171

MODELISME INTERNATIONAL

Photo A. SCHANDEL

5 06 10451 OCTOBRE

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

André SCHANDEL
16 chemin de Beulenwoerth
67000 Strasbourg Robertsau
FRANCE

tél + fax 33 03 88 31 30 25
E mail : andre-schandel@wanadoo.fr

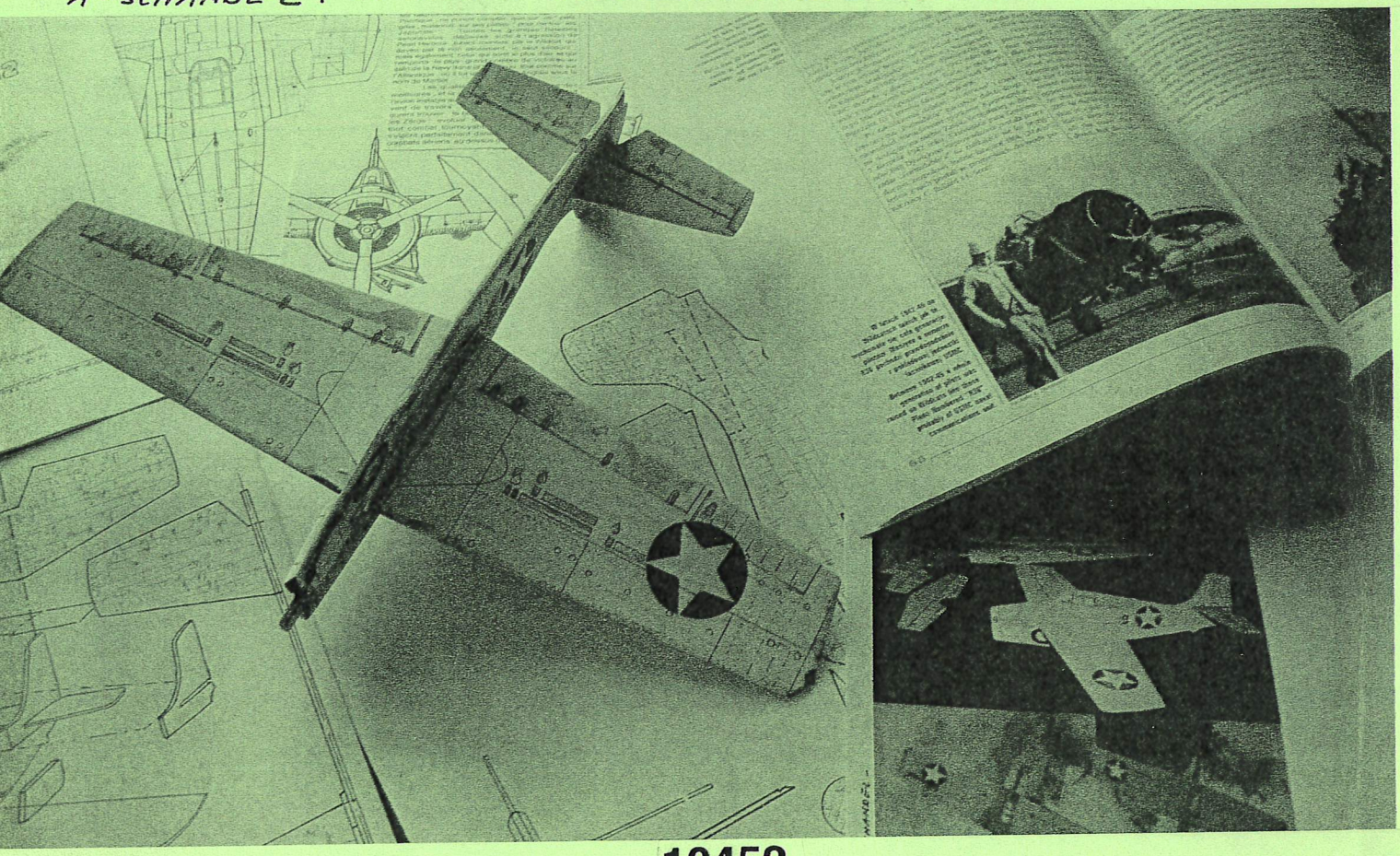
portable 06 26 20 31 08

Publication créee en 1976 par A. Schandel , paraît tous les deux mois
Abonnement pour 6 numéros ,35 € ou 40 $ hors Europe

Tous les paiements au nom de A. Schandel
comptes : CCP 1 190 08 S la Poste Strasbourg .
CME 67 190022934440
D.B Kehl 664 70024- 0869727

USA et CANADA
Peter BROCKS
9031 East Paradise dr.
Scottsdale AZ 85260 6888 USA
e. mail : brocksarizona@cox.net

Photo et montage A. SCHANDEL.



SOMMAIRE

10451- Image Vol libre
10452- Vol Libre
10453- Sommaire et Edito
10454- Astuces et Niouzes J. Wantzenriether
10455-56-57- F1K Balaton Trophy . W. Hach .
10458-59 - La dérive avant ...J. Wantzenriether
10460-61-62-63-64 Les champoinnats d'Europe Odessa Ukraine François Moreau
10465- Hall of fame USA NFFs
10466-67- G.V. 62 RID G. Venuti F1C
10468- Résumé participations Coupe du monde 2005 . FFN .
10469- Curzon 2006 B. Michaud
10470-71-72-73 Curzon J.P. Di Rienzo .
10474-75 - Moncontour 2 mn A. Schandel
10476 . Astuces et Niouzes J. Wantzenriether
10477- traductions en allemand .
10478-79-80-81-82 POITOU 2006 A. Schandel
10483 Greif II Beuermann .
10484-85-86-87-88-89-90-91 ST. Remy Championnats de France 2006 . A. Schandel
10492- Les Anciens P. Pailhe
10493-94-95 n- Championnats du Monde Juniors 2006
10496-97- F1A de E. Kantipaylo
10498- Le Fike -E _ cacahuète E. Fillon .
10500-501- Peanut annonces -
10503- Profils B 8556 B et B 9404 b
10504-505 -506-507 Au féminin J. Schirmer et E. de Boer
10508 Euro Challenge
10509- Courrier et Cehixe et Vézède (GPB)
10510 Image Vol libre

EDITO

Cette édition de VOL LIBRE , poste-vacances - revêt toujours un aspect plus ou moins RESULTATS .

En effet les grands évènements de l'été , championnats d'Europe du Monde ou de France , ainsi que les grands concours FAI de l'été comme le Poitou .....font que la moisson résultats et images est particulièrement importante . Beaucoup d'amateurs Vol Libre , ou conurrents , mettent , par Internet leurs photos à disposition et c'est heureux .

Les conditions météorologiques , nous le savons bien, conditionnent très fortement toutes ces compéttions , et à ce propos l'été 2006 fut tranché en deux , juin -juillet , beau sec ; août -septembre médiocre et humide .

Certaines compétitions ont donc souffert du mauvais temps . Les championnats du monde juniors ont particulièrement été touchés , pluie et vent .....

Pour les championnats de France du côté de St. Rémy , une fois de plus une diminution des effectifs est à noter cela commence à être très inquiértant chez les jeunes , cadets et juniors .....

Pour le reste l'harmonisation " unformisation", des modèles(achetés) utilisés est de plus en plus répandue , et il est difficile de trouver dans les classes inter des productions personnelles . "Originales " on peut en trouver , en F1C par exemple ,avec une tendance vers les ailes repliables durant la montée .....Origine russe .

Signalons en passant que , contrairement , à le règlementation FAI , , des modèles de compétition , sont TOUJOURS ET ENCORE utilisés SANS IMMATRICULATION , et que les organisateurs et les jurys internationaux , n'interviennent à aucun moment .

Nous avons toujours en "gestation " pour le trentième anniversaire de VOL LIBRE , la SAGA DES CCCP durant les années 1970 - 1980 , patience et longueur de temps .....

Internet @STUCES et Niouzes

LE TROU DANS LE TROU.

Toujours bon à se rappeler... Percer un trou dans le bois provoque souvent des bords baveux ou déchirés. Conseil d'Ismail Sarioglu : un petit trou d'épingle, une goutte de cyano, séchage, puis perçage définitif.

NOUVEAU F.F.M.L.

Le gestionnaire de la liste éprouvait de plus en plus de difficultés à faire tourner le courrier... Donc le papa de Free Flight Mailing List s'est branché sur un autre service, et vous trouvez la liste à présent dans :

http://groups.yahoo.com/group/freeflightml/

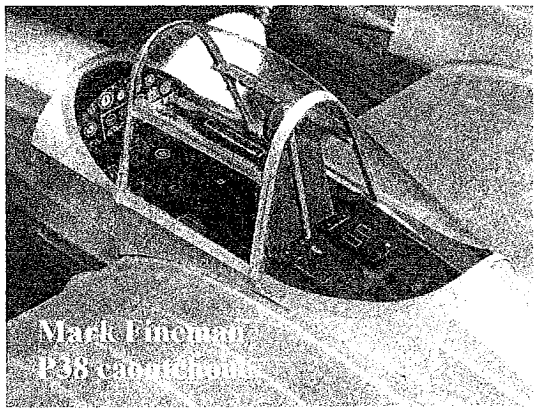
Il faudra vous inscrire, mais c'est gratuit. Avantage appréciable : on peut ajouter des "pièces jointes", croquis, photos (reçues par les abonnés au courrier à la pièce, non au digest).

DÉPERCHONS...

Une astuce transmise par Ian McQueen. Certaines entreprises de lavage de carreaux utilisent des perches télescopiques rigides qui font jusqu'à 7 m. Un record serait à voir ici :

www.geodatasys.com/pole3.htm

avec 14 m. Évidemment le prix n'est pas un cadeau. Suggestion : il y a parfois des soldes et diverses occasions. Autre source : des perches pour récupérer les balles de golf, avec un petit anneau en bout, qu'on peut couper en deux pour façonner une mini-fourche.



MÉCHONS...

Débat sur les mèches. D'abord tout le monde sait qu'il ne faut pas larguer une mèche en l'air, mais la coincer dans un tube, afin d'éviter les incendies d'herbe. Problème : l'introduction dans le tube. Une solution : à l'atelier enduire l'extrémité de la mèche de colle blanche, laisser sécher en formant une pointe. Ou préparer vos mèches en enroulant serré un bout de ruban adhésif avant de couper à la longueur... juste au milieu du manchon adhésif (J. Barker, FFML) -- Autre astuce, cette fois pour allumer plus facilement : une goutte de cyano sur le futur bout à allumer. La cyano est inflammable, vous n'avez plus à souffler, ni à craindre d'incendier votre taxi en manipulant désespérément votre briquet à gaz... (B. Goodnow, id)

TOURS EN PLUS ?

Débat sur les écheveaux. Selon la théorie, c'est la section totale -- en mm² -- qui compte pour la restitution d'énergie. Peu importe comment est fait l'écheveau, avec quelles sections de brins. -- Mais voilà, il y a l'expérience. Celle de Mike Woodhouse, par exemple, qui est tombé dans le wak tout bébé, et qui affirme :

"Un moteur fait avec davantage de brins plus minces, à section totale inchangée, pourra encaisser quelques tours en plus. Pourquoi ?

Des brins plus fins se ramassent mieux pour donner des nœuds moins grossiers. Des brins plus minces se mélangent plus facilement, donc seront moins stressés et vous pourrez remonter un peu plus. De même que les brins s'enroulent l'un autour de l'autre à l'intérieur de l'écheveau, ils s'enroulent sur eux-mêmes. Donc, plus faible leur section, plus ils pourront se tortiller sur eux-mêmes. Autre avantage : un déroulement plus régulier." (...) "D'accord, il y a davantage d'arêtes qui risquent de criquer. Mais c'est le prix à payer".

LE 'TUTTI FRUTTI' ANNUEL.

Autrement dit le concours postal de Jim Moseley. Le millésime nouveau est lancé (avril 2006 - mars 2007). "Pour l'amitié entre modélistes autour de la Planète, surtout dans les catégories peu courues, et sans le stress de la compétition". Parmi les catégories proposées, et en raison du succès d'estime des maquettes un peu partout : le Scale Precision. Dont voici un morceau du règlement. Tout type de maquette d'extérieur, toute taille ; faites d'abord un vol test, dont le temps devient votre cible pour les futurs vols officiels ; on calcule l'écart de chaque vol officiel avec cette cible. Exemple : votre cible 40 secondes. Temps de vol 36, puis 41 et 38 s --> écart total 7.

Survol des résultats 2005-26 : 184 inscrits dans 16 catégories, 5 pour les planeurs, 11 pour les caout. Le plus couru : 39 participants en Cloud Tramp (un petit caout-chouc tout-balsa des années 1950...) puis 26 en Vintage caout (d'avant 1951, envergure entre 76 et 107 cm...) 9 catégories ont dû faire appel aux temps des flyoff pour boucler le classement. En dehors des habituels pays anglophones, on n'aura trouvé que quelques Norvégiens et Italiens parmi les meilleurs classés. --

Si vous jugez qu'il est temps qu'on s'y mette : écrivez/mailez à "Vol Libre", qui vous donnera le règlement en complet et en anglais.

ENVIE DE VIDÉO ?

www.uppsalafk.com/modell/video.html

est une des pages à visiter pour ça. Une trentaine de petites et grandes vidéos, dont 6 de vol libre. Ça ne vous apprendra rien, à vous les mordus, gros bras, vétérans et autres champions de nos terrains. Mais pour donner un petit aperçu à vos amis pas-dans-la-course, ça peut servir. Pour l'ambiance vous aurez même dans les oreilles le grondement du vent... et un bel exemple d'explosion spéciale F1B. Au choix à regarder en direct ou à enregistrer sur votre bécane.

BALATON

10. BALATON – TROPHY, TAPOLCA, H 3.– 4. 6. 2006

IN MEMORIAM HEINZ FENZ KLASSEN F1H, F1K

Der nunmehr 10. WBW wurde zum Gedenken an unseren im März 2006 verstorbenen Modellflugfreund HEINZ FENZ, Gründer und Vater dieser Veranstaltung, abgehalten. Mit Engagement und Herz hatte HEINZ uns den Weg gewiesen, der WBW wurde unter seinem Organisationstalent zu einem der größten und bestorganisierten in Mitteleuropa. Den engagierten Teams – CO_2 ENTWICKLUNGSGRUPPE AUSTRIA mit RAINER GAGGL, AUT und VAROSI – MODELLEZÖ KLUB ZALAEGERSZEG unter ISTVAN HARSFALVI, H, gelang die Fortführung dieses Wettbewerbes schon fast perfekt, und dies angesichts sehr unfreundlichen Wetters und Platzverhältnissen. Ihnen und allen Mithelfern ist dafür ganz besonders zu danken.

KLASSE F1K, SAMSTAG 3. JUNI 2006

Freiflugwetter war's am Morgen keines, es hatte 9 – 12 °, war bedeckt, mit mehr oder weniger starkem Regen, zusätzlich wehte ein kräftiger Nordwind mit 8 m/s, hohe Bäume am Nordrand des Geländes sandten heftige Turbulenzen.

Der WBW Beginn wurde 2 x verschoben, um 11,30 Uhr hörte es zu regnen auf, der Wind bremste sich auf 4 – 6 m/s ein und die Grunddurchgänge mit verringerter Maximalzeit auf 90 Sek. wurden gestartet. Der bisher immer trockene, diesmal mit hohem Gras bewachsenen Flugplatz (machte die Suche schwierig) stand im letzten Drittel unter Wasser, was nicht gerade für trockene Füße sorgte, da etliche Modelle nach Thermikanschluß in dieser Zone landeten. Rückholversuche per Auto endeten für einige mit hängenbleiben – ein Traktor mußte für die Bergung anrücken. Angesichts dieser äußerst unwirtlichen Verhältnisse wurden nur 3 Grunddurchgänge geflogen, von insgesamt 21 Teilnehmern konnten 7 diese mit vollen Zeiten beenden.

FLY – OFF BEI STARKEM WIND

Beim anschließenden Stechen frischte der Wind leider wieder auf – wie am Morgen 8 – 10 m/s, mit starken Böen (gefordert war optimale Starttechnik) und die Starts bzw. Wiederholungen der Fehlstarts wurden fast unmöglich. Nach 2 Minuten Motorvorlauf hatte keines der 7 Modelle mehr als 8 Sek. auf dem Konto, der Wettbewerb war, mit einem Wort, beendet. Abends zogen abermals einige Regenschauer vorüber, ein wenig Glück war also auch dabei gewesen.... Selbst alte Hasen mußten diesmal dem jungen TAMAS SZTEBLAK, H, gratulieren. Er hatte den am wenigsten mißlungenen Startversuch geschafft. Auf Rang 2 MATHIAS WILDBURGER, AUT, den 3. Platz teilten sich KURT WILDBURGER und RAINER GAGGL, beide AUT. In der Jugendklasse siegte ebenfalls TAMAS SZTEBLAK, H, vor THOMAS TRIEB, AUT, und dem kleinen TOBI GAGGL, AUT, (tolles Nachwuchstalent von Mama MIYUKI und Papa RAINER). Bei den Damen siegte mit Bravour HILDA FENZ, AUT, vor MIYUKI NAKAMOTO, AUT, und RENATE HACH, AUT.

Der schöne BALATON–TROPHY WANDERPOKAL für die beste F1K Mannschaft ging diesmal endgültig und hochverdient in den Besitz von CARINTHIA STYRIA mit MIYUKI NAKAMOTO, ULRICH STADLER, RAINER GAGGL und TOBI GAGGL, alle AUT, über. Sie stellten in den vergangenen Jahren auch mehrmals den Einzelsieger in dieser Klasse. Es folgten die Mannschaft ZALAEGERSZEG VMK mit FERENC NEMETH, TAMAS SZTEBLAK, CSESZKO OTTO und ZALATNAI GERGÖ, alle H, und STYRIA-ITALIA mit SANDRO SCHIRRU, MICHELE LOPEZ, beide I, GÜNTHER TRIEB und THOMAS TRIEB, beide AUT.

Rückblickend ist den Teilnehmern großer Sportsgeist und Fairneß zu bescheinigen, mit den 6 Gramm/dm^2 superleichten Modellen zu fliegen war diesmal besonders schwierig. Auch die WBW Leitung hatte in allen Punkten richtig entschieden und für die Teilnehmer (aus Deutschland und Italien noch dazu weitest angereist) auf Grund der unwirtlichen Wetter- und Platzverhältnisse noch das Beste herausgeholt.

Die Siegerehrung fand traditionell im Hotel Gabriella in Tapolca statt, die vom überraschend erschienenen Vizepräsident des ÖAEC Stmk. Hofrat Mag. HELMUT KRASSER kompetent und würdigend durchgeführt wurde. Die jeweils ersten 3 Sieger jeder Klasse erhielten tolle Pokale und für alle gab es schöne Urkunden und Sachpreise.

KLASSE F1H, SONNTAG 4. JUNI 2006

Am Tag der Segler, bei starker Bewölkung und Temperatur von 11 – 17 °, hatte der Nordwind mit 8-10 m/s, und starken Böen bis 15 m/s wieder zugenommen und wie in F1K wurden deshalb nur 3 Grunddurchgänge mit 90 Sek. Max geflogen. Es gab kein Stechen und abermals hieß der glückliche Sieger TAMAS SZTEBLAK, H. Ihm gelang es, alle 21 Senioren und Jugendlichen zu übertrumpfen. Ein ganz großartiger Erfolg für den jungen TAMAS aus ISTVAN HARSFALVI`S starker Nachwuchsgruppe. Auch in F1H gab es wie in F1K eine Gesamtwertung aller Piloten, sowie eine Jugend- und Mannschaftswertung.

Die Pokalvergabe erfolgte am Flugfeld und ISTVAN HARSFALVI versprach beim Abschied für 2007 besseres Wetter – Petrus hat hoffentlich zugehört .....

Last, not least ein herzliches Dankeschön allen großen und kleinen Spendern, Sponsoren und fleißigen Mithelfern, welche die Durchführung der 10. BALATON – TROPHY ermöglicht haben!

Wir hoffen auf ein Wiedersehen 2007, bei gutem Wetter und vielen Teilnehmern.

Mödling, 7/2006 Walter Hach

Rang	Start Nr.	Name	Land	1.DG	2.DG	3.DG	4.DG	5.DG	Total	1. St	2. St	3. St	4. St	5. St	Total
1	6	Szteblák Tamás	HUN	90	90	90	0	0	270	8	0	0	0	0	278
2	18	Wildburger, Matthias	AUT	90	90	90	0	0	270	5	0	0	0	0	275
3	17	Wildburger, Kurt	AUT	90	90	90	0	0	270	4	0	0	0	0	274
3	25	Gaggl, Rainer	AUT	90	90	90	0	0	270	4	0	0	0	0	274
5	4	Németh Ferenc	HUN	90	90	90	0	0	270	0	0	0	0	0	270
5	11	Dr. Németh László	HUN	90	90	90	0	0	270	0	0	0	0	0	270
5	26	Fenz , Hilde	AUT	90	90	90	0	0	270	0	0	0	0	0	270
8	20	Trieb, Thomas	AUT	90	89	90	0	0	269	0	0	0	0	0	269
9	22	Stadler, Ulrich	HUN	65	90	90	0	0	245	0	0	0	0	0	245
10	24	Gaggl Tobi	AUT	63	90	90	0	0	243	0	0	0	0	0	243
11	23	Miyuki, Nakamoto	AUT	25	90	90	0	0	205	0	0	0	0	0	205
12	14	Weist, Martin	GER	7	90	88	0	0	185	0	0	0	0	0	185
13	10	Zalatnai Gergő	HUN	90	90	4	0	0	184	0	0	0	0	0	184
13	27	Lopez, Michele	ITA	90	90	4	0	0	184	0	0	0	0	0	184
15	16	Schirru, Sandro	ITA	62	49	66	0	0	177	0	0	0	0	0	177
16	13	Hach, Renate	AUT	90	0	0	0	0	90	0	0	0	0	0	90
16	21	Trieb, Günther	AUT	90	0	0	0	0	90	0	0	0	0	0	90
18	19	Wildburger, Mario	AUT	64	0	0	0	0	64	0	0	0	0	0	64
19	12	Hach, Walter	AUT	57		0	0	0	57	0	0	0	0	0	57
20	9	Cseszkó Ottó	HUN	23	25	8	0	0	56	0	0	0	0	0	56
21	28	Kampl, Mario	AUT	19	1	21	0	0	41	0	0	0	0	0	41

Jugendliche

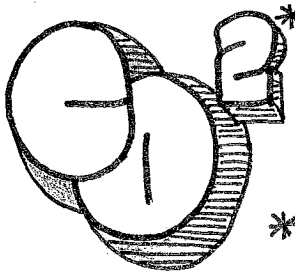
Rang	Start Nr.:	Name	Land	1.DG	2.DG	3.DG	4.DG	5.DG	Total	1. St	2. St	3. St	4. St	5. St	Total
1	6	Szteblák Tamás	HUN	90	90	90	0	0	270	8	0	0	0	0	278
2	20	Trieb, Thomas	AUT	90	89	90	0	0	269	0	0	0	0	0	269
3	24	Gaggl Tobi	AUT	63	90	90	0	0	243	0	0	0	0	0	243
4	10	Zalatnai Gergő	HUN	90	90	4	0	0	184	0	0	0	0	0	184
5	9	Cseszkó Ottó	HUN	23	25	8	0	0	56	0	0	0	0	0	56

Damen

Rang	Start Nr.:	Name	Land	1.DG	2.DG	3.DG	4.DG	5.DG	Total	1. St	2. St	3. St	4. St	5. St	Total
1	26	Fenz, Hilde.	AUT	90	90	90	0	0	270	0	0	0	0	0	270
2	23	Miyuki, Nakamoto	AUT	25	90	90	0	0	205	0	0	0	0	0	205
3	13	Hach, Renate	AUT	90	0	0	0	0	90	0	0	0	0	0	90

Mannschaft

Rang	Start Nr.:	Name	Land	Mannschaftsmitglieder	Total
1		Carinthia-Styria	HUN	Stadler, Ulrich; Miyuki, Nakamoto; Gaggl Tobi; Gaggl, Rainer	762
2		Zalaegerszeg VMK	HUN	Németh Ferenc; Szteblák Tamás; Cseszkó Ottó; Zalatnai Gergő	732
3		Styria-Italia	ITA	Schirru, Sandro; Trieb, Thomas; Trieb, Günther; Lopez, Michele	630
4		Styria	AUT	Wildburger, Kurt; Wildburger, Matthias; Wildburger, Mario; Kampl, Mario	613
5		Europa-Mix	AUT	Hach, Walter; Hach, Renate; Weist, Martin; Fenz Hilde	545



* LES VAINQUEURS DU TROPHY-TAPOLCA EN HONGRIE. AU MILIEU LE JEUNE TAMAS SZTEBLAK AU CENTRE ENTOURE DES FRERES WILDBURGER. ET R. GAGGL ACCROUPI. -

* RENATE HACH EN COMPAGNIE DE SANDRO SCHIRRU ET MICHELE LOPEZ TOUS DEUX VENUS D'ITALIE APRES UN LONG VOYAGE.

* DIE SIEGER, MITTE DER JUNGE TAMAS UNGEBEN VON DEN BRÜDER WILDBURGER MATTHIAS UND KURT UND R. GAGGL

* RENATE HACH, FREUNDLICH WIE IMMER, MIT SANDRO SCHIRRU UND MICHELE LOPEZ BEIDE ANGEREIST VON ITALIEN.... EINE FEUCHTE REISE.... AUSSER IHNEN EINE SACHE ZWISCHEN ÖSTERREICH UND UNGARN...

* NOUS AVONS CRU IL YA PEU D'ANNEES QUE LA CATEGORIE FAK-CO2 ALLAIT PRENDRE PIED DANS L'HEXAGONE SOUS L'INFLUENCE DES NORMANDS COLLET GREGOIRE ET AUTRES.... IL SEMBLE QUE CE NE FUT QU'UN PEU DE PAILLE... - NOUS AVONS NOUS DANS VOL LIBRE TOUJOURS SOUTENU CETTE CATEGORIE TRES PRESENTE EN AUTRICHE AVEC. W. HACH. IL YA BIEN DES ANNEES NOUS AVONS AUSSI ESSAYE DE PROMOUVOIR LE FAE-V.D.P. MAGNETIQUE SANS GRAND SUCCES. POURTANT DEPUIS PEU GRACE A QUELQUES ISOLES DE L'OUEST CETTE CATEGORIE EST ENFIN RECONNUE ET SEMBLE SUR LA PENTE ASCENDANTE....

AUX AMATEURS DE CO2 MANIFESTEZ VOUS !

10456

BALATON TROPHY 2006

Le 10 ème anniversaire de cette manifestation fut dédié à Heinz FENZ décédé récemment , et fondateur du BALATON Trophy .

Sous sa houlette ce concours fut de loin un des mieux organisés en Europe Centrale .

Les équipes CO 2 d'Autriche , de Hongrie ont pu , presque parfaitement suivre la route tracée par H. FENZ dans le passé . Cela est d'autant plus remarquable que les conditions metéo ont été lamentables , tout comme l'état du terrain lui-même . Il faut les remercier ainsi que tous ceux qui les ont aidés .

SAMEDI 3 JUIN F1K

Ce matin là ce ne fut pas un temps Vol Libre , températures de 9 à 12 °, avec des pluies plus ou moins fortes , en plus en vent du nord de 8m/s, et la lignée d'arbres en amont ne fit que donner des turbulences supplémlentaires .

Le début de la compétition fut reculé deux fois , à 11 h 30 le pluie cessa et le vent descendit à 6m /s , avec un maxi fixé à 90 s , le concours débuta . Le terrain qui jusque là avait toujours été sec , était cette fois recouvert d'une haute herbe et inondé sur un tiers de sa surface . Donc problèmes de récupérations , mauvaise visibilité dans l'herbe et pieds mouillés .... Quelques essais avec voitures furent ponctués par des enlisements nécessitant l'intervention de tracteurs ..... En regard de ces conditions seules trois vols furent réalisés, laissant 7 concurrents en lice pour le vol de départage .

Vol de départage , par vent fort ....

Le vent était remonté à 8m /s et par fortes rafales , les départs furent difficiles et les faux départs se multiplièrent ....Après deux minutes de temps moteur aucun des sept modèles ne put réaliser plus de 8 secondes . Le concours était terminé . Le soirla pluie reprit de plus en plus fort .....Finalement ce fut le jeune hongrois Tamas SZTEBLAK qui relègua même les vieux renards aux places d'honneur ... Par équipe la coupe du Balaton Trophy revint définitivement au club autrichien CARINTHA STYRA composé de Miyuki Nakamoto , Ulrich Stadler, Rainer Gaggl et Tobi Gaggl .

Tous les participants firent preuve d'esprit sportif, voler avec des modèles de 6 g./dm2, n'était pas particulièrement facile . La direction sportive prit également les bonnes décisions , pour sortir pour tout le monde le meilleur de ces conditions météo extrèmes ...La remise des prix eut lieu, dans la tradition à l'Hôtel Gabriella .

DIMANCHE F1H LE 4 JUIN

Le jour des planeurs , ciel très nuageux , températures de 11 à 15 ° avec un vent du nord à nouveau en augmentation de l'ordre de 8 à 15 m/s . Seulement trois vols avec des maxis de 90 S . Pas de vol de départage , mais également le même vainqueur que la veille Tamas SZTEBLAK, devant 21 concurrents séniors et juniors .

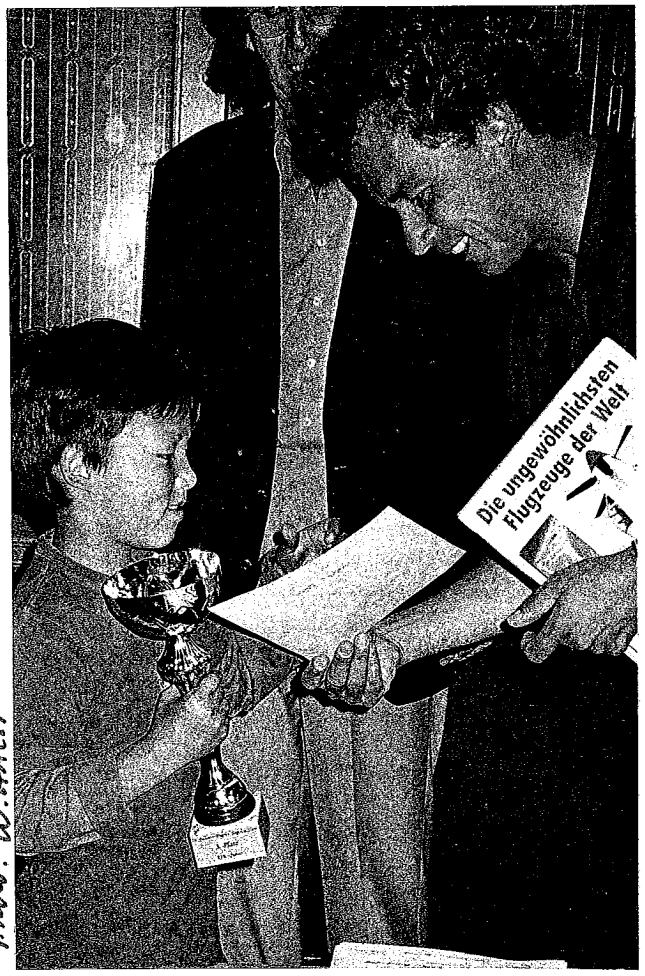


Photo. W. HACH -

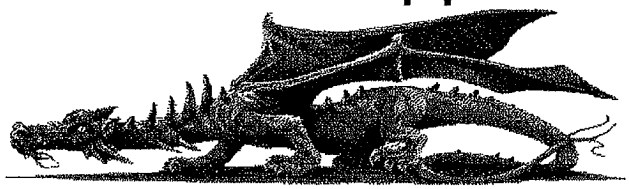
TOBI + R. GAGGL.

* COMME DANS BIEN D'AUTRES CATEGORIES VOL LIBRE LES CLANS FAMILIAUX LES ANNEES PASSANT PRODUISENT DE JEUNES CONCURRENT, QUI PARFOIS PERSEVERENT....
CE JEUNE TOBI GAGGL FRUIT DE L'UNION ENTRE R. GAGGL ET DE MIYUKI NAKAMOTO COMMENCE A FIGURER SUR LES LISTES DE CLASSEMENTS...

* WIE SCHON ÜBUCH IN ANDEREN FREIFLUGKLASSEN KOMMT DER JUGENDLICHE NACHWUCHS AUS " FREIFLUGFAMILIEN "
DER JUNGE TOBI GAGGL SOHN VON. R. GAGGL UND GATTIN MIYUKI NAKAMOTO ERSCHEIN IMMER OFTERS AUF DEN RANGLISTEN F1K.

La dérive avant

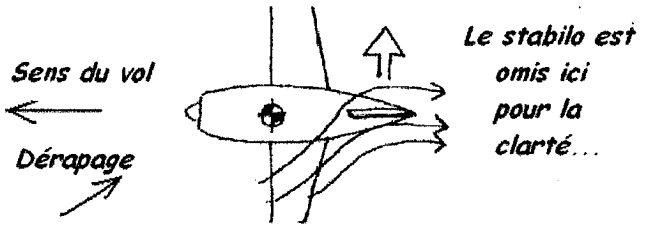
...le progrès vous rattrappe



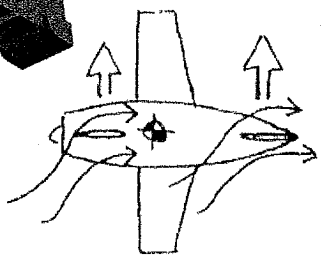
[Cet article de Tom Arnold est publié une première fois dans Scale Staffel de mars 1991. Il cible les maquettes, mais bien des choses seraient à retenir pour n'importe quel type de modèle.]

Nous qui construisons des maquettes vol libre, nous regardons avec envie la stabilité surabondante dont jouissent les gars de la compétition ou du modèle de plaisance. La vie est cruelle - nous travaillons cinq fois plus de temps sur un Sopwith Camel que les gens n'en mettent sur un rétro de 1930. Puis nous voyons notre Camel partir en vrille ou en pirouette jusqu'à la destruction, quand les old timers se promènent tranquilles à travers toutes les turbulences du coin. Si nous voulions rajouter du dièdre au Camel, cela paraîtrait assez ridicule pour que les gamins le montrent du doigt et s'en esclaffent. Par chance, les maquettistes sont roublards et d'esprit tortueux, et nous avons un sac plein d'astuces qui nous aident à tricher avec la nature, dans une certaine mesure. Lorsqu'il s'agit de la quantité de dièdre et de dérive, on a affaire à une interférence qui se prête aux combinaisons et permet d'extraire un peu de stabilité supplémentaire.

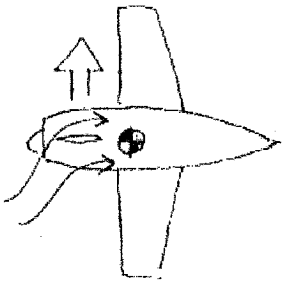
Voyons d'abord comment une dérive de grande taille peut forcer le modèle à piquer en spirale. On voit sur l'illustration ci-dessous que le dérapage de l'avion produit sur la dérive une portance, mais juste sur le mauvais côté. Le dérapage oblige le nez du modèle à piquer vers le sol, si le modèle en vient à glisser sur une aile. Si le modèle se trouvait dans une spirale "à plat", ce serait bien, car cela ferait se redresser la trajectoire par effet de girouette. Mais combien de fois ceci arrive-t-il sur un modèle ? Plutôt rarement.



Logiquement, si on se passait de dérive, le problème serait résolu. Le hic serait alors que la queue de l'avion frétillerait sauvagement à droite et à gauche sans aucun amortissement - ce ne serait pas mieux. La solution est d'avoir une dérive juste assez grande pour éviter le roulis hollandais, mais pas plus. La dérive essaierait toujours encore de renforcer le roulis, mais le dièdre va neutraliser cette petite force de roulis. Plus la surface de dérive est grande, plus nous avons besoin de dièdre. Mais voyons ce que donnerait une dérive placée à l'avant.

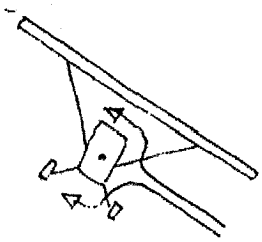


Voyez-vous comment la dérive avant tend à contrer la surface verticale de l'arrière ? D'accord, votre prochaine question va être : "Si cette dérive avant marche si bien, pourquoi n'est-elle pas la seule sur votre taxi ?" Regardez donc ce qui arriverait si l'on supprimait la dérive arrière : le modèle aurait logiquement échangé tête et queue.

