

photo - F. NIKITENKO.



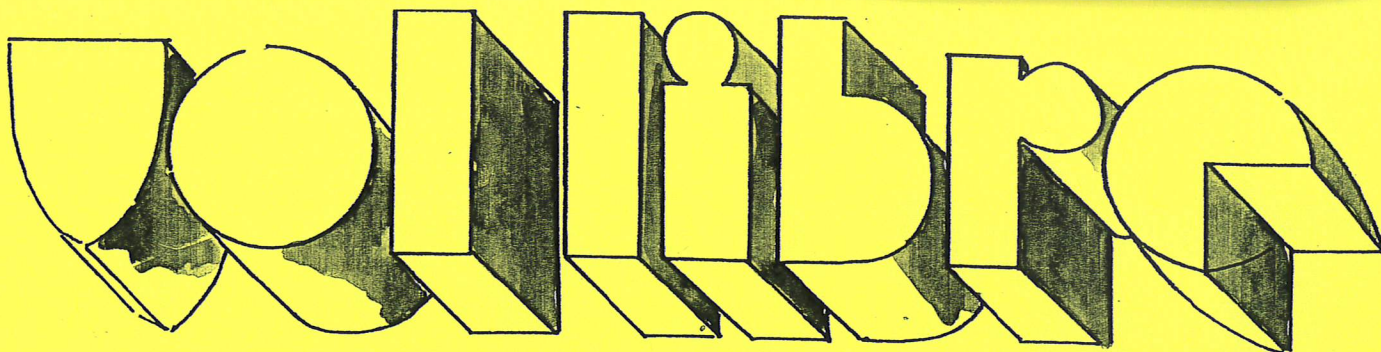
100
05 6

DECEMBRE

~~LITTÉRATURE~~ ~~CLIQUE~~

VOL LIBRE

10151



BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRÉ SCHANDEL

16 CHEMIN DE BEULENWOERTH

7000 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

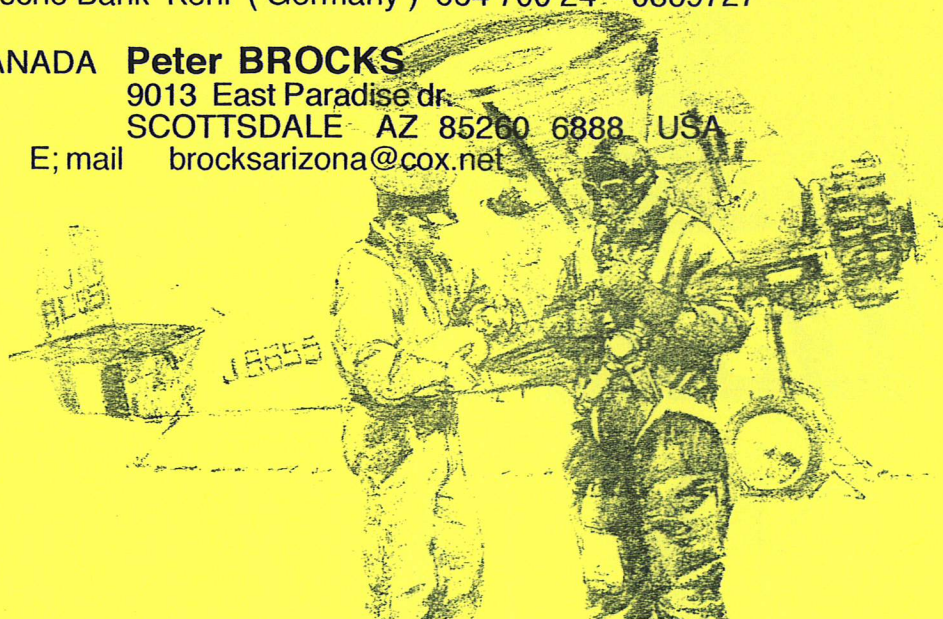
USA + CANADA

Peter BROCKS

9013 East Paradise dr.

SCOTTSDALE AZ 85260 6888 USA

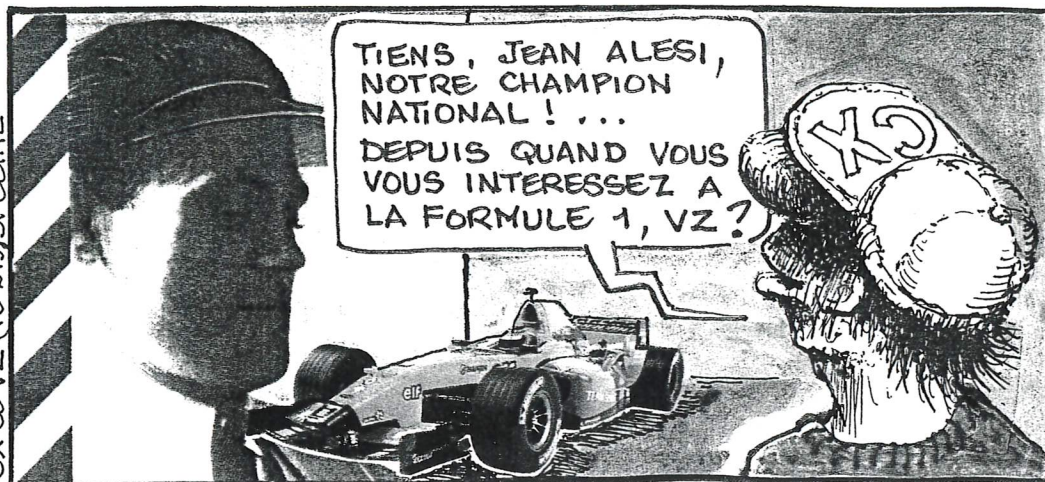
E; mail brocksarizona@cox.net



CÉHIXE *by GPB* et VÉZÈDE



SUITE P.10202



SOMMAIRE

- 10151- Image VOL LIBRE J.P. CHALLINE
- 10152- Vol Libre 166
- 10153- Sommaire Editio .
- 10154-10155- AU FEMININ J. SCH .
- 10156-157-158-159-160
Championnats d'Europe FID Bordeaux
J.P. Darrouzes
- 10161- 162-F1D - Nick Aikman GB.
- 10163- F1D Bob Bailey .
- 10164-65- J.O 24 F1P Champion d'Europe J.
Johannes SEREN RFA .
- 10166- Editio Suite .
- 10167 - La Saga des CCP
- 10168- Coupe du Monde 2005 Résultats .
- 10169 - Manu Fillon Orléans .
- 10170-71 - F1A de Mike Fantham G.B.
- 10172-73- BERN 2005 - Euro-Fly
- 10174- Coupe du Monde 2005 -2006 suite .
- 10175-76- Non respect des règlements FAI
- 10177 F1J et P , où va-t-on ?
- 10178- ASTUCES J. Wantzenriether .
- 10179-80- Novum CUP F1K W. Hach .
- 10181-82- ZIP A DOO TOO Planeur catapulté
Vic Nippert .
- 10183-84-85- P 30 de courseGeorges
Matherat

SUITE P. 10154.

EDITO

Nous approchons de la fin de l'année , tout le monde s'en rend compte avec la mise en route d'un marché de Noël mercantile et déroutant !

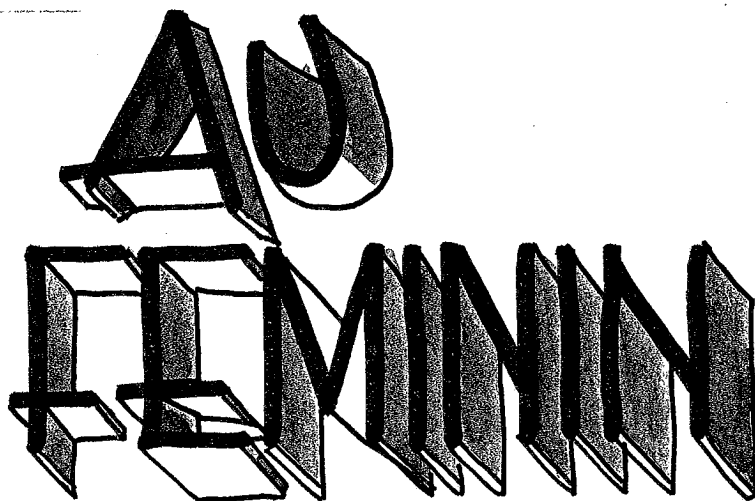
C'est aussi une période où les activités Vol libre sont réduites à leur plus simple expression , jusqu'à la fin du mois de février, pour renouer avec la Coupe d'Hiver .

C'est peut-être aussi une période de réflexions et de lectures non seulement sur notre activité préférée mais aussi , sur des questions beaucoup plus vastes et touchant à notre vie de tous les jours. .

Nous nous empressons ici de souhaiter à tous nos abonnés et lecteurs une excellente santé pour l'avenir proche et lointain . Il n'a échappé à personne que la santé c'est la priorité des priorités , car ceux qui la perdent , pour aller ailleurs nous les perdons aussi , et la liste de ceux qui en 2005 sont partis est bien trop longue . SUITE P.10166

VOL LIBRE

- 10186-87-88- Evaluer son écheveau ...
B. Michaud et A. Meritte .
10189- Le geste F1C A. Schandel
10190-91- Peanut DARMSTADT D 18
Emmanuel FILLON .
10193-94-95- En mémoire de Bob WHITE .
1019596-97-98-99 - Le Championnats de
France 2005 A. Biton et J.c. Cheneau
10200-201 - CTVL et petites annonces .
10202- Céhix et Vézède G.P.B.
10203- Meilleurs voeux A. Schandel
10204- Profil Vol Libre
10205- Divers
10206 207- Philatélie
10208-209- Courrier des lecteurs .
10210 - Image Vol Libre Louis DUPUIS .



Sur un arbre perché ...

*Où, je suis plantée avec l'ordinateur parce
qu'il n'a pas recracké mes pages sur le Taiton
qu'il a avalées sans vergogne en septembre !*

*J'ai pu assister cette année à Berne au
sauvetage d'un modèle perché sur un peuplier !
Et pas n'importe lequel, un très grand .*

*J'ai fait partie des quelques badauds inquiets
et haletants qui au pied de l'arbre vivaient
les manœuvres sûres et précises de Laurent Thevenon
sancionné de paroles, harcé en spécialiste de la
manœuvre pendant sa lente ascension calculée
dans les branches, vers le petit avion qui nous
marquait et qui a sûrement donné des
palpitations à son propriétaire . C'était très
intéressant, surtout le tour final quand
l'engin a été atteint, puis démenté pour une
descente précautionneuse .*

Par contre j'ai été déçu d'avoir roté la récupération romanesque du modèle de Jean Godinho, lui aussi "échoué" dans un premier. Je ne sais pas trop comment le malchanceux a procédé, mais le récit hilarant que nous a fait son épouse quant à son rôle à elle me conforte dans l'admiration que j'éprouve toujours dans mes pages à propos de ces assistantes dévouées souvent salvatrices comme dans ce cas précis. Que nombre de compétiteurs retrouvent à leur côté.

Pour éviter la fuite du modèle autrement que par les airs après son gaulage, Mme Godinho est pour la circonstance entrée dans le ruisseau, tout de même un peu plus profond que la hauteur de ses bottes, et a donc ainsi pu tâter de la fluidité rafraîchissante des eaux suisses en ce début de novembre !

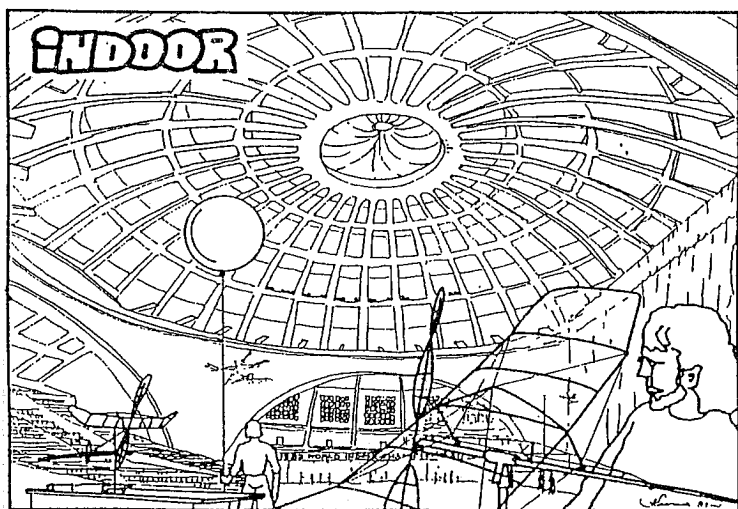
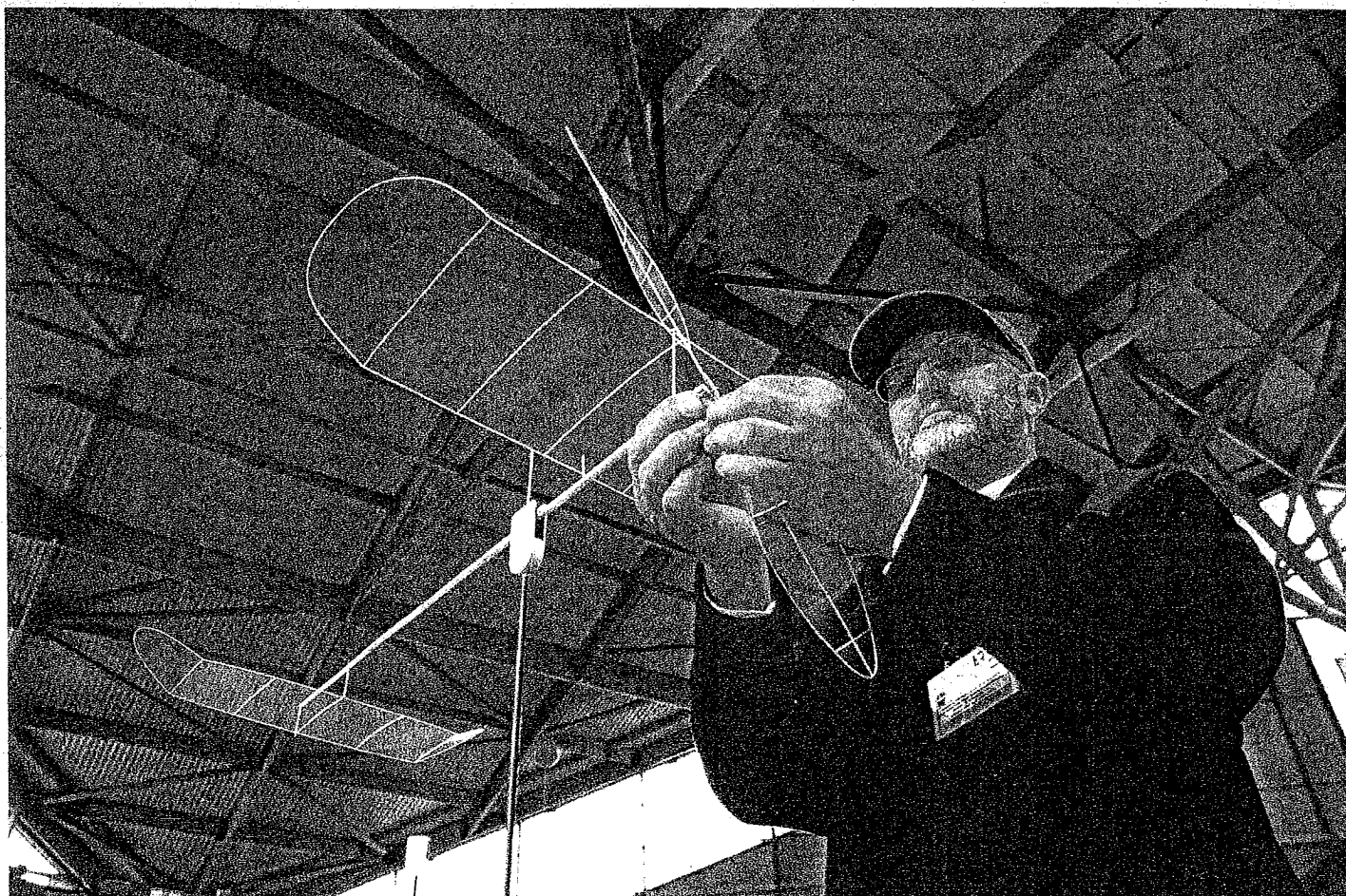
Bref, elle a pris un bain de pieds prolongé à hauteur de cuisses à un moment inattendu dans un endroit insolite. Après cette récupération hasardeuse réussie et le change de ses vêtements elle nous a fait le compte rendu humoristique de l'aventure ...

Par ailleurs on était loin du temps idyllique du Tâten. Le premier jour il pleuvait des cordes et nous étions obligés de stationner dans une boue noire et collante, le lendemain un brouillard tenace empêchait les gens et les choses jusqu'à midi. Des ombres incertaines et fantomatiques se déplaçaient au fond l'est et disparaissaient silencieuses dans de la ouate fluide ...

Le moment le plus agréable de la journée a été celui du goûter sympathique et convivial auquel Yvonne et son amie nous ont conviés sur le terrain redevenu plus accueillant, avec des pâtisseries succulentes de leur propre confection bien entendu. Braves dames, un peu de gaieté et de réconfort et beaucoup de douceur dans ce monde de ... vol. C. brist. ! Joyeux Noël et Bonne Année B.

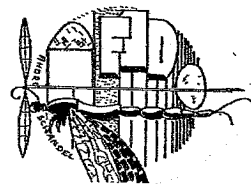
FREE FLIGHT VOL LIBRE

CHAMPIONNAT D'EUROPE



BORDEAUX

ORSOVAI DEZSO CHAMPION D'EUROPE



La section aéromodélisme de l'ASCPA a pris le risque d'organiser le Championnat d'EUROPE de Vol d'Intérieur 2005, car c'est la première fois que cette manifestation a lieu en France. Formidable challenge à réaliser avec ses multiples ecueils.

Après deux mois de préparation, logement et repas pour les concurrents, badges, préparation des cadeaux qui seront offerts aux différentes délégations, plus les impondérables : pas de réponse de certaines délégations, pas de visa pour une autre, demande tables et de chaises, achat des boissons, le nombre de personnes qui change et tout cela nous amène au 1^{er} octobre 2005.

La première délégation que nous accueillons est la ROUMANIE, nous allons les chercher à l'Aéroport de BORDEAUX MERIGNAC et direction le CAMPANILE du Lac. Première joie d'accueillir ces premiers modélistes, le courant passe malgré la difficulté de la langue, encore que quelques uns parlent un peu le français. Lundi 3 octobre, Direction l'aéroport pour l'arrivée de Jonas Romblad le suédois, bagages, petite boîte pour les avions, notre interprète Jean François est là pour le dialogue. En début d'après midi arrivée de nos amis finlandais toujours à l'aéroport, je ne connais pas du tout le finlandais, heureusement Jean François permet le dialogue et direction le lac. Il est 18 heures nos amis anglais arrivent à la gare SAINT JEAN, pas de place pour se garer, pas d'anglais où sont-ils ? Il y a tellement de portes, enfin nous les retrouvons. Nous sommes heureux de se retrouver (nous les avions près de nous au mois de juin). Bagages, petites boîtes avec les avions, direction l'hôtel.

Entre temps grâce à l'aide de volontaires nous avons installé tables et chaises, abri pour le pesage et le contrôle des avions. Bouteilles d'hélium, prises de courant afin d'alimenter l'ordinateur, la machine à café.

Le grand jour arrive, huit heures les premiers compétiteurs arrivent tout ce monde s'installe, nous faisons connaissance des autres délégations, HONGRIE, POLOGNE, SLOVAQUIE qui venaient pour la première fois en FRANCE. Les autres équipes que nous connaissions se mettent en place et déjà les premiers essais se font, il fait un petit peu frais 16°. Les membres du jury arrivent, présentation, mise en place du logiciel pour le classement individuel et par équipes.

Il est déjà midi, direction le mini restaurant installé au dessus de la piste, d'où l'on peut voir la salle qui paraît encore plus grande, le soleil est au rendez-vous, la température monte.

En début d'après midi réunion des chefs d'équipes et du jury, du directeur de la manifestation et moi-même. Tout se déroule en anglais, notre deuxième interprète Alexander est là pour faciliter le dialogue. Discussions car nous n'avons pas réussi à avoir suffisamment de chronométreurs (nous sommes en semaine et beaucoup de nos adhérents travaillent), un arrangement est trouvé, un chrono local + un chrono de l'équipe qui vole. Nous occultons la cérémonie d'ouverture car la réunion a été beaucoup plus longue que prévue. Rassemblement

EUROPEAN INDOOR FLYING CHAMPIONSHIP 2005

des délégations pour prendre le bus qui doit nous amener à la mairie de PESSAC, c'est donc soixante personnes qui se retrouvent à la réception du maire de PESSAC.

Accueil par Pierre AUGER, maire de PESSAC, au hasard des personnes invitées nous trouvons plusieurs élus, le président de l'Office Municipal des Sports, le président de l'ASCPA ainsi que la trésorière, la présidente du badminton, de la gymnastique et bien d'autres. Le président de la section aéromodélisme accueille les délégations (traduction par Alexander), puis discours du maire de PESSAC (traduction par Alexander), puis appel des différentes délégations afin de recevoir un cadeau (une bouteille de vin PESSAC LEOGNAN) et un diplôme. Photos dans l'escalier de la mairie, puis direction vers le buffet qui attend tout le monde. Retour vers le Lac, demain sera un grand jour.

5 octobre 2005. Courte nuit pour les organisateurs, le minibus fait la navette entre l'hôtel et le Stadium. Les entraînements se poursuivent, au dernier moment, les chronos qui devaient nous être prêtés ne sont pas là, direction DECATHLON pour acheter 10 chronos, ce n'était pas prévu, distribution des badges auprès des compétiteurs. La machine à café est en place pour accueillir les concurrents.

10 heures, ouverture du championnat d'EUROPE, la température ne monte pas beaucoup, les chronomètres sont prêts. Les concurrents attendent que la température monte un peu plus, il ne faut pas oublier que nous sommes en avance de deux heures par rapport au soleil, midi les premiers compétiteurs commencent à voler, le round fini à 14 heures, tout le monde va vouloir voler au moment le plus chaud de la matinée, il y a un peu d'effolement. Le meilleur vol est de 30 minutes 10 pour les seniors et de 21 minutes 27 pour les juniors. Repas pris dans le calme, les résultats s'affichent et déjà les stratégies supputent les heures de départ pour l'après midi.

Les vols se déroulent assez tard (température oblige) le meilleurs temps pour ce deuxième round est de 33 minutes 48 pour les seniors et de 24 minutes 25 pour les juniors, les derniers partent à quelques minutes de la fin du round. Tout le monde se dirige vers les hôtels afin de se reposer car l'attente est dure pour les chronomètres et les concurrents.

6 octobre 2005. Les premiers concurrents arrivent, les réglages se font de plus en plus (du moins pour les moins bien classés).

10 heures, début de la deuxième journée, attente comme la veille, la température de la salle est plus chaude 18° soit 2° de plus qu'hier. Les concurrents attendent comme la veille que la température monte. Les premiers partent vers 11 heures (surtout les juniors) le temps du meilleur junior est de 24 minutes 52. Vers midi les seniors s'élancent pur ce troisième round le meilleur temps est inférieur à celui de la veille 31 minutes 08. Déjà se dégage une certaine hiérarchie, les premières places se font avec vraiment peu de différence.

Repas et repos pour tous, pendant cet intermède quelques concurrents s'entraînent, la température s'élève 21°, c'est chaud. Les vols vont encore de dérouler assez tard comme cela se fait depuis le premier jour. Quelques avions

se perchent sur les superstructures avec souvent destruction. Notre équipe de FRANCE n'est pas trop dans le coup, seul Didier Barberis est assez régulier, Robert Champion est un peu moins bien, Jean Francis Frugoli n'est pas dans le coup. Coup de théâtre ORSOVAI le hongrois pulvérise le record de la salle (dans cette formule) avec un temps de 35 minutes 55, applaudissements. Nous sentons que ce concurrent sera peut-être champion car ses poursuivants perdent quelques minutes. Fin de journée, repos car la journée a été assez dure pour les chronométreurs.

7 octobre, déjà la dernière journée, ces premiers jours se sont passés très rapidement. 8 heures les premiers concurrents s'entraînent (encore), la température est bonne 18 °. Mais comme les autres jours les départs se feront que vers 11 heures ou 12 heures, temps inférieur que la veille 33 minutes 22 pour les seniors et 22 minutes 02 pour les juniors. 14 heures les repas sont pris rapidement afin de profiter de la chaleur, certains pensent améliorer leur temps, peine perdue, car après ce 6ème round les jeux semblent faits, surtout que le meilleur fait l'impasse sur son dernier vol. Les derniers vols se font assez tard, les derniers résultats sont enregistrés et le classement définitif est logique car les plus calmes et les plus professionnels sont en tête, d'autres pensent plutôt au classement par équipe. Le jury délibère, le temps est long, 45 minutes pour la proclamation des résultats. Les trophées, le podium tout est en place, les drapeaux sont préparés pour la cérémonie protocolaire. Pendant ce temps quelques cacahuètes volent. Nous en profitons pour mettre en ordre les tables et les chaises, commençons à ranger notre matériel car le lendemain nous aurons peu de temps pour le faire.

Voici le grand moment de la proclamation des résultats :

Est déclaré CHAMPION D'EUROPE INDIVIDUEL SENIOR :

ORSOVAI Dezso (HONGRIE) temps 1 heure 09 minutes 43 secondes

Second : ROMBLAD Jonas (SUEDE) temps 1 heure 06 minutes 05

Troisième : TREGER Ivan (SLOVAQUIE) temps 1 heure 06 minutes 03

Remise des trophées et hymne de la Hongrie.

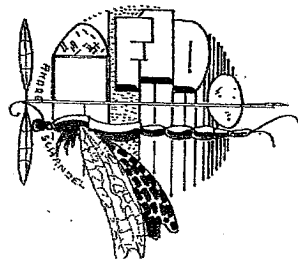
Est déclaré CHAMPION D'EUROPE PAR EQUIPE SENIOR :

GRANDE BRETAGNE : 3 heures 05 minutes 34 secondes

Second : ROUMANIE 3 heures 03 minutes 02 secondes

Troisième : HONGRIE 3 heures 02 minutes 11 secondes

Remise des trophées et hymne de la Grande Bretagne.



Passons maintenant aux juniors.

Est déclaré CHAMPION D'EUROPE INDIVIDUEL JUNIOR :

KAPLANOVA Gabriela (République Tchèque) temps 49 minutes 17

Second : DEMIDOWICZ Thomasz (POLOGNE) 46 minutes 34

Troisième : KAPLANOVA Clara 45 minutes 49

Remise des trophées et hymne de la République Tchèque

Est déclaré CHAMPION D'EUROPE PAR EQUIPE JUNIOR :

REPUBLIQUE TCHEQUE : 2 heures 17 minutes 57

Second : POLOGNE : 2 heures 07 secondes

Troisième : ROUMANIE : 1 heures 58 minutes 47

Remise des trophées et hymne de la République Tchèque

Notre équipe de France se classe par équipe 6^{ème}, en individuel, Didier BARBERIS se classe en 13^{ème} place, Robert CHAMPION 23^{ème} et Jean Francis FRUGOLI 24^{ème}

Nous donnons les cadeaux aux équipes qui ne viennent pas au repas de clôture. Départ en bus vers la salle de l'ORANGERIE où se déroulera cette réunion.

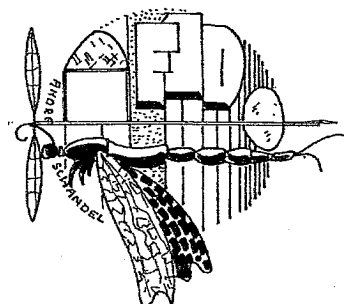
Arrivée à destination avec pas mal de retard, les quelques invités qui n'étaient pas au STADIUM nous attendaient. Apéritif servi par nos soins et repas avec une tendance très régionale nous attendait. Quelques chants repris par nos amis roumains et en français s'il vous plaît ont égayé cette soirée. Tous les convives ont apprécié ce repas, malheureusement toutes les bonnes choses ont une fin, il est temps de se quitter. Nous sommes tous un peu émus à l'idée de se quitter déjà, des adresses s'échangent et nous sommes invités par nos amis roumains à venir à SLANIC lors des prochains championnats qui se dérouleront chez eux. Le départ vers l'hôtel se fera avec l'autobus qui nous avait véhiculé vers cette salle.

