

VOLIBRE



EQUIPE U.S. AUX CH. DU MONDE - 1971 -
1971 U.S. Free Flight World Championship team members (L to R):
Drew—Tom Kerr (Philadelphia, Pa.), Jim Taylor (Albuquerque, N.
Mex.), Buzz Averill (Albuquerque, N. Mex.); Wakefield—John Allen
(Albuquerque, N. Mex.), Frank Parmenter (Friendswood, Tex.).

Robert White (Monrovia, Calif.); Nordic—Lee Polansky (Arcadia
Calif.), Hugh Langevin (Minneapolis, Minn.), Dennis Bronco (Lake-
wood, Calif.). The FF Team Finals was at Albuquerque, N. Mex., Sept.
5-7, supported by the South West Aero Team. Herb Franck photo

SULKALA - FINLANDE
CH. DU MONDE: WAK -
1967 -



BURG. A.

3

186

BULLETIN DE LA SAISON

A. SCHANDEL

16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG ROBERTSAU

VOL LIBRE

BULLETIN D'ÉPOQUE

les services historiques

LES ANNÉES 60

1980

VALERY, GERMAIN, FERNANDEZ, faisaient les beaux jours de l'A.C.d'Alsace. C'est la même époque où se cotoyaient encore sur le terrain du Polygone à Strasbourg le vol moteur, le vol à voile, le parachutisme; l'aéromodélisme vol libre et R.C. Les visiteurs du dimanche avaient de quoi admirer dans la grande famille de l'aviation..... aujourd'hui il n'en est plus de même !

Les années 60 sont aussi les années où vont apparaître un certain nombre de personnalités qui sur le plan international resteront longtemps sur le devant de la scène. C'est aussi l'apparition en force des pays de l'est avec les LOFFLER, HIRSCHEL, OSCHATZ, DWORAK, KLIMA en 1965 apparaît aussi un certain KØSTER avec un titre de Champion du Monde en Wak, il n'en restera pas là... comme nous le verrons dans notre quatrième partie.

Les lignes générales des modèles dans les différentes catégories, sont bien définies, efficaces et élégantes et nul doute qu'aujourd'hui encore, avec une exploitation tactique actuelle les modèles de cette époque n'auraient rien à envier à ceux de nos jours.

Du côté de la construction des modèles quelques nouveautés cependant : - les ailes en tout balsa technique introduite par MEDERER et mis en pratique par EICHSEN (malheureusement disparu aussitôt), le pas variable en wak avec un mécanisme élaboré par HOFSSASS, qui par ailleurs sera à l'origine de toute une école de waks qui connaît encore aujourd'hui ses disciples, la fibre de verre elle aussi connaît ses premières applications à cette époque, et il semble bien que ce sont les Français qui les premiers l'ont utilisée, du moins à l'échelon le plus élevé (GUILLOTEAU, G. PIERRE BES) Autre réalisation remarquée les minuteries de Hans SEELIG, lui même Champion du Monde en Moto 300 dans des conditions assez particulières comme vous le verrez plus loin, minuteries qui vont faire le tour du monde, et qui le font encore aujourd'hui dans toutes les catégories. Constatons pour finir que c'est aussi une époque qui n'a pas été très favorable à nos représentants, malgré leur valeur certaine sur le plan international, comme quoi il leur manquait toujours ce brin de chance nécessaire à tout succès .

H.S.

187

1963

En arrivant en Autriche, la veille des championnats, je fus accueilli par de la pluie et un vent de tempête, soufflant en rafales de plus de 120 km/h ; les évoluistes m'assurèrent qu'en l'air le pilotage n'était pas trop malaisé, mais il faut bien atterrir et les Aéro-Clubs de la région employèrent beaucoup de colle cette semaine-là. Température : 15°, hygrométric : 100 %, telles étaient les conditions à quelques heures des « hostilités ».

En arrivant, le soir, à Wiener-Neustadt, le vent reprenait son souffle, cependant que les concurrents faisaient vérifier leur planeur dans la grande salle de l'Office du Tourisme ; parmi ceux-ci, les modèles de l'équipe de France, bien sûr, mais Lesobre n'était pas là. Que s'était-il passé ? En route pour les championnats, la caisse à modèles sur le toit de la R-4, un accident et l'on retrouve une caisse à modèles avec une voiture par-dessus, un Lesobre avec quelques égratignures heureusement sans gravité, mais bien secoué, et des planeurs en état de vol ; Bourgeois les présentera en proxy.

Le terrain est tel que beaucoup de modélistes français n'osent pas en réveiller : il éteint son feu à perte de vue dans toutes les directions. Vide, on, car il est bien plat et il n'y a pas un seul buisson, mais c'est un véritable élevage d'australiers qui semblent apprécier le modélisme et le balles : elles dévorent celui-ci avec appétit ! Venu de Turquie avec un unique appareil, Röne Koen perdit son Wak lors d'un vol d'essai la veille du concours et le retrouva par chance le lendemain avec des dentelles type « époque héroïque » du plus bel effet, mais ayant une influence déplorable sur les qualités de vol.

LES PLANEURS

Le mardi 13 était réservé aux planeurs. Le vent avait oublié le rendez-vous, les ascendances aussi, les quelques rares qui se laissent accrocher se contentent d'aider un peu l'heureux planeur, et 14 maxi sont ainsi enregistrés au premier vol. Braire a des ennuis au treuillage, fait un faux départ, puis 123 ; Maupetit décolle trop tôt et voit ses espoirs s'évaporer tandis que son planeur retourne au sol en 87 secondes ; il a perdu à une occasion magnifique, car un chrono également moyen lui aurait permis de se classer facilement dans les dix premiers.

Le temps s'améliore pour le deuxième vol, après avoir goûté aux descendances du premier vol, personne de se soucie de servir de cobaye et les planeurs sont lâchés par paquets dès qu'une pompe semble être à la bonne : effectivement, beaucoup sont bonnes puisqu'il y a un total de 38 maxi pour 71 concurrents, dont 2 pour la France. Grâce à l'étendue du terrain, le chronométrage est facile, la seule difficulté étant, pour les chronométrateurs, de ne pas se livrer à des « échanges » de modèles lorsqu'il s'en trouve une vingtaine en train de spiraler dans le soleil !

Il n'y a déjà que 8 concurrents nantis de leurs 2 maxi, bien qu'au troisième vol 32 vols de 180 secondes soient réalisés, le nombre de ces postulants au vol de départage se réduit à 3, car les descendances réépèrent tous ceux qui se trompent de quelques mètres ; parmi ceux-ci, le champion danois Borge Hansen est descendu au sol en 76 secondes. Du côté des Français,

Braire rate encore le treuillage, ce qui ne lui vaut que 97 secondes ; Bourgeois qui avait eu du mal à régler les planeurs de Lesobre voit avec plaisir un de ceux-ci prendre la pompe, mais le virage n'est pas correct et après bien des hésitations, le modèle décide de regagner le sol, après n'avoir passé que 171 secondes en l'air ; de son côté, Maupetit vérifie les inconvénients des mèches en voyant son planeur déthermaliser trop tôt ; heureusement, l'ascendance l'avait porté assez haut pour que la 180° seconde arrive avant le sol, mais il s'en était fait de peu.

Par équipes, la France est alors 9°. Hélas ! Braire, toujours aussi malchanceux, inscrit au vol suivant un 26 de plus mauvais effet ; il semble que son planeur, construit très léger, se déforme trop facilement sous l'influence de l'humidité ou du soleil ; en effet, l'entoilage seul donne un semblant de rigidité à l'aile. Les deux autres Français réalisent chacun un maxi, de même que 46 autres concurrents. Le Belge Foucart, l'un des trois « 510 », ne fait que 157 et est ainsi lâché par le Canadien Avory et l'Allemand Erichsen.

Alors que le quatrième vol se termine, chacun en profite pour faire le point : les ascendances disparaissent, trois ou quatre concurrents peuvent, dans ces conditions, prétendre à la victoire si les deux favoris ne sont pas soutenus, et comme aucun Nordique ne peut être sûr de faire le maxi par temps calme, rien n'est joué.

Voulant profiter des dernières ascendances, Avory part dans les premiers et échoue de 9 secondes : 171 ; la place de deuxième lui est au moins assurée ; l'attention se porte alors sur Erichsen, lequel, assez près de son planeur, surveille le ciel en ayant l'air de prendre son temps. Il n'est visiblement pas pressé de partir, d'ailleurs les pompes ne sont pas sensibles et il n'y aura que 14 maxi pour ce vol. Maupetit termine sa série par un 162 caractéristique du temps plat de ce dernier vol, alors que Lesobre a la malchance de descendre dans un trou pour 118 secondes. L'air est maintenant absolument calme dans le soleil couchant, c'est ce qu'il faut à Braire qui termine par un beau maxi. Dans cet immense terrain, des rumeurs circulent alors : Erichsen a volé, oui? non? 178 ; non, un maxi. Il est champion du monde. C'est une magnifique victoire pour ce jeune Allemand de 21 ans, qui prouve ainsi que la science des thermiques n'est pas un vain mot et fait partie du modélisme.

LES MOTOMODELES

Le lendemain est beaucoup plus agité : c'est, en effet, la journée des motomodèles et si certains se sont plaint d'un temps incompréhensible rendant délicate la carburation des moteurs, cela n'a pas empêché d'étonnantes performances d'être réalisées. En particulier, Guillotau installe un Super-Tigre diesel à la place du glow qu'il utilisait cette année, et si le Cox de Zimmer tourne rond, la puissance n'est manifestement pas là.

La lutte sera manifestement très chaude ; l'altitude atteinte dépasse 175 mètres pour les meilleurs, le passage au plané est souvent parfait ; il suffit, pour se convaincre du progrès réalisé dans cette catégorie, de regarder de près les résultats : sur 64 concurrents, 23 ont réalisé 4 maxi et il ne

valent au Norvégien Bekkelund qu'une place de 43° ! Sous le soleil, les pompes sont nombreuses, les descendances aussi, sur un total de 313 vols, il y aura 166 maxi et 56 vols à moins de 2 minutes.

La compétition devient impossible à suivre de près, les concurrents sont disséminés de telle sorte qu'il faut souvent près d'une heure pour repérer celui dont on veut suivre le vol et, bien entendu, il est alors en train de ranger son matériel ! Ne parlons que pour mémoire du tableau d'affichage dont le retard sur les vols est en moyenne de 3 à 4 heures, et le lecteur comprendra aisément qu'une compétition de ce genre tient autant du marathon que du modélisme.

32 maxi seulement au premier vol : c'est peu. Cependant un certain nombre de modèles montrent déjà leur valeur ; les trois Hongrois montrent une grande sûreté et une valeur certaine ; l'Américain Galbreath présente un petit moto plane très compact qui monte très haut et plane mieux que beaucoup d'appareils plus fins ; les Anglais Poener et French, vieux routiers des compétitions internationales, prouvent qu'ils sont toujours dans le coup ; l'Allemand Rieke, qui avait fait une si forte impression à Leutkirch, apparaît comme un outsider dangereux car ses régates sont beaucoup plus sûre qu'il y a deux ans. Les Italiens étaient, bien sûr, très entourés, mais s'ils furent tous très bons, avec 1 d'eux ne montra de supériorité flagrante.

De son côté, Zimmer commence par un maxi ; Bourgeois, avec 150, doit faire mieux aux vols suivants ; Guillotau, lui, tente de régler avec beaucoup de difficultés. Les vols suivants ont lieu sans beaucoup de succès, Bourgeois fait 136 dans une descente, puis rate un maxi de 2 secondes ; Zimmer, 146, puis 87 ; Guillotau, toujours déréglé, 81 et 86 ; pendant ce temps, les maxi se succèdent chez les autres, si bien qu'à la fin du troisième vol, 12 concurrents ont encore un score parfait ; combien en restera-t-il ce soir ? Leurs appareils sont tous capables d'effectuer des maxi par n'importe quel temps et, en effet, il est rare qu'une descente soit assez forte pour les ramener au sol en moins de 180 secondes ; le plus souvent, c'est une minuterie réglée trop courte qui est responsable d'un vol non réussi, à moins que ce ne soit une mèche qui fait déthermaliser trop tôt.

L'un des concurrents les plus snivis est le Finlandais Sandy Pimenoff, champion du monde en 1960 et toujours dangereux ; un premier vol de 161 secondes ne lui laisse que peu de chances pour la victoire finale, mais son expérience fait que beaucoup l'observent pour partir au bon moment. Le voici prêt à prendre le départ : il fixe les ailes sur la cabane, fait le plan, le Super-Tigre Gio démarre aussitôt, le moteur grimpe très haut, plane tranquillement quelques secondes, puis accroche une ascendance ; c'est un maxi certain. Toute le monde suit le modèle des yeux, en même temps que celui du Canadien Foley qui spirale dans le même coin. Soudain, c'est la collision : de son aile, l'appareil de Foley a arraché l'aile du « Number 18 », puis, continuant son chemin, sectionné l'empennage ; le fuselage fait alors une chute verticale de plus de 100 mètres et reste planté dans le sol, tandis que l'aile

188

met encore près d'une minute pour redescendre. Le moto de Foley, déséquilibré, descend rapidement, accroche l'ascenseur de service et fait un maxi ! Interrogé alors qu'il ramasse les morceaux, Pimenoff me confie : « Il revolera pour le prochain concours, chez moi, en Finlande ! » Puis il prend son modèle de réserve et fait un maxi.

A la fin du quatrième vol, il reste encore huit postulants au fly-off, qui ne sont plus que quatre une heure et demie après ; l'Italien Dall Oglia a un modèle classique du type Guerra avec une aile multilongeron très rigide, sans coffrage ; le Finlandais Laxmann utilise un moto non moins classique du type Pimenoff, l'Américain Galbreath son petit appareil de faible allongement avec un bras de levier inhabituellement court, et le Hongrois Frigyes utilise un appareil semblable à celui qui lui a valu le titre en 58 et les places d'honneur en 60 et 61.

Les vols de départage ont alors lieu au soleil couchant ; le vent est presque complètement tombé. La limite de chronométrage est d'abord portée à 210 secondes. Frigyes part le premier, monte très haut et accroche aussitôt ; les trois autres suivent et tournent dans la même pompe. Frigyes et Galbreath montent tous deux très haut et ont un excellent plané, avec un léger avantage pour Frigyes ; Laxmann n'a pas une montée aussi spectaculaire mais son plané très lent lui fait gagner des secondes ; Dall Oglia monte visiblement le moins haut des quatre et s'il passe le premier tour il échoue au deuxième en ne faisant que 201 maxi à 240 secondes.

Pour le troisième vol de départage la limite est portée à 270 secondes. Frigyes est le seul à l'atteindre, Laxmann faisant 233 et Galbreath 223. Il est porté en triomphe par toute son équipe qui fête en même temps la victoire par équipes de la Hongrie, cependant que les Italiens font de même avec leur chef d'équipe Barthel : en effet pour la première fois deux équipes sont ex-aequo à la première place !

LES WAKEFIELDS

C'est avec les Wakefield que l'équipe française a le plus d'espérances, mais c'est également dans cette catégorie que le niveau général est le plus élevé, et au début de la journée beaucoup prévoient une vingtaine de finalistes à 900 secondes. Fort heureusement le vent limite les dégâts et s'il y a vingt ex-aequo ce n'est qu'au deuxième vol. Les conditions atmosphériques changent de minute en minute, du calme plat au vent de tempête sans compter la pluie qui gêne les concurrents mais non pas les modèles qui font des maxi dans tous les azimuts ; pour se rendre compte de la valeur des modèles disons simplement que dans de telles conditions plus de 52 % des vols sont de plus de 180 secondes ! deux concurrents seulement sur 68 n'ont pas de maxi à leur actif.

Du côté français le moral est bien bas après le premier vol : Carles avec 112 se rend compte que les descendances sont toujours là ; les 162 de Riffaud ne sont guère mieux dans une course aux 900 ; Alcide Petiot, parti dans les premiers, voit son appareil passer tout à côté d'une pompe où trois autres viennent aussitôt se loger.

Sur le terrain quelques nouveaux venus se comportent avec des fortunes diverses ; venu du Brésil avec une caisse en balsa contenant deux magnifiques modèles d'une construction impeccable Luis Serrano est accablé par la malchance car un coup de vent lui casse les ailes de son meilleur appareil et son seul maxi ne traduit pas sa valeur réelle. Le Turc Röne Koen, ayant d'arriver

à Wiener-Neustadt, n'avait jamais vu d'autre Wakefield que le sien ; venu, selon lui, pour apprendre, il est très entouré et les conseils qui lui sont prodigues lui valent quatre maxi de suite ; il n'a plus alors que quatre concurrents. Chez nous, Alcide Petiot ne peut que regretter son premier vol car il fait des maxi malgré le vent et la pluie ; détendu et souriant il contraste avec Carles pour qui c'est la première compétition internationale ; sa valeur n'est pas en cause, mais un championnat du monde ne ressemble pas à un concours régional. Riffaud semble ne pas pouvoir trouver l'ascendance, ses vols sont réguliers mais hélas un seul atteint la limite fatidique de 180 secondes.

A la fin du quatrième vol, il reste encore cinq concurrents dans la course : Röne Koen, l'Autrichien Horst Wagner, l'Italien Murari, le Suédois Häkanson et, surprise, un Allemand de l'Est, Joachim Löffler. L'un après l'autre ils réussissent le dernier vol ; c'est enfin au tour de Koen, plus nerveux que jamais, dont les mains tremblent tellement qu'il a du mal à remettre en place son bloc d'hélice. Il part enfin, mais l'appareil semble légèrement dérégler et descend en légère perte de vitesse, ce qui ne lui vaut que 127 secondes. Le modèle récupéré la cause du déréglement est bien-tôt découverte : le fil du déthermaliseur était resté sous le bord de fuite de l'empennage. Un tel détail fait descendre Koen à la 14^e place.

C'est alors le vol de départage, à peu près dans les mêmes conditions que la veille. Horst Wagner est le premier éliminé, puis Murari au deuxième tour ; le chronométrage est porté à 270 secondes, Löffler et Häkanson partent en même temps et les modèles disparaissent presque dans l'obscurité du soir. Enfin les chronomètres sont arrêtés, Löffler avec 243 secondes est sacré champion devant Häkanson 186. Il convient de remarquer la régularité de Löffler dont les chrono réels des trois vols de départage sont moins de cinq secondes d'écart.

Alcide Petiot, grâce à ses quatre maxi, obtient une très bonne septième place qui récompense son calme et sa sûreté. Par équipes l'Italie, encore elle, obtient la palme devant la Yougoslavie. Pour sa première sortie en championnats du monde l'Allemagne de l'Est prend une sixième place très méritée. Notons les mauvaises performances des Etats-Unis et de l'Angleterre, classés respectivement 14^e et 15^e.

LES MODELES

Les planeurs Nordiques sont maintenant bien au point et les caractéristiques générales ne subissent plus de modifications. Celles-ci n'apparaissent que dans la construction et les détails. Les haubans ont bien entendu totalement disparus, par contre les petites cabanes sont toujours là, prises dans la masse du fuselage (taillé dans du bois) ou découpées dans du dural comme sur le planeur d'Erichsen. Plus du tiers des appareils présents étaient équipés de minuteries pour déthermaliser ; c'est une sécurité car le temps ainsi fixé ne dépend pas de l'humidité ni du vent, ainsi que Maupetit a pu s'en rendre compte.

Les Italiens présentaient des modèles du type mis en honneur par Paolo Soave à Leutkirch, ils obtiennent ainsi une excellente rigidité, mais au prix d'une construction très minutieuse. Au contraire Erichsen avait deux planeurs tout en balsa, l'un ayant un profil Jedelski et l'autre un profil mince classique du type Bénédék taillé dans la masse, accompagné d'un fil de perturbation environ deux centimètres en avant du bord d'attaque ; les turbulateurs étaient d'ailleurs très répandus, le plus souvent de

ce genre, parfois aussi composé de 1 à 3 fils collés sur l'extrados entre 10 et 20 % de la corde.

La fixation de l'aile est presque toujours métallique, soit à l'aide d'une corde à piano de 30/10 et de deux têtons, soit par une clé en dural (Erichsen).

En résumé, les planeurs Nordiques sont de plus en plus affinés, les fuselages sont minces, tubulaires avec une petite contre-dérive à l'avant, cabane basse ou léger bulle, les ailes sont à grand allongement, 17 à 22, à double dièdre, et l'on s'oriente vers un profil parfaitement respecté, entièrement coiffé (type Kalén) ou pris dans la masse (Erichsen). Sur un tel profil l'emploi d'un turbulateur est presque obligatoire. Les empennages sont presque toujours creux, très légers (6 à 8 g), en structure ou parfois faits d'une simple planche galbée (Erichsen). Le type du Nordique moderne est le « Continental » de Gerald Ritz (vainqueur à Bourg-Léopold) ou le « Austria II » de Václav Horcicka (voir M.R.A. n° 288) ; remarquons en passant que celui-ci, sélectionné, n'avait pas été admis dans l'équipe d'Autriche pour des raisons qui n'ont rien à voir avec le modélisme. Il est regrettable qu'une fédération dite sportive ne reste pas toujours dans une neutralité nécessaire.

En motomodèles la formule n'est pas stabilisée, on en est encore à maîtriser la puissance des moteurs ; c'est ainsi qu'on trouvait des formules aussi différentes que le petit appareil de Galbreath et le très grand allongement de Spearman (2,33 m d'envergure !). Les appareils classiques sont dans le style de celui de Lasse Laxmann, l'aérodynamisme s'affirme de plus en plus pour le fuselage, lequel tend à devenir à section circulaire ou ovoïde avec un moteur partiellement caréné et très souvent un cône d'hélice. Un Allemand de l'Est avait même une hélice repliable. Les ailes coiffées surtout l'extrados sont courantes, celles entièrement coiffées le sont moins mais récoltent les places d'honneur.

On ne trouvait cette année que peu de moteurs diésel sur le terrain ; l'avantage des glow est maintenant incontestable, c'étaient en majorité des Super-Tigre G 20/15, suivis de près par les Cox Special 15. Les Hongrois utilisaient le tout nouveau MOKI S-3, il est l'égal des autres de même que le MVVS 2,5 R utilisé par les Tchèques, lequel commence cependant à se faire vieux. Pour tous ces moteurs le nitrométhane est évidemment indispensable. Parmi les quelques diésels présents, le meilleur semble être l'Eta 15, utilisé avec de petites hélices, et pressurisé. Les 1,5 ce se comptait sur le doigt d'une main (Cox 09), le meilleur se classant 31^e (avec 4 maxi) ; il semble que la principale limitation soit la visibilité de ces petits modèles.

Les hélices, comme les moteurs, sont maintenant presque standardisées ; avec le Super-Tigre les Italiens se servent de la Super-Record 7 1/2 x 3 1/2 (19 x 9) en bois, les autres cette même hélice ou la Tornado Nylon 7 x 4 (17,5 x 10) ; les Cox entraînaient l'hélice spéciale Cox 8 x 4 en Nylon. L'hélice de Frigyes est en bois de taille personnelle, et fait 180 mm de diamètre pour 130 de pas.

La pressurisation est presque universelle, même sur les diésel, de même que l'arrêt du moteur par noyage. Le volet commandé est très répandu, l'empennage à incidence variable fait des progrès, et était utilisé en particulier par Frigyes.

Parmi les cellules les moteurs surélevés avec l'aile basse semblent en progrès ; le meilleur de ceux-ci fut celui de l'Autrichien

Hans Keinrath qui se classe 7^e avec 4 maxi ; l'intérêt d'une telle disposition est de donner au moteur un moment piqueur tout en le faisant travailler à une incidence nulle, donc en utilisant sa puissance maximale ; de plus l'aile est en dehors du souffle de l'hélice et se trouve pendant la montée à une incidence négative ; sa portance est ainsi diminuée et du même coup la traînée ; cela permet l'emploi de profils plus creux qui améliorent le plané. Le problème pour de tels types de cellules est l'équilibrage du couple par la position de la dérive, et la position et les surfaces de contre-dérive placées au-dessous (cabane) et au-dessus de l'axe de traction.

Il est inutile de rappeler qu'un bon Wakefield actuel vaut plus de 180 secondes ; grâce aux 50 grammes de gomme on peut mettre du poids sans crainte dans la cellule, c'est ce qui explique la floraison de petits détails, payants ou pas, car les proportions semblent définitivement fixées.

Parmi ces détails les fuselages des Ita-

liens étaient particulièrement intéressants ; ils étaient coupés en deux au niveau le broche arrière de l'écheveau, la jonction étant assurée par deux pièces en dural tournées qui s'emboîtent l'une dans l'autre. Elle est ainsi souple et solide et le fuselage est assuré de tenir le coup à l'atterrissement. L'écheveau est aussi très facilement accessible. Une autre astuce était l'emploi pour le nez de plexiglass tourné dans lequel est inséré le palier, constitué de deux roulements à billes de haute précision. Le réglage angulaire se fait par trois vis permettant une plage infinie sur tous les axes. L'hélice est du type de balayage annulaire.

Un nez du même genre était utilisé par le Brésilien Serrano, mais de plus un cône entourait les pieds de pales, celles-ci étant à pas variable par un système de ressort actionné par la force centrifuge et rampe hélicoïdale. (Photos).

Un « truc » très intéressant était celui trouvé par l'Américain Dave Kneeland,

ex-champion du monde en motomodèle. Son Wakefield, entièrement peint en blanc, était recouvert sur près du tiers de sa surface par de la feuille d'aluminium qui étincelait au moindre rayon lumineux ; c'est simple et très efficace, et il est bien connu qu'il ne faut jamais fatiguer inutilement un chronométrateur.

Quoi d'autre à remarquer ? Les voitures entièrement coiffées sont toujours assez répandues et donnent d'excellents résultats, surtout pour la solidité. Nous publierons le plan de Horst Wagner, classé 4^e avec un tel modèle.

Guy REVEL.

190

AVORY - Canada - 2^e -



VOL LIBRE

A/2 Glider Results

Name	Nation	1	2	3	4	5	Total
1. G. Erichsen	W. Germany	180	180	180	180	900	36. S. Paulin
2. E. Avery	Canada	180	180	150	180	791	37. C. Jackson
3. B. Modeer	Sweden	180	180	168	180	888	38. J. Baguiey
4. E. Nicolaas	Netherlands	171	180	155	180	856	39. M. Hubocky
5. P. McQueen	Canada	180	177	145	180	852	40. D. Ducklaus
6. B. Roschin	U.S.S.R.	136	180	180	180	856	41. J. Vaanaen
7. V. Simonov	U.S.S.R.	142	180	150	180	850	42. O. Zutkon
8. L. Litchev	Bulgaria	147	162	180	180	849	43. M. Doyle
9. P. Soave	Italy	126	180	180	180	846	44. P. Lauridsen
10. A. Rifawi	Israel	173	120	180	180	831	45. M. Koiler
11. I. Zlatev	Bulgaria	168	180	180	180	831	46. A. Gogorcena
12. F. Polak	Netherlands	110	180	180	180	830	47. W. McGarvey
13. A. Koval	U.S.S.R.	104	180	180	180	821	48. W. Thomson
14. A. Schlossberg	Israel	92	180	180	180	812	49. F. Solakovic
15. T. Van't Rood	Netherlands	179	180	156	180	811	50. J. Jaquemart
16. M. Benedik	Yugoslavia	171	180	180	813	51. R. Blacher	
17. F. Gaensli	Switzerland	175	180	165	91	799	52. M. Da Silva
18. G. Foucart	Belgium	180	180	180	157	789	53. S. Costa
18. S. Maupetit	France	87	180	180	180	786	54. W. Haller
20. A. Franke	E. German	180	180	123	123	786	55. R. Verden
21. O. Prochazka	Czechoslovakia	180	180	124	180	783	56. K. J. Butz
21. B. Hansen	Denmark	180	180	76	180	783	56. A. Frost
23. J. Michalek	Czechoslovakia	128	127	165	180	780	58. L. Braire
24. F. Weyrauther	W. Germany	78	180	180	180	775	59. J. Feron
25. F. J. Meister	W. Germany	111	180	180	121	772	60. P. Thompson
26. I. Alm	Sweden	45	180	180	180	765	61. R. Skoij
27. A. Hietanen	Finland	106	156	180	180	763	62. J. O'Sullivan
28. N. Hopley	New Zealand	180	39	180	180	759	63. K. Abadjiev
29. M. Lésoire (proxy Bourgouin)	France	107	180	171	180	756	64. E. Malkin
29. U. Acuto	Italy	180	65	180	180	756	65. G. Herzberg
31. E. Hopper	U.S.A.	80	144	180	180	744	66. B. Pereira
32. J. Larsen	Denmark	180	140	98	180	743	67. F. Meyer
32. C. Boscarol	Italy	180	106	180	115	743	68. W. Bjorn
34. N. Ingersoll	U.S.A.	180	19	180	180	739	69. M. Thies
35. M. Burrows	G.B.	142	180	54	180	734	70. N. Mertes
							71. P. G. Lengomin

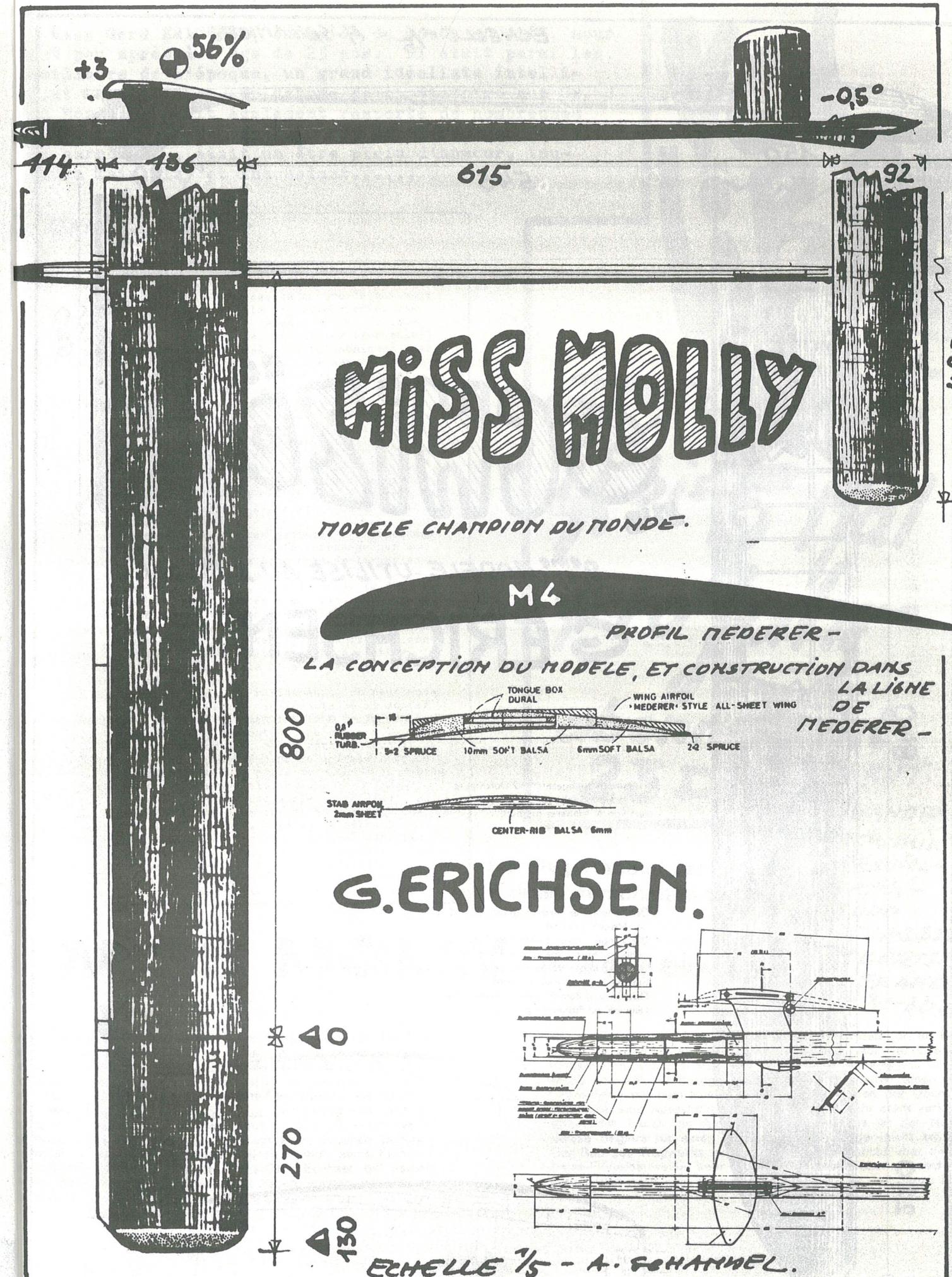
6. ERICHSEN - 140 -



Team Results A/2 Glider

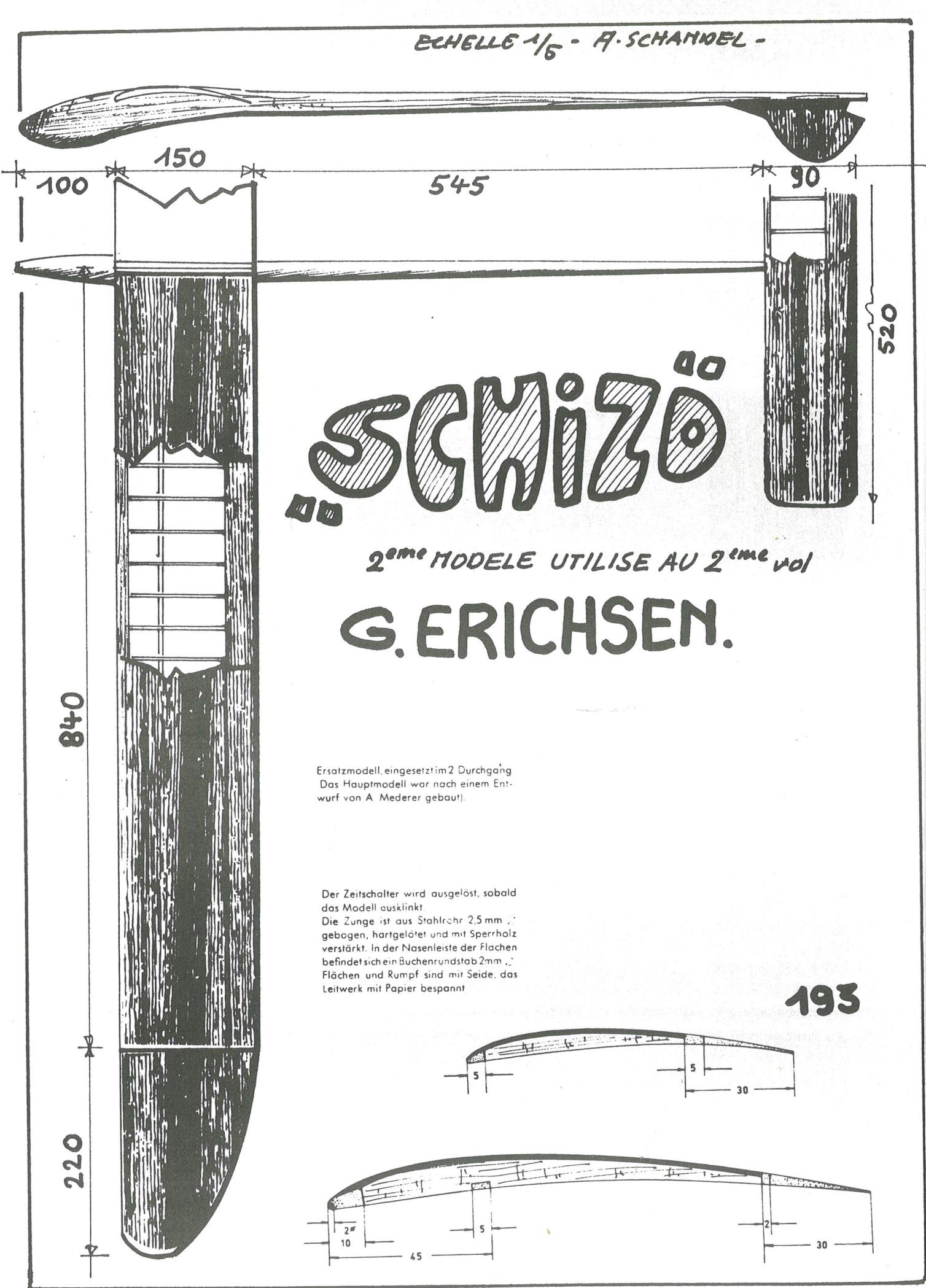
1. U.S.S.R.	2527	8. Sweden	2235	15. U.S.A.	2097
2. Netherlands	2507	9. Denmark	2231	16. Austria	2071
3. W. Germany	2447	10. Yugoslavia	2195	17. Belgium	1994
4. Canada	2421	11. Israel	2194	18. New Zealand	1987
5. Italy	2345	12. G. Britain	2188	19. Finland	1944
6. Czechoslovakia	2286	13. France	2121	20. Switzerland	1916
7. Bulgaria....	2248	14. E. Germany	2121	21. Ireland	1875

191



192

ECHELLE 1/5 - A. SCHANDEL -



Hans Gerd ERICHSEN, champion du monde en 1963, mourut peu après à l'âge de 23 ans. Il était parmi les meilleurs de l'époque, un grand idéaliste intelligent et efficace. En dehors de sa victoire aux CH. du Monde il avait également remporté de nombreuses victoires un peu partout. "Struppi" comme on aimait le surnommer, était un être plein d'humour, toujours fair play et insouciant.....

- ERNIE AVORY -

"Thermalnose" de Ernie Avory. Quand le "Migrator" d'Ernie fut présenté dans Aéromodelleur Plans Service, du numéro de novembre 1962, nous étions contents de pouvoir citer ces hautes performances dans le concours de Vancouver (Colombie Britannique) et Halifax (Yorkshire). Migrator séduit les modélistes britanniques par sa simplicité de construction, ses aspects pratiques sans parler de son potentiel performant.

En 1963, Avory manqua pour 9 secondes le Fly-off des CH. du Monde, à cette époque avec un Migrator au nez plus court et au bras de levier plus grand. Les modifications du fuselage et de l'aile, qui furent apportées après les CH. du Monde, sont reproduites dans le plan A.P.S.

Le dessin du fiseelage de Thermalnose fut réalisé par essais et corrections. Un moment Ernie pensait qu'il devait utiliser un long bras de levier un nez court et léger ainsi qu'un petit empennage.

Après essais de petites surfaces à l'empennage il arriva au bon rapport aile empennage sur son Migrator. En pratique le long bras de levier nécessite un choix rigoureux du bois pour la construction de la poutre, du stab et de la dérive. Le secret des performances tient dans cet "empennage" aussi léger que possible. Le modèle utilisé à Wiener Neustadt avait quatre stabs de rechange, pesant chacun 1/4 once (7g). Les fils de commande volet et dethermal, courrent à l'extérieur, il est plus facile d'en changer en cas de casse ou de coinçage.

Ne treuillez pas trop rapidement, on peut monter en marchant. Il est préférable de le monter doucement et ainsi de "sentir" lors de la montée. Si cela arrive de rencontrer une pompe, le modèle accélère sa montée, et le dernier truc et de l'amener sans brutalité dans sa spirale normale. Elle permet d'éviter la perte de vitesse au décrochage, d'où la perte d'altitude.

En travaillant sur une série de modèles, en le faisant voler fréquemment et en observant de plus près leur défauts, puis en se servant de son expérience et de ses connaissances pour les corriger, on est capable de créer un modèle stable tel que celui-ci, "droit" au treuillage et capable de gagner des épreuves. Thermalnose a plus que prouvé ses capacités dans cette voie.

MISS MOLLY

Hans-Gerd Erichsen, Leverkusen, der im vorigen Jahr im Alter von 23 Jahren schon so früh von uns ging, gehörte zu unseren besten Modellfliegern. Ein großer Idealist, ein intelligenter und erfolgreicher Modellflieger. Er brachte es zu höchsten Ehren im Modellflugsport und neben dem Gewinn der Weltmeisterschaft im Jahre 1963 ist die Skala seiner Erfolge so umfangreich, daß sie verglichen sucht. Wann und wo immer in Zukunft Wettbewerbe stattfinden, wird man "Struppi", wie ihn seine Freunde nannten, missen — sein frisches Wesen, seinen Humor, seine Fairness, seine Unbekümmertheit. Alle, die Hans-Gerd Erichsen bei seinem Gewinn der Weltmeisterschaft erlebt haben, wissen, wie er war. Und genauso wollen wir ihn in Erinnerung behalten.

194

Vol
LIBRE

erscheint
4 bis 5 Mal
pro Jahr
abonnement
23 DM

ANSCHRIFT.
Andreas
SCHANDEL
16 chemin
de Beulera-
Worthe -
67000
STRASBOURG
ROBERTSau
- FRANCE
(88) 31-8025.

A 2-Siegermodell der
Weltmeisterschaften 1963

von
Hans Gerd Erichsen

Wir veröffentlichen hier sein A2-Modell, mit dem er in Wiener Neustadt Weltmeister der Klasse A2 wurde. Auf der Basis des Flügels von Andreas Mederer's Konstruktion entwickelte er seine MISS MOLLY mit hochgesetztem Flügel, der durch einen 2 mm Dural-Pylon mit dem Rumpf verbunden ist. Neben der Übersichtszeichnung sind Ausschnitte des Originalplans sehr stark verkleinert abgebildet. Durch die Ausführlichkeit des Plans ist der Nachbau dieses Seglers für einen versierten Modellflieger nicht schwierig. Der Bau des Tragwerks ist im vorstehenden Bericht über die Vollbalsa-Flügelbauweise sehr ausführlich beschrieben, jedoch liegt jedem Plan noch eine Kurz-Baubeschreibung für das ganze Modell bei.

REI

TALTOS II

modèle

champion du Monde 1963
de Erno FRIGYES (Hongrie)

Erno FRIGYES peut être considéré comme le numéro un mondial en motomodèle. Son palmarès lors des derniers championnats du monde le prouve abondamment et n'est pas près d'être égalé ; qu'on en juge : 1958 : premier ; 1960 : premier ex-aequo (huitième au fly-off) ; 1961 : deuxième ; 1963 : premier (après trois vols au fly-off).

Quelques améliorations ont été apportées, évidemment, au Taltos (Pégase) depuis 1958. A cette époque, les motomodélistes disposaient de 15" de moteur. Les modèles avaient donc, avant tout, des qualités de grimpeur. C'était le cas des premiers Taltos, qui étaient équipés du Moki S.1 à glow-plug.

Mais, depuis, le temps moteur étant réduit à 10", Frigyes a été amené à modifier le Taltos pour lui conserver ses qualités de grimpeur, mais aussi pour améliorer le plané. Taltos I (FM 67) s'est transformé en Taltos II (FM 70), qui est la version championne du monde 1963.

Quelles modifications a-t-il apportées à cette cellule ? Elles résident surtout dans la voilure. Le fuselage reste identique par rapport au modèle de 61, mais le moteur change. Il devient un Moki S.3, beaucoup plus puissant que le précédent, l'hélice étant une 18 x 12,5. La surpuissance du moteur est combattue par le fameux système de variation d'incidence de l'empennage. Celui-ci, au moment du passage en plané, passe à 1,5° de négatif, ce qui porte le V longitudinal à 3°, la voilure étant calée elle-même à 1,5°. L'ensemble mécanique de variation d'incidence, de volet de spirale de la dérive et d'arrêt moteur est commandé par la seule minuterie (Tokuits) qui comporte l'appareil. Le bâti-moteur est en deux pièces de dural boulonné au fuselage et permet, par ovalisation, un réglage du piqueur. Le réservoir est carrément posé sur le dessus du fuselage et vissé au premier couple.

La différence dans la voilure réside surtout dans la suppression de la flèche arrière, tracé qu'avait la seconde partie de l'aile à partir du double dièdre. Le BA est maintenant rectiligne. La surface de 27 dm² passe à 27,90 dm².

L'empennage, par contre, devient plus petit, 6 mm. de moins d'envergure, mais 1 cm de moins de corde, ce qui donne une surface de 9,42 dm², au lieu de 10,2 dm².

Le poids total reste approximativement le même : 752 grammes, au lieu de 756.

L'entoilage est en papier Japon.

Le carburant utilisé est le suivant : nitrométhane, 45 % ; méthanol, 25 % ; huile de ricin, 20 % ; nitrobenzène, 10 %. Un véritable carburant de course.

Le profil d'aile est un B 8.353 b) modifié.

CONSTRUCTION :
Fuselage. — Deux flancs latéraux en 20/10 balsa avec deux flancs supérieur et inférieur, en 50/10. Quatre baguettes de peuplier aux angles intérieurs. Les couples sont en C.t.pl. de force décroissante. La cabane est un sandwich de C.t.pl. 30/10 et de balsa 50/10, tout comme le support d'aile. La dérive est en planche de balsa 50/10.

Ailes. — Les nervures sont en 15/10 balsa. Pour la première partie, les longerons sont les suivants : BA : 10 x 3 peuplier + 10 x 3 balsa ; deux longerons en 10 x 3 peuplier ; BF : 20 x 4. Le coffrage est en 15/10 balsa, ainsi que les demi-nervures de croisillonnage.

Pour la seconde partie : BA : 10 x 3 peuplier + 10 x 2 balsa, deux longerons en 10 x 2 peuplier ; BF : se termine à 20 x 3,5. Le coffrage est en 15/10 balsa.

Empennages. — Les nervures sont en 15/10. Le BA est un 8 x 2,5 peuplier ; deux longerons 4 x 2 peuplier ; BF en 20 x 4. Le coffrage est en 12/10.

Le profil d'aile est un B 8.353 b) modifié.

Quelques améliorations ont été apportées, évidemment, au Taltos (Pégase) depuis 1958. A cette époque, les motomodélistes disposaient de 15" de moteur. Les modèles avaient donc, avant tout, des qualités de grimpeur. C'était le cas des premiers Taltos, qui étaient équipés du Moki S.1 à glow-plug.

Mais, depuis, le temps moteur étant réduit à 10", Frigyes a été amené à modifier le Taltos pour lui conserver ses qualités de grimpeur, mais aussi pour améliorer le plané. Taltos I (FM 67) s'est transformé en Taltos II (FM 70), qui est la version championne du monde 1963.

Quelles modifications a-t-il apportées à cette cellule ? Elles résident surtout dans la voilure. Le fuselage reste identique par rapport au modèle de 61, mais le moteur change.

Il devient un Moki S.3, beaucoup plus puissant que le précédent, l'hélice étant une 18 x 12,5. La surpuissance du moteur est combattue par le fameux système de variation

d'incidence de l'empennage. Celui-ci, au moment du passage en plané, passe à 1,5° de négatif, ce qui porte le V longitudinal à 3°, la voilure étant calée elle-même à 1,5°.

L'ensemble mécanique de variation

d'incidence, de volet de spirale de la dérive et d'arrêt moteur est com

mandé par la seule minuterie (Tokuits) qui comporte l'appareil.

Le bâti-moteur est en deux pièces

de dural boulonné au fuselage et

permet, par ovalisation, un réglage

du piqueur. Le réservoir est car

rement posé sur le dessus du fuselage

et vissé au premier couple.

La différence dans la voilure rési

de surtout dans la suppression de la

flèche arrière, tracé qu'avait la

seconde partie de l'aile à partir du

double dièdre. Le BA est mainten

ant rectiligne. La surface de 27

dm² passe à 27,90 dm².

L'empennage, par contre, devient

plus petit, 6 mm. de moins d'enver

gure, mais 1 cm de moins de corde,

ce qui donne une surface de 9,42

dm², au lieu de 10,2 dm².

Le profil d'aile est un B 8.353 b)

modifié.

Quelques améliorations ont été apportées, évidemment, au Taltos (Pégase) depuis 1958. A cette époque, les motomodélistes disposaient de 15" de moteur. Les modèles avaient donc, avant tout, des qualités de grimpeur. C'était le cas des premiers Taltos, qui étaient équipés du Moki S.1 à glow-plug.

Mais, depuis, le temps moteur étant réduit à 10", Frigyes a été amené à modifier le Taltos pour lui conserver ses qualités de grimpeur, mais aussi pour améliorer le plané. Taltos I (FM 67) s'est transformé en Taltos II (FM 70), qui est la version championne du monde 1963.

Quelles modifications a-t-il apportées à cette cellule ? Elles résident surtout dans la voilure. Le fuselage reste identique par rapport au modèle de 61, mais le moteur change.

Il devient un Moki S.3, beaucoup plus puissant que le précédent, l'hélice étant une 18 x 12,5. La surpuissance du moteur est combattue par le fameux système de variation

d'incidence de l'empennage. Celui-ci, au moment du passage en plané, passe à 1,5° de négatif, ce qui porte le V longitudinal à 3°, la voilure étant calée elle-même à 1,5°.

L'ensemble mécanique de variation

d'incidence, de volet de spirale de la dérive et d'arrêt moteur est com

mandé par la seule minuterie (Tokuits) qui comporte l'appareil.

Le bâti-moteur est en deux pièces

de dural boulonné au fuselage et

permet, par ovalisation, un réglage

du piqueur. Le réservoir est car

rement posé sur le dessus du fuselage

et vissé au premier couple.

La différence dans la voilure rési

de surtout dans la suppression de la

flèche arrière, tracé qu'avait la

seconde partie de l'aile à partir du

double dièdre. Le BA est mainten

ant rectiligne. La surface de 27

dm² passe à 27,90 dm².

L'empennage, par contre, devient

plus petit, 6 mm. de moins d'enver

gure, mais 1 cm de moins de corde,

ce qui donne une surface de 9,42

dm², au lieu de 10,2 dm².

Le profil d'aile est un B 8.353 b)

modifié.

Quelques améliorations ont été apportées, évidemment, au Taltos (Pégase) depuis 1958. A cette époque, les motomodélistes disposaient de 15" de moteur. Les modèles avaient donc, avant tout, des qualités de grimpeur. C'était le cas des premiers Taltos, qui étaient équipés du Moki S.1 à glow-plug.

Mais, depuis, le temps moteur étant réduit à 10", Frigyes a été amené à modifier le Taltos pour lui conserver ses qualités de grimpeur, mais aussi pour améliorer le plané. Taltos I (FM 67) s'est transformé en Taltos II (FM 70), qui est la version championne du monde 1963.

Quelles modifications a-t-il apportées à cette cellule ? Elles résident surtout dans la voilure. Le fuselage reste identique par rapport au modèle de 61, mais le moteur change.

Il devient un Moki S.3, beaucoup plus puissant que le précédent, l'hélice étant une 18 x 12,5. La surpuissance du moteur est combattue par le fameux système de variation

d'incidence de l'empennage. Celui-ci, au moment du passage en plané, passe à 1,5° de négatif, ce qui porte le V longitudinal à 3°, la voilure étant calée elle-même à 1,5°.

L'ensemble mécanique de variation

d'incidence, de volet de spirale de la dérive et d'arrêt moteur est com

mandé par la seule minuterie (Tokuits) qui comporte l'appareil.

Le bâti-moteur est en deux pièces

de dural boulonné au fuselage et

permet, par ovalisation, un réglage

du piqueur. Le réservoir est car

rement posé sur le dessus du fuselage

et vissé au premier couple.

La différence dans la voilure rési

de surtout dans la suppression de la

flèche arrière, tracé qu'avait la

seconde partie de l'aile à partir du

double dièdre. Le BA est mainten

ant rectiligne. La surface de 27

dm² passe à 27,90 dm².

L'empennage, par contre, devient

plus petit, 6 mm. de moins d'enver

gure, mais 1 cm de moins de corde,

ce qui donne une surface de 9,42

dm², au lieu de 10,2 dm².

Le profil d'aile est un B 8.353 b)

modifié.

Quelques améliorations ont été apportées, évidemment, au Taltos (Pégase) depuis 1958. A cette époque, les motomodélistes disposaient de 15" de moteur. Les modèles avaient donc, avant tout, des qualités de grimpeur. C'était le cas des premiers Taltos, qui étaient équipés du Moki S.1 à glow-plug.

Mais, depuis, le temps moteur étant réduit à 10", Frigyes a été amené à modifier le Taltos pour lui conserver ses qualités de grimpeur, mais aussi pour améliorer le plané. Taltos I (FM 67) s'est transformé en Taltos II (FM 70), qui est la version championne du monde 1963.

Quelles modifications a-t-il apportées à cette cellule ? Elles résident surtout dans la voilure. Le fuselage reste identique par rapport au modèle de 61, mais le moteur change.

Il devient un Moki S.3, beaucoup plus puissant que le précédent, l'hélice étant une 18 x 12,5. La surpuissance du moteur est combattue par le fameux système de variation

d'incidence de l'empennage. Celui-ci, au moment du passage en plané, passe à 1,5° de négatif, ce qui porte le V longitudinal à 3°, la voilure étant calée elle-même à 1,5°.

L'ensemble mécanique de variation

d'incidence, de volet de spirale de la dérive et d'arrêt moteur est com

mandé par la seule minuterie (Tokuits) qui comporte l'appareil.

Le bâti-moteur est en deux pièces

de dural boulonné au fuselage et

permet, par ovalisation, un réglage

du piqueur. Le réservoir est car

rement posé sur le dessus du fuselage

et vissé au premier couple.

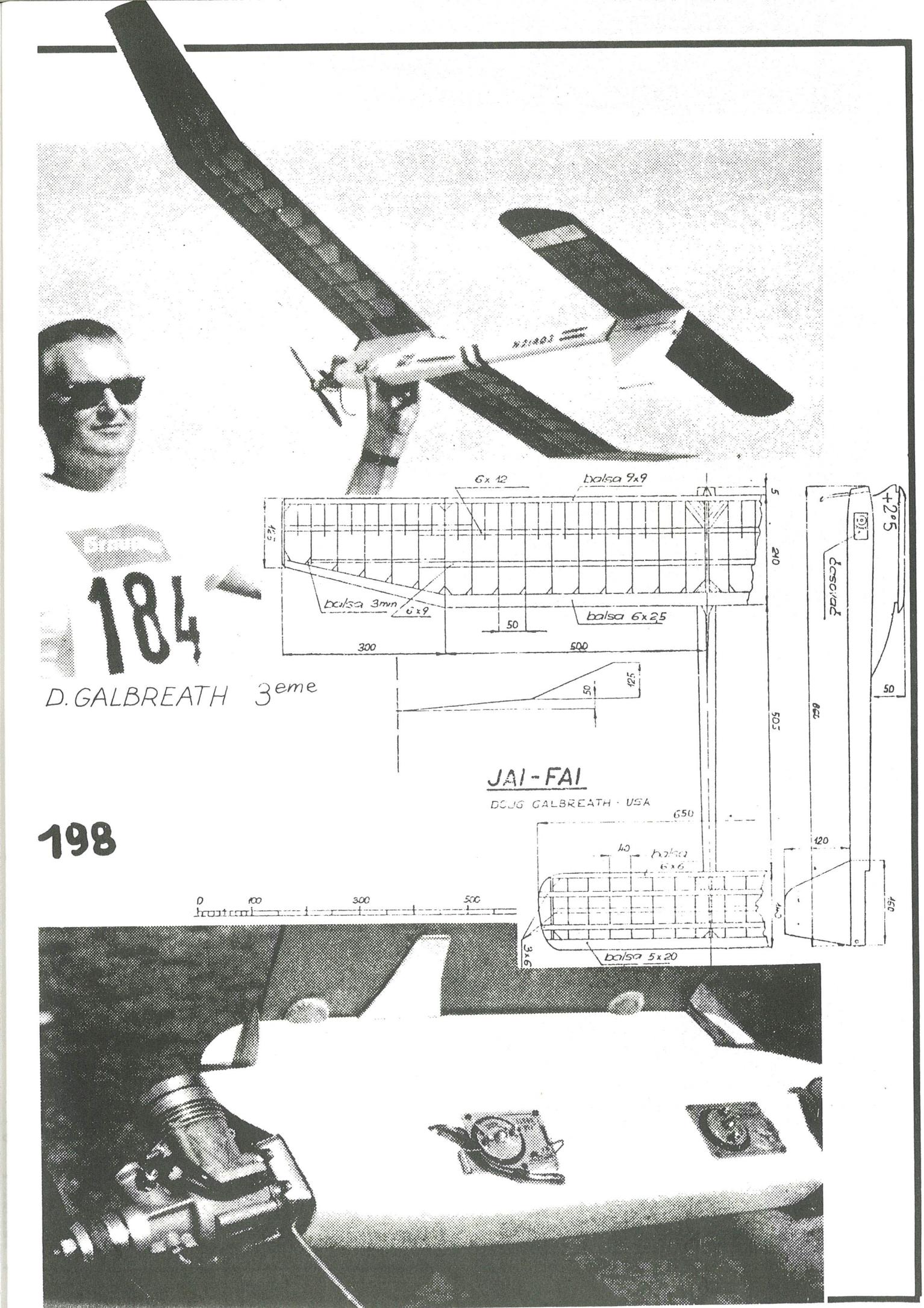
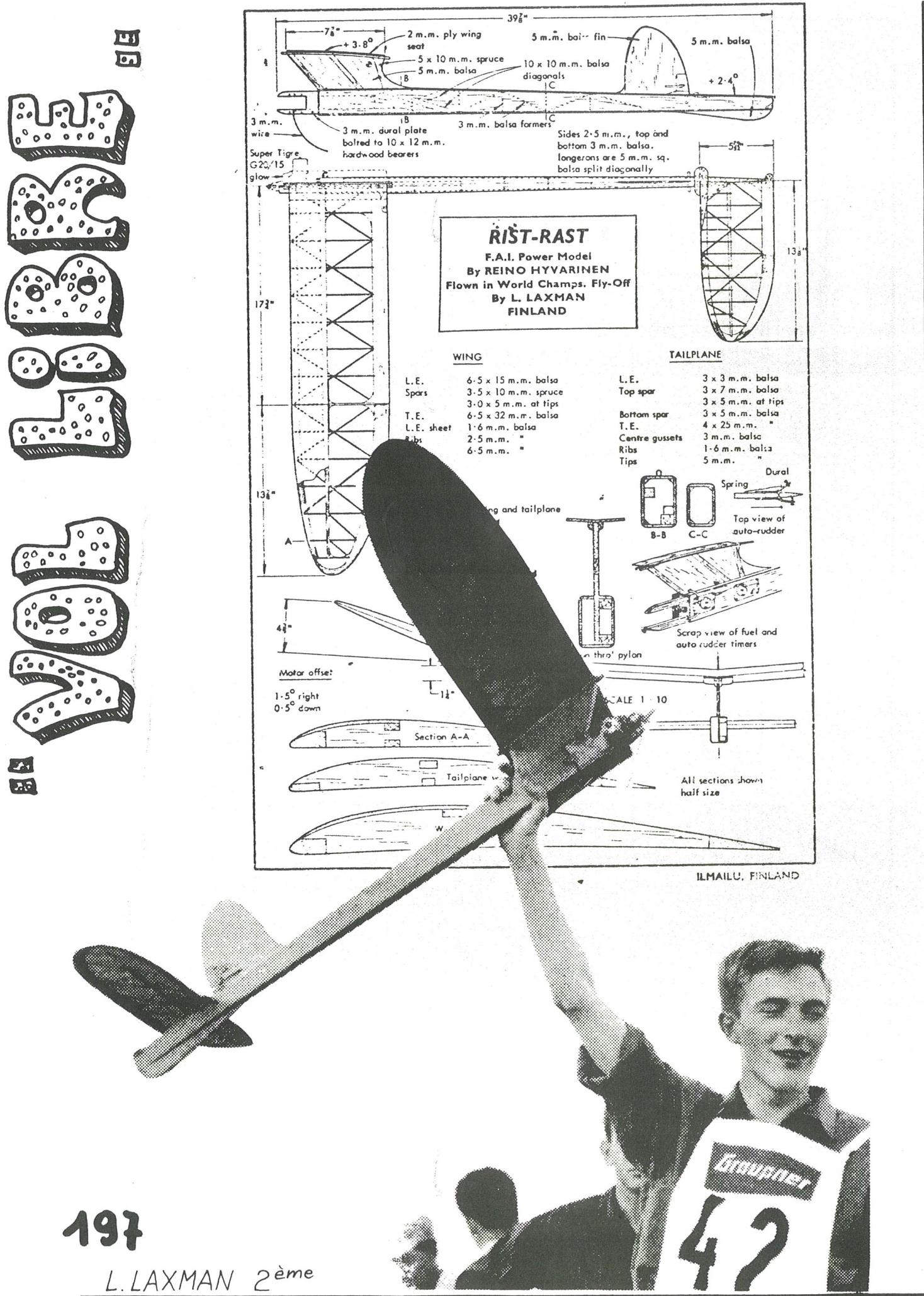
La différence dans la voilure rési

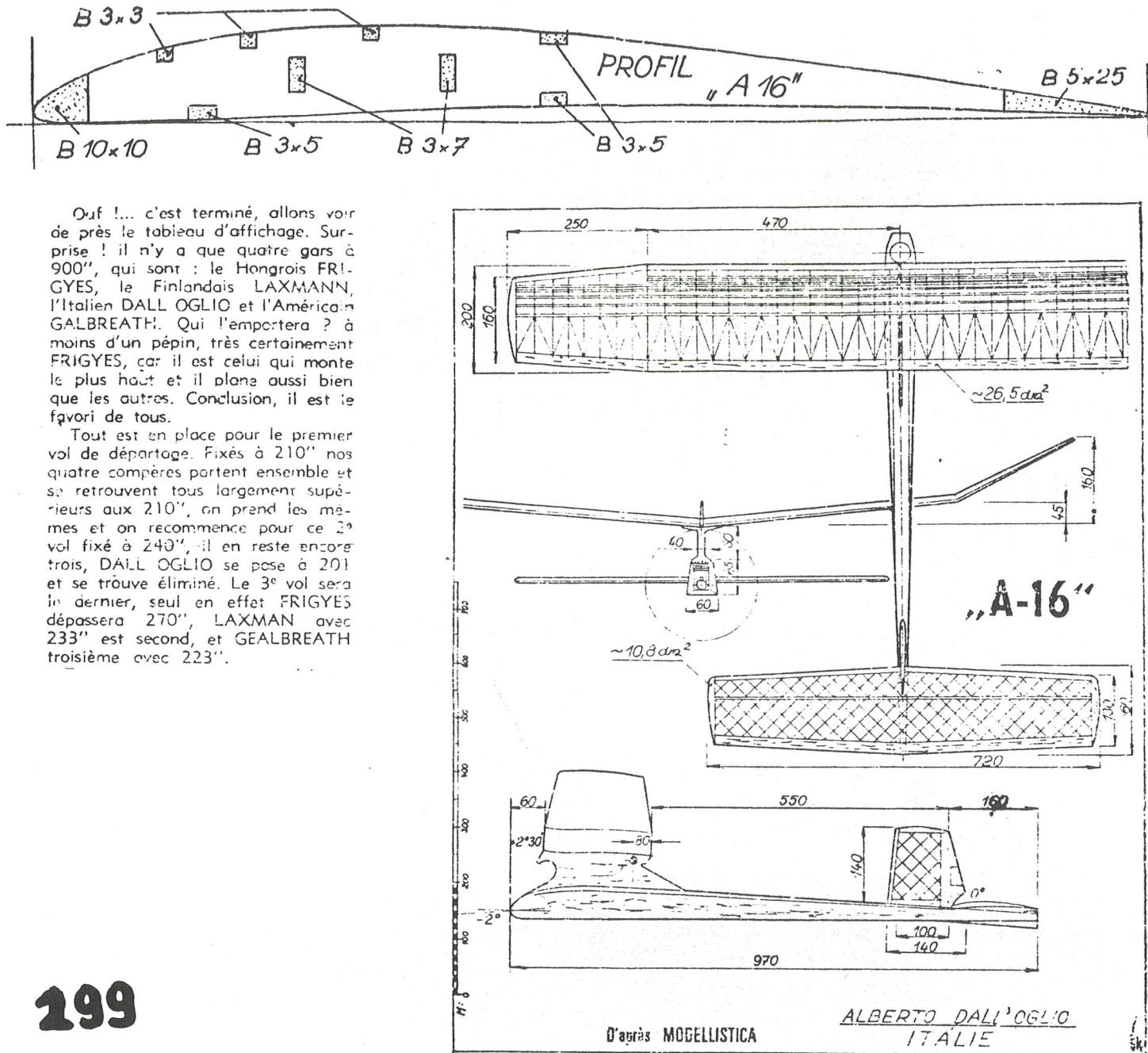
de surtout dans la suppression de la

flèche arrière, tracé qu'avait la

seconde partie de l'aile à partir du

double dièdre. Le BA est mainten





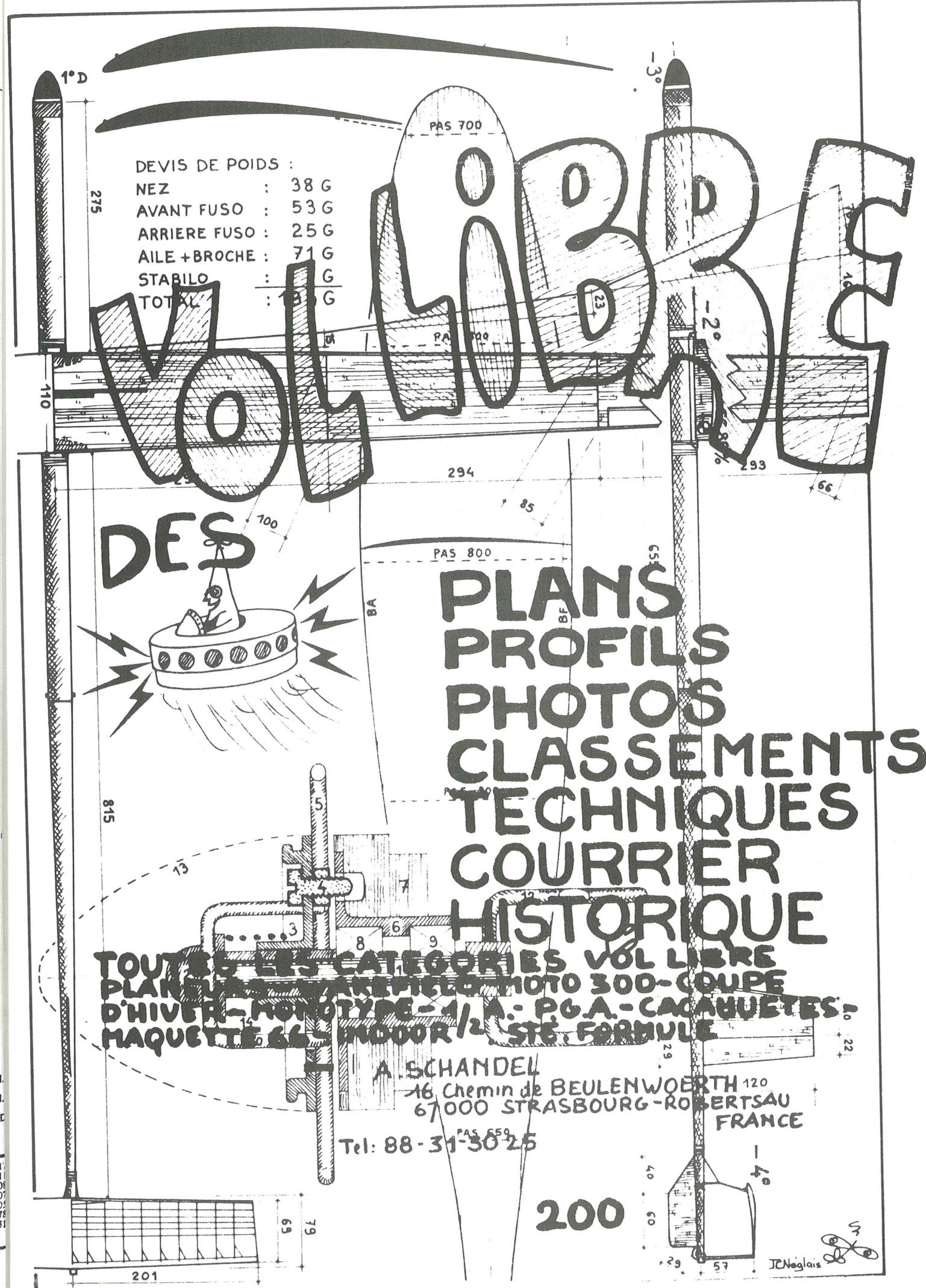
Ouf ! ... c'est terminé, allons voir de près le tableau d'affichage. Surprise ! il n'y a que quatre gars à 900", qui sont : le Hongrois FRIGYES, le Finlandais LAXMANN, l'Italien DALL OGLO et l'Américain GALBREATH. Qui l'emportera ? à moins d'un pépin, très certainement FRIGYES, car il est celui qui monte le plus haut et il plane aussi bien que les autres. Conclusion, il est le favori de tous.