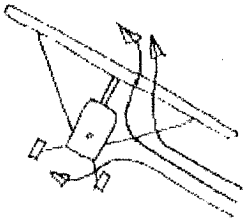


Bon, ceci nous mène à quoi ? Il y a quelques années, nous avons rajouté des paquets de dièdre pour guérir l'instabilité latérale, mais pour des raisons inconnues nous n'avons jamais touché à la taille de la dérive. Qu'y a-t-il de tellement tabou à cette dérive ? Nous avons gaiement agrandi le stabilo, et cela sans autre remord. De fait, un petit stab nous paraît aujourd'hui plutôt comique. Eh bien, nous pouvons enlever du dièdre en réduisant juste la taille de la dérive. Dave Kemp a passé un temps fou sur son Westland Wyvern qui possède une dérive énorme, mais ça s'est apprivoisé d'un coup après une réduction de surface de 20 pourcent. Personne n'en aurait rien su, si Dave lui-même n'avait attiré l'attention là-dessus. -- Une autre manière de réduire la taille de la dérive est de rendre le volet de dérive complètement "flottant". Par suite, le volet s'efface dans le flux d'air du dérapage et s'élimine lui-même de la surface de la dérive. Attention à ce que ça flotte sans aucun dur... sinon vous aurez droit à une chevauchée très sauvage avant de percuter le sol. -- Et encore une autre astuce, pour le cas où la dérive vous apparaîtrait intouchable : installez une dérive en plastique transparent en avant du CG. Cette surface avant fera quelque chose comme retirer de la surface, évidemment en moindre quantité, de la dérive arrière. Pat Dailey, lors des récents Nationaux FAC (Flying Aces Club, avec règlement maquettes spécifique et très en vogue - NDT), avait un joli Hawker Hurricane d'environ 640 mm d'envergure, moteur électrique, un bijou. Le vol était une autre histoire, roulis et piqués incessants quels que fussent les réglages appliqués, traction, volets d'aile ou de dérive. Cela marchait comme si ça manquait de dièdre, mais voilà bien une chose difficile à corriger sur le terrain, pour une maquette toute terminée. Comme solution Pat ajouta un panneau de plastique transparent juste devant le cockpit, et le résultat fut une première place en Maquette Moto avec de jolis vols bien coulés. Surprise tout de même,

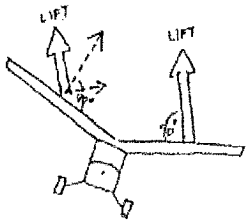
la dérive d'un Hurricane n'est pas si grande que ça. Le remède a été parfait, et vous n'apercevez pas la dérive plastique en vol, et même sur les photos de près elle est difficile à repérer.



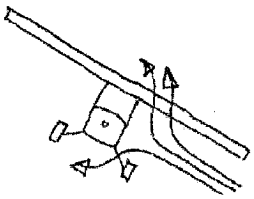
Les modèles "parasol" n'ont jamais été très stables en virage, et ce fut toujours une surprise pour les modélistes qui s'attendaient à ce que cela réagisse comme un taxi cabine à aile haute. Vous pouvez en visualiser la cause : l'air passe directement au-dessus du fuselage et ne touche l'aile d'aucune façon.



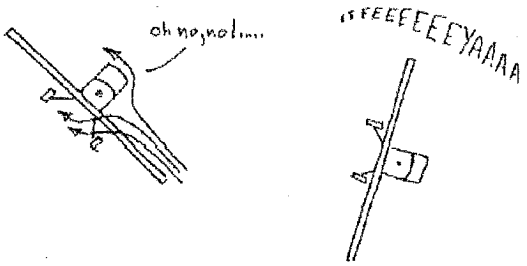
Maintenant voyez ce qui se passe si vous placez un panneau plastique entre l'aile et le fuselage. L'air qui glisse vers le haut est poussé contre l'aile abaissée et vous avez un roulis diminué au lieu d'un roulis renforcé.



Le dièdre agit de deux manières. La première est que l'aile abaissée produit plus de portance dirigée verticalement que l'autre aile.



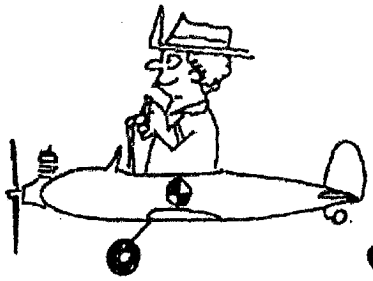
Mais ce n'est là qu'une petite part. La plus grande part sera que l'air arrivant le long du nez, en dérapage, grimpe vers le haut du fuselage avant d'attaquer l'aile abaissée. Cette aile "ressent" cela comme un angle d'attaque plus grand (le flux touche le profil nettement sous le bord d'attaque au lieu de toucher l'arête avant) et en conséquence elle produit plus de portance que l'aile opposée.



Vous pouvez alors comprendre pourquoi des ailes basses sont si instables en spirale. Le flux d'air glisse sous le fuselage et attaque l'aile par au-dessus. L'aile "ressent" cela comme un angle d'attaque plus faible et donne moins de portance que de l'autre côté, et c'est parti pour un tonneau !

A présent un peu de théorie en chambre. Vous vous souvenez quel veau vous aviez à faire voler avec votre Fokker Triplan ? Allez, vous en avez tous construit un, et c'est bien un VEAU. Le dièdre paraît ridicule, mais qu'arrivera-t-il lorsque vous calez un panneau transparent entre le fuselage et l'aile supérieure ? Est-ce que cela marchera ? S'il y a du roulis hollandais, on peut conclure que la dérive est trop petite pour équilibrer le panneau plastique, donc vous allez agrandir un peu la dérive. Ceci sera moins agressif à l'oeil que trois ailes munies de dièdre.

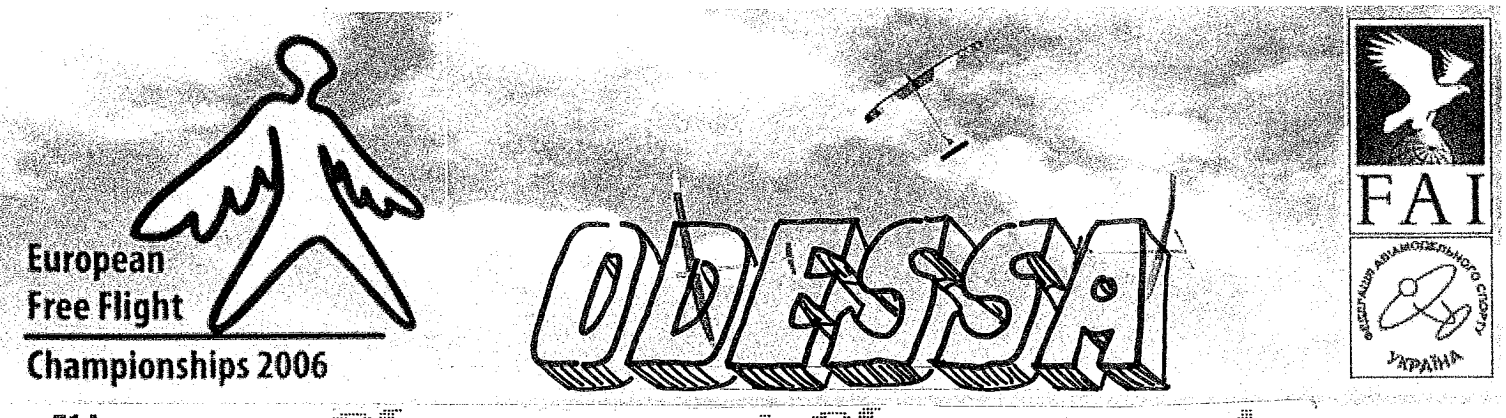
Note finale pour ces dérives avant. Si vous en collez une, assez grande, juste au-dessus du CG, vous pouvez vous passer de dièdre complètement. Walt Mooney avait un petit taxi jouet, style silhouette, tracté par un .049, qui avait ses ailes aussi à plat qu'une planche à repasser, et une vaste figurine de pilote toute plate. C'était l'objet volant le plus stable que vous eussiez pu voir, et chaque matin ça vous faisait le tour du ciel en ronronnant joyeusement.



Et si nous y allions de quelques commentaires plus hexagonaux...? D'abord, l'histoire avec l'aile basse est bien connue en grande aviation : le F-104 avec son gros fuselage et ses petites ailes a été obligé de mettre son dièdre en négatif, tellement les filets d'air étaient déviés lors d'une attaque oblique (ou dérapage). D'autres taxis se sont vus rajouter qui un morceau de dérive sous le fuselage, qui une arête devant la dérive. Les causes d'instabilité sont multiples, non évidentes, et peu calculables d'avance, et c'est pourquoi il faut toujours des pilotes d'essai...

Nos planeurs de compétition n'ont pas échappé à l'Histoire. Lors de la suppression du maître-couple minimum, dans les années 1950, on a aussitôt vu des fuselages baguette. C'était superbe du point de vue théorique. Ça marchait plutôt de travers sur les terrains, et Rudi Lindner sur le nez de son A2 champion du monde 1952 avait déjà collé une petite quille, oh trois fois rien, mais... et son taxi de 1954, champion du monde aussi, avait bel et bien un nez en forme de banjo, une esthétique qui avait marché fort avec les maîtres-couples. Et le monde éberlué put saluer très bas en 1959 la vaste lame métallique utilisée comme cabane par Youri Sokolov, l'initiateur de tous les taxis d'aujourd'hui. Youri n'avait été que deuxième derrière Gerald Ritz, mais le taxi de ce dernier, dûment copié tout autour de la planète, n'a jamais connu le succès de la lignée Sokolov. Les simulations sur ordinateur, réalisées par Andy Bauer entre autres, ont montré qu'il faut une dose non négligeable de dièdre sur le F1A moderne, sinon la performance pure diminue. On y est : dièdre suppose dérive, et ça va mieux avec une contre-dérive en prime. Dont la surface n'est d'ailleurs pas critique. Bon, les phénomènes ne sont pas à confondre avec ceux des maquettes... mais...

Nos caoutchoucs FAI ou Nationaux d'extérieur sont dans le bain également. A l'époque du décollage obligatoire, on démarrait à vitesse nulle et couple maxi. Même avec une petite hélice il fallait une dérive quasi monstrueuse, juste pour les 2 secondes du départ. Les choses ont changé avec le largage à la main, qui impulse dès le début la vitesse nécessaire pour maîtriser le couple. -- Dans toute grimpée en virage il faut obtenir un équilibre latéral gouverné par l'angle d'incidence de la dérive (avec ou sans volet) et par le vireur au nez. Assez facile... Mais lors de la surpuissance, les bouts d'aile travaillent avec une traînée assez fabuleuse, qui va gouverner le lacet de l'aile, et donc du modèle complet. La queue de l'avion est projetée violemment vers la gauche, la dérive se trouve en décrochage obligatoirement et quel que soit son dessin. Décrochage signifie Cz bloqué à son maximum. Alors, il n'y a plus qu'un paramètre qui définit la portance de la dérive : son aire. Dérive trop petite, le modèle plonge vers la droite, fait un tour à plat jusqu'à ce que la surpuissance soit épuisée. Dérive trop grande : le modèle ne vire pas, ou même commence à virer à gauche et ne s'en sortira que par chance et miracle. -- La grimpée verticale, devenue possible avec des commandes d'inci et de virage, requiert une surface de dérive nettement plus petite. Ceci à son tour favorise le plané. -- Pour compléter : l'hélice tournant à l'avant du modèle fait office de dérive ("effort normal" de l'hélice), et ceci dans le "mauvais" sens pour nous : à partir d'un diamètre donné (disons 40% de l'envergure) le modèle devient instable, et parfois ingérable.



F1A

Classement Classement

Plc	Name	Nat	1	2	3	4	5	6	7	FO1	FO2	Total
1	FINDAHL Per	SWE	180	180	180	180	180	180	180	300	308	1868
2	BORDJOSKI Milos	SCG	180	180	180	180	180	180	180	300	260	1820
3	MOREAU Francois	FRA	180	180	180	180	180	180	180	300	227	1787
4	JAKUTIS Sigitas	LTU	180	180	180	180	180	180	180	288	-	1548
5	VOSEJPKA Jan	CZE	180	180	180	180	180	180	180	246	-	1506
6	RUSSKY Pavel	RUS	180	180	180	180	180	180	180	156	-	1416
7	LAZAREVITCH Vladislav	UKR	180	180	180	180	180	180	180	139	-	1399
8	KRAUS Yaron	ISR	180	180	180	180	180	180	180	128	-	1388
9	ADAMETZ Frank	GER	180	180	180	180	170	180	180	-	-	1250
10	INDRISONIS Rimas	LTU	180	180	180	180	180	167	180	-	-	1247
11	MAKAROV Sergey	RUS	180	180	167	180	180	180	180	-	-	1247
12	BEZAK Ivan	SVK	180	163	180	180	180	180	180	-	-	1243
13	VOROS Jeno	HUN	180	180	180	180	160	180	180	-	-	1240
14	TITOV Yuriy	RUS	180	157	180	180	180	180	180	-	-	1237
15	EHRLICH Walter	AUT	180	154	180	180	180	180	180	-	-	1234
16	LIHTAMO Matti	FIN	148	180	180	180	180	180	180	-	-	1228
17	KOLGOT Roland	SLO	180	180	180	180	172	180	147	-	-	1219
18	SAUTER Dietrich	GER	135	180	180	180	180	180	180	-	-	1215
19	KULMAKKO Kimmo	FIN	180	180	124	180	179	180	180	-	-	1203
20	HALBMEIER Dirk	GER	180	180	144	176	160	180	180	-	-	1200
21	BACHMANN Christoph	SUI	180	109	180	180	180	180	180	-	-	1189
22	GRUSHKOVSKIY Yury	UKR	180	180	180	108	180	180	180	-	-	1188
23	STEFFENSEN Ingolf	NOR	180	180	180	180	180	102	180	-	-	1182
24	VALO Jari	FIN	180	180	180	180	180	96	180	-	-	1176
25	BACHAR Lior	ISR	180	180	180	180	180	95	180	-	-	1175
26	BLEUER Heinz	SUI	180	180	174	180	180	180	94	-	-	1168
27	BRUSSOLO Vittorio	ITA	180	180	180	99	180	180	165	-	-	1164
28	IBEHEJ Dusan	CZE	180	180	180	180	180	84	180	-	-	1164
29	FURMAN Michael	ISR	180	123	180	180	134	180	180	-	-	1157
30	TCHOP Viktor	UKR	180	180	122	180	132	180	180	-	-	1154
31	VARHOS Deniz	SWE	180	180	180	71	180	180	180	-	-	1151
32	FANTHAM Mike	GBR	180	180	180	180	180	180	67	-	-	1147
33	De BOER Pieter	NED	110	180	180	180	180	180	135	-	-	1145
34	PARNA Ardo	EST	180	136	180	180	180	180	107	-	-	1143
35	ZIOBER Czeslaw	POL	180	180	180	101	180	180	141	-	-	1142
36	GALOR Eyal	ISR	144	180	180	180	180	180	97	-	-	1141
37	HADZIMEHMEDAGIC Irhad	BIH	129	146	146	180	180	180	180	-	-	1141
38	NYHEGN Jes	DEN	180	103	180	180	180	180	137	-	-	1140
39	OLGUN Yalcin	TUR	180	180	180	180	120	116	180	-	-	1136
40	HADZIHAJDAREVIC Haris	BIH	148	180	116	180	142	180	180	-	-	1126
41	LETKO Jan	SVK	144	180	180	177	76	180	180	-	-	1117
42	KOKK Urmas	EST	180	180	145	89	152	180	180	-	-	1106
43	BERTOLANI Benito	ITA	180	180	180	180	132	72	180	-	-	1104
44	NOTAROS Attila	HUN	180	180	180	120	180	180	72	-	-	1092
45	BACHMANN Gottfried	SUI	180	180	137	51	180	180	180	-	-	1088
46	TERLEP Danijel	SLO	180	180	123	180	180	61	180	-	-	1084
47	ABAD Javier	ESP	180	180	98	180	180	86	180	-	-	1084
48	RYZ Bohuslav	CZE	180	180	180	180	180	180	0	-	-	1080
49	BAGARI Bostjan	SLO	180	180	26	180	180	154	180	-	-	1080
50	BELLEN Win	NED	180	103	180	99	156	180	180	-	-	1078
51	CARTER John	GBR	159	180	180	11	180	180	180	-	-	1070
52	EHRLICH Isabella	AUT	120	180	101	180	116	180	180	-	-	1057
53	JERMOL Darijo	CRO	154	180	180	0	180	180	180	-	-	1054
54	POUZET Bertrand	FRA	121	121	152	180	109	180	180	-	-	1043
55	SEVGI Osman	TUR	180	180	178	69	180	180	74	-	-	1041
56	HOLMBOM Mikael	SWE	180	180	180	180	135	141	44	-	-	1040
57	ABOLINS Gundars	LAT	140	180	110	64	180	180	180	-	-	1034
58	PLOTKO Sergei	BLR	180	108	132	74	180	180	175	-	-	1029
59	KUBIT Stanislaw	POL	96	136	101	180	180	180	152	-	-	1025
60	DIMAVICIUS Vidas	LTU	32	180	137	180	165	180	140	-	-	1014
61	COLLEDGE Bill	GBR	113	180	74	180	180	180	93	-	-	1000
62	VASA Gyorgy	HUN	150	180	180	125	70	180	113	-	-	998
63	ZARINS Janis	LAT	74	143	78	180	180	161	180	-	-	996
64	ABERLENC Frederic	FRA	38	180	180	151	180	180	78	-	-	987
65	TICA Mica	SCG	180	166	180	41	133	105	180	-	-	985
66	GOBBO Massimiliano	ITA	86	180	127	180	46	180	180	-	-	979
67	KLEMETSEN Anders	NOR	104	86	110	180	180	98	180	-	-	938
68	HUDCOVIC Miloc	SVK	180	180	15	103	95	180	180	-	-	933

10460

Classement Classement

69	NYHEGN Bo	DEN	180	75	99	153	110	127	180	-	-	924
70	LIMO Sabrija	BIH	180	92	16	180	180	90	180	-	-	918
71	LE?KO Robert	CRO	86	180	180	180	86	17	180	-	-	909
72	NERENG Vegar	NOR	180	144	106	180	90	105	102	-	-	907
73	OMR?EN Mario	CRO	72	180	111	180	137	91	125	-	-	896
74	WUTZL Franz	AUT	180	180	180	26	85	84	129	-	-	864
75	KARGIN Cetin	TUR	180	29	151	106	60	152	180	-	-	858
76	VIHUL Ular	EST	180	180	180	23	180	0	111	-	-	854
77	NYHEGN Henning	DEN	145	180	0	166	83	180	79	-	-	833
78	FERREIRA Carlos	ESP	138	180	114	180	78	61	61	-	-	812
79	MUTIC Stevan	SCG	180	54	88	164	78	180	52	-	-	796
80	DRADRA Dariusz	POL	28	179	63	180	84	81	180	-	-	795
81	PLUME Anrijs	LAT	111	152	180	180	51	97	7	-	-	778

Plc	Team	1	2	3	4	5	6	7	Total
1	Russia	540(1)	517(5)	527(4)	540(2)	540(2)	540(1)	540(1)	3744
2	Germany	495(15)	540(9)	504(7)	536(3)	510(4)	540(3)	540(2)	3665
3	Finland	508(11)	540(7)	484(8)	540(4)	539(3)	456(4)	540(3)	3607
4	Ukraine	540(1)	540(1)	482(5)	468(7)	492(7)	540(5)	540(4)	3602
5	Lithuania	392(21)	540(17)	497(14)	540(9)	525(8)	527(7)	500(5)	3521
6	Czech Republic	540(1)	540(1)	540(1)	540(1)	540(1)	444(2)	360(6)	3504
7	Israel	504(14)	483(14)	540(9)	540(5)	494(5)	455(8)	457(7)	3473
8	Sweden	540(1)	540(1)	540(1)	431(6)	495(6)	501(6)	404(8)	3451
9	Switzerland	540(1)	469(11)	491(10)	471(12)	540(10)	540(9)	454(9)	3445
10	Slovenia	540(1)	540(1)	329(18)	540(10)	532(9)	395(12)	507(10)	3383
11	Hungary	510(10)	540(6)	540(9)	425(8)	410(11)	540(10)	365(11)	3330
12	Slovakia	504(13)	523(10)	375(17)	460(13)	351(18)	540(14)	540(12)	3293
13	France	339(22)	481(23)	512(19)	511(14)	469(14)	540(13)	438(13)	3290
14	Italy	446(20)	540(15)	487(11)	459(11)	358(15)	432(15)	525(14)	3247
15	Great Britain	452(19)	540(13)	434(15)	371(16)	540(13)	540(11)	340(15)	3217
16	Bosnia and Herzegovina	457(18)	418(19)	278(23)	640(21)	324(19)	450(18)	540(16)	3185
17	Austria	480(16)	514(12)	461(12)	386(15)	381(17)	444(17)	489(17)	3155
18	Estonia	540(1)	496(8)	505(6)	292(16)	512(12)	360(16)	398(18)	3103
19	Serbia and Montenegro	540(1)	400(16)	448(18)	385(20)	391(20)	465(19)	412(19)	3041
20	Turkey	540(1)	389(18)	509(13)	355(19)	360(21)	448(20)	434(20)	3035
21	Norway	464(17)	410(20)	396(21)	540(17)	450(16)	305(21)	462(21)	3027
22	Poland	304(26)	495(25)	344(24)	461(24)	444(23)	441(23)	473(22)	2962
23	Denmark	505(12)	358(21)	279(25)	499(23)	373(24)	487(22)	396(23)	2897
24	Croatia	312(25)	540(22)	471(20)	360(22)	403(22)	288(25)	485(24)	2859
25	Latvia	325(23)	475(24)	368(22)	424(25)	411(25)	438(24)	367(25)	2808
26	Netherlands	290(27)	283(27)	360(26)	279(27)	336(26)	360(26)	315(26)	2223
27	Spain	318(24)	360(26)	212(27)	360(26)	258(27)	147(27)	241(27)	1896
28	Belarus	180(28)	108(28)	132(28)	74(28)	180(28)	180(28)	175(28)	1029

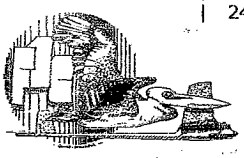
	Name	Nat	1	2	3	4	5	6	F01	F02	Total
1	KULAKOVSKY Oleg	UKR	240	180	180	180	180	180	300	291	1911
2	GOSTOJIC Svetozar	SCG	240	180	180	180	180	180	300	276	1896
3	SILZ Bernd	GER	240	180	180	180	180	180	300	270	1890
4	KHUZIEV Radik	RUS	240	180	180	180	180	180	300	263	1883
5	FEIJTH Wim	NED	240	180	180	180	180	180	300	254	1874
6	JUSUFBASIC Kenan	BIH	240	180	180	180	180	180	297	-	1617
7	NOVY Milan	CZE	240	180	180	180	180	180	279	-	1599
8	MARK Gilad	ISR	240	180	180	180	180	180	273	-	1593
9	SCHODER Hans	SUI	240	180	180	180	180	180	246	-	1566
10	KAPETANOVIC Mirsad	BIH	240	180	180	180	180	180	240	-	1560
11	MACKUS Rolandas	LTU	240	180	180	180	180	180	232	-	1552
12	HOLLANDER Nilserik	SWE	240	180	180	180	180	180	232	-	1552
13	WOOLNER Mike	GBR	240	180	180	180	180	180	222	-	1542
14	IVANCIKAS Virginijus	LTU	240	180	180	180	180	180	189	-	1509
15	CHENAD Jean Claude	FRA	240	178	180	180	180	180	-	-	1318
16	[illegible]	SWE	240	180	180	170	180	180	-	-	1310
17	[illegible]	AUT	240	180	180	180	180	167	-	-	1307
18	[illegible] atoliy	UKR	240	180	180	180	163	180	-	-	1303
19	[illegible]	BIH	240	180	173	180	180	170	-	-	1303
20	[illegible]	ISR	240	180	180	157	180	180	-	-	1297
21	[illegible]	GER	240	180	154	180	180	180	-	-	1294
22	VIVCHAR Vladimir	UKR	240	180	147	180	180	180	180	-	-	1287
23	URBAN Vladislav	CZE	240	180	180	180	165	161	180	-	-	1286
24	HARJO Indrek	EST	202	180	180	180	180	180	180	-	-	1282
25	MEUSBURGER Harald	AUT	240	180	180	180	180	138	180	-	-	1278
26	TEDESCHI Serge	FRA	240	180	180	180	180	161	156	-	-	1277
27	DALIN Michael	SWE	240	180	168	180	180	149	180	-	-	1277
28	LIBERATORE Walter	ITA	240	135	180	180	180	180	180	-	-	1275
29	PIBER Dietmar	AUT	212	163	180	180	180	180	180	-	-	1275
30	ISOTALO Janne	FIN	240	180	180	180	132	180	180	-	-	1272
31	SKIBICKI Stanislaw	POL	240	180	180	129	180	180	180	-	-	1269
32	SIEBENMANN Dieter	SUI	240	180	180	180	128	180	180	-	-	1268
33	CHEESLEY Bob	GBR	240	164	180	180	180	143	180	-	-	1267
34	TOMLJANOVIC Vinko	CRO	240	180	155	180	180	180	146	-	-	1261
35	RYBCHENKOV Anatoly	RUS	240	180	180	180	120	180	180	-	-	1260
36	LINKOSALO Tapio	FIN	240	180	180	180	180	120	180	-	-	1260
37	STEFANCHUK Stepan	UKR	240	180	180	119	180	180	180	-	-	1259
38	POCZOBUT Andrzej	POL	240	145	149	180	180	180	180	-	-	1254
39	ISOTALO Juhani	FIN	240	180	180	110	180	180	180	-	-	1250
40	KUCHARSKI Henryk	POL	240	180	180	180	140	180	149	-	-	1249
41	YURTSEVEN Ismet	TUR	240	180	180	180	105	180	180	-	-	1245
42	DURENDEZ Ramon	ESP	240	180	180	180	180	180	85	-	-	1225

Classement Classement

43	GAINIBASHAROV Vladimir	RUS	240	180	180	180	180	83	180	-	-	1223
44	BORTNE Tor	NOR	240	180	180	180	180	82	180	-	-	1222
45	HERZBERG Giora	ISR	212	180	103	180	180	180	180	-	-	1215
46	MARTIN Brian	GBR	240	180	180	180	180	74	180	-	-	1214
47	EGGIMANN Walter	SUI	240	180	180	180	143	98	180	-	-	1201
48	KUSTERLE Mario	ITA	114	180	180	180	180	180	180	-	-	1194
49	SCHMELTER Ulrich	GER	240	180	180	80	154	180	180	-	-	1194
50	TORGERSEN Ole	NOR	233	180	136	180	105	180	180	-	-	1194
51	HRIBAR Tomaz	SLO	240	180	180	180	83	147	180	-	-	1190
52	LOVATO Mario	ITA	180	180	180	124	180	165	180	-	-	1189
53	DUCASSOU Francois	FRA	235	180	156	180	180	92	149	-	-	1172
54	LUCASSEN Roel	NED	240	180	90	162	120	180	180	-	-	1152
55	CIHAK Jan	CZE	240	180	180	180	96	95	180	-	-	1151
56	PRANIAUSKAS Laimis	LTU	195	121	144	180	148	180	180	-	-	1148
57	HRIBAR Luka	SLO	104	180	137	180	180	180	180	-	-	1141
58	OBLAK Janez	SLO	210	180	180	180	74	152	145	-	-	1121
59	SAVOV Valentin	BUL	240	180	130	180	67	122	180	-	-	1099
60	SALZER Klaus	AUT	240	180	119	180	7	145	180	-	-	1051
61	VOSKENS Frans	NED	18	180	180	177	101	180	154	-	-	990
62	LILLOVEER Tiit	EST	218	114	180	180	62	117	0	-	-	871
63	BJELIC Branko	SCG	240	180	109	180	131	3	0	-	-	843
64	MILIC Slobodan	SCG	240	180	127	87	0	0	0	-	-	634
65	SARIOGLU Ismail	TUR	235	102	136	122	0	0	0	-	-	595
66	BITIC Naci	TUR	240	0	0	0	0	0	0	-	-	240
67	LILLOVEER Tonu	EST	80	49	0	45	0	0	0	-	-	174

Plc	Team	1	2	3	4	5	6	7	Total		
1	Bosnia and Herzegovina	720(1)	540(1)	533(5)	540(4)	540(1)	530(1)	540(1)	3943		
2	Ukraine	720(1)	540(1)	507(10)	540(8)	523(5)	540(2)	540(2)	3910		
3	Sweden	720(1)	540(1)	528(6)	530(6)	540(3)	509(3)	540(3)	3907		
4	Israel	692(15)	540(12)	463(12)	517(13)	540(10)	540(4)	540(4)	3832		
5	Germany	720(1)	540(1)	514(8)	440(12)	514(11)	540(6)	540(5)	3808		
6	Russia	720(1)	540(1)	540(1)	540(1)	480(6)	443(7)	540(6)	3803		
7	Great Britain	720(1)	524(11)	540(7)	540(5)	540(2)	397(9)	540(7)	3801		
8	Switzerland	720(1)	540(1)	540(1)	540(1)	451(7)	458(10)	540(8)	3789		
9	Lithuania	675(16)	481(15)	504(15)	540(14)	508(13)	540(11)	540(9)	3788		
10	Finland	720(1)	540(1)	540(1)	470(9)	492(9)	480(12)	540(10)	3782		
11	Poland	720(1)	505(13)	509(11)	489(11)	500(12)	540(8)	509(11)	3772		
12	France	715(12)	538(10)	516(9)	540(7)	540(4)	433(5)	485(12)	3767		
13	Czech Republic	720(1)	540(1)	540(1)	540(1)	441(8)	436(13)	540(13)	3757		
14	Italy	534(18)	495(18)	540(17)	484(17)	540(15)	525(14)	540(14)	3658		
15	Austria	692(14)	523(14)	479(13)	540(10)	367(14)	463(15)	540(15)	3604		
16	Netherlands	498(20)	540(17)	450(18)	519(18)	401(18)	540(16)	514(16)	3462		
17	Slovenia	554(17)	540(16)	497(16)	540(15)	337(16)	479(17)	505(17)	3452		
18	Serbia and Montenegro	720(1)	540(1)	416(14)	447(16)	311(17)	183(18)	180(18)	2797		
19	Norway	473(21)	360(21)	316(21)	360(21)	285(20)	262(20)	360(19)	2416		
20	Estonia	500(19)	343(20)	360(20)	405(20)	242(19)	297(19)	180(20)	2327		
21	Turkey	715(13)	282(19)	316(19)	302(19)	105(21)	180(21)	180(21)	2080		
22	Latvia	240(25)	180(25)	180(23)	180(23)	180(23)	180(23)	167(22)	1307		
23	Croatia	240(24)	180(24)	155(24)	180(24)	180(24)	180(24)	146(23)	1261		
24	Spain	240(22)	180(22)	180(22)	180(22)	180(22)	180(22)	85(24)	1225		
25	Bulgaria	240(23)	180(23)	130(25)	180(25)	67(25)	122(25)	180(25)	1099		

F1C



Plc	Name	Nat	1	2	3	4	5	6	7	FO1	FO2	FO3	Total
1	FUZEYEV Leonid	RUS	240	180	180	180	180	180	180	300	420	530	2570
2	WLODARCZYK Jerzy	POL	240	180	180	180	180	180	180	300	420	356	2396
3	ZSENGELLER Gabor	HUN	240	180	180	180	180	180	180	300	384	-	2004
4	BABENKO Artem	UKR	240	180	180	180	180	180	180	300	381	-	2001
5	ALEKSANDROV Vjacheslav	UKR	240	180	180	180	180	180	180	300	380	-	2000
6	VOITS Maris	LAT	240	180	180	180	180	180	180	300	356	-	1976
7	WATSON Peter	GBR	240	180	180	180	180	180	180	300	325	-	1945
8	GLISSMANN Uwe	GER	240	180	180	180	180	180	180	300	321	-	1941
9	SCREEN Stafford	GBR	240	180	180	180	180	180	180	300	0	-	1620
10	JERMOL Darijo	CRO	240	180	180	180	180	180	180	295	-	-	1615
11	OPEVALOV Yury	RUS	240	180	180	180	180	180	180	287	-	-	1607
12	PATOCS Laszlo	HUN	240	180	180	180	180	180	180	0	-	-	1320
13	ROMAN Marek	POL	237	180	180	180	180	180	180	-	-	-	1317
14	NIIRANEN Timo	FIN	240	180	180	180	180	175	180	-	-	-	1315
15	SEMENYAGA Victor	UKR	240	180	180	180	180	174	180	-	-	-	1314
16	MAGYARI Levente	HUN	240	180	180	180	180	170	180	-	-	-	1310
17	De BOER Pieter	NED	240	170	180	180	180	180	180	-	-	-	1310
18	SONDHAUSS Michael	GER	240	180	180	180	180	168	180	-	-	-	1308
19	REKHIN Nikolay	RUS	240	180	180	180	180	180	167	-	-	-	1307
20	NAABER Raimond	EST	234	180	180	180	180	180	160	-	-	-	1294
21	GRADI Franco	ITA	240	180	180	179	180	154	180	-	-	-	1293
22	TRUPPE Reinhard	AUT	240	180	180	180	180	180	146	-	-	-	1286
23	CUTHBERT John	GBR	240	180	180	179	180	180	122	-	-	-	1261
24	VERBITSKY Eugene	UKR	240	180	180	180	180	180	112	-	-	-	1252
25	VASILEV Yaroslav	BLR	238	180	180	180	180	110	180	-	-	-	1248
26	BABENSKAS Danas	LTU	240	180	180	159	180	180	124	-	-	-	1243
27	ROOTS Juri	EST	240	180	180	180	180	99	180	-	-	-	1239
28	MAURER Peter	SUI	240	180	180	89	180	180	180	-	-	-	1229
29	PLACHETKA Piotr	POL	240	180	180	180	180	180	83	-	-	-	1223
30	JUSUFBASIC Tarik	BIH	240	180	180	180	180	180	72	-	-	-	1212
31	KUUKKA Kaarle	FIN	240	180	180	180	180	113	107	-	-	-	1180
32	ROUX Alain	FRA	240	180	180	180	180	114	102	-	-	-	1176
33	BOUTILLIER Bernard	FRA	240	180	180	180	175	39	180	-	-	-	1174
34	TIHO Vahur	EST	201	180	153	156	117	180	180	-	-	-	1167

35	VENUTI Giorgio	ITA	85	180	180	177	180	180	180	-	-	-	1162
36	HEGENBART Robert	AUT	240	180	120	124	137	180	180	-	-	-	1161
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
42	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
43	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

FI[illegible]

1	Ukraine	720(1)	540(1)	540(1)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	540(1)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2	Hungary	720(1)	540(1)	540(1)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
3	Russia	720(1)	540(1)	540(1)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
4	Great Britain	720(1)	540(1)	540(1)	[illegible]	[illegible]	540(1)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
5	Lithuania	717(5)	540(5)	540(5)	[illegible]	[illegible]	540(5)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
6	Poland	654(8)	540(8)	[illegible]	540(8)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
7	Germany	675(7)	540(6)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
8	Estonia	587(9)	540(9)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
9	France	686(6)	520(7)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
10	Finland	480(10)	360(10)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
11	Italy	[illegible]	360(13)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
12	Austria	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
13	Bosnia and Herzegovina	480(12)	276(12)	180(13)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
14	Croatia	240(14)	180(14)	180(14)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
15	Latvia	[illegible]	180(15)	180(15)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
16	Netherlands	240(15)	170(18)	180(16)	180(17)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
17	Belarus	238(18)	180(17)	[illegible]	180(16)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
18	Switzerland	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
19	Bulgaria	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Jack NORTH Trophy

1	Russia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2	Ukraine	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
3	Germany	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
4	Great Britain	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
5	Lithuania	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
6	Poland	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
7	France	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
8	Finland	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
9	Italy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
10	Austria	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
11	Estonia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
12	Bosnia and Herzegovina	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
13	Switzerland	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
14	Sweden	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
15	Israel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
16	Hungary	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
17	Czech Republic	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
18	Netherlands	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
19	Slovenia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
20	Serbia and Montenegro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
21	Norway	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
22	Croatia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
23	Latvia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
24	Turkey	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
25	Slovakia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
26	Spain	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
27	Denmark	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
28	Belarus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
29	Bulgaria	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

IL PARAIT QUE CERTAINS MEMBRES DE L'EQUIPE DE FRANCE LORS DE CEUX PROCHAINE SELECTION POUR ALLER EN UKRAINE PRENDRONT UN BILLET ALLER ET PLUSIEURS BILLETS RETOUR !

10463

FR. MOREAU 3ème F1A

IMPRESSIONS - COMMENTAIRES.... !