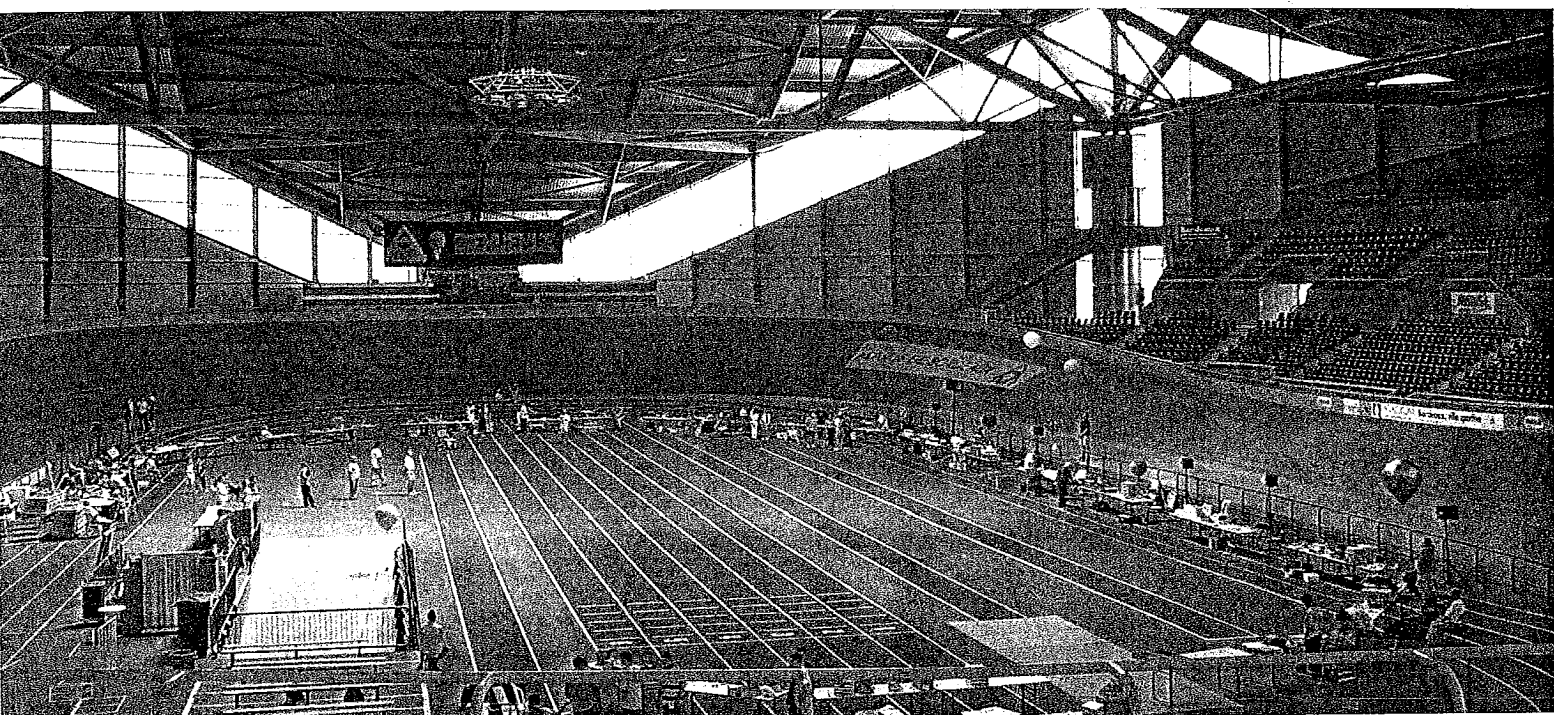
Remise en place des tables, des chaises, coup de serpillière sur le sol, il est 2 heures et demi, direction le lit car la journée n'est pas finie. Demain les premiers départs ayant lieu à 5 heures, la nuit sera très, très courte. Qu'importent ces 4 journées se sont déroulées dans l'amitié et nous serons tous heureux de se retrouver dans l'avenir.

Je tenais à remercier tous nos adhérents (ceux qui ont pu nous aider), nos amis retraités sans qui cette manifestation n'aurait pu être ce qu'elle fut. Nous avons regretté que personne de la FFAM n'ait pu assister à cette manifestation, car un CHAMPIONNAT D'EUROPE DE VOL D'INTERIEUR n'aura pas souvent lieu en FRANCE, car il faut être un peu fou pour se lancer dans cette entreprise sans conseils, ni appui des personnes ayant déjà participé à ce genre de manifestation. De toute façon nous avons fait de notre mieux avec les moyens que nous avons et avec l'énergie que nous voulons impulser au VOL D'INTERIEUR et avec tout ceux qui sont assez nombreux pour en faire une compétition très valable.

Domage, car le VOL D'INTERIEUR pourrait avoir un peu plus de considération de notre fédération, évidemment si cela avait été une autre discipline (avec radiocommande, grands modèles, etc...) nous aurions pu avoir plus d'impact auprès de nos dirigeants.

J.P. DARROUZES





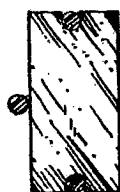
CHIMERA F1D by Nick Aikman

Constructional Details

Component	Subcomponent	Details	Weight
WING	SPARS	035 to 065 to 035 by 035 constant. 4.7 lb. A grain. Plus 3 x 003 boron.	0.108 g.
	TIPS	050 by 030 to 032 by 030. 5.0 lb A grain.	0.046 g.
	RIBS	013 by 045 constant. 4.2 lb. C grain. Plus 3 x 003 boron.	0.068 g.
		Weight of dry frame.	0.226 g.
TAILPLANE		Weight of wing complete with dihedral/tubes etc.	0.304 g.
	SPARS	041 to 055 to 041 by 030 constant. 5.2 lb. A grain.	0.052 g.
	TIPS	040 by 030 to 030 by 028. 5.0 lb. A grain.	0.022 g.
	RIBS	028 to 050 to 028 by 023 constant (Andrews). 4.3 lb. C grain.	0.018 g.
		Weight of dry frame.	0.098 g.
MOTORSTICK		Weight of tail complete with dihedral/tubes etc.	0.140 g.
	BLANK	012 by 0.845 wide by 9.75 long. 4.0 lb. C grain. Plus 3 x 003 boron at 3, 6 and 9 o clock.	0.118 g.
	BEARING and HOOK	013 Stainless steel.	
	STUB/EXTENSION	009 by 0.840 wide by 4.75 long. 4.0 lb. C grain. Plus 3 x 003 boron at 12, 4 and 8 o clock.	0.048 g.
	PLUG-IN for BOOM	009 by 1.75 long. Same wood as extension. Trim to fit boom taper.	0.020 g.
	BRACING POST	048 to 035 square. 5.5 lb. A grain.	
TAILBOOM	WINGPOSTS	058 by 048 oval. 4.00 long. 5.00 lb. A grain. Plus 2 x 003 boron. Tubes are 055 dia'.	0.042 g.
		Weight of complete stick.	0.328 g.
	BLANK	009 by 18.00 long. 0.840 wide to 0.40 wide. 4.00 lb. C grain. Plus 2 x 003 boron top and bottom.	0.116 g.
	TAILPOSTS	048 by 042 oval. 1.50 long. 5.00 lb. A grain. Plus 2 x 003 boron. Tubes are 045 dia'.	0.020 g.
PROPELLER		Weight of complete boom.	0.168 g.
	SPARS	080 by 080 tapered to 038 by 038 by 9.25 long. 4.00 lb. A grain. Plus 2 x 003 boron.	0.096 g.
	OUTLINE	023 by 023. 4.4 lb. A grain.	0.024 g.
	RIBS	013 by 040 flat. 4.2 lb. C grain. Plus 2 x 003 boron.	0.022 g.
	VP HUB	Balsa yoke 080 by 080. Kevlar hinges onto tissue tubes. Carbon driver arm with 008 actuator wires and spring. Spring dimensions are 3.5 turns around an 025 mandrel with approx' 30 degrees pre-load.	
		Weight of complete hub.	0.096 g.
MODEL COVERING RUBBER		Weight of complete propeller	0.252 g.
	Y2K/2 Applied with 3M SprayMount.	Most recent versions use crinkled film.	
	March '02/May '99.		
		Weight of complete model.	1.192 g.
		Ballast.	0.010 g.
		Flying Weight	1.202 g.

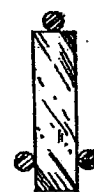
WOODS FREE FOR

DIMENSIONS IN IN.



CROSS-SECTION
OF MAIN WINGSPAR
SHOWING THIRD
BORON FILAMENT
ON EXTERNAL
FACES OF LEADING
& TRAILING EDGES.

CROSS-SECTION
OF WING RIB.



2.5° LEFT THRUST-
0° DOWN.

2.5° SIDETHRUST
0.0° DOWN.

100.0

STICK BRACING IS
TUNGSTEN X 0.0015"

48.0

4.0 PERCENT

122.0 TYPICAL

CHORD
198.0

192.0

4.0 PERCENT



CROSS-SECTION OF
PROP RIBS.

68.0
MAX.

TAIL TILT APPROX
10.00

TISSUE WRAP
BOND

50.0 DIHEDRAL

37.5
DIHEDRAL

CHERRY
#1D. 2000.

3.00 WASHIN.

110.0

3.0 PERCENT

REAR PAPER TUBE
OFFSET APPROX
4.00

CHORD
120.0

WING AND TAIL
DRAWN FLAT.

NICK ATKMAN
19.09.05 DE FFN.

Prop: 480*660 VP 3° left, 0 down

tips 4.7 lb
0.045"x0.028"

spars 4.2 lb

0.060"x0.040" 0.045"x0.040"

Ribs
0.065"x0.023"
0.003" boron
top & bottom

16 offset

0.040"x0.028"

195

198

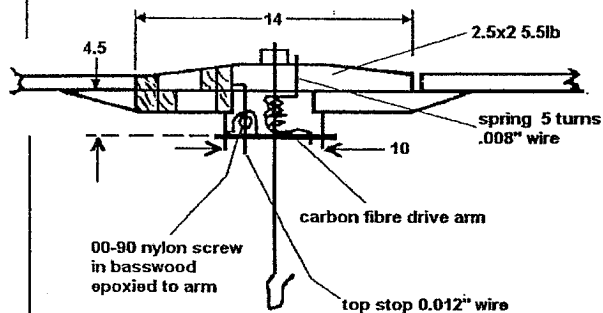
86

192

192

86

dihedral 35



Typical weights

Stick	0.35g
Boom	0.16g
Wing	0.32g
Tail	0.14g
Tail	0.14g
Prop	0.24g
Total	1.21g

dihedral 30

tips 0.040"xx0.028" 4.7 lb

0.040"x0.028"

Ribs
0.045"x0.022"

115

0.045"x0.028"

0.003" boron top & bottom

36

18

7 offset

172

60

0.075" sq 4.2 lb

0.021" sq 4 lb

0.040" sq

Ribs
0.040"x0.022"

69

0.003" boron
top rear and bottom front

PROP BLADE - HALF SIZE

2%

Stick 240 and extension 152 0.013" thick, 7 O.dia, 4.2 - 4

1 strand 0.004" boron on top & bottom of
extension and on boom to tail LE

Boom 0.009" thick 7 OD taper to 4.

0.050"x0.025" 6 lb
4 x 0.004" boron



1.6mm 5 1/2 lb + 2 0.003"
boron. 25 long



F1D 2005

by Bob Bailey

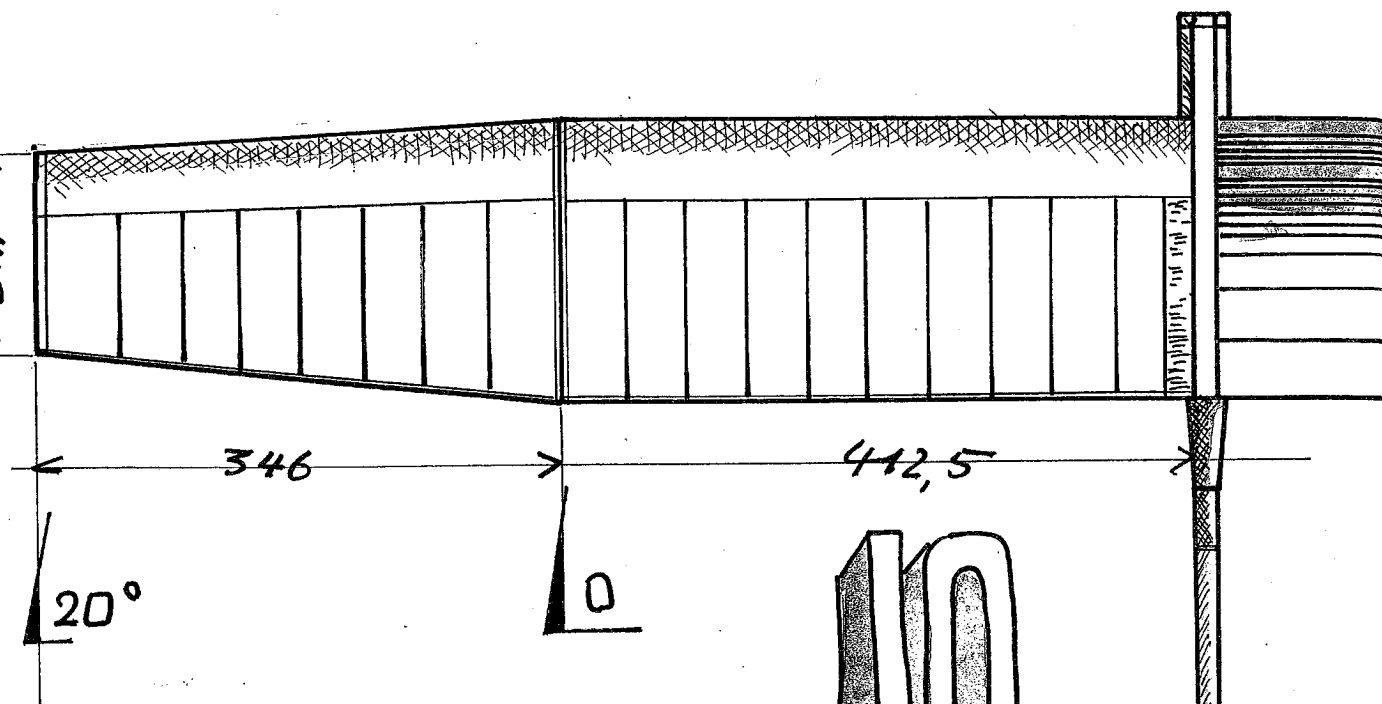
DE FFN-

10163

FFN Scale 1:4 All dimensions mm unless stated

MOTEUR CYCLON 067

VOI
LIBRE



JOHANNES
SEREN

JO
2.4

CHAMPION
D'EUROPE
2005
JUNIOR

DESSINS: A. SCHMIDT N'AVIÉS THÉRIAKSCHER

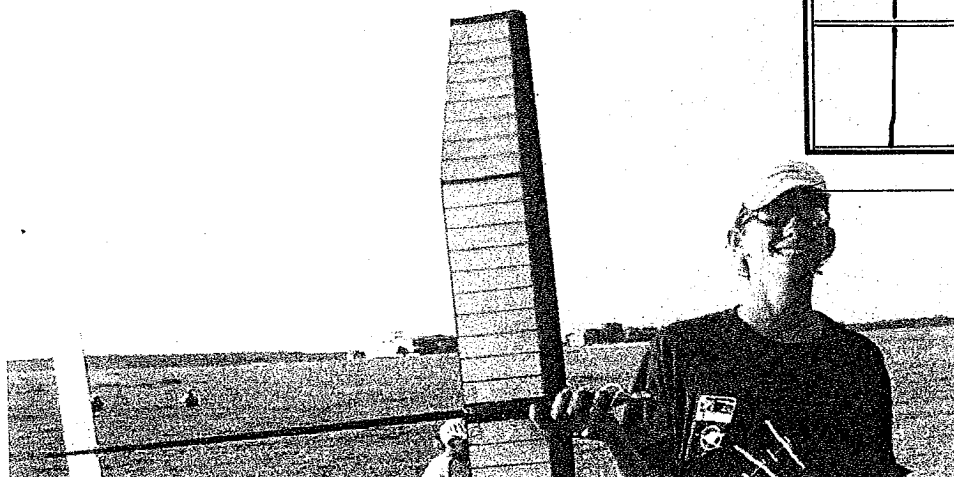
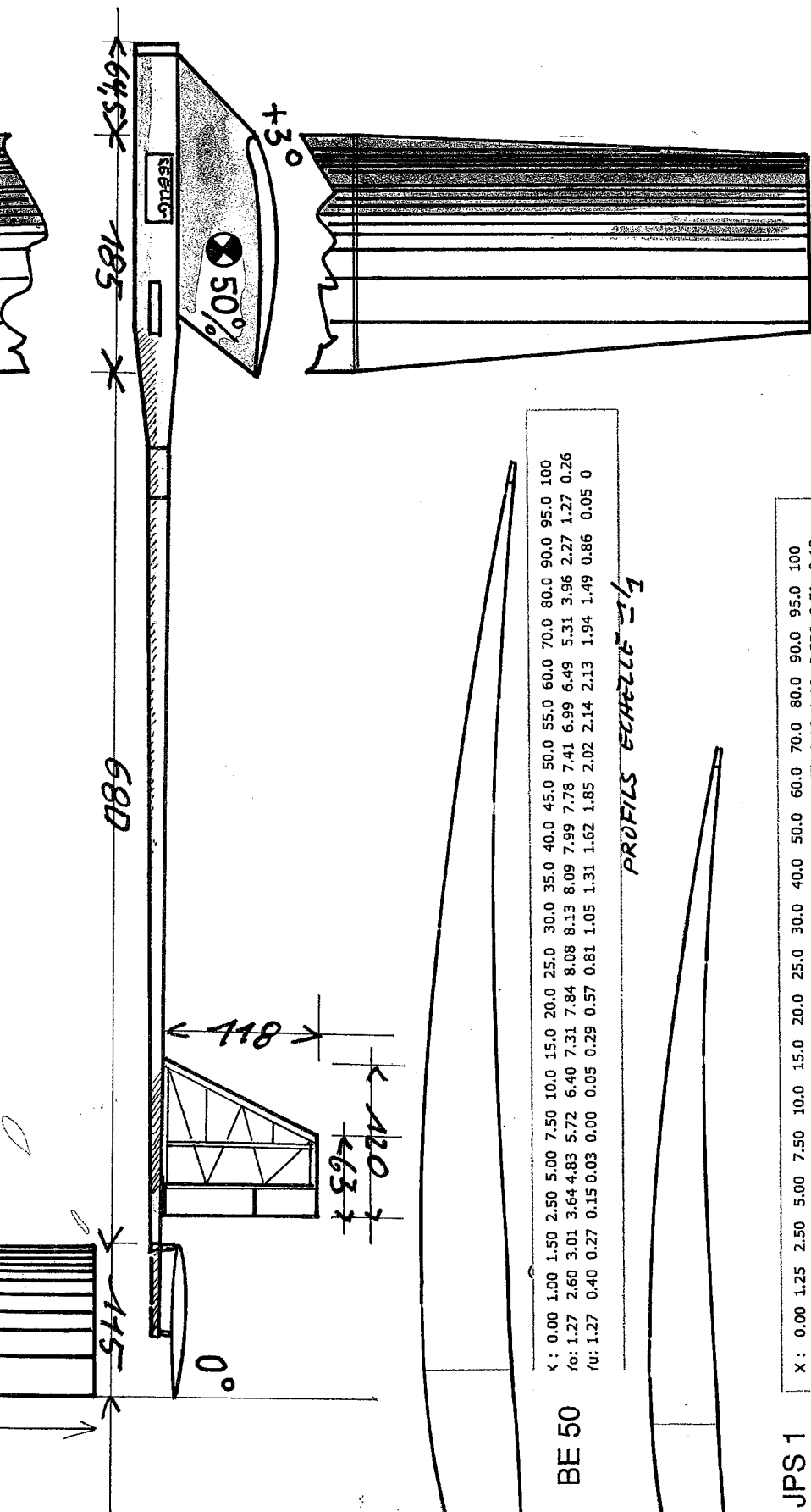


PHOTO: THÉRIAKSCHER SE

10164

ECHÈLLES - 1/4 ET 1/5



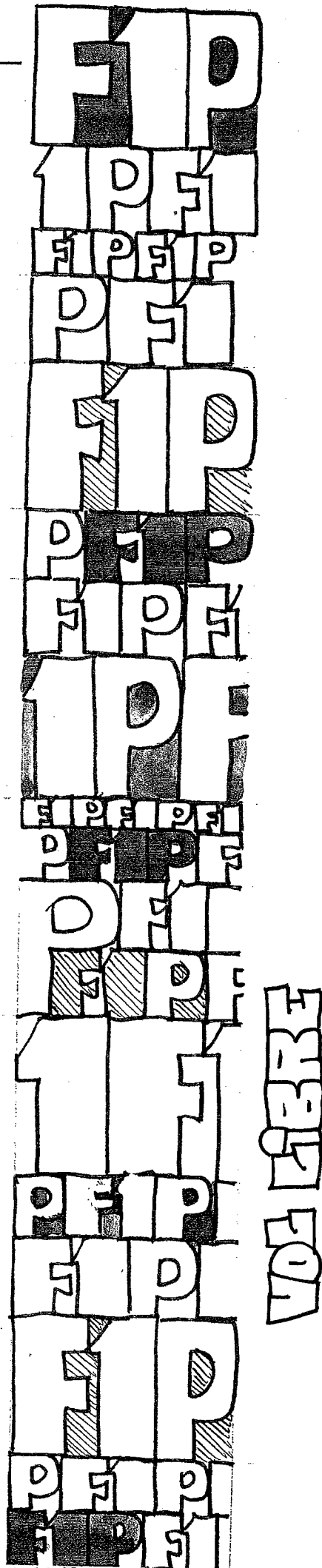
BE 50

PROFILS ECHÈLLE 1/4

X: 0.00 1.00 1.50 2.50 5.00 7.50 10.0 15.0 20.0 25.0 30.0 35.0 40.0 45.0 50.0 55.0 60.0 70.0 80.0 90.0 95.0 100
 Yo: 1.27 2.60 3.01 3.64 4.83 5.72 6.40 7.31 7.84 8.08 8.13 8.09 7.99 7.78 7.41 6.99 6.49 5.31 3.96 2.27 1.27 0.26
 Yu: 1.27 0.40 0.27 0.15 0.03 0.00 0.05 0.29 0.57 0.81 1.05 1.31 1.62 1.85 2.02 2.14 2.13 1.94 1.49 0.86 0.05 0

JPS 1

X: 0.00 1.25 2.50 5.00 7.50 10.0 15.0 20.0 25.0 30.0 35.0 40.0 50.0 60.0 70.0 80.0 90.0 95.0 100
 Yo: 0.00 1.87 2.26 2.82 3.16 3.41 3.78 3.92 3.93 3.87 3.58 3.18 2.67 2.10 1.46 0.826 0.51 0.18
 Yu: 0.00 -0.9 -1.13 -1.41 -1.58 -1.70 -1.89 -1.961 -1.965 -1.935 -1.78 -1.59 -1.34 -1.05 -0.73 -0.41 -0.25 -0.09



EDITO₀ SUITE -

Le dernier en date n'est autre que Bob White , sans aucun doute le plus connu des modélistes Vol libre aux USA , et qui nourrissait une forte sympathie envers la France .

Pour tous ceux qui à des niveaux divers entreprennent des actions liées à notre passion , nous leur souhaitons une pleine réussite . Nous sommes prêts à les soutenir dans la mesure de nos moyens , s'ils nous font parvenir , photos , textes , et autres documents à publier .

Nous avons également en projet , quelques publications de documents qui vont nous occuper pendant "un certain temps

Le volume des documents grossissant il faut se poser la question : comment publier une bonne centaine de pages spéciales ?

- Dans les numéros courants , avec chaque fois une dizaine de pages ?

- Dans des numéros spéciaux hors abonnement à l'adresse des seuls intéressés par les sujets ?

- Dans les numéros courants plus ou moins entièrement consacrés au sujet à l'intérieur de l'abonnement ?

Alors de quoi s'agit-il :

1 Une SAGA des CCCP -

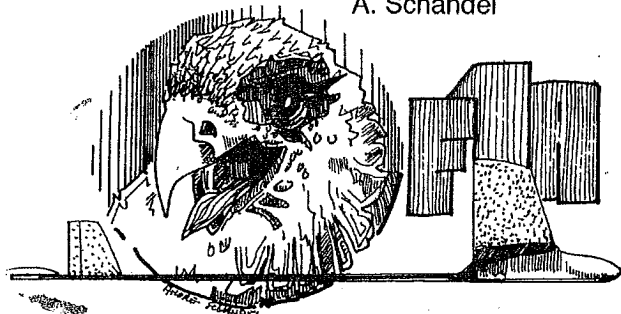
Les années 70-80-90 dans l'ex URSS, ou la "révolution non populaire , mais capitaliste " dans les trois catégories reines du vol libre F1 A,B,C . Avec toute une génération de noms qui parlent à tous les connaisseurs de la scène vol libre extérieur.

-2- Un document , non pas exhaustif , mission impossible ...sur le personnage et l'oeuvre de **Manu FILLON** .

Il serait intéressant de connaître votre avis sur la façon de procéder . Alors n'hésitez pas à faire connaître votre opinion sur la question , à la rédaction . (plume, téléphone , fax , e.mail)

Bonnes fêtes de fin d'année et une excellente année 2006 à vous tous .

A. Schandel



LEIT-ARTIKEL

Wieder geht ein Jahr zu Ende , jeder kann sich davon überzeugen , die Weihnachtsmärkte wuchern festlich , in den Strassen , mit Hab und Geldgier

..... Es ist auch eine Zeit wo wir etwas nachdenken und lesen können , da der Freiflug , zumindest , im Feld eingeschlafen ist .Es muss nicht immer nur um den Freiflug gehen , wir haben heute noch andere Felder , nur so im Alltag wo wir auch nachdenken können.

Die Coupe d'Hiver Ende Februar wird das Erwachen bringen .

Wir wünschen allen Abonnenten und Lesern , beste Gesundheit für die nahe und ferne Zukunft . Wir wissen alle zu gut dass Gesundheit die Grundbedingung für das Leben ist ... die die sie verloren haben , die Liste ist leider über 2005 zu lang , ...die fehlen uns auch . Der letzte in der Reihe war kürzlich Bob White , der berühmteste Freiflieger der USA .

Wir wünschen auch alle denen die etwas unternehmen um den Freiflug weiter zu stärken , grosse Erfolge auf allen Gebieten . Wir sind bereit in Vol Libre solche Unternehmen zu unterstützen , soweit es uns möglich ist , mit Wort , Bild und anderen Veröffentlichungsmöglichkeiten

Wir haben auch vor , einige spezial Vol Libre zu bringen , nach langer Arbeit über grosse Mengen von Dokumenten .

Als erste Ausgabe ist "eine SAGA der CCCP (ex RUS) in Verfassung . Keine Revolution aus dem Osten für Proletarier im Freiflug sondern für Kapitalistenin den Klassen F1A,B,und C.

Eine andere Ausgabe widmet sich dem verstorbenen Manu FILLON , dessen Gesamtarbeit nicht zu fassen ist , der aber eine überragende Persönlichkeit im Freiflug war .

Wir haben jedoch ein Problem : wir wissen nicht wie wir diese Publikationen bringen sollen . ? Im laufenden Abonnement auf einmal ? ,oder in kleineren Teilen über Jahre ? oder in Sonderausgaben ?

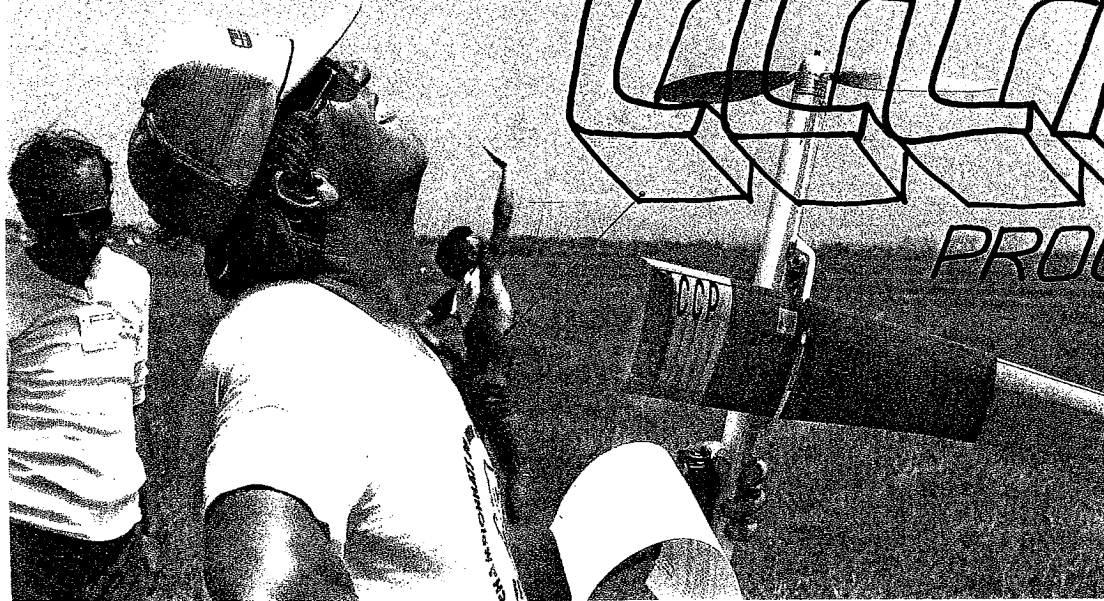
Was halten Sie davon ? (Feder , Fax , Telefon ; E. mail) Antwort an die Redaktion .