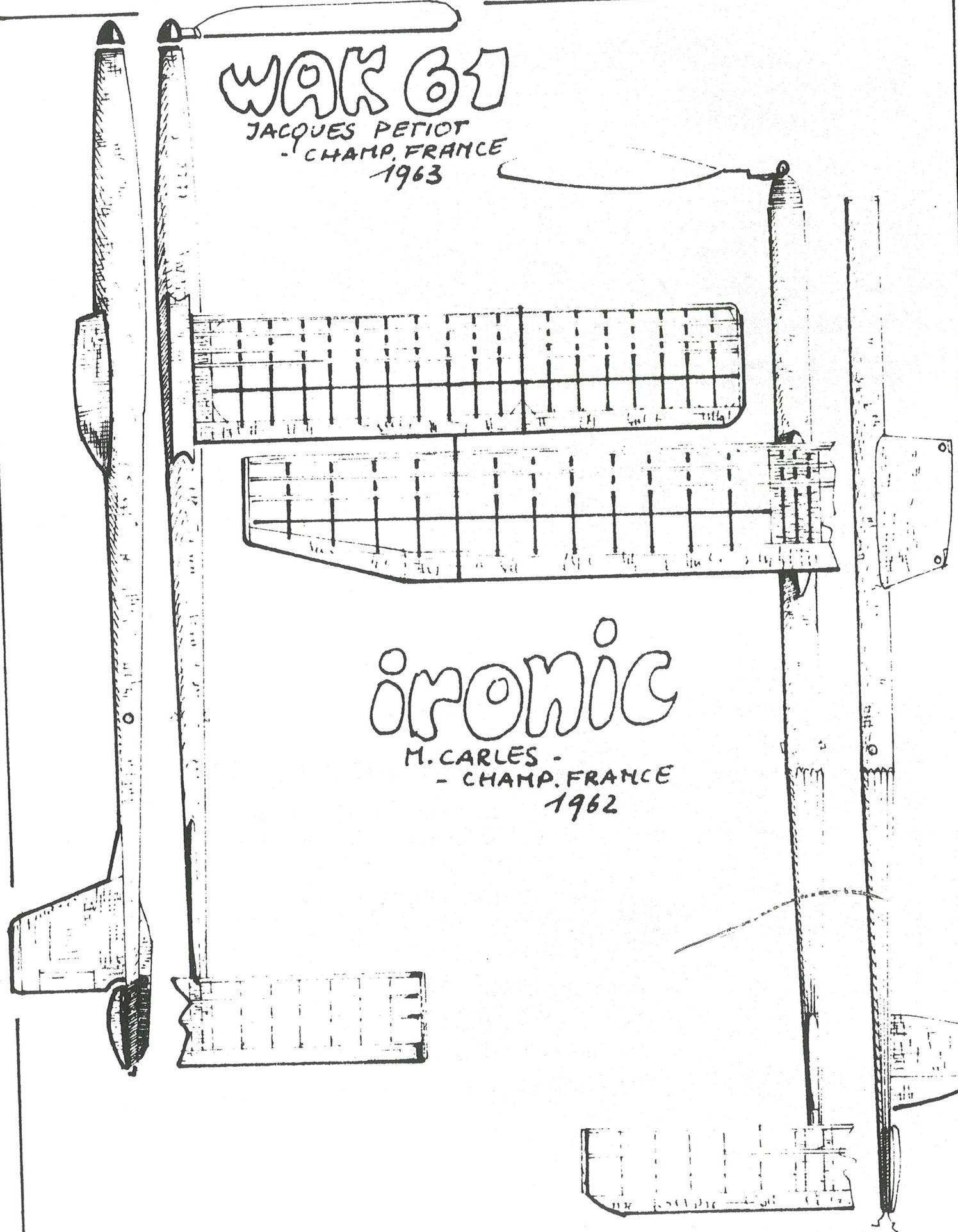
Tout est en place pour le premier vol de départage. Fixés à 210" nos quatre compères partent ensemble et se retrouvent tous largement supérieurs aux 210", on prend les mêmes et on recommence pour ce 2^e vol fixé à 240", il en reste encore trois, DALL OGLIO se pose à 201 et se trouve éliminé. Le 3^e vol sera le dernier, seul en effet FRIGYÉS dépassera 270", LAXMAN avec 233" est second, et GEALBREATH troisième avec 223".

199

F.A.I. Power Results

Name	Nation	1	2	3	4	5	Total	175	125	124	180	173	208	Cox Spl.	
1. E. Friges	Hungary	180	180	180	180	900	Moki S-3	35. R. Rudolph	France	180	146	87	180	173	Cox Spl.
L. Laxmann	Finnland	180	210	240	270	—	Fly-off +	35. R. Zimmer	Finnland	144	180	85	180	180	Cox Spl.
D. Galbreath	U.S.A.	180	210	240	233	900	Fly-off +	39. H. Raulio	New Zealand	135	180	180	111	158	Super Tigre G20
A. Dall'Oglio	Italy	180	180	180	180	900	Fly-off +	40. P. Lasan	(proxy P. Buskell)	180	119	157	128	172	Cox ID 15
5. A. C. Sereno	Portugal	180	180	178	180	898	Fly-off +	41. T. Wiepers	Netherlands	180	119	157	128	172	Enya 15D
6. G. R. French	G.B.	180	180	180	180	886	Fly-off +	42. V. Knoch	Yugoslavia	127	117	147	180	130	Super Tigre G20
7. K. Keirath	Austria	164	180	180	180	884	Fly-off +	43. R. Bekkelund	Norway	180	180	180	—	180	Eta 15D
8. K. Brausch	East Germany	162	180	180	180	882	Fly-off +	44. J. Foley	Canada	136	115	191	180	130	OS Max Spl.
9. M. H. Green	G.B.	180	161	180	180	881	Fly-off +	45. R. Schenker	Switzerland	78	79	179	180	130	Own engine
10. B. Bulukin	Norway	160	180	180	180	880	Fly-off +	46. F. Kraemer	Luxembourg	180	62	150	180	85	Cox TD 09
11. A. Mecznar	Hungary	180	158	180	180	878	Fly-off +	47. S. Agner	Denmark	130	180	100	113	102	Cox TD 15
12. I. Henry	New Zealand	180	180	156	180	876	Fly-off +	48. J. O'Sullivan	Ireland	35	85	180	180	136	Cox TD 09
(proxy V. Jays)								49. U. Carlsson	Sweden	120	180	134	124	125	Super Tigre G20
13. V. Hajek	Czechoslovakia	176	180	159	180	875	Fly-off +	50. M. Doyle	Ireland	111	124	90	180	132	Cox TD 15
14. F. Grifoni	Italy	180	180	180	153	873	Fly-off +	51. A. Lounio	Sweden	180	85	59	125	130	Super Tigre G20
15. Y. Joostens	Belgium	180	180	153	180	872	Fly-off +	52. I. Sverdrup	Norway	26	180	156	80	180	Cox Spl.
16. S. Pimenoff	Finnland	161	180	180	180	867	Fly-off +	53. N. Christensen	Denmark	107	28	116	150	130	Cox TD 15
17. Z. Malina	Czechoslovakia	180	180	180	142	867	Fly-off +	54. M. Zupanski	Yugoslavia	—	180	71	105	154	Super Tigre G20
18. Z. Merkez	Yugoslavia	180	180	180	180	855	Fly-off +	55. E. Eng	Switzerland	140	157	79	131	86	Cox TD 09
19. K-H Rieke	West Germany	180	180	180	180	850	Fly-off +	56. H. J. Bentlin	East Germany	150	111	101	80	144	Schlosser 2.5
19. T. Van Dijk	Netherlands	130	180	180	180	850	Fly-off +	57. A. Schlosberg	Israel	40	180	117	180	46	Super Tigre G20
19. P. Broerse	Netherlands	180	180	180	180	850	Fly-off +	58. J. Scott	Canada	76	169	150	103	31	Oliver Tiger
22. R. Kammer	East Germany	180	126	180	180	846	Fly-off +	59. M. Scott	(proxy J. McGillivray)	161	160	37	50	120	Cox TD 15 & Spl.
23. D. Surry	Canada	120	180	180	180	840	Fly-off +	59. M. Scott	New Zealand	161	160	37	50	120	Cox TD 15 & Spl.
24. J. Warnock	U.S.A.	130	180	163	180	833	Fly-off +	60. A. Schinell	(proxy K. Glynn)	180	124	180	9	—	Cox TD 15 & Spl.
25. B. Filianovon	U.S.S.R.	180	111	180	180	831	Fly-off +	61. M. J. Soares	Portugal	93	180	135	—	82	Super Tigre G20
26. V. Pescarani	Italy	180	133	180	180	825	Fly-off +	61. C. Guillotau	France	107	81	86	76	140	Super Tigre G20
27. M. Bourgeois	France	150	136	178	180	824	Fly-off +	63. O. Ebner	Austria	127	147	76	9	—	Cox TD 15
28. F. Spearman	U.S.A.	134	149	180	180	823	Fly-off +	64. E. Nienstaedt	Denmark	130	93	8	—	—	Cox TD 15
29. A. Gorgocena	Spain	180	163	118	180	821	Fly-off +	5. Czechoslovakia	2544	13	Portugal	...	208		
30. G. Simon	Hungary	180	180	129	180	820	Fly-off +	6. Finland	2531	14	Canada	...	208		
31. K. Bajc	Austria	180	180	180	180	94	Fly-off +	7. Netherlands	2456	15	France	...	208		
32. D. S. Posner	G.B.	180	180	112	180	812	Fly-off +	8. West Germany	2421	16	Sweden	...	208		
33. J. Cerny	Czechoslovakia	144	123	180	180	807	Fly-off +	9. East Germany	2314	17	Austria	...	208		
34. R. Hagel	Sweden	147	112	180	180	799	Fly-off +	10. Norway	2222	18	Switzerland	...	208		
35. H. Beck	West Germany	180	165	148	180	799	Fly-off +	11. Yugoslavia	2216	19	Denmark	...	208		
								12. New Zealand	2188						





ECHELLE 1/5.

201

Les Waks DANS L'ARENE A WIENER-NEUSTADT

Reportage Méd. Cdt CARLES

Le vaste terrain de WIENER-NEUSTADT (50 kms au sud de Vienne) a vu se dérouler le 15-août les Championnats du Monde de vol libre en catégorie WAKEFIELD.

Le temps fâcheusement venteux avec rafales des deux journées précédentes, consacrées aux Nordiques et Motomodèles, ne s'améliora pas, bien au contraire. Fortes ascensions, mais aussi fortes... et plus nombreuses descentes firent qu'il était difficile d'effectuer un « vol neutre ». C'était le tout ou rien, il fallait plus que jamais lâcher au bon moment.

De l'équipe de France, PETIOT Alcide partit le premier mais n'accrocha pas et son temps de 155" lui enlevait tout espoir de figurer parmi les finalistes. RIFFAUD fit de même et se posa en 163".

Je lâchai enfin mon appareil, mais vraisemblablement dans un « trou », car il ne grimpait pas, plongea mal et se retrouva au sol en 113".

Voilà pour le premier lâcher, assez décevant dans l'ensemble et plutôt sévère pour le signataire de ces lignes qu'il mettait d'emblée hors course.

Les autres vois furent excellents pour PETIOT qui réalisa 4 maxis sans bavure malgré un vent soufflant par instant avec violence. Très belle montée en 55 sec. de déroulement d'une biplane émus par 24 brins de 3,17 emmagasinant quelques... 720 tours.

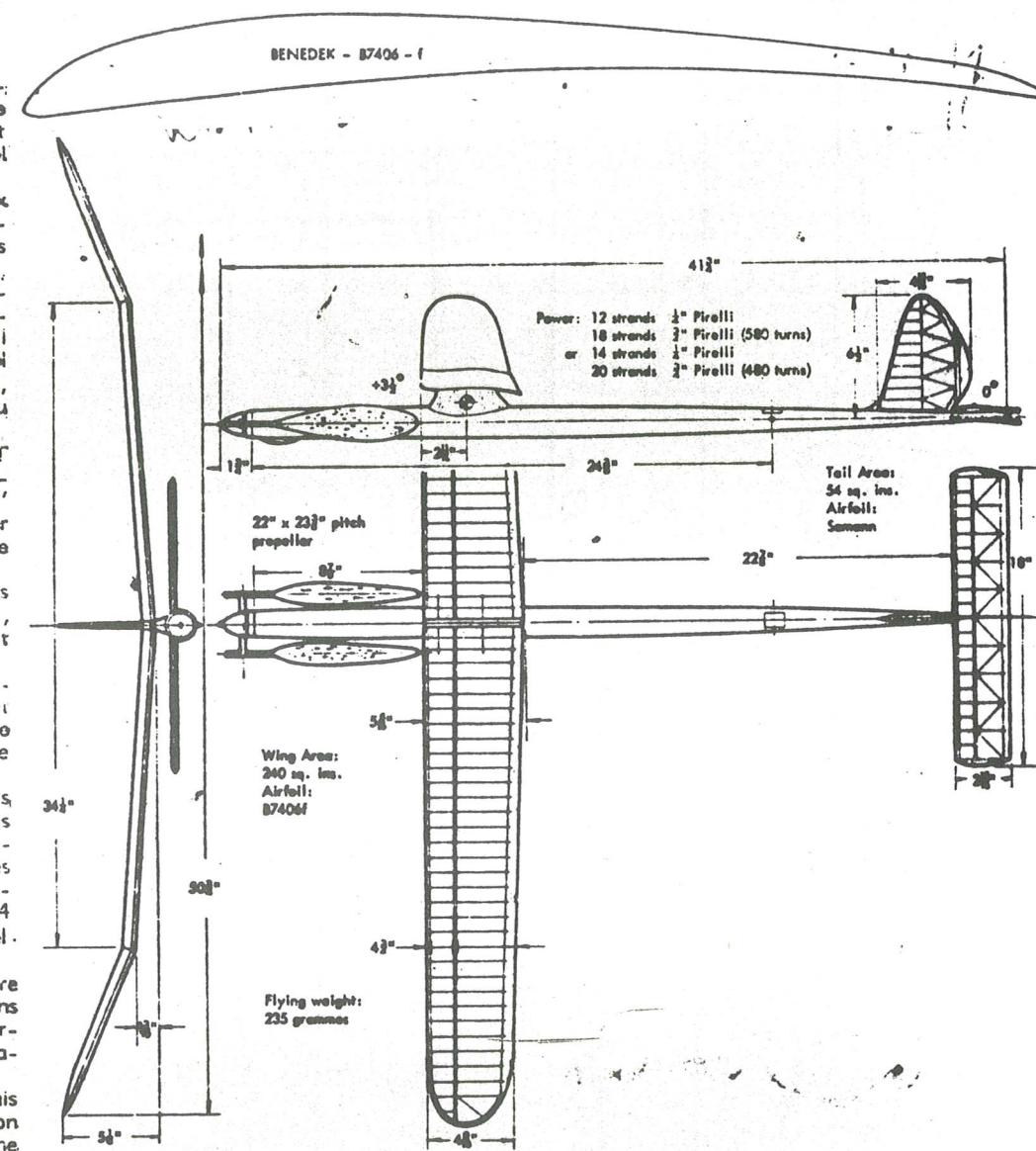
Il se confirme, s'il en était encore besoin, que c'est actuellement dans la famille PETIOT qu'il faut chercher le substratum de l'équipe nationale en Wak.

RIFFAUT réalisa un maxi, mais après le repliement des ailes de son appareil n° 1 il lâcha dans une rafale lors du 3^e vol, il ne parvint plus à accrocher avec son modèle n° 2 et dut se contenter de voisins de 150 sec. qui récompensent mal sa valeur.

Quant à moi, déroute complète après un 180 au 2^e vol, bris d'un fuselage au ras de l'empennage en même temps de l'hélice de l'autre appareil par... la portière de la voilure claqué par une rafale ; 3 vois à effectuer, plus de modèle... Après réparation hâtive du fuselage et lâcher sans réglage dans le vent : 73 sec. ! L'autre appareil, une fois l'hélice corrodée, ne voulut pas faire mieux que 135 et 155 sec. Waterloo !

Voilà pour l'équipe de France où seul PETIOT Alcide demeura dans le coup.

Les autres concurrents connurent aussi leurs déboires, et si ALINARI, entre autres, perdit tout espoir avec un 2^e vol à 119 sec., Carl HERMES (U.S.A.) lui, fut atterré par un vol de 40 sec.



Au point de vue technique, pas de grands changements dans la conception du WAK par rapport à 1961.

Cependant quelques aspects particuliers méritent d'être relevés :

1. Grand BL en faveur croissante.

La majorité des concurrents (saut Allemands) utilisaient des BL atteignant et même dépassant 70 cm. La surface de l'empennage s'en trouve évidemment réduite au profit de l'aile, mais comme les centrauges ne sont pas très arrière, il semble que ce soit en partie pour équilibrer le poids inusité de certains blocs-hélices souvent complexes. Les Russes d'ailleurs qui utilisent un nez relativement simple et léger d'apparence, avec pales très minces et portant légères, conservent un BL très raisonnable (du moins sur les appareils que j'ai pu admirer et notamment celui de MELERNITIEV).

2. Minuterie de déthermalisation également très en faveur : Avantages : précision, sûreté en cas de pluie et facilité de déclenchement une fois le remontage terminé.

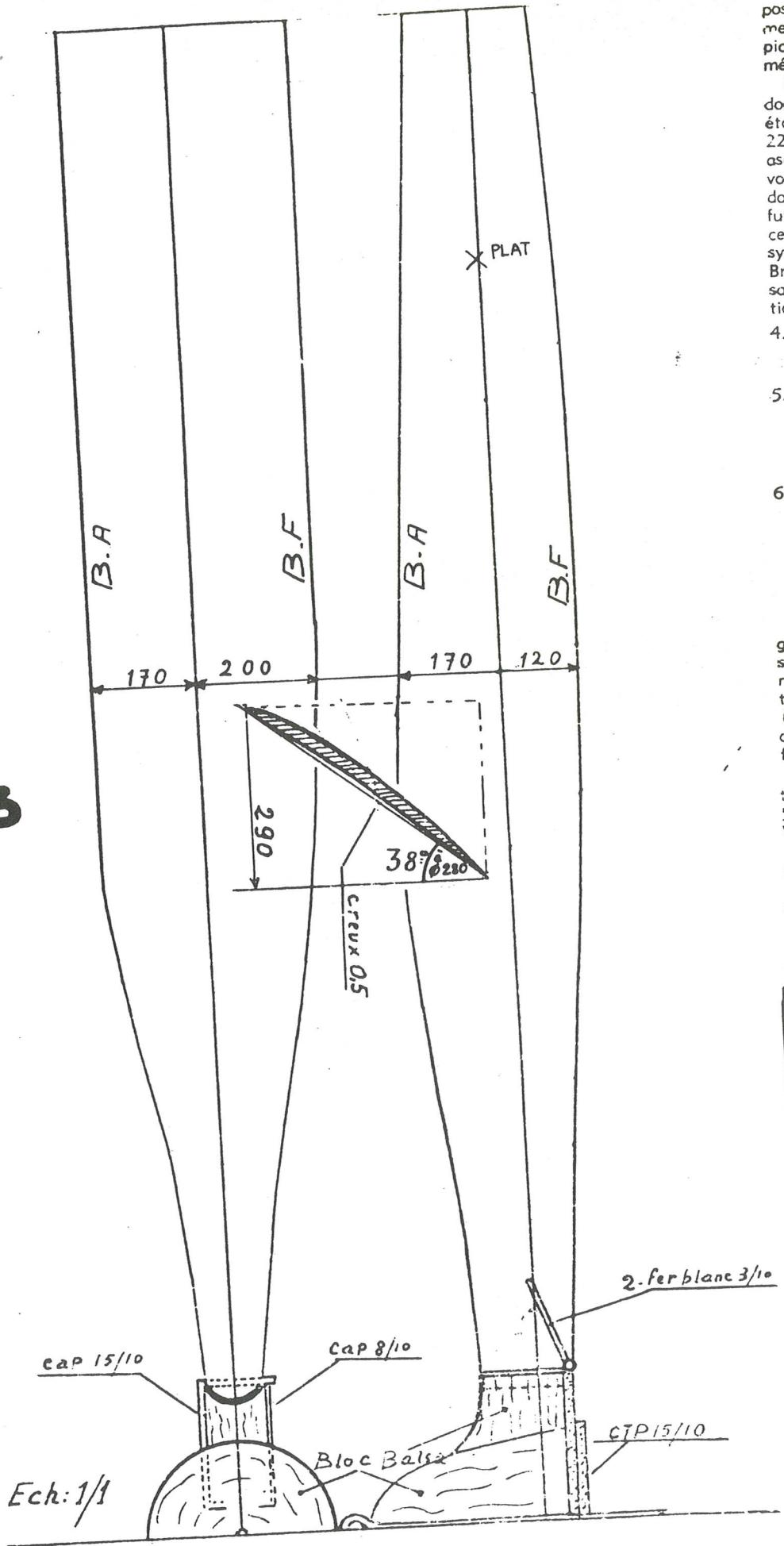
3. Long déroulement choisi par la grande majorité des concurrents = 50 sec. environ, qui assurent une très belle montée à 45° jusqu'à une altitude difficile à mesurer, mais très confortable (certainement plus de 80 m lors des vols de départage, le soir).

Les Italiens, depuis FEA, demeurent fidèles à la montée qui ne semble pas mal leur réussir : ALINARI et MURARI grimpent splendidement pendant 40 sec. sous un angle de... 70-80° ! A signaler que le premier nommé semblait utiliser un dérivé de l'appareil n° 1 de 1961. Ses co-équipiers présentaient des modèles voisins par leurs caractéristiques : faible allongement très grand BL, dérive supérieure en

H. SCHANDEL

202

LA HÉLICOISE à RIFFAULT



position avancée évoquant également le Wak de PELIZZA; champion d'Italie en 1962 (voir le numéro de MODELE MAGAZINE).

Le record de brièveté dans le domaine du déroulement semble établi par le belge MABILLE avec... 22 sec. Montée en flèche, mais sans ascendance maxi difficile car le zinc volait 150 sec. le soir, il fallait donc lâcher au bon moment, ce qui fut fait 4 fois et demie d'où l'excellent classement de 10^e de ce sympathique et adroit modéliste. Bravo MABILLE pour votre organisation et votre système de détection des bulles (hum ! hum !).

4. Hélices souples et très minces, en bois dur étaient très à la mode de aussi.

5. Moteur = 14 brins en grande majorité (sauf peut-être les Italiens qui semblaient utiliser 16 brins)... et surtout remontage à tout casser impressionnant.

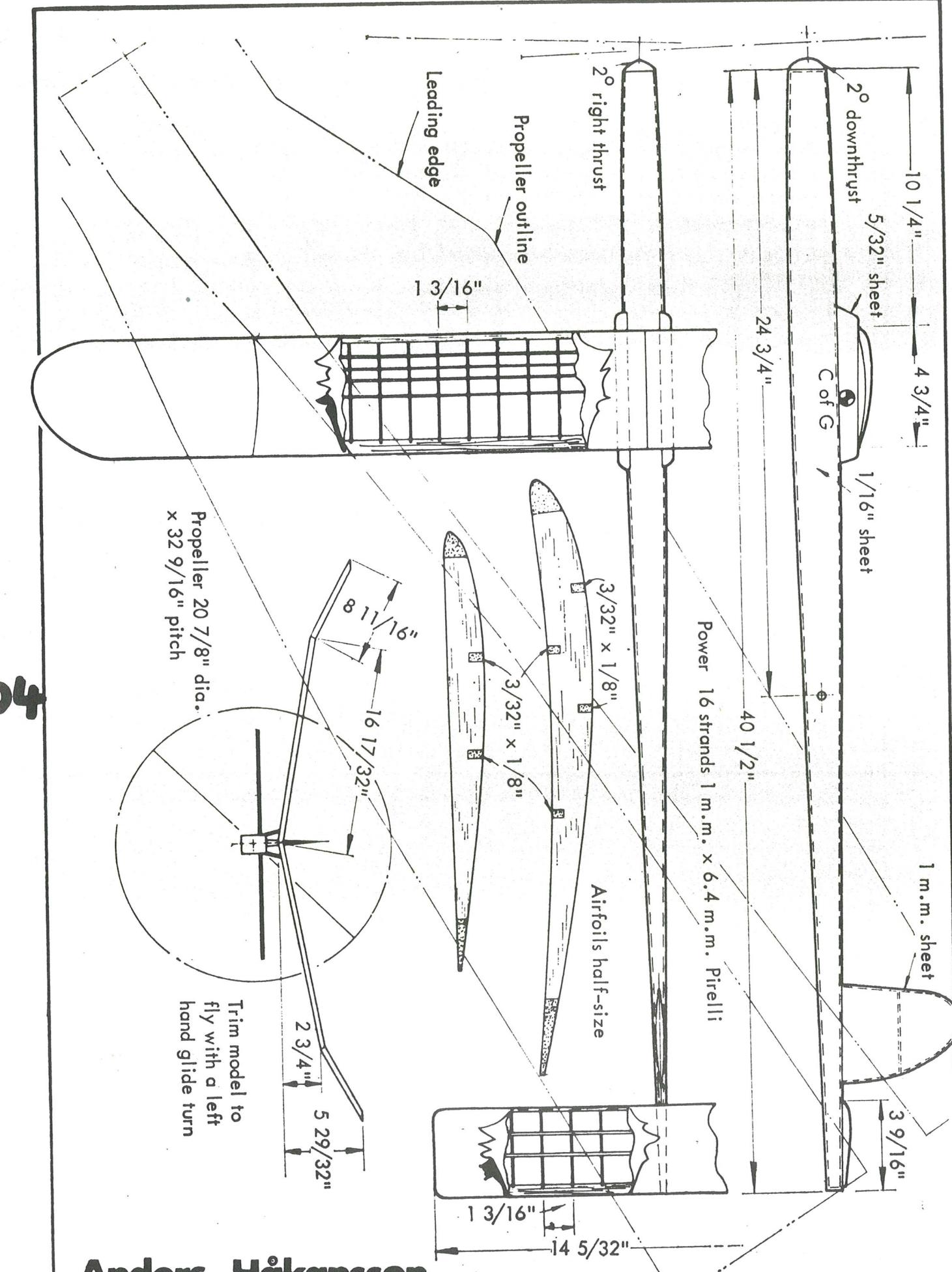
6. Réglage. Droite-droite sauf les Hollandais qui croisaient, ce qui ne les empêchait pas de monter fort bien en 50 sec. avec des pales « en fer de lance » à largeur maxima au 1/3 proximal par rapport à l'axe.

Malgré les conditions météorologiques variables, 4 concurrents réussirent les 900 sec. et se retrouvèrent à 18 h. pour le vol de départage. Le vent nui à ce moment là (enfin !) et le ciel régulièrement couvert semblaient particulièrement favorables.

Lâcher des 'Wak' presque simultané, très belle montée régulière en 50 sec. d'HÅKANSSON (Suède), WAGNER (Autriche) et LOFFLER (R.D.A.) tonnais que MURARI grimait « au mur » pendant 40 sec. ; 185 sec. après, WAGNER était au sol et se retrouvait 4^{me}. Au round suivant MURARI céda, et au finish LOFFLER l'emporta nettement en 243".

DANS VOL LIBRE TOUT SUR LE VOL LIBRE DANS LE MONDE DU VOL LIBRE A TRAVERS LE MONDE.

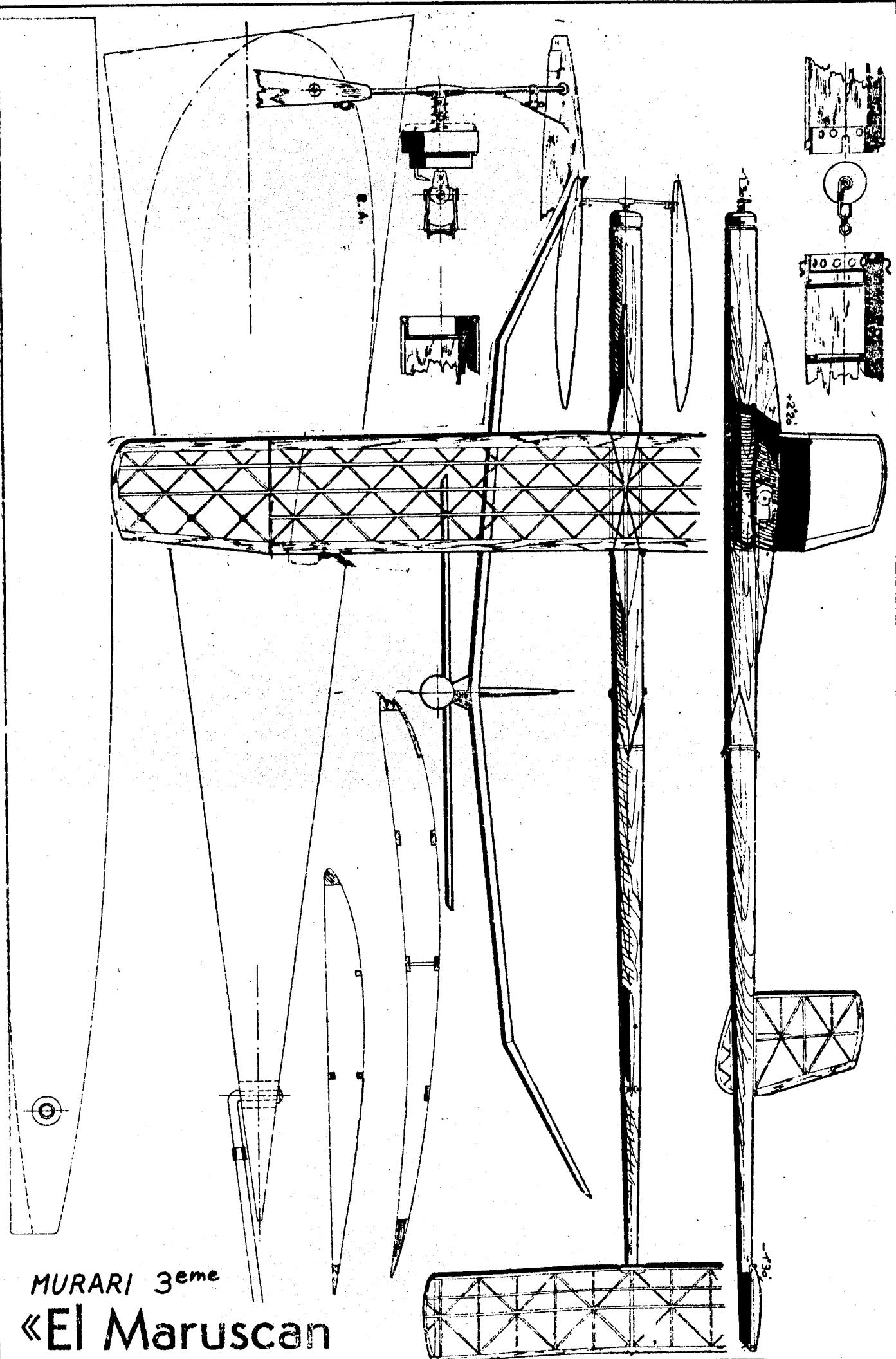
203



**Anders Håkansson
2nd. place in 1963 World Championships**

d'après les photos, Håkansson utilisa un modèle plus trapu et rectangulaire de conception identique mais probablement plus ancienne

204



MURARI 3^{eme}

« El Maruscan »

VOL

Wakefield Results

Name	Nation	1	2	3	4	5	Total
I. J. Loffer	E. Germany	180	120	180	180	180	900
A. Hakanson	Sweden	180	210	240	243	—	955
B. Murari	Italy	180	130	180	180	180	900
H. Wagner	Austria	180	180	180	180	180	900
S. R. Sundin	Sweden	180	162	180	180	180	882
E. Melentiev	U.S.S.R.	180	180	161	180	180	881
J. A. Petiot	France	156	160	180	180	180	876
J. J. McGillivray	Canada	180	180	177	180	159	876
S. S. Galgozzi	Hungary	180	180	180	150	180	870
A. Mabilie	Belgium	149	180	180	180	180	869
J. O'Donnell	G.B.	161	180	180	161	180	862
V. Zapachini	U.S.S.R.	172	180	142	180	180	854
E. Fresi	Yugoslavia	180	165	180	144	180	849
G. Cassi	Italy	158	180	151	178	180	847
R. Koen	Turkey	180	180	180	127	847	847
J. Schulten	Netherlands	180	180	142	180	164	846
P. Aalto	Finland	180	171	180	134	180	845
J. Meyer	Switzerland	121	180	180	180	180	841
W. Pulik	E. Germany	180	180	180	118	180	838
J. Merory	Yugoslavia	116	180	180	180	180	836
C. Hewel	W. Germany	180	154	180	141	180	835
K. Kongsberg	Denmark	180	180	113	180	180	833
A. Alinari	Italy	125	180	164	180	180	829
V. Kmoch	Yugoslavia	180	121	180	169	178	828
P. Den Oden	Netherlands	125	180	180	162	180	827
G. Krizsma	Hungary	180	180	180	105	180	825
R. Eisen	W. Germany	167	180	175	180	180	822
R. Liechti	Switzerland	180	171	180	120	162	813
D. Kneeland	U.S.A.	180	180	180	89	180	809
S. O'Connor	Australia	180	180	144	141	160	805
(proxy Eigner)							
M. Segrave	Canada	180	125	160	180	133	798
(proxy Halden)	Japan	94	160	180	180	180	794
31. Ono A.							
(proxy Halden)							

Name	Nation	1	2	3	4	5	Total
New Zealand	180	120	180	120	180	788	
Hungary	180	180	64	180	180	784	
France	162	137	150	180	154	783	
Denmark	145	150	98	180	180	783	
Austria	180	180	62	150	180	782	
New Zealand	180	180	75	180	164	779	
Canada	180	180	51	180	180	771	
Bulgaria	115	180	180	113	180	768	
Denmark	147	171	82	180	180	760	
Czechoslovakia	175	180	94	128	180	757	
U.S.A.	180	91	180	105	180	736	
Czechoslovakia	158	180	134	98	161	731	
Portugal	137	116	180	132	165	730	
Switzerland	180	80	180	22	137	699	
Sweden	157	154	68	139	180	698	
Finland	180	98	180	111	128	697	
E. Germany	153	180	59	125	180	697	
G.B.	180	180	59	96	180	695	
France	112	180	76	131	155	654	
W. Germany	170	180	60	105	122	637	
Austria	76	136	180	64	180	636	
Bulgaria	109	67	180	99	180	635	
U.S.A.	50	180	138	149	138	635	
Spain	87	5	180	103	171	546	
Portugal	84	101	180	62	105	532	
Bulgaria	173	74	6	88	149	490	
Portugal	80	180	180	—	—	440	

Wakefield Team Results

1. Italy	2576	7. Denmark	2376	13. U.S.S.R.	... 2218
2. Yugoslavia	2513	8. Switzerland	2353	14. U.S.A. 2180
3. Sweden	2480	9. Austria	2318	15. G. Britain	... 2152
4. Hungary	2479	10. France ...	2313	16. New Zealand	... 2125
5. Canada	2445	11. W. Germany	2294	17. Finland 2105
6. E. Germany	2435	12. Netherlands	2279	18. Japan 2038
				19. Bulgaria 1893
				20. Portugal	... 1678

EL MARUSCAN

WAKEFIELD

de Bruno MURARI (Italie)

classé troisième aux championnats du monde 1963

(D'après « Modellistica »)

Nous vous présentons un fameux modèle italien, « El Maruscan », de Bruno MURARI. Ce Wakefield s'est classé troisième aux derniers championnats du monde, à Neustad, en terminant troisième.

Pour sa conception, Bruno MURARI s'est longuement posé la question pour savoir s'il devait faire un modèle court ou un modèle long. Un modèle court se comporte mieux par temps agité et dans le vent, mais un fuselage long permet de meilleures performances en air calme...

Après avoir réalisé trois modèles « longs » et considéré les résultats, MURARI a conclu qu'il devait conserver cette technique mais en éliminant ce qui constitue l'inconvénient majeur par rapport au fuselage court, c'est-à-dire l'éloignement des masses du centre de gravité et leur inertie et la résistance accrue du fait d'une plus grande surface mouillée.

Pour réduire le premier inconvénient, Bruno MURARI s'est livré à une véritable acrobatie pour alléger les parties distantes du centre de gravité et si cela confère à l'appareil une certaine fragilité toute naturelle, la force d'inertie est moins importante en cas de choc.

A son avis, il ne convient pas de diminuer la superficie du stabilisateur parce que l'on utilise un fuselage long. Bien entendu, ceci pour conserver un coefficient de stabilité de l'ordre de 0,5-0,55 tout en ayant une position identique de centre de gravité mais avec une incidence circ majorée de 1° à 1,5°, ce qui donne un incontestable avantage en plané et en stabilité longitudinale.

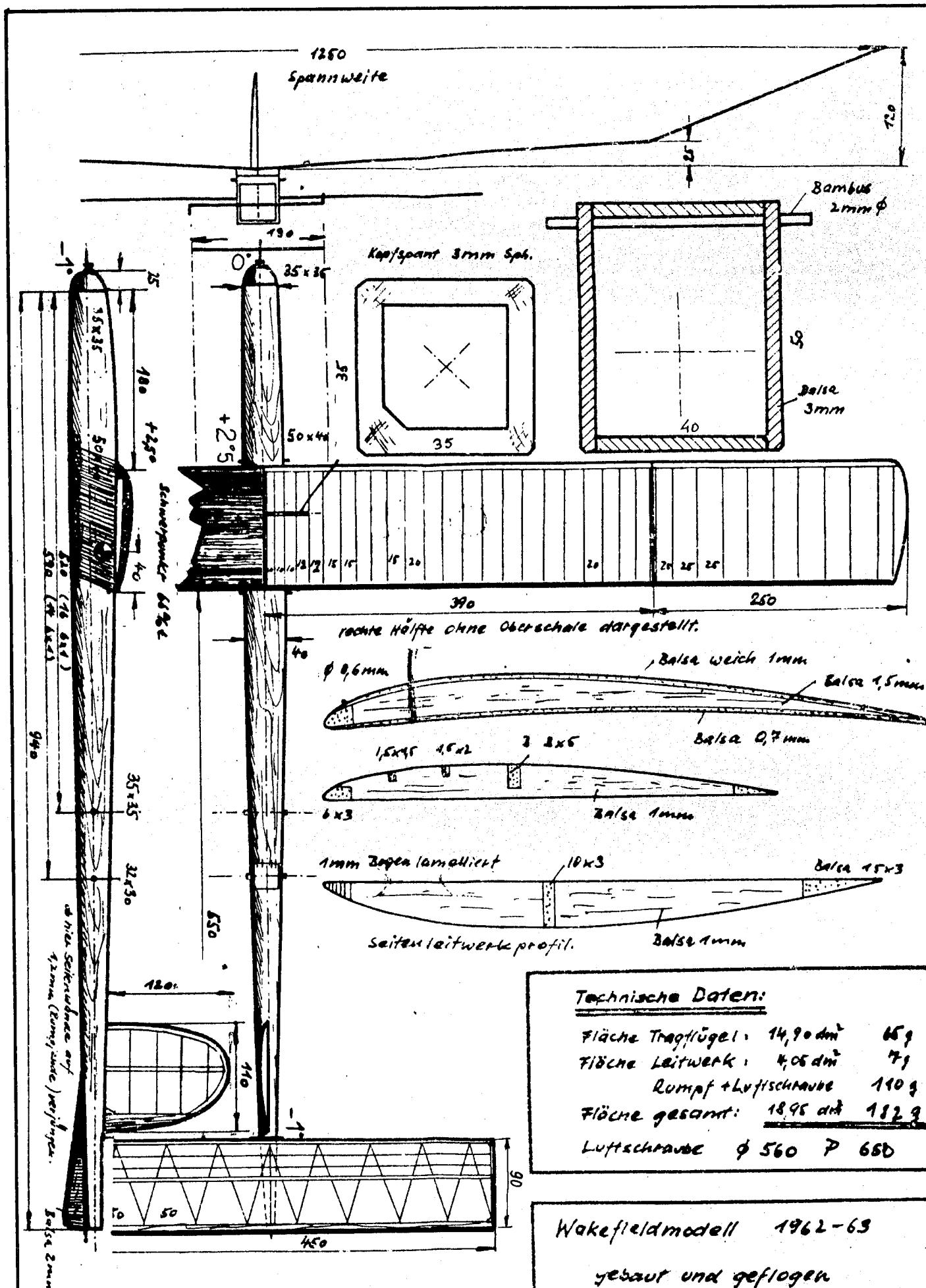
« El Maruscan » est le produit de ses considérations. Ce modèle qui, en principe, était prévu pour un temps légèrement agité s'est révélé, à Neustad notamment, où le vent a soufflé, parfois à 50-60 km/h, comme se défendant très bien dans ces conditions particulières. Toutefois, dans le vent, il convient de modifier le V longitudinal en diminuant l'incidence négative de l'empennage (très légèrement bien sûr) ce qui fait piquer l'appareil, et en donnant un peu plus (très peu) de piqueur à l'axe moteur, et ceci pour obtenir une plus grande sécurité de vol.

L'appareil par lui-même est classique. L'adoption de la construction géodésique pour la structure n'est plus une nouveauté. Le tube du fuselage porte-écheveau est confectionné de deux épaisseurs de balsa 8/10 et d'une de laine de verre

intercalée. Il faut surtout noter que la dérive, l'empennage et la poutre arrière ne pèsent que 17 grammes, se décomposant ainsi : 6 grammes pour le stabilisateur, 11 grammes pour l'ensemble poutre-dérive. La poutre est un cône de balsa roulé de 5/10 d'épaisseur (!)

CARACTERISTIQUES

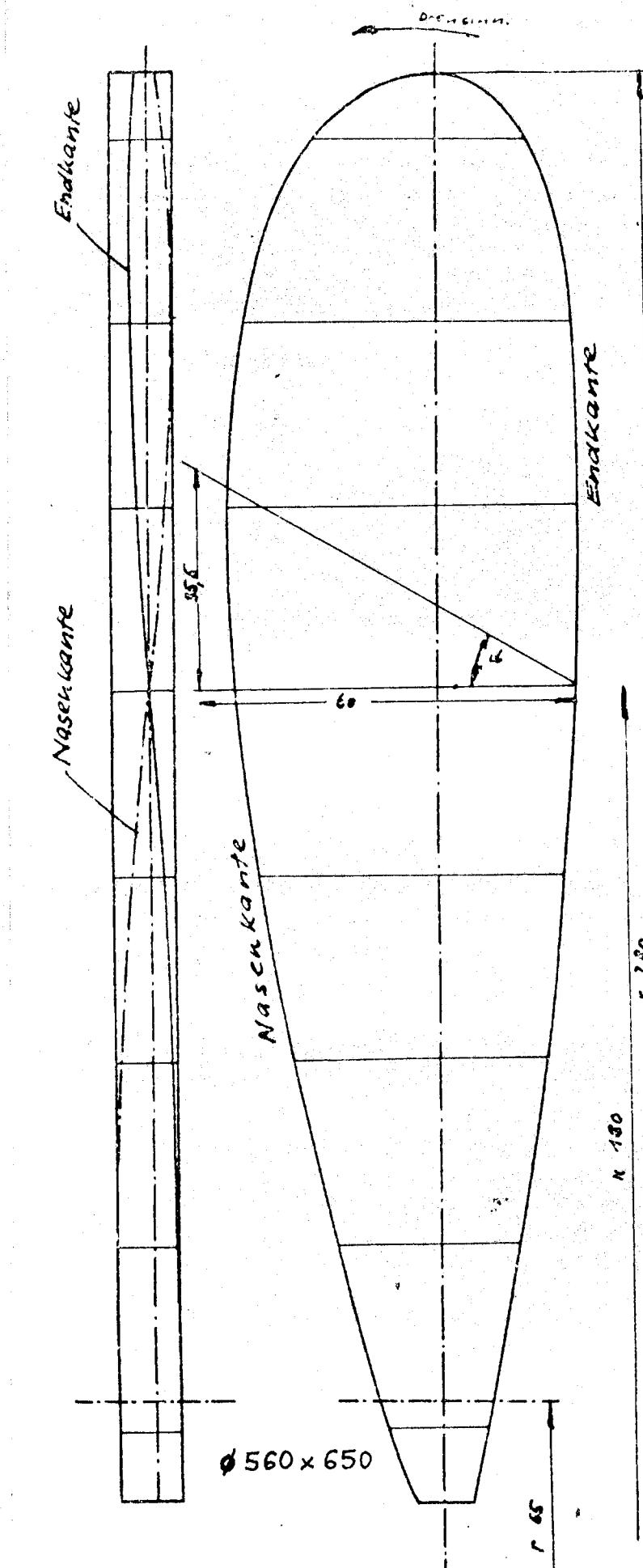
Envergure : 115 cm.
 Surface A : 14,5 dm².
 Surface S : 4,3 dm².
 Longueur : 129 cm.
 Hélice : diam. 58 ; pas, 66.
 Caoutchouc : 16 brins de 6 × 1.
 POIDS :
 Ailes : 37 gr.
 Stabilisateur : 6 gr.
 Poutre + dérive : 11 gr.
 Hélice : 39 gr.
 Minuterie : 25 gr.
 Fuselage : 45 gr.
 Echeveau : 48 gr.
 Lest : 17 gr.
 Divers : 6 gr.
 Total : 234 gr.



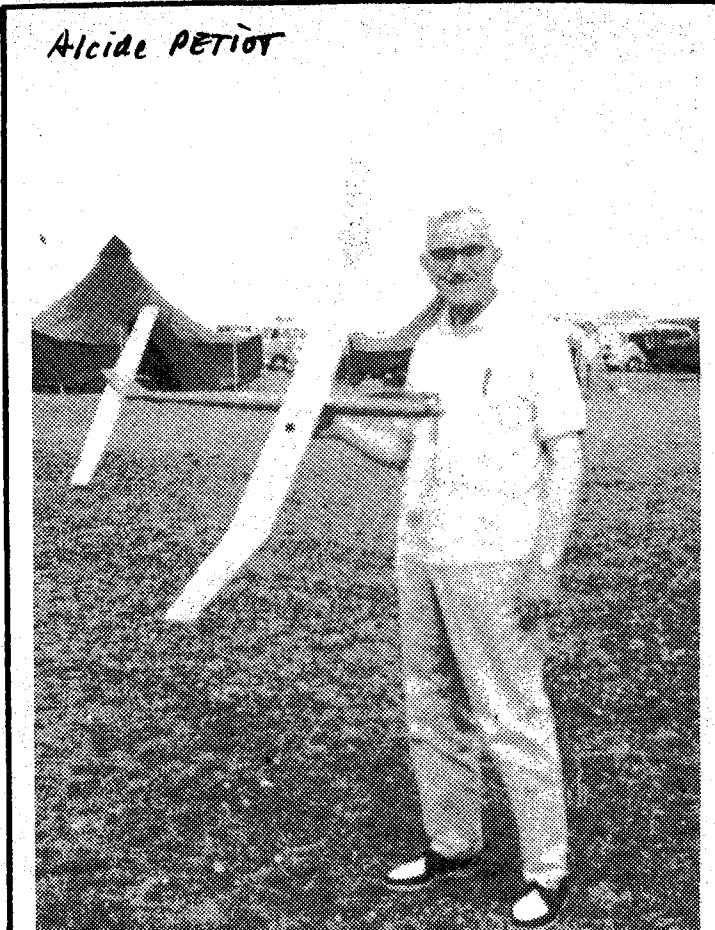
AUSTRIA 207

Wakefieldmodell 1962-63
gebaut und geflogen
Horst Wagner 4^{em}

<u>Technische Daten:</u>	
Fläche Tragflügel:	14,90 dm ²
	65 g
Fläche Leitwerk:	4,05 dm ²
	7 g
Rumpf + Lufschraube	110 g
Fläche gesamt:	<u>18,95 dm²</u>
	182 g
Lufschraube	φ 560 P 650

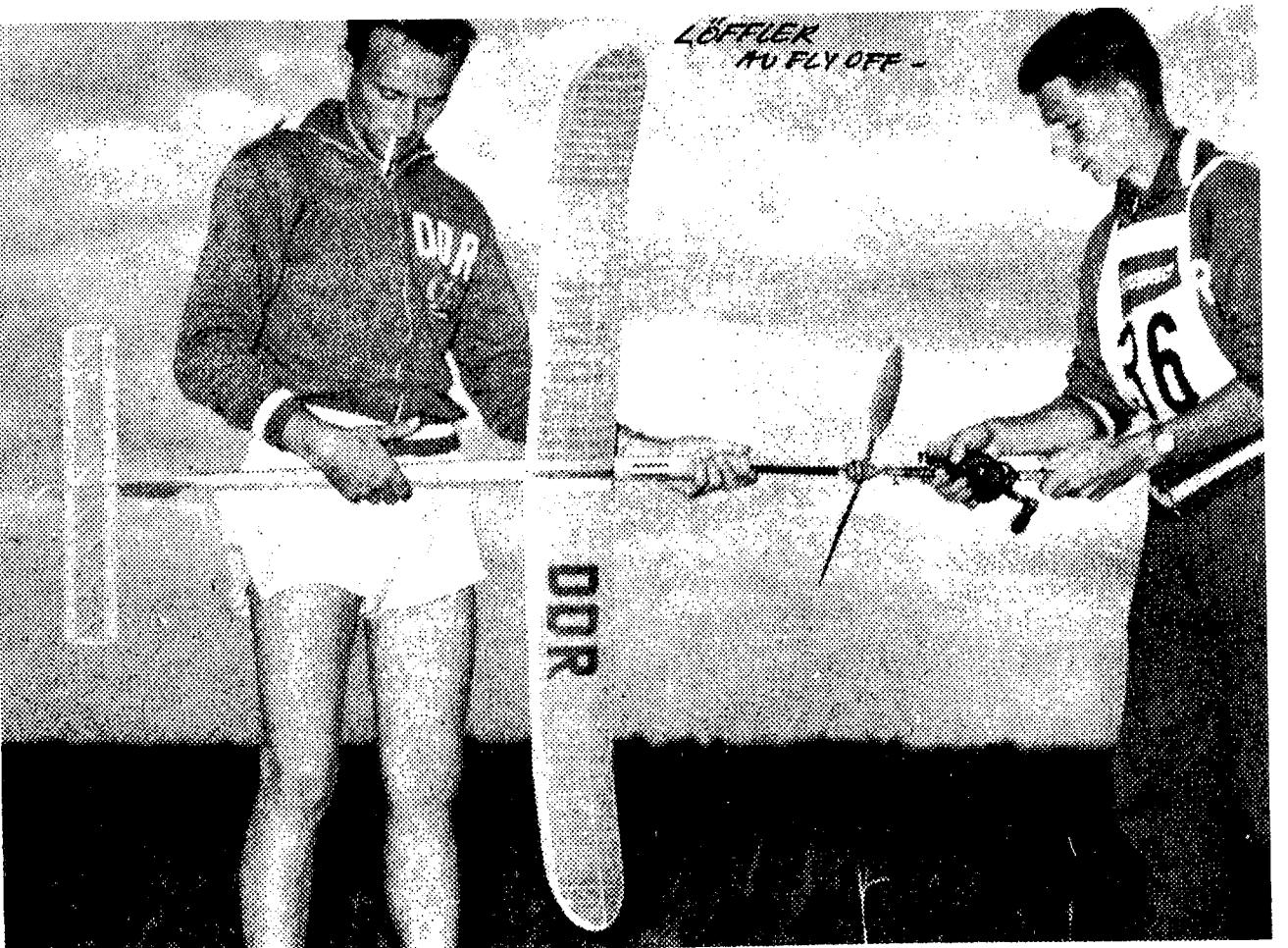


208



• C.R.L.E.S.





JOACHIM
ÖFFLER
AU FLY OFF -



JOACHIM
ÖFFLER

D.D.B.
83 AWS

1963

1965

LE MODELE REDUIT D'AVION

N° 317

LES CHAMPIONNATS du MONDE D'AEROMODELISME en FINLANDE
par Maurice BOURGEOIS

Faute de reporter officiel, je me vois donc dans l'obligation de rédiger un compte rendu sur le déroulement des épreuves du Championnat du Monde de Kauhava.

Je prie d'avance tous les lecteurs de bien vouloir excuser la forme de rédaction car j'avoue en toute sincérité que le couteau à beurre me convient mieux que le porte-plane. Bref, ce sera « du producteur au consommateur ».

D'abord, je dois souligner, chers amis, que les neuf membres de l'équipe, plus leur chef, M. Genier, formaient un tout d'une parfaite homogénéité, tant par l'esprit que par le dévouement que tous ont manifesté au cours des épreuves. Ajoutez à cela le rendort très apprécié des dames Fernandez et Corbin ainsi que de M. Bervas, président de la section aéromodéliste de Caen, qui avait l'heure à accompagner son « poulain » Dejean.

Autre fait capital, tous les appareils prévus pour les épreuves étaient parfaitement au point et réglés, ce qui a sérieusement éprouvé l'entraînement. Le terrain d'une part, le temps d'autre part, ne permettaient pas un entraînement intensif sans risque de casse, voire même de perte, les épreuves officielles suffisant à elles seules à provoquer ces inquiétudes.

● PREMIERE JOURNÉE

Vendredi 9 juillet : LES PLANEURS

Ouverture des hostilités.

8 h. : Présentation des équipes, levées des couleurs finlandaises et F.A.I., hymne national et discours par M. le Président de l'Aéro-Club de Finlande, qui déclara ouverte la compétition et cela dans quatre langues différentes, sans reprendre son souffle.

Pour la France, Bolland, Braire et Corbin entraînaient dans la danse.

Mais lorsque nous vîmes l'aire affectée au départ, nous comprîmes que la chose n'allait pas être aisée, je dirais même qu'en comédie, j'avais jugé la partie perdue pour les nôtres. Pourquoi... tout simplement cette aire était représentée par un rectangle de 60 mètres de large sur 100 de profondeur, partagé en deux par une rangée de drapés avec obligation au largueur de se trouver dans un rectangle et le trouiller dans l'autre, interdisant de ce fait à chacun le choix de son lieu de départ.

Si tout le terrain était disponible pour le treuillage après lâcher, à condition encore de pouvoir emmener le planeur vers l'espace libre (piste d'envol, la vraie celle-là) allégers les herbes et récoltes non fauchées interdisant toute course et évolution, nos vaillants ne purent se permettre cette fantaisie car la méthode dite « Guillotau » était la seule employée dans l'équipe et les condamnaient à rester dans l'axe et près du lieu de départ. Les officiels en fixant à tous le même point de piste avaient voulu leur donner des chances identiques. Je suis persuadé que cette réglementation a été une erreur car les résultats parlent. Huit planeurs à 900" cela ne s'était jamais vu.

Représenter la meute de ceux qui, au départ, attendaient le Téméraire osant toner sa « pompe » ou sa « descente »... Si le gars accrochait, c'était la ruée vers l'or, si la contre se produisait personne ne bougeait.

Nous avons vu des « Bais », des cracks même, pour éviter la bousculade du départ,

partir au hasard du temps, s'éloignant du champ de visée des chronos jusqu'à plus d'un kilomètre de distance et les chronos ne prenant officiellement le top que lorsqu'ils étaient sûrs que le planeur évoluait librement. Ce marathon ne payait pas toujours, ce qui prouve que, si les pompes existaient aussi à Kauhava, elles ne courraient pas les rues et l'atmosphère ce jour-là était loin de valoir celle de Wiener-Neustad, qui pourtant n'a vu qu'un seul et unique 900 dans cette spécialité.

Rentrons maintenant dans le vif du sujet :

PREMIER VOL. — Après tirage au sort, le jeune Bolland attaque le premier et réalise le premier maxi. Braire lui succéda et ne rentra pas contre. Ce sera le deuxième maxi de l'équipe. Corbin, ce fin limier du modèle, allait mettre à l'épreuve sa « nouvelle voiture » en compétition. Je précise que mon ami Lucien avait réalisé tout spécialement un planeur à long bras de levier, contrairement à ses bonnes barques tous temps qu'il avait pour habitude de garder précieusement. Malheureusement, ce vieux copain pour raison de santé ne pouvait courir. Mais son vol se solda par un maxi. L'équipe avait fait un départ sur les chaumes de roues.

La récupération des planeurs était assurée par les Wakedelistes équipés de « taki walkies » : les concurrents n'avaient pas à se déplacer et les autres membres de l'équipe avec Mme Fernandez se chargeaient de la navette. Incroyable mais vrai et ceci a été réciproque pour les autres catégories.

DEUXIÈME VOL. — Même ordre de départ. Bolland, voyant que le soleil faisait apparaître derrière un gros cumulus, partit à mon avis un peu tôt et ne prit que la descendante de service, si bien qu'il conclut par un 80". Braire, très prudent et conservateur attendit son moment. Il fit sans le vouloir un coup de maître. A vous de juger : Au top de mon ami, je largue, Braire exécute 3 ou 4 tournois et le voilà pompe.

Tout de suite la « meute qui attendait le moment de la curée » se jette dans la bagarre ; 20 taxis au moins, véritable féerie, nîmes dirais-je, magnifique ballet viennois. Les 5 premiers prenaient le bon noyau quant aux autres les restes, en l'occurrence des temps médiocres. Pour notre ami c'était son deuxième maxi. Corbin, lui, ne trouva pas grand-chose (je vous rappelle que mon ami Lucien ne tournait pas) et fit 155".

TROISIÈME VOL. — Bolland ne pensait qu'à effacer son 80" signala son vol au point qu'il me fallut le menacer de couper son câble pour l'inciter à larguer. Je reconnais qu'à ce moment la pompe n'était pas terrible, mais suffisante pour qu'il s'octroie un maxi. A ce vol, Bolland fit une véritable démonstration de la méthode Guillotau sous les regards émerveillés des spectateurs et concurrents au point que toujours cette « meute de sucres de roues » aux aguets en oublia la mésaventure que Braire leur avait joué au vol précédent et retomba dans le même piège. Si je voulais être prolix, je me serais permis de tirer des conclusions de ces deux expériences, faute de quoi je conseillerai vivement à tous les pratiquants de cette catégorie de bien y réfléchir.

Braire, malgré un effort remarquable de treuillage pour tenter de trouver un petit quelque chose se vit par la force des cho-

ses (fin de treuillage dans un champ d'orge aussi haut que lui) dans l'obligation de larguer et ne fit que 145".

A la suite de ce vol nous savions déjà qu'aucun Français ne serait du fly-off si toutefois celui-ci devait avoir lieu.

Corbin remplaçant son souffle par son flair, attendit la « bonne bolée » d'air chaud qui ne laisse aucun doute sur la masse d'air en présence et s'offrit un maxi.

L'équipe à la fin de ce vol se voyait classée à la 6^e place.

QUATRIÈME VOL. — Bolland se présente en piste au signal de la fusée verte. Déjà 26 gars au moins se cherchent une petite place et déplient leur câble. Un concurrent russe désirant changer de lieu de départ, passe son câble au-dessus de la tête de Braire qui à ce vol allait larguer le planeur de Bolland.

Par politesse, Braire baissa le piège de Bolland pour faciliter le passage du câble et ce fut la catastrophe. Le dièdre droit fit « tilt » avec le sol. Immédiatement, Fernandez effectua la réparation. Braire prit donc le départ, mais sous l'énerver d'avoir bien involontairement causé des dégâts à son coéquipier largua son planeur en perte après être passé dans une pompe, ce qui lui amena un 57".

Corbin, une fois de plus ne trouvait rien, son vol se terminait par un 156".

Bolland, après une savante réparation (n'entachant aucune qualité de l'appareil) se faisait descendre en 53".

Inutile de préciser que ce 4^e vol sonna le glas pour l'équipe.

Combien de modélistes, sachant que la cause était entendue auraient jeté bas les armes en se disant « on fera mieux la prochaine fois ». Cela aurait été mal connaître nos trois guerriers, qui pour le dernier vol jetèrent leurs dernières forces dans la bagarre. Corbin fit un 180, Bolland idem, et enfin Braire conclut son championnat par un 157". Ce qui nous donna les résultats suivants.

Corbin 2^e avec 831" et, tenez-vous bien, juste derrière le maître Sokolov qui était crédité d'un 836".

Braire, 4^e avec 717". Ne voyons-nous pas le terrible Soave à la 8^e place avec 754". Enfin le jeune Bolland était classé 47^e avec 679".

L'équipe de France était 11^e. Sans ce 4^e vol désastreux pour tous, elle pouvait prétendre à la 4^e ou 5^e place.

Je pense avoir été assez objectif dans mes explications ; par contre, je tiens à affirmer que si, il y a seulement quelques années, nos représentants souhaitaient rencontrer un temps venteux pour espérer battre les étrangers dans la compétition suprême, aujourd'hui ce rêve s'est estompé.

La technique étrangère a-t-elle tellement évolué ? Je répondrai non. On sent que l'on travaille les moindres détails, particulièrement la finition, disparition au maximum des traînées paras.,, allégement maxi des stabilos (solution à retenir), mais je préfère que la formule nordique est loin d'avoir donné son maximum de rendement ; seulement faut-il encore frapper au bon endroit. L'avenir le prouvera.

● DEUXIÈME JOURNÉE

Samedi 10 juillet : LES MOTOMODELES

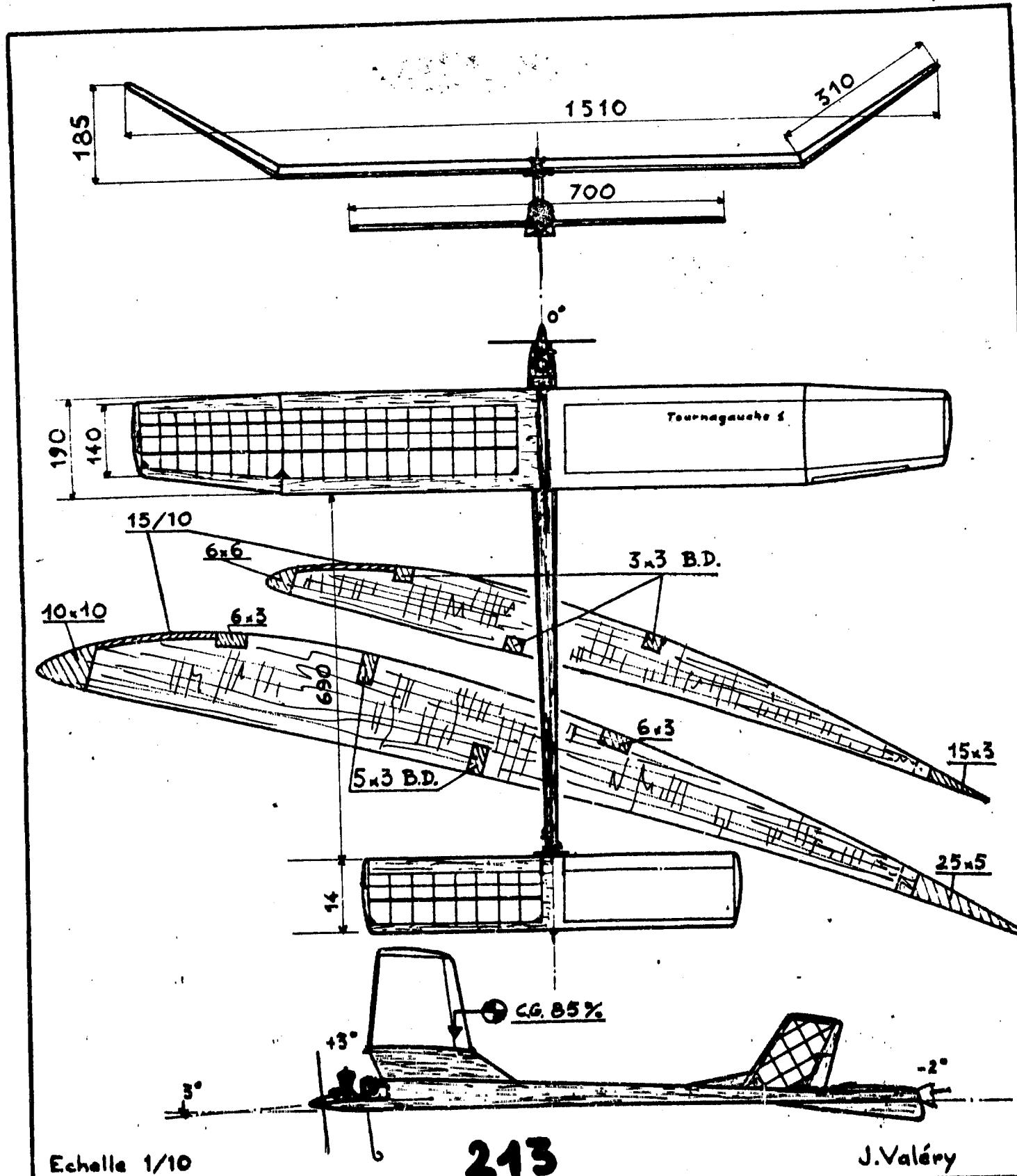
Météo : Atmosphère très humide, plafond bas au point que les premiers mots attein-

TOURNAGAUCHE 1

de FERNANDEZ Georges

A.C. Alsace

Champion de France 1963



Echelle 1/10

213

J'ai rencontré Georges FERNANDEZ pour la première fois au concours de Troyes le 1^{er} mai 1963. Mon intuition m'avertit alors que je compterais bientôt un ami et notre sport... un champion de plus.

Il m'avait suffi pour cela de fixer son franc regard et de scruter son immense cercueil ; cercueil, n'est d'ailleurs pas le mot qui convient. Berceau serait plus exact, car ses splendides modèles y reposent dans un ordre parfait. Chaque élément est tenu par des berceaux habillés de mousse.

Il est vrai que Georges est menuisier de son état. Il « entra dans la danse » en 1958 en construisant un circulaire, puis plusieurs motos 300 et 400 virent le jour... et la mort à des dates plus ou moins rapprochées. C'est alors qu'en 1961 il construisit le « BESTIA » de l'italien GUERRA (alors récent finaliste des Championnats du Monde) avec lequel il obtint des résultats intéressants, mais toutefois irréguliers. Mais bientôt, sous l'influence de Claude ZIMMER, spécialiste et maître incontesté du moto dans l'Est (actuellement ZIMMER ayant maîtrisé le réglage « tout à zéro », grimpe à 160 mètres avec hélos... 1 mois 1/2 de retard !), il modifia le « BESTIA », l'allonge, le simplifie tout en l'affinant : c'est l'évolution du « TOURNAGAUCHE », un moto sans histoire, aux proportions équilibrées et au palmarès déjà éloquent : 22 maxis sur 23 vols officiels !!!

Mais ces deux journées d'issoudun, notre Champion n'est pas près de les oublier : le trac + la gloire soudaine = deux jours sans manger. Mme Fernandez, elle aussi, s'en souviendra, car 16 fois, elle aura récupéré les modèles de son mari.

En conclusion, un couple bien sympathique comme on aime en rencontrer sur un terrain.

Marc CHEURLOT.

CARACTÉRISTIQUES

FUSÉLAGE :
Longueur hors tout : 111 cm
Bras de levier : 69

AILE :
Envergure : 151
Corde partie centrale : 19
Corde extrémité : 14
Surface projetée : 27 dm²

Allongement : 8,5
Profil : creux personnel
Incidence : 3°
Déflecteur : 18,5 cm

STABILISATEUR :

Envergure : 70
Corde : 14
Surface : 9,5 dm²
Allongement : 5
Profil : creux personnel
Incidence : -2°

DÉRIVE :

Hauteur : 14
Surface : 2 dm²

GENERALITÉS :

Surface totale : 36,5 dm²
Poids total : 770 g
S/S : 35 %
Centrage : 85 %
Réglage : droite-gauche
Moteur : OOX T.D. 15
(piqueur 30°, virage 0°)
Hélice : Tornado 8x4 nylon
Arrêt moteur par Airplane timer
MKII commandant également le volet automatique.

DETAIL DES POIDS :

Fuselage équipé : 575 g
Aile : 160 g
Stabilisateur : 45 g

CONSTRUCTION :

FUSÉLAGE :

Longerons : 5x3 sapin
Couples : c.t.p. et balsa
Coffrage : 30/10 balsa
Cabane : c.t.p. 8 mm et balsa
30/10

DÉRIVE :

10x3 balsa
5x3 balsa en géodésique

AILE :

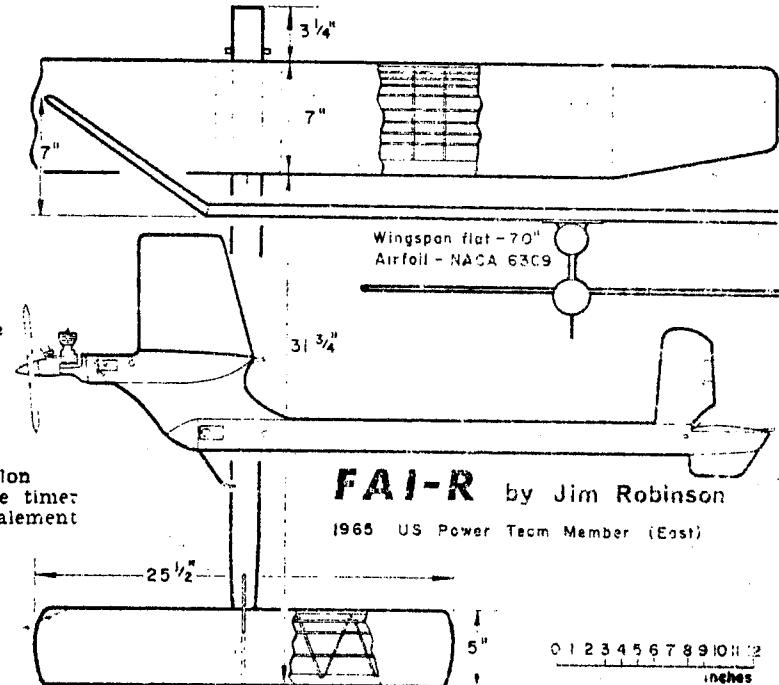
Bord d'attaque : 10x10 balsa dur
Longerons : 2 6x3 balsa
2 5x3 balsa dur
Bord de fuite : 25x5 balsa
Coffrage : 15/10 balsa
Nervures : 20/10 balsa

STABILISATEUR :

Bord d'attaque : 6x8 balsa
Longerons : 3 3x3 bois dur
Bord de fuite : 15x8 balsa
Coffrage : 15/10 balsa
Nervures : 15/10 balsa
Aile d'une seule pièce fixée sur la cabane par des bracelets de caoutchouc.

