



photo. A. SCHANDÉ -

"Hilt" Jil

INTERNATIONAL

181

308

11051

## BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL  
16 CHEMIN DE BEULENWOERTH  
67000 STRASBOURG  
FRANCE  
TEL + FAX -- 03 88 31 30 25  
E mail : andre-schandel@wanadoo.fr

Publication fondée en 1977 par A. Schandel . paraît tous les deux mois .

Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 40 .

Tous les paiements au nom de A. Schandel .

Comptes ( Poste ) CCP 1 190 08 S Strasbourg France  
Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deutsche Bank Kehl ( Germany ) 664 700 24 - 0869727

USA + CANADA : Peter BROCKS  
9013 East Paradise dr.  
SCOTTSDALE AZ 85260 6888 USA  
E mail : brocksarizona@cox.net

## GALERIE DES PORTRAITS

### LOUISE MATHERAT



11052

## SOMMAIRE

- 11051- Image VOL LIBRE -L. Thevenon
- 11052- Vol libre Louise Matherat
- 11053- Sommaire - Edito
- 11054-55 F1A M. Kosonoznkin
- 11056-57- F1C John Bailey .
- 11058-59- Retour sur EURO CHALLENGE 2006 -2007
- 11060- Flash back EuroChallenge
- 1106162-63-64- Indoor HLG SWEEP UP " Stan Buddenbohm
- 11065-66-67- 68- Brownie CO2 RC Rainer GAGGL .
- 11069- Astuces J. Wantzenriether
- 11070- CH RETRO . J. Wantzenriether .
- 11071- 7273-74-75  
Coupe d' Hiver Viabon 2008  
Michel PICOL F. Nikitenko .
- 11076-77-78-79  
23 èm' CH M. Bayet . J.P. DI RIENZO .
- 11080-81- F1A MONIKA des années 60 -
- 11083- POITOU 2008 .
- 11083 Envoyer son lancé-main ...facile  
Don DeLoach .
- 11084- HLG NIFKIN Bob ROMASH
- 11085- 86- Coppa Italia 2 F1G  
J.F. Frugoli .
- 11087-88- Premier Avril ...futuriste  
Anselmo ZERI
- 11089-90-9192 - AMERICA CUP  
2007 NNFS .
- 11093-94-95- Trois noix , pour modéliste  
VOI Libre Veronika SALZER .
- 11096- Divers
- 11097- Gregorio IACOBELLI .....
- 11098-99-CLIPED WING PIPER J-3  
CUB
- 11100- Image VOL LIBRE
- 11101- CH RETRO - J. Wantzenriether
- 11102-0304-05- Il y a 40 ans .... du côté  
de Grenoble ...
- 11106- F. Rapin .....
- 11107- VEZEDE G.P.Bes .
- 11108- Philatélie .....
- 11109- Courrier des lecteurs .
- 11110-Image Vol Libre

## EDITO

Il n'est pas toujours facile d'écrire , en introduction , d'un numéro Vol Libre , et je suppose que d'autres rédacteurs font la même expérience , en regard d'évènements qui nous touchent de près ou de loin .

Ces derniers temps des catastrophes naturelles ne manquent pas dans presque toutes les régions du monde , touchant des milliers et des milliers de personnes . Toutes ces catastrophes ont bien évidemment des aboutissements personnels douloureux .

L'individu , la famille , les amis sont accablés par la souffrance , lorsqu'une triste nouvelle nous parvient des rangs de notre petit monde de modélisme Vol Libre . Ainsi le décès , inattendu de François RAPIN nous a tous surpris et attristés ..

En ce qui concerne cette édition , plus précisément , nous avons en première page , un modéliste suspendu dans le vide ( L. Thevenon ) dans une vallée suisse lors de l'Eurofly 2007 , pour assurer en corde de rappel , la récupération du modèle de Serge Tedeschi , perché dans la cime d'un arbre , au bord de la rivière .....

Une partie importante est consacrée , à la Coupe d'Hiver Maurice Bayet - VIABON - Ceci avec deux points de vue différents , par des auteurs différents . Textes et photos de M. Picol et de F. Nikitenko sont comme d'habitude quasiment professionnels .

Une autre partie est destinée aux " lancé- main " qui comme on peut bien le deviner ne viennent pas chez nous ..

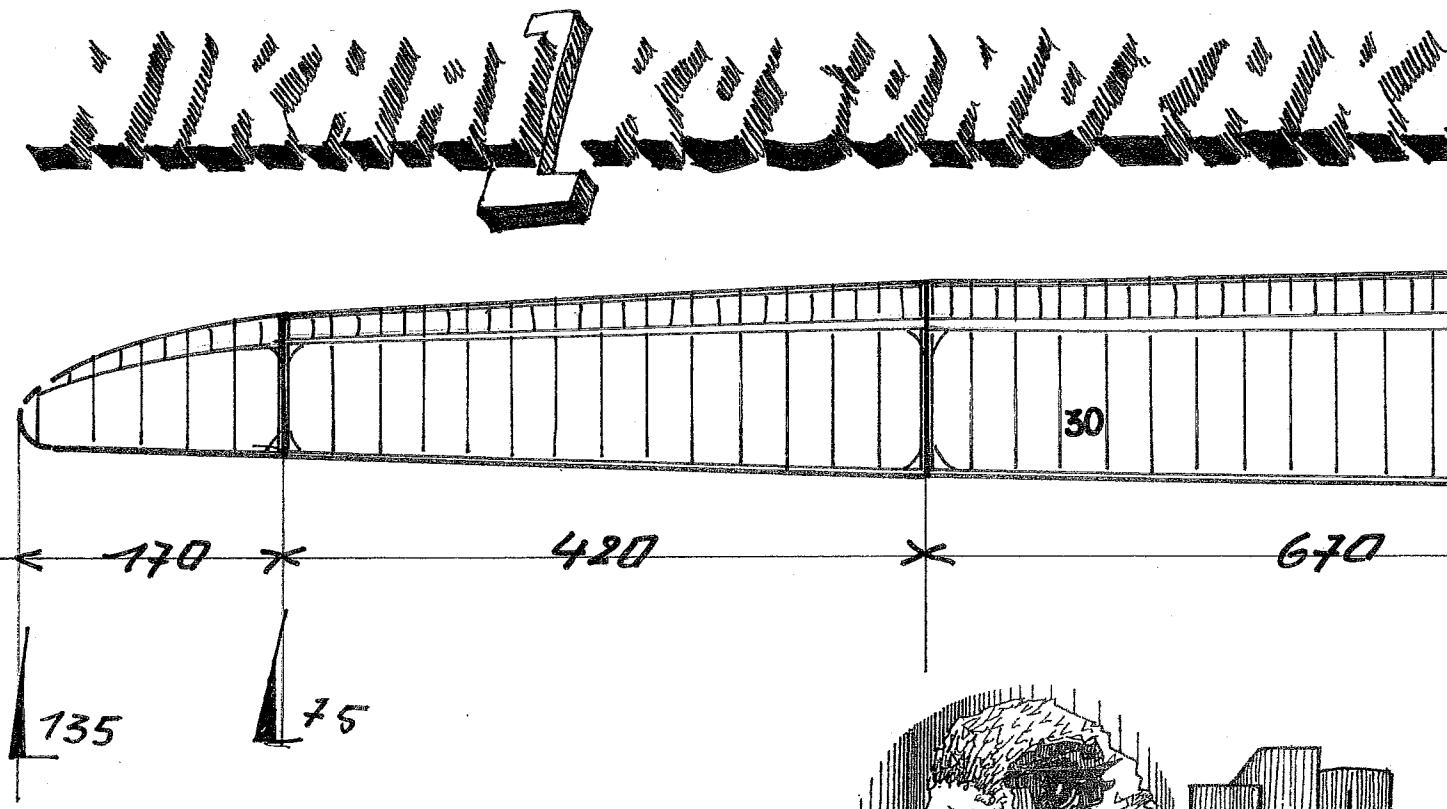
Un rappel sur le passé dans différentes catégories figure aussi dans les pages .

Plus philosophique est une réflexion d'Anselmo ZERI , le jour du

SUITE P. 11067

VOL LIBRE

11053



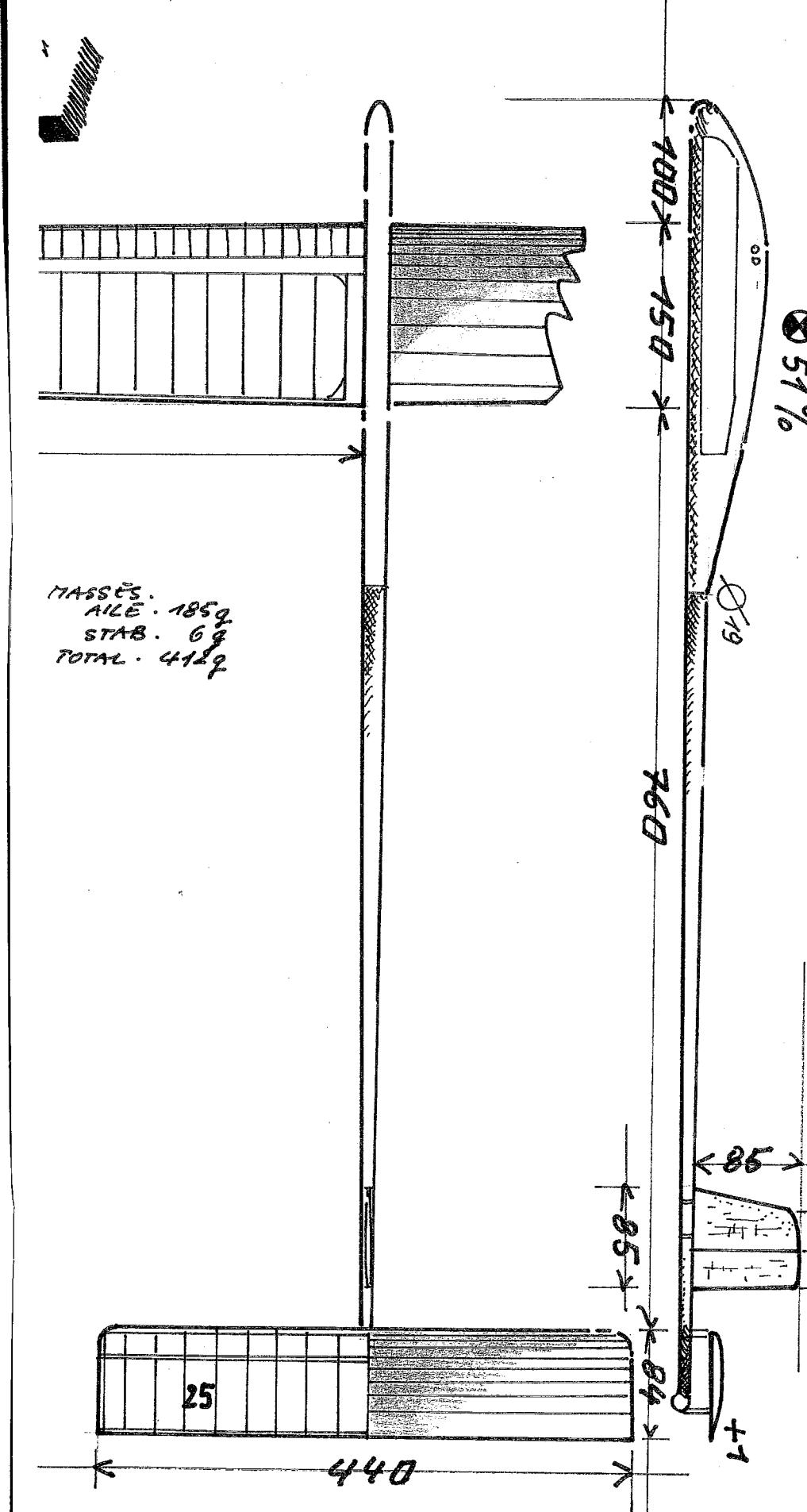
VILLAGES - VOL A DROITE -  
 - GAUCHE - PANNEAU CENTRAL - 0,3 mm  
 " INTERN. - 2,5 mm  
 " EXT. - 1,5 mm  
 - DROITE - PANNEAU CENTRAL - 0,3 mm  
 " INTERN. - 2,0 mm  
 " EXT. - 1,5 mm .

The diagram illustrates the sequential assembly of a composite aircraft wing structure, starting from the raw materials and progressing through four stages of construction:

- Stage 1:** Shows the raw materials: Carbon tubes Ø5,0, Balsa, and TEHM carbon 1,5 x 0,6mm.
- Stage 2:** The Carbon tubes are attached to the Balsa core, and TEHM carbon 1,5 x 0,6mm is applied to the top and bottom surfaces.
- Stage 3:** Vertical middle balsa 2 to 1,5x0,6mm HM carbon is added to the top and bottom, along with D-box HM carbon C-93g/m<sup>2</sup> of 45°.
- Stage 4:** The completed wing structure is shown with internal bracing: Balsa, D-box HM carbon C-93g/m<sup>2</sup> of 45°, Carbon tubes Ø5,0, TEHM carbon 2,5 to 2x0,7mm, Vertical middle balsa 2 to 1,5x0,6mm HM carbon, Ribs 1,5mm hard balsa 0,2mm HM carbon, TEHM carbon 3,5 to 2,5x0,7mm, Noseribs 1,0mm middle balsa, Vertical middle balsa 3 to 1,5x0,6mm HM carbon, Ribs 1,5mm hard balsa 0,2mm HM carbon, TEHM carbon 3,5x0,1mm, Carbon+epoxy, Kevlar line Ø0,1mm, and a D-box with Linear HM carbon 2x0,08mm of 45°.

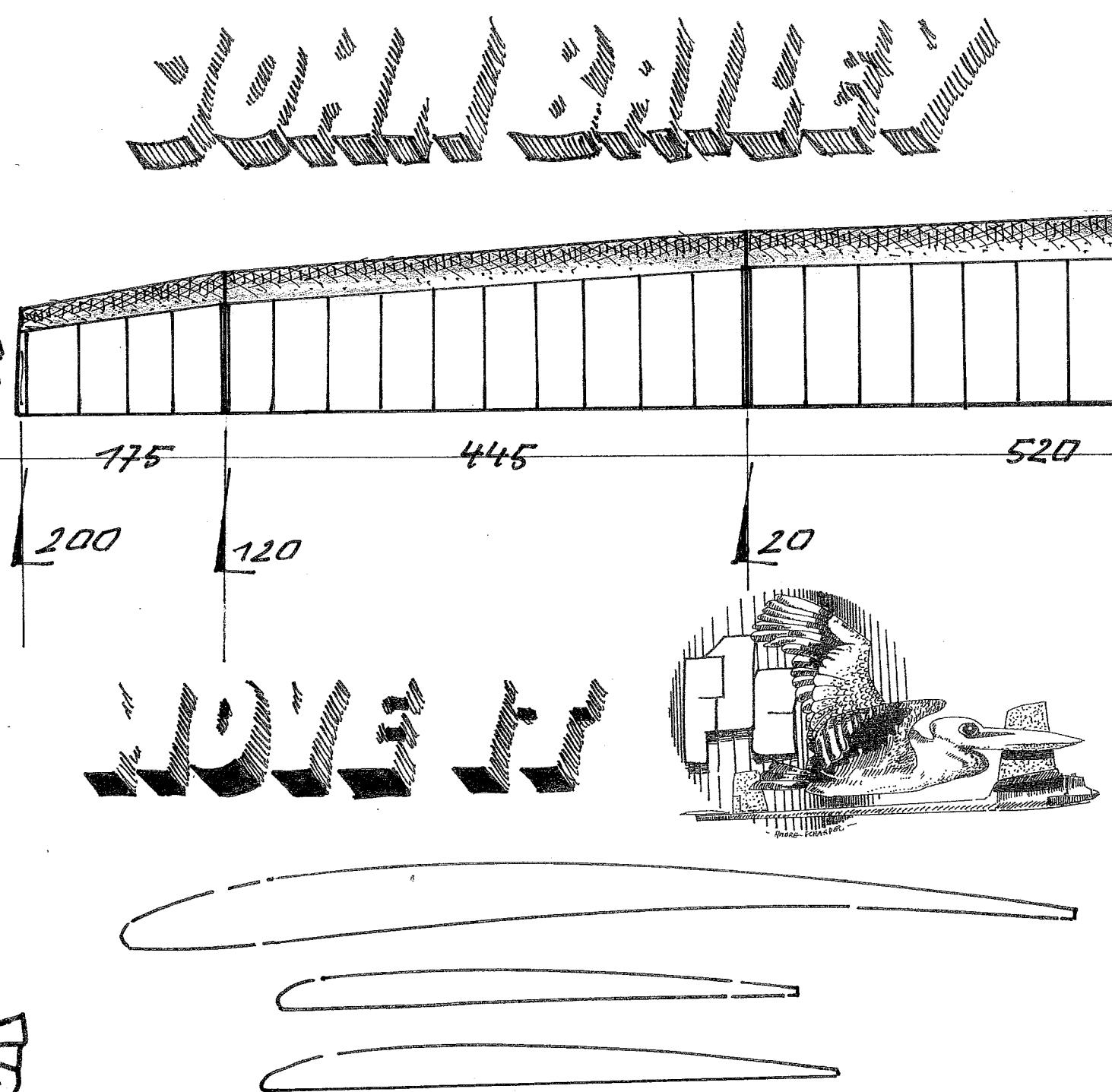
DESIGNS A. SCHMIDT

11054



# SKYFLEET

11055

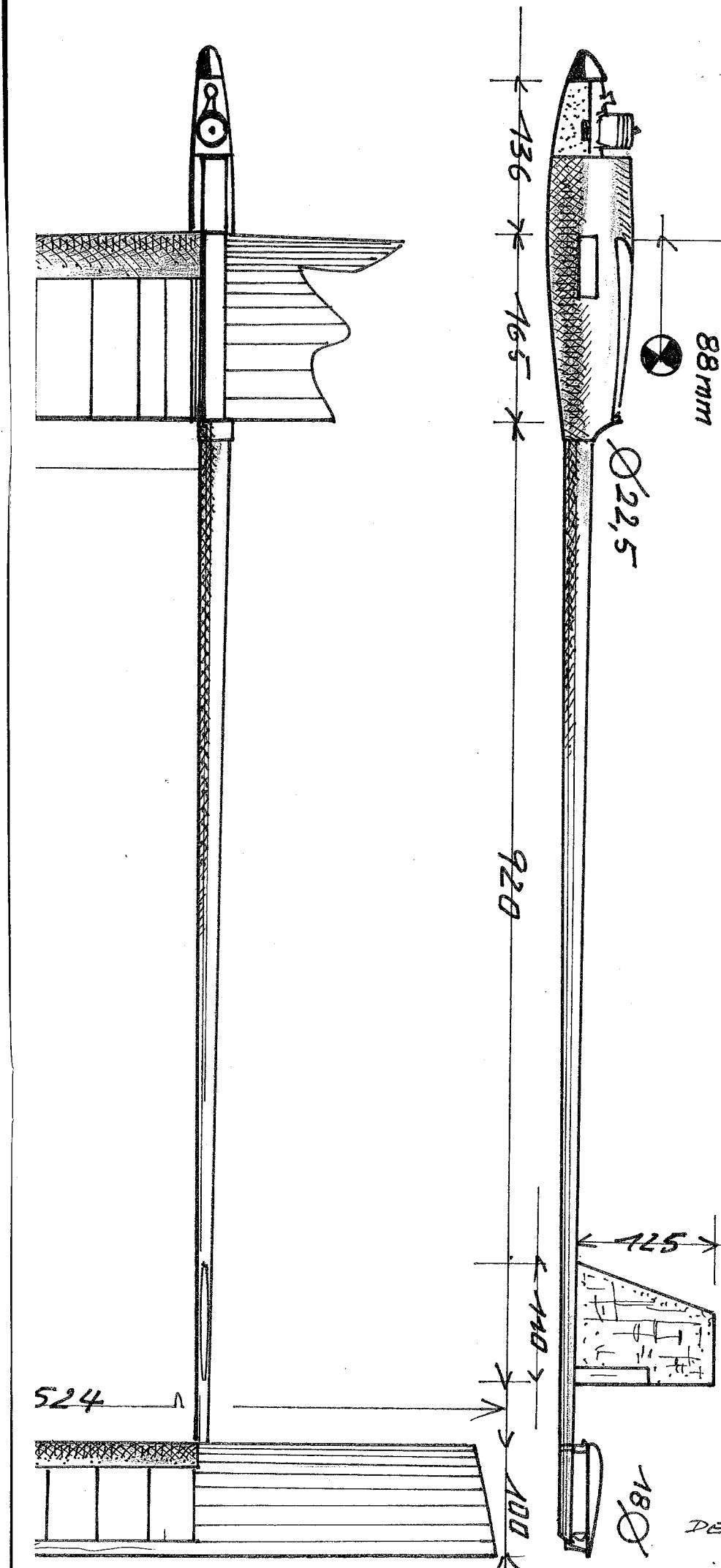


- PARTIE AVANT FUSELAGE: MOULÉE CARBONÉ  
 - PONTRE: CARBONÉ MÉTAL.  
 - AILE: 200g + 0,08 UNI CARBONÉ RIBLESS - D. BOX  
 - RECOUVREMENT: 1 COREX.  
 - STABILISATEUR: CARBONÉ D. BOX  
 - DERIVE: BALSA - SPRUCE (SAUMONS)  
 - MASSES:

AVANT 400  
 PONTRET 76  
 AILE 210  
 CLEFS 30  
 STAB 17  
 TOTAL 733g.

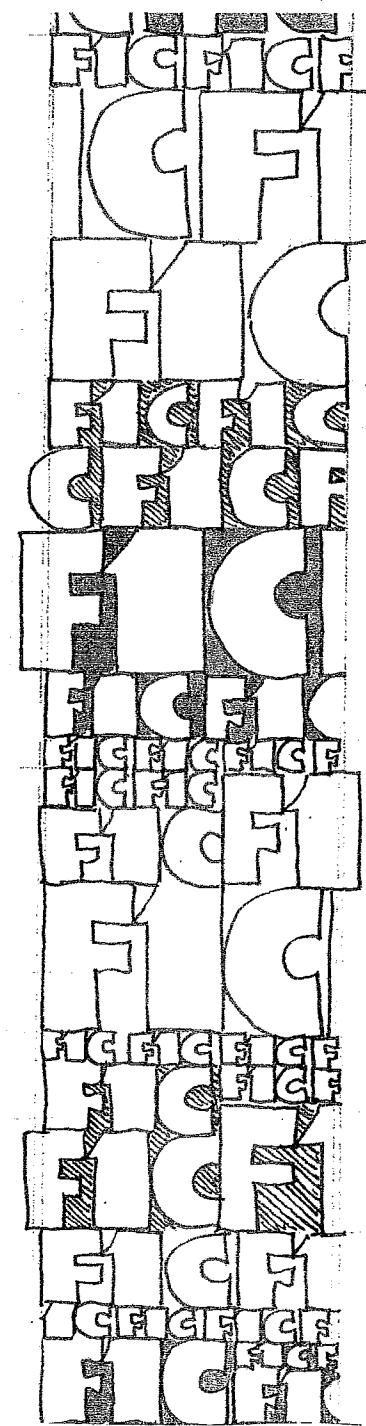
EVERYTHING IS HOME MADE!  
 EXCEPT FOR THE ENGINE TIMER,  
 PROP HUB AND BUNT MECHANISM.

D'APRÈS F.F.N. - ECHÉANCES 1/1 ET 1/5 - 11056



11057

DESSINS A. SCHANDER.



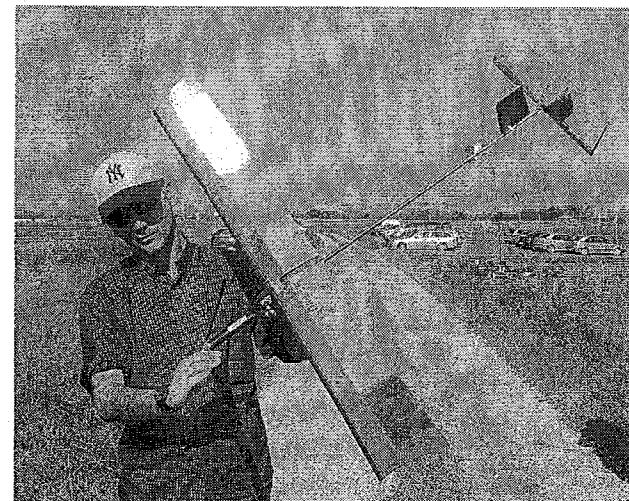
\* LES CONSTRUCTEURS VOL  
 LIBRE ANGLAIS SONT  
 PARMI CEUX QUI PER-  
 SISTENT ENCORE A  
 VOULU CONSTRUIRE  
 LEURS MODÈLES EUX-  
 MÊMES MÊME DANS  
 LES CATÉGORIES "H.T."  
 ILS ONT DONC FAIT  
 LE CHOIX DIFFICILE  
 DE REFUSER LE  
 "READY TO FLY".  
 JOHN BAILEY NE  
 FAIT POUR PAS EXÉC-  
 TION A CETTE RÈGLE  
 AVEC SON "MOUVET".

# Euro Challenge F1G Coupe d'Hiver

## Retour sur la 1<sup>ère</sup> Edition 2006/2007

La catégorie F1G ou Coupe d'Hiver occupe une place importante sur la scène du vol libre. Née en France, comme une alternative à son aînée la catégorie Wakefield, elle intéressa très vite de nombreux compétiteurs. C'est ainsi que de grands concours furent organisés, comme la Coupe Maurice Bayet en région parisienne. Puis la catégorie connut un passage à vide durant les années 1980/90, peut-être parce que les aéromodélistes étaient plus intéressés par d'autres catégories, plus importantes au niveau international. Même les championnats d'Italie F1G, qui comptaient de nombreuses rencontres, ne furent plus organisés.

Depuis quelque temps, peut-être en raison du caractère élitaire de la catégorie F1B et du problème des terrains de vol, les modèles Coupe d'Hiver ont trouvé un nouvel essor au niveau européen, avec un nombre accru de modélistes intéressés, certains d'entre eux venant des autres catégories, d'autres même étant de nouveaux venus. Les championnats d'Italie F1G ont également été reconduits, groupés avec les catégories F1H et F1J, et beaucoup de concours sont de nouveau organisés dans toute l'Europe, souvent dans le cadre d'événements de type Coupe du Monde, ou comme la fameuse Coupe Bayet. En dépit de cette importance retrouvée, et même si la catégorie est reconnue par la FAI, il n'existe pas de championnat européen ou mondial. Tout bien considéré, c'est mieux ainsi, afin d'éviter la prépondérance du caractère sport de compétition et la standardisation des modèles.



Alessandro Manoni (4<sup>ème</sup> E-C 06/07) - Coupe Fea, Crivelle, Oct. 2005

Pourtant, il y avait le besoin de créer une telle reconnaissance, au moins au niveau européen, pour ceux qui participent avec enthousiasme à ces compétitions. Ainsi, il y a quelques années, le "Challenge Europe" avait été organisé par le patron du magazine Vol Libre, André Schandel, sous la forme d'un prix à décerner à celui qui, sur la base du classement dans les concours les plus importants, aurait obtenu le meilleur score au cours de la saison 1995/1996, sur quatre concours. Même s'il n'y eut pas de cérémonial de proclamation, le résultat fut publié dans le N° 117 de Vol Libre, et le britannique David Greaves en fut le vainqueur. Nous ne savons pas si, au final, il a reçu, ou non, le prix.

Au cours des années suivantes, alors même que l'intérêt pour la catégorie et le nombre de concours augmentaient, l'idée n'a plus été reprise.

11058



Jean-Luc Bodin (2<sup>ème</sup> E-C 06/07) - Crivelle, Octobre 2006

Aussi, le club AGO de Turin, sous l'égide de la Fédération Italienne de Vol Libre (FAVLI), a pensé en reconduire l'idée pour la saison 2006/2007. Sous un nom un peu différent (Euro Challenge), mais suivant le même concept : à savoir une liste de concours reconnus (au nombre de dix) et un score calculé sur la base du nombre de participants dans chaque événement. Les cinq meilleurs scores entre les dix possibles étant pris en compte, ceci afin de ne pas désavantager ceux qui ne pourraient participer à toutes les rencontres. Tout cela en gardant clairement à l'esprit que cet Euro Challenge ne représenterait rien d'autre qu'une sorte de reconnaissance parmi les passionnés de la catégorie F1G, sans intention de se substituer à un événement officiel FAI. En considérant également le besoin de préserver les différentes particularités de chacune des rencontres (nombre et durée des vols, nombre de modèles ...) afin d'éviter d'imposer une règle commune à leurs organisateurs, et préserver ainsi leur tradition et leur renommée.

Le résultat a reflété en tout cas les valeurs sur le terrain et consacré sûrement le modéliste le plus motivé et le plus régulier. Helmut Werfl a été aussi celui qui a participé au plus grand nombre de concours et y a obtenu les meilleurs classements.



Louïs Dupuis (5<sup>ème</sup> E-C 06/07) - Coupe Fea, Crivelle, Oct. 2006

Mais le résultat n'a pas été sûr jusqu'à la fin et, jusqu'aux derniers concours, il y avait pratiquement une petite possibilité pour ses poursuivants de le rattraper, lui qui était considéré depuis le début comme le probable leader. Ce fut ainsi une édition majeure compte tenu du nombre de concurrents en augmentation dans chacun des concours, confirmant ainsi ce qui était un des souhaits à la base de cette initiative. Comme prévu, la remise des prix a eu lieu la veille de la Coupe Guido Fea 2007 à Castelnuovo Don Bosco (près de Turin) lorsque le trophée fut remis à Helmut Werfl. Bien que ce n'était pas prévu a priori, deux plaques souvenir ont été aussi décernées à Jean-Luc Bodin (second) et Michel Picol (troisième) qui ont également obtenu des résultats remarquables.

Compte tenu du succès rencontré, et même si c'est avec

un peu de retard, le club AGO de Turin a décidé de reconduire l'Euro Challenge pour la saison 2007/2008, avec pratiquement les mêmes modalités. La nouvelle saison a donc déjà commencé avec la Coupe Fea 2007 en Octobre où, cette fois, trois Italiens étaient sur le podium ; donc la lutte (pour les premières places) va devenir très intéressante. Pour l'avenir, la proposition est que l'organisation de l'Euro Challenge, et également la remise des prix, soient prises en compte chaque fois par un club différent. C'est sûrement une bonne idée, avec juste la nécessité d'avoir en final la cérémonie de remise des trophées en Octobre (avant la Coupe Fea suivante), afin d'éviter un changement du calendrier. Donc, les candidatures d'autres clubs italiens et étrangers sont ouvertes.

Alessandro Manoni

### Commentaires

D'abord, je voudrais m'excuser auprès d'Alessandro Manoni qui m'avait adressé ce texte en anglais en Novembre 2007. Le temps a passé, et j'ai beaucoup tardé à en faire la traduction et la mise en page. Le texte en anglais d'Alessandro reprend l'essentiel de son article original écrit en italien, publié dans la revue "Volo Libero" N° 4 (Octobre 2007). J'ai essayé d'en assurer une traduction, sinon littérale, du moins dans l'esprit.

