

- Photo - F. NIKITENKO -

165
05 5



INTERNATIONAL

LES CHAMPIONS

VOL LIBRE

OCTOBRE

10091

vol libre

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRÉ SCHANDEL

16 CHEMIN DE BEULENWOERTH

67000 STRASBOURG FRANCE

Tél + fax -- 03 88 31 30 25

E-Mail : andre-schandel@wanadoo.fr

Publication créée en 1977 par A. Schandel . Paraît tous les deux mois .
Abonnement pour six numéros : € **35** ou \$ **40** pour les pays situés hors Europe .

Tous les Paiements au nom de **André Schandel**

Comptes : (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France

Banque : CME 67 code 10278 n°de compte : 00012175640

Iban : FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

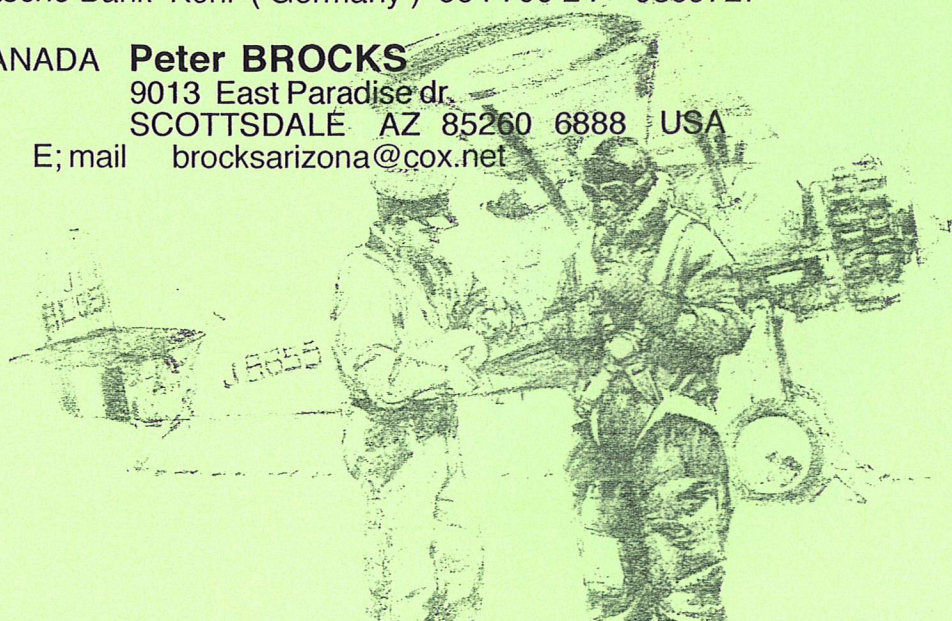
Deutsche Bank Kehl (Germany) 664 700 24 - 0869727

USA + CANADA **Peter BROCKS**

9013 East Paradise dr.

SCOTTSDALE AZ 85260 6888 USA

E; mail brocksarizona@cox.net



vol libre

SOMMAIRE

- 10091-Images VOL LIBRE G. Mathérat .
- 10092- Vol Libre 165
- 10093-Sommaire + Edito .
- 10094-Images VOL LIBRE
Ch. du monder Argentine .
- 10095-Echos Championnat du Monde
- 10096-97-98 - F1A Yablonovsky
- 10099- F1C Champion du monde
Shigeru Kanagawa japon .
- 10100-01- F1B Ray Jones U.K.
- 10102-03 -04-F1C N° 72 de E.
Verbitsky
- 10105-06-07-08-09 - Poitou 2005 .
- 10110-11-Balaton Trophy - 2005
- 10112- Championnats d'Europe Juniors .
- 1013-14-15-16- Championnats de
France 2005 Saintes
- 10117-18 - Astuces et niouzes .
- 10119- Coupe d'Hiver du Nord .
- 10120- LA GARDE Maquettes .
- 10121- Images VOL LIBRE
- 10122-23- Vol d'Intérieur ORLEANS .
- 10124-25-26-27-28
Mitsubishi A 6 M Maquette
Catapultée .
- 10129- Championnats du Monde F1E
1ère France par équipe .
- 10130-31- Au Féminin .
- 10132 - Humour ..loi de Murphy
- 10133-34-35-36 -
Lancé Main LUNAK
- 10137- Divers
- 10138 - Le grand silence ...
- 10139 -E. Fillon décédé
- 10140- Testeur d'écheveau .
- 10141- Profils BM 5 et 9 .
- 10142-43-44-45-46
Sommaire V.L. de 128 à 162 .
- 10147-48- Courrier des lecteurs .
- 10149 - Cehixe et Vézède .
- 10150 Image VOL LIBRE
C.Chapman U.K.



S. KANEGAWA. - O. KULAKOVSKY. - H. MC KEEVER
F1C F1B F1B.

EDITO

L'été vient de se terminer , et nous pouvons constater , que depuis le début du printemps un certain d'évènements ont marqué, la saison vol libre .

Les grands championnats , du Monde et d'Europe ainsi que les grands concours , comptant pour la coupe du monde , ont marqué ces derniers mois , avec des fortunes diverses pour les uns et les autres .

Les championnats du Monde en Argentine , nous ont donné quelques satisfactions ave les places de François Moreau en F1A et de l'équipe F1C . Les championnats d'Europe Juniors sont passés presque inaperçus , pour tous ceux qui n'étaient pas directement concernés . Il est vrai que cette équipe est toujours amputée d'une participation complète - trois concurrents - en F1B et surtout en F1J , sans aucun participant .

Notons les performances de nos voisins allemands , qui ont raflé toutes les premières places individuelles dans les trois catégories , et ce plus particulièrement par la famille Seren , que nous connaissons bien en France . On peut cependant , là aussi remarquer que ce sont plutôt des clans de familles , qui cachent un peu la misère , du renouvellement par une base large de jeunes , tout comme chez nous , voir les familles Bernard , et Marquois

Vous pourrez lire dans les pages qui suivent que l'on peut regretter , comme toujours , le peu d'entrain que manifestent nos " Equipiers de France grands et petits " de nous faire part de leurs joies et peines . Nous avons toujours l'impression , qu'ils ne font que se représenter eux-mêmes dans ces championnats du monde et d'Europe .

Nous pouvons aussi selon les dernières nouvelles parvenues à la rédaction , féliciter l'équipe de France F1E , toute jeune dans la compétition de cette catégorie longtemps ignorée chez nous , pour la première place par équipe obtenue lors des récents championnats du monde en Slovaquie . Si cette catégorie , connaît actuellement un certain engouement chez nous , du moins dans le Poitou-Charentes , nous le devons essentiellement à Pierre Chaussebourg , qui il y a déjà quelques années a lancé cette " mode " . Avec l'ouverture , en France de concours FAI dans cette catégorie , il faut espérer qu'une participation plus large va s'instaurer . Nous suivrons l'évolution avec beaucoup d'attention .

Un peu en dehors de notre sphère , mais

VOL LIBRE

SUITE PAGE 10095

Photo - F. NIKITENKO - M. PICOL

**EQUIPE DE
FRANCE**
2005 ARGENTINE
F. MOREAU
T. MARILLIER
V. GROGUENNE



**LIBRE
VOL**

ECHOS

ECHOS DES CHAMPIONNATS DU MONDE EN ARGENTINE .

Un certain nombre de concurrents ont souffert de troubles digestifs durant la compétition, sans que l'on en connaisse exactement l'origine . Quelques dirigeants locaux ,le chef chronométreur Benedini , ou autre, Pierre Chaussebourg , jury , on été également touchés .

Sans doute suite , à ces malaises l'autrichien Horst Wagner , est victime dans la baignoire de son hôtel , d'une chute provoquant une fracture des vertèbres cérébrales Il doit être opéré d'urgence et se trouve dans le coma . Rapatrié quelques jours plus tard en Autriche , il est toujours hospitalisé , et son épouse qui s'est trouvée soumise à de dures épreuves en Argentine , et lors du retour , est elle même victime , d'un anévrisme cervical , qui lui cause une paralysie

Parmi les 32 nations présentes il y avait aussi l'Uruguay non affilié à la FAI , qui concourait donc sous le sigle FAI .

Exclusivité ... seules les motos Honda étaient autorisées sur le terrain .

Le matin de la compétition F1C il faisait moins 8° et certains concurrents ajoutèrent un fluidifiant au carburant , ce qui amena des discussions , mais une autorisation fut donnée .

P. de Boer , déthermalisa son modèle au bout du treuil , une erreur supplémentaire ouvrit le crochet et il fut crédité de 10 s . On discuta sur un vol à refaire mais la règle sur le déthermalo à l'intérieur des 20 s fit opposition . D'autres concurrents Valo (FIN) et Yablonovsky (UKR) se firent chronométrer à 21 et 13 s !

Durant le fly-off Makarov (RUS) fit une réclamation , comme quoi , le chrono fut arrêté trop tôt ! Preuve il avait un altimètre sur son modèle , qui indiqua une hauteur maxi de 70 m et une arrivée au sol à moins 12 mètres.....

En F1B il y eut à nouveau des problèmes avec I. Kolic , à qui manquait 5 secondes , ce que les chrono confirmèrent . Il cessa le concours et après s'être blessé à la main sur une moto , rentra chez lui.....

Le plus jeune participant , Max Herwig (GER) fut " sponsorisé " par une banque de chez lui , pour tous les frais , concernant sa participation aux

SUITE PAGE
10098

EDITO SUITE

toujours en aéromodélisme notons au passage le nouveau titre de Champion du monde de Paysant Leroux en RC , qui est également abonné chez nous . Un grand Bravo !

Toutes ces nouvelles en somme très positives sont cependant attristées par d'autres qui malheureusement ne font que prolonger l'hécatombe de ces dernières années , de ceux qui disparaissent définitivement .

Aucun pays n'est bien sûr épargné , c'est " la vie " comme dirait l'autre !

Dans les derniers jours un monument de l'aéromodélisme français a disparu Manu FILLON . Cela serait trop long d'en parler ici , mais nous allons consacrer prochainement de nombreuses pages , à celui qui fut le seul , en 1937 , ce n'est pas de hier , Français à remporter la fameuse Coupe Wakefield , et cela sur le terrain des Anglais à Londres .

Nous adressons ici à sa famille et à ses amis nos plus vives condoléances .

Vol in Perfect

Der Sommer ist vorbei . Seit Frühjahr gab es viele Ereignisse die den Freiflug betrafen . Weltmeisterschaft F1 A,B,C in Argentinien , Europa - Meisterschaft der Junioren .

Hier haben die Deutschen Jungen einmaliges geleistet : den ersten Platz in allen der Klassen ! Das gab es noch nie und wird es auch so schnell nicht wieder geben .

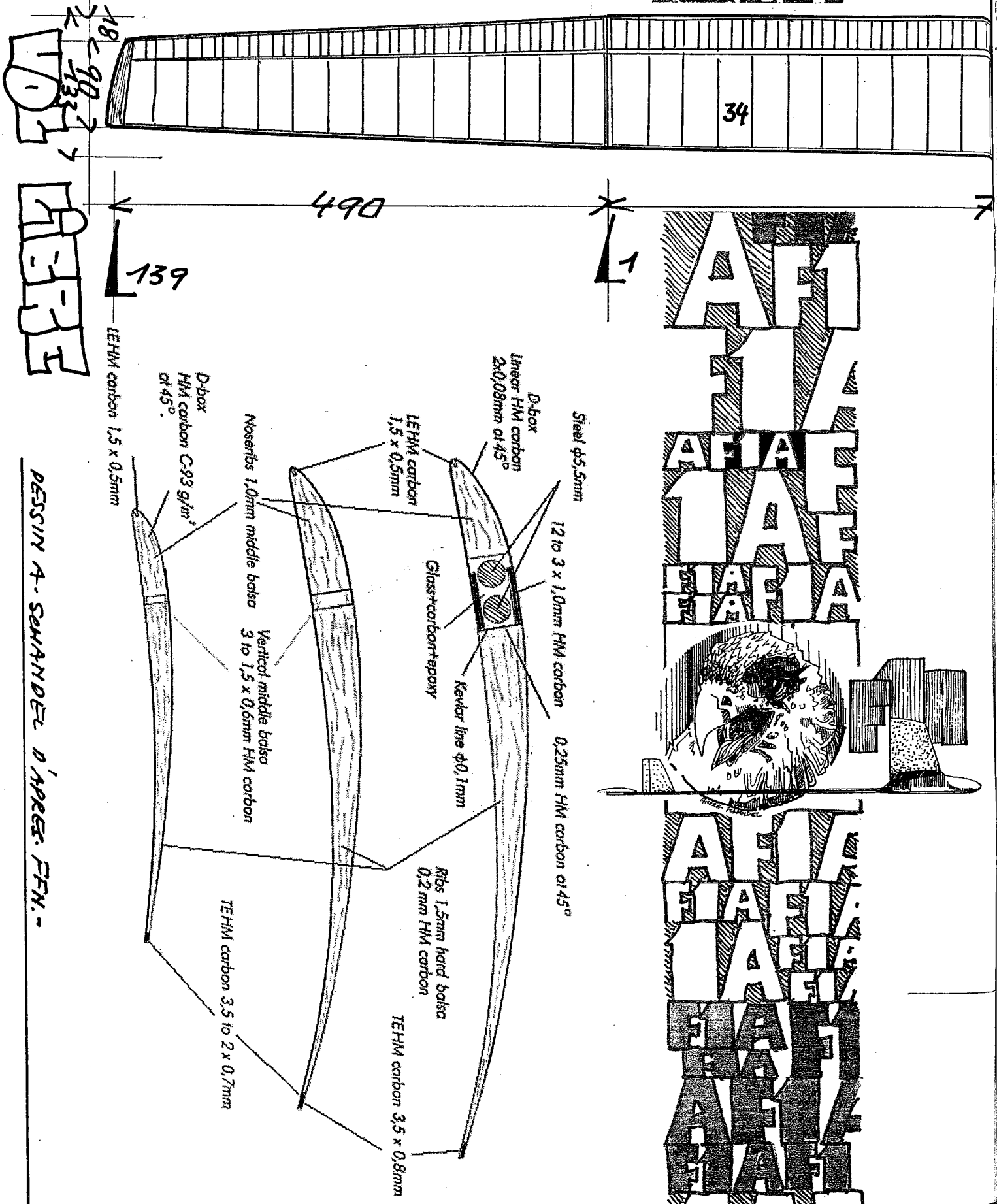
Darin gibt es noch eine Familie die der SEREN die echte Feste feiern kann ! . Es ist aber wahrscheinlich auch wie in anderen Ländern , solche Leistungen im Familienkreis können nicht darüber hinwegtäuschen dass es mit dem Nachwuchs auch nicht besonders , und in breiter Masse , gut bestellt ist . Gratulation jedoch für diesen schönen Erfolg .

In Frankreich , ist nach sehr langem Schlaf eine Klasse , F1 E , erwacht , man kann nicht mal sagen wiedererwacht , denn es gab sie noch nie . Vor einigen Tagen errang die Mannschaft sogar den Weltmeistertitel in Slovenien , und dies obwohl es nur ein halbes Duzend Leute gibt die da fliegen . Das Ganze verdankt man eigentlich nur Pierre CHAUSSEBOURG , der seit einigen Jahren so mitflog , und ältere Herren mit sich zog . Es gibt jetzt sogar Wettbewerbe in dieser Klasse in Frankreich .

VORTS.-10098

IGOR YABLONOVSKY

AF1
FIA F41



DESSIN A. SERRANDEL D'APRES FEN.-

PROFIL

PROFILS ET COORDONNÉES DE F.F.N. -

VOI LIBRE

Yablonsky Long model root section							
Upper surface max= 10.37 at 37							
Camber max= 7.84 at 45 Max thickness= 6.37 at 20 Area= 370							
X	0	0.5	1	2	3	4	5
YU	0.531	1.559	2.076	2.966	3.717	4.379	4.966
YL	0.531	0.048	0.000	0.083	0.241	0.407	0.572
X	7.5	10	20	30	40	50	60
YU	6.172	7.138	9.317	10.200	10.345	9.903	8.972
YL	0.993	1.421	2.945	4.228	5.172	5.724	5.800
X	70	80	90	95	100		
YU	7.621	5.841	3.503	2.076	0.552		
YL	5.338	4.352	2.531	1.338	0.000		

Yablonsky Long model section at DH break							
Upper surface max= 10.22 at 37							
Camber max= 7.72 at 47 Max thickness= 6.27 at 20 Area= 365							
X	0	0.5	1	2	3	4	5
YU	0.526	1.533	2.044	2.919	3.659	4.311	4.889
YL	0.526	0.044	0.000	0.081	0.237	0.400	0.563
X	7.5	10	20	30	40	50	60
YU	6.081	7.030	9.178	10.052	10.193	9.756	8.837
YL	0.978	1.400	2.904	4.163	5.081	5.637	5.711
X	70	80	90	95	100		
YU	7.511	5.756	3.452	2.044	0.541		
YL	5.259	4.289	2.496	1.319	0.000		

Yablonsky Long model tip section							
Upper surface max= 7.66 at 33							
Camber max= 5.55 at 45 Max thickness= 5.10 at 16 Area= 310							
X	0	0.5	1	2	3	4	5
YU	0.526	1.464	1.959	2.711	3.320	3.835	4.268
YL	0.526	0.062	0.010	0.031	0.124	0.216	0.320
X	7.5	10	20	30	40	50	60
YU	5.113	5.763	7.124	7.619	7.577	7.165	6.454
YL	0.649	0.948	2.062	2.928	3.505	3.794	3.763
X	70	80	90	95	100		
YU	5.443	4.186	2.619	1.680	0.660		
YL	3.392	2.660	1.536	0.825	0.000		

VON SEITE 10095.-

Wenn man da und dort eigentlich gute Nachrichten erfahren hat, gab es jedoch wieder Dämpfer des Lebens, mit dem Tod Einiger aus unseren Reihen die sich immer mehr lichten.

Einige ganz Grosse haben sich verabschiedet unter Anderen B. Schüssler in Deutschland und Manu Fillon in Frankreich.

SUITE DE LA PAGE 10095 -

championnats du monde, avec l'option d'un bonus en cas de bon résultat, on peut penser qu'il en profita

Parce qu'il faisait froid Andrukov mit son écheveau d'élastique, sous son anorak pour réchauffement, ce qui provoqua une réclamation. Le jury décida que l'interdiction de réchauffement ne concernait que les moyens, mécaniques; électriques ou chimiques.....

G. Aringer utilisa un modèle F1A (planeur) avec des flaps, ce qui paraît-il permet de monter à "90 m" alors que l'aile classique permet 75 à 80 m.

FAIR PLAY ?

A signaler, lors du concours FAI coupe du monde en Tchéquie - Sezimovo Usti - Maarten van Dijk (NED) fut chronométré au fly off de 9 mn, l'avant dernier, avec un "maxi". Il posa une réclamation, affirmant que sa minuterie ne pouvait assurer les 9 mn ! Il ne participa donc pas au dernier fly-off !

Deux remarques :

1- Sportivité et fair-play ! Chapeau, combien de concurrents peuvent prendre une telle décision ?

2- Il semble une nouvelle fois, que lorsqu'on atteint des temps de vols de cette durée, c'est la loterie, les chronos enregistrent des temps, plus imaginés ou supposés que réels.

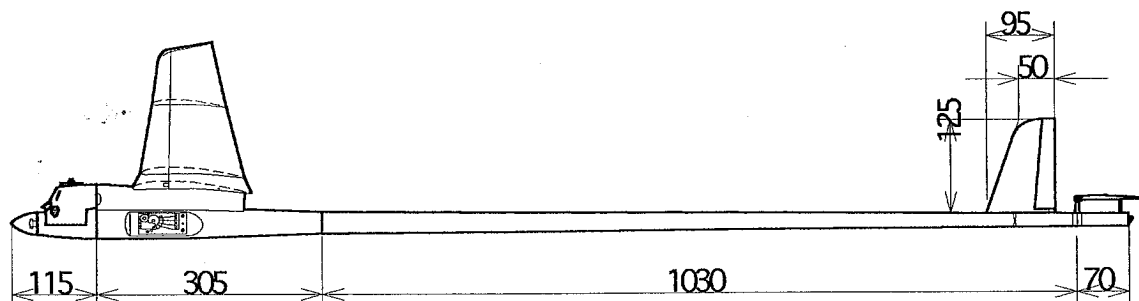
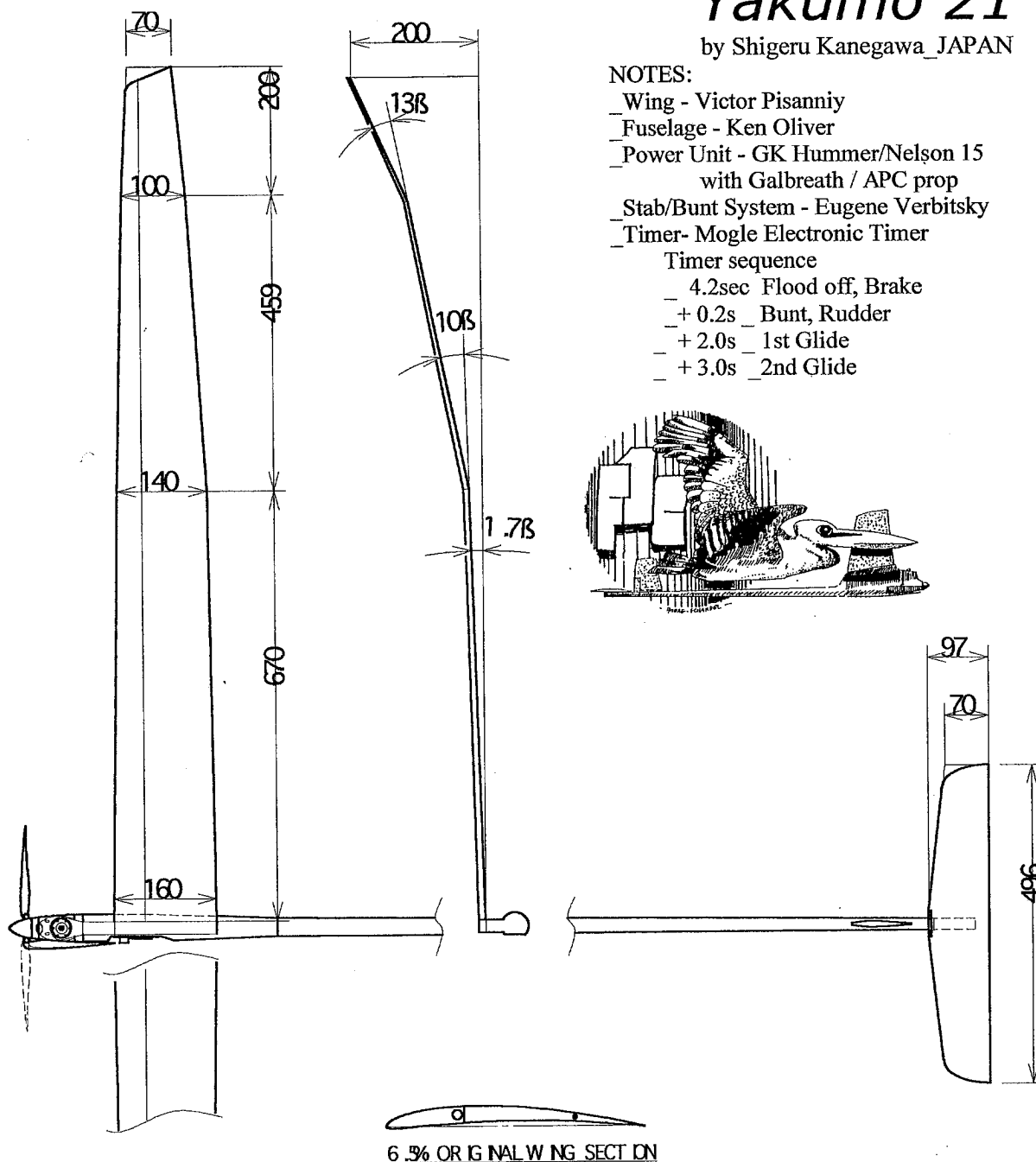
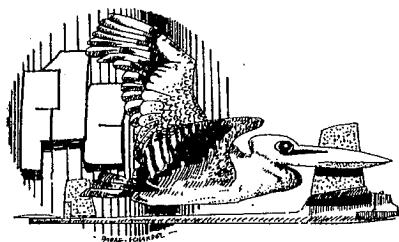
S. KANEGAWA



DESIGN. SYNERGIC KAN-GENA. -

NOTES:

- Wing - Victor Pisanniy
- Fuselage - Ken Oliver
- Power Unit - GK Hummer/Nelson 15
with Galbreath / APC prop
- Stab/Bunt System - Eugene Verbitsky
- Timer- Mogle Electronic Timer
Timer sequence
 - 4.2sec Flood off, Brake
 - + 0.2s Bunt, Rudder
 - + 2.0s 1st Glide
 - + 3.0s 2nd Glide



CHAMPION DU MONDE 2005

SHIGERU KANEGAWA JAPON

10099

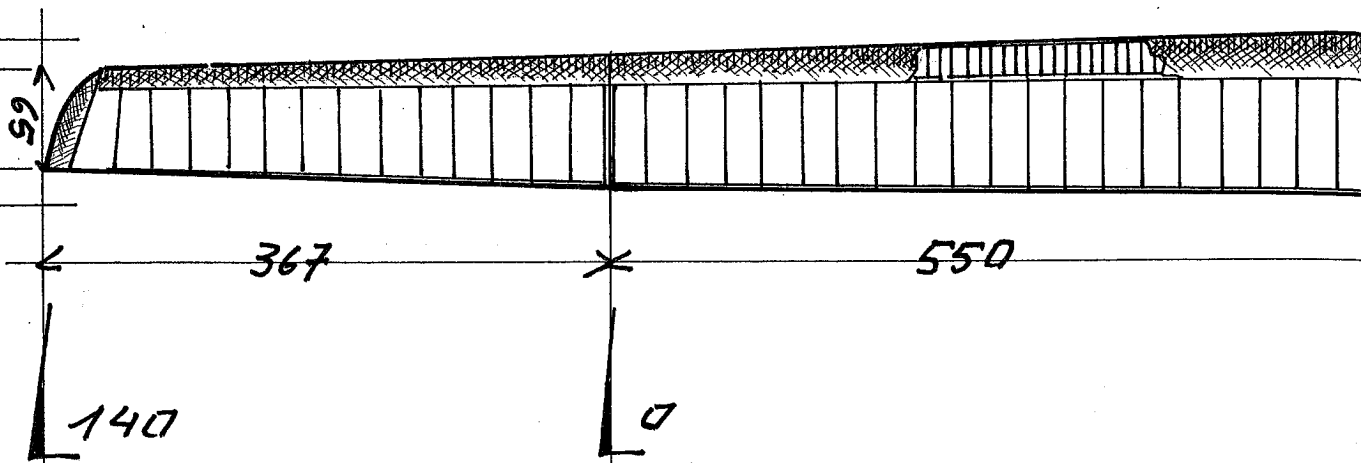
STILL
FREE
FOR
YOU



N° 4, 5 ET 6

Tailplane: Spar and rib caps: Carbon: 0.03mm
 Ribs and riblets: Micro X Balsa 0.6mm (4lb C grain)
 D Box: 36gm Kevlar 45/45 + 16gm Glass
 T/E: Carbon: 0.4mm x 1.0mm

UD1
LIBRE



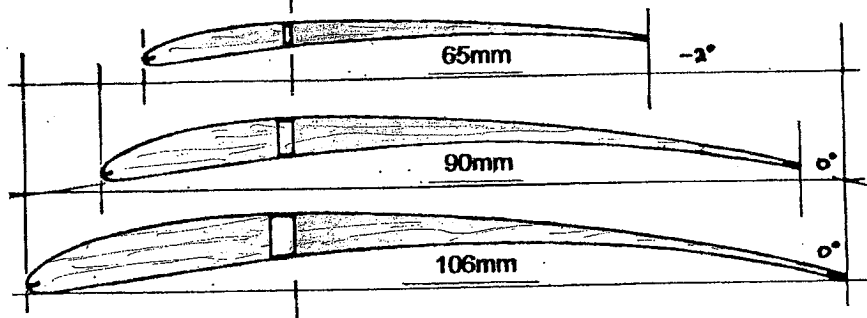
Ray Jones
 EQUIPE GRANDE BRETAGNE
 CH. N. ARGENTINE 2005
 5ème PLACE -

All main fittings and systems: Andriukov
 Motor tubes for 4 and 5: Vivchar Carbon/Kevlar 6: Andriukov Kevlar
 Hubs: Andriukov DPR Variable pitch
 Motor: 26 Strands 1/8th

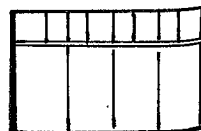
Main wing: 2 degrees wash out in tips only. Rigged +1 degree at pylon
 Wing wiggler on left hand panel
 Joiner 3mm steel
 D Box: 93gm Carbon 45/45
 Main spar: 0.4mm Carbon caps - 3.5mm > 2.0mm > 1.0mm
 T/E: 0.4mm Carbon - 2.5mm > 1.5mm > 1.0mm
 Rib Caps: Carbon: 0.1mm All ribs 1.0mm Hard Balsa
 Covering: Saltzer Polyspan

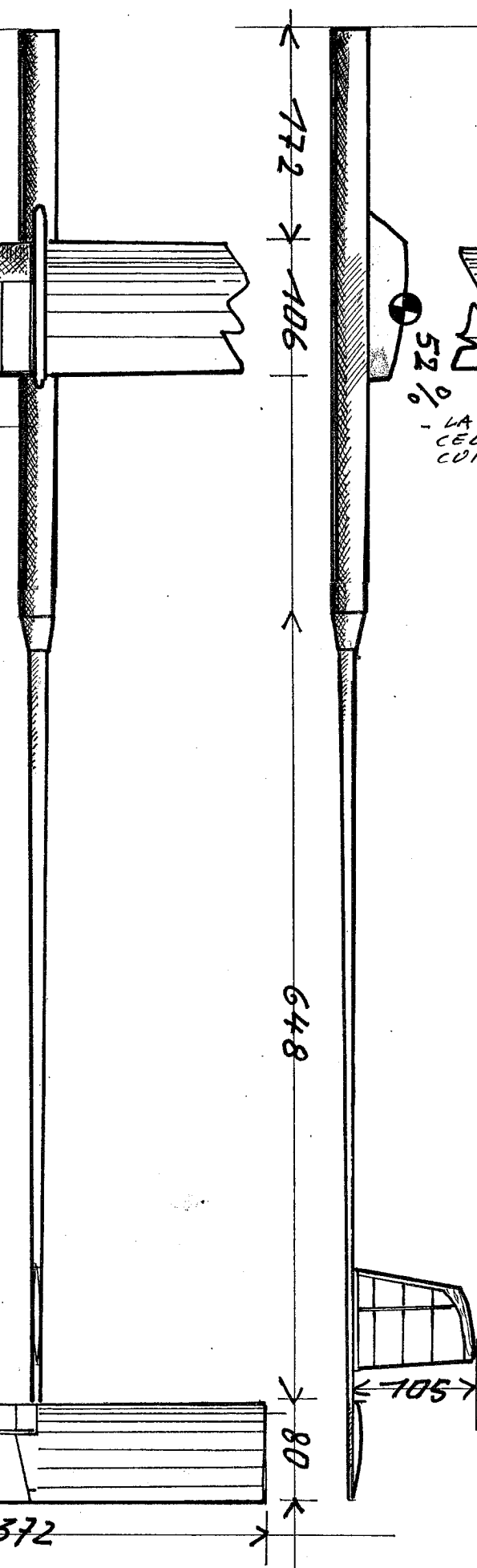
*

IL EST SANS DOUTE INUTILE DE
 TRADUIRE INDICATIONS EN
 ANGLAIS, CAR CE LANGAGE
 EST MAINTENANT UNIVERSEL
 DANS LES MILIEUX DU VOL LIBRE
 ON PEUT SIMPLEMENT NOTER
 QUE RAY JONES COMME BIEN
 D'AUTRES UTILISE COMME ELEMENS
 ESSENTIELS, DES PIECES DE
 VIVCHAR ET D'ANDRIUKOV. -