PALMARES

1. à Sarrebourg 900"
1. à Strasbourg 887"
1. à Nancy 900"
1. à la finale avec 7 maxis et 182" au Fly-Off.



PROCHAINEMENT
DANS L'ABONNEMENT
COURANT - UN OURDUX
NUMÉROS EXCLUSIFS
SUR LA CATÉGORIÈ -
WAKEFIELD -

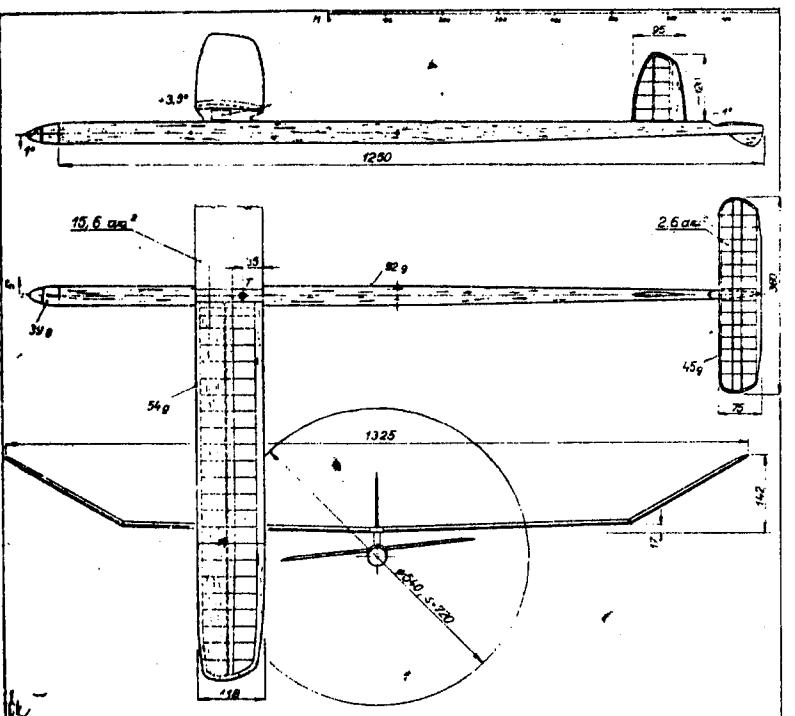
- HISTORIQUE
- DEFINITION -
- CONSTRUCTION -
- AILE -
- FUSÉLAGE
- NEZ - PALES -
- LES GRANDS DU PASSÉ
- DE NOMBREUX PLANS -
- LA THÉORIE AUJOURD'HUI...
- DE NOMBREUSES PHOTOS
- DES DROQUIS...

214

KAUHAVA FINLANDE

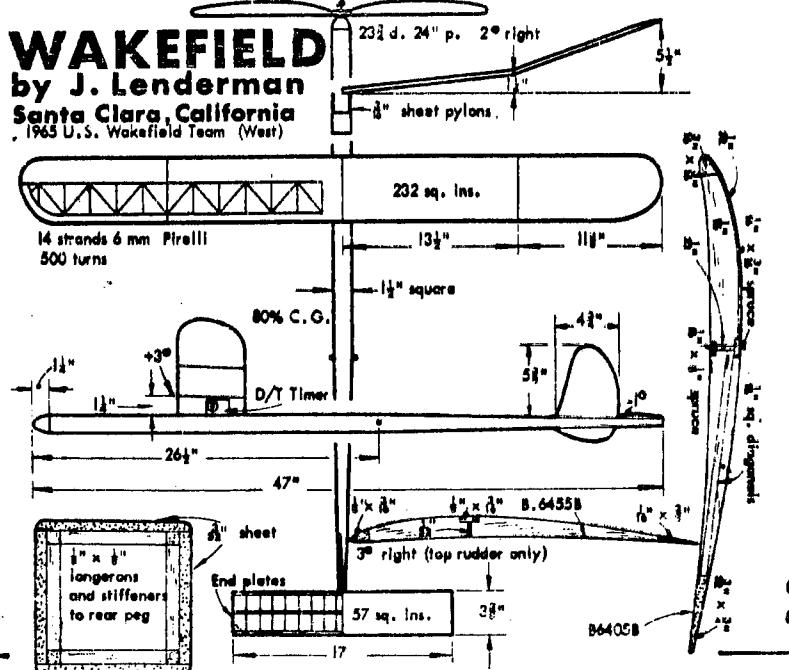
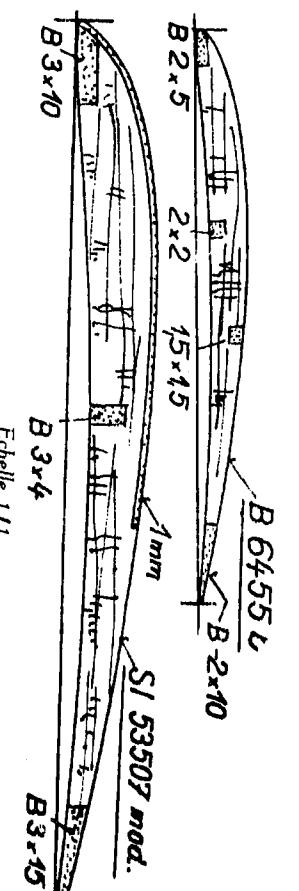
1 Alberto Dall'Oglio	Italy	180 180 180 180 180 900
2 M. Bourgeois	France	180 180 180 180 180 900
3 Eugene Verbitki	U.S.S.R.	180 180 180 180 180 900
4 Benno Schlosser	W. Germany	180 180 180 180 180 900
5 Victor Onufrienko	U.S.S.R.	180 180 180 180 180 900
6 George French	Gt. Britain	180 180 180 180 180 900
7 Vladimír Hajek	Czechoslov.	180 180 180 180 180 900
8 Robert Cherny	U.S.A.	180 180 180 180 180 900
9 Carlo Lenti	Italy	180 180 180 180 180 900
10 Jorma Kumpulainen	Finland	180 180 180 180 180 900
11 Nils Erik Hollander	Sweden	180 180 180 180 180 900
12 A. Landreau	France	180 180 180 180 180 900
13 Andras Mecznar	Hungary	180 180 180 180 180 900
14 James Robinson	U.S.A.	180 180 180 180 180 900
15 Gianfranco Grifoni	Italy	180 180 180 180 180 900
16 Henry Spence	U.S.A.	180 180 180 180 180 900

1. Italie : 2700 ; 2. U.S.A. : 2700 ; 3. U.R.S.S. : 2684 ; 4. France : 2631 ; 5. Hongrie : 2594 ; 6. G.-B. : 2550.



Le modèle du Suédois B. Johansson est, dans sa simplicité, d'un classicisme parfait.

Le « Sauve qui peut » est équipé d'un moteur de 16 brins Pirelli de 6 x 1 et d'une hélice de 540 mm de diamètre sur 750 mm de pas.



Die sechziger Jahre

Die sechziger Jahre sind für mich persönlich von besonderer Bedeutung. Es waren die Jahre in denen ich in die Familie des Freiflugs einstieg, es waren auch die Jahre in denen die Namen wie BERTEAUX, ZIMMER, BURG, GERMAIN ; VALERY hier im Elsass großen Anklang im Freiflug hatten. Damals flogen wir in Strassburg noch auf demselben Gelände wie die Motorflieger, Segelflieger, Fallschirmspringer und R.C. Modellflieger, da hatten die Sonntagsspaziergänger noch etwas von der allgemeinen Flieger ei..... Heute ist es leider nicht mehr so.

Die sechziger Jahre sind auch die Jahre wo eine gewisse Anzahl von Freifliegern auf das Podium kam, die lange in erster Reihe bleiben, und von denen man Heute noch spricht. Kam nicht schon zu jener Zeit ein gewisser T. KØSTER in die Weltelite, mit einem W.M. Titel in F 1B. Dies sollte nur ein Anfang sein, wie wir später noch erfahren. Es war auch die Zeit wo aus dem Osten gut bekannte Namen auftauchten, LOFFLER, OSCHATZ, HIRSCHEL, DWORAK, KLIMA.....

Die allgemeine Auslegung der Modelle war schon zu jener Zeit, recht wirkungsvoll und elegant, und es ist nicht zu bezweifeln, dass die gleichen Modelle, heute noch, mit aktuellem taktischem Einsatz, noch gleichso erfolgreich sein könnten.

In den Bau kamen jedoch, einige Neuheiten: - der Vollbalsaflügel von MEDERER, der mit dem leider so früh verstorbenen ERICHSEN zu einem W.M. Sieg kam, - die automatische Luftschaubenverstellung von R. HOFSSASS, und in seinem Zug, eine ganze Schule von F 1B, die Heute noch ihre Verfechter hat, - das Galssfiberrohr das wie es scheint von den Franzosen eingeführt wurde, jedenfalls auf internationaler Ebene. Hans SEELIG wurde auch in dieser Zeit Weltmeister in F 1C, und kannte damit Ehren die für ihn unvergesslich bleiben werden. ER errang noch dazu eine weltweite Bekanntheit mit seinen SEELIG TIMER die Heute noch sehr gefragt sind.

Es waren auch Jahre in denen die Deutschen schönen Erfolge buchen konnten und die gewiss bei Einigen die schönsten Erinnerungen hervor rufen..... man kann nur den Wunsch beifügen dass solche schönen Tage bald wieder auftreten in naher Zukunft.

LE MODELE REDUIT D'AVION

LE MOTOMODELE DE BOURGEOIS

Champion de France 64

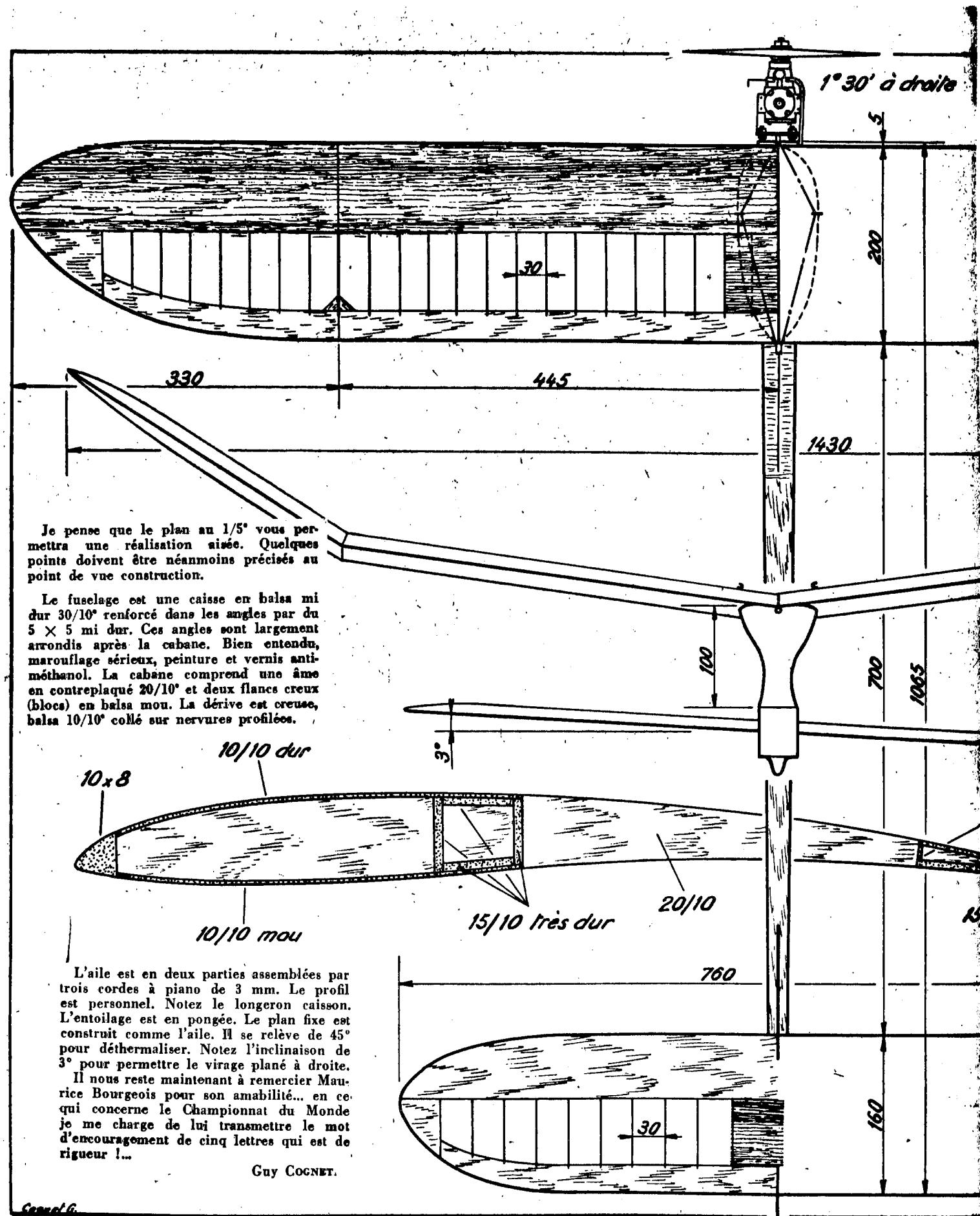
par Guy COCET

Les 5 et 6 septembre, à Issoudun, Bourgeois enlevait le titre de Champion de France en motomodelle 300 gr/cm³. Le succès, amplement mérité, récompensait notre ami de son travail acharné. Il est en effet excessivement difficile étant donné le niveau actuel des performances de briller indifféremment en planeur et en moto comme le fait Bourgeois. N'oublions pas qu'il était champion de France planeur FAI en 1963 et que, cette année, il a frôlé de très près le double titre, un vol raté de 29 secondes en planeur le reléguant à la quatrième place. Il est un fait certain, c'est que les nombreux succès remportés par notre ami n'altèrent en rien sa modestie de « modéliste pur » et il envisage sérieusement l'avenir en préparant fiévreusement le Championnat du Monde 1965 ; jugez-en plutôt : Bourgeois a actuellement en construction 4 motos dont deux triés de la formule Frygues, champion du monde 1963, avec variation du calage du plan fixe et deux d'une formule personnelle avec variation, en vol bien entendu de l'incidence de l'aile. La grosse difficulté de ce genre d'appareil étant de concevoir et de réaliser un dispositif sérieux de variation d'incidence, ce qui est beaucoup plus facile à dire qu'à faire !... la moindre défaillance du système et voilà balayette... Maurice envisage également la construction de trois planeurs, toujours de la formule « Vau-tour », qui a fait largement ses preuves et qui possède un palmarès certainement inégalé en France. Vous voyez donc que si tous nos représentants aux Championnats du Monde sont aussi « gonflés » que Maurice Bourgeois, il se pourrait qu'enfin nous obtenions des résultats.

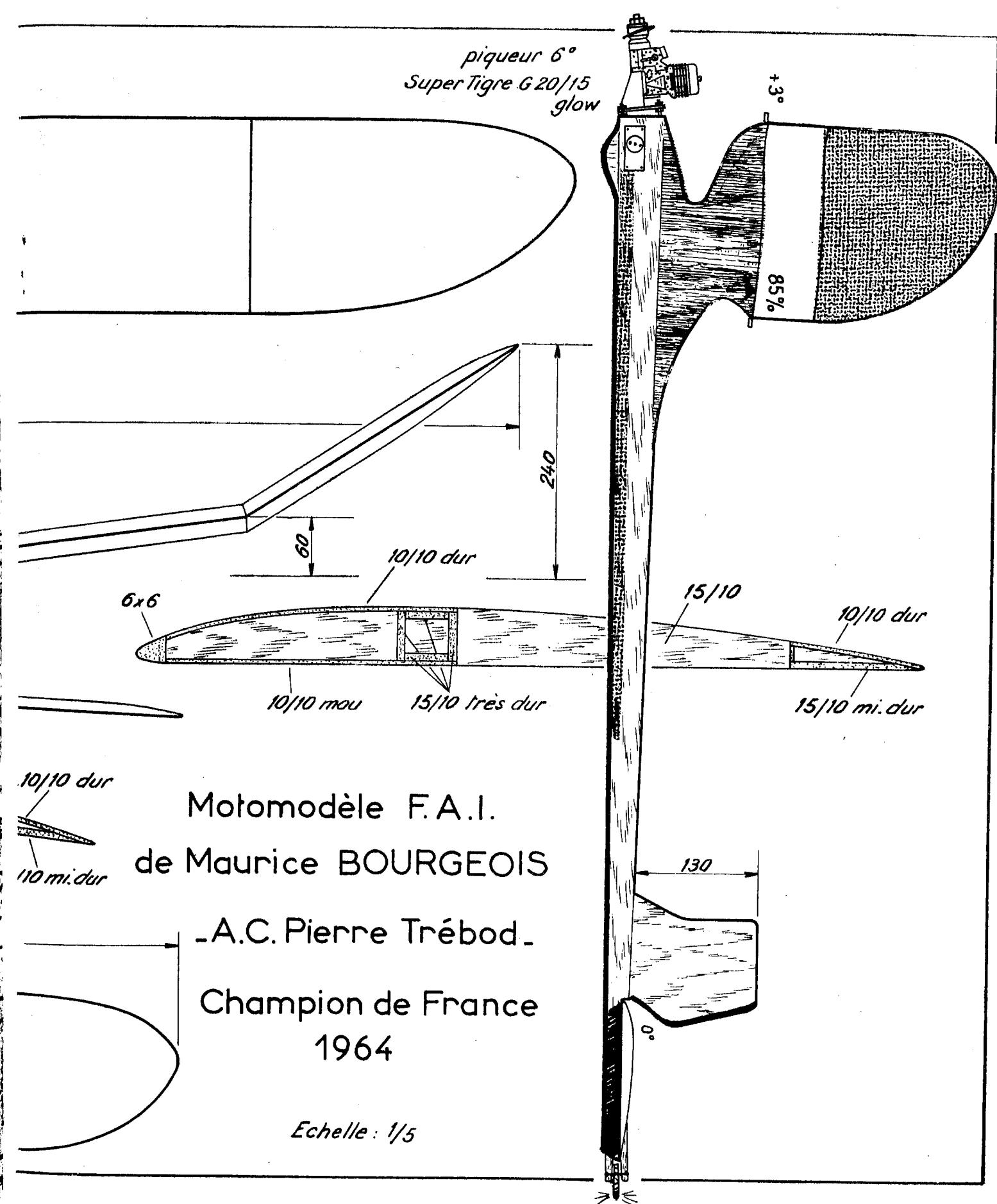
Mais revenons maintenant à la description du motomodelle vainqueur. Comme vous pouvez vous en rendre compte c'est un appareil très classique, je dirai même que c'est un représentant de la vieille école et il est certain qu'il faudrait énormément de chance pour remporter un Championnat du Monde avec ce genre d'appareil. Bourgeois est d'ailleurs entièrement de cet avis... il faut voir « beaucoup plus évolué ». Les deux qualités principales de ce modèle sont une montée très sûre en orbes serrées et un plané excellent du évidemment à son profil d'aile creux supérieur à un plat. Le réglage est droite-droite. Auparavant, Maurice avait équipé son modèle d'un automatique Super-Tigre 620/5 pressurisé. Cette année, il avait monté le même moteur mais équipé en « Gloro »... les résultats sont nettement meilleurs, la montée étant plus sûre. L'hélice utilisée est maintenant une 18/10 après avoir été une 20/10.

Le poids du modèle, qui devrait être au minimum de 750 gr., est de 840 gr. soit 90 gr. de trop... Il est bien évident que ce supplément de poids nuit à la performance. Maurice m'a communiqué le détail très précis de tous les poids afin que les modélistes intéressés par ce modèle puissent le construire à 750 gr. Vous trouverez donc entre parenthèses les gaines possibles sur chaque élément. Moteur 160 ; Fuselage sur 220 (20) ; Ailes 220 (20) ; Stabilo 55 (10) ; Hélice 10 ; Cône 15 (5) ; Bâti moteur réglable 60 (15) ; Réservoir 25 (5) ; Minuterie 20 ; Plaque support de minuterie 15 (5) ; Corde à piano des ailes 30 (10) ; Elastique 10.

4 SONDERAUSGABEN
W.M. 80 FF
36 DM. 216



217

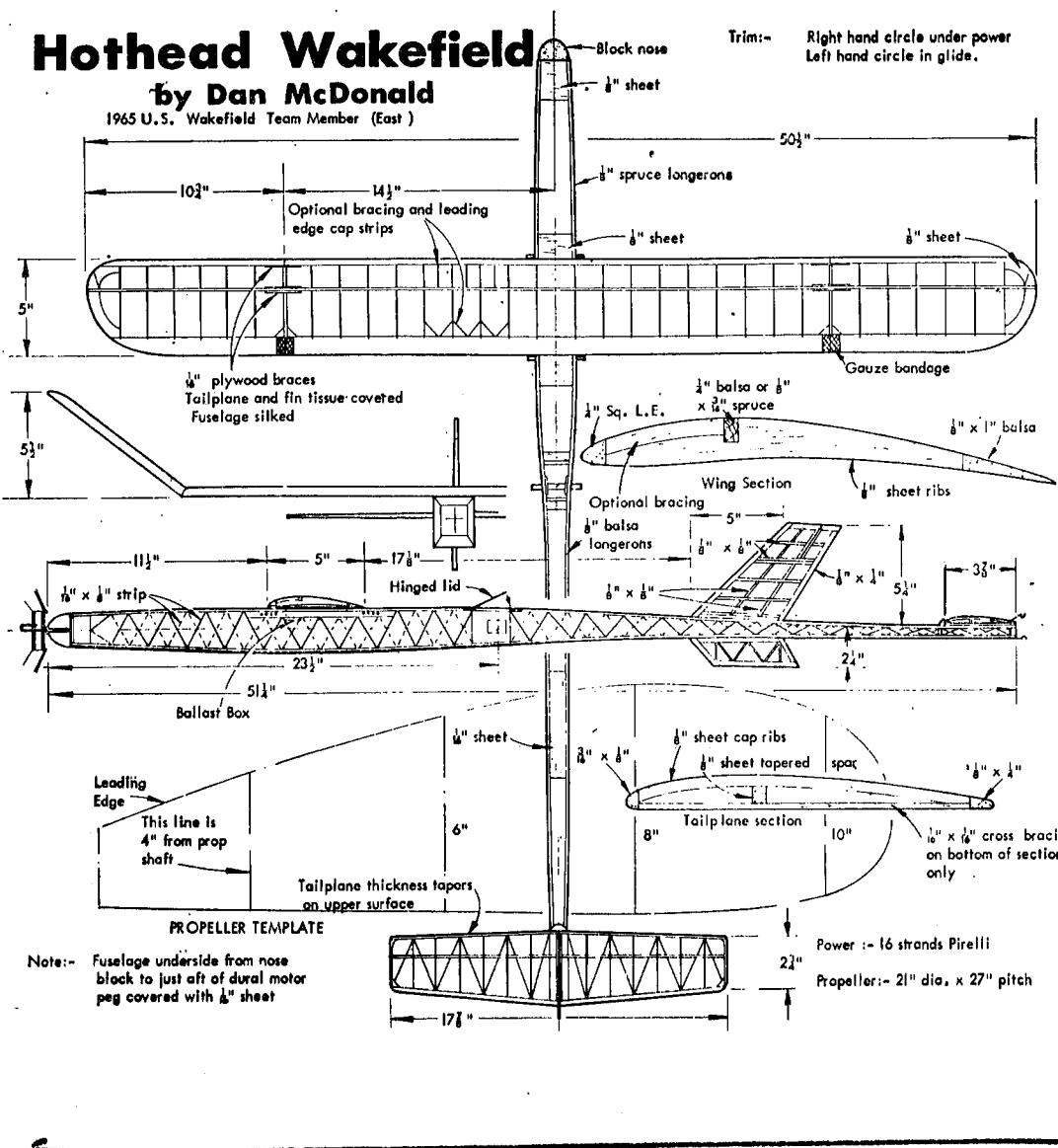


218

Hothead Wakefield

by Dan McDonald

1965 U.S. Wakefield Team Member (East)



Note:-

Fuselage underside from nose block to just aft of dual motor peg covered with $\frac{1}{8}$ " sheet

PROPELLER TEMPLATE

Daten zum Wakefield-Modell
von M. Reichenbach

Gewichte:

Rumpf	77,0 g
Tragflügel	64,0 g
Leitwerk	11,5 g
Luftschraube	33,0 g
Gummi	49,0 g
	234,5 g

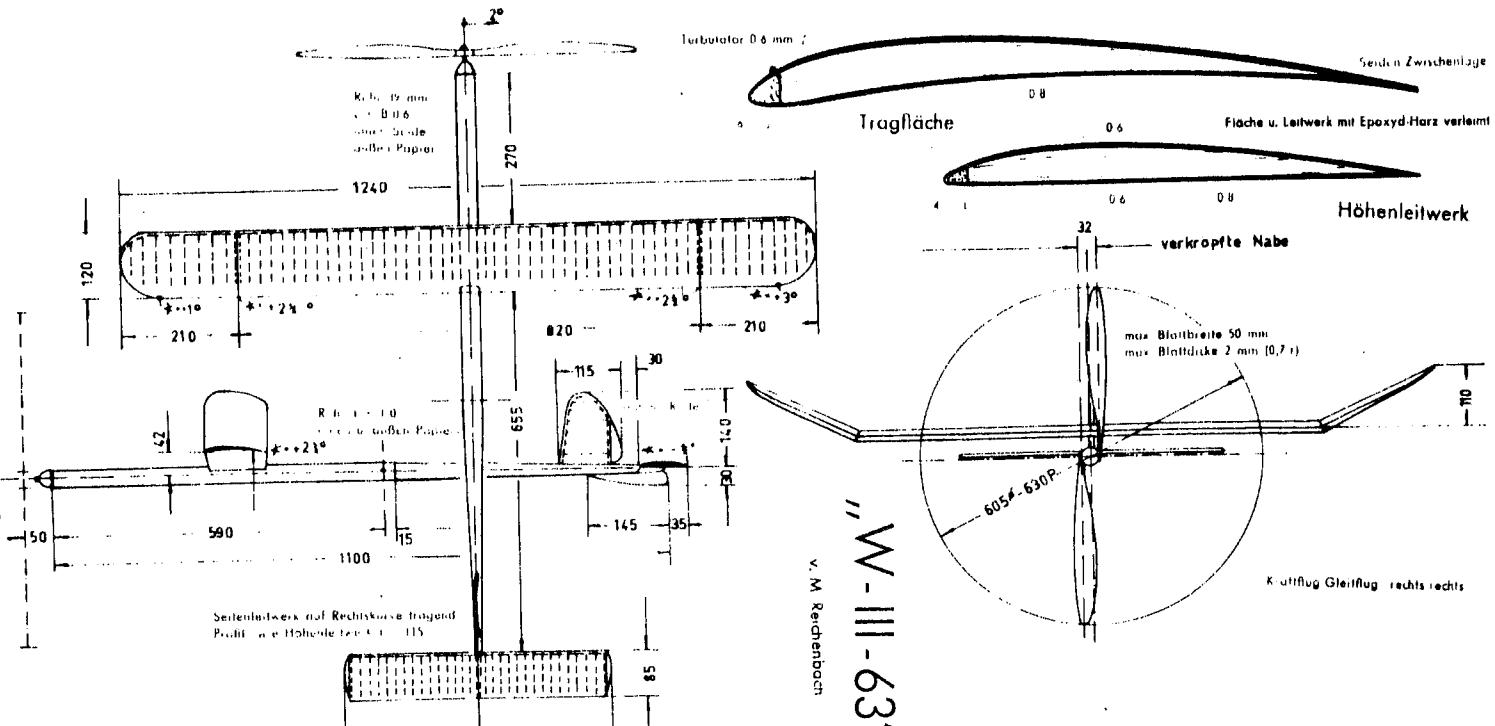
Flächeninhalt

Tragflügel	14,57 dm ²
Hohenleitwerk	4,03 dm ²
	18,60 dm ²

Gummi: 14 Fäden, 6 x 1 Pirelli

Aufziehzahl: max. 520

Laufzeit: etwa 50 sec



• DIMANCHE 11 JUILLET

LES « WAKEFIELD »

Météo : temps plus dégagé, donc plus ensoleillé que la veille, vent faible. Légères averses en cours de journée. Les pompes seront très nombreuses, les « descentes » aussi, la bagarre sera sévère.

Le tirage au sort donne l'ordre de départ suivant : Boiziau, Dejeux et Valéry.

Valéry présentait un Wake de toute beauté, le plus joli de toute la collection présentée à ce Championnat du monde et je vous garantis qu'à lui seul il a coûté très cher en pellicules photos. Le jeu en valait vraiment la chandelle. Quel dommage qu'il lui soit arrivé quelques brouilles au cours des épreuves, car les qualités de cet appareil sont égales à son esthétique.

Encore bravo, mon cher Valéry, pour cette brillante réussite.

PREMIER VOL. — D'un calme et d'une sûreté exemplaires, qualités qui font partie de sa personnalité, Boiziau remonte, large. Le taxi fait une magnifique montée. Maxi indiscutabile.

C'est le tour du méticuleux Dejeux. Il remonte sa mécanique avec l'aide de Valéry puis tout à coup grand choc : Ça y est, ça commence ! Le crochet de la chignole s'est rompu. Chance inouïe : pas de casse, on change de chignole, vérification détaillée du zinc et on remonte de nouveau. C'est le départ. J'avouerai que la nature ne m'ayant pas favorisé pour la grandeur, je monte sur la pointe des pieds mais je ne vois toujours rien. Il faut que je vous dise que j'étais placé à 400 mètres du départ pour le premier relai de la récupération, mais à un endroit qui me permettait d'assister visuellement aux lancements. Bref, malgré tous mes efforts je ne vois toujours rien venir (sœur Anne, ne vois-tu rien venir). Je commençais à m'agiter sérieusement car je n'aurai pas voulu qu'il soit dit que par ma faute, soit perdu l'appareil d'un des nôtres. M. Gaignier me rassurait par radio, que le pauvre taxi de Dejeux se trainait au ras des pâquerettes et refusait toute ascension. S'était-il trouvé brutalement avec le mal d'altitude ? Tant et si bien que ce vol se soldait par un 50%. Que s'était-il donc passé ? Sous le choc du nez avec le fuselage après rupture du crochet de chignole, une pale avait

tourné simplement sur son plet, annulant entièrement le pas...

Après cet incident, Valéry sort son « bijou ». Belle montée, mais le plané se fera entièrement en pertes. Son vol sera crédité d'un 110%. Lui aussi quelque chose avait bougé. En effet, sa broche arrière était tout simplement sortie de son logement en fin de déroulement et l'écheyean revenu vers l'avant. Résultat : taxi décentré.

DEUXIÈME VOL. — Boiziau avec son sang-froid habituel, remonte et large. Hélas ! la « descendance » est là ! La montée en souffre sérieusement, puis c'est le miracle. Le taxi est sorti de ce mauvais pas et réussira son deuxième maxi. Dejeux lui succède mais ne trouvera pas grand' chose et termine avec 166%. Valéry de son côté fait une magnifique montée avec cette fois un plané sensas, le maxi est là.

TROISIÈME VOL. — C'est Pami Boiziau qui supporte la malchance. Encore une fois la « descendance » cueille le modèle, son vol n'aura qu'un petit 102%.

Une fois encore la guigne poursuit Valéry. Un incident stupide et imprévisible viendra contrarier le plané du bel « Apolos ». L'étiquette F.A.I. obligatoire sur chaque élément de l'appareil, se décollera en partie de son stabilo et jouera le rôle d'aéro-frein tant et si bien que le Wake accusera des pertes jusqu'au sol. Ce 92% enlèvera à notre ami Valéry tout espoir.

Dejeux, en continue progression, va nous gagner un maxi tellement fumant qu'il faudra l'aide de l'avion militaire pour permettre à Fernandez, perdu dans la verte, la récupération du Wake.

Les deux autres vols verront nos représentants conclure chacun par deux maxi.

Malgré ce forcing, l'équipe se classe à la 18e place. Sans tous ces avatars, je suis persuadé que nos Wakefieldistes auraient figuré

parmi les meilleurs.

Avant de conclure, je signalerai une chose très importante : l'entraide parfaite et la grande camaraderie qui animèrent durant toutes les épreuves et par tous les temps le service de réparation.

Au nom de tous les concurrents, j'adresserai particulièrement un grand merci à Mmes Fernandez et Corbin pour l'aide qu'elles ont apporté et aussi à mon ami Lucien qui a bien voulu mettre son véhicule

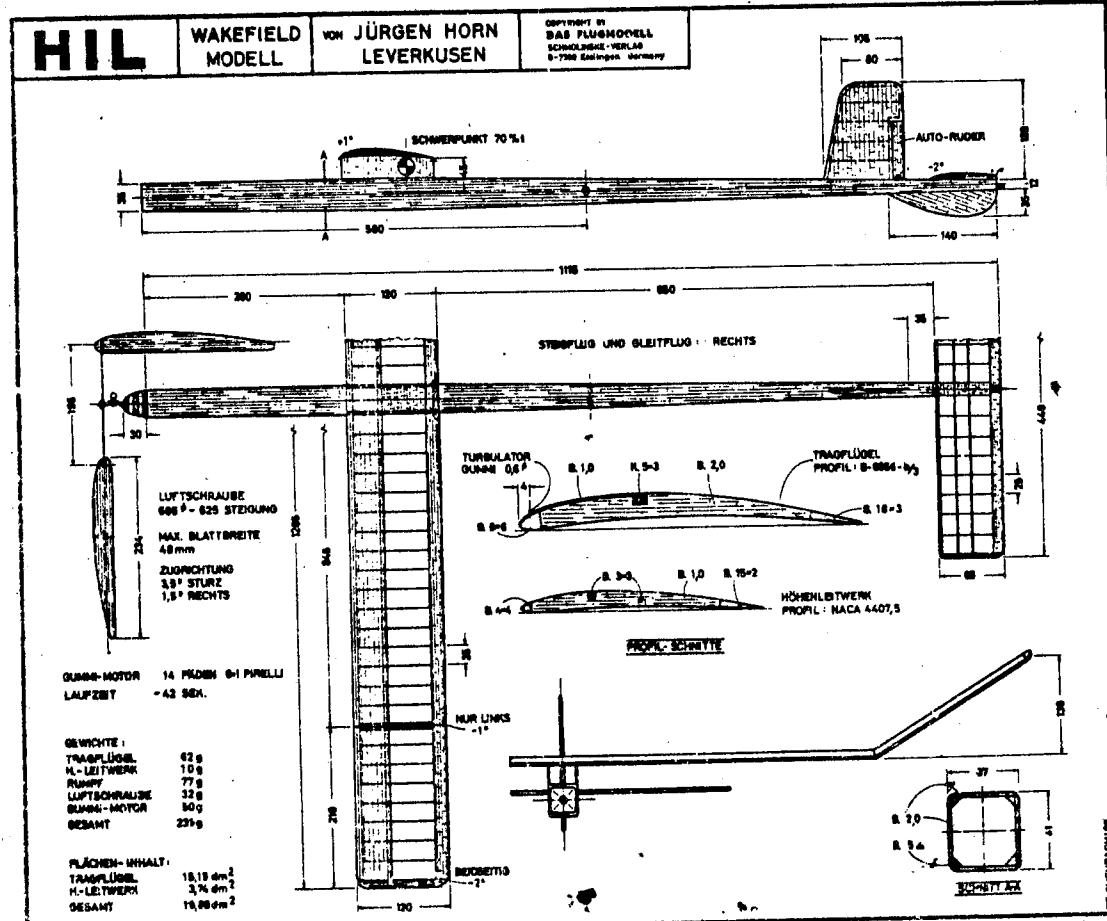
à notre disposition pour le transport aérien de nos « petits » cercueils.

Voilà donc ce Championnat du monde terminé et déjà il faut penser au prochain qui d'après les bruits de couloisses aurait lieu en Tchécoslovaquie.

De nouveau les 9 places sont libres et si personnellement j'envisage de renouveler mon contrat, je sais aussi que beaucoup d'autres camarades nourrissent ces mêmes ambitions.

Que le prochain wagon soit la récompense des meilleures. Je souhaite donc à tous bon courage et bonne chance, en vous rappelant que d'autres, tels que « les » Filion, Tempier, Fontaine et papa Petiot devant qui tout particulièrement je tire mon chapeau, nous ont montré le chemin.

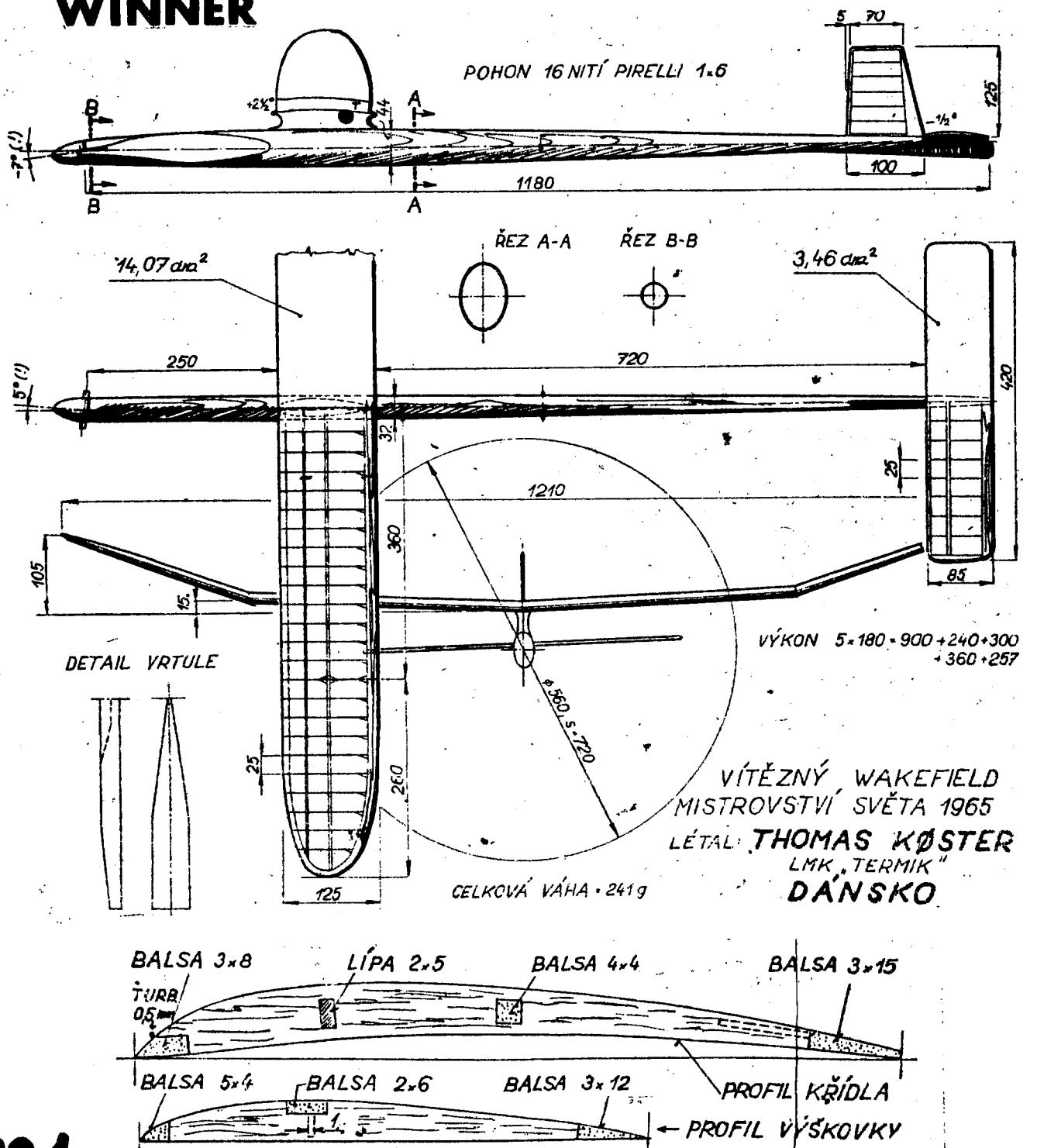
Maurice BOURGEOIS.



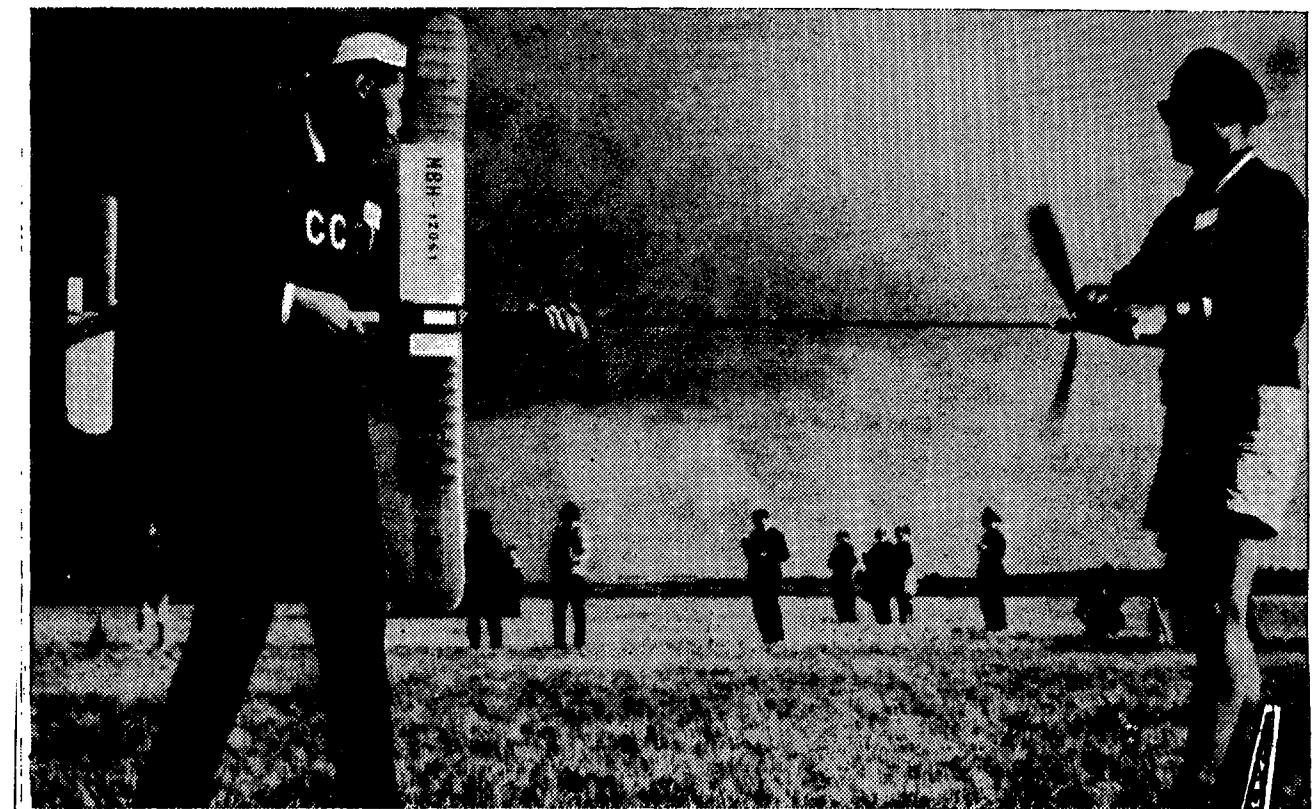


**TOM KOSTER
VIENT DE
REPORTEUR
SON 1er
CH. DU MONDE**

1965 WAKEFIELD WINNER



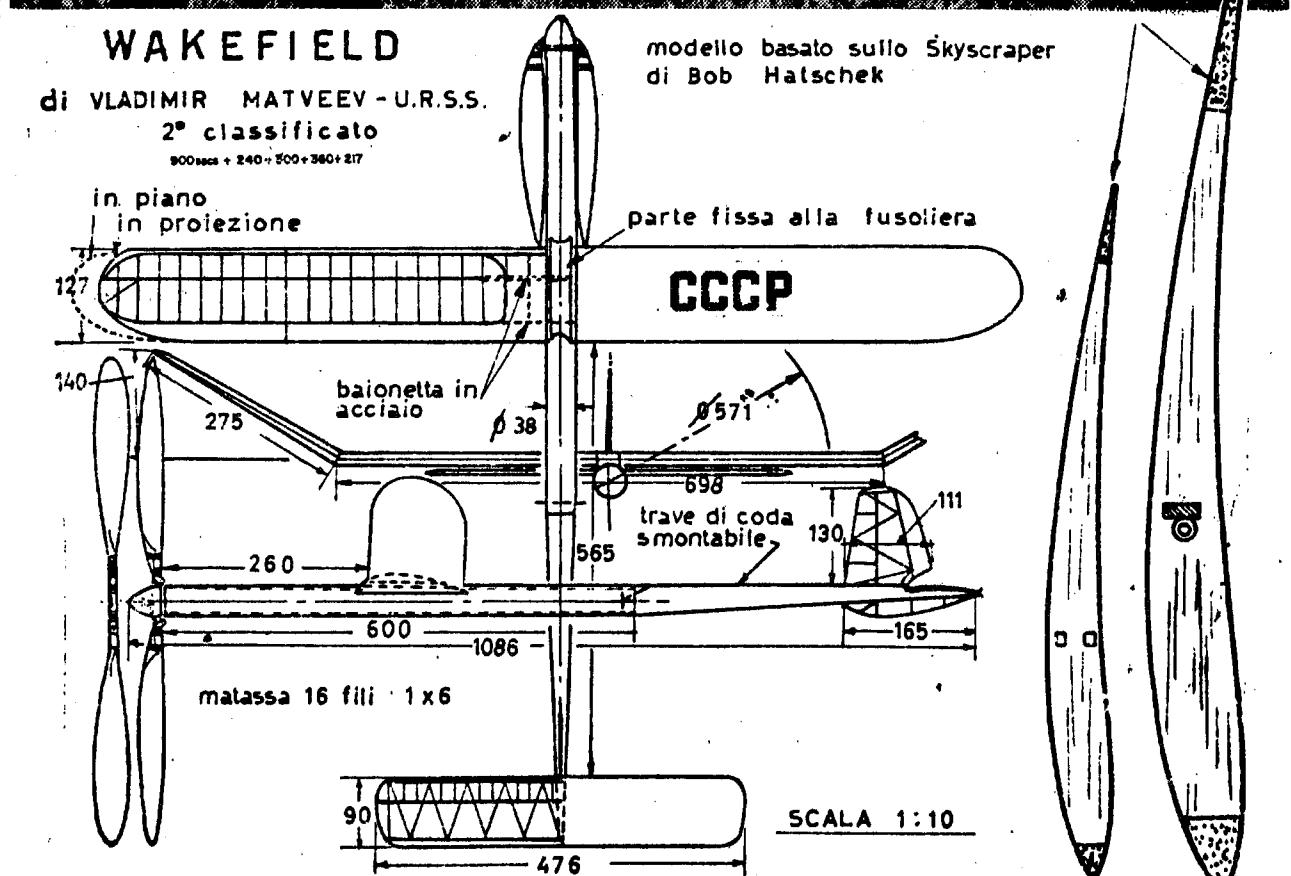
221



WAKEFIELD

di VLADIMIR MATVEEV - U.R.S.S.
2° classificato
800m + 240m + 500m + 760m + 217m

in piano
in proiezione



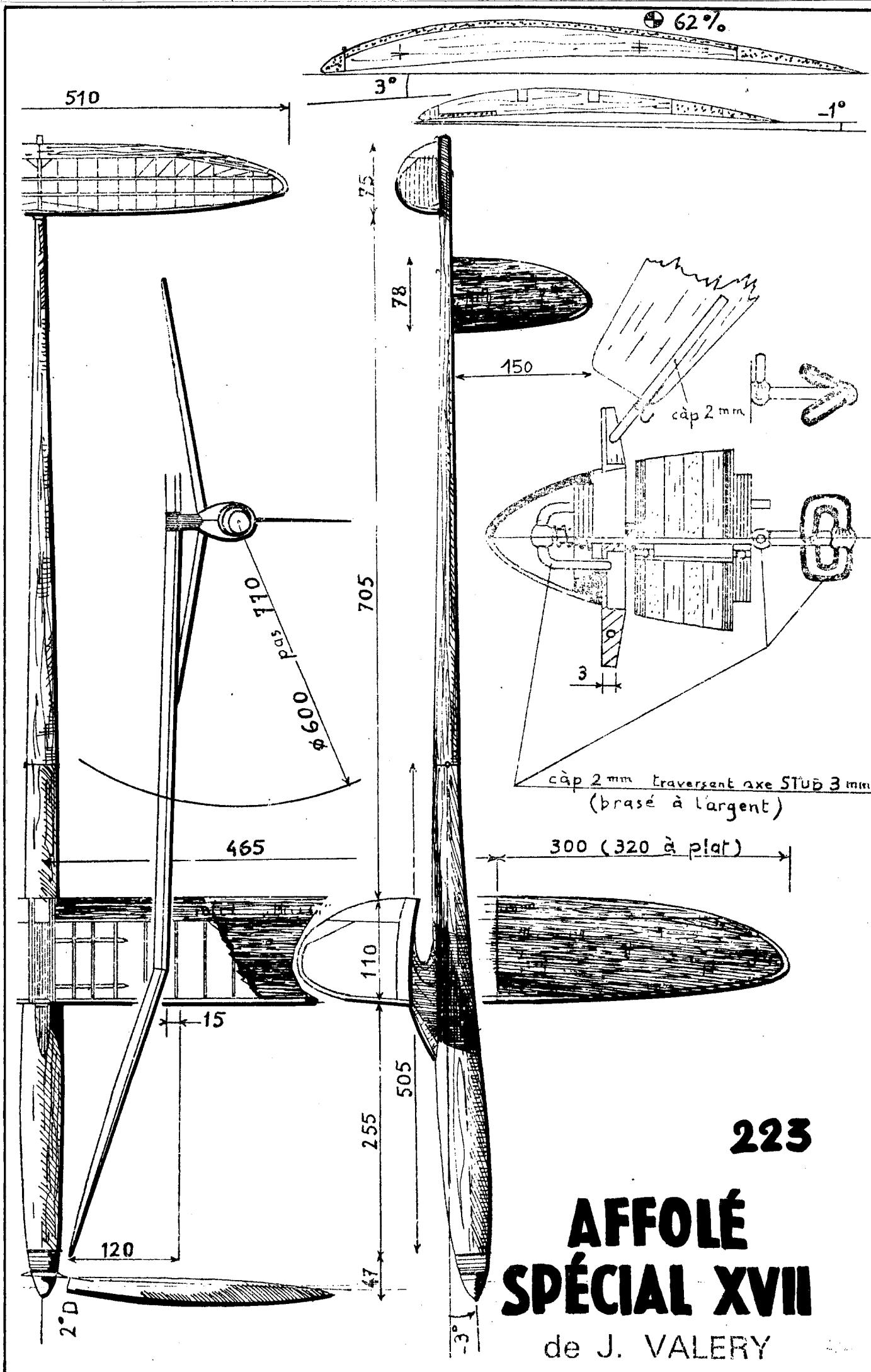
À l'avant-dernier tour du fly-off (le troisième), le Danois avait perdu son modèle après un vol de 300 secondes (max.). Alors que le russe Matveev savourait déjà son triomphe et recevait les félicitations d'usage, Koster arriva en trombe en volure avec son modèle. Il restait au jeune gars trois minutes avant la fin du vol. Il devait faire contrôler le poids de son avion, remonter le moteur et lâcher sans tenir compte, bien entendu, d'aucune ascendance. Tout cela se fit en un peu plus de deux minutes à une allure à faire rêver. Au remontage il brisa deux brins de son moteur et marqua une hésitation. La foule hurla des encouragements. Il restait moins d'une minute. Koster qui avait commencé à détourner le moteur repart le remontage et largua son avion exactement trente-huit secondes avant la fin du tour. Le déroulement du moteur prit 30 secondes, le modèle accomplissant deux spirales avant d'entrer dans une ascendance.

Il fallait refaire un tour (le quatrième). Cette fois-ci Koster était plus calme. Il changea son moule, scruta attentivement les bulles de savon lancées par son coéquipier et lança son mondiale dès qu'elles commençaient à monter.

Alors que Matveev quittait son thermique sans rémission, Kostler après l'avoir trouvé, le perdit et en retrouva un qui l'amena 40 secondes en avant du soviétique.

Il était champion du monde.

222



223

AFFOLÉ SPÉCIAL XVII

de J. VALERY

VELEGGIATORE

di ANTON BUCHER - SVIZZERA
CAMPIONE DEL MONDO 1965



SCALA 1:10

224

NORDIQUE A 2

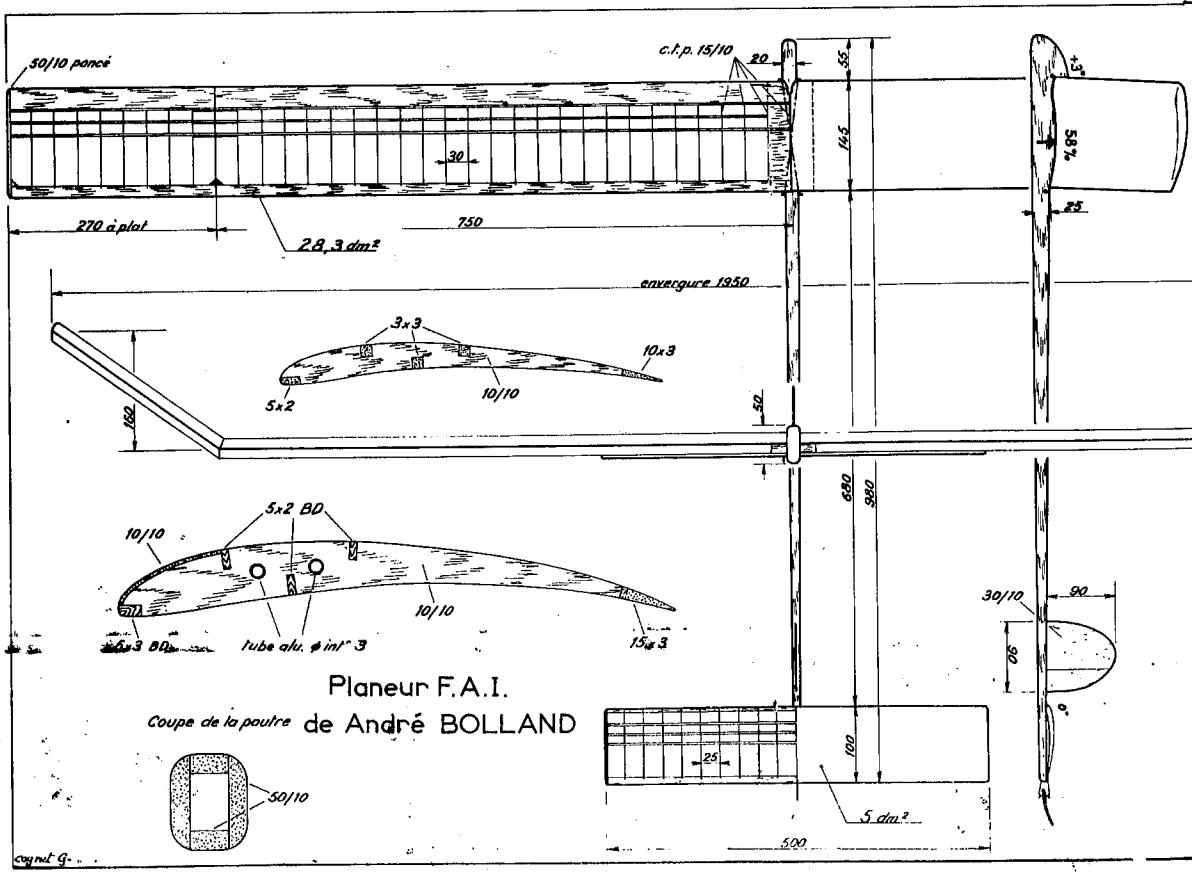
1. A. BUCHER (Suisse) . . .	5 maxi	+	240	282
2. J. O'DONNEL (G.-B.) . . .	5 maxi	+	240	152
3. K. BENTZEN (Norvège) . . .	5 maxi	+	240	153
4. G. KALEN (Suède) . . .	5 maxi	+	240	122
5. G. KLOMP (Hollande) . . .	5 maxi	+	240	122
6. S. HUBERT (Tchécos.) . . .	5 maxi	+	210	
7. D. TIPPER (G.-B.) . . .	5 maxi	+	193	
8. T. KONGSTED (Danemark)	5 maxi	+	122	
9. H. SCHMIDT (Allemagne)	180	157	180	180
10. A. Mc DONALD (N.-Zél.) . . .	180	180	180	153
21. M. CORBIN (France) . . .	180	135	180	156
43. M. BRAIRE (France) . . .	180	180	145	57
47. M. BOLLAND (France) . . .	180	86	180	53
1. G.-B. : 2646 ; 2. Tchécoslovaquie : 2597 ; 3. U.R.S.S. : 2534 ;				
4. Hollande : 2507 ; 5. Suisse : 2413 ; 6. Danemark . 2387.				

WAKEFIELD

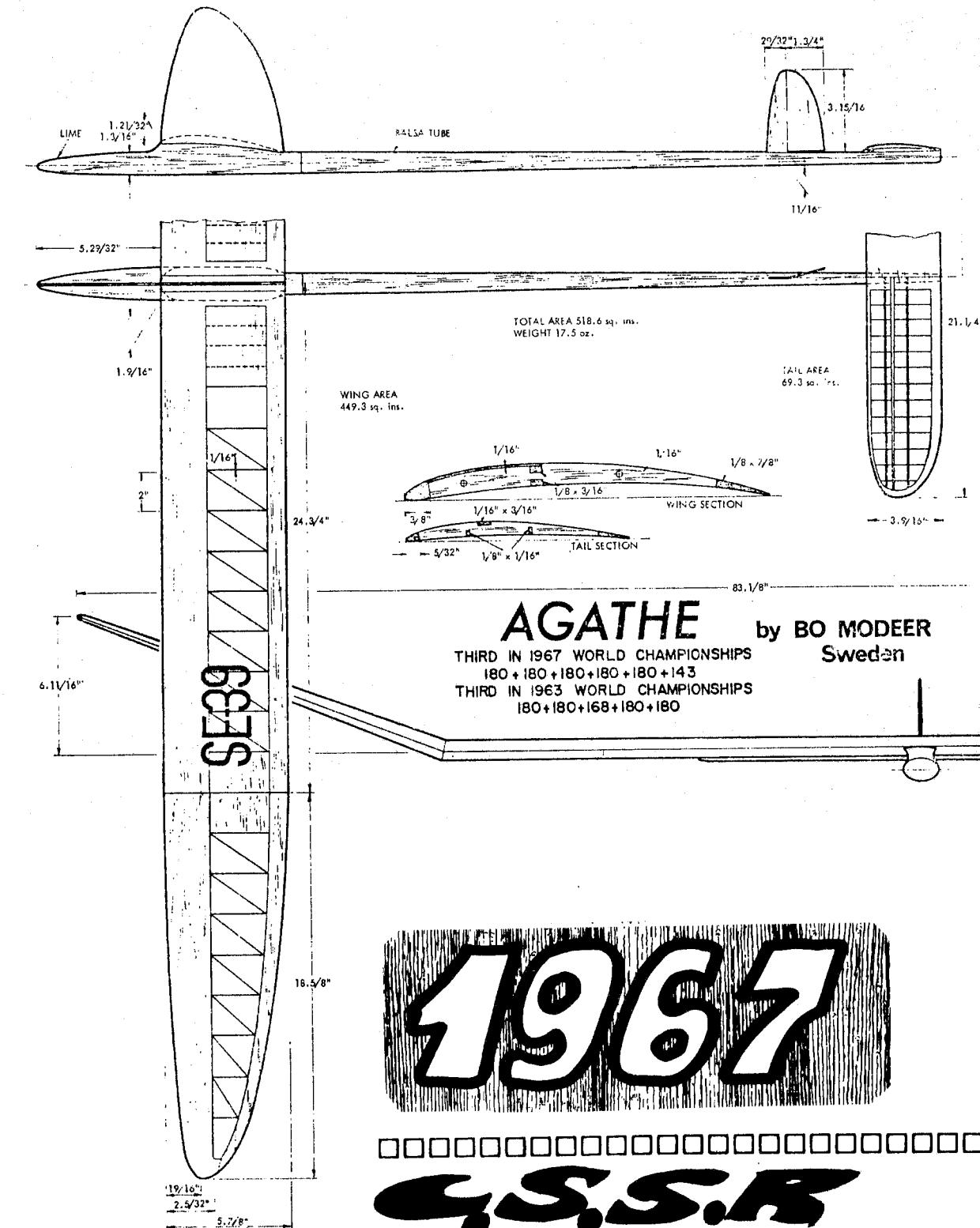
1. T. KOSTER (Danemark) . . .	5 maxi	+	240	300	360	257
2. V. MATWEEV (U.R.S.S.) . . .	5 maxi	+	240	300	360	217
3. B. JOHANSSON (Suède) . . .	5 maxi	+	240	300	196	
4. L. FLODSTROM (Suède) . . .	5 maxi	+	229			
5. R. JOHANSSON (Suède) . . .	5 maxi	+	221			
6. J. HORN (R.F.A.) . . .	5 maxi	+	218			
7. R. PARMENTER (U.S.A.) . . .	5 maxi	+	212			
8. E. OSKAMP (Hollande) . . .	5 maxi	+	200			
9. A. ARMES (G.-B.) . . .	5 maxi	+	188			
10. J. MERRY (Yougoslavie) . . .	5 maxi	+	188			
39. M. BOIZIAU (France) . . .	180	180	102	180	180	
54. M. DEGIEUX (France) . . .	50	166	180	180	180	
57. M. VALERY (France) . . .	110	180	92	180	180	

1. Suède : 2700 ; 2. Yougoslavie : 2690 ; 3. U.S.A. : 1631 ; 4. Hollande : 2623 ; 5. Italie : 2622 ; 6. R.F.A. : 2618.

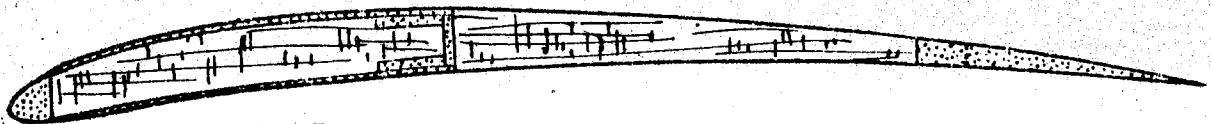
U
L
I
B
R
U
V
O
L



Aero Modeller



1967
U.S.S.R
SAZNA



CARACTERISTIQUES

Fuselage :

Longueur hors tout : 1072
Bras de levier : 590
Poids avec lest et dérive : 296 gr

Aile :

Envergure : 1970
Corde : 157 mm
Surface S : 29,48 dm²
Allongement : 13,5
Profil : Lindner
Incidence : + 2° 30'
Poids : 110 gr
Dièdre : 140 mm

Stabilisateur :

Envergure : 540 mm
Corde : 90 mm
Surface S' : 4,50 dm²
Allongement : 6
Profil : Lindner 7 % épaisseur
Incidence : - 0° 30'
Poids : 11 gr

Dérive :

Surface S" : 0,45 dm²
Poids compris dans fuselage

GENERALITES

S/S = 15 %
S'/S = 2 %
BL = 590 - 3,8 cordes
Centrage : 51 %
Poids total P : 416 gr
P/S : 13 gr

CONSTRUCTION

Fuselage :
Ame en contreplaqué 15/10
et 2 flancs en balsa évidé profilé
Avant du fuselage renflé en blocs
balsa profilés avec souffle à lest.
Cabane : Ame en contreplaqué 15/10
profilé par blocs balsa ; carénage
et emboîtement des ailes en
contreplaqué 15/10 et bristol
Entoilage : enduit au talc, et peinture
laque blanche cellulique.

Aile :
Bord d'attaque : 6x6 balsa
2 Longerons : 10x15/10 balsa
Coffrage : dessus et dessous sur
60 mm
Bord de fuite : 37x3
Nervures : 15/10 balsa, espace-
ment 35
Entoilage : Modelspan jaune et noir
Enduit : Nitro 5 couches

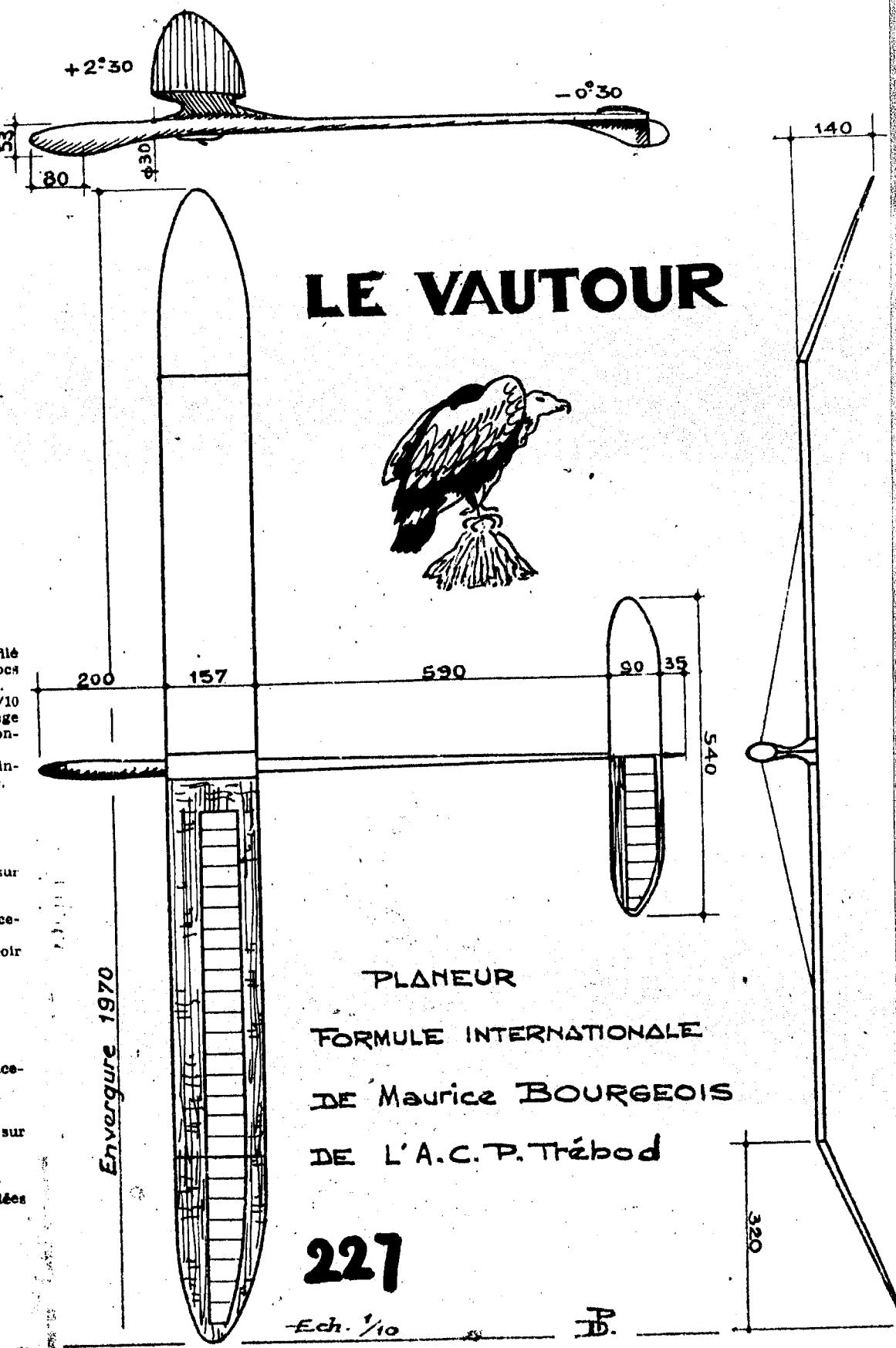
Stabilisateur :
Bord d'attaque : 3x3 balsa
2 Longerons : 7x15/10 balsa
Bord de fuite : 15x2 balsa
Nervures : 10/10 balsa, espace-
ment 30 mm
Entoilage : Modelspan jaune
Enduit : Nitro 3 couches
Coffrage : dessus et dessous sur
30 mm

Dérive :
2 Planches 10/10 balsa contrecollées
Volet de spirale 20/10 balsa

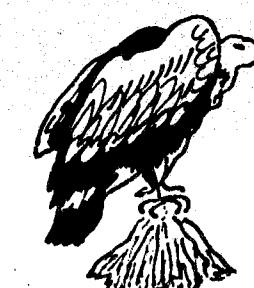
Nez : bois dur

PARTICULARITES

Treuilage par crochet déporté
Déthermisseur par empennage
reléve commandé par minuterie
Spirale à gauche



LE VAUTOUR



PLANEUR

FORMULE INTERNATIONALE

DE Maurice BOURGEOIS

DE L'A.C.P. Trébod

227

Ech. 1/10

B.