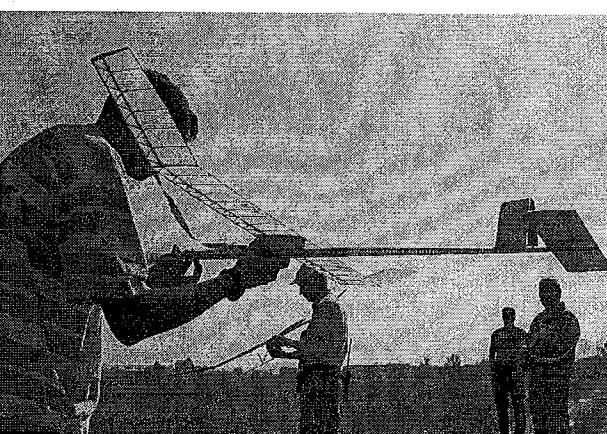
On ne peut que saluer encore l'heureuse initiative de nos amis modélistes italiens, qui ont su animer ce nouveau Challenge et lui donner d'emblée une dimension européenne. Certes, les clubs organisateurs d'événements F1G majeurs ne sont plus à l'échelle nationale, et seuls des clubs italiens, français et anglais ont été intéressés par cette première édition. Gageons que d'autres clubs s'impliqueront dans l'avenir.

Les résultats complets de la saison 2006/2007 ont été publiés dans Vol Libre N° 178 (Déc. 2007) - page 10872. Ce sont 209 fiches concurrents qui ont été ouvertes au cours de ces 10 concours. Si on se réfère au classement final : 58 compétiteurs ont marqué des points, dont 13 italiens, 29 français, 15 anglais, 1 allemand (Helmut). Les niveaux de participation, par nationalités, sont assez logiques, puisque 3 concours avaient lieu en Italie, 6 en France, et 1 en Angleterre (mais nos voisins anglais n'hésitent pas à traverser la Manche pour venir concourir à Viabon, Beauvoir et Moncontour). Helmut Werfl a réussi l'exploit de terminer 5 fois sur le podium dans les 7 concours auxquels il a participé. Ce qui n'enlève rien au mérite de tous les autres concurrents, puisqu'un seul point acquis signifie que le concurrent était dans la première moitié du tableau de classement. Quelques spécialistes de la catégorie, tels Mario Rocca, Bernard Michaud, Jean-Francis Frugoli, Franco Brumat, n'ont pu participer qu'à 3, 2, voire 1 seul concours. Ainsi, la 1<sup>ère</sup> place (14 points) de Mario Rocca à Crivelle, comme la 1<sup>ère</sup> place (18 points) de Bernard Michaud à Moncontour, ne leur ont pas permis d'atteindre le podium, mais de se situer très sûrement dans le top 10. Deux juniors figurent au classement : Adam Billam (GBR) 1<sup>°</sup> à Beauvoir (19 concurrents), et Nicolas Charpentier (UAO-VLCM) qui a eu l'immense mérite de concourir lors de la Coupe Maurice Bayet 2007 malgré les conditions tempétueuses devant lesquelles presque tous les seniors avaient baissé les bras. Bravo les garçons !

MP

### Remarques de Jean Wantzenriether

- La Coupe d'Hiver ne vient pas des déçus du Wakefield, mais de la volonté de Maurice Bayet (directeur du MRA à l'époque) de tester les possibilités de concours en hiver (fin Février). A une époque où les matériaux (caoutchouc, balsa, ...) étaient rares. Le succès a été quasi immédiat.
- L'idée du "Challenge Europe F1G" avait été lancée en 1993. Serge Millet en a été le maître d'œuvre, relayé par André Schandel pour les publications. Démarrage en 1995. Vainqueur de la saison 1995-96 : David Greaves.
- L'augmentation des effectifs F1G au cours de ces dernières années vient aussi de la retraite (Sécurité Sociale) d'un bon nombre de papys. Et quel plaisir de revoir des Marrot et consorts ! Pour qui, aussi, les trois minutes déthermalisées à perpétuité sont un peu dures à avaler ... Vive les Deux Minutes !



Eric Lee-A-Hing (6<sup>ème</sup> E-C 06/07) - Coupe Fea, Crivelle, Oct. 2005

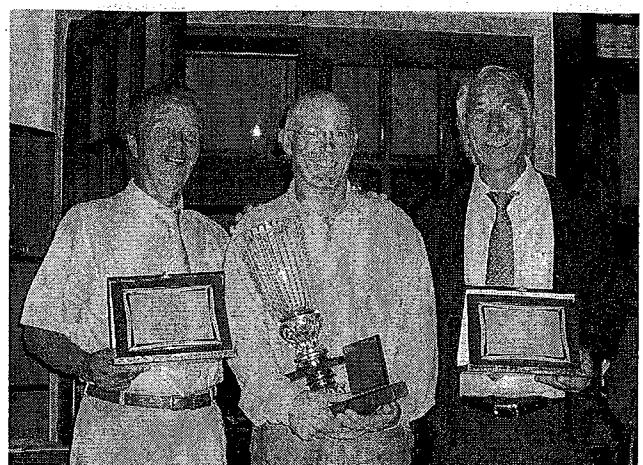


Yann Quellier, Michel Picol et Romain Nevers - Crivelle, Oct. 2007

11059

## Euro Challenge F1G Coupe d'Hiver

Flash back on the 1<sup>st</sup> Edition 2006/2007



Great success and enthusiasm for the Euro Challenge F1G initiative, supported by AGO Torino club in collaboration with FAVLI.

The first three classified of the season 2006/2007 are awarded in occasion of the Guido Fea Cup on Crivello: Helmut Werfl 1<sup>st</sup> (center), Jean-Luc Bodin 2<sup>nd</sup> (right), Michel Picol 3<sup>rd</sup> (left).

The F1G or Coupe d'Hiver class has an important place in free flight scenario. The category was born in France as an alternative to the most important Wakefield class and soon involved many competitors, consequently important contests like Coupe Maurice Bayet in Paris were organized. Then a certain crisis of the category was experienced in the eighties/nineties, maybe because people were concentrating to other ones more important at international level. Even Italian championship, which was existing in multiple rounds, was not any more organised.

Recently, maybe due to exasperation of F1B and flying fields problem, Coupe d'Hiver models found a certain revival at European level, with an increasing number of people involved, some of them coming from other classes, others even newcomers. Also Italian championship returned, joined with F1H and F1J classes, and many other contests were again organised all around Europe, often together with world cup events as well as famous Bayet Cup. Notwithstanding that renewed importance, even though the class is recognized by FAI, an European or world championship does not exist. All things considered, that is better, in order to avoid the excess of athleticism and standardisation. However, there was the need to create such an acknowledgement, at least at European level, for whom are so enthusiasts in that competitions. So, some years ago, the "Challenge Europe" was organised by the boss of Vol Libre magazine André Schandl, like a prize to be given to who, basing on the placement in most important contests, had collected the highest score in 1995/1996 season, including four events. Even if with not so much célébration, the result was published in Nbr 117 of Vol Libre and the winner came out to be the British David Greaves. We actually don't know if he really got the prize or not in the end.

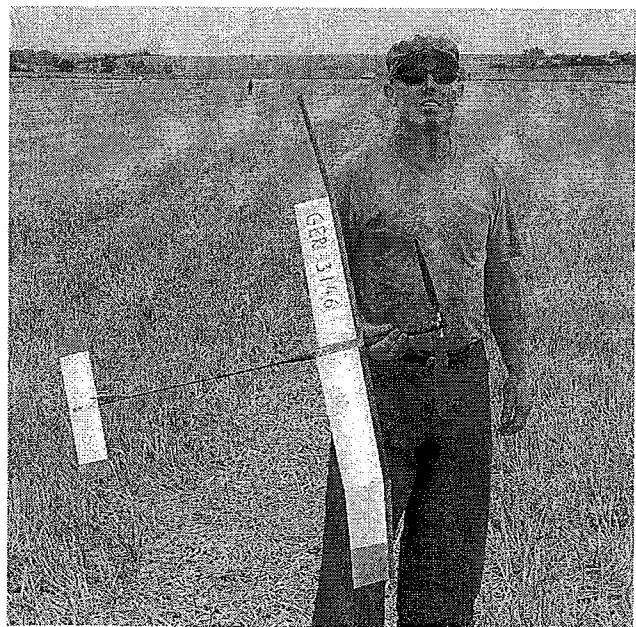
In the following years, even though the interest for the class and number of contests increased, the idea was not proposed any more and so AGO Torino club, on behalf of FAVLI (Italian free flight association), thought to renew that for the season 2006/2007. Slightly different name (Euro Challenge) but same concept: a list of considered contests (ten) and score calculated basing on the number of participants in the single event.

Just to avoid a disadvantage for who could not attend all the dates, the best five scores out of ten were considered. All of that taking clearly in mind that Euro Challenge would have represented nothing more than a sort of acknowledgement among F1G enthusiast, without the intention to overlap an official FAI event. That considering also the need to preserve different peculiarities of each single competition (number of flights, max, number of models ...) in order to avoid to impose a rule to their organisers and keep their tradition and prestige.

The result reflected in any case the values on the field and surely recognized the most committed and regular. Helmut Werfl has been so the one who took part in more contests and got there the best placements. But the result was not sure till the end and so up to the latest contests, there was basically a small possibility for pursuers to catch him, who was considered from the beginning the possible leader. It was then an important issue the increasing number of competitors in each single event, confirming so what was one of the wishes of that initiative. As scheduled the prize giving took place the eve of Coppa Fea 2007 in Castelnuovo Don Bosco (near Turin) when the trophy was given to Helmut Werfl. Unlike previously planned, two plates has been given as well to Jean-Luc Bodin (second) and Michel Picol (third) who got a remarkable result as well.

Even if with a bit of delay, considering the success of that, AGO Torino club decided to renew the Euro Challenge for season 2007/2008, with practically the same principle. So the new session already started with the Coppa Fea 2007 in October, where three Italians were in the podium that time, so the fight looks to be very interesting. For the future, the proposal is instead that the organisation of the Euro Challenge, and so the prize giving, would be taken in care of a different group each time. That is surely a good idea with just the forced need to have closing celebration in October (before the following Coppa Fea), in order to avoid a shift of the calendar. So, nominations for other Italian and foreign groups are open.

Alessandro Manoni



Helmut Werfl, the winner of Euro Challenge 2006/2007, here on the field of Moncontour in France.

## INDOOR HLG „SWEEP UP“ VON STAN BUDDENBOHM, U.S.A.

(Übersetzung Franz Czerny)

## DEUTSCHE

### ZUM REKORD

Mit dem vorliegenden Hallen - Wurflgleiter „SWEEP UP“ erreichte STAN BUDDENBOHM den phantastischen Rekord in der Kategorie IV (Start mit Gummischleuder) mit 2 Flügen 2 : 05 + 2 : 06.9 = 4 Minuten 11.9 Sekunden.

Geflogen wurde im LUFTSCHIFF - HANGAR der Tustin Marine Corps Base, ein Riesending mit 51 Meter Höhe. Unter der Decke gibt es Laufstege in ca. 41 Meter Höhe und „SWEEP UP“ knallte bei den ersten Starts mit zuviel Gummikraft gegen ein solches Hindernis. Die Abflughöhe für den Rekord betrug dann aus Sicherheitsgründen eben diese ca. 41 Meter! Das ist immer noch sehr viel höher als ein Mensch mit Speerwurf - Technik werfen kann und demütigend für einen solchen HLG Piloten, meint Stan.

Neben dem geeigneten Fluggelände und einem möglichst optimalen Modell + Starttechnik waren weitere wichtige Faktoren AUSDAUER und sein Freund DICK PETERSON, der die Büro Arbeit und den Papierkram erledigte, mit ihm auf Balsa - Safari ging und ihm auch sonst half, wo er konnte.

### ZUM MODELL

Stans Konstruktion wurde u.a. durch einen Artikel von Charles Mc Cutchen über Superstabilität und einige Windkanalmessungen durch Dr. Baker, welche das Profil - Design untersuchten, beeinflusst. Ausgesuchtes Balsaholz von SUPERIOR AIRCRAFT, Kohlefasermaterial von CST und FAI Gummi waren weitere wichtige ZUTATEN.

Der Rumpf wurde oben und unten mit Kohlestrips verstärkt, unter der Tragflügelnase ist ein Starthaken aus Sperrholz angebracht. Über Höhen - und Seitenleitwerksprofil, EWD - Differenz, etc gibt es keine Angaben.

Der Beitrag stammt aus dem Buch: 33 RD ANNUAL SYMPOSIUM NATIONAL FREE FLIGHT SOCIETY 2000.

## SWEEP UP

Walter HACH

Avec ce modèle , lancé main , en salle "SWEEP UP" Stan BUDDENBOHM atteignit le fantastique record de la catégorie IV (catapulté avec caoutchouc ) de 2 05 + 2 06.9 donc 4 minutes 11 s .

Les vols se firent dans le hangar de Tustin Corps Base, hangar géant de 51 m de hauteur .

Sous plafond , à environ 41 m il y des passerelles pour piétons , et SWEEP UP heurta au premier vol une de ces passerelles de plein fouet . , catapulte caoutchouc trop puissante . Pour des raisons de sécurité , pour le modèle , on se contenta donc de ne pas dépasser cette hauteur . Cela est toujours plus haut , que l'altitude atteinte par un homme avec le javelot . , dit Stan .

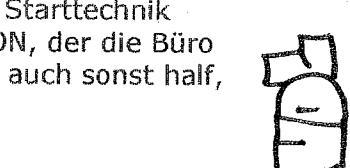
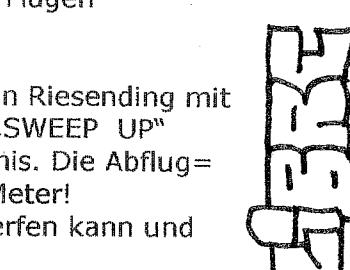
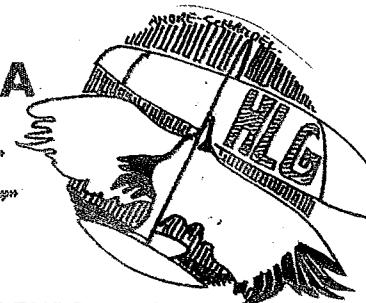
A côté du lieu de vol et du modèle optimisé avec une technique de lancement appropriée , d'autres facteurs

entrent en ligne de compte : persévérance , et son ami Dick Peterson , qui prit en charge toute la paperasse, et vint avec lui faire du SAFARI , à la recherche du bon balsa . Il fut d'une précieuse aide dans tous les domaines .

### LE MODELE

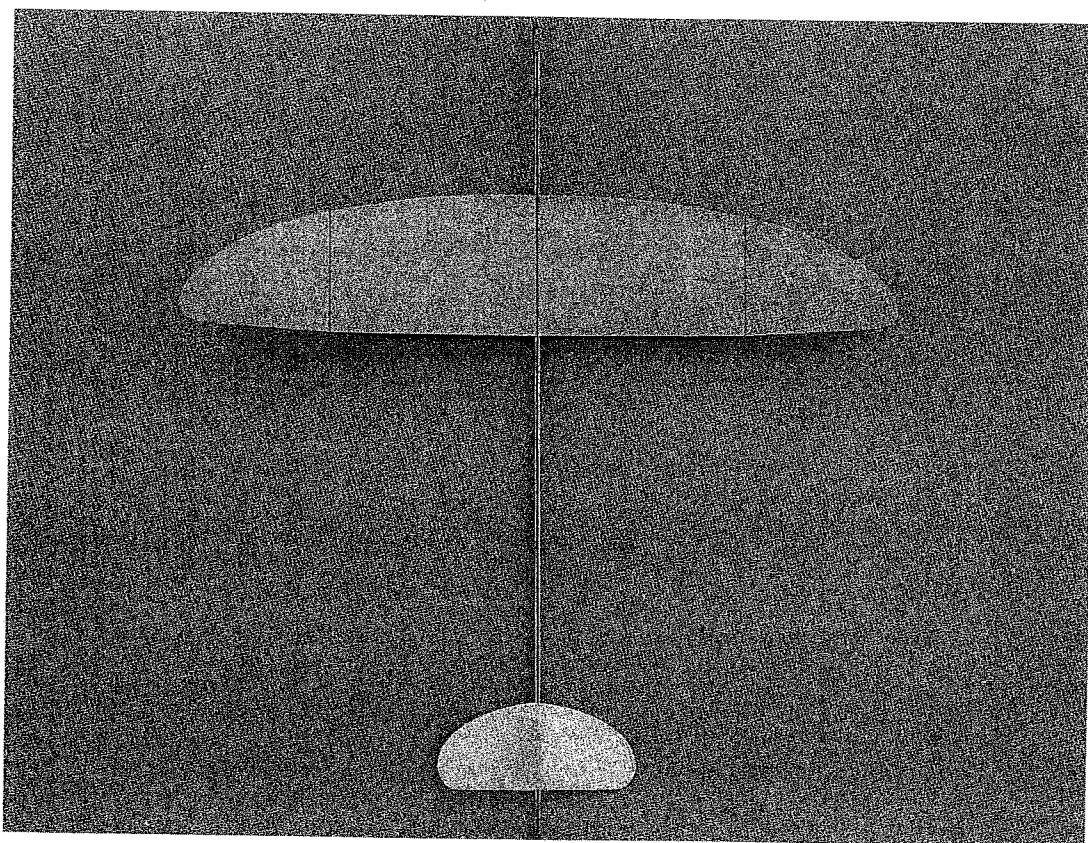
Le modèle de Stan fut influencé par l'article de Mc. Cutchen ( super stabilité ) et les mesures en canal du Dr. Baker , qui expérimenta le profil . Balsa choisi de SUPERIOR AIRCRAFT , carbone de CST et caoutchouc FAI furent d'autres éléments déterminants .

Le fuselage fut renforcé dessus , dessous par du carbone . Sous le bord d'attaque de l'aile est fixé un crochet de catapultage en CTP . Il n'y a pas d'indications sur les profils stab , dérive , ni sur l'angle d'incidence ....



**Sweep Up**

by Stan Buddenbohm



Note the carbon fiber on the top and bottom of the Sweep Up's fuselage.

**W**hy set an indoor record?

All the effort to develop expertise, locating rare wood, finding a flying site, design development, transportation box, bureaucracy, a contest director, two timers, glider-eating rafters ...

Some of this stuff just isn't fun. So, why do it?

For me, there are three reasons:

I have an idea that might work and without testing, an idea isn't worth the calories it took to think it; there aren't many free fighters at any one time or place, so records serve as one incredibly big, long-lasting contest; three, out of respect for the efforts of other modelers.

**How to set an idoor record.**

First, you need the drive to do it. My drive is supplied by my friend Dick Peterson. He has bluffed our way onto military bases, secured

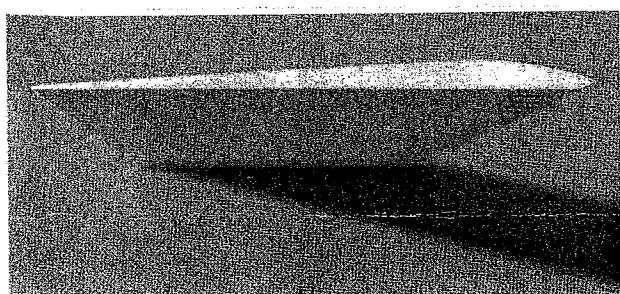
**The Model**

I can't tell you my "secrets." I've been selling that information, and now it wouldn't be fair to just give it away. Sweep-Up may look traditional, but ...

A great article by Charles McCutchen on super stability and some wind-tunnel tests by Dr. Baker influenced my thinking on airfoils. Balsa from Superior Aircraft, .001 carbon fiber from CST, and FAI rubber were all important factors.

**The Record**

The site was the blimp hanger on the Tustin Marine Corps base. It's huge, with a 170-foot ceiling. Pulling three loops of 3/16-by-6-inch rubber hard enough that I've broken all strands only shoots the glider up about 135 feet. The height was determined by the fact that the catwalks are about 130-feet high and I hit one in the first 1/4 circle after a good transition from launch to glide. That is so much higher than a person can throw that it's very humbling for



this hand-launch flyer. The significant difference between a non-record and a record flight was the transition from launch to glide. Any type of stall was a loser. The first record, about 1:55 per flight, was set while I was recovering from a broken wrist. The last record, about 2:06 per flight, was set with two good wrists. Many flights were at or more than 2 minutes. After that, due to government bureaucracy, we again lost access to the blimp hangar — perhaps forever.

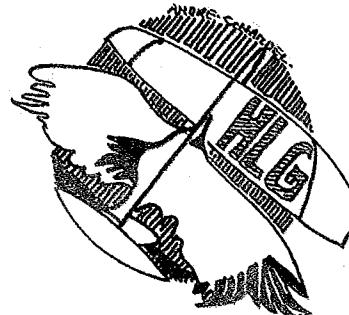
I look forward to someone bettering my records. Come on guys.

**DEUTSCHE  
EURO CHALLENGE**

Die CH Klasse spielt Heute eine wichtige Rolle im Freiflug. In Frankreich geboren als Alternative zu F1B, hat sie viele Anhänger gefunden. So kam es zu grossen Wettbewerben in der pariser Gegend siehe die Maurice Bayet CH.

Dann kam ein Tief in den 80/90 ger Jahren, als man sich anderen Klassen zuwand. Sogar in Italien gab es die CH Klasse nicht mehr bei den Meisterschaften.

Seit einiger Zeit gibt es eine Wiedergeburt der Klasse, vielleicht wegen der



elitistischen Veranlagung der Klasse F1B. Jedenfalls hat CH wieder Anklang in ganz Europa, sogar mit Neulingen die von anderen Klassen kommen. Viele Wettbewerbe CH werden zu gleicher Zeit wie die Weltpokalwettbewerbe organisiert. Trotz diesem Erfolg gibt es keine EM oder WM in dieser Klasse. Wenn man es betrachtet ist es vielleicht gut so, es verhindert sportliche und standart Verhältnisse der Modelle.

Man sollte jedoch, in Europa zumindest diese Klasse anerkennen für Alle die mit Begeisterung CH fliegen. So wurde vor einigen Jahren ein "Challenge Europe" von A. Schandl, in VOL LIBRE, ins Leben gerufen, um 1995-96 den Besten CH Freiflieger zu ehren. Es war der Britte David GREAVES der damals als erster den Titel bekam.

Jahre darauf wurde das Interesse immer grösser obwohl die Idee verklang.

So hat der Klub AGO von Turin, unter dem italienischen nationalen Dachverband, die Idee wieder aufgegriffen 2006-2007. Ein wenig verändert, wird der Sieger im Vergleich zu der Zahl der Teilnehmer ermittelt bei jedem Wettbewerb. Die gesamte Zahl der Punkte ergibt den Jahressieger.

Dies soll jedoch kein Eingriff in den Bereich der CIAM sein, und jeder Verein der in den "Euro Challenge" eintritt behält seine eigenen Regeln und Besonderheiten zur Verfügung.

Die Resultate haben, auf jeden Fall den best motivierten CH Freiflieger ermittelt: Helmut WERFL (Deutschland). Er war auf den meisten Wettbewerben und immer sehr gut platziert. Er war im Vornerein schon als bester angesehen, andere konnten jedoch noch ein wenig Hoffnung haben ihn einzuholen, aber ohne Erfolg.

Nach dem Erfolg dess "Euro Challenge" 2006-2007 hat die AGO Turin entschieden für 2007-2008 den Wettbewerb wieder zu übernehmen. Alessandro MANONI.





BROWNIE, modèle réduit télécommandé moteur CO 2, avec 20 grammes au départ.

Le modèle télécommandé le plus récent de Rainer, fut conçu, pour évoluer dans les plus grandes salles, ou en air calme à l'extérieur, avec une envergure de 400 mm il devait être très léger en conséquence.

Ce but fut parfaitement atteint, car le modèle prêt à voler pèse tout juste 20 grammes ( cellule 6,3 g , moteur hélice réservoir 9 g , composants RC au complet 1,7 g , carburant 3 g )

Le modèle peut être considéré comme "oldtimer", car en dehors de son aspect vieux, un moteur CO 2 d'il y a 50 ans fut le point de départ de la construction de ce modèle. Lors d'un voyage aux USA Rainer rendit visite à Fritz MULLER à Columbus, qui lui fit cadeau d'un minuscule moteur "CAMPUS A-100" CO2. Une construction de Bill BROWN avec l'information "Le moteur a des

fuites , et quelque part perd des gaz dans un direction , plus que dans un e autre ."

Mais , après une vérification et correction de la compression , un resoudage des conduits , et une lubrification du moteur , Rainer put lui redonner vie , après l'adaptation d'une pièce pour le remplissage du réservoir . Il tourna particulièrement bien , malgré son âge avancé . Le seul handicap par rapport à un moteur récent est son réservoir en acier très lourd . Le Campus A-100 d'une cylindrée de 23 mm3 pèse 9 g -le double d'un RAINIMOT -21 mm 3 .

Le BROWNIE apparut dans le style des modèles parasols US . Aile haute , avec des surfaces portantes elliptiques . Le fuselage incurvé abrite moteur et réservoir de façon harmonieuse . Une place d'honneur pour le moteur légendaire de Bill Brown . L'hélice en carbone ( diamètre 100, pas 76 ) vient de Fa.Micro Invent , CR . Télécommande deux canaux , UHF ( 868 MHZ ) avec aimant , le tout avec batterie 7 g de masse , impressionnant ! Portée environ 100 m .



# BROWNIE MICRO CO<sub>2</sub> RC. RAINER GAGGL

La cellule est en balsa de grand choix (léger rigide) . L'expérience de Rainer dans la construction de modèles ultra légers pour salles , fit le reste au profit de ce merveilleux petit oiseau qu'est le BROWNIE

Pour réaliser les formes , élégantes elliptiques des surfaces portantes , le lamellé s'imposa , pour des sections aussi réduites .

Le longeron principal et l'hélice sont en carbone , entoilage avec du papier japon ESAKI - 11 g au m<sup>2</sup>. Une couche d'enduit diluée .

C'est dans la salle de sport de Viktring que le vol inaugural fut réalisé , du côté de Klagenfurt , devant un public enthousiaste , du premier coup .

D'autres vols ont été effectués depuis , à l'extérieur aussi , avec quelques craintes de Rainer de voir des thermiques emporter son modèle en liberté , malgré un pilotage contraire .

Aventure et plaisir sont donc inclus . Le temps de vol moyen avec le réservoir 3 mm<sup>3</sup> est de 3 mn .

## SAGA CCCP

### 3 NUMEROS F1A, B, C

170 PAGES

PLANS -PHOTOS,  
TEXTES  
de  
l'époque

15 EUROS  
40 DOLLARS

les trois numéros frais de port compris  
drei Ausgaben Porto einbegriffen  
all three issues

ANDRE SCHANDEL  
16 chemin de Beulenwoerth  
67000 STRASBOURG  
FRANCE

E:mail@ : andre-schandel@wanadoo.fr



photos . W. HACH . -

## EDITO-SUITE-

SUITE DE LA PAGE . 11053 . -  
premier avril ...y a t-il poisson dans l'eau  
... sur une réglementation futuriste dans  
les grandes classes internationales ..  
Comme lui-même figure dans le Comité  
CIAM de la FAI ....qui sait ?

Résultats de l'AMERIC CUP , un  
résumé sur la participation des  
modélistes Vol Libre US sur l'ensemble  
de l'année et sur tout le territoire !

Veronika Salzer rejoint le camp du  
" Au féminin ... " avec des reportages  
bien frais ....sur des lieux qui ne nous  
sont pas tellement familiers

Voilà quelques pages marquantes  
de ce 181 ième VOL LIBRE .

Bonne lecture .

# — DIE UUTSCHE —

## „BROWNIE“, RC Flugmodell mit CO<sub>2</sub> Motor, Micro – Fernsteuerung und 20 Gramm Abfluggewicht

von Dr. RAINER GAGGL, A

Rainers neuestes, ferngesteuertes Modell wurde für den Einsatz in möglichst großen Hallen – bzw. auch bei ruhiger Luft im Freien – entworfen, es sollte daher bei 400 mm Spannweite entsprechend leicht werden. Dieses Ziel wurde im höchsten Grade erreicht, das Modell wiegt abflugbereit rund 20 Gramm (Zelle 6,3 Gramm, Motor, Tank + Prop 9 Gramm, RC Komponenten komplett 1,7 Gramm, Treibstoff CO<sub>2</sub> ca. 3 Gramm).

Das Modell kann man als Oldtimer bezeichnen, denn abgesehen von seinem Aussehen war ein ca. 50 Jahre alter CO<sub>2</sub> Motor Ausgangspunkt der Modellkonstruktion. Bei einer Reise in die U.S.A. besuchte Rainer in Columbus Fritz Müller und erhielt von ihm einen winzigen „CAMPUS A-100“ CO<sub>2</sub> Motor, eine Konstruktion von Bill Brown mit der Information: „Der Motor ist undicht und irgendwo scheint ein Ding in die eine Richtung mehr Gas durchzulassen, als in die andere“ (gemeint war das Füllventil).

Nun, nachdem die Röhrchen neu gelötet, der Zylinderkopf gedichtet und das Motörchen geölt worden war, konnte Rainer nach Anfertigung eines Adapterstückes zum Auftanken den Motor tatsächlich wieder zum Leben erwecken. Er lief trotz seines hohen Alters erstaunlich gut, das einzige Handicap gegenüber einem moderneren CO<sub>2</sub> Motor ist der recht schwergewichtige Tank aus Stahl. Der „CAMPUS A-100“ mit seinen 23 mm<sup>3</sup> Hubraum wiegt komplett etwa 9 Gramm – das Doppelte eines „RAINIMOT-21 mm<sup>3</sup>“ Motors.

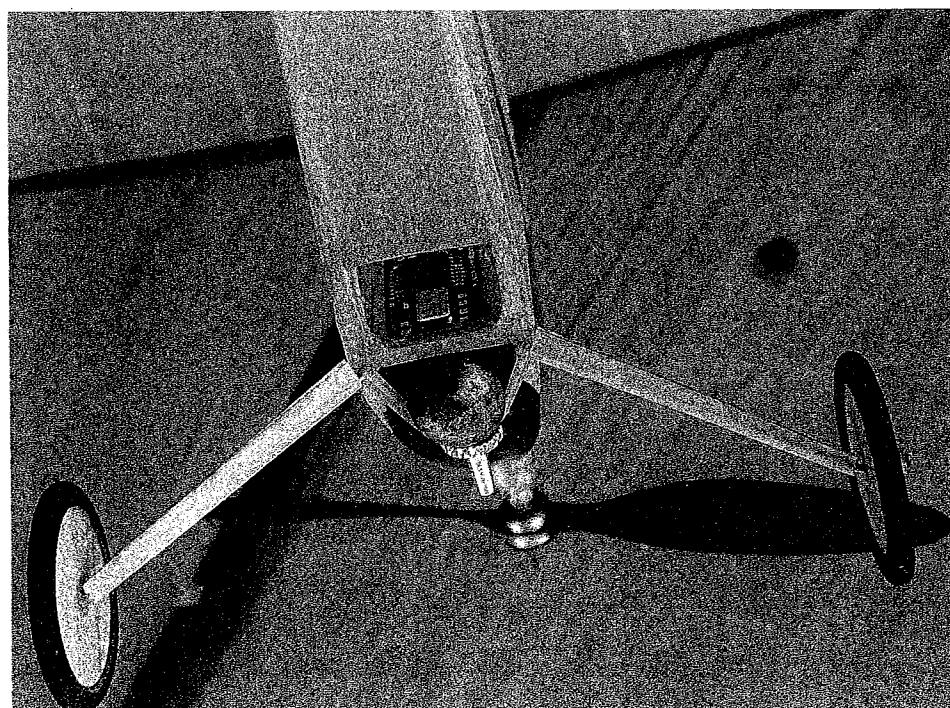
Das Modell „BROWNIE“ entstand im Stil alter amerikanischer Motor – Freiflugmodelle als Parasol – Hochdecker, mit elliptischem Tragflügel und Leitwerken. Die geschwungene Rumpfform nimmt Triebwerk und den stehenden Originaltank harmonisch auf – ein Ehren-

platz für den legendären Motor von Bill Brown. Der optimale Carbon-Propeller (Ø 100 mm, Steigung 76 mm) stammt von der Fa. Micro-Invent, CR. Als Fernsteuerung wurde eine 2 Kanal – UHF – Anlage (868 MHz) mit Magnet – Aktuatoren von Plantraco eingebaut, samt Akku mit sagenhaften 1,7 Gramm Gewicht (im Modell), die Reichweite beträgt etwa 100 Meter.

