carbone sont de Horejsi. Le longeron rond pour le stab a été acheté chez H. Eder à Munich.

Le cône reliant le porte-écheveau et la poutre est fabriqué en balsa de 1mm avec 2 couches de fibre de verre à l'intérieur et à l'extérieur. De plus, huit chapeaux de nervure et un enroulement de fil de kevlar fin sont utilisés pour rendre le cône très résistant et léger - 2,6 g. Le joint est fait en dural.

J'ai fabriqué moi-même l'hélice et le nez. J'aime beaucoup être assis dans le jardin en taillant des pales d'hélice dans du balsa quarter grain de 5 kg / m³. J'essaie de les fabriquer aussi exactement que possible en utilisant toutes sortes de gabarits et d'instruments de mesure. J'ai utilisé le système de pas variable de Stefanchuk pendant quelques années et maintenant ces hélices assurent une bonne traction durant toute la montée.

Les modèles ont un réglage droite/droite avec un volet de dérive à 3 positions et une I.V. de stab à 3 positions. Après 4-5 secondes, le stab "bunte" le modèle en position plané. Cette fonction particulière a prolongé la montée verticale d'1 à 1,5 seconde.

Maintenant, l'étape suivante est d'éviter les dégueulantes...

MARIGNY LE GRAND!

CHAMPAGNE

Sur la piste des outardes

Un ancien aérodrome militaire devenu oasis de nature: c'est le curieux destin de la base de Marigny-le-Grand, en pleine Champagne crayeuse, à 140 kilomètres au sud-est de Paris.



Outarde canepetière



Floraison de gentianes en août.

Jusque dans les années 50, la Champagne pouilleuse offrait un paysage de «savarts», terme local pour désigner des prairies sèches, dédiées à l'élevage du mouton.

Dans cette région pauvre s'étaient installés de nombreux terrains militaires. Avec le développement de l'agriculture intensive, ces espaces clôturés sont devenus des îlots de nature. «Les prairies calcaires intéressent de plus en plus les

scientifiques européens, explique Arnaud Callec, du Conservatoire du patrimoine naturel de Champagne-Ardenne. Non seulement, ce sont des îlots de repos pour de nombreux oiseaux migrateurs, mais encore elles abritent des fleurs rares, comme les orchidées, qui ont besoin de terrains dégagés.»

C'est un agriculteur local, Roger Cré, qui s'intéresse le premier au terrain de Marigny. Abandonnée, la base est envahie de broussailles. Il prend contact avec le Conservatoire du patrimoine naturel qui sensibilise à son tour l'armée de l'air. Une convention est signée entre l'association et les autorités militaires. Une première en France.

Inventorié, débroussaillé, le savart renaît. Il voit aujourd'hui fleurir 31 espèces et sous-es-

pèces d'orchidées sauvages, dont la rarissime ophrys araignée litigieuse, accueille des insectes remarquables, tel l'argus satiné et, surtout, il abrite plus de 90 espèces d'oiseaux comme l'œdicnème criard et l'outarde canepetière. «Ce magnifique oiseau est notre ours régional, conclut Arnaud Callec. Sa population a subi une régression de 90 %, avec des lieux de vie réduits à une peau de chagrin.» Pour favoriser leur retour à Marigny, le conservatoire a aménagé des «plages de chant» où les mâles peuvent parader devant les femelles. □

Fiche pratique

Le 27 août: visite commentée par le conservateur, Gilles Gervasi, qui permettra notamment de découvrir la floraison des gentianes. Contact: Conservatoire du patrimoine naturel de Champagne-Ardenne. Tél.: 24.30.06.20. Participation: 20 F.

A LA DERIVE.....

Vu à un grand concours international deux concurrents voler avec le même appareil.

Pas vu à ces grandes manifestations de vérifications des licences Inter que l'on nous oblige nous Français à prendre.

Vu à un grand concours régional une concurrente voler avec un appareil aux ailes vierges de toute immatriculation et ce, sous le regard d'un chronométreur particulièrement pointilleux sur le règlement....

Vu à un autre concours le père d'un concurrent junior voler avec le modèle du dit junior; après remarque qui lui fut faite il semblerait que ce n'était que pour le régler!!! Revu, à un autre concours, un autre fils voler avec l'appareil d'un autre père.... Avec des résultats moins bons que n'en avait obtenus le père par le passé.

Vu à un championnat de FRANCE un concurrent senior remonter l'écheveau d'un concurrent junior...

Bien vu au dernier championnat de FRANCE un concurrent utiliser le même appareil en caoutchouc senior et en wake, avec l'accord du chef de piste et ce, malgré l'interdiction qui avait été faite à un autre concurrent dans les mêmes disciplines aux championnats de FRANCE à CAEN... Qui a dit qu'un jugement rendu pouvait faire jurisprudence !!!

Pas vu également de représentants de nos OFFICIELS au repas de clôture, difficile de trouver du temps pour les retraités... Et c'est dommage car ils auraient vu, au fond de la salle un wake fait à base de produits alimentaires, maquette échelle 1 avec une hélice qui manifestement manquait de pas: le tout réalisé par ST. MORANDINI modéliste traiteur du VLM.

VOL LIBRE

With excitement I wait for the latest number of your beautiful periodical, which is the best to keep me in touch for Free Flight developments. Perhaps some time I will be an active flyer again.

1996 INTERNATIONAL MINI STICK POSTAL CONTEST

The ST. Louis Thermaleers invite all indoor flyers to take part in the 1996 int. Mini-stick postal Contest to be held over the winter period. The rules for contest will be as follows:

- 1-The contest is open to indoor models that comply with the Living Room mini Stick rules.
- 2-Contest flights are to be made between 1 jan 1996 and 31 mar '96
- 3-Any number of flights can be made at any number of sites.
- 4-All contest flights to be timed by someone other than flyer.
- 5- All contest flights to be recorded on an official Results Form.
- 6- Best single flight time wins, after the flight time has been corrected for different ceiling heights. Ceiling height to be measured as per the FAI, but with a 5 metre diameter circle. The correction factor is 627 divided by (167 plus 46 times the square root of the ceiling height in feet). The time in seconds will be multiplied by this to give the corrected time
- 7-Prizes will be awarded dependent on the number of contestants.
- 8-All Results Forms to be returned no later than 10 april, 1996 to the adress below.
- 9- Entry is free to all contestants
- 10- Results will be sent if a S.A.S.E. is included with the results form

send your results to:
Larry Coslick
4202 Valley Crest Hills Drive
ST. LOUIS Missouri 63128 USA.