AUX CHAMPIONNATS DU MONDE

Reportage et photos de Jean-Pierre TEMPLIER

1967 DE VOL LIBRE

Vous avez déjà lu le compte rendu de Maurice Bourgeois dans le dernier M.R.A. où il a particulièrement traité des Français. Je parlerai donc d'une façon plus internationale.

Les championnats de vol libre 1967, organisés maintenant tous les 2 ans en Europe, eurent lieu à Sazena en Tchécoslovaquie. Il s'agit certainement la plus grosse organisation de concours vue depuis des années en Europe et peut-être dans le monde, si l'on excepte les Nationaux américains qui n'ont pas de commune mesure avec nos concours habituels. A cette occasion, le Directeur du Concours, Jaromin Schindler, eut à prévoir l'hébergement et la subsistance de quelque 300 participants de 33 pays, sans compter les accompagnateurs !

Notons encore que le niveau modéliste des Tchèques est particulièrement évocateur : Il existait au 1^{er} janvier dans le pays 216 clubs aéro-modélistes groupant 5.000 modélistes et organisant dans l'année 190 concours dont 125 de vol libre.

Le terrain, bande gazonnée de 2.500 m

sur 250 m, était orienté Nord-Ouest/Sud-

Est. C'était évidemment petit lorsque le vent soufflait en travers, ce qui se produisit pendant tout le concours (vent de 1 à 3 mètres/seconde du Sud-Ouest). Toutefois, le dégagement était tel que l'équipe de récupérateurs en moto (Jawa) réussit à ramener tous les modèles. Les paysans des alentours travaillaient jour et nuit pour terminer la fenaison et laisser le champ libre aux modélistes (sans commentaires).

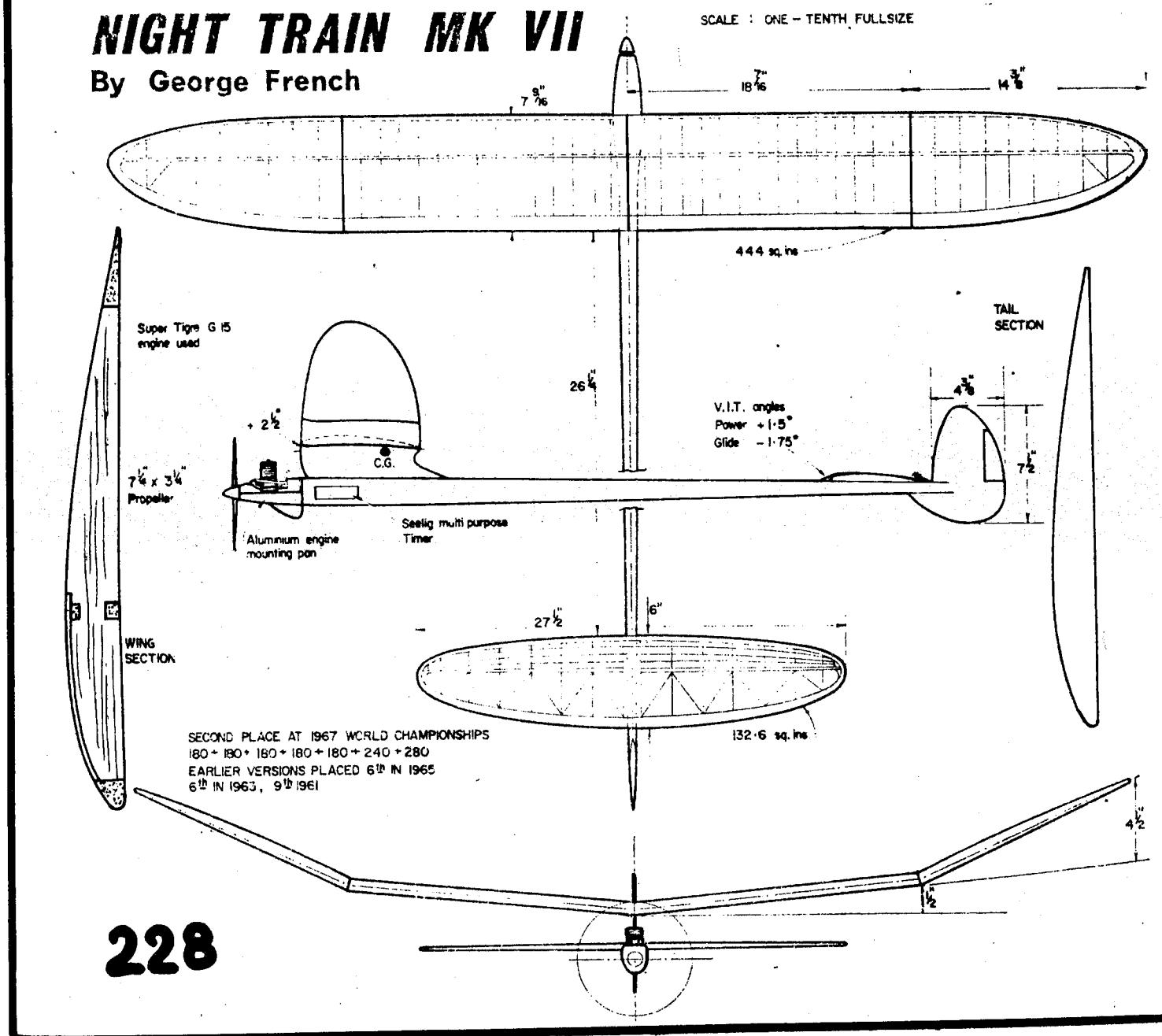
LES PLANEURS

Résumons la technique de départ :

Chaque équipier N° 1 de chaque pays déroule son câble, prévient son équipage de chronométreurs qu'il est disposé à prendre le départ, puis attend le premier imprudent

NIGHT TRAIN MK VII

By George French



228

qui osera lâcher son engin. De temps à autre, un concurrent moins sûr de lui ou un cobaye, à peu de distance des pistes, lance un planeur. S'il trouve quelque chose, on voit aussitôt s'élever simultanément une dizaine ou une quinzaine de modèles. D'où bousculades et croisements de fil, naturellement. D'ailleurs si l'ascendance est là, pourquoi larguer à 50 mètres ? 25 ou 30 mètres suffisent amplement. Si par hasard quelque chose ne va pas dans la minute du départ collectif, on part un peu tard et on prend souvent la descendante qui suit ; c'est ainsi que des concurrents très en vue, Weyrauther ou Bucher, par exemple, se retrouvent respectivement 34^e et 39^e avec deux « trous » chacun (les descendances, sans être très fortes, diminuaient en général le temps de vol normal d'une soixantaine de secondes).

A l'opposé, le système français qui permet de conserver son planeur au bout du fil en attendant l'ascendance est beaucoup plus achevé. Il commence d'ailleurs à faire parler de lui depuis la victoire de Berthe à Zellam See.

Le spectacle n'était donc pas en l'air. Il est quand même curieux de voir tout le monde partir en 3 ou 4 paquets de quelques minutes au cours de l'heure de round. Pourquoi ne pas annoncer l'arrivée de l'ascendance par une fusée verte et sa fin par une fusée rouge ? Cela simplifierait le problème. A l'extrême, tout le monde partira en même temps. Quelle salade ! Si l'on espacé seulement de 50 mètres chaque concurrent pour éviter les croisements on obtiendrait une ligne de 4 kilomètre. Où est dans cette histoire le rectangle de départ F.A.I. Essayez seulement de placer quinze câbles de départ dans ce rectangle, avec la moitié des planeurs tournant à gauche, l'autre moitié à droite !

Fort heureusement, tout le monde y mettait de la bonne volonté, organisateurs et concurrents. Je ne pense pas que le Jury du concours, Pimenoff (Finlande), Krill (Autriche) et Jermakov (U.R.R.S.) ait eu à trancher beaucoup de cas litigieux au cours de ces championnats.

Passons aux modèles. Le planeur de la classe F 1 A (ex-Nordique) se standardisera-t-il ? Je n'ai pas cette impression après avoir examiné la plupart des modèles. (Ce n'est pas la même chose pour les Wakefield et les motomodèles). Si les Hollandais, les Espagnols, les Tchèques ou les Allemands avaient des planeurs de technique poussée et à la mode (nez courts, vols flottants par la faible surface latérale de fuselage et de dérive), ces modèles ne se retrouvent pas obligatoirement dans les premiers classés. Le super-champion qui vient pour gagner les Championnats du Monde, n'ayons pas peur de les nommer, un Lindner ou un Ritz, cela existe encore en motomodèles, voire en caoutchouc, mais en planeurs c'est beaucoup plus discutable. La technique de construction compte assez peu, la technique de vol un peu plus, la chance joue encore un rôle non négligeable. Pourquoi les 2 derniers championnats ont-ils été gagnés par des concurrents particulièrement jeunes ? (par rapport à la moyenne d'âge de leurs adversaires).

Pas grand' chose à dire sur les vols des modèles. A part quelques lâchers assez malheureux, même de la part de concurrents très en vue, la plupart avaient leurs modèles bien en main. Le gagnant, Hirschel, d'Allemagne de l'Est, fit ses cinq maxis réglementaires, accompagné de 3 autres, un Hongrois, Voros, un Suédois, Modor, et un Turc, Tanyü. Lors du fly-off,

les trois derniers cités partirent assez rapidement et un peu à droite de l'aire de départ réglementaire. Ils furent tous trois descendus assez rapidement (144 - 143 et 113 secondes).

Hirschel, par contre, parti un peu plus à gauche et en avant, ratissa quelques rares petites bulles et fit ses 4 minutes. Je ne pense pas qu'il possédait une meilleure connaissance du terrain ou un sens aéromodéliste plus développé que ses concurrents. Son planeur était un modèle simple, assez travaillé quand même, mais il n'avait pas la classe de construction de Modeer par exemple. Fuselage carré à angles arrondis entièrement coiffé avec une forme en plan assez courante en France où pas mal de modélistes l'ont utilisée. Nez court (10 centimètres), aile rectangulaire de 15,5 × 190 centimètres environ, l'allongement doit se situer aux environs de 13. Le stabilo, de 4,5 dm² (45 × 10) semblait très léger. Bras de levier 4,5 cordes d'aile, petite monodérite supérieure avec volet commandé classique. Construction d'aile multilongeron avec nervures assez rapprochées, profil avec nervures assez rapprochées, profil assez fin de l'arrière (genre Sokolov ?). Stabilisateur à profil creux.

Je n'ai pas examiné de très près le planeur de Vociš (Hongrie), mais la plus belle machine du fly-off était certainement celle de Modeer (Suède), parfaitement construite : aile à bouts elliptiques avec renforts en zig-zag de 2,16 m × 0,15 m, fuselage en tube balsa à l'arrière de 1,18 m de long, Stabilo à bouts elliptiques de 0,58 × 0,09, entoilage soie, clés métalliques.

Et les Français ? Disons tout de suite qu'ils furent mieux que bons. C'est même la première fois que je vois une aussi bonne équipe de trois planeurs. Il s'en est fallu de peu, de très peu, que la France ne gagne le championnat par équipes. Le pauvre Bourgeois ne doit pas être accablé de reproches, car en réfléchissant, qu'auriez-vous fait à sa place ? On peut tout au moins narrer le processus : Le règlement de la F.A.I. actuel interdisant dorénavant le contre-poids (ce que quelques-uns semblaient ignorer), Bourgeois n'eut pas le temps de modifier la mécanique de ses planeurs et dut se contenter pour rechercher l'ascendance en tournant, de bloquer sa minuterie au maximum (un peu plus de 5 minutes environ). Hélas, au dernier vol, il tourna pendant 4 minutes et demie. Résultat : un vol en pleine ascendance de 48 secondes déthermalisé, alors qu'il totalisait déjà 4 minutes. Il perd sa place au fly-off, où il avait de bonnes chances de faire jeu égal avec Hirschel vu que sa méthode de largage était plus sûre. De plus, la France perd la 1^{re} place par équipes avec 2,600 secondes ! (il aurait suffi à Bourgeois de faire 139 secondes au dernier vol). Enfin les Français se retrouvent quand même 3^e (2,468 secondes) par équipes derrière la Tchécoslovaquie (2,557 secondes) et l'Allemagne de l'Est (2,534 secondes), mais devant la Suède (2,391 secondes), les Etats-Unis (2,330 secondes), la Hongrie (2,237 secondes) et la Hollande (2,224 secondes), etc. (29 pays classés). C'est certainement un très bon résultat pour nous.

On peut enfin noter que le classement est toujours, pour le premier tiers au moins des concurrents, le reflet du plus mauvais vol de leur planeurs, car pratiquement du 5^e au 20^e ou 30^e presque tous ont 4 maxima et un vol moins bon. De là à repenser la méthode de classement en éliminant le plus mauvais vol, il n'y a qu'un pas, qui semble pourtant bien dur à franchir pour la F.A.I.

LES MOTOMODELES

La seconde journée fut celle des motomodèles. Pour la France, Bour, Guilloteau et Zimmer étaient les 3 sélectionnés, résultat logique du Fédéral 1966 et des épreuves de contrôle (dites concours test, qui soit dit en passant se sont révélées aussi inefficaces qu'inutiles, de l'avis de presque tous les modélistes interrogés, car simples formalités pour les pré-sélectionnés).

Disons tout de suite que du point de vue du spectateur ce fut la journée la plus réussie. Le motomodel 300 gr., engin assez sauvage lorsqu'il est mal réglé, est au niveau le plus élevé de chaque pays et dans les mains d'un bon modéliste le modèle qui possède sûrement le plus gros potentiel de vol. On l'a vu au moment des fly-off.

La journée fut plus couverte que celle des planeurs, le 1^{er} vol avec un vent très faible, peu d'ascendances ni de descendances, le second avec un vent nul et une légère pluie en fin de round, le troisième avec soleil voilé et de faibles mouvements verticaux, le quatrième, plus dégagé avec quelques coups de vent et le dernier avec des nuages et un peu plus de vent qu'au début de la journée. Le vol décisif fut, d'après Landreau, le quatrième, qui vit certaines montées se terminer assez mal vu quelques rafales de vent. C'était quand même un temps idéal, bien éloigné du temps du championnat de France quinze jours plus tard.

Avec de pareilles conditions de vol et la puissance des moteurs actuels, même sur carburant standard, il est très normal de trouver ex-aequo 13 modélistes avec 900 secondes à la fin du cinquième vol.

Faut-il s'en plaindre ? Au point de vue spectacle, sûrement pas. Ce serait plutôt le principe des concours de durée qui serait à réviser. Mais que trouver de mieux ? Toucher à la forme ou au poids du modèle le serait assez mauvais, réduire la durée de fonctionnement du moteur, difficilement réalisable. Porter la limite de vol à 4 minutes serait peut-être une solution, pour cette seule classe de modèles et par beau temps seulement, car en planeur c'est inutile et en caoutchouc impossible vu la grandeur du Wakefield.

De toute façon, le système des fly-off réalisés en augmentant chaque fois d'une minute le temps de vol n'est pas à mon avis satisfaisant, car, si l'on trouve bien un vainqueur, il faut des circonstances atmosphériques particulières, comme à Szczecin, où il avait de bonnes chances de faire jeu égal avec Hirschel vu que sa méthode de largage était plus sûre. De plus, la France perd la 1^{re} place par équipes avec 2,600 secondes ! (il aurait suffi à Bourgeois de faire 139 secondes au dernier vol). Enfin les Français se retrouvent quand même 3^e (2,468 secondes) par équipes derrière la Tchécoslovaquie (2,557 secondes) et l'Allemagne de l'Est (2,534 secondes), mais devant la Suède (2,391 secondes), les Etats-Unis (2,330 secondes), la Hongrie (2,237 secondes) et la Hollande (2,224 secondes), etc. (29 pays classés). C'est certainement un très bon résultat pour nous.

De nombreux moteurs avaient été revus par leur propriétaire. Un exemple, le G 15 de French (G.-B.) était retravaillé intégralement et muni d'un carburateur de Cox ouvert généralement (7 à 8 mm). Côté cellules, c'est assez standard, bien qu'avec des variantes suivant l'originalité du constructeur. On peut tout juste déceler une légère augmentation du bras de

levier moyen, le stabilo, lui ne semble pas augmenter en surface. Quelques exemples :

Hagel (Suède) avait une cellule tri-dérive et Zimmer étaient les 3 sélectionnés, résultat logique du Fédéral 1966 et des épreuves de contrôle (dites concours test, qui soit dit en passant se sont révélées aussi inefficaces qu'inutiles, de l'avis de presque tous les modélistes interrogés, car simples formalités pour les pré-sélectionnés).

Par contre, le modèle du vainqueur, Seelig (long bras de levier également) et celui de Meissner (All. fédérale) étaient entièrement coiffés sur les voitures, extrados et intrados.

Les positions de l'aile sont également standard, à quelques exceptions près (Cherny U.S., avec modèle à aile posée sur le fuselage ou presque et naturellement piqueur important, de 15° minimum — Broersen, Hollande, avec une cabane creuse). Beaucoup de modèles étaient construits de façon dite improprement géodésique (les Italiens, Monks - G.-B. - etc.)

Les Français furent bons, sauf Bour, très décevant (il n'était pas très à l'aise le soir du concours). Zimmer et Guilloteau sont 8^e et 9^e, tous deux avec 900 secondes ayant participé au premier fly-off. Mais à cause de la contre-performance de Bour (694 secondes) qui n'arrivait pas à régler sa montée avant le 4^{er} vol, nous nous retrouvons loin au classement par équipes : 12^e avec 2,494 secondes, derrière de nombreux pays dont la Grande-Bretagne, 1^{er} avec 2,695 secondes, les U.S.A. 2,666 sec., les Italiens, 2,612 sec., les Tchèques, 2,610 sec., les Suisses, 2,592 sec., etc..

Il semble bien que le plus fort ait gagné. Seelig fut porté en triomphe après son exploit moi j'admirais surtout l'exploit des porteurs et fut bien entouré. Evidemment ce n'est pas un débutant. (Bon nombre de concurrents utilisent actuellement la minuterie Seelig sur leurs motomodèles). Mais ce côté professionnel n'enlève rien à la performance. Notons encore qu'il avait déjà gagné le concours international de Zellam See en Autriche au début de cette année.

Pour une fois, dans notre équipe, Guilloteau était remarquablement calme et Zimmer un peu plus nerveux que d'habitude. Guilloteau eut quelques ennuis au 4^{er} vol, où, après un faux départ de 10,5 sec., lors de son second essai, réussit celui-là, il ne déthermalisa pas. Zimmer fit constamment de bons vols.

Au premier fly-off, il y avait donc 13 concurrents en piste : 2 Anglais, 2 Français, 2 Américains, 1 Italien, 1 Suisse, 1 Allemand, 1 Russe, 1 Tchèque, 1 Hollandais et 1 Yougoslave. Là, plus question d'ascendances, surtout pour le moto 300 g déjà très chargé au dm².

Cherny (U.S.) part le premier, une seconde à peine après le signal du départ du round. Broerse (Hollande) ensuite, puis Verbistky (U.R.S.S.), malheureusement ce dernier fit une mauvaise montée peut-être due à l'extraction du moteur du modèle dont la carburation semble plus délicate à régler. Ensuite, Zimmer, French (G.-B.) et Guilloteau, l'Anglais montant nettement plus haut que les deux Français, puis Knoch (Yougoslavie) 4^{er}, avec 86 et 119 secondes aux deux derniers vols ; Schenker (Suisse), 4^{er} avec 96 secondes au 1^{er} vol, et 160 sec. avec 48 secondes au 4^{er} vol ; Meissner (Allemagne Fédérale) 4^{er}, avec 86 et 119 secondes aux deux derniers vols.

Tous ces concurrents auraient dû, sans malchance, parvenir au 900 assez facilement ; l'après-midi assez instable leur fut fatal.

Récupération faite, ce qui ne dura guère plus d'une dizaine de minutes avec les moyens dont disposaient les concurrents sur le terrain, le second fly-off, à 5 minutes cette fois, se déroula avec le même cérémonial, mais par un temps plus neutre encore.

Cherny (U.S.) part le premier comme d'habitude quelques secondes à peine après le signal du round ; il fait un bon vol, mais ne semble pas monter aussi haut qu'au premier fly-off. Seelig suit environ 15 secondes après l'Américain. Belle montée en une spirale, rétablissement parfait, il est nettement plus haut. Spring (Suisse) le suit, mais sa montée semble déréglée et il perd toutes ses chances. French (G.-B.) part ensuite ; sa montée est cette fois encore très bonne et beaucoup le voient gagnant. Enfin Fiegl (Italie) fait une montée moyenne et une bonne abattée, mais son modèle qui semble plus grand que celui des autres concurrents, a un plané sensationnel et n'en finit pas de descendre. Finalement, Seelig est seul à dépasser les cinq minutes. Le second est French, ensuite Fiegl précède Cherny et Spring.

Il semble bien que le plus fort ait gagné. Seelig fut porté en triomphe après son exploit moi j'admirais surtout l'exploit des porteurs et fut bien entouré. Evidemment ce n'est pas un débutant. (Bon nombre de concurrents utilisent actuellement la minuterie Seelig sur leurs motomodèles). Mais ce côté professionnel n'enlève rien à la performance. Notons encore qu'il avait déjà gagné le concours international de Zellam See en Autriche au début de cette année.

Après ce premier round, assez calme et relativement porteur, les ascendances devinrent plus hachées et ce fut l'ouverture d'une chasse à la pompe, assez curieuse, qui dura pratiquement tout le concours. De nombreux systèmes étaient utilisés. D'abord les modèles cobayes, par exemple un concurrent ayant peu de chances par la suite et qui se dévouait pour prendre le départ, ou bien d'autres modèles, en essais, qui partaient un peu en dehors de l'aire de départ, système utilisé en particulier par les Tchèques. Ensuite, les systèmes plus ou moins électroniques, américains ou hollandais, de recherche du thermique par l'élévation de température de l'air. Les Américains avaient même un bidule enregistreur. Puis les bulles de savon ; je n'ai jamais vu autant de bulles concentrées sur un si petit espace. Enfin, le dernier truc, vieux comme le monde, qui consiste à attendre moteur remonté la bonne grosse pompe bien visible qui vous emmènera le modèle à 100 ou 200 mètres de hauteur, et là, le drapeau horizontal style Guilloteau fait merveille.

Pourtant à mon avis, dans le cas des caoutchoucs et si le vent n'est pas violent, le meilleur détecteur semble être la bulle de savon. (A ce sujet, j'ai vu récemment dans l'Est, une petite mécanique à produire des bulles de savon sans intervention de l'opérateur, que j'aimerais bien voir décrire dans ces colonnes).

Enfin, pour résumer, les rounds se réduisaient à des départs massifs pendant les quinze ou vingt minutes d'ascendances de l'heure, coupés de longues périodes de neutralisation au cours desquelles on ne voyait à peu près aucun modèle en l'air. Les 16 ex-aequo à 900 secondes sont là pour témoigner du bien-fondé de ces méthodes.

Techniquement, il est plus difficile de se faire une opinion. Le vainqueur, Sulkala (Finlande) avait un modèle qui se réduisait à des départs massifs pendant les quinze ou vingt minutes d'ascendances de l'heure, coupés de longues périodes de neutralisation au cours desquelles on ne voyait à peu près aucun modèle en l'air. Les 16 ex-aequo à 900 secondes sont là pour témoigner du bien-fondé de ces méthodes.

Aux essais, la veille et l'avant-veille, nous avions vu pas mal de bons modèles, le soir par temps neutre. La partie était très dure, surtout pour les Français dont l'équipe, formée, manquait un peu de cohésion : techniques très diverses et surtout entraînement dans des régions différentes. Seul Berteaux présentait un taxi plus « européen », que les deux autres, pratiquement le modèle de Hofstass (Allemagne Fédérale), n'a pas beaucoup attiré mon at-

230

French, Seelig, Cherny, Spring et Fiegl, tous avec des G 15 Super Tigre (un seul extracteur, Seelig).

tention. (Bien sûr, remonter à la main, ça n'est pas tellement courant !) Matveev (U.R.S.S.) est une fois de plus à l'honeur avec des modèles à axe de traction presque confondu avec l'assise. de l'aile et grande bipale non annulaire. Koster (Danemark) avait ses modèles habituels et une décontraction à faire pâlir pas mal de concurrents (chez les Français en particulier). Si l'on veut, en gros, situer l'orientation du Wakefield à l'issue de ce championnat, disons que l'on va vers une aile de 15 à 16 dm², de profondeur constante 110 mm, avec profil assez creux et mince et turbulatior en dents de scies style Cinczel, rigidifiée intérieurement, mais pas construite de façon « géodésique » pour éviter la trainée au maximum : Le fuselage est assez long (1150 mm) avec un bras de levier de 650 à 700 mm, le stabilisateur ayant 3 à 4 dm², un profil creux également, dont le bord d'attaque est arrondi sans inconvenients. La monodérive est supérieure, placée assez peu en avant du

stabilo et a une surface de 0.8 à 0.9 dm². Hélice à pas variable style Hofssass, annulaire de diamètre important (550 à 600 mm) et près de 40 secondes de déroulement.

Pour le réglage, la montée à droite, piané à gauche est de rigueur. Parmi les modèles de ce genre, citons évidemment Hofssass, qui a eu peu de chance à ce championnat (47[°] avec 788 secondes) et chez nous Berteaux avec le même modèle pratiquement (52 avec 786 secondes).

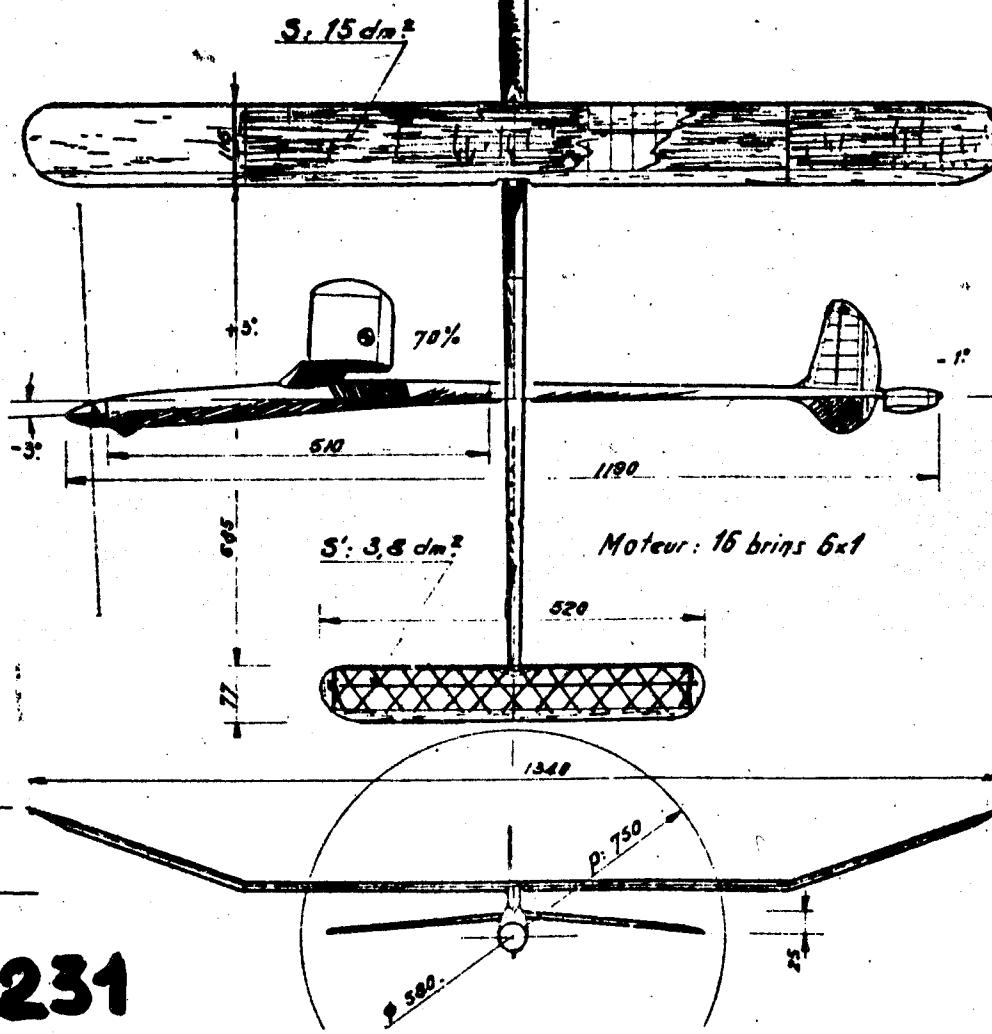
Comme le dit Bourgeois, les 40 grammes de gomme ont égalé largement les 50 grammes ! Pourquoi la F.A.I. procède-t-elle toujours par des demi-mesures ?

Il fallait descendre à 20 grammes, ou alors porter la limite de chronométrage à 5 minutes ! Heureusement, chez nous, on n'est pas encore parvenu à de tels sommets, et surtout le temps instable limite les dégâts.

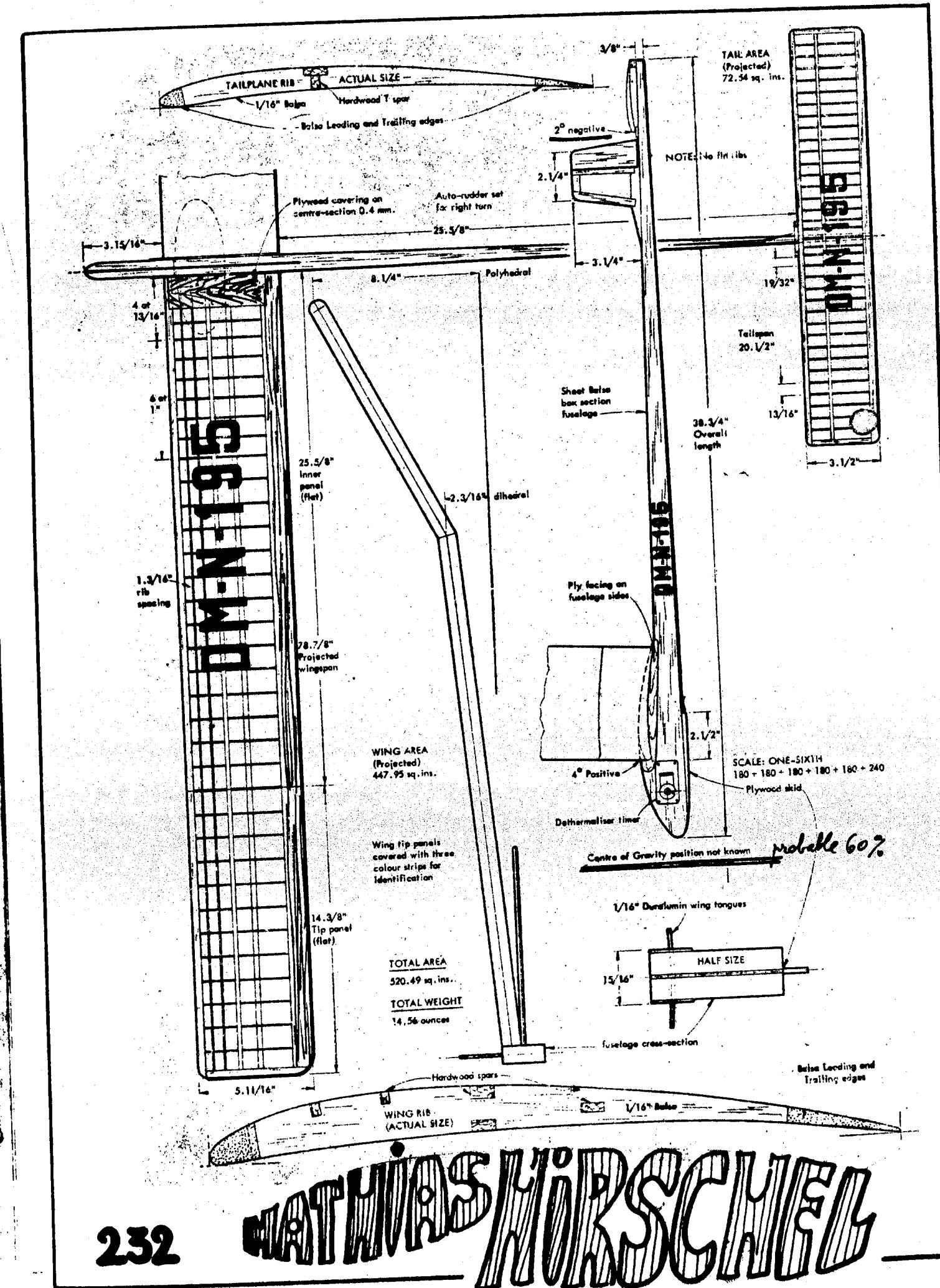
J.-P. TEMPLIER.

“PONANT III” de YVES GERMAIN

A.C. ALSACE.



231



232

MATTHIAS WIRSCHEL

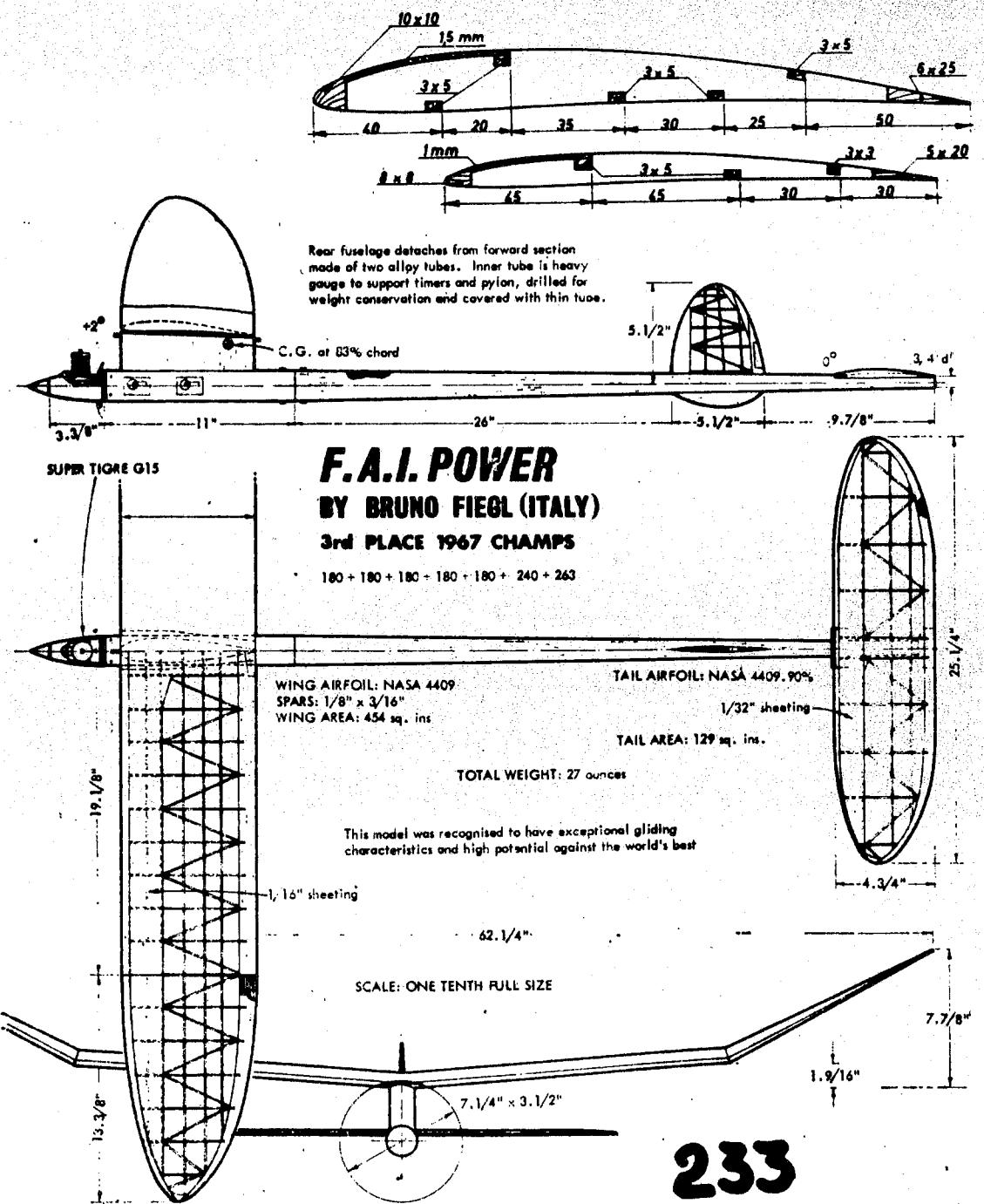
REFLEXIONS A PROPOS
D'UN CHAMPIONNAT DU MONDE
par Claude ZIMMER

Le vent soufflant trop fort le jour prévu pour l'entraînement, ce fut une interminable discussion technique, entre obsédés d'aéromodélisme, qui se pratiqua dans le grand hangar de Sazena. Le niveau des solutions retenues, tant au point de vue conception qu'exécution, était très élevé chez la majorité des concurrents, mais surtout dans les catégories Wakefield et Moto 300, où la modification du règlement diminuant la source d'énergie, obligea les modélistes à rechercher un meilleur rendement pour retrouver le ni-

veau de performance des années précédentes.

Sur le plan international, la recherche se fait maintenant d'une manière systématique et scientifique, je dirai même d'une manière presque professionnelle. Si, en France, nous voulons rester compétitifs, il faudra que la recherche du modéliste soit guidée et orientée par des articles de vulgarisation et d'information technique publiés de préférence par un aérodynamicien compétent. Est-ce une utopie ?

L'application des nouvelles formules avec un an de retard a été une mesure catastrophique, car le retard accumulé ne se rattrape pas la veille d'un chamb-



233

pionnat du monde. Les responsables de ces votes devraient assister à des concours internationaux pour se rendre compte à quel point les places sont chères.

Il est toujours hasardeux de tirer des conclusions d'un seul concours, mais essayons quand même d'en tirer une leçon. En planeur, les Français s'étaient placés à égalité au départ avec leurs concurrents et ils ont participé à la course pour le titre individuel et par équipe. Dans les deux autres catégories, la plupart des concurrents français se sont trouvés devant le dilemme suivant : modèle ancien, sûr, mais performances inférieures au modèle aux performances supérieures mais insuffisamment éprouvé. La méthode sûre a conduit ses adeptes à des places honorables, sans espoir de pouvoir gagner. Pour avoir une chance raisonnable de terminer dans les 3 premiers, il faut précéder et non pas suivre la meute.

C'est là que se pose le problème des moyens techniques. En planeur, l'outillage est réduit au minimum, les instruments de mesure, facteurs indispensables au progrès, se réduisent à un décamètre et à un chronomètre et, enfin, les dépenses pécuniaires sont accessibles à toutes les bourses. Même l'âge adapté à une méthode de treuillage particulière n'est pas un handicap. Dans cette catégorie, tout le monde part donc avec des chances égales au départ et l'argument que le moindre ennui ou le moindre incident est fatal, ne peut être retenu pour un championnat du monde, car ce risque est le même dans toutes les autres catégories. Voir Petiot, 17^e avec 899 6/10^e en Wake. La recherche des spécialistes semble de plus en plus s'orienter vers des appareils adaptés à la recherche des ascensions et la méthode française de treuillage, après la victoire retentissante de Berthe à Tell am See et le très bon comportement de l'équipe de planeurs à Sazena, suscite beaucoup d'intérêt auprès des étrangers. Les spécialistes français sont passés bien près du titre, tant individuel que collectif. Un peu plus de chance pour Berninan et Oillard, un peu plus de décontraction pour Bourgeois leur auraient permis de renverser la vapeur.

En Wakefield, le progrès fait entrer le modélisme dans une voie qui me paraît dangereuse. La réalisation correcte d'un nez d'hélice avec variation de pas, une incidence variable de l'empennage en fonction du couple du caoutchouc et même l'incidence variable de l'empennage commandé par minuterie nécessite une formation professionnelle, des instruments de mesure et un outillage qui ne sont plus à la portée de tout le monde. Le recrutement se trouvera forcément de plus en plus limité au fur et à mesure des progrès. En revanche, les dépenses d'argent sont encore relativement faibles dans cette catégorie. Pour le moment, les appareils simples, c'est une consolation pour certains, tiennent la dragée haute aux modèles super-perfectionnés, Sazena l'a montré ; mais l'aboutissement logique de cette évolution sera une sélection restreinte de gens hautement qualifiés mais bien peu nombreux.

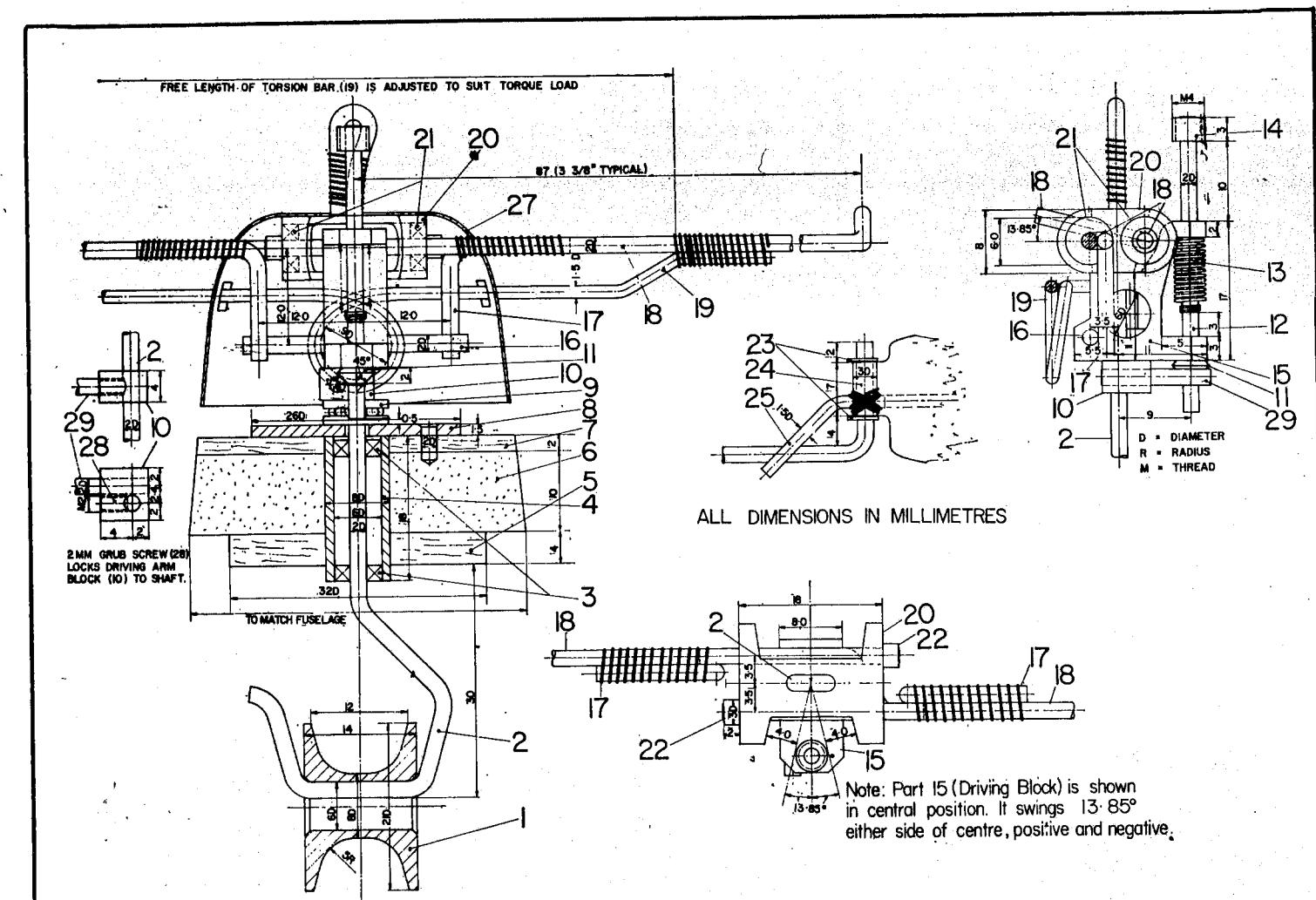
En moto, ce phénomène est encore plus net. Avec un matériel strictement commercial, bien mis au point, on a la possibilité de participer au fly-off, mais on n'a pratiquement aucune chance de gagner. En fait, on peut distinguer deux catégories de compétiteurs :

— ceux qui cherchent le progrès dans l'amélioration des moteurs;

— ceux qui cherchent à compenser le handicap d'un moteur commercial par la perfection de la cellule et de ses réglages. Le rêve de tout motomodéliste est de réunir au moment opportun « le » moteur et « la » cellule. Cela n'est pas facile, car l'usure et la casse contrarient bien des plans.

La complexité mécanique des moteurs est très grande, mais la régularité de fonctionnement de tous ces systèmes et la sûreté des réglages de la majorité des concurrents est impressionnante. La défaillance de quelques ténors, tel Hagel, provient de l'adaptation tardive d'un moteur surpuissant à une cellule déjà existante. Tirer à la fois le maximum du moteur et de la cellule ne semble plus possible à un modéliste isolé.

LE PAS VARIABLE DE R. HORSÄSS.- 234



L'investissement en argent est important dans cette catégorie. La désignation des sélectionnés à un mois de l'épreuve n'est donc pas logique. Le concurrent sélectionné fera plus facilement des dépenses importantes et, d'autre part, il lui sera plus facile d'obtenir une aide extérieure en tant que participant plutôt qu'en boudant l'air géné : « J'ai des chances de participer, etc... ». Encore faudrait-il savoir si on veut « participer » ou si on veut gagner.

L'analyse poussée de ses possibilités doit donc être le premier pas du candidat à une future sélection. Le choix de la catégorie la plus adaptée conditionne en grande partie la réussite ou l'échec dans les grands concours. ZIMMER.

R	T	Angle
87	14	53.5°
100.5	30.5	50.1°
134	35	41.1°
167.5	44	35.2°
201	46	30.7°
233	40	27.5°
265	37	24.85°
291	31	23.05°
315	24	21.65°
335	15	20.7°

1. Plastic bobbin
2. Propeller shaft
3. Ball bearings
4. Shaft bearing housing
5. Plug
6. Nose block
7. Facing (Ply)
8. Stop plate
9. Bearing washer
10. Driving arm block
11. Auto stop retainer
12. Auto stop
13. Spring
14. Auto stop cap
15. Driving block
16. Torque arms
17. Blade arm extensions
18. Blade arms
19. Torsion bar
20. Mounting block
21. Ball bearing
22. Blade arm retainer
23. Securing washers
24. Prop fold bearing
25. Prop stop
26. Propeller
27. Spinner
28. 2 mm. Grub screw
29. Driving arm

VOL LIBRE C'EST VOTRE BULLETIN DE LIASON :

- PLUS VOUS PARTICIPEZ, PLUS VOL LIBRE SERA VIVANT ATTRAYANT, INTÉRESSANT...

J.-C. NEGLAIS

Faisant suite au reportage sur les Championnats du Monde de vol libre, en voici maintenant le « debriefing »...

Ce qui frappe le Français, c'est l'organisation de certaines équipes ; cela commence par un véritable uniforme, souvent tape-à-l'œil, voire Cuba ou U.S.A., on se croirait à Hollywood ; ou très utile comme celui des Suédois, visible de très loin. La récupération des modèles était très étudiée dans chaque équipe ; des motocyclistes et trois hélicos aidant de leur mieux ; chez nous, cela fonctionnait comme sur des roulettes, de ce côté-là, nous étions parmi les plus efficaces. Seul le brouillage de nos T.W. par des émetteurs plus puissants nous gêna un peu ; par exemple avec GERMAIN au premier poste de récupération des planeurs, nous n'avons absolument pas entendu parler du 4^e vol de BERNINSON. Je ne pense pas qu'on y puisse grand chose. Quant au super-manager autour duquel toute l'équipe se cristallise, il m'a semblé aussi rare qu'utile en pareille occasion.

Celui des U.S.A. se borna à donner son avis (un œil sur le thermistor enregistreur, l'autre sur le cunimbi) ; celui des Allemands, plus écouté, n'était pas infaillible, mais n'avait pas les mêmes soucis que les concurrents, ce qui le rendait plus apte à « sentir la pompe » à leur place. Le pôvre ! chez nous il entendait s'il se trompait ; GANIER prudemment s'en garde bien, certains critiquent mais personne ne se propose. Du reste, il m'a semblé que c'est plutôt une habitude des grandes rencontres qu'un « grand sachem » qui manque à nos représentants ; c'est prouvé par nos résultats, ZIMMER et GUILLOTEAU n'ont pas loupé un vol et PETIOT a « failli » seulement de quelques dixièmes, ils n'en étaient pas à leur première apparition. Vous me direz qu'en planeur ma théorie est infirmée ; mais la possibilité de garder le piège quelque temps au bout du fil modifie un peu les données ; dans le feu de l'action, l'instinct modéliste reprend le dessus, en Wak ou moto c'est trop tard, le modèle est parti ; en planeur, il est encore contrôlable.

LES PLANEURS

Pour la plupart, ils ressemblent fort à ce que nous voyons chez nous ; il ne semble pas y avoir d'avantage flagrant à un style de nordic. On remarque surtout au statique la veille quelques machines très poussées ; très grands allongements, bras de leviers de 1,10 m., bras de leviers ayant inexistant, etc... Vu les conditions atmosphériques, ces engins resteront bien sagement dans leur cerceuil ; les concurrents utilisant plutôt des modèles éprouvés et bien en main.

Pour permettre la recherche du thermique obligatoire, tous les modèles disposent d'une minuterie mise en route au moment du largage. Les nôtres tournent grâce à leur crochet déporté, tous les autres se déplacent au-devant de la pompe, le *Wak* sui-

vant fidèlement grâce à un crochet placé très avant. Chaque système a ses avantages et ses inconvénients, le nôtre est handicapé par la présence de plus de dix modèles sur 100 mètres de front, d'où d'inévitables croisements de câbles. La préparation des concurrents doit donc tenir compte des conditions particulières au Championnat du Monde : aire de départ de petite dimension, terrain inconnu, mais de nombreux modèles pour délimiter la pompe, une heure pour partir à trois successivement, etc...

A ce niveau, le modéliste prend plus d'importance que le modèle (les réglages étant le fait du modéliste et non du modèle). Ne jetez pas votre taxi au feu pour vous lancer dans celui de Machin qui a réussi un exploit ; le nôtre utilisé aussi bien aurait peut-être fait mieux. C'est dans les réglages et dans les détails qu'il y a tant à gagner.

Puisqu'on parle de réglage, j'avoue n'avoir pas vu un planeur faire plus de deux « pertes » après un largage en chandelle qui est préférable dans la pompe à un impeccable, à côté). En général, le centrage n'est pas au-delà de 60 % et de discrètes différences d'incidences entre les plumes lancent le modèle en virage lorsqu'il est en supéritude (après une perte ou dans le thermique). Les inerties sont surveillées de près ; nez minuscule, ailes et stabilo très légers. On essaie aussi de supprimer les déformations, coffrages, géodésiques. On voit tous les genres de profils possibles à l'aile ; la plupart du temps, on les munit de turbulateurs. L'art de rendre turbulent l'écoulement sur un profil laminaire... de quoi rendre fou un spécialiste du planeur grandeur ! Ces turbulateurs se perfectionnent ; fils uniques ou multiples, derrière le B.A. sur l'extrados ou montés sur becs devant le B.A. ; certains découpent le devant de leur coffrage d'extrados en dents de scie et vont même jusqu'à croisillonner toute l'aile extra et intrados avec des fils de verre, histoire de réveiller la couche limite qui aurait tendance à s'endormir sur les machines trop fines...

Les structures des surfaces sont au choix en balsa plein, multi-longetons, coffrées ou géodésiques ; les bras de leviers en fibre de verre se portent le mieux après un « atterrissage » honteux. Les stabilos sont le plus petits possible, pour ne pas manger trop des 34 dm², souvent assez creux. Les dérives très petites dessus ou dessous. Quelques cabanes ou contre-dérives aussi sans avantage flagrant (ce qui ne veut pas dire qu'il n'existe pas).

Vous voyez bien que votre planeur est dans le coup ! Revoyez ça pour dans deux ans, c'est plus en l'air que sur la planche à dessin ou le chantier de montage que l'on devient le meilleur.

LES MOTOMODELES

Là, tout est bouleversé, il est plus facile d'apprécier une montée que

d'évaluer une vitesse de chute ; quelques-uns se détachent nettement. Mais là, c'est Claude ZIMMER qui parle, interviewé à son retour par Jean WANTZENRIETHER qui m'a transmis ses notes

Claude ZIMMER. — Quand on arrive à un championnat, on est forcément un peu contracté. Les motos volaient le deuxième jour. La veille, c'était la journée des planeurs. Tu voyais une flambée de 15 planeurs partir d'un seul coup au moment de la pompe. Il y en a deux qui y restent, et tous les autres sont à côté... On commençait déjà à déchanter pour ce qui est de l'ascendance. Pourtant, en moto cela s'est relativement mieux passé, mais toujours avec la même tactique : 15 ou 20 taxis qui partent ensemble... Au fond, c'était simple : il y avait trois départs chaque heure. On attendait, un homme de chaque équipe se préparait et quand c'était bon tous lanzaient. Quelques-uns restaient dans la pompe, les autres retombaient.

Mais en moto, tu vois, les chronomètres... A GUILLOTEAU ils ont d'ailleurs une fois noté un temps moteur trop long. Il a diminué son temps moteur et s'est retrouvé au second essai avec 8 secondes moteur. C'était assez hasardeux pour les chronos. Si un moteur ne s'arrête pas pile, comment peuvent-ils le savoir ? (car ils sont environnés de modèles tournant à mort).

Jean WANTZENRIETHER. — Et questions moteurs, quoi de neuf ?

C. Z. — Un peu de tout. FRENCH, classé 2^e, tournait à 18.000 tours-minute avec une hélice de calcul. Sans tuyère, son moteur de



SULKALA - FINLANDE - 1^{er} en WAK -

voit faire dans les 21.000 tours au sol. En l'air, il aurait accéléré de 10 %, soit 23.000 tours. Avec tuyère au sol, ils font les 23.000 tours, mais en l'air il n'accélère pratiquement plus, en raison de la résonance. Ce qu'il gagne, c'est le temps pour le moulin d'atteindre les 23.000. Avec un tube, au départ c'est tout de suite la pleine gomme.

En Allemagne, comme d'ailleurs en Italie, les modélistes travaillent souvent ensemble. C'est plus facile pour eux, car ils se rencontrent plus souvent en concours.

Je m'étais procuré un moteur Bugl diesel pour préparer les championnats. Mais j'ai eu pas mal d'ennuis, surtout pour l'arrêt moteur. Comment faire, si on ne veut pas rincer le moteur ? L'hélice a trop d'inertie, cela ne coupe jamais net. Il faudra que les fabricants se débrouillent pour rendre les diesels assez solides, afin qu'on puisse les noyer. Le moulin valait au moins 10 % de mieux en puissance, mais cela ne sert strictement à rien si l'on doit perdre 10 % de temps moteur. Au contraire, car le modèle devient plus vicieux avec le supplément de puissance. Il y avait tout de même quelques Bugl à Sazena, SAVINI par exemple (mais en glow).

J. W. — Et les cellules des modèles ?

C. Z. — Comme toujours, SEE-LIG grimpait à plus de 150 mètres, 180 peut-être. Mais il faut se méfier : il ne pouvait monter que presqu'à la verticale, en virage très léger. Si cela vire un tout petit peu trop, c'est la mort. SEE-LIG avait terminé la construction de son mo-

dèle juste 8 jours avant le championnat. Depuis quelque temps, il avait pris une habitude : manger, débarrasser la table (il construit dans sa cuisine) et construire.

Voici pour ma part quelques modélistes qui m'ont semblé à craindre sur ce terrain : SEELIG, bien sûr, HAGEL (Suède), FRYGIES (Hongrie), FRENCH (Angleterre), CHERNY et GAELBREATH (U.S.A.) faisaient figure de terreur. J'ai observé deux vols des Américains ; ils utilisaient des modèles très simples, CHERNY était réglé D.D. fixe avec sans dérive, 4-5° de gauche et au moins 10° de piqueur au moulin ; il partait tout droit puis faisait une boucle un peu serrée, sinon il serait monté plus haut que SEELIG, le plané est excellent malgré les formes ramassées et le profil plat. Le colossal GAELBREATH montait un poil moins haut. FRYGIES montait très haut avec son moteur muni d'un tromblon sur l'échappement, mais m'a semblé chuter vite ; à propos du tromblon, le bruit est au moins triplé, on croirait entendre un gros pulso, mais que devient réellement le régime ? HAGEL montait très, très haut et avait un excellent plané ; hélas ! à 3 vols officiels, il ne stabilisa une série de pertes que vers 20 m. d'altitude, allongeant encore terriblement.

Tous les modèles sont classiques, pas encore de géométrie variable ou autres ailes dépliantes. Mais ici travail prolongé sur une cellule classique veut dire sécurité et régularité; on n'en demande pas plus à son moteur.

LES WAKEFIELD

CHEURLOT a écrit une fois qu'à la diversité des techniques, même le

la catégorie reine ; c'est encore variable. Les waks déroulent de 25 à 55", sont tout trapus comme des motos ou allongés comme des nordiques : ici, la recherche ne s'est pas encore stabilisée, pour arriver au même but on utilise parfois des solutions diamétralement opposées. Je pense en particulier aux — V longitudinaux diminués ou augmentés à la montée !?

Dès les essais, quelques-uns comme en moto surprennent par des montées qu'après avoir bien pesé mes mots je dis n'avoir jamais vu chez nous, même en 50 gr. Le modèle que j'ai vu monter le plus haut est celui du Suisse SIEBENMANN ; aile de grand allongement à structure géodésique, petits dièdres en bout ; grand bras de levier (750-800 mm.), dérive supérieure très avancée. Le tube porte-écheveau est en aluminium anodisé en bleu comme le nez tourné. L'hélice est annulaire de très grand diamètre, large en bas et très étroite en haut ; vraisemblablement inspiré d'HOFSSASS, mais n'est pas à pas variable (?...). Le réglage varie en vol selon une séquence bien définie animée par une minuterie cumulant toutes les fonctions : 3 variations d'incidence en stabilo durant la montée, volet de dérive braqué à droite à la 35° seconde et déthermaliseur. Pour avoir toujours le même déroulement, les écheveaux sont rodés au dynamomètre et, bien sûr, toujours remontés de la même façon... .

Je crois que BERTEAUX a beaucoup surpris aux essais, il a même involontairement sapé le moral de ses équipiers... Je le^{re} placerai second en montée, modèle de lignes générales assez semblables à SIEBEN-

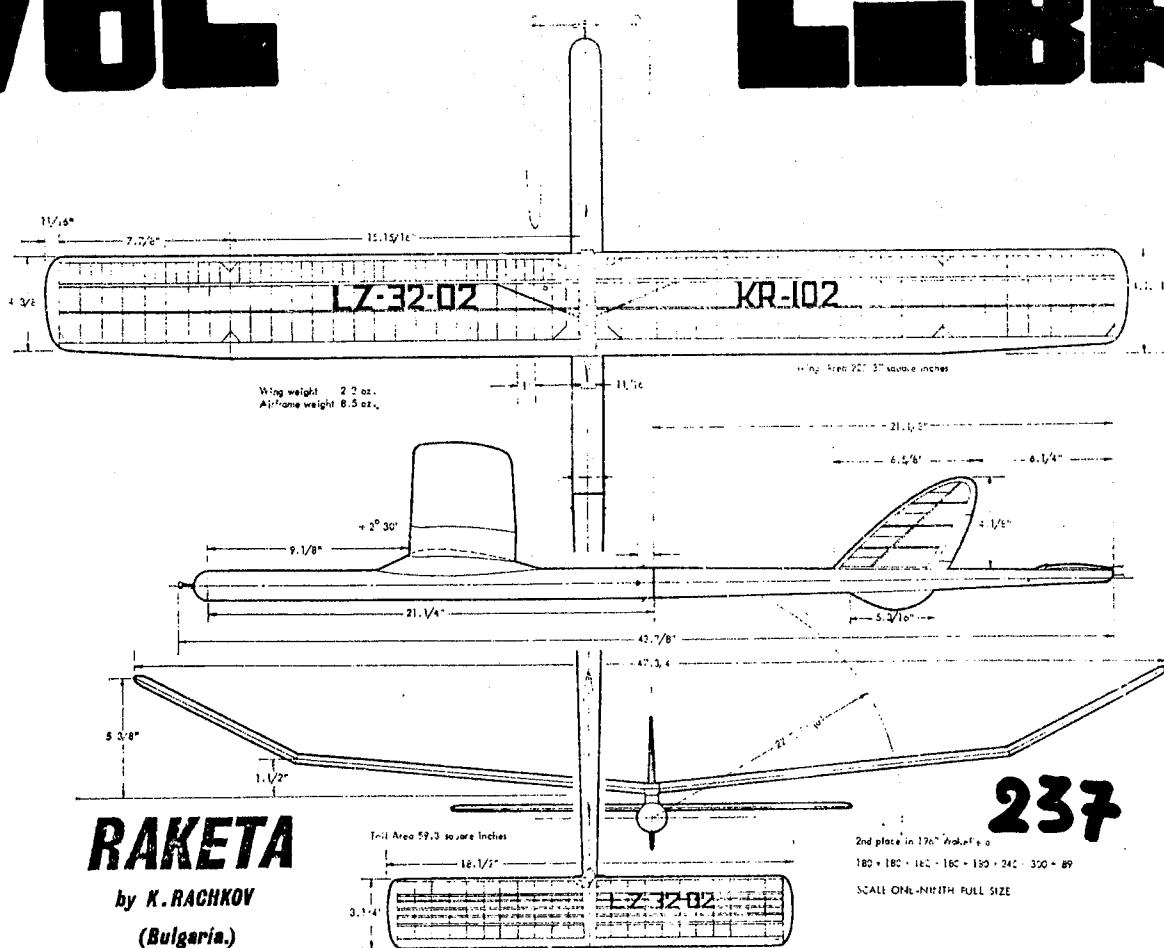
MANN (également inspiré d'HOF-SASS) mais hélice à pas variable remplaçant les réglages cellules évolutifs. La montée dure 45" et est très régulière grâce au pas variant de 135 à 30 cm. sur l'hélice de 67 cm. de diamètre. Le modèle tourne à plus de 4' à la tombée de la nuit, mais n'était pas suffisamment « rodé » dans la journée.

Je placerai ensuite KOSTER le soir, mais je le crois le plus valable dans la journée. Nez court (l'hélice replie partiellement sous l'aile), fuselage moulé de 5 cm. de hauteur au niveau de l'aile posée sur une cabane de 2,5 cm., bras de levier de 80 cm. portant la dérive supérieure placée juste devant un tout petit stabilo (dans les 2,8-3 dm²). Les surfaces comme celle du modèle vainqueur en Finlande sont elliptiques en structure, le profil semble être le même. L'hélice, de diamètre 560, a un très grand pas (800 ?) et doit être mue par 16 brins pour assurer une montée style fusée de 30" suivie d'un excellent plané.

Et puis il y a MATVEEV (U.R.S.S.) avec un modèle ressemblant à celui d'il y a deux ans mais fuselage tube-alu et réglage D.G. ; HOFSASS avec des modèles encore plus fins que ceux qu'il a inspiré, pas variable, bien sûr, et coiffage total, réglage D.G. ; XENAKIS (U.S.A.) avec aile posée sur le fuselage (eh non, pas basse) et incidence variable en stabilo ; et un jeune Finlandais que personne ne semble avoir remarqué, car son modèle est très, simple, il va gagner la coupe Wakesfield...

VOL

LIBRE



CHAMPIONNATS DU MONDE

Four nous, modélistes de l'Est de la France, le Championnat du monde de vol libre débutait le lundi matin lorsque le long ruban de l'autoroute se déroulait sous nos voitures. Le temps, affreux les jours précédents, semblait vouloir tourner au beau sur l'Allemagne.

Heureusement, les abords sont très dégagés... Courir après un modèle nous fait traverser : un labour, un champ de betteraves, puis un de pommes de terre ; ensuite, c'est du blé fraîchement coupé. Ça coupe les pattes. Heureusement, pas d'arbres avant plusieurs kilomètres.

les motos toutes coiffées de Hans SEELIG (Allemagne Fédérale), la formidable décoration bleu, blanc rouge de celui de WAGNER (USA), les immenses bras de levier des nordiques italiens, la ligne du wak de GERMAIN (France) et le fuselage alu en bleu de celui de SIE-BEMANN (Suisse). De box en box, on va de surprise en surprise et toute la journée, avec Emile GOUVERNE, nous revenons au hangar admirer ce qui sort des cercueils.

Après quelques vols d'essai, le matin, où nous ne voyons d'ailleurs pas grand chose, le vent gonfle jusqu'à devenir rigoureusement involable ; passage d'un front pluvieux dans la matinée, puis traîne avec fracto-cumulus ; vent environ 20 m.s., nous dit la météo.