Frohe Feste und ein glückliches Neues Jahr .

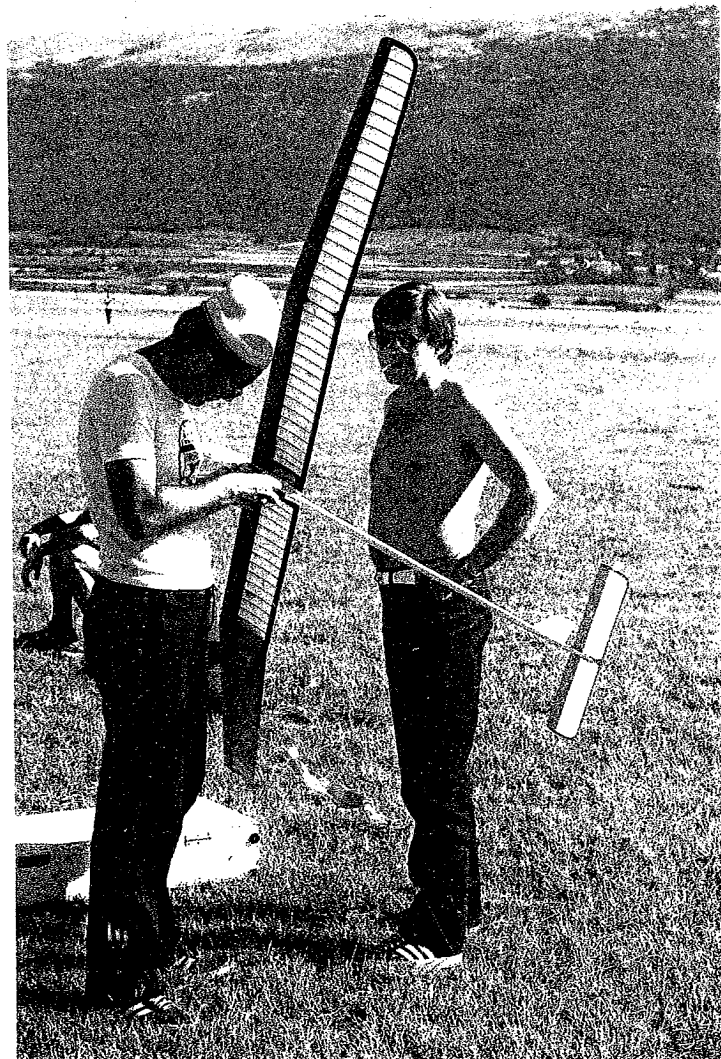
André Schandel .

LA SAGA DES CCCP

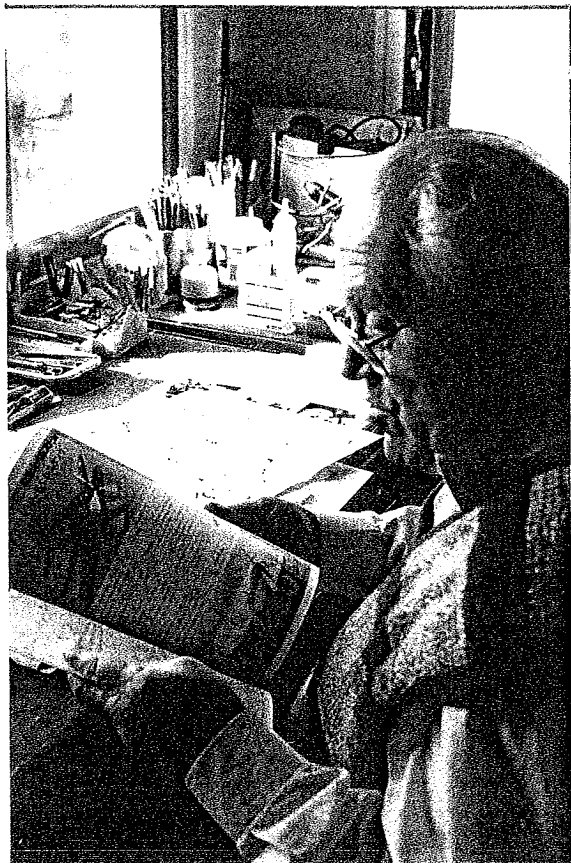
PROCHAINEMENT



Photos - ANDRÉ SCHANDER -



ET GISE



PAVOS - COLLECTION -
JEAN ANDRÉ SIMON -



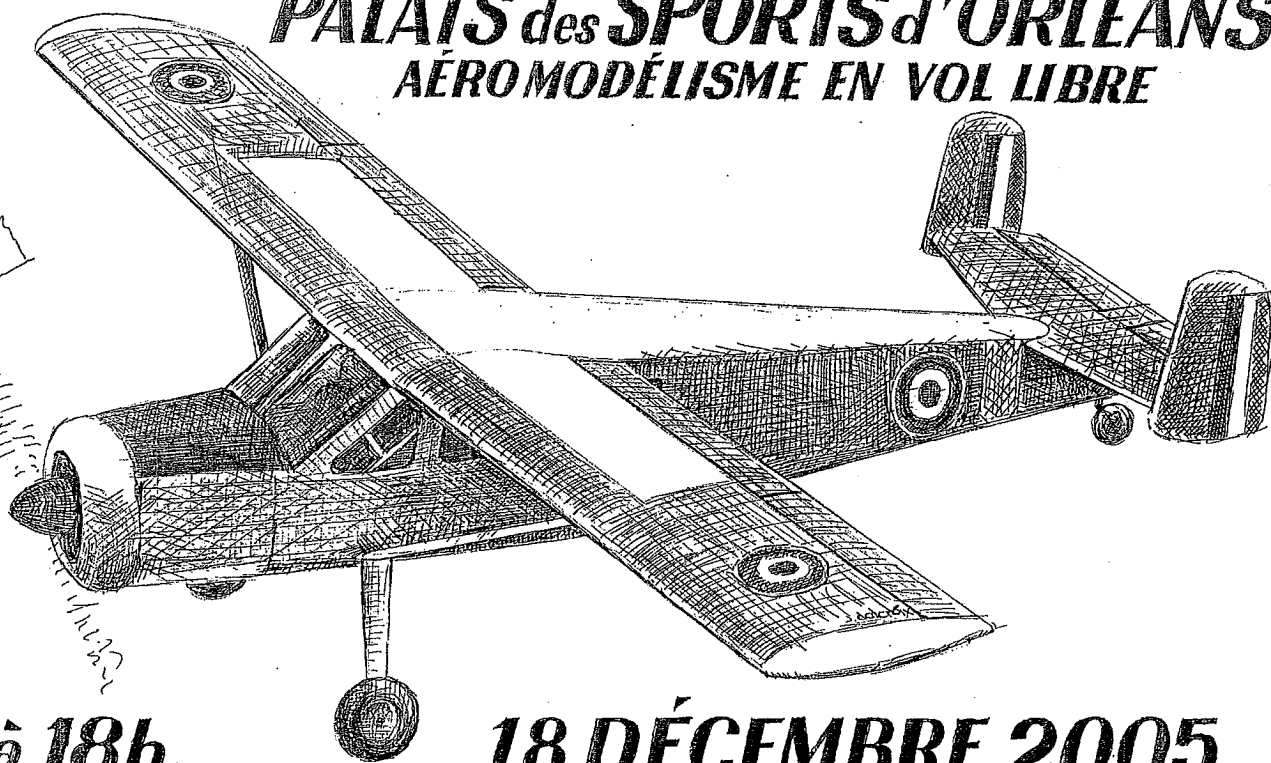
**FLIGHT
LIBRE
VOL
LIBRE**

MANU FILLON

en illustration:
le Max Holste
"BROUSSARD"

PALAIS des SPORTS d'ORLÉANS
AÉROMODÉLISME EN VOL LIBRE

**entrée
libre**



9 à 18h.

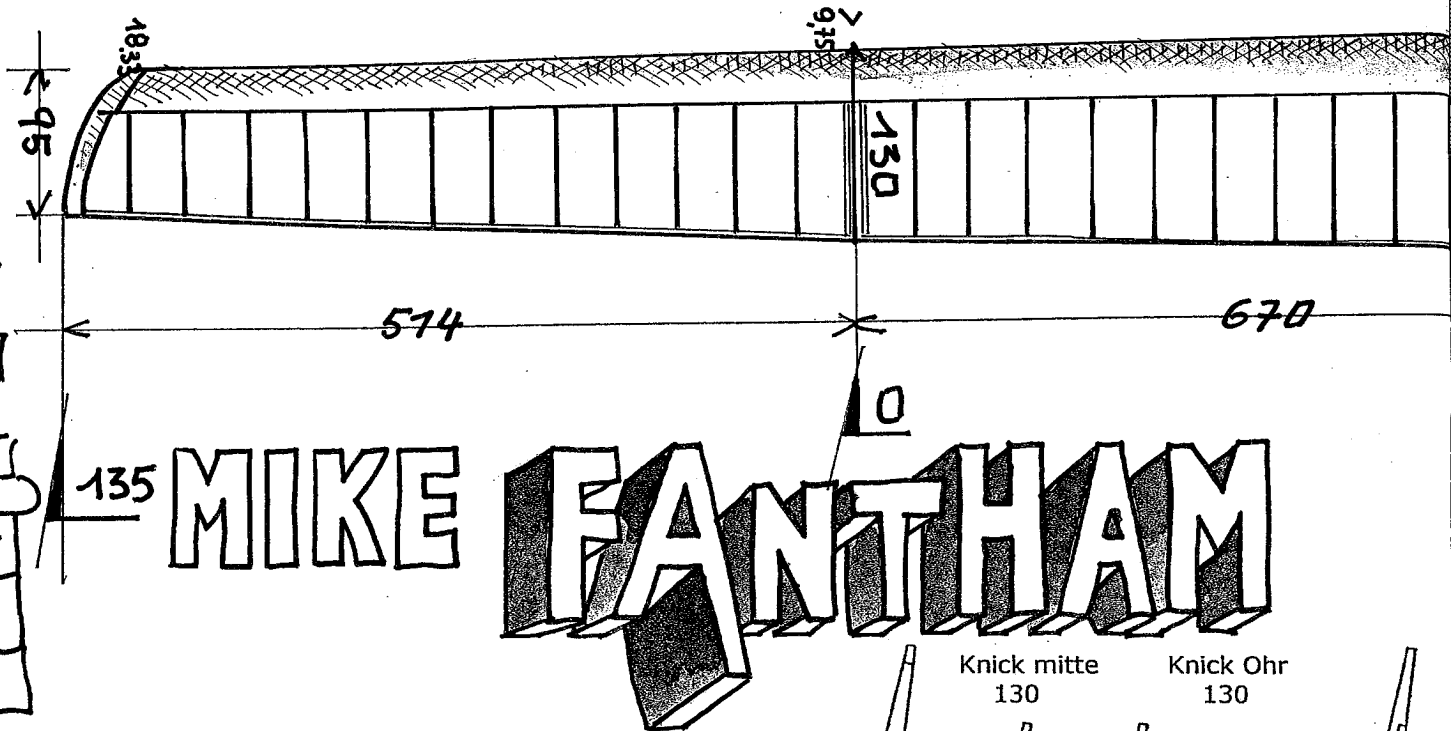
18 DÉCEMBRE 2005

48^e CONCOURS ORGANISÉ par l'UA ORLÉANS Vol Libre

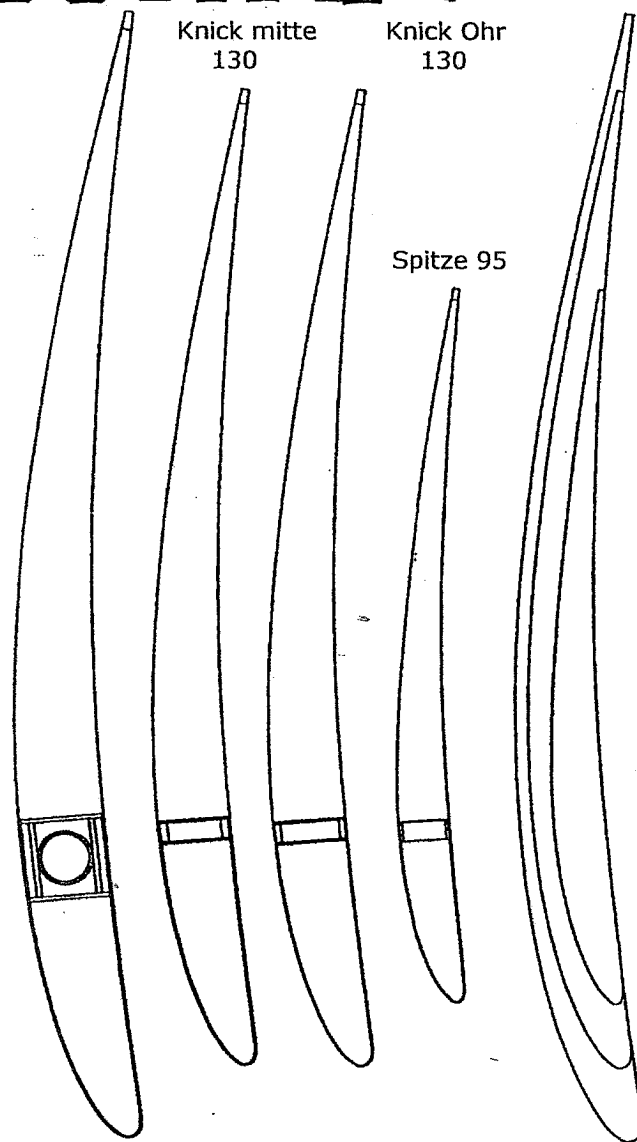
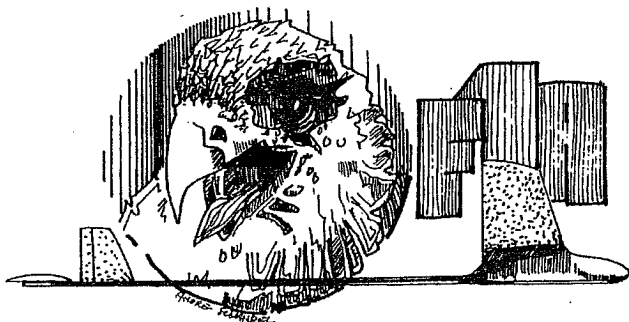
documents, Kits, stages, miniplaneurs, enveloppes surprise, vidéo...

10169

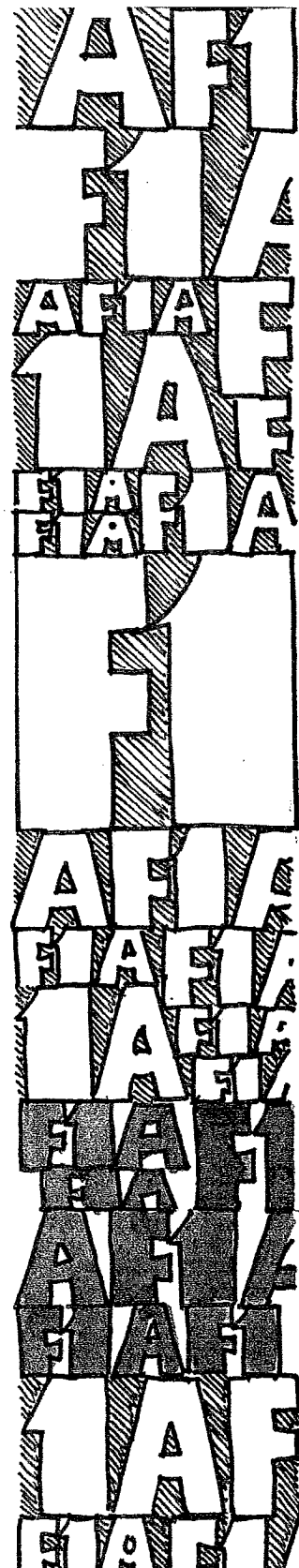
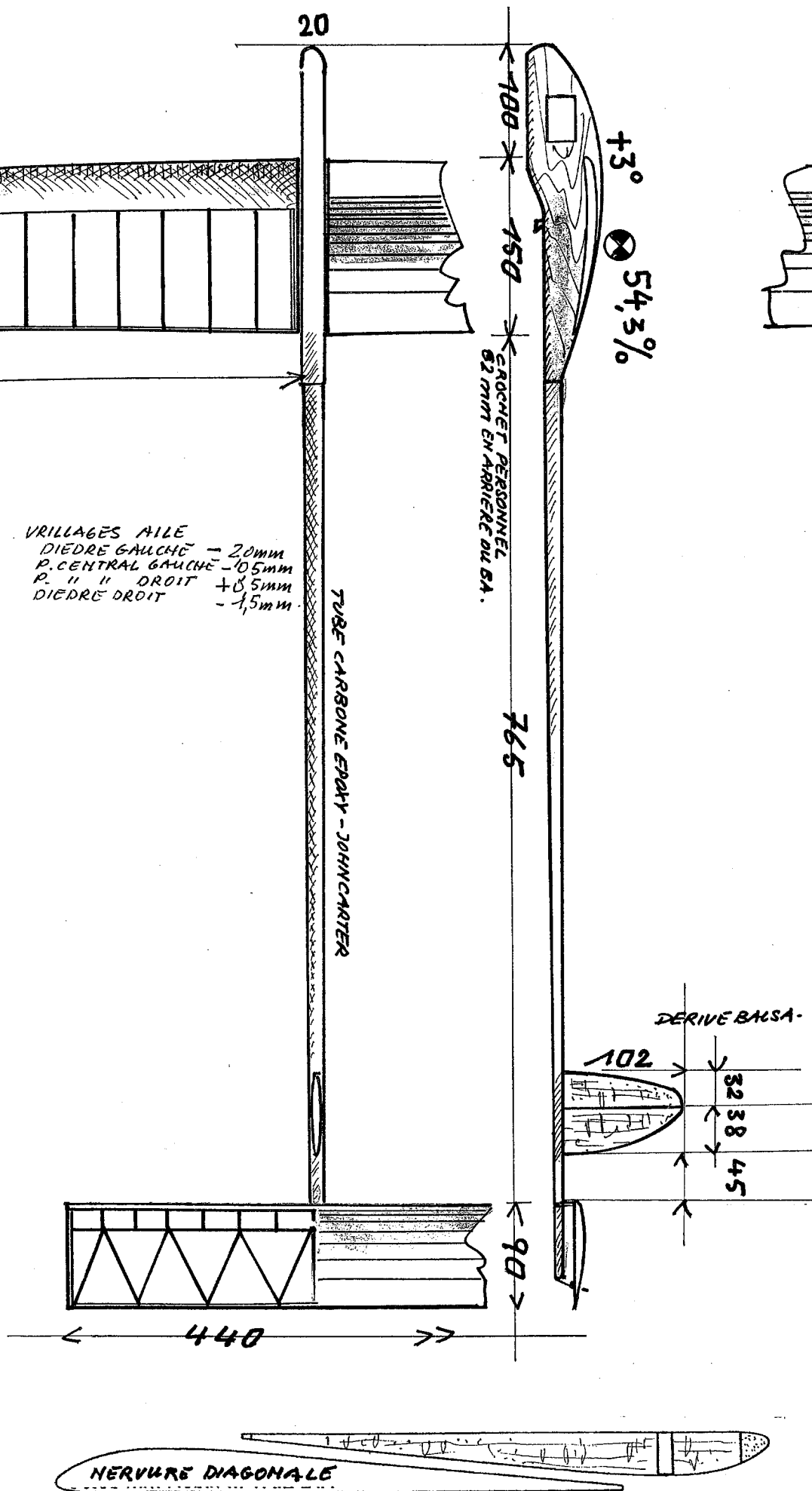
NOT LIBRE



ROBIN III
MODELE 16



DESSIN A. SCHANDL. P. P. P. F.F.N.



5/1 13 1/2 30724112

LIBRE 70A

BERN EURO FLY

Tous les deux ans , le concours FAI Coupe du monde de Bern (CH) , dernier de la saison , attire , un grand nombre de concurrents dans la Gürbethal . Cette année ce fut encore le cas , et comme d'habitude le vainqueur de l'une ou l'autre catégorie de la Coupe du monde , est celui qui termine ce concours en tête .

Le repas pris en commun dans le restaurant de Kirchenthurnen , avec un plus , concert de musique locale , permet toujours des retrouvailles ou des rapprochements entre tout ce beau monde autour d'un plat de choucroute et d'un verre de bière .

Bern a donc une certaine aura , qui est liée , au calendrier , mais aussi à l'ambiance , au panorama sur fond d'Alpes de l'Oberland bernois , et aux conditions d'hébergement dans un abri anti-atomique .

On retrouve donc souvent les tout grands , du vol libre mondial au fond de cette vallée , verte sur un fond de sol noir , généralement humide à très humide . Par moments la scène prend des allures dramatiques ou romantiques , avec des lambeaux de brouillard s'effilochant le long des flancs de la montagne multicolore , sous le soleil levant ou couchant . Ce fut encore le cas cette année . Rajouter à cela une météo des plus capricieuse , pluie fine et température douce samedi , brouillard , jusqu'à midi , soleil et fraîcheur dimanche , ce qui posa bien sûr des problèmes de temps à différents niveaux : temps maxis , temps de round , nombre de vols . Les organisateurs n'en sont pas à leur première dans ce domaine et maîtrisent le tout avec une certaine gymnastique de l'esprit et des chronomètres !

En F1 B il suffit de citer quelques noms pour se rendre compte du niveau de la compétition : Andrukov , Gorban ; Stephanchuk ; Zilberg , Silz , Kulakowsky , Vivchar , Ghio

Dimanche , levée du brouillard vers midi passé , donc problèmes de temps , sachant que vers 17 heures la nuit commence à tomber . Les concurrents en F1A et Coupe d'Hiver , ont été soumis à des temps de vol de 4 , 5...6 mn pour étouffer dans l'oeuf toute probabilité de fly-off en fin de concours De fortes colonies , allemandes , françaises , hollandaises , et suisses bien sûr , néanmoins des Finlandais , des Suédois , des Anglais , des Autrichiens , des Ukrainiens , Russes , Polonais , Américains étaient également présents . Côté français nous avons noté une forte représentation de l'ouest , par l'intermédiaire de l'écurie Louis Dupuis , Marquois de Moncontour

Welt in Deutsch

Alle zwei Jahre , wird der Euro-fly Wettbewerb in Bern ausgetragen , und da dieser Wettbewerb der letzte im Welpokal des Jahres ist , hat er immer wieder grossen Anklang .

Das liegt aber nicht nur am Datum , sondern auch noch an einigen Besonderheiten wie , Landschaft der Berner Alpen , gemeinsames Essen bei Sauerkraut und Musik , Beherbergung in einem Bunker , und launigem Wetter Dies Jahr war es wieder so , Samstag - F1B und C - Nieselregen mit warmen Temperaturen , Sonntag F1A und G , Nebel , Kühle und Sonne .

Der Nebel hielt sich Sonntag bis 12 Uhr , und brachte somit die Veranstalter in Bedrängnis , mit dem Zeitplan . Hohe Maxzeiten wurden also angesetzt um zu vermeiden dass zu lange geflogen werden muss .

Der Wettbewerb zog wie immer , mit seiner Aura grosse Namen an , Andrukov , Kulakovski , Ghio , Silz Stephanchuk , in F1B sind Namen die für hohen Standart sprechen , und sich hier vor einer grandiosen Landschaftskulisse durchzusetzen war wirklich nicht leicht

In F1A ging es noch um den Sieg im Welkup , für einige , in diesem Wettbewerb .

Eine sehr breite Belegschaft , aus vielen Ländern , wra zugegen , besonders Deutsche , Franzosen , Holländer , Schweizer , aber auch Exoten aus G.B , Finnland , Russland , Ukraine , USA , Schweden waren auf dem Gelände .

Bern war auf jeden Fall wieder einmal eine Reise wert wir werden wenn möglich in zwei Jahren wiederkommen .

• VOL
LIBRE
• F1B
• F1C
• F1D
• F1E
• F1F
• F1G
• F1H
• F1I
• F1J
• F1K
• F1L
• F1M
• F1N
• F1O
• F1P
• F1Q
• F1R
• F1S
• F1T
• F1U
• F1V
• F1W
• F1X
• F1Y
• F1Z

U
S
E
I
N
A
R
G
U
M
E
N
T
S

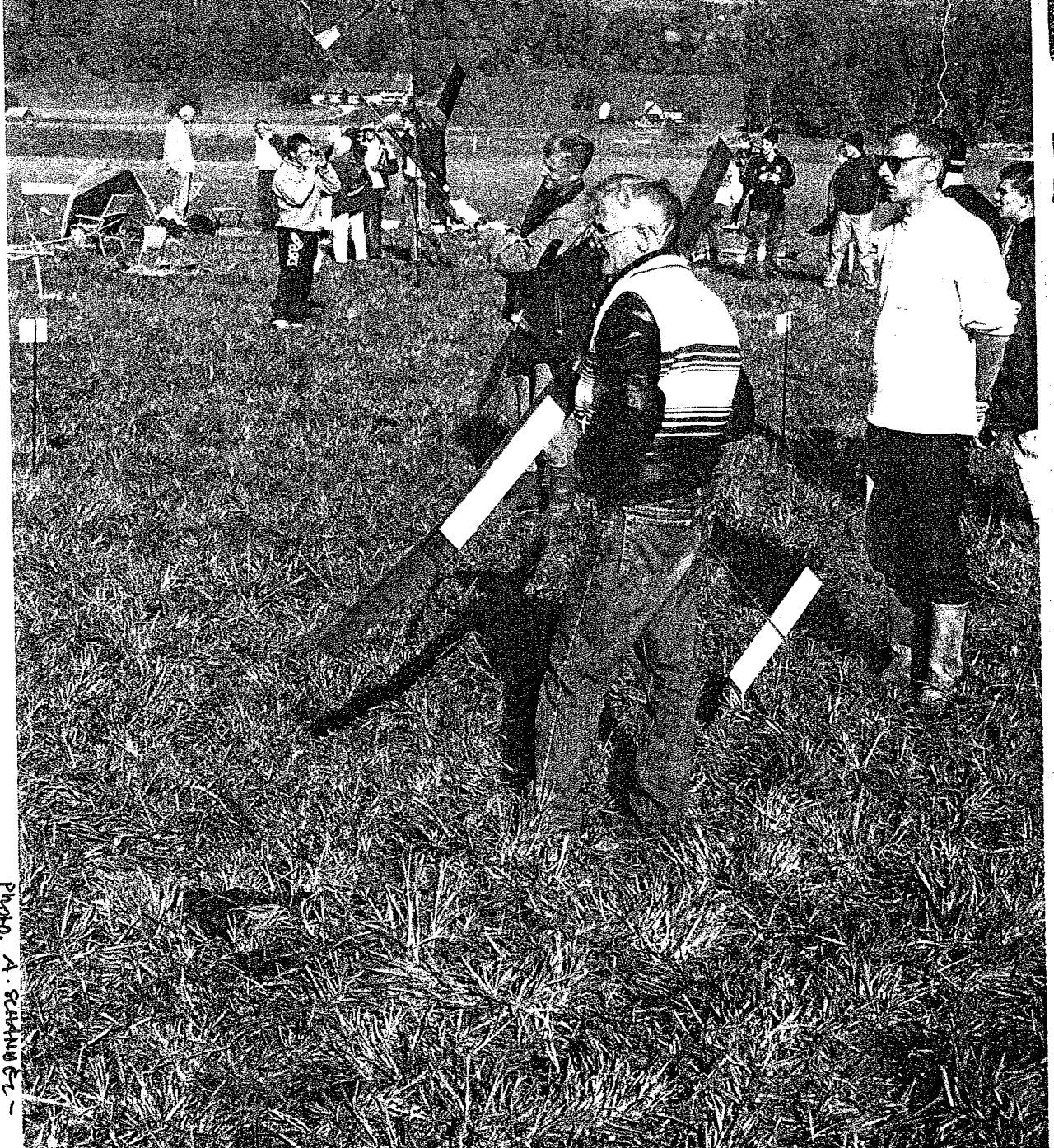


Photo. A. Schindler -

EURD FLY A BERN. PAYSAGE TYPIQUE AU FOND DE LA VALLEE HERBE VERTE,
AUX ALENTOURS. MONTAGNES BOISEES AUX COULEURS AUTOMNALES.
AU MILIEUX DE L'ITTAGE. O. KULAKOVSKY. - UKR. -