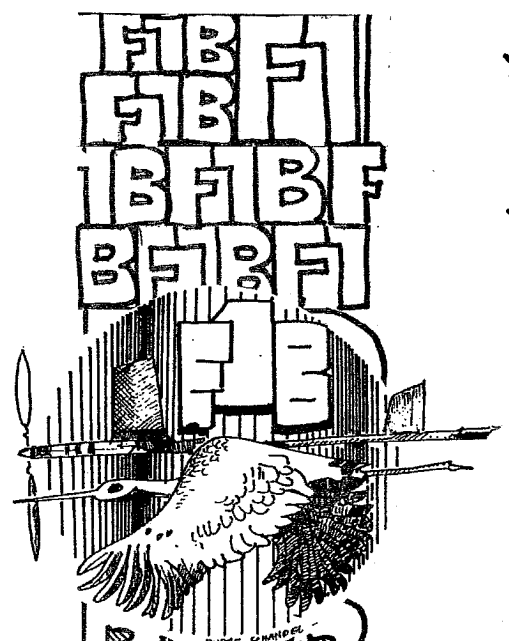


Weights:
 Wings 66.6g T/P 4g Hubs 37g Blades 12g Tube/Pylon 54.25
 Boom/Fin 13.45g Joiner, Tracker, Bobbins etc 13g

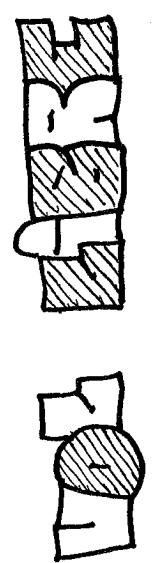




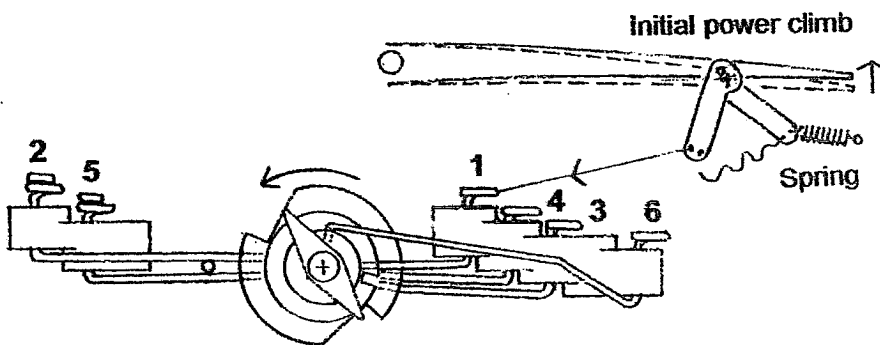
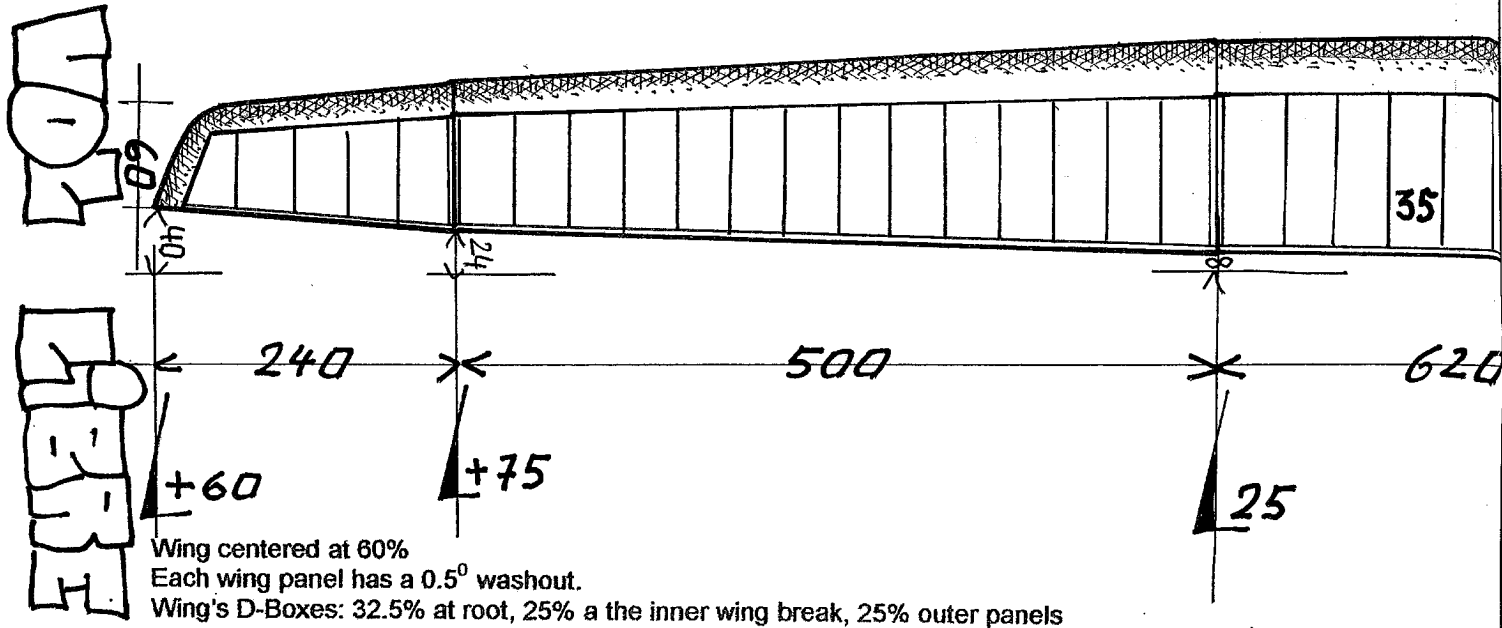
LA FORME DE LA CABANE N'EST PAS DESSINÉE SUR LE PLAN
 CELLE QUI FIGURE ICI EST DONC IMAGINAIRE ET
 CORRESPOND PLUS OU MOINS A LA REALITE -



ENCLOSURE 1/5 ET 1/4



EUGENE VERBITSKY



72

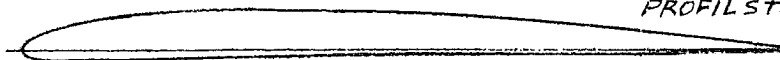
Timer Information

- Line 1: Wings wiggler (upper disk)
- Line 2: Engine flooding and break (lower disk, front)
- Line 3: Bunt and rudder (lower disk, back)
- Line 4: Glide (lower disk, back)
- Line 5: Air intake cover (lower disk, front)
- Line 6: DT (spiral scroll)

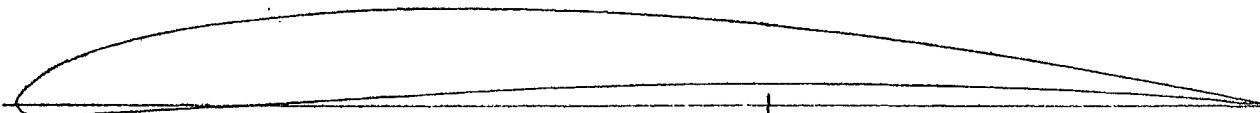
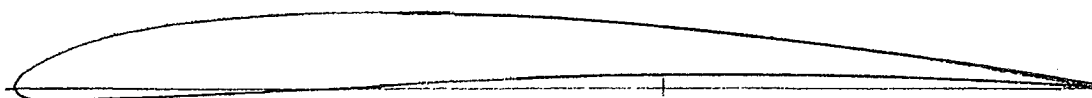
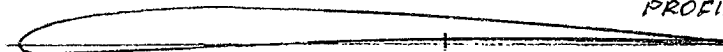
Sections:

- Stab root (6.25%),
- Outer wing break (6%)
- Inner wing break (6.75%)
- Wing root (7.15%)

PROFIL STAB



PROFILS AILES.



5007 UNISODIYS "SBRVU ZONVHVS-V NISSAO

HELICE
DIAMETRE 330
PAS 295

AILE A +1,95' DURANT 5,10NTEE
+2,200 AU PLANER
54-5%

Ø 36

< 120 > 160 <

1070

< 95 >
< 65 > 150 <

3020
< 2 >

DT-40°
BUNT
+60°
Ø 13

MOTEUR
"VE" GEAR 4:1
33 000 t/m
EN STATIQUE
CALAGE: 0-0

< 70 >

500

10103

72217 701



Cet appareil F1C nécessite une introduction. Eugène a été l'innovateur et la force motrice du développement des moteurs avec boîte de vitesse dans la catégorie F1C. Le seul moteur avec boîte de vitesse a été produit et commercialisé par Ed Keck et Doug Galbreath à la fin des années 90.

Eugène a toujours mis l'accent sur la relation, dans le progrès, entre les moteurs utilisés en vol libre et en vol circulaire -vitesse- et ce plus particulièrement en Ukraine et initialement en URSS. Cela permit un développement sortant de l'ordinaire d'un moteur avec boîte de vitesse -engrenages-. la version courante est d'un rapport 4/1, permettant l'usage d'une hélice plus efficace. Les moteurs avec engrenages n'ont pas de position fixe lors de l'arrêt moteur dans le rapport 4/1. L'hélice peut s'arrêter à la verticale, à 45°, à l'horizontale, et ceci des deux côtés. La plus mauvaise position étant celle où la pale est à la verticale du capot moteur. L'hélice est alors une large dérive qui gêne le planer et ajoute un tas de traînée. Pour résoudre ce problème Eugène installa un repliement des pales vers l'avant, celui-ci présentant cependant des dangers, ce type technique fut donc abandonné.

La solution et la plus grande innovation du modèle "72" est l'installation d'un court ressort à boudin, permettant de connecter l'hélice à la casserole d'hélice. Le système provoque une rotation vers l'avant de l'ordre de 100°, réduisant l'angle au dessus du capot moteur de 35° à juste

20°. Il permet également d'amortir l'impact au sol lors de l'atterrissage si la position de la pale est verticale.

Les profils d'aile ont été développés à partir d'une section symétrique de faible traînée, sur un rayon constant et de courbure moyenne, 4% en son milieu. (Beaucoup des premiers profils de Benedek s'en approchaient). La section est diminuée, amincie à chaque cassure de dièdre, lors de la réduction de la corde du profil celui-ci devient plus plat. Le vrillage des panneaux est introduit par le positionnement d'une cale sur le chantier de construction.

La minuterie mécanique a six leviers et huit fonctions. (Arrêt moteur et frein sont couplés tout comme le bunt et la dérive). Deux disques avec escargot cylindrique pour le déthermalo. Le disque de dessus peut-être ajusté, tandis que les réglages fins du disque inférieur se font avec les différents leviers en cap.

Autre innovation, changement d'incidence agissant simultanément sur les deux panneaux d'ailes. Une c.a.p. excentrée servant de clé arrière, est vissée au travers d'un cylindre de 4 mm de diamètre dans la cabine. Le cylindre en rotation est mu par un bras articulé du variateur d'incidence, tirant en avant le bras articulé, les deux bords de fuite se soulèvent. La commande du système est relâchée au bout de 3 secondes durant la montée, augmentant effectivement l'incidence pour contrer la tendance au looping durant la montée.

Nez et fuselage, sont un miracle mécanique. Tube kevlar contenant la minuterie, le réservoir pressurisé, une cabane d'une pièce en kevlar, un support moteur en alu, et un capot moteur kevlar servant également à l'échappement par dessus de la cabine.

Le moteur, le réservoir, la poutre le capot sont maintenus en place chaque fois par une seule vis ! Une vis également pour l'ajustement du système de variation d'incidence de l'aile sur la racine de l'aile droite.

Dérive en carbone, volet large, 40% de l'aire totale de la dérive. Les mouvements de la dérive sont contrôlés par deux vis à tête, donnant du jeu sur seulement 1 mm de chaque côté.

VOI
LIBRE

POITOU

**UN POITOU
TYPIQUE**

2005

2005

**SOLEIL
VENT (en partie)
GROSSE PARTICIPATION.....
DES " P O M P E S
MONSTRES.....
RETRouvAILLES LOINTAINES
.....
VIN BLANC**

Comme tous les ans , le concours FAI du POITOU a attiré un grand nombre de concurrents , dans toutes les catégories .

. Ce fut en particulier le cas pour les "petites catégories " le veille des" grands" du côté de ST Jean de Sauves .

La suprématie habituelle des Anglais fut pour une fois battue en brèche par les concurrents français en particulier en Coupe d'Hiver avec les cinq premières places .

En 1/2 A -F1J Allemands et Anglais sont à l'honneur .

Le club de Moncontour a , comme d'habitude , bien maîtrisé cette journée d'introduction des Journées Internationales du Poitou .

La journée F1B -F1C fut marquée par un vent particulièrement actif à partir du troisième vol , ne faisant que monter en intensité tout au long de la journée .

Ce fut le temps typique du POITOU , avec des ascendances très musclées , emportant le modèles très loin dans une configuration normale , et encore plus loin lors d'incidents de non fonctionnement du déthermo .

Anselmo ZERI en fut une des principales victimes , lui qui les années passées fut le ROI, l'EMPEREUR, le NAPOLEON du Poitou , avec l'aide de la balise, de récupérateurs , et de l'aviation grandeur il a pu retrouver son modèle chez un fermier à une bonne trentaine de kilomètres du lieu de départ .

Guy BUISSON éprouva aussi pas mal de difficultés pour récupérer ses modèles .

Remarquons également une nombreuse participation hollandaise, avec des noms de jeunes inconnus jusqu'à ce jour . La présence de deux turcs .

Si pour Anselmo ZERI ce Poitou fut un peu son Waterloo , en revanche le vainqueur

Bernd SILZ , actuellement en tête de la Coupe du monde F1B , n'est pas un inconnu , tout comme son suivant , VIVCHAR , qui si je ne m'abuse , fournit les appareils à Siilz . Les deux " premiers sont de la même écurie .

Le jeune Benjamin MARQUOIS , membre d'une famille où les genes F1B sont très répandus remporte une très belle troisième place , dans un parterre

En F1C Michel REVERAULT , pratiquement dans son jardin , remporte la première place , sur un tableau de concurrents très variés . Première apparition de Piet de BOER (NED) dans cette catégorie , avec un classement très honorable .

Le lendemain jour des planeurs , conditions presque idéales , avec très peu de vent , venant de directions souvent différentes , ce qui ne facilitait pas le treuillage des concurrents .

Comme on pouvait s'y attendre , à la fin de la journée un fly-off important eut lieu sur deux vols .

Vainqueur Frédéric ABERLENC , ce n'est pas tous les ans que nous avons en tête un Français , alors nous ne pouvons que nous réjouir , ceci d'autant plus que CHABOT S . termine troisième , et Anne BESNARD finit première dame .

Sur le tableau , on retrouve , comme en F1B beaucoup de jeunes Hollandais . Il est évident qu'il se passe quelque chose aux Pays Bas favorisant la montée des jeunes en nombre et en qualité , nous avons peut-être un début d'explication dans le dernier VOL LIBRE 164 .



VOL LIBRE

RESULTATS "POITOU.."

Vol in Deutsch

PLANEUR F1A

	vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	Total
temps de vol max	240	180	180	180	180	180	180	1320
maxi	180	180	180	180	180	180	180	1260
1 ABERLENC Frédéric	FRA	1320	300	420				
2 VAN ELDIK Antoon	NED	1320	300	307				
3 CHABOT Sylvain	FRA	1320	300	291				
4 VAN WALLENE Allard	NED	1320	300	235				
5 VAN DE VEN Kees	NED	1320	300	211				
6 COLLEDGE Bill	GBR	1320	300	188				
6 SEREN David	GER	1320	300	188				
8 CUTHBERT Matthew	GBR	1320	300	173				
9 MAASSEN Jurgen	NED	1320	300	140				
10 MOREAU François	FRA	1320	257					
11 SEYDEL Sigurd	GER	1320	215					
12 CROGUENNEC Vincent	FRA	1320	180					
13 VAN DE KERKHOF Bram	NED	1320	161					
14 RAPIN François	FRA	1320	158					
15 BELLEN Win	NED	1320	110					
16 BESNARD Anne	FRA	1320	92					
17 VIVCHAR Veronika	UKR	233	180	180	180	180	180	1313
18 KREETZ Ivo	NED	231	180	180	180	180	180	1311
19 WILKENING Fritz	GER	212	180	180	180	180	180	1292
19 DRAPEAU Jean Luc	FRA	212	180	180	180	180	180	1292
21 BERNARD Boris	FRA	211	180	180	180	180	180	1291
22 BESCHASNIY Vasilij	UKR	210	180	180	180	180	180	1290
23 NYHEGN Jes	DEN	197	180	180	180	180	180	1277
24 MARILIER Thierry	FRA	185	180	180	180	180	180	1265
25 KAMP Wilhelm	AUT	240	180	180	175	180	180	1255
26 GIELEN Martijn	NED	186	180	180	180	171	180	1251
27 JENSEN Esben	DEN	168	180	180	180	180	180	1248
27 THOREAU Gaël	FRA	198	180	180	180	180	168	1248
27 SEREN Matthias	GER	168	180	180	180	180	180	1248
30 DE BOER Pieter	NED	240	180	169	180	171	180	1240
31 CARTER John	GBR	221	180	180	180	158	180	1238
31 CESBRON Samuel	FRA	214	158	180	180	180	180	1238
33 GRUENEIS Manfred	AUT	204	180	180	180	153	180	1233
34 TRACHEZ Bernard	FRA	151	180	180	180	180	180	1231
35 COOK Mike	GBR	240	148	180	180	180	180	1228
36 VAN DIJK Maarten	NED	173	180	153	180	180	180	1226
37 NYHEGN Henning	DEN	240	180	180	141	180	180	1221
38 NYHEGN Bo	DEN	140	180	180	180	180	180	1220
39 CHAUSSEBOURG Pierre	FRA	222	180	180	180	180	131	1211
39 LARBAIGT Laurent	FRA	205	180	180	180	131	180	1211
41 BACHMANN Christoph	SUI	125	180	180	180	180	180	1205
42 CHAMPION Robert	FRA	122	180	180	180	180	180	1202
43 ZAVODSZKY Alexander	AUT	234	180	120	180	180	180	1200
44 TIERCELIN Marie	FRA	240	180	180	180	180	111	1191
45 THEVENON Laurent	FRA	183	180	180	180	180	108	1188
45 GODINHO Jean	FRA	240	180	180	180	180	108	1188
47 CANLER Thierry	FRA	214	180	180	180	158	127	1185
48 JENSEN Steffen	DEN	240	103	180	180	180	180	1183
49 SCHIAVI Gérard	FRA	238	153	139	167	180	180	1179
49 BOCHET Loïc	FRA	240	180	180	180	180	99	1179
51 BERNARD Gilles	FRA	240	180	180	96	180	180	1176
52 BERNARD Edgar	FRA	240	180	180	109	180	163	1172
53 DUJARDIN Frédéric	FRA	240	180	180	180	85	180	1165
54 PENNINGTON Julian	GBR	240	180	180	180	81	180	1161
55 COOPER John	GBR	240	180	152	180	180	106	1154
56 GIESSEN Friedrich	GER	135	180	100	180	180	177	1132
57 JACK Alan	GBR	177	112	180	180	120	180	1129
58 CHALLINE Jean Pierre	FRA	240	180	180	105	180	119	1124
59 BREEMAN Cenny	BEL	163	180	180	180	87	180	1123
60 BARTLE Douglas	GBR	102	180	180	160	131	180	1113
61 BRENDEL Gert	NED	154	180	180	180	180	58	1112
62 BEST Kristine	AUS	240	50	180	180	180	160	1110
63 RAGOT Emmanuel	FRA	106	180	127	180	153	180	1106
64 ECHIVARD Didier	FRA	156	169	180	132	180	108	1105
65 AANEN Peter	NED	240	180	180	180	20	180	1100
66 SEREN Daniela	GER	240	180	180	180	123	180	1098
67 TRIBE Peter	GBR	222	180	180	180	15	180	1095
68 KONGSTAD Karsten	DEN	216	180	180	104	180	86	1090
69 BALL Phil	GBR	240	180	133	180	55	180	1088
70 KREETZ Ron	NED	224	180	180	136	180	51	1087



Wieder ein typischer POITOU .

Sonne
Wind zum Teil
Viele Teilnehmer
Riesige Thermik
Weit getragene

Modelle

Weisswein an der Schenke

Wie jedes Jahr zog der Poitou wieder viele Teilnehmer an ; in allen Klassen , gross und klein . Zu bemerken jedoch die schwache Beteiligung von den Deutschen , obwohl die Familie SEREN ihren Sommersiegeszug hie weiterführte .

Besonders in den kleinen Klassen war die Zahl höher als sonst . Die alljährige Überlegenheit der Engländer wurde dies Jahr durchbrochen , besonders in CH wo die fünf ersten aus Frankreich kamen . Der Klub von Moncontour hatte die Sache wieder gut in der Hand .

Der erste Tag , F1B und F1C , in den grossen Klassen , war besonders windig . Der Wind nahm stetig zu über den ganzen Tag . Die " Bärte " waren sehr " hochziehend " was die Rückholarbeit erschwerte , und manch Einer war auf langer Tour .

Anselmo Zeri , der König , der Kaiser , der Napoleon vom Poutou , musste auch auf lange Wege um sein Modell etwa 30 km vom Start , in einem Bauernhof wiederzufinden . Es war diesmal ein wenig sein Waterloo !

André SCHANDEL

71 MARQUOIS Camille	FRA	135	180	180	180	180	49	180	1084
71 RIGAUULT Mickaël	FRA	121	126	180	180	180	180	101	1068
73 FUSS Helmut	AUT	240	180	180	180	60	180	103	1063
74 MEYER Martin	GER	240	180	180	180	75	86	180	1061
75 BOCHET Bernard	FRA	128	137	180	180	180	180	67	1052
76 SEREN Johannes	GER	189	180	180	180	70	180	78	1048
77 SCHWEND Tassilo	GER	44	174	166	180	180	92	180	1016
78 TEDESCHI Serge	FRA	143	180	180	180	180	131	19	1013
79 BACHMANN Gottfried	SUI	134	180	180	180	92	180	63	1009
80 JACK Richard	GBR	99	180	180	180	109	180	39	967
81 DILLY Martin	GBR	173	171	180	180	0	180	79	963
82 VAN ELDIK Nicole	NED	240	121	180	42	22	180	180	905
83 ROTTEVEEL Bart	NED	240	180	126	104	14	180	104	888
84 BOSSE Anthony	FRA	120	180	180	180	34	180	0	874
85 SCHOUWSTRA Ebele	NED	224	85	180	100	130	32	148	855
86 MARCHAND Antoine	FRA	109	180	180	180	180	0	0	829
87 SION Julien	FRA	155	180	180	98	180	0	0	793
88 PEPER Hans	GER	62	168	180	180	68	87	0	745
89 VAUCELLES Guillaume	FRA	69	180	180	180	33	27	74	743
90 KABITI Marine	FRA	195	180	79	32	52	103	62	688
91 PUJADE Marcel	FRA	17	62	180	60	58	39	95	511
92 DARMON Stuart	GBR	240	76	167	0	0	0	0	423
93 THERAULAZ Maurice	FRA	240	57	0	0	0	0	0	237

PLANEUR F1A Juniors

1 CUTHBERT Matthew	GBR	1320	300	173
2 VIVCHAR Veronika	UKR	233	180	180
3 BERNARD Boris	FRA	211	180	180
4 THOREAU Gaël	FRA	198	180	180
5 SEREN Matthias	GER	168	180	180
6 CESBRON Samuel	FRA	214	158	180
7 TIERCELIN Marie	FRA	240	180	180
8 BOCHET Loïc	FRA	240	180	180
9 BERNARD Edgar	FRA	240	180	180
10 MARQUOIS Camille	FRA	135	180	180
11 SEREN Johannes	GER	189	180	180
12 BOSSE Anthony	FRA	120	180	180
13 MARCHAND Antoine	FRA	109	180	180
14 VAUCELLES Guillaume	FRA	69	180	180
15 KABITI Marine	FRA	195	180	79

WAKEFIELD F1B

1	SILZ Bernd	GER	1320	300	409
2	VIVCHAR Igor	UKR	1320	300	375
3	SCHODER Hans	SUI	1320	300	362
4	MARQUOIS Benjamin	FRA	1320	300	311
5	VAN HOORN Henk	NED	1320	300	277
6	CRINS Erik	NED	1320	164	
7	BARBERIS Didier	FRA	1320	118	
8	VIVCHAR Vladimir	UKR	1320	0	
9	SEREN Thomas	GER	228	180	180 180 180 180 1308
10	FEIJTH Win	NED	240	165	180 180 180 180 1245
11	BILLAM Daniel	GBR	240	180	180 180 156 180 1236
12	YETIS Seref	TUR	240	180	145 180 180 180 180 1225
13	PISERCHIO Robert	USA	240	180	180 180 173 180 142 1215
14	LUCASSEN Roel	NED	240	148	180 180 180 180 166 1214
15	WOODHOUSE Michaël	GBR	240	180	141 165 180 180 180 1206
16	KRISTENSEN Jens.B	DEN	240	180	180 180 163 180 137 1200
17	VOSKENS Frans	NED	240	180	110 180 180 180 180 1190
18	FAASSEN Michiel	NED	240	180	146 176 180 140 180 1182
19	TRUMPF Rudolf	SUI	240	180	180 158 180 180 115 1173
20	TEDESCHI Serge	FRA	240	180	152 180 180 180 97 1149
21	RUYTER Pim	NED	240	180	180 93 180 180 155 1148
22	MATHERAT Georges	FRA	217	180	180 180 180 103 137 1140
23	WILLEMSSEN Gerard	NED	240	180	180 180 135 109 115 1079
24	RAPIN François	FRA	195	156	114 166 180 163 113 1072
25	COUTINEAU Paul	FRA	226	180	84 180 180 155 96 1055
25	VAN EEDE Ton	NED	194	124	180 91 120 180 180 1055
27	CHAPMAN Christopher	GBR	179	134	70 180 180 180 102 1025
28	BILLAM John	GBR	240	180	162 180 50 122 140 1014
29	DE ROLAND Michel	FRA	137	150	180 86 70 180 119 922
30	JALLET Stéphen	FRA	240	180	180 180 113 68 0 901
31	YURTSEVEN Ismet	TUR	94	180	71 180 180 180 0 885
32	ZERI Anselmo	NED	240	180	180 180 118 0 0 838
33	COETSIER Noud	NED	158	180	134 88 172 0 0 732
34	SCHMELTER Uli	GER	240	180	180 152 0 0 0 692
35	BUISSON Guy	FRA	19	180	161 123 180 0 0 663
36	CHALLIS Edward	GBR	181	91	180 101 0 0 0 552
37	EVATT Michaël	GBR	172	164	180 7 0 0 0 523
38	WOOLNER Mike	GBR	240	163	112 0 0 0 0 455
39	CHENEAU Jean Claude	FRA	0	0	0 0 111 180 0 10107

10107

Auffallend die hohe Beteiligung von jungen Holländern , und die von zwei Türken .

Zeri verlor , sein Titel , Bernd Silz , hatte einmal wieder " So ein Tag so wunderschön wie Heute" als Meistersinger aus Mainz .

Vivchar , der den Stall von Zilz liefert , glaube ich , nahm den zweiten Platz ein .

In FIC hat der Lokalmatador Michel Reverault den ersten Platz eingenommen . In einem Feld wo die Britten gut vertreten waren .

Tag darauf in F1A , mit sehr schwacher Teilnahme aus Deutschland, ausser Familie Seren und Fritz Wilkening , gab es Windstille, was das Hochziehen erschwerte . Man konnte jedoch schon tagsüber ahnen dass es zu einem Stechen kommen würde mit hoher Beteiligung

IGOR VIVCHAR



Photo: A. SCHANDER

IGOR VIVCHAR

VOL LIBRE

MOTOMODELEF1C

PLANEUR F1A Dames

MONCONTOUR 2 MINUTES.

10108

Wenn man von Hochleistungssport spricht, sollten die Organisatoren, nicht nachgiebig sein, und die Rèlements streng befolgen wie vorgeschrieben.



Cl.	N°	NOM, Prénom	D/ J	Pays	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Σ vols	FO1	FO2
1	131	BESCHASNIY Vassiliy		UKR	120	120	120	120	120	600	300	420
2	117	CRISP Andrew		GBR	120	120	120	120	120	600	300	232
3	120	CUTHBERT Matthew	J	GBR	120	120	120	120	120	600	300	210
4	122	CARTER John		GBR	120	120	120	120	120	600	300	103
5	110	COURTEILLE J.Pierre		FRA	120	120	120	120	120	600	136	
6	130	DUJARDIN Frédéric		FRA	120	101	120	120	120	581		
7	114	COOPER John		GBR	120	120	080	120	120	560		
8	127	CHAUSSEBOURG Pierre		FRA	081	120	120	120	085	526		
9	123	BINET Claude		FRA	112	052	120	120	120	524		
10	126	BERNARD Boris	J	FRA	090	067	120	120	120	517		
11	115	VALLEE Stéphane		FRA	113	120	081	066	120	500		
12	125	SEREN Matthias	J	GER	060	078	115	120	120	493		
13	111	ECHIVARD Didier		FRA	120	120	087	040	120	487		
14	133	LAVIS Brian		GBR	120	120	120	000	120	480		
15	124	YURTSEVEN Erdal	J	TUR	052	054	120	120	120	466		
16	128	RIGAULT Mickael		FRA	078	120	120	120	010	448		
17	119	PENNINGTON Julian		GBR	120	120	120	033	/	393		
18	129	RIGAULT Eloïse	D+J	FRA	109	060	120	062	023	374		
19	112	PEPER Hans		GER	052	053	031	120	094	360		
20	113	DILLY Martin		GBR	120	120	120	/	/	360		
21	116	BUVAT Michel		FRA	107	107	086	013	037	350		
22	121	TRIBE Peter		GBR	120	118	/	/	/	238		
23	132	BARTLE Doug		GBR	085	120	/	/	/	205		

Cl.	N°	NOM, Prénom	D/ J	Pays	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Σ vols	FO1	FO2
1	309	SEREN Paul		GER	120	120	120	120	120	600	360	
2	307	BAILEY John		GBR	120	120	120	120	120	600	315	
3	300	WATSON Peter		GBR	120	120	120	120	120	600	233	
4	304	SCREEN Stafford		GBR	120	120	120	120	120	600	168	
5	305	CHILTON Frédéric		GBR	120	120	120	120	120	600	153	
6	302	MARROT Pierre		FRA	120	120	120	120	120	600	122	
7	303	SEREN Johannes	J	GER	120	120	120	120	115	595		
8	308	OXAGER Tom		DEN	027	120	120	120	120	507		
9	301	SCHWEND Tassilo		GER	120	120	120	110	/	470		



Photo: A. SCHANDEL

TOXO MOT

10109

BALATON TROPHY TAPOLCA-H. 14-15.05.05

F1H

Samedi, traditionnellement 20 concurrents en F1, juniors et seniors sont inscrits séparément. Temps très bon, légèrement couvert avec des températures allant de 14° à 22°. L'herbe sur le terrain n'était pas trop haute et les modèles faciles à retrouver. Nous avons partagé, sans aucun problème, les terrain avec l'aviation grandeur vol à voile. Surprenant les jeunes réalisèrent de meilleurs temps que les seniors. Les "pompes" rares et le vent changeant évitèrent le fly-off. Les modèles n'avaient pas de "crochet tournant" et le treuillage en ligne droite ne permettait pas de déceler les ascendances.