MINI STICK MODEL RULES

Monoplan max span 7.0 in - Max wing chord : 2.5 in - stick length 5.0 in Max model length (less prop) : 10.0 in - Stab (tail) area Max = 50 % of wing - Covering : plastic paper NO microfilm - Propeller : wood prop , 7" dia . max Min. weight (0.43 g) 0.015 ounces
FLYING : Steering 4 ten second Steers - Attempt 15 seconds or more - Special rules for very small rooms only (Living Room flying)

INDOOR POSTAL COONTEST RESULTS FORM

CLUB NAME
Date of contest Site name
CEILING HEIGHT.....feet .

Contestant name	Adress	Time in seconds	Timer Initials	Leave blank age (if Jr)

Concours International Postal de MINISTICK

Le club de ST. Luis Thermaleers invite tous les amateurs indoor à participer à la compétition hivernale de Mini Stick (Salon indoor) 1996 .

Selon le règlement suivant :

Ouvert à tous les modèles répondant aux critères Living Room Ministick .

Les vols doivent être effectués entre le 1 er janvier et le 31 mars 96

Lieux et nombre de vols , indifférents .

Tous les vols doivent être chronométrés par quelqu'un d'autre que le concurrent .

Les meilleurs temps sont ceux qui sont retenus après correction apportées selon la hauteur en mètres du lieu .

La remise du nombre des prix dépend du nombre de participants

Tous les résultats doivent être retournés à l'organisateur avant le 10 avril 96

Les résultats devront figurer sur une liste dont exemple ci joint .

A envoyer à

Larry COSLICK
4202 Valley Crest Hills Drive
ST. LOUIS Missouri 63128 USA

Pour les amateurs français il est peut être bon de s'adresser à Jean Francis FRUGOLI - 28 rue Chalusset - 13013 Marseille , qui peut fournir des renseignements supplémentaires .

NOUVELLESMAUVAISES

Nous venons d'apprendre avec consternation les décès de Jim BAGULEY (GB) , suite à une crise cardiaque et ceux de Bob ISAACSON et de son épouse .

JIM BAGULEY (57 ans) était particulièrement bien connu chez nous pour ses participations et ses succès réguliers lors des Journées Internationales du Poitou aussi bien dans les catégories 2 mn que dans le concours inter . En Angleterre il était une des grandes personnalités du vol libre sur tous les fronts et nul doute que sa mort est aussi une perte cruelle pour toute la communauté vol libre anglaise .

S. PAGE 6843

GOTT 417

STATION	0	1.25	2.5	5	7.5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
UPPER	0.65	2.5	3.75	5.05	6.25	7.05	8.15	8.85	9.3	9.15	8.85	7.55	6.25	4.5	2.4	1.2	0
LOWER	0.65	0.05	0.25	0.7	1.1	1.5	2.2	2.55	3.65	3.9	3.65	3.2	2.5	1.7	0.8	0.4	0

COURRIER VOL LIBRE



Je profite de cette occasion pour vous exprimer mon entière satisfaction concernant votre revue, qui sans support publicitaire, continue d'être une mine de renseignements pour les modélistes du monde entier.

J'apprécie également la nouvelle présentation qui résistera mieux, à mon avis, à l'archivage et aux nombreuses manipulations.

CORRESPONDANCE MITTEILUNG CORRESPONDENCE

Bravo pour votre revue et notamment les articles sur le vol d'ombres. J'ai fait cette année des démonstrations de vol d'ombres au Salon de la Porte de Versailles, avec notamment Jacques Delcroix. C'est une discipline qui séduit le grand public.

CORRESPONDANCE MITTEILUNG CORRESPONDENCE

Un trait d'union international pour les mordus d'une même activité, c'est rare. Donc, bravo!

Y. Drouot

S.P. 6842



Bob ISAACSON et son épouse La Vera sont morts dans un accident de la circulation à Bakersfield, sur le chemin d'un concours devant se tenir à Lost Hills (Livotto contest 95) Enseignants tous les deux à Los Angeles ils s'étaient retirés dans la région de Bakersfield non par hasard .

Grand sportif Bob fut de longues années bien connu dans les milieux F1A surtout par la série des modèles " Whsbone " . La disparition du couple Isaacson laissera aussi un grand vide dans le petit monde du Vol Libre US.

FRENCH SELECTION FOR THE EUROPEAN CHAMPIONSHIP '96

at Issoudun, October 7th and 8th.

A weather as you would always wish to have it, sun, pleasant temperatures, very few wind, and top of it all, a large field with broad clearing in all directions without any corn or sunflowers !

So, we had to fly 7 rounds on saturday afternoon and 7 others on sunday morning after 7.15 AM. 18 competitors in F1A, 12

in F1B, and in F1C no need to make any selection, because of only 3 competitors.

On Saturday evening, 50 % of the competitors in each class had flown full. There was one question to ask: what to do if on sunday at 14.00, there would still be fly-offs with such a weather ? To avoid this eventuality, saturday's last flight and sunday's first flight were 4 min 30, taking the supplement in case of equally placed competitors.

But finally, the supplement was not needed.

- F1A : DRAPEAU, J.L.
CROGUENNEC, V.
SCHANDEL, T.
F1B : BARBERIS, D.
CHENEAU, J.C.
TEDESCHI, S.
F1C : BOUTILLIER, B.
IRIBARNE, M.
ROUX, A.

were selected as the french free-flight team '96.

Of course I have been lucky. Lucky to pass just through all fly-offs, lucky not to be out of sight during the last flight, much more lucky to be one second ahead after an incredible calculation of average flight times. But most of all, I have been lucky to have all the time around me a great team, managed by an exceptional team leader. Without them, I couldn't have done anything. I would like to thank them all here with all my heart.

Now to the models. From '89 to '91, I used models derived from the BE 48, which we had got the scale 1:1 plan in Pitesti '86. This plan included a few inaccuracies and some of them were glaring enough to raise suspicion. The author lifted kindly the mystery, so we could start on a solid basis. When I say "we", I mean of course Alain Roux and myself, who had decided to pool all our resources, taking advantage of our complementarities. We had not to wait very long for the results of this cooperation, see Alain's place at Rio Tercero in '89 and mine in Dömsöd in '90.