WOLFBIRN

F1A 79 flew

1	H Bleuer	SUI	900	+233
2	R Koglot	SLO	900	+34
3	M Van Dijk	NED	894	
4	P Findahl	SWE	890	
5	O Pshenychnyy	UKR	886	
6	A Vidensek	SLO	878	
7	M Cuthbert (J)	GBR	866	
8	H Schoder	SUI	853	
9	A Van Wallene	NED	843	
10	J Grom (J)	SLO	834	
11	D Oldfield	GBR	815	
11	T Weimer	GBR	815	
13	M Greuber	SUI	807	
14	P Witkowski	GER	799	
15	R Lesko	SLO	794	
16	P De Boer	NED	784	
17	I Yablonovsky	UKR	783	
18	M Farber	GER	780	
19	M Herwig (J)	GER	765	
20	A Van Eldik	NED	764	
21	J Carter	GBR	762	
22	M Kosonozhkin	RUS	760	

F1A-Junior 13 flew

1	M Cuthbert	GBR	866
2	J Grom	SLO	834
3	M Herwig	GER	765
4	G Subic	SLO	719
5	M Seren	GER	669
6	T Drozdzinski	POL	640
7	J Scern	GER	628

F1B 58 flew

1	A Andriukov	USA	1260	+465
2	I Zilberg	GER	1260	+456
3	O Kulakovskiy	UKR	1260	+410
4	A Gey	GER	1260	+403
5	R Peers	GBR	1260	+386
6	B Silz	GER	1260	+371
7	S Stefanchuk	UKR	1260	+356
8	V Vichuk	UKR	1260	+355
9	W Ghio	USA	1260	+321
10	P Van Merkestijn	NED	1260	+269
11	M Woolner	GBR	1260	+200
12	U Schmelter	GER	1255	
13	T Hribar	SLO	1255	
14	H Schoder	SUI	1252	
15	H Van Hoom	NED	1248	
16	P Ruyter	NED	1235	
17	Y Waltonen	FIN	1221	
18	P Windisch	GER	1210	
19	M Woodhouse	GBR	1202	
20	O Bukin	UKR	1199	

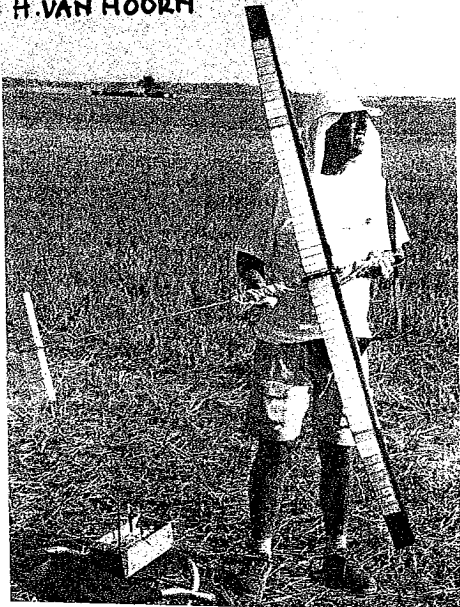
F1C 19 flew

1	P Watson	GBR	1260	+419
2	J Cuthbert	GBR	1260	+410
3	A Roux	FRA	1260	+357
4	C Gretter	GER	1260	+318
5	V Sychov	UKR	1255	
6	D Meissnest	GER	1254	
7	M Reverault	FRA	1219	

F1G 21 flew

1	H Werfl	GER	180	180	300	660 +271
2	V Starostenko	UKR	180	180	300	660 +262
3	Y Gorban	UKR	180	180	274	634
4	G Buisson	FRA	165	145	285	595
5	O Bukin	UKR	180	180	213	573

H. VAN HOORN



DE LA PAGE 10-168

F1B

[illegible]

RÉSUMÉ COUPE DU MONDE 06

World Cup summary F1A, F1B, F1C

Feb 18-19	Lost Hills	USA	Maxmen International
Feb 25	Viabon	FRA	Philippe Lepage FIB
Mar 11	Parion	FIN	Bear Cup
Mar 18-19	Gjovik	NOR	Holiday on Ice
Apr 1-2	Tekirdag	TUR	Istanbul FF Cup FIA FIB TB
Apr 14-17	Naranderra	AUS	Australian FF Championships
Apr 18-19	Naranderra	AUS	Southern Cross Cup
Apr 22	Lucenec	SVK	City Cup of Lucenec
Apr 24-26	Omarama	NZL	Kotuku Cup
Apr 28-30	Omarama	NZL	Omarama Cup
Apr 29-30	Madziunai	LTU	Estonian Free Flight Cup
Apr 30	Madziunai	LTU	Baltic Cup
May 13-14	Andover	GBR	Stonehenge Cup
May 13-14	Vojka	SCG	23rd Srem Cup
May 19-21	Vsechov	CZE	Open International
May 25	Lucenec	SVK	Novohrad Cup
May 26-28	Pazardzjik	BUL	Sofia Cup
Jun 3-4	Tass	HUN	21st Pusztai Cup
Jun 9-11	Kharkiv	UKR	Kharkiv Cup
Jun 17	Zrenjanin	SCG	Djordje Zigic
Jun 24-25	Bjelopolje	CRO	Memorijal Vilima Kmocha
Jun 26-30	Penza	RUS	Championships of Russia
Jul 7-9	Kyiv	UKR	Antonov Cup
Jul 8	Tass	HUN	Vörös Jenő Memorial Contest
Jul 13-16	Odesa	UKR	Black Sea Cup of Belarus
Aug 3-5	Noizé	FRA	Poitou
Aug 11-13	Stalowa Wola	POL	Summer Cup
Aug 18-20	Borne	GER	3rd Salzländ Cup
Aug 25-26	Ofakim	ISR	Arava Open
Aug 31-S 3	Zülpich	GER	37th Eifel Pokal
Sep 2-4	Borden, ON	CAN	Canada Cup
Sep 8-10	Sisak	CRO	Siscia Cup
Sep 14-17	Orel	RUS	Aviaprom Cup
Sep 22-23	Capannoli	ITA	2nd Favli World Cup
Sep 22-24	Pazardzjik	BUL	Bulgaria Cup
Oct 7-8	Ankara	TUR	Anatolian FF Cup FIA FIB
Oct 14-15	Lost Hills	USA	30th Annual Sierra Cup
Oct 20-22	Novo Mesto	SLV	Krka Cup

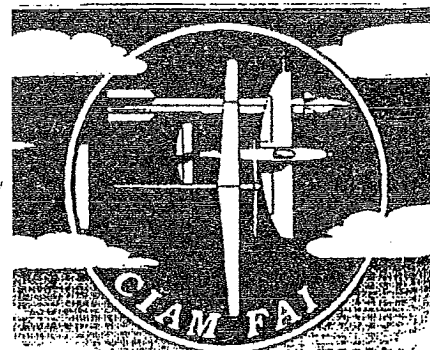
F1E

Feb 15-16	Lost Hills	USA	California Cup
Apr 8	Oberkotzau	GER	Föhrberg Cup
Apr 9	Oberkotzau	GER	World Cup
Apr 29	Rana	CZE	Open International
Apr 30	Rana	CZE	Open International
May 5-6	Gallio	ITA	1st Coppa Primavera
May 6-7	Gallio	ITA	6th Coppa Sisemol
May 20	Lipt.Mikulas	SVK	Mikulas Cup of Hungary
May 21	Lipt.Mikulas	SVK	Cavalloni Cup of Hungary
Jun 17-18	Turda	ROM	Memorial Popa Crangu
Jun 22-23	Turda	ROM	Turda Cup
Sep 15	Lipt.Mikulas	SVK	Liptov Cup
Sep 16	Lipt.Mikulas	SVK	Mayor Cup
Sep 23-24	Račibórz	POL	Open International
Sep 23-24	Toszek	POL	Open International
Sep 30	Tourtenay	FRA	1st Poitou Charentes
Oct 1	Tourtenay	FRA	Poitou

Dans la liste des concours FAI Coupe du Monde bien prévision pour l'année 2006, nous pouvons noter, que dans un rapport de 2/3 les lieux géographiques, se situent dans les pays de l'est, phénomène qui semble s'amplifier d'année en année. Par ailleurs une nouveauté, la Turquie apparaît, candidate à l'entrée en Europe

En F1E une
st augmentation sensible du
nombre des concours , avec
des doublettes , un peu partout
même en France Tourtenay
oblige !

Domage que nous n'avons pas eu d'échos sur les premières rencontres en France cet automne !



DESSIN - VOL LIBRE -
A. SCHANDEL POUR LA
CIAH - FAI. -

NON RESPECT REGLEMENTS FAI

OUI OUI NON!

Depuis la suppression de la règle du constructeur, suite à l'utilisation frauduleuse de modèles achetés, prêt à voler, et prétendus avoir été construits par l'utilisateur, nous assistons au cours des compétitions nationales et internationales à une certaine confusion, qui pourtant ne devrait plus exister quant au seul utilisateur d'un modèle.

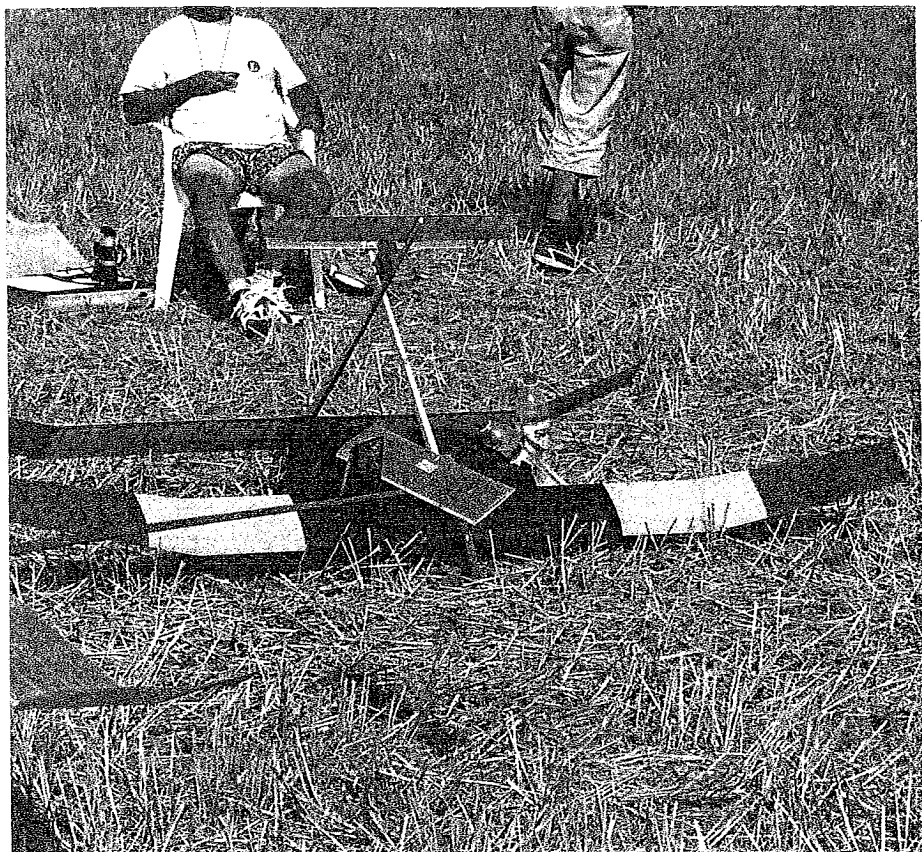
Il est expressément stipulé par la FAI et la FFAM dans leurs réglementations que TOUT MODELE UTILISE doit comporter une IMMATRICULATION, celle du concurrent sur l'extrados de l'aile!

De même tout participant à un concours FAI doit être en possession d'une licence internationale FAI, valable.

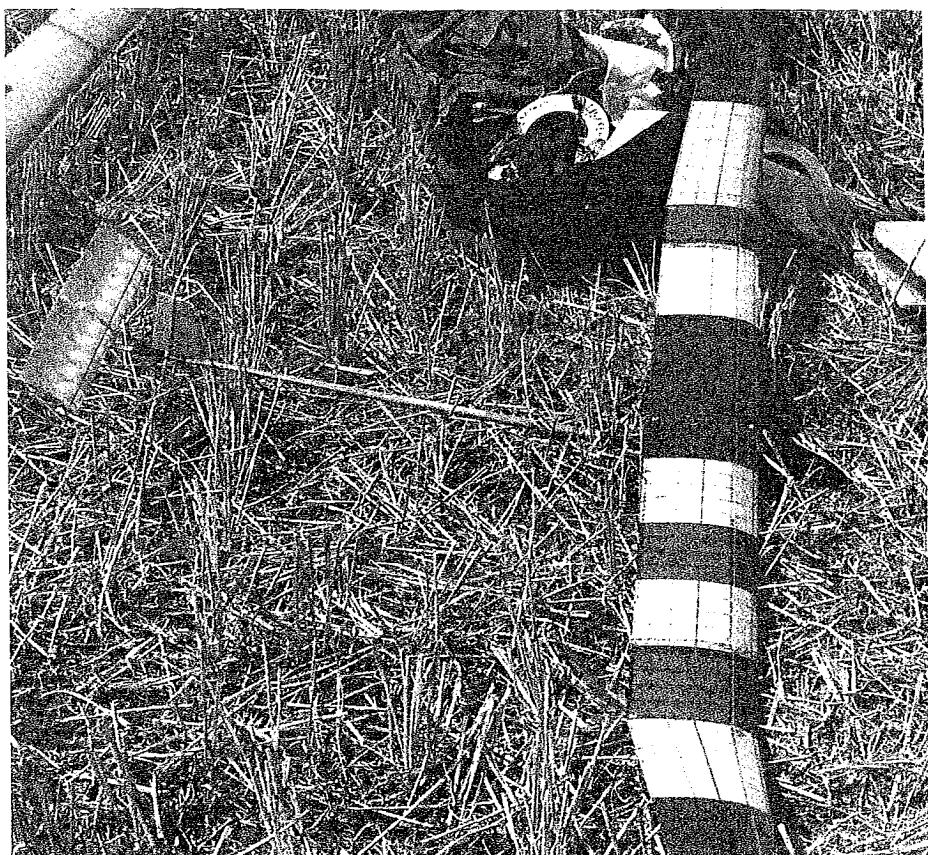
Un rappel, vécu il y a quelques années aux ch. de France, un concurrent au plein depuis le début en F1B, se fait remarquer lors de l'avant dernier vol, en utilisant un modèle qui ne porte pas son immatriculation, chronométreur officiel applique le règlement en cours et élimine le concurrent par un OOO en avertissant le jury.

Cette attitude paraît tout à fait logique puisque conforme au règlement. Le concurrent en question ayant oublié, par négligence de remplacer les immatriculations du modèle offert par un ami deux années avant, par les siennes.

Ce qui importe donc dans tous les cas c'est que le jour de la compétition le concurrent présente un modèle qui ce jour là est le sien puisqu'il porte son immatriculation, même rajoutée



PHOTOS - A. SCHAEDEL - 2005 -



* PHOTOS PRISES L'ETE 2005, LORS D'UN CONCOURS COUPE DU MONDE FAI. - MODELES SANS AUCUNE IMMATRICULATION !

* FOTOS AUFGENOMMEN DIESEN SOMMER-2005 AUF EINEM WELTPOKALWETTBEWERB - MODELE DIE FLIEGEN ABER NIEMAND GEHÖREN ! ZEITEN WERDEN GESTOPPT UND EINGETRAGEN VOM ZEITNEHMER OHNE WEITERES ! IM HINTERGRUND.

JA oder NEIN!

précipitamment au feutre noir !
A qui il a appartenu le veille n'a plus aucune importance !

On a vu un vice champion du monde, avoir acheté le jour même du concours son modèle.

On a vu et on voit encore, lors de concours FAI coupe du monde, des concurrents, connus, voler avec des modèles non immatriculés, afin de pouvoir les vendre immédiatement sur le terrain tout en prouvant qu'ils sont en parfait état de vol.

Personne ne prend des sanctions surtout pas les organisateurs et les jurys officiels qui devraient prononcer une disqualification immédiate.

Aussi, cette année encore, lors de compétitions FAI, des concurrents ont en toute tranquillité utilisé des modèles sans aucune immatriculation ! Pas de disqualification !

Dans cet ordre d'idées il importe que les organisateurs spécifient avant le concours aux chronométreurs les modalités d'applications du règlement en vigueur, chose qui est rarement faite, cela d'autant plus que tous ne sont pas informés sur la question.

On sait aussi que certains concurrents, ne sont pas du tout en possession de licence FAI internationale. Il suffirait pour le savoir de demander auprès de l'administration concernée si c'est le cas ou non, ou tout simplement d'exiger la présentation du document lors du premier vol.

Une réglementation existe pour être appliquée à tout le monde et cela à la lettre. Il paraît que nous pratiquons un sport de haut niveau !



FAI AEROMODELLING
COMMISSION

Seit dem man die Erbauerregel aufgegeben hat, nachdem etliche, viele, Wettbewerber mit gekauften Modellen geflogen sind obwohl sie dies bestritten, sehen wir immer wieder auf Wettbewerben Vorgänge die nicht mehr da sein sollten.

Es ist Schwarz auf Weiss geschrieben, jeder Teilnehmer an einem FAI Wettbewerb muss mit immatrikulierten Modellen antreten, die eigene natürlich gleichso wie mit einer FAI Lizenz.

Selbst erlebt, vor etwa drei Jahren bei der fr. Meisterschaft. Ein Teilnehmer, bis dann, voll, fliegt mit einem Modell das nicht seine Nummer trägt. Er bekommt eine 000 und wird disqualifiziert. Er hatte nur vergessen die Immatriculation von dem Modell zu nehmen, das er eine Jahre zuvor von einem Freund als Geschenk bekam.

Der Rausschmiss war normal da er der Regel entsprach.

Was also wichtig ist, ist dass das Modell am Tag des Wettbewerbes die Immatriculation des Teilnehmers trägt, wem es Gestern gehört hatte spielt keine Rolle. Man kann zum Beispiel im letzten Moment mit Stift seine Marke auftragen.

Man sah schon ein Vizeweltmeister der sein Modelle auf dem Wettbewerb gekauft hat.

Man sah auch über mehrere Jahre berühmte Freiflieger die mit Modellen flogen ohne eine Nummer zu tragen, da sie hofften die Modelle noch auf dem Wettbewerb zu verkaufen, mit der Sicherheit dass sie gut eingeflogen waren.

Niemand, nicht die Organisatoren, nicht die Jury ergriffen Strafen, wegen Abwesenheit von Immatriculation.

Diesen Sommer gab es wieder FAI Wettbewerbe auf denen mit Modellen geflogen wurde, die ohne jede Schrift waren. Sie flogen über den ganzen Tag ohne jegliche Folge!

Die Zeitnehmer

scheinen meistens überhaupt nicht zu wissen dass sie hier etwas zu tun hätten. Man hat sie nicht darüber informiert.

Andere wieder fliegen ohne die FAI Lizenz, ausser jeder Kontrolle, man unternimmt nichts um wahrscheinlich keine Kunden zu verlieren. Es wäre sehr einfach am Wettbewerbsanfang die Lizenz zu verlangen.

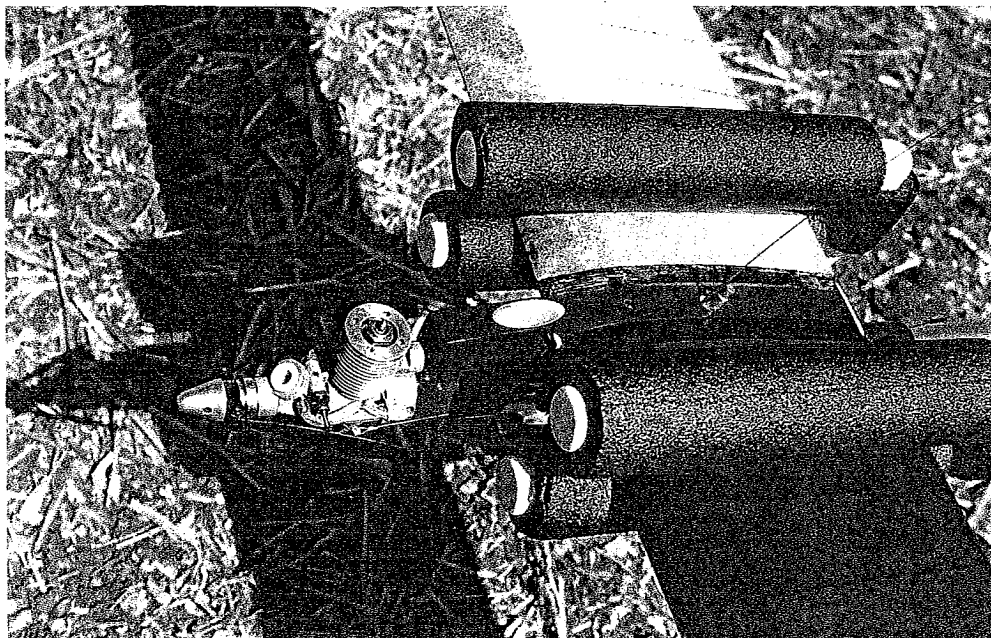
Die internationalen und nationalen Reglements existieren um befolgt zu werden, so wie geschrieben, wir treiben ja ein Hochleistungssport!

FAI in Deutsch

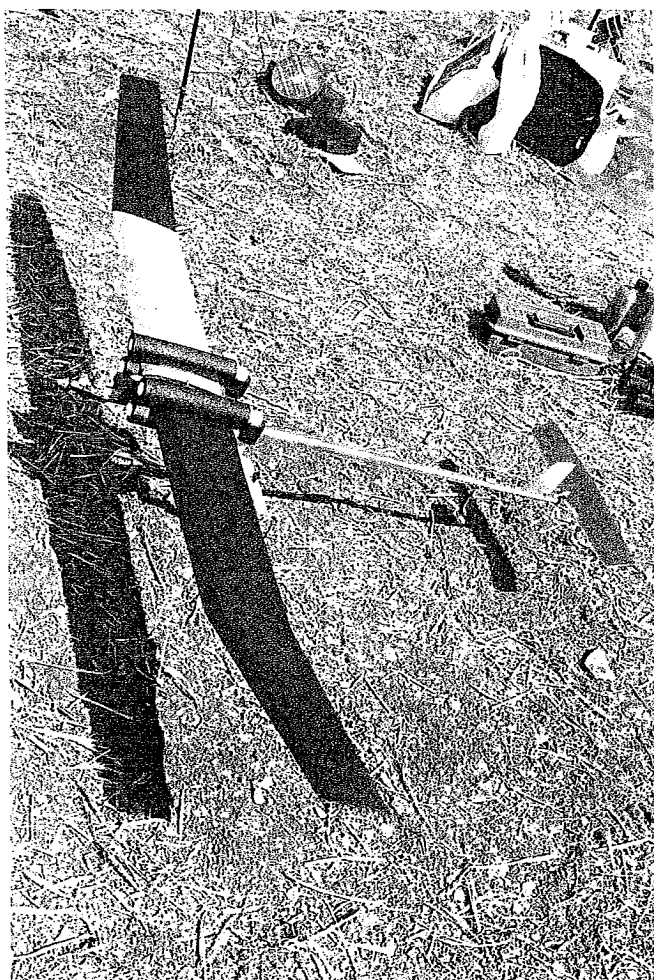
Seit Jahrzehnten, sind wir im Freiflug um den Nachwuchs besorgt. Es wird öfters darüber nachgedacht wie man die Jugendlichen an diesen Sport heranführen könnte, mit wenig Erfolg.

Dieser Nachwuchs ist in den Klassen F1B und C, fast auf dem Nullpunkt! Dies ist gut zu verstehen da diese Klassen, sehr teuer und technisch anspruchsvoll sind. Beide Fakten liegen den Jugendlichen nicht gut. In F1A ist die Sache auch so langsam nicht mehr vom Einfachsten. Elektronik ist auch hier immer mehr verlangt.

Bei den E.M. und W.M. Junioren, ist es fast unmöglich komplette Mannschaften zu stellen. Es gibt Löcher in F1B und viele Länder haben überhaupt keine Teilnehmer in den Motorklassen F1J und P. Alles zu teuer und zu kompliziert in der Handhabung für Jugendliche.



Wenn man Umschau hält auf den Wettbewerben stellt man gleich fest dass diese Modelle nichts anderes sind als in den Dimensionen kleinere F1C. Die praktisch die selben Anforderungen verlangen wie F1C. Siehe Bilder nebenan. Ein Modell das in dem 2 Minuten Wettbewerb in Moncontour 2005 flog. Es gleicht, zum verwechseln, einem F1C in kleiner Verfassung mit schwächerem Motor. Nebenbei bemerkt das Modelle trägt auch keine Immatrikulation, oder ist sir durch den Halteständer verborgen?



Depuis des décennies, la question du renouvellement de nos rangs par des jeunes, occupe les esprits.

Cette préoccupation est encore devenue plus pressante dans les catégories les plus techniques, c'est à dire en F1B et F1C, encore que depuis peu la catégorie F1A, n'est plus aussi simple que cela électronique oblige.

Lors des championnats d'Europe et du Monde dans les catégories juniors, il est très difficile sinon impossible de mettre sur pied des équipes nationales complètes dans les trois classes.

Certaines équipes sont incomplètes en F1B et d'autres ne sont pas du tout représentées en F1J ou P - catégories mises en place pour remplacer et simplifier la catégorie F1C, trop onéreuse et surtout techniquement trop compliquée pour des jeunes. Sans parler de la manipulation peuvent être dangereuse.

Les craintes que l'on avait manifestées lors de la mise en place de ces nouvelles catégories, en ce qui concerne leur évolution rapide vers des engins, ressemblant au F1C, se sont révélées comme justifiées. En effet en observant ces modèles actuellement sur le terrain, entre les mains des juniors, il est évident que ce sont des "modèles réduits F1C" tout aussi complexes et onéreux que ces derniers.

Nous avons ici, en image un de ces modèles, qui a participé au concours 2 minutes de Moncontour cette année. C'est à s'y méprendre en modèle F1C, avec une simple réduction du moteur. Pour le reste les images parlent d'elles-mêmes. Notons en passant qu'il ne semble pas porter d'immatriculation, à moins qu'elle soit cachée sous les supports du modèle au sol.

L'ensemble est de construction parfaite, et ne manque pas d'élégance de beauté, et sans doute de performance. A la portée d'un junior?

@STUCES et Nouzes

LE POIDS DU METRE CARRÉ.

C'est précisé par notre ami Peter Brocks sur le forum de la NFFS, après une question sur les divers entoilages VL et RC. "Ce qui compte, c'est le poids après finition. Donc aussi l'encollage, et pour le cas du Polyspan un fort pourcentage pour l'enduit de tension. Je vous donne ici mes repères personnels : 1er nombre poids brut, 2e nombre poids total, en g/m² :

Micafilm transparent	25	30
Polyspan	23	40
Icarex (1/2 oz)	36	41
Mylar transparent (1/4 mil)	8	11
Mylar transparent (1/2 mil)	15	18 "

Auparavant, l'ami PedroS (pas d'autre précision) avait listé plein de matériaux, dont les plus légers :

Polimicro 1.3	Litefilm/Solite 20.0
2 µ clear mylar 2.2	Micafilm clear 22.0
2 µ aluminised mylar 2.6	Airspan 24.0
.012 condenser paper 3.7	Polyspan 25.0
4 µ aluminised mylar 6.8	Litespan 28.0
5 µ clear mylar 7.0	Coverlite 28.0
5 µ Microlite 10.0	Micafilm colour 35.0
Lite Silkspan 12.0	Fibafilm 40.0
Jap tissue (Lite Flite) 12.0	Solarfilm 50.0
et Monokote transparent	57.0

NE RIEZ PAS...

Pour changer un peu, ceci vient de Free Flight News, août 2005. Le Comité technique de Grande Bretagne a dû trancher dans l'affaire suivante. Un gros concours, en catégorie planeur aile volante s'inscrit un paquet de joyeux lurons munis... d'avions en papier. On enregistre les temps... certains font des remarques telle "On devrait interdire" ou "Plus il y a d'inscriptions mieux c'est"... mais pas de réclamation officielle. Après enquête on s'aperçoit que rien du règlement n'empêche la chose. Pourtant... ce n'est pas avec ça que grimpera la notoriété du Vol Libre. Que faire ? Imposer un minimum de secondes de vol ? Mais en moto par exemple rien ne vous *oblige* à démarrer votre moteur... vous pouvez faire un vol par lancé-main. Et lorsqu'à un flyoff votre unique adversaire n'a plus de modèle à faire voler, vous n'êtes pas obligé de faire un vol complet au risque de perdre votre taxi. Bref, le FFTC décida... de ne rien décider, tant les solutions proposées semblaient bizarres.

POITOU 2 MINUTES 2005.

"Il est fortement question d'interdire les modèles simples fabriqués à la maison, et de n'autoriser que les modèles professionnels ayant de préférence le label Europe de l'Est." C'est la conclusion hilarante du nouveau vainqueur, récidiviste, et à ses heures journaliste dans "Vol Libre", vous avez reconnu Bernard Michaud. Son taxi est celui paru dans VL 160, Jean-Luc Bodin a le même ou pas loin (mieux construit, in-

siste Bernard), et Louis Dupuis complète le podium du jour. Il ferait beau voir que les enfants de Maurice Bayet perdent la main dans cette sublime catégorie ! -- Bon, la nouvelle est arrivée par lettre, mais c'est juste parce qu'Internet a calé, après diverses manip de la part des petites-filles férues de jeux... on n'a rien sans peine.

