



photo. A. SCHANDLER

VOL LIBRE

174 207

SISTERON
VIABON
VOL LIBRE AUX USA
PLUME D'OR 2006 JEAN WANTZENRIETHER
AU FEMININ
SERIE "LANCE MAIN"
PHILATELIE
PEANUTS

AVRIL

INTERNATIONAL

10631

だんご

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL
16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG
FRANCE

TEL + FAX -- 03 88 31 30 25
E mail : andre-schandel@wanadoo.fr

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

Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 40 .

Tous les paiements au nom de A. Schandel .

Comptes (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France

Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deutsche Bank Kehl (Germany) 664 700 24 - 0869727

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

GALERIE DES PORTRAITS

Photo - MARTIN DILLY -



RAY MONKS IS THE ONLY BRITISH MODEL FLYER TO HAVE
FLOWN ON ALL FOUR FREE-FLIGHT TEAMS
F1 A, B, C - AND D.
* LE SEUL MODELISTE ANGLAIS AYANT ETE SELECTIONNE EN EQUIPE NATIONALE
DANS QUATRE CATEGORIES F1 A, B, C ETD.
* DER EINZIGE BRITISCHE FREIFLUGER, DER IN VIER FREIFLUGKLASSEN, BEI W.M. FLOG
F1 A, B, C UND D.

SOMMAIRE

- 10631-Vol Libre 174
- 10632- Galerie des portraits -Vol libre
- 10633- Sommaire Edito
- 10634-35 - Au féminin ...
- 10636- Cehixe Vézède - GPB
- 10637-38-39-40-41-42-43
Lancé Main - ZUZKA- MUSKA
ELYPSE
- 10644- 45 - F1J - Vaclav Patek
- 10646- F1B Tenzor II
- 10647-48- e Box 5 F1Q électrique
- 10649- Astuces ...
- 10650 - Profils divers
- 10651-52-53-54-
Sisteron 2007
Michel Picol
- 10655-56- 1 er concours Chouette
Michel Reverault
- 10657- Plume d'Or 2006
- 10658- Images Vol libre
- 10659- Astuces ...J. Wantzenriether
- 10660- P 30 Square Eagle P.R. Hartman
- 10661-62-63-64-65-66-67-68-69
Vol libre aux USA
Isaacson Winter Classic
Bob White Maxmen .
NFFS et A. Schandel
- 10670-71-
74-75- Viabon 2007 . J.P. Di Rienzo
- 10672-73- F1A - Billy Bunter
Martin DILLY .
- 10676- Swedish Cup
- 10677-78-79 Peanut E. Fillon
CAUDRON 109
- 10680-81- Gloster Gladiator Mk1
- 10682-83- ED Marquart's NA-S
Charger
- 10684-85-Nieuport 161
- 10686- Petites Annonces
- 10687- Philatélie W. Hach
- 10688- Divers
- 10689- Céhixe Vézède GPB
- 10690- Image Vol libre

EDITO

Nous n'avons plus ,comme ce fut le cas , dans un passé plus ou moins lointain, des dessins personnels de modèles utilisés lors des concours , nationaux ou internationaux, et qui illustraient les revues de vol libre pour étoffer notre publication .

Les dessins se font donc rares tout comme les explications techniques et pratiques pouvant inciter les amateurs , à reprendre " nature " ou modifié les modèles proposés dans les ateliers et sur les terrains .

Le "ready to fly " avec l'uniformité des constructions ne donne plus beaucoup de place à l'originalité et à l'imagination personnelle . La rareté des terrains , proches des constructeurs , est un obstacle supplémentaire aux essais personnels .

Il n'est plus possible de faire voler quelque chose rapidement dans un environnement immédiat . Souvent ce n'est pas le modèle qui manque , mais la place pour le faire évoluer .

Nous allons donc parler un peu des modèles " lancé main " qui peuvent ,avec un investissement minimal , déclencher de l'enthousiasme sur des terrains abordables .

Comme ces modèles peuvent en même temps remplir des fonctions pédagogiques sur la construction et le réglage , c'est presque une évidence que de les utiliser dans les ateliers de construction pour jeunes et moins jeunes . Si les premiers construits seront peut être que des modèles d'essais , on peut facilement monter " en grade " pour arriver à la perfection . .

Une chose , essentielle est cependant à retenir, tout lancé main , doit être construit et utilisé proprement , il n'est pas rare alors de trouver la " pompe " à partir d'une hauteur de catapultage approchant les 25 à 30 M .

Nous allons donc dans ce numéro , commencer à présenter , les plus petits de ces petits modèles , avec des indications pratiques , sur les matériaux et les modes de construction .

Il nous est également agréable de souligner l'attribution de la plume d'or , à Jean Wantzenriether , par ses camarades de Jury . Connaissant sa modestie , il est fort probable que cela va le faire rougir .

VOL LIBRE

AU FEMININ

Aujourd'hui je veux pousser un cri! Vous connaissez sûrement cette expression lancée par Brigitte Bardot au sujet des animaux! Moi, elle me convient parfaitement pour parler des femmes!

D'une certaine catégorie de femmes -beaucoup trop nombreuses à mon gré- que je n'ai jamais vu arpenter le terrain où TOUT se joue: Le concours bien sûr, mais aussi la convivialité, les rigolades entre amis, les "revoyures" d'une année à l'autre avec les anecdotes plus ou moins piquantes qui émaillent certains discours etc... Bref, la bonne partie pour toutes, les concurrentes et les autres, la plus intéressante pour beaucoup de ce hobby en grande majorité masculin!