Dimanche 16 Juillet : départ Roissy 8h du matin
Arrivés à Kiev, le minibus réservé n'était pas là. Obligé de louer 2 voitures. 2h pour louer 2 voitures, il n'ont pas la même notion du temps que nous en Ukraine !
Kiev -> Odessa 550 km en voiture.
La notion de sécurité routière n'existe pas en Ukraine
- voitures qui roulent à contre-sens sur l'autoroute
- moissonneuses batteuses sur l'autoroute
- plaques d'égout manquantes non signalisées
- etc...
Lundi 17 : contrôle des modèles, entraînement, cérémonie d'ouverture
Le terrain est un terrain militaire situé à 1km de la mer noire. Certains modèles auront l'occasion d'y faire un plongeon le jour du concours, le vent soufflant dans cette direction
De l'herbe avec des chardons par endroit. L'avantage est qu'on n'abîme pas les modèles.
Mardi 18 : F1A
Ciel couvert et vent dès le matin, le 1er round est reporté d'une heure.
Après le vent se calme un peu.
Au 1er round, l'affaire est réglée pour Frédéric qui s'emmêle les pieds dans son câble et fait un 38. Bertrand ne fait pas le maxi non plus, mauvais choix de bulle mais il faut dire que ce n'était pas facile du tout.
Les vols s'enchaînent et le vent monte progressivement et les turbulences rendent le treuillage très risqué. Pratiquement plus personne ne treuille.
Les 2 derniers vols, je fais des monter-larguer. Le dernier vol a mal commencé mais le modèle a su rattraper la pompe.
Seuls 8 modélistes vont au fly-off. Et pas de célébrités, excepté Per Findahl.
Pour le fly-off, on déplace la ligne de 1km en amont du vent.
Les débroussailleuses on fait une petite clairière au milieu des chardons.
Pour le fly-off à 5min, je poste Serge et Jean-Claude en amont du vent avec un thermistor un talkie. Dès le départ du fly-off, ils m'indiquent une pompe. Je n'aime pas trop larguer quand j'ai une pompe dès le départ mais je prends le risque.
Finalement, j'ai bien fait parce que c'était la seule pompe franche qu'il y a eu dans les 10 minutes. Seuls deux autres font le maxi : Findahl et Bordjoski.
Au fly-off à 7, plus une pompe. Je bunte de travers, 10m moins haut que les deux autres. Mais pas de regret, Findahl est de toute façon imbattable.
Mercredi 19 : F1B
Le temps est nettement meilleur que la veille, soleil et peu de vent mais les pompes étaient difficiles à interpréter, seulement 14 F1B au fly-off.
Jean Claude rate un vol de 12 secondes mais il s'en sort très honorablement avec une 15ème place.
Kulakovsky l'emporte comme d'habitude, malgré une abattée qui lui fait perdre 10m à la montée.
Jeudi 20 : journée de réserve
Cette journée sert de réserve mais certains disent qu'elle permet à l'organisateur, Victor Stamov, à augmenter son chiffre d'affaire. Question argent il ne doit plus avoir de problèmes. Un exemple : il nous a trouvé des billets d'avion Paris Kiev moins chers mais il a fallu lui verser 30 Euros de dessous de table par personne.
Vendredi 20 : concours F1C
Beau temps
Après une nuit blanche passée dans le quartier d'ARKADIA, la récup des motos est un peu difficile :-)) j'espère que les motoristes nous le pardonnerons.
Alain, Bernard et Michel ont bien volé mais il leur est impossible de lutter face aux réducteurs et aux ailes repliables. Les ailes repliables Babenko ont fait fureur cette année. Fuseyev l'emporte, il faut dire que non seulement il a de très bons modèles mais en plus il est maître en l'art de la détection des ascendances.
Samedi 22 : excursion, remise des prix, banquet.
Odessa, c'est beau mais il faut avouer que ça ne vaut quand même pas la France.
Juste après la remise des prix (10h du soir), on reprend la route. Le trajet a été un peu mouvementé parce que le chauffeur du minibus s'endormait au volant.
Bilan :
Malgré des a priori négatifs, le terrain et l'organisation ont été à la hauteur de l'événement. J'ai été ravi de mon voyage.
François

PIERRE CHAUSSEBOURG F1E

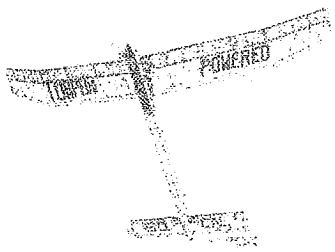
*ON PEUT AUJOURD'HUI AFFIRMER QUE P.CHAUSSEBOURG EST A LA BASE DE LA NAISSANCE ET DU DEVELOPPEMENT DE LA CATEGORIE F1E EN FRANCE - CATEGORIE JUSQUE LA COMPLETEMENT IGNOREE ET DELAISSE. LES SUCCES MULTIPLES INDIVIDUELS ET COLLECTIFS QU'IL A REMPORTES CES DERNIERES ANNEES, VIENNENT LE RECOMPENSER. CE QU'IL Y A DE BIEN C'EST QUE BIEN D'AUTRES LE SUIVENT. -

TOUS LES ANS, LA NATIONAL FREE FLIGHT SOCIETY DANS SON SYMPOSIUM ANNUEL REPORT DESIGNE DES PERSONNALITES DU MONDE DU VOL LIBRE POUR ENTRER DANS LE "HALL OF FAME" AUTREMENT DIT DANS LE "HALL DES CELEBRITES" DU VOL LIBRE. LES NOMMES SONT EN PRIORITE DES PERSONNAGES U.S. SUR 128 NOMMES DEPUIS 39 ANS SEULS QUATRE SONT EUROPEENS: IAN KAYNES (GB) THOMAS KOBTER (DAN) ET DEUX FRANÇAIS: EMMANUEL FILLON ET VOTRE SERVITEUR CETTE ANNEE LES RECIPIENNAIRES SONT: WALTER GHIO ET LEE HINES. USA.

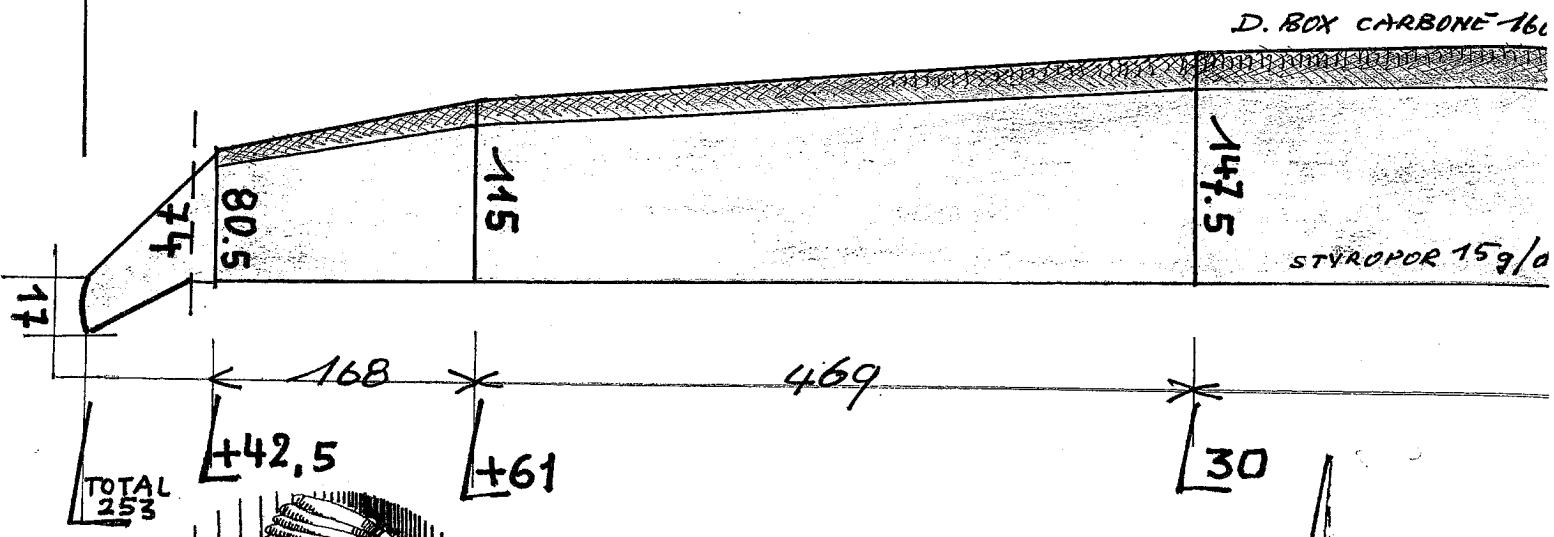
HALL OF FAME

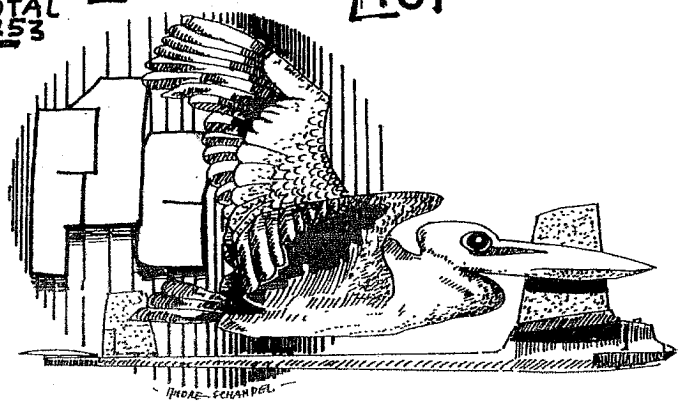
Past NFFS Hall of Fame Recipients

Lt. H. Alden (D), 1979
Merrick Andrews, 1985
Randy Archer, 1998
Ray Arden (D), 1982
Bill Atwood, 1979
Cezar Banks, 2000
Andrew Barron, 2001
Maxwell Bassett, 1981
Bob Bienenstein, 1985
Joe Bilgri (D), 1979
Richard Black (D), 1979
Woody Blanchard, 1990
Charles Broadhurst (D), 1979
John Brodbeck, 1978
Willis C. Brown, 1979
Hardy Brodersen, 1993
Steve Brown, 1999
W.L. Brown, 1978
James Cahill (D), 1980
Al Casano (D), 1992
James C. Clem (D), 1993
Johnny Clemens (D), 1989
Henry Cole, 1980
Larry Conover, 1982
Frank Cummings, 1988
Vic Cunningham Sr. (D), 1987
Reginald Denny (D), 1983
Ed Dolby (D), 1998
Bill Effinger Jr. (D), 1981
Frank Ehling (D), 1978
Joe Elgin (D), 1982
Joseph Ehrhardt, 1991
Walter Erbach, 1988
Emmanuel Fillon (D), 1990
Joe Foster (D), 1986
Duke Fox (D), 1981
Carl Fries (D), 1979
Louis Garami (D), 1980
John Gard (D), 1983
Doug Galbreath, 1995
Walter J. Ghio, 2006
Annie Gieskieng (D), 1986
Bill Gieskieng, 1991
Carl Goldberg (D), 1978
C.H. Grant (D), 1979
Paul Guillow (D), 1985
Merrill Hamberg (D), 1978
Bill Hannan, 1986
Bill Hartill, 1997
Bob Hatschek, 1986
Lee R. Hines, 2006
Milt Huguelet, 1991
Tom Hutchinson (D), 1988
Bob Isaacson (D), 1999
Tony Italiano, 1993
Ian Kaynes, 2000
Ed Keck (D), 2004
Dick Korda (D), 1978
Thomas Koster, 2000
Larry Kruse, (2005)
Chet Lanzo (D), 1978
John Lenderman, 2005
Ed Lidgard (D), 1984
Gordon Light (D), 1982
Joseph Lucas, 1981
Lew Mahieu, 1992
Dr. John Martin (D), 1987
Clarence Mather, 1992
Richard D. Mathis, 2005
Don McGovern (D), 1983
Tom McLaughlan (D), 2002
Robert Meuser (D), 1990
Walt Mooney (D), 1987
Harry Murphy (D), 1993
Ed Naudzuis, 1989
Hank Nystrom, 2004
Irwin Ohlsson (D), 1978
John Oldenkamp, 1999
Richard Obarski, 1991
Joe Ott (D), 1981
Frank Parmenter, 1998
James Patterson (D), 1987
Bob Peck (D), 1989
Sandy Peck, 1989
George Perryman (D), 1985
Hewitt Phillips, 1979
Paul Plecan (D), 1984
Irv Polk (D), 1978
Nat Polk (D), 1978
Bert Pond, 1978
John Pond (D), 1983
Ocie Randall (D), 1978
Bob Randolph (D), 2004
George Reich, 1983
James Richmond, 1985
Gerald Ritz (D), 1982
Bud Romak, 1990
Andre Schandel, 2002
Walt Schroeder, 1978
Ben Shereshaw, 1980
Leon Shulman, 1982
Bob Sifleet, 1995
Wally Simmers (D), 1980
Lawrence Smithline, 1983
Charlie Sotich, 2001
Pete Sotich (D), 1978
Earl Stahl, 1985
Bob Stalick, 2004
Ron St. Jean, 1997
Henry Struck (D), 1978
Frank Swaney, 1989
Sal Taibi, 1978
John Tatone (D), 1997
Ralph Tenny, 1979
Abram Van Dover, 2003
Jim Walston, 2004
Bill Warner, 2001
Elbert Weathers (D), 1988
Charles Wehrle, 1987
Carl Wheeley, 1991
Bob White (D), 1988
Ken Willard (D), 1984
Bill Winter (D), 1978
C.O. Wright (D), 1978
John Worth, 1990
George Xenakis, 1995
Frank Zaic (D), 1978
Don Zipoy (D), 1987

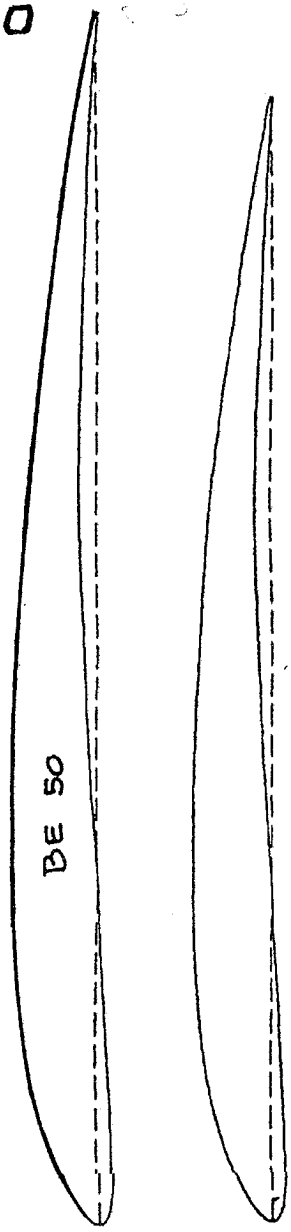


G.V.-62 RID





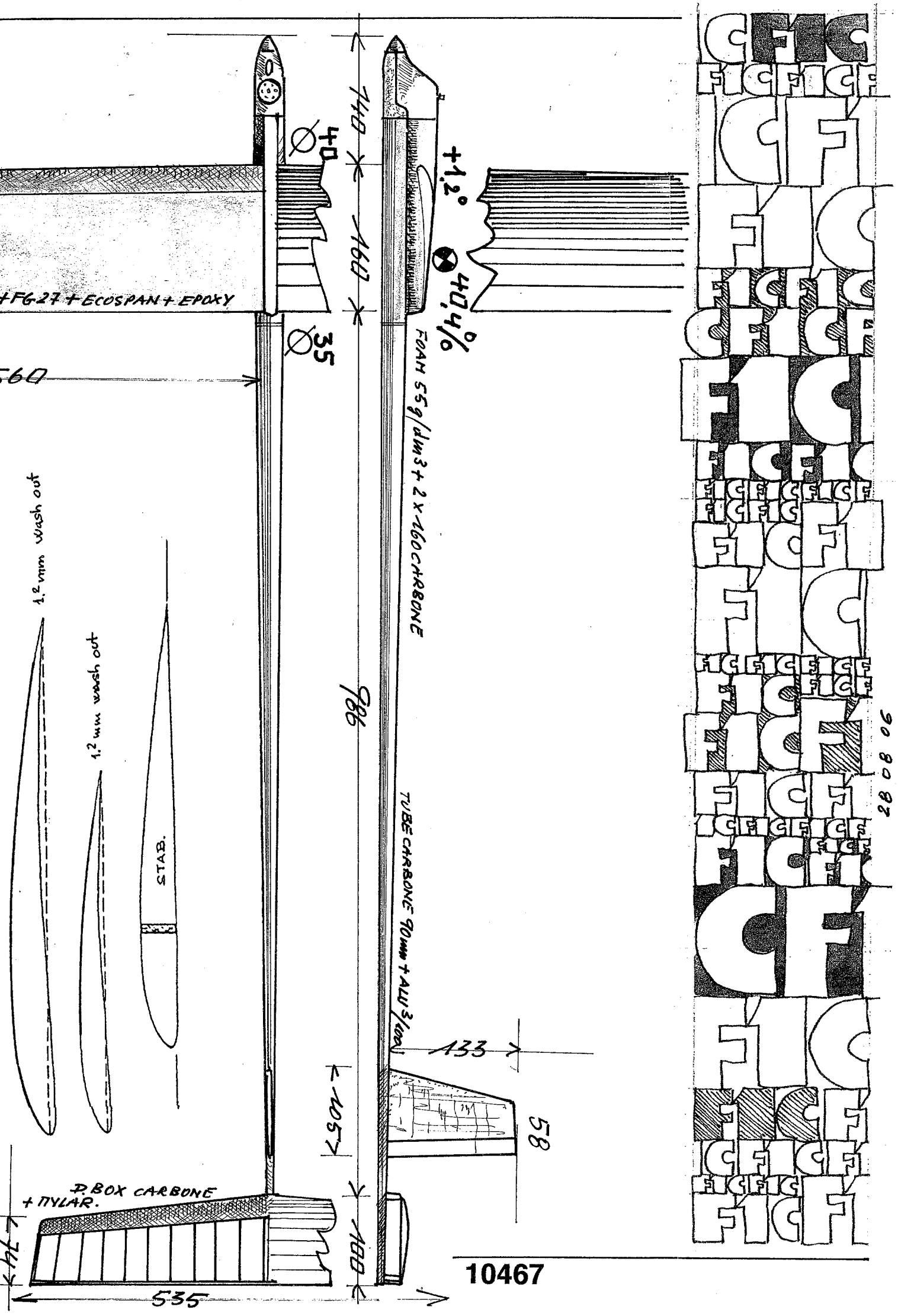
GIORGIO VENUTI



* LA COMMUNAUTE DES MODELISTES, VOL LIBRE ITALIENNE SOUFFRE COMME TOUTES LES AUTRES DE L'EUROPE DE L'OUEST ET DES USA D'UN VIEILLISSEMENT CONTINU, PLUS PARTICULIEREMENT EN F1B ET F1C. GIORGIO VENUTI, COMME BIEN D'AUTRES CONCURRENTS F1C, FAIT FIGURE D'ANCIEN, MEME DE TRES ANCIEN..... CE QUI LE CARACTERISE, TOUT COMME SES COMPATRIOTES DANS CETTE CATEGORIE, C'EST QU'IL CONTINUE A CONSTRUIRE SES MODELES AVEC DES CARACTERISTIQUES PERSONNELLES ALLIANT L'ELEGANCE A L'ORIGINALITE... QUALITES SEMBLANT ETRE GENETIQUES CHEZ NOS AMIS TRANSALPINS DANS BIE D'AUTRES DOMAINES ENCORE.....

* DIE ITALIENISCHEN FREIFLIEGER, WERDEN AUCH VON JAHR ZU JAHR ALTER, UND GIORGIO VENUTI IST SCHON LANGE NICHT MEHR EINER VON DEN JUNGSTEN, WIE VIELE ANDERE IM WESTEN DIE F1C KLASSE IST BESONDERS VON DEN ALTER BEFALLEN! MAN MUSS JEDOCH BEMERKEN DASS DIE ITALIENER IN F1C IMMERNOCH PERSONELLE UND ORIGINELLE MODELLE FLIEGEN WAS JA NICHT ALLGEMEIN IST....

DESSIN. A. SCHANDEL D'APRES. F.F.N. - 08 06.


+FG27 + ECOSPAN + EPOXY
560
Ø40
Ø35
740
160
+1,2°
40,4%
FOAM 55 g/dm3 + 2 x 160 CARBONE
766
TUBE CARBONE 90mm + ALU 3/100
133
58
105
100
535
1,2 mm wash out
1,2 mm wash out
STAB.
D BOX CARBONE
+ MYLAR.
28 08 06

10467

RESUMÉ COUPE DU MONDE 2005

Code ** F1A-J in F1A

			F1-	A	A-J	B	C	tot **
EF	Eifel Pokal	GER	85	17		62	17	164
EU	Euro-Fly	SUI	79	13		58	19	156
EM	Embalse World Cup	ARG	67	1		57	22	146
PT	Poitou	FRA	93	15		39	14	146
PZ	21.Puszta Cup	HUN	89	14		39	12	140
SZ	Salzland Cup	GER	72	10		38	11	121
AV	Cup of Aviaprom	RUS	56	7		39	20	115
MM	Maxmen Internat.	USA	45	9		44	23	112
BL	Baltic Cup.	LTU	57	22		35	16	108
KZ	Kazan Cup	RUS	55	6		34	15	104
BS	Belarus BlackSeaCup	BLR	52	13		38	12	102
KC	Krka Cup	SLO	66	12		21	12	99
HL	Holiday on Ice	NOR	55	4		36	4	95
ES	Estonian F1 Cup	EST	49	17		21	13	83
VS	Open International	CZE	55	12		15	11	81
BC	Bear Cup	FIN	53	14		22	5	80
SR	Sierra Cup	USA	26	2		23	25	74
SC	Scania Cup	SWE	51	8		17	5	73
FV	FAVLI World Cup	ITA	41	2		21	11	73
AN	Antonov Cup	UKR	36	7		24	10	70
VJ	Vörös Jeno Memor.	HUN	50	8		12	6	68
SV	Suceava Cup	ROM	35	23		29	1	65
DK	Nordic Cup of DEN	DEN	42	8		14	4	60
SA	Siscia Cup	CRO	32	10		13	9	54
SH	Stonehenge Cup	GBR	25	2		20	5	50
KH	Kharkiv Cup	UKR	18	4		13	9	40
VK	Memor.Vilima Kmoch	CRO	18	1		11	10	39
SW	Summer Cup	POL	23	3		11	5	39
LC	City Cup of Lucenec	SVK	27	4		2	8	37
BU	Bulgaria Cup	BUL	13	0		15	7	35
IK	Memor.Izet Kurtalic	BIH	20	2		7	6	33
NC	Novohrad Cup of SVK	SVK	24	9		3	3	30
PL	Crit.Phillipe Lepage	FRA	0	0		29	0	29
AC	Australian FF Champs	AUS	11	0		14	3	28
SM	21st Srem Cup	SCG	16	1		4	3	23
GL	Open International	POL	23	9		0	0	23
HC	Huron Cup	CAN	7	0		7	3	17
UN	Una Cup	BIH	9	3		3	5	17
DZ	38.Memor.Dj. Zigic	SCG	6	0		6	2	14
SN	Southern Cross Cup	AUS	6	0		3	0	9
CC	Canada Cup	CAN	7	0		2	0	9

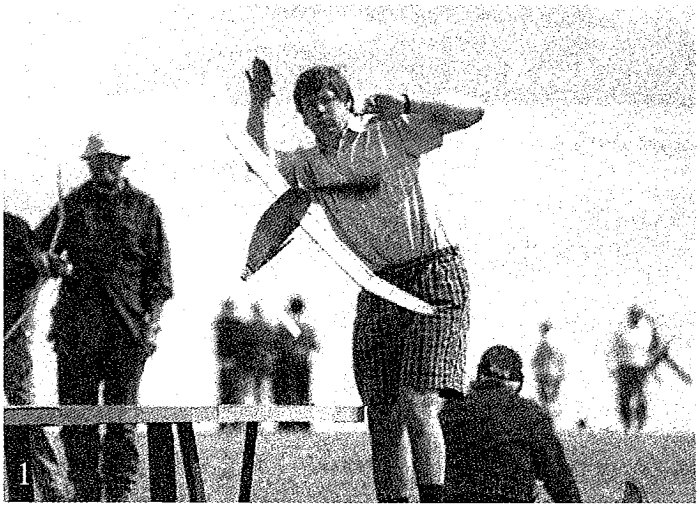
F1A		F1A-J		F1B		F1C		F1E		F1E-J		All	
RUS	20	UKR	5	UKR	14	UKR	8	ROM	17	ROM	10	RUS	40
UKR	15	EST	4	RUS	13	GER	5	SVK	7	FRA	1	UKR	39
GER	12	GER	4	GER	11	RUS	5	CZE	6	GER	1	GER	35
NED	12	HUN	4	USA	8	USA	5	FRA	5	HUN	1	USA	24
HUN	10	RUS	3	NED	7	BIH	3	POL	5	POL	1	NED	20
GBR	9	SLO	3	SLO	5	GBR	3	GER	4	SVK	1	FRA	18
SVK	9	FRA	2	FRA	4	HUN	3	ITA	3			HUN	18
USA	9	LAT	2	GBR	4	ITA	3	AUT	2			ROM	18
FIN	6	SVK	2	FIN	3	AUT	2	USA	2			GBR	16
FRA	6	FIN	1	LTU	3	FIN	2	HUN	1			SVK	16
SLO	5	GBR	1	SWE	3	FRA	2					SLO	13
SWE	5	LTU	1	YUG	3	AUS	1					FIN	12
SCG	5	NED	1	AUT	2	BUL	1					POL	11
AUS	4	POL	1	HUN	2	CRO	1					AUT	10
AUT	4	USA	1	SUI	2	EST	1					EST	9
CRO	4			AUS	1	JPN	1					ITA	9
EST	4			BIH	1	NED	1					SWE	9
POL	4			BUL	1	SLO	1					LTU	7
DEN	3			CAN	1	SWE	1					AUS	6
LTU	3			CRO	1							CRO	6
CAN	2			DEN	1							CZE	6
ITA	2			EST	1							SCG	6
BEL	1			ISR	1							BIH	5
BIH	1			ITA	1							DEN	4
LAT	1			LAT	1							LAT	4
NOR	1			POL	1							CAN	3
SUI	1			TUR	1							SUI	3
TUR	1			SCG	1							YUG	3
												BUL	2
												TUR	2
												BEL	1
												ISR	1
												JPN	1
												NOR	1

	F1-	A	A-J	B	C	E	E-J
WC's		40	34	40	37	15	13
[illegible]	(3679)	1594	292	901	366	463	112

		F1-	A	A-J	B	C	E	E-J
1	WC	189	50	110	43	39	8
2	WC	80	21	42	27	22	9
3	WC	40	5	23	11	7	2
4	WC	17	4	10	5	9	0
5	WC	8	1	6	1	6	1
6	WC	8	2	7	0	3	0
7	WC	4	2	3	2	4	1
8	WC	1	0	4	2	0	2
9	WC	0	0	1	1	0	0
10	WC	1	0	1	0	1	0
		348	85	207	92	91	23

FAI AEROMODELLING COMMISSION

CONCOURS FAI
PARTICIPATIONS CHIFFREES



ANDY WEBB - 1990

* SUITE DANS LA GALERIE DES DEPARTS MOUVEMENTES, MODELES ANCIENS - ANDY WEBB PAS TRES RASSURE
NICHT GANZ SICHER ANDY WEBB
WAS WIRD MIT DEM MODELL GESCHEHEN, DIE SACHE SCHEINT SCHIEF ZU LAUFEN ... ODER GAR FLIEGEN !

ONT PARTICIPE A CE NUMERO VOL LIBRE

Jean Wantzenriether - Walter Hach - FAI - François Moreau - National Free Flight Society - Giorgio Venuti - Free Flight News - Bernard Michaud - J. Pierre Di Rienzo - .K.P Beuermann -Pierre Pailhe - Thermiksense - Emmanuel Fillon - L. .Koutny - Jacqueline Schirmer -Eef De Boer - A. Manoni - Gerard Pierre Bes - André Schandel .

La Semaine de Curzon

fête son 30e anniversaire

1976
2006

Georges... bravo et merci !

Rédiger un petit mot tel celui-ci fait prendre conscience de ce qu'il faut accumuler d'effort et de ténacité, à tous ceux qui organisent et font perdurer une manifestation vol libre de cette ampleur !

Lorsqu'en 1976 Georges Brochard, à la recherche d'un terrain, fit la découverte du "Communal" de Curzon, la partie n'était pas gagnée. Car le pré était le royaume des vaches laitières, qui deux fois par jour et de façon absolument autonome rentraient vers leurs étables respectives pour la traite. Le temps et la persévérance qu'il a fallu pour convaincre le Conseil municipal ! Pensez donc : des avions dans le Communal ! Bref, il paraît que la réunion fut houleuse, et que par prudence l'on décida de garder ce jour-là les vaches à l'étable. Et juste une seule petite journée de concours, pour commencer.

Et puis, à force de communication avec les élus et les agriculteurs, à grand renfort de savoir-vivre -- ne pas effrayer les bêtes, fermer les barrières, ne pas se servir de voiture pour récupérer, ne pas polluer... -- la "Semaine" de Curzon s'étend aujourd'hui du week-end de juillet précédant le 14 jusqu'au week-end suivant. Soit cinq jours de concours (plus une journée en septembre).

Curzon se situe en Vendée, à deux pas de la mer (Pointe de l'Aiguillon), du vignoble de Mareuil, et du Marais poitevin, presque à l'ombre de la cathédrale de Luçon où Richelieu fut évêque.

Le Communal est un vaste pré que la mer occupait encore récemment. Environ 550 hectares traversés par le Grand et le Petit Lay. Avec des cigognes, et certains jours, visibles seulement aux jumelles, des milliers d'oiseaux en altitude. Il y a aussi quelques vaches, 200 ou 300, mais elles ne sont pas gênantes, car elles se regroupent et vont où l'on veut les envoyer. Une quarantaine de chevaux aussi, auxquels il est strictement interdit d'adresser la parole, car leur conversation est sans fin.

Le petit village de Curzon était autrefois sur la côte, dominant la mer. Petit camping sympa. Municipalité intelligente et accueillante.

L'organisation est actuellement assurée par le SAM... "S" pour St-Laurent-sur-Sèvre. Avec un très important centre d'éducation privé, c'est le fief de Georges, près de Cholet. "A" comme Anjou, domaine de Bertrand Moriceau... à Andar près d'Angers. Eugène Uzureau assure la présidence du club, avec en sus la délicate tâche de construire deux "ponts", dont un de 10 mètres de portée, afin de permettre une récupération facile par-dessus le Petit Lay.

Curzon est un concours à part. La règle en est : se faire plaisir... On est là pour voler lorsque c'est volable, et l'on arrête si cela ne l'est plus. Georges nous fait débuter à 6 h 30 de grand matin. Grand calme souvent, avec une nappe de brume et toujours un magnifique lever de soleil. Si le vent se lève et change de direction, on déplace la ligne de départ de telle sorte que les taxis restent sur le terrain. Et d'habitude jusqu'à 10 heures c'est une météo agréable. Mais vers 10 h 30 se déclanchent des pompes assez féroces. On arrête alors, quitte à reprendre le soir à la fraîche et jusqu'à la tombée de la nuit. Entre temps c'est plage ou sieste...

Qui a gagné aujourd'hui ? Bon, cela a une certaine importance... mais pas trop. On a vu voler ses modèles, on a vu les autres... qui sont souvent meilleurs. On a surtout vu les amis, parfois venus de loin.

2006... une manifestation qui a rassemblé plus de 45 véhicules : le plaisir ! Et le soir de clôture, tels irréductibles Gaulois, nous étions plus de 145 autour de deux cochons de lait offerts par la Municipalité... Une nouvelle belle Semaine de Curzon. Pourquoi ne pas le dire : j'aime !

Georges, encore merci. Et bravo.

Bernard Michaud.

VOL LIBRE

CURZON

Comme bien souvent dans les activités collectives ce sont des "meneurs " qui portent par leur dynamisme , des entreprises , lucratives ou non lucratives , mais toujours avec succès .

Georges Brochard , bénévole, comme le souligne bien B. Michaud, est un personnage qui sait rallier et organiser depuis de longues années sur le site de Curzon .Les journées de Curzon fournissent aussi à tous les modélistes vol libre de l'ouest de la France et à quelques autres d'ailleurs , l'occasion d'ontenir la qualification pour les championnats de France , sur place . Cela représente un avantage non négligeable , sur les autres "dispersés " à travers l'héxagone . Nous avons voulu marquer par quelques pages le trentième anniversaire de cette manifestation , en donnant les résultats complets ainsi que quelques photos prises par J.P Di Rienzo , sur le terrain . Il nous a fait parvenir une quantité non négligeable , sur disque , pouvant remplir des pages et des pages .....de Vol Libre .

CR	Immatri	N° Licence	CLUB	NOM et PRENOM	1JR	2JR	3JR	4JR	5JR
PLANEURS CADETS									
17	698-0607	0605577	S.A.M.	AVOT Arnaud			308	290	187
17	698-0608	0605578	S.A.M.	CHAILLOU Martin			324	243	216
17	698-0616	0605586	S.A.M.	HORREAU Pierre-Etienne			289	308	
17	698-0522	0205110	S.A.M.	LECLERC Teddy	296	315	272		
19	257-19		CA AZAY	TRACHEZ Alexandre	245			290	285
19	257-18		CA AZAY	TRACHEZ Aurélie	238			257	304
A.M.E. CADETS									
17	698-0522	0205110	S.A.M.	LECLERC Teddy	212	286	247		
19	77-101		V.L.M.	MORANDINI Julie			284	297	206
PLANEURS JUNIORS									
17	698-9831	9807097	S.A.M.	COFFIN Olivier			540	540	453
17	698-0406		S.A.M.	CORBREJAUD Jimmy	388	271	273	270	478
17	698-0426	0409529	S.A.M.	COUTINEAU Benoît	279	402	393	274	293
17	698-0609		S.A.M.	DUCHESNE Florian			359	347	384
17	698-0404		S.A.M.	GUIBERT Gaétan	323	292	472	335	284
19	686-017		ICAR	MACHEFERT Samuel	535	400			
17	698-0209		S.A.M.	MAUSSION Valentin			465	326	345
17	698-9833		S.A.M.	MARCHAND Antoine			540	540	[illegible]
17	698-0204		S.A.M.	MORICEAU Léo			472	280	[illegible]
17	698-0326		S.A.M.	PLANEIX Matthieu	394	275	385	360	290
A.M.E. JUNIORS									
17	698-0404		S.A.M.	GUIBERT Gaétan	403	369	478	540	540
17	698-0308		S.A.M.	PLANEIX Matthieu	276	274		324	461
PLANEURS SENIORS									
19	686-05		I.C.A.R.	BUREAU Louis	540	418			
16	173-247	0505025	MAC27	CAILLEUX Claude	306	264	280		
17	698-9826	9807095	S.A.M.	CESBRON Samuel			274		
17	698-9911	9907229	S.A.M.	COFFIN Pierre-Yves			343	429	540
19	77-48		V.L.M.	GAUDIN Louis	540	500	540		
19	77-13		V.L.M.	JALLET Yvan		372			540
15	448-220		A.V.V.L.	LACIRE Bernard			324	433	377
17	698-9833	0205112	S.A.M.	MARCHAND Gabriel			415	540	368
19	77-01		V.L.M.	MARQUOIS Bernard	320				
17	698-8927	9105561	S.A.M.	MORICEAU Bertrand			424	476	540
19	48-08		A.C.T.	PHILIPPE Jean-Louis	363		442		276
19	686-8		I.C.A.R.	PITAUD Michel		460		540	540
19	686-02		I.C.A.R.	POUZET René	480	540	540	540	540
19	48-23		A.C.T.	RIGAULT Grégory	385		540	409	540
17	698-9510	9506751	S.A.M.	TEILLER Bernard			323	430	478
A.M.E SENIORS									
16	173-247	0505025	MAC27	CAILLEUX Claude					
22	178-001		LES GOELANDS	CERES Pascal	513	457	540	278	445
19	77-002		V.L.M.	DUPUIS Louis	466			540	395
19	77-001		V.L.M.	MARQUOIS Bernard					384
19	44-02		MAG2S	MILLET Henri-Serge	540	438	540	457	540
19	426-15		A.Pons	NERAUDEAU Francis			380	540	
19	48-23		A.C.T.	RIGAULT Grégory		500			465
19	48-56		A.C.T.	RIGAULT Mickaël		277			
CO2									
22	68-144	0207180	P.A.M.	BINET Claude	360	320		360	360
16	173-247	0505025	MAC27	CAILLEUX Claude	270	319	360	316	
19	77-48		V.L.M.	GAUDIN Louis	360	333			
P30									
17	698-0325	0309858	S.A.M.	BAUDRY Alexandre	187				
22	68-144	0207180	P.A.M.	BINET Claude	320				
20	249-12	0205746	TOULON MOD	LEE-A-HING Eric	360	335	360	330	360
21	208-706		GILLONNAY	MATHERAT Georges	319		360	296	359
17	698-9819	9805923	S.A.M.	MICHAUD Bernard	321	283	355	329	297
19	44-02		MAG2S	MILLET Henri-Serge	323			315	350
22	68-239		P.A.M.	WEBER Claude					236

EVENEMENT - EVENEMENT - EVENEMENT

CURZON 1976 / 2006 : 30 ième ANNIVERSAIRE

Jean-Pierre Di Rienzo

Chaque année le SAM, SEVRE-ANJOU-MODELISME, organise sous la poigne de fer, (si, si !!), mais dans un gant de velours très, très épais, de Georges Brochard et Eugène Uzureau, une semaine de compétition et vols libres pour tous modèles exceptés les modèles à explosion. Traditionnellement organisé la semaine du 14 juillet, l'événement célébrait cette année une double commémoration : les 30 ans de la manifestation et les ? ans de notre ami Georges.