PRUDENCE...

"Dans mes jeunes années nous avions une règle pour le remontage à la main : 2 rangées de noeuds. Vous remontez pour avoir une première rangée, et vous continuez jusqu'à avoir une seconde rangée de noeuds faite avec la première." (Danysoar sur FFML)

"Eh oui, les jeunes explosent leur caout tout le temps, parce qu'ils n'ont pas encore le feeling pour apprécier les limites. Ils imaginent que plus il y en a, mieux c'est. Ils en mettront toujours 1500 tours, au lieu des 1400 que vous recommandez, parce qu'ils veulent voir ce que cela donnera, et parce que le voisin vole plus longtemps. Souvent ils vont à l'explosion sans avoir compté combien il y a de tours. C'est sans doute ainsi qu'ils apprennent les limites du matériel. Avec votre groupe de jeunes vous allez utiliser des masses de caout... inutile qu'il soit de haute énergie, mais il en faut."

"D'après mes notes, avec 2 rangs à la main vous avez au moins la moitié du remontage maxi possible. Avec remontage sous extension les noeuds se forment moins vite."

"En compétition, il faut dépasser les 70% du remontage maxi pour profiter de la surpuissance. Il faut apprendre cela aussi."

"Dave Chappell a comme règle de ne pas dépasser 3,5 fois la valeur du couple moteur qu'on repère dans la partie plate de la courbe. Il obtient alors environ 80% du maximum, et ses moteurs durent une éternité. Évidemment cela suppose qu'on utilise un mesureur de couple."

"Certains remontent à l'estime, jusqu'à ce qu'ils sentent que le caoutchouc devient brusquement plus dur. Cette méthode vous donne également dans les 80%." (DGBJ)

... NDLR : Et si vous pensez que cet échange serait plutôt pour les indoors, vous avez raison.

ENDUIT POUR ENTOILER.

"J'aime bien ajouter de la colle cellulo à l'enduit, pour appliquer mes entoilages papier sur les nervures. Cela rend le mélange plus épais et facilite l'adhésion sur les intrados creux." [Don DeLoach]

BULLES DE SAVON.

"J'ai entendu dire qu'elles réagissaient comme des montgolfières : chauffées au soleil à l'intérieur, ça grimpe même sans ascendance..." [Tapio Linkosalo]

"Exact, et donc on les utilise peu en concours. Elles sont surtout valables par temps très couvert et froid." [Mike Woodhouse]

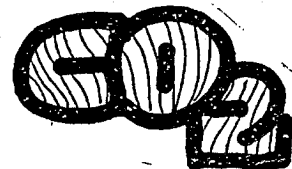
"OK, mais dans une descendance l'effet ballon est impuissant. Donc dans les vols 2 à 7, si vous les voyez grimper, la valeur du taxi fera le travail toute seule. Au 1er vol et aux flyoffs nous n'aurons jamais des masses de soleil." [Ismail Sarioglu]

.....

NOVUM-POKAL

13. NOVUM - POKAL, Klassen F1K, F1H

Sportflugplatz Tapolca, H 24./25. Sept. 2005



TRAUMHAFTES FREIFLUGWETTER UND PLATZVERHÄLTNISSE, KLASSE F1K

Für dieses Wochenende bescherte uns Petrus prächtiges Spätsommerwetter mit leichter Bewölkung, Temp. 14° - 25°, schwachem Wind aus NO - NW mit 1 - 3 m/sek. Am Samstag, dem F1K Tag, gab es großflächige, teils starke Thermik und viele Max. Beim Bremsen - nach 2 Minuten - waren manche der nur knapp über 6 Gramm/dm² leichten F1K Modelle an die 200 - 300 Meter und mehr hoch gestiegen. Die Landung erfolgte in 500 - 700 Metern geschätzter Entfernung vom Startplatz, kaum einem Drittel der Flugplatzlänge. Das Gras war frisch gemäht, überall blühten Herbstzeitlosen, lugten Wiesenchampignons hervor, Rückholprobleme gab's keine und entsprechend locker und fair wurde der Wettbewerb zu einem der schönsten in letzter Zeit.

GRUNDDURCHGÄNGE

Insgesamt 21 Teilnehmer aus Österreich und Ungarn flogen in 5 Grunddurchgängen um den Einzug ins Fly-off. 12 von ihnen gelang es, dieses Ziel zu erreichen. Dauer des 1. Grund DG. 1 Stunde, dann wurde bis auf 40 Min. DG. Zeit verkürzt. Jeder Teilnehmer mußte die 5 Zeitnehmerpaare bei jedem Durchgang wechseln, was gut funktionierte.

FLY - OFF DURCHGÄNGE

Im 1. Fly-off Durchgang mit 2 Minuten Motor - Vorlauf gab's eine relativ hohe Ausfallquote, ein Tribut an den kleinen 2 cm³ Tank und auch an den nicht wählbaren Zeitpunkt des Startens. Ins 2. Stechen schafften es die Modelle von HEINZ FENZ, ISTVAN HARSFALVI, ULRICH STADLER, KURT und MATTHIAS WILDBURGER (Vater und Sohn). Jetzt waren 4 Minuten Motorvorlauf angesagt, erst dann durften die Modelle zum Flug gestartet werden. Keines erreichte die 120 Sek. Maximalzeit. Am längsten flog mit 66 Sekunden ULRICH STADLERS Modell „AUFFI - AUFFI“, der damit nach dem Gewinn der BALATON TROPHY 2005 im Frühjahr einen neuerlichen schönen Erfolg erringen konnte. Auf Platz 2 KURT WILDBURGER mit Pech: beim fulminanten Schleuderstart brachen die Tragflügel - Verbindungsstäbe aus Carbon, das Modell hatte plötzlich an die 20% V-Form, war dadurch kopfschwer und überquerstabil und landete nach 57 Sekunden. Wenn dieses Mißgeschick nicht passiert wäre, hätte das Modell vermutlich sogar ein Max erflogen - die Umdrehungen haben gepasst. So fehlten am Ende einige Sekunden zum Sieg. Auf Platz 3 MATTHIAS WILDBURGER vor ISTVAN HARSFALVI aus Zalaegerszeg, dem es gelang die Phalanx der Österreicher zu durchbrechen. Für die derzeitige F1K Hochburg in der Steiermark war es diesmal ein tolles Ergebnis.

Die Jugendwertung gewann ADAM VARGA vor RICHARD GYÖRGYFALVAY und TAMAS SZTEBLAK, und den NOVUM - WANDERPOKAL konnte die Mannschaft 1 ZALAEGERSZEG mit RICHARD GYÖRGYFALVAY, SZABOLCS SÜMEGI und FERENC NEMETH nach Hause entführen.

Die Siegerehrung fand am Fluggelände statt, es gab sehr schöne Pokale, sowie besten Dank an Organisation, Wettbewerbsleitung, Zeitnehmer und - last not least - an die WBW Teilnehmer, für die gelungene, freundschaftliche und sportlich faire Abwicklung des tollen Wettbewerbes. Ausklang mit dem Versprechen auf ein Wiedersehen 2006.

MODELLE, MOTOREN, ETC.

Puncto Technik gab es kaum Neues, es wurden durchwegs bewährte, gut eingeflogene Modelle und die aktuellen Topmotoren RAINIMOT - 85 mm³, GMW - 73 mm³ und H - 073 mm³ eingesetzt.

Für einen Spitzenplatz sind bekanntlich auch eine sehr gute Luftschaube, sowie möglichst optimales Tanken und letztendlich die richtige Einstellung der Drehzahl im Fly-off ausschlaggebend - das alles besaßen diesmal ULRICH STADLER und sein sehr sauber gebautes Modell, den Vertretern RAINER GAGGL'S, der diesmal verhindert war.

FLUGPLATZBENÜTZUNG

Wie schon bei der BALATON - TROPHY 2005 mußten wir uns den Flugplatz wieder mit den Segelflugzeug und Motordrachen - Piloten teilen, was anstandslos funktionierte. Mit einem Neuen, von ERNÖ RUBIK (dem Erfinder des bekannten Rubik - Würfels) konstruierten Motordrachens mit 6 Blatt Carbon - Propeller waren sogar Gastflüge in die Umgebung möglich.

SONNTAG, KLASSE F1H

Bei ähnlich großartigem Wetter wie am Vortag noch Kurzbesuch zum F1H-Wettbewerb, wo an die 60 Teilnehmer ihre Segelflugmodelle kreisen ließen. Hochgestartet wurde durchwegs mit Geradeausschlepp, man sah viel Jugend und Nachwuchs, aus Ungarn, Slowenien und Kroatien glückliche Nationen (siehe Ergebnisliste).

Mödling, 10 / 2005

Walter Hach



GO! FLY FREE. EBBE. VOL 101.

NOVUM COUPE

Des conditions de rêve , beau temps et terrain parfait .

Pour cette fin de semaine nous avons l'été indien avec une légère couverture nuageuse . Températures de 14 à 25° et vent faible de 1 à 3 m/s . Samedi jour de F1K , des ascendances larges et puissantes , montant les modèles de 200 à 300 mètres d'altitude . Arrivée au sol à 500 >>> 700 mètres de point de départ à peine 1/3 du terrain . L'herbe venait d'être fauchée , fleurs et champignons nous firent signe , pas de problèmes de récupération , et tout se déroula en toute quiétude .

En tout 21 concurrents hongrois et autrichiens volèrent en 5 vols et 12 réussirent à atteindre le fly-off . Chacun devait changer à chaque vol de chronométreur , ce qui se fit sans difficulté .

Au premier fly-off pas mal de chute , avec un temps moteur préalable de 2 mn , un réservoir de 2 cm³ , et pas de possibilité de choix de départ . Pour le deuxième fly-off , H. Fenz , I. Harsfalvi U. Stadler , K. et M. Wildburger - père et fils - 4 mn de temps moteur , et seulement après vol , personne ne fit les 120 s . U. Stadler fit 66 s ce qui lui donna la victoire après celle qu'il avait déjà remportée au Balaton Trophée . K. Wildburger , plia les ailes en V après un catapultage puissant pour faire 55 S . Il est possible qu'il aurait pu faire nettement mieux , sans cette erreur .

Chez les jeunes A. Varga, R. Györfalvi et T. Szteblak prirent les premières places .

Cérémonie de remise des prix , parfaite et des plus sympas , avec de très belles coupes .

LES MODELES

Rien de bien nouveau du côté technique , les modèles courants étaient très bien réglés , avec le moteur RAINIMOT 85 mm 3 . Pour gagner il fallait , une bonne hélice , un apport de carburant adéquat et un nombre de t/mn idéal au fly-off .

Le terrain fut aussi utilisé par l'aviation grandeur , et le partage se fit dans d'excellentes conditions , on pouvait même faire un tour en l'air avec un cerf-volant motorisé .

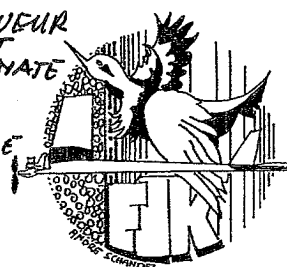
Dimanche journée de F1H .

Même temps idéal que la veille , une soixantaine de concurrents volèrent , beaucoup de jeunes , treuillage en ligne droite , de Hongrie , Slovénie et Croatie ...bienheureuses nations , avec tant de jeunes .



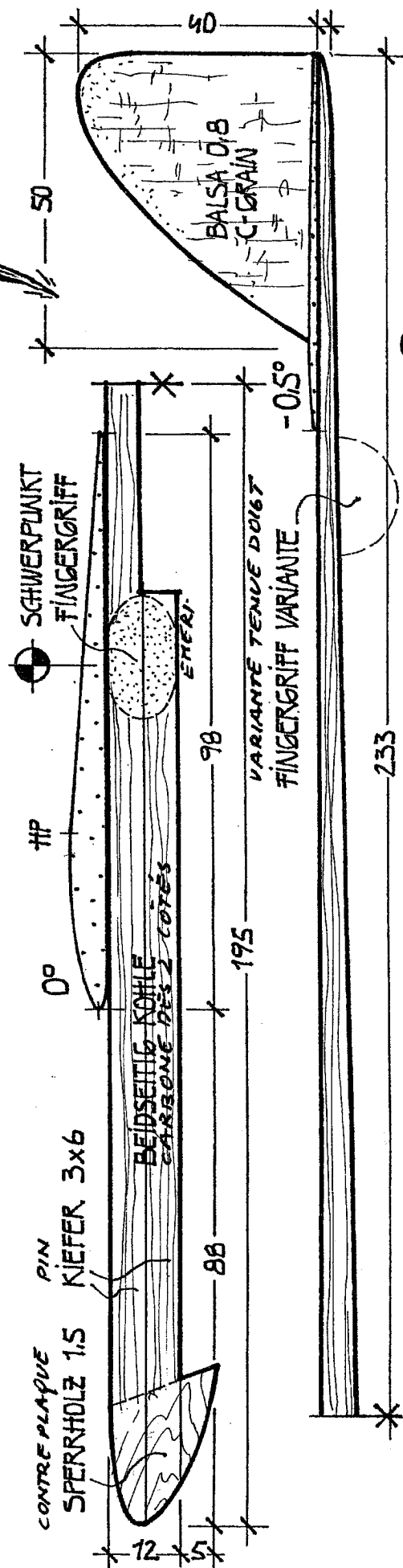
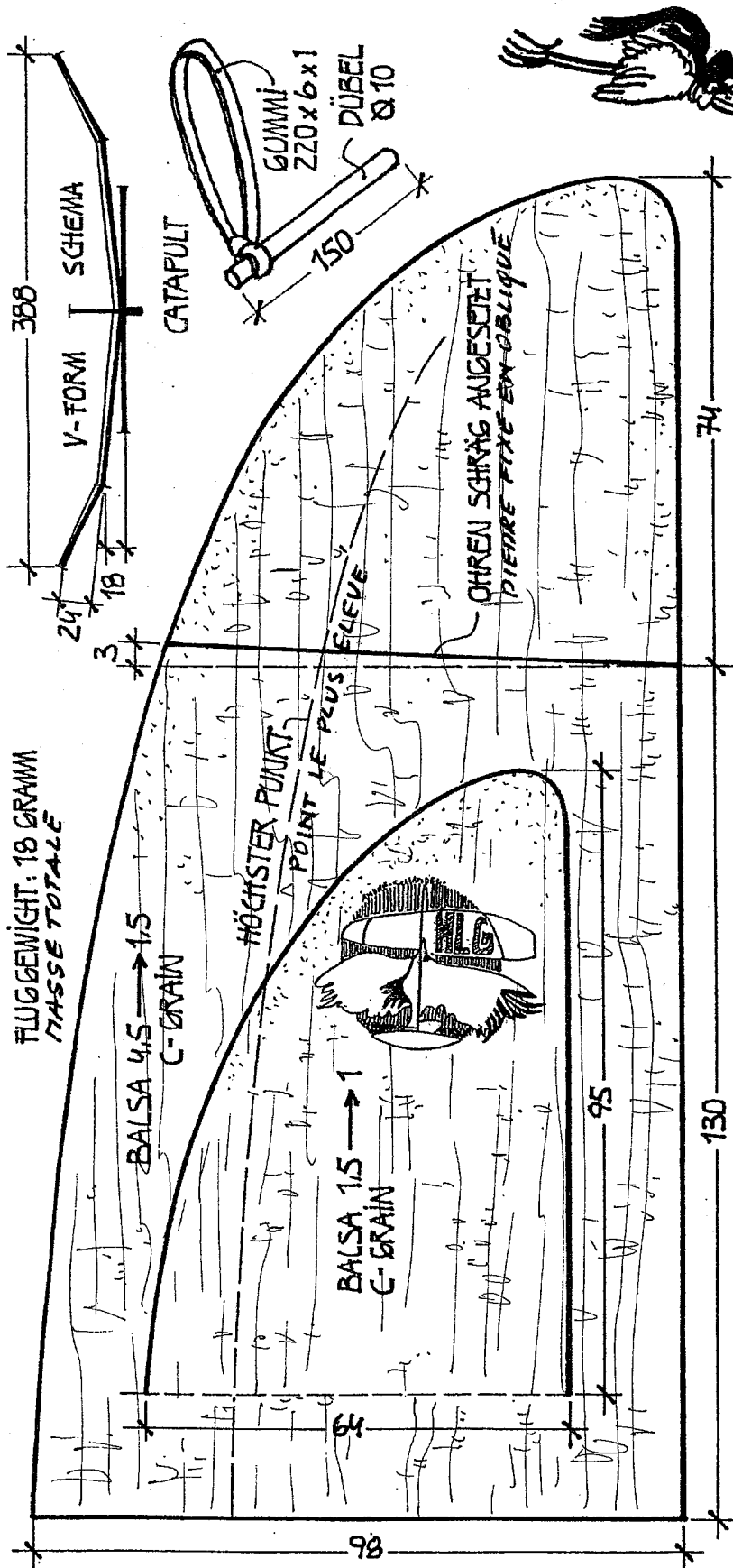
* ULRICH STADLER LE VAINQUEUR DE LA NOVUM COUPE TOUT SOURIRE , TOUT COMME RENATE HACH .-

* LES TROIS PREMIERS U. STADLER ENTOUTRE SUPERE ET FILS WILDBURGER



ZIP A DOO TOO

CATAPULTGLEITER VON VIC NIPPERT, USA
 MASZSTAB 1:1, MASSE IN MM
 GEZ: WALTER HACH, 11/2003



ZIP A DOO TOO

ZIPP A DOO TOO

Commentaires de VIC

ZIPP A DOO TOO était une dernière idée juste avant les championnats de END-WESTOVER. Les planeurs catapultés venaient juste d'être introduits dans les catégories de l'AMA, et je pensais qu'un modèle de 400 mm d'envergure et d'une masse de 16 grammes pouvait donner les meilleurs résultats en compétition.

Ce que je pensais je l'ai immédiatement réalisé, je l'ai construit et le lendemain je l'ai essayé. Le résultat était étonnant, le modèle montrait une grande capacité d'accélération, gain d'altitude, et un passage au plané parfait lors du catapultage. J'ai remballé le modèle en attendant de l'utiliser durant les NATS.

ZIPP A DOO lors des NATS.

Le modèle n'était pas muni d'un déthermalo, et bien sûr il s'est pris plusieurs fois dans la "Pompe". La première fois après une montée rapide je l'ai poursuivi avec un vélo. J'ai observé le modèle qui à grande altitude et distance s'est mis en virage engagé pour atterrir en bordure du terrain. Au prochain vol j'ai encore attrapé une pompe, après une montée à la verticale, le modèle ne fut plus jamais revu. Par chance j'avais encore un modèle règle, qui me permit de remporter le titre des NATS.

A la suite de cela un plan paru à des endroits curieux, le dernier dans une revue italienne, avec des dimensions métriques. Zipp a Doo Too fut aussi imprimé dans "Model aviation" toutefois sans précisions particulières, c'est pour cette raison que je donne ici quelques détails qui permettront de tirer le meilleur parti de ce modèle.

CONSTRUCTION

Le modèle nécessite, comme par ailleurs tous les autres -un angle d'incidence très faible entre aile et stabilo env. $0,5^\circ$. Les deux dièdres sont ajustés en oblique sur le panneau central - 3 mm - sans cette différence le modèle se met en virage engagé, ce qui est sans doute arrivé lors du premier vol.

Avant de profiler l'aile et le stabilo, raboter les éléments primaires de balsa

de 4,5 mm à 1,5 mm pour l'aile et le stab de 1,5 à 1 mm d'épaisseur.

le fuselage est renforcé des deux côtes par du carbone, le crochet de catapultage 1;5 mm de c.t.p; est introduit dans la baguette de pin.

Une couche d'enduit, bouche pores, et deux couches d'enduit SIG pour l'aile pour le stab une couche d'enduit. Fuselage trois couches, masse finale 18 g.

Pour un catapultage optimal je préconise une prise de doigt c.t.p. 1,5 mm devant le stab (en pointillé sur le plan) que je trouve plus efficace que celui en dessous de l'aile.

l'introduction d'un déthermalo profile serait sans aucun doute souhaitable, mais jusqu'à ce jour je n'ai pas encore trouvé de solution valable. Je serais preneur de toute solution proposée. (Il n'y pas d'indications précises sur la ligne de montée et de plané, mais aux USA le droite gauche est aussi courant que chez nous, par un réglage sur la dérive).

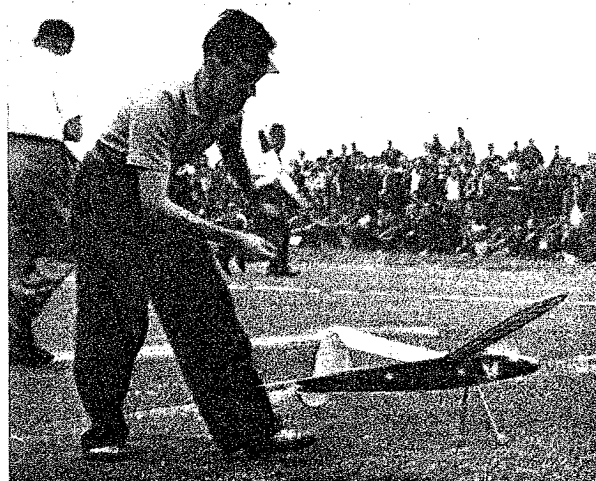
VIC NIPPERT

Dans la série des photos "attention bêtes méchantes" ou "olé", nous pouvons mesurer le changement radical d'attitude, entre le concurrent F1B de l'époque et celui d'aujourd'hui!

Il est vrai qu'à l'époque il fallait maîtriser le décollage, avec train, toujours délicat, mais au moins il y avait du monde, dans les arènes!

*

Es gab einmal böse Tiere, im Freiflug, Achtung beim Start in der Wakefieldklasse. Einige Teilnehmer hatten Haltungen die einem Stierkämpfer glichen "Olé".



M. OSBOURNE - IRLANDE -

VOI
LIBRE

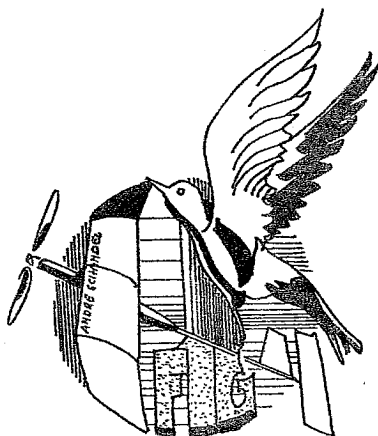


Photo A. SCHANNÉZ -



G. ET L. MATHERAT

P. 30 de course note annexe..

EN COMPLEMENT DU DESSIN QUI EST UN RELEVÉ AUSSI FIDÈLE QUE POSSIBLE DU MODÈLE (VIEUX DE QUINZE ANS AU MOINS), AVEC INDICATIONS PRÉCISES DES PARTICULARITÉS AÉRODYNAMIQUES, J'AI ÉTÉ SURPRIS (IL ÉTAIT TEMPS!) PAR L'EXTREME MODÉRATION DES BRAQUAGES, VRILLAGES ET AUTRES ALTERATIONS - EN GÉNÉRAL, LE "TOUT À ZÉRO" QUE JE PRATIQUE DEPUIS LONG-TEMPS, SAUF, BIEN SÛR AU STABLO, EST FRÉQUEMMENT ALTÉRÉ PAR DU VIREUR, CE QUI N'EST PAS LE CAS ICI - LE RÉGLAGE EST "TOUT À DROITE", AVEC UN VIRAGE PLANÉ TRÈS LARGE

L'UTILISATION : LANCER VERTICALEMENT ET FORT. (PRISE D'ALTITUDE INITIALE SPECTACULAIRE ET EFFICACE) - ENSUITE RETABUSSEMENT (DEMI-TOUR) SUR COUPLE MOTEUR) ET RESTE DE MONTÉE ASSEZ ACCROCHÉE - LE TEMPS DE VOL EST RAREMENT INFÉRIEUR À 120" SAUF EN CAS DE LANCER MALADROÏT, ET ENCORE ! EN FAIT LE VOL EST COMPRIS ENTRE 2 ET 3 MINUTES (TEMPS MOTEUR 2' 35")

POUR FINIR, OFFREZ VOUS UNE TRANCHE DE BONHEUR EN TRAQUANT SUR INTERNET D'EXTRAORDINAIRES P. 30 PESANT 50 GRAMMES AVEC I.V. D'AILE ET DE STAB, PAS VARIABLE, BALISE* (J'EXAGÈRE : PAS DE PAS VARIABLE TOUT DE MÊME!) TEMPS MOTEUR DE 1 MINUTE, ET TOTAL DE 3, BRIEF ! LE PLAISIR SOLITAIRE SUR ÉCRAN !

BIEN VÔTRE : MATHERAT

* J'OUBLAIS : UNE MINUTERIE ! NE MANQUE QUE LE FER À CHEVAL. PORTE BONHEUR !

FREE TOY

oh! have fun to translate..

alv g

90

250

tube cell

$$L = 480 \text{ n}$$

500

plateau sapin
18x5x1.5

tous
crochets
cap ϕ 0.5

1.2x1.2 sapin

b 8x

* négatif stabilo :
 $64.5 - 62 = 2.5 \text{ mm sur}$
 $L = 80 \text{ mm}$

tube b.0.5 roulé L=210
 ϕ 21 et 8 mm + fdv 1 couche

int

cap 0.5

tube alu écrasé

cap 0.5

volet clinquant
alu
braquage 1.5
à droite (↗)

doigt pivotant,
étrier soudé cap 0.8
butée billes
axe ϕ 1.5 cap
sandwich b.1mm

crochet éche-
veau cap 1mm
+ gainage

fixation aile élas-
tiques sur crochets
cap 5/10

b.3 support aile

sapin 1.5x1.5

b 4x2

b 10x2

tube cellulo

centre : 125

sapin 1.5x1.5

3x2

8x2

diedre : 100

760

tilt: un petit mm

80

15

15

80

10185

MATHERAT 20/08/05 THE LAST BLOW

10185

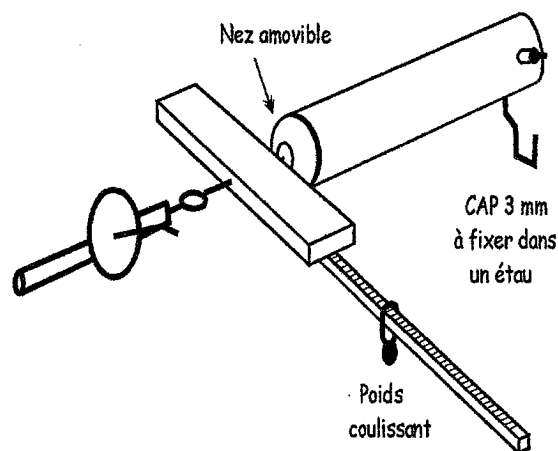
Évaluer son écheveau

de Coupe-d'Hiver

Tout "pirelliste" (bon, "taniste" ou "supersportiste" si vous y tenez) a l'idée, un jour, d'évaluer ses écheveaux, car il est évident que les lots de caoutchouc sont différents les uns des autres. Mais surtout, Ami lecteur, dans ce petit mot ne voyez aucune intention didactique.

Méthode de B. Michaud.

Le matériel est simple. Un tube PVC en guise de fuselage, une fausse hélice dans une planche de balsa épaisse. Sur un côté de celle-ci je peux ficher et enlever très rapidement une baguette de bois dur 5x5, sur laquelle je peux déplacer un petit poids de 17 g. L'ensemble est gradué à partir de l'axe, en centimètres (jusqu'à 80 cm). C'est une sorte de balance romaine. Pour chaque mesure réalisée je note le nombre de centimètres. - Un compte-tours est bien pratique, surtout pour les gens qui pensent à trop de choses à la fois.



Le protocole doit toujours être le même : écheveau 14 brins, et je parle en TC (Tours de Chignole, pour un rapport de 4,25/1). Extension de l'écheveau : 1,45 à 1,50 mètre pour la première moitié des tours. La baguette 5x5 est ôtée pour le remontage, remise de suite après.

Il compte trois remontages :

- le premier jusqu'à 60 TC, avec mesure à 40, 50, puis 60 TC.
- le deuxième jusqu'à 70 TC, avec mesure et examen de l'écheveau.
- le troisième jusqu'à rupture, permet parfois une mesure à 80 TC.

Les résultats sont directement consignés sur un grand tableau récapitulatif des différents lots que je possède. A titre d'exemple voici ce que cela donne pour un TAN II et deux SS (2003 et 2005).

Tours chignole	TAN II 14 brins	SS 2003 14 brins	SS 2005 14 brins	TAN II 16 brins
40	2 cm	11 cm	9 cm	13 cm
50	4	13	13	22
60	8	30	19	40
70	16	60	38	> 80
80	36		75	
Total	66 cm	114	104	155
Rupture	90 TC	80 TC	81 TC	75 TC

Ce tableau peut être lu horizontalement de manière comparative. Ainsi on constate la "mollesse" du TAN II.