* Je pense à ces femmes un peu oubliées, délaissées pendant des heures! Pas celles qui s'isolent volontairement, un peu par mépris pour l'activité jugée puérile de leurs tendres moitiés, un peu par désir de paix -encore que pour ce faire celles-ci pourraient rester au camping ou au jardin de l'hôtel, où se balader ailleurs plutôt que de respirer la poussière des champs de compétitions- un peu aussi par peur du contact humain avec des bipèdes qu'elles ne tiennent pas à connaître!

Je parle ici de celles qui sont reléguées dans leurs caravanes ou mobil-homes par un compagnon qui ne tient pas à ce qu'elles "comparaissent" en public et qui servent uniquement à préparer les casse-croûte et à donner un coup de main pour les réparations! Vous en connaissez Messieurs? En général vous êtes plutôt fiers si vos compagnes sont sur la "ligne de mire" non?

J'en ai rencontrées deux ou trois, de ces épouses effacées -du même genre que ma mère-, n'osant s'affirmer à côté de ceux à qui pourtant elles souhaitent la victoire, ne serait-ce que pour leur voir un sourire sur le visage à leur retour au "parking"!

La majorité de ces exilées de terrain viennent des pays de l'Est bien sûr et c'est peut-être la barrière de la langue qui les isole, mais j'en doute, le sourire est universel!

J'ai pu parler à une dame allemande dans ce cas et à deux françaises dont j'ignore le nom car je ne me

réclame pas d'une inquisition quelconque, je ne me rappelle même plus de leurs visages, seules leurs paroles timides restent dans ma mémoire. C'étaient invariablement les mêmes!

A ma simple question : "Je vous vois toujours collée à votre voiture et dans son ombre projetée en train de lire ou de tricoter sans répit, cela ne vous dit rien de voir un peu ce qui se passe là-bas à deux cents mètres?"

"Oh non, cela ne m'intéresse pas trop, et puis mon mari n'y tient pas non plus!" Paroles timorées. Un regret peut-être exprimé trop spontanément pour être malhonnête, c'est triste.

Celui qui traîne sa femme dans les concours en la priant de se rendre invisible peut-il penser qu'il lui offre ainsi des vacances? Un changement d'air salulaire en la confinant dans le repli sur soi?

Quel bonheur une femme peut-elle trouver dans un parking de voitures-fût-il en pleine campagne- grillé par le soleil ou transformé de temps en temps en cloaque boueux, sinon en piste ensablée comme un mini-Dakar? Si elle ne se réfugie pas dans l'habitable comme je suis souvent obligée de le faire à cause du vent, elle mord la poussière à pleines dents, s'accroche aux piquets de son auvent et court après ses mots croisés!

Plus souvent qu'à son tour, elle essuie des rebuffades parce que son chéri -qui lui paye un si beau divertissement court lui aussi après son modèle...et ses illusions de gloire, et s'il ne le retrouve pas, bonjour les dégâts!

Pour couronner ce beau catalogue d'avantages à être "de la partie", ces femmes déjà complexées par leur isolement voulu ou forcé doivent se débrouiller pour ne pas être vues au seul moment où elles désirent vraiment s'isoler, vous me suivez? Non, pas là quand même!

Pendant le Championnat de France j'avais placé ma voiture à l'écart du parking pour pouvoir m'échapper plus facilement de temps en temps et pour éviter les nuages de poussière que la conduite irresponsable de certains jeunes participants -se croyant vraiment au Dakar-soulevaient à chacun de leurs nombreux passages! En aucun autre endroit depuis dix ans je n'ai remarqué un tel tohu-bohu

VOITURE

dans les rangs des motorisés! Le vent fort était bien sûr le grand responsable de ces nombreuses sorties de voitures obligées de récupérer loin...

Tout cela pour dire qu'il serait plus agréable pour les dames de se rencontrer aux premières loges, dans ces sympathiques salons à ciel ouvert où l'on cause de tout, de rien, de futilités et....de choses sérieuses aussi s'il le faut, et...de temps en temps...de ces très gentils compagnons qui apprécient notre présence en ces lieux...

Rebellez-vous donc Mesdames, rebiffez-vous, demandez à être admises dans le grand cercle cosmopolite où il se passe toujours quelque chose de plus intéressant qu'à l'ombre d'une voiture...à moins que vous ne soyez vraiment "sauvages" et que vous ne veniez que dans le but non avoué de surveiller votre champion de loin! Dans ce cas, oubliez ce que je viens de dire!

D'aucuns -qui se sentiraient visés, mais je n'en connais pas personnellement- vont sans doute penser en leur for intérieur que je suis aussi de temps en temps près de la voiture, voire dedans quand le temps hélas l'exige, mais j'ai mes raisons alors, qui ne sont en rien semblables à celles de ces femmes de l'ombre qui même installées en plein soleil sont frustrées de tout contact humain pendant des heures! Je n'ai alors aucun moment d'ennui, bien au contraire, car pendant que mon grand moustachu parade sur la ligne de front, moi je me fais draguer dans toutes les langues dans mon camp retranché! Mais oui, mais oui, qu'est-ce que vous croyez donc?

Je crois bien que je n'ai jamais autant écrit dans ces pages sur un même sujet, mais il me tient à cœur tout particulièrement parce que j'ai douloureusement vécu -il y a fort longtemps-cette discrimination dans le sein même de ma propre famille, pauvre maman, heureusement que je ne lui ressemble pas!

C'est avec un très grand plaisir que je vous retrouverai TOUTES dans quelques mois au Poitou! A bientôt

Thanks a lot dear Edna for your nice letter, i am so happy receiving news from a Poitou's friend!