F1K dimanche 15 mai.

Le dimanche la situation générale, n'était pas aussi favorable, il pleuvait plus ou moins fort. La pluie s'arrêta au début du concours. Le soleil fit son apparition, et l'ensemble du concours se déroula sans incident, seul le vent avait tourné de 180°.

Le concours était dédié en MEMORIAL à Werner Schaupp, et à l'ouverture Heinz Fenz exprima son émotion tout en soulignant l'oeuvre de Werner dans le milieu de la catégorie F1K (CO2). Ses connaissances, son aide, et son humour nous manquent.

Avec 5 vols, 7 concurrents sur 26 arrivèrent au flyoff. Le fly-off se déroula dans de bonnes conditions avec un vent faible 1 m/s. Après deux rounds, ce fut pour Ulrich Stadler un "retour" sympathique dans la compétition. Son modèle volait parfaitement et ressemble à celui de R. Gaggi "Auffi-Auffi" Moteur Rainimot 85 mm3. Deuxième place pour Kurt Wildburger, avec un peu de malchance son modèle s'étant posé sur un buisson, ce qui lui couta la victoire. Par équipe c'est le groupe de Zalaegersceg (Hun) qui l'emporta.

VOI LIBRE. F1H. F1K.



9. BALATON – TROPHY, TAPOLCA, H 14. – 15. 5. 2005

MEMORIAL CONTEST WERNER SCHAUPP
WETTBEWERBSBERICHT F1H, F1K

KLASSE F1H, 14. MAI 2005

Am Samstag flogen traditionell die F1H Modelle mit insgesamt 20 Teilnehmern, Jugendliche und Senioren wurden gesondert gewertet. Das Wetter war recht gut, es war bewölkt bei Temperaturen von 14 – 22° und 5-8 m/s Wind aus SSO. Das Gras am Fluggelände war noch nicht so hoch wie im Vorjahr und die Modelle waren leichter aufzuspüren. Auch heuer mußten wir den Platz mit großen Motor und Segelflugzeugen teilen und der gemeinsame Flugbetrieb funktionierte wieder anstandslos. Überraschend war, daß die Jugendlichen mit ihren Modellen bessere Flugzeiten erreichten als die Senioren. Die eher spärliche Thermik und der manchmal auffrischende, böige Wind verhinderte ein Fly-off in dieser Klasse. Die meisten Modelle hatten auch keine Kreisschleppvorrichtung und beim Geradeausschlepp ist das Aufspüren von Thermik nicht so einfach. Bei den Junioren landete auf Platz 1 PETE BALAZS, Hun, bei den Senioren gewann PETE GABOR, Hun, und die Mannschaftswertung holte sich ZALAEGRSZEG, Hun. Bei der Siegerehrung am Platz gratulierte Wettbewerbsleiter HEINZ FENZ allen Teilnehmern – speziell den Jugendlichen – zu ihren famosen Leistungen.

KLASSE F1K, 15. MAI 2005

Am Sonntag Morgen sah es nicht günstig aus, es regnete mehr oder weniger stark, doch bei der Eröffnung hörte es zu regnen auf. Die Sonne kam zum Vorschein und bei ganz ähnlichen Verhältnissen wie am Vortag konnte der Wettbewerb klaglos durchgeführt werden. Lediglich der Wind hatte um 180° gedreht, er wehte mit 4 -7 m/s aus N und es gab mehr Thermik. Diesen Bewerb leitete SLAVKO MOZE aus Slowenien.

Der Wettbewerb war als MEMORIAL CONTEST WERNER SCHAUPP ausgeschrieben und bei der Eröffnung fand HEINZ FENZ bewegende Worte der Erinnerung und des Gedenkens. Werner war bei der BALATON – TROPHY in Tapolca von Anfang an dabei und über ein Jahrzehnt die treibende Kraft in der CO₂ ENTWICKLUNGSGRUPPE AUSTRIA gewesen. Sein Fachwissen, seine selbstlose Hilfsbereitschaft und nicht zuletzt sein Humor fehlen uns im höchsten Grade.

In 5 Durchgängen kamen von insgesamt 26 Teilnehmern 7 ins Stechen. In einer 1 stündigen Mittagspause wurde vom Juniorchef des Hotels GABRIELLA in Tapolca ein vorzügliches Kesselgulasch, dazu jede Menge diverser Getränke serviert (eine Spende vom Veranstalter HEINZ FENZ). Das Fly-off konnte wetterbegünstigt bei schwachem Wind von 1 m/s geflogen werden. Nach 2 Durchgängen hieß der Sieger wieder einmal ULRICH STADLER, Aut. Ihm war damit nach längerer Pause ein tolles Come – back gelungen. Sein perfekt fliegendes Modell war ziemlich

identisch mit RAINER GAGGL's „AUFFI AUFFI“, als Antrieb diente ein RAINIMOT 85 mm³ CO₂ Motor mit schrägliegender Tank. Am 2. Platz KURT WILDBURGER, Aut., er hatte Pech, denn sein Modell landete im letzten Stechen vorzeitig in einem Busch, was ihm den möglichen Sieg kostete. 3. wurde FERENC NEMETH, Hun, aus ISTVAN HARSFALVI's Gruppe. Siegerin in der Damenklasse wurde MIYUKI NAKAMOTO, Jap., und bei den Jugendlichen gewann TAMAS SZTEBLAK, Hun., er schaffte sogar ein Max im ersten Fly-off.

Die Mannschaftswertung und der schöne BALATON-TROPHY Wanderpokal ging diesmal an die Gruppe aus ZALAEGRSZEG (ISTVAN HARSFALVI, SZABOLCS SÜMEGI, FERENC NEMETH, TAMAS SZTEBLAK, Hun.)

Beide Wettbewerbe wurden von deren Leitern souverän abgewickelt und die Juroren waren wie immer arbeitslos. Auch Dank des Einlenkens von Petrus am Sonntag war es ein gelungenes Wochenende, daß mit der F1K Siegerehrung im Hotel GABRILLA durch HEINZ FENZ seinen krönenden Abschluß fand. Damen, Junioren und Senioren wurden gesondert bewertet und auch für den jüngsten, ältesten (und jung gebliebenen) und am weitest angereisten Teilnehmer gab es kleine Erinnerungspokale.

MARTIN WEIST richtete zum Schluß herzliche Worte des Dankes und der Anerkennung an Alle, die diesen Wettbewerb wieder zu einem interessanten, schönen Treffen und Beisammensein gemacht hatten.

Wir freuen uns auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr zur 10. BALATON-TROPHY am Sportflugplatz Tapolca.

Milo W. HACH

6/2005

– ULRICH STADLER –



9. BALATON - TROPHY 2005

14. Mai 2005 Tapolca, Hun.

F1H	20 Teilnehmer	Nat.	Ges.
1	Pete Balazs	J Hun	561 561
2	Berecki Zoltan	J Hun	526 526
3	Szteblak Tamas	J Hun	506 506
4	Pete Gabor	Hun	500 500
5	Kovacs Gergö	J Hun	495 495
6	Erös Mihaly	J Hun	492 492
7	Varga Adam	J Hun	491 491
8	Kerner Ferenc	Hun	472 472
9	Moze Slavko	Slo	460 460
10	Kulcsar Richard	J Hun	459 459
11	Pete Laszlo	Hun	413 413
12	Kulcsar Henrik	J Hun	409 409
13	Zax Norbert	J Hun	389 389
14	Erös Mihaly Gabor	Hun	385 385
15	Toth Kristof	J Hun	358 358
16	Moze Matic	J Slo	329 329
17	Szabados Adam	Hun	248 248
18	Szakacs Daniel	J Hun	201 201
19	Szabo Viktor	J Hun	182 182
20	Farkas Bence	J Hun	120 120

Mannschaftswertung

1	Zalaegerszeg	1567
2	Dabas I.	1403
3	Herend	1340
4	Europa Mix	1202
5	Dabas II.	1054

Jury: Erös Mihaly Gabor, Hun.
Fenz Heinz, Aut.
Harsfalvi Istvan, Hun.

PHOTO: W. HACH -

15. Mai 2005 Tapolca, Hun.

F1K	26 Teilnehmer						
1	Stadler Ulrich	Aut	600	120	110	830	
2	Wildburger Kurt	Aut	600	120	90	810	
3	Nakamoto Miyuki	D Jpn	600	120	83	803	
4	Nemeth Ferenc	Hun	600	120	63	783	
5	Harsfalvi Istvan	Hun	600	120	51	771	
6	Wildburger Matthias	Aut	600	120	40	760	
7	Szteblak Tamas	J Hun	600	120		720	
8	Hazarhun Burcin	Aut	600	71		671	
9	Györgyfalvai Richard	J	600	33		633	
10	Varga Adam	J Hun	600	7		607	
11	Hach Walter	Aut	600			600	
12	Gaggl Rainer	Aut	588			588	
12	Dr. Nemeth Laszlo	Hun	588			588	
12	Pete Balazs	J Hun	588			588	
15	Komlosi Peter	J Hun	587			587	
16	Kampel Mario	Aut	581			581	
17	Fenz Hilda	D Aut	545			545	
17	Hach Renate	D Aut	545			545	
19	Sümegi Szabolcs	Hun	528			528	
20	Weist Martin	Ger	494			494	
21	Cseszko Otto	J Hun	480			480	
22	Trieb Thomas	J Aut	477			477	
23	Zalaiatnai Gergö	J Hun	476			476	
24	Moze Matic	J Slo	443			443	
25	Fenz Heinz	Aut	388			388	
26	Trieb Günter	Aut	353			353	

Mannschaftswertung

1	Zalaegerszeg	2274
2	Judenburg	2151
3	Kärnten - Steiermark	2031
4	Zalaegerszeg Juniors	1827
5	Niederösterreich	1703



L'organisation et le déroulement furent parfaits comme d'habitude, le tout se terminant avec une très belle remise de prix.

VOL LIBRE 165

Ont participé à ce numéro 165 de VOL LIBRE.

Michel PICOL - Frédéric NIKITENKO -
Shigeru KANEGAWA - Igor
YABLONOVSKY - FFN - Ray JONES
- Eugène VERBITSKY - Walter HACH -
Jean WANTZENRIETHER - Marc
DREMIERE - Jacques DELCROIX -
Jean Luc DRAPEAU - NFFS -
Jacqueline SCHIRMER - Jean Pierre DI
RIENZO - Ondrej PLACEK -
THERMIKSENSE - Gérard Pierre BES -
Martin DILLY - André SCHANDEL -



HILDA FENZ - MIYOCKI NAKAMOTO - RENATE HACH.

**SUCEAVA- ROUMANIE- 24 au
30 juillet .**

JUNIOR EUROPEAN FREE FLIGHT CHAMPIONSHIPS, SUCEAVA, ROMANIA, JULY 24-30

F1B
1

[illegible]

10112



CLAUDE BINET

CH.E. JUNIORS

Championnats d'Europe juniors , nous n'avons à ce jour reçu aucune information , française , sur le sujet .

A la lecture des résultats , il saute aux yeux que les Allemands ont frappé très fort , en remportant les trois titres en individuel , catégories F1A -B- P , et en F1A également par équipe .

A l'intérieur de cette moisson de médailles le famille Seren s'est taillée la part du lion , avec deux titres pour les frères Thomas et Johannes !

En F1A ce sont aussi deux frères de la famille Herwig respectivement 1 er et 9 ème qui se sont illustrés . Rappelons , que l'aîné s'était déjà fait remarquer aux ch. du monde en Argentine .

En F1B nous pouvons noter les très belles places , 4 ème et 5 ème de Benjamin Marquois et Stephen Jallet (famille Moncontour !) .

SUITE PAGE 101137

CHAMPIONNAT DE FRANCE SAINTES

Championnats de France 2005 -

A l'ouest rien de nouveau ...serait-on tenté de dire .

Site , comme on a maintenant l'habitude sur des terres agricoles , avec tous les avantages et inconvénients que nous connaissons à ce propos essentiellement liés à la végétation .

Côté organisation rien à dire , J.C. Cheneau et compagnie , ont très bien présidé à une organisation logistique qui n'est pas toujours facile pour satisfaire tout le monde .

Du côté des champions et du reste de la troupe , ce sont généralement des habitués qui figurent aux premières places . Les individuels comme F. Moreau F1A , S Tedeschi F1B , les familles Marquois et Bernard , chez les juniors , Chabot F1H , Binet CO 2 , Moriceau planeurs séniors , sont tous des noms connus sur l'échiquier national . A noter la percée de Doris Broutin (Lens) deux fois champion parmi ceux qui remontent des écheveaux . En coupe d'hiver c'est d'autant plus remarquable , pour lui , que la meute des poursuivants , au nombre de quarante huit était particulièrement importante , avec tous les gros bras de la catégorie . Si les rangs en CH s'étoffent , ceux en F1B fondent comme neige au soleil par rapport à une dizaine d'années , en est à moins que la moitié est-ce l'âge ou l'engagement financier , qui font reculer les concurrents ?

Dans les catégories jeunes et plus particulièrement chez les cadets on peut également noter , une importante perte dans le nombre des participants et c'est inquiétant pour l'avenir .

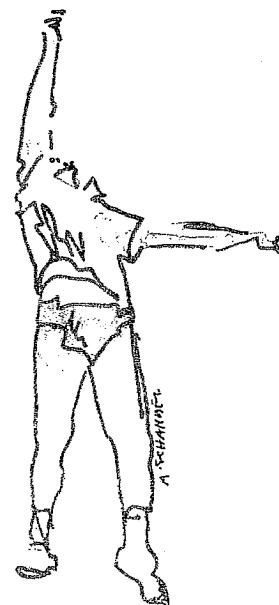
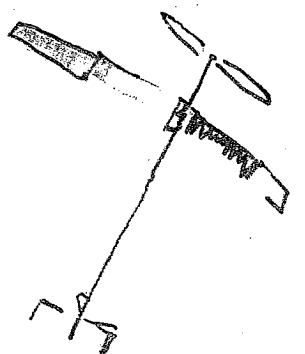
101137

CHAMPIONNATS DE FRANCE 2005

1 BROUTIN Doris	A.C.LENS	240	148
2 DRAPEAU Jean Luc	C.A.AZAY/ BRULE	240	145
3 DUPUIS Louis	V.L.MONCONTOUR	240	144
4 BESNARD Annie	LUDRES.A.M	240	136
5 JALLET Yvon	V.L.MONCONTOUR	240	114
6 TEMPLIER Danielle	PARIS AIR MODEL	240	88
7 FRUGOLI Jean Francis	M.A.C.MARSEILLE	240	87
8 LATY André	M.A.C.MARSEILLE	240	
9 CHENEAU Jean Claude	A.C.SAINTE	240	
9 DJIAN Michel	PARIS AIR MODEL	240	
11 LEE-A-HING Eric	TOULON MODELISM	6	
12 MILLET Henri Serge	MAG 2S	593	
13 BOUCHER René	UAC BOURGES	583	
14 TEMPLIER Jean Pierre	PARIS AIR MODEL	577	
15 COUTINEAU Paul	U.A.ORLEANS	573	
16 LAVENENT Henri	A.M.PUJAUT	572	
17 GALICHET Antoine	PARIS AIR MODEL	569	
18 LATY Denis	M.A.C.MARSEILLE	568	
19 MARROT Pierre	PARIS AIR MODEL	561	
20 MATHERAT Louise	C.M.GILLONAY	559	
21 LARUELLE Jacques	M.A.C.NICE S.E	552	
22 BONNOT André	U.A.ORLEANS	544	
22 TEMPLIER Pierre Olivier	PARIS AIR MODEL	544	
24 MARQUOIS Bernard	V.L.MONCONTOUR	537	
25 MICHAUD Bernard	SEVRES ANJOU.M	533	
26 PICOL Michel	PARIS AIR MODEL	529	
27 LUSICIC Charles	PARIS AIR MODEL	526	
28 BLANCHARD Jacques	UA ORLEANS	523	
29 MATHERAT Georges	C.M.GILLONAY	521	
30 DREMIERE Marc	U.A.LILLE.R.T	517	
31 DONNET Jacques	UAC BOURGES	516	
32 PAILHE Pierre	A.A.PENAUD	515	
33 RENNESSON André	A A A A	511	
34 BUISSON Guy	A.C.ROMANS	509	
35 GRAVOUIL Christian	SEVRES ANJOU M	504	
35 NERAUDEAU Francis	A.PONTOIS	504	
37 TONON Michel	PARIS AIR MODEL	496	
38 MIARD Michel	PARIS AIR MODEL	483	
39 BITON Armand	A.C.SAINTE	477	
40 CERES Pascal	A.C.GOELANDS	467	
41 CHALLINE Jean Pierre	PARIS AIR MODEL	460	
42 ADJADJ Lucien	PARIS AIR MODEL	457	
43 FOURNIER Jean Marie	CAEN.AEROM	431	
44 WEBER Claude	PARIS AIR MODEL	428	
45 GARET Claude	A.C.ROMANS	422	
46 UZUREAU Eugène	SEVRES.ANJOU.M	421	
47 MARQUOIS Camille	V.L.MONCONTOUR	377	
48 DELCROIX Jacques	U.A.ORLEANS	344	

PLANEUR SENIORS

1 MORICEAU Bertrand	SEVRES.ANJOU.M	300	420	132
2 DONNET Jacques	UAC BOURGES	300	420	129
3 PITAUD Michel	I.C.A.ROMANAIS	300	145	
4 SION Julien	U.A.LILLE.R.T	300	104	
5 POUYADOU Laurent	I.C.A.ROMANAIS	300	37	
6 VILLENFIN Karine	M.A.C.MANDRES	300	0	
7 BRAUD Lionel	C A A F TOULOUSE	300	0	
8 BAILLY André	MAC BEAUJOLAIS	300	0	
9 SCHIAVI Gérard	C A A F TOULOUSE	77		
10 ECHIVARD Didier	M.A.C.MANDRES	713		
11 REVERAULT Michel	A.C.THOUARSAIS	662		
12 MARCHAND Gabriel	SEVRES.ANJOU.M	657		
13 PIQUER Joseph	A.C.DES LANDES	636		
14 CANLER Thierry	CAEN.AEROM	630		
15 BERGE Daniel	M.C.REVEL	610		
16 BUVAT Michel	UAC BOURGES	605		
17 BESNARD Joël	LUDRES.A.M	602		
18 THULLIEZ Samuel	MJCPR ISBERGUES	596		
19 RIGAULT Mickaël	A.C.THOUARSAIS	569		
20 MEIGNOTTE Raphaël	U.A.LILLE.R.T	524		
21 VERLEENE Bruno	C A A F TOULOUSE	514		
22 BOISSIMON Jean Pierre	A.C.THOUARSAIS	506		
23 POUZET René	I.C.A.ROMANAIS	505		
24 CHEFGROS Gérard	A.C.SAINTE	504		
25 LELEUX Jacques	C A A F TOULOUSE	499		
26 PITON Guy	CAEN.AEROM	498		
27 PUJADE Marcel	C A A F TOULOUSE	494		
28 ROBERT Jean	A.A.L.DE NERAC	481		
29 BROCHARD Georges	SEVRES.ANJOU.M	480		
30 GAINET René	A.C.SAINTE	477		
31 BUREAU Louis	I.C.A.ROMANAIS	462		
32 SION Jean Pierre	U.A.LILLE.R.T	429		
33 BERGE Yvan	C A A F TOULOUSE	407		
34 LELEUX Thierry	C A A F TOULOUSE	387		
35 GAUDIN Louis	V.L.MONCONTOUR	378		
36 JALLET Yvon	V.L.MONCONTOUR	369		
37 COFFIN Pierre Yves	SEVRES.ANJOU.M	360		
38 PHILIPPE Jean Louis	A.C.THOUARSAIS	299		
39 SION Bertrand	U.A.LILLE.R.T	217		
40 SZYMANSKI Joseph	A.M.CHATEAUDUN	203		
41 NORGET Daniel	A.C.EVREUX/F	164		



DANIELLE TEMPLIER.



photo: A. SCHANDLER

PLANEUR F1A

1	MOREAU François
2	THEVENON Laurent
3	POUZET Bertrand
4	LARBAIGT Laurent
5	MARQUOIS Camille
6	CHABOT Sylvain
7	BERNARD Edgar
8	POUYADOU Laurent
9	ABERLENC Frédéric
10	RAGOT Emmanuel
10	POURIAS Fabien
12	TRACHEZ Bernard
13	CHAUSSEBOURG Pierre
14	CROGUENNEC Vincent
15	MORICEAU Bertrand
16	CANLER Thierry
17	CESBRON Samuel
18	CHALLINE Jean Pierre
19	BOCHET Loïc
20	MARILIER Thierry
21	THOREAU Gaël
22	PIQUER Joseph
23	BERNARD Gilles
24	CAILLAUD Michel
25	RAPIN François
26	REVERAULT Michel
27	BERNARD Boris
28	BERGE Daniel
29	COFFIN Pierre Yves
30	RAVARD Gilles
31	MARCHAND Antoine
32	DRAPEAU Jean Luc
33	TIERCELIN Marie
34	CHAMPION Robert
34	FERSATOGLU Murat
36	MARTINEAU Alban
37	BAILLY André
38	VAUCELLES Guillaume
39	ECHIVARD Didier
40	MARQUOIS Benjamin
40	BROCHARD Georges
42	BOSSE Anthony
43	COMPAORE Serge
44	KABITI Marine
45	SION Julien
46	LELEUX Jacques
47	BOISSIMON Jean Pierre
48	BRAUD Lionel
49	HARSCOUE Jean Loïc
50	BOCHET Bernard
51	DUJARDIN Frédéric
52	TEDESCHI Serge
53	BOCHET Alain
54	HAMELIN Thierry

PLANEUR F1A JUN

1	MARQUOIS Camille	V.L.MONCONTOUR	1205
2	BERNARD Edgar	CAEN.AEROM	1180
3	CESBRON Samuel	SEVRES.ANJOUM	1072
4	BOCHET Loïc	A.V.L.VERNOIS	1044
5	THOREAU Gaël	A.C.THOUARSAIS	1029
6	BERNARD Boris	CAEN.AEROM	979
7	MARCHAND Antoine	SEVRES.ANJOUM	915
8	TIERCELIN Marie	SEVRES.ANJOUM	870
9	FERSATOGLU Murat	SEVRES.ANJOUM	867
10	VAUCELLES Guillaume	A.C.THOUARSAIS	853
11	MARQUOIS Benjamin	V.L.MONCONTOUR	801

LUDRES.A.M	1260
A.C. ROMANS	1226
A.C.THOUARSAIS	1224
A.C.DES LANDES	1209
V.L.MONCONTOUR	1205
C.A.TOURAINE	1189
CAEN.AEROM	1180
I.C.A.ROMANAIS	1165
PARIS AIR MODEL	1159
LUDRES.A.M	1155
SEVRES.ANJOUM	1155
C.A.AZAY/BRULE	1118
C.M.RULLICOIS	1116
SEVRES.ANJOUM	1112
SEVRES.ANJOUM	1109
CAEN.AEROM	1095
SEVRES.ANJOUM	1072
PARIS AIR MODEL	1071
A.V.L.VERNOIS	1044
M.A.C.MANDRES	1036
A.C.THOUARSAIS	1029
A.C.DES LANDES	1023
CAEN.AEROM	1013
U.A.C.BOURGES	1012
A.M.CHATEAUROUX	1010
A.C.THOUARSAIS	989
CAEN.AEROM	979
M.C.REVEL	948
SEVRES.ANJOUM	938
U.A.C.BOURGES	917
SEVRES.ANJOUM	915
C.A.AZAY/BRULE	913
SEVRES.ANJOUM	870
C.A.TOURAINE	867
SEVRES.ANJOUM	867
SEVRES.ANJOUM	860
MAC.BEAUJOLAIS	856
A.C.THOUARSAIS	853
M.A.C.MANDRES	851
V.L.MONCONTOUR	801
SEVRES.ANJOUM	801
SEVRES.ANJOUM	798
CA.AZAY.BRULE	792
SEVRES.ANJOUM	777
U.A.LILLE.R.T	742
C.A.A.F.TOULOUSE	710
A.C.THOUARSAIS	708
C.A.A.F.TOULOUSE	671
SEVRES.ANJOUM	623
A.V.L.VERNOIS	479
CAEN.AEROM	461
A.C.DES LANDES	398
A.V.L.VERNOIS	340
C.A.A.F.TOULOUSE	210

WAKEFIELD F1B

1	TEDESCHI Serge
2	TEMPLIER Pierre Olivier
3	DUCASSOU François
4	JALLET Stéphane
5	BARBERIS Didier
6	ALLAIS René
7	MARQUOIS Bernard
7	CHENEAU Jean Claude
9	BUISSON Guy
10	COUTINEAU Paul
11	BOIZIAU Jacques
12	MARQUOIS Benjamin
13	RAPIN François
14	BLANCHARD Jacques
15	MARQUOIS Didier
16	MARQUOIS Michel
17	DE ROLAND Michel
18	BUREAU Louis
19	BONNOT André
20	MARQUOIS Léa
21	MATHERAT Georges

WAKEFIELD F1B JU

1	JALLET Stéphane
2	COUTINEAU Paul
3	MARQUOIS Benjamin

MOTOMODELE F1C

1	POUYADOU Laurent
2	BOUTILLIER Bernard
3	ROUX Alain
4	MASCARD Henri
5	REVERAULT Michel

PLANEUR JUNIORS

1	BERNARD Edgar
2	GILARDEAU Kevin
3	BERNARD Boris
4	RIGAULT Eloïse
5	CESBRON Samuel
6	MARCHAND Antoine
7	GAIDE Edouard
8	THOREAU Gaël
9	GUIBERT Gaëtan
10	FARRUGIA Clément
11	VAUCELLES Guillaume
12	LELEUX Philippe
13	KABITI Marine
14	COFFIN Olivier
15	MACHEFERT Samuel
16	BOSSE Anthony
17	JALLET Stéphane
18	DE MARTINI Amandine

A.C. LANDES	300	420	335
PARIS AIR MODEL	300	420	280
A.C.LANDES	300	420	262
V.L.MONCONTOUR	300	420	258
MAC.MANDRES	1215		
MACLA.NANTES	1209		
V.L.MONCONTOUR	1201		
A.C.SAINTE	1201		
A.C.ROMANS	1187		
U.A.ORLEANS	1182		
MACL.ATLANTIQUE	1170		
V.L.MONCONTOUR	1131		
A.M.CHATEAUROUX	1074		
UA ORLEANS	964		
V.L.MONCONTOUR	906		
V.L.MONCONTOUR	869		
S.A.M.SOGERMA	838		
I.C.A.ROMANAIS	749		
U.A.ORLEANS	682		
V.L.MONCONTOUR	655		
C.M.GILLONNAY	437		

V.L.MONCONTOUR	1260
U.A.ORLEANS	1182
V.L.MONCONTOUR	1131

I.C.A.ROMANAIS	1260	300
U.A.C.BOURGES	1260	210
A.C.THOUARSAIS	1211	
C.A.A.F.TOULOUSE	1192	
A.C.THOUARSAIS	999	

CAEN.AEROM	720	300	119
A.A.L.NERAC	720	300	57
CAEN.AEROM	720	148	
A.C.THOUARSAIS	681		
SEVRES.ANJOUM	663		
SEVRES.ANJOUM	653		
SEVRES.ANJOUM	641		
A.C.THOUARSAIS	620		
SEVRES.ANJOUM	567		
A.A.L.NERAC	558		
A.C.THOUARSAIS	556		
CAAF TOULOUSE	491		
SEVRES.ANJOUM	472		
SEVRES.ANJOUM	446		
I.C.A.ROMANAIS	432		
SEVRES.ANJOUM	350		
V.L.MONCONTOUR	333		
FSL GILLONAY	286		

VOL 128RE. F1B JUN

PLANEUR CADETS

1	PARIS Guillaume	CAEN.AEROM	480	240
2	CONCHE Nicolas	A.A.PENAUD	480	84
3	BROUEL Tanguy	F S L GILLONAY	480	55
4	MAUSSION Valentin	SEVRES.ANJOUM	447	
5	ADON Charly	A.A.L.NERAC	439	
6	COUTINEAU Benoît	SEVRES.ANJOUM	421	
7	TRACHEZ Alexandre	C.A.AZAY/BRULE	421	
8	TIERCELIN Sylvain	SEVRES.ANJOUM	418	
9	BARBIER Antoine	CAEN.AEROM	415	
10	ECHIVARD Marion	M.A.C.MANDRES	410	
11	BOTTE Guillaume	UAC BOURGES	397	
12	BULTEL Aymeric	U.A.LILLE.R.T	391	
13	DELAUTRE Jordan	U.A.LILLE.R.T	387	
14	ECHIVARD Cyrielle	M.A.C.MANDRES	377	
15	SAUVAGE Antoine	F.S.L.GILLONAY	363	
16	PLANEIX Matthieu	SEVRES ANJOU M	358	
17	MORICEAU Léo	SEVRES.ANJOUM	351	
18	REGNIER Quentin	U.A.LILLE.R.T	325	
19	FIRMIN Mathieu	U.A.LILLE.R.T	307	
20	ARRIEULA Baptiste	A.A.PENAUD	295	
21	FOURNIER Simon	CAAF TOULOUSE	246	
22	DARSU-DOMECQ Jean	A.A.PENAUD	238	

PLANEUR A1 F1H

1	CHABOT Sylvain	C.A.TOURAINE	180	240	179
2	DUJARDIN Frédéric	CAEN.AEROM	180	240	142
3	CHAUSSEBOURG Pierre	C.M.RULLICOIS	180	240	95
4	GAVALAND Jacques	LUB.DE L'ALBATROS	180	105	
5	GAUDIN Louis	V.L.MONCONTOUR	74		
6	RIGAULT Mickaël	A.C.THOUARSAIS	594		
7	BROCHARD Georges	SEVRES.ANJOUM	593		
8	COFFIN Olivier	SEVRES.ANJOUM	586		
9	ROBERT Jean	A.A.L.NERAC	565		
10	BERNARD Boris	CAEN.AEROM	552		
11	ECHIVARD Didier	M.A.C.MANDRES	550		
12	PIQUER Joseph	A.C.DES LANDES	546		
13	CHEFGROS Gérard	A.C.SAINTE	524		
14	MARTINEAU Alban	SEVRES.ANJOUM	522		
14	PLANEIX Matthieu	SEVRES ANJOU M	522		
16	RIGAULT Eloïse	A.C.THOUARSAIS	520		
17	GILARDEAU Kevin	A.A.L.NERAC	519		
18	UZUREAU Eugène	SEVRES.ANJOUM	517		
19	UZUREAU Emmanuel	SEVRES.ANJOUM	505		
20	MORICEAU Bertrand	SEVRES.ANJOUM	500		
21	PITAUD Michel	I.C.A.ROMANAIS	477		
22	VAUCELLES Guillaume	A.C.THOUARSAIS	475		
23	CANLER Thierry	CAEN.AEROM	447		
24	MAUSSION Valentin	SEVRES.ANJOUM	440		
25	FARRUGIA Clément	A.A.L.NERAC	437		
26	POUZET René	I.C.A.ROMANAIS	429		
27	LAVENENT Henri	A.M.PUJAUT	377		
28	VICRE Michel	A.C.EVREUX/F	375		
29	THOREAU Gaël	A.C.THOUARSAIS	345		
30	MORICEAU Léo	SEVRES.ANJOUM	280		
31	BITON Armand	A.C.SAINTE	172		

MOTOMODELE CO_ (Concours National)

1	BINET Claude	PARIS AIR MODEL	534
2	NORGET Daniel	A.C.EVREUX/F	530
3	BOCHET Alain	A.V.L.VERNOIS	411

10116

CAOUTCHOUC CADETS

1	RAMBEAU Rémi	VL MONCONTOUR	443
2	LATY Julien	MAC MARSEILLE	436
3	PLANEIX Matthieu	SEVRES ANJOU M	425
4	COUTINEAU Paul	U.A.ORLEANS	369
5	DARSU-DOMECQ Jear	A.A.PENAUD	293
6	ARRIEULA Jérôme	A.A.PENAUD	286
7	BREGERAS Julien	A.A.PENAUD	209
8	CONCHE Nicolas	A.A.PENAUD	146

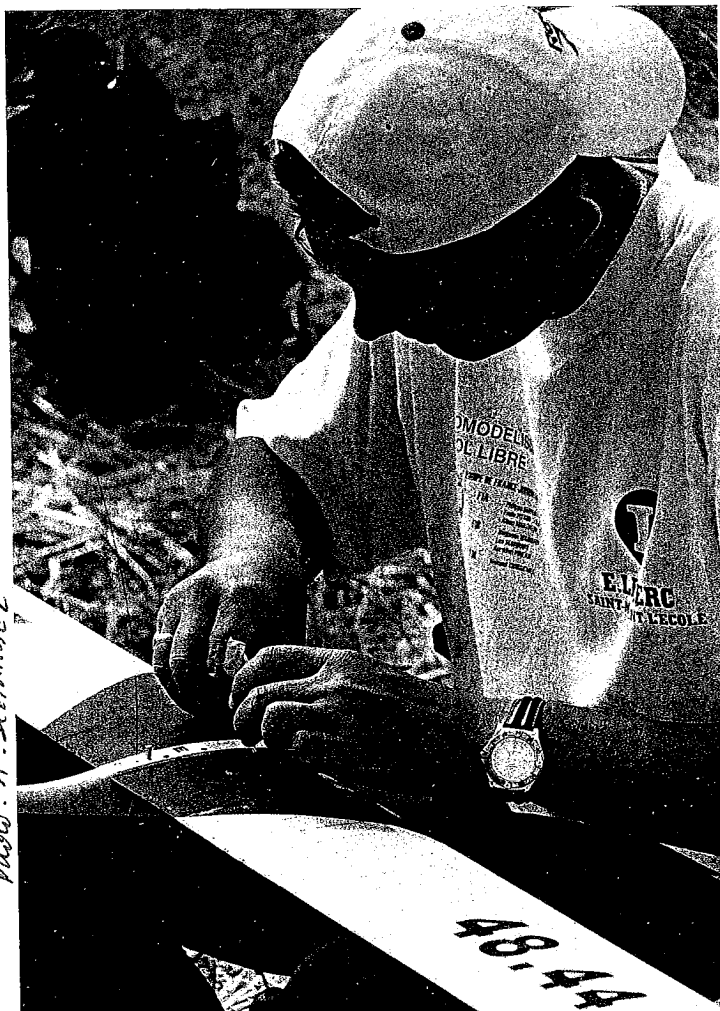
CAOUTCHOUC JUNIORS

1	MARQUOIS Emeline	V.L.MONCONTOUR	531
2	MARQUOIS Benjamin	V.L.MONCONTOUR	510
3	GUIBERT Gaëtan	SEVRES.ANJOUM	506
4	MARQUOIS Camille	V.L.MONCONTOUR	360

CAOUTCHOUC SENIORS

1	BROUTIN Doris	A.C.LENS	720
2	LATY André	M.A.C.MARSEILLE	706
3	PAILHE Pierre	A.A.PENAUD	673
4	MILLET Henri Serge	MAG 2S	669
5	FRUGOLI Jean Francis	M.A.C.MARSEILLE	664
6	LARUELLE Jacques	M.A.C.NICE S.E	658
7	NERAUDEAU Francis	A.PONTOIS	646
8	PETIOT Jacques	A A P	644
9	FOURNIER Jean Marie	CAEN.AEROM	640
10	BLANCHARD Jacques	UA ORLEANS	624
11	DELCROIX Jacques	U.A.ORLEANS	623
12	DREMIERE Marc	U.A.LILLE.R.T	609
13	DUPUIS Louis	V.L.MONCONTOUR	490

photo. A. SERRANDEZ - BERTRAND POUZET.