Le tableau peut également se lire verticalement : le TAN II malgré 5 mesures ne totalise que 66 - contre 114 pour le SS 2003 qui ne totalise que 4 mesures.

Un seul nombre pour caractériser un écheveau : me prendrais-je pour le M. Reynolds du caoutchouc...?

Remarquons que pour le SS 2005 une mesure a été possible à 80 TC (elle avait donné 75 cm). Mais l'écheveau a cassé à 81 TC. Aussi j'ai divisé arbitrairement par 3, ramenant le total de 117 à 104. On ne fait pas ici de science exacte.

La colonne de droite montre le résultat du TAN II en 16 brins. Les essais en vol (autre problème...) ont été plutôt décevants.

CRITIQUE.

Cette manière de faire (dans la mesure où l'on ne tient pas compte du poids de la baguette de bois dur) a plutôt tendance à "grossir" les différences entre les lots.

De plus la courbe du couple au cours du remontage comporte deux parties.

Dans la première - jusqu'à environ 65 TC - l'ascension du couple est progressivement linéaire - et deux mesures (à 40 et 60 TC) seraient en fait suffisantes pour caractériser l'importance et la pente du couple.

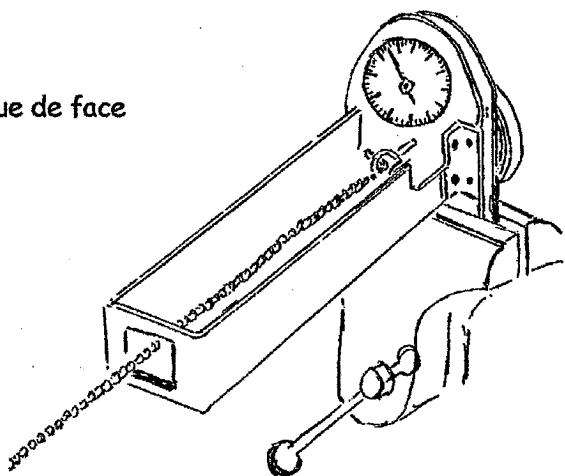
Dans la deuxième, l'ascension du couple (précédant la rupture) est rapide, mais plus ou moins décalée selon le nombre de TC que peut supporter l'écheveau. Il serait alors souhaitable de faire une mesure tous les 5 tours, jusqu'à rupture, au-delà de 70 TC.

... Publier un tel essai impose de vérifier ce que l'on avance. Aussi je remercie très vivement André Méritte d'avoir accepté de vérifier ces trois lots sur son dynamomètre personnel.

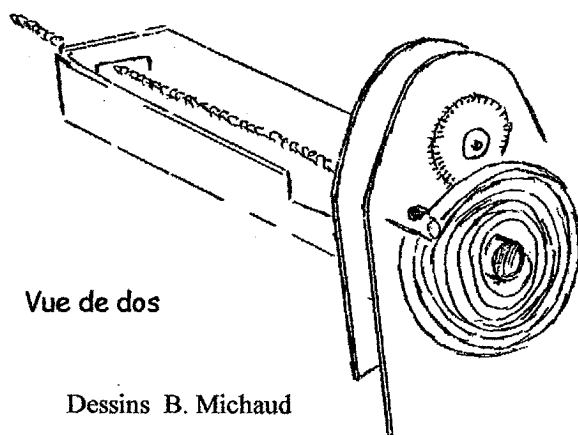
Méthode d'A. Méritte.

Le dynamomètre à écheveau d'André Méritte est réalisé avec un ressort spirale. Deux dessins et un plan vont, je l'espère, permettre de comprendre le mécanisme, qui est relativement simple et, on peut faire confiance à André, parfaitement réalisé. Si l'on veut reproduire ce torque-meter le problème est celui de trouver un ressort spirale ad hoc.

Vue de face



Les horlogers, spécialistes de vieilles horloges, disposent de catalogues de ressorts, à vrai dire moins épais, mais je pense que l'on peut jouer sur le rapport des engrenages, et rien n'empêche que l'aiguille du cadran fasse deux tours.



Vue de dos

Dessins B. Michaud

Le protocole d'examen suit un chemin inverse.

1er test. - On débute par un remontage maxi de l'écheveau (à quelques tours de moins que l'explosion) (sensibilité chignole ++ ... et un peu de chance). On note la valeur maxi du couple, puis sans lâcher la poignée de la chignole on déroule, en notant la valeur du couple tous les 5 tours, jusqu'à 0. Cela donne une première courbe de couple.

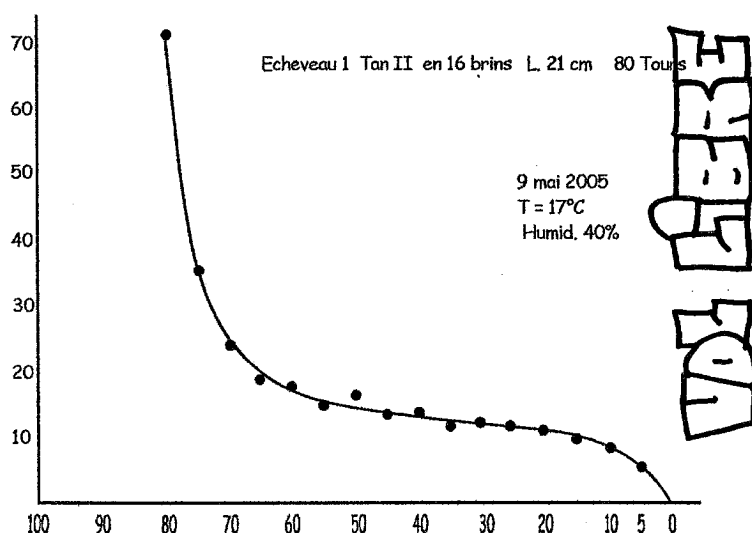
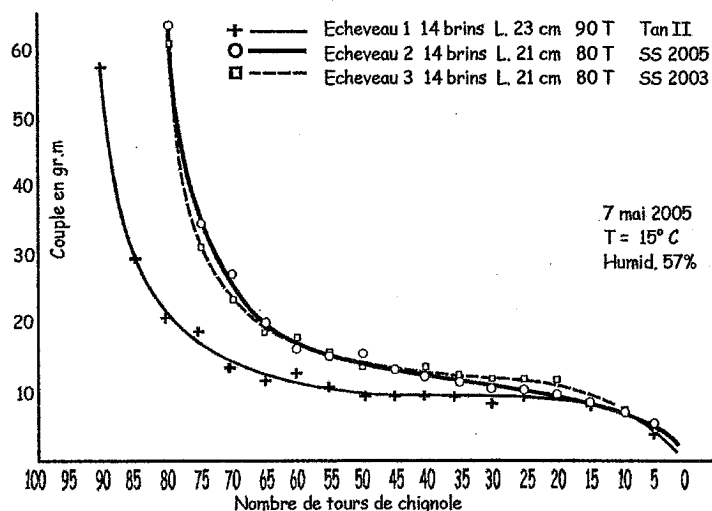
2ème test. - Remontage maxi avec toujours la même hélice (une hélice diamètre 30, pas de 1,2). On laisse dérouler librement en notant le couple toutes les 5 secondes. Cela donne le couple en déroulement en fonction du temps. (Importance des 10 premières secondes !)

Première remarque pour ce genre de mesure... Il faut être deux : l'un qui donne le top des secondes, l'autre qui note le couple indiqué sur le cadran... une compagne dévouée sera une aide de choix.

Seconde remarque. Il est judicieux aussi de contrôler la section des gommés différentes, car on a souvent des surprises. L'on peut mesurer au pied à cou-

lisser 10 brins étendus côte à côte à plat, puis les mêmes superposés pour l'épaisseur. Les variations d'épaisseur peuvent aller de 0,9 à 1,1 millimètre pour un brin.

Voici les courbes données par nos trois échantillons 14 brins. Le TAN II est à la traîne. En revanche la courbe du TAN en 16 brins se superpose pratiquement à celles des SS 14 brins.



QUE CONCLURE ?

Voilà donc deux façons de faire.

La première, simple, rapide, rustique. Gage de persévérance.

La seconde, plus complexe, atteint au raffinement dans l'esthétique. La précision du torque-mètre invite à traquer l'insaisissable.

Que tirer de ce genre d'étude ?

1/ Tout d'abord faire un classement des lots de caoutchouc que l'on possède. Cela m'a permis, entre autres, de revoir à la baisse des lots que j'avais estimés bons.

2/ Comparer avec les essais en vol. Il n'y a pas de bonne montée sans un couple suffisamment puissant (pour un modèle donné). Mais il semble qu'il y ait un optimum, et il est bon de le connaître.

3/ Optimiser le remontage. L'essai en atelier est indispensable et évite de graves erreurs, tel des remontages insuffisants. Le problème ne sera pas résolu pour autant, et la fin du remontage conserve un caractère aléatoire. Et les lots ne sont pas homogènes...

Le protocole lors de l'essai en atelier indique le nombre de tours ayant entraîné la rupture, à l'instar d'un phare annonçant des rochers. Ce n'est pas le but à atteindre... mais une zone à éviter en restant à distance respectueuse. La "garde" variera en fonction d'une multitude de facteurs, mais ceci est un autre débat (comme celui de savoir si l'on a vraiment intérêt à "souquer à mort" un écheveau... ou celui de savoir s'il vous faut remonter hors fuselage en CH...)

Heureusement la science du Coupe n'est pas une science exacte, et s'apparente plutôt à un art. C'est pour cela que je l'aime.

BIBLIOGRAPHIE.

Rubber power, Jim O'Reilly : test du caoutchouc avec un poids, sous étirement.

Torque meters, Jim O'Reilly, avec barre de torsion.

De Scandinavie : une réalisation à l'aide d'un pèse-lettre.

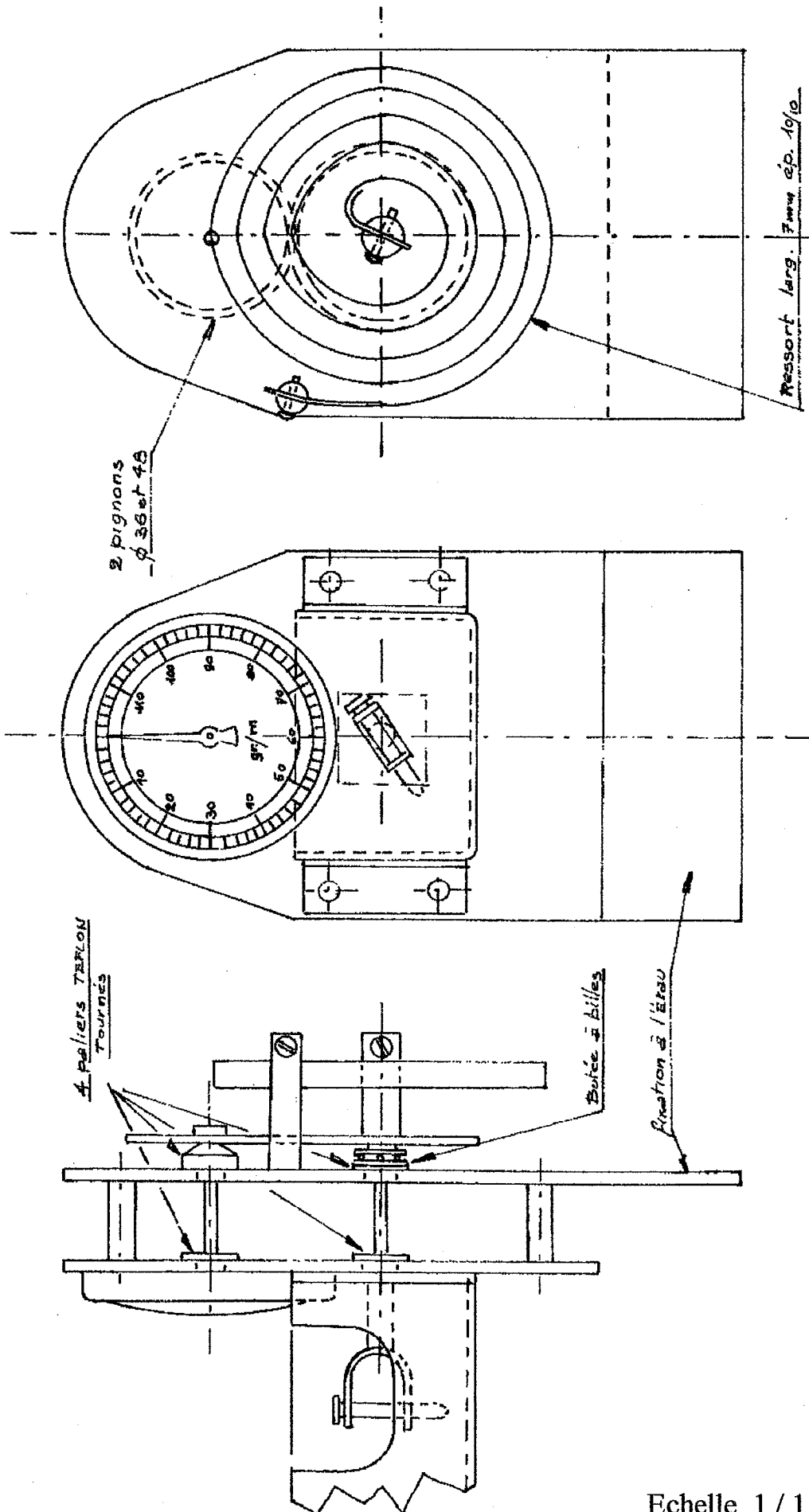
Et pour trouver un compteur de tours : www.radiospares.fr sur Internet, ou bien contactez Radiospares, Rue Norman King, BP 453, 60031 Beauvais Cedex

Référence : Trumeter 3024, 28 euros pièce aux dernières nouvelles.

Fax

03.44.10.16.43

pour commander un catalogue.



DYNAMOMETRE ECHEVEAUX CH ou WAK

Utilisé depuis 1970 pour tester provenance lots caoutchouc

André MEATTE 5-2005

Echelle 1 / 1,47

VOL 13334



[Handwritten signature]

10189



Le DARMSTAD

Avion de Sport Allemand de

Documentation : Janes 1930

Flugzeug Typenbuch

the lightplane Underwood + Collinge

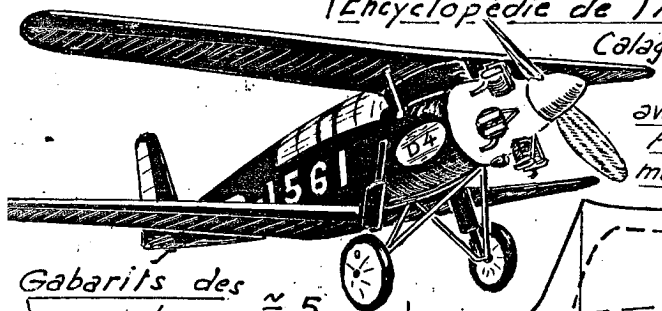
Encyclopédie de l'Aviation ATLAS

Calage axe 1°30 à droite

à existé aussi avec moteur en ligne

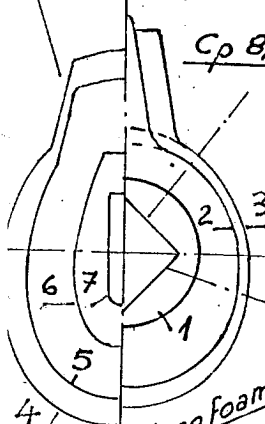
Argus AS.8. DARMSTAD 22

matricule: D-2222 et DEQIN



Gabarits des couples ≈ 5

$C_p 8/10$



2 blocs Styrofoam
assemblés par qqs
points de colle
spéciale

avec gabarits

Découpage scie ou fil chaud

Façonnage extérieur

Séparation des 2 parties

Creusage de l'intérieur

D*18

Ecriture en

1929

Aluminium



en noir
sur fond blanc

Challenge International

04

1930

Moteur caoutchouc
une boucle de 2,4 gr
longueur 400 mm pour un
poids de cellule de 17 gr
une fois centré

≈ 1

en noir

1921-0

mats

balsa 1x2

bord d'attaque balsa 15x15 profilé
bord de fuite balsa 1 profilé
Dièdre 0 mm Scale 0

balsa 1

10190

anc

Maquette Volante taille "PEANUT"

Centrage

Envergure 13" = 330mm dessiné par

cabine acétate 2/10 Vacuoformé E.Fillon

Aéromodéliste

broche tube
alu $\phi 2$



jaune sur fond vert

D-1561

en blanc

Béquille
bambou

raccord Karman papier

le fuselage est recouvert papier Japon rouge

Roue balsa

$\phi 28$

Aluminium

Hélice balsa ou modèle
commercial en plastique

Mâts

balsa dur
profilés

5 cylindres

Williams

1/2 Scale

profilage
papier

bambou

$\phi 1,5$

bambou $\phi 5/10$

Axe cap 8/10

balsa dur

Doigt

Cp 16

d'entraînement

Cap 4/10

Soudé

Cone
balsa dur

Souplisseur
ou thermofit
Cap $\phi 5/10$
Palier nylon
Rondelles
téflon

Réunion des deux
demi coquilles
colle spéciale
Styrofoam

Parties tramees Japon rouge

Parties sans trame recouvertes en
papier condensateur 54 teinté jaune

Longerons balsa dur 1,2x1,2

Tracé ailerons

bambou

$\phi 0,5$

Paille $\phi 1$

10191

Echelle 1/21,8

D

S

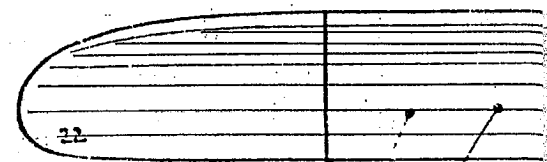
85
89

BOB

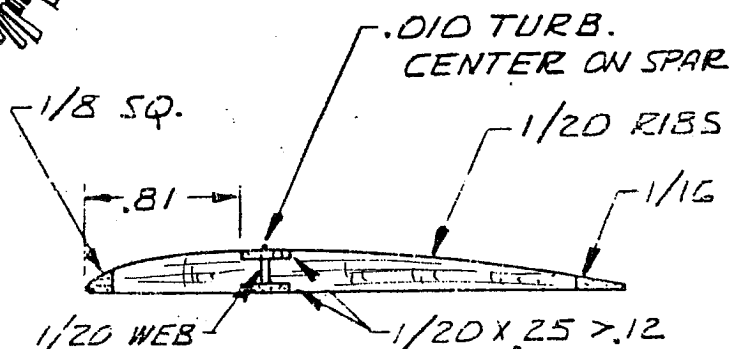
No. 22 was developed to fly in the 1984 Team Selection Finals at Seguin, TX which I knew was a windy place, and I wanted a plane that would cope with these conditions. It has proved to be quite simple to adjust and a consistent flyer. The very thin wing section was quite a challenge to construct. Hard c-grain blasa was used for the wing ribs and medium and hard balsa throughout the rest of the plane. I have since built two more planes of this configuration and they fly equally well. No. 22 was flown at the WC in Livno, Yugoslavia and No. 24 at the Izet-Kurtalic Memorial Contest the week before. In neutral air, the planes will easily make 3 and 4 minute maxes. However I think higher aspect ratio wing would be necessary for still air flights of 5 minutes plus. The CG is 75%. Dihedral is 1 5/8" at each inner panel and 4 1/2" at the tips.

FUSELAGE	78.1 gm
WING	57.7
STAB / FINS	12.2
NOSEBLOCK / PROP	35.8
FRONT RUBBER HOOK	5.5
MOTOR PEG	2.0
TOTAL	191.3 gm

CARVED BALS
25.5 Ø X 32 F



NO. 22

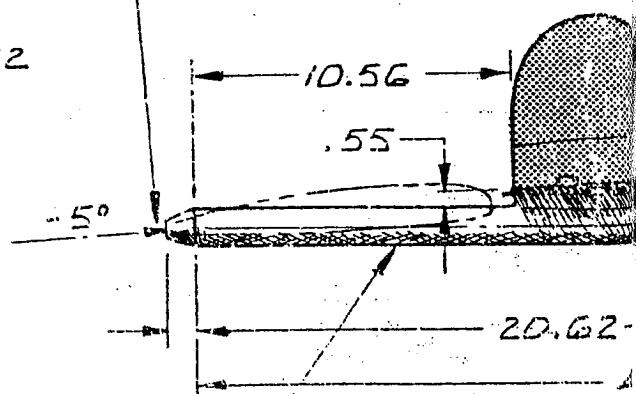


STAB AIRFOIL

RED TISSUE (BOTTOM)

WHITE (TOP)

TENSION STOP

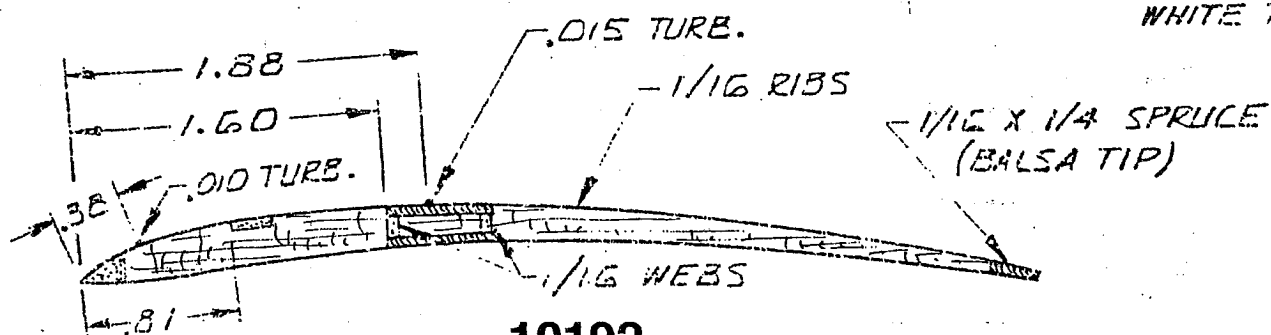


AREAS

WING 238.2 IN²

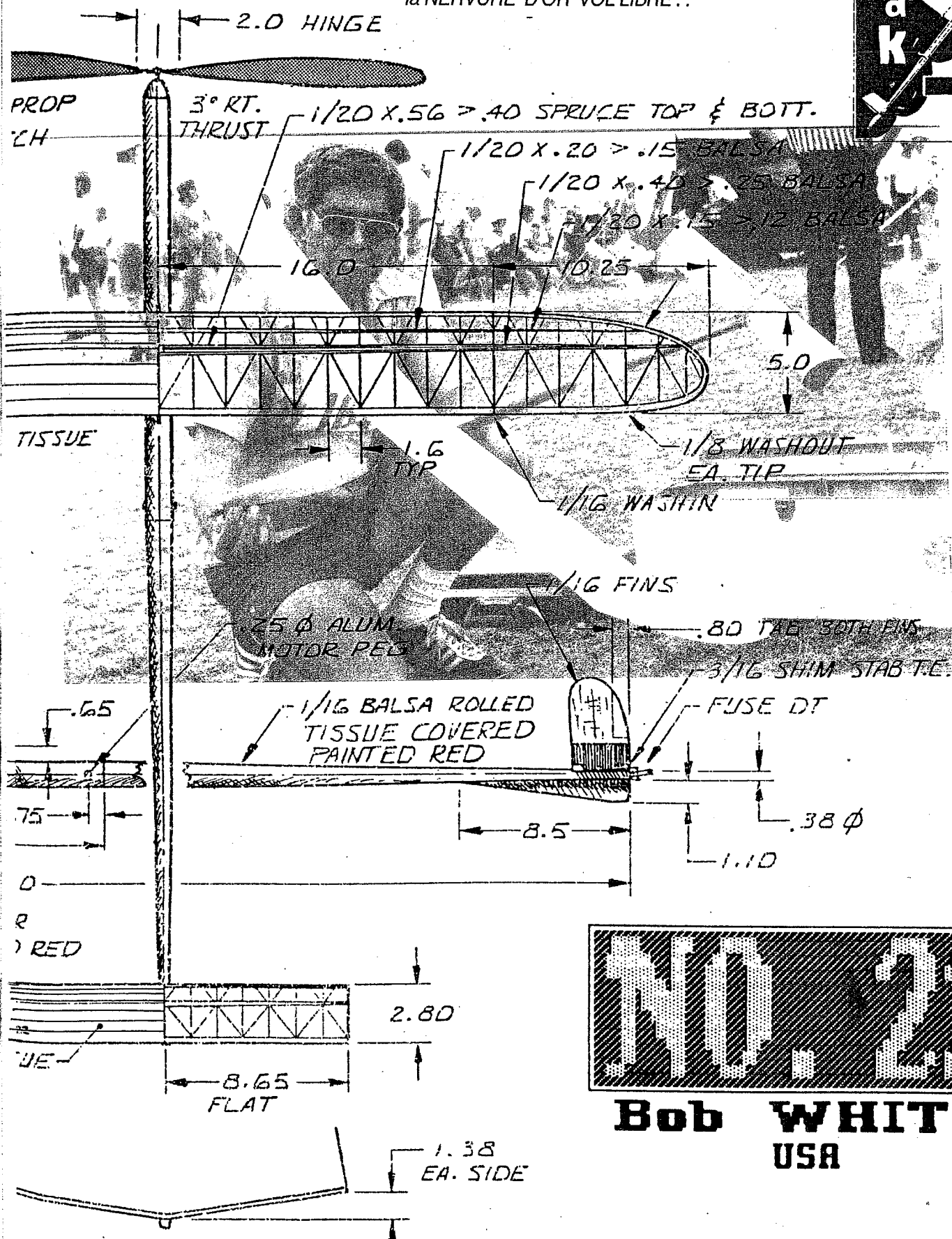
STAB 48.4

TOTAL 286.6 IN² PROJ.

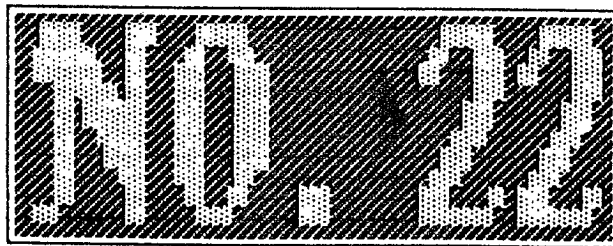


WHITE

Nous reprenons ici le wakefield VOL LIBRE n) 22 de Bob White avec lequel il a , entre autre remporté , le titre de champion du monde 1987 en France à Thouars . Entré bien d'autres distinctions comme le diplôme A.. Peanud de la FAI rappelons qu'il a également été honoré par la NERVURE D'OR VOL LIBRE..

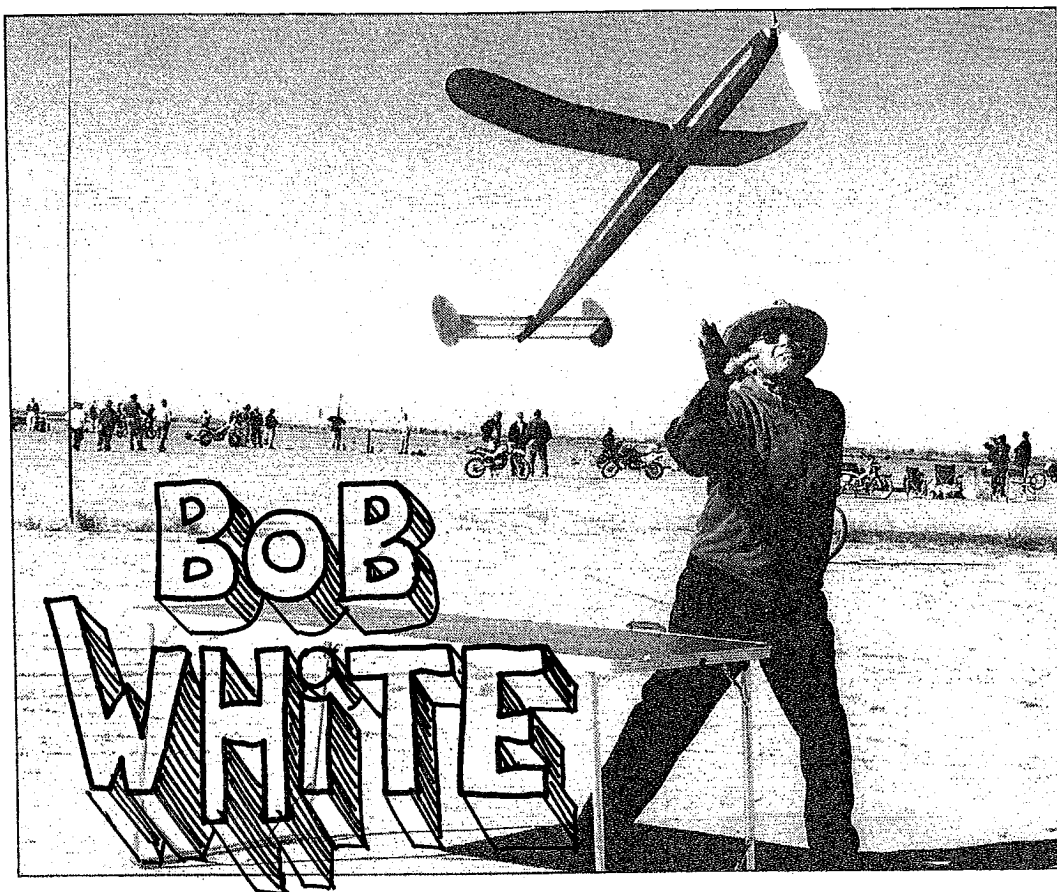


10193



Bob WHITE
USA

10193



Bob White (Monrovia CA) launches his Torontorian Nostalgia Wakefield. The design has proven to be a consistent winner for Bob. (Alan Petersen photo)

Une autre figure historique du Vol Libre vient de s'en aller ! Bob WHITE , sans aucun doute le modéliste vol libre le plus connu aux USA .