Congratulations for the beginning in your favourite sport this year, it's a pity for

the bad weather, but i think that the meeting with your clubmates was enjoying enough to forget that contretemps!

It seems to me that some women have done the same in others countries of Europe or in the world, perhaps with better weather!

The winter here too was mild, but we had to support too much wind and rain!

My french article don't concern women I know personally, I speak about ones of them which are taken on the fields without permission so stay too closely at her "sportmen"!

Last year in Poitou, I asked one of these women that question:

"At each time i pass between the cars i see you here, aren't you a bit bored in staying always at the same place?"

She looked at me with a vacant stare and said:

"My husband doesn't want my presence, I would disturb him!"

"Come with me, I said, at the "front line", there are interesting other women to meet!" I promised her to avoid the "theatre of operations" in order to save her trouble.

She merely smiled and immersed herself in her book again.

What are you thinking about that? I should be in high glee if I could have an answer or two!

See you later:

J.SCH.



photo - sch - 7

-VOL LIBRE-

CÉHIXE et VÉZÈDE AINSI
QUE LEUR DIVIN CREATEUR,
GEPEBEOVAH, CELUI QUI LES A
FAITS A SON IMAGE, VOUS
PRESENTENT LEURS MEILLEURS
VOEUX POUR LA NOUVELLE ANNEE
2007



VOI L'ABRE

LANCÉ MAIN

La "culture du lancé main" (HLG -hand launch glider) n'est pas très répandue en France, pour ne pas dire qu'elle est actuellement inexistante, du moins en vol libre.

Elle reprend un peu du poil de la bête en RC avec un mode de catapultage assez sophistiqué, ressemblant fort au lancer du disque.

Je me souviens de l'époque, plusieurs dizaines d'années, où au soleil couchant, sur le terrain de foot de Moncontour envahi par les tentes des concurrents du Poitou, des petits planeurs "lancé main" traçaient leurs arabesques, dans l'air immobile du soir.

..... Mais d'une manière définitive et générale, cette catégorie de vol libre est passée chez nous et en d'autres endroits aux oubliettes.

En revanche dans certains pays d'Europe Centrale en Angleterre et aux USA, tout comme en Australie, ces petites merveilles sont l'objet de concours et de recherches, allant jusqu'aux championnats nationaux.

On ne peut certes pas tracer un parallèle avec la catégorie F1E, très, très longtemps délaissée par les Français et qui d'un coup se retrouve projetée au premier plan, grâce à la facilité d'acquisition sur le marché des ces modèles.

Néanmoins, si certains pensaient à confectionner et à vendre des modèles HLG, peut-être que nous les reverrions eux aussi sur les terrainset en compétitions.

N'oublions cependant pas qu'il faut de la masse musculaire à "tours de bras" pour propulser ces petites merveilles à une altitude convenablesans parler des réglages pointus nécessaires pour les faire évoluer durant des temps convenables chronométrés. Dans les deux cas il faut un entraînement continu et performant

Suivant l'exemple de W. Hach (Autriche) et de célèbres personnages d'outre atlantique, nous présentons et

présenterons ...des modèles "lancé main" (HLG) petits et grands, avec des annotations et des croquis devant faciliter leur construction.

Précisons que cette catégorie se pratique à la fois en extérieur et en intérieur, bien sûr pas tout à fait de la même manière, et surtout pas dans le même choix des matériaux de construction, essentiellement balsa et carbone.

Ces "petits avions" comme dirait le spectateur non averti, sont utilisables sur des petits terrains, genre pré ou terrain de foot, et OBLIGATOIREMENT en voulant les faire voler, amènent des sensations et des réglages propres au vol libre de toutes les catégories.

Contrairement à l'impression première la pratique du "lancé main" n'est pas chose facile du tout, du tout ! C'est même difficile essayez donc ! et vous verrez !.

Nous commençons donc par la publication de dessins de modèles tchèques à la portée, du moins dans la construction de jeunes et de débutants, tout en ne demandant pas un investissement onéreux. Qui nous enverra le premier laphoto de modèles construits ?

WURFGLEITER

Die Kultur der Wurfgleiter ist in Frankreich nicht sehr verbreitet- in Deutschland übrigens auch nicht - um nicht zu sagen dass es sie überhaupt nicht gibt.

In RC gibt es ein Neuanfang mit einer Schleuderart die dem Diskuswurf gleicht.

Ich erinnere mich noch an die Zeiten wo bei Sonnenuntergang, auf dem Fussballplatz von Moncontour, über den Zertlern, zahlreiche Wurfgleiter ihre Runden drehten, in der ruhigen Abendluft lange, lange her.

Aber scheinbar definitiv und für immer ist der Wurfgleiter bei uns sowie anderswo in Vergessenheit geraten, warum ?

SUITE PAGE. 10645

VOL LIBRE

Entrée 1/4

ZUZKA

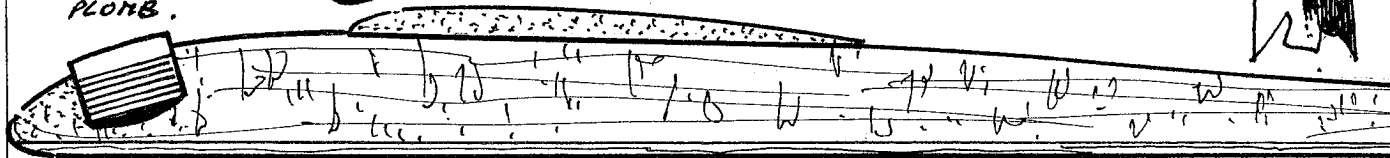


VOI LIBRE

13g

50%

PLOMB.