LE PONÇOIR...

...sophistiqué reproduit succinctement sur cette page s'appelle Miter Sander et vous apparaît dans sa véritable splendeur sur le site commercial www.fourmost.com

Imaginez un socle en bois vernis, et sa rainure longitudinale. Imaginez un chariot sur la face verticale duquel est collé un papier abrasif de votre choix. Puis un guide réglable sur l'angle qui vous intéresse. Les détails ne sont pas très clairs sur la photo, donc non plus sur notre croquis... à vous de faire.

Au lieu d'une face verticale, imaginez un biseau d'un certain angle, par exemple la moitié d'un angle de dièdre. Et que la baguette soit remplacée par un pan d'aile de tout-balsa. Le nom de l'outil va changer, mais vous faites ce que vous voulez, n'est-ce pas ? Et vous avez déjà repéré que le chariot a deux faces, donc de la place pour quatre biseaux.

A DROITE OU PAS ?

La question est: Pour lancer un HLG/CLG, quand il y a du vent, faut-il le faire directement face au vent, ou un peu à droite, ou bien un peu à gauche ?

Supposons un taxi bien réglé pour temps calme. Pour éviter les ajustements requis par un vent de travers, il vaudrait mieux lancer droit contre le vent, ou alors exactement dans le lit du vent. Mais dans ce dernier cas, il faudrait une vitesse de lancer phénoménale. -- Par ailleurs, vous avez le gradient du vent. Au ras du sol, le vent est ralenti, plus haut il est donc plus actif. Si vous avez un taxi grimpant à droite, et que vous lancez à gauche du vent, il rencontrera un vent plus fort au moment où il desserre : risque de cabré suivi d'un décrochage. Lancé à droite, le vent plus fort viendra de sa gauche, l'aidera à garder son virage : sécurité, parce que la vitesse du taxi sera mieux alignée sur celle du vent. -- Un lancement à gauche du vent demande aussi qu'on réduise la puissance du jet, donc qu'on donne au modèle moins d'énergie potentielle. Il semble donc qu'un lancer vers la droite soit plus sûr et plus efficient. { DGB dans FFML du 7 juillet 2005 }

PLUS 20 %...

...pour le poids mini des P30 : c'est à l'essai en Finlande. Plusieurs raisons à cela. Les débutants ont vraiment du mal à rester au poids mini de 40 g la cellule. Puis ça va déthermaliser plus sûrement, surtout quand il faut voler en été dans de petits terrains entourés de bois. Et si ça grimpe moins haut : tant mieux, encore une fois à cause des petits terrains.

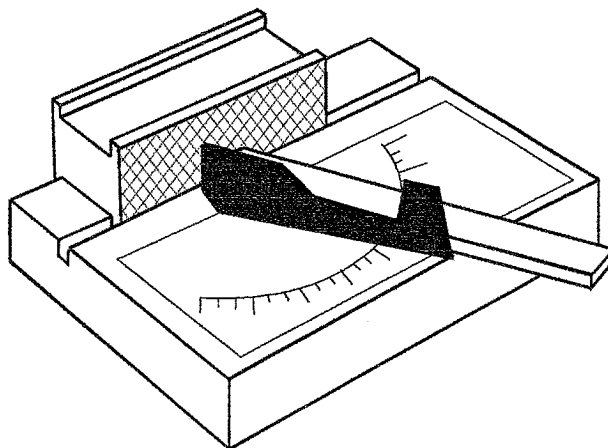
L'HEURE PLEINE EN F1D

a été atteinte pour la seconde fois dans l'Histoire mondiale : à Lakehurst le 4 juillet John Kagan faisait 61 minutes et 30 secondes, battant le temps de Steve Brown de 1997, 60 m 01 s. Mais ce ne sera pas un record... manque de chronométrage FAI.

SALIVEZ, PROFILISTES...!

Les amateurs de nouveaux profils dits "personnels" vont bicher. John Barker a préparé pour le Sympo 2005 un superbe papier sur la définition mathématique des profils. Vous connaissez la notation NACA, par exemple. NACA 6409 = 9% d'épaisseur, 6% de cambrure médiane située à 40% de la corde, et une répartition des épaisseurs spécifique pour ces "4 digits" (c'est le petit nom de la série NACA à 4 chiffres) avec un dessin parabolique de la ligne médiane (ouais, ça fait compliqué, mais c'est comme ça). Vous trouverez en

www.freeflight.org/store/2005symposium.htm



une feuille de calcul XLS qui vous permet de reconstruire un profil type NACA avec vos propres paramètres, mais aussi un tas d'autres profils avec toutes les variations que vous souhaitez : ligne médiane en arc, ou avec des angles précis pour le BA et le BF, répartition à votre choix des épaisseurs, bref tout, tout... et le programme vous livrera les coordonnées. En anglais. Et aussi sans vous dire quelles

données seront les meilleures : ceci reste votre casse-tête, et si ça marche, votre fierté... Hommage en passant : notre ami René Jossien, qu'est-ce qu'il aurait été heureux d'avoir ça sous la main... tout en émettant une cascade de critiques de son crû... Ah !

TOUT DOUCEMENT ON VIEILLIT...

-- C'était comment aujourd'hui, vos vols ? demandait Tracy, la femme de Jack.
-- Pas mal. D'excellents départs... mais ma vue baisse, et je ne sais jamais comment ça se termine.
-- Eh bien, tu as tout de même 75 ans. Et pourquoi tu n'emmènerais pas mon frère Scott ?
-- Mais... Tracy, il a 85 ans, et il ne vole plus.
-- D'accord, mais il a une vue excellente. Il pourrait surveiller les vols pour vous.

Le lendemain donc, Jack est au départ, et Scott se prépare à suivre le modèle. Le moto grimpe au mur... et disparaît. Jack d'interroger :

-- Tu l'as vu jusqu'au bout ?
-- Mais oui, répond Scott.
-- Bon. Dis-moi maintenant où il a atterri.
-- Oh malheur... j'ai oublié.

@STUCES et Nouzettes

LA SCIENCE DU VOL...

...ouverte aux scolaires, et vue par un site commercial US, sous contrôle de spécialistes, japonais évidemment, de l'origami :

www.whitewings.com/edu/

Un document PDF vous propose non seulement la construction d'un planeur en papier, mais l'introduction aux premières connaissances, appuyées directement sur l'expérimentation en vol. Vous irez jusqu'à une minicompétition chronométrée, ainsi qu'à d'autres activités telles la précision d'atterrissage en solo ou en groupe. Une belle collection d'idées pour compléter les vôtres.

Bon. Si vous préférez du pur-et-dur sans notes pédagogiques, mais avec schémas de pliage, filez sur :

www.paperairplanes.co.uk/saber.html

LE POIDS D'UN CACAHUETE.

La question posée sur FFML était : que conseiller à un débutant dans la catégorie ?

"8 grammes environ, ce serait vraiment bien" écrit Don DeLoach. "Surtout pour les débutants, construire trop léger peut devenir un obstacle majeur pour la réussite".

"J'ai construit plusieurs peanuts, mais plutôt pour le plaisir et seulement pour des concours occasionnels" continue Thayer Syme (le papa du site FFML). Son taxi le plus proche d'une bête de compétition a été le biplan Andreason, l'an passé : 8 grammes centré et réglé, sans le caout. "Il a fait des vols d'une minute tout au long d'une journée sans autre effort, dans une salle de gym scolaire. Le meilleur vol un peu en-dessous des 100 secondes."

"Don nous le disait très justement : Ne serait-il pas plus sain de dire à un débutant de construire plein de modèles, d'acquérir un tas de pratique tout en faisant chaque nouveau modèle plus léger, plus fragile aussi, et plus performant ? C'est bien la voie que nous avons parcourue, la plupart de nous autres simples mortels, dans notre carrière." (Bob Clemens)

"Un poids moyen pour un vol réaliste et d'une durée valable est de 8 à 10 g sans le caout." (Ben Shady). Et attention à ce qu'on vous propose dans les boîtes de construction : il y en a de bonnes, et d'autres moins.

"Honnêtement, je ne me sens pas obsédé par le poids. Bon, les légers sont bien plus faciles à régler et volent plus longtemps, mais vous pouvez avoir du fun tout plein avec des modèles vraiment lourds. Un ami en Californie a construit le Zero de Peck à plus de 16 g. Et vous savez quoi ? Ça volait superbement. Guère plus de 45 s, mais en souplesse, en virages joliment penchés, et c'était le parfait réalisme en vol de croisière. () Construisez-en un, testez-le, apprenez avec lui, construisez le suivant et continuez en incorporant ce que vous apprenez à chaque étape." (T.Syme)

"Apprendre à mieux faire est une partie du plaisir. () Si vous en restez à construire à partir du matériau

fourni tout prêt, vous aurez sans doute un avion lourd. Si vous devenez plus lucide dans votre choix des matériaux vous pourrez obtenir un taxi léger." (Gary)

Vient la question de la solidité des modèles...

"Je ne contredis pas que NORMALEMENT un Peanut de 8 g est plus robuste qu'un autre de 5 g, donc moins susceptible d'être endommagé - sauf en cas de crash - surtout lors des manips au sol. Mais reconnaissons qu'il y a des 5 g qui sont plus solides - en termes de survie aux crashes et aux maladroites - parce que le bois est mieux choisi sur sa solidité spécifique, et le taxi mieux étudié et mieux construit." (Bruce Wayne)

Lors d'un séjour en Israël... "j'ai obtenu régulièrement 110 secondes de moyenne, en extérieur sans aide thermique, avec un "Prest Baby Pursuit" mu par du FAI noir. Les Wakeux volant outre-frontière le savent, l'air en Israël est nettement moins turbulent et plus porteur qu'en Amérique du Nord, le CG peut être plus arrière, et la durée maximisée. 110 s de là-bas représentent environ 80 s d'ici." (B. Wayne)

"Il pesait combien, votre tout premier cacahuète ? Le mien, un Pietenpol, faisait 12 g." (Don D.)

Et la question du choix du balsa...

"Quand j'ai à choisir entre 2 planches de même taille et de poids semblables, je superpose les deux, place une extrémité du sandwich sur un coin de table, cale cette extrémité par un lest quelconque : le reste des planches dépasse de la table, et on voit de suite laquelle est la plus "raide". On retourne le sandwich éventuellement, et on compare avec d'autres planches. Ce n'est pas terriblement scientifique, mais ça donne une bonne sensation sur la raideur. Attention cependant à l'épaisseur exacte des planches..." (Graham Collins)

"Vous pouvez mettre une planche ou baguette sur deux cales, une à chaque bout, placer un poids au milieu, et mesurer la déflexion. () Noter aussi que la qualité du bois peut varier grandement sur une même planche..." (Gary)

"Je reconnais que les boîtes S. sont fabriquées un peu comme des butoirs pour nos portes... mais je les aime bien comme ça. J'en suis arrivé à instinctivement alléger tout kit qui me passe entre les mains. Il n'en sortira pas de record du monde, mais ce n'est pas là mon objectif." (Stukadave).

LE NATIONAL US INDOOR, 1-6 juin 2005.

Une foule de catégories, parmi lesquelles :

F1D	J.Richmond	33:58 + 33:21,	16 concurrents
	L.Cailliau	33:31 + 33:17	
35 cm juniors	T.Sova	27:57	8 conc.
	B.Sanborn	27:14	
F1M	L.Cailliau	19:02 + 18:06	8 conc.
	W.Gowen	18:41 + 18:25	
Ministick	L.Loucka	13:09	23 cons.
	R.Romash	12:57	
EZB	J.Richmond	28:45	17 conc.
	M.Zaluska	28:26	
Pennyplane	T.Sova	14:25	21 conc.
	D.DeLoach	14:25	
HLG < 6,45 dm ²	J.Lewis	75,8 + 70	6 conc.
	B.Boehm	65,7 + 64,8	
CLG env<305 mm	R.Warmann	81,2 + 80,8	15 c.
	K.Krempetz	80,8 + 78,4	
CLG < 6.45 dm ²	K.Krempetz	92,5 + 86,5	13 c.
	W.Schlarb	86,0 + 76,5	

C.H. DU NORD

2005

MOD
AIR
CLUB
LENS



Photo. DARE PREMIERE -

CONCOURS INTERNATIONAL COUPE D'HIVER du NORD .

C'est pour la troisième année consécutive que le Model Air Club de Lens organise un concours international dans les catégories Coupe

Comme l'an dernier , c'est sur le vaste terrain de Cambrai -Niergnies que la compétition a eu lieu , réunissant une quinzaine de concurrents présentant 26 modèles soit 19 modernes et 7 anciens .

L'horaire prévu a pu être respecté grâce a d'excellentes conditions météorologiques : soleil , vent faible , ascendances musclées .

Les deux vols du matin ont permis un grand nombre de maxis : 35 sur 52 vols , les vols ratés étaient dus à des incidents techniques (pales mal repliées) ou à des dégueulantes qui , comme chacun sait , siuvent les plus belles pompes . D'autre part le terrain de Cambrai présentant un vallonement de quelques mètres de profondeur, les modèles qui se présentaient trop bas au dessus de celui-ci sont aspirés vers le trou et y disparaissent à la vue des chronométreurs .

L'après- midi , a eu lieu le troisième vol avec des conditions météo plus difficiles , l'air plus sec était moins générateur d'ascendances . On n'y notera que 12 maxis sur 21 vols et quelques "zéros " dus au fait que des modèles pris dans de trop fortes pompes le matin n'avaient pu être récupérés .

En fin d'après-midi les vols de départage ont pu être organisés avec 7 modernes et 2 anciens .

En modernes , on retrouvait cinq Français dont trois locaux , Brouez , Broutin et Dremlère , et les deux modèles de l'allemand Werfl tandis qu'en Anciens les deux Parisiens du PAM , Marrot avec un Jumping II et DJIAN avec un Bagatelle y ont participé .

Sur cet ensemble , trois d'entre eux ont fait le maxi de trois minutes , mais le vent ayant forci et les ascendances ayant aspiré très haut dans le ciel , on retrouva bien tard les trois maxis , deux à quatre km et le troisième à sept ' modèles récupérés grâce aux balises .

Comme il était déjà tard, les trois concurrents d'un commun accord , ont décidé de ne pas faire un second vol de départage et de se classer ex-aequo .

En modèles anciens , Pierre Marrot, grâce a une belle montée a réussi à battre son copain de club Djian .

La remise des coupes a eu lieu finalement assez tard. Le Président du MACL Jean Pierre Dubois a félicité tous les concurrents pour la qualité des vols et leur sportivité et il a remercié les officiels et chronométreurs , avant de remettre les coupes aux trois premiers de chaque catégorie dont celle offerte par CRAM Nord -pas de calais .

Un vin d'honneur a clôturé cette très belle journée avant que rendez-vous soit pris pour la quatrième édition en juin 2006 .

1-Werfl Helmut 360 +180
 -Broutin Doris 360 + 180
 Dremiere Marc 360 + 180
 4 - Marrot Pierre 360 + 150
 5-Werfl Helmut 360 + 134
 6-Fournier J. Marie 360 +99
 7-Brouez Jacques 360 + 93
 8-Picol Michel 347
 19 classés .

ANciens

1-Marrot Pierre 360 + 160
 2-Djian M. 360 +91
 3-Brouez Jacques 318
 4-Adjadj Lucien 302
 7 classés



Le Dieu Eole et son fils Mistral étaient enfin calmés ce dimanche 13 mars 2005, pour notre 3è Concours Maquettes Extérieur : pétolle jusqu'à 10 heures, puis moins de 10 km/heure jusqu'à 13 heures, contrairement à la veille où il soufflait entre 50 et 70 km/h, ainsi que les jours et semaines précédentes d'ailleurs.

Ce fut donc un bien sympathique concours de maquettes qui s'est déroulé à La Garde sur le terrain d' AGAMAERO (Club R.C.). Dont je remercie vivement le Président, ainsi que tous les membres. Et plus particulièrement le pilote qui s'est gentiment proposé d'assumer le rôle de juge statique, assisté d'Eugène Cerny.

Parmi les participants, nous avons eu le plaisir d'avoir Eric Couvreur (nouveau membre aux 4A), ainsi qu'un beau trio du Model Air Club de Marseille : Francis Frugoli , André Latty et Roger Aime.

Le seul point noir de cette journée fut la perte du « Contester » de Francis, perdu de vue après plus de 3 minutes, emporté par une « pompe » ... et non retrouvé malgré ses recherches, assisté d'Eric Couvreur. Mais qu'il se console, si je puis dire : ce fut un très beau vol, même si ce n'est jamais plaisant de perdre un modèle.

Après la traditionnelle remise des prix, il y eu un deuxième « concours », mais culinaire cette fois (merci mesdames), où les « juges » et participantes étaient tous à la même table comme de coutume chez nous.

Nous espérons que nous aurons les mêmes conditions météo pour le n°4 le 19 juin prochain, ce qui est presque certain à cette époque. Et si un avant goût de vacances sur la Côte vous tente, n'hésitez surtout pas à venir vous joindre à nous



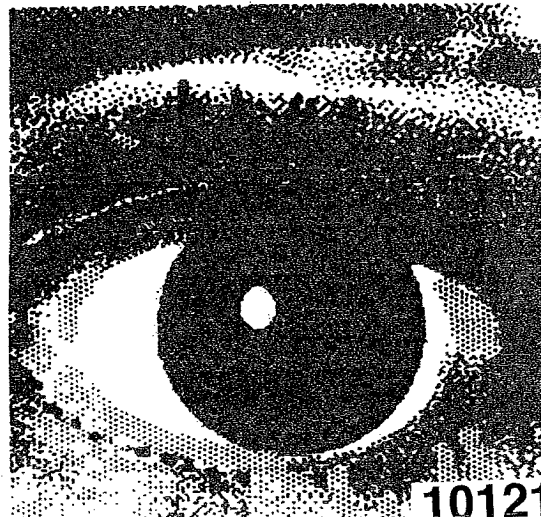


*
POITOU 2005
DEUX PERSONNA-
GES QUI PEUVENT
PASSER POUR DES
MONUMENTS DE
VOL LIBRE. L'ON
HANS PEPER (RFA)
ET MARTIN DILLY
(GB+NZ)
L'UN ET L'AUTRE
FREQUENTENT
LE VOL LIBRE ET
LE POITOU DEPUIS
DES DECENNIES.
HANS 80 ET
MARTIN 70 ANS -
FESTENT UN DYN-
MISME HORS COM-
MUN DANS L'ACTI-
VITE SUR LES TER-
RAINS - LE JOUR
OU ON NE LES VER-
RA PLUS ILS
EPROUVERONS UN
VIDE CERTAIN -
SI L'ADDITION SE
CHIFFRE A CE JOUR
A 150, NOUS ESPE-
RONS NOUS RE-
TROUVER A 200.
D'ICC LA NOUS SOU-
HAITONS A TOUS
LES DEUX UNE
EXCELLENTE
SANTÉ - !

H. PEPER
+
M. DILLY
= 150 ans

EVERE
VOL

*
POITOU 2005 ZWEI PERSONEN DIE ALS MONUMENTE DES FREIFLUGS ERSCHEINEN - HANS PEPER (DEUT-
SCHLAND) UND MARTIN DILLY (G.B.) BESUCHEN BEIDE REGELMÄSSIG DEN WETTBEWERB VON POI-
TOU SEIT JAHRZEHNTEN, WO SIE ITIMER DYNAMISCH AUF DEM GELANDE WALTEN.
WIR HOFFEN DASS DER EINE H. PEPER 80 UND M. DILLY 70 NOCH LANGE DIE FREIFLUGSZENE
BETRETEN WERDEN. DAMIT WIR AUCH DIE 200 ERREICHEN WERDEN.



10121



ANSELMO BERRI...
MOINS DE SUCCÈS OU DE CHANCE
QUE LES ANNÉES
PRÉCÉDENTES...

ORLEANS

JACQUES DELROIX

FICHE DE RESULTATS MODELES DE DUREE

Concours vol libre d'intérieur

Du 11/06/2005 et 12/06/2005 à ORLEANS

Club organisateur UNION AERONAUTIQUE ORLEANS

UAOVLCM

Comité Technique
Vol Libre
Sous Comité Vol
d'Intérieur



MICRO 35 CADET

Place	NOM - Prénom	N° Licence	Club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	meill vol 1	meill vol 2	Total
1	MARILIER Hugo	0002514	MAC Mandres	05.28	05.34	<u>05.39</u>	<u>05.39</u>	02.41	03:21	05.39	05.39	11.18
2	CRIBELLIER Antoine	0302147	UAOVLCM	04.54	05.24	04.49	05.01	<u>05.42</u>	<u>05.27</u>	05:42	05:27	11.09
3	MARILIER Lucas	0002513	MAC Mandres	<u>05.09</u>	<u>05.22</u>	01.28	04.16	04.53	05.03	05.09	05.22	10.31
4	COUTINEAU Paul	0202078	UAOVLCM	<u>05.10</u>	04.42	05.00	<u>05.07</u>	04.50	04.57	05.10	05.07	10.17
5	WARTELLE Pierre	0502210	UAOVLCM	03.11	02.54	03.31	03.30	<u>04.08</u>	<u>03.46</u>	04.08	03.46	07.54
6	CHARPENTIER Nicolas	0502204	UAOVLCM	<u>03.48</u>	<u>03.38</u>	02.56	-	-	-	03.48	03.38	07.26

MICRO 35 JUNIOR

Place	NOM - Prénom	N° Licence	Club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	meill vol 1	meill vol 2	Total
1	GAUTIER Stanislas	9802526	UAOVLCM	05.29	<u>05.54</u>	05.27	05.23	04.24	<u>05.43</u>	05.54	05.43	11.37

MICRO 35 SENIOR

Place	NOM - Prénom	N° Licence	Club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	meill vol 1	meill vol 2	Total
1	DELROIX Jacques	8500925	UAOVLCM	00.25	04.06	00.00	04.55	<u>05.18</u>	<u>05.28</u>	05.28	05.18	10.46
2	ROCH Edmond	0407691	Paris Air Modèles	<u>03.56</u>	02.51	<u>04.45</u>	-	-	-	04.45	03.56	08.41

F1L - EZB

Place	NOM - Prénom	N° Licence	Club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	meill vol 1	meill vol 2	Total
1	DELROIX Jacques	5000925	UAOVLCM	03.29	06.47	04.06	<u>07.48</u>	<u>08.10</u>	07.39	08.10	07.48	15.58
2	ROCH Edmond	0407691	Paris Air Modèles	<u>05.38</u>	<u>05.31</u>	-	-	-	-	05.38	05.31	11.09

SAINTE FORMULE SENIOR

Place	NOM - Prénom	N° Licence	Club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	meill vol 1	meill vol 2	Total
1	DELROIX Jacques	8500925	UAOVLCM	<u>02.19</u>	02.16	<u>02.27</u>	00.52	02.27	02.19	04.46

SAINTE FORMULE JUNIOR

Place	NOM - Prénom	N° Licence	Club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	meill vol 1	meill vol 2	Total
1	COUTINEAU Paul	0202078	UAOVLCM	<u>02.29</u>	02.05	<u>02.20</u>	01.04	02.29	02.20	04.49

PISTACHIO

Place	NOM - Prénom	N° Licence	Club	Modèle	Note stat.	Class. Stat.	Class Vol	CLASST (stat+vol)	Total 2 vols	meilleur vol 1	meilleur vol 2
1	BOURDEAUD'HUI J-Claude	9401466	AC Goélands	Pottier 100	36	1	1	2	87	45	42
2	LEVEQUE Michel	9801357	AC Goélands	Blériot 25	36	1	2	3	31	18	13
NC	BOURDEAUD'HUI J-Claude	9401466	AC Goélands	Blériot 25	31	3	-	-	-	-	-
NC	BOURDEAUD'HUI J-Claude	9401466	AC Goélands	Spitfire	30	4	-	-	-	-	-

F4F CACAHUETES

Place	NOM - Prénom	N° Licence	Club	Modèle	Note stat.	Class. Stat.	Class Vol	CLASST (stat+vol)	Total 2 vols	meilleur vol 1	meilleur vol 2
1	PETIT André	0002042	AC Goélands	P47-D	53	1	2	3	129	68	61
2	DELROIX Jacques	8500925	UAOVLCM	Pottier 80	43	5	1	6	164	86	78
3	BOURDEAUD'HUI J-Claude	9401466	AC Goélands	Breguet XIV	51.5	2	5	7	66	34	32
4	LEVEQUE Michel	9801357	AC Goélands	Sopwith pup	45	3	4	7	102	52	50
5	LEVEQUE Michel	9801357	AC Goélands	Minimax	44	4	3	7	114	58	56
NC	BOURDEAUD'HUI J-Claude	9401466	AC Goélands	Broussard	30	6	-	-	-	-	-

ORLÉANS. 11 et 12 JUIN 2005 ... PERSPECTIVES...

Qui pro quo catastrophique: "Aéro modèles" annonce le concours une semaine plus tard ! Je m'en rends compte quand notre bulletin national est à l'impression ! Trop tard !!! Les lettres adressées aux maquettistes seront le plus souvent sans écho en raison d'engagements antérieurs... Ça tombe mal pour ce qui devait être une répétition pour un premier CHAMPIONNAT DE FRANCE F4 F. Les présents se régaleront durant deux jours car, avec un effectif réduit les horaires deviennent plus "élastiques"... Une certitude: LE PALAIS des SPORTS d'ORLÉANS est l'enceinte et aussi le cadre idéal... sans oublier les fameux plateaux de libre-service pour déposer documentation et modèle.

Je suis revenu de BORDEAUX voici... un mois déjà. J'y ai recueilli les promesses de deux maquettistes qui viendront l'an prochain. Mais à quelle date ? En toute modestie j'ai demandé à J. Pierre DARROUZES à quelle date il pensait organiser les championnats de FRANCE 2006... pour placer "mon" concours avec deux semaines d'écart (avant ou après mais pas en juillet). Mais l'organisateur des chpts 2005 organise aussi les chpts d'EUROPE... et c'est beaucoup pour un seul homme. Jean Pierre pense faire un break en 2006. Qui voit une alternative à BORDEAUX ? Moi pas et peut être personne d'autre ! On en est là... que faire dès lors ? A ORLÉANS le concours international est mort faute de participants: les français n'y venaient pas (ou plus) et les étrangers ne pouvaient y venir régulièrement [la concurrence de CARDINGTON ne pardonne pas]

La salle d'ORLÉANS n'est pas mauvaise en été pour des modèles bien réglés, à condition de faire voler en 1/2 échveau. Mais peu de FRANÇAIS semblent s'y être essayés alors que cette pratique permet de régler un modèle appelé à voler dans des salles plus hautes (on peut aussi utiliser 1/3 ou 1/4 d'échveau). Les jeunes ORLÉANAIS (à partir de 8 ans... et un jour) connaissent la technique et l'utilisent sans problème. Apparemment ce serait trop compliqué pour des adultes !!! Alors, c'est quoi demi-échveau ? C'est clair pour l'élastique. La barre qui prolonge l'échveau doit tout simplement faire au minimum le poids de caoutchouc... En 2006 il y aura, sur deux jours, l'incontournable Micro 35, les saintes-formules et aussi l'EZB qui voleront pendant le statique des cacahuètes et pistachios... avec pour chronomètreur les concurrents des maquettes... et réciproquement.