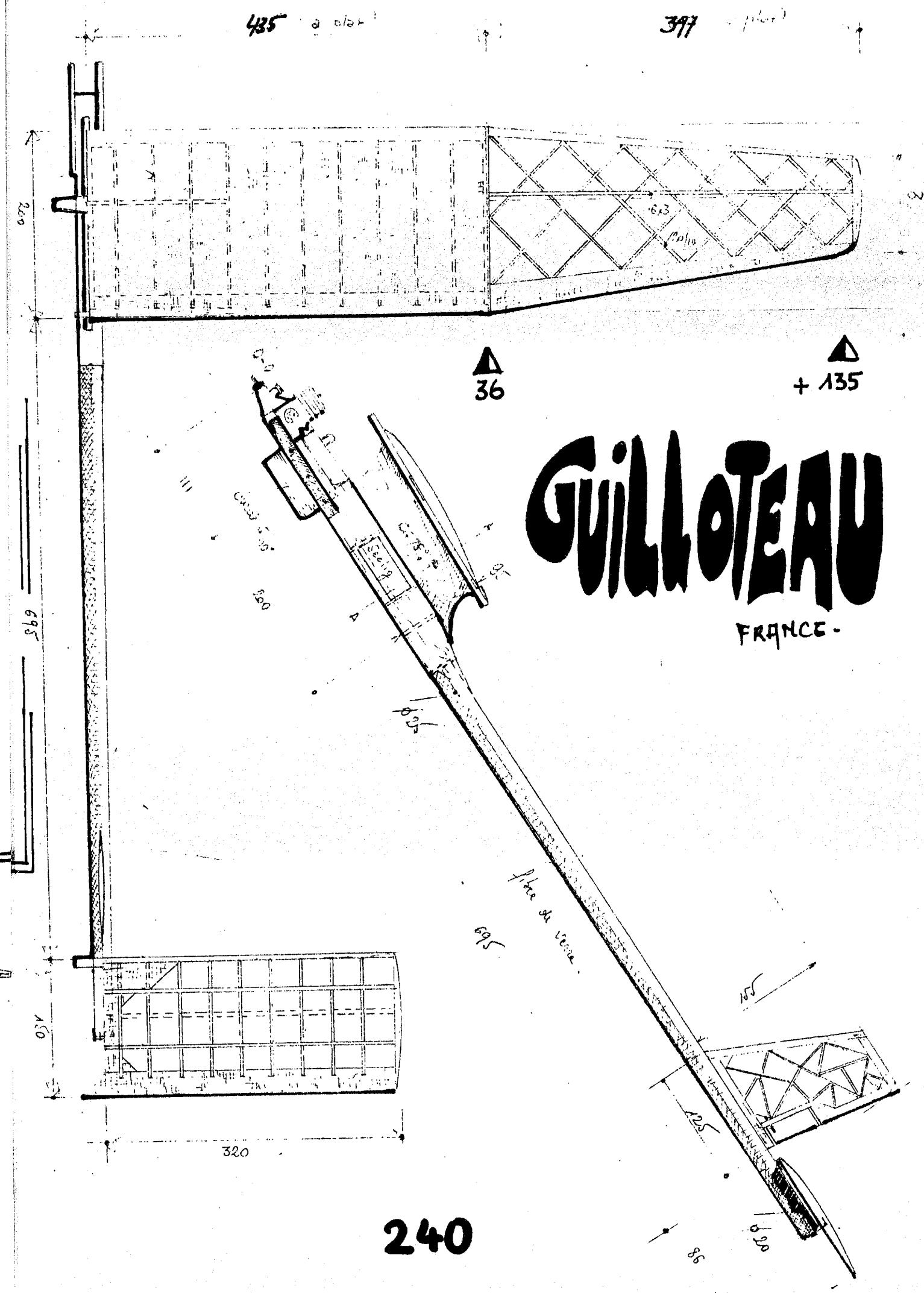
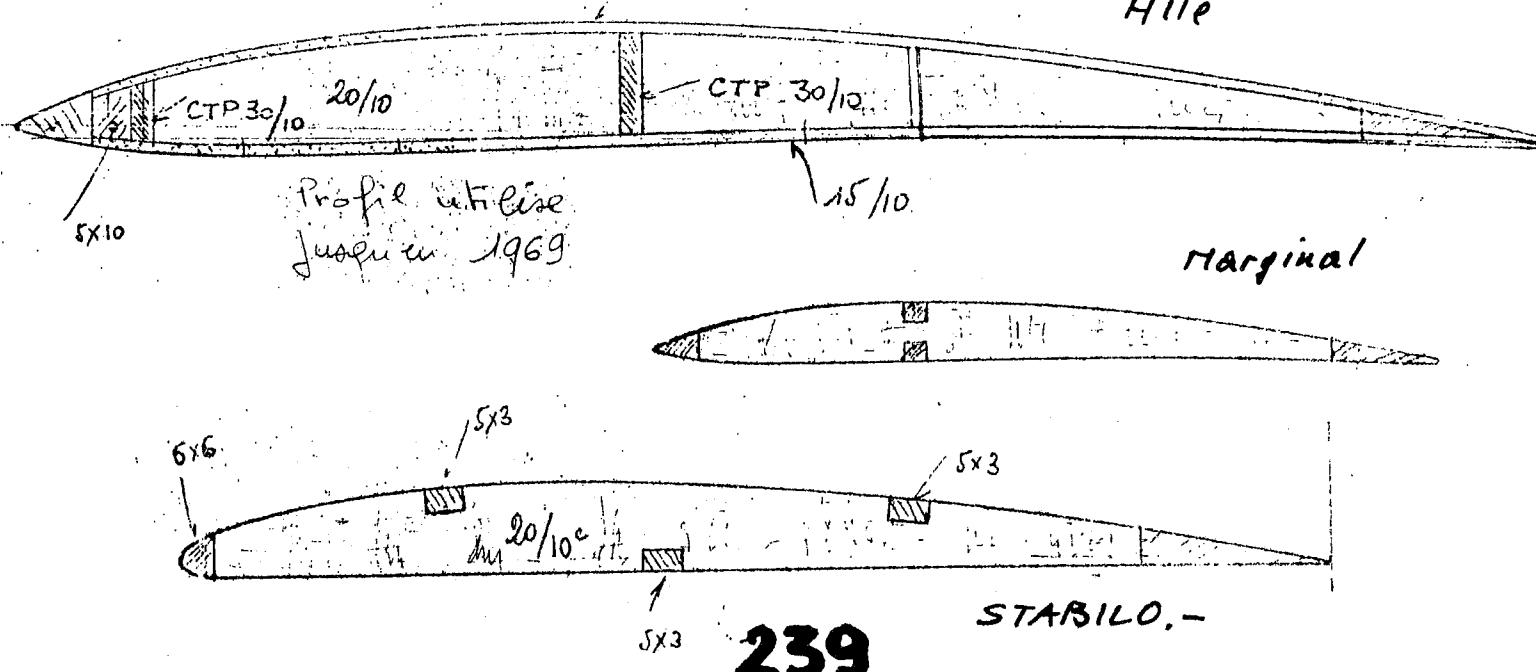
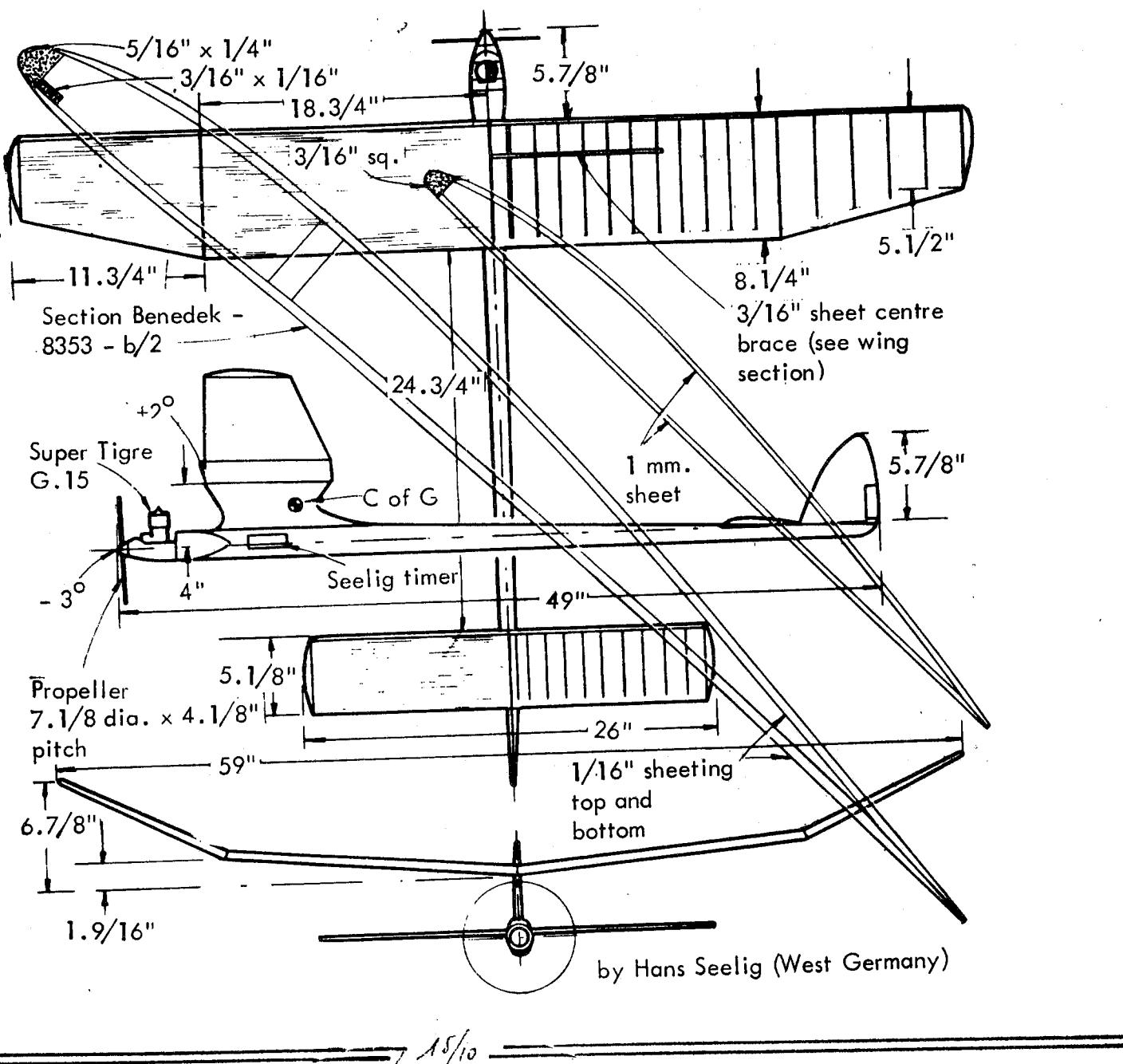
La journée est consacrée au contrôle des modèles, qui s'effectue dans un grand hangar déserté par ses occupants habituels. Là, de petites barricades dessinent un parc pour chaque nation et les concurrents nous offrent une magnifique exposition statique. Les appareils photo mitraillent sans relâche. 99 %

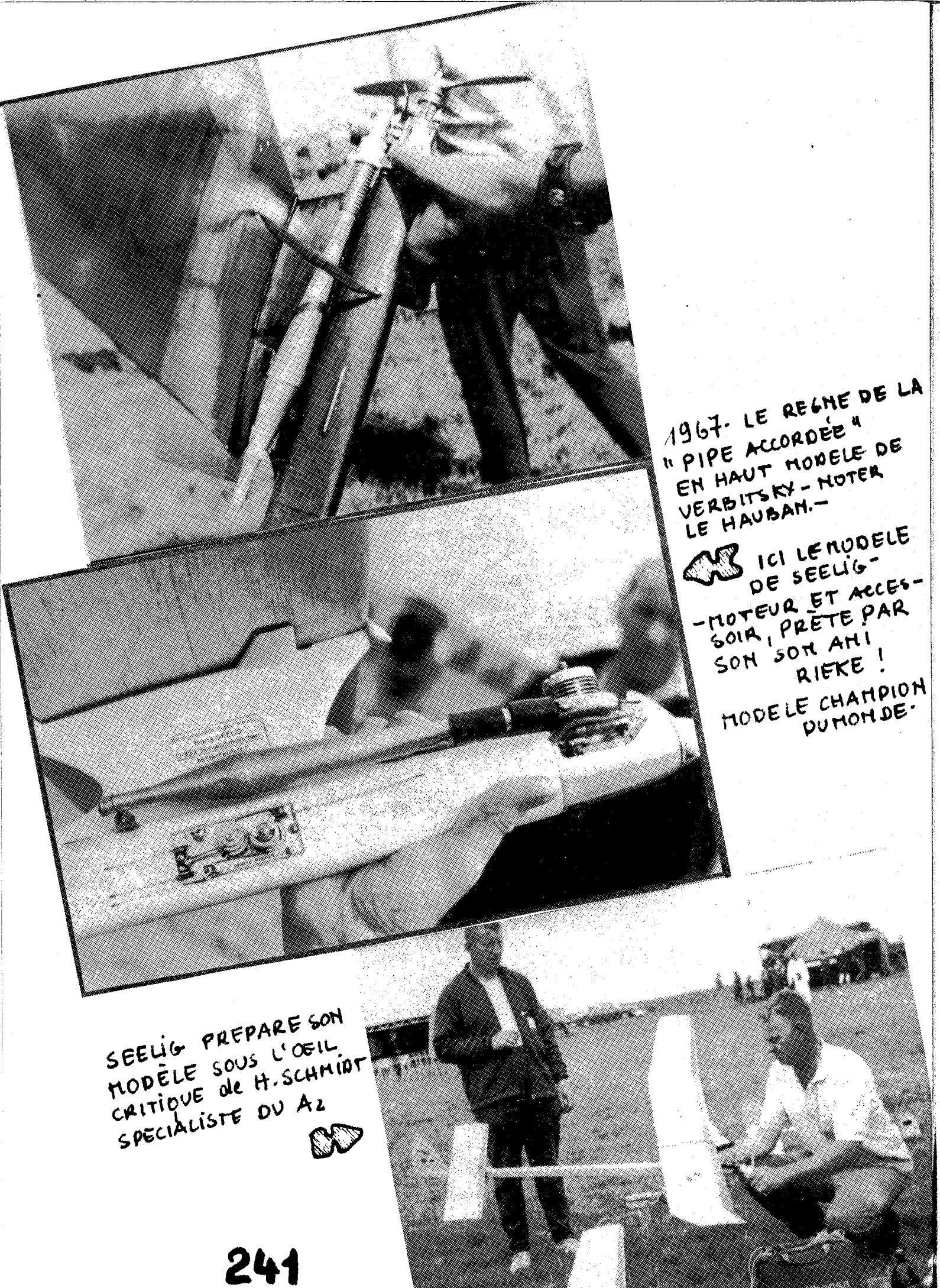
Le mardi matin, nous tâtonnons le terrain, qui se résume en une piste de 2.500 m. \times 200 m. en herbe, hélas perpendiculaire au vent dominant (du moins pour le concours).

Hans SEELIG - R.F.A - 1er en moto - 300 -



238





241

SEEIG PREPARE SON
MODELE SOUS L'OEIL
CRITIQUE de H. SCHMIDT
SPECIALISTE DU AZ

1967. LE REGNE DE LA
"PIPE ACCORDÉE"
EN HAUT MODELE DE
VERBITSKY - NOTER
LE HAUBAH.-
ICI LE MODELE
DE SEEIG-
MOTEUR ET ACCES-
SOIR, PRÉTÉ PAR
SON SOT AMI
RIEKE !
MODELE CHAMPION
DU MONDE"

Les trois hélicos affectés au repérage des modèles se préparent à intervenir.

LES PLANEURS

Mercredi 16-8-67

Aujourd'hui, c'est à BOURGEOIS, BERNISSON et HOLLARD de défendre les couleurs ; chacun a droit à un aide dans la surface de départ (150 x 50 m.). Le capitaine de l'équipe, Jean GANIER, prévient par radio les trois groupes de récupération échelonnés en profondeur de l'envol de chacun de nos modèles. La première équipe sert surtout à repérer le bon modèle au milieu d'une nuée de parfois 15 ou 20, le situe par radio aux suivantes qui le ramassent. Le modéliste ou son aide savent alors où aller le chercher et y vont tranquillement, sans se fatiguer. Ce système fonctionne impeccablement pendant trois jours, seulement gêné par le fait que tout le monde est sur la même fréquence et que le récepteur débite toutes les langues de la planète à la fois. Ce sont les wakefieldistes qui récupèrent les planeurs.

L'équipe de deux chronométreurs est affectée pour la journée à chaque nation et ils gardent les treuils dans une boîte spéciale ; par contre, les modèles sont pesés avant chaque vol et, bien sûr, il faut faire la queue les chronos garderont aussi le carburant et la gomme les jours suivants.

Chaque vol dure une heure et il y a un quart d'heure de battement entre chaque.

Attention, c'est parti ! » HOLLARD accroche et fait le maxi ; BOURGEOIS l'imiter aussitôt, mais, à 15 m. d'altitude. BERNISSON ne trouve rien, doit se contenter de 169" et casse un dièdre. Sitôt qu'un taxi accroche, il en monte 15 ; les fils se croisent, on largue à la verticale ; mais tous les modèles rebâtissent quasi instantanément... quatre ou cinq accrochent, les autres se font « lessiver », les bulles sont de très petite surface.

Au deuxième round, HOLLARD en fait la triste expérience : parti premier de la meute, il fait 94" ; c'est fichu pour lui. Ses deux équipiers font le maxi.

Les troisième et quatrième vols nous rapportent 6 maxis ; le moral est au beau fixe, car BOURGEOIS en a 4 et tout le monde commence à y croire.

Désillusion au cinquième vol, si HOLLARD et BERNISSON accrochent, BOURGEOIS tourne pendant 5 minutes avant de décrocher ; son taxi fait deux spirales et... déthermalise !? 45". Waterloo morne plaine... Maurice, anéanti, nous explique que son déclencheur automatique ayant eu des défaillances, il déclencheait sa minuterie au départ ; pris dans le feu de l'action, il n'y a plus pensé.

La première place par équipes nous échappe ; mais nous sommes 3^e, ce qui est tout de même très bon. BERNISSON nous console en prenant la 6^e place ; HOLLARD est 23^e et BOURGEOIS 31^e.

Quatre modélistes doivent se partager en fly off ; HIRSCHEL (DDR), parti le dernier, accroche et passe les 4 minutes. Il revient modèle en main... porté en triomphe par toute son équipe. Dire que si... enfin avec des « si » et des « peut-être » !

LES MOTOMODELES

Jeudi 17-8-67

La journée des Motos commence sans le moindre vent ; ce sont les planeuristes qui sont à la récupération des taxis de ZIMMER, GUILLOTEAU et BOUR. Le plafond soudé se disperse et le vent se lève, mais il ne sera jamais vraiment gênant : les cumulus se promènent plus haut que la veille.

ZIMMER et GUILLOTEAU débutent par un maxi, mais BOUR nous donne de sérieuses inquiétudes : sa carburation n'est que très approximative et l'altitude atteinte aussi insuffisante : le passage au plané se met de la partie et il faudrait un miracle qui n'arrive pas. C'est un 120" de mauvaise augure ; notre ami est écœuré. Par contre, ZIMMER, terriblement crispé depuis son arrivée, reprend un peu confiance, aidé 120" de mauvais augure ; notre ami HEINO KLINGENFUS, qui l'aide très efficacement.

Le deuxième vol nous rapporte deux maxis, mais BOUR n'a pas plus de réussite que la première fois.

Au troisième, il redresse la barre et chacun a son 180°.

Arrêt d'une heure pour déjeuner ; pendant cet entreacte, un ZLIN « super-akrobat » nous fait une démonstration de voltige époustouflante. La maniabilité du zinc et la dextérité du pilote sont extraordinaires. C'est encore mieux que MARROT...

A la reprise des hostilités, ZIMMER et GUILLOTEAU font le maxi, mais BOUR et son modèle n'ont toujours pas de chance ; encore un trou. Le modèle de GUILLOTEAU ne déthermalise pas et se perd ; il ne sera ramené que le soir, retrouvé à 25 km. ZIMMER, par contre, utilise pour la première fois son N° 1 dont le moteur avait refusé de tourner le matin ; là encore, KLINGENFUSS avait fait diligence ; « mettant à poil le moulin et le remontant, évitant ce tracas à notre concurrent. Utilité évidente d'un aide expérimenté qui évite au concurrent les soucis des « coulisses » de la compétition.

Au dernier vol, GUILLOTEAU fait le maxi avec son N° 2, BOUR n'y arrive pas et ZIMMER, qui garde le N° 1 pour le fly off, voit son N° 2 chuter comme un caillou jusqu'à 30 m. ; c'est fichu, il reste presque deux minutes à faire... non, il grignote les secondes une à une et, un œil sur l'aiguille du chrono, l'autre sur le modèle, nous suivons, le cœur serré, la fin du plané. Pifff ! maxi ; Claude va nous rendre cardiaques.

Ca nous fait deux gars au fly off ; ils sont réalistes et ne se font pas d'illusions, mais ils sont décidés à vendre cherement leur peau. GUILLOTEAU part le premier des deux et fait 183 : il regrette amèrement son premier modèle, dont le plané est très supérieur.

L'Anglais FRENCH part et accroche, ZIMMER démarre son SUPER-TIGRE mais il n'accroche pas la pointe, il faut l'arrêter et repartir. A la seconde sollicitation, le moteur se décide à hurler, mais on a tout de même l'impression qu'il « grésille » légèrement ; ça n'empêche pas la montée d'être magnifique, mais un poil trop tard et le ciel l'abandonne ; il ne fait « que » 210 secondes, ce qui le place 8^e. GUILLOTEAU est 9^e, le pauvre BOUR se retrouve 51^e.

Mais ce n'est pas fini, FRENCH (G.B.), SEELIG (Al. Fédérale), CHERNY (USA) et BRUNO (Italie) ont passé les 4 minutes.

Le second fly-off voit la victoire du sympathique SEELIG, qui confirme ainsi l'impression que nous avaient faite les magnifiques montées de ses vols d'essai.

Le soir, nos wakefieldistes affrentent une dernière fois leurs outils ; GERMAIN utilise son CYRANO, PETIOT son modèle également très connu et BERTEAUX vole avec un nouveau modèle inspiré de celui de Reiner HOFSSASS, dont il a emprunté intégralement le groupe motopropulseur (hélice annulaire de très grand diamètre, pas proportionnel au couple, moteur variant de 165 à 30 cm.). Si GERMAIN n'a pas sa belle montée habituelle, son plané est le meilleur que j'ai vu sur le terrain (je ne prétends pas avoir tout vu) ; PETIOT ne grimpe pas si haut non plus que je l'avais déjà vu faire, mais BERTEAUX « souffle » tout le monde en tournant légèrement à 4 minutes et plus ! Montée magnifique à 75 m. au moins (à mon avis, la 2^e sur le terrain par temps calme). Mais tout cela ne veut strictement rien dire dans la journée ; attendons demain.

LES WAKEFIELD

Vendredi 18-8-67

Le troisième jour, après des pluies nocturnes, pas un nuage et peu de vent. Ça ne semble pas être l'idéal pour voler. En fait, le premier vol trahit BERTEAUX et PETIOT ; le premier, après avoir attendu un quart d'heure moteur remonté le signal de son manager KLINGENFUSS, finit par lancer juste à côté de la bulle dans laquelle un modèle vient de se placer... 138" ; le second ne trouve rien et fait 179 4/10 selon un chrono, 7/10 selon l'autre... c'est trop bête ! GERMAIN fait le maxi et reprend confiance en lui.

Aux deuxième et troisième vols, nous avons tout loisir d'analyser la situation et, voyant des cumulus se former, GERMAIN accepte d'y croire un peu. Comme il est en tête, il choisit en priorité son moment de départ ; plusieurs modèles partent et accrochent, aussitôt les wak montent

242

de partout et, pour lui, il semble que ce soit en plein dedans ; mais dès le passage plané à gauche, le modèle sort du thermique et se retrouve en pleine « dégueulante » ; 130°, sale coup au moral... La même aventure arrive à PETIOT, son modèle spirale trop large et semble glisser comme une savonnette en dehors de la pompe ; heureusement, un virage à droite le ramène en plein dedans et il accroche : sauvé ! BERTEAUX se paye encore un trou, 103°.

Pour le cinquième vol, PETIOT part en premier et trouve une magnifique bulle, après avoir attendu 7 minutes échappé remonté ; ceux qui le connaissent en seront étonnés, mais ici il n'y a pas que les maxis qui comptent et il commence à devenir un vieux renard des championnats du monde ; c'est dans notre sport meilleur qu'un doping. BERTEAUX accroche aussi, mais GERMAIN ne fait que 116°.

Inutile de vous dire que certains dixièmes de seconde semblent bien amers à la colonie française ; PETIOT, tristement, assistera aux fly-off en spectateur ; il aurait bien mérité c'en être. 899°... 7/10 !

Ils sont 16 à ce fly-off et c'est maintenant que commence vraiment la coupe Wakefield. Mon favori est Thomas KOSTER, dont le sang-froid m'a étonné. Je l'ai vu au cinquième vol remonter, croyant la bulle imminente, puis au bout de 10 minutes, comme elle ne venait pas, laisser tranquillement dérouler et changer d'échappé.

Fusée verte, cinq minutes pour partir ; NIENSTAEDT et KOSTER lancent immédiatement, les autres suivent dans les 2 minutes. Je n'ai pas de chance dans mes pronostics, ça descend vite du côté des Danois et j'ai un moment l'impression que personne ne passera 4'. Dans la meute, je reconnaissais le zinc de MATVEEV (URSS) et il me semble qu'il tient depuis un moment ; est-ce pour lui cette année ? Non, il chute vite à la fin et se pose à 3' 50" ; pas de chance. Verdict des chronos : seuls le Finlandais Mikko SULKALA et le Bulgare K. RACHKOV sont du round suivant.

Fusée verte ; tous les Nordiques sont sur le terrain, prêts à entamer la ronde des déclencheurs de thermique : ce ne sera pas nécessaire ; les deux modèles montent ensemble dans la pompe, le finlandais nettement plus haut. Ils accrochent tous les deux ; un coup pour rien...

Troisième fly-off : SULKALA monte encore plus nettement plus haut que son adversaire (qui remontait à la main) et sa victoire est écrasante : 238" à 89". Une soirée que le jeune Finlandais n'oubliera pas de sitôt.

Le soleil se couche sur SAZENA ; il faut être impeccable pour le banquet et la remise des prix ; ce sera la dernière image que j'aurai enregistrée pour vous de ces championnats du monde.

Le mois prochain, j'essaierai de vous décrire les principaux modèles et les nouvelles techniques, en particulier dans la formule wakefield, pour vous aider à être de la grande fête dans deux ans... peut-être en



Le modèle de Mikko SULKALA est réglé D.D. fixe comme celui du second d'ailleurs et je remets sur le tapis, la traditionnelle controverse : D.G. ou D.D. ? Après avoir observé des modèles volant tous les soirs puis faisant 5 vols dans la même journée, je vous livre mon point de vue influencé aussi par mon expérience personnelle : le soir, par temps calme, sinon neutre, cela n'a pas d'importance et le D.G. permet de faire voler des machines qui seraient chatoiseuses, transformées telles quelles en D.D. ; mais dans la journée et surtout par ce type de temps créant des bulles très localisées, il est bien plus facile d'y placer un D.D. qu'un D.G. Je peux citer le 4^e vol de PETIOT, qui se serait terminé en catastrophe réglé D.G., et celui de GERMAIN qui s'est terminé dans le trou après une belle montée dans la bulle quittée sitôt la première spirale en plané. KOSTER s'est d'ailleurs fait « descendre » au premier fly-off pour la même raison. Quant à prétendre que c'est plus dangereux, il ne faut pas, bien sûr, que les ailes se « tortillent » et que le nez se « baguenaude ». Ne pas essayer non plus de prendre un D.G. d'inverser le volet de dérive et de changer l'angle moteur, on arrive très vite à l'impression que ce n'est pas valable (sauf coup de pot).

Le wak vainqueur a un fuselage tube en balsa avec poutre conique. Le bras de levier avant doit faire 27-28 cm., l'arrière n'excède pas 65 cm. pour une corde d'aile de 12 cm. Double dièdre, très peu au centre, en gros 10 % en bout, panneaux centraux et marginaux à peu près égaux. Les surfaces sont rectangulaires à angles largement arrondis. La plume est passée sur une cabane moyenne (5-6 cm. de l'axe), avec 3° d'incidence. Le réglage est D.D. par inclinaison du volet de la dérive supérieure assez grande placée un peu en avant du stabilo ; petite quille sous le stabilo.

Au dernier fly-off, montée à 70-75 m. en environ 40" ; plané excellent amenant le modèle au sol à 3' 58". Son adversaire s'étant fait descendre en 88" à quelques dizaines de mètres, je crois ce vol très légèrement soutenu. Je pense que le modèle vaut 3' 30", ce qui est magnifique. L'hélice, que je n'ai pas pu observer de près, paraît sur mes photos être une 580 x 650 à pas constant et se replie le long du fuselage. Moteur sans doute composé de 14 brins de 6,35.

Je terminerai en répétant que PETIOT et GERMAIN, qui craignaient ne pas être dans la course parce qu'ils ne montaient pas si haut que les meilleurs le soir, se sont prouvé le contraire dans la journée ; la poisse a été à PETIOT 5 ou 6/10 de seconde vitaux, aidée par l'inexpérience de l'ambiance, elle a placé deux fois GERMAIN et BERTEAUX dans le trou. Il faut avoir dans votre cercueil deux modèles : le simple et le classique que l'on connaît comme sa poche et qui fera des maxis le jour si l'on s'en sort bien et, le super-wak quasi-indoor qui triomphera du fly-off... dans deux ans, peut-être ?

ZIMMER, à la récupération ce jour-là, avait une excellente vue d'ensemble en première piste ; voici ses impressions, toujours recueillies par J. WANZENRIETHER :

C. Z. — En Wak, BERTEAUX avait un taxi trop neuf, pas assez rodé. Mais une cellule splendide, avec pas variable. Il faut voir à quelle hauteur il monte : 75 mètres. Un des meilleurs, certainement. Mais il n'arrachait pas suffisamment au départ, pour le temps qu'il faisait. Je l'ai vu nettement de loin, j'étais à la récupération. Tu voyais le taxi de BERTEAUX partir lentement, régulièrement, tandis que les autres : tchac ! (geste expressif des deux mains...) Le Suisse SIEBENMANN, avec son incidence variable à trois paliers, réglée par minuterie, partait en fusée à la verticale, pour atteindre les 80 mètres. (Classé 32°, avec le premier vol à 106 secondes.)

Un taxi lent, en Wak, c'était à mon avis une erreur pour le concours proprement dit. Si tu as une bulle un peu homogène, elle repousse le taxi lent. Il faut une certaine force de pénétration. Un taxi puissant, trapu, perce l'ascendance et se centre dedans. Ce n'est peut-être pas valable par tous les temps, mais là-bas, on avait l'impression que c'était ainsi. VALERY me téléphonait ce matin pour avoir les résultats ; il disait aussi : un wak, il faut que ça monte ! HOFFSAESS s'est fait avoir pour une raison identique, à mon avis.

J. W. — Pourtant, HOFFSAESS nous avait dit qu'il emploierait une montée très rapide en trente secondes, afin de rejoindre en force les taxis qui seraient déjà dans la bulle.

C. Z. — Oui. Mais il s'est laissé prendre par l'ambiance qui régnait sur le terrain. Il se retrouve à Sazena huit jours avant le concours. Il voit des taxis fumants. On croit toujours que les autres sont meilleurs. Il a travaillé ses réglages. A la fin, son taxi valait quatre minutes et demie, et même plus. Mais cela par temps calme. Puis vient l'ouverture des championnats. Le jour réservé à l'entraînement, il y a un vent très fort. Impossible de voler.

Les deux jours suivants, concours des planeurs et des motos, interdiction de voler. Et le jour de la wakefield, pas beaucoup de vent, mais des ascensions fortes et localisées. Son taxi n'a plus assez de puissance. C'est toute une ambiance. Il n'est pas bon d'être trop longtemps sur le terrain.

BOURGEOIS aussi a été sans doute victime de la tension nerveuse. C'est très éprouvant, surtout au 5^e vol, quand on a déjà quatre maxis. Il faut voir le niveau des concurrents ! VALERY me disait encore : si on fait quelque chose de bon la première fois qu'on va au Championnat, c'est vraiment de la chance.

Tiens, en arrivant sur le terrain, j'entends des moulins aux essais. Je vais voir : un moteur de Nouvelle-Zélande, présenté en proxy, tourne à 20.000 tours. Je me dis : pas la peine de se casser la tête, les miens font 19.500, on n'est pas à 500 tours près. Seulement, quand le moulin s'arrête, il y a une de ces bat-

teuses... Ouh là là ! Certains d'ailleurs mettent des hélices plus petites pour brouiller les cartes. Ou encore ils ne font tourner que leurs moteurs les moins bons. Au précédent championnat, à Vienne, je m'étais laissé prendre à ce petit jeu. Sans repères, à l'oreille seule, on a vite fait de ramasser un tas de complexes. Cette fois-ci, j'ai amené mon compte-tours on peut vérifier ses chiffres habituels et se dire : « Avec ça, j'ai réalisé quatre minutes, donc j'ai toutes mes chances. »

J. W. — Et le travail d'équipe des Français ?

C. Z. — Excellent pour ce qui est de la récupération des modèles. On n'avait absolument pas à s'en occuper. Mais face à l'ascendance, pour choisir le bon moment de départ, on était bien seul. Les Allemands de l'Ouest avaient pris comme chef d'équipe SCHMIDT, un crack du planeur. Les Allemands de l'Est avaient également un chef d'équipe spécialiste du planeur. KLIN GENFUSS les connaissait tous deux et nous avait prévenus : En moto, c'est ainsi, il faut aller à la limite. Il faut voir à quelle vitesse ça monte. Pour SEELIG, on est près des 20 mètres-secondes. Si le taxi se met en descente, cela donne du 30 ou 40 mètres-secondes. Il ne reste plus grand chose. Le jour où cela marche, c'est splendide. Mais il ne faut pas faire d'erreur.

Comme en Wakefield, il faut faire de la recherche, il faut être en avance. Il ne suffit pas de suivre. Et il faut être suffisamment en avance pour que ce soit déjà rodé. HAGEL, le Suédois, classé 29°, s'est fait avoir ainsi : trois vols en perte de vitesse au plané. Il montait presque deux fois plus haut que moi (...) mais il ne planait plus. HAGEL est d'ailleurs familier de ce genre de mésaventure : montées terribles, moteurs extraordinaires, et dès qu'il s'agit de faire un concours sérieux, un championnat, il loupe ses vols.

BOUR (52°) a suivi un peu le même chemin. Son taxi ne supportait pas la puissance du moulin. Il y a eu des loopings à 2 mètres du sol. Il faut un temps d'adaptation pour connaître le moteur et pour que moteur et cellule soient bien réglés l'un pour l'autre. Nous avons perdu une année en France en n'adoptant pas de suite le carburant standard.

Au fond, il y a une espèce de mouvement cyclique. Cette année, on a sorti de nouveaux moteurs, des tuyères, mais c'était pratiquement des prototypes. Viendra maintenant une période de mise au point. Au prochain championnat, en 1969, tout le monde aura sans doute les mêmes moulins. Puis il y aura de nouveau un bond en avant.

Personnellement, j'ai prudemment utilisé mes vieux G.15. Le BUGL, je l'ai eu trop tard pour le mettre au point. Il y a eu ces ennuis d'arrêt. Puis j'ai pilé un modèle à cause de cela et le moulin ne tournait plus très rond ensuite. Cela m'a suffi.

Au fly-off, j'aurais peut-être pu atteindre les quatre minutes. La cellule était vraiment au point. Mais j'ai commis deux erreurs : seulement 9 secondes de moteur et une bougie

J. PETIOT. -

trop chaude, le moteur ne tournait plus... De toute façon, cela aurait été très juste.

J. W. — Au fond, tu as parfaitement rempli ton contrat. Tu nous avais dit, avant de partir : « Les 900 sont très possibles, mais pour avoir des chances au fly-off je m'aide nettement de puissance à côté des meilleurs. »

Lorsque les deux diront à leurs équipiers de se préparer, il sera bon de se préparer également... Au fond c'était assez simple. Il fallait regarder les autres, mais quand on a les nerfs à fleur de peau, on ne voit plus rien.

Les Américains avaient des « thermistors » avec graphique de la température sur bande enregistreuse. C'est très bien conçu : on repérait les écarts de température très facilement, deux à trois centimètres sur le graphique. On a suivi de près les opérations, quand le premier Américain s'est mis en piste avec son Nordique : sans broncher, le taxi essaie une descente plutôt salée... On s'est dit que ce n'était pas encore très au point !

Alors, vive le « système D » !



Voilà, chers amis modélistes, profitez de l'hiver pour sortir le super-taxi de vos rêves, réglez-le toute l'année prochaine et il sera une arme terrible le jour de la grande surboum... peut-être en France ?

J.-C. NEGLAIS,
Jean WANTZENRIETHER
Claude ZIMMER.

Signaleons également que le poids total en 1961 était de 231 grs (avec 7 grs de lest) et qu'en 1963 il est de 240 grs (sans lest)... Méfiez-vous, les Wakes prennent toujours rapidement des poids !...

Deux sortes d'hélices peuvent être montées :

— hélice monopale 60 x 80 :

— déroulement avec 6 x 1 : 45 à 50°

— hélice bipale 60 x 80 :

— déroulement avec 6 x 1 : 40 à 45°

— hélice 60 x 80 :

— déroulement avec 6 x 1 : 60 à 70°

— déroulement avec 3 x 1 : 55 à 65°

Notre ami est d'ailleurs toujours resté fidèle à son réglage : montez une hélice à droite et une hélice à droite plus

assez avec un couple réduit qu'avec un couple important (16 brins) !

... mais il a été régulé : montez une hélice à droite et une hélice à droite plus

assez avec un couple réduit qu'avec un couple important (16 brins) !

Pour terminer, précisons que ce modèle s'est classé en 1961 10th au championnat de France 1961, 10th au championnat de France 1962, 4th au championnat de France 1963, à Bourges... Sur 65 vols exécutés en compétition, il a réalisé 48 mises en ligne et 10th au championnat de France 1963, à Bourges... Vraiment Jacques Petiot a montré très largement son titre de champion de France... ne croyez-vous pas ?

Guy COGNET.

Moteur :

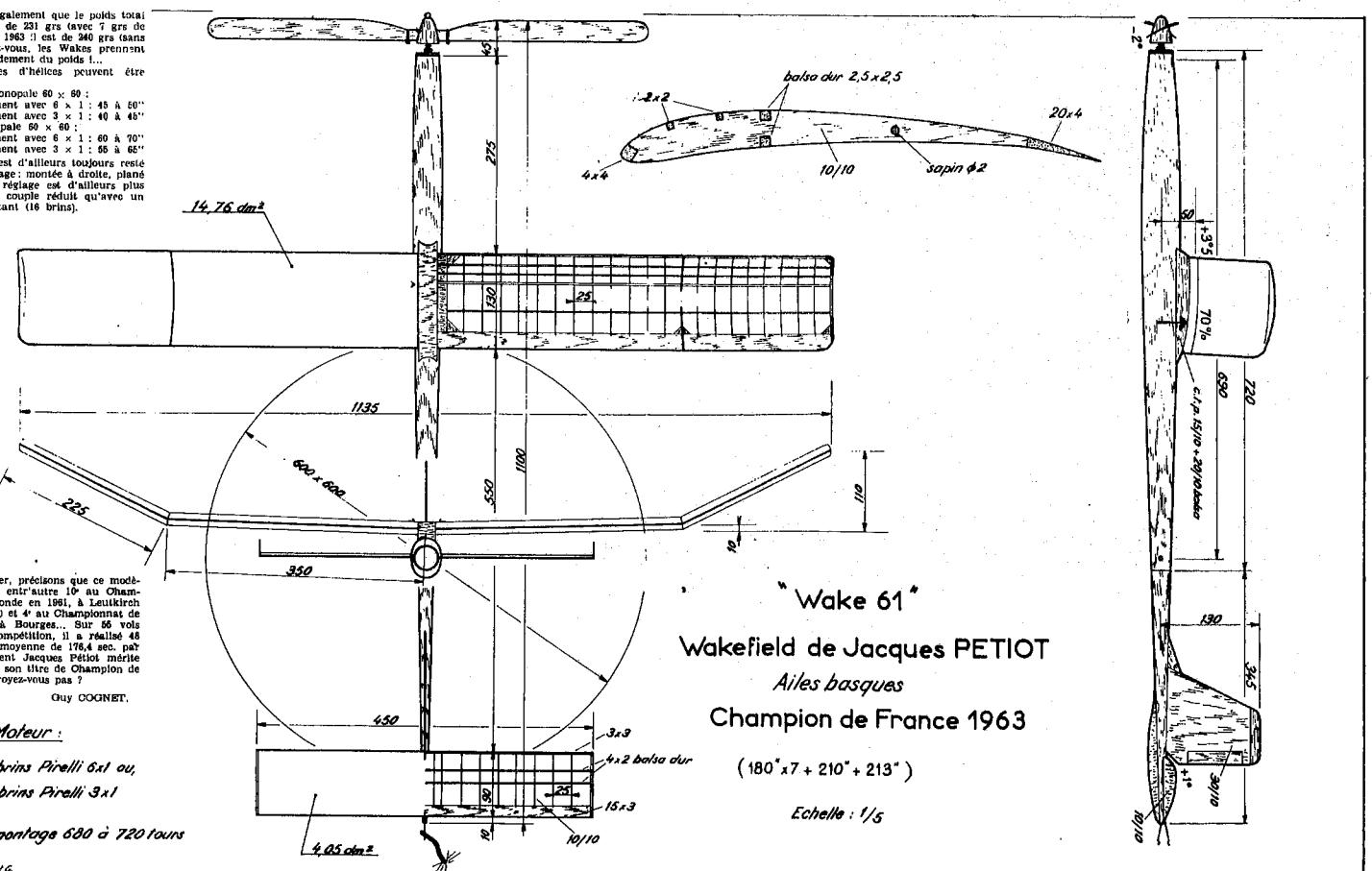
12 brins Pirelli 6x1 ou,
24 brins Pirelli 3x1

Remontage 680 à 720 tours

Le "Champion" est très compact, 130 de corde, 550 de levier, long déroulement avec une 600 x 600 tirée par 12 brins. Profil Benedek 8356 b à bord de fuite tombé.

Le Wake 66 est plus effilé. Allongement plus fort, levier plus important, stabilo identique, hélice plus petite mais à pas plus fort, moteur un peu plus nerveux. Profil Benedek 8556 b. Cet appareil était bon, surtout par son plané très accrocheur. C'est grâce à lui que Jacques Petiot avait gagné sa qualification pour la Tchécoslovaquie (1967). Là bas, il se rendait au plot de départ en arborant cet appareil qui présentait bien. A quelques mètres en arrière, Jovani trébala un affreux Wake dûment rustiné. Puis, à la dernière seconde, on s'emparait de cette guenille, on lui administrait son compte de tours de chignole et en l'air ! Jovani avait également comme mission de ne pas lui laisser toucher terre (sauf au premier vol...) car le Modelsport redoutait les atterrissages ! Bilan, 899th 3/10, premier collé derrière les 16 du fly-off. Comme B. White avec son n° 8 ou Jean avec son "Capricorne", Petiot s'entendait bien avec cet appareil qui fit toujours son devoir, mieux que ses trois frères jumeaux qui pourtant ne marchaient pas mal. Depuis, "Champion" dort bien emmailloté au fond d'une caisse. "On ne sait jamais..."

GLIDER RESULTS									
1. M. Hirschel	900+240								
2. E. Voros	900+144								
3. B. Modder	900+143								
4. A. Tanyu	900+113								
5. A. Oschatz									
6. L. Bernisson									
7. A. Riches									
8. J. Kekkonen									
9. P. Väistö									
10. T. Vaeth									
11. A. Sulz									
12. C. Broerman									
13. E. Mikulic									
14. T. Haggelund									
15. E. Roschin									
16. E. Almagro									
17. N. Mertes									
18. A. Cozma									
19. A. Van West									
20. M. Lutz									
21. J. L. Calefate									
22. Y. Olard									
23. E. Avery									
24. B. Langenberg									
25. J. Papp									
26. S. Hubert									
27. V. Lensi									
28. K. Röntzler									
29. J. Karp									
30. M. Bourgois									
31. H. Alistrom									
32. G. Verbee									
33. F. Weyrauther									
34. N. Howlston									
35. proxy M. Dilly									
36. P. Grunet									
37. J. A. Valladares									
38. C. Martenson									
39. S. Aksu									
40. H. Langelin									
41. W. L. Halford									
42. W. L. Pretorius									
43. D. Ducklauss									
44. G. Geiser									
45. A. Bungart									
46. A. Skard									
47. M. J. Woodhouse									
48. J. Fernandez									
49. P. Simonov									
50. F. L. Cripe									
51. P. Cripe									
52. N. Jevanovic									
53. K. Abdaiyev									
54. A. A. Mattano									
55. M. Doyle									
56. G. Cherkeno									
57. P. Lommer									
58. J. Sillgren									
59. J. Masari									
60. J. Van den Dungen									
61. A. Bado									
62. M. Vollbrecht									
63. M. Parpola									
64. T. Kongsted									
65. T. O. Woyen									
66. L. M. Castillo									
67. E. Hobinger									
68. J. R. Cowin									
69. U. Acuto									
70. G. Petaki									
71. C. F. Perez									
72. G. Bodzov									
73. J. Tarvin									
74. I. Radu N.									
75. E. Stabel									
76. V. Grigorov									
77. R. Koenig									
78. A. Langomtin									
79. A. Leong									
80. G. Britain	152	180	144	180	188	724			
81. G. Britain	140	48	45	103	43	380			

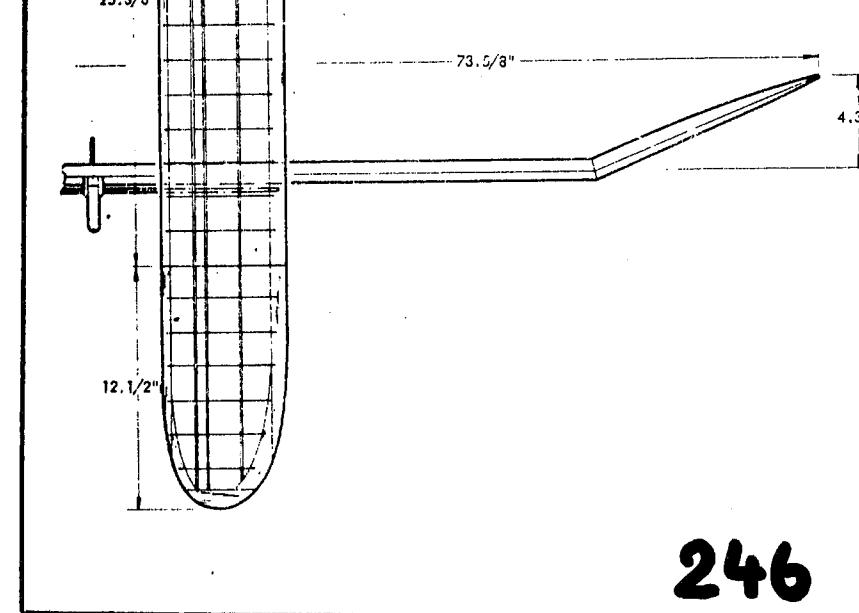


245

TURKISH A/2
by Attila Tanyu

4TH PLACE 1967 WORLD CHAMPIONSHIPS

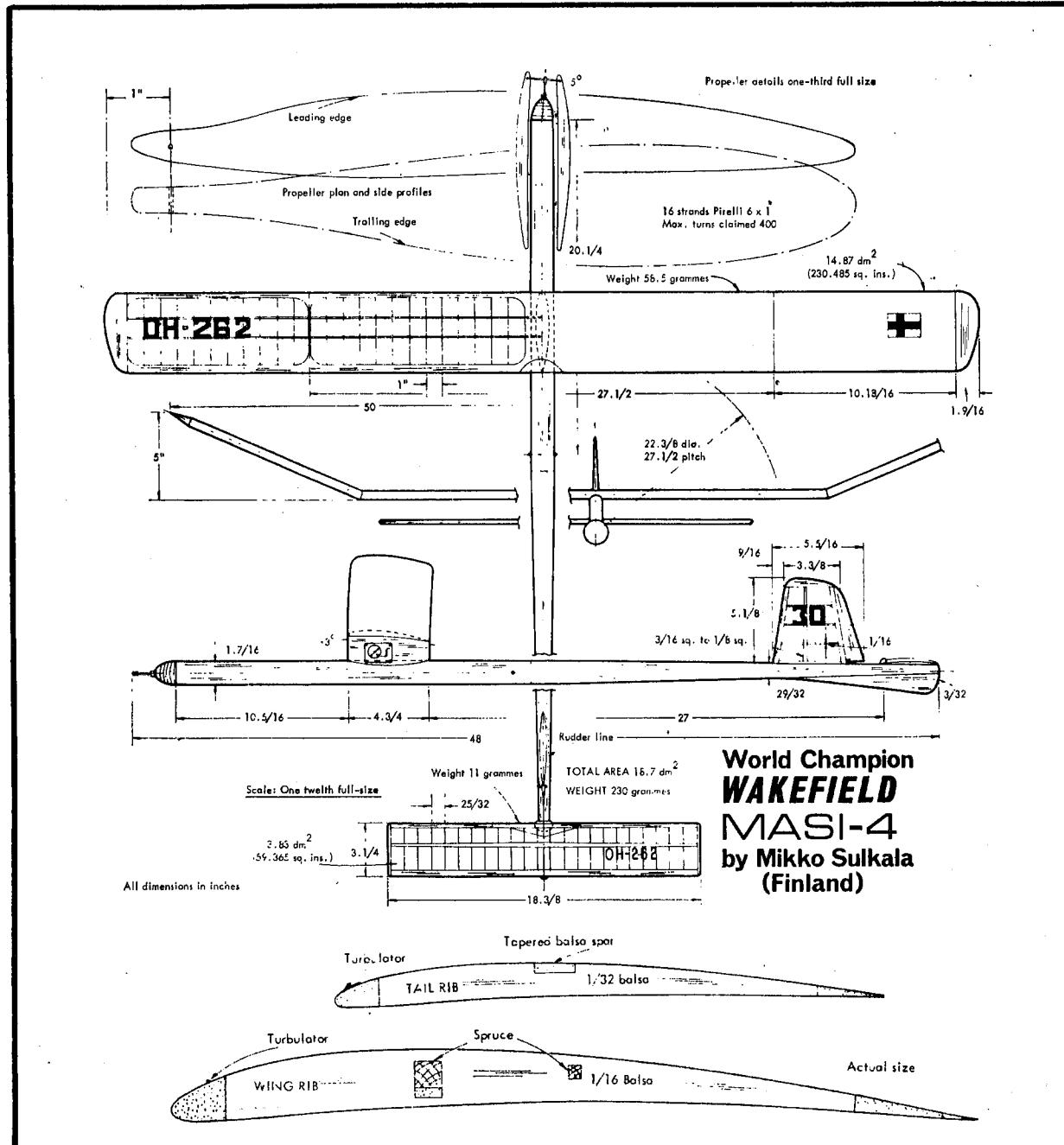
180 + 180 + 180 + 180 + 113



246

1. Mikko Suikala	Finland	-800 + 240 + 300 + 238	39. R. Kreiaz	Hungary	180	180	98	120	180 - 818		
2. K. Rachikov	Bulgaria	-900 + 240 + 300 + 59	40. K. Lapinsky	Poland	91	180	180	180	180 - 511		
3. V. Veltsev	U.S.S.R.	-900 + 230	41. W. L. Pretorius	S. Africa	180	180	90	180	180 - 810		
4. S. Melnikov	U.S.S.R.	-900 + 210	42. B. Johansson	Sweden	157	180	111	180	180 - 808		
5. T. Koster	Denmark	-900 + 207	43. W. Bolle	W. Germany	180	183	83	180	180 - 803		
6. I. Farkas	Hungary	-900 + 203	44. H. Kothe	U.S.A.	180	114	180	180	144 - 798		
7. Hans Martin	Austria	-900 + 196	45. K. Keiichi	Japan							
8. G. Cassi	Italy	-900 + 181		proxy L. Durech	C.S.S.R.	113	180	149	175	180 - 707	
9. E. Nienstaedt	Denmark	-920 + 171		46. A. Simerda	C.S.S.R.	180	180	180	180	180 - 702	
10. K. Jusubasic	Yugoslavia	-900 + 169		47. P. Rasmussen	Denmark	180	167	81	180	180 - 701	
11. L. Hansson	Sweden	-900 + 169		47. R. Holsas	W. Germany	174	180	122	180	180 - 723	
12. K. Rya	C.S.S.R.	-900 + 160		49. Yves Germain	France	180	180	110	116	1788	
13. R. Kleit	Netherlands	-900 + 146		50. C. G. Menendez	Cuba	162	180	85	175	180 - 783	
14. H. Pasanen	Finland	-900 + 142		51. J. A. Patterson	U.S.A.	180	180	180	180	180 - 782	
15. K. Sager	Switzerland	-900 + 140		52. R. Bertheaux	France	138	180	103	180	180 - 781	
16. F. Strzyz	E. Germany	-900 + 135		53. W. Pulick	E. Germany	180	100	102	138	180 - 780	
17. J. Petiot	France	179	180	180	180	180	180	175	148	160 - 774	
18. J. Ceresnak	C.S.S.R.	180	180	180	180	180	180	171	63	180 - 774	
19. H. Abring	Netherlands	180	180	180	180	180	180	114	180	180 - 781	
20. P. Gervasi	Italy	162	180	180	180	180	180	111	142	154	180 - 740
21. S. Legnani	Italy	180	180	180	180	180	180	57	M. D. Burrows		
22. O. Hintz	Rumania	180	180	180	180	180	180	58	R. C. Scott		
23. A. Boldin	U.S.S.R.	153	180	180	180	180	180	59	E. Balassee		
24. E. Hamalainen	Finland	180	180	180	180	177	180	60	K. Bathge		
25. V. Kmoch	Yugoslavia	140	180	180	180	180	180	61	P. H. Lagan		
26. G. Xenakis	U.S.A.	180	180	134	180	180	180	62	proxy R. Godden		
27. H. Wagner	Austria	180	180	180	180	180	180	62	H. Zachalmel		
28. L. Reichenberger	E. Germany	146	180	180	180	180	180	63	A. Mabile		
29. Ch. Reichenberger	Switzerland	180	180	180	180	124	180	64	J. Markiewicz		
30. J. Kosinski	Sweden	154	180	180	182	180	180	65	G. McGlashan		
31. D. Siebenmann	Poland	180	180	180	180	113	180	65	J. R. Cowlin		
32. E. Siebenmann	Switzerland	108	180	180	180	180	180	67	R. L. Bailey		
33. F. Karlev	Bulgaria	106	180	180	180	180	180	68	J. McGillivray		
34. Gordon Roots	N. Zealand				69	L. S. Matud		69	Canada		
proxy Dier Morley	G. Britain	180	180	104	180	180	180	70	Jose Jimenez Navarro		
	Netherlands	102	180	180	180	180	180	71	R. G. Magill		
35. E. Oskamp	Canada	180	180	180	180	150	180	71	proxy J. Clements		
36. B. Tarnofsky	S. Africa	176	104	180	180	180	180	72	N. Zealand		
37. S. McCullagh	W. Germany	180	100	180	180	180	180	72	G. Britain		
38. G. Rupp								72	Bulgaria		
								73	Canada		
								73	S. Africa		
								74	G. Britain		
								74	B. Charlier		
								74	Belgium		
								74	J. G. Torres Silva		
								75	Cuba		

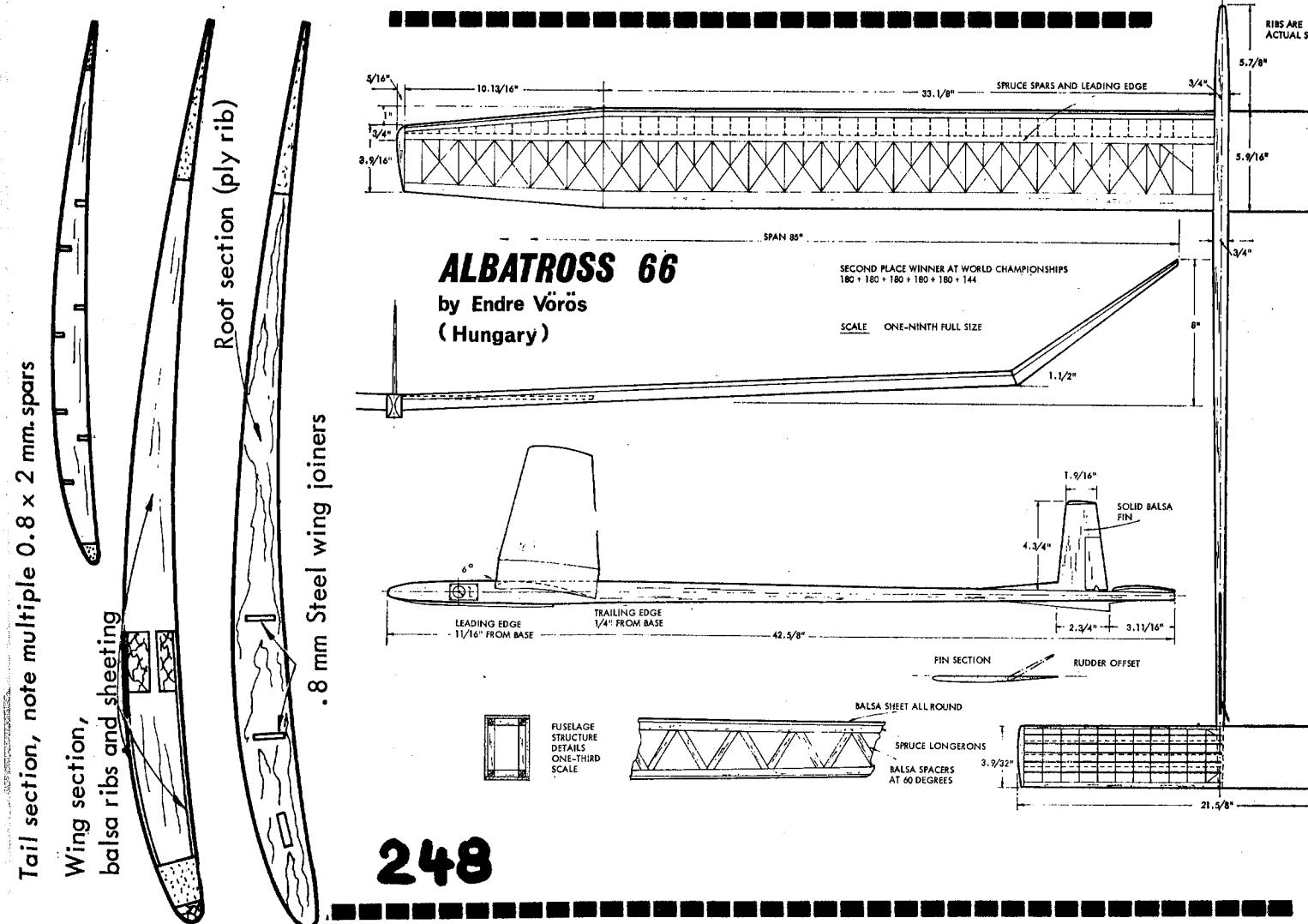
1967
WAKEFIELD
CONTEST
RESULTS



247

1967																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
VICTOR TATIN																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
F.A.I. POWER																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
CONTEST																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
RESULTS																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1. J. Seijo (G.15*)	W. Germany	-800 +240 +300	2. G. French (G.15)	G. Britain	-900 +240 +280	3. B. Fiogl (G.15)	Italy	-800 +240 +263	4. Bob Cherny (G.15)	U.S.A.	-900 +240 +251	5. P. Eoring (G.15)	Switzerland	-900 +240 +152	6. J. Sedlik (MVVS 2.5D T/R)	C.S.S.R.	-900 +214	7. D. Galbreath (G.20)	U.S.A.	-900 +214	8. C. Zimmer (G.15)	France	-900 +210	9. R. Guilloteau (G.15)	France	-900 +182	10. R. Monks (G.15)	G. Britain	-900 +181	11. E. Verbitsky (G.20M*)	U.S.S.R.	-900 +140	12. P. Broere (G.15)	Netherlands	-900 +135	13. V. Knoch (G.15)	Yugoslavia	-900 +119	14. P. H. Lagan (G.15)	New Zealand	proxy: D. Welch	15. F. Schneebeger (G.15)	G. Britain	179 180	16. E. Frigyes (Moxi S6*)	Switzerland	180 176	17. S. Savini (H.P.15G)	Hungary	180 180	18. Bo Wall (G.15)	G. Britain	180 174	19. J. Kumpulainen (G.15)	Sweden	180 129	20. L. Fritzsch (G.15)	Finland	180 179	21. R. Werfl (G.15*)	Austria	180 180	22. J. Wagner (G.15)	W. Germany	180 180	23. G. Carrara (G.15)	U.S.A.	180 163	24. R. Kammer (MVVS 2.5D T/R)	Italy	145 180	25. Z. Melina (MVVS 2.5D T/R)	E. Germany	174 151	26. N. Soininen (G.15)	C.S.S.R.	180 180	27. V. Mozirsky (G.20M)	Finland	173 180	28. D. Elliott (G.15)	U.S.S.R.	180 180	29. R. Hage! (G.15)	Canada	162 185	30. N. E. Hollander (G.15)	Sweden	168 182	31. V. Hajek (MVVS 2.5D T/R)	C.S.S.R.	180 180	32. C. Lentz (G.15*)	Italy	180 180	33. H. Clement (MVVS RL)	E. Germany	180 180	34. R. Saukkonen (G.20)	Finland	120 180	35. Klaus Engelhardt (MVVS RL)	E. Germany	180 180	36. H. Kelnath (H.P.15)	Austria	180 180	37. Z. Sulík (G.15*)	Poland	180 180	38. Yamaura Keiichi (G.15)	Japan	180 140	39. J. Stęscyni (Moxi S6*)	Hungary	180 180	40. R. M. Green (G.15)	Yugoslavia	142 182	41. A. Mezner (Moxi S6*)	Hungary	180 180	42. R. Schenker (G.15)	Switzerland	96 180	43. J. Brooks (K. & B15)	Canada	180 180	44. V. Onufriienko (G.20M)	U.S.S.R.	108 180	45. G. B. Roots (G.15)	New Zealand	proxy: D. Wieseman	46. P. Jorgensen (G.15)	G. Britain	144 143	47. G. Holm (G.15)	Denmark	125 105	48. R. Meissner (G.15)	Canada	131 155	49. A. Coama (Webra Mach 1)	W. Germany	180 180	50. R. E. Bain (G.15)	Rumania	110 180	51. S. Tinov (G.15)	Bulgaria	107 180	52. A. Bour (G.15)	France	137 155	53. R. D. Castillo (Rhythm)	Cuba	94 143	54. L. Derev (G.15)	Bulgaria	134 180	55. J. Kraminski (G.15)	Poland	144 148	56. S. Arambasic (G.15)	Yugoslavia	-	57. N. D. Malinov (G.15)	Bulgaria	77 100	58. R. Straburzynski (Cox 15)	Poland	122 180	59. S. Agner (G.15)	Denmark	180 180	60. S. McCullagh (G.15)	S. Africa	21 73	61. N. L. Christian (G.15)	Denmark	18 118	62. J. L. Rodriguez (G.20)	Spain	130 -	63. F. R. Helmut (Rhythm)	Cuba	10 110	64. O. Echner (MVVS 2.5D T/R)	Austria	168 64	65. J. F. Diaz (MVVS RL)	Cuba	98 123	66. J. Carswell (G.20)	S. Africa	- 81	67. J. L. Calefato (G.15)	S. Africa	- -	68. M. Doyle (G.15)	Ireland	- -	69. G. Britain	-	70. G. Britain	-	71. G. Britain	-	72. G. Britain	-	73. G. Britain	-	74. G. Britain	-	75. G. Britain	-	76. G. Britain	-	77. G. Britain	-	78. G. Britain	-	79. G. Britain	-	80. G. Britain	-	81. G. Britain	-	82. G. Britain	-	83. G. Britain	-	84. G. Britain	-	85. G. Britain	-	86. G. Britain	-	87. G. Britain	-	88. G. Britain	-	89. G. Britain	-	90. G. Britain	-	91. G. Britain	-	92. G. Britain	-	93. G. Britain	-	94. G. Britain	-	95. G. Britain	-	96. G. Britain	-	97. G. Britain	-	98. G. Britain	-	99. G. Britain	-	100. G. Britain	-	101. G. Britain	-	102. G. Britain	-	103. G. Britain	-	104. G. Britain	-	105. G. Britain	-	106. G. Britain	-	107. G. Britain	-	108. G. Britain	-	109. G. Britain	-	110. G. Britain	-	111. G. Britain	-	112. G. Britain	-	113. G. Britain	-	114. G. Britain	-	115. G. Britain	-	116. G. Britain	-	117. G. Britain	-	118. G. Britain	-	119. G. Britain	-	120. G. Britain	-	121. G. Britain	-	122. G. Britain	-	123. G. Britain	-	124. G. Britain	-	125. G. Britain	-	126. G. Britain	-	127. G. Britain	-	128. G. Britain	-	129. G. Britain	-	130. G. Britain	-	131. G. Britain	-	132. G. Britain	-	133. G. Britain	-	134. G. Britain	-	135. G. Britain	-	136. G. Britain	-	137. G. Britain	-	138. G. Britain	-	139. G. Britain	-	140. G. Britain	-	141. G. Britain	-	142. G. Britain	-	143. G. Britain	-	144. G. Britain	-	145. G. Britain	-	146. G. Britain	-	147. G. Britain	-	148. G. Britain	-	149. G. Britain	-	150. G. Britain	-	151. G. Britain	-	152. G. Britain	-	153. G. Britain	-	154. G. Britain	-	155. G. Britain	-	156. G. Britain	-	157. G. Britain	-	158. G. Britain	-	159. G. Britain	-	160. G. Britain	-	161. G. Britain	-	162. G. Britain	-	163. G. Britain	-	164. G. Britain	-	165. G. Britain	-	166. G. Britain	-	167. G. Britain	-	168. G. Britain	-	169. G. Britain	-	170. G. Britain	-	171. G. Britain	-	172. G. Britain	-	173. G. Britain	-	174. G. Britain	-	175. G. Britain	-	176. G. Britain	-	177. G. Britain	-	178. G. Britain	-	179. G. Britain	-	180. G. Britain	-	181. G. Britain	-	182. G. Britain	-	183. G. Britain	-	184. G. Britain	-	185. G. Britain	-	186. G. Britain	-	187. G. Britain	-	188. G. Britain	-	189. G. Britain	-	190. G. Britain	-	191. G. Britain	-	192. G. Britain	-	193. G. Britain	-	194. G. Britain	-	195. G. Britain	-	196. G. Britain	-	197. G. Britain	-	198. G. Britain	-	199. G. Britain	-	200. G. Britain	-	201. G. Britain	-	202. G. Britain	-	203. G. Britain	-	204. G. Britain	-	205. G. Britain	-	206. G. Britain	-	207. G. Britain	-	208. G. Britain	-	209. G. Britain	-	210. G. Britain	-	211. G. Britain	-	212. G. Britain	-	213. G. Britain	-	214. G. Britain	-	215. G. Britain	-	216. G. Britain	-	217. G. Britain	-	218. G. Britain	-	219. G. Britain	-	220. G. Britain	-	221. G. Britain	-	222. G. Britain	-	223. G. Britain	-	224. G. Britain	-	225. G. Britain	-	226. G. Britain	-	227. G. Britain	-	228. G. Britain	-	229. G. Britain	-	230. G. Britain	-	231. G. Britain	-	232. G. Britain	-	233. G. Britain	-	234. G. Britain	-	235. G. Britain	-	236. G. Britain	-	237. G. Britain	-	238. G. Britain	-	239. G. Britain	-	240. G. Britain	-	241. G. Britain	-	242. G. Britain	-	243. G. Britain	-	244. G. Britain	-	245. G. Britain	-	246. G. Britain	-	247. G. Britain	-	248. G. Britain	-	249. G. Britain	-	250. G. Britain	-	251. G. Britain	-	252. G. Britain	-	253. G. Britain	-	254. G. Britain	-	255. G. Britain	-	256. G. Britain	-	257. G. Britain	-	258. G. Britain	-	259. G. Britain	-	260. G. Britain	-	261. G. Britain	-	262. G. Britain	-	263. G. Britain	-	264. G. Britain	-	265. G. Britain	-	266. G. Britain	-	267. G. Britain	-	268. G. Britain	-	269. G. Britain	-	270. G. Britain	-	271. G. Britain	-	272. G. Britain	-	273. G. Britain	-	274. G. Britain	-	275. G. Britain	-	276. G. Britain	-	277. G. Britain	-	278. G. Britain	-	279. G. Britain	-	280. G. Britain	-	281. G. Britain	-	282. G. Britain	-	283. G. Britain	-	284. G. Britain	-	285. G. Britain	-	286. G. Britain	-	287. G. Britain	-	288. G. Britain	-	289. G. Britain	-	290. G. Britain	-	291. G. Britain	-	292. G. Britain	-	293. G. Britain	-	294. G. Britain	-	295. G. Britain	-	296. G. Britain	-	297. G. Britain	-	298. G. Britain	-	299. G. Britain	-	300. G. Britain	-	301. G. Britain	-	302. G. Britain	-	303. G. Britain	-	304. G. Britain	-	305. G. Britain	-	306. G. Britain	-	307. G. Britain	-	308. G. Britain	-	309. G. Britain	-	310. G. Britain	-	311. G. Britain	-	312. G. Britain	-	313. G. Britain	-	314. G. Britain	-	315. G. Britain	-	316. G. Britain	-	317. G. Britain	-	318. G. Britain	-	319. G. Britain	-	320. G. Britain	-	321. G. Britain	-	322. G. Britain	-	323. G. Britain	-	324. G. Britain	-	325. G. Britain	-	326. G. Britain	-	327. G. Britain	-	328. G. Britain	-	329. G. Britain	-	330. G. Britain	-	331. G. Britain	-	332. G. Britain	-	333. G. Britain	-	334. G. Britain	-	335. G. Britain	-	336. G. Britain	-	337. G. Britain	-	338. G. Britain	-	339. G. Britain	-	340. G. Britain	-	341. G. Britain	-	342. G. Britain	-	343. G. Britain	-	344. G. Britain	-	345. G. Britain	-	346. G. Britain	-	347. G. Britain	-	348. G. Britain	-	349. G. Britain	-	350. G. Britain	-	351. G. Britain	-	352. G. Britain	-	353. G. Britain	-	354. G. Britain	-	355. G. Britain	-	356. G. Britain	-	357. G. Britain	-	358. G. Britain	-	359. G. Britain	-	360. G. Britain	-	361. G. Britain	-	362. G. Britain	-	363. G. Britain	-	364. G. Britain	-	365. G. Britain	-	366. G. Britain	-	367. G. Britain	-	368. G. Britain	-	369. G. Britain	-	370. G. Britain	-	371. G. Britain	-	372. G. Britain	-	373. G. Britain	-	374. G. Britain	-	375. G. Britain	-	376. G. Britain	-	377. G. Britain	-	378. G. Britain	-	379. G. Britain	-	380. G. Britain	-	381. G. Britain	-	382. G. Britain	-	383. G. Britain	-	384. G. Britain	-	385. G. Britain	-	386. G. Britain	-	387. G. Britain	-	388. G. Britain	-	389. G. Britain	-	390. G. Britain	-	391. G. Britain	-	392. G. Britain	-	393. G. Britain	-	394. G. Britain	-	395. G. Britain	-	396. G. Britain	-	397. G. Britain	-	398. G. Britain	-	399. G. Britain	-	400. G. Britain	-	401. G. Britain	-	402. G. Britain	-	403. G. Britain	-	404. G. Britain	-	405. G. Britain	-	406. G. Britain	-	407. G. Britain	-	408. G. Britain	-	409. G. Britain	-	410. G. Britain	-	411. G. Britain	-	412. G. Britain	-	413. G. Britain	-	414. G. Britain	-	415. G. Britain	-	416. G. Britain	-	417. G. Britain	-	418. G. Britain	-	419. G. Britain	-	420. G. Britain	-	421. G. Britain	-	422. G. Britain	-	423. G. Britain	-	424. G. Britain	-	425. G. Britain	-	426. G. Britain	-	427. G. Britain	-	428. G. Britain	-	429. G. Britain	-	430. G. Britain	-	431. G. Britain	-	432. G. Britain	-	433. G. Britain	-	434. G. Britain	-	435. G. Britain	-	436. G. Britain	-	437. G. Britain	-	438. G. Britain	-	439. G. Britain	-	440. G. Britain	-	441. G. Britain	-	442. G. Britain	-	443. G. Britain	-	444. G. Britain	-	445. G. Britain	-	446. G. Britain	-	447. G. Britain	-	448. G. Britain	-	449. G. Britain	-	450. G. Britain	-	451. G. Britain	-	452. G. Britain	-	453. G. Britain	-	454. G. Britain	-	455. G. Britain	-	456. G. Britain	-	457. G. Britain	-	458. G. Britain	-	459. G. Britain	-	460. G. Britain	-	461. G. Britain	-	462. G. Britain	-	463. G. Britain	-	464. G. Britain	-	465. G. Britain	-	466. G. Britain	-	467. G. Britain	-	468. G. Britain	-	469. G. Britain	-	470. G. Britain	-	471. G. Britain	-	472. G. Britain	-	473. G. Britain	-	474. G. Britain	-	475. G. Britain	-	476. G. Britain	-	477. G. Britain	-	478. G. Britain	-	479. G. Britain	-	480. G. Britain	-	481. G. Britain	-	482. G. Britain	-	483. G. Britain	-	484. G. Britain	-	485. G. Britain	-	486. G. Britain	-	487. G. Britain	-	488. G. Britain	-	489. G. Britain	-	490. G. Britain	-	491. G. Britain	-	492. G. Britain	-	493. G. Britain	-	494. G. Britain	-	495. G. Britain	-	496. G. Britain	-	497. G. Britain	-	498. G. Britain	-	499. G. Britain	-	500. G. Britain	-	501. G. Britain	-	502. G. Britain	-	503. G. Britain	-	504. G. Britain	-	505. G. Britain	-	506. G. Britain	-	507. G. Britain	-	508. G. Britain	-	509. G. Britain	-	510. G. Britain	-	511. G. Britain	-	512. G. Britain	-	513. G. Britain	-	514. G. Britain	-	515. G. Britain	-	516. G. Britain	-	517. G. Britain	-	518. G. Britain	-	519. G. Britain	-	520. G. Britain	-	521. G. Britain	-	522. G. Britain	-	523. G. Britain	-	524. G. Britain	-	525. G. Britain	-	526. G. Britain	-	527. G. Britain	-	528. G. Britain	-	529. G. Britain	-	530. G. Britain	-	531. G. Britain	-	532. G. Britain	-	533. G. Britain	-	534. G. Britain	-	535. G. Britain	-	536. G. Britain	-	537. G. Britain	-	538. G. Britain	-	539. G. Britain	-	540. G. Britain	-	541. G. Britain	-	542. G. Britain	-	543. G. Britain	-	544. G. Britain	-	545. G. Britain	-	546. G. Britain	-	547. G. Britain	-	548. G. Britain	-	549. G. Britain	-	550. G. Britain	-	551. G. Britain	-	552. G. Britain	-	553. G. Britain	-	554. G. Britain	-	555. G. Britain	-	556. G. Britain	-	557. G. Britain	-	558. G. Britain	-	559. G. Britain	-	560. G. Britain	-	561. G. Britain	-	562. G. Britain	-	563. G. Britain	-	564. G. Britain	-	565. G. Britain	-	566. G. Britain	-	567. G. Britain	-	568. G. Britain	-	569. G. Britain	-	570. G. Britain	-	571. G. Britain	-	572. G. Britain	-	573. G. Britain	-	574. G. Britain	-	575. G. Britain	-	576. G. Britain	-	577. G. Britain	-	578. G. Britain	-	579. G. Britain	-	580. G. Britain	-	581. G. Britain	-	582. G. Britain	-	583. G. Britain	-	584. G. Britain	-	585. G. Britain	-	586. G. Britain	-	587. G. Britain	-	588. G. Britain	-	589. G. Britain	-	590. G. Britain	-	591. G. Britain	-	592. G. Britain	-	593. G. Britain	-	594. G. Britain	-	595. G. Britain	-	596. G. Britain	-	597. G. Britain	-	598. G. Britain	-	599. G. Britain	-	600. G. Britain	-	601. G. Britain	-	602. G. Britain	-	603. G. Britain	-	604. G. Britain	-	605. G. Britain	-	606. G. Britain	-

1967
VICTOR TATIN
F.A.I. POWER
CONTEST
RESULTS

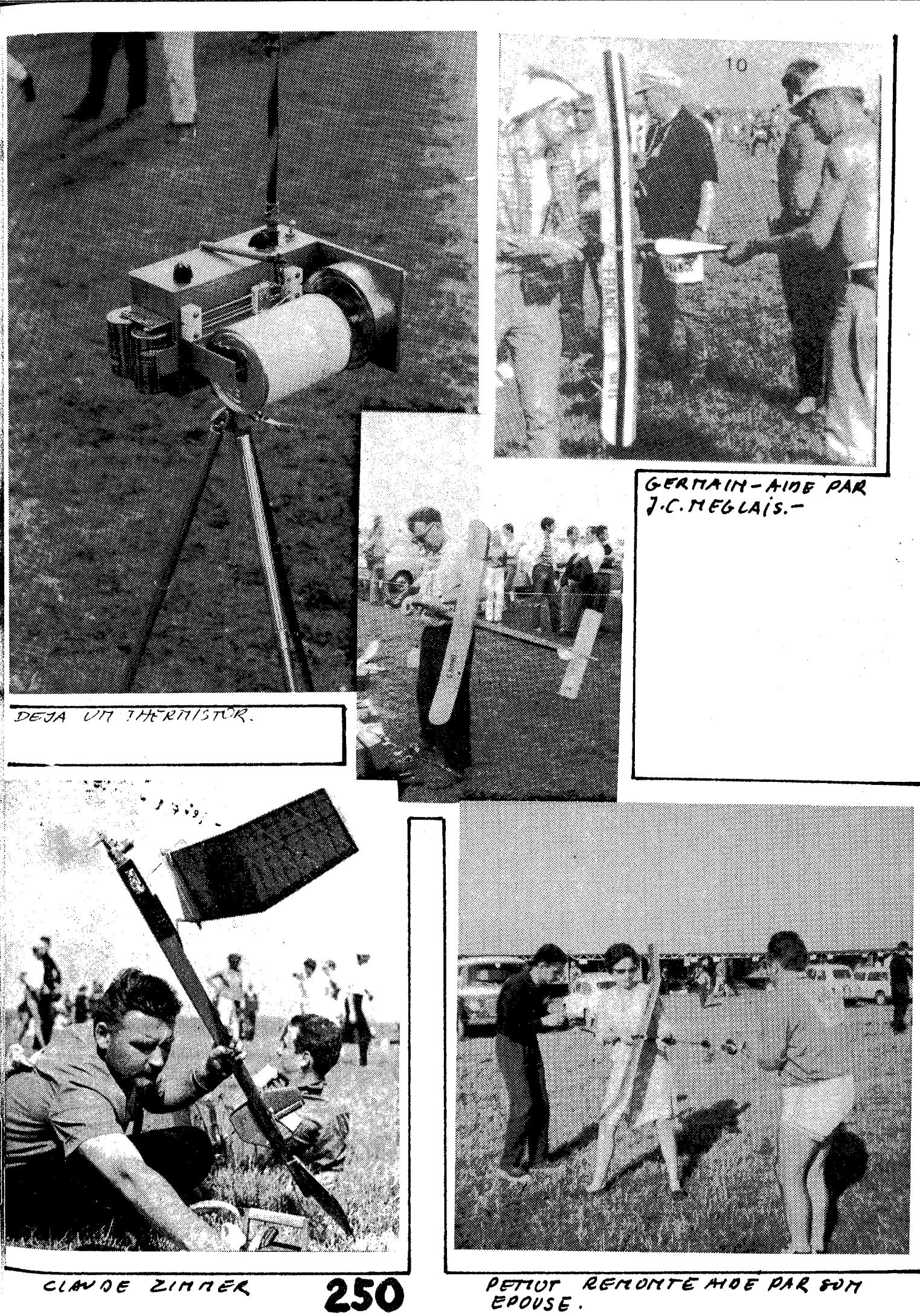


Tail section, note multiple 0.8×2 mm. spars

Wing section,
balsa ribs and sheeting

A decorative panel featuring a grid of small circles, with a central cross and a small circle at each corner.