45

67

10638

FUSÉLAGE -
BALSA MOYEN 4MM
PIN 2x4

AILE -
BALSA MOYEN 4MM

STABLO
BALSA MOYEN 1MM
SI POSSIBLE 1/4 GRAIN

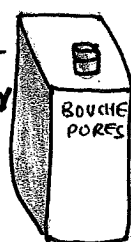
DERIVE
BALSA MOYEN 1MM
SI POSSIBLE 1/4 GRAIN

RENFORT D'AILE
INTRADOS DROIT
BALSA DUR 1,5MM
OU C.P. 0,8MM.

* COLLE UHU HART
ENDUIT BOUCHE PORE

X OUTILLAGE
- REGLE METALLIQUE
- CUTTER
- PONCOIR
GRAIN MOYEN
GRAIN FIN
- PINCEAU DECOUPER
PLOMB

BOUCHE
PORES
NITRO-CEL-
LULOSIQUE
ATTENTION
INFLAMMA-
BLE



PINCEAU
PLAT
12MM -
PINCEAU
A NETTOYER
IMMEDIATEMENT
DANS SOLVANT
EX. ACETONE.



75

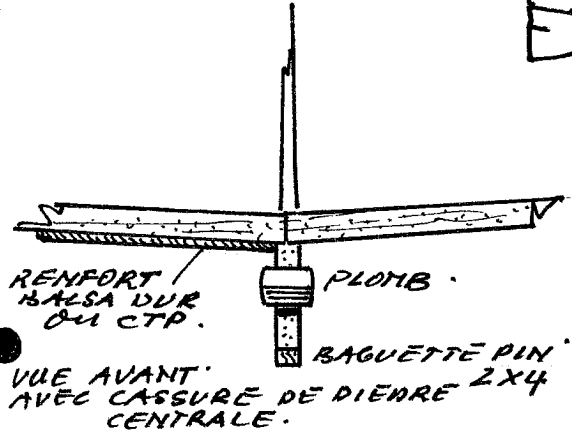
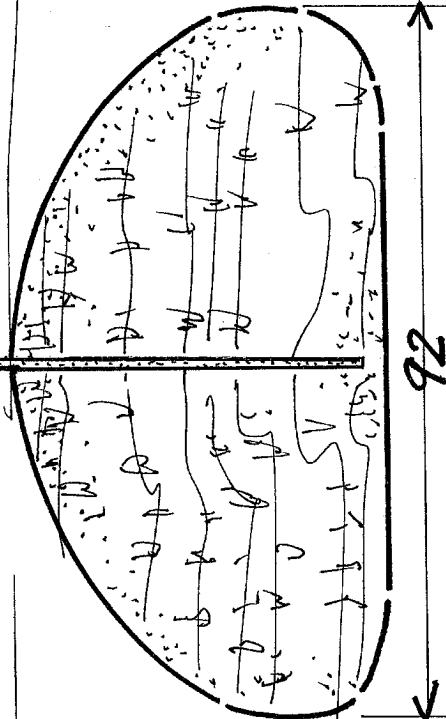
70

70

+32

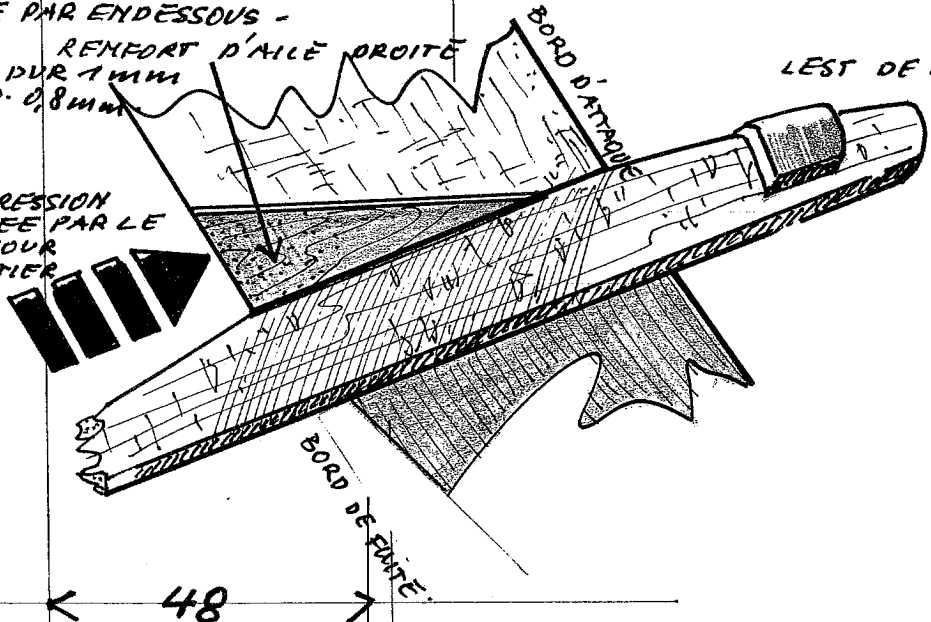
* LE PLAN ÉTANT À L'ÉCHELLE $\frac{1}{4}$, IL SUFFIT DE PHOTOCOPIER SUR PAPIER FORT - BRISTOL - POUR AVOIR LES GABARITS GRANDEUR NATURE SERVANT À TRACER LES CONTOURS DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS DU MODÈLE. - BIEN SUR IL FAUT LES DÉCOUPER, AVANT, SOIGNEUSEMENT SUR LA PHOTOGRAPHIE.