En plus d'habitues qui ne voudraient pas manquer 1 concours à ORLÉANS (il y en a qui étaient absents et pensent la même chose...) nous avons eu le plaisir d'accueillir Michel LEMAÎTRE avec un MINIMAX et un SOPWITH "PUP"

Pour le championnat 2006 cela pourrait mieux se présenter ! Encore que... avec une opération "100 enveloppes-surprise", on pourrait largement équilibrer le budget. Alors, tout est en points d'interrogations pour un premier championnat... Merci aux intéressés de se manifester...

J. Deluc

1^{er} Rendez vous futur : dimanche 18 décembre 2005 (suivant disponibilité salle)

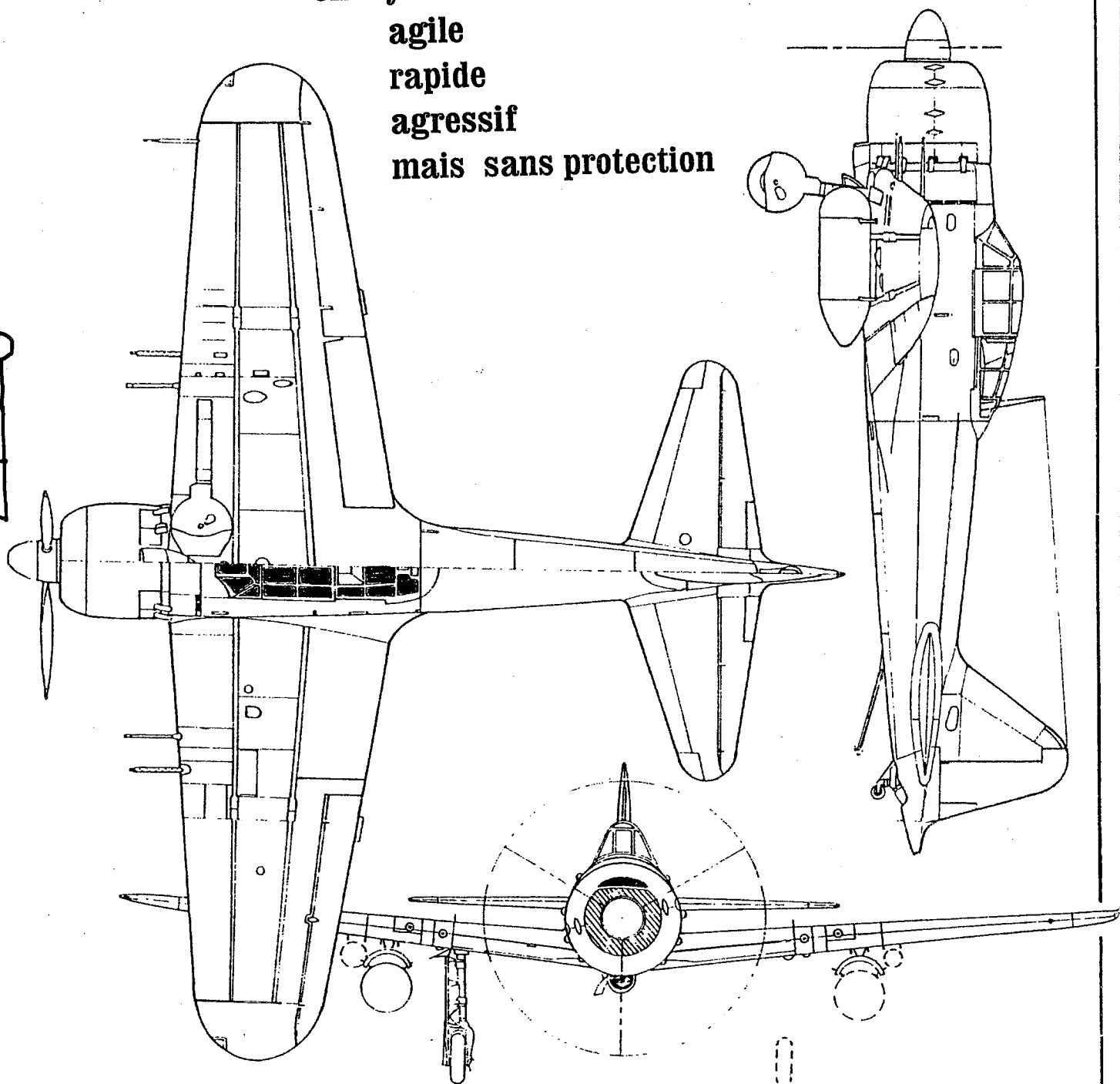
EZB
TOT

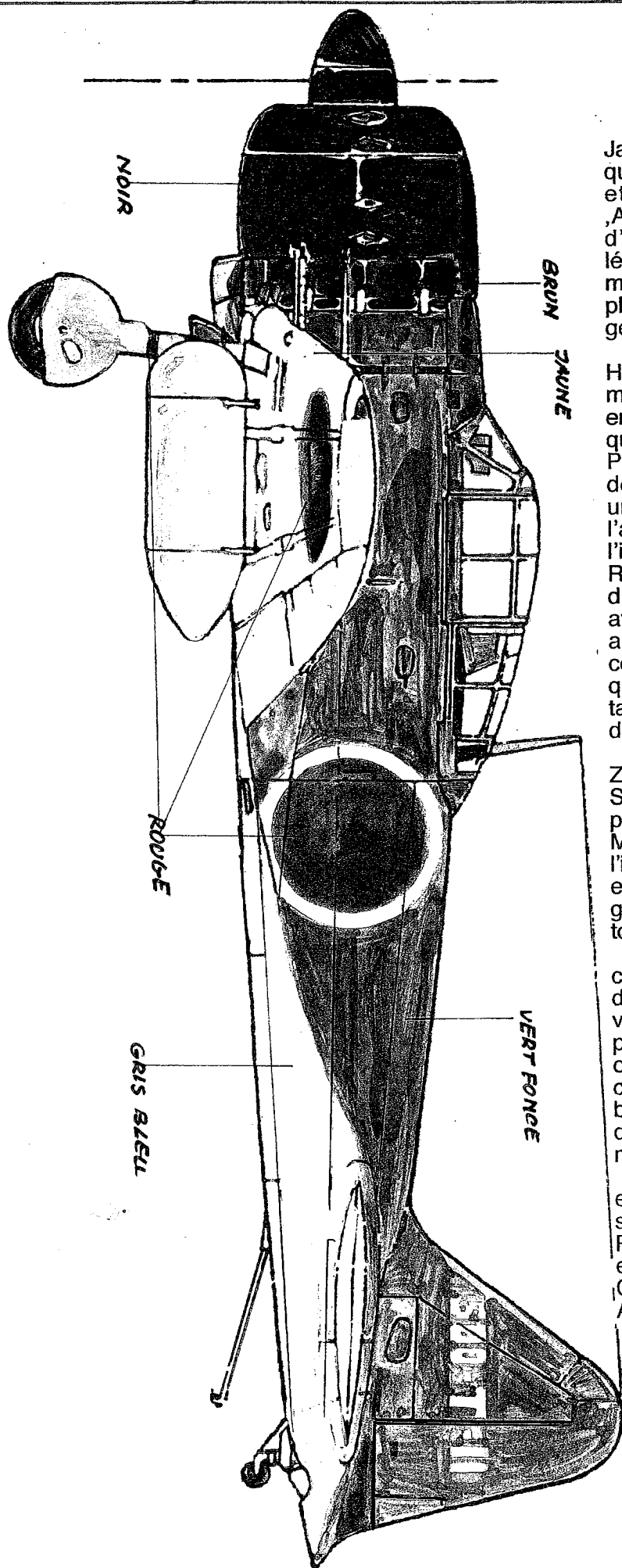
MITSUBISHI A6M ZERO



Un mythe
agile
rapide
agressif
mais sans protection

VOZ
LIBRE





Le ZERO ou le A6M fut pour les Japonais lors de la guerre du Pacifique , ce que furent le Spitfire , le Messerschmitt , et le Mustang , pour les Anglais , Allemands et Américains sur le théâtre d'opération européen , un chasseur légendaire , avec bien sûr ses qualités mais aussi ses défauts Il fut l'appareil le plus construit au Japon durant la 2ème guerre mondiale ..

Lors de l'entrée en guerre , à Pearl Harbour , début décembre 1941 , cette machine fut une surprise , car elle dominait en maniabilité , vitesse et armement tout ce que possédait les armées alliées dans la Pacifique . Les pilotes furent également de grande classe , car expérimentés par une longue guerre menée en Chine , et l'accoutumance au porte avion , et à l'immensité des étendues maritimes . Rappelons également que comme dans d'autres pays , le Japon possédait une aviation terrestre celle de l'armée , et une autre navale , ce fait fut à l'origine de concurrences et de tiraillements fréquents quant à l'utilisation , stratégique et tactique des avions sur l'immense champ d'action du Pacifique .

Au début de la confrontation , le ZERO fut le maître incontesté du ciel . Son auréole d'invincibilité commença à pâlir , lorsque après la bataille navale de Midway , le rouleau compresseur de l'industrie aéronautique américaine , se mit en marche , avec la production d'une grande variété de nouveaux chasseurs toujours plus puissants et plus nombreux .

Léger , peu protégé , (fait qui lui coûtera cher) rapide , agile , bien armé , doté d'une grande autonomie et d'une vitesse ascensionnelle remarquables , ce petit chasseur , conçu pour l'unique offensive fit des ravages au début du conflit . Il a fini sa carrière de façon beaucoup moins glorieuse , comme engin d'attaque suicide contre la toute puissante marine américaine .

Il resta cependant entre les mains expertes de rares pilotes anciens survivants de toutes les campagnes du Pacifique , un adversaire particulièrement efficace et dangereux , même pour les Corsaires , Lightnings , et Mustangs des Américains .

EVERETT FORN

Bois de construction

- balsa 30/10 - 3 mm
 - balsa 20/10 -2 mm
 - balsa 15 ou 10/10 - 1,5 ou 1 mm
 - baguette ronde hêtre diamètre 2 mm
 - cure dent
- Le choix du balsa doit se faire sur balsa moyen et balsa dur *.

Outillage

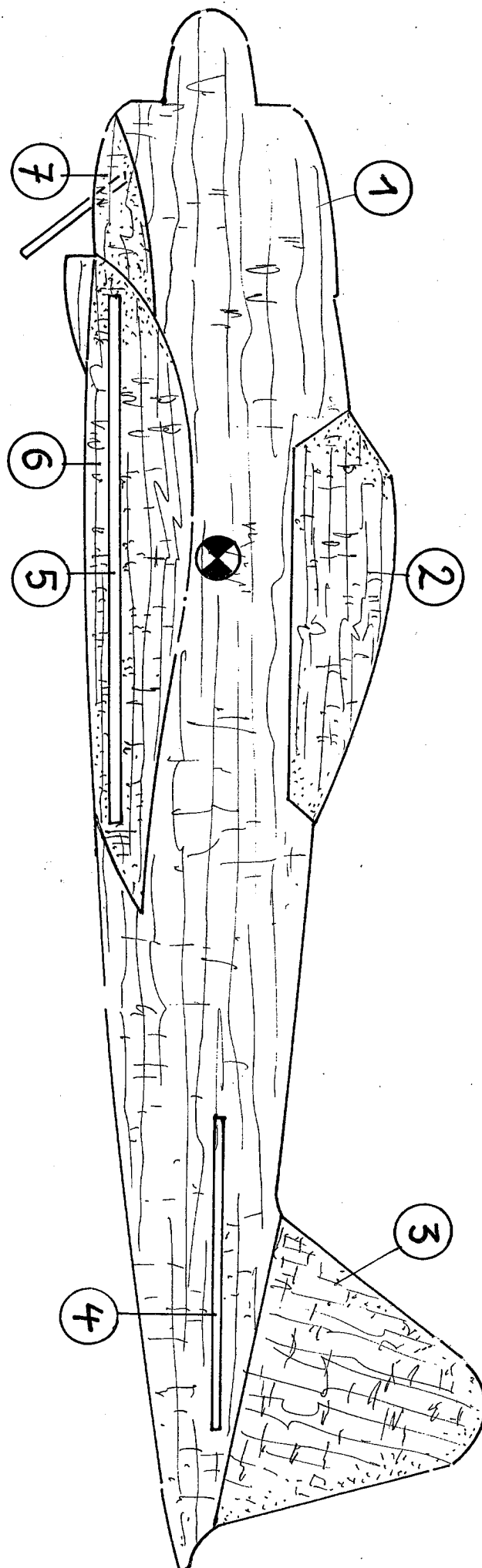
- photocopieuse
- papier carton - bristol
- stylo à bille
- cutter
- ciseaux
- règle métallique
- sous main chantier par ex CTP 30 X 50 cm
- ponçoir grain moyen et fin *
- papier verre , moyen et fin
- pinceaux brosse et petit gris *.
- feutre fin ou Rotring 0,2 0,5
- vrille *

Autres matériaux

- bouche pores*
- colle rapide cyano
- peinture blanche vinylique * (bât .
- gouaches
- fixateur cheveux lacque* .
- pâte à modeler
- bracelets élastiques *

CONSTRUCTION Séquences

- photocopier plan sur papier bristol
- découper soigneusement les différentes pièces aux ciseaux
- reproduire les pièces sur les planchettes de balsa correspondantes avec le stylo bille en suivant les contours .
- découper à l'aide de la règle métallique et d'un cutter les pièces en balsa
- poncer selon besoins les pièces
- traiter au bouche pores
- reponcer très , très fin
- ajuster à sec -sans coller - les différentes parties, pour arriver au modèle terminé.
- introduire si nécessaire le dièdre sur l'aile .
- coller l'ergot de catapultage dans le fuselage .
- passer une couche diluée de peinture vinylique sur toutes les pièces pinceau large
- procéder après séchage à la décoration finale en utilisant le mélange de peinture gouache tube + vinylique. Vous pouvez pour cela utiliser des bouchons de bouteilles d'eau minérale , pour chaque



MITSUBISHI A6M

PIEDRE DE L'AILE.

5

TRAIN D'ATERRISSAGE.

2

3

7

6

4

11

8

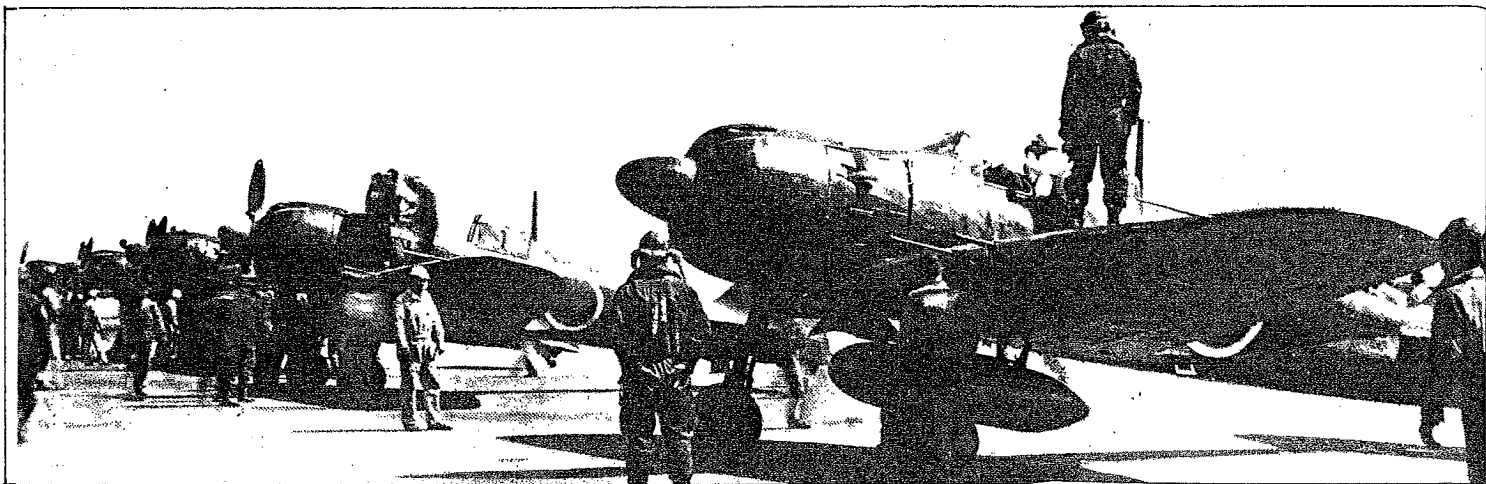
9

10

- 1- FUSELAGE
BALSA 3 mm
- 2- CABINE
BALSA 2 mm
OU 1,5 mm
- 3- DERIVE
BALSA 2 mm
- 4- STABULO-PROF.
BALSA 2 mm
- 5- AILE
BALSA 2,5 à 3 mm
- 6- RENFORT-KARMAN
BALSA 1,5 mm
- 7- RENFORT-CATAPULTE
BALSA 1,5 mm
- 8- PANTALON TRAIN
BALSA 1 mm
- 9- ROUE
BALSA 2 mm
- 10- RESERV. SUPPL.
BALSA 1,5 mm
- 11- CURE DENT.

DESSIN A. SCHAMMEL

LIBRE
VOL



UD
LIBRE

nuance

-assembler les parties sèches et coller avec de la cyano en place .

-passer une ou deux vaporisations de lacque de cheveux . Les couleurs s'assombrissent et deviennent plus vives

AVERTISSEMENTS

Ces maquettes d'avions catapultées n'ont évidemment pas des qualités de vol performantes , il faut donc vous contenter de vols de quelques secondes , après un réglage progressif à chaque essai , pour apporter les corrections nécessaires . Pour commencer essayer d'obtenir le centre de gravité indiqué , avec l'ajout de petites quantités de pâte à modeler sur le nez du fuselage . Le bon angle d'incidence * au départ nul , s'obtient avec le rajout de petits ailerons - rectangles de bristol- au bord de fuite du gouvernail de profondeur , pliable vers le haut ou vers le bas - très peu s'entend .

Si vous les utilisez pour le vol , abstenez vous de monter sur la maquette tous les accessoires , train d'atterrissage , bidons , bombes , roquettes etc.... car au retour au sol , tout cela , très fragile , se casse . Pour les modèles d'expositions ou de collection , en statique il faut évidemment les monter . Cela fait plus réel .

REGLAGES - VOLS

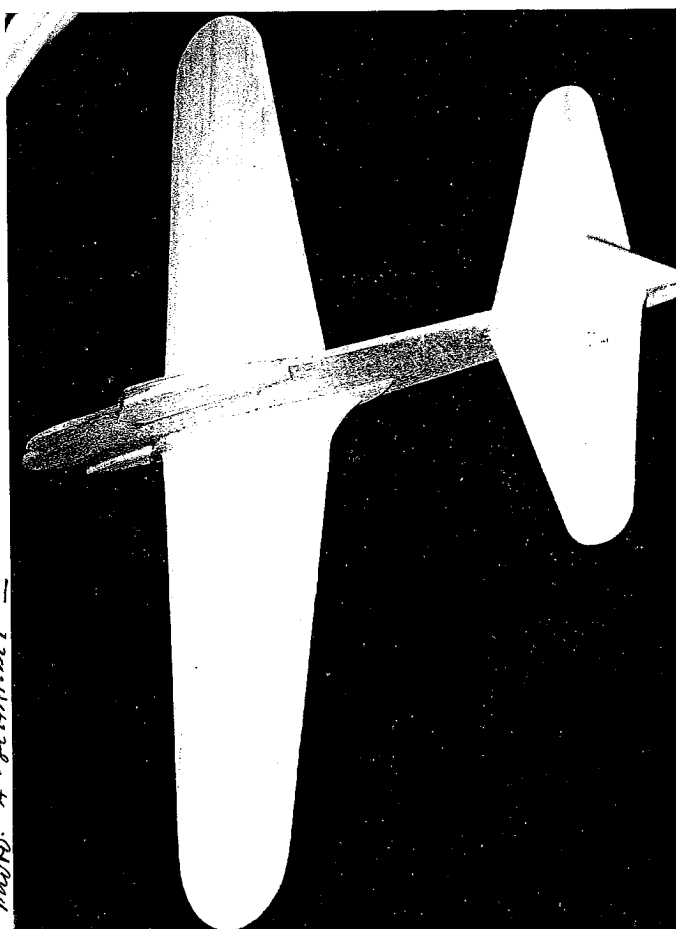
Choisissez un terrain d'évolution en herbe .

Munissez vous d'un lacet d'élastique d'environ 25 à 30 cm de diamètre . Restes d'écheveau de moteur caoutchouc CH et F1B .

Tenez délicatement la partie arrière du modèle entre le pouce et l'index , pour pouvoir étirer l'élastique .

L'angle de catapultage se situe aux environs de 60 à 70°. Commencez par des envois timides pour voir ce qui se

passé, et essayez par essai avancez en tatonnant , en augmentant la tension de l'élastique .



LE ZERO TERMINE BALSA NATURE

Die ZERO war für die Japaner im Krieg über den Pazifischen Ozean , was die Spitfire , die Messerschmitt , die Mustang , für die Engländer , die Deutschen und die Amerikaner waren . Ein legendäres Jagdflugzeug mit seinen guten und schlechten Eigenschaften . Es war das meist gebaute Flugzeug des zweiten Weltkrieges in Japan .

Bei Kriegsbeginn Dezember 1941 in Pearl Harbour , war diese Maschine eine Überraschung . Sie

übertraf in Wendigkeit, Geschwindigkeit, Bewaffnung alles was die Amerikaner dort bieten konnten. Die Piloten hatten auch sehr viel Erfahrung - Krieg in China - waren auf Flugzeugträger zu Hause und die unendlichen Seegebiete waren ihnen allbekannt.

Japan wie andere Länder hatte auch zwei Luftwaffen, die der Marine und die der Armee, beide hatten nicht immer die gleichen Ziele und Ansichten, und standen manchmal nicht auf gleicher Anschauung, taktisch oder strategisch.

Am Anfang war die Zero so etwas wie unbesiegbar, ein Mythos, dessen Stern aber ab der Seeschlacht von Midway zu verblassen begann. Die amerikanische Industriemacht begann langsam aber sicher alles zu überrollen, mit immer neuen und besseren Jagdflieger die die Zero erstickten.

Leicht, ungepanzert - was sein Untergang war -, schnell, agil, gut bewaffnet, mit grosser Reichweite und bestem Steigflug, hat dieser kleine Jäger grosse Lücken in der alliierten Luftwaffe geschlagen. Doch nach dem glorreichen Anfang, endete er als Selbstmordjäger viel weniger glorreich.

Er blieb aber bis zum bitteren Ende, in den Händen einiger "Alten Hasen" ein sehr gefährlicher Gegner für die Lightnings, Mustangs ...der Amerikaner



J.LUC DRAPEAU

Le Poitou- Charentes est une terre de tradition de l'aéromodélisme, ainsi pour la troisième année consécutive l'équipe de France de la catégorie F1 E vol de pente vol libre, était entièrement constituée de membres de clubs du Poitou-Charentes.

Jeudi le 15 septembre 2005 l'équipe de France F1E a été sacrée Championne du Monde à Liptowky Mikulas en Slovaquie.

Equipe managée par Alain Roux de Thouars membre du Comité Directeur de la FFAM et président du CTVL

A l'issue des cinq vols dans une météo très changeante et nécessitant des vols techniques seuls dix concurrents restaient en piste, dont les trois Français.

La France seule équipe entière dont les trois membres ont obtenu le temps maximum de vol, est devenue pour la première fois dans son histoire Championne du Monde par équipes dans cette catégorie, avait déjà décroché l'année dernière aux Ch. d'Europe la deuxième place.

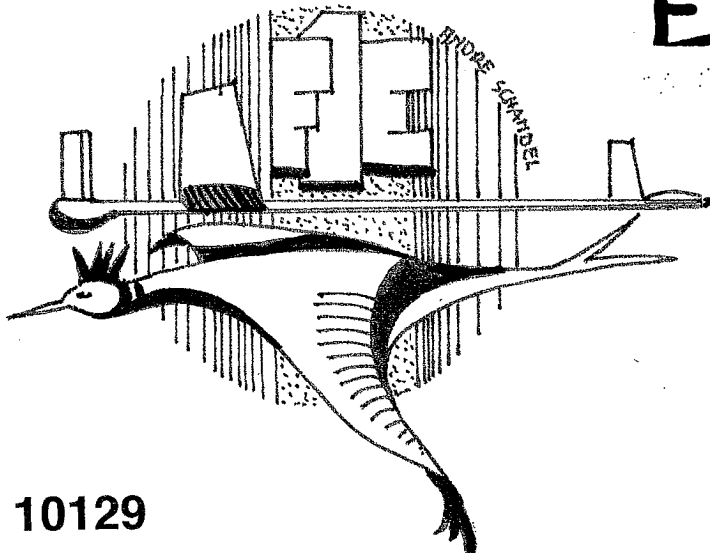
En individuel après deux vols de départage supplémentaires, Pierre Chaussebourg s'est classé cinquième; J.M Chabot, neuvième et Jean Luc Drapeau dixième.

Ils ont été immédiatement et chaleureusement félicités par Bruno Delors nouveau président de la FFAM tenu informé de la compétition.

Ce résultat exceptionnel confirme la progression de l'équipe de France qui depuis trois ans n'a cessé de multiplier et d'améliorer ses résultats notamment dans les compétitions internationales manches de la Coupe du Monde.

Deux manches vont d'ailleurs avoir lieu en Poitou à Tourtenay les 1er et 2er octobre prochains. Les équipiers de France auront certainement à cœur de faire honneur à leur nouveau titre. Titre qu'ils vont étrenner la semaine prochaine avec la participation à trois manches Coupe du monde en Slovaquie et en Pologne.

Lors de la manche précédant les ch. du Monde A. Roux et J.L. Drapeau ont obtenu respectivement la troisième et quatorzième place sur 70 concurrents.



VOI
LIERE



PHOTOS - A. SCHANNÉL



Chères amies,
Monsieur Schandl
ayant fait, bien
involontairement
disparaître mon
texte français -
le plus long que
j'aie jamais écrit -
dans les profondeurs
de son ordinateur
et n'arrivant pas
à le faire ressurgir,
je dois faute de
temps, remettre
mon compte rendu
sur le Poitou à
plus tard.
J'en suis désolée
et je vous salue
très cordialement.
- Et bientôt, en
Suisse -
Mlle.

RU FEMININ..

BERN
VON

Wieder einmal sind wir im Poitou gewesen! Dieses Jahr war das Wetter wunderbar; kein Regen, kein wütender Wind, keine unausstehliche Hitze und nicht einmal ein Gewitter!

Wieder einmal haben wir das strahlende Gesicht von Frau Seren ansehen können! Ihre Freude für die Podiumseröberung von Ihrer männlichen Familie war richtig ansteckend, und Einer der mit dem linken Fuss diesen Morgen vor der Preissverleiung aufgestanden war, konnte wirklich nicht widerstehen und lachte mit!

Noch nie habe ich eine "nur beistehende" Frau (wie so viele andere) in einer so grossen Proportion belohnt gesehen! Natürlich hat Sie sicher einen grossen Teil an diesem dreifachen Erfolg gehabt, und so hat sie es auch verdient. Ich gratuliere Ihr noch einmal und hoffe dass wenn je ihre "Männer" im November in der Schweiz nicht so erfolgreich wären Sie trotzdem Ihr Lächeln behält...

Bis bald in Bern.

Once again we were in Poitou in August. The weather was very pleasant, no rain, no tempest, the wind didn't blow hard and the sun wasn't "murderous"! Really great!

I am sorry to haven't met Edna this year, and I hope that she or your husband hasn't healthing difficulties!

Mrs De Boer had taken hundreds of photographs (I think so!) with her new numerical plaything, she seemed so happy! She was constantly pacing up and down the ground, looking out for an interesting picture to do! I hope she has at present an attractive collection of simpatetic faces and a lot of funny not posing attitudes, as she likes it!

In a few weeks we'll meet again in Switzerland, in the nice country near Bern,

between the mountains in the golden brown autumn landscape. It's such a lively atmosphere there.. especially at the evening festival!

Yours sincerely

J.SCH.



C'était en août 2004...

Was war im August...

The last year in Poitou!

HUMOUR

JEAN PIERRE DI RIENZO

LOI DE MURPHY

LOI DE L'EMM...MAXI

La loi de Murphy est plus connue en France et Navarre sous le nom " LOI de l'EMM MAXI " . Immortalisée par la chanson des Frères Jacques " dans les années 50 , ce postulat peut se résumer par le dicton : << une tartine beurrée qui tombe présentera toujours la face beurrée contre le sol " .

-Nous autres modélistes n'échappons pas à cette règle quasi universelle , et implacable . Voici quelques exemples :

- le seul jour où les conditions météo laissent présager des vols idylliques , nous avons oublié les clefs d'aile , soit le câble de treuillage , soit la chignole de remontage .

-sur un immense terrain de vol parfaitement dégagé , le seul arbre présent à 5 km à la ronde émet une attirance infaillible et irréversible pour tout modèle réduit volant .

- la seule et unique fois de l'année où notre meilleur modèle se dérègle en vol , c'est précisément lors d'un fly off décisif aux Ch. de France .

-c'est après avoir largué , dans un thermique à grimper des briques , notre modèle , que l'on se souvient que la minuterie n'a pas été mise en route .

-la minuterie déclenchera toujours le détermalo au dessus d'un champ de maïs à 5 km à la ronde .

-en cas de choc violent à l'atterrissage , une aile fixée par élastique cassera la première afin de préserver les élastiques

-si une balise radio est sujette à des pannes intermittentes d'émission , ce problème se manifestera toujours quand le modèle est perdu dans un champ de maïs .

-la colle adhère toujours mieux sur les doigts que sur le tissu d'entoilage sauf s'il s'agit d'une chemise de soie .

- si on a besoin de 5 baguettes de 3X3, on trouvera dans le stock que 3 baguettes de 5 X 5

-toute baguette coupée à la bonne longueur s'avère toujours trop petite , surtout si cette baguette est la dernière du stock , et un dimanche matin .

-la chute d'un outil est toujours amortie par la partie la plus fragile , et difficile à construire d'un modèle

-un nombre entier de feuille de modelspan ne couvre que 99 %de la surface d'un modèle

-l'aile de notre dernier planeur , au profil et allongement optimums , s'avèrera toujours plus grande de un centimètre que notre caisse de terrain , la plus grande .

-la probabilité d'absence d'une cote sur un plan est inversement proportionnelle à son importance .

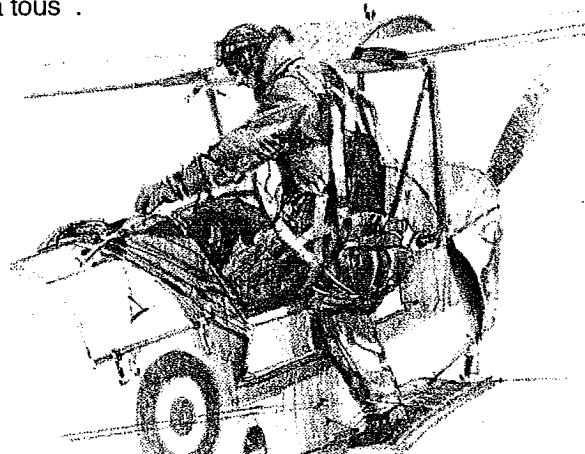
-la probabilité de desserrage d'une vis est inversement proportionnelle à son accessibilité .