Ce rassemblement se déroule sur les prés communaux, avec l'aimable et exceptionnelle autorisation de la Mairie de Curzon..... Curzon ? en Vendée, dans le Marais Poitevin, à 30 km des Sables d'Olonne et 20 km de la Tranche sur mer et leurs plages, 80 km du Puy du Fou. On peut ainsi satisfaire les désirs et les passions de toute la famille, et passer des vacances de rêves.
Cette semaine se décomposait en 3 phases :
- un concours disputé les 8 et 9 juillet, puis les 14, 15 et 16 juillet pour les catégories modernes ;
- un concours modèles anciens le jeudi 13 juillet en partenariat avec l'Association des 4A
- 3 jours de vols libres les 10, 11 et 12 juillet

Le site de vol est caractéristique, unique en France à n'en pas douter. Imaginez un immense enclos de 3,5 km x 4 km, séparé en 2 parcelles par une rivière, le Lay, axée Nord/Sud ; dans la première parcelle un chemin carrossable axé est/ouest donne accès, après la traversée d'un pont sur le Lay, à la deuxième parcelle, la plus grande possédant un fossé nommé Fossé neuf axé est/ouest dans sa zone nord, qui se jette dans le Lay. Ces prés communaux dont les occupants permanents, bovins et chevaux en liberté dans leur parcelle respective, sont pourvus d'un système de barrières à l'entrée de chaque parcelle. Il est impératif de tenir fermer ces barrières, afin d'éviter la fuite des animaux et pour conséquence néfaste l'annulation de l'autorisation de vols. A méditer, et surtout ne pas oublier de respecter ces consignes si d'aventure vous faites le voyage à Curzon en 2007. Fermons cette parenthèse, oh ! combien importante pour l'avenir de cette manifestation. Tous les vols se sont déroulés dans la seconde parcelle, avec également en son centre une mare et parcourue par des chevaux, pas trop sauvages. Certains concurrents n'ont pu résister à l'attraction irrésistible de l'eau et tester involontairement l'étanchéité de leurs ailes, fuselage ou stabilos en se posant dans la mare ou le Lay. Quelques minuscules trous dans l'entoilage, aspiration du liquide nauséabond et les vols reprenaient sous la chaleur devenue accablante après le 13 juillet. Notre ami Georges, enfant du pays et surtout prévoyant, conseillait de voler de 7 h à midi et de reprendre les vols à 19 h : sage précaution.
Tout ce beau monde a pleinement profité des conditions matérielles et météorologiques pour engranger le maximum de vols et de points. Des quelques régions de France et de Navarre, où la pratique et l'enseignement du vol libre se perpétue, des modélistes avaient répondu présents. La Vendée et l'Anjou, bien évidemment avec une cohorte de jeunes modélistes virevoltant autour de nos hôtes Georges et Eugène, ainsi que de Bertrand Moriceau animateur de la section d'Andard. De la région nantaise Jacques Boiziau et René Allais, anciens champions de France, concouraient en wakes, construction moderne pour René, mais traditionnelle pour Jacques, avec ses modèles typiques, d'une esthétique rare, à la réalisation parfaite. La région centre ouest de Bourges à Thouars, en passant par Moncontour, était représentée par de nombreux modélistes expérimentés : Marquois, Dupuis, Rapin, Millet, mais également des jeunes encadrés et conseillés par ces champions, de bonne augure pour l'avenir. Emmanuel Ragot, résidant dans l'Allier(Auvergne), mais formé à l'école Joël Besnard

en Lorraine, avait fait le déplacement,le deuxième week-end pour préparer le championnat de France, et tester lui aussi, involontairement, l'étanchéité de ses entoilages. Le jeudi 13 juillet, Pierre Chaussebourg nous a gratifié d'un exposé sur les techniques du vol de pente, construction et vols. Cette catégorie qui semble difficile mais passionnante, mériterait une plus grande notoriété. Peut-être qu'une série de reportages, articles techniques ou présentation de modèles dans ces colonnes permettraient de lever le voile sur ses mystères et de ce fait une plus grande adhésion. Car selon l'adage : pour ne pas sombrer dans l'oubli, il faut que l'on parle de vous. Eric Lee.A.Hing, centralisateur des résultats pour le challenge France P30, (Vol libre n°167 page 10216), avait quitté la Côte d'Azur pour le Marais Poitevin, et participait en P30 bien entendu, mais également en F1G. Nous avons constaté que plusieurs modélistes volaient en P30, dont Georges Mathérat avec des montées impressionnantes (plan vol libre n° 166 page 10184), Claude Weber et son modèle à cabine,ce qui est rare (vol libre n° 155 page 9514) ou Serge Millet. Est-ce l'envolée de cette catégorie, simple et ludique, peu prisée dans l'hexagone, mais omniprésente à l'étranger, il faut l'espérer. Entre les vols de son P30, F1G ou Wake, le Comte d'Ornacieux du Dauphiné, allias Georges Mathérat, confortablement installé à l'arrière de son fourgon, construisait la maquette plastique au 1/72ième d'un bimoteur japonais de recherche sous-marine. Bel exemple de dynamisme et de passion pour l'aviation, en fait de tout ce qui vole. De Normandie, Claude Cailleux concourait en planeur national et F1K, catégorie très présente dans cette région. Fidèle à Curzon, Claude Binet du PAM et de l'Association des 4A participait en moderne et anciens, ainsi que le toujours jeune Claude Weber (PAM / 4A) qui vient de fêter ses 84 printemps et fait preuve d'une vitalité incroyable. Aidé, encouragé et secondé par son épouse Muguette, il s'engagea en F1G, P30, Wake ancien et Ch ancien. Nous ne pouvons qu'être admiratifs face à l'équipe sympathique qu'il forme avec son épouse et l'entrain qui les anime. Michel Tonon, accompagnée de Shu Lan, participait en F1G et complétait le trio du PAM. Le jeudi 13 étant réservé aux modèles anciens, le Président de l'Association des 4A, Bernard Levasseur, avait courageusement résisté aux douleurs lombaires (le Béarn est très loin), pour nous honorer de sa présence. Après un premier vol réussi en coupe d'hiver, un problème de nez de son CH l'empêchera de prendre part à la suite du concours dont Louis Dupuis remporta la première place. Avec 3 maxis, il réalise le même score quand 2005, toujours avec un Lo Zigolo du champion italien Guido Féa, dont l'entoilage trahit les bons et loyaux services depuis des lustres. A noter que la participation est moins étoffée que les années précédentes dans toutes les catégories anciennes. En planeur, Claude Binet, gagnant car seul concurrent, présentait un Jub-Jub, le troisième qu'il construit, les 2 premiers ayant préféré la liberté au câble de treuillage. En wake, nous retrouvons nos amis Claude du PAM avec un Korda pour C. Binet et un New-Look pour C. Weber.

Certains jours suite à un changement de la direction du vent de nord à nord-est, une transhumance d'une partie des concurrents va scinder le groupe, et pour conséquence, l'impossibilité à votre serviteur d'assister à tous les vols et donc de narrer toutes ces péripéties. Que les oubliés veuillent bien me pardonner.

Pour fêter dignement cet anniversaire, 30 ans quel bel âge, un sympathique banquet, le mot n'est pas trop fort, rassembla 125 convives le samedi soir. La participation de la Mairie de Curzon permit la réussite de cette soirée historique qui restera dans les mémoires pour la qualité des mets (le cochon de lait rôti, hum !!! et à volonté) et le coût plus que modique : 8 € champagne compris SVP.

La remise des trophées, le dimanche à 15 heures à la salle des fêtes, en la présence des élus locaux, sera solennelle avec ses discours retraçant l'historique de cette manifestation, qu'un diaporama viendra clôturer.

Peu de rassemblements peuvent s'enorgueillir d'une telle longévité, dans une ambiance sereine, décontractée mais rigoureuse. Incontestablement une réussite dont toute l'équipe SAM sous la houlette de G. Brochard en sont les auteurs et acteurs. Merci à tous, nous reviendrons, promis.

CURZON 2006 EST MORT , VIVE CURZON 2007

PLANEURS A1									
17	698-0325	0309658	S.A.M.	BAUDRY Alexandre				232	
22	68-144	0207180	P.A.M.	BINET Claude	254				
17	698-004		S.A.M.	BROCHARD Georges	334		353		
16	173-247	0505025	MAC27	CAILLEUX Claude					235
19	851-01		C.M.RULLICOIS	CHAUSSEBOURG Pierre	360		263	360	360
17	698-9831	9807097	S.A.M.	COFFIN Olivier				281	266
17	698-0406		S.A.M.	CORBREJAUD Jimmy	286	248	254	328	360
17	698-0426	0409529	S.A.M.	COUTINEAU Benoît			280	231	252
19	77-48		V.L.M.	GAUDIN Louis	320	330	331		
17	698-0404		S.A.M.	GUIBERT Gaëtan	342	189	353	221	235
17	698-9833	9807273	S.A.M.	MARCHAND Antoine			240		
17	698-0211		S.A.M.	MARCHAND Gabriel			340		182
17	698-9531	9507512	S.A.M.	MARTINEAU Alban	350	208	272	205	308
17	698-8927	9105561	S.A.M.	MORICEAU Bertrand			360	360	311
17	698-0204	0205105	S.A.M.	MORICEAU Léo				213	259
19	686-8		I.C.A.R.	PITAUD Michel		320		225	220
17	698-0326		S.A.M.	PLANEIX Matthieu	299		256		
19	686-02		I.C.A.R.	POUZET René			185		
19	48-56		A.C.T.	RIGAULT Mickaël					282
17	698-9510	9506751	S.A.M.	TEILLER Bernard			255	262	195
17	698-235	9105563	S.A.M.	UZUREAU Emmanuel			235	269	258
17	698-233	9105562	S.A.M.	UZUREAU Eugène	279	236	304	322	225
COUPE d'HIVER									
17	698-0325	0309658	S.A.M.	BAUDRY Alexandre					335
16	173-247	0505025	MAC27	CAILLEUX Claude	276				
22	178-001		LES GOELANDS	CERES Pascal	360	323		342	323
19	77-002		V.L.M.	DUPUIS Louis	360	356	360	360	360
17	698-122	0505491	S.A.M.	GRAVOUIL Christian			345	301	289
19	77-13		V.L.M.	JALLET Yvan		299		288	360
20	249-12	0205746	TOULON MOD.	LEE-A HING Eric	360	360	360	323	360
19	77-01		V.L.M.	MARQUOIS Bernard		295			262
19	77-47		V.L.M.	MARQUOIS Gérard			356	292	342
21	208-706		GILLONNAY	MATHERAT Georges		360	321	205	
21	186-51	0208705	GILLONNAY	MATHERAT Louis	245	323		342	352
17	698-9819	9805923	S.A.M.	MICHAUD Bernard	360	360	360	360	360
19	44-02		M.A.G.2S	MILLET Serge	360	360	348	320	360
19	77-006		V.L.M.	MORANDINI Myriam			235	279	212
19	426-15		A.Pons	NERAUDEAU Francis			301	349	360
19	48-08		A.C.T.	PHILIPPE Jean-Louis	190		195		
22	68-111		P.A.M.	TONON Michel	360	261	265	340	243
17	698-233	9105562	S.A.M.	UZUREAU Eugène	355	280	360	360	360
22	68-239		P.A.M.	WEBER Claude				274	248
PLANEURS A2 (F1A)									
19	448-101		Aéro Vernois	BOCHET Alain	649	550			
19	448-102		Aéro Vernois	BOCHET Bernard	708	594	831	805	900
5	448-111		A.V.V.L.	BOCHET Loïc	787	513	566	811	553
17	698-004	9205532	S.A.M.	BROCHARD Georges	455				
17	698-9826	9807095	S.A.M.	GESBRON Samuel			453	703	654
17	48-12		A.C.T.	CHABOT Jean-Marie	773	656	900	771	796
6	102-01	8500706	C.A.Touraine	CHAMPION Robert	858	888	900	900	900
19	851-01		C.M.RULLICOIS	CHAUSSEBOURG Pierre	893	609	900	825	900
17	698-9911	9907229	S.A.M.	COFFIN Pierre-Yves			814	701	730
17	698-0406	0405425	S.A.M.	CORBREJAUD Jimmy			689	764	685
17	698-330	9104164	S.A.M.	CROGUENNEC Vincent				807	900
19	257-01		AZAY le Brûlé	DRAPEAU Jean-Luc				900	
19	257-06		AZAY le Brûlé	DRAPEAU Philippe					900
22	612-43		M.A.C MANDRES	GODINHO Jean			830	707	900
17	698-34	0505493	S.A.M.	HARSCOUET Jean-Loïc	881	540		900	900
19	686-017		ICAR	MAGHEFERT Samuel	745	475	550	900	820
17	698-9833	9807273	S.A.M.	MARCHAND Antoine				766	
17	698-0211	0205112	S.A.M.	MARCHAND Gabriel				645	
19	77-88		V.L.M.	MARQUOIS Benjamin	707	565			523
19	77-16		V.L.M.	MARQUOIS Camille	703	700			900
17	698-9531	9507512	S.A.M.	MARTINEAU Alban	705	900	460	798	800
17	698-0209	0205110	S.A.M.	MAUSSION Valentin			595	717	501
17	698-8927	9105561	S.A.M.	MORICEAU Bertrand			489		
19	686-9		I.C.A.R.	PITAUD Emile					730
17	698-9143	9106725	S.A.M.	POURIAS Fabien			900	900	900
19	686-227		I.C.A.R.	POUYADOU Laurent		798			900
26	137-06		LUDRES AIR MOD.	RAGOT Emmanuel			900	822	900
6	75-461	9201702	AMChâteauroux	RAPIN François	802				
6	107-110		UACBourges	RAVARD Gilles			900	900	813
19	48-56		A.C.T.	RIGAULT Mickaël	748	458	900	900	900
17	257-224		C.A.AZAY	TRACHEZ André	769			900	664
19	48-14	0505862	A.C.T.	VAUCELLES Guillaume	796	453	467	900	616
WAKEFIELD (F1B)									
17	70-561		M.A.C.L.A.	ALLAIS René	869	874	900	900	900
19	70-541		MACLA	BOIZIAU Jacques	875	843	900	685	900
19	686-05		I.C.A.R.	BUREAU Louis	775	842			
6	102-01	8500706	C.A.Touraine	CHAMPION Robert	760				
6	194-25		UAOVLCM	COUTINEAU Paul		668	900	737	810
19	77-88		V.L.M.	MARQUOIS Benjamin	853	900	900	900	900
17	77-17		V.L.M.	MARQUOIS Léa					900
21	208-706		GILLONNAY	MATHERAT Georges	885		775		900
19	77-029		V.L.M.	MORANDINI Wilfried			900	900	900
6	75-461	9201702	AMChâteauroux	RAPIN François	848	892	900	900	829
19	77-23		V.L.M.	JALLET Stephan					900

10473

MONCONTOUR

Traditionnellement le concours deux minutes de Moncontourn organisé par le club local se déroule le jour précédent le concours international du Poitou tenu par le club de Thouars .

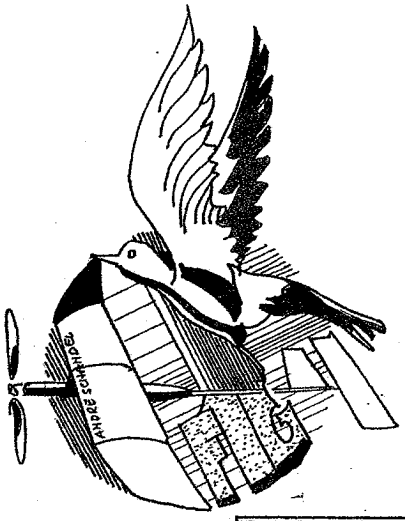
Depuis quelques années le terrain choisi se trouve à St. Jean de Sauves à l'est de Moncontour , avec un dégagement très étendu . Après la période caniculaire , et le bref passage d'une perturbation la veille, la météo était correcte avec cependant un vent assez soutenu donnant du fil à retordre aux concurrents devant faire des recherches de modèles dans des champs de maïs et de tournesol, plus particulièrement en Coupe d'Hiver .

Notons que la moyenne d'âge est assez élevée , tout en présentant une palette très variée au niveau des nationalités , les Anglais étant cependant moins nombreux que dans le passé .

En 1/2 A les Anglais et les Allemands (famille Seren) se sont partagés le tableau , avec la victoire de Seren Johannes .

En planeur F1 H , Cooper J. et Carter J.E (GBR) devant une brochette de Français , se sont imposés .

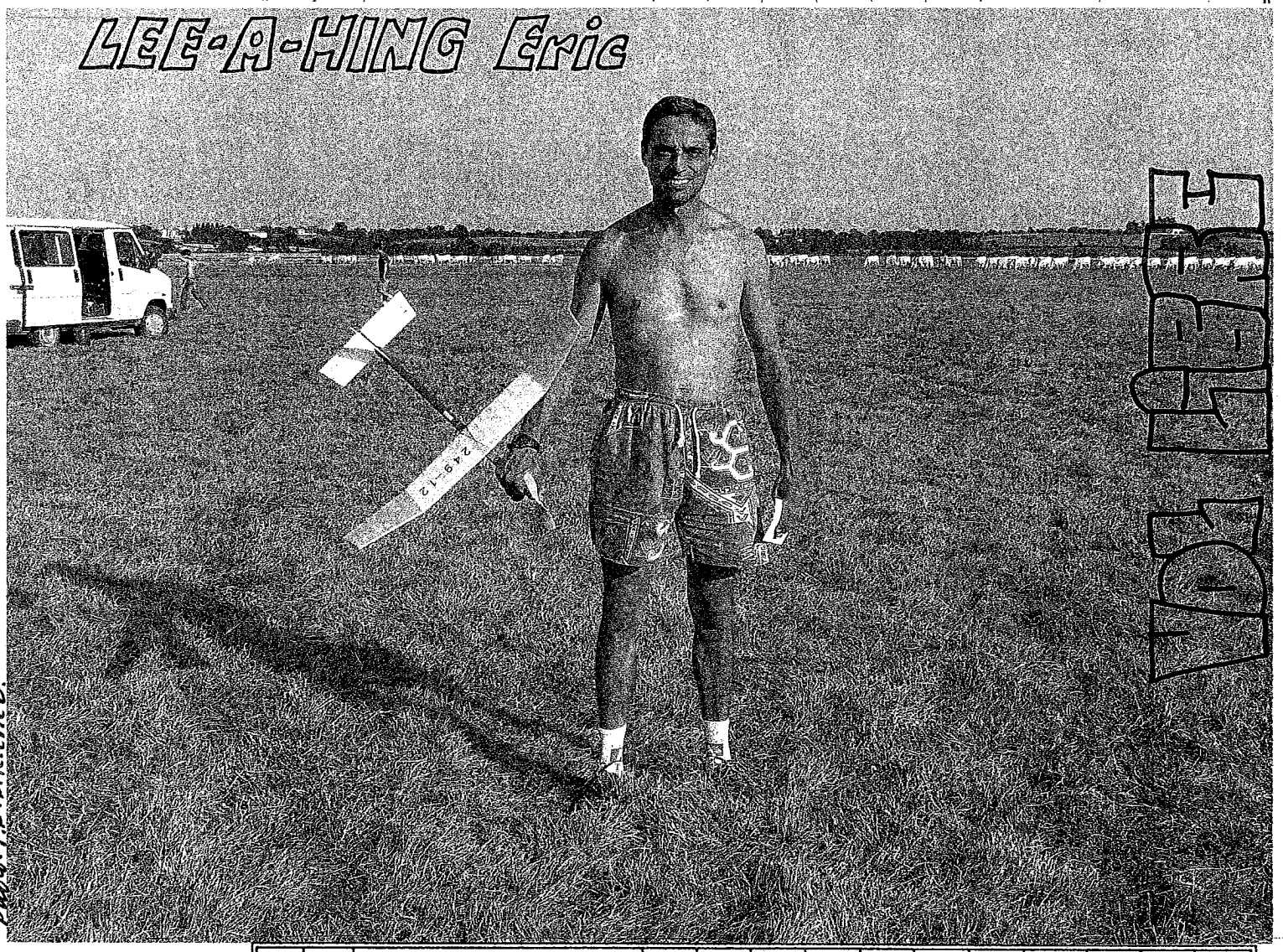
Notons que la distribution des prix se fit cette fois directement sur le terrain , ce concours étant dissocié de celui du Poitou , pour des raisons de campement et de logistique , alors que dans le passé , l'ensemble était traité dans la commune de Moncontour .

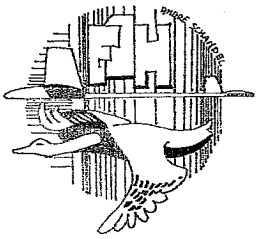


PL.	N°	NOM & Prénom	D/J	Pays	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Σvols	f.o. 1	f.o. 2	f.o. 3
1	247	THOMSON Donald		GBR	120	120	120	120	120	600	203		
2	257	PICOL Michel		FRA	120	120	120	120	120	600	157		
3	233	CLAPP John		USA	120	120	120	120	120	600	96		
4	231	LEE-A-HING Eric		FRA	120	120	120	120	120	600	84		
5	253	CHAPMAN Christopher		GBR	120	120	120	120	116	596			
6	251	DUPUIS Louis		FRA	120	120	120	120	116	596			
7	245	FLYNN Joseph		GBR	120	116	120	120	120	596			
8	258	ROCCA Mario		ITA	120	120	112	120	120	592			
9	259	BODIN Jean-Luc		FRA	120	120	120	104	120	584			
10	240	JALLET Yvon		FRA	120	120	109	110	120	579			
11	248	CERES Pascal		FRA	120	120	120	120	98	578			
12	263	ALLEN Neil		GBR	120	96	120	120	120	576			
13	238	MARSHALL Michael		GBR	120	116	99	120	120	575			
14	250	NERAUDEAU Francis		FRA	120	120	120	120	94	574			
15	239	MICHAUD Bernard		FRA	120	120	82	120	120	562			
16	249	MILLET Henri Serge		FRA	120	120	120	105	87	552			
17	255	FOURNIER Jean-Marie		FRA	120	120	70	120	120	550			
18	241	DONNET Jacques		FRA	95	112	120	120	90	537			
19	246	LAVENENT Henri		FRA	70	120	120	83	120	513			
20	242	BOUCHER René		FRA	120	120	120	34	113	507			
21	256	EVATT Michael		GBR	120	47	120	120	96	503			
22	230	DRAPEAU Jean-Luc		FRA	120	62	82	120	105	489			
23	237	MATHERAT Louise	D	FRA	79	120	84	72	120	475			
24	252	SCHIRRU Sandro		ITA	42	101	120	120	77	460			
25	243	BESNARD Annie	D	FRA	120	68	120	26	120	454			
26	232	RENNESSON André		FRA	120	120	120	2	85	447			
27	260	MARQUOIS Emeline	J	FRA	63	90	62	120	81	416			
28	261	BUISSON Guy		FRA	120	120	24	0	0	264			
29	235	JELLIS Peter		GBR	110	88	66	0	0	264			
30	262	DJIAN Michel		FRA	88	61	0	0	0	149			
31	244	FLYNN Edna	D	GBR	87	22	0	0	0	109			
32	254	BAILEY John		GBR	0	0	0	0	0	0			
33	236	MATHERAT Georges		FRA	0	0	0	0	0	0			
34	234	ZERI Anselmo		NED	0	0	0	0	0	0			

TOTAL 10474

PL.	N°	NOM & Prénom	D/J	Pays	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Σvols	f.o. 1	f.o. 2	f.o. 3
1	304	SEREN Johannes	J	GER	120	120	120	120	120	600	240	224	
2	308	WATSON Peter		GBR	120	120	120	120	120	600	240	214	
3	307	BAILEY John		GBR	120	120	120	120	120	600	240	175	
4	311	JACK Alan		GBR	120	120	120	120	120	600	240		
5	310	BILLAM Daniel	J	GBR	120	120	120	120	120	600	216		
6	303	OXAGER Tom		DEN	120	120	120	120	120	600	148		
7	301	CHILTON Frederick		GBR	120	120	120	120	120	600	113		
8	300	MARROT Pierre		FRA	120	120	120	103	120	583			
9	305	SEREN Matthias	J	GER	120	120	71	75	120	506			
10	306	SEREN Paul		GER	46	120	48	46	84	344			
11	309	MONKS Ray		GBR	120	120	65	0	0	305			
12	302	SCHWEND Tassilo		GER	0	0	0	0	0	0			





PL.	N°	NOM & Prénom	D/J	Pays	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Σvols	f.o. 1	f.o. 2	f.o. 3
1	105	COOPER John		GBR	120	120	120	120	120	600			
2	103	CARTER John Edward		GBR	120	120	117	120	120	597			
3	110	GAUDIN Louis		FRA	120	104	120	120	120	584			
4	109	CANLER Thierry		FRA	120	120	120	97	120	577			
5	113	ECHIVARD Didier		FRA	120	120	120	115	85	560			
6	117	DUJARDIN Frédéric		FRA	120	120	120	76	120	556			
7	112	TRIBE Peter		GBR	107	120	120	74	120	541			
8	111	STOFFELS Horst		GER	120	66	106	120	120	532			
9	104	LAVIS Brian		GBR	120	120	75	93	120	528			
10	116	MARTINEAU Alban		FRA	88	108	120	120	88	524			
11	114	CRISP Andrew		GBR	105	117	111	48	120	501			
12	106	COURTEILLE Jean-Pierre		FRA	120	76	89	48	120	453			
13	107	BUVAT Michel		FRA	120	120	56	100	56	452			
14	115	PEPER Hans		GER	120	99	58	103	67	447			
15	102	DILLY Martin		GBR	81	62	120	120	63	446			
16	100	BINET Claude		FRA	120	83	32	91	120	446			
17	101	CHAUSSEBOURG Pierre		FRA	55	120	54	0	0	229			

10475

Photo: T.P. Direito

Internet @STUCES et Niouzes

MAQUETTES A L'ACTION...?

Le cinéma propagande (canadienne) du Jour J, avec les Spits et autres en réel. C'est partiellement en français, noir et blanc évidemment :

http://www.onf.ca/launchers/?id=84

Mieux encore...:

http://www.onf.ca/launchers/?id=90

Dans "images d'une guerre oubliée", cliquer "Continuer", puis "En temps de guerre" et "Aviation", puis les 3 boutons à gauche. Ballons d'observation, BE.2A, BE.2B, RE8, Curtiss Jenny... bandes ciné sur le vif.

MINUTERIE 0,6 gramme

Dans www.smallflyingarts.com cliquer dans la marge "The SFA Forum". Sur la nouvelle page repérer le chapitre "Free Flight", et clic sur "Gliders". A la trentième ligne vous trouvez "Modifying viscous button dampers for DTs" et plein d'explications avec photos. Pour HLG et jusqu'à P30.

La rubrique juste au-dessus parle du "Simplest DT ever ?"... et vaut le coup d'œil absolu. Pour CLG et HLG, vous collez d'un côté du nez le haut d'un fanion, terminé en bas par une barrette de lest. Ça va pendouiller... et traîner... après largage par la minuterie. Pour le vol, bien entendu, le fanion est enroulé autour du lest, retenu par un élastique. Lequel sera libéré par la minuterie. Dimensions du fanion à tester, par exemple longueur d'une demi-envergure, largeur 3 cm. La pente de la descente se règle par la surface du fanion. Et les photos du site Internet suffiront à qui ne lit pas l'anglais.

HISTOIRE D'HÉLICE.

"C'est quoi donc, une hélice à traînée induite minimale ?"

Sur cette question posée dans la liste 'Small Flying Arts' John Barker s'essaie à un condensé assez instructif pour quiconque. Voici donc.

"Lorsqu'une aile est porteuse, elle fabrique des tourbillons, qui à leur tour produisent de la traînée. On nomme celle-ci Traînée Induite, parce qu'elle est "induite" par la production de portance. (Certains livres d'aérodynamique modernes l'appellent Traînée tourbillonnaire, ce qui n'apporte rien d'autre). On sait que Ludwig Prandtl a largement étudié la question de la traînée induite, et conclu qu'elle était minimale si la distribution de la portance le long de l'envergure était elliptique, condition atteinte le plus simplement par un dessin elliptique de l'aile.

Ce problème résolu pour l'aile, Prandtl chargea un de ses assistants de Goettingen, Albert Betz, d'étudier le problème bien plus difficile du meilleur dessin pour une pale d'hélice ayant aussi la Traînée Induite Minimale. Plus difficile, parce qu'une hélice fonctionne avec des vitesses différentes tout le long de la pale, parce que la pale est vrillée, et que les pales, pour parler bref, travaillent dans leur propre déflexion. La solution de Betz fut publiée dans un papier de 1919, bien que manquant de quelque rigueur mathématique. Quelques années plus tard Sidney Goldstein, jeune aérodynamicien anglais, rejoignit Prandtl pour quelque temps, et publiait une solution plus précise en 1929.

Le savoir théorique était donc disponible, mais il semble bien qu'il n'a été utilisé par aucun fabricant d'hélice dans les années 1930. Puis dans les années de guerre le développement des moteurs fut si rapide qu'il y a eu de la puissance à gaspiller, et on ne savait trop comment le faire. Ceci se passait souvent sur des cellules qui n'autorisaient pas de grand changement de diamètre pour les hélices, et les pales larges à bouts carrés furent à la mode - on obtint une petite amélioration pour une grosse absorption de puissance. Puis, après la guerre, les jets firent la loi, et personne ne voulut se casser la tête pour des engins vieux-jeu avec des pales sur l'avant...

Heureusement, quelques années plus tard il y eut un renouveau d'intérêt pour les avions légers ; les gens voulaient des motoplaneurs, d'autres ont collé des moteurs sur des deltaplanes et, peut-être plus important, des passionnés ont essayé de voler avec la force humaine. Une nouvelle fois le rendement prit de l'importance. Chance pour nous : il y eut le professeur Eugene Larrabee, aérodynamicien brillant, modéliste dans son jeune temps. Larrabee clarifia et simplifia les travaux théoriques précédents, les rendit disponibles pour beaucoup d'amateurs, et surtout en démontra les bienfaits de la façon la plus spectaculaire en multipliant la performance du "Gossamer" à propulsion humaine.

En dépit de ces succès Larrabee a toujours dit qu'il n'a fait qu'utiliser les travaux de ses prédécesseurs, et il ne voulait pas qu'on parle d'hélice Larrabee - nous dirons donc : hélice à Pertes Induites Minimales (en anglais : MIL).

Je pense que la plupart des modélistes qui ont essayé des pales MIL ont eu de bons résultats. Mais je crois que l'amélioration n'a pas été bien grande, surtout sur les moteurs caoutchouc où les conditions sont très variables. Les hélices MIL, avec leur faible pas relatif, leur pied de pale très large et leur marginal étroit peuvent être difficiles à marier avec l'écheveau caoutchouc, mais elles sont d'un usage commun en électrique. Je dirais pour conclure : essayez un dessin MIL, évitez soigneusement des bouts carrés, et souvenez-vous que les calages probablement ont beaucoup plus d'importance !"

[NDT et compléments. -- Pour nous, modélistes, c'est en 1968 que Christian Schwartzbach, un proche collègue du champion du monde Thomas Koster, publia sa description d'une hélice à pertes induites minimales. Simplification et traitement graphique du travail de Goldstein. Gros succès de la "Schwartzbach" dans le monde du Wak. Malgré une plage d'utilisation réduite, comme démontré plus tard. -- A la même époque Dieter Siebenmann produisait son hélice à très grand diamètre, délicate à construire à cause de sa corde très étroite en bout : la base est toujours Goldstein, mais affinée par Theodorsen. -- Par la suite, les études et adaptations ne manqueront pas, et très clairement les meilleures hélices actuelles en F1B et F1G sont "calculées"... sans que les équations en soient trop divulguées... La publication de Larrabee à destination des vollibristes dans les Sympos NFFS date de 1977 et 1979.]

30 JAHRE CURZON ....

Wie jeder Mann weiss ist es in Westfrankreich wo der fr. Freiflug bei uns die meisten Anhänger hat . Poitou, Moncontour , Beauvoir s/ Niort , Curzon sind Begriffe im Freiflug die schon lange Jahre weit über alle Grenzen bekannt sind .

Die Freiflugwoche von Curzon gibt es jetzt schon seit dreissig Jahren ...unter der Herrschaft des Bruders Georges BROCHARD .

Diese Jahr gab es drei Phasen :
- ein Wettbewerb am 8 , 14 , 15 ,16 Juli
- ein Altmodellwettbewerb, am 13 Juli
- und am 10,11 12 Juli drei Tage Freiflug , il aller Freiheit .

Das Gelände ist einzigartig , eine riesige Wiese , 3,5 X 4 Km , mit Umzaunung, und in der Mitte in zwei geteilt durch einen Bach . Diese Gelände dient der Gemeinde , als freie Laufbahn für Kuh und Pferd....es ist also sehr Wichtig die Türen hinter sich zu schliessen um jeden Ausbruch zu verhindern ... sonst wäre es auch hier aus mit dem freifliegen .....

Manche Modelle haben versucht bei einiger Hitze kühl zu baden .....und ihre Wasserdichte zu prüfen .....

Alles was Rang und Namen hat im Westen war da , und es gab natürlich begeisternde Flüge ...zu allen Zeiten des Tages ... Hunderte von Flügen wurden über die ganze Woche durchgeführt , in aller Ruhe ohne jeden Stress .... es wurde gefachsimpelt ....Bekanntschaften eigefädelt , gegessen und getrunken , bei eienem Festessen mit 125 Gästen ....am Samstagabend . Es gab Jungschwein am Spiess, un sogar Champagner ...für eine kläglichen Preis von 8 € .

Wenige Freiflugtreffen können sich rühmen so lang schon zu leben ...und mit so viel Erfolg .

Der lokale Klub unter der Leitung von G. Brochard, Eugen Uzureau und B. Moriceau , muss besonders erwähnt und herausgehoben werden .....alle versprachen wieder zu kommen ...2007 .

POITOU 2005 .

Die Reputation des Internationalen Wettbewerbs vom Poitou , ist seit den 80 er Jahren nicht nur auf sportlichem Gebiet getragen worden , sondern vielmehr von seiner " Ambiance " ferundlich , gemütlich , und feierlich . Es war damals so wie eine Verlängerrung von Marigny le Grand östlich von Paris . Die Engländer waren dort besonders zu Hause ... in den umliegenden Gasthaüsern .....Champagner gab es auch ....

EDITO....

Diese Ausgabe von VOL LIBRE , ist wie immer um diese Jahreszeit mit vielen Ranglisten bestückt .

Sommerzeit ist für den Freiflug die beste Zeit . Europa- Weltmeisterschften , und grosse Internationale Wettbewerbe wie Poitou, Zülpich u.s.w. belegen und beschäftigen monatelang die Freiflieger , und dazu kommen noch die nationalen Meisterschaften .....also an Resultaten fehlt es nicht .

Die Wetterlage ist wie allbekannt im Freiflug ein wichtiger Bestandteil für Ausführung und Erfolg . Dieses Jahre hatten wir einen zweiteiligen Sommer . Erste Hälfte heiss und troken , zweite nass und kalt ; damit sind in dieser Hälfte einige Wettberwerbe buchstäblich ins Wasser gefallen .....Beispiel Junioren WM .

Zu bemerken, immernoch , einige Teilnehmer bei den FAI Wettbewerben , fliegen ohne Immatrikulation .... die doch nach dem Code FAI obligatorisch ist . Jurys und Sportleiter lassen dies geschehen , ohne jede Intervention .

Die Redaktion VOL LIBRE hat nach wie vor , für den 30 ten Geburtstag, Sonderhefte SAGA CCCP 1970 -1980 , in Vorbereitung , auf bald .....

POITOU....

Nachdem kam man nach ASSAIS unter M. Quintard und schliesslich nach Moncontour unter Alain ROUX .

Am Anfang waren alle Freiflieger auf einem Fussballplatz nahe am Camping gelegen , und es gab so eine gewisse Gemeinschaft , die am Tag auf verbrandten Felder flog und sich danach Abends zu einem freundliche Treffen im kühlen Schatten der Papeln wiedertraf..... Nach und nach wurde der Campingplatz jedoch ungemütlicher , und die Freunde getrennt , der Geist vom Poitou ging verloren ...

Alain Roux versuchte dieses Jahr ihn wieder , neu einzuführen indem er einen exklusiven Campingplatz in Le Pas de Jeu für Freiflieger öffnen liess .....

Wollen sehen ob er damit Erfolg haben wird in der Zukunft .

Auf jeden Fall hatten wir am Sonntag unter einem Zelt ein gemeinsames Essen eingenommen das besonders gut schmekte , Muscheln und Pommes Frites , à volonte (soviel gewollt) mit Wein aus der Gegend ..... Wiir werden wieder kommen .

Zu bemerken von Jahr zu Jahr sind es weniger Deutsche , bei dem bestbesuchten FAI Wettbewerb der Saison .....warum wohl ?

POITOU

* DEPUIS PAS MAL D'ANNEES NOUS POUVONS CONSTATER QUE DE NOMBREUSES EQUIPES NATIONALES PARTICIPANT AUX CHAMPIONNATS D'EUROPE ET DU MONDE PORTENT SUR LEURS MAILLOTS OU VESTES NATIONAUX, DES INSCRIPTIONS EN LANGUE ANGLAISE. ON PEUT S'INTERROGER SUR LE POURQUOI DE L'ABANDON DES LANGUES NATIONALES. ILLUSTRATION CI CONTRE : EQUIPE ALLEMANDE CH. DU MONDE JUNIORS CHEZ EUX : GERMAN JUNIOR FREE-FLIGHT TEAM... HEUREUSEMENT L'EQUIPE DE FRANCE RESTE UNE DES EXCEPTIONS...

* WARUM: GERMANY UND NICHT DEUTSCHLAND ?
WARUM: FREE FLIGHT UND NICHT FREIFLUG ?
DIE MODE IN EUROPA UND ANDERSWO SICH DER ENGLISCHEN SPRACHE UND SCHRIFT ZU BEUGEN IST UNSERER ANSICHT NACH HIER NICHT AM PLATZ. MUSS MAN SICH SCHAMEN, EINE ANDERE SPRACHE ZU HABEN ?

* LES MOULES FRITES SOUS LA TENTE, APRES LA REMISE DES PRIX AU POITOU DIMANCHE ONT EU BEAUCOUP DE SUCCES. LE VIN AIDANT L'AMBIANCE EST RAPIDEMENT MONTEE EN TEMPERATURE. LES ANCIENS, BOUTILLIER, PICOL, MATHERAT, NON VISIBLE SUR CETTE PHOTOS ONT ETONNE QUELQUES CHANSONS CONNUES, DANS LES GRANDES ECOLES ET DANS LES CARRES D'OFFICIERS. ON A FROLE PAR MOMENTS LA PAILLARDISE..... AUX TABLES VOISINES ESSENTIELLEMENT OCCUPEES PAR DES ANGLAIS, ALLEMANDS HOLLANDAIS, L'ENTRAIN GAULLOIS A ETONNE !