But the time had come to go over to something else, but keeping the same basis. This was BB 15, built for Sibiu '92, where it flew 2 round of the fly-off, and the BB 17 built for Lost Hills '93, where success was not as big as expected.

The BB 15 has about 2.15 m wingspan and was used in Dömsöd for the 7 flights of the day. The BB 17 has about 2.24 m wingspan and was used for all the fly-offs, due to Alain's insistence.

There's nothing special in my models. The Nelsons are original as the Seelig timers. The prop is a copy, on Ferrero mould, of the Verbitsky '86. Here, there is certainly large progress to make. Maybe the secret is, if there is any, in the extreme care with which I adjust the gliding of the model. Two factors are important: the progressive and symmetrical warping of both wings, and the attentive watching of the model in flight, not to fall in the trap of the "fake adjustment". I discovered this notion in '89 with the BB 12, first of the series of six modern models. The fake adjustment is when the incidence is too important and the model has not enough speed and its tail sinks, hiding the rudder. The you have to force a bit the rudder, and you can think that everything is for the best, but only until the next overspeed. Ask Alain, who did not want to listen to me the first time.

As a conclusion, I could say that unless you are a genius, only teamwork is profitable, but only if you put in common your resources in a small team. We are not many, but ready to help you. Join us and you will see that powerflying is more easy than modern gliders or wakefield. You need the same rigour, never say "it will go like this", not tolerate any imperfection. It's the secret of success.

Bernard Boutillier

**Vol 6 & 7 Here Now!! Lots of
stick & tissue plans / how-to!
Best of the Hangar Pilot Vol
6 & 7 only \$7 ea ppd USA to:**



Dave Linstrum
1109 36th Ave W
Bradenton, FL.

23 Years of Indoor! 34205
**Complete your set: back issues of
Vol 1,2,3 \$20/set Vol 4,5 \$14/set**
These contain plans for the best flying
models by MIAMA's talented designers!

It's NOT just a Calendar !!!

1995 Scale Flyer Calendar contains
14 Planes Worth Modeling, with
building plans for contest winners
including Swiss 1921 Dornier Falke.
Hang in your shop/ build from it!!!
**ON SALE only \$4 ppd or \$3 with any
Best of the Hangar Pilot order above!**
You tried the rest- now get The Best!

Foreign P & H add \$2 / vol for Air Mail UK/Eur.

TO REPORT ABOUT A WORLD CHAMPIONSHIP ISN'T ALWAYS EASY, BECAUSE THE AMOUNT OF DIFFERENT IMPRESSIONS MAKES THAT THE CHOICE BETWEEN SPORTIVE AND OTHER EVENTS ISN'T ALWAYS EASY TO MAKE.

On the other side, for the paying spectator, it is obvious that the general atmosphere and the individual experience in a foreign country take a greater importance in the mind than the competition itself. We can also suppose that for the competitors, others than those who climb on the podium, the situation must be the same after a while.

The author of these lines, it happens exactly the same regarding the World Championship in Dömsöd, Hungary. He will distinguish these two chapters and take subjective judgements, particularly about the "environment".

So, what stays in mind? -Border...
-Sunflowers, corn... -Dust... -Heat...
-Mosquitos... -Stolen car...
-Pheasants... -Potholes... -Decayed cars...
-Straying dogs... and dead ones on the side of the street...
-Old houses and never finished ones...
-No phones or broken ones...
-Irresponsible drivers...
-Crosses on the side of the streets...
-Pretty girls... all this describes also very well the general atmosphere and lifestyle in any undevelopped country in the East or the South.

All these observations could be developed, but we didn't go over there to do this, but more in the viewpoint of a sportive competition of a high level as a world championship should be.

So, when you refer to the world championship-aspect, the personal and collective (team, supporters, competitors) experience brings other words in mind:

- In relation with the everyday life on the field: tent, fresh beer, poor food and in small quantities, accomodation not in

accordance with the promises made and with the amount of money paid in advance. You have to pay for everything, even for a second coffee (water plus black powder) for breakfast. A completely failed closing meal in the cantine of the underground railway of Budapest, and closer to the competition, lack of organisation and of information at all levels.

A "modeller's market alley" where even flags and uniforms of the Red Army are sold. The great modellers don't even sell themselves their stuff anymore, but give it to retailers, who travel through the world in search of any FAI world cup contest.

-In relation with the competition itself:

A beautiful weather with great heat in the middle of the day.

A beautiful field, the "Puzsta", flat and large.

A very high level confrontation with a record number of participating countries and competitors. Unforgettable and giant fly-offs in sunrise and sunset with very tight classifying within only a few seconds (we'll talk about it later).

Unexpected winners in the three classes, an american world champion in F1B, and world champion team in F1C. Frenchman Bernard Boutillier one second ahead of the Chinese Xian Wang and three seconds ahead of Randy Archer, US at the 11 minutes fly-off.

In the eyes of the other competitors, France gave the impression to be a "great nation" of Free Flight: a world champion (B. Boutillier) and a world cup winner (A. Roux) in F1C, a woman team member and youngest competitor (17 years old).

Opening an closing ceremony in an environment adapted to the occasion. Official speeches, translations. Ceremonial opening and closing, a few words by Pierre Chaussebourg (FRA) as president of the jury, satisfaction about the organisation which didn't reflect the whole truth. If officially and publically it is difficult to criticize, it could be possible to remain

DÖNSÖD

silent about it and not to congratulate anyone.

One of the pleasant and very enriching aspects, is the possibility to talk with great and small competitors on the field, during breakfast or around a fresh beer.

Anecdotes and discussions make you go home richer than you came.

A few examples :

- Mike Segrave, Scotsman, Canadian and french artist came by bike ! About 50 or 60 miles a day during three weeks, he slept in forests in the side of the streets.

- We have also heard, that the first world champion in F1C (proxy) has never existed. The country -Great Britain I think- had a model too much for a missing competitor. They invented a name to fly with this "supplement", which won the title. No one could ever get a word or a picture of the world champion, supposedly ill !