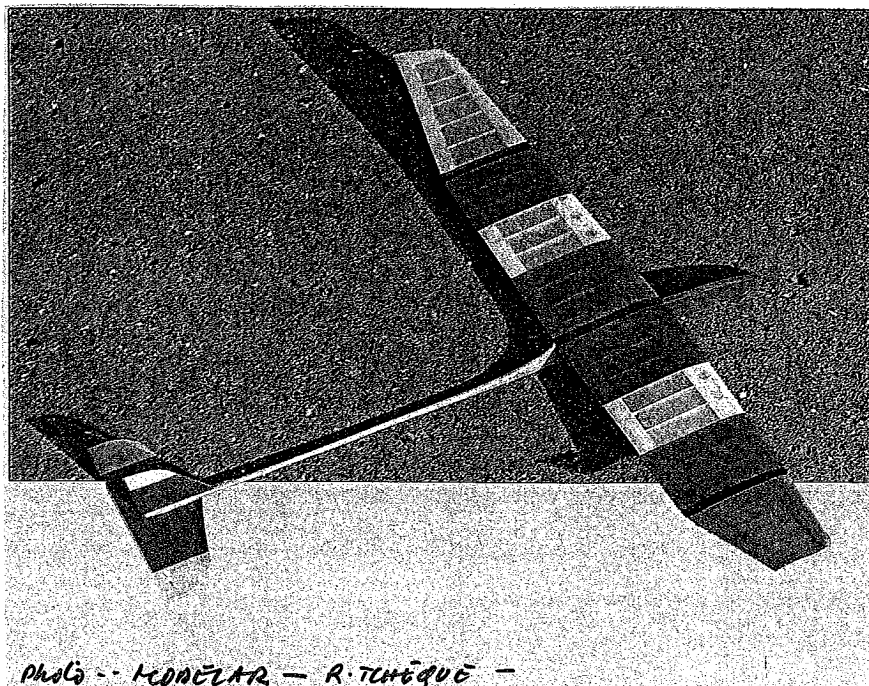
-la durée de vie d'un modèle est inversement proportionnelle à ses qualités de vol

Ces quelques exemples prouvent que la loi dite de MURPHY n'est pas un mythe , et je vous laisse la plaisie de chercher et de trouver d'autres péripéties cocasses car comme le dit le proverbe : " il n'y a pas de mal à se faire du bien "

Un brin d'humour dans ce " monde de brutes " ne peut que nous aider à surmonter gaiement nos mésaventures modélistiques .
Bons vols à tous .

VOL LIBRE





LUNAK O. PLACEK

Les petits planeurs "lancé main" en extérieur et en intérieur, sont généralement confectionnés, construits, entièrement en balsa, à partir de planchettes choisies, et poncées en "forme" voulue.

Une utilisation sous forme catapultée, est également pratiquée. Dans tous les cas, selon la catégorie abordée, le choix de la qualité du balsa est capital.

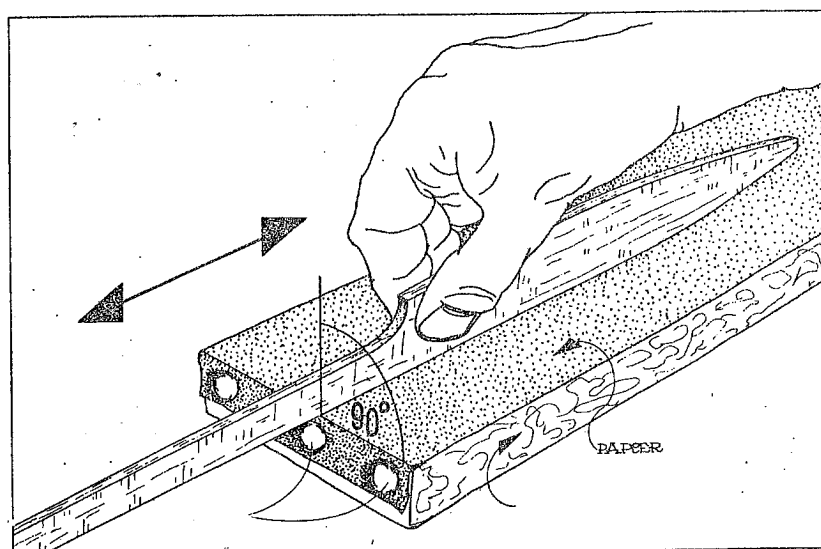
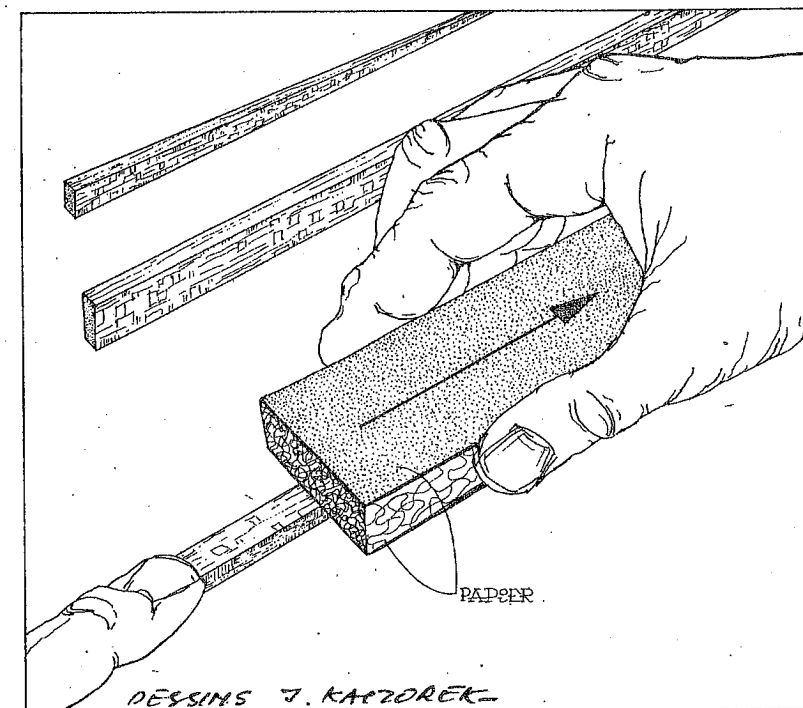
Dans certains pays, Pologne, Tchéquie, Angleterre dans une moindre mesure, on trouve, ces petits planeurs, construits, en ce qui concerne leur aile, de façon plus classique, avec des nervures, ou des surfaces portantes ajourées.

Nous avons ici un exemple, de cette manière de procéder.

Nous apportons quelques illustrations, sur la manière de poncer les pièces d'un planeur "lancé main". Ces dessins ont été réalisés par J. Kaczorek (POL) que nous connaissons bien dans nos lignes, pour le dessin parfait de plans Vol Libre.

Les gestes sont le résultat d'une longue expérience et pratique. Ils ne sont pas innés. Il faut les apprendre en veillant à leur exécution correcte. Pour les nouveaux et les jeunes en particulier cela est nullement évident. Notons en passant que les outils utilisés, cutter et ponçoir doivent également être adaptés et de très bonne qualité. Tout ce qui est émoussé est à éliminer impitoyablement.

A la vue du plan de LUNAK d'Ondrej Placek, pour ceux qui ont de l'imagination et de l'expérience, il est facile de s'adonner à des constructions personnelles, à volonté, sur des formes différentes.

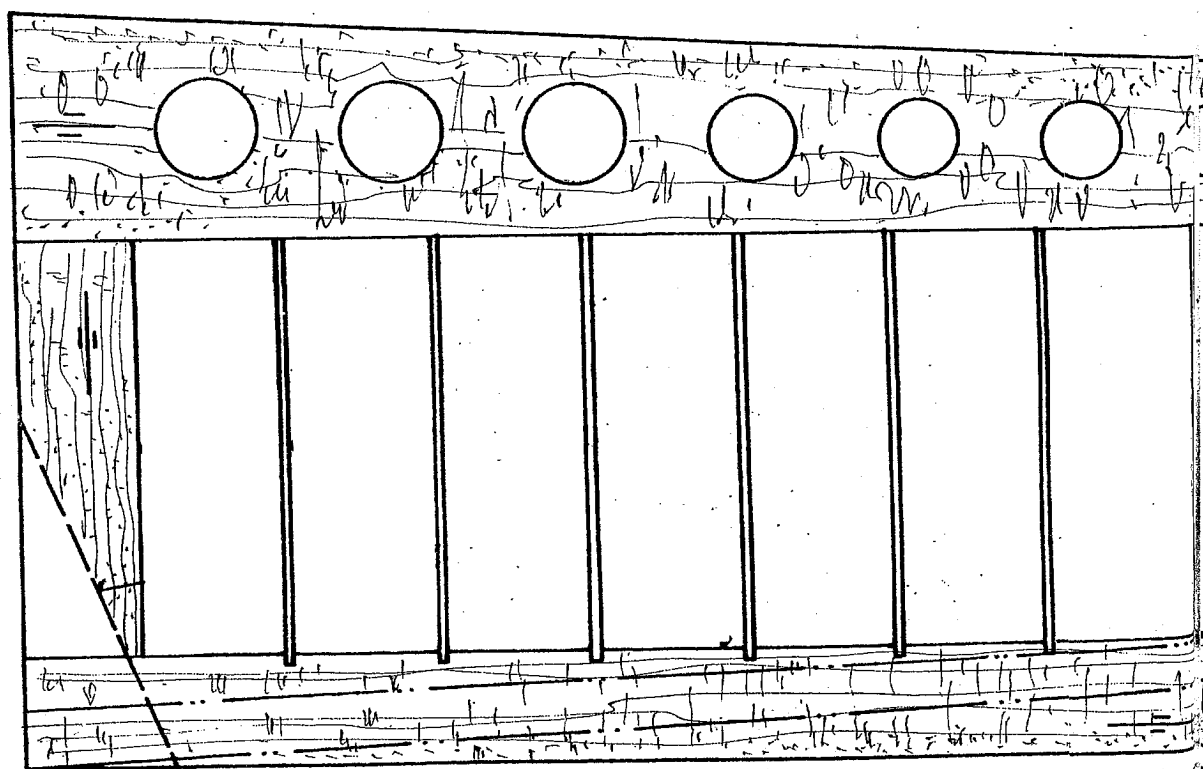
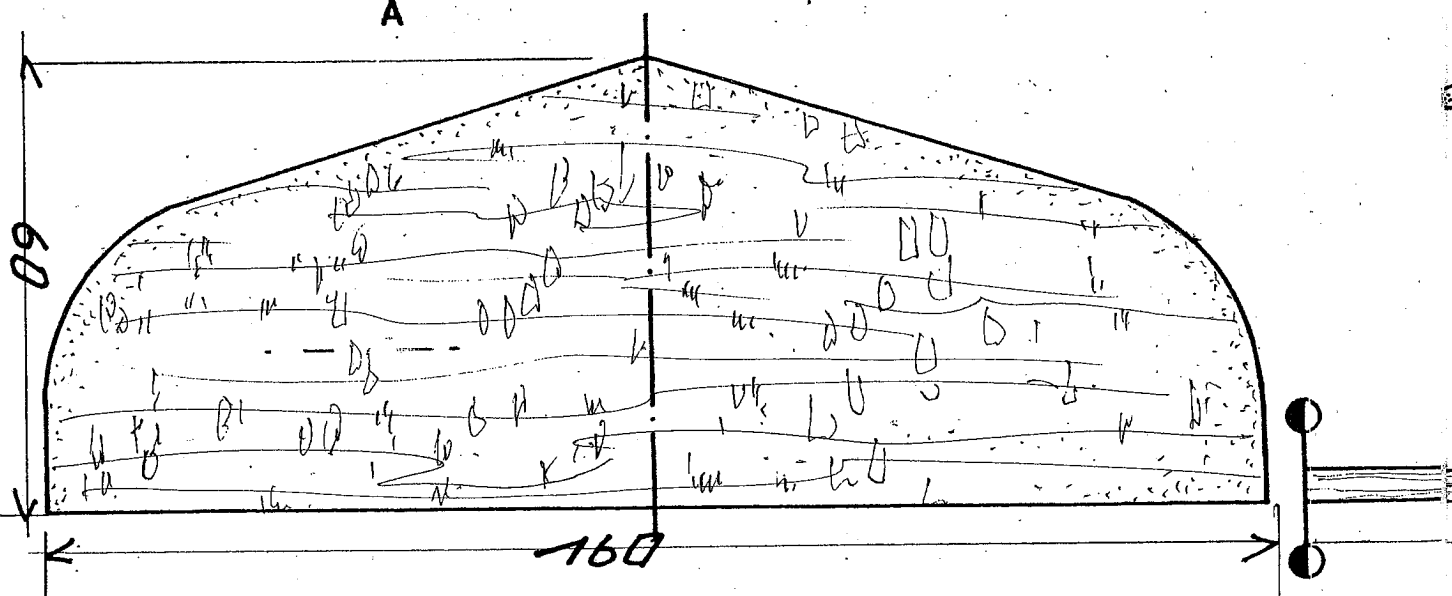
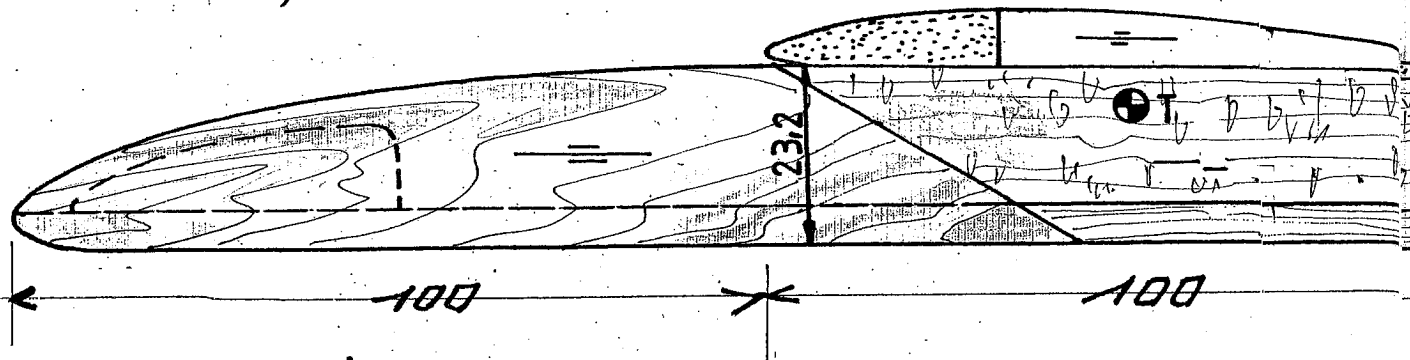


LIBRE
VOL

FREE FLIGHT. FREER FLUG

LES PLANEURS "LANCETAIN" OU "CATAPULTE" EN EXTERIEUR, NE JOUISSENT PAS CHEZ NOUS D'UNE GRANDE REPUTATION NI D'UTILISATION, DANS LES PAYS DE L'EST AUX USA, EN AUSTRALIE ET MEME EN GRANDE BRETAGNE IL Y A DES CHAMPIONNATS NATIONAUX DANS CETTE CATEGORIE (LES CATEGORIES).

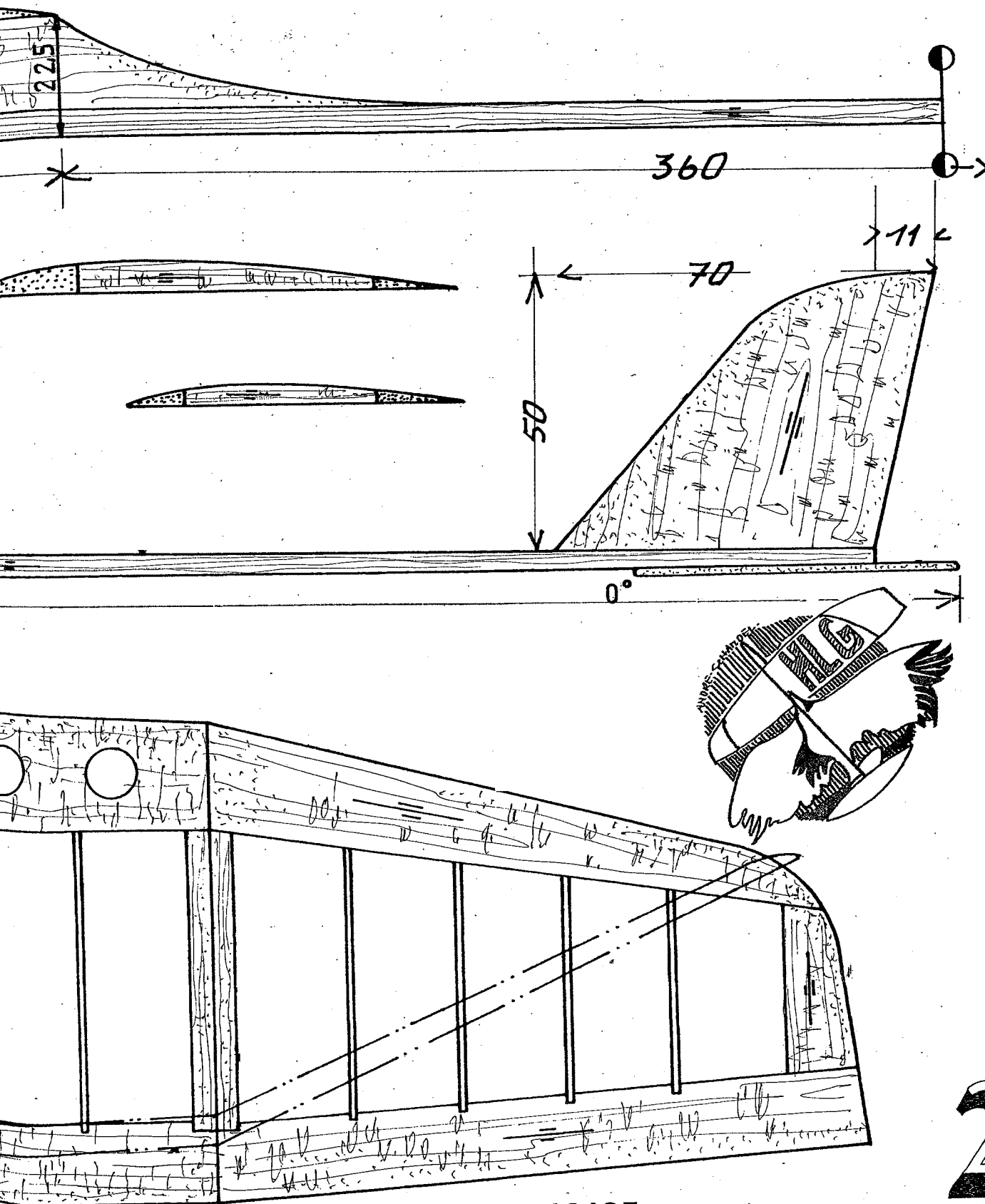
LE REGLAGE DE LES PETITS PLANEURS EST UNE EXCELLENTE ECOLE POUR LA COMPREHENSION DES REGLAGES AERODYNAMIQUES, TOUT COMME POUR L'ENTRAINEMENT PHYSIQUE PERMETTANT UN CATAPULTAGE EFFICACE AVEC LE BRAS - ALORS A QUAND LE RENOUVEAU EN FRANCE ?



VOI LIBRE

1

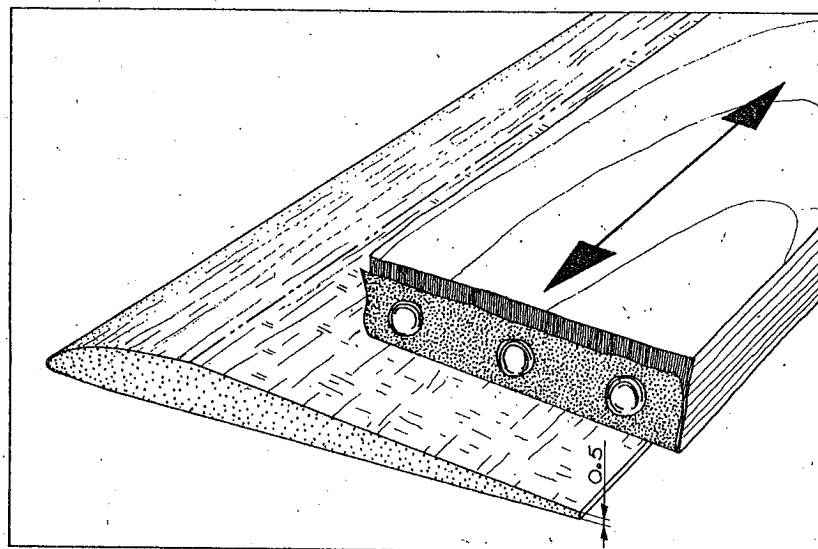
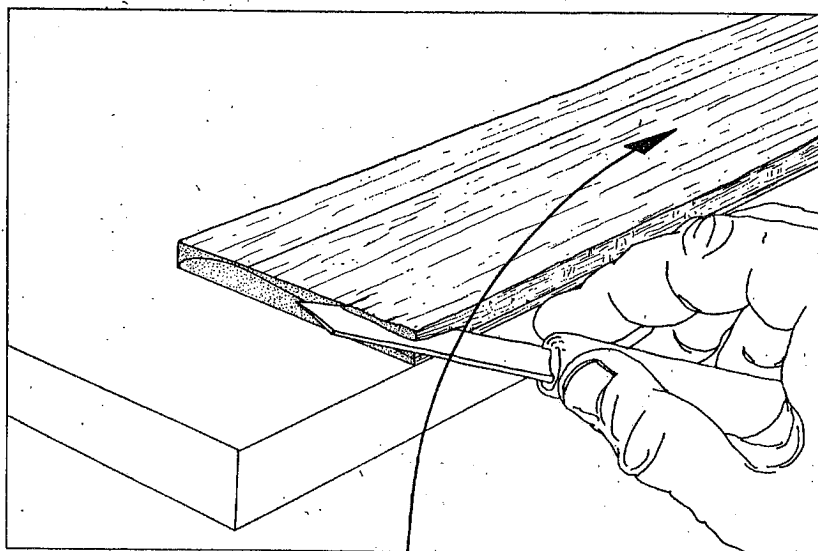
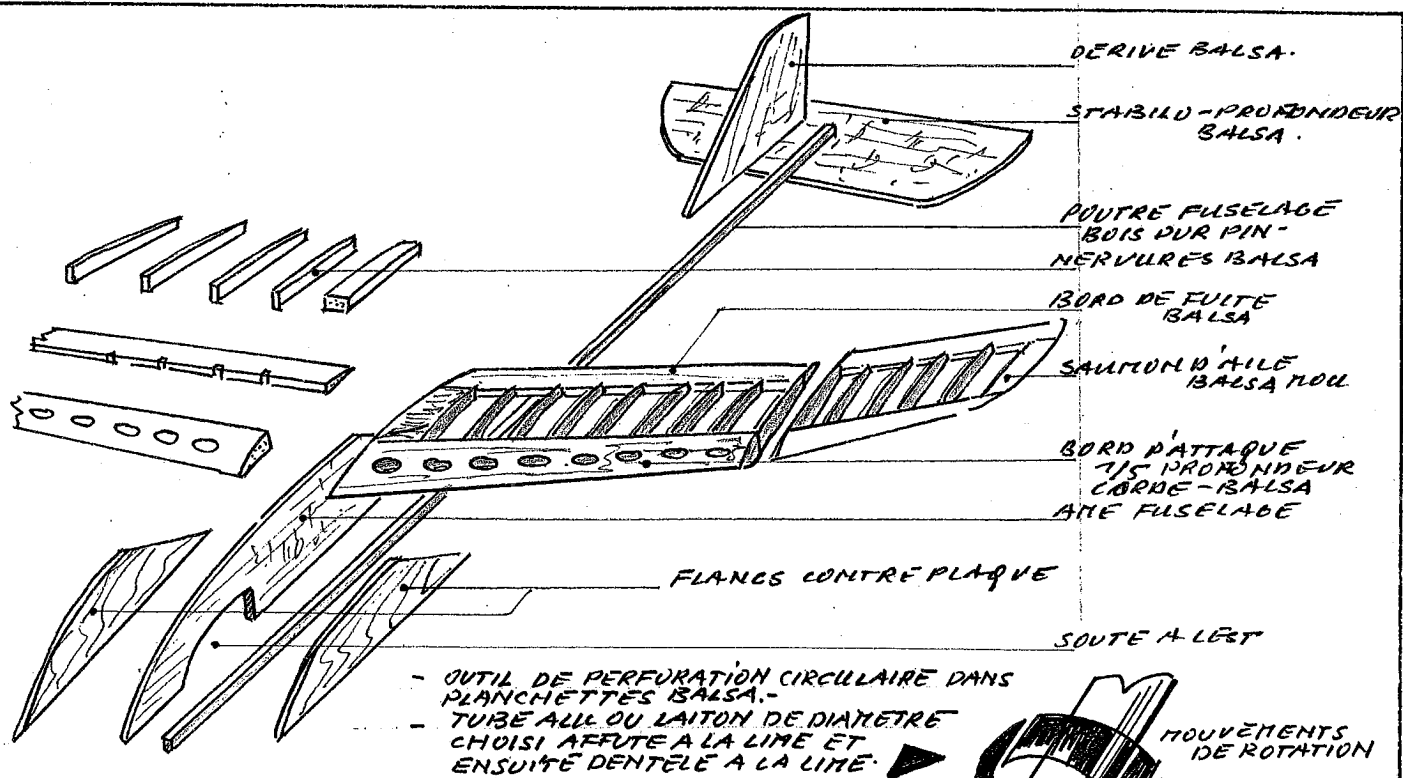
ONDREJ PLACEK



LIBRE
VOL

ÉCHELLE 1/1 - D'APRÈS "MODÉLAR" 2001

2



Die kleinen Handwurfgleiter, werden generell ganz aus Balsa angefertigt, durch einfaches Schleifen aller Teile. Man findet sie auch unter einer Schleuder-Variante, mit Gummi, in allen Fällen ist die Wahl der Qualität vom Balsa die erste Grundlage.

In einigen Ländern, baut man auch auf klassischer Basis, mit Rippen oder Löcherung der Tragflächen. z.b. in Polen, Tschchien, England

Wir haben hier solch ein Exemplar "LUNAK" von Ondrej Placek.

In Begleitung des Planes, geben wir einige

FLYER
VOL 170A

LE GRAND SILENCE

Nous avons, il y a quelque temps évoqué dans nos lignes, la question "Sommes nous des sportifs de haut niveau" dans la pratique de notre activité de modélistes. Nous avons également souligné le rang que pouvait occuper notre activité, dans la perception et l'image données lors de championnats du Monde ou Européens.

Les pays de l'est dans les années 60, 70 et 80, se servaient de tous les sports l'aéromodélisme vol libre compris, pour en faire une enseigne de la réussite de leur politique, sociale.

Les acteurs sélectionnés, étaient soumis à des entraînements intensifs, on se souvient d'Alma Ata (camp d'entraînement vol libre URSS), et passaient, sous attribution de fonction d'officiers de l'armée ou d'entraîneurs sportifs, leur temps à se préparer aux rencontres internationales. Ils représentaient donc l'élite sportive de leur pays de façon professionnelle alors que les autres étaient des "amateurs"...

Nous savons aujourd'hui depuis l'éclatement du bloc de l'est que ces temps là sont révolus.

Il n'en reste pas moins, que pour tous, de tous pays, la sélection et la participation à des championnats du Monde ou d'Europe, reste un honneur et donne une certaine fierté à ceux qui représentent une famille sportive au plus

haut niveau. Nous savons tous que le patriotisme n'est plus tellement à la mode, mais les couleurs et l'hymne, peuvent encore donner la chair de poule, ou sécréter une larme chez ceux qui nous représentent.

Mais si l'envoi dans des pays plus ou moins lointains, avec le concours d'une fédération, regroupant l'ensemble des sportifs d'une catégorie sportive, est un honneur et une satisfaction personnelle, il n'en reste pas moins que cela se fait dans le but de l'accomplissement d'une mission précise : représenter, en étant parmi les meilleurs, son pays. On est donc chargé d'une mission, au nom de tous ceux qui pratiquent la même activité, et il paraît alors évident que l'on a aussi un devoir de formation et d'information à l'égard de tous ceux qui participent par leur cotisation et leur engagement à la formation d'une équipe de France.

A. Schandee

Or, nous n'avons que très rarement, un retour de "Mission" de la part de ceux qui nous ont représentés dans les contrées plus ou moins lointaines. Exemple récents, aucun écho sur les ch. d'Europe juniors, de même pour les ch. du monde seniors en Argentine.

Nous avons l'impression que chacun y était pour son compte, sans se sentir comme étant un représentant de tous les modélistes français.

Il en est tout autrement quand nous faisons un tour d'horizon chez nos voisins. Anglais et Allemands rendent compte de leurs préparatifs pour ces rencontres internationales, fournissent les plans des modèles qu'ils vont utiliser avec des commentaires, sur leur achat ou la construction, donnent des informations sur leur propre personne : âge, profession, situation familiale, club etc.....

Au retour ou même durant les compétitions ils rendent compte, sur ce qu'ils ont pu faire ou ne pas faire. Leurs joies leurs déceptions, les impressions diverses, et le soutien qu'ils ont eu de la part de leurs coéquipiers et des accompagnateurs, sont relatés. Tout comme les incidents du voyage aller et retour. Le tout illustré par des photos.

Chez nous

C'est d'autant plus regrettable qu'assez

VOI
LIBRE

souvent nos représentants obtiennent des résultats très honorables , dans des concours d'un niveau très élevé , et où nous figurons encore parmi les rares qui construisent leurs modèles personnellement . Ce fut encore le cas aux ch. du Monde 2005 en Argentine avec un podium pour F. Moreau en F1A et un autre pour l'équipe F1C .

Seul F. Nikitenko a donné un aperçu d'ensemble dans Aéromodèle , qui est loin de toucher le grand public ou mêmes les seuls adeptes fanas du Vol libre .

Nous nous plaignons , depuis longtemps et constamment du manque de nouvelles générations du manque de reconnaissance , de connaissance toute simple de notre activité , à tous les niveaux , nous en sommes en grande partie nous-mêmes responsables .

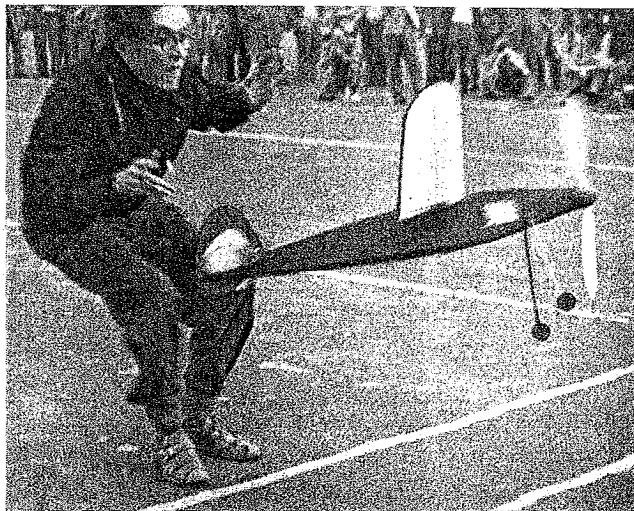
Dans quel journal sportif local , regional ou national , a-t-on rapporté les résultats , "sportifs " de l'équipe de France Vol Libre en Argentine .