* MUSCHELN UND POMMES GABES IN HÜLLE UND FÜLLE UNTER DEM ZELT BEI DEM MITTAGESSEN NACH DER PREISVERTEILUNG. EINIGE TEILNEHMER HIER, BOUTILLIER, PICOL, MATHERAT STIMMTEN EINIGE LIEDER AN DIE SIE IN IHRER JUGEND AUF ING. SCHULEN GELERNT HATTEN. DIES ZUM ERSTAUNEN ANDERER GÄSTE AN NAHLIEGENDEN TISCHEN. Z.B. WASSER SIEHE FLASCHE WURDE AUCH GETRUNKEN.

* DEPUIS QUELQUES ANNEES LA FAMILLE SEREN (RFA) FREQUENTE AVEC GRAND SUCCES LES CONCOURS INTER. PERE MERE ET LES FILS PRATIQUENT TOUTES LES CATEGORIES. ACTIVEMENT ICI CHRONOMETRAGE LE TOUR DE WAKES.

* SEIT EINIGEN JAHREN SEHEN WIR IM FREIFLUGFELD, FAMILIE SEREN.-VATER-MUTTER UND SÖHNE, FAST ÜBERALL. VIELE ERFOLGE KRÖNTEN, DEN FREUNDLICHEN EINSATZ, IN VERSCHIEDENEN KLASSEN.

Photos. A. SCHANDEL

Vol Libre

POITOU2006

PLANEUR F1A

		vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	Total
temps de vol max		210	180	180	180	180	180	180	1290
1 VAN ELDIK Antoon	NED	1290	300	420	323				
2 ARINGER Gerhard	AUT	1290	300	420	302				
3 MOREAU François	FRA	1290	300	420	246				
4 ABERLENC Frédéric	FRA	1290	300	341					
5 MARQUOIS Camille	FRA	1290	300	338*					
6 JACK Alan	GBR	1290	300	331					
7 DRAPEAU Jean Luc	FRA	1290	300	320					
8 COOK Mike	GBR	1290	300	282					
9 CROGUENNEC Vincent	FRA	1290	300	246*					
10 SCHELLHASE Jörg	GER	1290	277						
11 OLDFIELD David John	GBR	1290	200						
12 KREETZ Ivo	NED	210	169	180	180	180	180	180	1279
13 NICHOLSON Tim	GBR	197	180	180	180	180	180	180	1277
14 VALO Jari	FIN	210	180	180	180	180	180	158	1268
15 BOCHET Bernard	FRA	210	180	[illegible]	180	180	138	180	1258
16 BOCHET Loïc	FRA	210	180	180	180	180	145	180	1255
17 COOPER John	GBR	210	180	180	180	180	180	129	1239
18 TRUMPF Daniel	SUI	210	[illegible]	159	180	180	180	180	1236
19 COLLEDGE B[illegible]	GBR	210	180	180	[illegible]	180	180	174	1234
20 DUJARDIN Fr[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	180	180	180	180	1233
21 BARTLE Doug[illegible]	GBR	210	180	180	180	180	180	113	1223
22 BERNARD Boris	FRA	210	180	180	180	110	180	180	1220
23 BERNARD Edgar	FRA	210	180	110	180	180	180	180	1220
24 TRACHEZ Bernard	FRA	210	180	180	180	180	106	180	1216
25 THEVENON Laurent	FRA	210	180	180	95	180	180	180	1205
26 DARMON Stuart	GBR	210	180	180	180	180	180	91	1201
27 GODINHO Jean	FRA	141	156	180	180	180	180	180	1197
28 CRISP Andrew	GBR	210	145	120	180	[illegible]	180	180	[illegible]
29 MARTINEAU Alban	FRA	166	170	161	180	180	[illegible]	[illegible]	[illegible]
30 ARINGER Luc[illegible]	AUT	210	135	180	157	180	180	[illegible]	[illegible]
31 RAGOT Emmanuel	FRA	210	180	180	69	180	180	180	1179
32 TEDESCHI Serge	FRA	90	180	180	180	180	180	180	1170
33 LARBAIGT Laurent	FRA	175	145	180	180	180	128	180	1168
34 KREETZ Ro[illegible]	NED	85	180	180	180	180	180	180	1165
35 ECHIVARD Didier	FRA	210	150	180	176	85	180	180	1161
36 CHAUSSEBOURG Pierre	FRA	210	49	180	170	180	180	180	1149
37 MARILIER Thierry	FRA	210	158	180	60	180	180	180	1148
38 NIELSEN Leif	DEN	148	148	180	180	145	180	165	1146
39 VAN DE VEN Kees	NED	200	120	180	114	180	180	171	1145
40 CARTER John	GBR	210	180	136	180	180	72	180	1138
41 SEREN Johannes	GER	210	180	180	68	180	138	180	1136
42 RIGAULT Mickaël	FRA	210	169	103	107	180	180	180	1129
43 BALL Phil	GBR	210	180	115	180	73	180	180	1118
44 LAUREAU Jean Pierre	FRA	193	180	180	162	180	180	42	1117
45 CANLER Thierry	FRA	210	174	162	180	180	86	120	1112
46 KONGSTAD Karsten	DEN	210	180	180	0	180	180	180	1110
47 BERNARD Gilles	FRA	210	128	180	180	48	180	180	1106

* B. SILZ (GER) AU LENDEMAIN DE SA VICTOIRE EN F1B EN GALANTE COMPAGNIE' AVEC LE TROPHEE GAGNE LA VEILLE.... UNE FERRARI SPORT. !

* B. SILZ IN GALANTER BEGLEITSCHAFT UND RASSIGEN WAGEN GEWONNEN ?

RENOUVEAU DU POITOU A LA VEILLE DU 30 ème ANNIVERSAIRE

La réputation du concours international du Poitou était dans le début des années 80 fondée autant sur son ambiance amicale , festive même , que sur la rencontre et les résultats sportifs .

C'était en quelque sorte le prolongement de ce que le modélistes Vol libre avaient vécu durant de npmbreuses années sur l'ancienne base aérienne OTAN de Marigny le Grand à l'est de Paris . Les Anglais en particulier y avaient des habitudes bien établies , dans les restaurants des environs ....

Après ce fut Assais-grâce au regretté Quintard puis devint Poitou sous la houlette de Roux .

Peu à peu le camping de Moncontour se mua lui aussi en une sorte de lieu de rencontre mondial des meilleurs modélistes Vol libre du monde , en plein été , sur des terres agricoles brûlées par le soleil et parcourues par le vent ....lors de la compétition le jour . Le soir à l'ombre des grands peupliers bruissant , tout ce beau monde , discutait, partageait des coups à boire sous les auvents des tentes rassemblées autour du terrain de foot ....ou parfois on se rencontrait ballon au pied ou pour un lancé main ....

Lentement , durant les dernières années, après le déplacement dans l'enceinte du camping proprement dit , la dispersion amena une dégradation des relations et de

SUITE PAGE 10481

VOL LIBRE

48	SION Julien	FRA	156	148	169	180	180	180	92	1105
49	SEREN Daniela	GER	179	86	180	120	180	180	180	1105
50	CHAMPION Robert	FRA	171	155	180	54	180	180	180	1100
51	POURIAS Fabien	FRA	200	138	180	180	41	180	180	1099
52	VAUCELLES Guillaume	FRA	174	100	180	180	180	180	100	1094
53	PHILIPPE Jean Louis	FRA	210	180	170	101	148	180	99	1088
54	JACK Richard	GBR	210	26	180	180	130	180	180	1086
55	ROTTEVEEL Bart	NED	210	111	83	180	180	114	180	1058
56	MARCHAND Antoine	FRA	210	180	180	180	73	70	161	1054
57	JENSEN Esben	DEN	190	157	180	180	63	102	180	1052
58	BACHMANN Christoph	SUI	210	152	180	180	84	66	180	1052
59	BACHMANN Gottfried	SUI	210	180	180	180	32	90	180	1052
60	CHALLINE Jean Pierre	FRA	210	180	180	77	111	180	100	1038
61	TRIBE Peter	GBR	169	150	180	180	91	71	180	1021
62	SEREN Matthias	GER	210	146	65	58	180	180	180	1019
63	BEST Kristine	AUS	139	95	180	180	65	180	180	1019
64	HULSHOF Willem	NED	142	180	143	71	180	180	123	1019
65	DE BOER Pieter	NED	210	170	34	141	128	180	140	1003
66	SCHIAVI Gerard	FRA	115	180	57	169	180	180	112	993
67	TRESCHAU Philippe	FRA	205	180	180	180	30	35	180	990
68	JENSEN Steffen	DEN	210	180	180	134	0	109	115	928
69	BELLEN Wim	NED	201	121	180	78	53	180	100	913
70	SCHWEND Tassilo	GER	210	180		180	114			864
71	FUJADE Marcel	FRA	80	132	180	59	71	180	68	770
72	BOCKLE Bernd	GER	93	180	103	180	73	114		743
73	DILLY Martin	GBR	200	180	180	143				703
74	BREEMAN Genny	BEL	210	180	180	79				649
75	CHAROT Sylvain	FRA	122	180	157	180				639
76	STOEBELS Horst	GER	170	85	109	180				544
77	VAN WALLENE Allard	NED	210	180	21					411
78	MARQUOIS Benjamin	FRA	175	53	180					407
79	OXAGER Tom	DEN	155	180	18					353
80	SCHODER Luis	SUI	191	110						301
81	KAMP Willelmi	AUT	115							
82	SEREN Ralf	GER	95							

PLANEUR FIA Juniors

1	MARQUOIS Camille	FRA	200	400	338					
2	BRICHER Lino		210	180	180	180	180	114	180	1258
3	RENARD Boris			180	180	180	110	180	180	1220
4	ARINGER Luca	AUT	210	115	180	157	180	180	158	1180
5	SEREN Johannes	GER	170	180	180	68	180	158	180	1156
6	VAUCELLES Guillaume	FRA	174	100	180	180	180	180	100	1094
7	MARCHAND Antoine	FRA	210	180	180	180	73	70	161	1054
8	SEREN Matthias	GER	210	146	65	58	180	180	180	1019
9	MARQUOIS Benjamin	FRA	175	53	180					407

PLANEUR FIA Dames

1	MARQUOIS Camille	FRA	200	400	338					
2	SEREN Daniela	GER	179	86	180	120	180	180	180	1105
3	BEST Kristine	AUS	139	95	180	180	65	180	180	1019

* TEL PERE TEL FILS - G. ARINGER EST TRES CONNU SUR LES TERRAINS DU VOL LIBRE. DEPUIS DE LONGUES ANNEES IL FIGURE TOUJOURS EN TETE DES CLASSEMENTS DU POITOU. - CETTE ANNEE SON FILS LUCA EST EGALEMENT DANS LE BAIN ET DE SUITE AVEC SUCCES IL FIT AUSSI UNE EXCELLENTE PERFORMANCE AUX CH. DU MONDE JUNIORS EN R.F.A. -

WIE DER VATER SO DER SOHN. - LUCA ARINGER HAT IM POITOU UND AUF DER JUNIOREN W.M BEWIESEN DAESS ER DAS ZEUG HAT TROTZ SEINEM JUNGEN ALTER SEHR GUT ZU FLIEGEN UND SICH UM SEINE MODELLE ZU KUMMERN. WENN ER SO WEITER MACHT WERDEN WIR NOCH OFT VON IHM SEHEN UND HOREN!

SIGNIFICANTS

WAKEFIELD F1B

	vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	Total
temps de vol max	240	180	180	180	180	180	180	1320

1	**SILZ Bernd**	**GER**	1320	300	288				
2	**FEIJTH Win**	**NED**	1320	300	270				
3	**ZERI Anselmo**	**NED**	1320	300	251				
4	PISERCHIO Robert	USA	1320	300	226				
5	SCHODER Hans	SUI	1320	300	222				
6	CHENEAU Jean Claude	FRA	1320	300	199				
7	JALLET Stéphen	FRA	1320	300	167				
8	COUTINEAU Paul	FRA	240	178	180	180	180	177	180	1315
9	WALTONEN Yrjo	FIN	225	180	180	180	180	180	180	1305
10	BILLAM Daniel	GBR	220	180	180	180	180	180	180	1300
11	SEREN Thomas	GER	240	180	180	180	168	180	170	1298
12	MARQUOIS Benjamin	FRA	240	156	180	180	180	180	180	1296
13	CLAPP John	USA	240	180	180	180	152	180	180	1292
14	WOODHOUSE Michaël	GBR	209	180	180	180	180	180	180	1289
15	VAN EEDE Ton	NED	240	180	180	180	138	180	180	1278
16	MARQUOIS Léa	FRA	202	173	180	180	180	180	180	1275
17	BUISSON Guy	FRA	223	180	180	180	156	180	172	1271
18	MARQUOIS Bernard	FRA	208	180	180	180	180	162	180	1270
19	TEDESCHI Serge	FRA	240	180	180	126	175	180	166	1247
19	TRUMPF Rudolf	SUI	218	180	151	158	180	180	180	1247
21	MARQUOIS Emeline	FRA	166	180	180	180	180	180	180	1246
22	WILLEMSEN Gerard	NED	219	180	180	142	161	180	180	1242
23	DUCASSOU François	FRA	178	156	180	180	180	180	180	1234
24	BILLAM John	GBR	196	180	147	166	180	180	180	1229
25	MATHERAT Georges	FRA	192	126	180	175	180	180	180	1213
26	PICOL Michel	FRA	240	180	130	122	180	180	180	1212
27	BARBERIS Didier	FRA	240	71	180	180	180	180	180	1211
28	LUCASSEN Roel	NED	201	161	180	123	180	180	180	1205
29	VAN HOORN Henk	NED	156	145	178	180	180	180	180	1199
30	CHAPMAN Christopher	GBR	224	180	180	99	180	180	155	1198
31	GREIMEL Véréna	AUT	115	180	180	166	180	180	180	1181
32	MARQUOIS Michel	FRA	103	113	180	180	180	180	180	1116
33	ULDERINK Richard	NED	67	173	115	180	180	180	180	1075
34	EVATT Michaël	GBR	144	170	133	75	159	97	180	958
35	MARQUOIS Gérard	FRA	240	108	0	0	180	115	0	643
36	FLYNN Joseph	GBR	135	52	37	151	134	0	0	509

WAKEFIELD F1B Juniors

1	**JALLET Stéphen**	**FRA**	1320	300	167					
2	**COUTINEAU Paul**	**FRA**	240	178	180	180	180	177	180	1315
3	**BILLAM Daniel**	**GBR**	220	180	180	180	180	180	180	1300
4	SEREN Thomas	GER	240	180	180	180	168	180	170	1298
5	MARQUOIS Benjamin	FRA	240	156	180	180	180	180	180	1296
6	MARQUOIS Emeline	FRA	166	180	180	180	180	180	180	1246
7	ULDERINK Richard	NED	67	180	115	180	180	180	180	1082

WAKEFIELD F1B Dames

1	**MARQUOIS Léa**	**FRA**	202	173	180	180	180	180	180	1275
2	**MARQUOIS Emeline**	**FRA**	166	180	180	180	180	180	180	1246
3	**GREIMEL Véréna**	**AUT**	115	180	180	166	180	180	180	1181

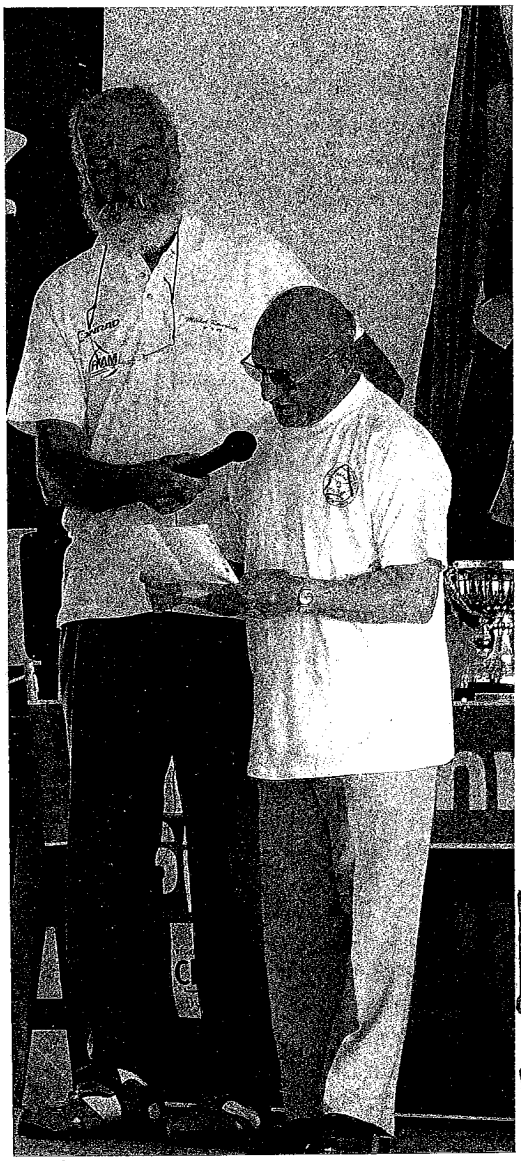


PHOTO. E. DE ROER

L'ANCIEN... LE PETIT LE NOUVEAU LE GRAND, DEUX PRÉSIDENTS DE THOUARS, LORS DU DISCOURS D'INTRODUCTION, REMISE DES PRIX

l'ambiance ...Vol Libre .

L'équipe de Thouars , à l'occasion de profondes modifications du camping de Moncontour, chercha cette année une nouvelle solution pour rassembler les concurrents sur le même lieu ...à Pas de Jeu à quelques kilomètres de Oiron .

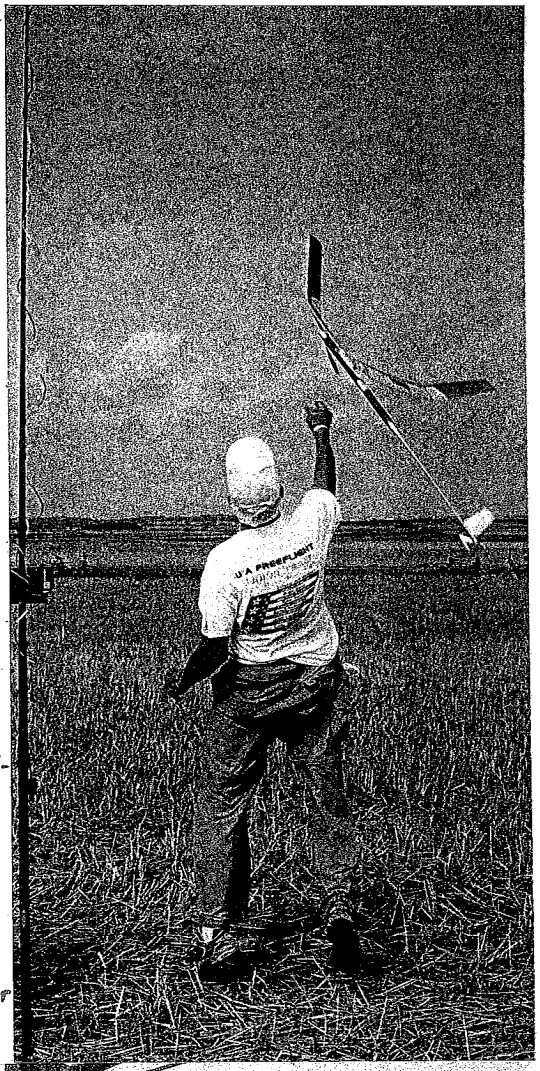
Avec la participation de la commune et de ses habitants un petit camping réservé exclusivement aux modélistes fut rouvert après quelques remises en état des installations sanitaires .. La salle polyvalente communale se trouvant juste à côté , servit de P.C. aux organisateurs , et une restauration estivale fut proposée tous les soirs aux modélistes , pour un prix très modeste ....de quoi renouer avec une ambiance sympa .....

SUITE PAGE 10482

MOTOMODELE F1C

POITOU

1	WATSON Peter	GBR	1320	300	420					
2	ROUX Alain	FRA	1320	300	282					
3	ARINGER Gerhard	AUT	1320	300	10					
4	GROSELJ Janko	SLO	240	180	180	180	180	180	168	1308
5	REVERAULT Michel	FRA	240	148	180	180	180	180	180	1288
6	FAUX Ken	GBR	222	180	180	167	180	180	177	1286
7	ALLEN Neil	GBR	211	180	180	167	180	180	180	1278
8	ROCCA Mario	ITA	240	180	180	180	123	180	180	1263
9	JACK Alan	GBR	240	180	180	180	112	180	180	1252
9	GRADI Franco	ITA	225	180	180	180	180	180	127	1252
11	DE BOER Pieter	NED	215	180	180	146	142	153	180	1196
12	TRUPPE Reinhard	AUT	240	180	145	154	180	180	105	1184
13	BOUTILLIER Bernard	FRA	200	180	180	133	180	94	180	1147
13	SYCHOVA Svetlana	UKR	183	180	180	152	180	155	117	1147
15	SYCHOV Volodimir	UKR	240	180	180	60	64	180	180	1084
16	BANCI Andrea	ITA	240	180	180	27	142	180	85	1034



* TOUS LES ANS LE "POITOU" ATTIRE L'UN OU L'AUTRE CONCURRENT U.S. D'UNE MANIERE QUASI CONSTANTE BOB PISERCHIO EST PRESENT. CETTE ANNEE IL ETAIT ACCOMPAGNE PAR JOHN CLAPPTRES CONNU CAR DISTRIBUTEUR DU CAOUTCHOUC DONT IL A PRATIQUEMENT LE MONOPOLE... CE QUE CERTAINS CRITIQUENT CAR SEMBLE-T-IL MON FAVORISES PAR RAPPORT AU D AUTRES.-

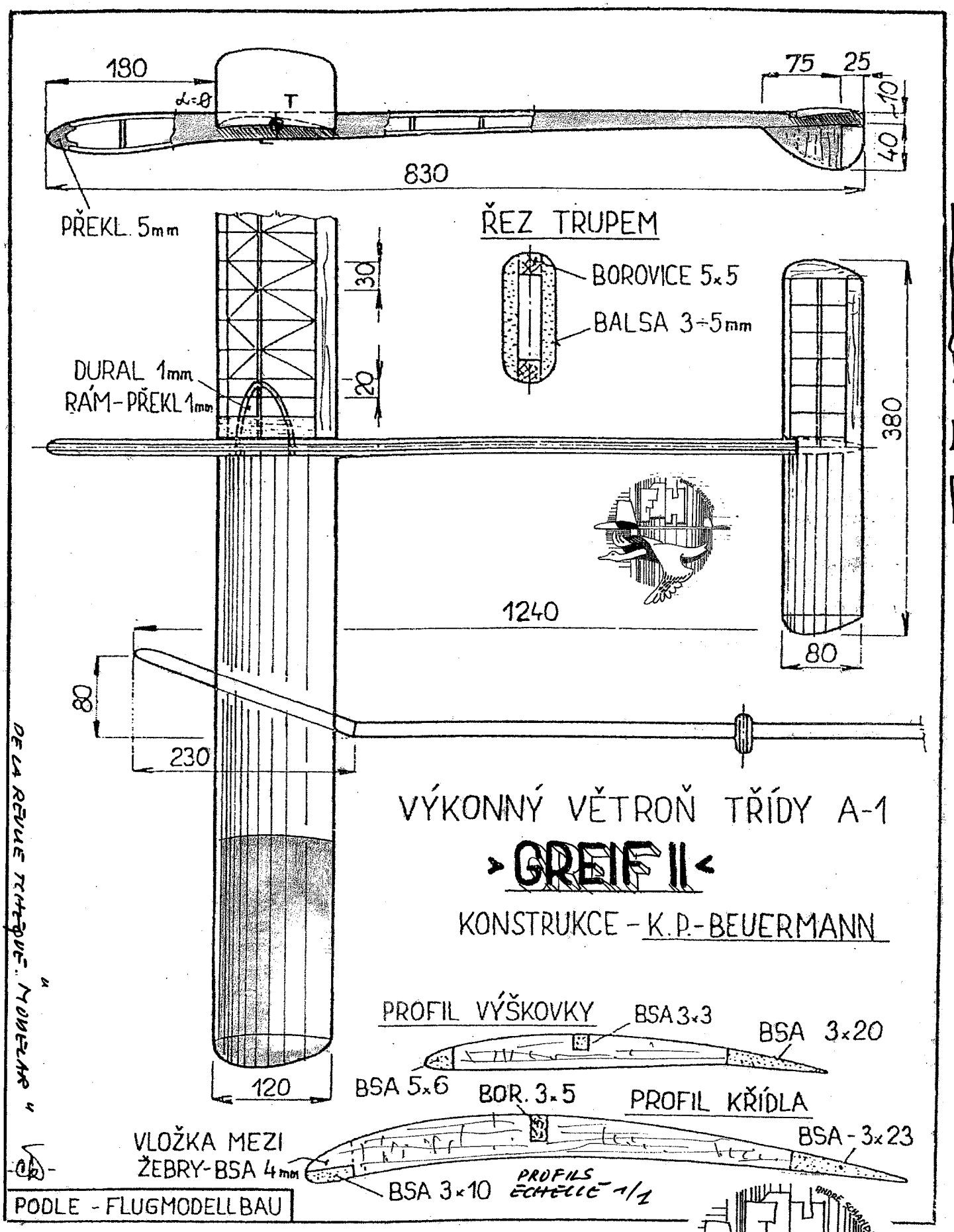
Dimanche jour de la remise des prix , un repas , moules frites , plus vin , fut proposé à tous les amateurs , à des tables sous tente ....

Cette nouvelle installation provoqua néanmoins , la séparation avec le concours deux minutes de Moncontour, des petites catégories . Son organisateur Marquois ne voulant pas lacher la commune de Moncontour .

Image - A. SCHANDEL -

* LE REPAS "COLLECTIF" TOUT MONDE CONFONDU DU DIMANCHE MOULES FRITES DONNA LIEU A QUELQUES EFFUSIONS SENTIMENTALES INTERNATIONALES..! ICI ANDREE BOUTILLIER EMBRASSE LE TOUJOURS JEUNE ANDY CRISP ARTISTE D'OUTRE MANCHE QUI DANS SA JEUNESSE PORTAIT SOUVENT COMME SEUL HABIT LI UNION JACK..... LE COURANT NE PASSE PAS ENCORE CAR L'AMPOULE AU DESSUS DE LEURS TETES N'EST PAS ALLUMEE...!

* AUTRE TEMOIGNAGE D'INVESTISSEMENT FAMILIAL - COMME LES MARQUIS CHEZ NOUS - LES SEREN (RFA) NON SEULEMENT CONCOURENT MERE PERE ET FILS MAIS PARTICIPENT ACTIVEMENT AU CHRONOMETRAGE, A LA RECUPERATION, ET MEME AU TRICOTAGE!


180
75
25
10
40
830
T
PŘEKL. 5mm
ŘEZ TRUPEM
BOROVICE 5x5
BALSA 3÷5mm
30
20
DURAL 1mm
RÁM-PŘEKL 1mm
380
1240
80
80
230
120
VÝKONNÝ VĚTROŇ TŘÍDY A-1
»GREIF II«
KONSTRUKCE - K.P.-BEUERMANN
PROFIL VÝŠKOVKY
BSA 3x3
BSA 3x20
BSA 5x6
BOR. 3x5
PROFIL KŘÍDLA
VLOŽKA MEZI
ŽEBRY-BSA 4mm
BSA-3x23
BSA 3x10
PROFILS ÉCHELLE 1/1
PODLE - FLUGMODELLBAU
DE LA REVUE TECHNIQUE "MODELAR"
VOL LIBRE

10483

VOL LIBRE

CHAMPIONNAT DE FRANCE ST REMY

08 2006

10484

VOL LIBRE

Les championnats de France à ST Rémy à quelques kilomètres à l'ouest de Niort , se sont déroulés sur la fin de semaine du 15 août , c'est à dire samedi 12 , dimanche 13 et lundi 14 , remise des prix le mardi 15 .

Le choix de cette date , mordant sur la charnière de deux semaines , sur le 15 août, dans la semaine suivant le concours du Poitou , mit en attente beaucoup de personnes dans les environs de Niort dans la "Venise Verte " Cette attente pouvait être appréciée pour certains, d'autres en revanche la trouvaient couteuse en temps et en argent .

Le site de ST Rémy à quelques kilomètres de Niort était bien connu , puisqu'il a déja été retenu il y a quelques années .

La ligne de départ était installée sur des terres agricoles au sommet d'une colline légère dominant toute la région et marquant la limite de deux départements . L'ensemble était facilement acessible en voiture et le dégagement très large dans pratiquement toutes les directions . Mais comme ce fut déja le cas dans le passé , les lieux sont également très exposés au vent , pour preuve, on est en train d'y ériger des éoliennes . Peu de végétation dans les environs immédiats, mais aussi de redoutables champs de tournesols et de maïs au lointain .

10485

VOL LIBRE

On peut tout de suite imaginer , qu'avec le vent, car il y en avait, des difficultés allaient se présenter dans la récupération des modèles au lointain.....seules les épreuves du Lundi ont échappé à Eole .

Il serait par ailleurs souhaitable que lors de grands rassemblements et dans de telles conditions - Poitou et CH. de France - avec des concurrents et leurs compagnes , que les organisateurs installent des toilettes , pour éviter des situations gênantes , ou desagréables en l'absence de toute végétation . Certains organisateurs dans le passé , en particulier dans l'est , y avaient pensé .

Des papiers , roses , bleus, verts , blancs , courant au vent au ras des mottes de terres ne sont pas forcément un embellissement de l' environnement ...

Nous avons aussi , nous les anciens , pu constater que de nombreux jeunes issus de nos écoles maintenant grands continuent de pratiquer le vol libre tout en amenant sur le terrain femme et enfants .....ce qui promet pour l'avenir . D'autres plus aussi jeunes font déjà voler les leurs parmi les cadets et le juniors certains y rencontrent même leur premier amour .....Les grands pères eux courent encore .....

Photos A. SCHANDEL

CHAMPIONNAT DE FRANCE

* GUY BUISSON DEPUIS QUELQUES ANNÉES SUR LE DEVANT DE LA SCENE F1B EN FRANCE A BENEFICIE DURANT CE TEMPS DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE ET TACTIQUE D'ALBERT KOPPITZ. CE DERNIER A SANS DOUTE ETE DURANT DES DECENNIES LE MEILLEUR DANS LA CATEGORIE F1B EN FRANCE. POUR DES RAISONS DE SANTE IL S'EST RETIRE. NOUS L'AVONS REUNI AVEC PLAISIR SUR LE TERRAIN DE ST. REMY CETTE ANNEE.

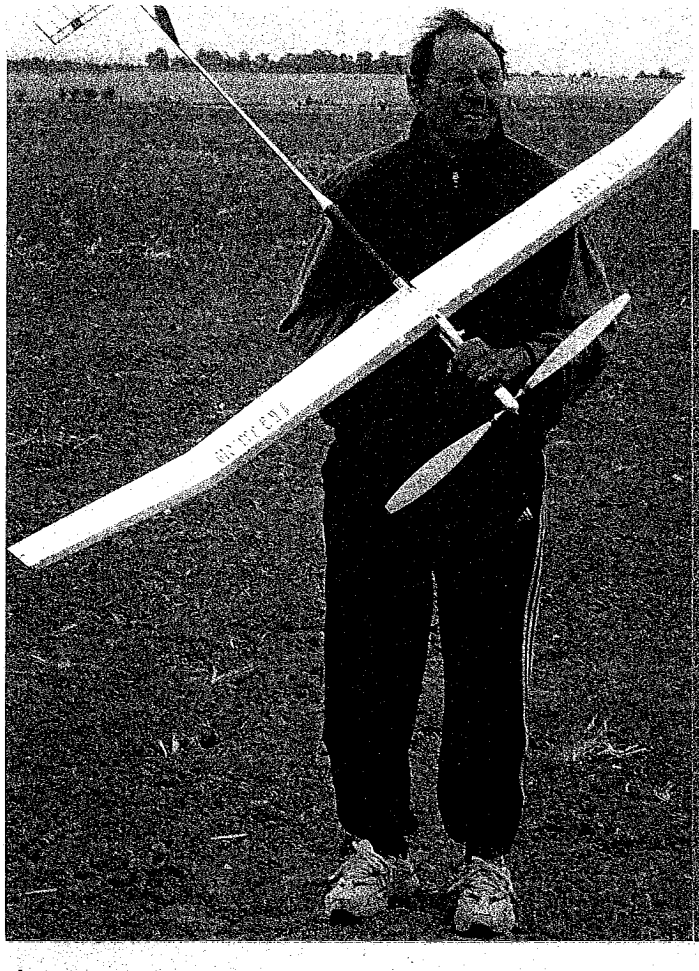
* JACQUES DELCROIX AUTRE FIGURE LEGENDAIRE DANS LE MONDE V.L. FRANCAIS A TOUJOURS UNE AUTRE NOUVEAUTE DANS SA CAISSE.. ALORS CASSE, OU PAS CASSE CE MODELE? PAS CASSE... MAIS A L'ENVERS ?

* THIERRY CANCER (CAEN) AVEC SON MODELE F1H (A1) ASSIS TAILLEUR ATTEND SEREINEMENT SON TOUR DE VOL.

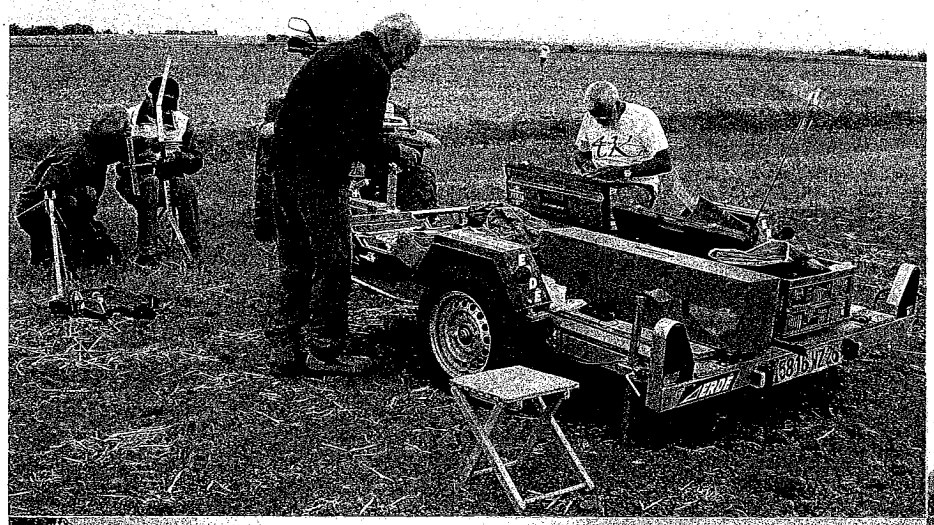
ST REMY

CHAMPIONNATS DE FRANCE

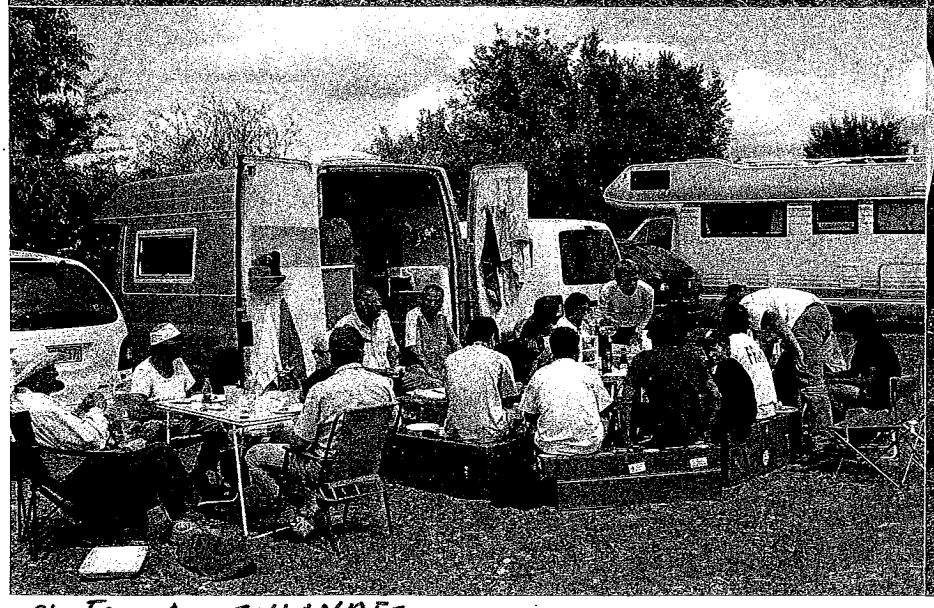
SERGE TEDESCHI UNE NOUVELLE FOIS CHAMPION DE FRANCE F4B'. TOUJOURS AUSSI PERFORMANT IL A AUSSI PARTICIPE EN PLANEUR F4A.... FAUT LE FAIRE.....



VOL LIBRE



* CI CONTRE, NUL DOUTE QUE VU SOUS CET ASPECT LA MISE EN PLACE ET LA RECUPERATION, DEPANDENT DE LA PLACE ET DE L'INVESTISSEMENT..... NAUD, KOPPITZ, GARET, BUISSON...
* CI DESSUS ET DESSOUS... PAS MAL DE JEUNES ET MEME TOUT JEUNES SUR LE TERRAIN. S. MILLET EST TRES ETONNE PAR LE MODELE CONFECTIONNE EN CARTON SUR LE TERRAIN PAR UN JEUNE IMITATEUR....
* LA BANDE DES JEUNES ET MOINS JEUNES DE G. BROCHARD ET B MORICEAU.... REUNIONS ET REPAS EN COMMUN.....