- A swiss team-member recognizes, on F1B day elements of wakefield which belonged to late Fritz Gaensli, and which had been stolen to him some fifteen years ago when he was in Hungary, during a breaking in his car.

- V. Feodorov, a leading character in the F1B scene, cannot explain in theory the more than positive climb adjustment of his models. It seems that just practice had leaded to this adjustment.

It is regrettable that a large number of competitors do not honour their country and their sport, presenting themselves during official ceremonies in a dress which is not very suitable, as well as their attitude. It is clear, seen from here, that we are still far away from the "high level" sport...

There's no need to wonder why we are miles away from being recognized as "high level sportsmen".

A lessson to meditate for the future...

KARLSRUHE

SUNRISE KARLSRUHE,
June 11th 1995

It took place from 4.30 AM to 7.30 AM. Breakfast at 8.00, offered by the organizer in the restaurant of the aeroclub.

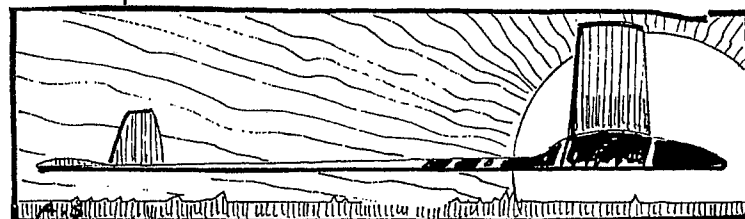
The weather of the week did not make it possible to foresee a SUNRISE as it always should be, because the whole week, rain, wind and coolness, usual for this spring made us fear a bit for the contest, and that's why we had a little apprehension when we stood up at 3 o'clock in the morning to reach the airfield of Forchheim. What a surprise when we arrived : no wind, mild temperature for such a time, ideal conditions for a SUNRISE. The models came down within 250 - 300 yards.

4 minutes were easily reached in the first flights, Stefan Rumpp (GER) bunted over 6 minutes !!! This performance can easily be described as "historical" and it's not everyday you can see such beautiful flights. A few years ago, it was a great performance to fly 3 minutes in the morning, and this time is now doubled, who would have believed it ?

Enormous progress has been achieved during the last years as well in the building of models as in the way to use them. I don't think that people are conscious of this ! Rumpp's performance is maybe a **première in free flight history**, because as I know, no one ever reached these times with a 50 m towline in regular sunrise conditions.

The organizer was fair enough to separate launched and released gliders, but even here, the bunt, which is the next step to launch, isn't taken into account. For the future, a third category is planned.

In F1B, the 5 minutes were also reached, but this is more usual.



6846

WAKEFIELD CUP

Dear Aeromodellers:

I need your help to fund the publication costs for a book on the most important aeromodel event in the World: The history of the Wakefield Contests entitled:
THE WAKEFIELD INTERNATIONAL CUP
1911 To 1995 A History of The Events.

This book fills a critical desire to formally record the history of the event. Much of the information now available is based upon hearsay, word of mouth anecdotes, and very sketchy information written often for aeromodel publications by reluctant volunteers whose bylines often left out: The venue of the contest, date, day, hour, climatic conditions, and the names of the top ten contestants. In my research to compile and format all of the pertinent information that was available, I have attempted to clarify this muddle of misinformation. Basically this is an emotional history (as it should be) of an aeromodel event that is wholly the emotional experiences of those who flew in the Wakefield Event, this is not a Technological Treatise. All of the winning aeromodels and the winning contestant are drawn in an open line style to produce a Unified presentation that is complementary to all of the aeromodels and individuals. Basically the book consists of the following:

160 pages of text and drawings

Format 8.5 x 11 inches

Cover Graphics

Dedication

Poem dedicated to Lord Wakefield of Hythe

Forward

Rules and outline of Rules 1928-1995

List of Winners (corrected) and anecdotes

43 Chapters - one for each Contest 1911-1995 including Graphics of Winning Aeromodel and contestant

List of Team Members throughout the world who flew in more than one Wakefield International Cup Event

Epilogue

Publication date 1996

Research has revealed many facts that time has forgotten; for instance: did you know that the original Wakefield Rules allowed gas powered models of any size weighing up to eleven pounds (?) or that Joe Ernhardt was only 19 years old when he won the Wakefield Cup in 1930 (?) or that Gordon Light is the only proxy Wakefield Cup Winner (?) or that Aarne Elilia's 1949 Winning aeromodel was built in 1939 (?) Do you know that there were three Wakefield Champions in 1953, and that all of their names have never been put onto the Wakefield Cup (?) Wouldn't it be a miracle to find the original Wakefield Cup that has been lost somewhere in Holland since 1914 (?) These and many more facts are detailed in the History of the Wakefield Event, but unless I have your financial help I will not be able to publish this history.

I need the help of all aeromodellers the world over. If you contribute \$40.00 or more towards the publication of the History of the Wakefield International Cup, I will list your name and location in the book and I will send you a first edition signed copy of the book. If ever there was a need to record history it is now, before the end of the Twentieth Century; the Century of the Wright Brothers Flight, and the winning 1911 flight of E. W. Twining with a Canard that won the first Wakefield International Cup.

Sincerely,

Charles Rushing

Charles Rushing N6053

P.O. Box 1030

Sutter Creek, CA 95685

(209) 267-0866

6847

WOL WABE

THEDO ANDRÉ

Micky

A Small Hand Launch Glider

by Thedo André (NL)

Before you start building you have to study the drawing of the model carefully, so that you understand well how the model is constructed. Figure 1 indicates the different parts of the model.

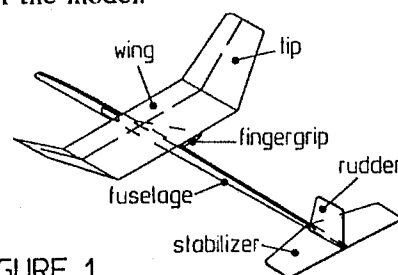


FIGURE 1

Tools needed

- a balsa knife + spare blades (preferably a snap-off knife or a scalpel, not a thick bladed knife like a Stanley)
- round-headed pins
- sandpaper coarse, (no. 240) and fine (no. 400)
- a small block that serves as a sanding tool
- a brush with long soft hairs
- a flat building board of 20x40 cm min. size
- a soft pencil (2B)
- a drawing triangle
- a steel ruler.