248



1969

LES CHAMPIONNATS DU MONDE (V.L.)

vus par les membres de l'équipe d'Italie
en catégorie Wakefield (d'après Modellistica)

par M. CARLES (Ailes Cognacaises)

Tout d'abord, une petite mise au point en guise de préambule. On a dit qu'en France le ridicule truait... or, comme je tiens, à la vie, je m'empresse de réciter la légende qui, dans l'avant-dernier numéro figurait sous la photo du Wake que j'ai utilisée lors des récents championnats de France, et le qualifiait de « très beau ». L'appréciation, élogieuse, certes, était cependant assez gênante pour le signataire de l'article (nous ne le ferons plus... N. D. L. R.) qui se trouvait également être l'heureux propriétaire du bel engin. En fait, il s'agissait d'une initiative de la rédaction de la revue qui, trouvant ma légende trop longue, l'avait simplifiée en ajoutant un mot gentil... Voici le commentaire original qui accompagnait la photo : « CARLES et son modèle dérivé d'Ironic (1962) : S : 14, 8 ; BL : 62 ; hélice de 60 mue par 16 brins. »

Mais passons aux affaires sérieuses. Je vous livre les réflexions sur les championnats du monde de CASSI, LEGNANI et ARTIOLI en ce qui concerne la catégorie caoutchouc. L'Italie a souvent brillé en aéromodélisme, que ce soit en Nordique, Motomodel ou Wakefield. Dans ce dernier domaine, il n'est que de citer FEA qui a « sévi » lors de plusieurs championnats du monde en 80 gr. (4 fois dans les 4 premiers, si mes souvenirs sont exacts), puis ALINARI, MURARI, CASSI, SCARDICHIQ en 50 gr., pour ne citer qu'eux.

Les trois membres de l'équipe 1969 sont des modélistes qui ont déjà gagné plusieurs fois les championnats d'Italie ou terminé aux places d'honneur. Les résultats des concours publiés par les revues montrent que ce sont des habitués des 900 et que le passage aux 40 gr. s'est effectué sans difficultés, avec conservation d'une montée très franche et nerveuse, typiquement italienne. Cette fois cependant, le bilan n'est pas celui qui était espéré.

Giovanni CASSI (22^e avec : 156, 173, 174, 148, 145, 180, 180 = 1.161).

« J'avais mis au point 5 modèles pour ces championnats du monde. Mais je n'en ai emporté que 4 en Autriche et, parmi eux, n'ai retenu que les 3 que je jugeais les mieux adaptés aux conditions atmosphériques du moment. Au premier vol, j'ai rapidement lâché le modèle n° 1, celui qui m'avait antérieurement satisfait par ses meilleurs résultats. Malheureusement, il s'est passé ce qui n'aurait jamais dû arriver et, après 135 secondes de vol, il a commencé à serrer de plus en plus son virage en piquant vers le sol qu'il a rapidement touché, sans que j'en comprenne la raison.

Ce coup du sort ruinait mes espérances et m'obligeait à utiliser le n° 2,

tout en privant de la sérénité indispensable en une telle rencontre. Quand un concours important est mal commencé, tout peut aller de mal en pis... Ajoutons à cela les conditions atmosphériques de cette journée, qui étaient très changeantes et déroutantes pour nous. Italiens : par exemple, l'air était calme en altitude, mais devenait turbulent au fur et à mesure qu'on approchait du sol. D'où une première partie du vol parfaite qui se dégradait progressivement ensuite pour aboutir à une phase terminale très « chahutée ». De toute façon, nous en ramenons une expérience précieuse, en particulier l'utilité de la technique qui consiste à attendre après avoir remonté le moteur ; la connaissance aussi des grands modèles de HOFSAESS et SCHALLER, au centrage très particulier et au braquage automatique de la dérive juste avant le repliement des pales. Par contre, je vois personnellement peu d'avantages à la variation d'incidence de l'empennage durant 5 secondes. La variation automatique du pas de l'hélice me paraît autrement intéressante, surtout si on l'obtient par un système entièrement mécanique, de préférence à celui fondé sur un ressort « tare » (ce dernier dispositif est celui de CASSI).

« Par curiosité, j'équiperai un de mes appareils futurs de l'aile d'HOFSAESS, tout en conservant mes surfaces actuelles.

« En conclusion de ces championnats du monde, je suggérerais pour l'avenir de préparer la sélection suffisamment à l'avance pour organiser des séances d'entraînement entre les membres de l'équipe, afin qu'ils s'habituent mutuellement à évoluer ensemble sur un terrain. Un adjoint compétent, c'est-à-dire habitué à concourir sur les mêmes terrains que les sélectionnés et dans la même catégorie, devra être choisi. Enfin, il ne serait pas mauvais que les concurrents italiens puissent disposer d'un détecteur de thermiques bien à eux. »

— Roberto ARTIOLI (38^e) avec : 123, 180, 155, 147, 138, 180, 180 = 1.103.

« Avec le type de temps du championnat du monde, il ne fallait pas rater le moment favorable. Je n'ai rien à reprocher à cinq de mes lancers, bien que l'appareil ait été déclaré perdu de vue aux 3^e et 4^e vols (155 et 147 secondes). Quant aux 1^e et 5^e vols (123 et 138 secondes), j'ai dû lâcher au hasard, faute de temps. Selon moi, un concours de ce genre va imposer une tactique différente qui sera, le modèle étant remonté, d'attendre le moment favorable au lâcher, car ces instants étaient particulièrement rares ce jour-là. Je ne me considère pas comme trahi par mes appareils qui ne sont d'ailleurs pas exceptionnels, mais je

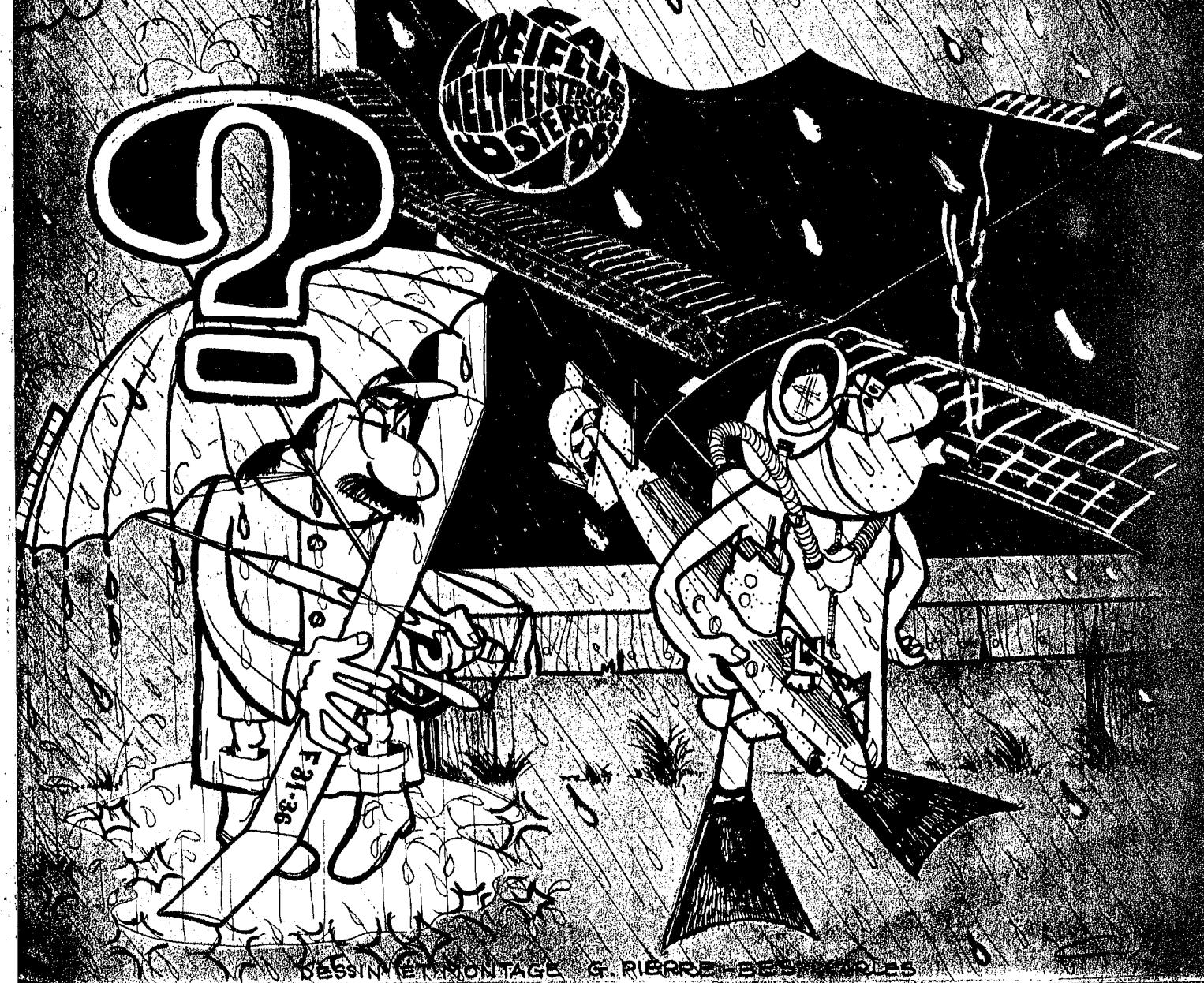
M. C.

WETMEISTERSCHAFT

1969

IM MODELL-FREI FLUG

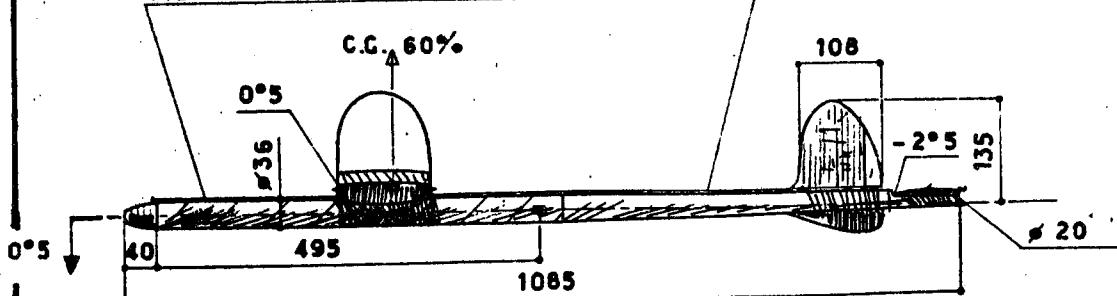
VON 12.—17. AUGUST WIENER NEUSTADT
FLUGFELD



"POLLUX"

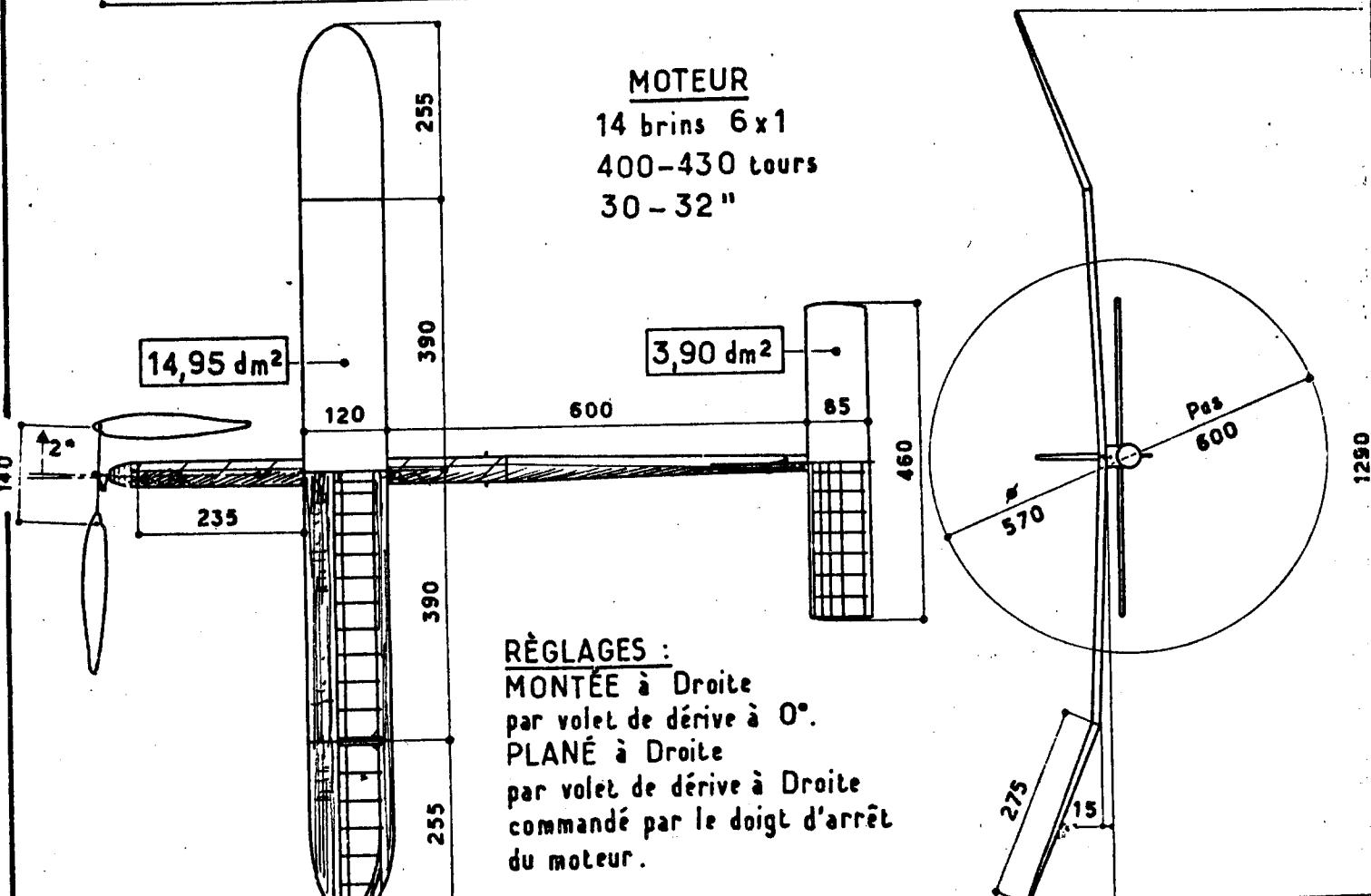
Wakefield de Hans MARTIN
(Autriche)

FIL DE COMMANDE DU VOLET DE DIRECTION



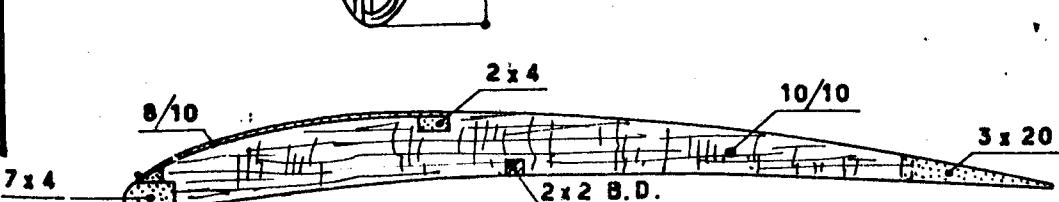
ÉCHELLE : 1/10

MOTEUR
14 brins 6x1
400-430 tours
30-32"

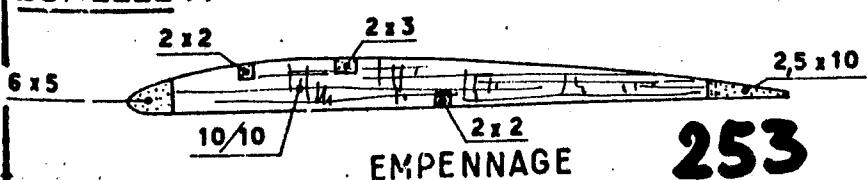


RÉGLAGES :

MONTÉE à Droite
par volet de dérive à 0°.
PLANÉ à Droite
par volet de dérive à Droite
commandé par le doigt d'arrêt
du moteur.



ÉCHELLE : 1



AILES: Profil BÉNÉDEK 8356 b3

EMPEENNAGE

	POIDS
Nez + Hélice	44
Fuselage	78
Ailes	60
Empennage	9
Moteur	40
Total	231 g.

253

WIENER NEUSTADT

254

Les CHAMPIONNATS du MONDE de VOL LIBRE 1969 WIENER NEUSTADT 12-17 AOUT

COMPTE RENDU recueilli par Gérard Pierre-Bès avec le concours entre autres de MM. Kiss, Burg, Bazillon, Iribarne, Sargentini, Gouverne, Néglais, Périneau, André, Baudoin, Courbet, etc.

AVERTISSEMENT AU LECTEUR

Le demandeur du directeur du M.R.A. (1) a signé le 10 juillet 1969, avant, pendant, et après les Championnats du Monde, toute une série de notes, renseignements, idées, critiques et suggestions de sources très diverses, tant de la part des concurrents que des supporters et amis : il était en effet impossible à celui qui tout voit et de tout entendre. Il a donc accepté quelques personnes de bonne volonté et bien voulu, pour l'aider, noter au fil des heures, les événements marquants et les transmettre. Que ces amis en soient remerciés, notamment les co-équipiers Kiss et Burg et le Wak, Bazillon, « le beau Maurice », aux planeurs, pour les motos l'ami Iribarne, meilleur des Français, et la gentillesse même et puis, et oui ! l'affreux 007 pour son état colossal de centralisation et de préparation de l'équipe Wak — bien mal payé d'ailleurs —, et tant d'autres encore : toute l'équipe Grenoble associée à cette préparation et alors de près d'un an, Yves Sargentini qui, tout sur l'herbe mouillée (2) s'est très bien mis dans le rôle ingrat qu'il avait accepté d'assurer, les Emile Gouverne, Jean-Claude Néglais, Michel Périneau, pour leur courrier, et en morceau, André Paul Louis (lui ce n'est pas pour le courrier), et le tas de photos qu'a bien voulu nous faire, Pierre Baudoin, surtout, l'aide ressuscité de la dernière heure, et bien sûr, qu'ils veuillent bien sauver.

Le qui suit est donc un rapport, une synthèse de tout ce qui a pu être vu, dit, écrit, entendu, pensé, vécu par nous tous. Ce sera forcément assez décousu, assez sec parfois. Il y a de sur tout des faits, tels qu'ils eurent lieu — les faits sont les faits quels qu'ils soient et ils seront dits sans parti-pris, tels qu'ils soient — Il en est qui ne seront pas à la gloire de l'équipe de France, tant pis.

Il l'excuse aussi l'optique de ce rapport vu plutôt sous l'angle Wak puisque le courrier était sélectionné dans cette catégorie. L'lecteur voudra bien lire classés en chapitres les différents moments de cette sombre histoire Autrichienne (3).

LA PRÉPARATION DE L'ÉQUIPE WAK

Le dernier, à la suite de la sélection de l'équipe de France pour les Championnats du monde, l'équipe Wak avait décidé de rester en Autriche très étranges, afin de former vraiment une équipe. Kiss, Burg, Gérard Pierre-Bès avaient donc beaucoup travaillé sur tous les points de détail pour l'équipe de France, pour qui c'était un peu une ignorance, des choses !). Le signataire, et voyant qu'il ne pourrait mener à bien

Le dit « directeur » a dû, à son regret, pratiquer des coupes sombres sur 35 pages dactylographiées de G. P.-B. faire des suites sur plusieurs numéros. Comptes rendus de concours !

Il dérape, et enonce les portières... Des supporters de Carpentras avaient l'équipe Wak : « La France est avec vous ! » et vous regardez ! Vienne tremble... comme en 1805, c'était gentil, mais Napoléon modéliste tellement plus expérimenté

ce marathon épistolaire, avait en accord avec les deux autres compères, décidé de charger cet abominable 007, le suivant à la sélection, (4), de ce travail de sape, en le menant de tos de mous du ciel s'il n'acceptait pas cette offre obligatoirement impérative. Craignant que ledit ciel ne lui tombât sur la cafetière, l'affreux en question avait accepté.

Pour mieux comprendre le dessous de la chose, à l'intention de ceux qui auraient pu (il existe encore, peut-être...), croire qu'à travers nos écrits « le chef et 007 » étaient des ennemis jurés, précisons que les deux barbouzards en question sont les meilleurs amis du monde...

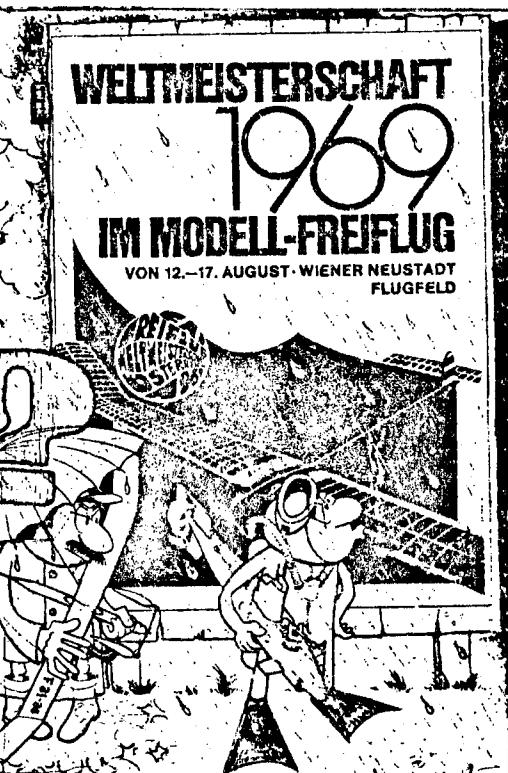
Ceci dit, (comme à Bel Abbès...) le 007 a fait un travail énorme ; un petit aperçu du courrier qui a circulé entre le Sud, l'Est, le Dauphiné, le Centre, le Rhône ! Je vous le donne en mille : PLUS DE QUATRE CENTS PAGES 21 x 27 manuscrites, plus les dizaines de circulaires tapées en 7 ou 8 exemplaires et diffusées dans tous les coins de l'organigramme — et les incroyables discussions qui s'ensuivaient.

Des contacts pris avec un membre de l'équipe planeur venaient bientôt resserrer le réseau. On attendait le courrier comme le Messie. QUI peut avoir la prétention de se mesurer à un tel travail d'équipe ? Oh ! je sais ! ça a servi à quoi de plus que les autres années ? Bien sûr, c'est vrai — on y a perdu beaucoup de temps, mais au moins, aurons-nous eu la satisfaction d'avoir essayé —

Cette préparation a touché à tous les problèmes. Exemple : la question des aides nous avait beaucoup préoccupé. En effet, c'était le point le plus important de tous : il fallait un (ou plusieurs) conseillers techniques capables de taster la pompe efficacement : la question ayant été soulevée, il avait été répondu que les conseillers techniques n'étaient pas prévus, qu'il semblait préférable de laisser l'initiative aux concurrents de partir à leur idée... (on fait ça depuis que Fillon a remporté le dernier la Wakefield... en... 1937), croit-on que l'abondance de (taste) bien, ça nuit ? Chacun est-il suffisamment imbu de sa petite efficacité pour se croire le seul capable. De plus, un conseiller, ça n'oblige pas — ça n'empêche pas de partir à son idée... mais avec plus d'atouts.

Si l'on regardait un peu plus les autres équipes, on verrait des gars qui ne quittent pas des machines bizarres qui font des graphiques, des aiguilles qui oscillent, d'autres qui (bêtement) font des bulles de savon — d'autres qui, à poil ou presque, restent toute la journée le nez en l'air pour leur équipe —. Quand réalisera-t-on que dans ce domaine, on n'est pas tellement en avance, à part quelques-uns, en France.

L'initiative de chacun, alors autonome, a en France quelques gars qui sont doués pour ce sport, et qui se trompent également — faites-moi confiance ; un exemple : 7 x 3 en Wak + 7 voix Nordique ça fait 28 voix, eh bien, sur ces 28 voix, pas une indication de notre « bio-thermistors privés » (l'insiste sur privé, vous



allez comprendre pourquoi) n'a été fausse. Et parmi les maxis qu'on a ratés, c'est nous les concurrents, ou nos taxis qui en sommes la cause (le temps lessivé aussi, à certains moments).

La question a été soulevée, disais-je de savoir si on avait droit ou non à des aides sur le terrain (bien sûr, c'était pour pouvoir amerer notre gars — nous, l'équipe Wak, + un membre de l'équipe planeur qui en éprouvait la nécessité).

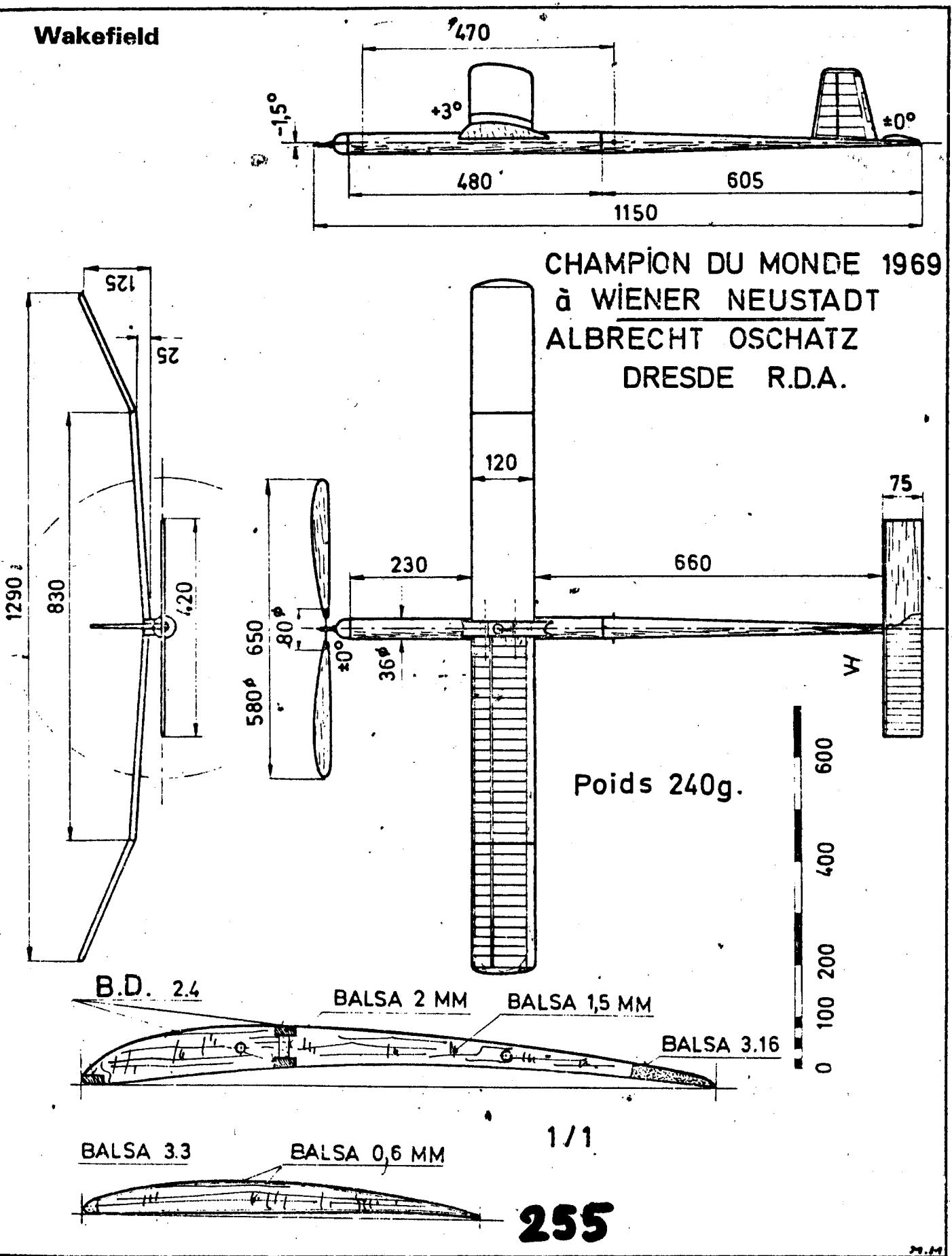
A cette question il a été répondu : — par téléphone, de la Fédération Française « NON, personne autre que le chef d'équipe et les 3 concurrents ». — par lettre de Piesk (délégué de la Fédération Allemande) « aides au choix, même non concurrents ». — par lettre (chef d'équipe de France) « seuls sont admis sur la piste les 3 membres désignés à cet effet, puisque pendant l'épreuve une équipe est concurrente, l'autre est pour AIDER, et la troisième en récupération ». Contradiction évidente...

Alors, dans le doute et l'ignorance des conditions réelles futures, on a trouvé : Soyez-vous à combien se montaient les droits d'engagement d'un journaliste ? à 60 dollars, soit 30 000 AF... C'est aussi un de nos faux problèmes que de les avoir payés, ces 300 F... Ouais, de notre poche, ça vous épate ! c'est comme ça ! à 5, 3 de l'équipe Wak, 1 de l'équipe planeur, plus... devinez qui ? 007 ! pourquoi ? pour rien, pour le sport, pour l'amitié — il n'est même pas venu, occupé qu'il était à construire pour Lyon ! Vous en trouverez beaucoup des gars comme ça, dites ? Alors, si de tels faux problèmes coûtent 30 000 balles, on a eu de la veine de ne pas en avoir de séries.

Le plus drôle — juste avant de partir, qu'aprend-on-t-y pas ? Que pour les aides, il y aura sûrement des arrangements sur place » (ça à mi-juillet).

Et la meilleure, une fois sur place, d'après les papiers officiels Autrichiens, il semblait que bel et bien il ne fallait personne autre que l's

Wakefield



concurrents et le chef d'équipe sur l'aire... (ce qui concordait avec les premiers renseignements obtenus de la Fédération).

Allez donc y comprendre quelque chose (surtout quand on a vu la population qui y sévissait...) mais c'est bel et bien ce qu'il y avait écrit en (à peu près) Français : je cite : « ORDRES DU AIRPORT » :

« Attention : Dans cet état de place seulement doivent se retrouver : le chef d'organisation, les journées avec leurs légitimations, le compétiteur de cette classe, le chef du team et les hommes pour prendre le temps. Pour autres personnes et assistants il est interdit SANS EXCEPTION à passer entre cette place ».

C'était on ne peut plus clair, mais en fait... si vous aviez vu...

On avait tout envisagé, tout !

On avait même écrit à Albert Simon, qui avait répondu gentiment d'ailleurs.

On avait prévu les tours de vols, un roulement avec toujours deux concurrents près à partir, etc... les durées de remontage, la fatigue des caoutchoucs (tests faits par « Kiss » sur son appareil de mesure) etc...

Et, le 2 juin, sur coup de téléphone imprévu à la Fédération, n'apprend-on pas que tout ce que l'on a fait là c'est pour les beaux yeux de la princesse...

« Un seul concurrent peut partir à la fois — le suivant est obligé d'attendre la fin du vol pour que les chronos puissent prendre sa fiche, etc... etc... »

Ça faisait plusieurs mois qu'on discutait de ça, c'était la première fois qu'on participait à un championnat de monde.

N'aurait-il pas été bon de nous informer plus tôt ? (et, si jamais l'occasion de téléphoner ne s'était présentée... hein ? on l'aurait appris le matin du concours, au premier vol !)

Le tente abri avait fait aussi l'objet de nos écrits, pendant longtemps : le signataire avait fini par acheter l'abri (2 x 2, abri-plage) certaines des autres équipes disposaient d'abris bien plus grands, pour tous les gars et leurs appareils ou complet (les Turcs en particulier).

Qui d'autre que nous avait évoqué un tel problème dans notre équipe de France ?

Qui à la Fédération avait envisagé qu'il puisse faire un pareil temps de cochon ?

Nous y avions pensé.

A-t-on songé à ce qui se serait passé si l'abri n'avait pas été acheté à la suite de nos élucubrations. Ça aurait été un beau gâchis, un beau fiasco dans l'équipe (Wok et motos surtout).

Où les Français auraient-ils trouvé refuge ? Sous l'immense tente des Turcs, sûrement, ils sont si gentiment organisés...

Savez-vous combien m'a coûté ce faux problème ? 210,00 F seulement, et on y tient facilement avec les taxis...

(Il y eut des moments où on était 12 dessous, avec 3 cercueils, et les appareils sous le déluge de pluie et de vent).

Et le jour des motos, que ce serait-il passé si elle n'avait pas été là encore, cette tente ? (je dois confesser à ma grande honte : le jour des plongées, occupé que j'étais à signaler mes montées, à un kilomètre de là, j'ai complètement oublié de la proposer à nos amis nordistes... Mea culpa ! heureusement que ça a été le plus beau des trois jours !)

Autre problème qui avait été soulevé : il semblait logique que des membres de l'équipe de France, dont la mission était en quelque sorte officielle, puissent avoir toutes les facilités pour passer sans encombre leur caisse de matériel sans soucis ni problèmes douaniers. On se souvient du cas de Dédé Bour, pour Sazena, il y a deux ans, bloqué à la frontière, pendant deux heures, qui avait dû parlementer, tourner, virer, supplier, pour qu'enfin on veuille bien l'autoriser à entrer ses taxis.

Nous ne voulions pas ça. A force de pleurer, j'ai (je ne sais pas les

autres) reçu un imprimé « Certificat de passage en douane pour aéromodèles » datant de l'Antéchrist (195...) et sorti du fond des tiroirs de l'Aé.C.F. ...

Vous voyez bien, que ça existait, que c'était un faux problème qui avait été prévu il y a peut-être 15 ans...

À Mont Genève, en plein brouillard, 3 douaniers Français, gelés, ont été très étonnés de voir l'unique client qui passait, s'arrêter sans qu'on l'y force, et réclamer qu'il voulait être contrôlé, tamponné, etc... ça les a bien fait rire... les forcer à vous faire un contrôle de gêge...

Et ils l'ont mis, le tampon « Douanes Françaises », sans même me faire ouvrir la caisse.

Et après, demandez-vous si c'était un faux problème..

Demandez-lui donc pourquoi il a tourné autour de ce gigantesque cercueil blanc, plein d'inscriptions avec des « che cosa, dentro ? » « hum, hum, et il avait pourtant le papier en main, et il le regardait dans tous les sens.

Et il a fini par laisser tomber — il y avait le tampon « Douanes Françaises »...

« Là encore nous avions raison.

Autre détail pour mémoire, qui aurait pu être amusant s'il n'avait été presque tragique :

Les faits : le 24 juin, la Fédération Française demande à sa banque de virer les droits d'engagement de l'équipe de France à l'A.C. d'Autriche. La réponse est en suspens (400 dollars) délai limite de virement : 1er juillet...).

Le 2 juillet, la Fédération avertit les membres de l'équipe que la banque de France refuse de virer les 400 dollars de l'équipe Vol Libre, et les 340 dollars de la Télécommande, en indiquant qu'il faut les prendre sur l'allocation touristique des intéressés... vu la nouvelle loi des Finances.

Quand je lis ça dans mon coin, je me mets à trépigner... « et les ministères de tutelle, à quel servent-ils ? » Mais on est le 2 juillet... La Fédération sollicite l'accord de l'A.C. d'Autriche pour que celui-ci accepte le paiement des droits sur place, par les concurrents.

Siman la France déclarera forfait ! L'A.C. d'Autriche accepte cet arrangement (sont drôlement pertinents, les gars).

Le 24 juillet, la Fédération remercie l'A.C. d'Autriche de ces facilités.

Cependant, elle annonce aussi la bonne nouvelle ; à la suite de démarches multiples auprès de l'Office de contrôle des changes et du Ministère des Transports (ah ! tout de même), la banque accepte enfin de virer les droits en Autriche.

Ouf ! c'était (seulement) le 24 juillet...

L'ENTRAÎNEMENT

Les mardi 12 et mercredi 13 août sont réservés à l'entraînement et aux contrôles divers.

Il fait très beau et Jean-Claude Neglais, qui connaît bien le terrain, nous dit : c'est louche ! et il avait son idée, le bougre !...

Ces deux jours se passent en détails folkloriques parfois assez amusants : en voici quelques-uns :

Sargentini, en vacances en Allemagne (stage de Vol à voile) est là. Il a apporté un vieux nordique pourri, rouillé, rapécié — pas beau quoi ! (y va m'emboutir l'autre portière, ça c'est sûr !) Il va, pendant les essais, voler pour le plaisir à proximité des Anglais, à l'entraînement.

Il treuille tranquillement, tourne un peu, large — maxi, et ainsi de suite 3 ou 4 fois (tout ça sur place, en quelques minutes).

À la fin, les Anglais tout de même impressionnés par le manège, viennent un peu plus près et disent approximativement :

« Ah ! vous avez une très bonne airplane ». « Boof (accent de Grenoble) (y veut pas se compromettre).

« Vous avez beaucoup de chances pour demain ».

« Moi ? Pensez-vous, je ne suis pas sélectionné — je suis trop minable en France ! ».

Ah ! il fallait voir la bouille des gars ! Malheureusement, les copains Anglais s'ont dû se vexer, parce qu'ils ont fait quand même premiers le lendemain. C'est de l'émulation, ça hein ? ou je m'y connais pas.

Mais la meilleure ça a été celle-là (je dis ça parce que c'est moi qui l'ai faite...).

Contrôle des taxis : Mon Président de Club et supporter, Baudouin, m'emmène en 4L ou hangar. En sortant le cercueil de la voiture, j'aperçois quelque chose qui traîne au fond du coffre, dans un coin... quelque chose, mais quelque chose ! je vous le dirai après... je m'en suis, le mets derrière mon dos, et on entre. On déballe les taxis, on attend un peu notre tour — ça vient à nous.

« Model A, please » qu'il dit en Autrichien.. « Voilà ».

« O.K. » Kontrolé ! et ainsi de suite, modèle B, modèle C... Alors je demande :

« Vous me contrôlez mon modèle D ? »

Regard interrogateur (en Autrichien, mais on l'a compris), c'était le point non prévu du règlement... et le signataire d'exhiber triomphalement de derrière son dos un splendide épée de nos grand'mères, vous savez, pas ceux avec un cordon qui pend avec une prise, ça faisait un de ces effets — sérieux, sérieux ; et moi d'ajouter que je voulais une étiquette dessus, un contrôle... et de préciser que, si on collait un fil sur le dessus de l'arrondi, ça avait un bien meilleur plané... si vous aviez vu les contrôleurs... et les Turcs !! pliés en deux.

Ah ces Français ! catalogués qu'on était !!.. A l'entraînement, je regarde un peu les wagons cadières.

Je me trouve à côté de Koster et de Schaller.

Le premier a ses taxis classiques, dont il est inutile de répéter l'efficacité en montée... je dois avouer qu'on se fait toujours des idées préconçues à force de lire les descriptions des autres —.

La Fédération sollicite l'accord de l'A.C. d'Autriche pour que celui-ci accepte le paiement des droits sur place, par les concurrents.

Siman la France déclarera forfait !

L'A.C. d'Autriche accepte cet arrangement (sont drôlement pertinents, les gars).

Le 24 juillet, la Fédération remercie l'A.C. d'Autriche de ces facilités.

Cependant, elle annonce aussi la bonne nouvelle ; à la suite de démarches multiples auprès de l'Office de contrôle des changes et du Ministère des Transports (ah ! tout de même), la banque accepte enfin de virer les droits en Autriche.

Ouf ! c'était (seulement) le 24 juillet...

Les mardi 12 et mercredi 13 août sont réservés à l'entraînement et aux contrôles divers.

Il fait très beau et Jean-Claude Neglais, qui connaît bien le terrain, nous dit : c'est louche ! et il avait son idée, le bougre !...

Ces deux jours se passent en détails folkloriques parfois assez amusants : en voici quelques-uns :

Sargentini, en vacances en Allemagne (stage de Vol à voile) est là. Il a apporté un vieux nordique pourri, rouillé, rapécié — pas beau quoi ! (y va m'emboutir l'autre portière, ça c'est sûr !) Il va, pendant les essais, voler pour le plaisir à proximité des Anglais, à l'entraînement.

Il treuille tranquillement, tourne un peu, large — maxi, et ainsi de suite 3 ou 4 fois (tout ça sur place, en quelques minutes).

À la fin, les Anglais tout de même impressionnés par le manège, viennent un peu plus près et disent approximativement :

« Ah ! vous avez une très bonne airplane ». « Boof (accent de Grenoble) (y veut pas se compromettre).

« Vous avez beaucoup de chances pour demain ».

« Moi ? Pensez-vous, je ne suis pas sélectionné — je suis trop minable en France ! ».

VOL LIBRE

variable (IV) progressive, proportionnelle en force (couple) et en durée, et qui de plus, démarrait avec une énorme variation d'incidence (5 mm au bord de fuite, au départ).

Qu'y-a-t-il encore à dire ? Le nouveau remontage de Koster (sans hélice ! ça c'est des gars en avance... gloup, gloup, gloup !) qui fonctionnait ainsi : la chignole est prolongée par un tube Ø 1 cm de la longueur du tube raccord, avec le crochet au bout. Quand il remonte avec ça, par l'intermédiaire d'un crochet démontable PB ou je n'y connais rien (parce que sans ça, ça ne passe pas, une hélice dans un tube de 1 cm de Ø), il glisse dans le fuselage le tube, alu de protection, de gros Ø. Quand il arrive en fin de remontage, à ras de nez, il s'arrête de tourner, ressort le gros tube du fuselage, et le tire en avant, par dessus le prolongateur de la chignole. Ensuite le reste, les lecteurs du M.R.A. le connaissent depuis longtemps. Il bloque le crochet démontable avec une broche en CAP, décroche la longue chignole, et accroche le bloc hélice, — après, avoir vu ça, j'ai failli être converti au crochet démontable... hi hi ! je suis kaputt de rire... mais voyez : les étrangers, eux, ils y viennent... vous serez les derniers...

Et puis, on a vu la chignole à barre de torsion dynamométrique de Hofssäss, d'une simplicité à faire pâlir les ciseleurs de métal...

Une longue CAP sert de crochet de chignole en même temps que de barre de torsion — sur cette dernière, à chaque extrémité une longue aiguille perpendiculaire, dont les deux bêcs se retournent face à face. Elles sont décalées d'un certain angle. Au moment où le remontage est suffisant, la barre de torsion s'est vrillée et a permis aux deux pointes de se rapprocher. Quand elles sont en face, c'est bon !

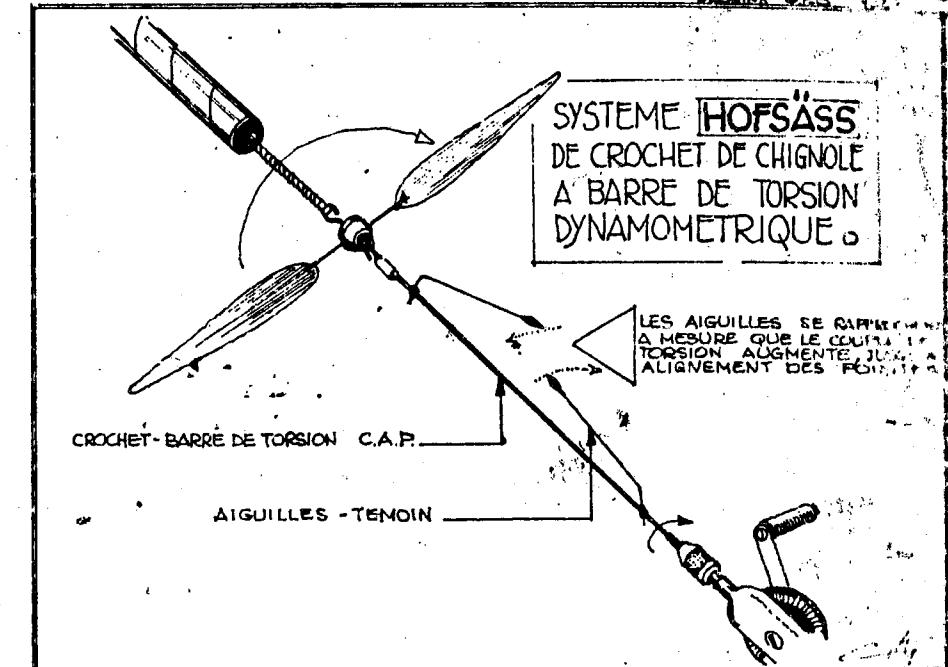
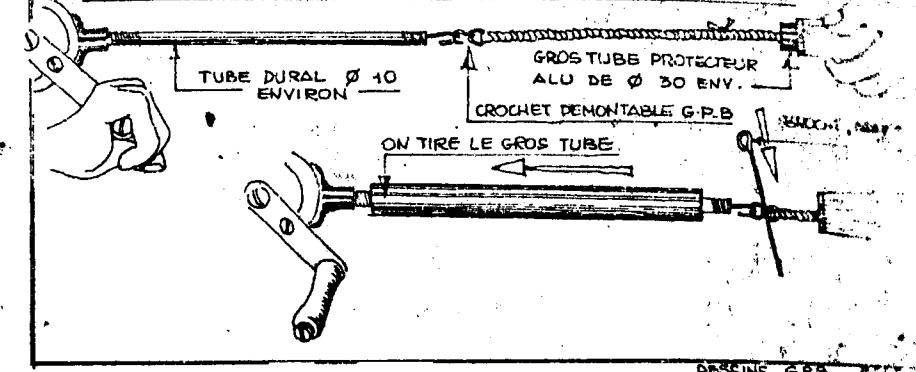
Du côté des détecteurs mécaniques ou électroniques, on a vu de tout — des thermistors à lecture directe sur aiguille, des thermistors enregistreurs, plus efficaces semble-t-il, des messeurs de variation de vitesse du vent, des appareils à bulles, des drapeaux horizontaux, etc... mais ce que l'on ne voyait pas tant, et qui était peut-être tout aussi, sinon plus efficace, étaient les chefs d'équipe et conseillers techniques taste bulle... parce qu'on s'extasie, peut-être un peu à tort sur ne serait-ce que les Bullotrons (ça s'écrit comme cyclotron). Il y en avait de toutes sortes, cette année : des manuels genre jouet de gosse, puis des électriques genre souffleur, puis des plus perfectionnés, avec marguerite qui tourne dans bain moussant, et turbine soufflante... ! c'est drôle, on les a découverts cette année ; figurez-vous que de ce type, depuis plus d'un an tout l'Est en a, et le G.P.B aussi il en a un (400 bulles minute, ça crache) ça monte ça à 4 m, et ça débite — oupis, mais il est curieux de constater que l'équipe de France Wak ne l'utilisait pas... parce que si vous voulez vous faire piéger avec cet outil, y a qu'à s'en servir ! et si c'est pour le planter au milieu pour la galerie ! Alors, je vous dis, ne vous extasiez donc pas trop sur les soi-disant progrès techniques évidemment dans ce domaine. D'ailleurs Bourgeois, il y a bien longtemps, avait fait marcher un véritable réacteur-bullotron (une vraie centrale !) mais s'en sert-il ? je crois bien que non.

Cette année des modélistes Français étaient (peut-être) en avance de ce côté, ils ne se servaient plus des bullotrons...

Toutefois c'est un engin qui peut être utile, mais pas comme détecteur, plutôt comme vérificateur, et il y a une très grosse nuance : le bullotron n'est pas mort, il mérite une autre forme d'utilisation, c'est tout ; mais de grâce, appelez donc ça Bullotron...

Qu'a-t-on vu encore ? Ah oui, aux contrôles, dans le hangar aménagé, si vous aviez vu les modèles des Hongrois ! Des Nordiques à mettre dans un musée, coffrés et peints comme des bijoux, avec des stabilos en structure tapissée de longerons de 1 x 1 ou presque, quasiment du monocoque — (un monocoque à claires-voies...) et puis les waks d'un Roumain, alors

SYSTEME KOSTER DE PROTECTION DE FUSELAGE PAR UTILISANT LE REMONTAGE SANS HELICE SYSTEME PIERRE-BES



là, on les aurait sucés, c'en était même écoeurant de finition — même plus joli, tant c'était fini, lâché, compliqué, des filets de plusieurs couleurs partout, concentriques, même sur les hélices ! un fini de maquette fixe... écoeuré que j'étais...

Les Anglais avaient une splendide antenne taillée dans un tissu de drapeau Argent : une splendeur (si nos femmes avaient pu la voler je crois que...) les Turcs étaient tout en blanc avec « Turquie » en grosses lettres rouge sur la poitrine, les Russes en survêtement bleus, ainsi que les Italiens, et l'unique Japonais, venu en observateur et concurrent, et totalement à ses frais, ce qui se passe de cérémoniaires ; il y en a d'autres qui étaient survêtements verts, d'autres en blousons roses, etc...

Alors de quoi avons-nous à nous plaindre ? On n'était pas les derniers dans le domaine de la technique (sans parler des planeurs, du tournage, des motos tout à fait dans le coup avec pipes accordées, etc., etc...).

Mais où on a été moins photographiés, ça a été lors de...

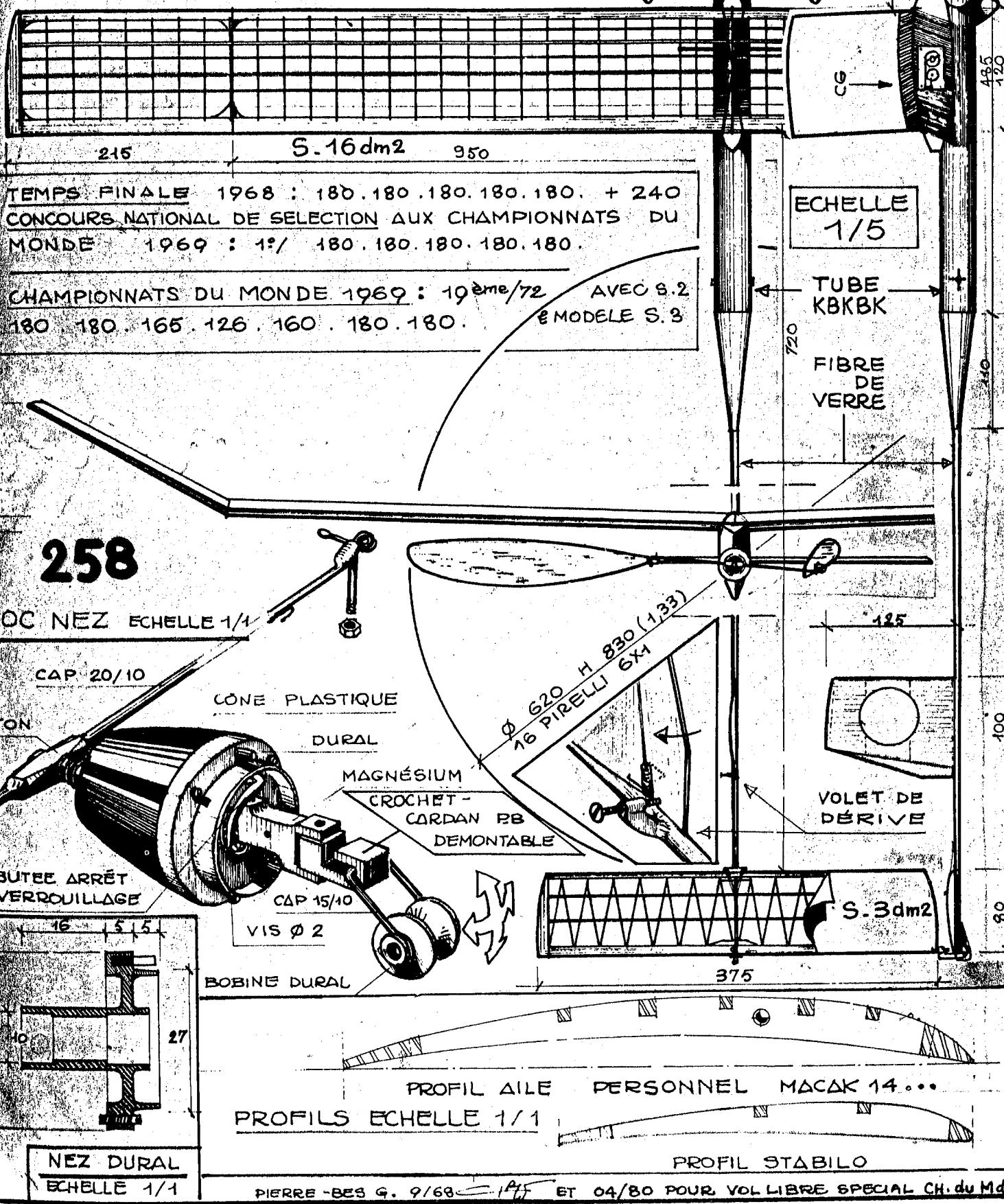
LORS DE...
LA PRESENTATION DE L'EQUIPE DE FRANCE

Ouais ! là alors, on a eu aussi la vedette... mais d'un tout autre genre. Disons-le tout cru : l'équipe de France était minable — inexistantes même.

Sous le panneau « Frankreich », lors de la

TRIDENT S2 DE PIERRE-BES G.

WAKEFIELD CHAMPION DE FRANCE 1968
MODIFIÉE INCIDENCE VARIABLE / CH. DU Mde. 69



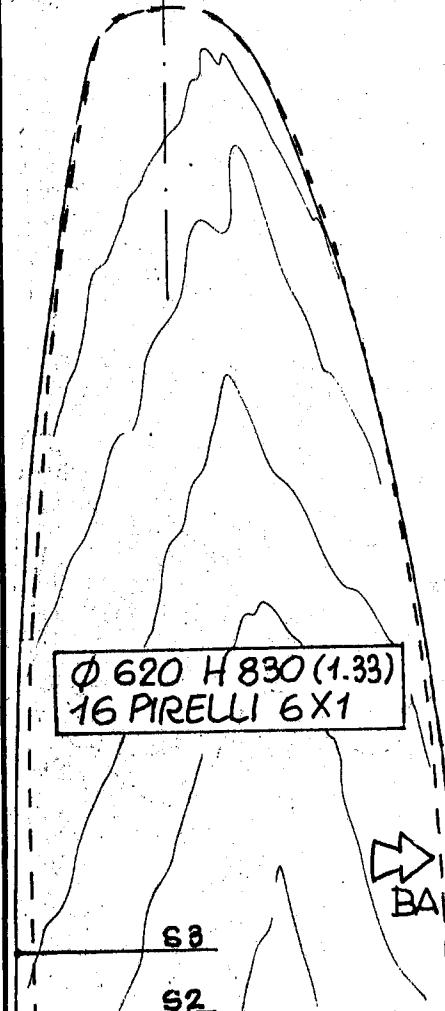
AILE 160 X 11 A PLAT (PROJ. 154)
 SURFACE 16,9 dm² + 2,1 dm²
 LONGUEUR 122
 Poids 240 g.
 CENTRAGE 50 %
 DROITE - DROITE FIXE
 IV - MINUTERIE SEELIG 8 A.
 FERMOLEMENT 40 A.
 AILE ENTIEREMENT COIFFREE
 LE RESTE DE CONSTRUCTION
 IDENTIQUE AU MODELE S2.

TRIDENT. S 3

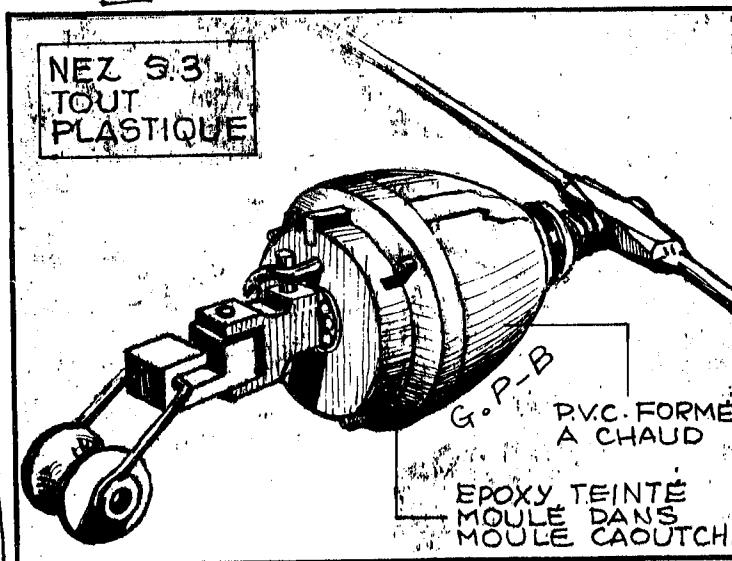
PIERRE-BES G.