Dans quel journal les résultats nationaux ou internationaux enregistrés sur notre territoire , sont -ils publiés dans les rubriques Sports ?

Dans aucune des publications commerciales françaises consacrées à l'aéromodélisme ne figurent des c.r. et des résultats Vol Libre , malgré la prétention que nous avons , de pratiquer un sport de haut niveau

Il est vrai que dans certains cas on trouve des articles sur notre activité , surtout dans l'ouest de la France , au niveau des nouvelles locales avec souvent des erreurs d'interprétation de la part des journalistes , qui confondent par exemple le " balsa " avec le " basalte " dans l'emploi des matériaux de construction !

VARING - G.B.



DANS LA SERIE " BÊTES MECHANTES "
ATTENTION ! IL FAUT PRENDRE DU
RECU ! ACHTUNG "BÖSES TIER" BITTE ZURÜCK
TRETEN !

EMMANUEL FILLON

1918 2005

Dans le lot des nouvelles , mauvaises , et plus spécifiquement , concernant ceux qui nous ont quittés définitivement , il y en avait déjà pas mal cette année, il nous est arrivée ces derniers jours celle du décès de Emmanuel FILLON . Un autre monument de l'aéromodélisme français . Il fut le seul Français à remporter la fameuse Coupe Wakefield , en 1937, cela remonte à loin et sur le terrain réservé aux Anglais : à Londres .

Pour ceux qui ne l'ont pas connu personnellement , il fut particulièrement actif sur les terrains jusqu'au début des années 50 . Par la suite il a accompli une oeuvre imposante dans le dessin et l'écriture sur les peanuts et maquettes volantes , tout en y apportant des illustrations nombreuses dessinées de sa propre main , d'artiste ! Il est impensable qu'il ait pu en même temps construire tout ce qu'il a dessiné , mais néanmoins ce fut dans le domaine de la construction une somme de réalisations et d'idées colossale .

Nous consacrerons dans un proche numéro de VOL LIBRE une place particulière à Manu Fillon , selon la demande de nombreux abonnés et connaissances plus proches , de ce personnage hors du commun . Que tous ceux qui possèdent des documents , concernant Manu Fillon contactent la rédaction , afin de pouvoir réaliser un " bloc FILLON " digne de ce grand champion .

Nous exprimons à sa famille et à ses amis nos plus sincères condoléances .

Vol in Deutsch

Unter den schlechten Nachrichten die zu uns kommen , mit Todesanzeigen , leider zu oft in der letzten Zeit , kam auch die von Emmanuel FILLON . Er war der einzige Franzose der jemals die famose Coupe Wakefield errang . Un dies 1937, auf dem eigenen Gelände der Engländer , in London ! Er war sehr aktiv bis in die 50 er Jahre , in den Wettbewerben . Nachdem hat er hunderte von Flugzeuge , besonders aus der Pionierszeit der Luftfahrt gezeichnet , in kleinem Format . Die famosen "french Peanuts " Er war besonders begabt Ideen und Bauverfahren zu zeichnen , mit sicherer Hand , und es war für ihn wohl nicht möglich alles das zu bauen , was er entworfen und gezeichnet hat . Ein Monument ist gegangen

In VOL LIBRE werden wir versuchen das Schaffen von Manu zu würdigen mit einigen Seiten .

VOL LIBRE

J. PIERRE DI RENZO

Testeur d'écheveau

Dans les catégories « modèle à propulsion élastique », la rupture d'un écheveau pose toujours de nombreux problèmes, fonction du degré de résistance du fuselage.

1^{er} cas : la structure résiste à l'effort destructeur, le problème à résoudre est l'extraction de l'écheveau, qui après la rupture, s'est tassé et recroquevillé au fond du fuselage.

Claude Weber a proposé dans V.L. n° 125 page 7750 un ingénieux extracteur démontable.

2^{ème} cas : la structure ne résiste pas à l'effort, il faut reconstruire la partie où le fuselage endommagé.

Quelque soit le cas de figure survenu, cela signifie un changement de modèle, avec tout ce que ça sous-entend en concours, précipitation, énervement, perte de temps qui peuvent entraîner un vol désastreux, avec dégringolade au classement et éventuellement perte du podium.

Et pourtant des solutions existent pour éviter ce scénario « catastrophe ».

1/ le tube de protection inséré dans le fuselage avant le remontage, associé à un prolongateur entre la chignole et l'écheveau, qui sera retiré après le remontage.

2/ le remontage de l'écheveau hors du fuselage sur un montage intermédiaire, puis mis en place de l'écheveau dans le fuselage. Cette technique n'est pas récente, en effet

Réalisation simple ne nécessitant pas un outillage complexe.

Afin d'éviter certains déboires les détails de réalisation à surveiller sont :

polir tous les angles vifs pour ne pas blesser le fuselage lors de la mise en place du testeur. Couche de peinture ou plastification seraient une sage précaution.

Si les dimensions du fuselage l'autorisent coller un guide plastique rep 8, parfaitement poli, serait également une sage précaution.

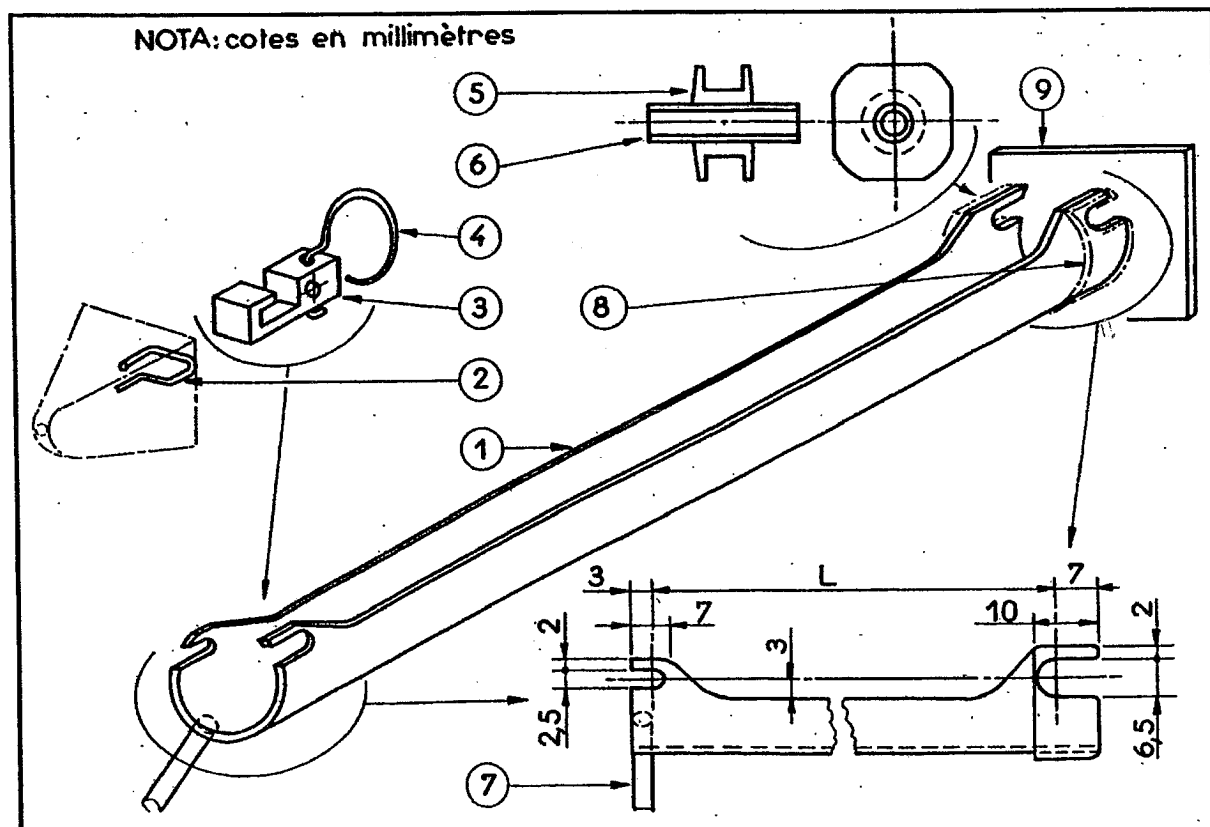
Ne pas oublier la poignée rep 7, permettant un maniement aisé.

Réaliser avec précision les plats sur la bobine rep 5, le diamètre ext d'origine 21 rend impossible le montage sur un tube de diamètre inter 20 et de plus ils centrent latéralement la bobine.

Le tube alu rep 6 ne doit en aucun cas dépasser du diamètre ext du testeur, muni du rep 8 ou non.

La cote « L » est égale à distance de la face d'appui du couple moteur à l'axe de la broche plus une surlongueur de 10mm.

Nota : la bobine recommandée est une canette en plastique de machine à coudre, très résistante, de diamètre extérieur des flasques 21, diamètre inter 6,2, diamètre appui écheveau 11, largeur totale 9,3, distance entre les flasques



Pierre Serres proposait une version de ce principe, très simple, en octobre 1969 dans le MRA n° 365. Une nouvelle version vous est proposée dans les lignes qui suivent. Elle répond aux critères suivants :

Compatibilité aux catégories Coupe d'Hiver, P 30 ou similaires.

L'utilisation quelque soit le type de fuselage : tube, treillis.

Remontage sur un pied classique.

L'extraction instantanée de l'écheveau détérioré.

6, poids 0,85 g. La butée rep 9 fixée sur le pied le remontage, évite la projection ou loin de la bobine après la rupture de l'écheveau.

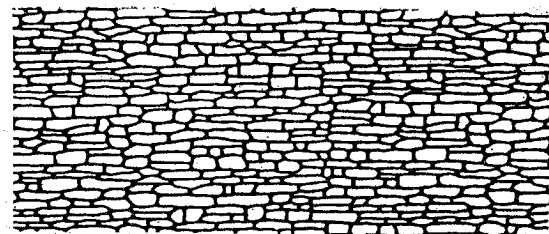
Procédure de remontage.

Glisser la bobine dans l'écheveau. Introduire l'écheveau dans le testeur, y positionner le tube alu dans les rainures, largeur 6,5 du testeur. Immobiliser le testeur sur le pied le remontage à l'aide de la broche arrière de retenue, C.A.P. 20 ou 30/10. Fixé le cardan, et remontage.

En fin de remontage immobiliser le cardan à l'aide de la

VOL LIBRE

BM 5



%	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	0	1,70	2,52	3,6	4,63	5,49	6,75	7,88	—	9,01	9,04	8,63	7,5	5,94	4,25	2,4	—	0,38
IN	0	0,59	0,63	0,55	0,34	0,06	0,57	1,13	—	1,93	2,5	2,46	2,24	1,84	1,36	0,7	—	0

PROFILS DESSINES PAR
A. SCHANDEL

BM 9

%	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	1,0	2,7	3,5	4,9	6,0	6,9	8,2	9,0	—	9,5	9,4	8,8	7,8	6,4	4,6	2,7	—	0
IN	1,0	0,1	0,05	0,4	0,7	1,0	1,7	2,2	—	3,2	4,0	4,5	4,3	3,6	2,5	1,3	—	0



broche avant, C.A.P. 20/10, introduite dans le trou diamètre 2,5, du testeur. Ôter la broche arrière, et immobiliser le testeur dans le fuselage, après introduction, à l'aide de la broche arrière définitive, tube alu diamètre quatre ou cinq. Immobiliser le fuselage sur le pied à l'aide de la broche arrière, C.A.P. 20 ou 30/10. Fixé le nez sur le cardan, ôter la broche avant. Retirer le testeur et fixer le nez sur le fuselage. Ôter la broche arrière.

VOL LÉGER

Sommaire D.L. 128 - 162

Détails de construction T Construction complètement détaillée
0 Pales d'hélice détaillée % Coordonnées du profil
< Nez de caoutchouc détaillé X Polaire du profil

..... PLANEUR F1A

128	Weimer	1996	#	140	Donnet/Bouc Gemo	#	149	Crisp	Flashback 1981 env.1620	
129	Petrusek	Anfänger		141	Schoder	Marabu 95B		149	Lefever	(rétro) env.2174
130	Petrusek	Daidalos 2075 mm	#	141	Van Dijk	She-Devil	#	150	Bowles	
130	Grunnet	Cirkeline CdM 1979		141	Kerner	F-16		150	Borel/Jenser	1/2Meter no/carb env.2000
132	Stezalski	Ch.du M. SD-23	T	142	Cox	Maxi 3 short bunter	#	150	Van Groener	Dutch Champ.1955
133	De Boer	Pjotr-L 2182 mm		142	Koerbin	Raven short bunter	#	151	Krucky	K12 env.2190
133	De Boer	Pjotr-XL 2301 mm		143	Yablonovsky	UKR-307 short bunt		151	Winkler	env.1930
134	Reverault	Styroclub	#	145	Kreetz	Super G2 env.2140		152	Jarousseau	env.1980
135	Adametz	FA 12		145	Kreetz	Super G3 env.2020		155	Gregorie	Delta-G Mk9 env.2100
136	Findahl	Baldrick	%	146	Kreetz	Super G4		155	Pshenychnyi	UR 104 40 env.2350
136	Findahl	Lord Flashheart	%	146	Larsen	de 1964 env.1896		155	Dondero	Chiqui 22 (1985 ?)
136	Hines	Big AL 97		147	Rink	env 2486	%	157	Borg + Larss	Tropik
137	Woebbeking	sport		147	Hach	A2 de 1967 tout-balsa env.228#	#	159	Zink Hines B	LiFiALny
138	Parker	Joshua	#	148	Stranieri	Model 22 env.2120				

..... CAOUTCHOUC F1B

128	Koppitz	Ch.de F. 98	#	138	Korsgaard	Dimple 2000		144	Wantzenriett	Coulapic-03 de 1965	
128	Roshonok	env.1560	%	139	Vivchar	Simpel	#	145	Feodorov	1990	
133	Andrjukov	AA-30	#0<	142	Eggimann	4 modèles cousins	#<	145	Valéry	Russkoff	#0
134	Fejt	E.96.V	#	142	Koppitz	Enverg. 1852 mm	#	147	Rapin	Modèle F Ch.deF 2001	#
135	Matura	W-9		143	Greaves	N-32 env. 1752 mm		153	Koppitz	Zeitgeist 54	#
136	Klima	KL-98		143	Matherat	Wak-2001 monopale	#	156	Stefanchuk	St-S-88	#
136	Eimar	Stribny	#0	143	Blackam	Spirit-22 3ème Ch.du monde		156	Trumpf	Himmel Güegeli 98	T

..... MOTO F1C

129	Patek	VP-45		139	Watson	22/27	%	153	Jean	Capricorne 1973	
131	Patek	VP-47		148	Rocca	1.5 cc à l'étude		154	Reverault	Hello-Denis-04 Ch.F.2003	#
134	Cuthbert	Stinger S.199	%	149	Meissnest			161	Inbarne	Stromboli 1972	
135	Maximov			151	Fuzeyev	Pelican Rose	#	162	...suédois	MissTag	
135	Verbitsky	BE-60		151	Reverault	Hello-Denis-07	#				

..... INDOOR F1D

128	Ree	Indooree.98 2e Ch.M.98-		137	Champion	Bobcat 2001 sans haubans		150	Internet	Ch.du M. à Slanic 2003	
129	Tipper	Stork	#	146	Kagan	Last Look	#	153	Schaeffer	36:12 cat.IV	
135	Romblad	Gentle Riser	#	146	Schramm	vainqueur Cargolifter	#0	154	Aikman	IFI jul.2003	#
136	Lotz	P1 350 mm		147	Kimball / Ste	DRS 55		156	Schramm	Ch.Europe 2003	0
137	Pailhé	O.5 g		150	Siebenmann	Le porte-écheveau	#	157	Romblad	2e Ch.Europe 2003	#

..... DIVERS

128	Tagliafico	A6 Slugger env.457	#	137	Champion	M35 MicroCat		146	Hannan	The Boston Aristocrat	#
129	Jossien	Micro-Saint M35	OT	138	Trunc Hua	LRS		148	Bailey	Micro 35	#
129	Lotz	Beginner corde 220		138	Surtees	HLG Quantum-20	#	152	Nimpsch	F1M	
131	Valéry	Orlèans F1M Cloporte 98	#	139	Pohlad	Mini Stick		153	Lefever	F1M Bord-o-Line	#
134	Delcroix	Orléans 37ème		140	CERVIA	35 cm		155	Brendel	F1M	#
135	Korsgaard	P-40	#	140	Pohlad	Biplan P3	#	161	Delcroix	Mach-5 micro35	T
136	Delcroix	Micro35 Cador		141	Pohlad	Novy P3 Klikar		162	Dihm	EZB 2003	T
137	Frugoli	M35 Plumcake	#<	142	Lefever	35 Alive	#0				

..... WAK ANCIEN

144 Bilgri	#2 de 1959		149 Méritte - Cizt G 55 de R.Cizek		153 Reichenbach Ilma	#
146 Corbin	Nescargot	#0<	149 Gerlaud Affamé 1952	#	161 Deschepper 1952	

..... CAOUTCHOUC P30

132 Thedo	Tweety	T	141 Bukvald		156 Delcroix	Saulcy 01	T
133 Lipori	Icer I and II	<	154 Lipori	Icer II 1987	#	157 Segrave	Mimosa
135 Novotny	Bolek	T<	155 Weber	à cabine	T<	157 Segrave cd	Tomate
139 Kalina	Stehlik	#	155 O'Reilly	Bustard 2002		162 Frugoli	Pepito

..... CACAHUETES

130 Alvarez	Sopwith Triplane	T	151 Internet	foam Petit		158 Fillon	Morane Parasol	#0
137 Alvarez	GrahamWhite-21	#0	151 Blackstrom	Born Loser	#	158 Fillon	Albatros DVa	#
139 Brunning	Junkers Ju 160 A	#	151 Heyn	Aviatik Berg C1 biplan	#	159 Fillon	Blériot XI	#0
140 Weiss	Vought-Sikorsky OS2U-1	#	153 ?	Boeing Model 234 biplan	#	159 Fillon	Morane type H	0
143 Aircraft Data	Cessna C-34 Airmaster	T	154 Fillon	Hawker Fury II biplan	#	160 Fillon	Potez 25	T
144 ?	1930 Avro Avian Hermes 105 H#0		156 Fillon	Hawker Fury II	T	161 Fillon	Caudron Simoun 1934	#0
148 Alvarez	LW Brown B-2 Miss Los Angeles	#<	156 Faulkner	The Jeep	T	162 Fillon	Breguet 19 GR "7"	OT
150 ?	Tomasso biplan	#	157 Fillon	Siskin III 1925	OT			

..... MAQUETTE divers

129 ?	PZL P-7A env.210		141 Wochna	styro Piper.SuperCub95		152 ?	Fieseler Storch	
129 Stahl	Navion 1/16	T	142 Stahl	Globe Swift env.560	OT	153 Koutny	ANF Mureaux	
131 Stahl	Curtiss P.40-D 1/16		145 Raska	Auster MkIII 1/20	#	154 Koutny	KI-100-II	#
134 FMDAC	Albatros D.Va.	#	145 Weiss	Vought Corsair SBU-1 env.400T		155 Nassise	Ryan M-1 env.406	#
135 Weber	Comper Swift CLA7	#<	146 Placek	M2 Skaut tout-balsa	#	155 Koutny	1/20 Brandenburg L1G	#
136 Bradley	No-cal P-51D		146 Stahl	Me 109	#0	156 Koutny + Scl	Spitfire Mk Ia	#
140 Schandel	MP Northrop F5E	#	147 Weiss	Grumman XF4F-2		157 Koutny	Super Musketeer env.550	T
140 Raska	Z-37T Agro-Turbo	#0	148 FMD&C	Stearman 76 env.406	#	158 Koutny	Arsenal VG39 env.540	#0
141 Korsgaard	MP Sabre F-100		149 Stahl	Vultee P66 Vanguard	#0	159 Koutny	Avia B-135 env.530	#0
141 ?	Spitfire Mk V		150 ?	Biplan		160 Koutny	Ki 94 env.700	#0
141 McDonough	Comper CLA.7 Swift	#	151 Stahl	Mig 3	#			

..... LANCÉ-MAIN ou CATAPULTE

128 Hach	HLG WH.030	#	139 Kaczorek	HLG KJ-124	#	152 Jones	CLG Cat Glider env.410	#
130 Cerny	CLG Sandow début Sirius	T	140 Chancey	HLG Texas Bo Devil		154 Czerwinski	HLG Smyk env.340	
130 Cerny	CLG Sandow Cloud II	#	143 Hanford	HLG Full-Grunt	#	154 Hazarhun	HLG Zeisig env.480	#
131 Hinsch	HLG MFJ-Sweepette	#	144 Buddenbehn	CLG Scout env. 400		155 Kaczorek	HLG F1N 1x330 tout-balsa débiT	
131 Siroky	HLG début Pimpa 225 mm		144 Hach	HLG WH-040 env. 674	T	155 Kaczorek	HLG KJ.120.SZ indoor	#
131 Stoy	HLG ind. Coot-IV 3 g	#	146 Placek	HLG Hirondelle		156 Kaczorek	HLG KJ 144 indoor env.360	T
131 Korsgaard	HLG Indoor Chucker 4 g	#	147 Raska	HLG Orlik II en structure	#	156 Kaczorek	HLG KJ 124 indoor env.500	T
135 Hoebinger	HLG Wurfi 1/98	#	148 Hach	CLG Star Wing aile volante	T	157 Kaczorek	HLG KJ 136 indoor début env.3#0	
136 Kaczorek	HLG KJ.120	#	148 Wells - André	HLG Well Bee	T	157 Hines	CLG Bat Cat env.410	#
136 Simpers	HLG Spirit of Dem.	#	149 Crisp	CLG BoogieWoogie	#	158 Hach	CLG Roitelet env.210	T
137 Kaczorek	HLG KJ-132	#	150 Hach	HLG WH-040 env.650	#	158 Hach	CLG Zaunkönig für Kinder	T
137 Hach	HLG Nina	#	151 Kear	CLG Li'Lewie env.380	#	158 Jepsen	HLG Chucker env.420	#
138 Kaczorek	HLG KJ-133	#	152 Surtees	HLG Sting	#	162 Schandel	CLG Kawasaki 100 II	

..... Planeur de pente F1E.....

128 Zima	Ch.d'Eur. 98		144 Tschanz	ATF-20 Kurczak Ch.du M.		149 Schandel	pourquoi pas chez nous ?
138 Uhrin			145 Zima	ic 961		149 Crha	IC-961
143 Zima	Majda env.1770 mm	#	145 Horni			155 Popescu	Marpo env.2500

..... RÉTRO

129 Templier JP	F1G CH Babar 80 g		144 Bilgri	WAK #2 de 1959		157 Magrijn	AU Triangle Volant carton env.220
130 Grunnet	F1A Cirkeline CdM 1979		144 Wantzenriett	F1B Coulapic-03 de 1965		160 Pierrard	F1G-CH Furieux 1955
130 Bertozzini	AUT caout BM.20 1948		145 Broutin	AU Grobe Sun-Stark		160 Tichtinsky	F1G-CH Altaïr 1955
131 Morisset	Bidérive et empenn.en vé		150 Bowles	F1A		161 Deschepper	WAK 1952
131 Segrave	AUT Twin-Tractor by M.Hamburg		150 Koutny	Caout début Bobik 1952		161 Jossien	F1G-CH Eros 1950
139 Raulin	F1G CH		151 Winkler	F1A env.1930		161 Iribarne	F1C Stromboli 1972
139 Cognet	F1G CH		151 Etienvre	CH 1954		162 Carles	WAK Ironic 1962
141 Matherat	F1G CH French Champ 1971		152 Jarousseau	F1A env.1980		162 De Jaeger	F1G-CH Vainqueur 1944
141 Stavba	AUT Pedro moto 8cc 1945		153 Reichenbach	WAK Ilma		162 Di Rienzo	Remontage sans aide
143 Valéry	F1G CH Titaff 1964		153 Jean	F1C Capricorne 1973			

REPORTAGES - CLASSEMENTS

128	Delcroix	Orléans IND janv.99
128	MRoo7	Provence-Côte d'Azur 98
128	FAI	Coupe du M.98 F1A-B-C
129	Lepage	La Coupe-d'Hiver 1999
131	VL	Poitou 99
131	Segrave	CdF Moncontour 99
131	FAI	Ch.d'Eur. Juniors 99
131	FAI	Ch. du M.99 Be'er-Sheba
131	Pailhé	Ch. de F.99 indoor
131	Delcroix	Orléans juin 99
131	Segrave	The 1999 French FFChampionship
131	Hach	3er Balaton Trophy CO2
131	Cerny	Openscale 99 MAQ
132	FAI	Ch. du M. F1E sept.99
132	Schandel	Berne 99
132	FFAM	Ch. de F.99 sport/anciens
133	De Boer	1er Coupe du M.99
133	Marlier	Les Ch. du M.99
133	Picard	Suède 99
133	Hipperson	Middle Wallop CH 99
134	Frugoli	Orentano CH 1999
134	Delcroix	IND Orléans 37ème
134	Brocks	4 models 1 frequency
134	Hach	CO2 Euro-Trophy 99
135	VL	La CH M-Bayet 2000
135	AMCY	Concours maquettes 7.11.99
136	Delcroix	Ch. de Fr.indoor 2000
136	Cerny	Openscale 2000 MAQ
136	Manoni	Trofeo AGO F1K 2000
136	?	Firenze indoor open
136	VL	Ch.Europe F1E 2000
137	Caillaud	Ch.Europe Buzau 2000
137	VL	Poitou 2000
137	FAI	Ch. du Monde Juniors Sezimovo Usti
138	White	MaxMen 2000
138	VL	Toowoomba petits rats
138	FFAM	St-Yan Ch. de France 2000
138	FAI	Coupe du Monde 2000
138	Manoni	Coppa G.Fea 2000 F1G
139	Frugoli	CH Prov.-C.d'Azur 2000
139	Delcroix	Orléans 17.12.2000
139	FAI	Slanic Ch. du M. F1D
140	VL	Viabon la CH M-Bayet 2001

140	VL	Max Men 2001
140	VL	Firenze indoor 2001
141	FAI	Coupe du Monde 2001
141	Manoni	Trofeo AGO F1K
141	Hach	Trofeo AGO F1K
141	Pailhé	Ch. de France Bordeaux IND
142	FAI	Ch. d'Europe Juniors Sibiu 2001
142	NASA	Helios à 29000 mètres
142	FAI	Ch. Monde F1E Nowy Targ 2001
142	Schandel	Ch. de Fr. Noizé 2001
142	Schandel	Poitou 2001
142	GAP	Coppa Italia 2 Orentano
142	Gerlaud	6 fois à la Coupe Wakefield #1
142	Cerny	Coppa Guido-Fea 2001
142	Delcroix	Orléans 9.6.2001
143	Caillaud	Championnat du Monde 2001
143	FAI	Classement Ch. du monde 2001
143	Delcroix	Orléans 16.12.2001
143	FAI	Coupe du monde F1E
143	Marquois	Les Ch. d'Europe juniors 2001
143	Gerlaud	6 fois à la Coupe Wakefield #2
143	Schandel	Eurofly 2001 Bern
143	FAI	Coupe du monde 2001
144	Weber	Grobes 2001 à Persan
144	Thevenon	Concours sélection à Arzay
144	MRoo7	La CH Provence-Côte-d'Azur 2001
144	Bodmer	7ème Ch. du M. F1E à Nowy Targ
145	Weber	La CH 2002 à Viabon
146	Hach	3e Trofeo AGO F1K
147	FAI	Championnat d'Europe 2002
147	FFAM	Championnat de France 2002
147	Salzer	Poitou 2002
147	Delcroix	Championnat de F. INDoor 2002 Orléans
147	Salzer Vero	Murphy's Gesetz
148	FAI	Ch. du Monde F1D 2002 à Slanic
148	VL	Openscale 2002
148	Delcroix	Orléans 2002
148	FAI	Champ. du Monde juniors à Lucenec
148	VL	Poitou 2002
148	FAI	Coupe du Monde 2002
149	FAI	Coupe du monde F1E
149	Collet	Coupe Modela F1K
149	Oxager	A propos du 25e Poitou

149	Delcroix	Orléans la fête
149	MRoo7	La CH Provence-Côte d'Azur 2001
150	Nikitenko	La Coupe-d'Hiver 2003 Viabon
150	Internet	F1D Ch. du M. à Slanic 2003
151	Werfl	La CH 2003
151	?	4e trofeo AGO F1K Crivelle
152	Schandel	Kunszentmiklos Ch. du M. 2003
152	Pailhe	Bordeaux 2003 Ch. de France
152	Cerny	Maquettes à La Garde
152	Schandel	Poitou 2 minutes
153	Besnard	Delme Sélection 2004
153	Schandel	St-Remy 2003 Ch de France
153	Schandel	Poitou 2003 inter
153	FAI	Ch. d'Europe juniors 2003
153	Schandel	ClujNapoca 2003 Ch. du M. F1E
153	FAI	MilleniumDome 2003 Ch. d'Eur.F1D
154	Schandel	Berne 2003
154	FAI	Coupe du monde 2003
154	Schirmer	Berne
155	Collet	Coupe Modela CO2
155	MRoo7	La CH Provence-Côte-d'Azur 2003
155	Delcroix	Orléans 2003 25ème édition
155	Wright Br.	1903-2003
156	Frugoli	Coppa Italia Due 2004
156	Nikitenko	CH 2004 Viabon + Crit.Philippe-Lepage
156	Barr	Crise pour le F1D
158	Dremière	CH du Nord 2004
158	Darrouzes	Ch. de F. indoor 2004 Bordeaux
159	FAI	Ch. d'Europe 2004 Buzau
159	Schandel	Poitou 2004
159	Wilkening	Poitou 2004
159	VL	Curzon 2004
159	Schandel	Ch. de France 2004 Delme
159	Kiehnie Hach	Modelle & Briefmarken
160	FAI	Ch. du M Juniors 2004 Moncontour
160	Segrave	Championship report
160	FAI	ChDu M F1D 2004 Slanic
161	Frugoli	Crivelle 2004
161	Delcroix	Orléans 2004
161	MRoo7	Le Luc 2004
161	FAI	Coupe du Monde 2004
162	Nikitenko	2e Critérium P.Lepage
162	Nikitenko	La Coupe M. Bayet 2005

PLANEUR A1 / F1H.....

128	Nahlovsky	A1 enverg.1440		136	Findahl	Mini Adder	%	143	Lavis	Henry-XI	
130	Plantinga	A1 WP1 Falcon 1490	T	139	Oxager	2Mille	#	150	Bartl	Champ.Allemagne 2002	%
134	Gablas	G.97		142	Korsgaard	Square-Max low/hi tech		154	Kutler	env.1440	
135	Riedl.Rumpf	Metzingen-Anfänger	#	143	Lavis	Henry-VIII		154	Dujardin	env.1610	

CAOUTCHOUC F1G / Coupe d'Hiver

128	Segrave	CH aile volante Swift	#	141	Matherat	CH French Champ 1971		152	Stefanchuk	?	
129	Willis	15 + 3.3 dm2	%	143	Valéry	CH Titaff 1964	<	153	Segrave	Painted Lady	
129	Flynn	Spice Coupe	%	143	Segrave	Baby Scarlett		153	Manoni	High-Tech	#
129	Templier JP	CH Babar 80 g	T<	144	Neraudeau	NF.5 Ch. de F. 2001	#	154	O'Dwyer	WinterHawk (kit)	
130	White	No.12 10 dm2		145	Fichera	échelle 1/1	#0	154	Werfl	Vainqueur CH Bayet 2003	
137	Hacar	CH Nikolina 66/93	#0	146	Oldenkamp	Simple Coupe	#	155	Boucher	RoseBonbon Ch. de France 200#0<	#0
138	Weber	n°23	#0<	146	Landeau	8 brins 1967	#	160	Michaud	vainqueur Poitou 2004	
139	Raulin	CH		151	Figueroa	Grandux	#	160	Pierrard	-CH Furieux 1955	
139	Cognet	CH		152	Dahlin	Pick-Up II	0	160	Tichtinsky	-CH Altaïr 1955	
140	Millet	2001	#0	152	White	Coupe Nr.12	#0	161	Jossien	-CH Eros 1950	

MOTO F1J / 1/2 A

128	Verbitsky	env.1800	%	128	Bonvicini	Chego 1600	T	145	Achterberg	Odessey	
128	Staebler	quel avenir ?		132	Buzzi	Le Poisson 1630 mm		146	Sondhauss	Stumpi lowtech env.840	

CO2 / F1K.....