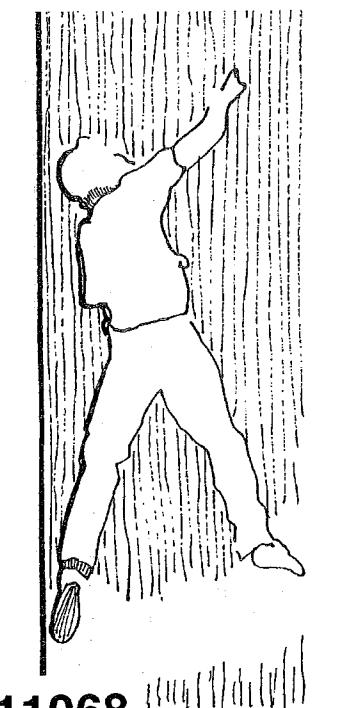
Die Zelle des Modells besteht aus Balsaholz ausgesuchter Qualität (leicht, aber fest), insbesonders kam Rainer Gaggl langjährige Erfahrung und Praxis beim Bau von Saal- und Hallenflugmodellen dem makelosen „BROWNIE“ Vogel sehr zugute. Durch die elliptischen und geschwungenen Umrißformen des Modells war Lamellierung bei geringsten Querschnitten angesagt, um entsprechende Festigkeit und Formtreue zu erhalten. Der Hauptholm des Tragflügels und die Luftschaube sind aus Kohlefaser gefertigt, bespannt wurde das Modell mit „ESAKI“ Japanpapier 11 Gramm/m<sup>2</sup>, Lackierung 1 x verdünnter Spannlack. In der Ballspielhalle in Viktring bei Klagenfurt fand der Erstflug vor begeistertem Publikum statt und gelang auf Anhieb. Inzwischen flog das Modell schon einige Male auch in freier Natur, beim Einfliegen in Thermikgebiete wurde Rainer dabei etwas nervös, weil der Freiflug – Freiheitsdrang des Modells die Bemühungen des Piloten, es zu Mutter Erde zurück zu bringen, fast übertraf – Spaß und Abenteuer mit „BROWNIE“ sind also inklusive. Die Flugzeit mit dem 3 cm<sup>3</sup> Originaltank beträgt im Durchschnitt 3 Minuten.

11/2007

Walter Hach



11068



11068



Internet

STUCES  
et Nicuzes

### HISTORIQUE.

Américain et raconté par Don DeLoach, une vingtaine de pages sur les grandes années passées et les techniques actuelles du modélisme. Pour nous changer des vues hexagonales... Photos incluses.

[www.masportaviator.com/pdfs/State1.pdf](http://www.masportaviator.com/pdfs/State1.pdf)  
[www.masportaviator.com/pdfs/State2.pdf](http://www.masportaviator.com/pdfs/State2.pdf)  
[www.masportaviator.com/pdfs/State3.pdf](http://www.masportaviator.com/pdfs/State3.pdf)

### OPTIMISME.

Quand un moteur vous lâche sur votre bimoteur, vous avez toujours assez de puissance pour vous amener à la scène du crash.

Règles de base pour le vol - Tâchez de rester au milieu de l'air. N'approchez pas de ses bordures. Les bordures de l'air se reconnaissent à leur ressemblance avec un sol, des maisons, une mer, des arbres ou l'espace interstellaire. A ces endroits le vol est bien plus difficile. (Propos d'aviateurs, sur FFML)

### EINSTEIN RELATIVEMENT FÉROCE...

[ Le maître a dit... cité par une de nos listes modélistes préférées : ]

Qui n'a jamais fait une erreur n'a jamais rien testé de nouveau.

N'essaie pas de devenir un homme à succès... mais plutôt un homme de valeur.

La gravitation ne peut être accusée de faire tomber des gens amoureux.

Vous n'aurez pas compris une chose tant que vous ne l'aurez pas fait comprendre à votre mamie.

Interrogé sur la façon dont serait menée la 3ème Guerre mondiale, Einstein répondit ne pas savoir. Mais il disait connaître la façon de la 4ème : avec pierres et gourdins.

Deux choses sont infinies : l'Univers et la bêtise humaine. Pour l'Univers, je ne suis pas tout à fait certain.

### YouTube

L'époque des centaines de spectateurs à nos concours, vous avez connu ? Goûtez donc ce film :

[www.youtube.com/watch?v=sIwnO2YTeIQ](http://www.youtube.com/watch?v=sIwnO2YTeIQ)

Du noir-et-blanc vrai de vrai des années 1930 et après, des canards et des biplans, des décollages comme les aiment les journalistes (ouais, avec un crash subéquent), des motos de toute beauté... Et plein de références à d'autres films et vidéos.

### LE "CLOUD TRAMP" 2007.

Notre ami Jim Moseley raconte le concours postal 2007 initié autour du petit caoutchouc tout-balsa Cloud Tramp. Un peu moins de participants que l'an précédent, 24 de 6 nationalités, mais toujours le fun et quelques aventures émoustillantes. 5 vols dont 3 retenus pour le classement : les résultats s'étirent de

103 à 356 secondes. Faut dire aussi qu'il y a eu pas mal de vent dans certaines contrées. Et ailleurs du soleil bullogène... à vous de bien choisir le jour et l'heure. Et si vous n'avez ni chignole ni copain à portée, allez-y pour un remontage à la main... on vous le disait, que c'était fun !

Une idée de la bête, ci-contre. Sans le moteur, qui normalement se place au-dessus du fuselage et court jusqu'au BF de la dérive.

### DEUIL.

Bhagat Dhillon, lanceur et directeur du site "Small Flying Arts", est décédé subitement fin novembre. Nous avons profité de ce site dans ces pages "News" de Vol Libre, et de tous les coins du monde sont arrivés des témoignages d'amitié, et des remerciements pour les liens créés. Les fils de Bhagat cherchent le moyen de continuer l'œuvre.

### MASQUES, ETC...

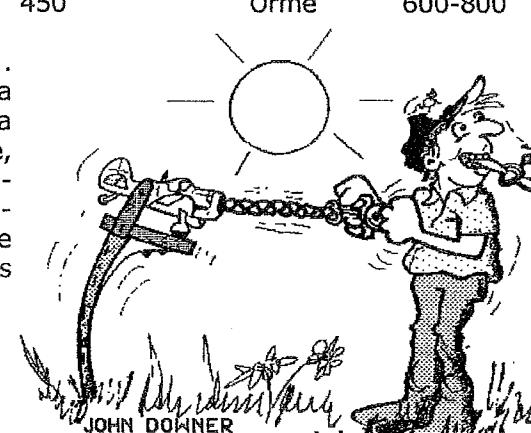
Les "Post-It", vous connaissez. On peut en fabriquer soi-même, sur une feuille de papier souple qu'on enduira d'une colle spéciale (en stick ou en bombe) trouvée dans les librairies : elle sert à "repositionner" des affiches sur un tableau, des articles et photos sur une page de journal. En modélisme maquettes, vous avez là de quoi réaliser de superbes camouflages sur vos entoilages, en plus de tout autre décor. Sur une feuille "traitée post-it" vous découpez un négatif (la feuille adhérera délicatement à votre chantier, de préférence plaque à découper en plastique, et vous utilisez une lame-bistouri neuve !), vous appliquez ce négatif sur votre entoilage, et votre spray favori (acrylique, c'est mieux) fera le reste. On ôte le masque en douceur, on termine d'une couche de fixation. [ J.Hood dans les archives de SFA ]

### DENSITÉS

Ça peut toujours servir... et le mètre cube d'eau étant à 1000 kg...:

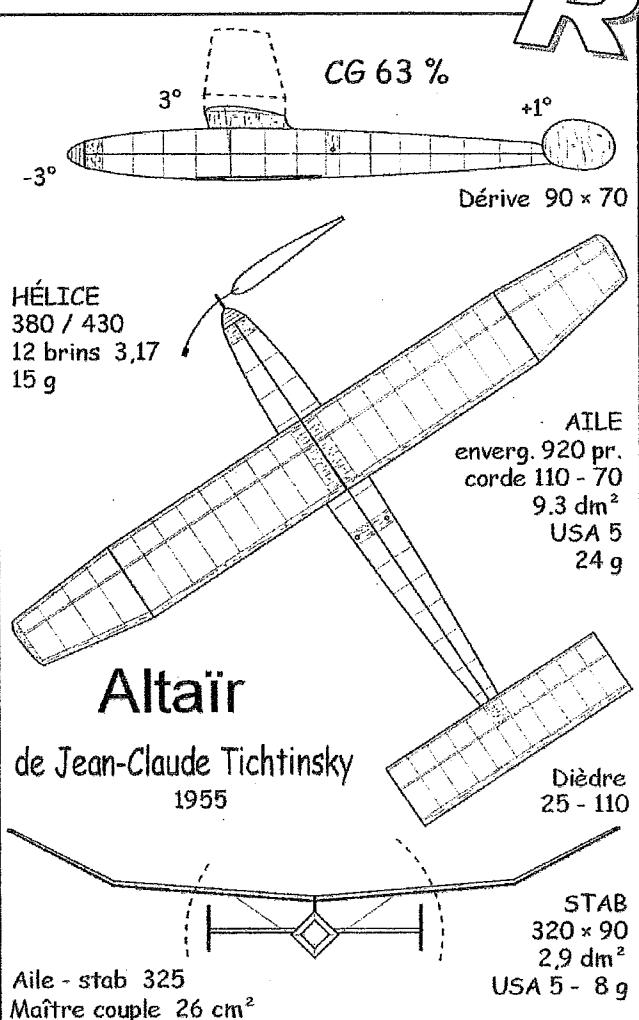
Balsa	170 en moyenne	Bambou	300-400
Bouleau	670	Pin	560
Sapin	530	Peuplier	400
Samba/obéché	380	Chêne	600-900
Erable	750	Orme	600-800
Spruce	450		

Heu...  
bambou, ça  
doit être la  
tige creuse,  
non les pa-  
rois fibre-  
uses comme  
nous les  
utilisons...



11069

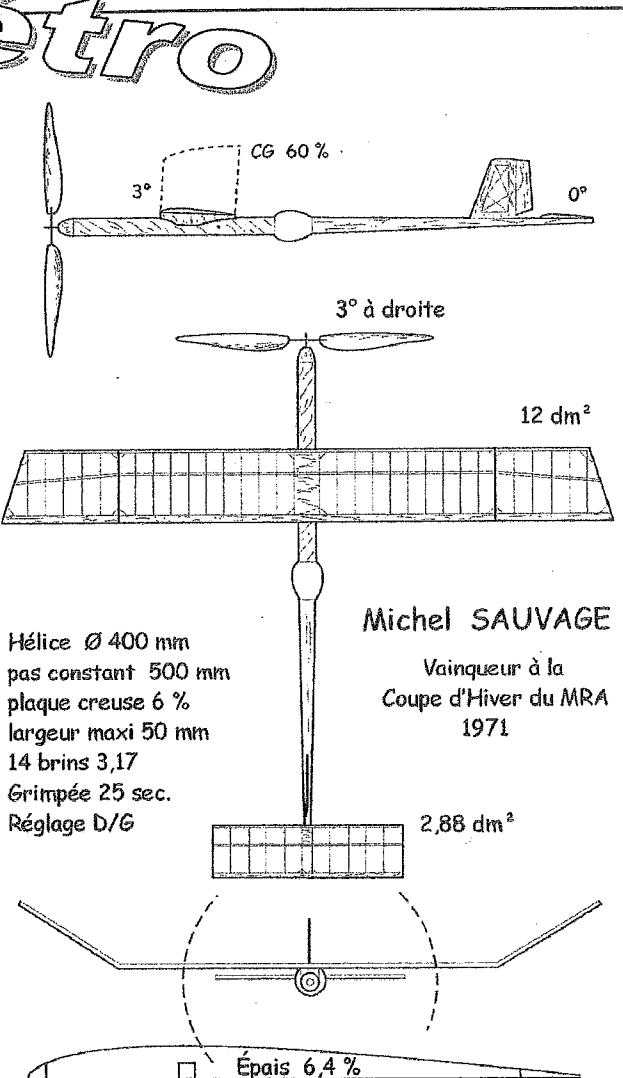
# Rétro



## Altaïr

de Jean-Claude Tichtinsky

1955



Michel SAUVAGE  
Vainqueur à la  
Coupe d'Hiver du MRA  
1971

Recette pour gagner la Coupe d'Hiver du MRA en 1955, quand on a 17 ans, 117 concurrents, et que c'est votre premier concours dans cette catégorie. Prenez 2 best-sellers nommés USA-5 et fuselage "carré sur angle". Couvrez le tout en papier japon rouge. Soyez membre du PUC, Paris Université Club, une réunion de garçons assez sympathiques. Et faites de votre mieux...

Le "carré sur angle" a remporté bien des succès en Coupe comme en Wak. On pensait qu'il produisait moins de traînée qu'un fuselage rectangulaire. Du moins la fixation des ailes était d'une grande propreté (à part un vilain élastique de retenue sur l'extrados... qu'on trouve encore sur des F1C modernes...). -- Le profil USA-5 a connu en Coupe une vogue énorme, due entre autres à sa facilité de construction et à la grande hauteur de la partie arrière. La cambrure assez faible, de 4,5 %, est bien adaptée aux faibles nombres de Reynolds des Coupe, surtout avec l'entoilage "creusé" entre les nervures derrière un bord d'attaque posé à plat, voir les polaires classiques du Gö 801 PM.

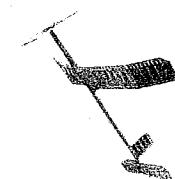
1971 est la dernière année au poids de 80 g, avant le passage aux 100 g décidé par la Fédération française avec l'accord du créateur de la Coupe d'Hiver Maurice Bayet.

Le modèle du Parisien Michel Sauvage montre déjà une des évolutions à venir : gros moteur et profil plat. Alain Landreau avait commencé en 1967, semble-t-il : 8 brins de 1/4", aile de 13 dm² avec profil de 7 % d'épaisseur... il fera beaucoup de moto F1C un peu plus tard ! Même technique encore pour Pierre-Bes, Trouvé, Wantzenriether... avec des titres nationaux, et beaucoup de plaisir à construire et à voler. Des tests suivis ont montré que la bonne épaisseur est de 7,5 %. Please, ne vous trompez pas : un profil plat donne toujours un plané moins performant qu'un profil creux, même avec une grande surface d'aile. Son utilisation devrait être réservée à des modèles "tactiques".

Détails complémentaires pour le modèle de Michel Sauvage. AILE : envergure projetée 1000 mm, corde 125 mm, dièdre 115 mm, longeron bois dur 4 x 4. STAB : 320 x 90 mm, profil plat 6,5 %. DÉRIVE : hauteur 100 mm, corde maxi 88 mm, balsa 2 mm. FUSELAGE : diamètre 30 mm, 2 épaisseurs balsa 1 mm enroulées en spirales opposées. Maître-couple en polystyrène expansé. Cône arrière en balsa 1 mm. Déthermaliseur à mèche.

## Coupe d'Hiver Maurice Bayet Viabon

23-24 Février 2008



Le rendez-vous habituel de fin Février à Viabon, avec le Critérium Philippe Lepage (concours F1B Coupe du Monde) et les Wakefield anciens le Samedi, et la traditionnelle Coupe d'Hiver (F1G et CH anciens) le Dimanche, a subi quelques changements cette année. En effet, le souhait de l'Aéro-Club de Romans d'organiser un concours international complet (F1A-B-C) toutes les années paires, à partir de 2008, qui soit le pendant de l'Eurofly des années impaires, a conduit à reporter le 5<sup>ème</sup> Critérium Philippe Lepage. Il sera intégré à l'Open International de Vol Libre Rhône-Alpes qui aura lieu à Arzay-Bossieu début Novembre, sur le site même où eurent lieu les Championnats de France 2007.

Le week-end de fin Février à Viabon a donc été ainsi remanié :

- le Samedi : une journée Modèles Anciens (Wakefield et Coupe d'Hiver), plus un concours P-30 (une nouveauté),
- le Dimanche : la Coupe d'Hiver (F1G).

Afin de marquer le 60<sup>ème</sup> anniversaire du club organisateur, le PARIS-AIR-MODELE (créé en 1948 par Jacques Morisset), les engagements étaient gratuits cette année.

En 2006 et 2007, les conditions météorologiques avaient été particulièrement venteuses le Dimanche (avec neige et vent fort en 2006, et vent tout aussi fort en 2007). La participation effective en avait souffert ... tout comme les valeureux concurrents. Qu'allait-il en être en 2008 ? La suite des évènements a montré que les adages populaires du genre "Jamais Deux sans Trois" sont sans aucun fondement.

### Samedi 23 Février - Modèles Anciens et P-30

A quelques jours du concours, les prévisions météo s'annonçaient plutôt favorables, avec l'entrée d'un flux de secteur Sud, sans pluie, et des températures en hausse en cours de journée. Ce furent effectivement les conditions de cette belle journée ensoleillée, avec un vent moyen de 9 km/h. Avec une zone de départ située entre le club-house et l'extrémité nord de la piste avion, le déport des modèles, sous le vent, ne dépassait pas quelques centaines de mètres.

### Wakefield anciens

Huit concurrents, dont deux britanniques, et 13 modèles, étaient engagés. Trois vols de 180 s étaient à réaliser. Seulement 7 modèles ont volé, avec des fortunes diverses. Le 1<sup>er</sup> concurrent classé, Edward Tyson, avec son "Alan Lim John" 1948, affiche un score (493 s) très exactement égal à celui obtenu par Chris Strachan l'année dernière. Belle régularité de la part de nos voisins britanniques, d'une année sur l'autre ! Le règlement SAM-(GBR) leur permettant d'embarquer les poids de gomme de l'époque, leurs modèles ont évidemment un avantage certain au niveau de la montée moteur. Le 2<sup>er</sup> classé, et 1<sup>er</sup> hexagonal en "50 g" est Roger Garrigou, avec son "RG" 1949, 100 secondes plus loin, suivi par Claude Deur et son "New Look" 1950. Les concurrents suivants ont tous raté au moins un vol.

### Coupe d'Hiver anciens

Le plateau était nettement plus fourni qu'en Wakefield, avec 19 concurrents, et 24 modèles qui ont effectivement volé. Les maxis retenus étaient de 120 s pour les deux premiers vols et de 180 s pour le 3<sup>ème</sup> vol. Après les deux premiers vols à 2 mn, seulement six modèles étaient au plein. A l'issue du 3<sup>ème</sup> vol, ils n'étaient plus que trois à avoir aligné le score parfait pour se retrouver en lice au fly-off fixé à 5 mn. C'est finalement Louis Dupuis, avec son "Zigolo" 1952 (pas le tout neuf entoilé rouge et blanc, non : le rapiécé, jaune & orange) qui survole les débats avec 185 s. Plus loin derrière, se tiennent de près Peter Tolhurst (GBR) et son "Michel Etivren" 1954, à 92 s, et Michel Djian avec son "Jumping II" 1953, à 78 s. Derrière le trio de tête, c'est encore Louis Dupuis qui arrive 4<sup>ème</sup> avec son second modèle, puis Serge Millet en 5<sup>ème</sup> position avec son "Hocus Pocus" (Abracadabra !) 1953. Avec les modèles anciens au potentiel de vol a priori plus limité que les F1G Hi-Tech, du moins sans aide thermique, un 3<sup>ème</sup> vol à 3 mn ne s'est pas avéré outrageusement sélectif, puisqu'une limitation à 2 mn n'aurait permis qu'à seulement deux autres concurrents, Claude Weber et Pierre Marrot, d'accéder au fly-off. Il n'est pas si facile que cela d'aligner 3 x 120 s avec un modèle ancien.



Michel DJIAN - 3<sup>ème</sup> en CHa  
à l'ultime vol, au fly-off



Louis DUPUIS - 1<sup>er</sup> en CHa  
en attente de l'instant idéal de départ



Peter TOLHURST (GBR) - 2<sup>er</sup> en CHa  
et son fils Oliver



P-30

Pour répondre à une requête de quelques P-Trentistes (cette catégorie semblant reprendre un peu de souffle dans l'hexagone, surtout dans le Sud) et en raison du programme allégé par le report du critérium F1B au début Novembre, le P.A.M. avait ajouté cette rencontre au programme de la journée de Samedi, dans les mêmes créneaux horaires et avec les mêmes durées de vols que les rounds des Coupe d'Hiver Anciens, soit : 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> vols à 120 s de 09h00 à 12h50, 3<sup>ème</sup> vol à 180 s de 13h40 à 15h30.

Avec 13 concurrents engagés, et 17 modèles qui ont volé effectivement, c'est un succès de participation plutôt honorable pour une première.

On retrouve en P-30 des modélistes qui concourraient également en Anciens : Jacques Delcroix, Bernard Michaud, Serge Millet, Michel Molinie, André Rennesson, Claude Weber, John White, et pour certains, avec deux modèles engagés. Parmi les boulimiques, Claude Weber arrive en tête, ayant engagé 2 Wa, 1 Cha et 2 P-30 ... mission quasi impossible, mais quand même 14 vols enregistrés au total dans la journée (!) Il est suivi de près par Serge Millet, avec 2 Cha et 2 P-30 engagés, et 13 vols effectifs. Et les méditerranéens ? Ce furent les grands absents du week-end. Mais il leur est peut-être plus difficile de franchir la Loire que pour les Britanniques de traverser la Manche ...

John WHITE (GBR) et son Canard P-30

Mais revenons-en au concours. Après les deux premiers vols à 2 mn, quatre modèles étaient au plein, dont les deux modèles de Serge Millet.

A l'issue du 3<sup>ème</sup> vol à 3 mn, ils étaient trois à avoir carton plein pour se départager dans un fly-off fixé à 5 mn : Serge Millet, André Rennesson, et l'incontournable Helmut Werfl. Les trois protagonistes se sont bien "marqués à la culotte", chacun attendant que les deux autres se décident à partir. André Rennesson, toujours fin bulleur, a été le premier à se décider, avec son modèle trapu à la montée presque verticale, mais qui ne sera finalement crédité que de 98 s. Serge Millet assure un très bon vol de 137 s. Mais c'est Helmut qui prend le meilleur, avec 60 s de mieux, à 197 s. Il est vrai que la montée et le plané de son modèle à multiplicateur sont au-dessus du lot.

Entre les modèles, le plus original était bien le Canard "Tail Firster" de John White (l'homme de l'île de Wight). Michel Molinie n'arrive pas actuellement à amener son modèle à multiplicateur x 2 au niveau de celui d'Helmut, sans doute à cause d'un surpoids trop important. Deux nouveaux venus dans la catégorie : Guy Buisson (pas vraiment novice) avec un "Ikara" tout juste sorti de sa boîte, encore à régler, et un nouveau PAMiste : Vaclav Bahnik, ancien modéliste tchèque, qui faisait là son premier concours de vol libre en France depuis qu'il avait quitté son pays en 1968, au Printemps de Prague.

A noter que la catégorie P-30 intéresse autant les vétérans (John White) que les juniors (Oliver Tolhurst) ... chez nos voisins britanniques.



André RENNESSON - 3<sup>ème</sup> en P-30 au fly-off, dans l'attente de l'instant propice



Serge MILLET - 2<sup>ème</sup> en P-30



Helmut WERFL - 1<sup>er</sup> en P-30  
Très cool au fly-off ...



... sauf à l'instant du départ.  
Un problème ?



C'est parti !  
Un lancer énergique.

#### Dimanche 24 Février - Coupe d'Hiver (F1G)

Les prévisions météo pour la journée n'étaient pas aussi généreuses que celles de la veille, le vent de secteur Sud devant se renforcer graduellement au cours de la journée. A 09h00, heure programmée de début des vols, le brouillard sur le terrain ne permettait pas de démarrer le concours. Les concurrents en place avaient déjà monté les abris, les pieds de remontage, et les modèles. Et on attendit jusqu'à ce que le brouillard veuille bien se lever enfin, vers 10h30.

Il y avait 39 concurrents sur le terrain, avec 64 modèles engagés, à peine moins que le nombre de concurrents et de modèles initialement inscrits. La participation étrangère était un peu plus faible que lors des années antérieures, peut-être en raison du report de l'Open F1B, et donc de l'absence des compétiteurs F1B & F1G habituels, tels Anselmo Zeri, Walt Ghio, etc. Néanmoins, le clan britannique était bien représenté avec la présence de Michael Evatt, David Greaves, Peter et Oliver Tolhurst, Edward Tyson, John White. Eux ne sont vraiment pas inquiets des conditions météo d'hiver à Viabon, car ils volent pratiquement par tous les temps, avec vent ou pluie. Parmi les clubs français représentés, on retrouve les clubs habituels : AAAA, AC Evreux-les-Authieux, AC Goélands, AC Romans, AMC Yvelines, Caen Aéromodèles, MAG 2S, PAM, SAM, UAC Bourges, VL Moncontourais.

Les 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> vols étaient fixés à 120 s. Au 1<sup>er</sup> vol, 32 maxis étaient enregistrés, et 34 au 2<sup>ème</sup> vol. A l'issue des deux premiers vols, 23 modèles étaient encore au plein à 2 x 120 s. Avec la ligne de départ

inchangée par rapport à la veille, le vent établi à 12-15 km/h en milieu de matinée emmenait, avec l'activité thermique, les modèles de plus en plus loin, d'abord vers le NNE, puis plein Nord, au niveau voire bien au-delà de la D 12 et de la ferme d'Eranville.



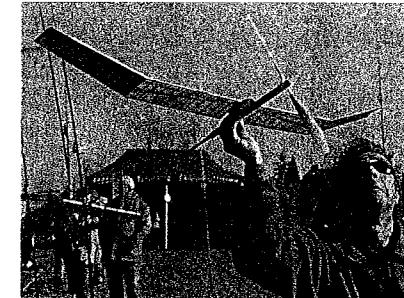
Yvon JALLET (VL Moncontourais)

La décision de déplacer la ligne de départ, après la pose déjeuner, jusqu'à l'extrémité sud de la piste avion, s'imposait d'autant plus pour le 3<sup>ème</sup> vol fixé à 3 mn. Ce qui imposait aussi pour chacun de remballer les modèles, démonter les pieds de remontage et les perches à détecteur, enfin tout le bazar inhérent à la mise en œuvre des "bêtes à gomme", pour transférer en voiture et réinstaller le tout en bout de piste. C'est ainsi que beaucoup de concurrents se sont découragés, et pas seulement ceux qui étaient revenus tardivement de la récupération de leurs modèles provisoirement égarés. Sur les 59 modèles qui avaient bouclé les deux premiers vols, seuls 29 participèrent au 3<sup>ème</sup> vol, pourtant reporté à 14h30. Là, dans un vent établi à 20-25 km/h, seulement 10 modèles firent le plein. Il y en aurait eu 16 (!) sur une base de 3 vols de 2 mn (avec les difficultés que l'on imagine pour l'organisation des vols de départage, comme en 2004). Une mention particulière pour Helmut Werfl qui réussit à placer ses 2 modèles. Le vol de départage fixé à 5 mn fut lancé à 17h00, après que tous les

concurrents encore en lice eurent récupéré leurs modèles. Départ le plus souvent au feeling, entre les (très furtives) baisses de vent. Il fallait pouvoir s'arracher très vite des turbulences sol, que ce soit en 14 ou 12 brins nerveux. Suivi difficile pour les chronométrateurs, même aux jumelles. Aucun concurrent n'atteint les 300 s, les rares bulles thermiques, ou plutôt les zones de restitution actives, étant fortement hachées. Le meilleur crédit accordé par le chronométrage (aidé peut-être aussi par les marquages fluo du modèle) est donné ... au signataire, à 228 s, juste devant David Greaves à 218 s, et Helmut Werfl à 213 s. Un peu plus loin arrivent dans l'ordre : Bernard Michaud (175 s), Serge Millet (173 s), Guy Buisson (168 s), Louis Dupuis (157 s), Antoine Galichet (151 s), et Michel Miard (102 s). Helmut n'a pu voler avec son deuxième modèle, retrouvé avec la poutre cassée à l'issue du vol précédent.



David GREAVES (GBR) - 2<sup>ème</sup> F1G



Michel PICOL (FRA) - 1<sup>er</sup> F1G



Helmut WERFL (GER) - 3<sup>ème</sup> F1G

Au final, c'est un podium très européen (FRA - GBR - GER) qui donne à ce concours une dimension d'ouverture bien dans l'esprit de l'Euro Challenge dont il fait partie intégrante. La remise des prix, largement dotée, eut lieu comme à l'accoutumée au club-house de l'Aéro-Club, suivie du pot de l'amitié traditionnel. A noter la transmission du trophée Ailes Basses par John Hilton, dépositaire depuis quelques années, au nouveau détenteur Roger Garrigou qui termine 1<sup>er</sup> des six modèles AB engagés avec un modèle doté d'un cockpit rhodoïd et d'un train à deux roues "à l'ancien temps".

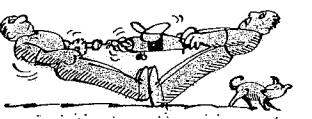
Un message de John White reçu quelques jours après le concours : "Ted Tyson, David and I all enjoyed our trip and greatly appreciated the special weather you put in for us, particularly on the first day. I was glad to off load the Aile Basse Trophy and the box I made for it to the veteran flyer Roger Garrigou, after holding it for 3 years by default. All being well, we hope to be back next year together with a few more trans Manche flyers."

Rendez-vous à l'année prochaine, avec l'espérance que les conditions météorologiques soient aussi bonnes que celles de cette année. Mais mieux vaut prévoir des modèles taillés spécifiquement pour le vent d'hiver ... on ne sait jamais.