Photos. A. SCHANDEL

Classement Classement

VOL LIBRE

F1A (planeur)

Place	Nom, prénom	C / J	N° CRAM	N° club	Intitulé du club	Résultat	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Vol 7
1	THOREAU Gaël		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	1290 + 242	210	180	180	180	180	180	180
2	RIGAULT Mickaël		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	1290 + 222	210	180	180	180	180	180	180
3	MARTINEAU Alban		3017	696	SEVRES ANJOU MODELISME	1290 + 142	210	180	180	180	180	180	180
4	RAGOT Emmanuel		3012	137	LUDRES AIR MODELE	1277 + 237	210	180	180	180	167	180	180
5	MARQUOIS Camille		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	1277 + 169	207	180	170	180	180	180	180
6	BERNARD Edgar		3015	90	CAEN AEROMODELES	1276	210	180	180	166	180	180	180
7	DUJARDIN Frédéric		3015	90	CAEN AEROMODELES	1271	210	180	180	161	180	180	180
8	RAPIN François		3006	75	AIR MODELE CHATEAUROUX	1255	175	180	180	180	180	180	180
9	MARILIER Thierry		3022	612	MAC DE MANDRES	1241	210	159	180	180	152	180	180
10	DRAPEAU Jean-Luc		3019	257	CA AZAY LE BRULE	1235	210	180	180	180	180	180	125
11	TRACHEZ André		3019	257	CA AZAY LE BRULE	1225	187	180	138	180	180	180	180
12	POUYADOU Laurent		3019	686	I C A ROMANAIS	1219	146	180	173	180	180	180	180
13	CHALLINE Jean-Pierre		3022	68	PARIS AIR MODEL	1212	210	102	180	180	180	180	180
14	TRACHEZ Bernard		3019	257	CA AZAY LE BRULE	1211	210	180	180	101	180	180	180
15	BOCHET Bernard		3005	448	AERO VERNOIS VOL LIBRE	1210	210	167	180	113	180	180	180
16	CROGUENNEC Vincent		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	1201	210	180	180	180	91	180	180
17	HAMELIN Thierry		3013	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	1199	210	153	180	180	180	116	180
18	CAILLAUD Michel		3006	107	UAC BOURGES	1194	193	178	180	180	136	180	147
27	COFFIN Pierre Yves		3017	696	SEVRES ANJOU MODELISME	1194	210	88	180	180	180	166	180
19	BRAUD Lionel		3013	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	1176	210	180	180	180	66	180	180
20	MOREAU François		3012	137	LUDRES AIR MODELE	1171	198	180	180	85	180	180	168
21	MARQUOIS Benjamin		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	1169	144	180	125	180	180	180	180
22	POURIAS Fabien		3017	696	SEVRES ANJOU MODELISME	1163	210	180	118	115	180	180	180
23	THEVENON Laurent		3021	315	AC ROMANS SAINT PAUL	1162	210	112	180	120	180	180	180
24	ECHIVARD Didier		3022	612	MAC DE MANDRES	1159	187	180	180	180	73	180	180
25	CANLER Thierry		3015	90	CAEN AEROMODELES	1148	158	180	180	180	180	88	180
26	LAUREAU Jean-Pierre		3022	612	MAC DE MANDRES	1145	210	180	180	180	91	124	180
28	DELASSUS Alain		3014	622	MJCPR ISBERGUES	1129	210	68	180	152	180	159	180
29	VAUCELLES Guillaume		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	1121	173	180	180	180	180	48	180
30	BOISSIMON Jean-Pierre		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	1119	199	180	180	180	141	135	104
31	HARSCOUET Jean Loïc		3017	696	SEVRES ANJOU MODELISME	1116	104	180	149	180	143	180	180
32	SION Julien		3014	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	1103	206	69	108	180	180	180	180
32	GODINHO Jean		3022	612	MAC DE MANDRES	1103	118	180	180	180	85	180	180
34	BERGE Daniel		3013	533	MC DE REVEL	1077	138	100	180	180	119	180	180
35	LARBAIGT Laurent		3002	333	AC DES LANDES	1069	210	144	133	180	110	180	112
36	PIQUER Joseph		3002	333	AC DES LANDES	1062	85	97	180	180	180	180	180
36	BERNARD Gilles		3015	90	CAEN AEROMODELES	1062	162	0	180	180	180	180	180
38	CHABOT Sylvain		3006	102	CA DE TOURAINE	1050	152	165	139	180	180	180	54
39	BERNARD Boris		3015	90	CAEN AEROMODELES	1021	210	134	180	180	114	23	180
40	CHAMPION Robert		3006	102	CA DE TOURAINE	1018	148	180	180	80	180	70	180
41	ABERLENC Frédéric		3022	68	PARIS AIR MODEL	1016	210	180	180	134	180	67	65
42	POUZET Bertrand		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	1011	144	66	81	180	180	180	180
43	RAVARD Gilles		3006	107	UAC BOURGES	1005	176	149	88	86	180	144	180
44	TEDESCHI Serge		3002	333	AC DES LANDES	965	100	180	180	180	180	105	40
45	MARCHAND Gabriel		3017	696	SEVRES ANJOU MODELISME	944	134	180	180	52	180	94	124
46	MARCHAND Antoine		3017	696	SEVRES ANJOU MODELISME	942	206	180	180	80	68	94	134
47	CHEFGROS Yoann		3019	417	SAINT JEAN D'ANGELY	917	102	135	180	80	180	159	81
48	GAIDE Edouard		3017	696	SEVRES ANJOU MODELISME	905	132	74	180	180	95	180	64
49	MORICEAU Bertrand		3017	696	SEVRES ANJOU MODELISME	881	129	180	106	94	142	180	50
50	RIGAULT Eloïse		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	864	210	132	138	70	180	87	47
51	MAUSSION Valentin		3017	696	SEVRES ANJOU MODELISME	853	210	83	86	180	90	46	168
52	VERLEENE Bruno		3013	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	823	68	112	180	180	41	62	180
54	BOCHET Loïc		3005	448	AERO VERNOIS VOL LIBRE	781	103		51	87	180	180	180
53	CORBREJAUD Jimmy		3017	696	SEVRES ANJOU MODELISME	767	105	60	60	180	57	115	180
55	BROCHARD Georges		3017	696	SEVRES ANJOU MODELISME	763	56		87	180	82	180	168
56	MACHEFERT Samuel		3019	686	I C A ROMANAIS	744	150	47	98	89	180	180	0
57	CHANTOME Francis		3012	137	LUDRES AIR MODELE	713	111	140	72	76	86	48	180
58	BOCHET Alain		3005	448	AERO VERNOIS VOL LIBRE	596	210	101	180	105	0	0	0

F1B (Wakefield)

Place	Nom, prénom	C / J	N° CRAM	N° club	Intitulé du club	Résultat	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Vol 7
1	TEDESCHI Serge		3002	333	AC DES LANDES	1313	240	180	180	180	180	173	180
2	BARBERIS Didier		3022	612	MAC DE MANDRES	1284	240	144	180	180	180	180	180
3	PICOL Michel		3022	68	PARIS AIR MODEL	1282	202	180	180	180	180	180	180
4	MARQUOIS Léa		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	1257	177	180	180	180	180	180	180
5	RAPIN François		3006	75	AIR MODELE CHATEAUROUX	1252	189	180	180	180	180	163	180
6	COUTINEAU Paul		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	1236	240	180	143	180	172	141	180
7	DUCASSOU François		3002	333	AC DES LANDES	1224	177	180	147	180	180	180	180
8	BUISSON Guy		3021	315	AC ROMANS SAINT PAUL	1219	240	180	127	180	180	132	180
9	CHENEAU Jean-Claude		3019	195	AC SAINTONGE ET AUNIS	1194	240	142	180	180	180	180	92
10	MARQUOIS Benjamin		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	1167	155	155	180	180	180	180	157
11	BOIZIAU Jacques		3017	70	MAC DE LOIRE ATLANTIQUE	1143	225	180	154	162	180	101	141
12	JALLET Stéphen		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	1140	180	180	105	180	180	154	161
13	ALLAIS René		3017	70	MAC DE LOIRE ATLANTIQUE	1047	170	180	155	167	180	146	49
14	MARQUOIS Michel		3019	78	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	1020	156	177	180	180	180	100	47
15	MARQUOIS Emeline		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	995	143	180	15	180	180	117	180
16	BLANCHARD Jacques		3006	194	UA ORLEANS	972	96	180	61	125	180	150	180
17	RIGAULT Eloïse		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	930	64	180	99	122	180	105	180
18	BUREAU Louis		3019	686	I C A ROMANAIS	867	143	71	155	101	180	141	76
19	MATHERAT Georges		3022	68	PARIS AIR MODEL	845	123	180	71	175	180	88	28
20	DE ROLAND Michel		3002	730	SECTION AM SOGERMA	710	132	85	58	180	180	0	77
21	MARQUOIS Bernard		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	251	149	102	0	0	0	0	
22	MARQUOIS Gérard		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	102	102	0	0	0	0	0	

F1B (Wakefield) - Classement spécifique junior

Place	Nom, prénom	C / J	N° CRAM	N° club	Intitulé du club	Résultat	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Vol 7
1	COUTINEAU Paul	C	3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	1236	240	180	143	180	172	141	180
2	MARQUOIS Benjamin	J	3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	1167	155	155	180	180	180	180	157
3	JALLET Stéphen	J	3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	1140	180	180	105	180	180	154	161
4	MARQUOIS Emeline	J	3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	995	143	180	15	180	180	117	180
5	RIGAULT Eloïse	J	3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	930	64	180	99	122	180	105	180

F1C (motomodèle)

Place	Nom, prénom	C / J	N° CRAM	N° club	Intitulé du club	Résultat	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Vol 7
1	POUYADOU Laurent		3019	686	I C A ROMANAIS	1226	193	180	180	180	180	180	133
2	REVERAULT Michel		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	1223	240	180	180	181	180	180	102
3	BOUTILLIER Bernard		3006	107	UAC BOURGES	1169	240	180	29	180	180	180	180
4	ROUX Alain		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	1158	240	180	180	180	180	98	100
5	BRAIRE Lucien		3021	315	AC ROMANS SAINT PAUL	449	166	83	180	0	20	0	0

F1K (motomodèle à moteur CO2) (concours national)

Place	Nom	C / J	CRAM	N° club	Intitulé du club	TOTAL	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5
1	VICRE Michel		3016	243	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	529	91	78	120	120	120
2	NORGET Daniel		3016	243	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	521	93	116	120	120	72
3	BINET Claude		3022	68	PARIS AIR MODEL	506	120	120	120	120	26

F1A (planeur) - Classement spécifique junior

Place	Nom, prénom	C / J	N°	N° club	Intitulé du club	Résultat	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Vol 7
1	MARQUOIS Camille	J	3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	1277	207	180	170	180	180	180	180
2	MARQUOIS Benjamin	J	3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	1169	144	180	125	180	180	180	180
3	VAUCELLES Guillaume	J	3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	1121	173	180	180	180	180	48	180
4	BERNARD Boris	J	3015	90	CAEN AEROMODELES	1021	210	134	180	180	114	23	180
5	MARCHAND Antoine	J	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	942	206	180	180	80	68	94	134
6	GAIDE Edouard	J	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	905	132	74	180	180	95	180	64
7	RIGAULT Eloïse	J	3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	864	210	132	138	70	180	87	47
8	MAUSSION Valentin	C	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	863	210	83	86	180	90	46	168
9	BOCHET Loïc	J	3005	448	AERO VERNOIS VOL LIBRE	781	103		51	87	180	180	180
10	CORBREJAUD Jimmy	J	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	757	105	60	60	180	57	115	180
11	MACHEFERT Samuel	J	3019	686	I C A ROMANAIS	744	150	47	98	89	180	180	0

Avion à moteur caoutchouc formule nationale Cadet

Place	Nom, prénom	C / J	N°	N° club	Intitulé du club	Résultat	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4
1	LECLERC Teddy	C	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	469	109	120	120	120
2	LATY Julien	C	3020	814	MAC DE MARSEILLE	459	120	120	120	99
3	GABOREAU Ludovic	C	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	393	104	90	116	83
4	ARRIEULA Jérôme	C	3002	580	ASS ALPHONSE PENAUD	319	79	120	0	120
5	CHARPENTIER Nicolas	C	3006	194	UA ORLEANS	300	97	16	120	67

Avion à moteur caoutchouc formule nationale Junior (concours national)

Place	Nom, prénom	C / J	N°	N° club	Intitulé du club	Résultat	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4
1	MARQUOIS Camille	J	3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	631	163	180	108	180
2	RIGAULT Eloïse	J	3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	548	180	98	139	131
3	MARQUOIS Emeline	J	3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	467	121	103	180	63
4	PLANEIX Matthieu	J	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	383	91	84	127	81

Avion à moteur caoutchouc formule nationale Senior

Place	Nom, prénom	C /J	N°	N° club	Intitulé du club	Résultat	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4
1	NERAUDEAU Francis		3019	426	A PONTOIS	720	180	180	180	180
2	FRUGOLI Jean Francis		3020	814	MAC DE MARSEILLE	694	180	180	154	180
3	PAILHE Pierre		3002	580	ASS ALPHONSE PENAUD	691	151	180	180	180
4	LATY André		3020	814	MAC DE MARSEILLE	684	144	180	180	180
5	DUPUIS Louis		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	669	129	180	180	180
6	LAVENENT Henri		3010	31	A.M.PUJAUT	609	130	180	119	180
7	DELCROIX Jacques		3006	194	UA ORLEANS	594	180	155	149	110
8	MILLET Henri Serge		3019	44	MAG 2S	584	175	180	135	94
9	DREMIERE Marc		3014	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	582	154	180	132	116
10	BROUTIN Doris		3014	19	A C LENS	579	180	180	137	82
11	CERES Pascal		3022	178	AC LES GOELANDS	468	111	112	133	112
12	RIGAULT Grégory		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	441	169	112	93	67
13	FOURNIER Jean-Marie		3015	90	CAEN AEROMODELES	370	158	85	53	74

Planeur formule nationale Cadet

Place	Nom, Prénom	C / J	N°	N° club	Intitulé du club	Résultat	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4
1	CHAILLOU Martin	C	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	450	120	120	90	120
2	PARIS Guillaume	C	3015	90	CAEN AEROMODELES	445	101	104	120	120
3	TRACHEZ Aurélie	C	3019	257	CA AZAY LE BRULE	436	80	116	120	120
4	CHARPENTIER Nicolas	C	3006	194	UA ORLEANS	432	92	119	101	120
5	RAUTUREAU Matthieu	C	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	428	94	94	120	120
6	ECHIVARD Cyrielle	C	3022	612	MAC DE MANDRES	424	94	120	120	90
7	ABERLENC Aurélien	C	3022	68	PARIS AIR MODEL	408	104	89	120	95
8	MOREAU Thomas	C	3012	137	LUDRES AIR MODELE	406	104	102	80	120
9	MORICEAU Léo	C	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	388	97	120	120	51
10	LECLERC Teddy	C	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	384	82	88	94	120
11	BROUEL Tanguy	C	3021	183	MJC BRON	368	66	83	120	99
12	RAPIN Julien	C	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	335	84	81	120	50
13	COUTINEAU Benoit	C	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	330	73	70	120	67
14	AVON Romain	C	3006	194	UA ORLEANS	322	51	101	107	63
14	MAUSSION Valentin	C	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	322	55	88	120	59
16	ARRIEULA Jérôme	C	3002	580	ASS ALPHONSE PENAUD	311	48	75	120	68
17	MOREAU Bastien	C	3012	137	LUDRES AIR MODELE	301	56	120	54	71
18	DELAUTRE Julien	C	3014	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	272	48	65	62	97
19	HAMELIN Julie	C	3013	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	265	27	8	110	120
20	MONTFEUILLARD Tom	C	3006	194	UA ORLEANS	264	68	40	117	39
21	ABERLENC Florian	C	3022	68	PARIS AIR MODEL	252	73	85	45	49
22	TRACHEZ Alexandre	C	3019	257	CA AZAY LE BRULE	214	59	64	46	45

Planeur formule nationale Junior

Place	Nom, prénom	C / J	N°	N° club	Intitulé du club	Résultat	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4
1	BARBIER Antoine	J	3015	90	CAEN AEROMODELES	704	177	167	180	180
2	COFFIN Olivier	J	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	695	155	180	180	180
3	FARRUGIA Clément	J	3002	73	ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC	674	142	172	180	180
4	BERNARD Boris	J	3015	90	CAEN AEROMODELES	670	158	152	180	180
5	BOCHET Loïc	J	3005	448	AERO VERNOIS VOL LIBRE	652	136	156	180	180
6	MACHEFERT Samuel	J	3019	686	I C A ROMANAIS	629	112	157	180	180
7	MARQUOIS Camille	J	3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	621	155	106	180	180
8	RIGAULT Eloïse	J	3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	611	97	167	180	167
9	FIRMIN Mathieu	J	3014	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	590	104	126	180	180
10	GAIDE Edouard	J	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	567	51	156	180	180
11	PLANEIX Matthieu	J	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	566	93	113	180	180
12	MARCHAND Antoine	J	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	558	146	140	92	180
13	LELEUX Philippe	J	3013	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	544	111	112	180	141
14	ADON Charly	J	3002	73	ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC	541	110	103	159	169
15	BULTEL Aymeric	J	3014	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	540	76	104	180	180
16	CONCHE Nicolas	J	3002	580	ASS ALPHONSE PENAUD	479	96	99	104	180
17	CORBREJAUD Jimmy	J	3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	435	86	90	103	156
18	VAUCELLES Guillaume	J	3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	413	77	96	76	164
19	FOURNIER Simon	J	3013	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	255	47	60	51	97

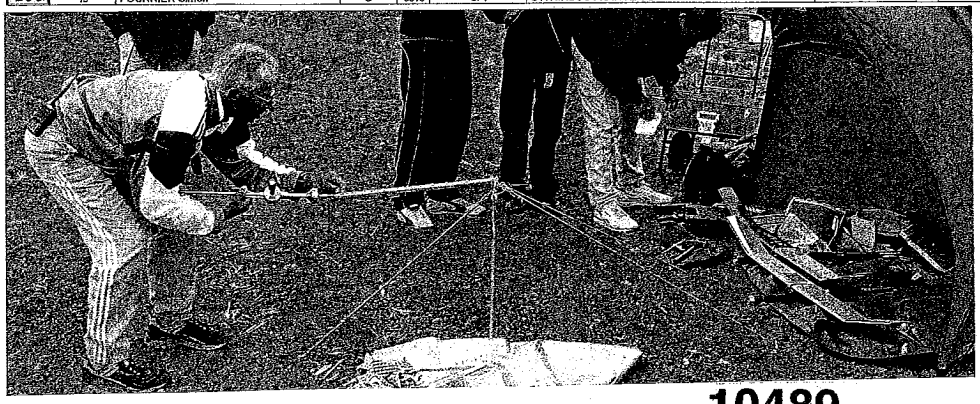
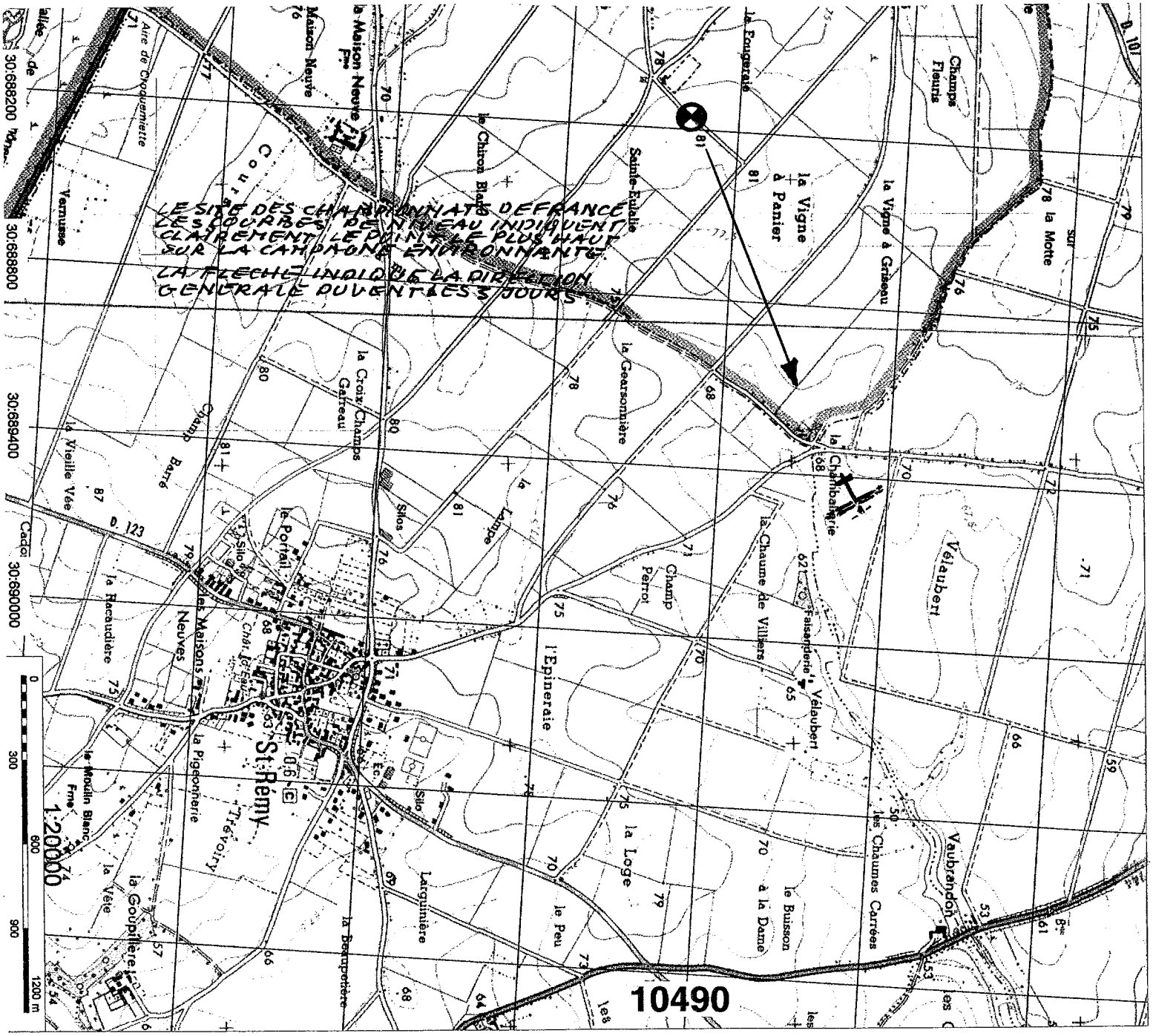


Photo A. SCHAMBER -

J.C. CHEMEAU. -

*DANS L'EVOLUTION DU MANIEMENT DES MODELES F1B D'ENORMES PROGRES ONT ETE ACCOMPLIS DANS LE REMONTAGE DE L'ECHEVEAU CAOUTCHOUC MOTEUR. L'HORREUR ET LA CRAINTE D'UN FUSELAGE ECLATE N'EXISTENT PLUS. LORS DE L'OPERATION LE MOTEUR ET SANS MODELE.... !

120	F1G (Coupe d'hiver)														
121	Place	Nom, prénom	C / J	N°	N° club	Intitulé du club	Résultat		Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	
122	1	FRUGOLI Jean Francis		3020	814	MAC DE MARSEILLE	600 + 183		120	120	120	120	120	120	
123	2	NERAUDEAU		3019	426	A PONTOIS	600 + 180		120	120	120	120	120	120	
124	3	DRAPEAU Jean-Luc		3019	257	CA AZAY LE BRULE	600 + 148		120	120	120	120	120	120	
125	4	RENNESSON André		3022	437	A.A.A.A	600 + 123		120	120	120	120	120	120	
126	5	LATY André		3020	814	MAC DE MARSEILLE	600 + 116		120	120	120	120	120	120	
127	6	BESNARD Annie		3012	137	LUDRES AIR MODELE	600 + 112		120	120	120	120	120	120	
128	6	DUPUIS Louis		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	601 + 112		120	120	120	120	120	120	
129	8	CHENEAU Jean-Claude		3019	156	AC SAINTONGE ET AUNIS	600 + 103		120	120	120	120	120	120	
130	9	BUISSON Guy		3021	315	AC ROMANS SAINT PAUL	600 + 97		120	120	120	120	120	120	
131	10	LATY Denis		3020	814	MAC DE MARSEILLE	600 + 89		120	120	120	120	120	120	
132	11	MATHERAT Georges		3022	68	PARIS AIR MODEL	600 + 33		120	120	120	120	120	120	
133	12	MARQUOIS Michel		3019	78	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	596		120	120	116	120	120	596	
134	13	QUELLIER Yann		3020	240	TOULON MODELISME	593		120	120	113	120	120	593	
135	14	MICHAUD Bernard		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	591		120	120	120	111	120	591	
136	15	MARQUOIS Bernard		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	582		120	120	120	119	103	582	
137	15	LEE-A-HING Eric		3020	240	TOULON MODELISME	582		120	120	120	120	102	582	
138	15	CHALLINE Jean-Pierre		3022	68	PARIS AIR MODEL	582		120	102	120	120	120	582	
139	18	BROUTIN Doris		3014	19	A C LENS	578		120	120	98	120	120	578	
140	18	PICOL Michel		3022	68	PARIS AIR MODEL	578		120	120	98	120	120	578	
141	20	LAVENENT Henri		3010	31	A.M.PUJAUT	574		120	120	120	94	120	574	
142	21	LARUELLE Jacques		3020	566	MAC NICE ET DU SUD EST	573		120	120	120	120	93	573	
143	22	BOUCHER René		3006	107	UAC BOURGES	572		120	120	120	120	92	572	
144	22	GARET Claude		3021	315	AC ROMANS SAINT PAUL	572		92	120	120	120	120	572	
145	24	MILLET Henri Serge		3019	44	MAG 2S	565		120	120	120	85	120	565	
146	25	DONNET Jacques		3006	107	UAC BOURGES	557		120	117	114	86	120	557	
147	26	MARROT Pierre		3022	68	PARIS AIR MODEL	532		120	120	87	85	120	532	
148	27	UZUREAU Eugène		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	530		120	120	120	50	120	530	
149	28	CERES Pascal		3022	178	AC LES GOELANDS	517		115	94	120	120	68	517	
150	29	COUTINEAU Paul		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	516		102	54	120	120	120	516	
151	30	DJIAN Michel		3022	68	PARIS AIR MODEL	508		120	120	90	76	102	508	
152	31	JALLET Yvon		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	501		109	120	120	77	75	501	
153	32	MATHERAT Louis		3022	68	PARIS AIR MODEL	482		120	112	120	76	54	482	
154	33	FOURNIER Jean-Marie		3015	90	CAEN AEROMODELES	479		104	120	71	120	64	479	
155	33	MARQUOIS Emeline		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	479		74	112	120	117	56	479	
156	35	BITON Armand		3019	156	AC SAINTONGE ET AUNIS	475		109	120	120	120	6	475	
157	36	WEBER Claude		3022	68	PARIS AIR MODEL	463		82	100	120	120	41	463	
158	37	DELCROIX Jacques		3006	194	UA ORLEANS	462		20	86	120	120	116	462	
159	38	DREMIERE Marc		3014	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	429		70	91	75	73	120	429	
160	39	LUCISIC Charles		3016	243	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	406		74	120	79	77	56	406	
161	40	CHARPENTIER Nicolas		3006	194	UA ORLEANS	360		47	64	55	74	120	360	
162	41	TONON Michel		3022	68	PARIS AIR MODEL	278		98			60	120	278	



Classement Classement

Planeur formule nationale Senior

Place	Nom, prénom	C / J	N° CRAM	N° club	Intitulé du club	Résultat	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4
1	PIQUER Joseph		3002	333	AC DES LANDES	720 + 240	180	180	180	180
2	REVERAULT Michel		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	720 + 174	180	180	180	180
3	PITAUD Michel		3019	686	I C A ROMANAIS	720 + 79	180	180	180	180
4	BRAUD Lionel		3013	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	720 + 77	180	180	180	180
5	LELEUX Jacques		3013	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	720 + 42	180	180	180	180
6	BESNARD Joël		3012	137	LUDRES AIR MODELE	713	180	180	180	173
7	SCHIAVI Gérard		3013	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	649	180	180	109	180
8	CANLER Thierry		3015	90	CAEN AEROMODELES	647	180	180	180	107
9	SION Jean-Pierre		3014	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	645	180	165	120	180
10	VILLENFIN Karine		3022	612	MAC DE MANDRES	614	180	74	180	180
11	POUYADOU Laurent		3019	156	AC SAINTONGE ET AUNIS	598	180	124	180	112
12	ECHIVARD Didier		3022	612	MAC DE MANDRES	591	155	76	180	180
13	ROBERT Jean		3002	73	ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC	584	180	125	180	99
13	SION Julien		3014	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	584	44	180	180	180
15	BUREAU Louis		3019	686	I C A ROMANAIS	581	180	42	180	179
16	GAUDIN Louis		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	579	144	180	180	75
17	COFFIN Pierre-Yves		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	573	180	180	103	110
18	BERGE Daniel		3013	533	MC DE REVEL	572	180	180	75	137
19	BROCHARD Georges		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	567	71	180	180	136
20	PHILIPPE Jean-Louis		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	560	95	105	180	180
21	TEILLER Bernard		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	528	105	180	180	63
21	MARCHAND Gabriel		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	528	79	180	89	180
23	BERGE Yvan		3013	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	521	69	180	92	180
24	POUZET René		3019	686	I C A ROMANAIS	518	180	76	180	82
25	DONNET Jacques		3006	107	UAC BOURGES	513	85	180	180	68
26	PUJADE Marcel		3013	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	512	82	70	180	180
27	RIGAULT Grégory		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	510	180	69	61	180
28	SION Bertrand		3014	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	501	107	180	180	34
29	PITON Guy		3015	90	CAEN AEROMODELES	491	74	57	180	180
30	MARQUOIS Bernard		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	490	130	138	154	68
31	MORICEAU Bertrand		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	476	180	110	115	71
31	BUREAU Laurie		3019	686	I C A ROMANAIS	476	180	78	180	38
33	JALLET Yvon		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	437	161	89	97	90
34	MEIGNOTTE Raphael		3014	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	402	119	180	39	64
35	ROUET Michel		3002	73	ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC	379	127	46	180	26
36	BUVAT Michel		3006	107	UAC BOURGES	377	180	118	79	0
37	CHEFGROS Gérard		3019	156	AC SAINTONGE ET AUNIS	337	106	17	180	34
38	VERLEENE Bruno		3013	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	252	38	69	45	100
39	GAIDE Jérôme		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	249	43	45	104	57
40	NORGET Daniel		3018	243	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	219	74	29	46	70
41	SOLANO Angel		3013	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	186	180	6	0	0
42	RIGAULT Mickaël		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	111	98	13	0	0

F1H (planeur formule A1)

Place	Nom, prénom	C / J	N° CRAM	N° club	Intitulé du club	Résultat	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6
1	CHABOT Sylvain		3006	102	CA DE TOURAINE	599	119	120	120	120	120	599
2	DUJARDIN Frédéric		3015	90	CAEN AEROMODELES	588	120	120	108	120	120	588
3	ECHIVARD Didier		3022	612	MAC DE MANDRES	581	120	120	101	120	120	581
4	CORBREJAUD Jimmy		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	564	97	120	120	120	107	564
5	MORICEAU Bertrand		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	562	106	96	120	120	120	562
6	COURTEILLE Jean-Pierre		3015	90	CAEN AEROMODELES	531	120	100	120	71	120	531
6	MARTINEAU Alban		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	531	95	97	120	99	120	531
6	TEILLER Bernard		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	531	102	69	120	120	120	531
9	PIQUER Joseph		3022	333	AC DES LANDES	529	98	120	120	71	120	529
10	UZUREAU Eugène		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	521	104	120	57	120	120	521
11	GAUDIN Louis		3019	77	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	504	120	105	120	78	81	504
12	CANLER Thierry		3015	90	CAEN AEROMODELES	473	120	111	76	46	120	473
13	ROUET Michel		3002	73	ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC	472	101	88	120	43	120	472
14	BROCHARD Georges		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	468	109	62	110	67	120	468
15	MARCHAND Antoine		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	460	54	106	120	60	120	460
16	CHEFGROS Gérard		3019	156	AC SAINTONGE ET AUNIS	457	120	93	120	56	68	457
17	MARCHAND Gabriel		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	454	25	70	119	120	120	454
18	GAIDE Edouard		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	453	83	82	120	120	48	453
19	FARRUGIA Clément		3002	73	ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC	442	89	120	52	105	76	442
20	UZUREAU Emmanuel		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	437	35	110	91	81	120	437
21	COFFIN Olivier		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	429	80	95	77	120	57	429
22	VAUCELLES Guillaume		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	404	61	51	104	112	76	404
23	BERNARD Boris		3015	90	CAEN AEROMODELES	400	92	120	44	79	65	400
24	MAUSSION Valentin		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	379	51	46	120	42	120	379
25	CHARPENTIER Nicolas		3006	194	UA ORLEANS	356	34	59	36	107	120	356
26	ROBERT Jean		3002	73	ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC	330	120	36	49	84	39	330
27	MORICEAU Léo		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	329	67	69	36	82	75	329
28	THOREAU Gaël		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	284	115	120	49	0	0	284
29	RIGAULT Eloise		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	236	116	120	0	0	0	236
30	RIGAULT Mickaël		3019	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	225	112	113	0	0	0	225
31	PITAUD Michel		3019	686	I C A ROMANAIS	212	54	57	39	62	0	212
32	GAIDE Jérôme		3017	698	SEVRES ANJOU MODELISME	109	55	40	14	0	0	109

F1E TOURTENAY 2006

1st Poitou Charentes, Tourtenay, France, Sept 30

F1E 19 flew

1	F Ducassou	FRA	394.85
2	M Popescu	ROM	388.07
3	C Binet	FRA	363.13
4	M Tomazzoni	ITA	360.41
5	C Bognolo	ITA	327.39
6	A Trachez (J)	FRA	309.36

F1E-Junior 4 flew

1	A Trachez	FRA	309.36
2	D Pavaluc	ROM	270.67

Poitou, Tourtenay, France, October 1

F1E 20 flew

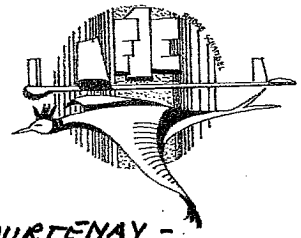
1	A Trachez (J)	FRA	200.00
2	L Jean	FRA	164.16
3	P Drapeau	FRA	144.16
4	D Pavaluc (J)	ROM	135.83
5	A Trachez (J)	FRA	130.27
6	A Roux	FRA	114.44

F1E-Junior 3 flew

1	A Trachez	FRA	200.00
2	D Pavaluc	ROM	135.83

Challenge F1E Grangu Popa - combined performance

			Sep 30	Oct 1	total
1	M Popescu	ROM	3879	1044	4923
2	J-L Drapeau	FRA	3072	1641	4713
3	A Trachez (J)	FRA	2444	2000	4444
4	A Trachez (J)	FRA	3092	1302	4394
5	A Roux	FRA	2995	1144	4139
6	C Bognolo	ITA	3273	849	4122



* LES DEUX CONCOURS F1E A TOURTENAY - DEUXIEME EDITION - ONT RASSEMBLE UNE VINGTAINE DE CONCURRENTS ESS. FRANCAIS - ROUMAINS - ITALIENS. - LES CONDITIONS METEO ONT ETE DIFFICILES - VENTS CHANGEANT CONTINUELLEMENT DE DIRECTION EXIGEANT AINSI DE NOMBREUX DEPLACEMENTS DES AIRES DE DEPART.

10491

LES ANCIENS

Les modèles anciens au Championnat de France de Saint Rémy.

Comme tous les ans, les modèles anciens se rassemblaient à l'occasion des Championnats de France de Vol Libre. Inconvénient, ils se rassemblent à quelques distances des pistes du programme national. Ce qui est très bien pour les commodités personnelles des concurrents, proximité des sacro-saintes bagnoles, quiétude vis-à-vis des autres pistes, mais qui isole les anciens et fait qu'ils sont largement méconnus des « modernes ».

Le vent des premiers jours ne facilita pas les choses. Cependant, de beaux vols furent enregistrés et on eut quelques ex-aequo qui montrèrent la valeur des modèles et des modélistes. Les Coupes d'Hiver sont les plus fournis, 9 classés. Bien entendu, victoire de Doris Broutin avec le Pitou de Blum. La difficulté des C.H. anciens est dans leur taille, réduite par rapport aux modernes. Peu nombreux sont ceux qui ont plus de 9,5dm2 de surface. De même, les hélices atteignent rarement 40cm de diamètre (Lo Zigolo, Bagatelle). Cela conduit à des déroulements assez brefs, moins de 30 '' en général, et à des planés tout juste moyens.

En planeurs, 4 classés, qui, grâce au vent, épargnèrent les cervicales et vieilles gambettes. Renesson l'emporte avec un « Expérimental » (de Morisset), simple, robuste, qui au fly-off coiffe Adjaj avec un « Jabiru » (le toujours titulaire du record de France d'altitude...), plus élégant, mais sans doute moins performant (plan Bougueret).

En Wake, Carles avec un Vibrant (Jossien) est un vainqueur facile, ce modèle est une bête à voler. Moins connu est le PAB 39 (Petite Aviation Belge) d'Adjaj, qui vola fort bien ma foi, malgré train, hélice roue libre et maître-couple « comme ça ».