Materials needed

- for the wing a sheet of balsa 2,5 mm thick. These sheets are sold in a standard size of 10x100 cm. Such a sheet of 2,5 mm has to weigh between 18 and 25 grams.
- for the stabilizer and rudder a sheet of balsa 1 mm thick which weighs between 10 and 15 gram.
- for the fuselage a sheet of 3 mm hard balsa of between 55 and 75 gram.
- a piece of sheet lead to adjust the centre of gravity
- balsa cement or PVA glue (white wood glue, fast drying type)
- clear dope
- thinner for cleaning the brush.

Cutting the parts

* Draw the shape of the wing on the 2,5 mm balsa sheet: measure 280 mm along the long side of the sheet and set a mark with the pencil. Set marks along the short side at 40 mm and at 65 mm. Position the drawing triangle on the sheet with the 0 at the 280 mm mark (see figure 2).

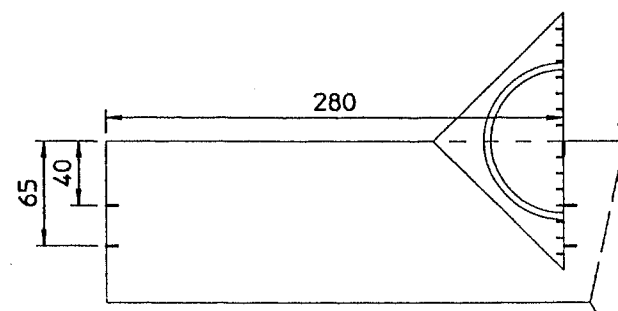


FIGURE 2

Check whether the triangle is positioned exactly perpendicular to the edge of the sheet. Set marks at 40 mm and 65 mm and draw a line along them (from 0 to 65). Connect the 65 mm marks from left to right with a long line. Set marks along the long side of the sheet at 70 mm and 210 mm. Draw a perpendicular line (using the triangle) from these points toward the long line on the other side. The drawing now looks as in fig. 3:

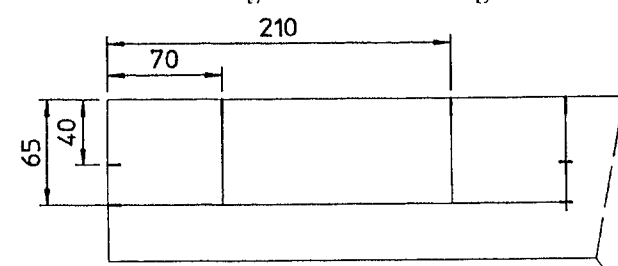


FIGURE 3

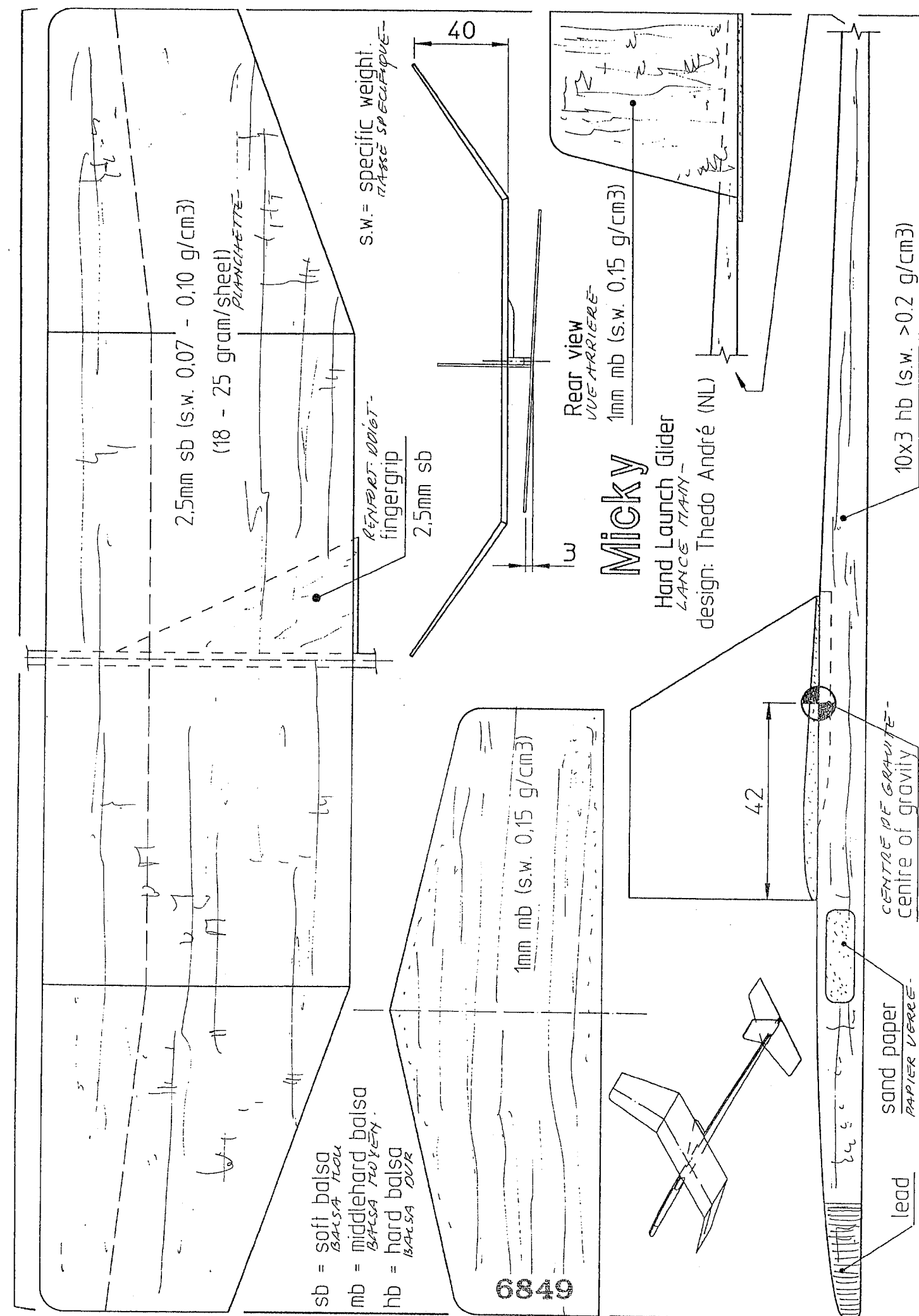
Draw the sloping lines from the 40 mm marks to form the wing tips. The shape of the wing has now been transferred onto the balsa. On the drawing you will also see dotted lines at about 1/3 of the wing chord. You also draw these on the balsa, but with a fine line. We will explain their purpose later.