**Viabon**  
23 Février 2008

P-30

Clast	NOM Prénom	Nat	Club	1°	2°	3°	Fly-off	Total
1	WERFL Helmut	GER	MAG 2S	120	120	180	197	617
2	MILLET Henri-Serge	FRA	Paris Air Modèle	120	120	180	137	557
3	RENNESSEN André	FRA	Sèvres Anjou Modélisme	120	120	180	98	518
4	MICHAUD Bernard	FRA	Paris Air Modèle	106	120	180		406
5	DELACROIX Jacques	FRA	Paris Air Modèle	82	120	180		382
6	WEBER Claude	FRA	Paris Air Modèle	93	120	138		351
7	TYSON Edward	GBR	Paris Air Modèle	111	120	82		313
8	MOLINIE Michel	FRA	Paris Air Modèle	91	97	93		281
9	MILLET Henri-Serge	FRA	MAG 2S	120	120	27		267
10	WEBER Claude	FRA	Paris Air Modèle	82	86	82		250
11	TOLHURST Oliver [J]	GBR	MAG 2S	86	120	22		228
12	MATHERAT Georges	FRA	Paris Air Modèle	55	67	104		226
13	WHITE John	GBR	Paris Air Modèle	41	72	67		180
14	DELACROIX Jacques	FRA	Paris Air Modèle	82	53	0		135
15	BUISSON Guy	FRA	AC Romans	111	0	0		111
16	BAHNÍK Vaclav	FRA	Paris Air Modèle	9	37	33		79
17	WHITE Edward	GBR	Paris Air Modèle	55	0	1		56



**Wakefield anciens**

Clast	NOM Prénom	Nat	Club	Modèle & Année	1°	2°	3°	Fly-off	Total
1	TYSON Edward	GBR	AMC Yvelines	Alan Lim John 1948	178	180	135		493
2	GARRIGOU Roger	FRA	CA Blois Le Breuil	Garrigou 1949	87	126	180		393
3	DEUR Claude	FRA		New Look 1950	140	93	118		351
4	WHITE John	GBR	AC Evreux-Les Authieux	John White 1948	112	96	1		209
5	ADJADJ Lucien	FRA		P.A.B. 1948	77	74	0		151
6	WEBER Claude	FRA	Paris Air Modèle	New Look 1950	0	0	81		81
7	WEBER Claude	FRA	Paris Air Modèle	Weber 1939	6	0	0		6

**Coupe d'Hiver anciens**

Clast	NOM Prénom	Nat	Club	Modèle & Année	1°	2°	3°	Fly-off	Total
1	DUPUIS Louis	FRA	Vol Libre Moncontourois	Zigolo 1952 (orange)	120	120	180	185	605
2	TOLHURST Peter	GBR		Etienne 1954	120	120	180	92	512
3	DJIAN Michel	FRA	Paris Air Modèle	Jumping II 1953	120	120	180	78	498
4	DUPUIS Louis	FRA	Vol Libre Moncontourois	Zigolo 1952 (rouge)	120	100	180		400
5	MILLET Henri-Serge	FRA	MAG 2S	Hocus Pocus 1953	117	96	180		393
6	WEBER Claude	FRA	Paris Air Modèle	Jump bis 1952	120	120	151		391
7	DELACROIX Jacques	FRA	Paris Air Modèle	Jump bis 1952	98	120	152		370
8	MARROT Pierre	FRA	Paris Air Modèle	Jumping II 1953	120	120	129		369
9	MICHAUD Bernard	FRA	Sèvres Anjou Modélisme	65	102	180		347	
10	MARROT Pierre	FRA	Paris Air Modèle	Jumping I 1953	120	120	103		343
11	MILLET Henri-Serge	FRA	MAG 2S	Galopin 1954	75	80	180		335
12	LEVASSEUR Bernard	FRA	AAAAA	Garap 1954	70	120	144		334
13	MOLINIE Michel	FRA	Paris Air Modèle	Bagatelle 1953	120	55	148		323
14	WHITE John	GBR		Etienne 1954	61	120	133		314
15	DJIAN Michel	FRA	Paris Air Modèle	Garap 1954	120	68	110		298
16	DEUR Claude	FRA	CA Blois Le Breuil	Machaon 1956	89	120	77		286
17	MIARD Michel	FRA	Paris Air Modèle	Zigolo 1952	100	100	71		271
18	ADJADJ Lucien	FRA	AC Evreux-Les Authieux	Kim 1950	120	50	71		241
19	LESOEUR Christian	FRA	MC Château Thierry	Morisset 1949	90	73	72		235
20	GARRIGOU Roger	FRA	AMC Yvelines	Eros 1954	69	69	61		199
21	MENGET Christian	FRA	AMC Yvelines	Menget 1949	35	51	87		173
21 ex	RENNESSEN André	FRA	Paris Air Modèle	Kim 1952	90	83	0		173
23	CAVEZZALE Gino	FRA	CM Beaumontois	Kim 2 1954	0	0	48		48
24	ADJADJ Lucien	FRA	AC Evreux-Les Authieux	Eros 1954	4	0	0		4

11074

**Coupe d'Hiver Maurice Bayet - F1G**

**Viabon**

24 Février 2008

Clast	AB	NOM Prénom	Nat	Club	1°	2°	3°	Fly-off	Total
1		PICOL Michel	FRA	Paris Air Modèle	120	120	180	228	648
2		GREAVES David	GBR		120	120	180	218	638
3		WERFL Helmut	GER	Sèvres Anjou Modélisme	120	120	180	213	633
4		MICHAUD Bernard	FRA	MAG 2S	120	120	180	175	595
5		MILLET Henri-Serge	FRA	AC Romans	120	120	180	173	593
6		BUISSON Guy	FRA	Vol Libre Moncontourois	120	120	180	168	588
7		DUPUIS Louis	FRA	GALICHET Antoine	120	120	180	157	577
8		MIARD Michel	FRA	Paris Air Modèle	120	120	180	151	571
9		WERFL Helmut	GER	Paris Air Modèle	120	120	180	102	522
10		DUPUIS Louis	FRA	Vol Libre Moncontourois	120	120	180	0	420
11		DELACROIX Jacques	FRA	Paris Air Modèle	120	120	171		411
12		MARQUOIS Bernard	FRA	Vol Libre Moncontourois	120	120	163		403
13		GREAVES David	GBR	Paris Air Modèle	92	120	173		385
14		LUSICIC Charles	FRA	AC Evreux-Les Authieux	120	120	143		383
15		MARROT Pierre	FRA	Paris Air Modèle	112	120	148		380
16		GARRIGOU Roger	FRA	AMC Yvelines	106	120	143		369
17	1	TEMPLIER Danielle	FRA	Paris Air Modèle	120	120	128		368
18		PICOL Michel	FRA	Paris Air Modèle	120	120	127		367
19		CHALLINE Jean-Pierre	FRA	Paris Air Modèle	120	120	119		359
20		MATHERAT Louise	FRA	Paris Air Modèle	120	120	113		353
21		MATHERAT Georges	FRA	Paris Air Modèle	120	120	105		345
22		TOLHURST Oliver [J]	GBR	Paris Air Modèle	91	120	124		335
23		TEMPLIER Jean-Pierre	FRA	Paris Air Modèle	86	120	116		322
24		NORGET Daniel	FRA	AC Evreux-Les Authieux	75	93	118		286
25		WHITE John	GBR	AC Goélands	78	120	68		266
26	2	CERES Pascal	FRA	Paris Air Modèle	120	83	61		264
27		WEBER Claude	FRA	AAA	120	73	66		259
28		BODIN Jean-Luc	FRA	MAG 2S	120	120	0		240
29 ex		MILLET Henri-Serge	FRA	AC Romans	120	120	0		240
29 ex									

### 23 ième Coupe d'Hiver Maurice Bayet

Jean-Pierre Di Rienzo

#### Les années se suivent et .....

Si, comme le bon vin la Coupe d'hiver se caractérisait par la qualité de son année de production, quel attribut doit on choisir pour définir la version 2008 : bonne ? très bonne ? Excellente ?

En effet, depuis des années les conditions météorologiques étaient exécrables, imposant aux organisateurs des aménagements au règlement et les renoncements de nombreux concurrents. Cette année dame météo fut clémence, même si le dimanche le vent a, quelque peu, perturbé le déroulement du concours F1G. Et la participation ? les modélistes n'ont pas boudé ce rendez-vous incontournable pour les tortilleurs de gomme. Les 47 concurrents, qui ont répondu présents, ont réalisés 297 vols dont 123 maxis, n'hésitant pas à concourir dans plusieurs catégories. Venus d'Allemagne, de France et de Grande Bretagne certains vont parcourir des centaines de kilomètres, voire plus d'un millier : Bouches du Rhône (en TGV !!) Hautes Pyrénées, Landes ou Bristol, l'île de Wight pour nos amis anglo-saxons.

Organisée par le PAM, l'UA d'Orléans et les 4A cette 23<sup>ème</sup> Coupe d'hiver Maurice Bayet s'est disputée à Viabon, au nord d'Orléans, sur les terres agricoles de la Ferme de Mellay, mises gracieusement à disposition des modélistes par Alexandre Patte. Et, il faut le rappeler de nouveau, c'est tellement rare, depuis des années.

Concours programmé le dernier dimanche de février, date immuable que M. Bayet avait imposé lors de la création de cette manifestation, devenue mythique. Le fondateur du MRA avait prescrit cette contrainte en mentionnant " afin de prouver aux modélistes, que les vols en hiver sont possibles et d'une durée conséquente à une période de l'année où les ascendances sont relativement rares ". En effet avant guerre les modélistes ne volaient pas l'hiver, pour la grande majorité, et surtout par vent nul ou quasi nul. La première édition, ce dimanche après-midi du 19 février 1939 fut un succès avec 91 compétiteurs. Le vainqueur R. de Jaeger, du MAC de Paris, réalisa un vol de 2' 25" avec un modèle conforme aux règlements FAI de 1938 : charge alaire mini de 15 grammes et maître couple mini égal à la longueur totale du modèle au carré divisée par 100 (  $L^2/100$  ) et envergure mini de 70cm. Il faudra attendre 1949 pour que soient imposés un mini de 80g et 10g maxi de gomme. R. de Jaeger récidivera en 1944, mais avec 15g de gomme, voir plan VL n°162.

Après cette courte escapade dans le temps, retour vers le futur, et retrouvons nos modélistes du 21<sup>ème</sup> siècle, ce samedi 23 février 2008, première journée de ce week-end dédié aux "caoutchouteux". Le dossier d'inscription mentionnait que les organisateurs ont prévu trois catégories : wakefields anciens, coupe d'hivers anciens et P30. Les concours se disputeront en deux périodes : de 9h à 12h50 pour les 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> vols, puis de 13h40 à 15h30 pour le 3<sup>ème</sup> vol, et pour les éventuels vols de départage, horaire et durée de vol suivant les conditions météorologiques. Quant aux maxis, 120 secondes étaient demandées aux deux premiers vols pour les CH anciens et P30, 180 secondes au troisième vol et pour tous les vols des wakes.

Mais un brouillard givrant, s'étant abattu le samedi matin sur toute la région, va perturber ce programme. La visibilité, réduite à 60 à 70 mètres, impose un retard de 15 minutes sur l'horaire prévu. Mais une grisaille opiniâtre, malgré une visibilité autorisant les vols, persiste. A 11h30 elle se dissipe, et apparaît un soleil radieux, nuages aux abonnés absents, accompagné d'un vent faible de secteur sud. Les conditions aérologiques étant clémentes les maxis vont fleurir aux tableaux des résultats : seulement 12,5% en wakes, mais 38,5% en CH et 36% en P30.

#### Wakefield anciens

Cette catégorie occasionne toujours une part de nostalgie et de rêve. Dixit le dossier d'inscription, ces modèles, conformes aux spécifications de la Coupe Wakefield et conçus avant le 1<sup>er</sup> janvier 1954, sont classés en deux familles : soit selon le règlement FFAM et donc motorisés par 50g maximum de caoutchouc ou soit poids de l'écheveau inférieur ou égal à l'original. Les fiches d'inscriptions avaient été établies pour treize modèles, à la demande de huit modélistes. Si les huit préteurs à la victoire sont présents, le classement ne comptera que 7 modèles et 6 défections suite à des problèmes de préparation trop tardive, dommages récents ou oubli d'élément. Depuis la création de ce concours, en 2004, nos amis anglo-saxons ont toujours concouru en nombre conséquent, avec un record de 12 participants en 2004. En 2008, seulement deux sont inscrits, mais avec 4 modèles. Les six autres compétiteurs défendent les couleurs de l'Association des 4A. Ce concours enregistrera 16 vols et 2 maxis. Le vainqueur Edward TYson, pour sa 4<sup>ème</sup> participation, remporte la Coupe Marc Cheurlot avec un wake créé en 1950. Conçu par un modéliste australien Alan Jim Joan, ce modèle eut les honneurs du "Year Book 51/52" de Frank Zaïc. Il est doté d'un double dièdre, double dérive, mono pale repliable et maître couple conséquent. Ces deux chronos du matin, 178 et 180s, sont nettement supérieurs au 3<sup>ème</sup> vol avec 135s. La deuxième place, ainsi que la coupe des 50g, est

décrochée par Roger Garrigou avec son modèle fétiche, photo dans VL n° 174. Créé en 1953, de conception plus moderne : allongement supérieur, simple dérive, grand bras de levier et maître couple réduit, il répond aux règlements de 1951. En 2007, suite à des problèmes inexpliqués, Roger n'avait pu exploiter les possibilités de son wake. Il termine en beauté en réalisant le deuxième maxi de ce concours. La troisième place revient à Claude Deur, qui récidive son classement de 2006. Claude présente un modèle mythique, conçu en 1950 par J.Morisset, le Nex-Look, wake caractéristique possédant une haute cabane, double dièdre et dérive idem, fuselage carré sur angle et une hélice mono pale repliable. Le fidèle John White, depuis 2004, termine 4<sup>ème</sup>, au pied du podium et concourt avec un wake personnel équipé d'une hélice roue libre non repliable. Hors concours, en fin de journée, Lucien Adjadj, vainqueur de la coupe 50g en 2007, procède aux essais de son dernier bébé, le Duplex un wake ancien à cabine et hélice roue libre. Conçu en 1936 par l'américain Chester Lanzo, plan publié dans le "Year Book" de 1937, il présente un maître couple impressionnant. Sa ressemblance avec le Korda, vainqueur de la Coupe Wakefield de 1939, n'est pas fortuite : C.Lanzo et D.Korda étaient membres du même club à Cleveland. Vols très prometteurs, un futur vainqueur ?

#### P30

Franc succès pour cette catégorie simple, ludique à pratiquer sans modération. Treize concurrents avaient répondu à l'appel et inscrits 18 modèles. Les chronométreurs enregistrent 50 vols et 18 maxis. A l'issue du 1<sup>er</sup> round, soit les 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> vols, ils ne sont plus que 4 modèles, dont les deux P30 de S. Millet à engranger le plein. Au 3<sup>ème</sup> vol, à 180s, nous retrouvons nos trois mousquetaires et 3 modèles. S. Millet a raté le vol de son 2<sup>ème</sup> P30 : 27s ? J. Delcroix et B. Michaud réalisent un maxi, pour l'honneur, à cet ultime vol. Le dernier vol de cette journée, le fly-off des P30 se joue entre S. Millet, A. Rénesson et H. Werfl. André prend l'initiative, suivi par Serge et Helmut. Ils se poseront dans cet ordre. Indéniablement le démultiplicateur montre son efficacité et la supériorité en montée. Si 39 secondes séparent les P30 de Serge et André, 60 secondes séparent les modèles de Helmut et Serge partis, pourtant, au même instant.

#### Coupes d'hiver anciens

Traditionnellement, la catégorie CH anciens est très étouffée car prisée par les modélistes. Pour ne pas déroger à la règle, la cuvée 2008 est un bon cru : 24 modèles inscrits et 24 classés, 19 concurrents, 70 vols chronométrés et 27 maxis. A l'issue du 1<sup>er</sup> round, soit les 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> vols, 6 modèles sont encore en course pour le titre, dont les 2 Jumping II de P. Marrot. Cinq modélistes de grand talent, à l'expérience reconnue en CH, habitués des podiums. Le 3<sup>ème</sup> vol à 180 secondes est fatal à 3 modèles et 2 compétiteurs P. Marrot et C. Weber. Alors que, n'étant pas dans les 6 préteurs, le 2<sup>ème</sup> modèle de L. Dupuis, B. Michaud et les 2 CH de S. Millet réalisent le maxi, pour l'honneur. Le fly off va se jouer entre Mrs M. Djian, L. Dupuis et P. Tolhurst. M. Djian lance le premier son Bagatelle 55, création de C. Lambert. Modèle qui lui a donné, en modèle ancien, le titre de Champion de France 2002 et la première place de la Coupe d'hiver en 2002. Il est suivi par P. Tolhurst, qui concourt avec un Etienne 54, plan VL n°151. L. Dupuis l'imitera avec son éternel Lo Zigolo, aux nombreux succès, de l'italien G. Féa. Lo Zigolo qui une fois de plus démontre son potentiel, ou est-ce Louis ou les deux ? Le verdict des chronos est sans appel : M. Djian 78s, P. Tolhurst 92s et L. Dupuis 185s. En 4<sup>ème</sup> position le deuxième Lo Zigolo de L. Dupuis et suivi de 7 petites secondes par l'Hocus - Pocus 53, conçu par G. Cognet, présenté par S. Millet. En étudiant les caractéristiques des coupes anciennes on note un détail, qui a son importance : 83% des modèles sont postérieurs à 1951. Rappelons que le règlement précise que les modèles doivent être conformes à la formule coupe d'hiver et créés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1957. Tous ces coupes "modernes" possèdent une surface alaire supérieure aux modèles antérieurs, une hélice repliable ainsi que le train. Une seule exception, le Morisset 49 ou 46, à hélice roue libre non repliable, train fixe et surface de 8,8 dm<sup>2</sup>, présenté par C. Lesoeur des 4A. Pratiquant la RC, pour son premier modèle de vol libre, son premier CH et son premier concours Christian s'est comporté plus qu'honorablement.

L'observation des 18 P30 en lice montre la variété de conception " tout est possible dans cette catégorie " mentionne JL.Bodin lors d'une conversation en fin d'après-midi. En effet le choix est vaste : du plus simple au plus sophistiqué avec un détour par l'exotique. Les trois premiers classés sont une synthèse des tendances observées lors de cette compétition. Le P30 d'H. Werfl moderne avec son démultiplicateur a fait des émules, tel M. Molonié et C. Weber avec un rapport de 2,8, pignons au module de 0,3. Le modèle de S. Millet représente la tendance intermédiaire et majoritaire, semble t'il, fuselage tube avec petite cabane, aile de surface moyenne, entoilage papier ou film. Le 3<sup>ème</sup> du podium, A. Rénesson préfère la simplicité : fuselage treillis en 3x3, dièdre simple et entoilage papier. Et enfin l'exotique avec notre ami et omniprésent J. White qui innove en exploitant les ressources du canard. Un sondage auprès de plusieurs concurrents montre que le P30- 2008 possède une montée rapide et motorisé par des hélices de deux provenances : de forme classique avec marginal arrondi, made in Japan, généralement de couleur grise ( CoopAéro) ou de forme moderne avec saumon droit, de différentes couleurs, made in tchéquie ? présente dans les kits Ikara ( distribué par Jenco ).

Comme nos irréductibles gaulois préférés, c'est autour d'une table bien garnie que se termine ce premier round de la Coupe d'hiver M. Bayet 2008. Mais avant ces agapes JP.Challine, afin d'assouffrir et affamer un peu plus nos estomacs déjà mal en point par ces courses effrénées dans ces labours collants, procède à la proclamation des résultats, accompagnée d'une remise de prix aussi riche que variée. Se déroulant dans le club house cette cérémonie consacre ces brillants vainqueurs qui sont, ainsi, récompensés de leurs efforts.



# VOL LIBRE

11078

## Dimanche 24 février 23<sup>ème</sup> Coupe d'hiver

Le brouillard de la veille a de nouveau sévi, mais plus intense et plus vivace. Ce fog londonien impose aux 40 concurrents, impatients d'en découdre, une attente forcée de 1h30. Il se dissipe, mais avec l'appui d'un vent du sud faible, qui se renforce d'heure en heure, ainsi que la fraîcheur. A 13h B. Levasseur, président des 4A, enregistre une moyenne de 22Km/h sur son anémomètre. Lors du fly-off, à 17h25, la force du vent frôle les 28Km/h, fraîcheur et humidité complètent le tableau.

Les 54 candidats ont inscrits 80 modèles avant le 10 février. Mais à la régie, l'organisation comptabilise 64 fiches de vols retirées par 40 concurrents. Les chronométreurs, pour la plupart concurrent eux même, mais nous rappelons que l'auto chronométrage est illicite, ont officié pendant 161 vols dont 76 maxi. Ce pourcentage de 38,5 témoigne du potentiel acquis par les compétiteurs, leur science du réglage et de l'aérodynamique dans ces conditions difficiles, comme le témoignage de nombreux concurrents. A l'issue du 1<sup>er</sup> vol, 32 modèles ont perdu toute chance de gagner. Au 2<sup>ème</sup> vol, 23 modèles sont encore en course pour la Coupe. A l'issue de ce 2<sup>ème</sup> vol les organisateurs décident de transférer la ligne de départ 1 Km plus au sud, en bout de piste coté ferme de Mellay. En effet le vent, dont la puissance s'intensifie, emmène les F1G vers des terres inhospitalières. Le 3<sup>ème</sup> vol, maxi fixé à 180s, peut se dérouler dans de bonnes conditions. Les modèles doivent, théoriquement, se poser à la limite de la zone à éviter. Ce round est fatal à 13 coupes d'hiver, soit par abandon, pour raisons diverses, soit par contrat non rempli, dont les deuxièmes modèles de L. Dupuis, D. Greaves et M. Picol. Le fly-off va se jouer entre 9 concurrents, et théoriquement 10 modèles, car H. Werfl a qualifié ses deux F1G. JP. Challine, directeur du concours annonce à 17h25 le début du round, fixé à 10 minutes et vol à 300s. Les 18 chronométreurs et aides sont en attente, ainsi que les 9 prétendants, échec et malade remontés. B. Michaud ?? lance le premier, puis c'est une envoiée de coupes d'hiver. Magnifique me confie plus tard un modéliste qui assistait pour la première fois à un fly off. Les modèles vont loin. Certains sont perdus de vue, cachés par la Ferme de Mellay et sa végétation environnante, bien que n'ont pas été retrouvés.

Comme la veille, la proclamation des résultats et le vin d'honneur se déroulent dans le club house à l'abri du vent. Antoine Galichet préside la cérémonie. La remise des récompenses est à la hauteur de l'événement, exceptionnelle et conviviale. A l'année prochaine avec l'espérance d'une météo encore plus clémente.

Un grand merci à tous les acteurs qui ont œuvré pour la réussite de cet événement : les membres du PAM, UA d'Orléans et des 4A, chronométreuses et chronométreurs, Mmes Challine, Djian, Menget, Weber pour l'intendance et la régie, Alexandre Patte qui nous accueille depuis des années et espérons encore longtemps.

## ENGLISH CORNER

### Young and New

It is always refreshing when you feel new and young Energy.

What was young?

What was new?

Where was it?

A nice weekend on the meadows of Lithuania.

Two contests on two days organized by two countries – The Baltic Cup by Lithuania, and the Estonian Cup by Estonia.

Some sunshine, some rain, as the weather is. And – hurray – little wind. Or?

If there was wind, it was only the new wind made by the youth.

- Youth flies
- Youth is in love
- Youth is timekeeper
- Youth spends the night together in a big hall on the floor and has fun to participate.

And what is the New?

A somewhat older boy is on the list without rivals on both days. In the 6th year of these

contests a small present flies through the air – the new category F1Q. And maybe because of this we can combine the new with the young. You need no greasy rubber, no long towline, no noisy internal combustion engine.

My husband stands on the field and discusses the not so convincing performance of the first day, but the performance of the second day is convincing.

Klaus flies, youth watches ((picture)) and some of the trainers of the young teams show their interest in building such planes.

Time will show. And so – cheers to all the Young who fly and to all the New, and to everybody who is always again joining with enthusiasm.

Congratulations!

Apropos: The male verbal „gossip“ gives often much to me. That is why I have heard, that some of you have been ill for a long time or even seriously. I am glad that you are recovering. Maybe just the good air on the field will help you.

Please join us again, if not as fliers, then as watchers, spectators and friends. We miss you.

On flying fields you can feel how the world loves you, and how the young and new energy gives power to you.

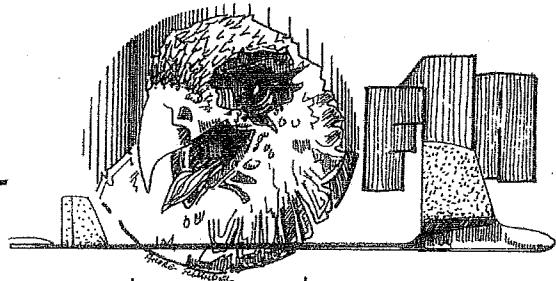
11079

SEX BOWIECK L. F. I.A

KONSTRUOWAL FR. GŁOŚNIA, ČSSR.

LACZENIE PLATÓW  
BACNETEM /zryk/  
DURALUMINOWYM

11060.



Technical drawing of an aircraft wing structure, showing cross-sections AA and BB.

**Section AA:** Shows a cross-section of the wing. The leading edge is at the top, and the trailing edge is at the bottom. The thickness of the wing is indicated as 190 mm. The chord length is 400 mm. The leading edge is labeled with a +3° angle. The trailing edge has a rib structure. The thickness is constant along the chord.

**Section BB:** Shows a cross-section of the wing at the trailing edge. The leading edge is at the top. The thickness is constant along the chord. The trailing edge is ribbed. The thickness is constant along the chord.

**Bottom View:** Shows the overall planform of the wing. The leading edge is at the top. The trailing edge is at the bottom. The chord length is 400 mm. The leading edge is labeled with a +3° angle. The trailing edge has a rib structure. The thickness is constant along the chord.

**Material:** DURALUMINUM 0,8 mm

**Dimensions:**

- Thickness: 190 mm
- Chord length: 400 mm
- Leading edge angle: +3°
- Trailing edge thickness: 65 mm
- Trailing edge chord length: 130 mm

- 11081



# POITOU



## L'AEROMODELISME - CLUB - THOUARSAIS

is glad to invite you to

### 31<sup>e</sup> JOURNEES INTERNATIONALES DE VOL LIBRE EN POITOU

which will take place on

August 08th and 09th 2008 on the plain of NOIZE (near THOUARS 79)

#### PROGRAM

Wednesday August 06<sup>th</sup> : Arrival, registration at "Pas de Jeu", training

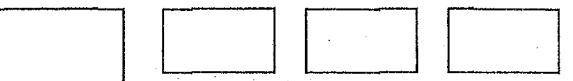
Thursday August 07<sup>th</sup> : Compétition FIG FIH FIJ FIK (Vol libre MONCONTOUR) MARQUOIS Gérard 16 rue Maxime RIDOUARD 86330 MONCONTOUR Tél. : 05 49 22 68 91) registration : MAIRIE DE MONCONTOUR

Friday August 08<sup>th</sup> : Competition F1B and F1C

Saturday August 09<sup>th</sup> : Competition F1A

Sunday August 10<sup>th</sup> : 10.00 am : Results, award ceremony (PAS DE JEU)

13.00 : Banquet



### 31<sup>e</sup> JOURNEES INTERNATIONALES DE VOL LIBRE EN POITOU 2008

BULLETIN D'ENGAGEMENT = ENTRY FORM = VERPFLECHTUNGFORMULAR

NOM = SURNAME = ZUNAME : .....

Prénom = Christian name = Vorname : .....

Adresse = Address = Anschrift : .....

Tél: .....

E-mail: .....

Année de naissance = Year of birth = Geburtsdatum : .....



Nationalité = Nationality = Nation : .....



N° Licence 2008 = Nr Berechtigung (FAI Obligatoire) : .....

Immatrication = Marking = Zulassungsnummer : .....

Club: .....

CATEGORIE  F1B Wakefields Vendredi 08 Août

CLASS  F1C Motomodèles Vendredi 08 Août

KLASSE  F1A Planeurs Samedi 09 Août

JUNIOR (- de 19 ans dans l'année)

1 catégorie (class) = 30 € 2 - 3 catégories (class) = 45 € 1 - 2 catégories (class) junior = 12 €

Nombre de repas de midi sur le terrain pour le } ..... 08.08. .... X 9 € = ..... €

Number of lunches on flying field for the } ..... 09.08. .... X 9 € = ..... €

Zahti das Mittagesseb an dem Gelinge

Banquet } ..... 10.08. .... X 15 € = ..... €

J'adresse la somme de }

I send the sum } ..... à l'ordre de AC.THOUARSAIS.

Ich sende die summe }



POITOU 2008

BP 36

79101 THOUARS Cedex France

Site. [www.poitou-aero.com](http://www.poitou-aero.com)

Tél: 05-49-68-01-55 Fax: 05-49-96-13-37 E-mail: [poitou-aero@noos.fr](mailto:poitou-aero@noos.fr)

Pouvez vous nous aider à chronométrier }

Can you help us to time } le 08 - 08  MERCI THANKS DANKE

Können Sie uns helfen, der Zeit zu nehmen } le 09 - 08

(Le repas du midi est offert aux chronométreurs) (Midday lunch is free for timekeepers)

Paiement - Payment :  Chèque  Euro chèque  Mandat international  Espèces Cash

BULLETIN A RENVOYER AVANT LE 28/07/2008

11082



# Envoyer son lancé-main... facile

par Don DeLoach

Thème aussi éternel que nos essais réitérés dans cette catégorie peu pratiquée en France (en concours...). Voici une rafale de réflexions qui ne remplace pas une initiation complète... mais la perspective est assez nette pour qu'on s'y retrouve bien. Autres articles dans VL 122, 123, 126, 136, 164, 170...

A pleine vitesse le modèle débute un looping, et ondule au plané. - Vé longitudinal trop grand (entre les calages de l'aile et du stabilo). - Diminuer le vé à l'aide de la vis de réglage, ou en vrillant le bord de fuite du stab vers le bas.

Au largage le modèle cabre fortement, mais ne passe pas au plané, puis pique droit vers le sol. - Vé longitudinal insuffisant - Augmenter le vé, par la vis ou en relevant le bord de fuite du stab.

Le modèle plane bien au test horizontal, et grimpe haut, mais n'a pas un roulis fiable lors de la transition grimpée-plané. - Pas assez de volet de dérive à gauche. - Augmenter le braquage de la dérive à gauche, par exemple en vrillant son bord de fuite, jusqu'à ce que la transition soit bonne, en "coup de rein" ou en roulis souple suivant le cas.

Le modèle ne grimpe pas très haut et tend à rouler facilement à gauche après le largage. - Trop de dérive à gauche. - Vriller le bord de fuite de la dérive progressive à droite, jusqu'à ce que le roulis abrupt à gauche soit remplacé par une grimpée correcte et une transition nette à gauche.

Bonne grimpée et transition correcte, mais le virage au plané a disparu, ou est trop large. - Pas assez de tilt au stabilo. - Ramollir le joint de colle du stab, augmenter le tilt jusqu'à obtenir une spirale de 30 mètres de diamètre.