LE
KON

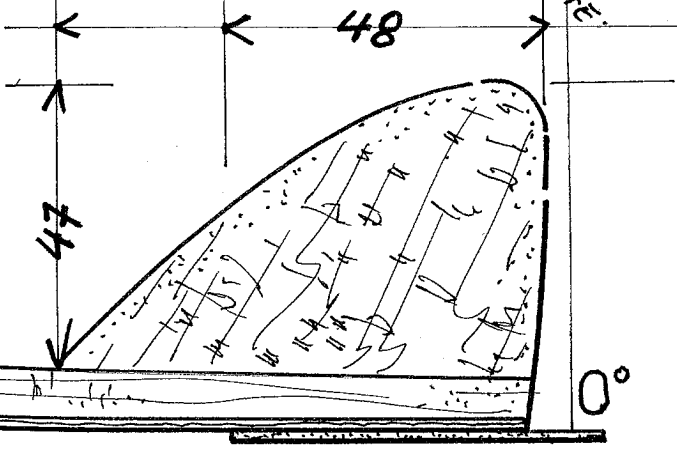


VUE PAR ENDESSOUS -
RENFORT D'AILÉ DROITE
Balsa dur 1mm
ou CTP 0,8mm

PRESSION
EXERCÉE PAR LE
DOIGT POUR
UN DROITIER



LEST DE PLOMB.



0°

-VOL LIBRE-

>9<

MUSKA

VOL LIBRE

79

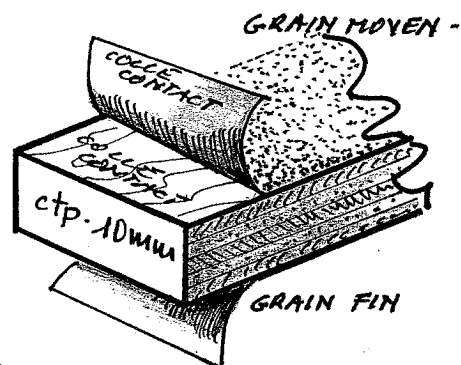
VOL LIBRE

Échelle 1/4

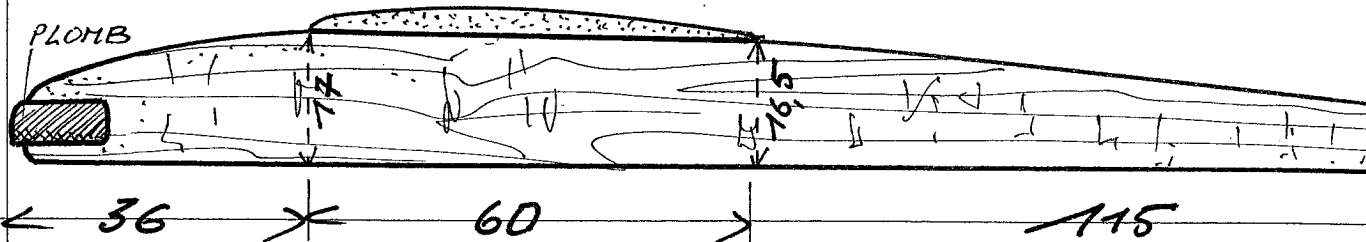
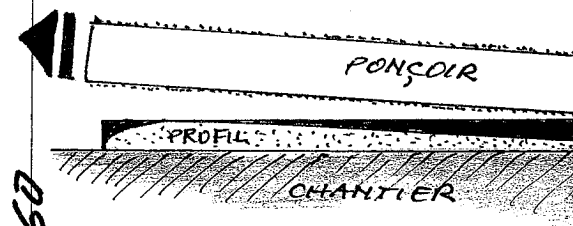
- * FUSELAGE - Balsa dur 4mm
- AILE - Balsa moyen 4mm
- STABLO - Balsa moyen si possible quarter grain - 1mm
- DERIVE - Balsa moyen si possible quarter grain - 1mm
- RÉNFORT AILE - DOIGT Balsa dur 2mm
- LEST PLOMB LAMINE

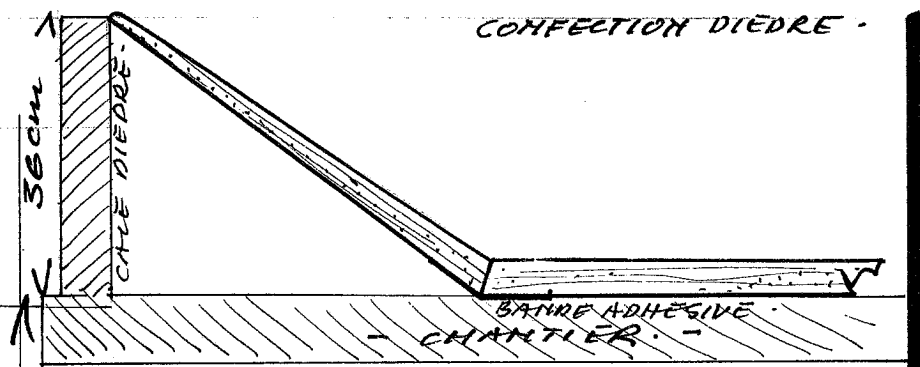
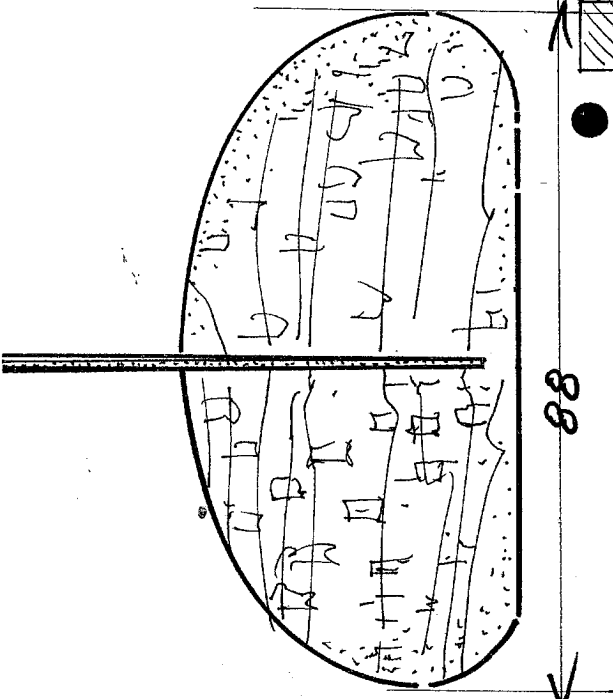
* COLLE UHU HART
ENDUIT BOUCHE - PORES.