* Cut the wing, but along the **outside** only. The tips will be cut off after sanding and doping the wing. Do not try to cut through the balsa in a single stroke. Make several cuts, without exerting too much force. First check whether your knife is sufficiently sharp by making some cuts on a piece of scrap balsa. Using a blunt knife is creating rubbish.....

* Cut the stabilizer and rudder from the 1 mm sheet. Note that the grain of the wood is in the right direction (see drawing).

* Cut the fuselage from the 3 mm sheet.

* Cut the finger grip from the remaining 2,5 mm balsa.



Sanding the parts

All parts have to be sanded smoothly. For the first rough sanding we use the no. 240 sandpaper and finish the sanding with no. 400. These two pieces of sandpaper are glued on a small piece of wood (f.i. ply) of about 5x10 cm, no. 240 on one side, no. 400 on the other.

* Smooth the undersides of the wing and both sides of the stabilizer and rudder with the fine sandpaper. The edges of the stabilizer and rudder are all rounded off, except for the underside of the rudder which will be glued onto the stabilizer later.

* Sand the wing section into the top side of the wing. The first part of the wing has a convex shape till about 1/3 of the width and from this highest point the thickness drops off in a straight line till the trailing edge of the wing. The trailing edge will be about 1 mm thick. Do not sand it thinner, it will become too vulnerable. The highest point of thickness of the wing is indicated by the dotted line at 1/3 of the wing chord. With the sanding block we sand the balsa away from this line towards the trailing edge. The sanding block is held tilted backwards. The wing is aligned parallel to the edge of the building board at about 10 mm away from the edge. When sanding the sanding block will eventually hit the edge of the building board before you have sanded away too much of the trailing edge of the wing. This way the trailing edge will never become too thin (figure 4).

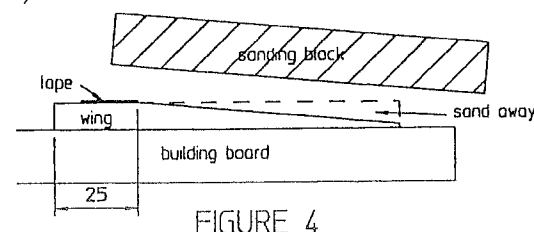


FIGURE 4

When you are satisfied with the shape of the wing give it a last finishing touch with the fine sandpaper.

* Round off the edges of the fuselage, except for the places where the wing and tail surfaces will be attached later on. Study the drawing well: the wing will be on top of the fuselage, the stabilizer on the bottom.

Assembly

Wing, stabilizer and rudder are coated with two layers of dope before assembly of the model. The dope may not be too thick and can be thinned with thinner. Use a soft brush with long hairs to apply the dope. Start with the underside and do the upper side as soon as the underside is touch dry. Pin the part to the building board and leave it to dry further for a couple of hours. This method prevents warpage.

* The tips of the wing have now to be cut off to add the dihedral. Draw the separating lines on the underside of the wing panel and be sure that they are **exactly** perpendicular onto the wing leading edge! Cut the tip panels off along these lines.

The sides of the tip and wing panels have to be sanded into the correct dihedral angle. The panels are placed at the edge of the building board supported at the other end by a block of 20 mm height, which is glued to the building board at 65 mm from the edge (figure 5).

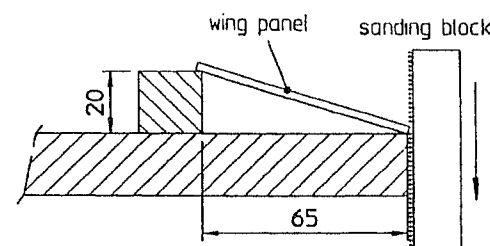


FIGURE 5

By moving the sanding block vertically upwards and downwards we will achieve the correct bevelling of the wing panel. Note that the leading edge of the panel is lined up exactly perpendicular towards the edge of the building board. Do not let the panel slide sideways during sanding. The sides will be rounded and will no longer mate each other. Do not make sideways movements with the sanding block, only vertically! After all dihedral sides are bevelled position the tip panels against the center panel and check the tip dihedral height.

* Apply a thin layer of glue to all sides. Let the glue dry for half a minute. Pin the center panel onto the building board (with plastic foil underneath!). Position a supporting block under each tip to attain the correct tip height: 40 mm. When this set-up is satisfactory put glue to one of the sides, join the panels and pin them to the building board.

* Glue the stabilizer to the underside of the fuselage. When this has dried the rudder is glued on top against the left side of the fuselage.

When all glue joints of wing, stabilizer and rudder have dried thoroughly (after two hours min.), the wing can be glued on top of the fuselage. The fuselage is fixed onto the building board between little blocks of scrap balsa (figure 6). We make two other blocks of 14 mm and 8 mm height which will support the wing (figure 6).

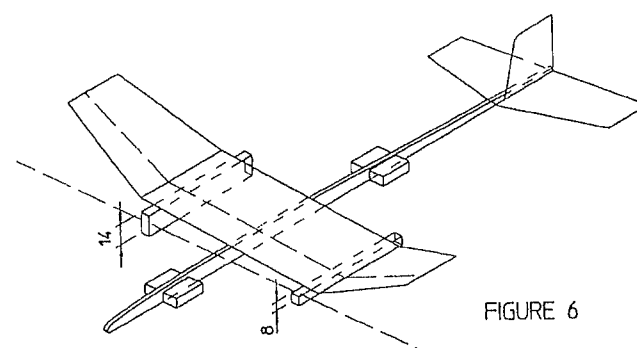


FIGURE 6

This means that the wing will be mounted angled to the left with respect to the stabilizer! Or better: the stabilizer is tilted to the right, left side raised 3 mm seen from behind. This will help the model to make a left turning

glide. It is of greatest importance that the wing is glued very firmly onto the fuselage. Check from straight above that the wing leading edge is aligned exactly perpendicular onto the fuselage. Seen in the flying direction the wing may be directed slightly to the left, but certainly not to the right! We leave the model for a couple of hours to dry thoroughly and then add a couple of extra layers of glue to the wing joint.