Bonne grimpée et transition correcte, mais au plané la spirale se resserre très vite et devient un piqué jusqu'au sol. - Pas assez de vrillage positif à l'aile. - Vérifier d'abord les vrillages et l'alignement des voilures. Si tout est d'aplomb, ajoutez un petit "volet" triangulaire sous le BF de l'aile gauche (panneau intérieur) jusqu'à faire disparaître le virage/piqué. N'enlevez pas le braquage de dérive à gauche, car celui-ci contrôle la grimpée et la transition.

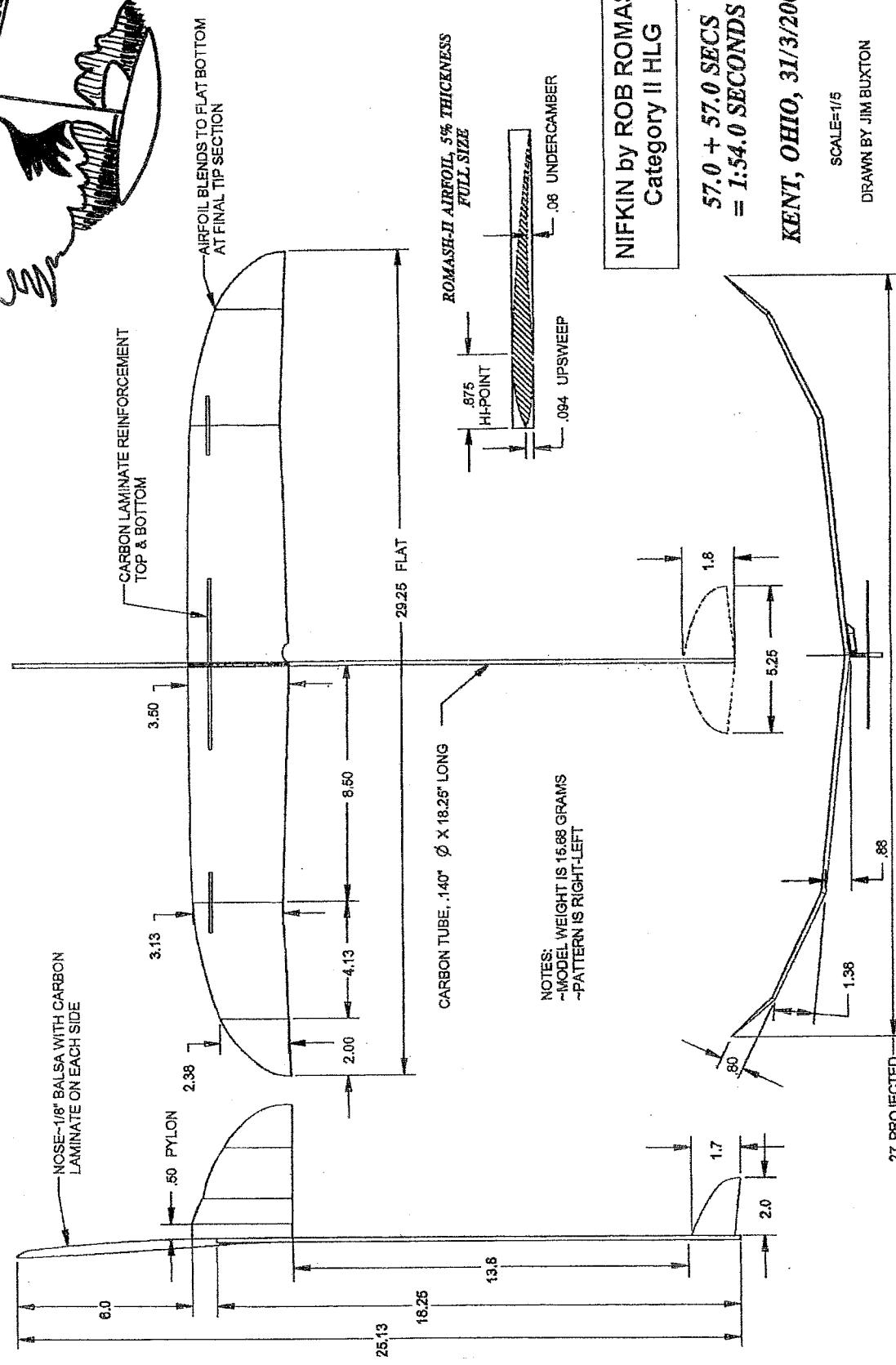
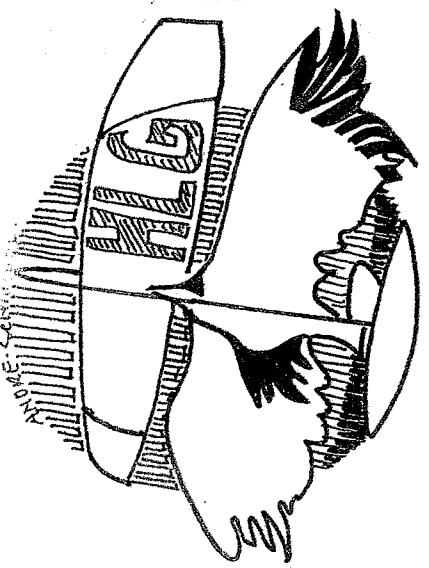
Bonne grimpée et transition correcte, mais le virage plané est trop serré. - Trop de tilt au stab. - Décoller le stab et venir à un cercle de 30 m de diamètre.

Bonne grimpée et transition correcte, mais le plané est en pertes de vitesse. - CG trop arrière. - Ajouter un lest au nez, ou bien alléger la queue, jusqu'à ce que les pertes disparaissent.

Bonne grimpée et transition correcte, mais le plané est trop rapide ou en léger piqué. - CG trop en avant. - Ôter du lest au nez, ou bien rajouter du poids sur la queue, pour un plané plus lent.

[http://www.geocities.com/the\\_great\\_sam8/clg.html](http://www.geocities.com/the_great_sam8/clg.html)

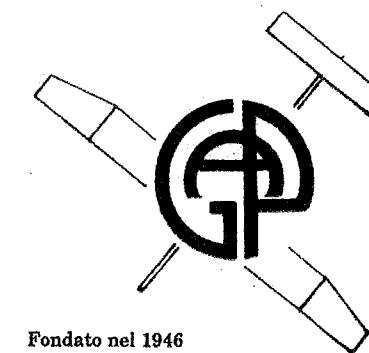
11083



11084

## **COPPA ITALIA 2 – F1G**

## Ancora una formidabile gara ...surtout pour Guy Buisson



## GRUPPO AEROMODELLISI PISTOIESI

Fondato nel 1928

La Coppa Italia 2 débute toujours bien. Le samedi ce sont d'abord les retrouvailles sur le terrain d'Orentano pour le ultimes mises au point avec les amis italiens et Helmut, suivies le soir par le convivial gueuleton pris en commun au restaurant de l'Hôtel « Le Cerbaie » d'Altopascio spécialement accommodé et retenu pour les modélistes par Vito et les organisateurs du G.A. Pistoiesi. L'ambiance, vous la devinez...

Le lendemain, fini le côté festif, le sport commence. Cette année 2008 le contingent habituel français est étoffé par la présence de Claude Garet et Guy Buisson.

Le concours a débuté dans des conditions idéales, ciel couvert mais sans pluie et pas de vent, les modèles se posant parfois aux pieds des lanceurs. Sur les 35 modèles inscrits, 21 réussissaient le maxi au premier tour, suivis de 21 autres au deuxième lancer et 27 au troisième. Ces résultats montrent bien les conditions de vol parfaites et surtout le niveau élevé des concurrents. Le quatrième et ultime tour allait devenir beaucoup plus sélectif car le temps se dégradant avec l'apparition de pluies intermittentes et de quelques bourrasques intempestives 17 modèles se retrouvaient au plein et la récupération posait problème car le maxi portait loin. Chez les Français, Lavenent était victime de ces conditions ainsi que Garet. Et du même chez les Italiens Alessandro Manon, vainqueur 2007.

Le fly-off à 4 minutes allait être catastrophique pour la grande majorité des protagonistes car le vent avait forcé et choisir le bon moment de lancer devenait difficile. 13 d'entre eux, et non des moindres, étaient leurrés par une fausse « bonne bulle » qui amenaient haut au moteur pour s'effondrer aussitôt, un vrai rouleau compresseur. Les résultats démontrent éloquemment le propos. Malgré cela Guy Buisson avec ses deux modèles Helmut Werfl également et Bruno Murat maîtrisaient bien la situation par des lancers parfaits et se retrouvaient aux 6 minutes que seul Guy et Helmut réussissaient, 16 secondes manquant à Bruno (vous souvenez-vous de ce fameux wake « El Maruscan » 3<sup>ème</sup> au Championnats du Monde 1968 ?...).

Le troisième départage tournait court car Helmut ne revenant pas de la récup., toujours e

recherche de son modèle, Buisson lançait pour la forme et remportait ainsi la fameuse Coppa. 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> pour une première participation, pas mal pour qui était venu « pour voir ». Il lui faudra revenir et ramener le challenge l'an prochain.

A signaler côté technique le nombre impressionnant de belles machines chez nos amis italiens, la présence toujours efficace du vétéran Carlo Rebella, de pas mal d'hélices à pas variable qui semblent apporter un plus au rendement moteur, et ne soyez pas étonnés, un nouveau modèle d'Helmut qui a repris une vieille idée qui avait fait long feu à l'époque, à savoir un déroulement moteur dépassant les 2 minutes. Et ça marche !

Marché :

Gardons pour la bonne bouche la remise des prix et trophées, toujours aussi bien dotée par des verreries gravées, et aux 5 premiers un panier garni de succulentes spécialités italiennes sans parler de la consolante bouteille de vin du cru à tous. Bravo le GAP pour cette parfaite organisation dorénavant classique dans le calendrier F1G européen.

J.-F. FRUGOLI



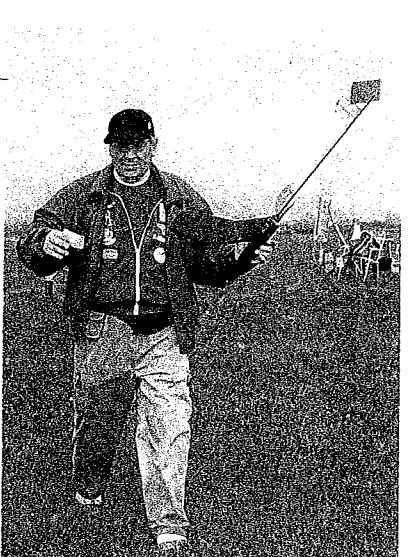
Vito FACCHINI remet le challenge à Guy BUISSON

11085

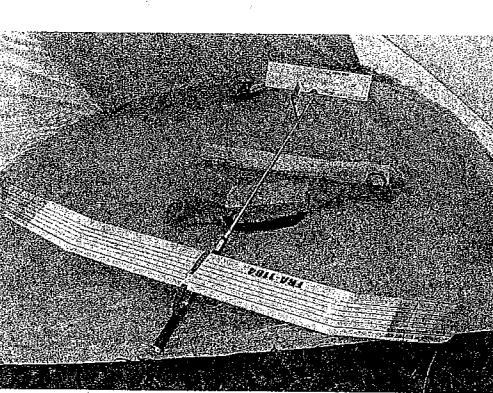
GAP GRUPPO AEROMODELLISTI PISTOIESI				FONDATA NEL 1946 AFFILIATO AEC AREZZO										
COPPA ITALIA 2 - COUPE D'HIVER - ORENTANO - 16 MARZO 2008				lanci										
n°	cognome	nome	club	ass.ne	1°	2°	3°	4°	totale	1° sp.	2° sp.	3° sp.	TOTALE	classifica
11	BUISSON	Guy	Francia	FRA504	120	120	120	120	480	240	360	21	1101	1
16	WERFL	Helmut	Germania	GER3146	120	120	120	120	480	240	360	0	1080	2
15	MURARI	Bruno	Nike Mi	ITA323	120	120	120	120	480	240	264		984	3
21	BUISSON	Guy	Francia	FRA504	120	120	120	120	480	240	217		937	4
26	GASTALDO	Giulio	AGO Torino	ITA399	120	120	120	120	480	210			690	5
18	KUSTERLE	Mario	Finc. Monf.	ITA3823	120	120	120	120	480	175			655	6
3	FRUGOLI	Jean Fran.	MAC Mars.	814-03	120	120	120	120	480	125			605	7
20	ROCCA	Mario	AeArezzo	ITA2287	120	120	120	120	480	116			596	8
6	REBELLA	Carlo	GAP	ITA2264	120	120	120	120	480	110			590	9
9	BODIN	Jean Luc	Francia	FRA184	120	120	120	120	480	93			573	10
12	MAURI	Edi	Finc. Monf.	ITA6318	120	120	120	120	480	90			570	11
205	SCHIRRU	Sandro	ex AFTO	ITA616	120	120	120	120	480	87			567	12
207	BERTOLANI	Benito	GAP	ITA4189	120	120	120	120	480	53			533	13
19	BRUMAT	Franco	Finc. Monf.	ITA6313	120	120	120	120	480	21			501	14
24	CHAUVEAU	Gill.	Paris AM	FRA740	120	120	120	120	480	11			491	15
208	ROCCA	Mario	AeArezzo	ITA2287	120	120	120	120	480	7			487	16
206	WERFL	Helmut	Germania	GER3146	120	120	120	120	480	0			480	17
4	BERTOLANI	Benito	GAP	ITA4189	120	120	120	112	472				472	18
7	MANONI	Alessandro	AGO Torino	ITA11694	120	120	100	120	460				460	19
201	LAVENENT	Henry	AMC Pujaut	31,08	120	120	99		459				459	20
25	GAMBINI	Silvano	GAP	ITA15521	108	120	120	107	455				455	21
5	FACCHINI	Vito	GAP	ITA1130	120	89	120	120	449				449	22
1	LAVENENT	Henry	AMC Pujaut	31,08	120	120	120	86	446				446	23
22	MANONI	Alessandro	AGO Torino	ITA11694	120	120	120	77	437				437	24
14	SCHIRRU	Sandro	ex AFTO	ITA616	102	120	102	74	398				398	25
8	MANONI	Aldo	AGO Torino	ITA13640	120	120	108	43	391				391	26
204	BODIN	Jean Luc	Francia	FRA184	120	120	120	0	360				360	27
202	GARET	Claude	AC Romans	FRA25103	120	15	120	90	345				345	28
23	MAGGI	Gianfranco	Nike Mi	ITA4069	105	120	120	0	345				345	29
203	FACCHINI	Vito	GAP	ITA1130	120	58	120	0	298				298	30
13	BENEFORTI	Paolo	GAP	ITA795	120	77	94	0	291				291	31
2	GARET	Claude	AC Romans	FRA25103	114	110	66	0	290				290	32
10	LICEN	Roberto	Finc. Monf.	ITA3700	120	120	45	0	285				285	33
17	PAPI	Luciano	Personale	FRA184	86	100	92	0	278				278	34
209	CHAUVEAU	Gill.	Paris AM	FRA740	110	120	5	0	235				235	35



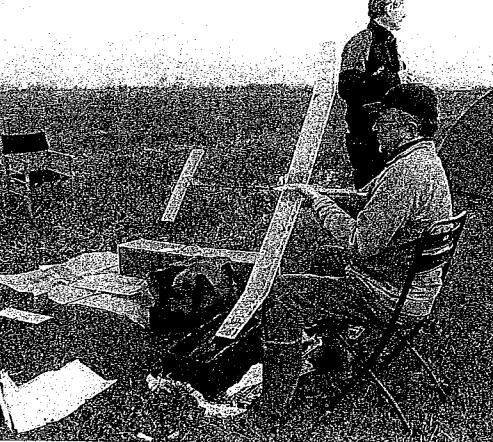
Le toujours jeune Carlo REBELLA



L'électrique Benito BERTOLANI



Le modèle de Jean-Luc BODIN



Mario ROCCA et son modèle performant



## A la recherche d'une approche équitable pour le vol de compétition .

Récemment l'attention des autorités du vol libre a été attirée sur une situation antisportive éclatante qui paraît être présente même si ce n'est qu'en faible pourcentage , dans les trois catégories de notre sport .

Comme vous le savez tous , notre sport a connu récemment un développement rapide grâce à l'arrivée bienvenue d'une approche de libre échange et à la présence d'une bonne quantité de fournisseurs fiables offrant des " machines " de compétition de haute qualité .

Ceci a engendré une quantité de compétiteurs de haut niveau , qui enfin peuvent concourir avec de bons outils .

Nous savons tous , que dans de nombreux sports , ça n'est pas intrinsèquement l'utilisation de l'équipement sportif qui doit déterminer le résultat final : le lancer de javelot ou de poids , les rencontres d'escrime ne dépendent pas de javelots , de poids ou de fleurets spéciaux pour aider l'athlète à démontrer ses capacités .

Nous atteignons une situation semblable en vol libre où la capacité du compétiteur à utiliser un modèle et à choisir l'air sont les facteurs clé dans la détermination du résultat .

Cette situation stabilisée est aussi un terrain fertile pour nos fournisseurs , leur permettant d'investir dans des outillages sophistiqués, permettant à chacun d'acquérir rapidement des modèles de haut niveau et performance , pour garder des chances intactes . Donc la qualité et la disponibilité des outils restent stables .

Ce développement positif est toutefois menacé aujourd'hui par l'approche entêtée de quelques modélistes refusant de comprendre l'influence positive qu'une telle normalisation a apporté à notre sport .

UN MODELISTE F1C - U.S. SOUS LA MENACE D'INTERDICTION ! ...

Ces personnes malheureusement présentes dans toutes les catégories continuent d'insister et d'utiliser des modèles incontrôlés , modèles qui ne proviennent pas des producteurs officiels et reconnus , mais qui sont assemblés par eux-mêmes en dilettantes !

Ce comportement non-professionnel dénature la situation d'égalité des chances que nous devrions avoir, donnant un avantage aux utilisateurs des ces modèles personnels qui ne sont pas disponibles pour la majorité des autres modélistes .

Pensez par exemple , au F1C pour lequel pendant un certain temps les réducteurs et les ailes pliantes étaient inaccessibles à la majorité , créant un écart de performance à l'avantage de quelques développeurs de ces nouveaux systèmes .

Cette situation a rapidement été corrigée et maintenant ces systèmes sont largement disponibles .

Nous en voyons quelques-uns en F1A essayer de déséquilibrer la situation d'égalité des chances en utilisant des flappers pour réduire la traînée pendant la phase de montée balistique .

Cette nouvelle technologie pourrait créer une inégalité troublante dans l'altitude finale atteinte par les planeurs , conduisant à des résultats injustes en compétition .



## AMERICA CUP 2007

Pour toutes ces raisons , il apparaît qu'une intervention est nécessaire sous la forme d'une limitation de cette différenciation injuste entre nos modèles .

La solution évidente est l'interdiction définitive de la production et de l'emploi de ces modèles personnels .

Seules les modèles provenant d'usines certifiées et reconnues seront autorisés , avec utilisation de vignettes de contrôle et de procédures adéquates pour proscrire toute falsification de manière à donner aux contrevenants le temps de revenir à la normalité , les modèles auto-construits pourraient être acceptés pour l' année à venir ensuite exclus sur une période de trois ans pendant laquelle la quantité de pièces standard devrait être augmentée de 55 % à 70 % puis 85 % ( en masse ) chaque année pour atteindre 95 % à la fin de cette période de rémission .

Même si la manière normale de réalisation d'une quelconque réparation était le retour à l'usine pour réparation ou échange , une quantité limitée de réparations personnelles devrait être autorisée dans le cadre des procédures établies et reconnues .

Pour cette raison une tolérance de 5 % en masse devrait être acceptée pour tenir compte de ces réparations sur le terrain .

Cette décision amènerait une situation équitable et profitable dans notre sport , avec une juste chance de victoire pour tout compétiteur sérieux .

**Tout soutien à ce développement nécessaire peut être envoyé au signataire .**

Anselmo ZERI .

ERSTER APRIL  
SCHERZ!

Auf der Suche nach einem gerechten Weg zu dem Wettbewerb ....

Vor kurzer Zeit wurden die Aufmerksamkeit der Kremlins im Freiflug davon angeregt dass es ,angeblich in allen drei Klassen unseres Sport's , wenn gleich nur in kleiner Zahl , ein eklatante antisportliche Haltung gibt .

Wie Sie alle wissen , hat unser Sport einen gewaltigen Sprung Fortschritt getan , mit der freien Ankunft einer grossen Zahl von An und Verkäufer leistungsfähigen Modellen .

Das wiederum hat eine grosse Zahl von Wettbewerbern gebracht die mit guten Werkzeugen ausgerüstet sind .

Wir wissen alle dass es nicht unbedingt das Sportgerät ist das in allen Sportarten den Erfolg ermittelt . Speere , Gewichte , und andere mehr bringen nicht allein dem Sportler den Erfolg .

Im Freiflug ist es genau so , wo die Möglichkeit das Modell und den passenden " Bart " zu suchen ausschlaggebend sind .

Diese stabilisierte Situation begünstigt die Lieferanten , deren Werkzeuge besonders angepasst werden , und jedem zu erlauben ein hohes Leistungsmodell zu kaufen das alle Chancen z lässt .

Diese positive Entwicklung ist jedoch durch einige dickköpfige Freiflieger , bedroht , die nicht begreifen wollen was diese Normalisierung gebracht hat , in unserem Sport .

Diese Personen , unglücklicherweise in allen Klassen vorhanden , benützen immer wieder Modelle die nicht von erkannten Produzenten stammen und die Sie selber bauen .

Dieses nicht professionelle Verhalten , schadet der Chancengleichheit die wir haben sollten , da ihre Modelle für andere nicht zu haben sind .

Denkt mal an F1C wo es gewisse Zeit , Klappflügel und andere Neuheiten gab die nicht von der gesammten F1C Klasse erhältlich waren . Schnell wurde das geändert , und jetzt sind sie für Alle verfügbar .

Wie sehen auch in der Klasse F1A einige die "Flappers " benützen um den Widerstand beim Steigen zu vermindern .

Diese neue Technologie könnte eine Ungerechtigkeit provozieren bei der endlich erreichten Höhe .

Wegen all diesen Gründen , erscheint es nötig zu intervenieren , um diese Modelle entscheidend einzuschränken da sie eine Ungerechtigkeit fördern .

**Die einzige und gerechte Lösung ist : das Verbot solche selbstgebaute Modelle zu benützen !**

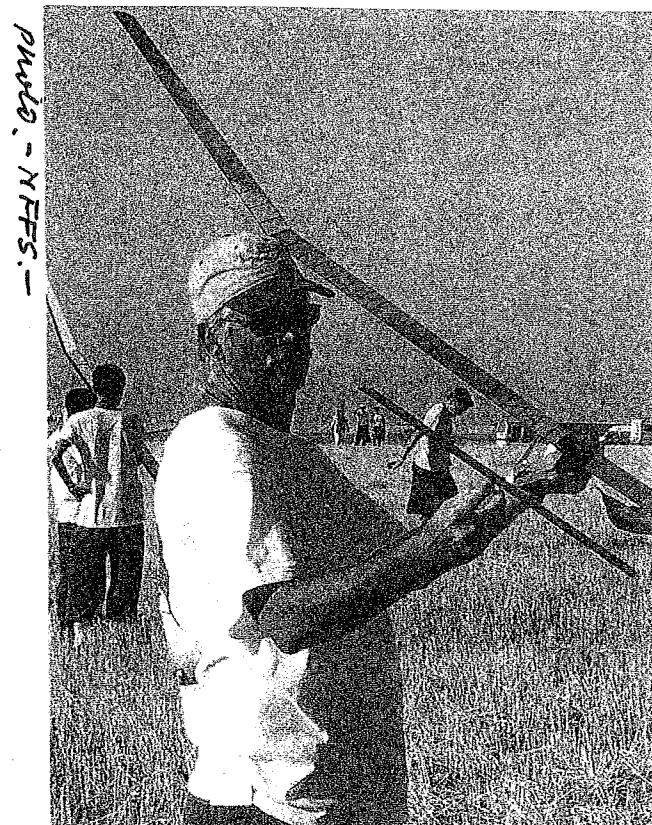
Nur Modelle die aus bekannten und anerkannten Fabriken stammen sind erlaubt , und dies unter Kontrolle um Fälschungen zu vermeiden .

Erlaubt sei dass Jahr um Jahr die selbstgebauten reduziert werden , damit die gekauften Ersatzteile es erlauben sich schnell dem Markt anzupassen .

Obwohl es normal sei alle Reparaturen in den anerkannten Fabriken zu erledigen sollte es erlaubt sein selbstgebaute Modelle in vorgegeschriebenem Rahmen zu reparieren .

F1A	
1 Limberger, Rene	109 SCA-3* BAI-1 MMM-1 USO-5* NWF-1 NW2-1* Scu-2*
SWC-1 PC-3* AZC-4*	
2 Barron, Andrew	104 SWR-3* MM-2 SCA-4* EFF-3* SKC-4* SKA-1 USO-1
ESF-3* AFA-2* DC-2*	SWC-3* ACT-2* AZC-2 KOI-1*
3 VanNest, Brian	99 SWR-1 Ike-2 MM-4* NCA-1 BAI-4* Scu-3 SWC-3*
4 McKeever, Mike	97 SWR-4* MM-3* SCA-2* NCA-3* NWF-4* NW2-2 CFA-1
PC-1 AZC-3	
5 Brocks, Peter	96 Ike-1 SCA-1 TCC-2 MMM-3* NWF-3 NW2-5* DC-4*
AZC-5*	
6 Sifleet, Bob	90 EFF-1 SKC-1 HC-1 KOI-3
7 Hines, Lee	89 SCA-5* NCA-2 BAI-3* TCC-3* MMM-2 USO-4* NWF-2
NW2-3* DC-1 SWC-5*	
8 Cai, Oliver (jr)	72 SKA-3 USO-3 AFA-5* ACT-4 PC-2
9 Jones, Kyle (jr)	70 MM-1 HC-3 AFA-4 CFA-5* PC-4
10 Parker, Jim	61 SWR-2 PC-5 AZC-1
11 Smith, Norm	57 NCA-4 TCC-1 MMM-5 DC-3
12 Johnson, Miles (jr)	55 EFF-5 SKA-2 ESF-2 KOI-4
13 Thompson, Mike	54 MMM-4 NW2-4 Scu-5 SWC-2
14 Barron, Timothy (jr)	53 EFF-4 ESF-1 AFA-3
15 Spence, Steve	51 MM-5 SCT-1 ACT-3
16 Markos, Chuck	50 IFA-1 Hcu-1
17 Barron, Peter	50 SKC-3 SKA-5 AFA-1
18 Lenartowicz, C	41 Ike-4 CC-1
19 Allnutt, Peter	35 CC-5 Scu-1
20 Zink, Don	33 BAI-5 USO-2
21 Bauer, Ken	33 SWR-5 BAI-2
22 Troutman, Mark	31 SCT-3 TCC-4 ACT-5
23 Fradkin, Igor	28 SKA-4 CC-3
24 Nikolajeras, Vidas	26 HC-5 CC-2
25 Troutman, Jim	26 ACT-1
26 Tetrick, Logan (jr)	25 CFA-2
27 Whitney, Marian (jr)	22 EFF-2
28 Thomson, Ben (jr)	22 SKC-2
29 Farkas, Leslie	21 HC-4 CC-4
30 Secor, Randy	20 Ike-3
31 Handford, Bob	20 SCT-2
32 Horak, Ladislav	20 HC-2
33 Diez, Hector	20 CFA-3
34 Barron, Michelle (jr)	16 KOI-2
35 Farmer, Joey (jr)	15 CFA-4
36 Brun, Pierre	14 Scu-4
37 Farmer, Jim	10 Ike-5
38 Tzvetkov, Tzvetan	7 SKC-5
39 Protheroe, Dan	7 NWF-5
40 McQuade, Pete	6 DC-5
41 Brown, Gerald	5 TCC-5

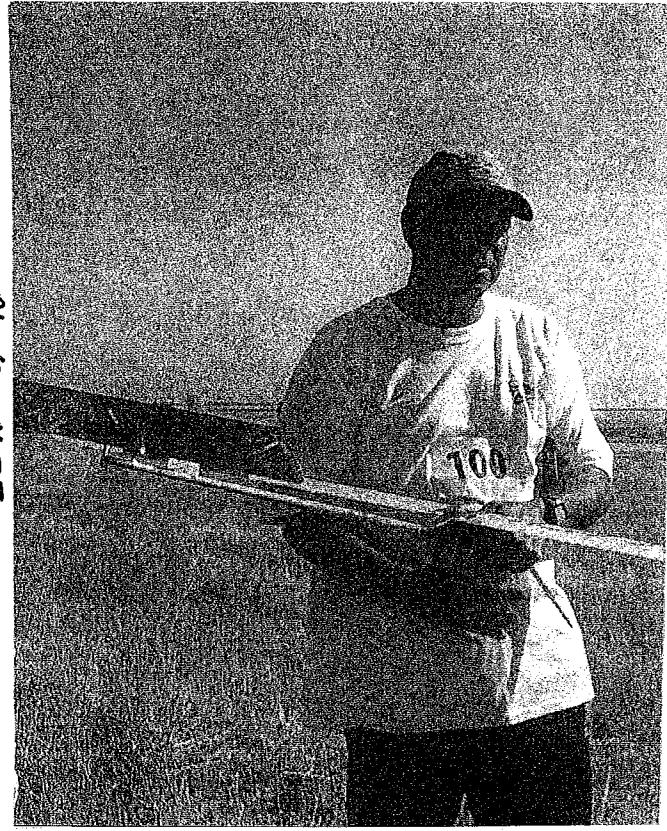
F1B	
1 Andriukov, Alex	108 Ike-1 MM-1 NWF-3* NW2-2 SWC-1
2 Vanlandingham, Eddie	103 SCT-1* McL-1* TCC-1 MMM-1* USO-2 DC-1 ACT-1
AZC-1*	
3 Jensen, Blake	102 SWR-2 MM-2 SCA-1 NW2-1 Scu-4* AZC-3*
4 Clapp, John	95 EFF-2 SKA-3* HC-4* USO-3 ESF-1 PC-1 AZC-3*
5 Schlosberg, Aram	90 EFF-1 Sky-1 HC-2 USO-4* ESF-2
6 Wood, Dick	81 SCT-2* McL-2 MMM-4* NWF-5* NW2-3* DC-2 CFA-4*
SWC-5* ACT-2 AZC-2	
7 Felix, Ron	77 SKA-2 HC-3 CC-2 Scu-3
8 Horak, Ladi	75 Ike-2 MM-4* HC-1 CC-1
9 Crowley, Paul	73 IFA-2 Hcu-3* AFA-2 CFA-1
10 Jones, Charles	69 SWR-1 Hcu-1 HC-5 USO-5
11 Simon, Greg	64 IFA-1 Hcu-4 AFA-1
12 Davis, Mike	56 Ike-4 BAI-1 NWF-2 NW2-5
13 Emery, Jack	51 SWR-5 SCA-2 PC-3
14 Rohrke, Rich	48 SWR-4 Ike-5 NWF-1
15 Radzunas, Sarah	47 Sky-2 SKA-1
16 Schroeder, Amy	46 MM-5 Scu-2 SWC-4
17 Saks, Dave	45 MMM-2 CFA-2
18 Mulligan, Mike	43 SCA-5 BAI-1 CFA-3
19 Bradley, Jim	43 SWR-3 KOI-1