- * OUTILLAGE -
- REGLE METALLIQUE
- CUTTER
- PONÇOIR - UNE FACE GRAIN MOYEN
AUTRE - GRAIN FIN.

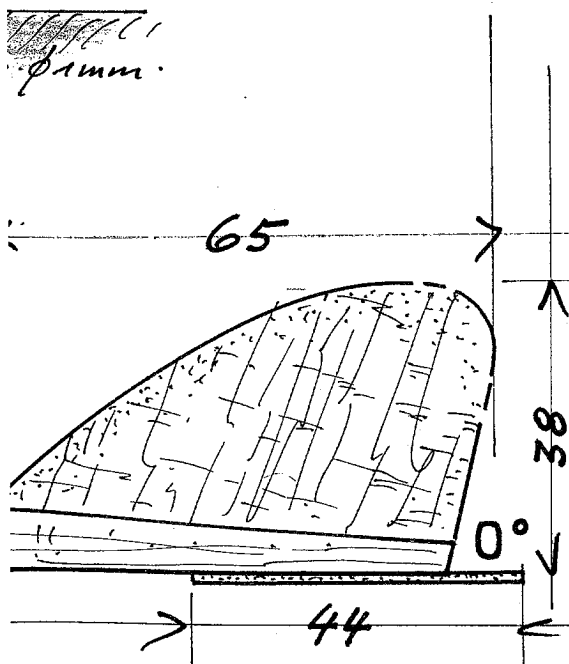
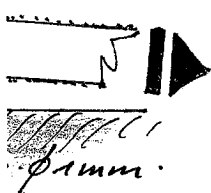
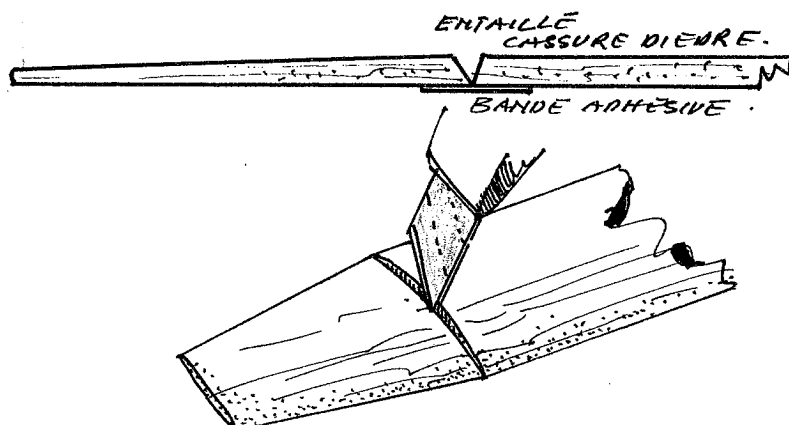


- PONÇOIR - CTP - 10 à 12 mm
- DEPASSEUR -
- L - 20cm
- E - 4cm

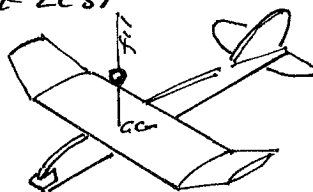




- * POUR PRATIQUER L'ENTAILLE DE CASSURE DE DIEDRE UTILISER UNE LAME DE CUTTER, MEULE ET UNE REGLE METALLIQUE SOUPLE.
- LA BANDE DE PAPIER ADHESIF SERT A EVITER LA CASSURE TOTALE ET DONC LA SEPARATION DIEDRE PANNEAU CENTRAL.



- CONSTRUCTION -**
- * PHOTOCOPIER SUR PAPIER FORT (BRISTOL) LE PLAN CI CONTRE A L'ECHELLE 1
- DECOUPER AUX CISEAUX, AILE, STABLO, FUSELAGE
- LES REPRODUIRE SUR PLANCHETTES DE Balsa epaisseur et qualite indiquées.
- DECOUPER LES PIECES AU CUTTER
- PONCER FINEMENT TOUTES LES SURFACES PLANES.
- PONCER PROFILER L'AILE
- TRAITER TOUTES LES SURFACES AVEC DU BOUACHE PORE
- REPONCER FIN, TOUTES LES SURFACES.
- FAIRE LES ENTAILLES DE DIEDRES ET METTRE SUR CHANTIER COMME INDIQUE PLUS HAUT APRES AVOIR ENCOLE L'ENTAILLE.
- APRES SECHAGE ASSEMBLER ET COLLER LES ELEMENTS EN PLACE.
- NE PAS OUBLIER LE RENFORT POUR AILE DROITE (DROITIER) GAUCHE (GAUCHIER).
- EQUILIBRER AVEC PLOMB SUR L'AVANT DU FUSELAGE POUR OBTENIR LE CENTRE DE GRAVITE INDIQUE.
- DETERMINE PAR UNE EPINGLE PLANTEE AU MILIEU DE L'AILE, ET UN FIL.
- COLLER LE LEST.