143	Weinreich	CO2 One-Week-Wonder	#	153	Gaggl	Auffi-Auffi	#	158	Harsfalvi	Kele X-c	#
150	Fenz	Vagabund III	#	157	Hoebinger	Carbonator 2K	#	159	Hach	WH 042	

..... FORMATION - ÉDITOS - REGLEMENTS

128	Koppitz	Nervure d'Or 1998	135	Carles	Réflexions sélection F1B	146	Del Castillo	Opinions sur avions achetés
128	Staebler	F1J quel avenir ?	136	Reverault	34 Adresses e-mail	146	Schirmer	(poésie) Une Vache...
128	Andrjukov	Report de Wall St. Journal	136	Lesieur	Vol libre CO2	147	Schirmer	A 7 h 30 ce matin
128	Jossien	Plume d'Or 98	136	Jossien	An 2000 ?	148	NFFS	Hall of Fame 2002 pour VL
128	Klinck	Slow flyer	136	De Boer	Nervure d'Or 1999	148	Salzer Vero	La loi de Murphy
128	Pailhé	AUT Campafanat caout. début	137	Woebeking	F1A sport	149	Schandel	F1E pourquoi pas chez nous ?
128	VL	Sommaire VL 97-127	137	Pailhé	Nouvelle formule F1D	149	A.C.Thouars	Nervure d'Or 2002
129	Lepage	Coupe Wak 'Accès'	137	Collet	En danger CO2	149	Jossien	Plume d'Or 2002
129	Alvarez	Hermenegildo	137	Schirmer	Nel Poitou	149	FFAM	Règlement sélection Equipe de France
129	Menget	Maquette 66 modifications	138	TS	Où allons-nous ?	150	Schandel	Icare et nous
129	Valery	In memoriam	138	MRoo7	Un classement sport F1ABC ?	151	Dallay	La sagesse du pompier
129	VL	Sommaire VL 97-127	138	Jossien	Parti Pris ?	152	Schirmer	Léa et autres
130	Schirmer	Femmes	138	Schirmer	A new year	152	Delcroix	Salon Porte de Versailles
130	VL	Deuils Riffaud & Bourreau	139	Schirmer	Di recentement	153	?	Resnier de Goue Général volant
131	Schirmer	Femmes	139	Jossien	Plume d'Or 2000	153	Pailhe	Bilan critique
131	Hoebinger..	Tankfüllen CO2	139	Eggiman	Bahnunfall Bern	153	Schirmer	42° à l'ombre
131	Hach	Réservoir CO2 plus froid	140	Internet	Hélice Gizmo - Maquettes	153	Delcroix	Le Potier 80 etc
132	Schirmer	Femmes Bern 99	140	Reverault	62 Adresses e-mail	153	Boissimon	Ephémérides Poitou
132	Rey	A propos année 99	140	FF	Free Flight journal NFFS	154	Schandel	Timbres
132	Lepage	Catégorie wak 200 g	140	Moseley	10ème Postal mondial	154	Schirmer	Berne
132	Jossien	Wak 2000 ?	140	Gerlach	Nervure d'Or 2000	155	Brochard	Nervure d'Or 2003
132	Schandel	Questions d'avenir	140	VL	Erich Jedelsky décédé	155	Schandel	Edito
132	FFAM	Nouveaux CRAM	140	Schirmer	Frustration	155	Jossien	Plume d'Or 2003
133	Shirmer	Mesdames 2000	141	NFFS	Andrjukov à l'honneur	155	Schirmer	Au féminin
133	Tedeschi	Propositions sélection	141	TS	Journal Thermiksense	156	Un club...	Vol Libre Moncontourais
133	Dilly	FF at start of 21st century	141	White	Règlement P20	156	Mike's page	Le vol libre pourquoi ?
133	Hach..	An Austrian view CO2	141	Schirmer	Le valigie	156	Schirmer	Mobile home prêt...
133	Mueller	Meinung CO2 vom anderen Ufer	142	Schandel	VL a 20 ans	156	Barr	Crise pour le F1D
133	Jossien	Plume d'Or 99	142	Schirmer	Poitou sous le cagnard	156	Barr	L'archevêque de Cardington
134	Pailhé	Aimer le vol libre	142	Firth	FMD&C le journal	156	FFAM	Catégories nationales (liste)
134	Piller	Concorde + éclipse	142	FAI	Règlement F1D M L et Micro35	157	VL	Dans les années 40
134	FFAM	Ch.de France 2000	143	Schirmer	Veronika au Ch. du Monde	157	Petcu	Camp de base... humour MR
134	Dupuis	Les jeunes tortillent	144	Pailhé	Etre ou ne pas être	159	Schirmer	Le Poitou excellent
134	CDAM 79	Stage de construction	144	Jossien	Plume d'Or 2001	159	Schandel	Philatélie
134	Matherat	Réponses	144	Kulakovsky	Nervure d'Or 2001	160	Schirmer	Voeux de Noël
134	Schirmer	Bonjour Mesdames	144	Schirmer	Oggi la Signora De Boer	160	Internet	Tubes papier / Open
135	Delcroix	Le v.l. à Orléans	144	VL	Coordonnées modélistes.	161	VL	Nervure d'or 2004 F.Zaic
135	Thévenon	Toy Story 3	145	CIAM	Catégorie F1P	161	Schandel	Pédagogie & Avenir...
135	Schirmer	Die Flieger sind reif	145	Schirmer	Vacances...	161	Schandel	L'école et l'Educ.Nationale
135	?	Nouvelle catégorie caout ?	146	Internet	Avions papier Sympo 2001	162	Schandel	Sportifs haut niveau
135	Jossien	Souvenirs	146	Pailhe	To be or not to be	162	Allegret	Toutes vérités sont...

..... MATÉRIAUX

129	Petrusek	F1A Anfänger	145	Internet	F1P - Affûter les outils	151	Internet	Schueman - Fini métallique
130	Reverault	Fixation moteur F1C #1	145	Internet	Vol des insectes - Micro-ondes	151	Internet	CAC foam Petit
132	Korsgaard	Stabilo wak	146	Schandel	6 dessins fuselages F1A	155	Internet	Résine fluide- Recettes indoor- Profils mac
132	Texas	Timer for 1/4A	146	Internet	Avions papier Sympo 2001	156	Trumpf	F1B Himmel Güegeli 98
132	Hoebinger	CO2 Carbonator-98	146	Internet	Coupe/lisses F1P Polyester	156	Schandel	Quarter grain
140	Schlosberg	Coup de fouet	149	Internet	Stab de HLG - Conserver le caout	156	Méritte	Le poids des colles
140	Internet	Cyano et autres colles	149	Internet	Tan II - Déthermalo des légers	157	Hoebinger	F1K Carbonator 2K
140	Schlosberg	Wing lash	149	Michaud	Nez de Coupe-d'Hiver	157	Weber	Petit rabot à balsa
141	Internet	E-astuces Remontoirs	150	Siebenmann	F1D Le porte-écheveau	159	Perkins	Chignole rapport 10
141	Internet	E-astuces sandow/micro-ondes	150	Internet	Après le TAN II ?	161	Aberlenc	Balise GPSBeacon V1.2
141	Korsgaard	Plateforme stab fdc	150	Keller	Lancé-main Papier	161	Internet	30 ou 40 g de gomme?
144	Stadler	AUT Nurfluegel Gleiter roofmate	150	Keller	Wurfgleiter aus Papier	162	Montes	Le balsa

.....PROFILS : COORDONNÉES, DESSINS, POLAIRE

128	Roshonok	F1B env.1560	%	138	Tschop	Pr.1987 aile 100-150	%	151	Jossien	RJ 564093-574072-493498-56%	74
128	Verbitsky	F1J env.1800	%	139	Watson	F1C 22/27	%	152	Jossien	RJ 403401-504001-753401-60%	81
128	B 8556-b	Profil aile 100-160	%	139	Baracchi	XFOIL & 5 Airfoils	X	154	Jossien	RJ 605573-593783-634087-58%	82
129	Willis	F1G 15 + 3.3 dm2	%	139	Thomann	F4 pr.aile 4 épaisseurs	%	155	Jossien	RJ 775585 - 525557	%
129	Flynn	F1G Spice Coupe	%	142	McBride	B7 profil indoor 130-180 mm	%	157	Falch	F1E Kardinal	%
129	Hach	8 Profils aile c=152	%	146	Korsgaard	13 profils aile F1A corde 150	%	157	Benedek	B 6356 b 120-200 mm	%
131	B 6456-f	Profil aile 100-180 mm	%	147	Rink	F1A env 2486	%	159	Li Ca Co	100-120-150-200	%
133	De Boer	6 profils aile 152 mm	%	147	NACA 6409	155 et 160 mm	%	159	MVA 439	100-120-150-200	%
133	Andrjukov	F1B AA-30	#0%<	148	Jedelsky	EJ 85 et EJ 95 - 100-120-150	n%	160	Figueroa	Efig 2004 100-110-120-130	X
134	Cuthbert	F1C Stinger S.199	%	149	Jossien	Les profils du 'Roi René'	%	161	Benedek	B8'100-150-200	%
136	Findahl	F1H Mini Adder	%	149	Thomann	F7 Flamingo épais 10.5 %	%	161	Benedek	B9'100-120-150-200	%
136	Findahl	F1A Baldrick	%	150	Bartl	F1H Champ.Allemagne 2002	%	162	Lepp AL-28/152 mm		%
136	Findahl	F1A Lord Flashheart	%	150	Jossien	RJ 604393-633860-683786-37%	75	162	Lepp 33	100-120-150-200	%
137	Hach	18 pr. CO2 106 et 109mm	%	151	Goet.632	100-190	%				

STABILITÉ - REGLAGES

128	Segrave	F1G CH aile volante Swift
128	Hach	HLG WH.030
129	Petrusek	F1A Anfänger
129	MRoo7	Go to it Tailplane!
129	Jedelsky	A propos Steady dive
130	Jossien	Réglages Micro-Saint-PAM
130	Cerny	CLG Sadow début Sirius
131	Morisset	Bidérive et empenn.en vé
131	MRoo7	Emp. papillon
132	Segrave	Mig?Non CH 2nd version
132	Hoebinger	CO2 Carbonator-98
133	Segrave	Letter to Lipori P30
133	Siebenmann	Lösungsansätze Längsstabilität
135	Segrave	Mig?non version 2
135	Siebenmann	Stabilité longitudinale
135	Hoebinger	HLG Wurf 1/98
136	MRoo7	0.0175 sinus 1°
136	Segrave	Tailless From T.to J.
136	Simpers	Ueber HLGs

137	Woebeking	F1A sport
137	SCAT	Profilage stabs F1A
137	Frugoli	IND M35 Plumcake
137	Segrave	Tailless From S.to J. #2
137	Hach	HLG Nina
139	Siebenmann	Long.Stability Propositions
141	White	AUT P20
144	MRoo7	La stabilité au plané
144	MRoo7	Calages d'aile Wak #1
144	Segrave	Testing Hamburg's twin tractor
145	MRoo7	Calages d'aile Wak #2
145	Segrave	Little Swift - a tribute
146	Segrave	Mandarin un CH canard
147	Jossien	Calcul du CG (version 2002)
148	Segrave	38 Coupe-d'Hiver
148	MRoo7	Rhapsodie en stab majeur #1
149	Crisp	CLG BoogieWoogie
150	Siebenmann	F1D Le porte-écheveau
150	MRoo7	Rhaps.#2 - 417a et similaires

151	MRoo7	Un p'tit moment svp
151	MRoo7	Rhaps.#3 Stabs bavaois
152	MRoo7	Rhaps.#4 Cz des stabs
153	Segrave	F1G Painted Lady
154	MRoo7	Rhaps.#5 Cz stab
157	MRoo7	Rhaps.#7 MSS variables
157	NFFS	Sympo 2003
157	Segrave	A tale of 2 dihedrals
157	McCombs	Calages et stabilité
158	Jossien	Calcul du bon centrage 2002
158	Barker	L'année du Catapulté #1
159	MRoo7	Rhaps.#8 MSS variables
159	Barker	L'année du Catapulté #2
160	MRoo7	Coupe & Twin-fins
160	Woebeking	Cheesman oder Woebeking ?
160	MRoo7	CH et Bi-dérives
161	MRoo7	Rhaps.#9 CG 54 / 74%
162	MToo7	Rhaps.#10 Dans le négatif

AÉRODYNAMIQUE AILE, etc

129	MRoo7	Statistique profils CH
129	Petrusek	F1A Anfänger
129	MRoo7	Go to it Tailplane!
129	Jedelsky	A propos Steady dive
131	Segrave	Empennage papillon
132	Segrave	Mig?Non CH 2nd version
132	Hoebinger	CO2 Carbonator-98
133	Segrave	Letter to Lipori P30
133	MRoo7	Airfoils for CH
133	Siebenmann	Lösungsansätze Längsstabilität
134	Segrave	Butterfly or Papillon?
137	Woebeking	F1A sport
137	Segrave	Tailless From S.to J. #2

145	Internet	Vol des insectes - Micro-ondes
146	Internet	Avions papier Sympo 2001
146	Segrave	Mandarin un CH canard
147	Internet	Flaps Gurney
148	Segrave	38 Coupe-d'Hiver
148	Hach	CLG Star Wing aile volante
148	MRoo7	Rhapsodie en stab majeur #1
149	Internet	Stab de HLG - Conserver le caout
150	Siebenmann	F1D Le porte-écheveau
150	MRoo7	Rhaps.#2 - 417a et similaires
150	Korsgaard	Petit-Moyen-Grand P30
151	Internet	Schueman - Fini métallique
151	Internet	Hél.Indoor - Cintré - Marginaux

151	MRoo7	Un p'tit moment svp
151	MRoo7	Rhaps.#3 Stabs bavaois
152	MRoo7	Rhaps.#4 Cz des stabs
153	Internet	Marginaux faucille etc
154	MRoo7	Rhaps.#5 Cz stab
157	Hoebinger	F1K Carbonator 2K
158	Surtees	Simplifier le réglage HLG
158	Barker	L'année du Catapulté #1
159	Hach	F1K WH 042
159	Barker	L'année du Catapulté #2
160	Figueroa	Efig 2004 100-110-120-130
161	Internet	Profils P'nuts & Motos

PERFORMANCE - COMPÉTITION

128	Andrjukov	Report de Wall St.Journal
128	Mueller	Le moteur CO2 GMW-73
128	Jossien	Remontez exact
128	Segrave	F1G CH aile volante Swift
129	MRoo7	Statistique profils CH
129	Lefebvre	Récup avec balise 144 Mhz
129	Yonnet	Antennes de localisation
130	Flynn	Spice Coupe F1G comments
131	Hach	Réservoir CO2 plus froid
132	Tedeschi	109 sec. de retard F1B

133	Picard	Suède 99
133	MRoo7	Airfoils for CH
133	Hach	An Austrian view CO2
133	Mueller	Meinung CO2 vom anderen Ufer
133	Mueller	Noch Tankfüllen CO2
136	Segrave	Tailless From T.to J.
137	Hoebinger	Tank-cooling in F1K
140	Brocks	Picking thermals
144	MRoo7	Calages d'aile Wak #1
145	MRoo7	Calages d'aile Wak #2

149	Internet	Hélices INDOOR - Déthermo des légers
149	Internet	Tan II - Déthermo des légers
152	Internet	Perfo HLG et CLG
155	Internet	Résine fluide- Recettes indoor- Profils m
156	Internet	F1H - Colle en stick
156	Frugoli	Coppa Italia Due 2004
156	FFAM	Catégories nationales (liste)
157	NFFS	Sympo 2003
158	Surtees	Simplifier le réglage HLG
158	Barker	L'année du Catapulté #1

AÉRODYNAMIQUE HÉLICE

132	MRoo7	Hélices F1B...nécessités
132	Schoeberl	W-Props
133	MRoo7	Comparatif 10 hélices F1B #1
134	MRoo7	W-Props in Vergleich #1
135	MRoo7	Comparatif 10 hélices F1B #2
136	MRoo7	Dreams & Necessities

136	MRoo7	W-Props im Vergleich #2
138	MRoo7	Top Men's Poker
139	MRoo7	Full house
141	Hach	9 pales hélices CO2
143	Siebenmann	Propeller 1997
147	Siebenmann	My propeller 1997

149	Internet	Hélices INDOOR - Déthermo des légers
150	Brancard	Elucubrations hélicoïdales
151	Internet	Hél.Indoor - Cintré - Marginaux
154	Internet	Dessin de pale - J.Barker
162	Hoebinger	Einblattpropeller fuer F1K
162	Hoebinger	Des monopales pourquoi ? F1K

MOTEURS CO2 ELECTRIQUES

128	Mueller	Le moteur CO2 GMW-73
146	Gaggi	Rainmot 85mm3

148	Dunkin	Moteurs F1C au CdM 2001
154	Nystrom	Les Texas Timers après Seelig

154	Nystrom	Life after Seelig
157	NFFS	Sympo 2003

PERSONNALITÉS

142	Gerlaud	6 fois à la Coupe Wakefield #1
143	Gerlaud	6 fois à la Coupe Wakefield #2
144	Kulakovsky	Nervure d'Or 2001
146	Divers	Marc Cheurlot
147	Hach	Hommage à E. Jedelsky
147	Pailhe	Edmond Cornet

147	Schandel	Frank Zaic
147	Levasseur	Philippe Lepage
148	Piton	Jean Grégoire
148	Alvarez	CAC LW Brown B-2 Miss Los Angeles
149	Bataillon	Jean Devavry
149	Nikitenko	Philippe Lepage

156	Schandel	Décès Jossien
156	Barr	L'archevêque de Cardington
157	Pailhe	René Jossien
157	Hammersch	Benedek verstorben
157	VL	Benedek décédé
162	Matherat	Emile Gerlaud +

..... CONSTRUCTION TOTALEMENT DÉTAILLÉE

128 Bonvicini	F1J Chego 1600	143 Schandel	AUT F-84 Thunderstreak sandow	156 Delcroix	P30 Saulcy 01
129 Besnard	PLA Albatros Pl.Jun. 1900	143 Aircraft Data	CAC Cessna C-34 Airmaster	156 Kaczorek	HLG KJ 144 indoor env.360
129 Templier JP	F1G CH Babar 80 g	144 Hach	HLG WH-040 env. 674	156 Kaczorek	HLG KJ 124 indoor env.500
129 Jossien	IND Micro-Saint M35	145 Suède	AU Hockan planeur début env.600	156 Schandel	AU Spitfire Va silhouette
129 Stahl	MAQ Navion 1/16	145 Placek	AU Z.381 1/2maq tout-planche	156 Modelar	AU Kadet dépron env.320
130 Plantinga	F1H A1 WP1 Falcon 1490	145 Weiss	MAQ Vought Corsair SBU-1 env.400	156 Fillon	CAC Hawker Fury II
130 Cerny	CLG Sandow début Sirius	147 Cerny	AU Komar caout début (tout dépron)	156 Faulkner	CAC The Jeep
130 Lesar	CO2 Hribe	147 Cerny	AU Broucek caout début	157 Fillon	CAC Siskin III 1925
130 Bertozzini	AUT caout BM.20 1948	148 Hach	CLG Star Wing aile volante	157 Koutny	MAQ Super Musketeer env.550
130 Alvarez	CAC Sopwith Triplane	148 Wells - Andr	HLG Well Bee	158 Schandel	Structures... ailes
132 Stezalski	F1A Ch.du M. SD-23	149 Placek	AU Le Merle caout style NoCal	158 Hach	CLG Roitelet env.210
132 Korsgaard	Stabilo wak	150 Keller	Lancé-main Papier	158 Hach	CLG Zaunkönig für Kinder
132 Thedo	P30 Tweety	150 Keller	Wurfgleiter aus Papier	160 Petcu	Building F1E models
132 Hoebinger	CO2 Carbonator-98	150 Koutny	Caout début Bobik 1952	160 Petcu	Construction des F1E
135 Cerny	AUT Le Dart débuts	152 Keller	AU Bussard planeur papier	160 Fillon	CAC Potez 25
135 Novotny	P30 Bolek	155 Weber	P30 à cabine	161 Delcroix	IND Mach-5 micro35
138 Cerny	AUT Rat de Hangar	155 Kaczorek	HLG F1N 1x330 tout-balsa début	162 Fillon	CAC Breguet 19 GR "?"
142 Stahl	MAQ Globe Swift env.560	156 Trumpf	F1B Himmel Güegeli 98	162 Dihm	IND EZB 2003

..... NEZ DÉTAILLÉS

129 Andriukov	Nez F1B PV/retard	135 Weber	MAQ Comper Swift CLA7	144 Lepage	AUT GROBE L'Hérétique 01
129 Templier JP	F1G CH Babar 80 g	137 Frugoli	IND M35 Plumcake	145 Molinie	Commande de volet F1G
130 Jossien	Palier de micro..	138 Weber	F1G n°23	146 Corbin	WAK Nescargot
133 Andriukov	F1B AA-30	141 Weber	AUT Grobe ZZ caout 1400	148 Alvarez	CAC LW Brown B-2 Miss Los Angeles
133 Lipori	P30 Icer I and II	142 Eggimann	F1B 4 modèles cousins	149 Michaud	Nez de Coupe-d'Hiver
134 Moncontour	AUT Caout.Cadets VLM	142 Stoffel / Web	AUT Aristocrat GROBE	155 Boucher	F1G RoseBonbon Ch.deFrance 2003
135 Novotny	P30 Bolek	143 Valéry	F1G CH Titaff 1964	155 Weber	P30 à cabine

Carrière

Dans , la déjà bien longue , liste de ceux qui sont partis

Bernhard SCHÜSSLER .

Une des figures marquantes du vol libre de la RFA , Bernhard Schüssler , est décédée à l'âge de 64 ans , après une courte maladie , fatale . Né en 1940 , il fut dans les années d'après guerre , dans les temps difficiles de la reconstruction allemande , un élément moteur majeur dans la reprise du vol libre allemand .

Il fut actif , avec son épouse qu'il a rencontré sur la célèbre montagne des aviateurs " Wasserkuppe " , à des niveaux très variées : dans la construction de modèles , dans l'influence de certains règlements , dans l'organisation de divers concours régionaux , nationaux , internationaux , dans l'obtention de différents titres nationaux et internationaux , dans les instances administratives , dans la confection d'éléments du guidage magnétique pour F1E .

Son décès a surpris le monde du modélisme non seulement en Allemagne , mais à travers toute l'Europe , où ses amis ont éprouvé une vive émotion .

La " WASSERKUPPE " perd un modéliste passionné qui a su transmettre son activité engagée à bien d'autres .

Deux autres personnages emblématiques du vol libre en RFA sont également décédés tout récemment :

Roland Schlesinger 62

ans , très connu dans le monde du Wakefield , où il obtint des titres de champion d'Allemagne et de nombreuses sélections pour les ch. du Monde et d'Europe . Toujours prêt à aider , il avait un caractère un peu bourru mais de grand coeur .

Günter Schilling 77 ans .

Il commença sa carrière de modéliste durant la deuxième guerre mondiale , fut incorporé dans la Luftwaffe , fait prisonnier en Normandie . Il participa ensuite à la création de nouveaux clubs de modélisme , et participa activement sur les terrains et dans les bureaux à la restructuration du vol libre . Il participa aux ch. du monde de Brienne le Chateau et de Cranfield . Actif en vol d'intérieur et en vol circulaire , il collectionna les distinction honorifiques dans tous les domaines .

IN MEMORY OF AL BRUSH - L.Bagalini

Allen Brush caught the ultimate Thermal on the eleventh day of August 2005. His devoted wife, Tina, was at his side. Al was a tough competitor and innovator in FAI (F1B), Control Line, and RC. He truly loved the hobby/sport and was dedicated to seeing it flourish. He nurtured many fledgling FAI competitors, giving freely of his time and expertise, and being a deeply religious man with a great concern for others, he offered spiritual guidance as well. Al will be sorely missed by all who knew him.

**VOI
LIBRE**

Mes plus grandes félicitations pour
votre page 10.000 dont le jaillis-
sement de lignes et d'envolées
ascendantes est une illustration
artistique de l'exaltation ardente
que procure le vol libre.
Et un grand merci pour les prati-
quants.
Très cordialement à vous.

JS Montes

Merci pour les bons moments que procure la lecture de Vol Libre. C'est un régal
ainsi qu'un vrai plaisir. En cette période estivale j'oserais dire un rafraîchissement

35 Euros

6 numéros

360 pages

même pas 10 centimes d'Euros la page!

psst! même pas cher!

sup

De "JS Montes" <montes@inet.net.au> Imprimer
A "André Schandel" <andre-schandel@wanadoo.fr>
Date 01/09/05 09:44
Objet Congratulations Andre!

André,

My sincere congratulations on reaching the 10,000 pages of Vol Libre. This is an outstanding achievement for your publication, and you should be congratulated for this long, difficult job of keeping the Free Flight community informed and educated. Let me wish you many more years as Editor of Vol Libre, the pioneer Free Flight magazine, whose arrival to my mail-box is always an important event.

with best wishes

Sergio Montes

COURRIER



COUPE EUROPA

Dimanche le 4 décembre 2005.

La "Coupe d'Hiver COUPE EUROPA" se déroulera à Middle Wallop, sur la route A 343 entre Andover et Salisbury, et ce dans le but d'attirer les plus d'étrangers possibles, à la participation, à cette manifestation, majeure et traditionnelle de l'année.

Les équipes se disputeront la FLITEHOOK COUPE EUROPA et les individuels le **Aéromodeller Trophée** en F1G. Récompenses pour les vainqueurs chez les "anciens" les dames et les juniors. Les équipes nationales sont formées par trois équipiers.

Droits d'inscription : 5 € par classe 7 \$ sur le terrain, plus un droit d'entrée sur le terrain de 7 €

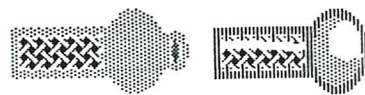
Le concours est organisé par le club de Croydon & DMAC

La compétition se déroulera de 9 h 30 à 15 H, avec 5 vols pour F1G et 3 vols pour les modèles anciens.

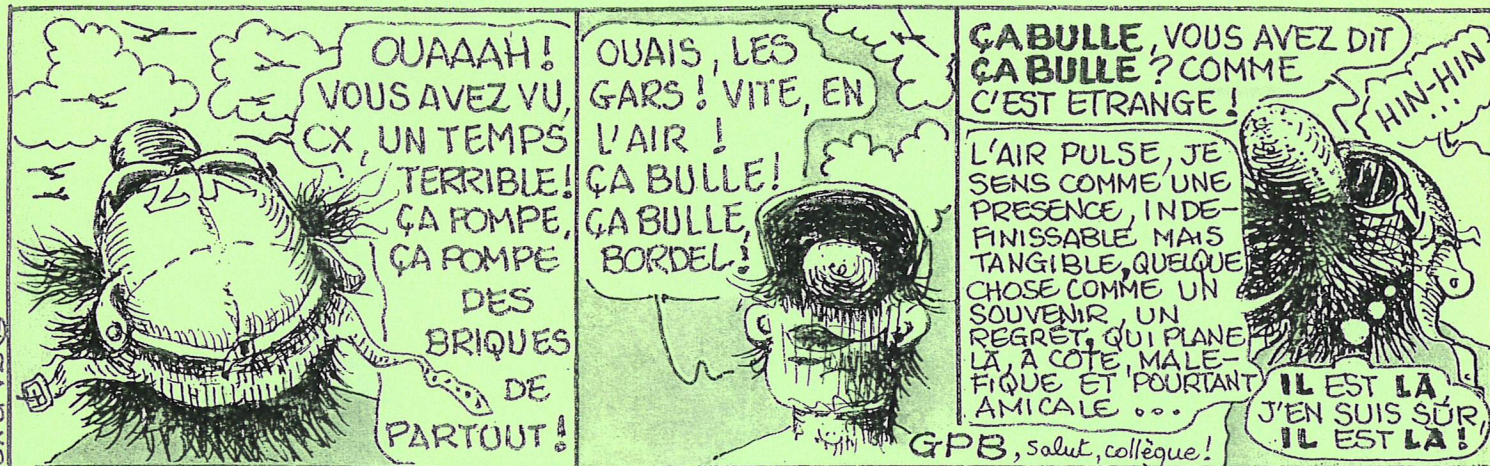
(Dessin d'avant le premier janvier 1957, et respect de la réglementation de l'époque)

Pour plus de renseignements contacter **Martin DILLY 00 44 (0) 20 8777 5533** ou
E.mail: martindilly@compuserve.com

10148



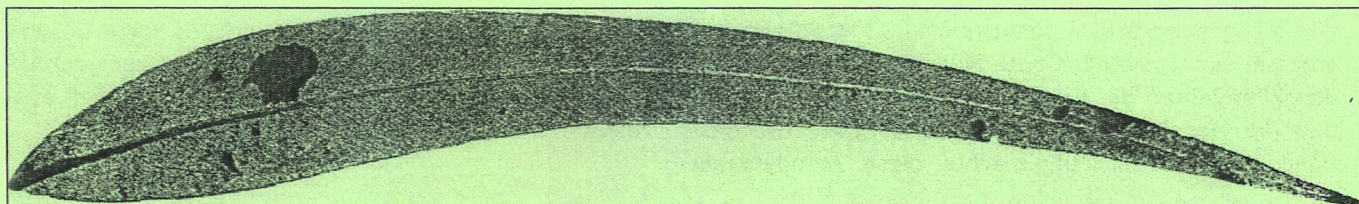
CÉHIXE *by GPB* et VÉZÈDE



PROFIL NATURE EUCALYPTUS!

% Chord	0	1.25	2.5	5	7.5	10	15	20	30	35	40	50	60	70	80	90	95	100
Upper	1.2	3.1	4.5	6.6	8.2	9.5	11.9	13.5	14.4	14.6	14.3	13.8	13.3	10.3	7.5	4.2	2.1	0.4
Lower	0.9	0.6	0.5	0.2	0	0.2	0.5	1.3	3.8	4.6	5.5	6.0	6.0	5.0	3.7	2.0	1.0	0

Nasenradius: 0.8



COUPE EUROPA MIDDLE WALLOP

S'il vous plaît retourner cette forme à: David Beales, 7 Crooms Hill Grove, Greenwich, London SE10 8HB, Royaume Uni

NOM Dame ☐ Junior ☐

ADRESSE

CLUB NATIONALITÉ

FAI LICENCE

Nombre des engagements FIG

Nombre des engagements Anciennes

Nom et années de Coupe d'Hiver Ancienne

Engagements totales à 5 Euro chaques



10149

VOZ LIBRE

VOL LIBRE

VERY BRITISH !

photo. A. SCHANDER -



10150