* The last part to add is the finger grip. Let it protrude about 1 mm behind the trailing edge of the wing.

Finishing

Finishing the model is now quickly done. Give the entire model a last layer of dope. Do **not** paint the model, it will become unnecessarily too heavy. We now have to balance the model to get the center of gravity in the right place. This is done by attaching a piece of sheet lead to the side of the nose with contact cement or crepe tape. Draw two marks on the bottom of the wing near the fuselage at 42 mm from the leading edge of the wing. Make a supporting jig as in figure 7.

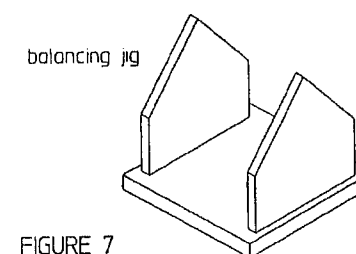


FIGURE 7

Temporarily attach a piece of lead and position the model in the jig supporting it at the marks. The model should stay balanced or lean over forwards a little. If the model falls backwards add some more lead. If it falls forward remove some. You will never get it exactly right, but when you are close with the center of gravity between 40 and 44 mm, it will be alright. Attach the lead firmly so that it cannot shift after a hard landing.

* Glue two small pieces of sandpaper on both sides of the fuselage where your fingers grip the model. This helps you to hold the model firmly when throwing.

* The last thing to do is to write your name, address and phone number somewhere on the model. This helps to get it back when the model flies away in a thermal! Or are we too optimistic about its flying capabilities? We will see, as it is now time to go flying.....

Flying

Our Micky is finished and ready to fly, but that does not mean that it will automatically fly well. It has to be test flown and adjusted to get a proper flight pattern and best performance. Test flying is done in three steps:

1. **gently throwing:** to adjust glide trim,
2. **throwing slightly harder:** to adjust glide turn,
3. **throwing at full force:** to adjust the climb.

Step 1: to adjust glide trim. Choose a large field of several hundred metres with a soft surface like a mea-

dow or heath. At these first test flights there may be hardly any wind. Wind causes turbulence and this makes it hard to interpret your test flights correctly. We begin with a hand launch. Hold the model under the wing between thumb and forefinger, just in front of the center of gravity (see figure 8).

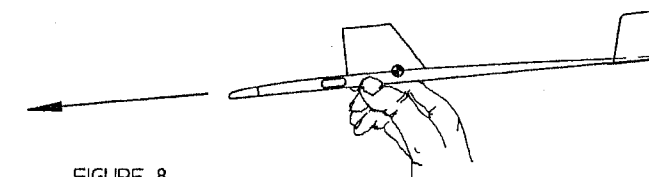
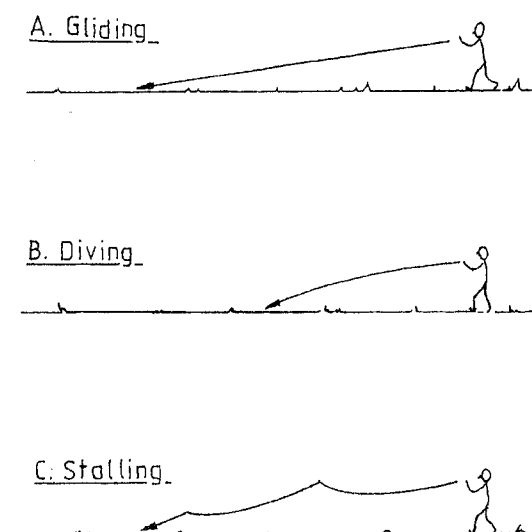


FIGURE 8

The nose is pointed slightly **downwards** (do not point it upwards!) and the model is launched forwards with a gentle throw. We aim it at a point about 10 metres in front of us and always against the wind. Several things can happen (see figure 9):



A. The model flies perfectly straight and lands at about 10 metres before us. Continue with Step 2.

B. The model dives and hits the ground a short distance before us. We may have thrown it too slowly. Try again somewhat faster. If the same thing happens again the cause must be sought in the airplane. Carefully bend the rear of the stabilizer upwards. It helps to moisten the wood by breathing on it. The bend will stay better. When the model still dives even when we have bent the tail quite much upwards then some lead has to be removed from the nose. Before removing even more lead try bending the tail to see if further improvement can be achieved. Continue this process until the pattern is as in case A. If too much lead has been removed the model will glide slower and tend to wander about more. It is better to have somewhat too much lead on the nose.

C. The model begins to climb, loses speed, stops and tumbles over, diving straight into the ground. If the model had been launched from great height it would

have performed an undulating pattern. We call this "stalling". We might have launched the model with the nose too much upwards. A glider can never do this: it will loose speed till the wing no longer supports the model causing it to turn over and dive. Try again in the correct direction and with the right speed. If you throw too fast the model will also climb and the same "stalling" will happen. Try several times till you have got the right launch speed. If the model still stalls bend the rear of the stabilizer downwards. When this does not help sufficiently add a little lead. Try again, but before you add even more lead first try again if bending the tail downwards will help.

Step 2: adjusting the glide turn. At Step 1 you could have seen whether the model has a tendency to turn. It should be a not too tight turn to the left. We will now throw the model harder in a direction such that it will smoothly go into a left turn. So: point it left from the prevailing wind direction, nose slightly upwards and banked to the left about 40° (see figure 10).

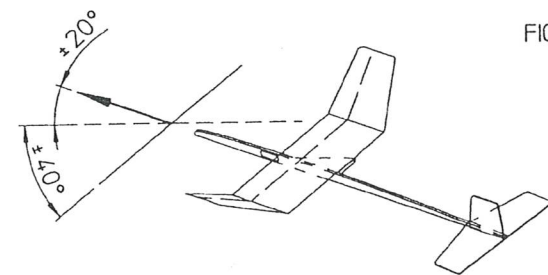


FIGURE 10

We hold the model between thumb and forefinger in the same way as before. When throwing we have to make a long continuous, smooth movement of our arm, pointing after the model in the same direction as we launched it. If you let your arm or hand move downwards or left at the end of the throw in an uncontrolled manner, you will disturb the launch direction at the very last moment and spoil it completely. With some practice you should achieve a pattern where the model climbs a few metres and gently rolls into a left turn at the highest point. Watch carefully to note any signs of diving or stalling and adjust by bending the rear of the stabilizer.