10641

UDNY

LET

VOL LIBRE

-VOL LIBRE

- * FUSÉLAGE -
 - Balsa MOYEN - 4 mm
 - + POINTE FIBREVERRE
 - OU CARBONE.
- AILE -
 - PARTIE AVANT
 - Balsa MOY. 7 mm
 - NERVURES +
 - ENTRETOISES 1 mm
 - Balsa MOYEN.
 - BORD DE FUITE
 - Balsa MOYEN. -
- DERIVE - Balsa MOYEN
- 1/4 GRAIN SI POSSIBLE
- STABILIS - Balsa MOYEN
- 1/4 GRAIN SI POSSIBLE

- OUTILLAGE
 - REGLE METALLIQUE
 - CUTTER
 - PONCOIR DEUX FACES
 - GRAIN MOYEN
 - GRAIN FIN
 - PETIT CHANTIER
 - PINCEAU PLAT 12 mm

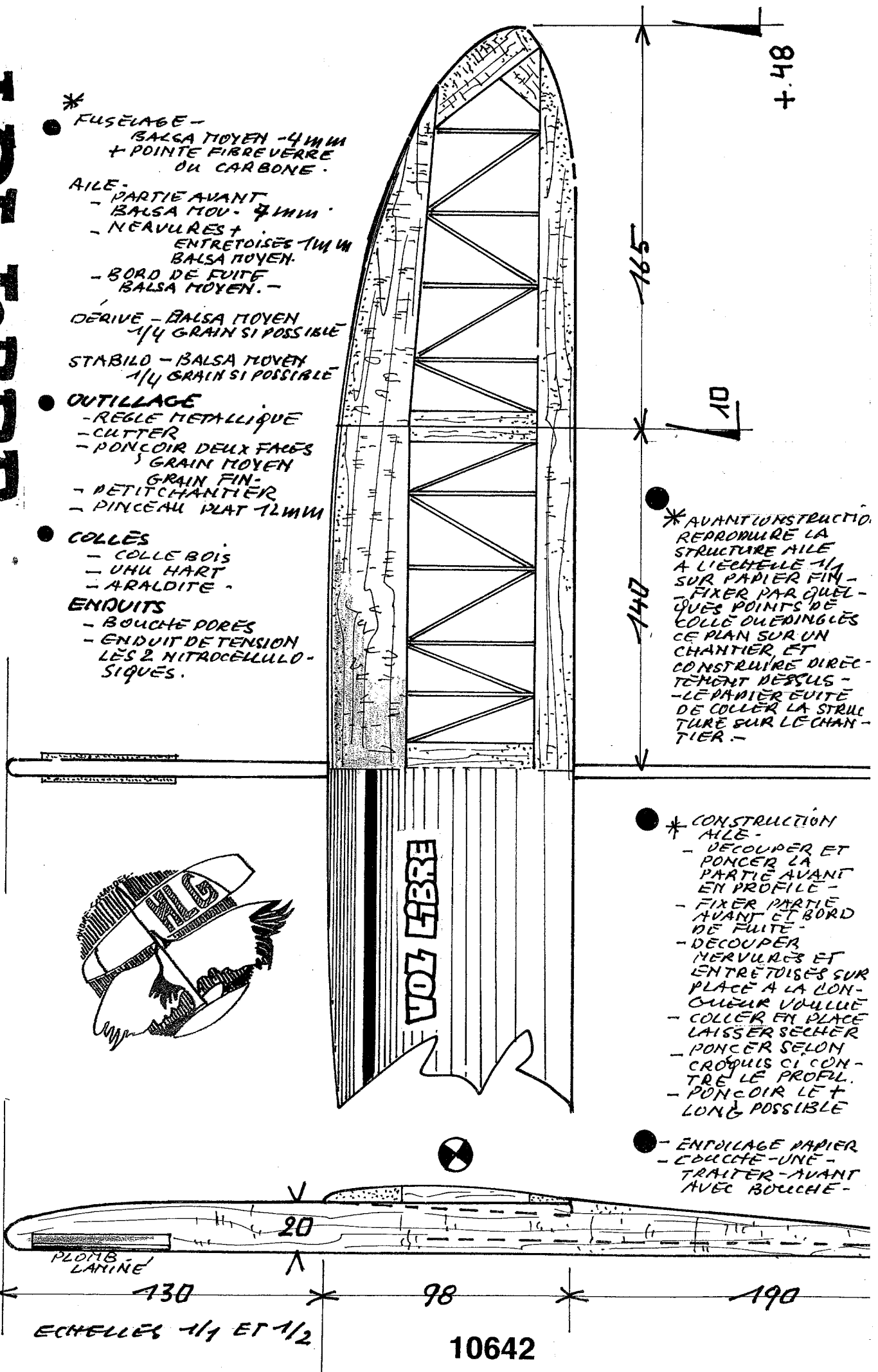
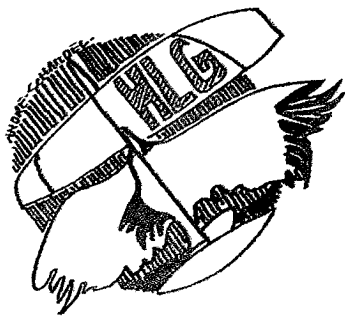
- COLLES
 - COLLE BOIS
 - UHU HART
 - ARALDITE.