WAKEFIELD TEMPS CALME
 "17 + 2"

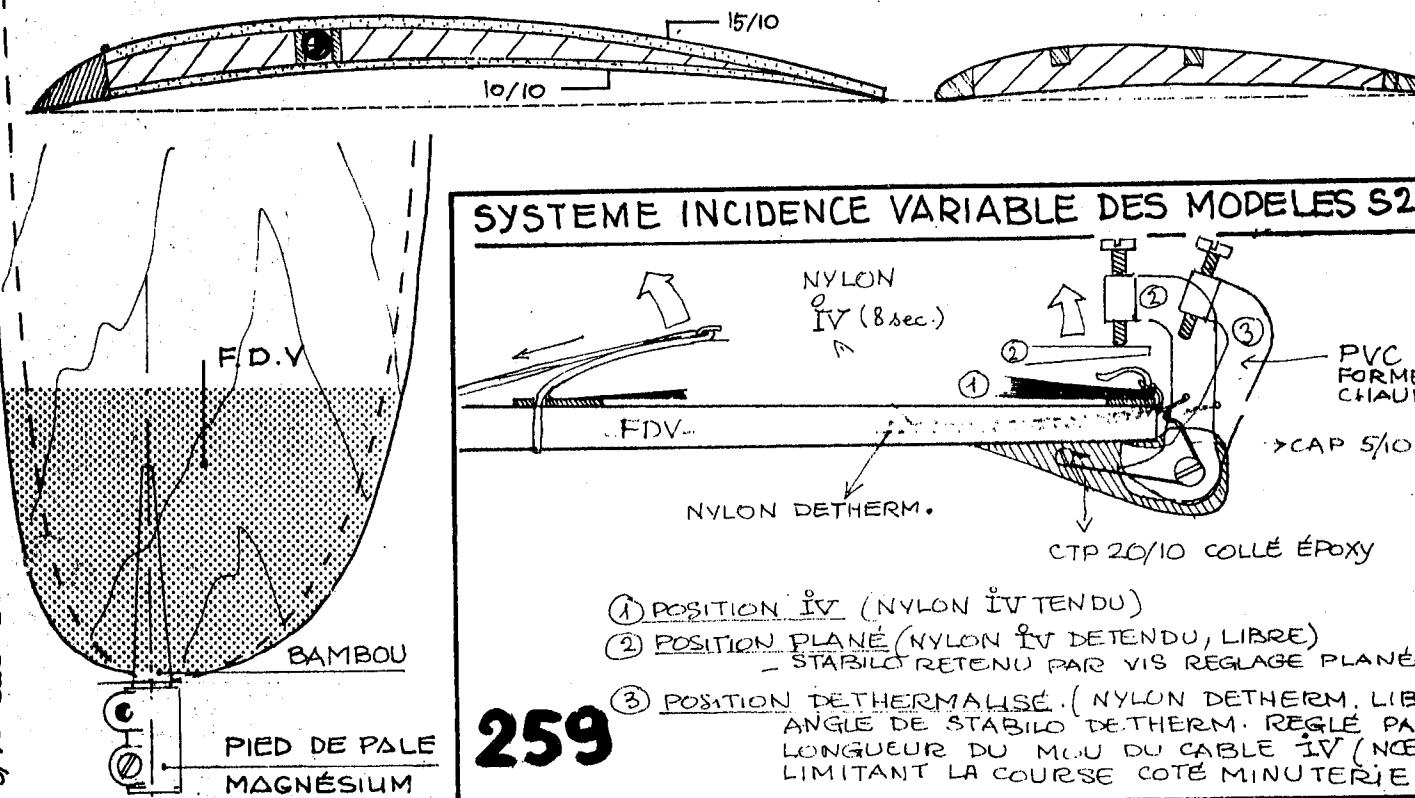
CHAMPIONNATS DU MONDE DE 1969



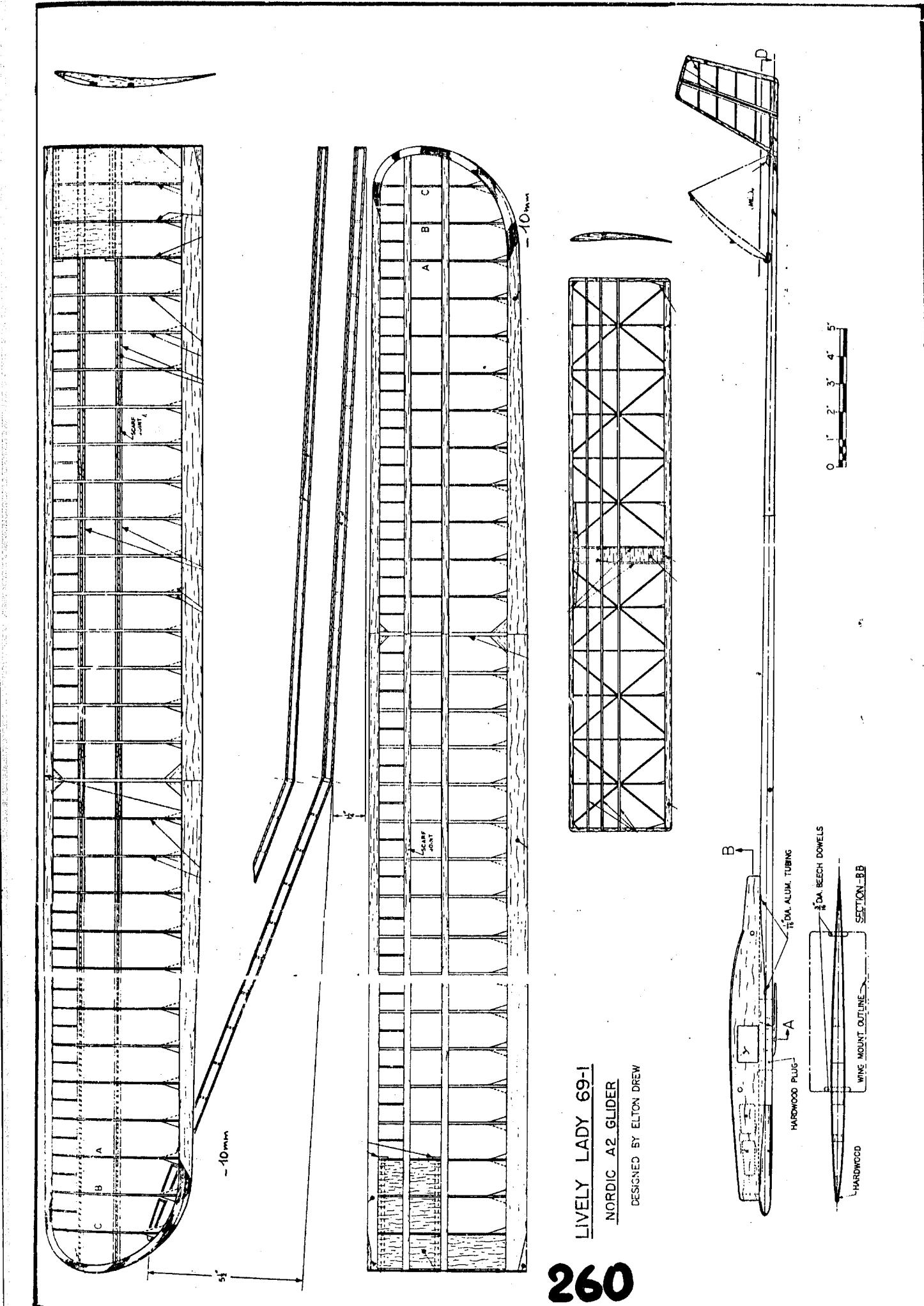
Ø 620 H 830 (1.33)
 16 PIRELLI 6X1



ECHELLE 1/10



259



260

LIVELY LADY 69-1
 NORDIC A2 GLIDER
 DESIGNED BY ELTON DREW

Des minables, je vous dis.

On n'a pas de pognon ? C'est sûr, tout le monde le sait, mais on n'a pas d'imagination non plus, et c'est ce qui est triste car avec de l'imagination on arrive en grande partie à compenser le manque d'argent. Comment ?

— Combien auraient coûté 3 polos en coton, bien amples (pour que le mien aille à Rémy...), un tout bleu, un tout blanc, un tout rouge (il suffisait sur le terrain de les mettre dans le bon ordre...) $20 \text{ F} \times 3 = 60 \text{ F}$, et ce n'était même pas spécial.

— Combien aurait coûté un mètre de ruban tricolore, large comme la main ? Quelques francs

— Combien coûte le travail (que n'importe qui aurait fait) de couper un rectangle de ruban tricolore, de le coudre sur les 3 polos et de coudre dessus un gros F noir) (qu'on aurait pu aussi bien faire au feutre avec un peu de soin) ?

— Combien coûtent trois casquettes identiques ?...

L'Ami Rémy a fait, je crois, des photos comparatives des différentes équipes qui, paraît-il font ressortir toute la prestance de nos équipiers ; en particulier par rapport aux uniformes de quelques nations dites « sous-développées ». S'il veut bien nous en passer une ou deux, qu'on voit ça.

En un mot, c'est comme les espions qu'on reconnaît à ce qu'ils n'ont aucun signe particulier (code militaire dixit) les Français se sont fait remarquer par leur absence de signe distinctif... on ne nous a pas vu, et c'était trop voyant...

1er JOUR JEUDI 14 AOUT : LES PLANEURS

Le Chef d'équipe Magniette réunit les 9 équipiers.

Il avait été prévu à l'origine :

— pour la journée planeurs : les Waks en récupération

pour la journée des Wakes : les planeurs en récupération

les motos en aides

— pour la journée des motos : les Waks en récupération,

les planeurs en aides.

Les arrangements survenus dans l'emploi des aides lui permettent de modifier le programme, il décide que les planeurs n'ayant plus besoin des wakeux comme aides, ces derniers se relaxeront pour être en forme le lendemain.

— L'équipe de France A. 2 (planeurs) comprend : Jean-Marie Berthe (Maubeuge), Lucien Braire (Lyon), et Maurice Bazillon (Lyon).

— Les 3 équipiers se sont mis d'accord pour les départs.

— Chacun a des appareils de temps calme, moyen et agité, mais en définitive, les 3 modélistes commettent chacun la même erreur, une mauvaise utilisation de leurs taxis, à des périodes différentes.

1^{er} round : aire de départ située au S.-O. du terrain. Temps ensoleillé, turbulent, régulier. Vent 2 à 3 m/s, Est, amenant les planeurs à proximité d'un bois et de ruines de blockhaus.

1^{er} départ : Berthe, ça tourne environ 3 à 4 minutes, il largue dans la pompe (il monte très haut) appareil temps moyen.

2^{er} départ : Braire ; appareil temps moyen, tourne plus longtemps mais accroche également.

1^{er} départ : Bazillon, appareil temps calme, grand allongement fil de prétrubulence, entièrement coiffé — tourne 3 ou 4 minutes et accroche également.

A noter qu'à ce round, comme aux deux suivants d'ailleurs, les Français qui tournaient pratiquement les seuls à ces championnats, s'étaient placés à l'extrême Est de l'aire, et de ce fait, à chaque vol servaient de lieux à la meute se trouvant derrière. Aussi chaque fois qu'un Français démarrait, c'était l'attente, et dès l'accrochage, trente à quarante planeurs partaient d'un coup, dans la plus grande et plus belle pagaille.

2^{er} et 3^{er} rounds : aucun changement, mêmes appareils utilisés, même aire de départ, et chacun des 3 équipiers fait ses maxis, soit au 3^{er} vol un 540 pour chaque membre de l'équipe. Mais au 3^{er} round, le temps change brutalement, le vent force 5 à 6 m/s et passe Nord-Est, ce qui conduit les appareils vers des ruines assez proches et sur un village. La direction du Championnat décide de changer la situation de l'aire de départ ; c'est la première fois et cela déjà est une grosse erreur.

4^{er} round : Nos « thermistors Français » se « rebloquent », mais le vent est maintenant plus fort et passe Est-Ouest. Il y a de très fortes pompes tourbillonnaires — Berthe profite d'une accalmie et part, il tourne assez longtemps et accroche — Braire part, assez longtemps également, il n'y a tourne assez longtemps également, il n'y a plus, grand chose, il largue, son planeur est long à se centrer, la pompe très forte, le repoussant à l'extérieur, finalement, il se centre au milieu du terrain et fait le maxi. Bazillon commet la 1^{re} erreur tactique de la journée, le temps se durcit, et il ne change pas d'appareil, alors que son « temps agité » est monté. Il largue dans un tourbillon très fort, rasant tout sur son passage, herbes, papiers, etc... les ailes de son planeur grand allongement entrent en vibration, suffisamment longtemps pour le sortir de la pompe, et c'est un « 92 s ».

A ce vol, deux planeurs ont été détruits en vol, par le même tourbillon, après largage — un Israélien, aile cassée à mi-envergure, et un Hongrois, 1/2 stable, qui d'ailleurs a été emporté et a fait le maxi...

Brusquement, le tourbillon fait suite à un orage d'une extrême violence, qui dure plus d'une heure. C'est la débandade. Le 5^{er} round est retardé, et une fois de plus nous changeons d'aire de départ.

Berre qui aurait pu prendre son « super flamenco » étant donné le temps très plat et humide qui régnait, garda son « temps moyen », et après avoir tourné longtemps largue dans une descente et fait « 93 s ».

Braire à son tour, tourne très longtemps et accroche — un maxi...

Bazillon reprend son temps agité, car brusquement le vent est passé à 5-6 m/s, et ne veut pas renouveler son erreur du 4^{er} vol, ça tourne longtemps aussi, mais rien en dessous, il largue, à une légère tension du fil, mais c'est une faible plage pour un appareil de vent, et c'est un 138 s.

A ce 2^{er} vol le Hongrois Pataki qui tourne comme les Français, a tourné 47 minutes avant de trouver la pompe ; il y a là deux exploits : — Kiss s'est montré conservateur — il a

salué au passage : tout d'abord la performance de Pataki ; pour tourner si longtemps, il faut du « coffre », ensuite, la souplesse de ses équipiers et la sagesse du chef d'équipe qui, en accord avec eux, n'a pas un seul instant interrompu le tournage qui empiétait sur le temps imparti aux deux autres. C'est authentique : les 3 Français avaient déjà récupéré leurs appareils et bu un jus d'orange, que Pataki tournait encore, (et Pataki et Pataki quoi...) mais un fait est là : Pataki est 2^{er} et ça paie.

Vöros H. a fait 150 à ce vol, et l'autre équipier Vida 113.

6^{er} round : le vent a chuté, mais a fait place à une petite pluie fine, qui mouille toutes nos belles machines. Berthe conserve son temps moyen et après avoir tourné longtemps trouve une plage taïble et fait 111. Avec son Flamingo — grande allongement — au plané lent, il aurait peut-être fait mieux aux 5, 6 et 7^{er} vol.

Braire prend son grand allongement, mais n'étant pas entièrement coiffé, son entoilage s'est un peu détendu. Il tourne très longtemps, nous décidons de le laisser faire, étant donné qu'il est le mieux classé. Il tourne très certainement un quart d'heure, trouve une belle pompe, sous la pluie : fine et large, il est dedans ; ça tourne lentement, mais la pompe serre de plus en plus et accélère. Finalement son appareil entre en vibration et c'est la descente de 15 mètres en 3 ou 4 secondes — total 166, alors que c'était un 180 tout court.

Bazillon reprend son temps calme, tourne environ 5 minutes, trouve une petite tension, et son grand allongement avec le fil de prétrubulence, crottant au vent, fait 180 à 10 mètres du sol.

7^{er} round : pour les Français ce n'est pas la victoire, et il y a beaucoup de déception dans l'air, depuis le 5^{er} vol, nos amis thermistors ne « sentaient » plus rien, l'orage et la pluie ayant tout fait disparaître. Alors, au petit bonheur :

Braire, comme au 6^{er} round, part le premier, mais il a repris son « temps agité », et commet à son tour la même erreur de tactique que ses deux équipiers ; le temps est très humide, sans vent, 2 à 3 m/s maximum, il aurait dû conserver son grand allongement. Même mouillé, il vaut 132 à 140 secondes. Il tourne encore très longtemps et finalement largue, dans une descente « 87 s » — Berthe part toujours sans son super Flamingo, qui étant très sec, et par le temps ambiant, aurait pu lui donner des secondes, mais il semble que depuis le 5^{er} vol il n'a plus le moral ; il tourne 3 à 4 minutes, largue dans une plage moyenne et fait 147 s, ce qui n'est pas mal, compte tenu du temps. Bazillon conserve son grand allongement, qui en définitive, à part son erreur tactique du 4^{er} vol, aura donné toute satisfaction. Il tourne très peu, et comme pour le 6^{er} vol, largue en douceur à une légère tension du fil ; la pompe est là et c'est un « 180 ». Soit pour son planeur grand allongement « Zéphyrus » 5 maxis sur 6 vols ! A noter qu'à ce dernier vol, qui s'est déroulé avec une heure de retard sur l'horaire prévu, et sous une pluie fine (donc assez tard le soir), il n'y a eu que 15 maxis sur 84 vols.

Bazillon : part enfin, et malgré la présence de la pompe, le pas variable refuse un travail régulier, le taxi tiré d'un côté, décrache, repart de l'autre, et la fin de moteur se fait assez bas — de plus, il change de sers (D.G.) et se retrouve au sol en 75 s.

Deuxième vol : le soleil est là, mais au loin ça se gâte, il est 9 h et quelques, les pompes sont plus établies, plus dégagées — le conseiller es-pérogie appliquée détecte à coup sûr.

Kiss, G.P.B. et Burg font le maxi sans problème.

Troisième vol : le temps se gâte — le vent force légèrement — les nuages masquent le soleil par vagues, l'air se rafraîchit... la détection se fait plus difficile.

G.P.B. — il n'y a pas grand chose, mais il faut partir car Kiss est derrière. Le détecteur annonce : « ici, ce n'est pas trop mauvais », pas le choix — largué — montée moyenne (évidemment...) et plané... qui fait ce qu'il peut — les chronos s'arrêtent : 165... « Coquin de sort, s'écrit le G.P.B. on les aura quand même... au dessert ! » (il ne savait pas qu'il n'irait pas, au dessert non plus !) Simple allusion... au banquet terminal du Championnat où 22 Français décideront de ne pas participer, car, par suite d'une traduction moins précise

ses modèles de style habituel, assez trapus, efficaces — bonne montée, aile rectangulaire de 13 de corde à l'emplanture, à bout trapézoïdale, assez relevé — 2 fuselages en tube cuivré, et le 3^{er} en fibre — les poutres arrières sont en fibre de verre (deviendra-t-il une école Française... en tout cas, elles ont eu du succès, on en verra d'autres en Suède...) dérive commandée entièrement mobile, nez en dual, deux modèles identiques et interchangeables. Le 5^{er} de voitures identique, mais un peu plus long de bras de levier, tous les modèles, comme à son habitude, équipés en 14 brins et hélices de Ø moyen.

— Burg avait les taxis qu'il emploie aussi depuis quelques temps et qui ne sont autres que les précédents modèles dessinés et employés par Hofssass il y a un ou deux ans — modèles à pas variable (une pièce de bijouterie ce nez) qu'emploie aussi son collègue Bertaux. Le modèle est tout coiffé à l'aile — long bras de levier, hélice mince, peu creuse, en fer de lance.

Ces modèles, à ce qu'il a semblé, n'étaient pas parfaitement adaptés au type de temps affreux qu'on a supporté pendant la moitié de la journée. Le pas variable manque de nerf au départ dans ces cas-là. Toujours est-il que les taxis semblaient tirillés par une montée d'un côté et un plané de l'autre — ça hésitait, et ça accrochait parfois.

— G. Pierre Bès avait, par la force des choses (des ennuis accumulés en fin de préparation) été obligé de choisir, contrairement à ses intentions premières, deux taxis les mêmes (temps moyen) et le grand main.

Les deux taxis identiques étaient deux tridents S/2 : l'un était le champion de France 68 avec une aile rentrée et un nouveau stabilo, très classique. L'autre était son frère, mais équipé d'une nouvelle hélice et d'une IV d'empennage, commandée par minuterie Seelig, avec nouveau nez tout en plastique coulé.

Le 3^{er} était un 17 dm2 + 2, plus long, grand allongement (160 d'envergure) rectangulaire, de corde 11, tout coiffé, lui aussi équipé en IV/Seelig, avec nez en plastique, nouvelle hélice.

Les 3 modèles volaient en 16 b rins, Ø des hélices 62, avec cardan démontable G.P.B. — fibre de verre au stabilo et tube KBK/BK (ce serait malheureux, le contraire... non mais !) porte écheveau, le tout entièrement fluorescent.

Premier vol :

Dès le début du round, il y a un raté dans l'organisation. Ça tourne, ça vire, et après que la fusée soit partie, il faut 10 bonnes minutes avant que les équipiers sachent qui doit se préparer... car le tirage au sort n'a pas été fait !

Le chef d'équipe tire donc à la courte paille, les résultats sont : 1er G.P.B., 2^{er} Kiss, 3^{er} Burg.

Le temps pour G.P.B. de retirer des chronos, qu'il monte, et qu'il procède au remontage du taxi (plus celui du taxi de secours), 1/4 d'heure sur l'heure qui était déjà écoulé — et 1/4 d'heure sur les 20 minutes allouées au premier partant.

Le soleil est là, peu de vent — la détection facile pour notre biomodèle privée.

Kiss part avec un des 2 Waks identiques — il a un peu plus de chance, la pompe est mieux constituée = maxi sans bavures.

G.P.B. part avec le Trident S/2/IV et fait un maxi assez juste.

Burg : part enfin, et malgré la présence de la pompe, le pas variable refuse un travail régulier, le taxi tiré d'un côté, décrache, repart de l'autre, et la fin de moteur se fait assez bas — de plus, il change de sers (D.G.) et se retrouve au sol en 75 s.

Deuxième vol : le soleil est là, mais au loin ça se gâte, il est 9 h et quelques, les pompes sont plus établies, plus dégagées — le conseiller es-pérogie appliquée détecte à coup sûr.

Kiss prend la suite, et le fasteur lui trouve quelques chose de moins mauvais que précédemment, Nicolas, rayonnant, fait son 3^{er} maxi.

A partir de là, il choisira en 1er, moi en second, et le pauvre André ne choisira pas du tout ! règle cruelle mais nécessaire, et acceptée de nous 3.

A ce 3^{er}, Burg fera un 110.

Il est 11 h 30 environ — le temps se fâche de plus en plus, il pluviole de manière inquiétante.

Le 4^{er} vol s'annonce — c'est le moment le plus mauvais de la journée.

Kiss dit qu'il préfère attendre, et G.P.B. prend sa place en 1er — ses deux tridents S/2 commencent à souffrir de l'humidité très forte, ça ramolit, et de crainte que le flutter des ailes (évidemment...) et plané... qui fait ce qu'il peut — les chronos s'arrêtent : 165... « Coquin de sort, s'écrit le G.P.B. on les aura quand même... au dessert ! » (il ne savait pas qu'il n'irait pas, au dessert non plus !) Simple allusion... au banquet terminal du Championnat où 22 Français décideront de ne pas participer, car, par suite d'une traduction moins précise

G.P.B.
ATTENDO



BURG RETOURNE
AIDE PAR
ZIMMER.

taxis à la suite, par sécurité — c'est pourquoi les deux tridents S/2 étaient aussi ramollis l'un que l'autre) le détecteur dit : il n'y a absolument rien, c'est très mauvais, et l'attente commence... longue... le Chef d'équipe pousse à partir — le concurrent résiste (peut-être ! mettez-vous à sa place...) le détecteur cherche désespérément — rien, rien, rien — laminaire et froid, comme le cœur du G.P.B. à ce moment-là — ça déborde déjà sur Kiss, qui, pour rassurer le Chef d'équipe, fait signe à G.P.B. que ça ne presse pas tellement (de toute façon, il aurait été à la même enseigne !).

Je crois pouvoir certifier que c'est à ce vol là que Burg a été le plus sacrifié, mais il ne risquait plus rien, de toute façon. Enfin, il faut en finir, laisser la place à Kiss — montée correcte, plané qui ressemble à celui d'un moto... et arrivé à 10 m, ce que je craignais : micro-turbulences à ras du sol — total 126 — le plus mauvais vol de G.P.B.

Le temps s'est gâté complètement, il y aura des tas de gens qui se feront lessiver juste avant l'orage — Xenakis 96 secondes, Wells 96 secondes, Koster 92, Hofssass 40, etc... Enfin la décision arrive (qui vaut ce qu'elle

VOL LIBRE

261

262

vaut) : on suspend le vol pour une durée approximative de 3/4 d'heure, et on donnera ce moment-là de nouvelles instructions.

Alors on attend sous la tente.

Enfin la sono annonce que le vol n° 4 est repis et prolongé.

Kiss est en piste aussitôt. Il aura plus de chances que G.PB, avant l'orage, avec son taxi plus petit, plus centré avant, plus adapté que le grand S/3. Mais il n'y a toujours rien dessous. Il descend régulièrement et fait un 160 honnorable.

Quand Burg partira, il fera lui aussi le plus mauvais vol de son concours, il ratera encore sa montée, et se verra attribuer un désespérant 61.

Puis la fusée de fin de vol, ouf ! tout le monde a volé. On apprend qu'à ce 4^e vol, le grand Hofssäss a perdu toutes ses chances en faisant un 40 secondes, consécutif à un oubli de déclenchement de sa Seelig au départ (affollement provoqué par l'urgence du départ, avant le délugue imminent ?) il fait toute sa montée avec l'IV en position départ et évidemment retourne au sol en plané... (le chef, pour ne pas être en reste, admiratif qu'il est du inaire, se fera un devoir de réaliser le même exploit à Lyon, aux Championnats de France, quelques jours plus tard, pour des raisons différentes, mais avec un résultat identique. Ledit G.PB sera d'ailleurs très fier à cette occasion de battre le maître, en faisant un splendide 45 secondes, alors que ce dernier n'avait totalisé « que » 40 s... (ha ha ha, le moral ! quand on se l'a, on se le garde !).

Le 5^e vol est parti — le temps est toujours assez neutre, peut-être très (mais alors très très) légèrement porteur — il n'y a pas de descendances quoi ! (et c'est toujours ça) notre conseiller technique ne peut pas faire la pompe sur mesure.

Kiss boucle le 180 — c'est son 4^e maxi — il sourit et on le comprend !

G.PB entre en lice avec le grand S3, il ne fera que 160.

Burg part ensuite et doit se contenter de 109.

Horaire prévu	8 h à 12 h 30	14 h à 17 h 30
18 ^e - 1172 - Kiss	180	180
19 ^e - 1171 - G.PB	75	180
65 ^e - 879 - Burg	160	160

beau temps avant arrivée de la perturbation

aggravation

période la plus mauvaise

orage violent

suspension du vol - repas

amélioration

temps calme « neutre » vent nul

Le 6^e vol arrive : le temps se modifie très peu, mais dans le bon sens. Plus de vent, le G.PB jubile. Il n'y aura plus les micro-turbulences à ras du sol — le copain Burg aussi, son taxi étant enfin adapté à ce temps.

G.PB part sur les conseils du « thermistor à deux pattes » qui constate « ça doit faire une montée-desccente tranquille, sans rien en plus ou en moins », et ce sera encore exact.

Le S/3 fait donc sa montée habituelle, il déthermalisera à 190, à 6 ou 7 m du sol.

Kiss part pour ce qui sera le plus mauvais vol de son Championnat : 135.

Burg : fait un très honorable 164, tout en plané fin.

Et puis le 7^e et dernier vol arrive enfin. Il suit la logique des vols précédents — même type de temps, même absence totale de mouvement vertical, en plus comme en moins ; le détecteur ne détecte rien, c'est bon signe, rien dans un sens ni dans l'autre... les temps des équipiers traduisent cette logique :

Kiss avec ses taxis adaptés plutôt pour temps turbulent, malgré une belle montée, se contente d'un 157.

G.PB, dont le taxi nage dans son élément, renouvelle le maxi.

Quant à Burg, il finira en beauté — à ce dernier vol, il fait un 180 qui, en réalité se prolonge à peu près du double, un plané qui n'en finit plus.

Voyez ci-dessous le tableau comparatif des vols des équipiers :

On y constate une similitude dans les bons vols, dans les mauvais moments, ce qui atteste des fluctuations météo de la journée, déterminante pour les vols de l'équipe de France.

On y voit aussi, pour les deux premiers, une logique apparaître en ce qui concerne le bilan — en effet, Kiss et G.PB se retrouvent à 1 seconde sur 1172 (et ça, faut le faire non ?) et pourtant les deux équipiers employaient des appareils totalement différents d'utilisation ; mais si l'on y réfléchit, l'ex-æquo est logique en ce sens : aux deux premiers vols, beau temps moyen = égalité, aux deux suivants, ça commence à se gâter, et le type de taxi de Kiss

prend l'avantage (compte tenu du fait que le S3 n'avait pas été réglé pour ça) au 5^e vol, le temps s'améliore, et la différence s'estompe. Aux deux derniers vols, par temps très calme, les taxis à grand allongement de Burg et G.PB reprennent un avantage absolu.

On peut tirer certaines conclusions :

— 1^e constatation : j'avais choisi cette solution en 1968, mais les circonstances m'ont empêché d'en appliquer à savoir : il fallait trois taxis différents : un temps calme — un temps moyen — un temps très agité, très solide au cas où...

— 2^e constatation : par temps agité moyen-nement, turbulent, haché, un taxi à grand allongement reste valable, à condition qu'il soit centré assez avant — qu'il n'ait pas un stabilo trop petit — qu'il soit absolument hydrofuge en ce qui concerne les vagues (coffrage).

Moyennant quoi, ça plane mieux et paradoxalement, ça monte plus haut.

Mais (et Grenoble commence à y venir) (Kiss pas encore) de tels taxis demandent un grand Ø, un gros moteur (et pas forcément une hélice Siebermann).

— 3^e constatation : les taxis petits, nerveux, faible allongement, comme utilisait Kiss, s'ils étaient assez à leur aise en temps chahuté et pluvieux, n'auraient eu que très peu de chances en fly off (voir les deux derniers vols de ce copain) il fallait donc en plus le grand machin.

J'espère que chacun trouvera matière à réflexion là-dedans, et tant pis pour Georges, mais plus ça va, plus je pense à « coffrir intégralement » et pourquoi pas « plein... hein, l'amie ?

Après tout, compte tenu des conditions pénibles, on n'a pas été si minables que ça — il n'y a qu'à regarder les noms célèbres qui sont immédiatement devant et ceux non moins nombreux, bien derrière, les Kosinski, Czinczel, Thomas, O'Donnell, Aalto, Juger, Koster, Hofssäss, et j'en oublie... (on se console comme on peut, pas vrai ?).

(à suivre) G. Pierre-Bès.
Au prochain numéro la fin (Les motos)

siver (150), Spring fait 202, Friis 222, Spence 287.

Suspense : ouf, Rieke et Baumann bouclant le 300. Il reste deux gars en lice, et deux gars de l'Allemagne de l'Est. C'est un coup glorieux, non ?

Alors on commence à parler de Rieke... (un moto à stabilo en T sur dérive — belle ligne) il faut dire qu'il monte (au moins) 25 m de plus que les autres, et rétablit merveilleusement. C'est ahurissant — il est gagnant à tous les paris.

Fusée — c'est le départ, les deux taxis montent à peu de secondes de distance — Baumann fait sa belle montée habituelle, et oh surprise ! Rieke, tout en montant bien plus haut, ce que tout le monde attendait bien sûr, s'arrête le nez en l'air, à la verticale : une colossale abattée, on s'en doute, et après la stabilisation, il est sensiblement à la même altitude que son collègue, et ils s'éloignent tous deux dans la brume — on les perd de vue ensemble... or Baumann est parti quelques secondes avant.

Voilà comment on perd un championnat du Monde !

Pourquoi cet arrêt catastrophique qu'il n'a jamais fait sur 9 vols ? je suppose qu'il a eu peur d'être trop tangent en temps moteur (il était pratiquement à 10° pile...) il a peut-être raccourci un peu, sûr qu'il était de monter toujours le plus haut, et ça a dû lui couper le moteur à un endroit inhabituel de la spirale... c'est la seule explication logique.

Pour récapituler, le classement Français est le suivant :

1ribane, 13^e 1254, le meilleur des Français ; Guilloteau, 19^e 1236, même classement que G. PB en Wak ; Remy, 50^e, 964.

Par équipe, la France se classe 10^e.

Et ce n'est déjà pas si mal, après tout !

G. PIERRE-BÈS



CHAMPION DE FRANCE EN WAK
COMMANDÉ DE MINUTERIE ENTRE LES DÉMIS

A. BURG -



BURG - AU DÉPART



VOL LIBRE



MACARON VOL LIBRE

SOUTENEZ

NOTRE BULLETIN PAR
L'ACHAT DE L'AUTO.
COLLANT. NOUS POUR
RONS MINSI. DOTER DE
TROPHÉES LES GRANDS
MANIFESTATIONS

16 F. LES 4

263

264

DEDIE A G. PIERRE-BES :

UNE LETTRE DU MODELISTE BELGE
M. J. BOGAERTS

Abonné depuis plusieurs années au MODELE REDUIT D'AVION, c'est toujours avec grand plaisir que je lis les articles signés de M. G. Pierre-Bes.

C'est ainsi que dans le dernier numéro de votre magazine, j'ai beaucoup apprécié le compte rendu du dernier championnat du monde de vol libre à Wiener Neustadt.

M. Pierre-Bes y parle notamment de la présentation de l'équipe française par son manque de survêtement. Je peux lui dire que l'équipe belge était logée à la même enseigne.

Elle a dû (l'équipe belge) fourrager dans ses valises pour y trouver une chemise qui pouvait convenir, après l'avoir dénichée, nous nous sommes ensuite rendu en ville pour y acheter du ruban adhésif de couleur rouge, jaune et noir.

Nous avons ainsi collé quelques centimètres de ce ruban sur nos polos, pour que nous puissions (si peu) être reconnu.

Au retour des championnats, j'ai rapporté les critiques de nos concurrents à nos dirigeants de l'A.B.A., qui nous ont promis que nous serions, à l'avenir, dotés de « trainings ».

Attendons voir...

3^e JOUR - SAMEDI 16 AOUT : LES MOTOS

Programme : le même que la veille (sans la suspension)

L'Equipe sélectionnée en Moto se composait du n° 51 : Guilloteau, du n° 52 : Remy, du n° 53 : Iribarne.

Dès le matin, la pluie tombe, et elle dure toute la journée. Peu de vent heureusement.

Les planeuristes, remplacés comme aides par arrangements intimes, sont donc spectateurs — l'équipe Wok est de récupération. Nous partons dans la voiture de Kiss, avec Burg et un autre gars à qui je passe un grand nylon, tant il pleut régulièrement. Nous cossisons de la à la compétition. Quelques notes prises par Iribarne vont compléter nos impressions et aider à la reconstitution de la journée.

Parlons un peu de la récupération, puisque nous y sommes.

Une constatation, le matin, récupération facile : très peu de vent — ça tombe à 5 ou 600 m de l'aire, nous sommes à l'épicentre des chutes — la voiture de Kiss a parfois chaud (ou plutôt Kiss lui-même...) et nous passons notre temps à éviter les gros machins qui nous tombent dessus... un touche même l'antenne de Talkie-Walkie de Kiss en frôlant le toit...

Nous voyons à l'œil nu les taxis qui partent. Une chose inutile : les femmes avec un Talkie-Walkie sont implantées seules, sous la pluie, à mi-chemin entre le départ et nous, à 250 m. Pourquoi ? mystère ! pourquoi donc passer la matinée à se mouiller, alors qu'elles sont pratiquement sans utilité ? (me découvrirai-je galement ?...)

Par contre, elles parlent beaucoup dans les Talkies Walkies... mais ne sont-ce pas des femmes... (je suis méchant ! pardon mesdames !) cela est sans inconvénient d'ailleurs, puisqu'on est les seuls à parler français).

Et puis il y a la voiture de Guilloteau, plus loin derrière, qui poirote... avec un autre Talkie-Walkie (ça faisait 4) pourquoi ? Pourquoi un tel déploiement de forces, alors que nous étions 3, là, pour ça, avec une voiture ?

Un équipier se prépare à partir (sais plus qui d'ailleurs). Les T.-W. ? disparus — qui les avait ? Sais pas ! je dis aux gars : il part ? J'y vais (sans T.-W., bien sûr) je saute dans la R8, je contourne l'aire par un bout, je me mets dans l'axe sous le vent. Je vois le moto qui monte, vient vers moi, me dépasse — je fonce sur lui... et je me trouve nez à nez avec deux autres voitures françaises, dont celle de Guilloteau, qui avait fait pareil... ça manquait un peu de coordination... Je reviens donc brouille, aux nouvelles (je n'avais pas de T.-W., il fallait bien...). Le vol d'après, je me dis : inutile d'y aller puisqu'ils y vont eux-mêmes... Eh bien, ce coup-là, le moto (de qui ?) est parti tout seul... y avait personne. Alors, ça, c'est à revoir, les gars : ça manque un peu d'organisation, et la raison essentielle, c'est que chacun veut un peu tout faire...

1^{er} vol — le premier à partir est Rémy — il pleut — le moto grimpe : ou T.-W. on entend : moteur + 10 secondes, faux départ.

Il repart après récupération, pour un deuxième essai — le moto miaule. On entend à nouveau : moteur 10" 2/10 — zéro au 1^{er} vol — c'est la consternation dans l'équipe — avec Kiss à 500 m de là, on fait la grimace : ça commence bien !

Guilloteau et Iribarne partent chacun leur tour.

Le premier avec son moto n° 1, un maxi pour lui — ça va — mais le taxi est assez détendu par la pluie.

Le deuxième est aussi crédité d'un 180 — il a cassé méchamment aux essais — une voilure cisaillée et recollée à la Stabilit express, lui, il est tout coiffé — ça tient (et pourtant pas 20 mn, quelques jours avant).

Mais son moteur est 10" juste, et il détermine à 180 pile.

Note chef d'équipe, qui commence à prendre l'accent Autrichien, lance parait-il un Achtung retentissant... échaudé qu'il est par la mésaventure du pauvre Rémy.

2^{er} vol : à partir de là, Rémy est le sacrifié volontaire — il partira toujours en début de vol, ou au plus mauvais moment du round, afin de laisser le champ libre à ses deux équipiers — c'est à signaler. Il fait donc un 2^{er} vol de 155.

Guilloteau fait un deuxième vol sans histoire, maxi encore, avec le moto n° 2.

Iribarne de même, mais a un ennui à la charnière de son spiral — un axe décollé ; réparation sous la tente.

3^{er} vol : Rémy bénéficie d'un maxi, mais il ne se fait plus d'illusion.

Iribarne à nouveau un 180 — le volet tient pour le moment.

Guilloteau, avec son moto n° 2, rate un 1^{er} vol, et se contente d'un 155 — descendante en fin de plané.

— 4^{er} vol : Rémy fait un vol honorable de 172.

Guilloteau, encore un maxi (moto 111).

Pour Iribarne, par contre, les ennuis reprennent — le collage de l'axe du spiral, mal pris avec le carburant et la pluie, cede, et le volet tenu seulement par l'axe du bas, prend quelques degrés de plus... virage serré qui se termine au sol en spirale engagée — cela donne tout de même 174. C'est dire à la hauteur où il était monté ! Il s'en tire remarquablement à bon compte.

— 5^{er} vol : Rémy = 153.

Les deux autres compères 180 chacun (Guilloteau avec toujours son moto 111).

— 6^{er} vol : Rémy : 171.

Guilloteau : 175 — son moto n° 11 déformé par la pluie, à son entourage tout détendu — il ne décrit que deux spirales seulement — il est perdu de vue par les chionos, les Français le suivent jusqu'à 185...

Iribarne ne sera plus que des 180 ensuite.

— 7^{er} vol : Rémy : 183.

Les deux autres : 180 (Guilloteau a changé de taxi, et vole avec le n° 1).

A noter que le malheureux Riri n'a raté qu'un seul vol de 6 s, qu'il se retrouve 13^{er} et que ce n'est dû qu'à une erreur mécanique, sinon... parce qu'il fallait voir ses montées — surtout de la récupération, on voyait bien mieux les niveaux atteints. Il montait assez au-dessus de la moyenne, avec un style direct, tendu, et un arrêt sans bavures... A un vol, dans l'après-midi, il se retrouvera même dans des barbelés, dommage que... mais qu'y faire !

C'est un collage dont il se rappellera.

Quant au temps — il aura fait encore plus mauvais que la veille, jour des wks — avec ce temps, des Waks ou des A2 auraient fait des 50 secondes...

Et ça aussi, on s'en rappellera !

Récit des Fly-off en moto

C'est la seule des 3 catégories à avoir eu des fly-off. Ça tient à quoi — à un temps meilleur ? (oh que non, pire plutôt !) à un niveau plus élevé (je ne pense pas) à l'altitude atteinte par un bon moto — oui, plutôt. Dans des conditions de ce type, pluie constante, brume, stratus trainant bas, il n'y a pas de pompes puissantes, mais ça ne chute pas très violemment non plus — ça descend même parfois tout doucement et plus on est haut, plus il semble que la plage soit puissante — mais il semble que la plage soit puissante — mais un nordique, à 50 m, dans ces conditions, c'est vite par terre, — et un Wak guère après.

Le moto semble bien supporter ce type de temps, il résiste mieux à l'humidité, et de plus, ça gêne très peu sa montée, alors qu'un Wak... est-ce l'explication ? je la donne pour ce qu'elle vaut.

Toujours est-il que, vers 18 h, on se retrouve avec 11 ex-équo, il y a fly-off et du suspens dans les stratus...

Les élus sont : Baumann (BRD), Riecke (BRD), Spence (USA), Firl (S), Spring (CH), Koster (DK), Fiegl (I), Krycer (CSSR), Fuller (GB), Savini (I), Monks (GB).

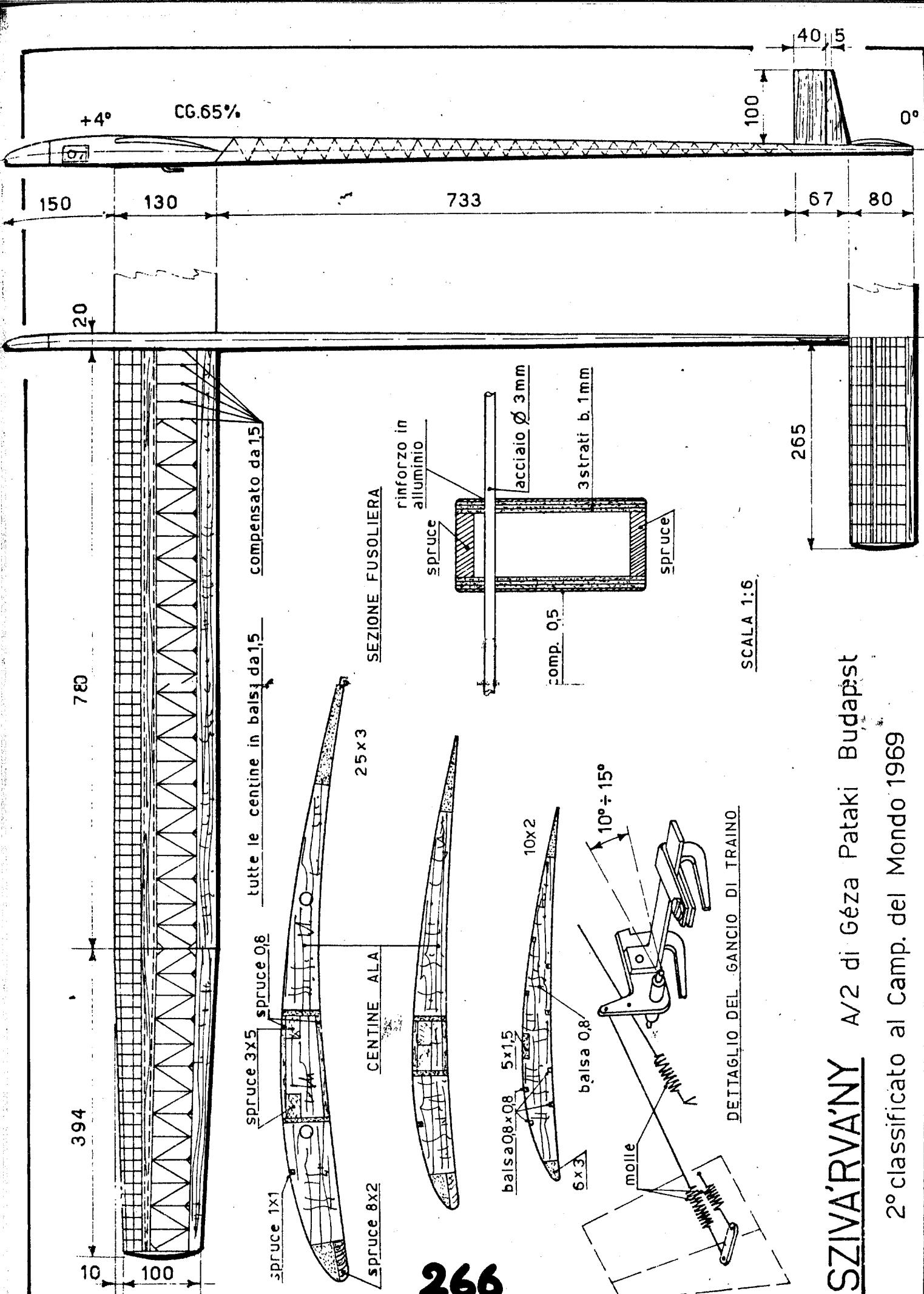
Par chance il ne pleut plus (enfin, depuis le matin que ça dure) on n'est plus dans le coup, et tout le monde y assiste — c'est un beau spectacle — le temps, lui-même, par différence, se découvre (...un peu).

Pan, la fusée est partie — la partie commence et c'est du show de choix (essayez donc de dire ça vite et plusieurs fois...) — les 11 ne partent pas tous en même temps, mais « seulement » 7 — un vrai ballet (un peu bruyant, tout de même) à peine quelques secondes s'écoulent et tchac ! les 4 derniers partent — et les planés s'étendent au loin dans le calme vespéral et la nuit tombe (c'est bresque du Lamartine...).

A ce 1^{er} Fly-off, 4 sont éliminés : Monks avec 204, Savini avec 207, Fuller avec 208, Krycer avec 233.

Les 7 autres sont à 240.

Nouveau départ après récupération — ça monte... Fiegl plane (004), Koster se fait les



WAKEFIELD

GLIDER (F.1.A.)

1. E. Drew	180	180	180	180	180	180	180	1,260
2. Pataki G.	180	180	180	180	176	180	177	1,257
3. Procházka O.	180	180	180	180	165	180	180	1,251
4. Czerny P.	180	180	180	180	168	180	173	1,245
5. Grigerasch A.	180	180	180	180	180	180	180	1,234
6. Horejš J.	154	180	180	180	180	180	180	1,234
7. Munukka N.	180	180	180	180	141	180	164	1,205
8. Pugatchenko A.	180	180	180	180	180	176	128	1,204
9. Tanyü A.	180	180	180	122	180	180	180	1,202
10. Boscard C.	180	180	180	180	121	180	180	1,201
11. Varetto C.	180	180	180	120	180	180	180	1,200
12. Lepp A.	180	180	180	180	121	176	1,197	
13. Woien Th.D.	151	180	180	180	167	150	180	1,188
14. Soave P.	180	180	180	180	117	176	180	1,177
15. Weiss I.	180	180	180	180	162	180	110	1,172
16. Lopez J.	180	180	180	138	180	136	180	1,171
17. Graves A. R. (p.p. Jellis)	180	180	180	180	121	176	1,197	
18. Hößlinger R.	180	180	180	180	127	180	142	1,169
19. Kosorus S.	180	180	180	174	144	125	1,163	
20. Müsing G.	180	180	180	87	180	176	180	1,162
21. Braire L.	180	180	180	180	166	87	1,153	
22. Riha A.	180	180	180	127	120	180	1,147	
23. Hirschel M.	180	180	180	112	133	180	1,145	
24. Batty C.E.	141	180	180	135	180	147	1,143	
25. Borell M.	180	180	105	180	146	180	170	1,141
26. Surri D.	180	180	180	141	160	180	119	1,140
27. Jurczenski St.	180	180	180	116	180	122	1,138	
28. Vörös E.	180	93	180	150	180	173	1,138	
29. Taylor J.	103	180	180	180	130	180	180	1,133
30. Pettersson J.	180	180	180	180	133	100	1,133	
31. Kongsted Th.	180	180	180	180	88	144	1,132	
32. Xenakis G.	180	180	180	180	127	132	153	1,132
33. Young A.	180	180	180	180	180	180	180	1,128
34. Klintworth Ph.	180	180	180	180	180	176	180	1,123
35. Schmidt H.	124	180	180	141	180	180	135	1,120
36. Bazillon M.	180	180	82	180	180	180	120	1,120
37. Akau S.	80	180	180	180	128	180	180	1,118
38. Haudenard A. V.	168	180	180	141	174	180	92	1,115
39. Lagan P. (p. M. Dilly)	180	180	180	180	120	148	126	1,114
40. Skabheha A.	180	180	180	180	117	156	180	1,112
41. Spann R.	180	180	180	140	180	125	105	1,090
42. Verbee G.	180	180	180	93	107	180	169	1,089
43. Sulz A.	180	60	168	136	180	174	1,078	
44. O'Reilly L.	180	180	180	102	144	109	1,075	
45. Ducktaus J.	117	180	180	132	106	180	180	1,075
46. Berthe J. M.	180	180	180	93	111	147	1,071	
47. Herzberg G.	180	180	180	180	50	120	1,070	
48. Schreiner J.	180	180	180	127	78	133	1,058	
49. Andersson K.	180	84	117	172	180	163	1,058	
50. Yalcinkaya N.	180	58	176	175	129	152	1,050	
51. Boduwo D.	180	180	95	142	180	85	1,042	
52. Zach G.	180	180	78	176	138	108	1,040	
53. Veeth Th.	139	180	95	127	141	180	175	1,037
54. Fernandez A.	180	80	33	180	145	161	156	1,036
55. Atan A.	97	180	180	132	140	145	159	1,033
56. Schellekens A.	180	180	104	180	178	114	91	1,027
57. Klink D.	180	180	180	180	123	96	77	1,016
58. Sarpile A.	180	180	141	123	95	114	1,013	
59. Geier W.	180	180	119	117	107	126	1,009	
60. Lommer P.	180	90	98	177	180	104	1,007	
61. Sury D.	180	56	180	163	125	115	999	
62. Masari D.	180	180	180	118	114	45	997	
63. Mikulic E.	180	166	100	146	133	93	988	
64. Mertes N.	180	180	128	148	113	162	986	
65. Thomson W.	180	180	180	50	168	123	105	986
66. Emilio R.	113	128	180	105	125	175	981	
67. Abadjier K.	67	180	170	174	93	120	159	963
68. This M.	180	91	112	180	118	135	144	960
69. Gaensel F.	180	180	134	23	150	145	118	930
70. Dchibek A.	77	180	180	68	125	180	93	901
71. Vissnica D.	180	101	180	180	152	96	5	881
72. Fernandez M.	126	180	163	177	55	109	71	881
73. Buggenhout J. V.	180	83	64	180	180	144	49	880
74. Anester G.	65	180	180	55	51	157	180	868
75. Glenny B. R. (G. Mabey)	180	180	70	123	126	88	95	859
76. Pykkö M.	73	29	180	137	138	131	147	836
77. Vida G.	180	51	95	101	113	177	114	831

TEAM RESULTS

1. U.S.S.R.	3,642
2. Czechoslovakia	3,597
3. Italy	3,578
4. United Kingdom	3,528
5. Poland	3,461
6. U.S.A.	3,398
7. Turkey	3,370
8. France	3,344
9. Sweden	3,330
10. Austria	3,299
11. West Germany	3,299
12. East Germany	3,278
13. Hungary	3,224
14. Netherlands	3,149
15. Yugoslavia	3,148
16. New Zealand	3,144
17. Canada	3,125
18. Israel	3,123
19. Spain	3,087
20. Switzerland	3,086
21. Denmark	3,070
22. Finland	3,053
23. Luxembourg	2,953
24. Bulgaria	2,873
25. Belgium	2,801
26. Australia	2,325
27. Egypt	1,722
28. Norway	1,188
29. Argentina	981
30. Romania	826

RESULTS

POWER F.I.C.

1. Baumann F.	W. Germany	180	180	180	180	180	180	180	1,260

<tbl_r cells="10" ix="4" maxcspan="1" maxrspan



Guilloteau et son moto

Ph. SCHWARTZBACH-



OSCHATZ-

269

VOL LIBRE



Klingfus avec un Espada
à droite Hofssäss

270

Un WAK
célèbre - celui de LANDEAU

Championnats du Monde de vol libre

Catégorie Wakefield

par J.-C. NEGLAIS

— A.-C. de l'EST

Dès les essais, je me rappelle les deux précédents championnats du monde. Pas de doute, la catégorie plafonne et n'évolue plus ; il y a amélioration du niveau général, mais plus des modèles de pointe. KOSTER grimpa déjà aussi haut que les trois Danois d'aujourd'hui, il y a quatre ans, à SAZENA et avec pratiquement le même modèle ; idem pour SIEBENMANN et l'équipe suisse, pour XENAKIS et le team U.S. ; il y a deux ans, HOFSAESS (Allemagne fédérale) présentait déjà le même modèle. Je sais parfaitement que dire que tout a été fait et que l'évolution est terminée, c'est s'exposer à recevoir un jour le plus-flagrant démenti, mais je crois tout de même qu'ici c'est le cas et que s'il y a encore 20" à gagner, ce ne sera plus que dans une meilleure adaptation cellule-propulseur chez ceux qui ont actuellement les cellules les plus évoluées. La meilleure aile et la meilleure hélice existent déjà. Vous ne me croyez pas ? Que feriez-vous pour améliorer la cellule du modèle de GERMAIN, par exemple ?

Après ces propos pessimistes, revenons à SAZENA pour constater tout de même une nette tendance à augmenter l'allongement et à diminuer le stabilo au profit de l'aile. Les bras de levier oscillent entre 50 et 85 cm... comme d'habitude (les plus longs : LANDEAU, HOFSAESS, les Danois), les bras de leviers ayant raccourcis au maximum. Les déroulements vont des 20" de GOUVERNE à 40" pour les plus longs ; nette tendance à raccourcir aux alentours de 30" pour la majorité qui utilise presque universellement 16 brins ; beaucoup de 14 brins quand même et 18 brins pour GOUVERNE.

Regardons de plus près l'équipe de France : le moins que l'on puisse dire, est qu'elle pareil dans le coup et c'est bien la première fois qu'aucun des trois gars ne m'inquiète avant de commencer... Ah si ! DUPUIS qui casse fuselage et sous-dérives aux essais, mais qui réussit à recoller tout cela sans changer ses réglages... Ouf ! un jour, malgré tout le chagrin que cela lui fera, il faudra qu'il sacrifice un peu de l'esthétique au fonctionnel : cela aurait été bête de perdre un tel concours pour une question de bras de levier, non ?

— DUPUIS utilise ses modèles habituels bien connus, fuselage « banjo » moulé, aile « aux épaules », dérive 1/3 dessus et 2/3 dessous. Le plané est toujours aussi bon et depuis la sélection, il a réussi à augmenter sa montée d'une quinzaine de mètres !... Le taxi vaut largement les trois minutes aux essais. Déroulement 35" environ.

— GOUVERNE a une escadrille d'« os-

trogoth » ; modèle bien connu depuis la dernière finale. Ses trois taxis sont très légèrement dissemblables : profil moins cambré pour le modèle tous temps ; profil plus pénétrant et moins d'allongement (envergure 1,60 m. !) pour le modèle « pluie et tempête ». Bien sûr, toujours aile taillée dans la masse, incidence variable et volet commandé, déroulement très bref : 20 à 25" selon modèle (trop bref ?) Tout cela est neuf mais pas nouveau (nuance importante et si MIMILE a parfaitement ses modèles en main, il se rend parfaitement compte qu'il n'en tire pas encore la quintessence).

— LANDEAU a, lui aussi, augmenté l'allongement et raffermi le déroulement, tout en gardant, bien sûr, le même style. Taxi aux extrémités allégées et lest important au centre de gravité. Bras de levier immense, nez très court. Déroulement autour de 30" selon la gomme. Monté ferme et plané merveilleux.

Aucun des trois ne figure dans les vedettes en montée : MIMILE a tout pour en être, mais il manque encore un petit quelque chose dans l'adaptation de l'hélice et le réglage : ils sont tous les trois dans les meilleures tout de même (bien qu'ils aient tendance à ne pas s'en rendre compte). Pour ce qui est du plané, personne ne peut leur en remontrer. Voilà, les armes sont prêtes, il ne manque plus qu'un minimum de chance et de mordant pour réussir ; il va, hélas ! parfois manquer un tout petit peu de l'un ou de l'autre pour réussir.

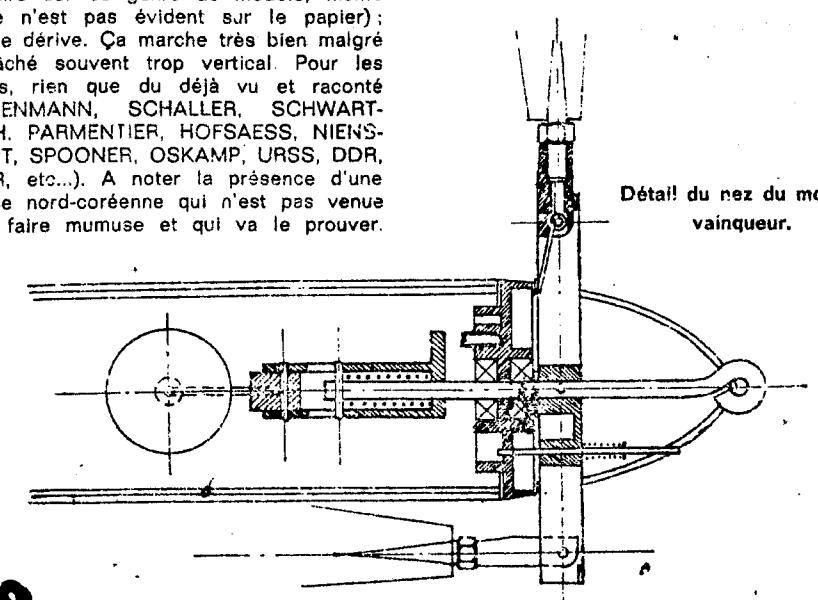
Autre modèle remarqué : WHITE (U.S.A.) un modèle genre « Ozorar » (si, si, ça vole encore) avec une cabane de 10 ou 12 cm, et beaucoup de double dièdre (nécessaire sur ce genre de modèle, même si ce n'est pas évident sur le papier) ; double dérive. Ça marche très bien malgré un lâché souvent trop vertical. Pour les autres, rien que du déjà vu et raconté (SIEBENMANN, SCHALLER, SCHWARTZBACH, PARMENTIER, HOFSAESS, NIENSTAEDT, SPOONER, OSKAMP, URSS, DDR, CSSR, etc...). A noter la présence d'une équipe nord-coréenne qui n'est pas venue pour faire mumuse et qui va le prouver.

Le terrain, car il ne faut pas l'oublier, est ridiculement petit et mal entouré pour ce genre de manifestation. Deux pistes de 1.700 et 1.500 m. se croisent mais ne constituent pas les diamètres du terrain ; elles s'encastrent profondément entre des monticules de granit à nu ou recouverts de sapins. La surface vraiment libre n'atteint pas 1 km. au carré. Les collines de granit abritent les SAAB « Drakken » sous des tunnels et sont « zones interdites » ; il faut s'arrêter à leur pied et attendre que les équipes de récupération locales ramènent les modèles. Notez que les modélistes locaux, au courant de tout cela, avaient protesté auprès de la FAI contre le choix de ce site. A signaler que la récupération était très bien faite, les équipes sur chaque maillon communiquaient entre elles et avec un avion par radio-téléphone. Le point d'atterrissement de chaque modèle éloigné était repéré aux jumelles ; un cap pris au compas et reporté sur une carte était récupéré avec celui donné par les autres équipes. Un quadrillage sur la carte permettait d'orienter avec précision l'avion et les équipes au sol. C'était impeccable et pratiquement infaillible si les modèles arrivaient un par un ; je doute qu'il en eût été de même si les modèles étaient arrivés jusque-là en essaim.

Nous avions, bien sûr, nos propres équipes à la récupération, mais elles se heurtèrent parfois aux zones interdites.

La météo fut inespérée : ce n'était pas l'idéal, loin s'en faut, au point de vue thermiques, mais le vent relativement faible aux heures de vol permit de s'en sortir sans perte. Le dimanche, jour de waks, fut le plus gâté à ce point de vue-là et la veille, jour des planeurs, le plus défavorisé. Le terrain étant proche de la mer (5 à 6 km.) est soumis à une météo régulière par beau temps, à savoir : vent fort la nuit (ou ce qui devrait être la nuit et qui n'est qu'une pénombre), pas de vent ou vent faible laminaire du lever du soleil jusqu'à 6 heures, ensuite la brise de mer enflé rapidement et devient violente toute la journée (involable) pour ne se calmer progressivement que le soir. En conséquence : réveil à 3 heures, au terrain à 4 h. 30, vols de 5 à 10 heures, repas de « midi » à 11 heures, deuxième moitié de la nuit de 12 heures à 15 h. 30, repas du soir à 16

Détail du nez du modèle vainqueur.



PAVEL
NOVORK

271

272

heures, fin des vols de 17 à 19 heures ou de 18 à 20 heures selon le vent et ensuite fly-off. Sommeil de 23 heures, à 3 heures et ainsi de suite. Ajoutez à cela la nourriture qui était, comme vous vous en doutez bien... et comprenez qu'il était temps que ça s'arrête !

LE CONCOURS

Premier vol : 5 à 6 heures. Vent nul ou presque.

Nous partons sur de l'herbe coupée, la piste goudronnée est juste après (encore l'aire de départ) et, derrière elle, c'est de la grande herbe humide à cette heure. Le soleil est déjà levé et chauffe depuis longtemps ; le temps n'est déjà plus neutre : ou bien ça porte un peu ou bien ça descend un peu ; juste assez pour ne pas faire le maxi.

DUPUIS remonte le premier et lance immédiatement, bien sûr : maxi achevé à 4 m. de haut. Pif... ça lui remonte le moral. Le modèle était tangent aux vols d'essais à 4 heures.

LANDEAU part à son tour et c'est dans la poche, quand, le taxi déthermalise trop tôt... Connerie d'Alain que j'ai vu chronométrer sa mèche un quart d'heure plus tôt, et mécher à 4'. C'est bête à chialer et inexplicable ; du coup, les mines s'allongent... voilà la déveine qui nous recolle à la peau.

MIMILE, crispé, réussit tout de même un vol comme à l'exercice, mais ça descend vite et le maxi s'achève à 3 ou 4 mètres. « Va falloir quand même commencer le 2^e vol. »

Deuxième vol : 6 à 7 heures. Vent nul ou presque.

DUPUIS part le premier et fait un maxi un peu plus large que le précédent. MIMILE recule vers la piste pour essayer de trouver un lapin, car l'instabilité est de plus en plus flagrante ; hélas ! son vol se passe au-dessus de la zone descendante et c'est un vilain 175 qui fait mal. Le moral descend encore d'un cran...

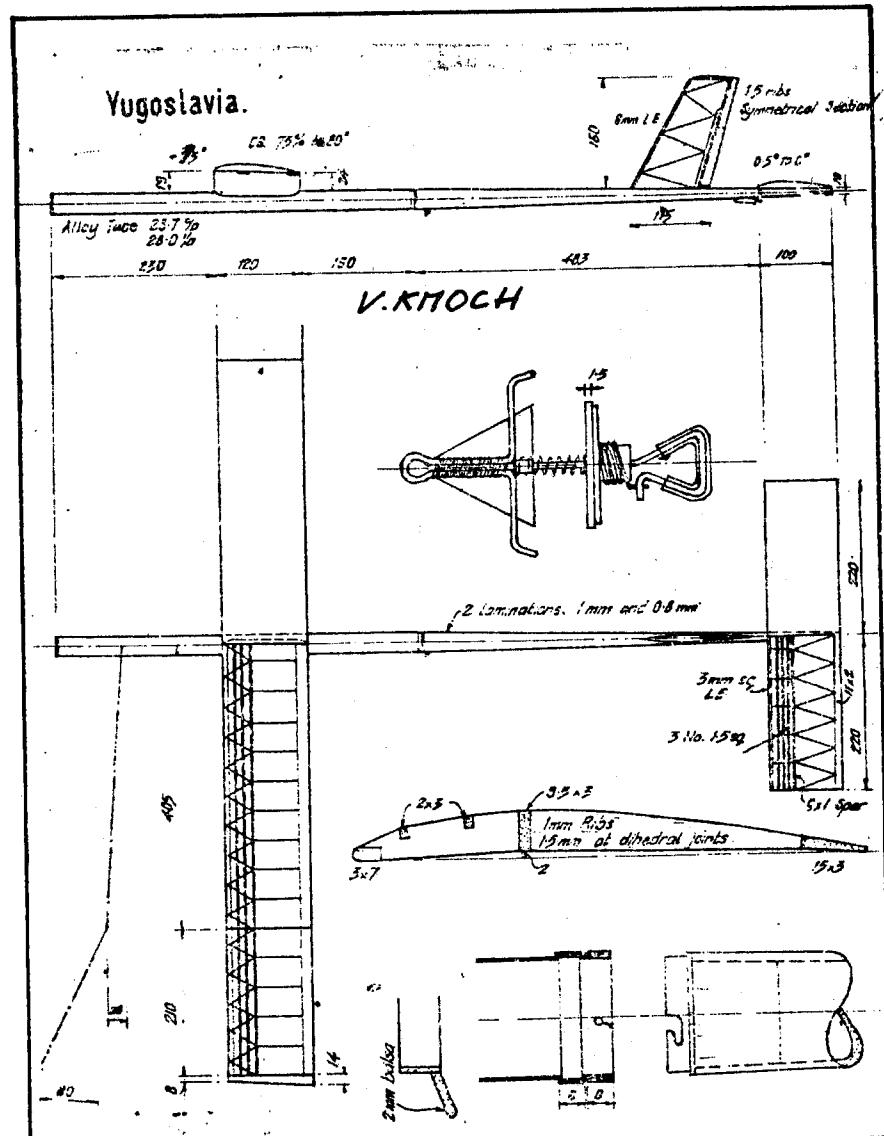
LANDEAU le fait remonter en inscrivant un maxi ; il ne reste plus qu'un gars dans la course au 1260 et il n'y a pas grand monde pour y croire. Pourtant, les gars ont les taxis de la situation, mais justement, ce n'est pas le temps neutre.

Troisième vol : 7 à 8 heures.

Toujours DUPUIS en premier, bien sûr et c'est le maxi : à quelques mètres, ça ferait 3'30, quoi. MIMILE suit : belle montée de temps neutre suivie d'un plané genre fer à repasser et puis ça allonge à la fin et c'est le maxi à 3 m. LANDEAU se prépare et, appliquant la même tactique que GOUVERNE au vol précédent, se fait avoir de la même façon : 170. Notre chef d'équipe en lève les bras au ciel ! « Mais qu'est-ce qu'ils ont à aller lancer là-bas, nom de... ? » C'est vrai, que vu de là « touche » ça paraît évident, mais une fois dans l'arène, on ne voit plus rien... »

Arrêt de 8 heures à 8 h. 30 pour le petit déjeuner servi froid sur le champ. C'est le moment de faire un premier bilan et quelques photos :

— les détecteurs électroniques (USA et HOFSAESS par exemple) font merveille et indiquent des sautes énormes alors qu'au « pifomètre » on ne se rend compte de rien ;



à cette heure, les bulles de savon montent tranquillement... et les modèles descendent au beau milieu. Se méfier.

Il reste : 31 scores parfaits sur 71 concurrents, ce qui fait déjà une drôle de sélection par un temps à première vue impeccable. Seuls les USA, la Corée du Nord, l'Italie et la Yougoslavie ont 3 fois 540. Parmi les vedettes : NIENSTAEDT (DK), LANDEAU, GOUVERNE, GAENSLI (CH), SIEBENMANN, (CH), OSKAMP (NL), ZILBERG (URSS), sont déjà K.O.

Quatrième vol : de 8 h. 30 à 9 h. 30. Vent faible.

Cinquième vol : de 9 h. 30 à 10 h. 30. Vent gênant, temps très chaud.

Toujours DUPUIS au départ dans une pérpective fraîche avec personne en l'air. Le bougre se crispe et lance quand même. Ça monte visiblement dans rien et peut être pire et le début du plané semble confirmer la catastrophe. Il ne tourne pas vite, le chrono, dans ces coups-là. L'équipe de France s'esquinte les yeux à vouloir suivre de l'un le chrono et de l'autre le taxi qui descend, qui descend, qui... non ! qui vient d'en prendre mais qui redescend et le vol se poursuit de chutes en remontées jusqu'au 132 ou 133 final ! Pif... ça aurait pu faire 140. Les joues reprennent des couleurs, mais l'avertissement a porté, maintenant ce sera ou bien la pompe ou bien le K.O. complet. GOUVERNE la trouve,

— Je remonte ou je ne remonte pas ? C'est bon ! Non, ce n'est pas bon ! Si, c'est bon ! Mais 20' précieuses sont passées et perdues. En fait, la bulle est passée et elle était belle ; tout le vol se fait en bordure, le thermique repoussant fermement le taxi : 165 ; ça aurait pu être pire. »

273

la pompe, et une belle ! Ça déthermalise à 200 m. LANDEAU aussi la trouve, et se pose à 6', la mésaventure de ce matin le poussant évidemment à mécher long. C'est en plein dans le décor, à plusieurs kilomètres ; nos chronos ont suivi jusqu'au bout, à la jumelle, et nous donnent un axe précis, mais c'est au-delà d'un bois ! Les équipes de récupération que nous avons en Tissière ont aussi un axe et s'enfoncent dans le bois en le suivant. La récupération du modèle d'ALAIN devient aussitôt une affaire franco-danoise, mais ce sont les équipes suédoises qui le retrouvent et le ramènent au terrain. Revenant avec Anita KOSTER demander les secours de l'avion, nous tombons sur DUPUIS qui apporte la bonne nouvelle ; il ne reste plus qu'à redescendre tout le monde en voiture au terrain.

11 heures à 15 h. 30... et manger... et dormir.

Sixième vol : 17 à 18 heures. Vent moyen. Il reste, au début de la reprise, 17 scores parfaits ; le 5^e vol a été fatal aux USA (466), à la Yougoslavie (495) et à la Corée du Nord (458). Nous remontons au classement par équipe.

DUPUIS part et fait le maxi tranquille ; voilà qu'on commence à y croire. MIMILE part un peu trop tard et se fait avoir (168) comme pratiquement tout le paquet parti à ce moment-là. LANDEAU fait le maxi, ce qui donne l'idée de regarder le classement par équipe. Eh ! eh ! bien que tous les temps ne soient pas inscrits, nous avons l'impression d'être dans les tout premiers. Enfin, ne nous emballons pas avant la fin.

Septième vol : 18 à 19 heures. Vent moyen.

Initiale de vous dire qu'on entendrait une mousse voler lorsque DUPUIS, remontage achevé, pénètre sur l'aire de départ. Il attend quelques instants, observant les autres vols et les différents détecteurs et

se décide à lancer. Trois longues minutes après le maxi et le 1260 sont dans la poche ; c'est la joie dans le camp français ; ça fait un moment que ça nous manquait, en wak...

Reste à MIMILE et ALAIN à finir en beauté pour assurer une place honorable et le classement par équipe. MIMILE remonte et attend longtemps avant de lancer en bordure d'un petit thermique ; ce n'est manifestement pas centré et c'est inquiétant, mais ça déthermalise à 10 m. Je n'ai pas vu vol d'ALAIN, mais bien sûr, il l'a fait et c'est avec une belle assurance que nous consultons le tableau : les comptes sont vite faits, nous ne pouvons être que 2^e derrière le Danemark, ce qui n'est pas rien. L'URSS et l'Allemagne de l'Est sont à 3' et 9'. C'est tout vous dire ! Dès avant le fly-off, Papa MAGNIETTE félicite tout son monde ; on n'a encore jamais eu une place pareille ; les gars ont bien travaillé.