If the model turns to the right we have to re-check the model. Maybe the rudder is bent to the right. Or the right wing is heavier than the left wing. Is the stabilizer tilted sufficiently to the right? Has the wing warped? When the model is built accurately to the plan it should fly to the left. The turn can be tightened by increasing the tail tilt. This is done by twisting the fuselage between wing and tail. Do this while moistening the wood. This will ease the twisting and the twist will stay better. If this does not help sufficiently the rudder has to be bent to the left slightly. Do not overdo this, you will get trouble later on with the climb. You can also make the left wing tip a little heavier with a small piece of lead.

When the turn is about right we start throwing a bit

faster. We hold the model in a different manner. The right index finger is placed against the fingerrip. The fuselage is held between thumb and middlefinger with the fingers placed far forward so that there is considerable stress between the fore and aft fingers (figure 11).

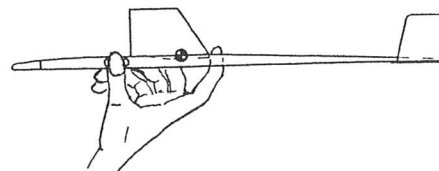


FIGURE 11

We throw the model in the same direction as before left of the wind, nose slightly upwards and banked to the left. We can now throw a little harder and get more height. It will be more difficult and you may not get it right. Do not try too much, it is just an exercise for the next step:

Step 3: adjusting the climb. We hold the model as we have just described. This time the model is deliberately thrown to the right. The model is banked to the right quite much, at least 60°. We throw to the right of the wind and about 30° upwards. Throw really hard, but remember to point after the model. This way of throwing involves your whole body: place your right foot somewhat to the rear, bend backwards, hold the model far to the aft, almost at ground level and throw it with a long hard but smooth launch in the right direction. It requires lots and lots of practice before you master this technique completely. It is more difficult than javelin throwing! It helps to take a few seconds before every launch for concentration and make a few steps as a run-up. Do not try a long run-up at this moment, that will make it far too difficult!

At your first launches you will probably not have managed to launch the model in the right direction and with sufficient speed. The model may have gone all over the sky! Hard to draw any conclusions about its trim. But when your launch was about correct three things can happen:

1. The model climbs upwards in a long stretched spiral and after a half turn ends up horizontally. That's how it should be! It will smoothly continue in a left turn. Often the model will end up with the nose high, causing a stall and subsequent dive and afters a few stalls it will settle in a proper glide. This stall at the end of the climb can be prevented by throwing a little faster and with more bank to the right.

2. The model turns left in a wide turn and then dives in. Or it goes straight up and stalls very heavily. Try again by throwing to the right with much more bank and less upwards. If this does not help the rudder is probably bent too much to the left. If the model clearly rolls to the left about the fuselage axis than the wing is warped.

3. The model goes too much to the right. This does not happen very often. Try throwing with less bank. The rudder might be bent too much to the right, but it is



FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

93, BOULEVARD DU MONT-PARNASSE - 75006 PARIS - FRANCE
Tél. 33 (1) 49 54 38 92 Telex FAINTER 201 327 F Fax 33 (1) 49 54 38 88

WORLD AIR GAMES LOGO CONTEST OFFICIAL ENTRY FORM

The Fédération Aéronautique Internationale (FAI) is holding an Open International Competition for an original logo design for the FAI World Air Games. This logo will be used for each set of games held every four years starting in 1997.

PRIZES WILL BE AWARDED TO THE FIRST THREE PLACES.

FIRST PLACE	Free Trip for Two to the 1997 World Air Games in Turkey	(See Below)
SECOND PLACE	US \$ 200	
THIRD PLACE	US \$ 100	

The entries must be signed and submitted to FAI at the above address, no later than
1 February 1996.

RULES

- The Logo entries must convey the essential spirit of flight and air sport.
- The air sport disciplines include:

Balloons & Airships	General Aviation Aeroplanes	Gliders	Spacecraft
Model Aeroplanes	Aerobatic Aeroplanes	Rotorcraft	
Hang Gliders & Paragliders	Parachuting	Microlights	
- An entrant may send any number of entries.
- A certificate certifying that the entry is the original work of the entrant MUST accompany the entry.
- The Prize Winners and other entrants will agree to the use of their Logo Design for any publicity or reproduction, commercial or otherwise, that FAI deems necessary, at the expense of FAI.
- The entry/entries, once submitted, become the property of FAI and will not be returned.
- The Prize Winners will be announced at the June, 1996 FAI Council Meeting in Paris.
- The decision of the Panel of Judges will be final and neither the FAI, nor any one associated with FAI, will enter into any discussion or correspondence.
- Proof of mailing will not be accepted as proof of delivery and neither the FAI, nor the judges will accept responsibility in the event an entry is not received.

FIRST PLACE PRIZE - The Prize for first place, offered by the Turkish Aeronautical Association, includes (for two people):

- 1) Round Trip Air Fare from your nearest Turkish Airlines gateway city to Turkey
- 2) Transportation within Turkey
- 3) Room and Board for one week
- 4) Escorted excursions to various air sport competitions

The Prize for First Place does not include transportation from your home to the nearest Turkish Airlines gateway city.

By signing the entry form, the entrants agree to give free use of the copyright on the Logo Designs submitted to FAI for its unlimited use, and the entrants certify that the submitted logo designs are the original work of the entrant. Unsigned entries will not be accepted.

PLEASE CLEARLY PRINT OR TYPE THE FOLLOWING:

NAME: _____

ADDRESS: _____

POSTCODE: _____ COUNTRY: _____

Telephone Number: _____ Fax Number (if any): _____

By signing this entry form, I have clearly understood the above mentioned rules and hereby abide by them.

Signature: _____

SIÈGE SOCIAL : 6, Rue Galilée - 75782 PARIS CEDEX 16
Association régie par la loi du 1^{er} Juillet 1901

VOL LIBRE

CAMBRAI
1995



6854

- Photo - A. SENANDER -