## JIM PARKER



20 Reinhart, Pete 38 TCC-2 DC-5 ACT-4  
 21 Troutman, Mark 37 SCT-3 TCC-5 ACT-3  
 22 Nelson, Elmer 35 Scu-1 AZC-5  
 22 Sessums, John 35 MM-3 BAI-1  
 22 Batiuk, George 35 SCA-3 BAI-4\* SWC-3  
 25 Tymchek, Bob 33 Ike-3 SCA-4  
 25 Hoffman, Mark 33 TCC-4 DC-3 ACT-5  
 25 Shailor, Bill 33 IFA-3 AFA-5 Scu-5  
 28 Lacey, David 31 EFF-3 AFA-3  
 29 Sifleet, Bob 30 USO-1  
 29 Ghio, Walt 30 NCA-3 PC-4  
 31 Simon, Evan (Jr) 28 IFA-5 Hcu-2  
 32 Allen, Carroll 27 Sky-3 SKA-4  
 33 Jones, Darold 26 MMM-3 DC-4  
 34 Norvall, Larry 25 NCA-1  
 34 Achterberg, M 25 PC-2  
 34 Iorger, Tom 25 Sky-5 KOI-2  
 37 Shailor, Paul (Jr) 23 IFA-4 AFA-4  
 38 Schroeder, Martin 22 SWC-2  
 39 Belfield, Mark 20 NCA-2  
 39 Morrell, Roger 20 CFA-5 PC-5  
 41 Brown, Gerald 16 TCC-3  
 42 Harden, Edd 15 McL-3  
 43 Andriukov, Vlad 11 NW2-4  
 44 Vaccaro, Tom 10 Sky-4  
 44 Pratt, John 10 NCA-4  
 44 Piserchio, Bob 10 BAI-5  
 44 McGluckin, Derek 10 NWF-4  
 48 Biedron, Bob 7 SKA-5  
 49 Shailor, John Sr 6 Hcu-5



MIKE MCKEEVER

F1C  
 1 Carroll, Ed 106 SWR-4\* Ike-1 SCA-1\* NCA-1 BAI-1\* MMM-2\* USO-5\* NWF-1 NW2-1\* CFA-1 PC-4\*  
 2 Parker, Faust 90 SCT-3 McL-1 TCC-1 ACT-1  
 3 Morris, Gil 77 HC-2 USO-4 AFA-2 KOI-1  
 4 Gewain, Matt 74 MM-3 SCA-3\* MMM-1 Scu-1  
 5 Chesson, Don 68 SWR-3 SCT-2 TCC-4\* CFA-4 Scu-3  
 6 Ellington, Jeff 66 NWF-3 NW2-4 SWC-1 PC-3  
 7 Poti, Norm 62 MM-5 IFA-1\* Hcu-1 USO-1 AFA-3\*  
 8 Simpson, Roger 57 Ike-4\* BAI-1\* CFA-2 Scu-4 ACT-2  
 9 Spence, Henry 55 SCT-1 TCC-3 ACT-3  
 10 Gutai, Bob 53 Ike-2 MM-1  
 10 Roberts, Mike 53 MM-4 BAI-3 NWF-2 NW2-1\*  
 12 Pecherski, R 50 ESF-1 CC-1  
 13 Mathis, Dick 49 Ike-3 BAI-5\* USO-2 Scu-5  
 14 Happerset, Ken 46 SCA-2 CFA-5\* Scu-2  
 14 Mennano, Guy 46 Ike-4\* MM-2 CFA-3\* PC-2  
 16 Servaites, Bucky 45 Hcu-2 USO-3\* AFA-1  
 16 Mc Burnett, Ron 45 SCA-5 BAI-4 NWF-4 NW2-3  
 16 Schlachta, Frank 45 HC-1 CC-2  
 19 Etherington, Chuck 40 MMM-3 DC-1  
 19 Troutman, Mark 40 SCT-4 TCC-2 ACT-4  
 21 Loriecki, John Jr 35 IFA-2 Hcu-3  
 22 Archer, Randy 26 SWR-1  
 22 Ghio, Walt 26 PC-1  
 24 Kerger, Terry 21 SWR-2  
 25 Carstens, Fred 20 DC-2  
 26 Pulley, Lynn 18 SWR-5 SCA-4  
 27 Arambasic, Srdjan 15 HC-3  
 28 Lovins, Bill 10 MMM-4  
 29 Joyce, Doug 6 PC-5  
 30 Hanford, Bob 5 SCT-5



BURNIE BURNETT

F1E  
 1 Brocks, Peter 95 Ike-2 Cal-1 MMM-1 AZC-1  
 2 Woods, Dick 55 Ike-4 Cal-5 BAI-4\* MMM-2  
 3 VanNest, Brian 50 Ike-1 Cal-2\* BAI-1  
 4 Furutani, Norm 35 Ike-3 Cal-3\* BAI-2  
 5 Parsons, Dave 20 Ike-5 BAI-3  
 6 Iorger, Tom 15 AZC-3  
 7 Bauer, Ken 10 Cal-4

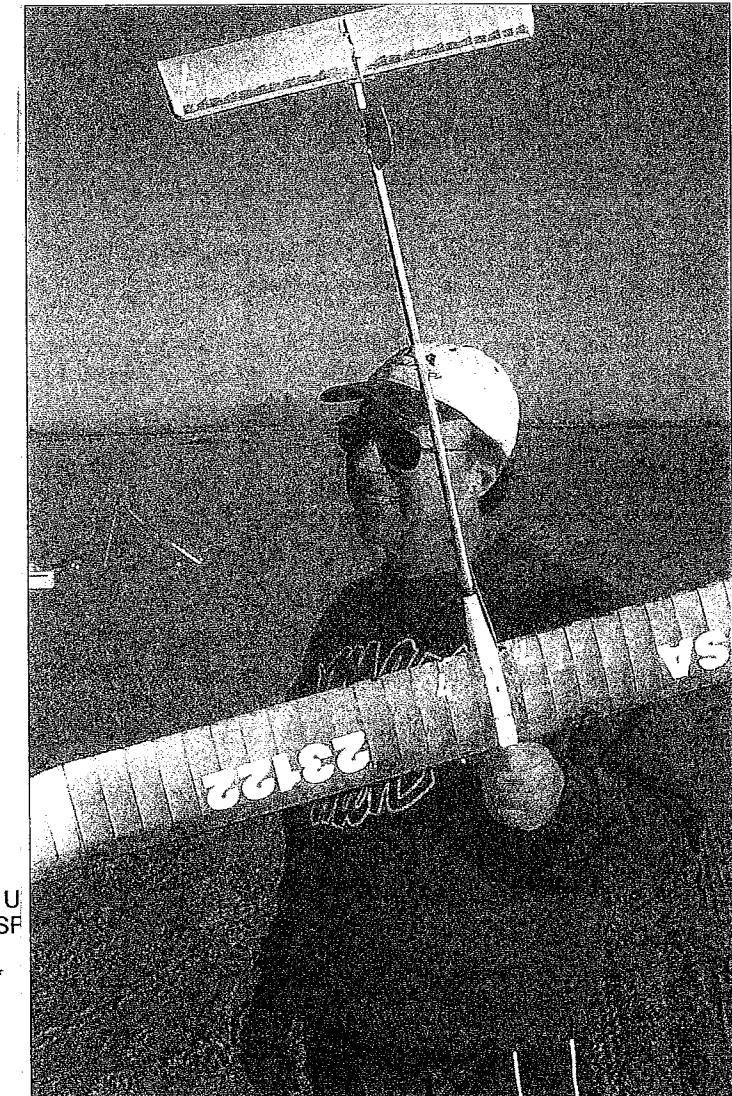
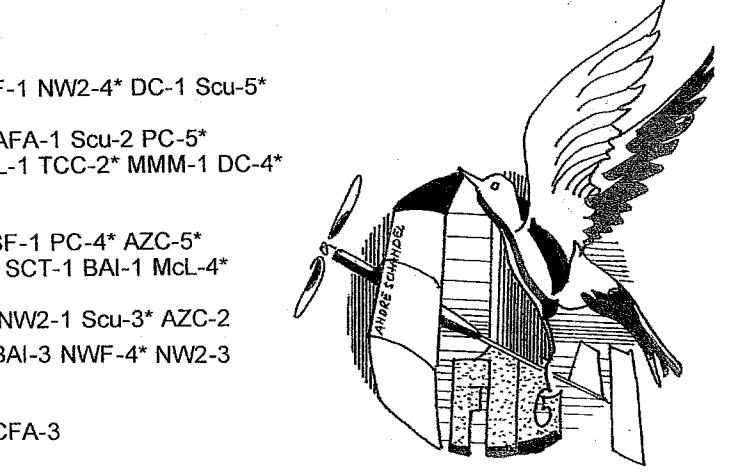


photo by Tiffany O'Dell

11090

F1G  
 1 Brocks, Peter 107 SWR-1 TCC-1 MMM-4\* NWF-1 NW2-4\* DC-1 Scu-5\* SWC-2\* AZC-1\*  
 2 Jones, Charlie 101 SCA-4\* IFA-1 Hcu-2\* HC-1 AFA-1 Scu-2 PC-5\*  
 2 Vanlandingham, Ed 101 Ike-4\* MM-3\* SCT-2\* McL-1 TCC-2\* MMM-1 DC-4\* CFA-2 Scu-4\* ACT-1  
 4 VanNest, Brian 99 USO-1 SWC-1 PC-1 AZC-3  
 5 Clapp, John 92 EFF-1 Sky-2 SKA-5\* HC-2 ESF-1 PC-4\* AZC-5\*  
 6 Wood, Dick 91 SWR-5\* Ike-4\* MM-1 SCA-2\* SCT-1 BAI-1 McL-4\* TCC-4\* MMM-5\* DC-5\* SWC-5\* ACT-2\* AZC-4  
 7 O'Dell, Tiffany 88 SWR-4\* Ike-3\* BAI-2 NWF-2 NW2-1 Scu-3\* AZC-2  
 8 Belfield, Mark\* 85 Ike-2 MM-5\* SCA-5\* NCA-1 BAI-3 NWF-4\* NW2-3 SWC-4  
 9 Iorger, Tom 72 EFF-4 Sky-1 HC-3 KOI-2  
 10 Crowley, Paul 66 SWR-3 MM-4 IFA-3 HC-4\* CFA-3  
 11 Allen, Carroll 55 Sky-3 SKA-1 USO-4  
 11 Masterman, Paul 55 IFA-2 Hcu-4 KOI-1  
 13 Rousseau, Don 53 EFF-2 Sky-4 SKA-2  
 14 Davis, Mike 51 NW2-5 CFA-1 PC-3  
 14 Rohrke, Rich 51 Scu-1 PC-2  
 16 Emery, Jack 49 SWR-2 SCA-1  
 16 Batiuk, George 49 USO-2 CFA-5 SWC-3  
 18 Konefes, Ed 47 Hcu-1 AFA-2  
 19 DeLoach, Don 40 MM-2 USO-3  
 20 Schroeder, George 38 MM-2 CFA-4  
 21 Carroll, Ed 37 NWF-3 NW2-2  
 22 VanNest, Kurt 30 NCA-2 BAI-4  
 23 VanNest, Kurt 26 Ike-1  
 24 Bloom, Fred 23 EFF-3 CC-2  
 25 Markos, Chuck 22 IFA-4 CC-1  
 25 Sechrist, Dave 22 Hcu-5 AFA-3  
 25 Sisk, Marc 22 DC-2  
 28 Hepler, Tom 21 McL-2  
 29 Troutman, Mark 20 SCT-4 ACT-4  
 30 Leppard, Bill 17 MMM-3  
 30 Murphy, Jerry 17 DC-3  
 32 Jensen, Blake 16 SCA-3  
 32 Hepler, Eric 16 McL-3  
 32 Hoffman, Mark 16 TCC-3  
 32 Buss, Bill 16 SkA-3  
 36 Fedor, Mike 15 SCT-3  
 36 Jackson, Bill 15 Hcu-3  
 36 Reinhart, Pete 15 ACT-3  
 36 Knottner, Herbert 15 KOI-3  
 40 Lacey, David 11 SKA-4  
 41 Shailor, John (Jr) 8 USO-5  
 42 Ivers, Rich 6 EFF-5  
 42 Harden, Edd 6 McL-5  
 42 Brown, Gerld 6 TCC-5  
 42 Hatschek, Bob 6 Sky-5  
 42 Cooney, Ralph 6 NWF-5  
 47 Richardson, Marty 5 IFA-5

F1J  
 1 Parker, Faust 105 MM-4\* SCT-1 McL-1 TCC-1 U  
 2 Paillet, Jean 95 EFF-1 Sky-1 McL-2 SKA-2\* ESF  
 3 Morris, Gil 82 MM-5 Hcu-1 HC-1 KOI-1  
 4 Roberts, Mike 77 MM-1 NWF-1 NW2-1 Scu-1\*  
 5 Gutai, Bob 60 MM-2 SKA-1 USO-4  
 5 Pacelli, Brian(jr) 60 SKA-3 ESF-1 KOI-2  
 7 Hanford, Bob 52 SCT-5 TCC-2 DC-1  
 8 Mennano, Guy 50 MM-3\* CFA-1 Scu-3\* Fal-1  
 9 James Parker 49 SCT-3 TCC-3 ACT-3  
 10 Jaju, Chinmay(jr) 48 USO-5 NWF-2 NW2-2  
 11 Carroll, Ed 45 SWR-1 Fal-2  
 11 Robertson, Tony 45 SWR-4 Scu-4 SWC-1  
 13 Lorbiecki, John 43 IFA-1 USO-3  
 14 Murphy, Jerry 40 MM-2 DC-2  
 15 Kerger, Terry 30 SWR-2 SKA-4  
 15 Johannes, Dave 30 CFA-2 Scu-2  
 17 Spence, Steve 27 ACT-1  
 18 DeLoach, Don 25 MMM-1  
 18 Vanderbeek, Bill 25 NCA-1  
 20 Poti, Norm 23 USO-2



Brian Van Nest

**NFFS**

NATIONAL FREE FLIGHT SOCIETY

11091

21	Spence, Henry	22	SCT-2
21	Troutman, Mark	22	SCT-4 TCC-4
23	Abriss, Alan	20	Sky-2
23	Simon, Greg	20	IFA-2
23	Mollendorf, Joe	20	ESF-2
26	Archer, Randy	15	SWR-3
26	Carstens, Fred	15	DC-3
28	Terencheck, Igor	12	ACT-4
29	Bell, Tom	10	KOI-4
30	Lissochenko, Sergie	7	ACT-5

# Orbiteers SAN DIEGO

F1H	
1	VanNest, Brian
2	Paillet, Jean
3	McKever, Mike
	NW2-1 CFA-3* Scu-3* PC-5* AZC-2*
3	Parker, Jim
	AZC-1
5	Smith, Norm
	NWF-4* NW2-3* DC-2* CFA-5* Scu-5* SWC-4*
6	Thompson, Mike
	PC-1
7	Sifleet, Bob
8	Hines, Lee
9	Markos, Chuck
10	Troutman, Mark
11	Jones, Kyle (Jr)
12	Phelan, Dennis
12	Radziunas, Kathy
12	Smitz, Willard
15	Parker, Dallas
16	Davis, Jon
17	Fedor, Mike
17	Ioerger, Tom
17	Matsuno, Chris
17	Norton, Bob
17	Pangell, Rick
22	Szura, Mike
23	Malkhasyan, Taron(Jr)
24	Tetrick, Logan (jr)
	5 SWR-5
107	SWR-1 Ike-3* NCA-1 USO-1 CFA-1 Scu-2* SWC-3*
100	EFF-1 Sky-3* McL-1 SkA-2* ESF-1 AFA-1
96	SWR-3* Ike-2* MM-1 SCA-1* NCA-2 BAI-2* NWF-1
96	MM-4* BAI-1 USO-3 CFA-2* Scu-1 SWC-2* PC-4*
95	SWR-4* Ike-1 SCA-2 NCA-3* BAI-4* TCC-1 MMM-1
92	MM-5* SCA-4* MMM-2 NWF-2 NW2-4* CFA-4* SWC-1
85	EFF-2 Sky-2 HC-2 USO-2
83	MM-2 SCA-3* NWF-3* NW2-2 DC-1 SWC-5* PC-3
50	IFA-1 Hcu-1
45	SCT-1 TCC-2
35	HC-1 USO-5
25	Sky-1
25	SkA-1
25	MMM-3 DC-4
20	SWR-2
16	MM-3
15	TCC-3
15	EFF-3
15	USO-4
15	BAI-3
15	DC-3
11	Scu-4
10	SCA-5 BAI-5
5	SWR-5



PETER  
BROCKS

F1P	
1	Hanford, Bob
2	Secor, Cody (jr)
	SWC-2*
3	Pacelli, Brian(jr)
4	Secor, Randy
5	Ferrario, Anthony (jr)
6	Chinmay, Jaju
7	Fedor, Mike
8	Robertson, Tony
9	Rounsville, Dave
10	Parsons, Dave
11	Simpson, Reid
12	Ferrario, Rocco
12	Irwin, John
14	Kerger, Terry
14	Sheffer, Jackie
14	Troutman, Mark
100	SCT-3* TCC-1 DC-1 ACT-1 AZC-1
96	SWR-1 Ike-1 MM-1 BAI-1* USO-2 Scu-2*
91	SKA-1 USO-3 ESF-1 KOI-1
66	BAI-3 Scu-1 PC-1
65	Ike-2 MM-2 NCA-1 Scu-5*
50	NCA-2 BAI-4 NWF-2
46	SCT-1 USO-5 ACT-3
45	BAI-2 SWC-1
42	USO-1 Scu-3
40	Ike-4 BAI-5 NWF-1
31	TCC-2 USO-4
30	Ike-3 MM-3 Scu-4*
30	SCT-4 ACT-2
20	SWR-2
20	SCT-2
20	SCT-5 TCC-3

F1Q	
1	Pollard, Frank
2	Ivers, Dick J
	KOI-1*
3	Ivers, Rich A
4	Nippert, Vic
5	Beecroft, Bob
6	Mays, Jim
7	Schlosberg, Aram
101	EFF-1 Sky-1 SkA-1 USO-1
100	SWR-1 Ike-1* MM-1 BAI-1 USO-4* NWF-1 NW2-1*
76	EFF-2 SkA-3 USO-2 KOI-2
56	Sky-2 SkA-2 USO-3
25	SWC-1
21	USO-5 KOI-3
20	MM-2

## Trois noix pour modélistes Vol libre .

-Des bouches pleines d'enfants et d'adultes mâchant délicieusement - mais ce n'est pas du chewing gum . .....

-Vole , vole , vole , tout vole , tout ce qui a des ailes , vole- mais ce n'est pas un jeu d'enfant ....

Avec joie et tempérament résonne de la musique folklorique et tzigane , mais aux instruments pas d'adultes ...

Trois noix de ce genre pour cendrillon , je me les souhaiterais plus souvent . En vérité il y en avait beaucoup plus ....

Mais le vent les a dispersés dans toutes les directions . Il nous poursuivait en changeant plus souvent de direction que certains changent leur opinions . .....

La meilleure des compagnies , que l'on peut s'imaginer , pour changer une journée de pluie en journée de soleil ....

Devinez vous où nous sommes ... , Oui, oui ...vous devinez ... MURA CUP 2008, pour la première fois Coupe du monde .

-De nombreuses tartes parfumaient l'air dès l'inscription . Organisation les deux jours : , information immédiate , voix de micro agréable pour toute information , nombre de chronos suffisant avec des yeux de rapaces , pour midi doux parfum de " Goulasch " slovène , sur les champs ....

-Le vent a soufflé les idées de certains , soufflé aussi les modèles , audessus endessous et dessus les arbres ... mais grâce à une aide professionnelle tous les modèles furent récupérés le deuxième jour au plus tard .

-Pour l'ambiance du soir , une famille de musiciens s'est dévouée .... deux frères et leur cousin ... 12 - 10 et 8 ans ... On ne pouvait pas les quitter , il paraît qu'ils ne savent pas lire les notes . Pourquoi donc , ils sont nés avec violon , accordéon , et basse , n'ayant entendu à la maison que de la musique ....Qui a encore besoin de notes dans ce cas ? Ces garçons se sont incorporés eux-mêmes la musique !

Un bel exemple de ce que peut la motivation , la pomme ne tombe pas loin de l'arbre . Cela ne veut-il pas dire que si nous motivions plus nos enfants nous n'aurions pas un manque de succession ...dans les jeunes générations .

Stop cela n'est pas vrai pour les organisateurs de la Mura Cup . Pourquoi ?

Chaque année ils organisent un camp jeunes modélistes pour enfants de 6 à 16 ans , où l'on construit des modèles en papier jusqu'au planeur vol libre , on vole avec joie .

Chapeau Dames et Messieurs , devant tant d'activité .

Cendrillon a cependant encore un voeu : moins de vent . Est-ce un rêve .

Mais aucun vent ne peut souffler les excellents souvenirs emportés lors de cette Mura Cup .

Pour finir encore une noix surprise : pour rétablir les muscles et articulation fatigues , vous pouvez fréquenter à côté du terrain les bains de Toplice , eaux , sauna, massages , beauté , thérapies etc.....

**VERONIKA  
SALZER  
in Deutsch**

### Jung und Neu

Es ist immer sehr erfrischend wenn man neue und junge Energie spürt.

Was war das Junge?

Was war das Neue?

Wo war das?

Ein schönes Wochenende auf den Wiesen von Litauen.

Zwei Bewerbe an zwei Tagen von zwei Ländern organisiert – Baltic Cup von Litauen, Estonian Cup von Estland.

Etwas Sonne, etwas Regen, wie das Wetter hält ist. Und – hurrah – wenig Wind? Oder doch?

Wenn Wind, dann nur frischer Wind durch die Jugend gemacht.

- Jugend fliegt
- Jugend ist verliebt
- Jugend ist Zeitnehmer
- Jugend übernachtet gemeinsam in einem großen Saal auf dem Boden und hat Spaß, dabei zu sein.

Und was ist das Neue dabei?

Ein etwas reiferer Junge steht konkurrenzlos auf der Teilnehmerliste an beiden Tagen. Im 6. Jahr dieser Wettbewerbe fliegt ein kleines Geschenk durch die Luft – die neue Kategorie

# MURA

# CUP

## WELDCUP 2008

### Drei Nüsse für Modellflieger

- Volle Münder – wonnig kauende Erwachsene und Kinder – aber Kaugummi ist es nicht ...
- Flieg, flieg, alles fliegt, was Flügel hat, alles fliegt – aber ein Kinderspiel ist es nicht...
- Mit Freude und Temperament klingt Volks- und Zigeuneramusik, aber an den Instrumenten stehen keine Erwachsene ...

Solche drei Nüsse für Aschenputtel würde ich mir öfter wünschen. Eigentlich waren es noch mehrere Nüsse ...

Nur der Wind hat sie in alle Richtungen weggeblasen. Er verfolgt uns und ändert seine Richtung öfter als manche ihre Meinung ...

Die beste Gesellschaft, die man sich vorstellen kann, macht uns nach dem verregneten Zuhause Sonnenschein.

Ahnt ihr schon wo wir sind?

Juchhhuuuu ... ratet ihr gut ... Mura Cup 2008, zum ersten Mal als Weltcup.

- Volle Platten mit hausgemachtem Kuchen dufteten schon bei der Anmeldung. Ausgezeichnete Organisation an beiden Tagen, aktuelle Informationen gleich ausgehängt, angenehme Mikrofonstimme informiert über jede Änderung und sichert die Qualität des Wettbewerbs, genügend Zeitnehmer mit ausgezeichneten Augen, zum Mittag duftet auf dem Feld slowenischer Gulasch für jeden.
- Starker Wind hat manchen Menschen verschiedene Gedanken zugeblasen, weggeblasen aber Modelle, unter, über und auf Bäume ... gut versorgt aber dank professioneller Hilfe, alle Modelle wurden spätestens am zweiten Tag aus den Bäumen befreit.
- Um die gute Laune beim abendlichen Treffen hat sich eine Familienkapelle gekümmert – zwei Brüder und ihr Cousin: 12, 10 und 8 Jahre alte Buben. Ich konnte mich nicht losreißen von Ihnen. Angeblich können sie keine Noten. Warum auch, wurden sie doch schon mit Geige, Akkordeon und Cello geboren und haben Zuhause immer nur Musik gehört. Wer braucht da noch Noten? Die Buben haben sich die Musik selbst beigebracht. Ein gutes Beispiel, dass mit entsprechender Motivation der Apfel nicht weit vom Stamm fällt. Heißt das nicht, dass wir unsere Kinder nicht genügend motiviert haben, wenn uns keine neue fliegende Generation heranwächst? Stop! Das gilt nicht für die Veranstalter des Mura Cup. Warum? Jedes Jahr organisieren sie im Sommer ein Fliegercamp für Kinder von 6 bis 16 Jahren, bei dem vom Papierflieger bis zum Freiflugmodell gebaut und geflogen und Spaß gemacht wird.

Hut ab, meine Damen und Herren, vor diesen Aktivitäten und dem Mura Cup 2008.

Nur Aschenputtel würde noch einen unerfüllbaren Nuss-Wunsch haben: weniger Wind. Davon kann man nur träumen.

Aber kein Wind wird die in die Nüsse eingepackten Wünsche wegblasen: die glücklichen Erinnerungen an den Mura Cup.

Zum Schluss noch eine Überraschungsnuss:

Um die vom Verfolgen der Modelle strapazierten Muskeln und Gelenke zu erholen steht neben dem Fluggelände das Thermalbad Moravské Toplice ([www.terme3000.si](http://www.terme3000.si)) bereit mit schwarzem Heilwasser, Sauna, Massagen, Therapien, Beautyfarm, usw.

**Three Nuts for Modellers**

**ENGLISH**

- Full mouths – happily chewing adults and children – but it is not chewing gum...
- Fly, fly, everything flies which has wings, everything flies – but it is no child's play...
- Folk and gypsy music sounds full of happiness and temperament but behind the instruments there are no adults...

Three nuts for Cinderella like these I would like to have more often. In fact, there were even more nuts ...

Only the wind blew them to all directions. It pursued us and changed its direction more often than some people their opinions ...

The best company to be imagined creates sunshine after the rainy weather at home.

Can you already guess where we are?

Juchuuuu ... guess well ... Mura Cup 2008, first time as a World Cup.

- Fragrance of plates full of home-made cake waiting at the registration. Excellent organization on both days, timely information posted, pleasant microphone voice informs about any change and insures the quality of the contest, enough sharp eyed timekeepers, at noon Slovenian goulash for everybody.
- Strong wind blew different thoughts towards some people, but blew away the airplanes, under, over, and into trees ... well supported thanks to professional help, all planes were retrieved by the next day at the latest.
- The good mood at the get-together in the evening was supported by a family band – two brothers and their cousin: 12, 10 and 8 year old boys. I could not tear myself away from them. Why should I, they were born with fiddle, accordion and cello and heard only music at home. Who needs to read music? These boys learned music by themselves. A good example, with enough motivation the apple does not fall far from the tree. Does that not mean insufficient motivation of our children if there is no new generation of modelers growing up? But Stop! that is not valid for the organizers of the Mura Cup. They hold a summer camp for children aged between 6 and 16 each year, where paper planes and free flight gliders are built and flown, and generally fun is had.

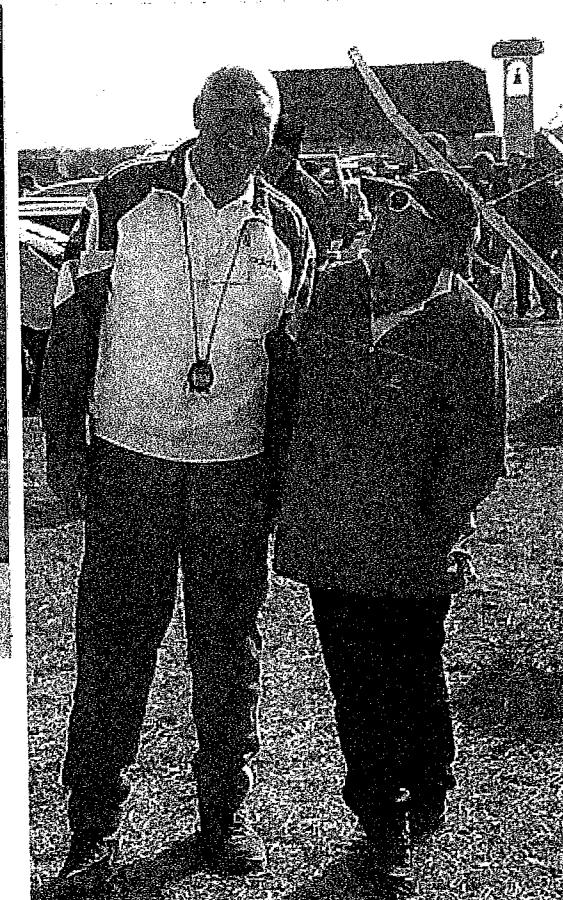
Tip your hat, ladies and gentlemen, to these activities and to the Mura Cup 2008.

Cinderella would, however, have one more unfulfillable nut-wish: less wind. But that is only a dream.

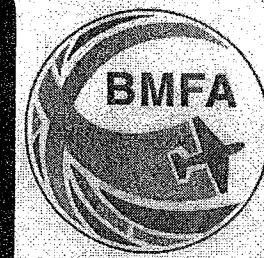
But no wind will blow away the wishes packed into the nuts: happy memories of the Mura Cup.

One more surprise-nut at the end:

To ease the muscles and bones after chasing the planes the Moravské Toplice spa resort ([www.terme3000.si](http://www.terme3000.si)) with its black thermal water, sauna, massages, therapies, beauty farm, etc. waits right at the flying field!



**VERONIKA**  
**SHALZER**



# British Model Flying Association

Patron : HRH The Duke of Edinburgh KG  
President : Air Chief Marshal Sir Michael Alcock  
GCB KBE DSC FEng FIMechE FRAeS

Dear Editor,

Enclosed is your review copy of the new 2008 BMFA Free-Flight Forum Report. It's the twenty-fourth year that these Reports have been published and we would be grateful if you could give it some coverage in your publication, if possible including the contents list. As well as providing useful information on new developments in free-flight, sales of the Forum Reports provide funds to defray the heavy expenses of those representing Great Britain at World and European Championships. It again covers a wide range of free-flight activities, as the following contents list shows.

Beyond Rubber Stretch Testing - Peter King; Indoor Wood Selection - Bob Bailey; Measuring Success - Mike Woodhouse; Review of the 2007 BMFA and Combined Rubber Contest Season - Phil Ball; Small Rubber Models as an Intro to Free Flight - Chris Strachan; The Lottery of Winning - George Seyfang; Aborted Launch Solutions - Chris Edge; Lutz Schramm's F1D (Carbon and Kevlar Propeller Outlines) - Nick Aikman; Transportable Wind Tunnels - George Seyfang; Comments on Thermal Picking and Related Matters in Odessa '07 - Alan Jack; Balsa for Indoor Models - Mark Benns; The Zombie Flight Profiler: Advanced Motor Control for Electric Free Flight - Jonathan Crossley; Thoughts on Safety - Manny Williamson; Electronic Timers - Roger Morrell

Prices are being held to last year's and are as follows: UK

Airmail to Europe	£10.00 including postage
Airmail elsewhere	£12.00 "
Airmail elsewhere	£14.00 "

Cheques should be payable to 'BMFA F/F Team Support Fund', in pounds sterling only, and drawn on a bank with a branch in the UK; you may also order by credit card.