Fly-off : vent faible, 4 minutes pour partir.

La aussi, pas de temps neutre ; ceux qui partiront tout au début seront soutenus, ainsi que ceux qui partiront tout à la fin ; descendances pour les autres. A ce fly-off, nous avons le plaisir de retrouver HOFSAESS, qui voit là la récompense de dix années passées à chercher ; l'énergie va lui faire louper la consécration. Il y a un autre Allemand de l'Ouest, un Yougoslave, un Américain, un Italien, deux Danois, deux Coréens et un Tchèque ; sans oublier, bien sûr, l'ami DUPUIS.

Fusée verte... DUPUIS a préparé trois modèles, mais sagement, utilise le même que le jour. L'anxiété aidant, il va se retrouver, au moment de lancer, avec sa cigarette et son hélitre dans la même main ! Géné, il lance trop penché à droite et fait deux tours de circulaire. Ça se termine à 50 m. évidemment, c'est déjà à moitié fichu, HOFSAESS fait de même, au lieu de monter à 40 m. à la verticale pendant les

5 premières secondes, il fait du vol circulaire en lâchant aussi penché à droite... ça se retrouve à 60 m. au lieu de 60 et le plané ne peut pas recréuser l'écart. En fait, il réussit 210° alors que je l'ai vu tourner régulièrement à 240 au lever du jour. 210, vu l'altitude atteinte, c'est légèrement soutenu.

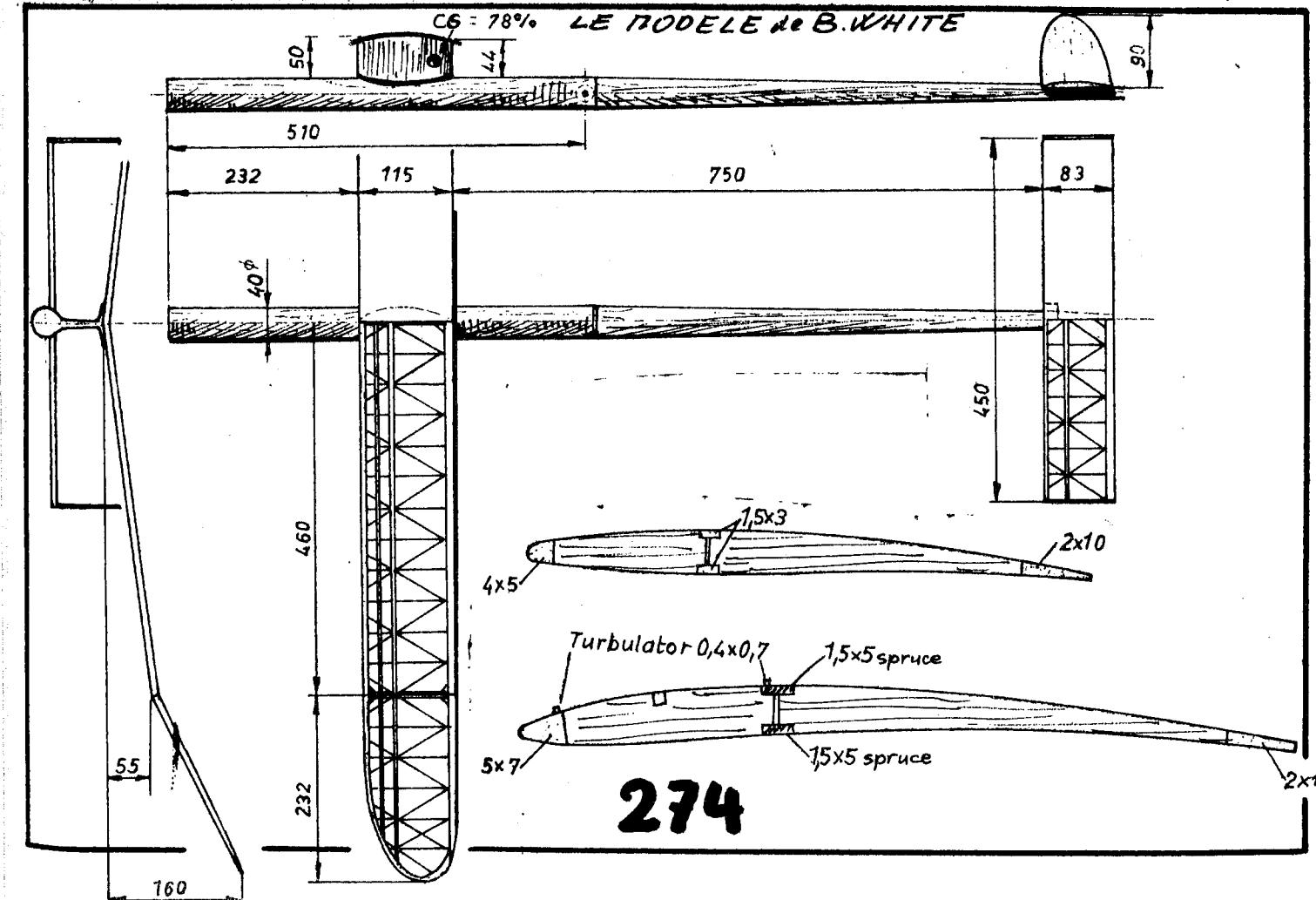
Voilà, la grande fête était finie ; une fois de plus, c'est un modèle très simple qui gagne. Je l'ai peu vu, mais, au pifomètre, je peux vous annoncer 120 à 125 de corde, 600 à 650 de bras de levier, pas loin de 4 dm2 au stabilo, une grande dérive supérieure et pas mal de dièdre ; un modèle comme les Allemands de l'Est et les Tchèques les aiment bien.

Il reste — on m'accusera peut-être d'être chauvin ou borné — qu'OFSAESS a prouvé une fois pour toutes qu'il était le plus fort, même si c'est passé inaperçu pour la plupart ; ajoutez seulement 10 m. à ses 210° et refaites le compte ! et il manquait presque le double ! et la mécanique n'est absolument pas en cause dans son mauvais

pour la fin. J'en finis par où j'ai commencé : il me semble douteux de pouvoir aller plus loin, même en ayant un démarreur à retardement, comme sur son autre modèle. Comment ? vous ne connaissez pas ? Eh bien, vous courrez 10 mètres, vous lancez le wak, hélice repliée, comme le javelot aux Jeux Olympiques et quand il arrive à 5 ou 6 mètres de haut, la minuterie libère l'hélitre et il monte, au grand ébahissement des petits copains. Sacré Reiner, va ! C'est la seule nouveauté, alors je vous la gardais pour la fin.

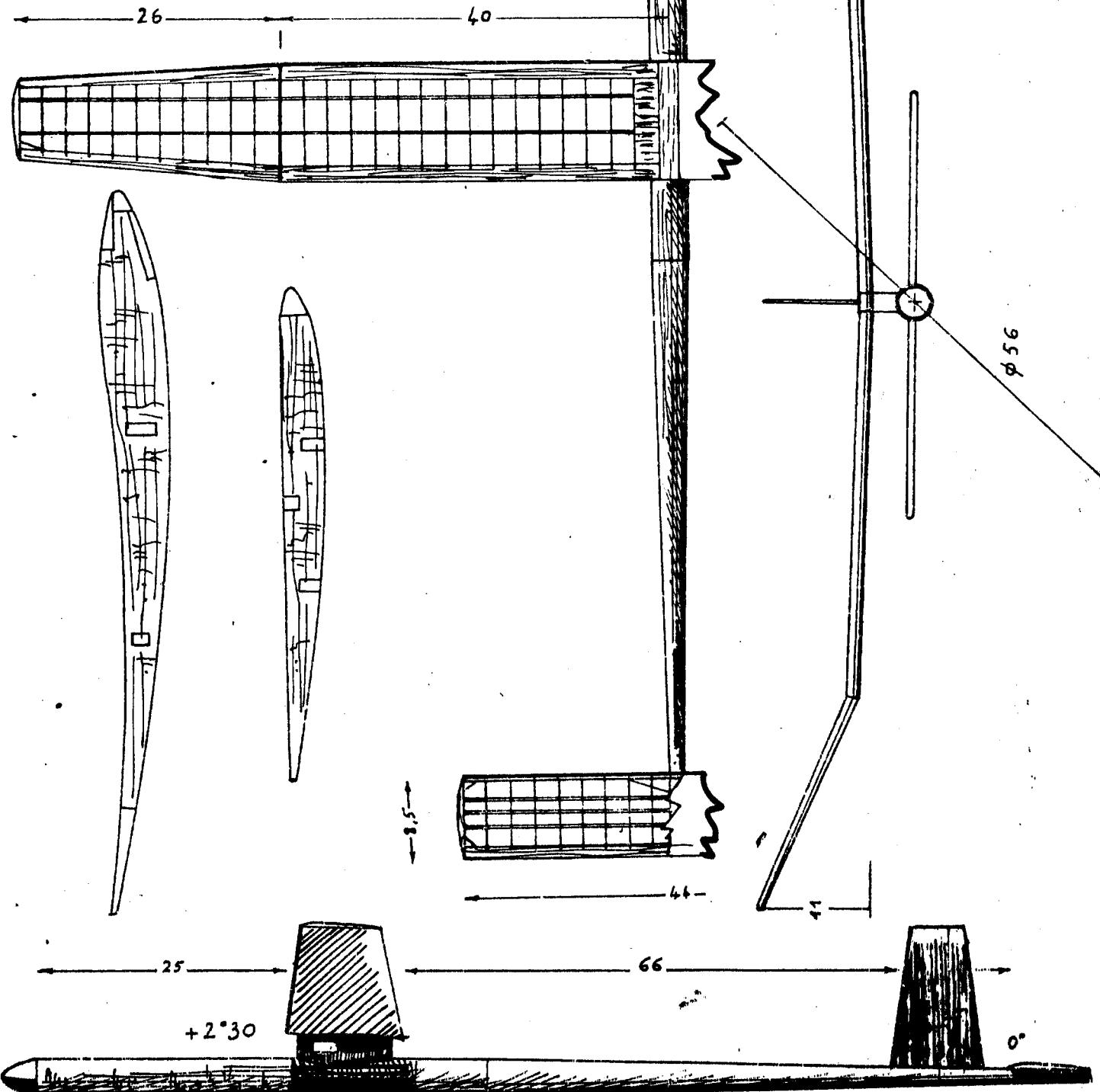
A dans deux ans, pour la prochaine Coupe du Monde, et je vous souhaite d'y trouver, en plus de la réussite, une équipe de France aussi soudée et sympathique que celle-ci.

Amicalement. Jean-Claude NEGLAIS
Aéro-Club de l'Est.

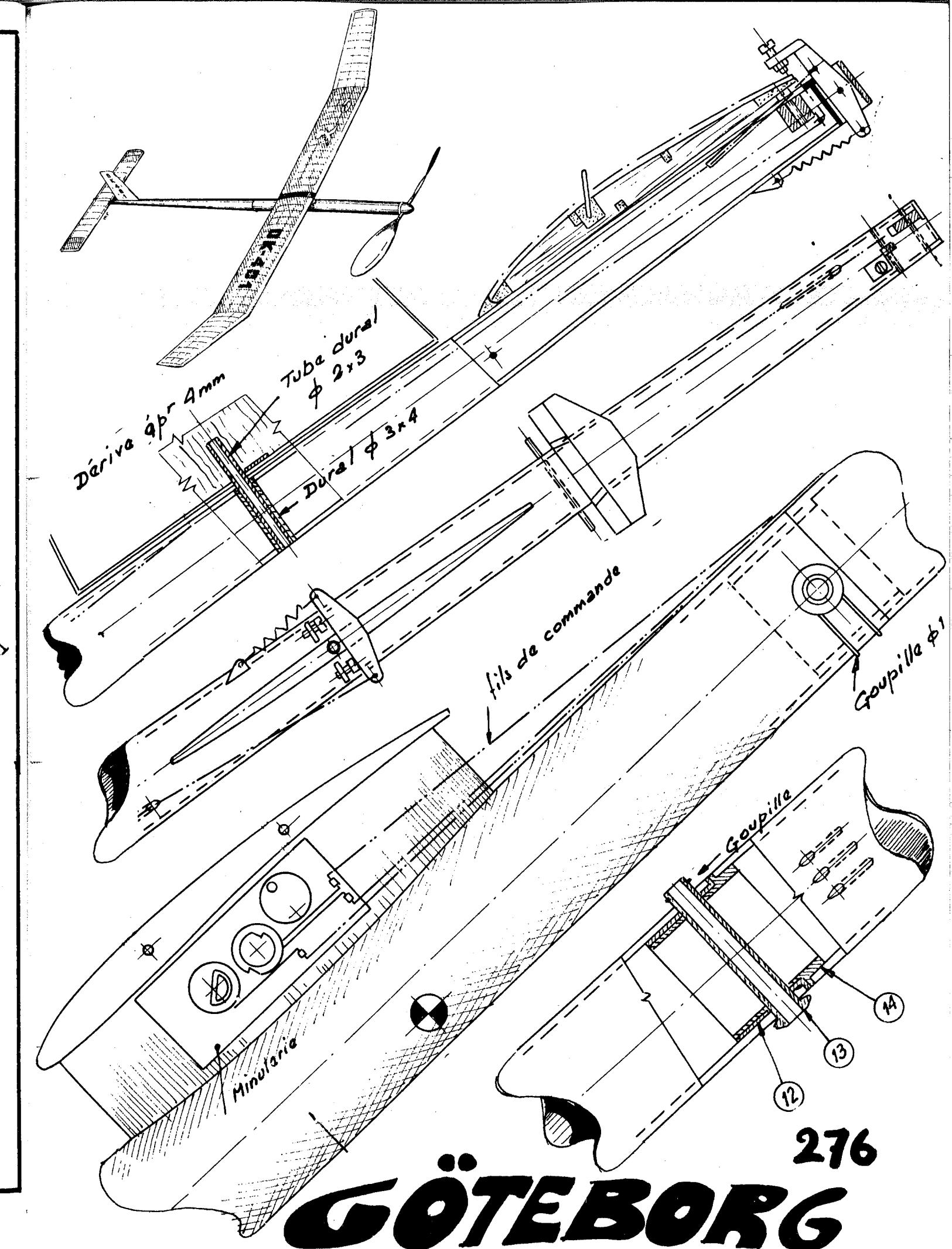


JOSEFKLIMA

1971



275



276

GÖTEBORG

L'aile. Les nervures seront découpées à l'aide de gabarits de préférence en tôle de dural. Le bord de fuite sera en balsa plus dur que le reste de la charpente. Le bord d'attaque, comme on le voit sur la nervure 18, comporte 2 bandes de $1,5 \times 12$ et $1,5 \times 18$ et un bec en 3×3 poncé à la forme ; le longeron avant est en bois dur en 2×3 (n° 20) et celui arrière en bois dur en 2×3 ; le b.d.f. en $18 \times 3,5$ (n° 19), les nervures sont en $20/10^\circ$ sauf le n° 19 en c.t.p. $10/10^\circ$ et entre 23 et 24 en $15/10^\circ$ (les 11 nervures comprises entre les n° 23 et 24 sont faites suivant la méthode du bloc). Il y aura donc seulement 2 gabarits à exécuter. Le saumon d'extrémité est en balsa de 5 mm, des équerres à la cassure du dièdre sont en 4 mm et un renfort contre le longeron avant également à la cassure est en c.t.p. 0,8 ou 1 mm, de même l'équerre entre les nervures 20 et 21.

Pour renforcer et faciliter le collage du papier de recouvrement les nervures de la cassure du dièdre (n° 23) sont pourvues de petites bandes de balsa de $1,5 \times 2$, qui forment « semelle ».

La cabane est indiquée en encart, elle a des flancs en balsa de 1 mm entretoisés en haut par du 2 mm, au milieu du 1,5 et en bois $40/10^\circ$ arrondi pour être collés sur le fuselage rond. Cette cabane reçoit 2 clés de 1,5 qui épaulent des tubes (entre n° 19 et 22) dans lesquelles s'encastrent les cordes à piano. Toute cette partie extérieure est collée dans l'aile tandis que la c. à p. de Ø 2 est fixe dans le bloc balsa formant la partie supérieure de la cabane.

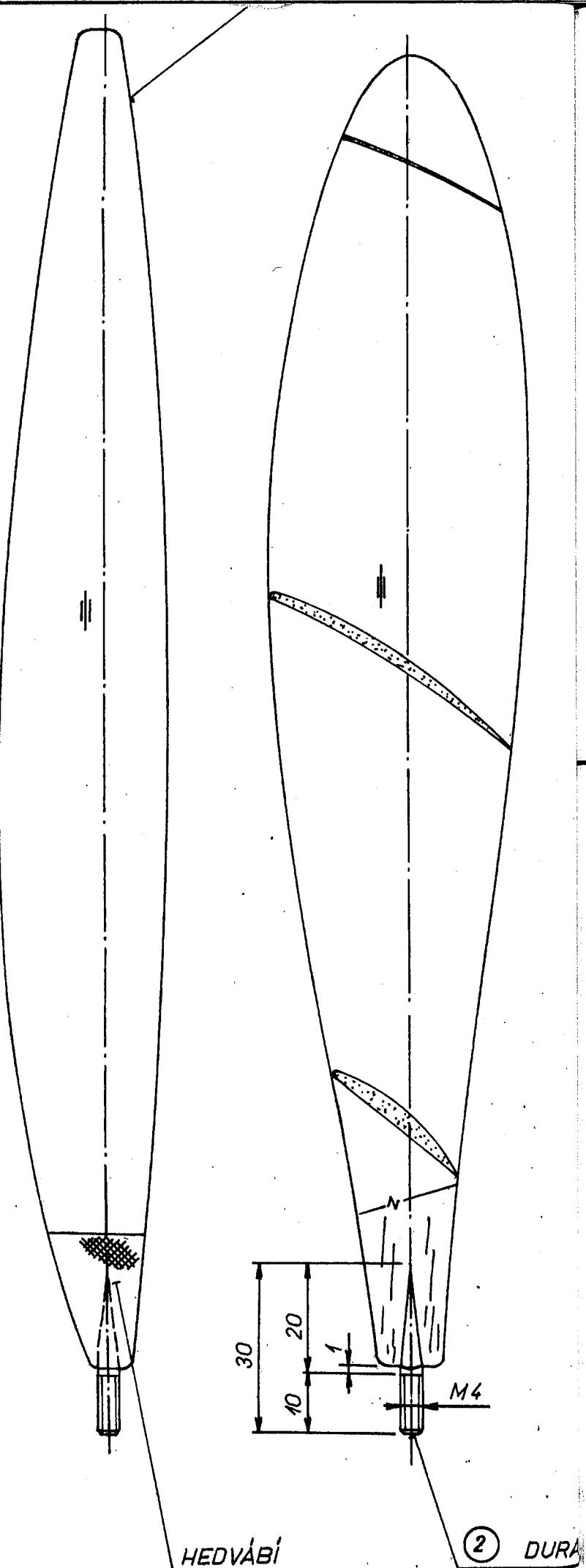
Celle-ci est profilée, comme on le voit en encart sur la vue en plan du fuselage. A noter que la broche avant est plus longue que la broche arrière.

La minuterie est montée à l'intérieur et au centre de la cabane.

Le stabilo est classique, tout en balsa et est fixé sur une planchette en c.t.p. $8/10^\circ$ collée sur le dessus du fuselage qui le soutient sur sa partie centrale avant, l'arrière reposant sur une vis pour la précision du câblage. La « mécanique » arrière est commandée par la minuterie pour déthermaliser. Son b.d.a. est en 4×5 , les 3 longerons en 2×3 , les goussets en $10/10^\circ$, les saumons en 4 mm, le b.d.f. en 3×10 . Un téton en bambou Ø 1,5 sert à amarrer l'élastique de rappel. Un morceau de cellulo est fixé, dessus et dessous, à la partie centrale arrière du bord de fuite pour protéger le balsa de la vis de réglage d'incidence.

Le fuselage est en deux parties : la partie avant, entièrement cylindrique, est réalisée sur un mandrin qui sera retiré par la suite ; sur ce mandrin en bois, on roule en hélice, c'est-à-dire obliquement des bandes de balsa de $8/10^\circ$. La première bande inclinée dans un sens, la seconde ensuite sera placée en sens opposé, c'est-à-dire que le croisement sera en X. La première bande, préalablement bien humidifiée, est roulée bord contre bord et doit être d'une seule pièce ; le tout est ensuite fixé pour le séchage par une bande (ruban par exemple) ; après séchage, on colle les bords les uns contre les autres en prenant bien soin que la colle ne pénètre pas à l'intérieur, ce qui risquerait de coller contre le mandrin. Il est utile de tailler le mandrin avant. Ce premier « tube » étant terminé et séché, on le recouvre de papier Japon (de préférence) puis on ponce légèrement si besoin et on pose la deuxième bande croisée avec la première, suivant le même principe. Elle sera également collée bord à bord.

La partie arrière du fuselage est conique et sera construite comme la partie avant si possible en balsa un peu plus mince (0,7) et on ne mettra pas de papier Japon collé entre les deux bandes. Les deux



parties sont raccordées à l'aide de pièces en dural (n° 12, 13, 14) ; la goupille n° 13 assure en même temps l'amarrage et sert de « crochet » arrière au moteur caoutchouc. Sur la vue de profil du fuselage (en encart) une flèche mal disposée indique goupille Ø 1 ; en réalité, il s'agit d'un élastique qui prend sur la tête de la goupille, passe sous le fuselage et va de l'autre côté s'enrouler sur l'extrémité de la goupille.

La dérive taillée dans une planche de balsa de $40/10^\circ$ que l'on profile est maintenue sur le fuselage par un tube de dural Ø 2 \times 3 collé à la base de la dérive et qui s'emboutit dans un autre tube dural 3 \times 4 collé dans le fuselage. Le losange que l'on voit est une plaque de balsa encastre à contre fil pour éviter le vrillage.

Le nez est la pièce délicate. En dural tourné, elle est détaillée ainsi que le pied de la pale d'hélice dans les pièces n° 1 à 8 ; notez qu'il s'agit d'une hélice bipale. La tête comporte 2 roulements à billes ELJ et est allégée par des trous. Le mécanisme permet d'attendre le moment favorable au lâché avec le moteur déjà complètement remonté sans être obligé de tenir l'hélice ; si l'on tourne légèrement celle-ci contre le sens de rotation, l'arrêt se débloque, le ressort chasse la goupille de blocage et l'hélice tourne librement.

L'axe est en acier inox de Ø 3. Le tout est complété par la fixation de la pièce n° 8 qui comporte un ressort et se termine par la bobine recevant l'avant de l'écheveau de caoutchouc. Le n° 3 est le pied de pale d'hélice et comporte une vis M 4 et un écrou en dural. Le pied de pale est collé à l'Araldite.

L'appareil entier est verni 2 couches (de vernis dilué). Les caractéristiques du KL 71 sont : envergure 1 m 283, longueur 1 m 165, poids total 281 grammes, surface de l'aile 15,2 dm², surface du stabilo 3,7 dm², surface totale 18,9 dm².

Le dièdre de l'aile est double : à la cassure, il est, sur l'horizontale, d'une hauteur de 10 mm et à l'extrémité de 115 mm.

L'axe-moteur est calé à plus 1°, l'aile à plus 3 et le stabilo à 0. Le moteur : 16 brins de 6 \times 1 (en principe).

M. B.

**LES DEUX
PREMIERS
NUMÉROS
PARUS SONT
ENCORE
DISPONIBLES.
ECRIRE A VOL
LIBRE.
- 20F LE
NUMERO -**

J. KLIMA - A. ROSKILDE EN 1977



J. KLIMA, CHEZ LUI EN T.S.S.R EN 1980



Championnats du Monde Motomodèles FAI

1971

par Michel JEAN

Championnats du Monde de Vol libre 71

Samedi 3 juillet

LES PLANEURS « NORDIQUES »

par M. BAILLY



Le temps est déjà très ensoleillé, un petit vent frais souffle légèrement, il ne fera que forcer par la suite.

Les ascensions à cette heure matinale sont très faibles, la bataille sera donc dure, très dure, malgré tout l'air est assez porteur.

Première reprise. — Il y aura 38 maxi et 16 autres vols de plus de 160 s. parmi les concurrents en vue l'allemand Smith et l'italien Soave font le maxi. D'ailleurs l'équipe italienne réussit un très bon tir groupé en réalisant 3 maxis — 4 autres équipes seulement réaliseront le « plein » ce sont les Tchèques, les Suisses, les Finlandais et les Bulgares.

Langevin USA 175 ; Lepp, URSS 117 conserve une chance.

L'anglais Drew, vainqueur à Wiener-Neustadt fait 145, il ne pourra renouveler sa victoire.

Chez nous Berthe réalise un 180, il n'y a pratiquement rien au bout du fil. Bernisson joue de malchance, son SPL se décroche très bas, 44 s., quant à moi je suis trahi par mon meilleur appareil qui jusqu'ici m'avait donné entière satisfaction, vol tout en perte 57 s., je suis écoeuré.

La 2^e reprise sera sensiblement la répétition de la première. 41 vols de 180 s. cette fois-ci, il reste 21 concurrents avec 2 maxi chacun. Par équipe, seuls les Italiens et les Tchèques ont 2 fois 540. Mais les Autrichiens, les Anglais, les Nord-Coréens (et oui ils font parler deux, ils se sont montrés redoutables, n'est-ce pas les « Wakous ») et les Allemands de l'Ouest sont très près.

Berthe réalise 180, Bernisson 152, pour ma part je change d'appareil et ce sera le maxi, plus des poussières, il n'y a pas grand chose, le principal est de le faire. 3^e reprise, le vent a déjà forcé un peu et l'air devient plus frais ce sera le vol le plus mouettier. 18 maxi seulement, les Américains sont aux aguets avec leurs thermister, mais l'espace reste avare de la plus petite bulle.

9 hommes se trouvent avec 540 dont notre camarade Berthe Bernisson 119 et moi 116 ne trouvent rien (si la « déroulante »). Les chances de voir un Fly off à 5 ou 6 hommes sont désormais bien restreintes. Pourtant la 4^e reprise verra 60 maxi (un record), mais par le jeu du hasard, beaucoup de ceux qui réaliseront les 180 s. avaient auparavant raté un ou plusieurs

vols, et le nombre des hommes ne totalisant que des maxis diminuera encore. 6 seulement se trouveront à 720 s. L'Autrichien Smichik fait 179, Soane réalise son seul vol raté, 105 s., sentimentalement j'en faisais mon favori (il faut voir ses planeurs en structures géodésiques, une merveille) c'est un de ceux qui méritent le titre, hélas une fois de plus il lui échappera.

Berthe est très déçu, son appareil se pose à 146 s., pour Bernisson et moi c'est le maxi, mon SPL, est déjà très haut et très loin lorsqu'il déthermalise, le vent a considérablement forcé.

Dernière reprise, le vent a baissé, les ascensions sont rares et faibles. Dvorak et Munnuka ont 6 maxi. Ehtenkov avec 142 s., rétrograde, Chmelik frôle encore le maxi avec 176 s. et reste dans le groupe de tête. Pour nous, ce n'est pas merveilleux. Berthe avec 124, Bernisson avec 162 s., moi je fais le maxi, mais mon planeur se perd à l'horizon il ne déthermalise pas.

Chez nous Berthe réalise un 180, il n'y a pratiquement rien au bout du fil. Bernisson joue de malchance, son SPL se décroche très bas, 44 s., quant à moi je suis trahi par mon meilleur appareil qui jusqu'ici m'avait donné entière satisfaction, vol tout en perte 57 s., je suis écoeuré.

La 2^e reprise sera sensiblement la répétition de la première. 41 vols de 180 s. cette fois-ci, il reste 21 concurrents avec 2 maxi chacun. Par équipe, seuls les Italiens et les Tchèques ont 2 fois 540. Mais les Autrichiens, les Anglais, les Nord-Coréens (et oui ils font parler deux, ils se sont montrés redoutables, n'est-ce pas les « Wakous ») et les Allemands de l'Ouest sont très près.

Berthe réalise 180, Bernisson 152, pour ma part je change d'appareil et ce sera le maxi, plus des poussières, il n'y a pas grand chose, le principal est de le faire.

3^e reprise, le vent a déjà forcé un peu et l'air devient plus frais ce sera le vol le plus mouettier. 18 maxi seulement, les Américains sont aux aguets avec leurs thermister, mais l'espace reste avare de la plus petite bulle.

Ce sera la clôture des vols du matin, d'ailleurs comment continuer à voler dans ces conditions, je m'étonne aujourd'hui encore d'une chose, le peu de casse, malgré le vent et les rochers à nos bois, clôtures, etc. qui entourent le terrain. vous qui ne me croyez pas, allez faire un tour dans ce pays, vous verrez.

Les deux hommes partent à quelques secondes d'intervalle, mais Dvorak termine sa treuillée en survitesse, son planeur monte de 4 à 5 mètres au-dessus du point de largage, c'est ce qui sera la différence, le planeur de Munnuka semble pendant un court instant rattraper son retard, mais finalement le plané des 2 machines semble calqué l'un sur l'autre.

Je note au passage un petit côté amusant

il y avait une dizaine de supporters de Munnuka qui agitaient chapeaux, vêtements, monchoirs, etc. pour sustenter l'appareil mais rien n'y a fait. Finalement Dvorak se pose à 168 s. et Munnuka à 156 s.

(Suite p. 8).

Les Championnats du Monde de vol libre se déroulent cette année à Göteborg, en Suède. La météo, mauvaise avant le concours, fut clément pendant les trois jours. Le soleil brilla sans interruption et le vent ne fut jamais vraiment gênant grâce aux horaires choisis : cinq premiers vols de 4 h. 30 à 10 heures du matin et les deux derniers de 6 à 8 heures du soir. L'organisation fut très à la hauteur des événements, notamment en ce qui concerne les équipes de récupération, dotées de mini-cars avec radio-téléphones, de perches spéciales pour décrocher les modèles des arbres, et de deux avions. De plus, chaque modèle portait une étiquette mentionnant le numéro du concurrent, afin de faciliter la restitution des modèles récupérés. Ainsi, les concurrents étaient censés ne pas s'occuper de la récupération de leurs modèles et les Suédois se montrèrent souvent plus rapides que nos modélistes pour retrouver les appareils tombés dans des endroits difficiles.

Le Suédois HAGEL emporte le titre en moto pour la seconde fois. Il avait déjà été co-champion du monde en 1960, alors que cinq concurrents n'avaient pu être dépassés après douze vols de fly-off à trois minutes. Son modèle est très proche de celui qu'il utilisait en 1960, à savoir : long fuselage, aile classique à double dièdre trapézoïdal, petit stabilo et tri-dérive. Le profil d'aile est très creux pour un moto : 5 mm. et, malgré cela, il montait parmi les plus hauts, grâce à un « Rossi » entièrement retravaillé et bénéficiant de l'expérience du vol circulaire de vitesse. Ce moteur était monté incliné à 45° sur la gauche et caréné. Il entraînait une 7 X 3 1/2 en fibre de verre à pales étroites aux environs de 26.000 t/mi. Au point de vue construction, les ailes présentent l'originalité de ne posséder aucun caisson, la rigidité étant assurée par l'entoilage en sole ; rigidité insuffisante, car pendant la montée, les ailes entraient en vibration.

A sept secondes seulement derrière HAGEL, on trouve le Danois KOSTER qui est, à lui seul, la nouveauté révolutionnaire de ce championnat. Depuis l'apparition en 1959 de l'incidence variable au stabilo sur le modèle de HAGEL (qui finit cette année 2^e avec un modèle identique à celui de 1959) et sa généralisation, les années suivantes on n'avait plus rien vu de bien nouveau en matière de cellule. Bon nombre de motomodélistes ont pensé depuis longtemps à réaliser un profil à courbure variable plat pour la montée et creux pour le plané ; seulement, la difficulté, c'est la réalisation. Il y a trois ou quatre ans, en France, BOURGEOIS a fait des essais dans ce sens, mais les solutions adoptées étaient trop compliquées et trop fragiles.

KOSTER a franchi le pas en construisant un modèle à profil variable parfaitement au point et utilisable en concours.

Fuselage et stabilo sont classiques, tout est dans l'aile. Celle-ci est à simple dièdre, légèrement trapézoïdale. Elle est constituée d'une partie fixe en une seule pièce sur les 55 % avant du profil et de deux volets mobiles sur toute l'envergure et représentant 45 % de la corde de l'aile. En position montée, l'intrados est parfaitement plat, le volet étant dans l'alignement de la partie fixe, et en position plané, le bord de fuite du volet descend de 5 mm. pour former un intrados creux semblable à celui d'un profil Jedelsky. L'extrados est alors comparé à

à celui d'un profil classique et c'est seulement à la montée qu'il présente une légère variation de courbure au niveau de l'articulation, sans inconvenients, puisqu'à ce moment, la portance maxi n'est pas recherchée. C'est simple, mais surtout parfaitement réalisé.

L'aile est entièrement coiffée et fixée sur la cabane par des vis en nylon qui sont calculées pour se rompre en cas de choc violent. L'expérience a montré qu'elles se cassent d'autant plus facilement qu'elles sont serrées fort. Les collages de l'aile sont réalisés avec une résine genre Araldite qui présente l'avantage de ne pas avoir de retent, donc pas de déformation des coffrages après séchage, ni dans le temps, mais qui, par contre, alourdit sensiblement l'ensemble. L'entoilage est en papier bleu, blanc et rouge du plus bel effet. Les deux volets ont chacun un réglage par vis indépendant et sont commandés par une mécanique très élaborée mais qui doit pouvoir être encore simplifiée. La photo donne une idée de l'allure caractéristique du modèle ; la charnière se situe à l'arrière de la bande blanche.

Je trouve remarquable le fait que, pour sa première sortie en Championnat du monde, un tel modèle s'impose d'emblée.

Est-ce à dire que dans les années à venir, il faudra absolument utiliser cette formule pour se classer honorablement ? Je ne le pense pas. L'évolution sera lente, car je ne connais pas beaucoup de modélistes de la classe de KOSTER et qui, surtout, puissent consacrer les trois quarts de leur temps au modèle réduit pour construire comme lui huit modèles de ce genre pour arriver à un résultat. Le point faible du profil variable est sa fragilité, la partie avant assurant seule la résistance de l'aile. Aux essais du Championnat, KOSTER a cassé les ailes de ses deux modèles rien que pour s'être posé au déthermalise et à déréparer courageusement et refaire les réglages.

L'Américain TAYLOR avait, lui aussi, apporté un moto à profil variable, mais il ne l'a pas utilisé pour manque de mise au point. Toujours aux USA, Annie GIESKING est 8^e de la sélection avec un modèle de ce style. C'est Bill GIESKING qui construit et sa femme qui fait voler ! KOSTER a mis son système au point en collaboration épistolaire avec eux. Seulement, les GIESKING sont des modélistes professionnels qui éditent une revue consacrée au vol libre : N.F.F.S.

Pour ma part, je crois qu'il y a encore beaucoup à gagner en augmentant l'allongement et la finesse de l'ensemble. Depuis la création de la formule, en 1959, les proportions des mots sont restées les mêmes : les neuf dixièmes des modèles ont une corde d'aile de 20 cm. Regardez les waks d'il y a douze ans et ceux d'aujourd'hui : l'évolution est énorme. Pourquoi ne pas chercher à orienter la technique du moto dans ce sens, cela ne demanderait pas autant de travail que le profil variable. Enfin, il s'agit là d'une impression personnelle et la nouveauté est encore trop fraîche pour que l'on puisse en tirer des conclusions valables. On peut seulement dire que la formule bouge et évolue ; c'est réconfortant et la porte est ouverte à toutes les astuces nouvelles.

Passons aux autres concurrents intéressants : le Soviétique VERBITSKY présentait une incidence variable à l'aile, dont la mécanique était presque aussi compliquée que celle de KOSTER pour un résultat moins spectaculaire. L'avantage de cette formule est assez léger par rapport à l'incidence variable au stabilo ; elle permet seulement au fuselage de rester plus près de son angle de traînée minimum au plané et, en contrepartie, la réalisation est bien plus difficile. Les bords de fuite des deux demi-ailles reposent à l'emplanture sur deux petits roulements à billes placés là afin de permettre au bras qui les supporte d'échapper vers l'arrière pour libérer l'incidence moteur. La photo montre ce bras en position plané. VERBITSKY avait aussi un autre moto équipée d'un petit volet d'environ 2 X 5 cm. placé au bord de fuite de l'aile gauche, sur la partie rectangulaire, près de la cassure du double dièdre. Ce volet avait pour but de faciliter le passage au plané en s'abaissant à l'arrêt moteur, mettant ainsi le modèle en roulis à droite.

Les Américains TAYLOR et AVERILL avaient des modèles très élégants, dont la finition était mise en valeur par l'entoilage en « Super-Monokote ». Le procédé est très séduisant par sa rapidité de réalisation et son esthétique, mais au point de vue résistance, c'est inférieur à un bon entoilage pongé. La tension du film est excellente, mais son élasticité est bien plus grande que celle du bois qui se trouve en dessous et c'est lui qui doit faire tout le travail. De plus, un revêtement intact peut cacher une amorce de cassure. Un avantage de cette méthode : le modèle est immédiatement disponible après une réparation, car il n'y a pas de séchage.

Le champion 1969 BAUMANN, avait des ailes identiques à celui qui gagna à Wiener, avec des ailes entièrement coiffées dont la fragilité se confirme avec l'expérience, témoin la mésaventure qui lui arriva lors d'un ultime essai avant le premier vol. Le moteur n'ayant pas été coupé, le déclenchement de l'incidence et du volet secoua le modèle au point de le faire redescendre en cinq morceaux ! L'Allemand WEBER avait des grands allongements qui planaient sans doute fort bien, mais montaient beaucoup trop à plat.

Les trois Français effectuèrent tous leurs vols avec le même modèle : GUILLOTEAU celui qui le fit champion de France à Niort, profil « Bourgeois », légèrement creux, grands doubles dièdres trapézoïdaux, fuselage en fibre de verre. LANDEAU : petit stabilo, maximum de surface à l'aile avec profil plat, très long fuselage et plané magnifique. JEAN aile classique, profil plat 10 %, bords marginaux en légère flèche, fuselage court : 3 cordes 1/4 et grand stabilo.

Venons-en maintenant aux moteurs. Il est évident que la révélation du Championnat est le « Rossi ». Les deux tiers des concurrents l'utilisent. En un an, il a presque envoyé le « Super-Tigre » rejoindre « L'Oliver Tiger » (vedette des années 1958-60). Bien sûr, le « G15 » a encore ses partisans, car il est moins capricieux et moins gourmand en bougies, mais il faut bien convenir qu'à hélice égale la dernière version du « Rossi » donne 1.500 à 2.000 tours de mieux.

Nous avons pu assister, après la con-

courses à des comparaisons de régime entre les Américains, les Russes et les Tchèques qui ont donné avec une « Partels » fibre de verre $7 \times 3 \frac{1}{2}$ 25.000 t/m. pour le TWA, 25.000 pour le Rossi, 24.000 pour le Verbitsky et 24.000 pour le MVVS diesel ! Ensuite, VERBITSKY a complètement démonté ses deux moteurs de construction personnelle (travail remarquable dont il semblait à juste titre très fier) et AVERILL fit de même avec son TWA, pour le plus grand plaisir des photographes. Il n'était pas question ce jour-là de secret entre l'Est et l'Ouest !

Il est évident que, selon les utilisateurs, le même type de moteur donne des résultats différents, c'est une question de rodage, de choix des pièces, d'ajustement des roulements, de bougie, de taux de compression et surtout d'adaptation de celui-ci aux conditions atmosphériques.

Les MVVS diesel tournaient très vite et très bruyamment, mais il est vrai que la liberté laissée en matière de carburant donne des possibilités supplémentaires.

Le troisième Américain, Tom KERR, utilisait des « Kand B » qui ne semblaient pas égaler les « Rossi » et « TWA » de ses co-équipiers. Côté Hongrois, toujours les « Moki », qui restent dans le coup sans pour cela être en tête de la course à la puissance.

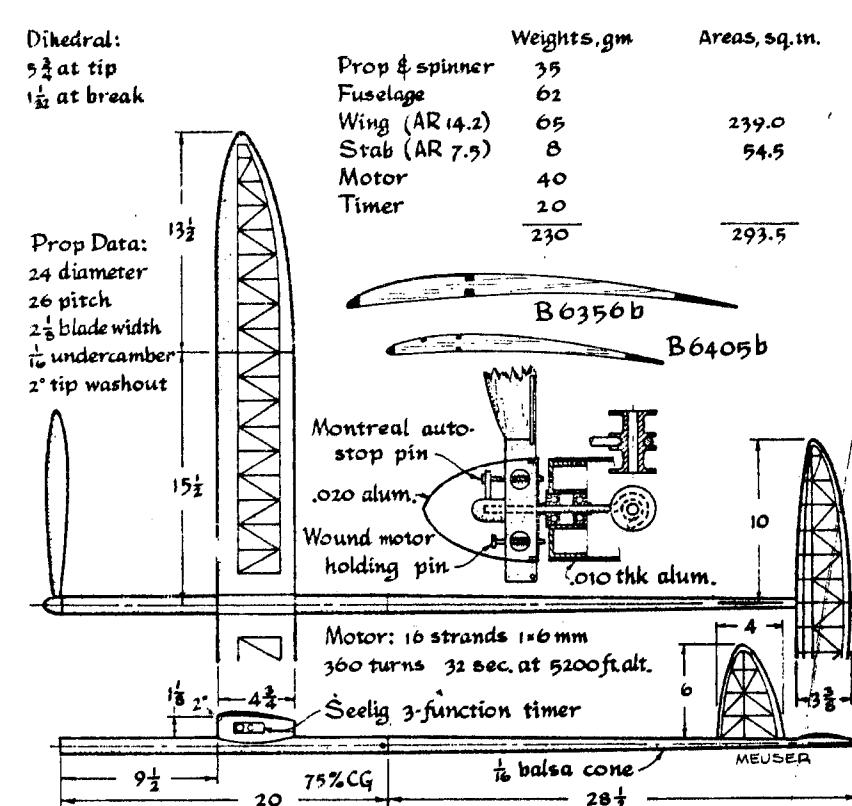
Remarquons que l'on trouve dans l'ordre du classement, pour les dix premiers, deux Rossi, deux Verbitsky, un Rossi, un Super-Tigre, deux Rossi, un Super-Tigre, un Moki.

Côté hélices, les marques sont variées, mais les dimensions oscillent entre 17,5 et 19 pour le diamètre et 7,5 et 10 pour le pas. Elles sont souvent modifiées par leurs utilisateurs et parfois de fabrication personnelle. La fibre de verre se répand de plus en plus avec les « Barthels », « Meissnest » et « Seelis ».

La valeur chronométrique des modèles par temps neutre devait se situer entre quatre et cinq minutes pour la moyenne des concurrents (je parle des appareils bien réglés) et peut-être cinq trente pour les meilleurs. Il apparaît donc qu'il faut modifier le règlement et le temps moteur ramené à huit secondes semble être la meilleure solution. Mais attendons les décisions de la FAI !

Aux dernières nouvelles, GUILLOTEAU et TALONS travaillent le problème du profil variable avec des taxis style KOSTER, tandis que IRIBARNE a gardé le double dièdre et monté des flaps sur les parties centrales de l'aile. Cela promet pour l'an prochain !

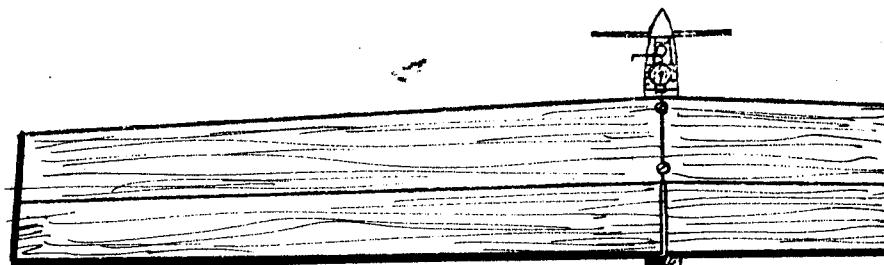
Michel JEAN.



Covering: red transparent Super MonoKote. Flight pattern: right right. Auto stab: 0° incidence for climb changing to -1° at 15 sec.

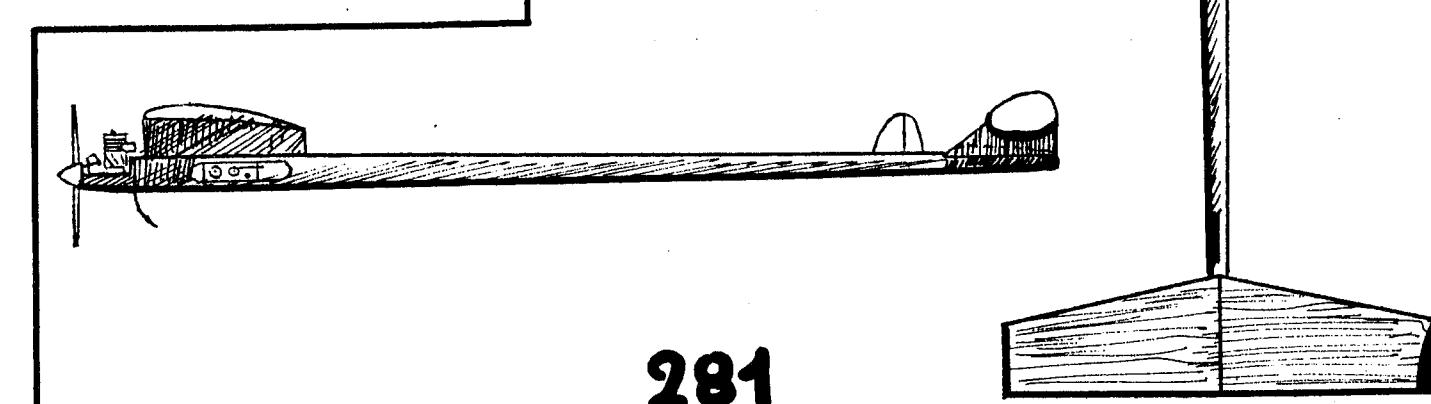
CITADEL

John Allen, Albuquerque NM
First place, 1971 USA Team Finals



T. KOSTER

Motomodèles F.A.I.
(300 grammes au cm³)



281

FUSELAGE	AILE	KOSTER	STABILISATEUR
longueur	129	envergure	168
bras de levier	82	corde emplanture	20,5
centrage	65 %	corde marginale	16,5
		dièdre	14

MOTOS DANS LE VENT

Tout le monde en parle, on s'extasie, certains essaient ; de quoi s'agit-il ? Mais du moto 300 à « flaps » ou autrement dit, équipé de profil d'aile à courbure variable ; les anglo-saxons appellent ça un « flapper ».

Idée directrice : réaliser un profil d'aile à traînée minimum pour la montée, et à portance maximum pour le plané, afin de monter le plus haut possible, et redescendre avec la plus faible vitesse de chute. C'est-à-dire un profil en deux parties articulées qui se rapprochent pour la montée, d'un profil plat ou légèrement biconvexe, et pour le plané d'un profil creux genre plané.

Les premiers essais connus et vraiment sérieux furent entrepris en 1968 par l'Américain Bill Gieskieng et peu de temps après par le Danois Thomas Koster. Très vite la solution apparut comme étant d'articuler la partie arrière du profil sur 40 à 45 % de la profondeur. Koster réalisa son « Flapped Cream » dont le profil était au plané identique à celui d'un wak ou d'un nordique ; c'est-à-dire creux sans discontinuité dans la courbure intrados ni extrados. C'était l'idéal pour la vitesse de chute ; mais en position moteur, cela avait une curieuse allure et la traînée était encore supérieure à celle d'un profil plat classique. De plus la construction présentait des difficultés. D'où l'idée de rendre plates à l'intrados les deux parties du profil qui apparaît dans sa forme actuelle sur le croquis.

Koster, donc, construisit quatre exemplaires de l'« Andromeda » pour les championnats du monde (dont deux seulement arrivèrent entiers à l'épreuve ; un fut écrasé et l'autre dévoré par une vache !) et obtint le succès que l'on sait. Il aurait d'ailleurs dû gagner car il effectua le dernier fly-off avec un plané légèrement déréglé. Il avait au dernier moment, modifié le réglage de la montée, et oublié de faire la correction pour le plané.

Koster situe la valeur chrono de son modèle (avec 10" de moteur) autour de 7 minutes car des essais de durée par temps présumé neutre (au delà de 7 heures du soir par vent absolument nul) ont donné 10 vols consécutifs chronométrés entre 6'50" et 7'20".

Bien sur il s'agissait du meilleur modèle, au mieux de ses réglages avec un passage au plané impeccable et il y avait peut-être aussi un peu de restitution ce soir-là mais tout de même cela en dit long sur l'efficacité de la formule.

Parlons un peu des réglages ; car c'est là que se tient une grande part de la difficulté. Le simple dièdre s'accorde mieux d'une montée rectiligne sans aucun virage qui présente le défaut de n'avoir que très peu d'autostabilité. Le taxi continue sur la trajectoire qu'on lui donne au départ et la montée se termine à droite ou à gauche mais rarement tout droit. Cette irrégularité a pour effet de compliquer le passage au plané qui ne peut se faire correctement qu'à partir d'une position déterminée du modèle à l'arrêt moteur.

Pratiquement, les meilleures transitions obtenues par Koster, se font par un passage sur le dos (provoqué par l'augmentation d'incidence de l'aile due à l'abaissement des flaps) combiné à un demi-tonneau, le tout mettant instantanément le modèle en vol horizontal.

Heureusement le réglage proprement dit est facilité par la présence des flaps qui jouent le rôle d'aileron de gauchissement grâce à un réglage indépendant de chacun d'eux par vis micrométrique. On élimine ainsi les ennuis dus au virrage de l'aile sur un moto classique.

Koster pense qu'une légère augmentation du dièdre de l'Andromeda devrait améliorer la stabilité au moteur ; mais alors, peut-être vaudrait-il mieux revenir à une trajectoire en large spirale ?

Ceci m'amène à vous faire part d'une trouvaille de B. Gieskieng dans un rapport des Laboratoires aérodynamiques N.A.C.A. datant de 1920, et oui ! A cette époque les problèmes de l'aviation grandeur avaient bien des points communs avec ceux de nos modèles réduits actuels. Les deux facteurs recherchés étaient la traînée mini pour obtenir une vitesse de vol maxi tout en conservant une bonne portance à faible vitesse pour permettre des atterrissages lents et sûrs. Bref, les essais en soufflerie ont montré que pour un profil plan convexe, l'incidence correspondante à une portance nulle (cas de la montée verticale et rectiligne) se situait autour de -3°, et que sous cet angle la traînée est plus importante qu'à 0° où elle passe par un minimum.

Il serait donc préférable de monter avec une incidence de vol de 0° sur une trajectoire en spirale afin que la force centrifuge contrebalance la portance parasite. La question n'est peut-être pas aussi simple car il y a aussi d'autres paramètres qui varient mais cela tend à prouver que la montée

rectiligne et verticale n'est pas la meilleure trajectoire comme on pourrait le penser. Ceci se trouve confirmé par la montée en tire-bouchon de Hagel (champion du monde de 1971) qui entraîne un profil creux à une hauteur sensationnelle (Le moteur y est aussi pour quelque chose !)

ANDROMEDA, de Thomas Koster.

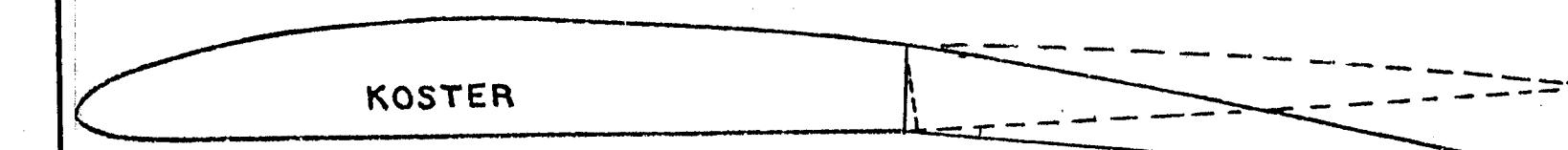
Les caractéristiques principales sont résumées dans le tableau comparatif, page 12.

L'aile est réalisée en une seule pièce, entièrement coiffée en balsa 15/10°. Bord d'attaque 6 × 5 balsa dur plus 5 × 2 spruce, aminci vers les extrémités. Les longerons en spruce sont disposés à plat et leurs sections sont de 15 × 1,5 à l'emplanture et 0,3 × 1 au bord marginal. La partie centrale est renforcée de 7 épaisseurs de contreplaqué 2 mm disposées verticalement et s'enfonçant de 140 mm dans chaque demi-aile. L'entoilage est en jupon fin. Les charnières sont réalisées en feuilles de Mylar pincées entre du contreplaqué de 0,8 mm. L'aile est fixée sur la cabane par deux vis en nylon qui assurent un positionnement parfait et se cassent en cas de choc. Le poids de cette aile atteint 240 grammes.

Le stabilo est entièrement coiffé en balsa 10/10° et entoilé jupon fin. Il présente un dièdre papillon destiné à protéger les bidériés à l'atterrissement, son poids est de 26 gr. et le profil utilisé est un plat de 8 % d'épaisseur.

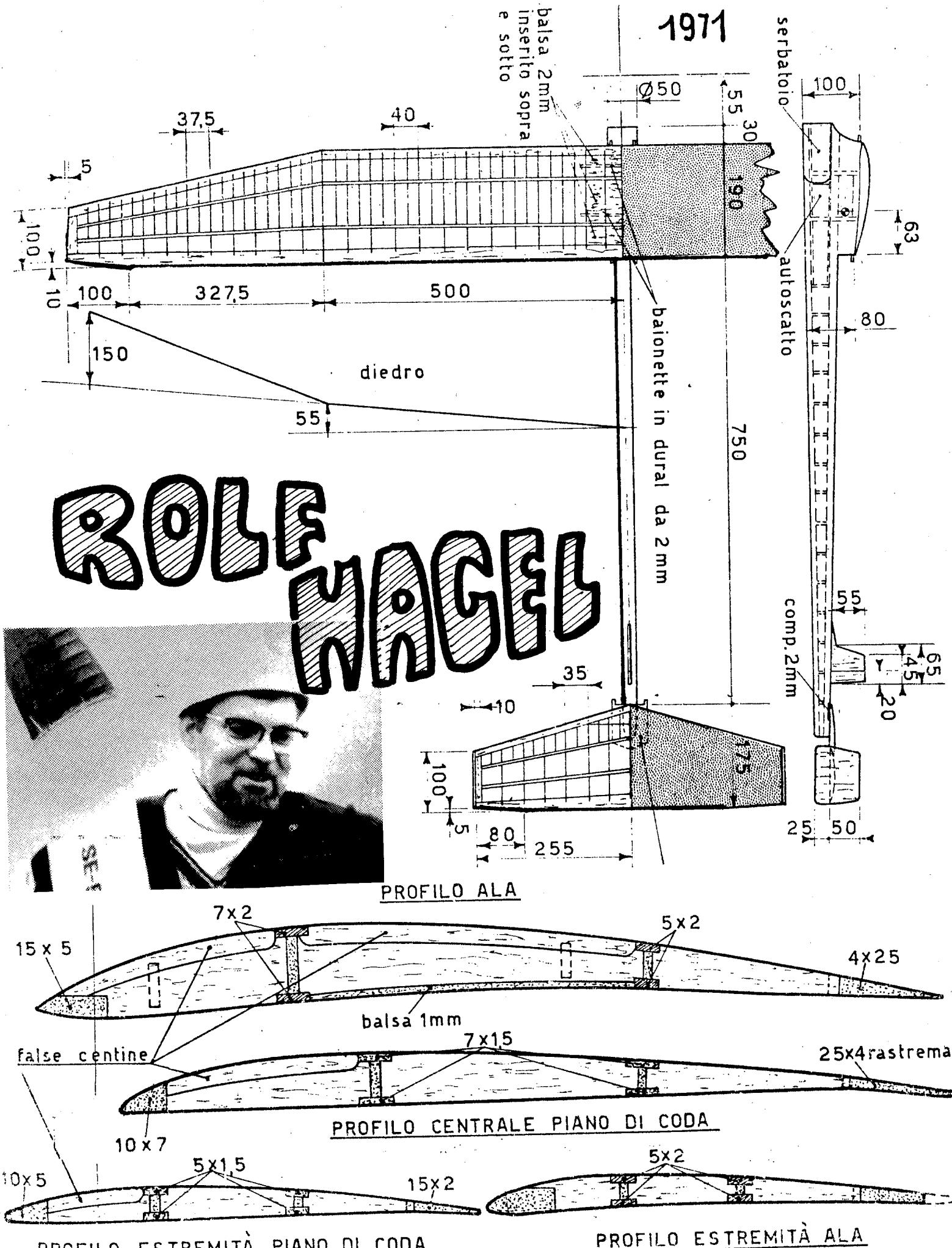
Le fuselage est un tube en balsa de 2 mm (deux feuilles 1 mm moulées sur forme et entoilées en jupon avec renforts en tissu de verre). La minuterie Seelis est complètement encastrée et protégée par un capot en plexiglass. Le moteur utilisé est un Rossi R 15 entraînant une hélice fibre 7 × 4 Meissnest. La minuterie assure les fonctions suivantes : Arrêt moteur abaissement des flaps, variation d'incidence du stabilo (à l'opposé du système habituel : augmentation d'incidence au plané), braquage du volant de dérive et déthermalisation en fin de vol. Le système est conçu de telle façon que l'incidence du stabilo ne fonctionne que si les flaps sont abaissés, afin de limiter les dégâts en cas de panne. Le centrage est à 65 % avec aile calée à 1° 30 en montée et stabilo à 0°.

Un tel modèle est surprenant à première vue, ne serait-ce qu'à cause du simple dièdre, inhabituel dans cette catégorie mais un examen approfondi laisse apparaître une étude extrêmement poussée de chaque point de la conception et on ne peut qu'admirer la parfaite homogénéité de l'ensemble.



KOSTER

282



GLIDER

1971

CLASS F.I.A.

Saturday, 3rd July

Team Results

1.	Austria	3,619
2.	U.S.S.R.	3,610
3.	U.S.A.	3,577
4.	Italy	3,559
5.	Czechoslovakia	3,542
6.	E. Germany	3,481
7.	Finland	3,473
8.	G. Britain	3,462
9.	N. Korea	3,421
10.	Sweden	3,385
11.	Bulgaria	3,346
12.	W. Germany	3,280
13.	Netherlands	3,263
14.	Switzerland	3,198
15.	N. Zealand	3,162
16.	Canada	3,141
17.	Israel	3,050
18.	Spain	3,044
19.	Jugoslavia	2,924
20.	France	2,921
21.	Denmark	2,908
22.	Luxembourg	2,850
23.	Belgium	2,781
24.	Cuba	2,747
25.	S. Africa	2,676
26.	Australia	2,584
27.	Ireland	2,363
28.	Egypt	2,180
29.	Norway	1,939
30.	Rumania	1,169
31.	Japan	1,112
32.	Argentina	1,078

ROIF-HAGEL -

Rolf Hagel started as a Wakefieldflyers ! In the year of 1952 there was a building-flying contest of newcomers. Rolf was one of the finalists and since then he placed high in Swadish contests. Rolf was also a keen A/2 flyer as well as a Powerflyer. As early as 1954 he won the European Champs in power. He took that victory for four times in 1954, 1962, 1964 and 1966. At the World Champs in W. Germany he was 3 rd in A/2. His first World Championships in F1 C he took in England 1960, when he shared the honor with 4 other flyers. In 1971 he was the one and only Champion in F1 C in a fly off with Thomas Köster. From then Rolf turned to cable-racing-cars, where his trimming capability once more made triumphs. He was European Champion in 1975. Rolf used quite few models during his career. I never saw him with more than two complete models ! His ability to recover his model and to repair pieces and bits to competitive models is as well reputed as his engine trimming capability!

284

VOL LIBRE

BULLETIN DE GAGSON

POWER									
CLASS									
Friday, 2									
1. R. Hagel	Sweden	1,260	240	300	328				2,128
2. T. Koster	Denmark	1,260	240	300	321				2,121
3. B. Onoufrienko	U.S.S.R.	1,260	240	200	289				2,089
4. E. Verbitsky	U.S.S.R.	1,260	240	300	287				2,087
5. J. Foley	Canada	1,260	240	300	284				2,084
6. H. Friis	Sweden	1,260	240	300	262				2,062
7. D. Sugden	Canada	1,260	240	300	239				2,039
8. H. Mildner	W. Germany	1,260	240	300	16				1,816
9. B. Roots	N. Zealand	1,260	240	285					1,785
10. A. Meczner	Hungary	1,260	240	96					1,596
11. M. Jean	France	1,260	240	10					1,510
12. I. Goranov	Bulgaria	1,260	240	0					1,500
12. S. Agner	Denmark	1,260	240	0					1,500
14. U. Nygren	Sweden	1,260	234						1,494
15. M. Pavlov	Jugoslavia	1,260	220						1,480
16. R. Guilloteau	France	1,260	212						1,472
17. P. Maurer	Switzerland	1,260	207						1,467
18. F. Csizmazik	Hungary	1,260	205						1,465
19. B. Fiegl	Italy	1,260	0						1,260
20. P. Lagan	N. Zealand	180	180	180	179	180	180	180	1,259
21. U. Gogorcena	Spain	180	175	180	180	180	180	180	1,255
22. F. Baumann	W. Germany	180	180	180	180	180	172	180	1,252
23. K. Engelhardt	E. Germany	180	180	180	180	180	180	169	1,249
23. P. Stoilov	Bulgaria	180	180	180	180	180	169	180	1,249
25. V. Hajek	Czechoslovakia	180	180	180	166	180	180	180	1,246
26. G. Barbarella	Italy	180	180	180	163	180	180	180	1,243
26. Y. Waltonen	Finland	180	170	179	180	180	174	180	1,243
28. H. Huynen	Netherlands	180	180	180	180	161	180	180	1,241
29. J. P. Taylor	U.S.A.	180	180	180	180	180	157	180	1,237
30. H. Keinrath	Austria	180	155	180	180	180	180	180	1,235
30. R. Monks	G. Britain	155	180	180	180	180	180	180	1,235
32. H.-J. Benthin	E. Germany	158	180	180	177	176	180	180	1,231
33. P. R. Buskell	G. Britain	167	180	175	180	160	180	180	1,222
33. A. Grechin	U.S.S.R.	180	180	147	175	180	180	180	1,222
35. P. Jorgenson	Denmark	164	178	180	180	161	178	180	1,221
36. O. Velunsek	Jugoslavia	180	180	140	180	180	180	180	1,220
37. J. Sedlak	Czechoslovakia	139	180	180	180	180	180	180	1,219
38. C. S. Averill	U.S.A.	135	180	180	180	180	180	180	1,215
39. F. Hartwagner	Austria	180	180	180	173	148	164	180	1,205
40. R. L. Bailey	G. Britain	180	180	180	180	110	180	180	1,190
41. E. Bramböck	Austria	180	180	170	180	109	170	180	1,169
42. G. Simon	Hungary	180	122	180	130	180	180	180	1,152
43. S. Savini	Italy	180	180	180	66	180	180	180	1,146
44. A. Denkin	Bulgaria	180	180	162	74	180	180	180	1,136
45. B. Krycer	Czechoslovakia	50	180	180	180	180	180	180	1,130
46. T. C. Kerr	U.S.A.	180	180	180	180	180	180	41	1,121
47. M. Doujle	Ireland	180	180	180	118	99	172	180	1,109
48. A. Weber	W. Germany	0	180	180	180	180	180	180	1,080
49. A. Landreau	France	180	42	180	180	123	180	180	1,065
50. J. B. Brooks	Canada	166	180	140	87	180	174	136	1,063
51. I. Fujio	Japan	180	54	153	176	120	180	180	1,043
52. P. Emilian-Cringo	Rumania	180	164	180	180	7	180	140	1,031
53. M. Blanco Hoa	Cuba	120	125	180	180	124	106	180	1,015
54. D. Varda	Jugoslavia	180	180	180	9	180	180	94	1,003
55. J. Johnson	N. Zealand	115	180	141	119	100	180	77	992
56. O. Torgerson	Norway	152	154	122	180	161	90	119	978
57. J. Ferroa Diaz	Cuba	96	141	180	119	180	159	101	976
58. S. Haapalainen	Finland	130	141	180	133	96	102	42	962
59. R. Del Castillo	Cuba	103	126	57	79	164	120	115	764
60. M. Pyykkö	Finland	135	180	113	128	0	0	0	556
61. F. Jackson	Ireland	180	180	83	5	0	0	0	443
62. D. Ducklaus	E. Germany	180	175	0	0	0	0	0	355

POWER CLASS F.I.C.

Friday, 2nd July

WAKEFIELD

Sunday, 4th July

1. J. Klima	Czechoslovakia	1,260	232
2. V. Kmoch	Yugoslavia	1,260	214
3. R. P. White	U.S.A.	1,260	210
4. R. Hofass	W. Germany	1,260	199
5. A. Lonardi	Italy	1,260	187
6. K. In Sik	N. Korea	1,260	186
7. K. Kongsgberg	Denmark	1,260	186
8. K. Dong Sik	N. Korea	1,260	184
9. Jourov	U.S.S.R.	1,260	182
10. C. Schwartzbach	Denmark	1,260	174
11. L. Dupuis	France	1,260	0
12. K. Leissner	W. Germany	1,255	
13. J. Loffer	E. Germany	180	180
14. Melentiev	U.S.S.R.	180	180
15. H. Martin	Austria	180	175
16. P. Lagan	N. Zealand	180	176
17. E. Nienstaedt	Denmark	162	180
18. A. Oschatz	E. Germany	180	180
19. A. Landeau	France	168	180
20. A. Hakansson	Sweden	180	180
21. D. Dopof	Bulgaria	180	161
22. E. Gouverne	France	180	175
23. W. Dohne	E. Germany	180	180
24. F. Geansli	Switzerland	171	180
24. H. P. Benedini	Argentina	180	180
26. P. Gervasi	Italy	180	180
27. L. G. Barr	G. Britain	180	180
28. K. Juslubasic	Yugoslavia	180	180
29. Zilberg	U.S.S.R.	180	180
30. H. Zachhalmer	Austria	169	162
31. M. M. Rico	Cuba	180	180
32. D. Siebenmann	Switzerland	180	171
33. J. W. Allen	U.S.A.	180	180
34. J. B. Spooner	G. Britain	180	180
35. F. L. Parmenter	U.S.A.	180	180
36. O. Yasuo	Japan	180	180
37. A. Morrison	N. Zealand	122	180
38. B. Chang Sun	N. Korea	180	180
38. O. Hintz	Rumania	180	131
41. J. Zolcer	Czechoslovakia	180	147
42. E. Oskamp	Netherlands	139	178
43. M. Thomas	Canada	173	172
44. J. Dobelmann	W. Germany	180	174
45. J. D. Van Rij	Netherlands	162	161
46. R. Lisen	Italy	180	180
46. R. Johansson	Sweden	180	143
48. E. Reitterer	Austria	152	141
48. H. Schweinsberg	Netherlands	180	180
50. J. Kuchta	Czechoslovakia	180	180
51. U. Schaller	Switzerland	180	180
52. G. McGlashan	Canada	177	175
53. S. Stamenof	Bulgaria	170	166
54. M. Goldberg	Israel	175	171
55. N. Alujevic	Yugoslavia	180	180
56. R. Emslie	Australia	132	136
56. O. Nerud	Sweden	165	165
58. P. Aalto	Finland	157	163
59. A. Douglas	N. Zealand	153	166
60. V. Dan	Rumania	134	180
61. M. Segrave	Canada	180	180
62. L. Stajnov	Bulgaria	136	180
63. P. Pasanen	Finland	43	169
64. A. Edwards	Australia	176	152
65. A. R. Perez	Cuba	138	149
66. Szabo	Rumania	164	141
67. J. Calefato	S. Africa	120	140
68. K. Appleby	S. Africa	112	125
69. H. Marttila	Finland	123	156
70. P. Hearn	S. Africa	53	80
71. C. Merseburger	Spain	121	135



Team Results

3,762
3,726
3,723
3,717
3,696
3,679
3,650
3,630
3,608
3,583
3,556
3,552
3,478
3,476
3,451
3,339
3,288
3,134
2,766
2,414
2,267
2,146
2,042
1,220
1,183
1,087
624

285



OSCHATZ-A. (DDR) 145
MARTIN. H (A) 2 ame EN WAK.



BOB CERTY -
avec VABITER - très simple
fort piqueur - riende
mobile - au fond.
- G. BREATH -



G.P.B. - ET SON INSTINCT
COLLECTIONNEUR -
- C'EST UN PEU GRAND
MAIS CA SE LAISSE
EMMENER -!



T. KUSTER. - DK. AVEC SON WAK
à long fuselage - la grande classe. -



R. GUILLOTEAU. -- démarre son moteur, abrite de la
pluie, par un tissu plastique -

287



BAUMANN. CHAMPION DU MONDE
7x180 + 240 + 300 + 240