En moto, le Président Levasseur avec sa propre machine (je n'ai pas dit sa machine propre...) vole largement au dessus des 2'. Enfin, en Wake 80grs (qui volent avec 50 grs) j'ai surtout vu l'original « Yuwak » (dessin de Pointel, champion de France 1953) pas du tout dans les lignes « modernes » avec son simple dièdre ses dérives dans toutes les extrémités et sa monopale...

Comme quoi, même avec du vent, les modèles anciens ne volent pas mal, ce qui prouverait qu'on a fait des progrès depuis l'époque, tant dans la sûreté de la construction (qu'il faut respecter, rappelons-le !), que dans la maîtrise des vrillages et, finalement du réglage. Actuellement, on dispose tout de même de pas mal de plans, soit dans les collections de vieilles revues (M.R.A., M.M., voire Aeromodeller...), soit dans le bulletin des 4A (contacter le Président Levasseur, Quartier Carolle à Castelnau-Magnoac, 65 230, ou ass4a@wanadoo.fr), ou encore au Musée de Marcé (pour cela le mieux est de contacter Bernard Monnier, Les Châtaigniers, 49 320 BLAISON GOHIER, 02 41 80 44 91). Quant au règlement (car il y en a un...) on peut le retrouver sur le site de la F.F.A.M..

Savez-vous que, ailleurs, les modèles anciens sont très prisés, souvent plus que chez nous ? Les anglais, bien entendu, qui même en multipliant les sous-catégories classent des dizaines de modèles à leur championnat, les américains, qui ont leurs old-timers, mais encore les germaniques, les tchèques, les suédois, les italiens... Venez grossir les rangs des amateurs de belles machines, avec lesquelles on se régale les doigts, l'imagination, et parfois même la poésie...

PAILHE

CHAMPIONNATS DU MONDE JUNIORS 2006

VOL LIBRE

F1A. G. DOMOKOVA SVK
F1B. D. BILLAM GBR
F1P. C. SECOR USA

Les championnats du monde juniors dans les catégories F1A ,B et P, ont été marqués par deux faits marquants :

d'une part une météo perturbante pratiquement sur tout le déroulement .

et d'autre part par une suprématie assez étonnante des USA , remportant le classement par équipes dans les trois catégories . !

D. BILLAM

C. SECOR

G. DOMOKOVA

Classement Classement

F1A

1	Gabriela Domokova	SVK	1080	+272		5	Luca Aringer	AUT	1080	+223	
2	Sergey Protopopov	UKR	1080	+251		6	Teemu Taponen	FIN	1080	+203	
3	Anrijs Plume	LAT	1080	+235		7	Milan Jinda	CZE	1080	+185	
4	Tylor Secor	USA	1080	+229							
8	Aleksei Samsonov	UKR	180	170	180	180	180	180		1070	
9	Kyle Jones	USA	174	180	180	170	180	180		1064	
10	Marc Rossen	NED	180	152	180	180	180	180		1052	
10	Martin Bohus	SVK	180	180	180	180	180	152		1052	
12	Brian Bauer	USA	141	180	180	180	180	180		1041	
13	Aurimas Bernotas	LTU	180	168	145	163	180	180		1016	
14	Aviv Balassiano	ISR	134	180	161	180	180	180		1015	
15	Przemyslaw Gumienny	POL	180	146	180	180	180	143		1009	
16	Pavlo Marakhovskyy	UKR	101	180	180	180	180	180		1001	
17	Adar Frenkel	ISR	162	110	180	180	180	180		992	
18	Boris Bernard	FRA	103	180	180	180	166	180		989	
19	Camille Marquois	FRA	180	180	86	180	180	180		986	
20	Anton Zhelobaev	RUS	180	180	123	139	180	180		982	
21	Loic Bochet	FRA	180	76	180	180	180	180		976	
22	Tomasz Drozdzinski	POL	147	180	108	180	180	180		975	
23	Johannes Seren	GER	180	90	163	180	180	180		973	
24	Martin Meisalu	EST	160	180	74	180	180	180		954	
25	Anton Zaseka	RUS	139	180	91	180	180	180		950	
26	Daniel Findahl	SWE	47	180	180	180	180	180		947	
27	Max Herwig	GER	180	96	128	180	180	180		944	
27	Mihaly Eros	HUN	146	180	78	180	180	180		944	
29	Mikael Henriksson	FIN	61	180	150	180	180	180		931	
30	Janis Zarins	LAT	83	180	125	180	180	180		928	
31	Oskar Bolko	POL	163	105	107	180	180	180		915	
32	Egor Parkhaev	RUS	130	180	44	180	180	180		894	
33	Eli Gerber	ISR	109	180	88	180	180	150		887	
34	Topi Penttila	FIN	180	85	144	180	172	88		849	
35	Albin Nilsson	SWE	171	97	39	180	180	180		847	
36	Petr Svoboda	CZE	105	83	109	180	180	180		837	
37	Tereza Vosejpkova	CZE	105	180	60	180	161	145		831	
38	Richard Kulcsar	HUN	152	79	180	180	67	169		827	
39	Jozef Rogovsky	SVK	94	0	180	180	180	170		804	
40	Marcel Wachtler	GER	90	156	178	147	54	117		742	
41	Janar Sell	EST	75	106	0	180	180	180		721	
42	Niels Wijnhoven	W/C	180	88	86	59	142	150		705	
43	Daan Kurvers	NED	180	0	44	82	131	0		437	
44	Gaspar Subic	SLO	144	180	105	0	0	0		429	
45	David Krasznai	HUN	88	180	137	0	0	0		405	
46	Rok Siftar	SLO	61	180	72	0	0	0		313	
47	Jernej Grom	SLO	82	180	46	0	0	0		308	
48	Toms Dreika	LAT	3	0	0	0	0	0		3	
Number of maximums			20	29	20	37	36	33			
Number of full scores			20	10	8	8	8	7			

F1A Team Results

	Country	Abbrev	Total	Round-by-round team place						Team member places		
1	USA	USA	3185	1	1	1	1	1	1	4	9	12
2	Ukraine	UKR	3151	4	2	2	2	2	2	2	8	16
3	France	FRA	2951	3	5	4	4	5	3	18	19	21
4	Slovakia	SVK	2936	5	11	3	3	3	4	1	10	39
5	Poland	POL	2899	2	4	6	6	6	5	15	22	31
6	Israel	ISR	2894	9	6	7	7	7	6	14	17	33
7	Finland	FIN	2860	8	7	5	5	4	7	6	29	34
8	Russia	RUS	2826	7	3	9	9	8	8	20	25	32
9	Czech Republic	CZE	2748	10	8	11	10	9	9	7	36	37
10	Germany	GER	2659	6	12	8	8	10	10	23	27	40
11	Hungary	HUN	2176	11	10	10	11	11	11	27	38	45
12	Latvia	LAT	2011	14	13	13	12	12	12	3	30	48
13	Sweden	SWE	1794	16	16	15	13	13	13	26	35	
14	Estonia	EST	1675	15	14	16	16	14	14	24	41	
15	Netherlands	NED	1489	12	15	14	15	15	15	10	43	
16	Austria	AUT	1080	17	17	17	17	17	16	5		
17	Slovenia	SLO	1050	13	9	12	14	16	17	44	46	47
18	Lithuania	LTU	1016	17	18	18	18	18	18	13		

F1B

1	Daniel Billam	GBR	1260	+300	+242					
2	Bartlomiej Skibicki	POL	1260	+300	+224					
3	Paul Coutineau	FRA	180	180	174	180	178	180	180	1252
4	Oskar Findahl	SWE	180	170	180	180	180	180	180	1250
5	Taylor Gunder	USA	180	180	159	180	180	180	180	1239
6	Evan Simon	USA	180	180	156	180	180	180	180	1236
7	Benjamin Marquois	FRA	180	180	180	155	180	180	180	1235
8	Stanislav Absolon	CZE	180	154	180	180	180	180	180	1234
9	Paul Shailor	USA	180	180	180	180	180	180	149	1229
10	Sergey Serebryanik	RUS	180	180	180	180	142	180	180	1222
11	Philipp Seifert	GER	180	180	138	180	180	180	180	1218
11	Richard Ulderink	NED	148	180	170	180	180	180	180	1218
13	Shauli Rajwan	ISR	180	180	162	153	180	180	180	1215
14	Kacper Osyda	POL	180	136	180	178	180	180	180	1214
15	Tomas Mackus	LTU	150	154	180	180	180	180	180	1204
16	Denys Kobzan	UKR	180	136	180	180	152	180	180	1188
17	Mykhaylo Kalenyuk	UKR	180	138	180	180	180	169	154	1181
18	Alexey Lychagin	RUS	167	157	168	180	145	180	180	1177
19	Oleksandr Kulakovskyy	UKR	157	180	93	177	180	180	180	1147
20	Stephen Jallet	FRA	180	110	180	180	135	180	180	1145
21	Martin Kubicek	CZE	180	138	180	180	123	180	160	1141
22	Thomas Seren	GER	180	82	180	180	154	180	180	1136
23	Jan Simlik	CZE	180	180	86	105	180	180	180	1091
24	Monika Sowa	POL	127	147	133	180	180	126	180	1073
25	Hadar Golan	ISR	110	148	180	95	179	180	180	1072
26	Alexander Lapets	RUS	180	103	180	144	123	120	180	1030
27	Romans Demcenko	LAT	106	180	70	180	132	180	180	1028
28	Benediktas Rukas	LTU	141	133	180	180	150	21	141	946
29	Kevin Lamers	NED	180	0	180	180	180	180	0	900
30	Inga Weisheit	GER	105	180	180	106	90	144	64	869
Number of maximums			21	15	19	22	18	25	24	
Number of full scores			21	11	5	4	3	3	2	

Et cela d'une façon écrasante . Notons en passant que les jeunes Français se sont bien tirés d'affaire avec une troisième place par équipe en F1A et une deuxième en F1B .

Paul Coutineau montant en individuel également sur le podium .

Il est bien dommage que nous n'arrivons pas à aligner des concurrents en F1P , pour afficher un tableau complet .

Autres remarques , les Allemands qui l'année dernière avaient , aux ch. d'Europe raflé tous les titres , en particulier avec la famille SEREN ,sont sortis bredouilles des ces ch. de Monde tout en ayant pour eux , joué sur leur propre terrain . Assez étonnat .

Autre curiosité , un seul participant de Grande Bretagne , et c'est lui qui remporte le titre en F1B !

Les pays de l'est qui les dernières années étaient toujours en tête sont rentrés dans le rang , ce qui est également une surprise .

Les conditions métoroligiques ayant été desastreuses la première journée F1A, ont amené la direction sportive et le jury international composé de A. ZERI (Italie); I. KAYNES (GB) et C. BREEMAN (Belgique) à reporter en cours de compétition la suite, sur la journée de réserve . Cette décision ne fut pas du goût de tout le monde , et une polémique s'est installée à ce propos .

Comment peut-on dès le premier jour décider de reporter sur la journée de réserve sans savoir ce qui va se passer les lendemains en F1B et C .

Comment peut on dire dès 14 heures qu'aucun espoir en fin de journée , en soirée , n'est envisageable pour continuer de voler .

D'où doivent venir lors de la journée de réserve les chronométreus nécessaires . Certains quittant la compétition fin F1B ou C ?

Certaines équipes , pour des raisons financiaires n'avaient prévu qu'une ou deux journées de compétition . (Hongrie , Litunaie , Slovénie)

On aurait au mpins pu consulter les chefs d'équipes pour une décision

Classement Classement

F1B Team Results

	Country	Abbrev	Total	Round-by-round team place							Team member places		
1	USA	USA	3704	1	1	1	1	1	1	1	5	6	9
2	France	FRA	3632	1	3	2	2	2	2	2	3	7	20
3	Poland	POL	3547	6	6	5	4	3	3	3	2	14	24
4	Ukraine	UKR	3516	5	4	6	5	4	4	4	16	17	19
5	Czech Republic	CZE	3466	1	2	4	6	6	5	5	8	21	23
6	Russia	RUS	3429	4	5	3	3	5	6	6	10	18	26
7	Germany	GER	3223	7	7	7	7	7	7	7	11	22	30
8	Israel	ISR	2287	10	8	8	10	10	9	8	13	25	
9	Lithuania	LTU	2150	9	9	9	8	8	10	9	15	28	
10	Netherlands	NED	2118	8	10	10	9	9	8	10	11	29	
11	Great Britain	GBR	1260	11	11	11	11	11	11	11	1		
12	Sweden	SWE	1250	11	12	12	12	12	12	12	4		
13	Latvia	LAT	1028	13	13	13	13	13	13	13	27		

F1P

1	Cody Secor	USA	1260	+311						
2	Anthony Ferrario	USA	1260	+296						
3	Robert Sawka	POL	1260	+249						
4	Matthias Seren	GER	180	180	180	180	180	180	165	1245
5	Altxander Nazarov	RUS	180	180	180	180	180	180	149	1229
6	Artur Danielyan	RUS	180	180	180	180	180	145	180	1225
7	Dmytro Sadomov	UKR	159	180	180	180	180	149	180	1208
8	Brian Pacelli	USA	175	180	178	152	180	146	180	1191
9	Johannes Seren	GER	180	180	150	180	137	180	180	1187
10	Christian Fux	GER	180	180	104	169	180	180	180	1173
11	Alexander Korovin	RUS	180	180	180	180	108	155	180	1163
12	Oleksiy Sakhno	UKR	161	180	180	87	180	180	180	1148
13	Pavlo Kildau	UKR	180	180	132	180	158	180	106	1116
14	Adam Tanasiewicz	POL	180	166	180	180	180	77	138	1101
15	Przemyslaw Wisniewski	POL	180	126	3	0	0	0	0	309
Number of maximums			12	13	10	11	11	9	10	
Number of full scores			12	10	7	7	6	5	3	

aussi lourde .

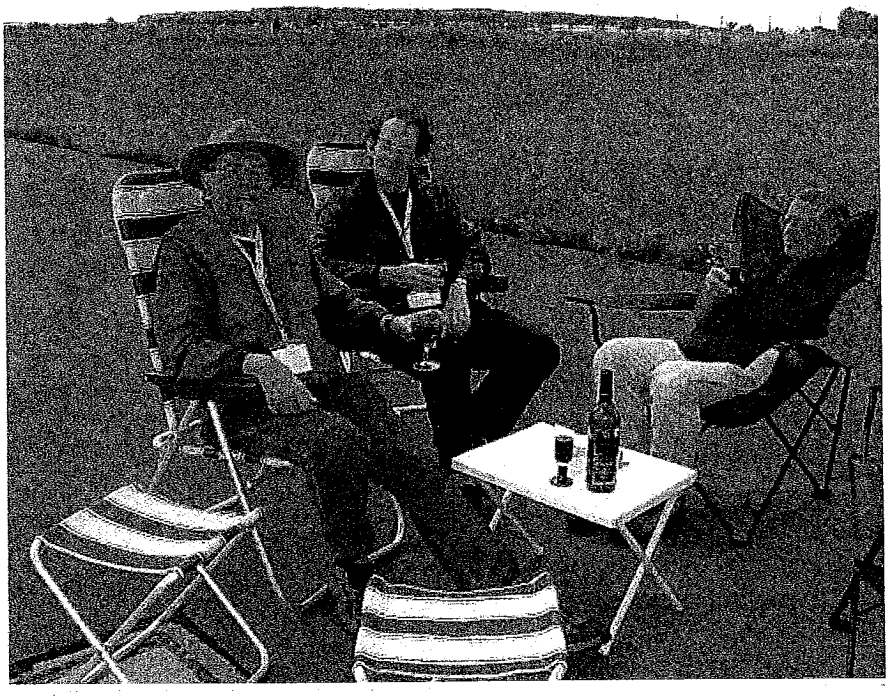
Les prévisions météo étaient meilleures pour les lendemains .

Le vent était trop fort endommageant les modèles et décourageant les jeunes .

Des chronométreurs on pouvait en trouver d'autres .

Cette décision de la direction sportive fut soutenue par le jury international .

La suite de la compétition , fut donc , contrairement aux prévisions , entreprise le jeudi à 16 à la fin du concoiurs F1P avec le 4 ème vol .



N'AYANT PAS EU POUR LE MOMENT UN TEMOIGNAGE DE PARTICIPANTS A CES CHAMPIONNATS DU MONDE DE LA PART DE L'EQUIPE DE FRANCE IL N'EST PAS TROP TARD DE FAIRE PART DE VOTRE EXPERIENCE OU VERU LORS DE CETTE MANIFESTATION EN. R.F.A.

TEXTES ET PHOTOS SERONT LES BIENVENUS.-

JURY INTER.

DES CHAMPIONNATS DU MONDE JUNIORS EN R.F.A - DEG. A.D. ANSELMO ZERI - IAN KAYNES - CENNY BREEHAN. ILS N'AVAIENT PAS UN TRAVAIL FACILE - CONDITIONS METEOROLOGIQUES DIFFICILES -

COUPE DU MONDE

FAI WORLD CUP 2006 F1E

Best 4 results shown for each flyer.

1	F Mang	AUT	147	RZ-1	NM-1	FB-2	PE-10	
2	I Treger	SVK	138	RA-1	LP-1	CV-3	MS-15	
3	S Kubit	POL	133	MS-1	TZ-1	FB-4	PC-5	
4	F Doupovec	CZE	121	FB-1	NM-2	TZ-4	MS-4	
5	V Zima	CZE	110	RA-2	LP-2	TC-6	FB-5	
6	P Chaussebourg	FRA	110	PC-1	RA-4	RZ-4	CS-5	
7	M Popescu	ROM	108	CS-2	PE-2	TC-5	NM-8	
8	E Mang	AUT	102	MS-2	CS-3	OB-4	PU-7	
9	W Dziuba	POL	101	RB-1	MS-3	NM-9	RZ-12	
10	I Crha	CZE	95	CV-2	FB-3	NM-6	RA-10	
11	C Bognolo	ITA	78	CS-1	PE-5	TC-24	CP-9	
12	F Kanczok	POL	75	RZ-2	PC-9	CV-13		
13	J Orel	CZE	69	TZ-3	RB-5	CV-11	RA-6	
14	J-M Chabot	FRA	64	PC-2	TZ-8	RZ-11		
15	J Smeringai	SVK	64	RB-2	NM-5	LP-13		
16	J-L Drapeau	FRA	63	PU-2	PC-7	TC-8	PE-7	
17	F Kratena	CZE	62	RA-3	CV-9	TC-18		
18	N Heiss	AUT	61	TC-7	CS-6	LP-10		
19	P Nosko	SVK	60	RA-5	TC-10	RZ-10	MS-13	
20	M Mravec	SVK	58	CV-5	RA-8	TZ-10	TC-15	
21	J Blazek	CZE	58	RB-3	OB-13	NM-13	LP-14	
22	M Tomazzoni	ITA	57	CP-3	PE-4			
23	V Paireli	ROM	56	TC-1				
24	P Bere	ROM	53	PC-3	FB-7	OB-10		
25	L Kovacs	HUN	52	CV-1	MS-6			
26	H Falch	GER	52	OB-1	FB-13			
27	G Berto	ITA	52	CP-1	CS-4			

World Cup 2006 F1E-Junior

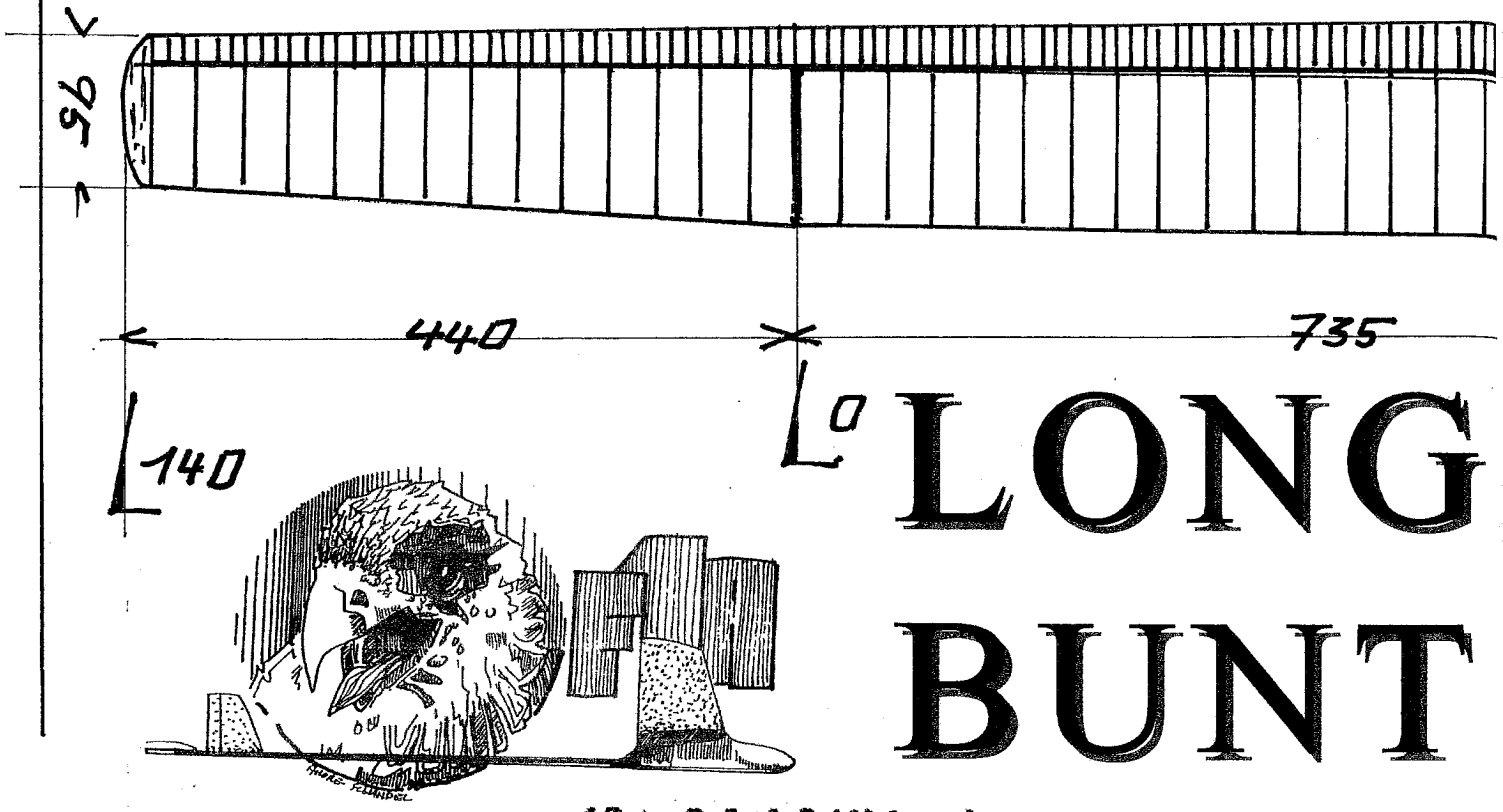
1	J Matisek	SVK	116	MS-1	RA-2	RZ-4	CV-2
2	P Valastiakova	SVK	104	MS-2	RB-2	TC-5	RA-3
3	Z Garamvolgyi	HUN	102	CV-1	NM-1	MS-5	
4	A Mang	AUT	100	RA-1	LP-1		
5	Z Benisz	POL	84	TC-2	TZ-2	RZ-3	
6	R Corodea	ROM	82	PC-2	LP-2	TC-6	

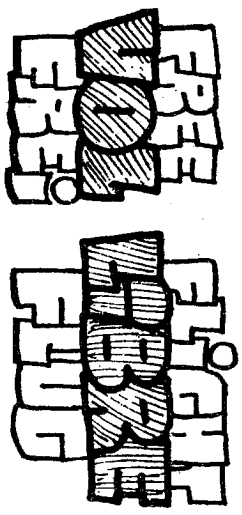
Contests included in the results and numbers flying

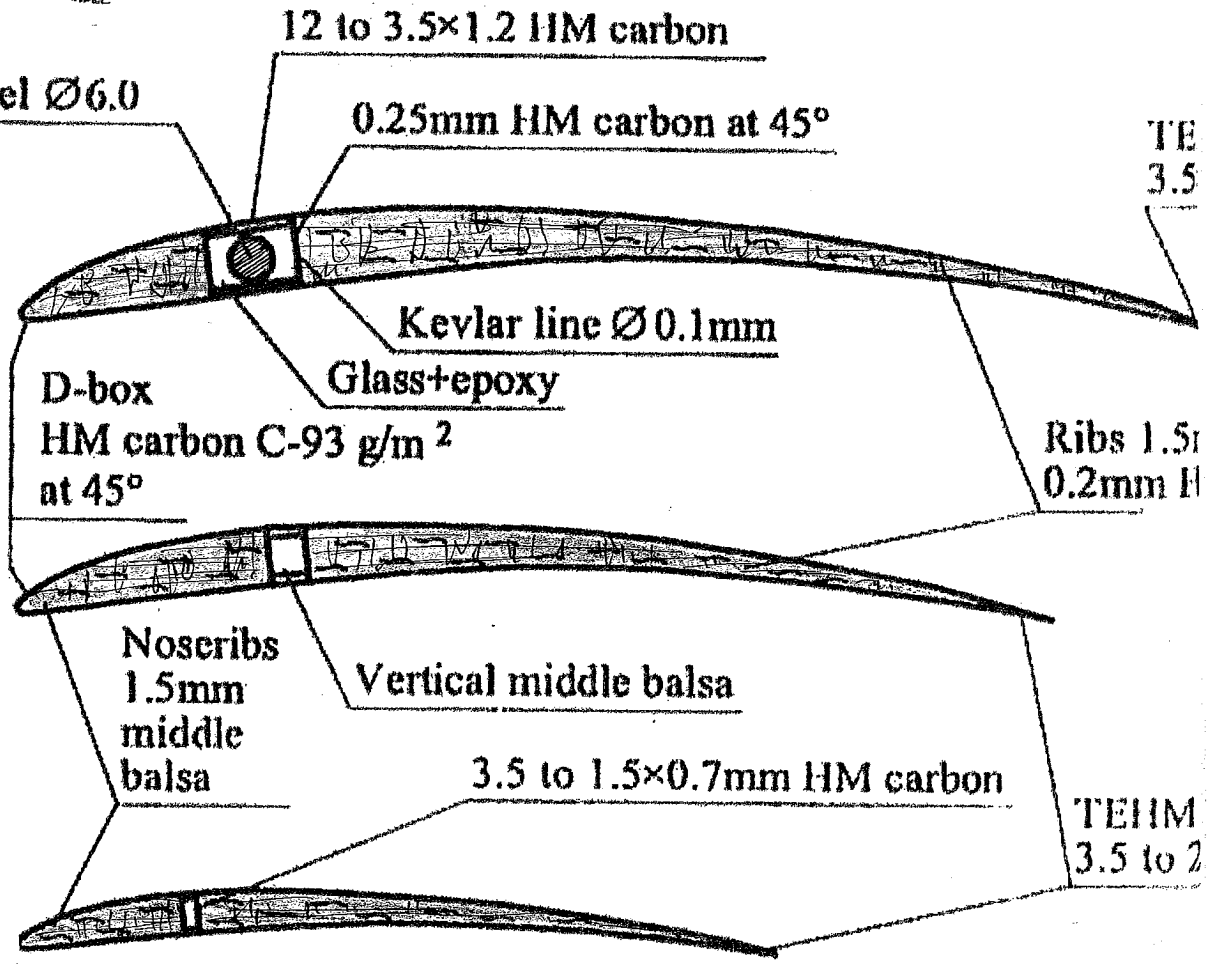
				FIE	FIEJ
CA	California Cup	USA	Feb 15-16	11	0
FB	Föhrlberg Cup	GER	April 8	26	4
OB	World Cup F1E	GER	April 9	25	4
RA	Open International	CZE	April 29	36	5
RB	Open International	CZE	April 30	25	3
CP	1st Coppa Primavera	ITA	May 5-6	22	1
CS	6th Coppa Mont Sisemol	ITA	May 6-7	26	2
MS	7th Mikulas Cup of Hungary	HUN	May 20	32	9
CV	3rd Cavalloni Cup of Hungary	HUN	May 21	30	7
PC	Memorial Popa Crangu	ROM	Jun 17-18	52	16
TC	Turda Cup	ROM	Jun 22-23	64	20
LP	Liptov Cup	SVK	Sept 15	34	5
NM	Nosko Memorial	SVK	Sept 16	28	6
TZ	World Cup Toszek	POL	Sept 23	31	8
RZ	World Cup Raciborz	POL	Sept 24	31	8
PE	1st Poitou Charentes	FRA	Sept 30	19	4
PU	Poitou	FRA	October 1	20	3

CHAUSSEBOURG - CHABOT - DRAPEAU - FIGURENT AU CLASSEMENT COUPE DU MONDE FAE-2006.- A REMARQUER QUE DES JUNIORS APPARAISSENT SUR LA LISTE ET D'AUTRE PART QUE LES ALLEMANDS QUI LONGTEMPS ETAIENT TRES BIEN REPRESENTES SONT EN TRAIN DE DISPARAITRE DU DEVANT DE LA SCENE FAE

EVGENY KANTIPAYLO

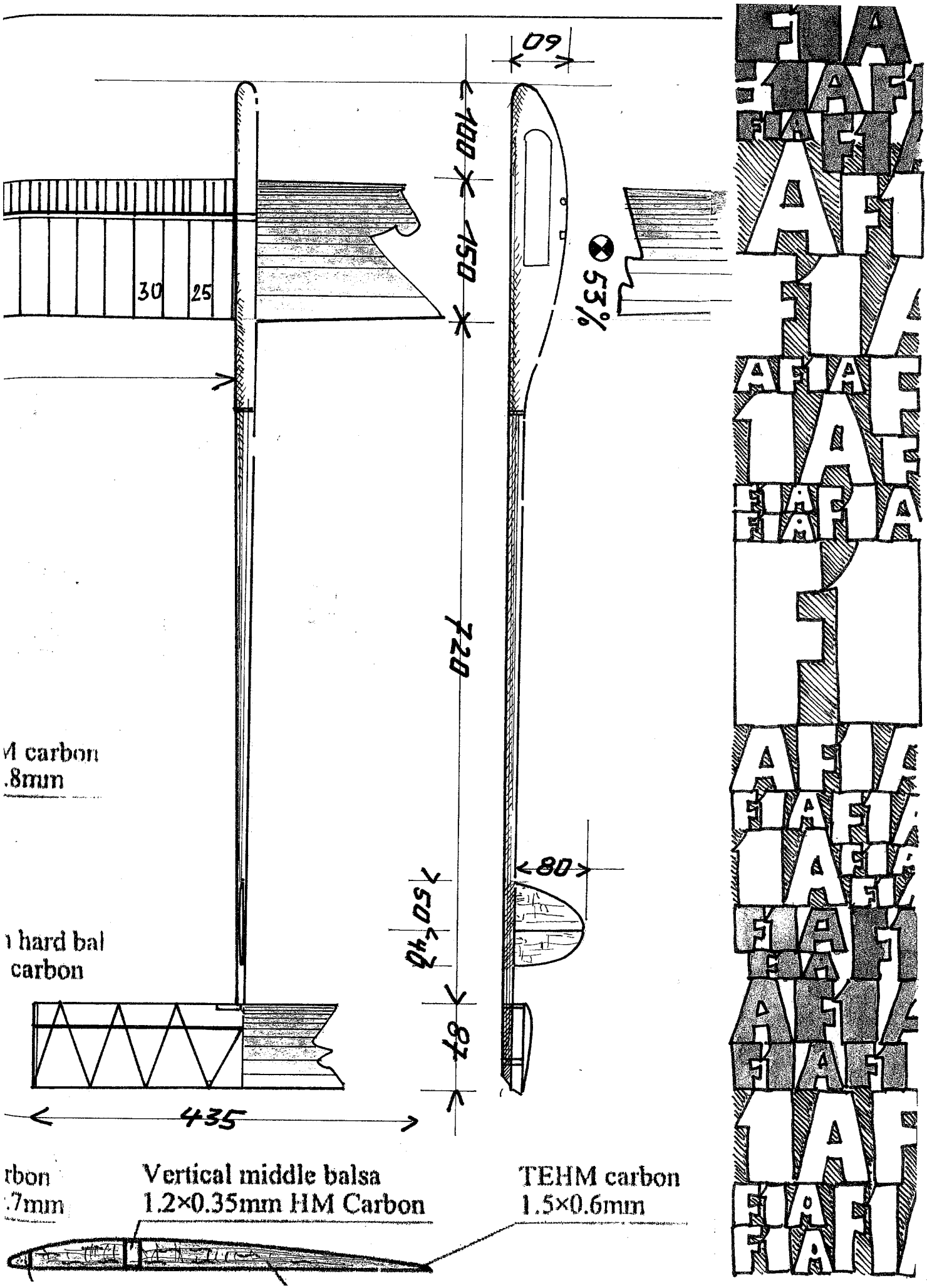


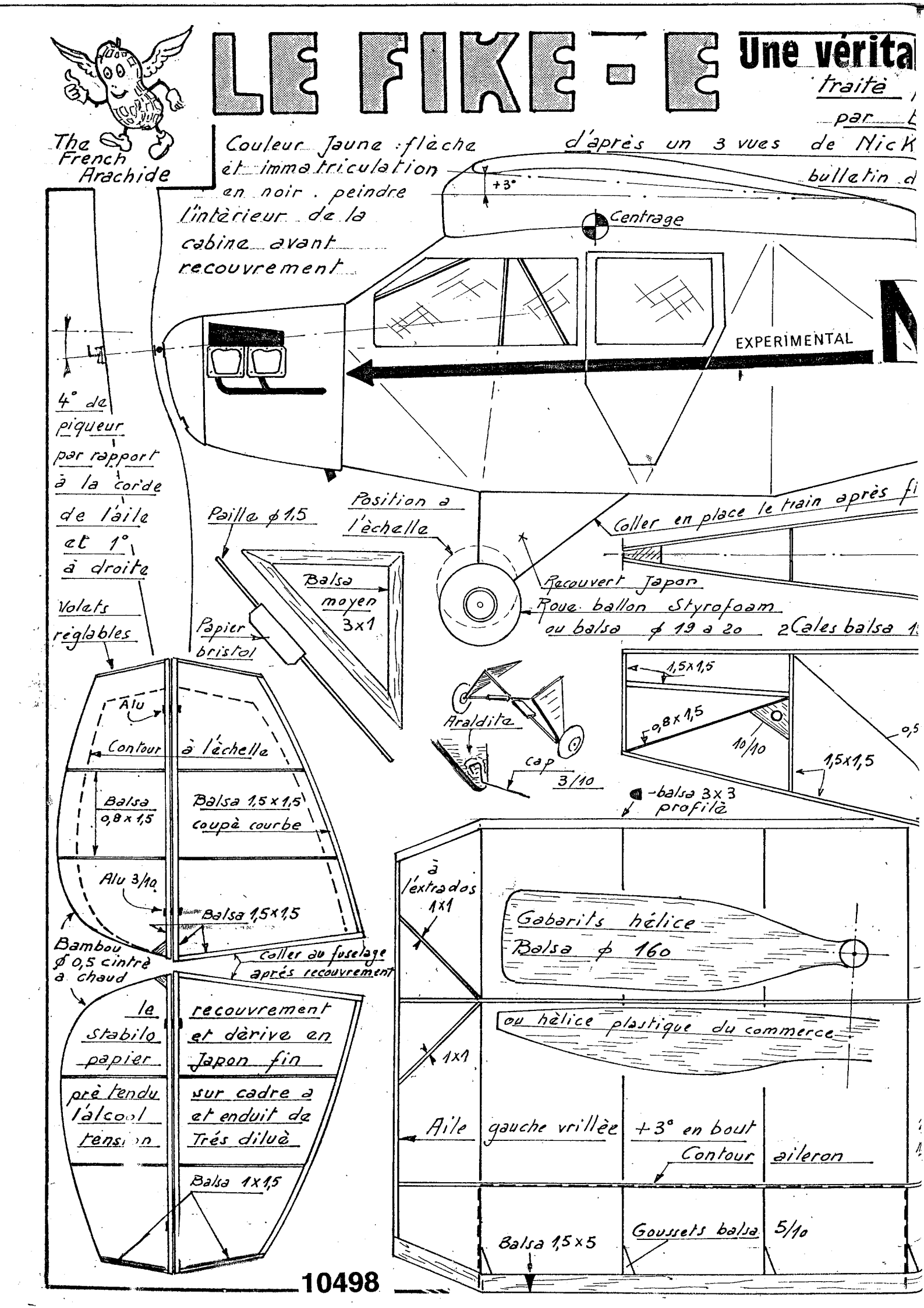




DESSIN A. SCHAMMEL

ECHELLE 1/5 ET 1/1


60
100
150
30
25
53%
720
80
150
40
87
435
M carbon
.8mm
hard bal
carbon
rbon
.7mm
Vertical middle balsa
1.2×0.35mm HM Carbon
TEHM carbon
1.5×0.6mm