Copies are available from :

Martin Dilly  
20, Links Road,  
West Wickham,  
Kent,  
BR4 0QW

or by fax to: (44) + (0)20-8777-5533, or by e-mail to <martindilly@compuserve.com>

## KLAUEN

FORTS. VON S 11093

F1Q. Und vielleicht deswegen kann man des Neue mit dem Jungen verbinden. Man braucht keine fettigen Gummis, keine lange Hochstart-schnur, keinen lauten Verbrennungsmotor.

Mein Mann steht auf dem Feld und diskutiert über die nicht beeindruckende Leistung des ersten Tages, aber dafür überzeugt die Leistung des zweiten Tages.

Klaus startet, die Jugend schaut zum Himmel ((Foto)) und manche Trainer der jungen Teams zeigen Interesse, solche Modelle zu bauen.

Alles zeigt die Zeit. In diesem Sinne – Prost auf alle Junge die fliegen und auf alles Neue, und auf alle die immer wieder mit Begeisterung dabei sind.

Gratulation.

Apropos: Die männliche mündliche „Tratscherei“ gibt mir oft sehr viel. Dadurch habe

ich erfahren, dass einige von euch sehr lange oder sehr schwer krank waren, und ich freue mich dass ihr auf dem Weg zur Genesung seid. Vielleicht hilft euch gerade die gute Luft auf dem Feld.

Bitte kommt wieder zu uns, wenn nicht als Flieger, dann als Beobachter, Zuschauer und Freunde. Wir vermissen euch.

Auf Flugfeldern kannst du spüren, wie die Welt dich liebt, und die junge und neue Energie dir Kraft gibt.



11096

J'aime beaucoup la musique symphonique française. Je dirige souvent Ravel et à Noël dernier j'ai dirigé la troisième symphonie de Camille Saint Saens (orgue) avec grand orchestre. Peut-être qu'un jour puisse venir en France pour travail et pour notre commune passion pour le Vol Libre, qu'il a la même harmonie de la musique.

Prossimi concerti diretti dal M° Gregorio Iacobelli

- 28 novembre 2007 ore 20,30 Sheraton Nicolaus Hotel - Orchestra Sonora Corda  
Musica di Mozart, Wagner, Honneger, Ibert.  
Solisti: Fagotto Saverio Casamassima, Sax Pierpaolo Iacobelli
- 10 dicembre 2007 ore 20,30 Teatro Piccini - Academy Big Band  
Natale in Jazz  
Solisti: Sax Roberto Ottaviano, Vocalist: Piero Dotti, Rossella Racanelli, Tiziana Portoghesi
- 20 dicembre 2007 ore 20,30 Cattedrale - Sonora Corda, Coro Vallisa  
Musica di Saint Saens, Iacobelli, Gervasio  
All'organo Don Maurizio Lieggi, Direttore di Coro: Mons. Antonio Parisi

*[Handwritten signature]*

## gregorio iacobelli

nous avons souvent dans nos rangs, et c'est bien normal, des personnes qui, en dehors du VOL LIBRE pratiquent d'autres activités, ou s'adonnent à des passions, pas toujours ordinaires.

De temps en temps nous relatons dans nos lignes de tels personnages et bien d'autres restent sans doute inconnus, car restant par modestie dans l'ombre.

Un des plus fidèles abonnés à VOL LIBRE dans la botte italienne, vient de se révéler comme étant un musicien, chef d'orchestre renommé.

Il pratique un registre très étendu allant de la musique, très classique, jusqu'au jazz. Et par ailleurs, trouve encore le temps de former de jeunes modélistes vol libre.

Un grand bravo, et peut-être un jour quelques uns d'entre nous, de concert, le verront-ils avec une seule "baguette" en main ? Celle du chef !

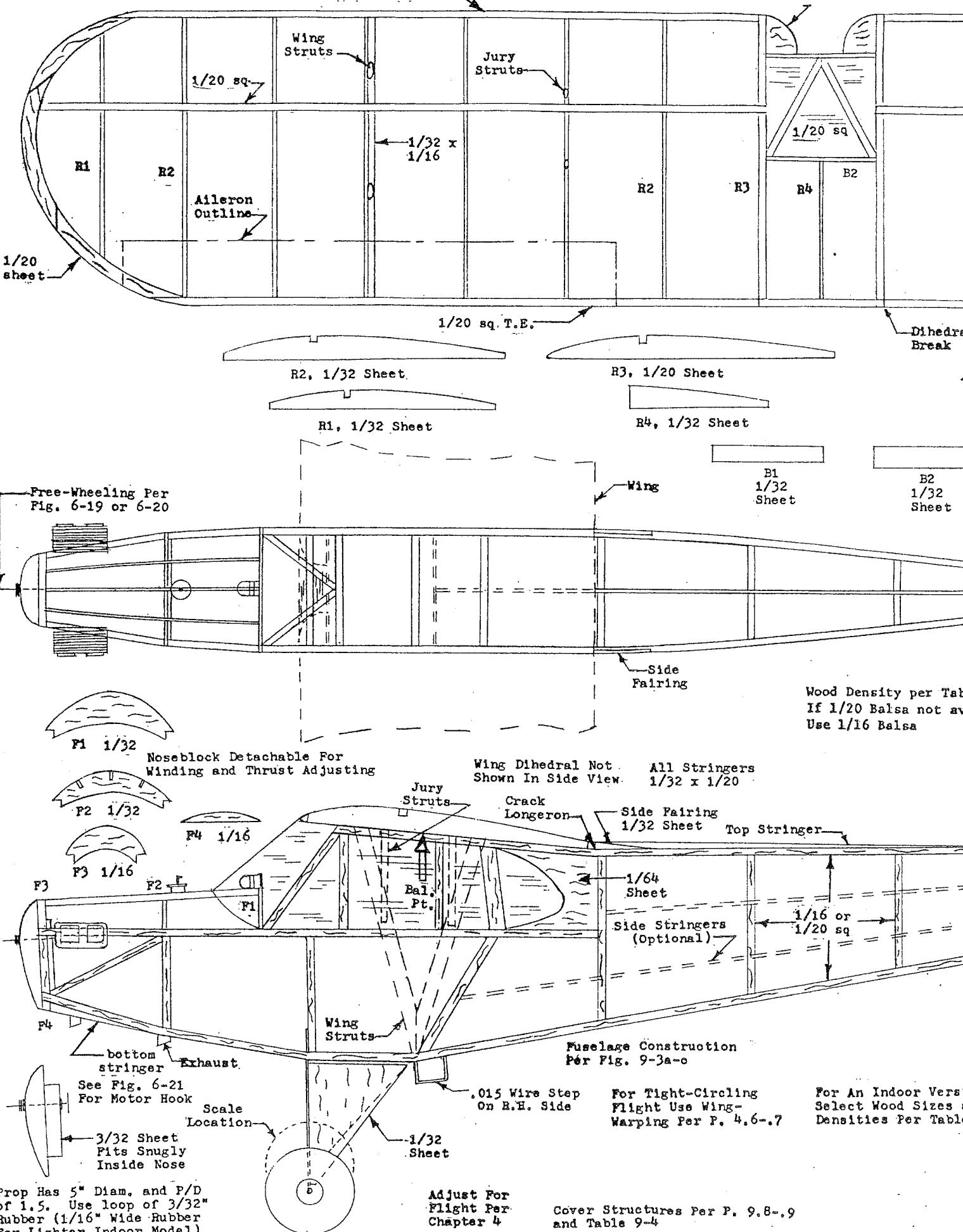
Diplomato in Direzione d'Orchestra e in Strumentazione per Banda, manifestò già nella primissima infanzia notevole inclinazione all'arte musicale che lo portò poi allo studio dell'Organo col M° Volpi presso il Conservatorio della sua città dove è attualmente docente. Nel 1974 esordì come direttore a capo dell'orchestra del Conservatorio di Bari, costituita proprio in quell'anno dal M° Marvulli, suo primo insegnante in tale disciplina e nel '75 iniziò a frequentare i corsi del M° Franco Ferrara a Siena, Roma e Bari, Strumentazione per Banda col M° Misasi, quindi, dal '79 quelli di Composizione del M° Gervasio, il cui insegnamento ha lasciato traccia indelebile. Oltre alla musica sinfonica, s'interessa di vari generi che vanno dal Teatro Lirico (al Petruzzelli ha avuto incarichi di M° collaboratore e di M° del Coro), al jazz (tra l'altro è docente di Orchestrazione Sinfonica Jazz e di Lettura della partitura nei corsi di primo livello e di Laboratorio di Formazione Orchestrale in quelli di secondo livello presso il Conservatorio Piccinni). Padrone di un vastissimo repertorio - dal cinquecento alla contemporanea - è stato più volte direttore ospite dell'I.C.O. di Bari dove, tra l'altro, ha diretto prime esecuzioni assolute di Raffaele Gervasio, Giampaolo Schiavo e di Paolo Arcà, sovrintendente della Scala di Milano. Ha diretto diverse orchestre tra cui l'Orchestra Sinfonica di Radio Bulgaria, l'Orchestra Sinfonica Nazionale Rumena, l'Orchestra del Conservatorio di Bari, il Coro lirico del Teatro Petruzzelli di Bari, il Gruppo Strumentale di Bari, l'Orchestra del Centro Internazionale per la Divulgazione della Musica Italiana presso l'Accademia di S. Cecilia in Roma, l'Orchestra dell'Accademia Pescarese, l'Orchestra del Conservatorio di Matera, l'Ensemble avec plusieurs instruments, l'Orchestra da Camera di Bisceglie, il Gruppo Cameristico Pugliese, l'Orchestra Giovanile di Monopoli. Un capitolo a parte merita l'attività direttoriale svolta con Orchestra da Camera Sonora Corda, dalla sua costituzione (1987) a tutt'oggi - ricca di oltre 150 concerti eseguiti - nella quale ricopre l'incarico di Direttore Stabile. Tra i concerti più importanti eseguiti negli ultimi tempi si possono citare quello tenuto il 5 maggio 2005 per l'inaugurazione del restauro dell'organo della Cattedrale di Bari dove ha diretto la 3<sup>a</sup> sinfonia di Saint-Saens e la Messa di Don Antonio Parisi (150 elementi), eseguita anche in occasione del Congresso Eucaristico Nazionale, e l'esecuzione integrale della Cantata 80 "Ein feste Burg" di Bach per soli, coro e orchestra. Tra i solisti più affermati che hanno collaborato con Iacobelli vanno citati il Chitarrista Alirio Diaz, i Trombettisti David Short e Domenico Pasquino, i Pianisti Pierluigi Carnicà e Aldo Ragone, i Sassofonisti Claudio Ceschini, Steeve Grossman e Roberto Ottaviano, i Violinisti Giovanni Zonno e Giulia Buccarella, il Violoncellista Vito Paternoster, l'Organista Gianvito Tannoia. E' stato Direttore Fiduciario del Conservatorio di Monopoli dal 1987 al 1992.



11097

# CLIPPED WING PIPER

TIRE DENNIPS - U.S.A. - 1/16 sq L.E.

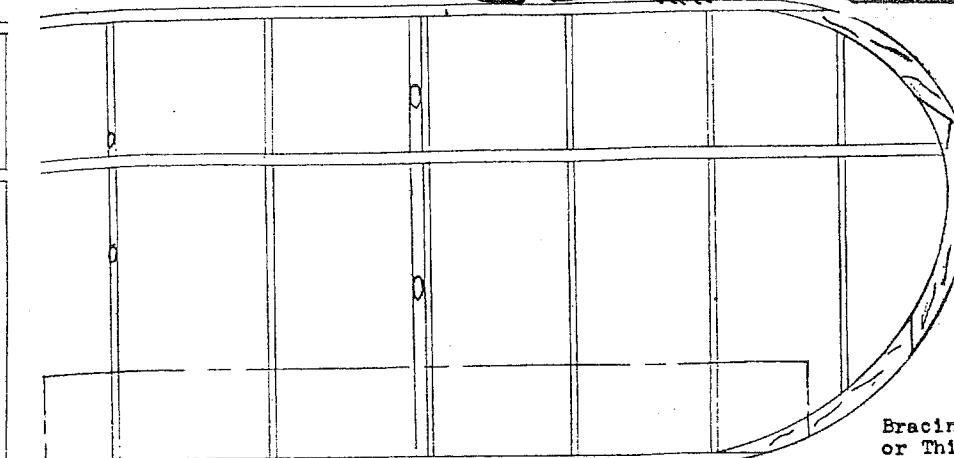


11098

# J-3 "CUB"

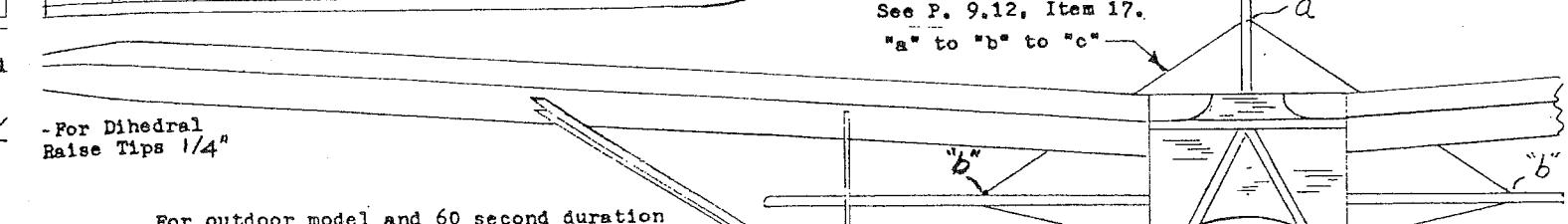
By J. D. BROWN

For better appearance use laminated construction for Wingtips and Tail Surfaces, See P. 9-5.



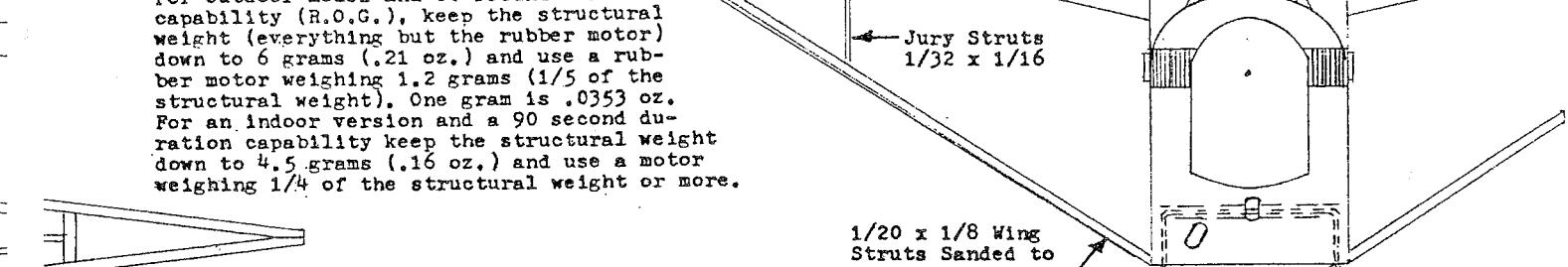
Bracing wires. Use Thread or Thin Nichrome Wire and See P. 9-12, Item 17.

"a" to "b" to "c"



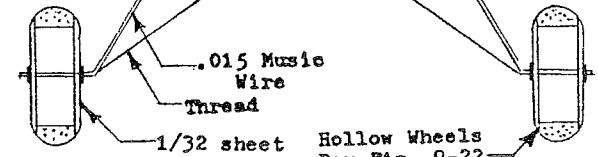
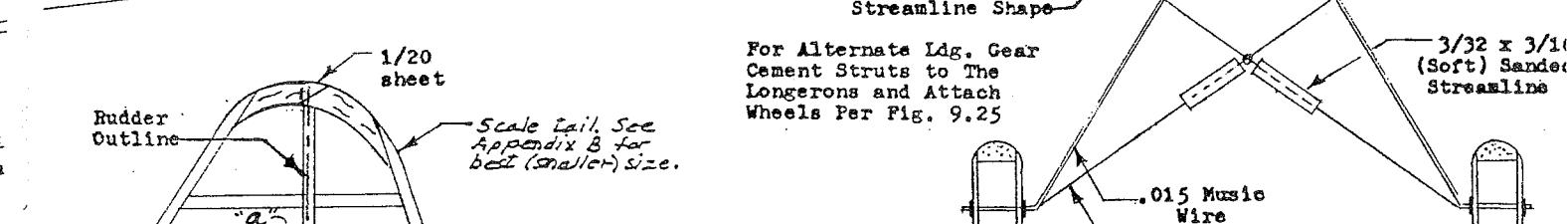
For Dihedral Raise Tips 1/4"

For outdoor model and 60 second duration capability (R.O.G.), keep the structural weight (everything but the rubber motor) down to 6 grams (.21 oz.) and use a rubber motor weighing 1.2 grams (1/5 of the structural weight). One gram is .0353 oz. For an indoor version and a 90 second duration capability keep the structural weight down to 4.5 grams (.16 oz.) and use a motor weighing 1/4 of the structural weight or more.

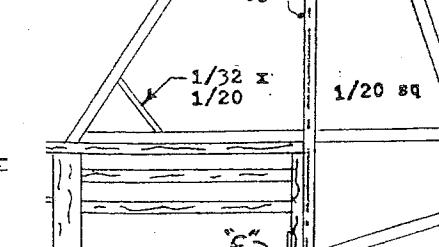


1/20 x 1/8 Wing Struts Sanded to Streamline Shape

For Alternate Ldg. Gear Cement Struts to The Longerons and Attach Wheels Per Fig. 9-25



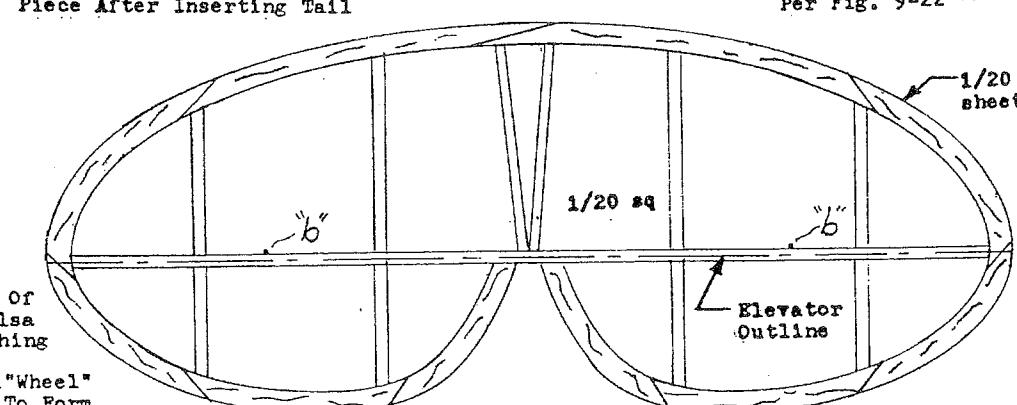
To Install Horiz. Tail Cut Slot In Rear Upright and Cement Piece After Inserting Tail



1/16 wire  
.010 wire  
.010 wire  
1/16 dowel  
Rear Peg  
2 Laminations Of  
1/32 Sheet Balsa  
and Paper Bushing

For Simpler Tail "Wheel"  
Bend Wire Strut To Form  
A Circle and Fill This  
Circle With Sheet Balsa

To Transfer Patterns to Sheet Balsa See Jodel Dwg. In Book



CLIPPED WING PIPER J-3 "CUB"

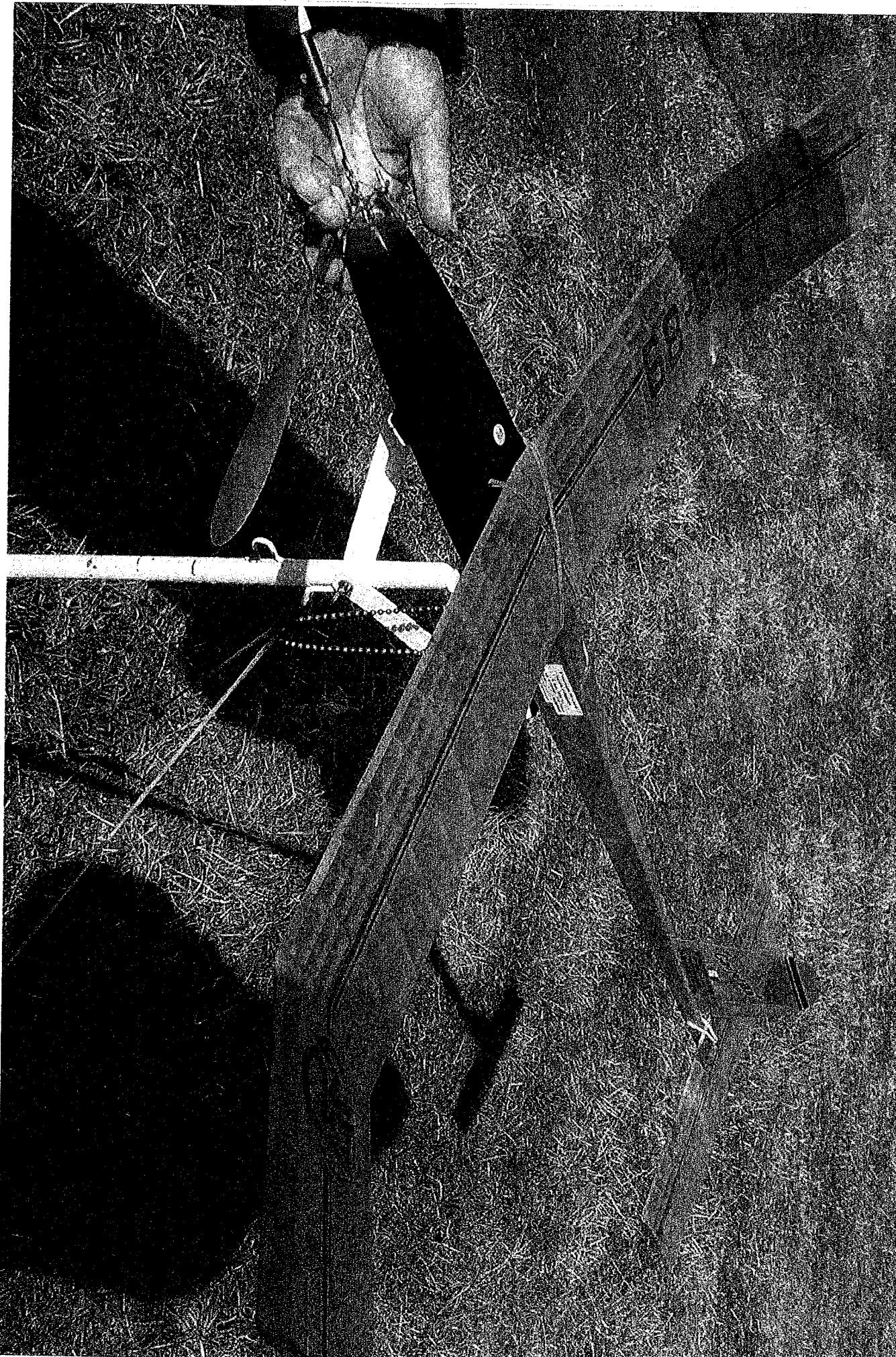
A "PEANUT" CLASS FFS MODEL

Plan No. P-5

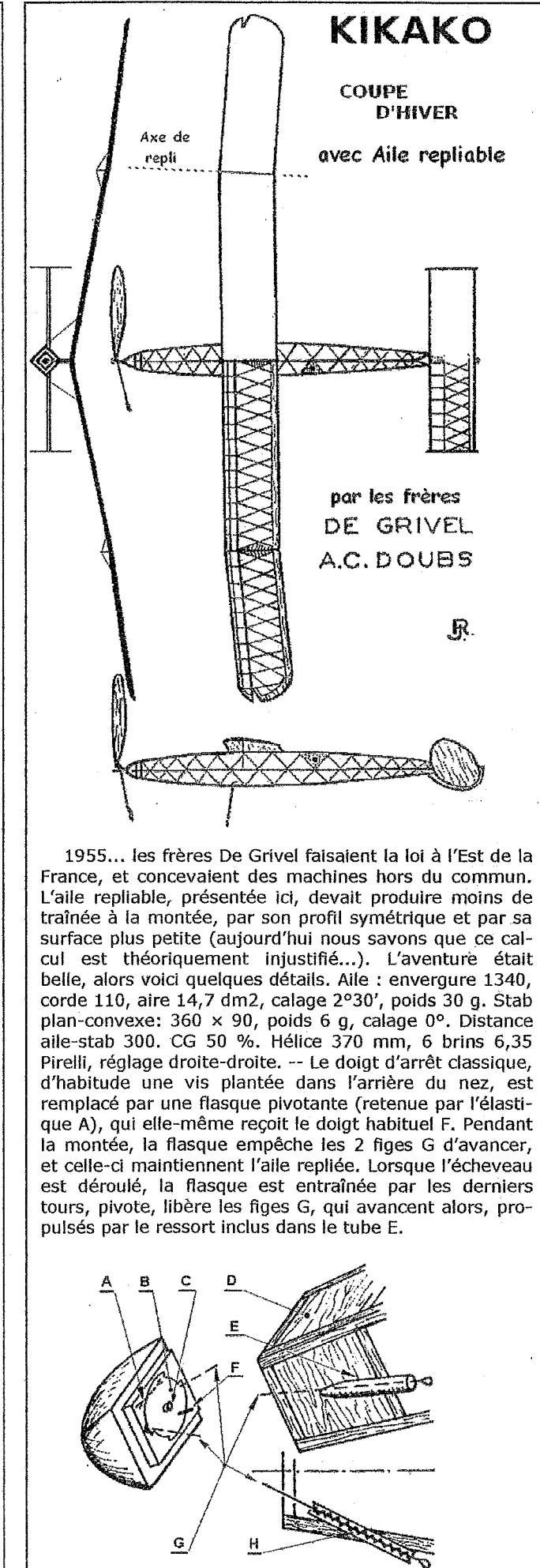
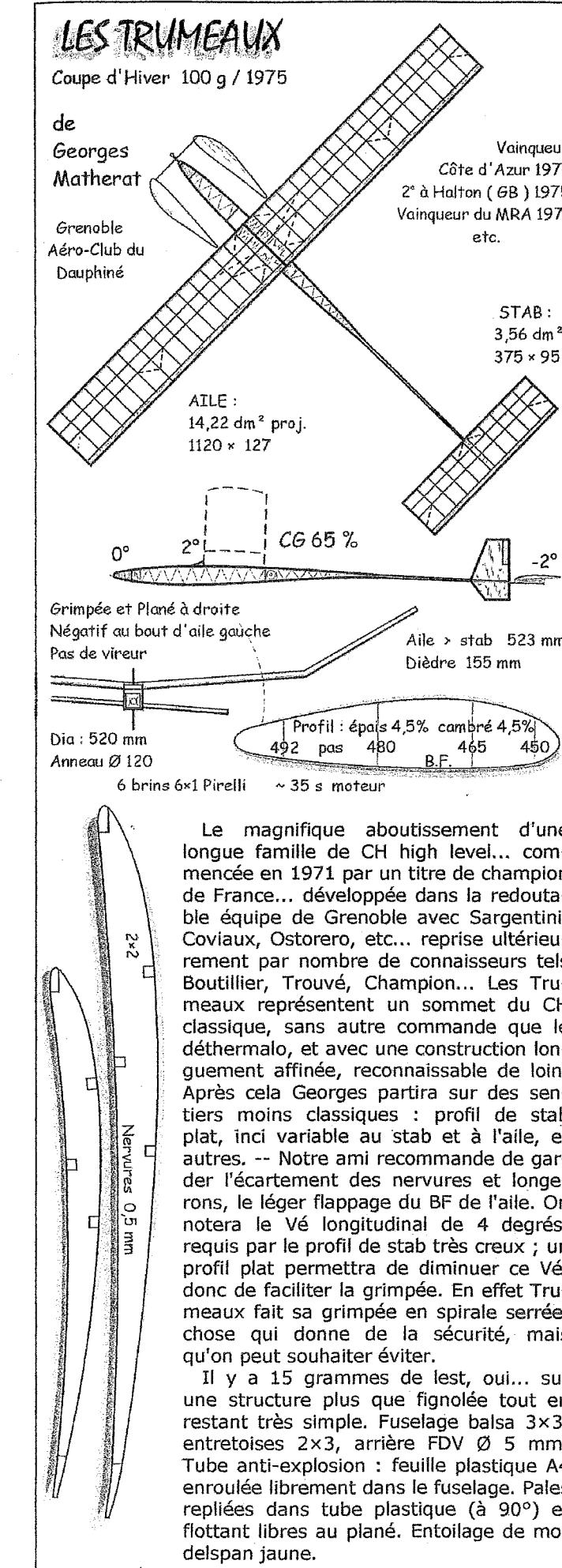
AIRCRAFT DATA, Box 763576  
Dallas, TX 75224

All construction and flying references are to the book "Making Scale Model Airplanes Fly", published by Aircraft Data.