Il fut un temps où il figurait régulièrement dans les premiers aux Championnats du Monde F1B , et personne n'aura oublié sa victoire à ces mêmes championnats en 1987 en France à Thouars .

Un triomphe car , c'était le début de la montée en puissance des modélistes CCCP de l'époque . Il utilisait encore la mèche pour déthermaliser . C'était en ces temps là une référence dans le monde du Wakefield .

Nous avons fait sa connaissance dans les années 70 lors du Critérium Pierre Trébod , à Marigny le Grand. En effet après avoir été vice champion du monde en 1975 à

Plovdiv en Bulgarie il vint se placer à la 3ème place à Marigny !

Un grand Monsieur , très charismatique , avec une lignée , de wakes , personnelle caractérisée par un stabilo en V bidérive ainsi qu'une construction entièrement en balsa .

Pendant un certain temps , Pierre Chaussebourg volait avec succès en proxy , avec un des modèles de Bob White , sur les terrains européens .

Bob développa plus tard une lignée de Coupes d'Hiver dans le même style .

Si dans les derniers temps il participa beaucoup moins à des compétitions internationales , il resta néanmoins très présent aux USA , dans des catégories propres à ce pays .

Sa mort , par crise cardiaque , a surpris et laisse

sans aucun doute un vide immense aux USA et ailleurs , on remarquera que ces derniers temps de nombreux modélistes de renom ont disparu aux USA , prouvant par là que l'ensemble du monde Vol Libre est en ce pays d'un âge respectable .

Nous présentons à son épouse sa famille ainsi qu'à tous ses amis nos sincères condoléances .

Nous reprenons ici son modèle Vol Libre n° 22 qui est très caractéristique Bob White

Vol Libre in Deutsch

Eine historische Figur des Freiflug's ist verstorben . Bob White war sicher der best bekannte Freiflieger aus den USA .

Es gab Zeiten wo er ständig auf den ersten Rängen der WM zu finden war , und niemand wird sein Sieg von 1987 in Thouars (Frankreich) vergessen , als er damals die kommenden Spezialisten aus der damaligen CCCP besiegte , mit einem Modell das noch mit der Zündschnur flog . Er war einfach ein Vorbild .

Wir hatten in den 70 er Jahren seine Bekanntschaft gemacht , nachdem er auf der WM in Plovdiv zweiter wurde und auf dem Criterium P. Trébod in Marigny den dritten Platz belegte .

Ein ' grosser " Mann , immer freundlich und ruhig , der eine eigensinnige F1B Familie baute : die Vol Libre Familie . Sehr persönlich ausgelegt mit Ganzbalsabaue , Höhenruder in V Form und zwei Seitenruder .

In Frankreich flog Pierre Chaussebourg einige Zeit in " proxy " , mit Modellen von Bob , und dies mit Erfolg .

Bob entwickelte zugleich auch eine CH Familie im gleichen Stil .

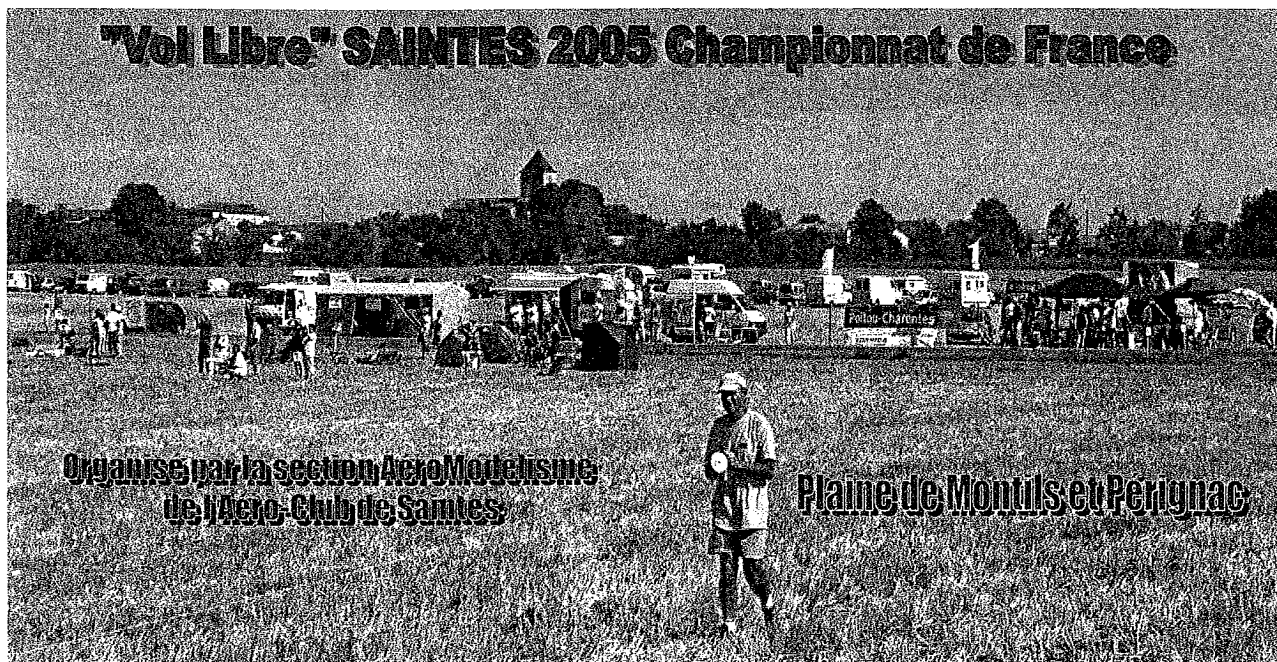
CHAMPIONNAT

FRANCE

SAINTES



10195



Conditions générales :

Aperçu du championnat :

Les épreuves du Championnat de France de Vol Libre ont eu lieu du 11 au 13 Août dans la plaine entourant le bourg de Montils en Charente Maritime.

Les enquêtes et pourparlers de Jean-Claude CHENEAU, responsable de la section, avec les Maires des communes, ont permis que ces épreuves se déroulent sur les terrains aimablement prêtés par les propriétaires et avec la collaboration tout aussi aimable des autorités civiles des Mairies locales.

Les aires de vol y avaient été moissonnées et choisies bien à l'écart des parcelles encore plantées de tournesol. Tout s'est donc bien passé dans un déroulement facile, hors de toute contrainte administrative militaire et avec beaucoup de compréhension de la part de nos hôtes et interlocuteurs.

Ci dessous l'équipe organisatrice au grand complet accompagnée du poste secours de la Croix Rouge.



Certains compétiteurs avaient exprimé des craintes concernant les terrains et même sur la possibilité de pouvoir se loger les 4 jours du championnat. C'était sans connaître les nombreuses possibilités d'accueil touristique de notre région Poitou-Charentes. Tout le monde a trouvé asile soit en terrains de camping, merveilleusement situés en bordure de la Charente, ou en hôtels fort nombreux sur Saintes, ou mieux encore dans des gîtes familiaux dont les usagers n'ont eu que des louanges à formuler, suscitant la curiosité de nos hôtes qui ignoraient notre activité. Nombre d'entre eux venant sur place accompagnés de leurs enfants, assister aux évolutions tout en demandant des explications. Des émules sont peut-être nées au cours de ces journées.

Les conditions climatiques ont été bonnes dans l'ensemble, avec un beau soleil et un ciel bleu constants. Mais ces bonnes conditions étaient perturbées par un fort vent de Nord-Est s'orientant au Nord-Ouest par la suite, se levant généralement vers 9 ou 10 heures le matin, forçant généralement au cours de la journée,

s'accompagnant parfois de rafales imprévues. L'une d'elle emporta le premier jour au cours de la distribution des repas, notre barnum



(photo ci-contre) servant de buvette et de Q.G. Heureusement il n'y eu aucun blessé à déplorer, mais une belle frayeur, nécessitant de la part des bénévoles beaucoup d'efforts pour redresser les tubes tordus et tout remonter en luttant contre ce satané vent.

Un nombre très important d'inscrits, 280 et seulement 272 participants, représentant la fleur de l'AéroModélisme en France s'étaient donné rendez-vous. Beaucoup d'anciens champions ou familiers des épreuves internationales.

Des appareils aux réglages multiples, incidences variables, bunt et autres, des appareils achetés mais beaucoup de fidèles à la construction ancienne, dite « construction maison ».

Mercredi 10 Août :

Les adeptes des 4A (spécialistes des Modèles Anciens), étaient déjà en piste depuis le matin sur la zone 3, ils étaient nombreux, sauf un ou deux qui à midi n'avaient toujours pas trouvé l'aire de vol. Et pourtant la plaine est bien dégagée.

Cette journée étant réservée aux essais, beaucoup de modélistes étaient venus pour tester comme on dit le terrain et procéder aux ultimes réglages. Ils arrivaient de toute part et déjà certains commencèrent à critiquer le balisage qui n'était pas installé. Il suffisait tout simplement de me contacter comme il était mentionné dans le dossier. Bref Le ciel dégagé d'un bleu azuréen promettait des entraînements de qualité en vue du lendemain. Malheureusement un vent assez fort du Nord-Est venait troubler les esprits de nombreux candidats en quête de réglage de leurs appareils. Peu de vols ce jour là.

Jeudi 11 Août :

Les épreuves ont débuté à 8 heures du matin pour la catégorie planeurs F1A ou quelques 54 participants avec des pedigrees impressionnants devaient se confronter sous un soleil radieux et un petit vent de Nord-Est, établi comme la veille. Les nombreux maxi du 1er vol auguraient un final à sensation, avec un combat des chefs à se lécher les babines. Mais « Dame Nature » ne l'entendait pas ainsi. Un vent

soutenu de Nord-Est se levait dès le 3ème round et les maxis se faisaient plus durs à réaliser. Certains ont tenté de justifier leur échec par la faute de rouleaux. Vous savez comme moi

qu'il faut toujours un coupable quand on échoue. Photo ci-dessus : Magnifique modèle de CANLER du club de Caen



Après la pause repas, marquée par l'incident du Barnum, qui lui aussi voulait prendre une pompe, reprenait la compétition avec un vent qui passait au Nord. Beaucoup de concurrents déchantaient et lorsque le dernier round arriva, on assista à un phénomène rare dans les annales du Vol-Libre : pas de départage, et donc pas de combat des Chefs. Aucun candidat pour disputer le trophée ou le seul score plein d'un grand champion sans partage et d'une modestie unique « François MOREAU », du club de Metz. (Photo du podium en planeurs F1A catégorie Internationale)



Durant la même période, se déroulaient les épreuves des Caout Cadets et Juniors. On notera la supériorité au moins numérique, de trois clubs : Vol Libre Moncontourais, Sèvres Anjou Model et AA Penaud. (Pau) Ceci montre le mérite des dirigeants de ces clubs dans le recrutement et surtout l'encadrement de leurs jeunes. Bravo aux instructeurs. Il y avait 8 concurrents en caout cadets pour essayer de remporter le titre. Aucun ne fit le plein, et c'est Rémi RAMBEAU (Photo du podium Cadets) qui l'emporte devant Julien LATY.



En juniors ils n'étaient que 4 en lisse pour conquérir le titre de champion. C'est la famille MARQUOIS (Vol Libre Moncontourais) qui l'emporte avec Emeline, suivie de Benjamin.

Vendredi 12 Août :

Le vent avait tourné dans la nuit, passant au Nord-Ouest. La météo l'avait prévu et il nous fallait en tenir compte. A 8 heures du matin il était faible. La zone de départ était la zone 2. Nous l'avions annoncé la veille et malgré ça, certains modélistes, eurent du mal à trouver les flèches. Les effets du pineau de la veille, peut-être ?

C'est la journée des Moto 300, des caout Seniors des Wake, des planeurs A1. La piste est en place. Il manque des chronomètres et le round débutera avec du retard. Il est 8 heures 20 il fait frais, mais cela ne pose pas de problème pour réaliser de beaux max. La visibilité est parfaite pour le chronométrage des modèles en vol. Au cours de la journée le vent va forcer toujours du Nord-Ouest avec un ciel aussi bleu et dégagé. La compétition en

FIB avec 25 partants réunissait là aussi l'élite de l'autre catégorie majeure du Vol-Libre : « La French Wakefield Cup ». Ils étaient tous là, les gros bras, les barbus de l'aéroModélisme, expérimentés dans l'art d'apprivoiser le caoutchouc et de décrocher la bulle.

Il y avait beaucoup de prétendants au titre, mais le 2ème vol a été fatal au tenant du titre CHENEAU Jean-Claude (Club de Saintes) avec un 166 sur 180. Un mauvais choix de caoutchouc semble-t-il. BUISSON (Club de Romans 69), lui aussi s'écroule 147. Adieu podium. (Photo d'un lâcher de modèle à caoutchouc)



Pour les rescapés, la bataille fut rude et contre vents et marées hostiles, quatre Wakeux se départagèrent au vol du lendemain matin de 7 heures 30. Le vainqueur sera Serge TEDESCHI du club des Landes avec un vol à 335 secondes, suivi de TEMPLIER 280 du Paris Model Club et DUCASSOU 262.

En Wake juniors, le podium est le suivant : Stéphane JALLET Club de Moncontour, devant Benjamin MARQUOIS et Paul COUTINEAU. (Photo du podium en juniors)



En Moto 300, catégorie difficile, exigeante dangereuse parfois, demandant un matériel d'accompagnement onéreux et lourd mais O combien spectaculaire.

Dans cette catégorie, les candidats au titre sont peu nombreux. Il n'y avait que 5 concurrents pour 3 places sur le podium. Il fallait donc en éliminer 2. Celui qui réussit ce tour de force cette année pour monter sur la plus haute marche n'est autre que Laurent POUYADOU, des Deux Sèvres, que personne n'attendait et qui bat à la régulière au vol de départage Bernard BOUTILLIER du club de Bourges, de 90 secondes. Bravo LOLO, tu as battu le clan des barbus. Il faut préciser que Laurent est de notre région et volait également en planeur Inter en se classant 8ème et en planeur Seniors ou il se classe 5ème. (Podium Moto 300 catégorie Internationale)



Les caout Seniors profitaient des mêmes conditions de vol. C'est le vétéran Doris BROUTIN qui l'emporte avec le plein devant le marseillais André LATY. Malgré de magnifiques constructions de modèles le local MILLET Serge s'incline, ne prenant que la 4ème place.

Les planeurs A1 volaient également aux côtés des Wakeux. Catégorie plaisante car avec des vols à 2 minutes seulement, ça va moins loin, mais c'est moins facile qu'il pourrait paraître. Les techniques de treillage et largage varient du plus simple (crochet déporté) aux plus sophistiqués, n'empêchant pas la technique simple d'être au départage et de se classer 4ème (GAVALLAND Jacques). Bravo également à CHAUSSEBOURG pour sa 3ème place bien méritée.

Samedi 13 Août :

Nous sommes placés comme la veille sur la zone 2. La encore le début du round sera retardé par le manque de chronomètres. La matinée est fraîche avec un vent faible de Nord-Ouest. C'est la Journée de la grande catégorie au label « France » la « Coupe d'Hiver », sans oublier les planeurs cadets et juniors.

Trois cadets eurent recours aux vols de départage, Guillaume PARIS, Nicolas CONCHE et Tanguy BROUEL. C'est le tiercé gagnant avec 240 pour Guillaume qui s'octroie le titre. Félicitations.
(Photo du podium cadets)



En juniors, il n'est pas étonnant de retrouver la famille BERNARD du club de Caen, au poste de commandement, car après un 2^{ème} départage, c'est Edgard qui l'emporte avec 119 devant Kévin GILARDEAU 57 suivi du frère d'Edgard, Boris.
(Photo du podium Juniors)



En FIG, (Avion à moteur élastique) il n'y avait pas moins de 48 concurrents au départ pour tortiller les 10 grammes de caoutchouc à qui mieux mieux. Il y aura des pompes puissantes qui permettront à 11 concurrents de faire le plein. Ci-contre notre feline « Minouche » du club de Romans 69)



La encore certains spécialistes de la catégorie échoueront de peu, 113 au 4^{ème} vol pour MILLET Serge (photo ci-contre) du club (MAG deux Sèvres), le premier à ne pas faire le plein avec de magnifiques modèles construits par lui. Le premier tour de fly off à



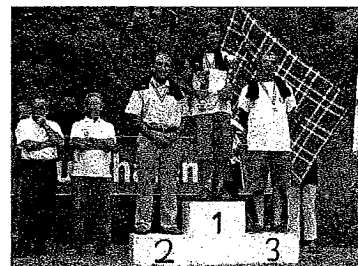
4 minutes n'éliminera qu'un seul concurrent. Il y a encore 10 rescapés pour le tour suivant. A ce deuxième fly off, les responsables n'attendent pas le retour de deux concurrents, CHENEAU et DJIAN qui furent éliminés pour ne pas être revenus à temps. Le vainqueur n'est autre que BROUTIN Doris qui s'octroie son 2^{ème} titre en deux jours. Félicitations. (Ci-contre le podium des vainqueurs)



Ce même jour avait lieu en après midi, la catégorie planeur Seniors (Ci-contre la ligne de départ des planeurs Seniors) avec 41 inscrits. Le ciel était toujours aussi agréable, mais le vent de Nord-Ouest avait forcé.



Par contre les thermiques étaient au rendez-vous et à l'issue des 4 vols, 9 concurrents avaient le plein avec des modèles utilisant les mêmes techniques que les planeurs « Inters ». Le premier tour de fly off à 5 minutes ne fût pas sélectif, puisque seul SCHLAVI tombait avec 77 secondes au compteur. Ce n'est qu'au 3^{ème} tour que MORICEAU du club de Sèvres Anjou Model-club gagne le titre devant DONNET du Club de Bourges.



Humour :

Attention vous êtes pris en photo.

Vous les avez reconnus. Ils vont au tableau d'affichage un court instant. Ils regardent autour d'eux et remarquent un petit groupe à l'ombre d'un parasol, un verre à la main. Alors on s'approche discrètement.



Mais qu'est-ce donc ? Serait-ce une boisson magique ? Eh bien non. M J-C Bureau viticulteur, propriétaire et exploitant agricole est venu faire déguster ses produits aux modélistes qui a priori, ont l'air d'apprécier. Il est vrai que M Bureau a un contact facile et il sait y faire. C'est tellement bon qu'il est obligé de retourner chez lui pour réapprovisionner sa fourgonnette.

Mais ! le saviez-vous ? Il paraît qu'Alain Roux (sur la photo ci-contre) goûte la mixture qu'il met dans le réservoir de son Avion ! Il dit que c'est bon aussi pour lui. Alors pourquoi s'en priver puisque le Moteur tourne bien. Bizarre ça n'a pas la même couleur. Mais ! ! s'il dit que c'est bon on peut le croire.



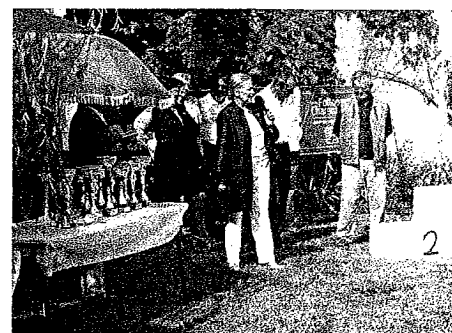
J'en profite pour remercier Monsieur BUREAU pour sa participation en pineau au vin d'honneur que tout le monde a fort apprécié et à juste titre.

Dimanche 14 Août :

La remise des récompenses était prévue à 10heures 30 à l'Aéro-Club de Saintes dans un cadre de verdure, puisque la météo n'avait pas annoncé de précipitation ce jour. Mais il ne faut pas toujours la croire. En effet tout était bien préparé il ne manquait rien et c'est alors que la pluie commence à tomber. Il nous a fallu réagir vite et installer des parasols en urgence pour protéger l'ensemble des récompenses, car il y en avait sur 3 tables.

Les coupes de la FFAM, des maillots imprimés offerts par le Conseil Régional, représenté par Mme Catherine QUERE, vice Présidente (photo ci-contre)

Le Conseil Départemental, offrait également maillots et lots divers. La ville de Saintes proposait des lots variés et



tous furent très appréciés. La ville de Saintes était représentée par M Marc GELINEAU adjoint au Maire. Une surprise, des récompenses spéciales offertes par le CDAM 17 représenté par Mme Michèle VENEC. Egalement présents à cette cérémonie, M le Maire de la Commune de Montils, M l'adjoint au Maire de la commune de Pérignac et Monsieur ARNAUD Gérard représentant le CDOS 17.

Les récompenses du mérite furent attribuées aux plus malchanceux des cadets et juniors, aux jeunes féminines, aux bénévoles de l'organisation, à Monsieur et Madame LARBAIGT pour leur dévouement au poste de chronométrage des trois journées



et à Madame Marie-Paule LANGLARD pour sa présence depuis des années au poste de secrétariat des championnats de France. (photo ci-dessus)

Ce fut un moment de grande émotion, partagé par l'ensemble du public, car on ne s'attendait pas à ce que ces jeunes gens, filles et garçons, tous ces bénévoles soient mis à l'honneur. Trop souvent oubliés il faut savoir de temps en temps les remercier. Un grand MERCI à eux.

Devant un public nombreux, un discours sobre pour excuser certaines personnalités, puis remercier modélistes,



chronométrateurs, officiels et invités, la Croix Rouge ainsi que les 23 exploitants agricoles des communes de Montils et Pérignac, pour nous avoir permis d'organiser ce championnat sur leurs terres. Je pense la qu'une certaine « Grande entreprise d'Etat » locale devrait prendre exemple.

La remise des prix sera suivi d'un vin d'honneur très apprécié que seule l'équipe de Saintes avec le concours du Viticulteur, Monsieur BUREAU est capable d'offrir. Du pineau de Charente Maritime accompagné de galettes Charentaises de Beurley.

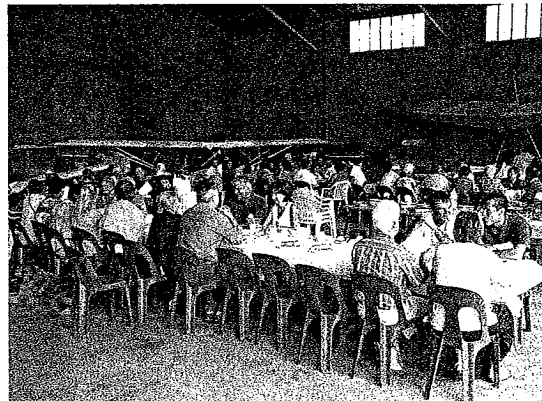
Vous remarquerez que même les animaux savent jouer la vedette et plaire au public. Ici NORHIA, « Braque de Weimar », vice championne de France de recherche de truffes en 2004. (Photo ci-dessous)



Une belle « FAIM » :

Ce championnat se terminait devant un buffet campagnard servi dans le hangar de l'Aéro-Club de Saintes, endroit idéal pour rester dans le vif du sujet. Un buffet très copieux, arrosé d'un rouge et d'un rosé charentais venant de la propriété de la famille QUERE demeurant à Chaniers. Ce repas convivial rassemblait tout de même 90 convives. Ils avaient faim et soif. Ils ont bien mangé et bien bu, mais il en ont laissé.

« C'est trop disaient certains, on n'en peut plus ». Et pour faire digérer la tarte aux abricots, un crémant bien frais fut servi, suivi du café maison confectionné par nos deux expertes Pierrette et Colette. (photo du buffet)



Amis modélistes, nous espérons que vous garderez de ce séjour à Saintes, un excellent souvenir et que si !!!... vous y reviendrez.

Pour terminer, il est toujours agréable de féliciter les organisateurs du Club de Saintes qui ont su surmonter les difficultés de l'intendance, malgré les pannes et dysfonctionnement du compresseur du camion réfrigérant, ou l'envol du barnum. Tous les participants, épouses, enfants, amis et membres de la section, ont contribué à la réussite de ce championnat. Grâce à eux, les compétiteurs ont eu l'occasion d'apprécier des plateaux repas de qualité confectionnés par le charcutier de Pérignac, des casseroles confectionnées maison avec des boissons fraîches ou chaudes, le tout accompagné du sourire de nos hôtes du moment dans une atmosphère d'amitié et de convivialité bien typique de notre Hobby « l'AéroModélisme ».

Armand BITON

Jean-Claude CHENEAU

CHAMPIONNATS DE FRANCE SAINTES . 2005

Il m'est particulièrement agréable et cela me tient à coeur, de remercier Armand BITON et Jean Claude CHENEAU, pour le compte rendu des derniers CH. de France qui se sont déroulés sur leurs terres.

C'est la première fois je crois depuis que Vol Libre existe (1977) que nous avons un compte rendu détaillé, à plusieurs niveaux sportifs et humains, sur le déroulement des Ch. de France. Nous avons là un exemple, de mise en accord du texte et de l'image. Ils nous relatent non seulement le côté compétition sportive, mais aussi les relations humaines qui sont pour les concurrents et les organisateurs, un ou des aspects qui font aussi partie de notre activité " pas seulement de haut niveau sportif " .

Nous aimerions avoir beaucoup plus souvent des comptes rendus de cette facture en d'autres occasions, où nous avons toujours l'impression que dans tous les domaines il n'y a que le "personnel" qui compte, et que les autres sont simplement mis à l'écart ou oubliés.
Merci à Armand et Jean Claude.

CTVL

VOI LIBRE



6. **Championnats d'Europe FIABC 2006** : UKRAINE – Dates à confirmer (21 au 29 Juillet)
Le programme des organisateurs prévoit un jour de repos entre chaque journée de compétition ce qui allonge de 3 jours la durée de ces Championnats. Ceci pose des problèmes financiers et de disponibilité pour les concurrents. Un courrier sera adressé à la CIAM par Bruno DELOR, président de la FFAM, pour que ce programme soit modifié.
7. **Sous-comité de Vol Libre d'Intérieur** : Réorganisation.
Didier BARBERIS prend la responsabilité du sous-comité de Vol Libre d'Intérieur, à la place d'Edmond ROCH.
Il devra réorganiser ce sous-comité, notamment dans le contrôle de l'activité (licenciés, concours, résultats).
La composition de l'équipe de France FID est à déterminer rapidement. Les prochains Championnats du Monde auront lieu en Roumanie (Octobre 2006).
Un concours national « maquettes-cacahuètes » est envisageable en 2006 si une candidature parvient à la FFAM avant le 31 Décembre.
8. **Règlement catégories « Modèles Anciens »** :
Le règlement a été mis en page par Bernard LEVASSEUR en respectant la forme des autres règlements du Vol Libre. Il sera disponible prochainement à la FFAM et sur le site internet fédéral (www.ffam.org). Ce règlement est la référence applicable lors des prochaines compétitions régionales et nationales.
9. **Propositions à la CIAM** :
- **Catégorie Vol Libre électrique FIQ** : La réglementation adoptée l'année dernière ne semble pas cohérente. Sylvain CHABOT s'occupe de reprendre les discussions pour faire aboutir un règlement plus raisonnable en s'appuyant sur celui proposé par la France en 2004.
- **Concours internationaux** : Les dossiers sont à faire parvenir à la CIAM par l'intermédiaire de la FFAM, pour le 1 Novembre.
10. **Championnats du Monde FIABJ Junior 2006** : Allemagne – Fin Août 2006
Equipe formée au prochain concours de sélection
11. **Informations générales et questions diverses** :
- A sa demande, Samuel CHENE ne fait plus partie du CTVL.
- Dans le cadre de l'action « Communication » entreprise par la FFAM, un CD rassemblant des photos de modélistes en compétition va être réalisé et sera ensuite disponible à la FFAM.
- **Organisation de concours** : De plus en plus de problèmes liés à la méconnaissance des catégories de Vol Libre surviennent lors des demandes d'organisation de concours auprès des préfectures. Une démarche sera effectuée auprès de Bruno DELOR pour action au niveau des autorités compétentes.
- **Championnats du Monde Junior 2004 à Moncontour** : Comme convenu, le club organisateur, le Vol Libre Moncontourais, a reversé à la FFAM 30% des bénéfices réalisés. Une demande sera effectuée auprès du président de la FFAM pour qu'une partie de cette somme serve à l'acquisition de matériel informatique CTVL (ordinateur portable et imprimante) Depuis une dizaine d'années ce matériel était mis à la disposition du CTVL par Aéromodélisme Club Thouarsais (matériel arrivé en fin de vie).