LE FIKE-E
Une vérita
traité
par
d'après un 3 vues de Nick
bulletin d
The French Arachide
Couleur Jaune : flèche et immatriculation en noir . peindre l'intérieur de la cabine avant recouvrement
+3°
Centrage
EXPERIMENTAL
4° de piqueur par rapport à la corde de l'aile et 1° à droite
Volets réglables
Paille ϕ 1,5
Position à l'échelle
Coller en place le train après fi
Balsa moyen 3x1
Papier bristol
Recouvert Japon
Roue ballon Styrofoam ou balsa ϕ 19 à 20
2 Cales balsa 1
Araldite
cap 3/10
1,5x1,5
0,8x1,5
10/10
0,5
1,5x1,5
Alu
Contour à l'échelle
Balsa 0,8x1,5
Balsa 1,5x1,5 coupé courbe
Alu 3/10
Balsa 1,5x1,5
Bambou ϕ 0,5 cintré à chaud
Coller au fuselage après recouvrement
-balsa 3x3 profilé
à l'extrados 1x1
Gabarits hélice Balsa ϕ 160
ou hélice plastique du commerce
1x1
le stabilo papier pré tendu l'alcool tension
recouvrement et dérive en Japon fin sur cadre a et enduit de Trés diluè
Balsa 1x1,5
Aile gauche vrillée +3° en bout
Contour aileron
Balsa 1,5x5
Goussets balsa 5/10
10498

e BÊTE A VOLER

ur le vol libre extérieur

illon Aéromodéliste

Decarlis dans le

Flightmasters

ux USA

14087

1x1,5

Alu

0,8x1,5

1,5x1,5

0,8x1,5

0,8x1,5

Alu

Dent de loup d'entrainement

Butée graphite ou téflon

Ressort

Souplisseau ou Gaine thermofi

Axe cap 8/10

Bambou ϕ 0,5

butée arrêt

cap 6/10

Rondelle Soudée

3 Rondelles Libres

Goussets Balsa 10/10

Gouvernail réglable

Poids 12,5 gr sans moteur

Caoutchouc une boucle de 3x1 long 500 Remontage 1000 tours

Bloc et plaques Styrofoam ou Balsa leger

ion fuselage

Cylindres factices

Suivant intrados nervure

1x1,5

Mats paille ϕ 1

3 pailles ϕ 1,5 collées à l'intérieur

0,8x1,5

0,5x1,5

1,5x1,5

1,5x1,5

1,5x1,5

1x1,5

1,x 1,5

0,8x1,5

1,5x1,5

Balsa 1x1,5

Attention tension alcool

Aile fragile et enduit

très sujette très diluè

à déformations sécher longuement sur forme

2 Balsa 1,5

8 Balsa 0,5

Flasque avant cp 10/10

Balsa en 1,5

Renfort

Balsa 1x1

Bloc Balsa moyen ep 10

Entailler pour donner le diédre et

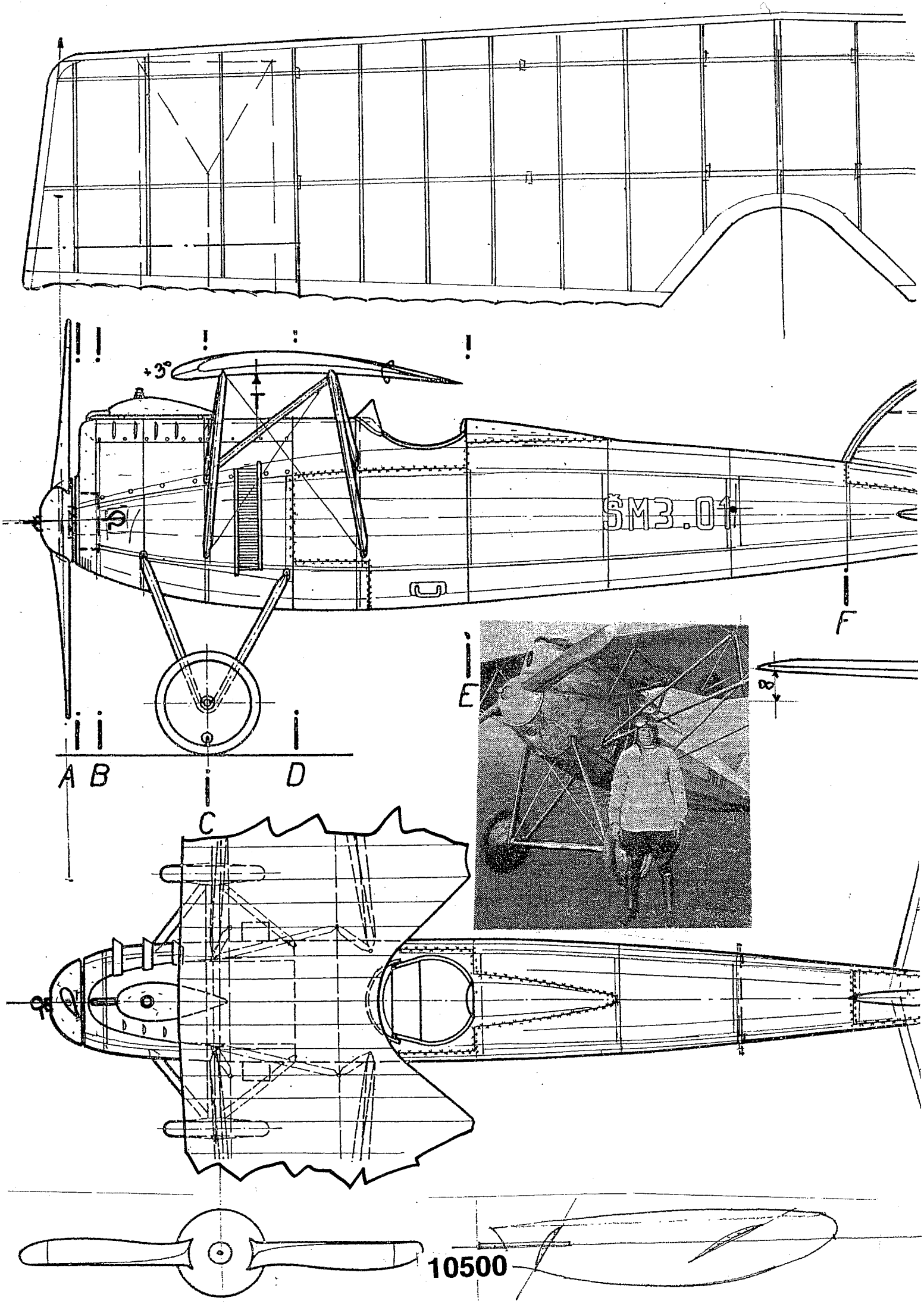
coller Araldite

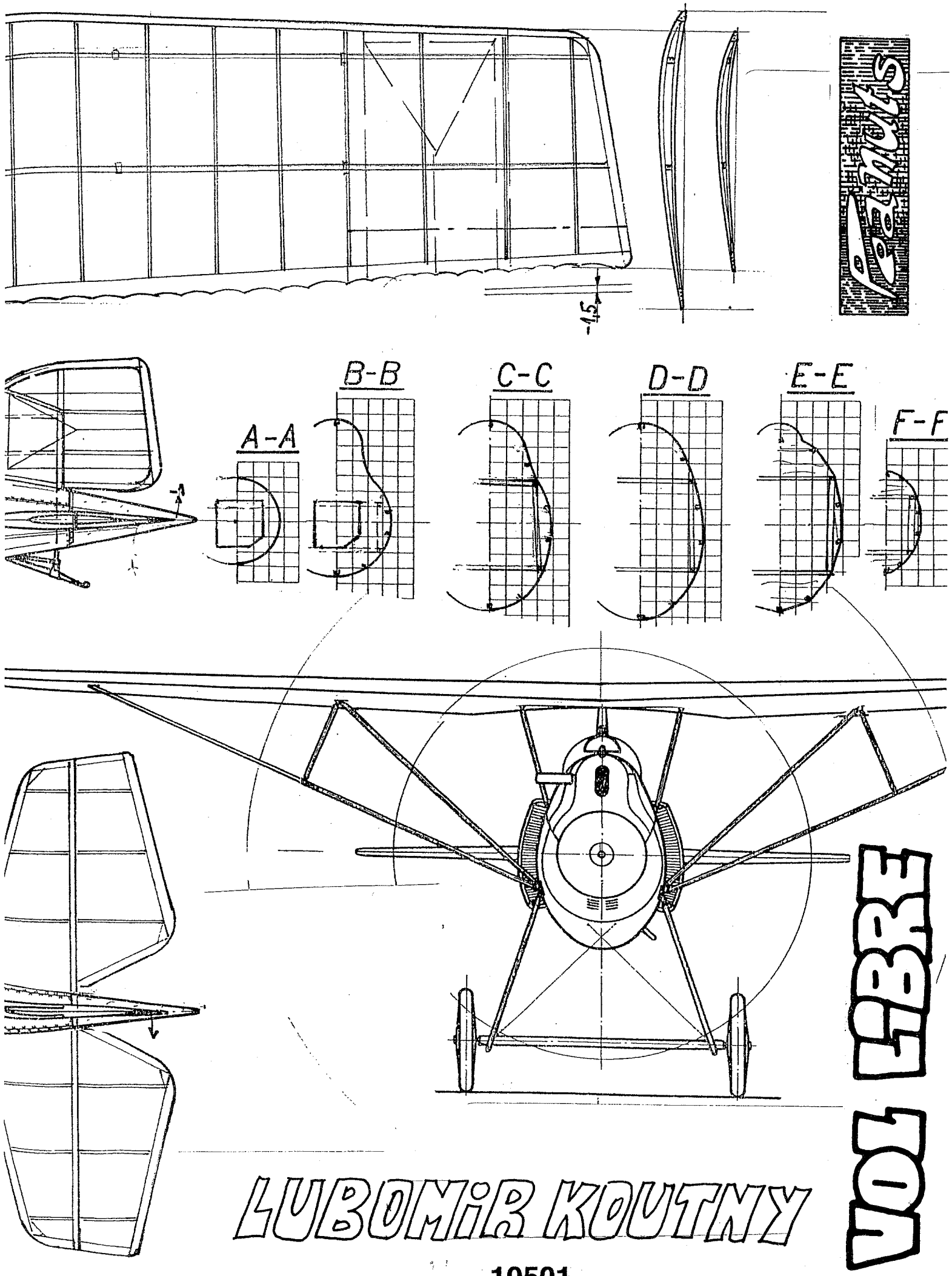
Diédre Nota : original n'a pas de diédre

en bout 8 mm l'avion Fike

10499

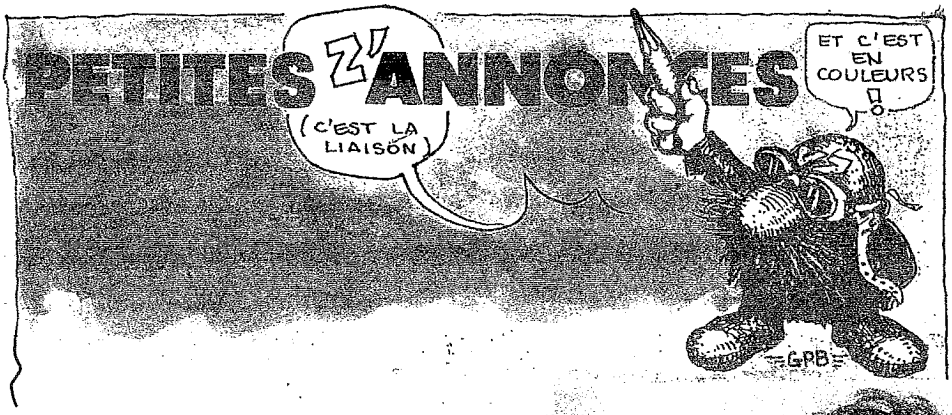
EF


+3°
ŠM3.01
A
B
C
D
E
F
8°
10500



10501

VOL LIBRE



BIENTOT SAGA CCCP

VERBITSKY - ANDRUKOV -

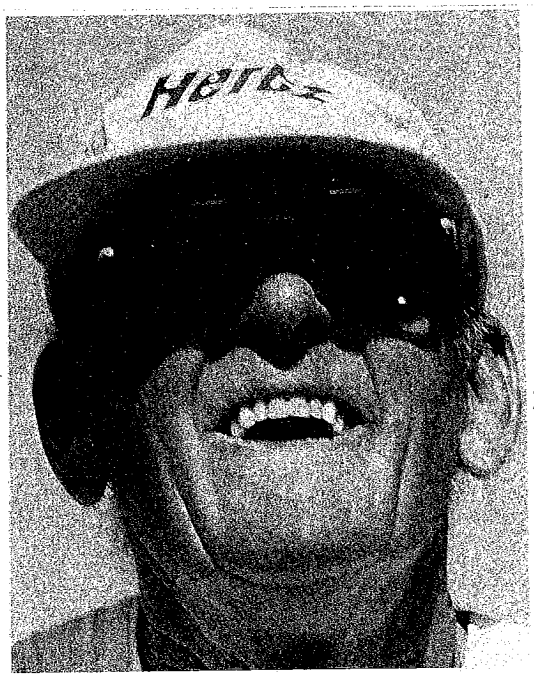


Photo. W. VON KNYP -

Photo. A. SCHANDEL -

* L'HOMME AUX CHEVEUX ROUGES DRESSES SUR LA TETE A LA COUPE D'HIVER DE VIABON 2006 A ETE IDENTIFIE, IL S'AGIT DE: MEUSEBERGER.

* DER UNBEKANNTE -VON DER REDAKTION- IN VIABON 2006 DEN DIE HAARE ZU BERG STANDEN IST NIEMAND ANDERS ALS: MEUSEBERGER

POSTE

Au cas où vous ne l'auriez pas remarqué, depuis le premier octobre 2006 , le tarif courrieir lent pour 250 g est passé de 1,45 € à 1, 57 € = 0,12 euro d'augmentation = 8% de plus .

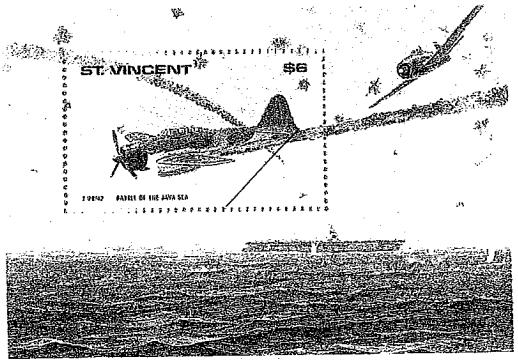
HALL OF FAME SEITE 10465

Die HALL OF FAME Auszeichnung der NFFS (USA) geht seit Jahrzehnten an Personen die sich im Freiflug besonders ausgezeichnet haben. Natürlich haben die Amerikaner in ihrer Heimat den Vorrang über andere Freiflieger die nicht ind den USA zu Hause sind .

. Seit 39 Jahren gibt es den Hall of Fame und von den 128 Personene die ausgewählt wurden sind es nur vier "Ausländer " und die sind aus Europa : Ian Kaynes - GB - bekannt durch die CIAM und FFN - Thomas KOSTER (DAN) der in jeder F1A ,B, und C Klasse schon einmal Weltmeister war ; Emmanuel FILLON FRA der Meister der Peanuts , und ihr Diener André SCHANDEL (FRA) Herausgeber von VOL LIBRE seit 30 Jahren .

2005 wurden W. Ghio und Lee Hines erkoren .

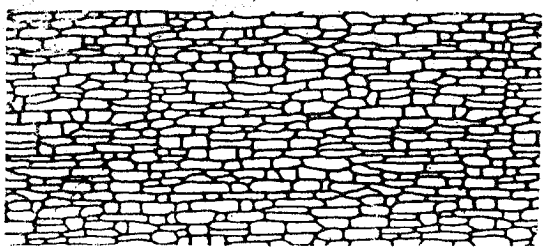
PHILATELIE : AVIONS - PEARL HARBOR .



AERO CLUB D'ALSACE STRASBOURG

B 8556 B

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



PROFILS TRACÉS PAR
A. SCHANDEL

B 9404 b

%	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	1,4	3,3	4,25	5,95	7,2	8,05	9,0	9,6	10,0	10,05	9,55	8,7	7,45	5,9	4,05	2,2	1,1	0
IN	1,4	0,2	0	0,15	0,25	0,35	0,45	0,6	0,75	0,85	0,95	1,0	1,0	0,85	0,55	0,3	0,19	0

10503

AU FEMININ

Encore une année de gagnée!

Le Poitou cette année, égal à l'ui-même m'a encore laissé de bons souvenirs. J'ai rencontré les mêmes amies j'ai sillonné les mêmes champs, j'ai "visité" les mêmes tournesols -aussi petits que l'année dernière-, j'ai ramené les mêmes brindilles dans les chaussettes et les mêmes égratignures au-dessus! J'ai même entendu les mêmes blagues masculines en plusieurs langues! Bref, c'était agréable sur le terrain par un temps des plus cléments;

Mais le dernier repas sous la tente à Pas de Jeu a été pour moi le clou de ces quelques jours! Tout simplement génial ,- génial grave comme diraient nos jeunes- en ce qui concerne la convivialité, la rigolade à la cantonade et bien sûr les moules-frites à volonté! dans un domaine comme dans l'autre chacun y a largement trouvé son compte. Quelle bonne idée d'avoir organisé cette collation géante de cette façon!

Il y fut hurlé, voire tonitrué, il y fut chanté des chansons paillardes -surtout en français-avec une ardeur non contenue du plus bel effet, l'Europe unie et joyeuse entraînait allègrement quelques sujets venus d'autres cieux qui se sentaient dans ce contexte festif comme des poissons dans l'eau! Une totale réussite !

En regardant certaines de nos photos et celles que Mme De Boer a eu la gentillesse de nous envoyer, le fou rire me reprend...Il faudrait remettre çà messieurs les organisateurs...s.v.plaît!

En ce qui concerne le championnat de France je suis moins enthousiaste, mais c'est mon seul avis!

Ayant erré trop longtemps dans le Marais poitevin avant le début de la manifestation, nous n'avons pas pu rester jusqu'à la distribution des prix...et le vent très violent sur les hauteurs de Saint-Rémy, puissant repoussoir en ce qui me concerne, m'a coincée dans ma voiture trop souvent!

Mais j'ai eu beaucoup de gentilles visites causantes malgré le raffût des chiens juste à côté.

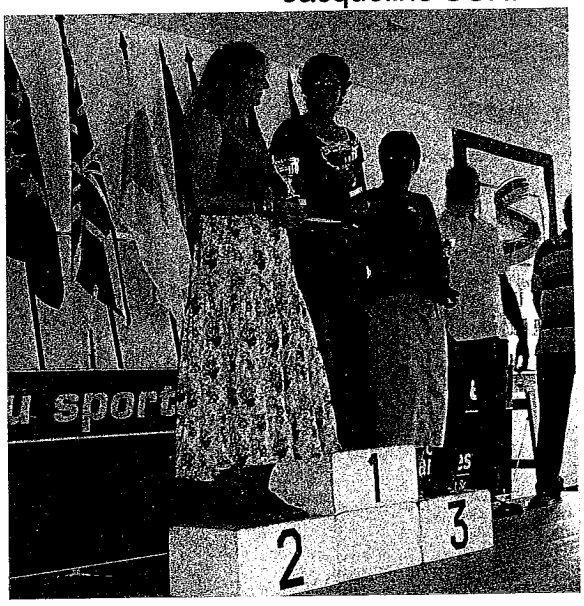
Etant bien placée, j'ai eu aussi beaucoup de doléances sur la non-existence de "commodités" pour les dames qui devaient toutes -certains messieurs aussi-, "s'exposer" derrière le bâtiment en face de ma voiture à le vue de la route! De les imaginer là, sans protection aucune, alignées souvent à plusioeurs me faisait penser à certains films de guerre..et aussi, à regretter l'impeccable organisation des championnats de France en Lorraine par le couple Besnard, qui avait à chaque fois installé des édicules appropriés sur le terrain. Encore merci à eux en notre nom à toutes!

J'ai donc été chargée par certaines de ces dames de protester contre ce manque criant sur un terrain où hélas les champs de maïs ou de tournesols étaient absents. L'une d'elles alors qu'elle se trouvait en inconfortable posture s'était fait klaxonner et moquer par quelques jeunes en voiture qui par leur attitude éhontée ont encore enfoncé le clou. Elle est venue vers moi, outrée et humiliée.

C'est pour échapper à CELA que j'avais exprès rangé ma voiture hors du terrain, pour pouvoir de temps en temps m'échapper avec elle jusque dans des vignes accueillantes le long desquelles j'ai également pu faire une cueillette de mûres mûres, qui se sont transformées plus tard en une délectable confiture au goût parfait. Le long de ces haies le soleil seul règnait, on n'y sentait pas le vent qui sévissait un peu plus haut où...

...assise dans le voiture, entre deux conversations amicales, je rêvais au Puy du Fou et à la merveilleuse aventure que nous avons vécue dans ce parc à l'ambiance diversifiée où chaque spectacle nous plongeait dans une époque différente parfaitement illustrée et totalement maîtrisée. Une fameuse récréation à recommander.

Jacqueline SCH.



Merci beaucoup à Eef De Boer pour son "histoire vraie" qui me donne du grain à moudre. Elle est en anglais et je vais essayer de la traduire à peu près correctement. Par contre je ne réponds pas de la traduction allemande que le sieur Schandel en a faite pour m'épargner de la peine (qu'il dit!);

-Liebe Eef. die deutsche Übersetzung ist nicht von mir, ich hätte bestimmt nicht besser getan, ich mache hier die französiche. Noch einmal vielen Dank für diese wahre Geschichte!-

"Ne dis jamais, jamais.

Il y a déjà plus de 40 ans que je partage avec Peter le monde de l'aéromodélisme sans avoir jamais construit un modèle moi-même. Mon rôle dans ce hobby consiste à voyager avec Peter et à faire des photos, beucoup de photos. J'aime aussi rencontrer des amis partout dans le monde.

Je suis à la retraite depuis l'année dernière et j'ai assez de temps libre.
Lors d'un concours en Hollande j'ai eu l'occasion de rencontrer un spécialiste du monde du vol libre: Ebele Schwoustra. Je veux maintenant raconter son histoire.

Il enseignait les mathématiques et la physique dans un lycée -12 à 18 ans-.
Dans les années 8O quelques écoles en Hollande commençaient à pratiquer, en marge des programmes réguliers, des activités annexes comme de la danse folklorique, du bridge, des échecs etc...

Ebele commença avec un groupe de 20 jeunes étudiants à construire des modèles d'intérieur. Cependant l'environnement était assez primitif dans les débuts.

Il y avait là un atelier dans le grand hall et tous les vendredis après-midi il y conduisait ses étudiants. L'enthousiasme y était et graduellement il fallut plus de place. Il y a à peu près 15 ans il a obtenu une partie du local à vélos qui était disponible, c'était bien sûr un grand pas en avant.

Il lui était impossible de tout mener lui-même, alors Ebele demanda leur concours aux parents des enfants.

Surprise! C'étaient les mères qui réagirent et formèrent un groupe de volontaires!

Entre-temps Ebele prit sa retraite. Il obtint du directeur de l'école de rester le vendredi après-midi et l'autorisation d'utiliser le garage à vélos d'autres jours. Ainsi naquit un club officiel d'aéromodélisme: "The Kottenpark modelbouwclub".

En 2001 la cave fut modernisée Le mercredi après-midi il y a maintenant 17 garçons et une fille entre 8 et 13 ans, et dans la soirée à peu près 15 adolescents et adultes.

Il est véritablement admirable de voir comment Ebele a créé durant toutes ces années un paradis pour les plus jeunes. Chaque enfant a sa petite boîte à outils fabriquée personnellement.

Dans de multiples cageots à bananes en carton il range les matériaux et les plans, il a des outils et de petites machines facilement utilisables par les enfants, car Ebele est vraiment créatif pour inventer de petits outils au moindre coût. Par exemple il a fait des remontoirs pour caoutchouc avec des boîtes à sardines ou à l'aide de meccanos.

Il est particulièrement merveilleux pour les débutants de construire un modèle d'intérieur en à peu près deux heures et de le faire évoluer dans le gymnase à l'intérieur de l'école.

Il a également un large éventail de plans disponibles comme le "Wortel", le Moustique, Bostonian, P 30...mais aussi : F 1H et F 1A. Beaucoup d'entre eux sont copiés de Vol Libre ou d' Aeromodeler. Mais il est également possible de construire un bâteau ou une voiture d'après son propre plan.

En plus de la construction de modèles Ebele allait de temps en temps avec quelques enfants à des concours nationaux et l'année dernière il était avec un groupe à Beauvoir et à Moncontour.

Cependant les concours ne sont pas si importants pour Ebele. Pour lui il s'agit surtout de procurer à des enfants le plaisir de créer des choses de leurs mains et de s'en réjouir.

Il y a maintenant un groupe féminin (et aussi masculin) de volontaires le mercredi après-midi. L'épouse de Ebele:Ineke est également active au sein du club et entraîne avec elle quelques vieux collègues.

Quel est mon rôle dans cette histoire?Je suis l'une des volontaires, et j'aime çà! "

Eef de Boer

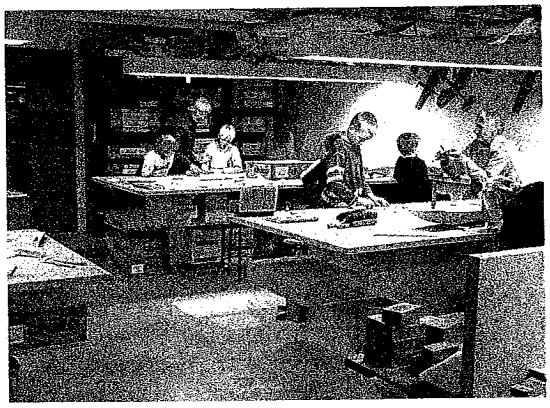
AU FEMININ

ENGLISH

Never say never again.

Already more than 40 years I live together with Pieter in the model fly world, but never build a model myself.
My part in this hobby is traveling with Pieter, making pictures, a lot of pictures.
I also like to meet friends all over the world.
Since last year I am retired, and have enough free time.
On a contest in Holland I had a talk with a special man in the Dutch flying world, Ebele Schouwstra.
Now I will tell his model flying story.
He was teaching mathematics and physics on a secondary school (age 12-18 years)
In the 80th some schools in Holland started by side the regular program some extra activities, like folkdance, bridge, play chess etc.
Ebele started with a group of about 20 enthusiastic young students to built indoor models.
However, the ambiance was in the beginning very primitive.
There was standing a cabinet in the big hall and every Friday afternoon he drove the cabinet to the handcraft room.

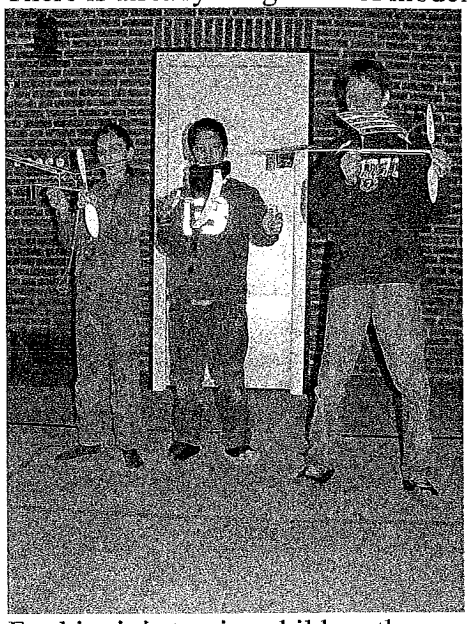
But the enthusiasm was there and gradually he gets more place and about 15 years ago he get a part of the bike cellar which was available.
That was of course a big step fore wards.
It was impossible to manage it al alone, so Ebele asked assistance on the parents of the children.
And surprise! Surprise! It were the mothers who reacted and formed a group of volunteers.
In the mean time Ebele was retired. He agreed with the School manager to stay on the Friday afternoon and was aloud also to use the cellar other days, and so he started an official model club,



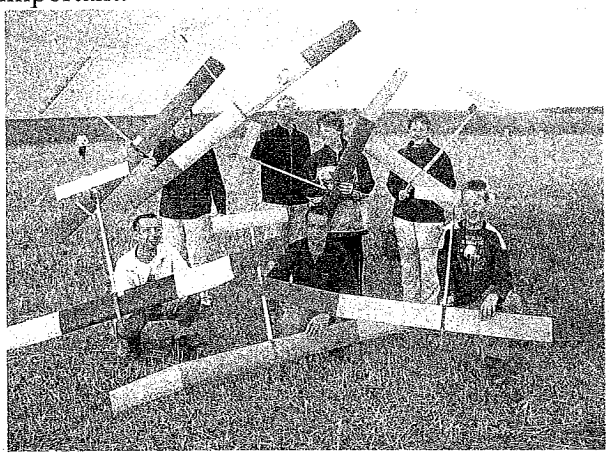
"The Kottenpark modelbouwclub"
In 2001 the cellar was adapted to the last standard.
On Wednesday afternoon, there are now a 17 boys and 1 girl between 8 and 13 years young and in the evening about 15 teenagers and adults.
It is really amazing how Ebele in all that years created a paradise for the youngsters.
Every child has his own homemade small tool box.
In a lot of banana paper boxes he collected the materials and drawings.
He has machineries which are easy to handle by the children.

EEF DE BOER

Ebele is very inventive in making small tools for less money.
For example, he made rubber winders from a fish tin or with help of construction toys.
Specially for the beginners it is marvelous to build an indoor model in about 2 hours, and also fly with it in the gymnastic hall, which is situate inside the school.
There is already a big scale of model designs available, like the "Wortel", the Moustique, Bostonian, P 30, but also F1 H and F1A .Most of them are copied from Vol Libre or Aero Modeler. But it is also possible to build a ship, or a car from own design.



Near building models Ebele goes sometimes with a few children to national contests and last year he was with a group in Beauvoir and Moncontour. However, contest flying is for Ebele not so important.



For him it is to give children the pleasure to create things by hand and to have fun.
There are still a group of female (and now also male) volunteers on the Wednesday afternoon. Ebele's wife Ineke is also busy in the club and chartered some old colleges.
What is my part in this story.
I am one of the volunteers now and I like it.

Eef de Boer

Eef in Deutsch

Man sollte niemals nein sagen .

Seit 40 Jahren lebe ich mit Pieter in der Freiflugwelt, habe aber nie ein Modell gebaut .

Mein Teil in diesem Hobby war mit reisen und Fotos machen , viele Fotos .. Es freute mich auch viele Freundschaften rund um die Welt zu schliessen . . Seit dem letzten Jahr arbeite ich nicht mehr und habe dadurch viele Freizeit . Bei einem Wettbewerb in Holland kam ich ins Gespräche mit einem Mann der holländischen Freiflugwelt : Ebele Schouwstra .

Jetzt möchte ich seine Fluggeschichte erzählen . Er war Mathe und Physiklehrer in einer Mittelschule . In den 80 . Jahren gab es in Holland ausser dem regularen Program in den Schulen Nebenaktivitäten wie ,Tanz , Schach ; Bridge u.s.W. .... Ebele startete mit einer Gruppe von 20 Schülern den Bau von Saalflugmodellen . Am Anfang war alles etwas primitiv . Am Freitag Nachmittag wurde in der grossen Halle ein Handwerksraum geschaffen .

Die Begeisterung war so gross dass mehr und mehr platz benötigt wurde , nach 15 jahren ist man im Fahrradkeller der zu Verfügung stand .

Es war für Ebele unmöglich dies alles allein zu bewältigen , darum bat er um Mithilfe bei den Eltern .

Überraschung , "Surprise " es waren die Mütter die sich meldeten als Freiwillige .

Zu dieser Zeit war Ebele auch in Pension , er vereinbarte mit dem Schulleiter weiter im Keller zu bauen , und dies auch ausser dem Freitag , er gründetet somit ein Klub .
Den "**Kottenpark Modellbauklub** "

2001 wurde der Keller auf den letzten Standart gesetzt . Mittwochnachmittag kamen nun 17 Junge und ein Mädchen zwischen 8 und 13 Jahren , und Abends 15 Jugendliche und Erwachsene . Es ist schon erstaunlich wie in all diesen Jahren Ebele ein Freiflugparadies geschaffen hat . Jedes Kind hat seinen eigenen Handwerkskasten . Zazhlreiche Papkartonschachteln sind gefüllt mit Material und Zeichnungen .

FORTS.- SEITE 10509

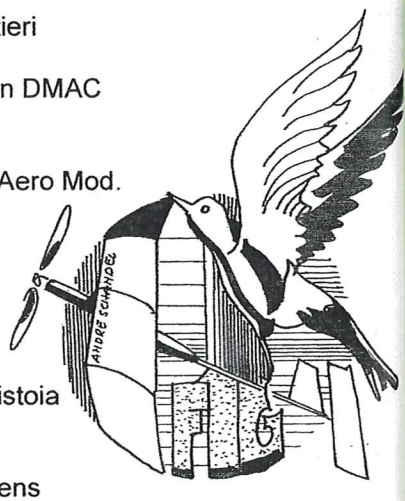
F.A.V.L.I. SOCIETA' AEROMODELLISTICA ITALIANA DEL VOLO LIBERO

GRUPPO AEROMODELLISTICO **AGO TORINO**

EURO CHALLENGE F1G Coupe d'hiver

Lista definitiva delle gare riconosciute per l'Euro Challenge stagione 2006/2007, sulla base delle conferme / adesioni ricevute.
Definite list of recognized events for the Euro Challenge 2006/2007, basing on received confirmations / adhesions.
Liste défintive des concourses reconnues par l'Euro Challenge 2006/2007, sur la base des confirmations / adhésion reçu.

Name	Date dd/mm	Place	Organisation
COPPA FEA	08 OCT 2006	Crivelle (near Torino) – Italia	AGO Torino
COPPA CAMPIONI	12 NOV 2006	Maniago – Italia	Fincantieri
COPPA EUROPA	03 DEC 2006	Middle Wallop – U.K.	Croydon DMAC
COUPE PROVENCE COTE D'AZUR	03 DEC 2006	Le Luc – France	Pujaut Aero Mod.
COUPE DES ALPES DU SUD	JAN 2007	Sisteron – France	AAAA
COUPE M.BAYET	25 FEB 2007	Viabon – France	PAM
* COPPA ITALIA 2	FEB/MAR 2007	Orentano – Italia	GAP Pistoia
COUPE DES PRINTEMPS	10 JUN 2007	Cambrai – France	MAC Lens
AZAY LE BRULE INT	JULY 2007	Beauvoir s.Niort – France	Club Azay le Brule
DEUX MINUTES INTERNATIONAL	AUG 2007	Moncontour – France	Vol Libre Moncotourois



* Da confermare : Nel caso la Coppa Italia 2 non sia disputata sarà sostituita dalla prova regionale di campionato toscano organizzata nello stesso luogo e nello stesso periodo dallo stesso gruppo.
* To be confirmed : If Coppa Italia 2 won't take place, it will be replaced by the regional event (campionato toscano) scheduled in the same location in the same period by the same group.
* A confirmer : Si la Coppa Italia 2 ne sera pas organisé, sera remplace par le concours regional (campionato toscano) prevu sur le meme terrain, dans le meme preiode, organisé par le meme groupe.

Pertanto, come da regolamento la classifica finale terrà conto della somma dei **cinque** migliori punteggi, utilizzando i punteggi scartati per risolvere eventuali parità.
So, according with rules, final classment will take into account the **five** best scores, using the remaining ones to solve possible deuce.
Donc, selon le reglement, seront pris en compte les meilleures **cinq** scores. Les scores non comptés seront utilises en cas d'egalitè.

Torino 15/09/06

NOUS AVONS, DURANT LES DERNIÈRES DÉCENNIES, ASSISTÉ A PLUSIEURS TENTATIVES, D'INSTAURER DANS LA CATÉGORIE COUPE D'HIVER UNE COUPE D'EUROPE, SUR PLUSIEURS CONCOURS. ELLES ONT TOUTES ÉCHOUÉES!

NOUS SOMMES CURIEUX DE VOIR SI NOS AMIS TRANSALPINS RÉUSSIRONT A ENRACINER CET EURO CHALLENGE. -!

10508

CÉHIXE et VÉZÈDE by GPB

CX et VZ 98

Veuillez trouver ci-joint le chèque de 35 euros correspondant à la poursuite de l'abonnement.
Encore merci pour les moments de détente procurés.
Trente ans d'édition c'est un véritable sacerdoce et j'espère que les pratiquants vous en remercient. En tous les cas recevez l'admiration d'un passionné qui grâce à vous a connu et connaît des moments de lecture très agréables.
Très cordialement

Toulon, le 9 septembre 2006

Ci-joint Reglement
Un grand Merci
pour Votre TraVail.
"VoL LiBRE"
un plaisir ....

FERTS VON S.10507

Cher André,

Votre colis de "brochures" est arrivé hier – trois numéros! C'est un véritable trésor. Votre créativité et assiduité sont formidables. Un grand merci de moi.

Vol Libre

MAN SOLLTE NIEMALS NEIN SAGEN.

Jugendliche weitergeben .

Es ist eine Gruppe von Weiblichen (ohne jeden Mânnlichen) Freiwilligen die nachmittags helfen . Ebele's Frau Ineke ist auch dabei , sie leitet ältere Kolleginnen .

Welches ist mein Anteil in dieser Geschichte ?

Na ich bin eine von diesen Freiwilligen und es macht mir Spass.

Es gibt Werksmaschinen die leicht von Kindern zu handhaben sind . Ebele ist sehr ideenreich und fertigt Werkzeuge für wenig Geld . Z. B. er fertigt Aufziehgeräte für Gummimodelle aus Fischleinen .

Speziell für Anfänger ist es wunderbar in 2 Stunden ein Saalflugmodelle zu bauen , und mit diesem im Turnsaal nebenan zu fliegen . Man kan grosse Scalmodelle , und anderen mehr wie Bostonian , P 30 F1H , F1A , Moustique u.s.w. bauen . Viele davon stammen aus VOL LIBRE und Aero Modeler . Es ist auch erlaubt , Wagen und Schiffe selbste zu bauen .

Nach Bau , geht Ebele mit einigen Jugendlichen auf Wettbewerbe , letztes Jahr war er in Moncontour . Aber Wettbewerbe sind für Ebele nicht das Wichtigste . Er möchte Freude und Kreativität an

VOL LIBRE

voltibre

INTERNATIONAL ボルティブル

Photo - A. SCHMIDEZ

IVOF Repro • Tél. 03 88 34 15 13