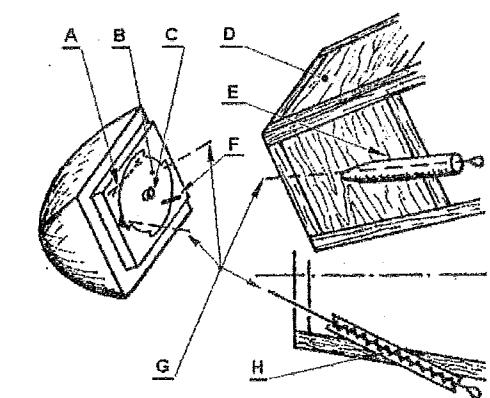
11099



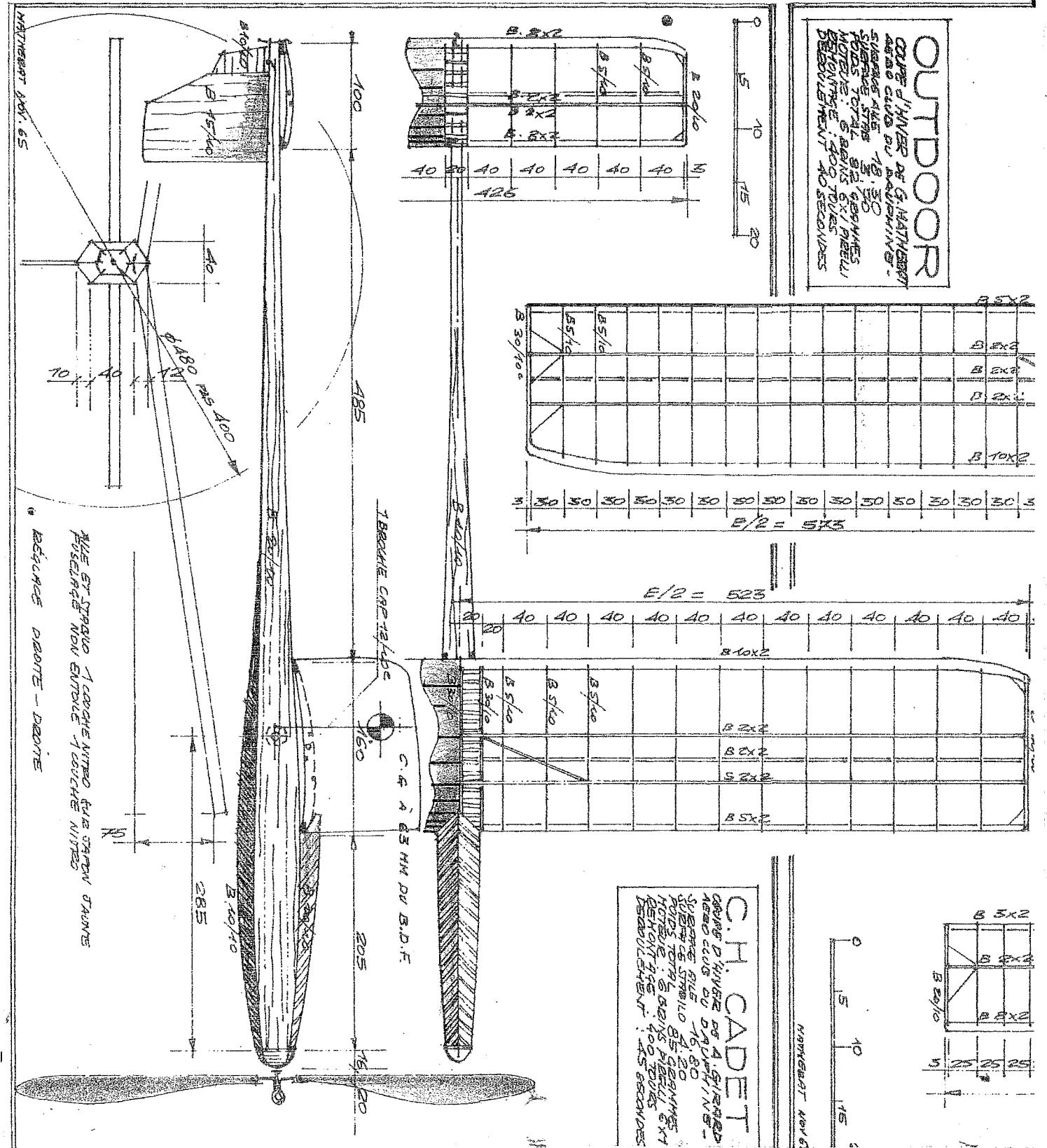
11100



1955... les frères De Grivel faisaient la loi à l'Est de la France, et concevaient des machines hors du commun. L'aile repliable, présentée ici, devait produire moins de traînée à la montée, par son profil symétrique et par sa surface plus petite (aujourd'hui nous savons que ce calcul est théoriquement injustifié...). L'aventure était belle, alors voici quelques détails. Aile : envergure 1340, corde 110, aire 14,7 dm<sup>2</sup>, calage 2°30', poids 30 g. Stab plan-convexe: 360 x 90, poids 6 g, calage 0°. Distance aile-stab 300. CG 50 %. Hélice 370 mm, 6 brins 6,35 Pirelli, réglage droite-droite. -- Le doigt d'arrêt classique, d'habitude une vis plantée dans l'arrière du nez, est remplacé par une flasque pivotante (retenue par l'élastique A), qui elle-même reçoit le doigt habituel F. Pendant la montée, la flasque empêche les 2 figes G d'avancer, et celle-ci maintiennent l'aile repliée. Lorsque l'écheveau est déroulé, la flasque est entraînée par les derniers tours, pivote, libère les figes G, qui avancent alors, propulsés par le ressort inclus dans le tube E.



11101



UNE SYSTEMATO TACCOLE NITRO - TACCOLE NITRO D'ACONE  
POUR SYSTEMATO TACCOLE NITRO - TACCOLE NITRO D'ACONE  
EDUCATE DROITE - DROITE

MATHERAT 100% 65

Eine Toleranz von 5 % sei zu dem in der Masse erlaubt.

Solche Entscheidungen würden Gleichheit und Fortschritt in unserem Sport bringen, indem jeder Sportler die gleiche Chance hätte den Sieg zu erringen.

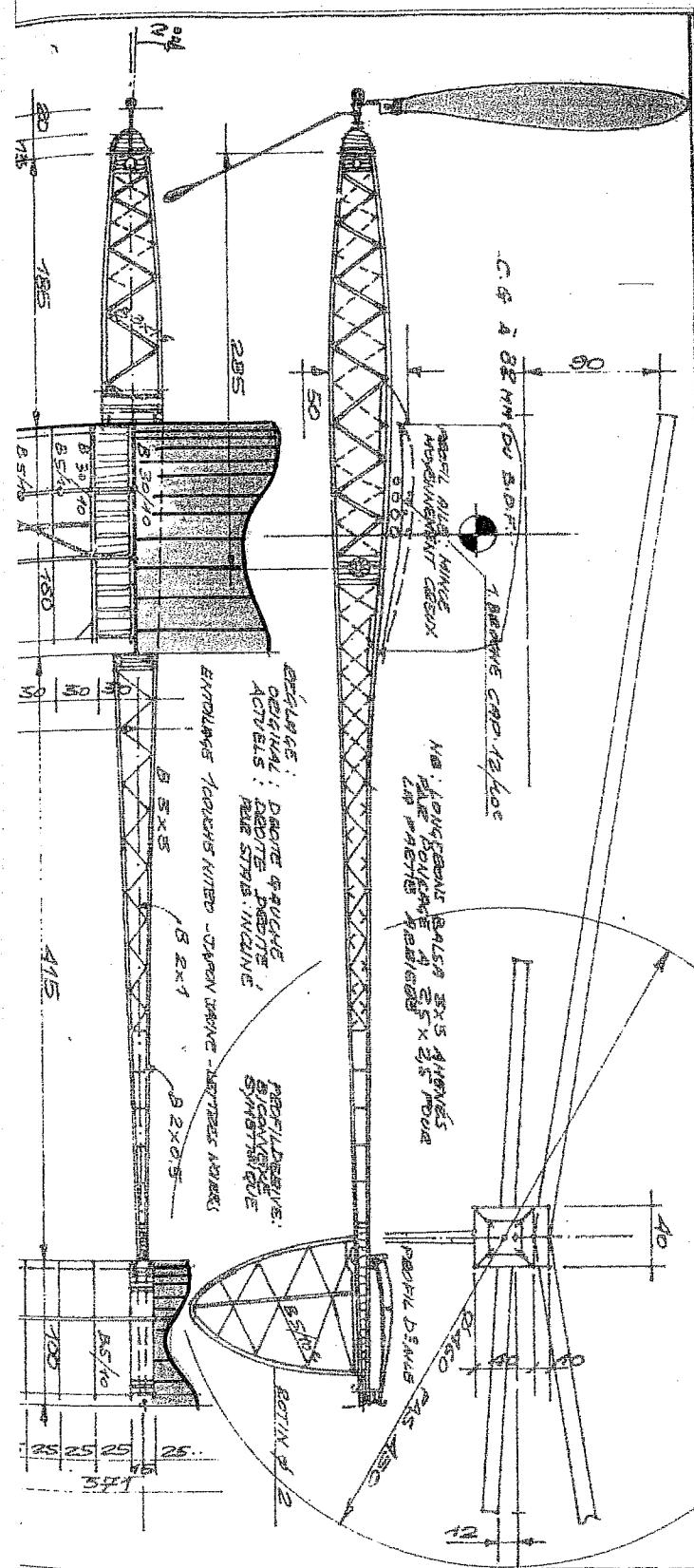
Alle die dieser Entwicklung zu stimmen können an den Verfasser dieser Zeilen schreiben.

Anselmo ZERI

11102

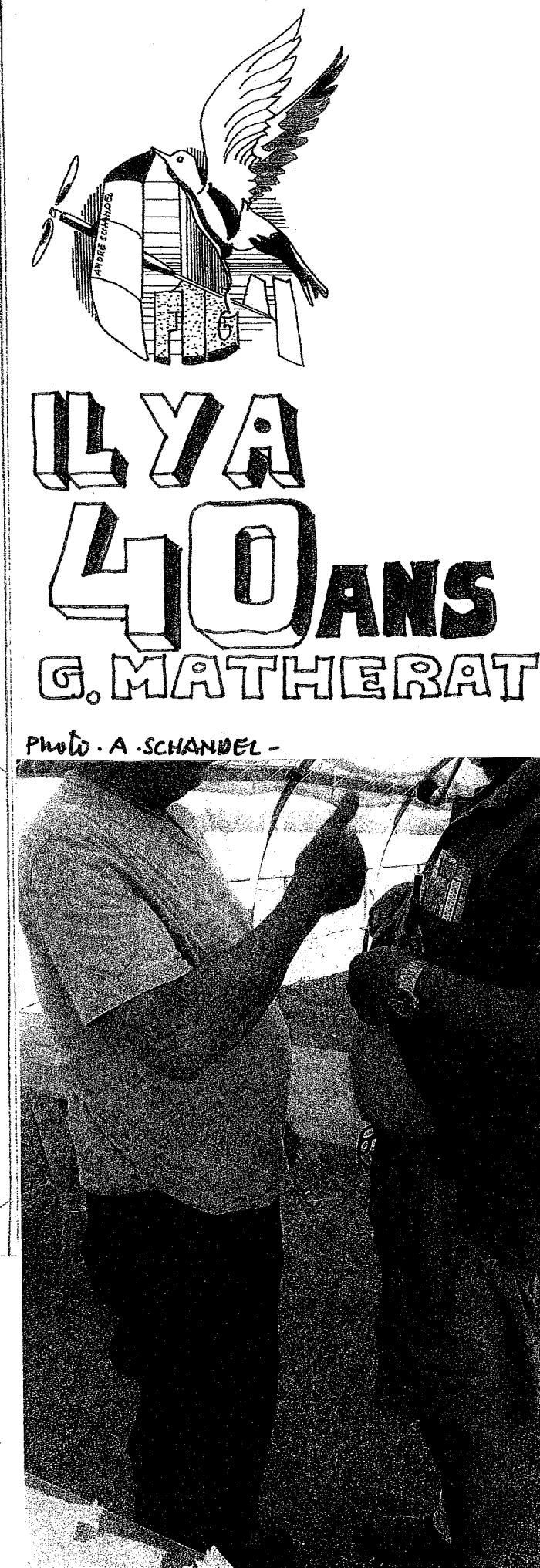
## Free Flight Quarterly

Free Flight Quarterly – Recipient of an NFFS Special Award in 2007, Free Flight Quarterly is an international English language magazine devoted exclusively to Free Flight matters. Now in its seventh year, FFQ is published in Australia by Editor Sergio Montes, and covers many aspects of endurance and scale models with articles that, by virtue of their intrinsic interest or technical complexity, are not often published elsewhere. Annual subscription rate (four issues, airmail) is US \$36. Subscriptions or renewals may be placed via PayPal at the website [www.freeflightquarterly.com](http://www.freeflightquarterly.com) or via check payable to Chris Stoddart or Free Flight Quarterly and mailed to Chris Stoddart, 8400 Woodbrook Dr., Knoxville TN, 37919.



\* RENCONTRE FRANCO-NEERLANDAISE  
SOUS TENTE - DE DEUX ABDOMENS  
BIEN NOURRIS, NOULES FRITES...  
AU DESSUS DE LA CEINTURE...

FRANZ NIEDERLÄNDISCHES TREFFEN UNTER  
ZELT. DICKE BAÜCHE GEFÜLT MIT  
POMMES UND NUISCHLN. PAN IST  
TEPOCH NOCH ÜBER DEM GÜRTEL!  
MATHERAT ↔ DE BOER



11103

## Akustischer Modellfinder

Gerade bei Freiflugmodellen ist es geradezu „üblich“ dass das Modell außerhalb des Sichtbereiches landet. Dieses kleine, controllergesteuerte Gerät sendet nach Öffnen des Hakenschalters vordefinierte akustische Signale aus. In der Standardversion wird das Öffnen des Hakens mit 5 Intervalltönen im Sekundentakt (1 Sekunde Ton, 1 Sekunde Pause) gemeldet. Anschließend werden nach Ablauf jeder Minute 4 Intervalltöne im Sekundentakt abgegeben. Nach 10 Minuten werden dann ununterbrochen Intervalltöne im Sekundentakt gesendet. Auf diese Weise ist eine akustische Ortung des Flugmodells problemlos möglich. Die Tonfolgen und Zeitabstände sind fest einprogrammiert, können jedoch Kundenwünschen entsprechend vor Auslieferung angepasst werden. Für den Signalgeber können eingebaute Piezo-Signalgeber (z.B. in Fensteralarmgebern) verwendet werden oder auch Piezo-Elemente. Die Lautstärke des Signalgebers hängt von den Resonanzbedingungen am Einbauort ab und der Höhe der Betriebsspannung.

Nachfolgend die technischen Daten der Steuerung

Versorgungsspannung: 4 bis 12 Volt

Ruhestrom (Haken ausgelöst): ca. 3 mA

Alarmstrom (Piezosignalgeber): ca. 20 mA

Strom-Bedarf für 1 Stunde Alarm: ca. 15 mAh

Maße: 20x17x11m

Gewicht: ca. 2 gr.

二十一

Zubehör:

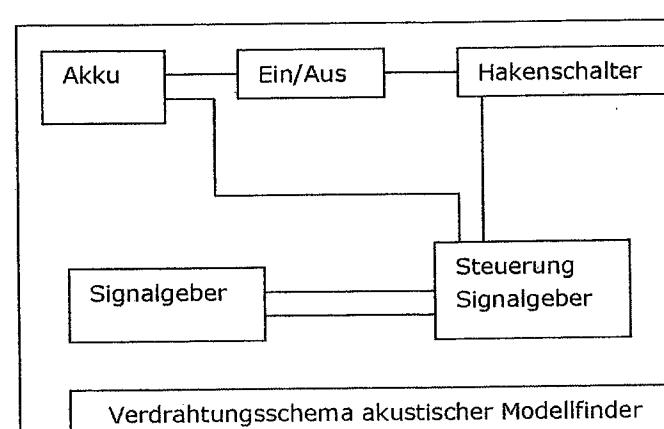
Durchmesser 20 oder 27 mm

Durchmesser 200

## Schnappenschalter für Hakenschalter-Überwachung

Maße: 8,1x2,3x6,5 mm (LxRxH)

Measure: 8.1x2.7x8.5 cm



## Quellen:

Für Fragen und weitere Informationen:  
rcs-service@gmx.net

Il y a des jours sombres, alors que le ciel est d'un bleu immense.

Il y a des jours tristes alors que les arbres sont en fleurs.

Il y a des jours où nous sommes éplorés, lorsque des amis nous ont quittés sans au revoir ni adieu.....!

La nouvelle du décès de  
François Rapin ce trois mai , annonce  
par les siens le jour même , nous  
coupé le souffle et donné la chair

**ALE VOLANTE**  
 CABO DIVI Æ DÉ MT. CONCHAS  
 ALTO'S CUMBRES EN BACAMARCA  
 DISTANCIA: 19.00  
 PUNTO'S TOTAL: 30 CUMBRES  
 HOTEL'S & B&B'S PUEBLOS EN  
 BACAMARCA: 100 TOWNS  
 DESEAS EN: 125 SECONDES

## ЕВАНГЕЛИЕ

# RAPIN

03054



poule ....

Dans notre petit monde du Vol Libre , nous nous connaissons si bien , que chaque départ , définitif , est un coup de sermon , qui résonne dans nos coeurs attristés .... jusqu dans nos "tripes" .

Certes le destin de tous est qu'un jour ou l'autre ne devons nous en aller ...mais nous pensons toujours que cela se fera dans l'ordre chronologique et naturel .... Hélas ce n'est nullement sûr ....

Nous rapportons , pratiquement dans chaque numéro de VOL LIBRE ,la sortie des rangs , des uns et des autres , plus ou moins connus, une douleur pour leur entourage , pas facile à surmonter ....

Mais parfois nous avons un sentiment de révolte à l'annonce d'un départ prématué ...

Ainsi le décès de personnages comme Jacques VALERY il y a quelques années , où celui d'aujourd'hui de François RAPIN nous laissent pantelants .....

Le rappel des qualités universellement connues , humaines et sportives de François , ne fait qu'augmenter la douleur de sa famille et de ses amis .... et pourtant ....

Alors nous restons muets ....avec nos chaudes larmes ....pensant que nous sommes.... comme l'eau des torrents descendant la montagne ... comme la rosée dans le soleil levant .....éphémères .

A son épouse ,enfants , famille, toute notre affection .....François restera dans nos coeurs , aujourd'hui et demain .....



## Acoustic glider finder

At free flight gliders it is virtual "common" that the glider is landing out of the sight.

This small software-controlled device gives predefined acoustic signals after the release of the hook switch. In the standard version the release of the hook will be announced by 5 interval tones in cycles tuned to seconds (1 second tone, 1 second pause). Afterwards every minute 4 interval tones in cycles tuned to seconds will be given. This way an acoustic locating of the model is possible simply.

The tone intervals and time parameters are programmed fix, but could be changed before delivery according to customer preference. As a transducer a piezo element, i.e. used in window alarm devices (the circuit board of this devices is not usable any more!) is used. The volume of the signal depends on the positioning in the glider and on the supply voltage.

Following the technical datas of the control:

Supply voltage: 4 to 12 Volts

Quiescent current (hook released): approx. 3 mA

Alarm current (with piezo transducer): approx. 20 mA

Power requirement for 1 hour alarm: approx. 15 mAh

Dimensions: 20x17x11 mm

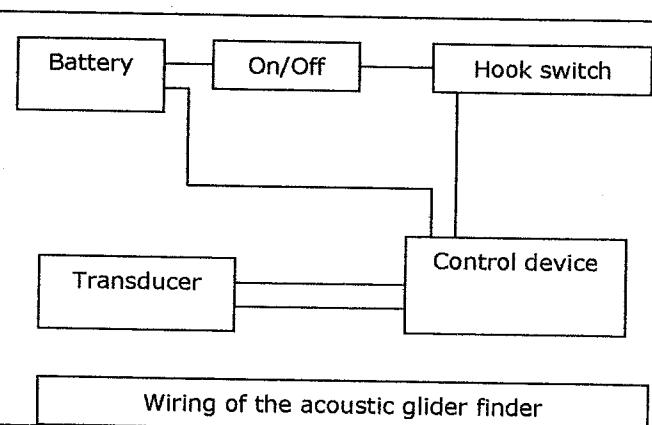
Weight: approx. 2 gr.

Accessory:

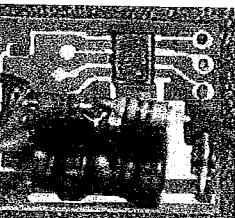
Switch for hook release:

Dimensions: 8.1x2.7x6.5 mm

Weight: approx. 0.3 gr.



Picture:



Price: 15.80 €, packaging/delivery extra

Sources:

For any questions or informations:

rcs-service@gmx.net

## VÉZÈDE

by GPB



# PHILATELIE

# CHAMPIONNATS USA...

New event for Nats



## Free Flight Schedule

2008 Outdoor Free Flight Nationals  
NFFS United States Outdoor Championships  
AMA International Aeromodeling Center, Muncie, Indiana  
August 4 - August 8, 2008  
8:00 am - 5:00 pm daily

Entry  
Deadline  
July 21, 2008  
Late fee \$25

## AMA Official Events

Monday, Aug 4	Tuesday, Aug 5	Wednesday, Aug 6	Thursday, Aug 7	Friday, Aug 8
AB Gas (O) ABCD Gas (JS) Payload (JSO) Moffett (JSO) Electric 8 (JSO) FIA (JJ)(SO)	ROW Gas (JSO) 1/2 A Classic (JJ)(S)(O) Mulvihill (JJ)(S)(O) FIC (JSO) F1H (JJ)(SO) F1Q (JSO) World Cup	Cargo (JSO) AB Classic (O) CD Gas (O) HH Cat. Glider (JJ)(S)(O) Electric A (JSO) F1B (JSO) F1P (JJ)(SO)	Down Unl't (JSO) HL Glider (JJ)(S)(O) CO-Unl't (JSO) 1/2 A-Gas (JJ)(S)(O) F1G (JJ)(SO)	CD Classic (O) P-30 (JJ)(S)(O) F1K (JSO) F1J (JJ)(S)(O)
				AMA SINCE 1936

## NFFS Events

Monday, Aug 4	Tuesday, Aug 5	Wednesday, Aug 6	Thursday, Aug 7	Friday, Aug 8
C Nos Gas OT 020 Replica OT HLG Super D VII/Fixed (1000) Sq. in. Wing Min. 60-67 cid engine)	B Nos Gas Ign. Nos Gas (Large & Small) OT Catapult Jetex "Starduster X" "Hydro Star ROW"	A Nos Gas Early 1/2 A Nos Gas Nos Rubber (Non-Wake) OT ABC Cabin Jimmie Allen	E-36 1/2 A Nos Gas OT ABC Pylon OT Rubber Cabin (Large & Small) • 1/2 A Ramrod Dakota	1/4A Nos Gas Nos Wakefield OT Rubber Slick (Large & Small) Classic Towline Pee Wee 30 FAC Power Scale FAC Rubber Scale FAC Peanut Scale
"NOS 049-051 and TD 049-051	NFFS Banquet Horizon Convention Center 7:00 pm Cocktails 7:45 pm Dinner	Muncie Model and Hobby NFFS Cookout 5:30 pm at AMA Field HQ		

Current AMA, FAI, FAC, and SAM rules apply.  
Processing: AMA and NFFS - 7:00 am - 4:30 pm the day of the event.  
Scale judging afternoon before event.  
FAI - 30 minutes beginning one hour prior to first round

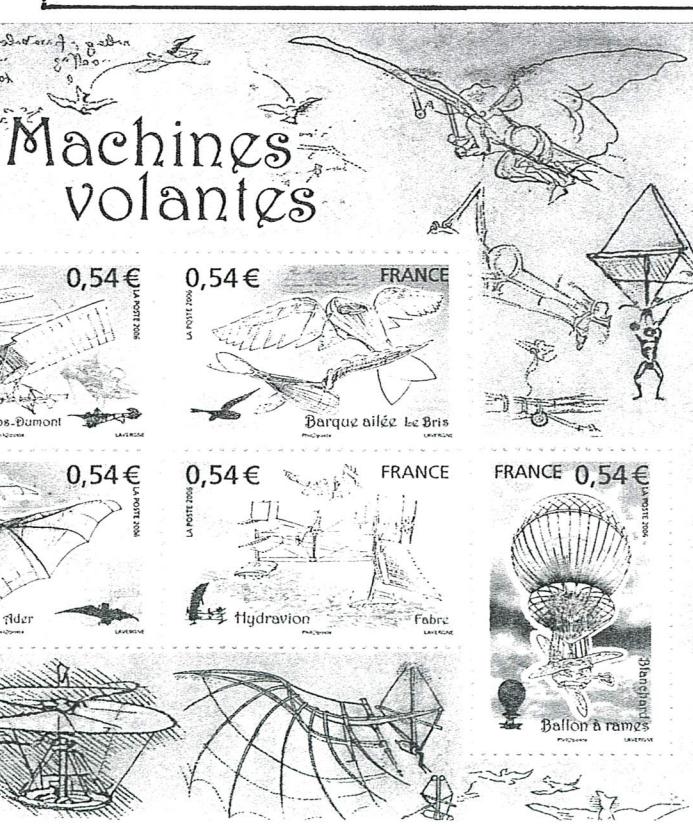
**Late registration Notice:** Entries will be accepted until noon the day of the event. Appropriate late fees will apply.

**Contest Director:**  
Chuck Markos  
655 Carlisle Avenue  
Deerfield, IL 60015  
Tel: (847) 945-9225  
Email: cmark11@aol.com

## NFFS Category Championship Awards

All contestants are automatically entered for these awards

AMA Gas Championship - Events scored: 1/2A, AB Gas, CD Gas  
AMA Classic Gas Championship - Events Scored: 1/2A-Cl, AB-Cl, CD-Cl  
AMA Rubber Champion - Events scored: Moffett, Mulvihill, F1B, P-30  
AMA Glider Championship - Events scored: HL Glider, HH Catapult Glider, F1H, F1A, Classic Towline  
Nostalgia Gas Championship - Events scored: 1/2A, 1/4A, A, B, C Nostalgia Gas  
Nostalgia Rubber Championship - Events scored: Nostalgia Rubber, Nostalgia Wakefield  
Jr Hi Point and Sr. Hi Point Awards listed below -  
ABCD Gas, F1A, 1/2 A Cl, Mulvihill, F1H, OHLG, Cat Glider, F1P, FIG, F1J, P30, 1/2 A Gas



**+ DE  
60 !**

**CATÉGORIES**  
DIFFICILE À IM-  
AGINER ET LE  
TOUT EN CINQ  
JOURS -  
A L'IMAGE DU  
PAYS IMMENSE.  
C'EST  
AUSSI UN  
TESTIMONIAGE  
DE LA VITALITÉ  
DE LA NFFS  
ORGANISÉE  
INDEPENDANT  
ENTIÈREMENT  
AUTOFINANCE.

Cher André,

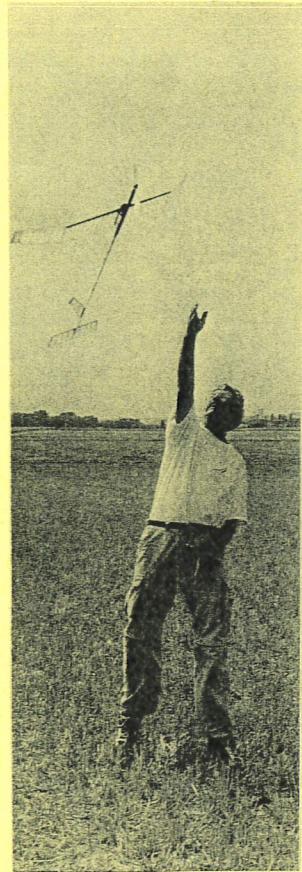
je me permet cette familiarité du prénom, le modélisme est une famille, le vol libre, une branche de cette famille. J'aimerais pouvoir dire une grande branche. Hélas!... et cette familiarité me semble normale.

J'ai attrapé le virus aéromodéliste il y a maintenant plus de 70 ans. Pour 2 semaines, à 81 ans, ce sera presque l'anniversaire de la construction de mon premier modèle. "Le Furet" diffusé par Jeunesse-Magazine et Pierrot, des éditions Montrouzi. J'ai toujours le plan. Tiens! je vais en construire un autre pour fêter ça!...

Bon, trêve de bavardages. Continuez  
votre aventure, bon courage et bons vols.

Bien amicalement

Encore Bravo et Merci à toute l'équipe  
de rédaction pour son travail



VOY  
VIBRE  
VOY

**LE  
RÊVE !  
ROGER  
ADAMS**



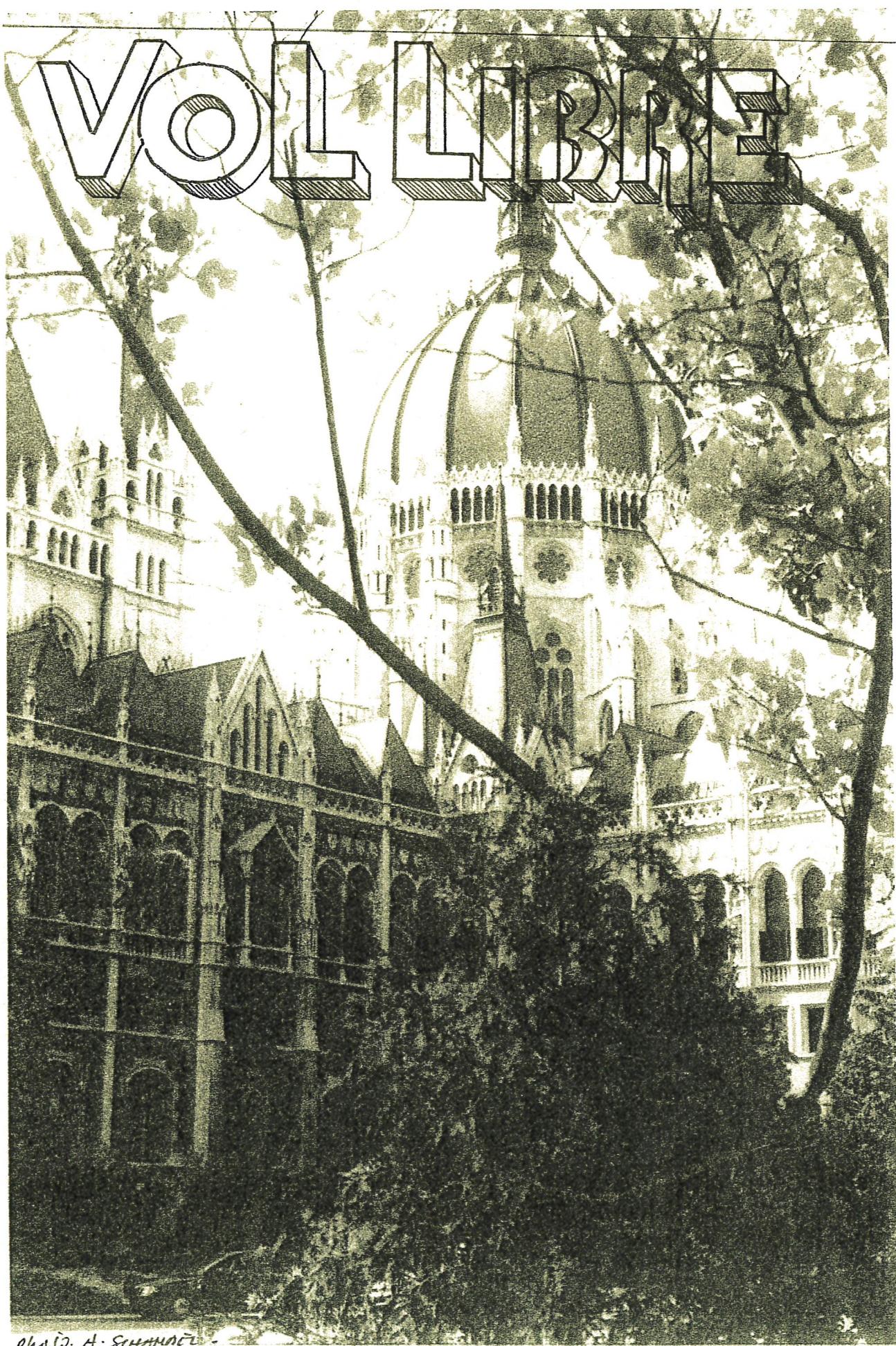


Photo: A. SCHANZEL

#### BUDAPEST - HONGRIE - LE PARLEMENT

- LES PERIGRINATIONS - VOL LIBRE - NOUS AMÈNENT SOUVENT DANS DES PAYS  
OU RÉGIONS OU NOUS POUVONS EN TANT QUE TOURISTES DÉCOUVRIR  
DES MERVEILLES DE TOUTES SORTES... ! BUDAPEST VAUT UNE VISITE.

11110