SUITE EN FACE



ALLO HOUSTON !!!
VOUS N'ALLEZ PAS
ME CROIRE, MAIS.....
JE VIENS D'APERCEVOIR
UN MODELE TELECOMMANDE

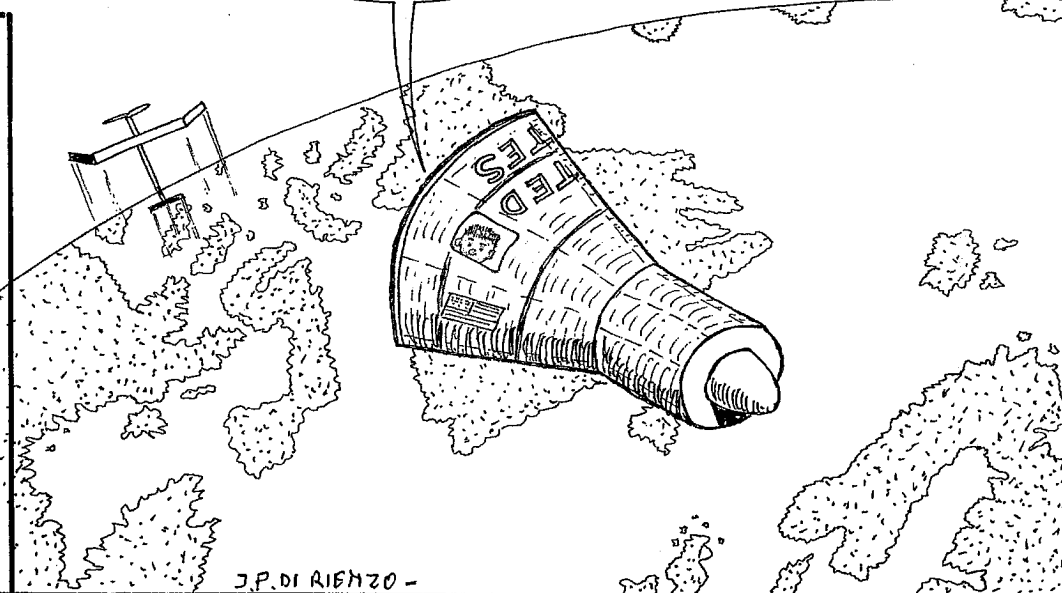
ES IST NICHT ZU FASSEN.
EIN FIB MODELL IN SICHT.

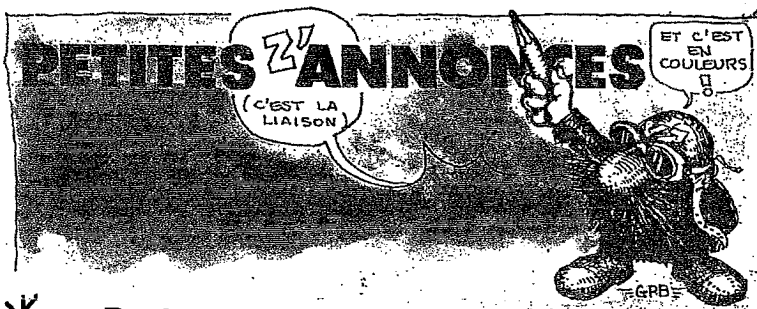
ONT PARTICIPE à ce numéro :

165

VOI LIBRE

G.Pierre Bes - J.P.
Darrouzes - F.F.News -
Johannes SEREN - Mike
Fantham - Jean
Wantzenriether - Walter Hach
- Georges MATHERAT - B.
Michaud - André Méritte -
Manu FILLON - Jean Claude
Cheneau - Armand Biton - J.P.
Di Rienzo - F. NIKITENKO -
Jacqueline Schirmer - André
Schandel.





FREE VOL FREE **FLIGHT LIBRE FLUG**

* **Recherche**

Bulletin VOL LIBRE
n° 0 *- 5 - 9 - 15
Revue de F.F Frugoli " L'activité
Modéliste " N° 1
Revue de Jacques Perrin, publiée en 1966 " Air modèles " n° 5
Téléphone : **04 70 32 55 54**

Note :

Je possède le n°1 Vol Libre avec en couverture Pierre Chaussebourg, mais il paraît qu'un numéro 0 existe ? (n.d.l.r.) Il existe en effet un numéro 0 Vol Libre, rare, car sorti en très petit nombre, avec en couverture Bernard Boutillier.

SPECIAL FILLON

Dans la perspective de la réalisation de pages consacrées au souvenir de Manu FILLON, la rédaction de Vol Libre recherche des témoignages et des documents, pouvant servir à l'accomplissement de ces pages.

* **VOL LIBRE**

Anciens numéros.
Sont actuellement encore disponibles dans la collection VOL LIBRE :
les numéros 1 à 12 et de 90 à 165 au prix de € 4 le numéro frais de port inclus.

VOL LIBRE

sind noch zu haben die VOL LIBRE von 1 bis 12 und ab 90 bis 165 für € 4 das Stück Post inbegriffen.

VOL LIBRE available from 1 to 12 and 90 to 165 for € 4 one issue.



ILS ETAIENT UN PEU PLUS JEUNES, MAIS A CE JOUR ILS SONT TOUJOURS AUSSI FRISÉS

SERIE " ATTENTION BETES MECHANTES " !



F. BETHWALTE . NEW.2.



- **Vol d'Intérieur** : Les championnats internationaux ayant régulièrement lieu dans une mine de sel en Roumanie, l'investissement dans un projecteur puissant, fonctionnant sur batterie est envisagée. Un devis sera établi par Didier BARBERIS pour demande à la FFAM.
- **Bourse « Parrainage espoir »** : Mise en place dès 2006, en remplacement des bourses « espoir » et « déplacement coupe du monde ». Dans le cadre de cette bourse, un jeune pratiquant une catégorie internationale est parrainé par un « modéliste de haut-niveau ». Vu le peu de juniors et de parrains potentiels, un courrier sera transmis à chaque « modéliste de haut-niveau » pour l'informer et l'inciter à établir un tel partenariat.
- **Opération « Jeunes moins de 25 ans »** : Une discussion a été engagée au niveau de la FFAM pour répertorier les besoins et les actions envisageables. Il apparaît que toutes les catégories sont concernées par les problèmes de recrutement, d'encadrement et de formation des jeunes. Pour ce qui concerne notre discipline :
 - Les jeunes ne peuvent accéder que très difficilement à l'« aile d'or ». Marc DREMIERE se charge de rédiger une proposition de modification des critères d'attribution.
 - Les compétitions sont un des points qui permettent de motiver les jeunes mais de moins en moins de concours se terminent par des vol de départage et une remise des prix avec annonce du classement.
- **FIE** :
 - Une modification des conditions de sélection de l'équipe de France sera proposée par Pierre CHAUSSEBOURG.
 - Une demande d'organisation de Championnats de France est parvenue à la FFAM : Aéromodélisme Club Thouarsais - 29 Octobre 2006 à Tourtenay (79).
- **Coupe du Monde 2005** :
 - FIE : Alain ROUX termine 4^{ème}
- **Fin de la saison sportive** : Lundi 05 Juin 2006 au soir

CÉHIXE *by GPB* et VÉZÈDE



CX et VZ (13 bis) SPECIAL / SUITE

POTTIER 180-VOLLIBRE D. J. DELCROIX. —

TETRAS DE JAK HUMBERT —

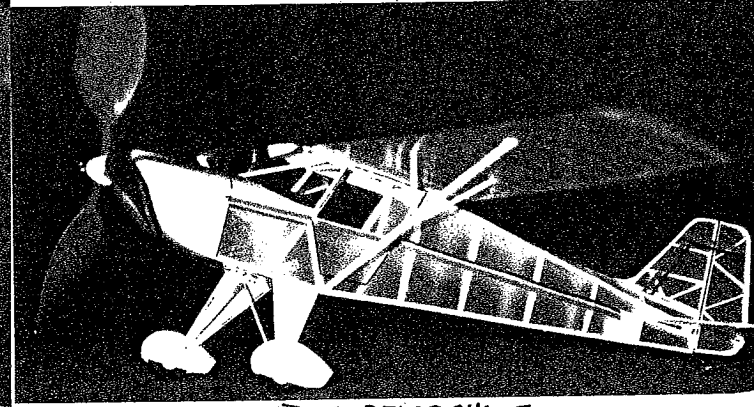
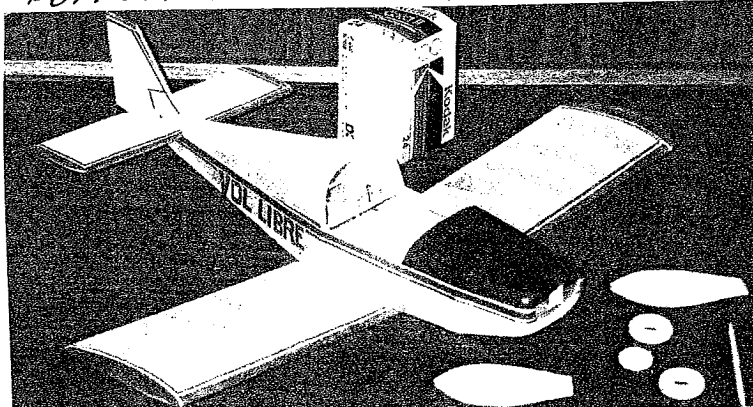


Photo J. DELCROIX. —



JOYEUX NOEL
HAPPY CHRISTMAS
BEST WISHES

NEW YEAR WUNSCHEN
FELLES NOUVEAU ANNEE
SEASONS GREETINGS
FELLES FESTAS

2005-2006

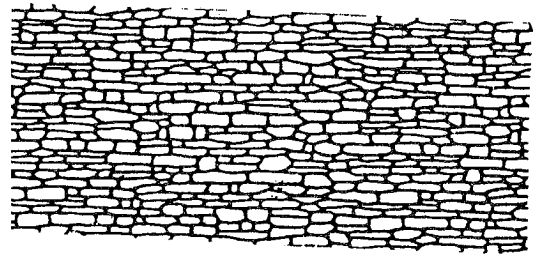
EVERY DAY

1000
m...

SCHAUDEL

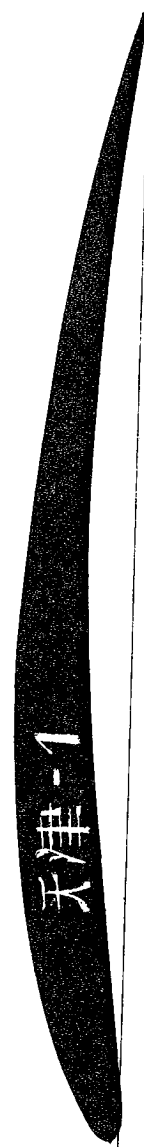
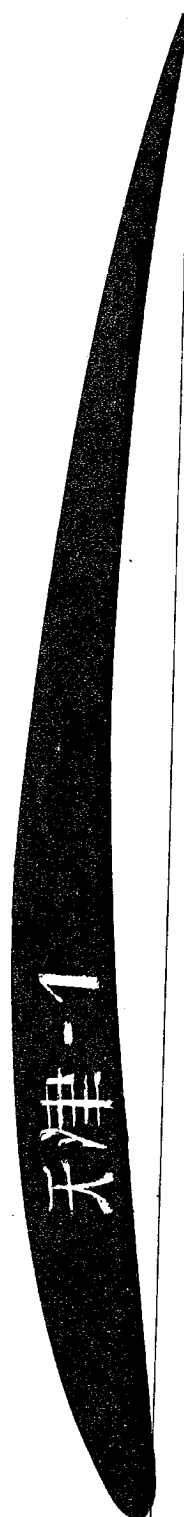
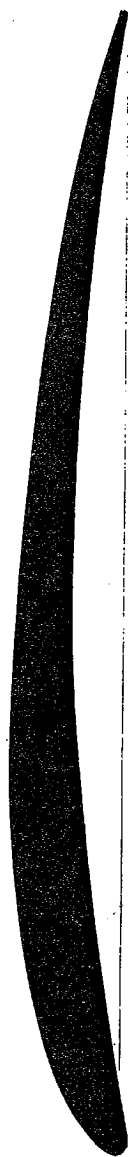
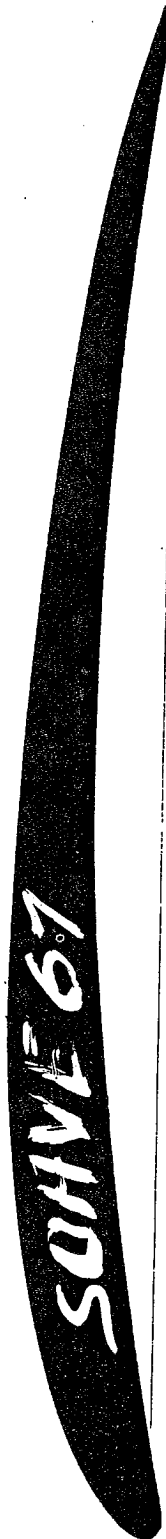
SOAVE 61

%	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	0,8	3,0	3,9	5,5	6,7	7,4	8,5	9,3	9,9	10,15	10,09	9,45	8,5	7,3	5,65	3,5	2,25	0,5
IN	0,8	0,1	0,2	0,7	1,15	1,55	2,2	3	3,5	4	4,75	4,95	4,65	3,9	2,85	1,6	0,85	0



PROFILS TRACÉS PAR
A. SCHANDEL

%	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	0,75	2,37	3,12	4,37	5,5	6,25	7,68	8,68	9,37	9,68	10	9,37	8,43	7,06	5,31	3,12	1,75	0,25
IN	0,75	0,09	0	0,15	0,37	0,62	1,12	1,75	2,37	2,87	3,68	4,06	4	3,56	2,71	1,62	0,81	0



VOLIERE

AUX ENCHERES! VOL LIBRE

Catégorie de mise en vente : Toys & Hobbies > Radio Control > Radio Control Vehicles > Air > Aircraft > Control Line, Freeflight

3 Vol Libre (freeflight aeromodeller magazine)

Numéro de l'objet: 6001613174

Etes-vous le vendeur de cet objet ou un enchérisseur ? [Ouvrez une session](#) pour connaître votre statut

[Suivre cet objet](#) dans Mon eBay | [Envoyer à un ami](#)



[Photo plus grande](#)

Enchère en cours :

9,51 USD

(Environ 7,91 EUR)

[Enchérir >](#)

Temps restant :

17 heures 33 minutes

7 jours de mise en

vente. Fin :

01-oct.-05 06:53:23

Paris

Début :

24-sept.-05 06:53:23

Paris

Historique :

4 enchères (Prix

de départ :

7,50 USD)

Meilleur enchérisseur :

skranish (585 ★)

Lieu où se trouve l'objet : Flint, Michigan

États-Unis

Livraison :

Monde entier



[Détails de livraison, de paiement et règlement sur le renvoi des objets](#)

Informations sur le vendeur

flyfac (631 ★)

Profil d'évaluation: 631

Evaluations positives : 100 %

Membre depuis le 16-janv.-99 Pays : États-Unis

[Lire les commentaires d'évaluation](#)

[Ajouter à mes vendeurs favoris](#)

[Poser une question au vendeur](#)

[Afficher les autres objets du vendeur](#)

Protection des acheteurs

PayPal



Protection des acheteurs PayPal

jusqu'à 500 EUR.

[Voir les conditions.](#)

eBay.fr: 3 Vol Libre (freeflight aeromodeller magazine) (objet 6001613174 Fin: 01-oct.-05 06:53:23 Paris)

30/09/05 13:18

Description

Le vendeur assume l'entière responsabilité de la mise en vente de l'objet.

Vol Libre a freeflight newsletter of about 60 pages from France. 3 issues are up for auction from 2004 issues 2,3 and 4. These magazines which by the way are in french with a bit of English and German. Each magazine may have a peanut plan, rubber scale plan, catapult glider plan scale or duration, Coupe, wakefield, p-30, Handlaunch glider indoor and out, F1d and EZB, plus other classes of freeflight models. these 3 issues alone have full size plans for 5 peanut scale models, 3 rubber scale models (Arsenal vg-39, Beech Muskeeter, Supermarine Spitfire) with sometimes the 3-view for each model. A full size p-30 plan plus many more of various types some reduced and some full size.

Vol in Deutch

FORTS VON S. 10194 -

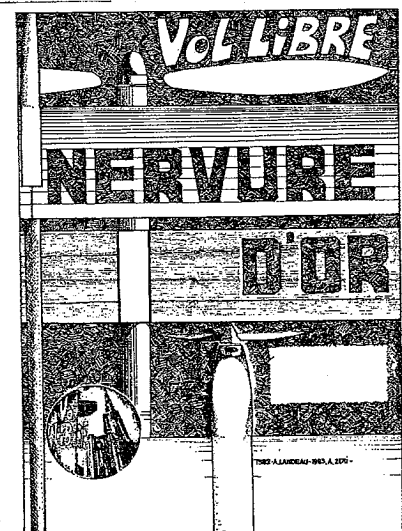
In den letzten Jahren flog Bob nur noch in den USA, wo er in anderen Klassen auch sehr erfolgreich war.

Sein Tod durch Herzversagen kam überraschend, und hinterlässt eine grosse Leere in den USA und anderswo. Es zeigt auch zugleich, mit anderen kürzlich verstorbenen Freiflieger in den Staaten, dass dort eine sehr hohe s Gesamtalter im Freiflug herrscht

Wir sprechen hier seiner Frau, seiner Familie und seinen Freunden unser herzliches Beileid aus.

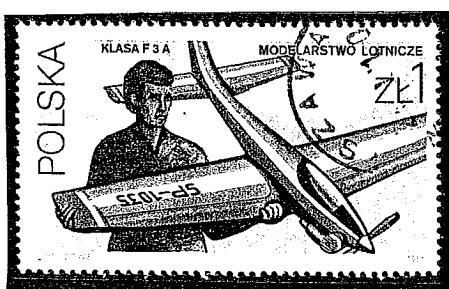
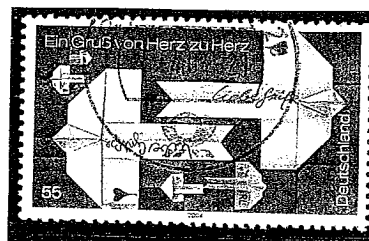
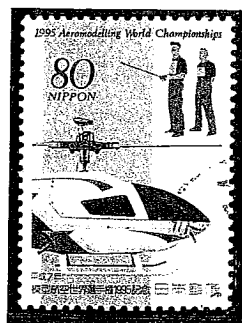
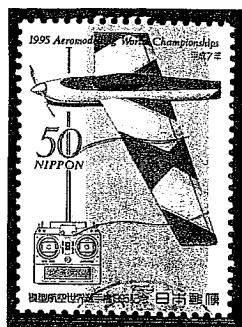
Anbei das Modell "Vol Libre" n° 22 ein typisches FF1B Modelle von Bob White.

***PROCHAIN NUMERO. - VOL LIBRE. -**
- NERVURE D'OR 2005 -
- CALENDRIER INTERNATIONAL - COUPE DU MONDE DÉTAILLE -



VOL LIBRE

PHILATELIE



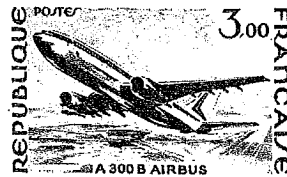
VOI 133E

« A 300 B AIRBUS »

Valeur : 3,00 F

Couleurs : noir, bleu, vert

50 timbres à la feuille



Dessiné par Paul LENGELLE

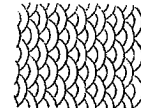
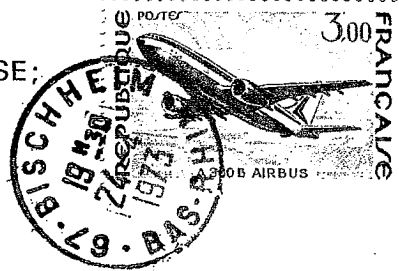
Gravé en taille-douce
par Pierre GANDON

Format horizontal 22 x 36
(dentelé 13)

VENTE

anticipée, le 7 avril 1973 à TOULOUSE;

générale, le 9 avril 1973.



VOL LIBRE

Depuis le jour où, en 1890, Clément Ader arracha le premier « avion » à la pelouse d'Armainvilliers, la vocation aéronautique de la France ne s'est jamais démentie. Aujourd'hui le génial inventeur a été relayé par les bureaux d'étude et l'artisanat par la puissance industrielle, mais notre pays conserve en ce domaine un rayonnement qui le place souvent à la pointe du progrès.

Longtemps l'industrie française resta surtout orientée vers l'aéronautique militaire. C'est en 1951 que fut créé, sous l'impulsion du Secrétaire général à l'Aviation civile, un comité chargé de s'occuper de ce style de matériel. C'est alors que fut lancé le programme « Caravelle », qui a marqué une prise de position nouvelle de notre industrie, face aux besoins du transport aérien, intérieur et international.

Utilisés par 44 exploitants, répartis en 30 pays, les 280 exemplaires de Caravelle sont les meilleurs ambassadeurs de notre matériel aéronautique dans le monde. Mais, en face des États-Unis, la France a ensuite cessé de lutter seule : depuis le protocole d'accord signé entre la France et l'Allemagne le 29 mai 1969, l'Airbus a franchi les obstacles soulevés par l'ampleur du programme.

Cet appareil est réalisé en commun par l'Aérospatiale pour la France, la Deutsche Airbus pour l'Allemagne, Hawker Siddeley pour la Grande-Bretagne, Fokker pour les Pays-Bas, et récemment C.A.S.A. pour l'Espagne. A ces pays européens se sont associés des firmes américaines pour le moteur et la nacelle.

Le timbre représente l'Airbus A 300 B, conçu pour le trafic sur courtes et moyennes distances. Son large fuselage et ses deux réacteurs à double flux sont caractéristiques d'une nouvelle génération d'avions de transport subsonique de grande capacité.

Ses dimensions sont d'environ 45 mètres pour l'envergure, 54 pour la longueur, 17 pour la hauteur; son poids maximum au décollage est de 137 tonnes. Dans sa version standard, il transporte, à plus de 900 km/h, sur des étapes allant de 300 à 3 500 km, de 200 à 345 passagers dans un excellent confort.

Le calendrier établi en 1969 est respecté. L'avion n° 1 a effectué son premier vol à Toulouse-Blagnac le 28 octobre 1972, juste à l'heure où était inauguré, sur l'aérodrome de Toulouse-Montaudran qu'il a survolé, le monument élevé à la gloire des pionniers des lignes aériennes Latécoère et Aéropostale, sous lequel repose leur chef Didier Daurat.

Outre Sterling, Ibéria et Lufthansa, qui ont apporté leurs commandes, Air France mettra en service l'A 300 B par priorité sur les parcours à haute densité : Paris-Londres dès mai 1974, puis en direction de Nice, d'Alger, de Milan et de Dusseldorf.

Premier appareil de transport commercial européen à avoir été vendu avant même son premier vol, l'Airbus est promis à une carrière mondiale jusqu'à la fin du siècle. Et comme il se développe dans un cadre juridique et organique original, il prouve qu'un programme de coopération européenne peut se dérouler efficacement.

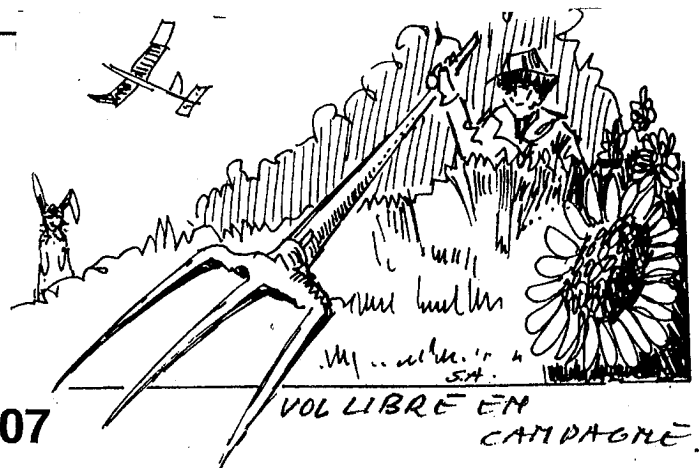
HISTOIRE de fou !

Chez le docteur :

-Docteur je crois que mon frère est fou ! -Il s' imagine qu'il peut voler !

- Il ne faut pas prendre cela à la légère - Le mieux c'est qu'il vienne en consultation !-

C'est ce que je pense aussi , où avez -vous un terrain d'atterrissage approprié ?



10207

VOI LIBRE

BONNES CHANCES À CHAMPIONNAT DU MONDE
VIVE LA ÉQUIPE DE FRANCE-USA

DOROTHY GILLESPIE NEW YORK

SCULPTURE

February 6 - 20, 1987

MAGNIFIQUE!

RECEPTION

Friday, February 6

6:00 - 8:00 p.m.

Meet the Artist

AVEC CHAMPAGNE!

CORBINO GALLERIES

MIRA MAR PALM CENTRE

69 South Palm Ave. • Sarasota, FL 33577

(813) 955-8845

DAVE LINSTRUM
BOX 48981
SARASOTA, FL 33578

USA

USAirmail

EX-11 DAY DELIVER
EXPRESS 33

Alfred V. Verville
Aviation Products

CONTRACT YOUR OFFICE
Correction Requested

PARAVION

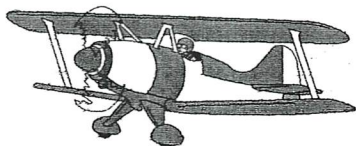
TO: ANDRE SCHANDEL
ARTISTE/REDACTEUR
EXTRAORDINAIRE
16 CHEMIN DE BEULEMONT
67000 STRASBOURG
ROBERTSAU
FRANCE

BALLET BOUQUET 1986, Enamel/Aluminum, 31 x 18 x 18"

CHER ANDRE
MERCI BEAUCOUP POUR LE
EDITIONS VOL LIBRE!
Monday - Saturday, 10 a.m. - 5 p.m.
TRES TERRIBLE!

Serbannes 12 NOV

Mon cher André



Jean-Pierre Di Rienzo
3 Chemin des Charmes
03 700 SERBANNES
Tél : 04 70 32 55 54
Adhérent 4 A N° 180

Rentrant d'un week-end prolongé, c'est avec joie que
je découvre Vol Libre dans ma boîte aux lettres. Je suis
heureux de lire "ma prose", me revoilà, et je découvre la coupe
de réabonnement. Bien entendu je me réabonne, car depuis
20 ans, je ne peux me passer de cette lecture qui agit sur
moi, comme une drogue, mais je n'ai pas l'intention de suivre une cure de
sintoxication, bien au contraire "VOL LIBRE, UN BULLETIN A LIRE SANS
MODERATION". Une rubrique "petites annonces" est née, bonne idée, je
vais inaugurer, en proposant une demande, plutôt, une recherche de
revues, et de certains numéros de Vol Libre, qui sont absents de ma
collection, pratiquement complète. Véritable bible du vol libre, cette colle-
ction représente un nombre d'heures de travail considérable, et je suppose
j'espère que tous les modélistes sont conscients des sacrifices que cela
représente. Amitiés vol libristes

Jean-Pierre

10208

CEHIXE *by GPB* et VÉZÈDE



CX et VZ 013



AERO CLUB "PROVINCIA GRANDE"
Aeroporto Levaldigi (CN)

7° Trofeo AGO – F1K

Competizione Internazionale F1K

Prova unica di Campionato Italiano 2006

CRIVELLE (AT) - ITALIA - 19/03/2006

Memorial contest "Luigi Pramaggiore"

L'egida della FIAM e della FAVLI

Iscrizioni:

Dovranno pervenire entro il giorno
12/03/2006 a:

Entering:

All forms and participation announcement
must be in hand of organization within
March 12 – 2006:

SCHIRRU Sandro

Via C.B. di Cavour n°5 – 10095 Grugliasco (TO) -ITALIA

Tel.: 0039 011 7801788 – Fax: 0039 011 7808983 – Cell. 0039 335 6293992

E-mail: fai616@yahoo.it

URL: http://members.tripod/~Ago_Torino

(~ALT+126)

VOL
LIBRE
TO

Merci pour votre œuvre de mémoire et
d'histoire du modèle réduit et longue
continuation.

HILLO AUDRE!

NACHTRÄGLICH GRATULIERE ICH RECHT HERZLICH ZU
VOL LIBRE 163 UND 10.000 TOLLEN SEITEN IN DIESER DEINER
GROSARTIGEN ZEITSCHRIFT. AUCH VIELEN DANK FÜR, WAS DU
DAMIT FÜR DEN FREIFLUGSPORT GETAN HAST UND HOFFENTLICH
WEITER SCHAFFEN WIRST.

LOUIS DURIUS



VOL LIBRE

Photo. F. NIKITENKO.

10210

IVOF Repro • Tél. 03 88 34 15 13