- ENDUITS
 - BOUCHE PORES
 - ENDUIT DE TENSION
 - LES 2 NITROCELLULO-
 - SQUES.

- * AVANT CONSTRUCTION
 - REPRODUIRE LA
 - STRUCTURE AILE
 - A L'ECHELLE 1/4
 - SUR PAPIER FIN -
 - FIXER PAR QUEL-
 - QUES POINTS DE
 - COLLE OU ERINGLES
 - CE PLAN SUR UN
 - CHANTIER ET
 - CONSTRUIRE DIREC-
 - TEMENT DESSUS -
 - LE PAPIER EVITE
 - DE COLLER LA STRUC-
 - TURE SUR LE CHAN-
 - TIER. -

- * CONSTRUCTION
 - AILE -
 - DECOUPER ET
 - PONCER LA
 - PARTIE AVANT
 - EN PROFIL -
 - FIXER PARTIE
 - AVANT ET BORD
 - DE FUITE -
 - DECOUPER
 - NERVURES ET
 - ENTRETOISES SUR
 - PLACE A LA CON-
 - QUER VUE
 - COLLER EN PLACE
 - LAISSER SECHER
 - PONCER SELON
 - CROQUIS CI CON-
 - TRE LE PROFIL.
 - PONCOIR LE +
 - LONG POSSIBLE

- ENVOIAGE PAPIER
- COUCHE - UNE -
- TRAITER AVANT
- AVEC BOUCHE -

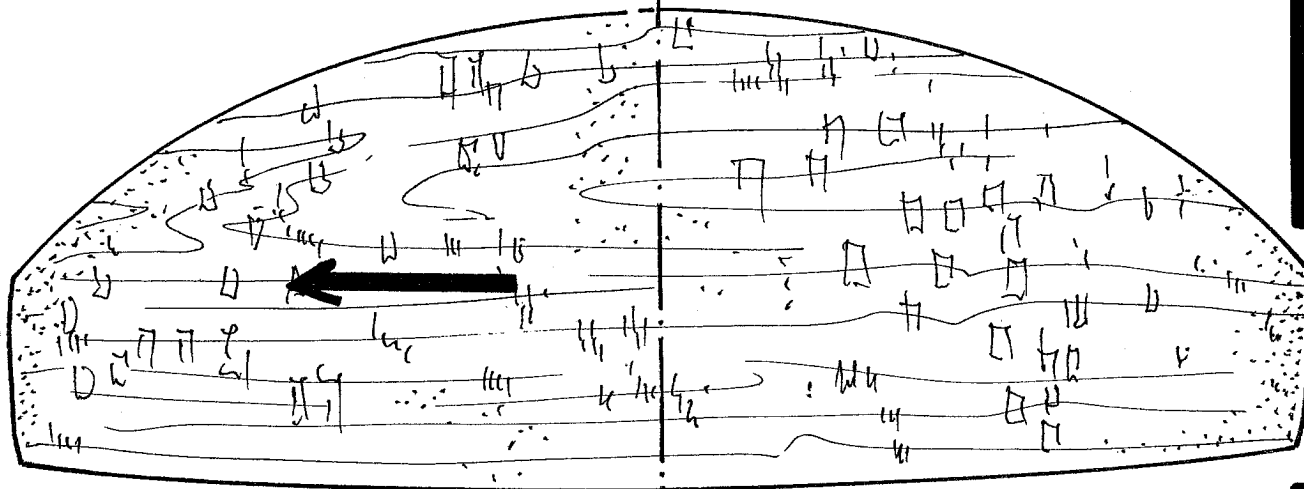


ECHELLES 1/4 ET 1/2

10642

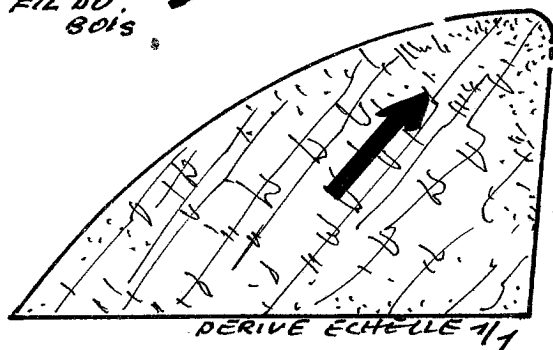
ELYPSE

500i SCHIEFERDECKER

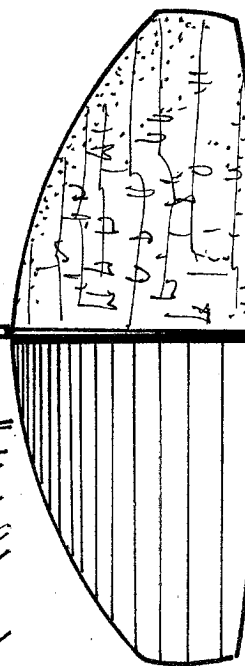


ÉCHELLE 1/1

FIL DU BOIS



DÉRIVÉ ÉCHELLE 1/1



170

SENS À PONCER

PONCIR
ONG.

PAPIER

CHANTIER

BALSA MOYEN 7mm

BALSA MOYEN

98

70

DELSPAN LÉGER
YMOIT TENSION
ASSEMBLAGE TOUTES LES SURFACES BALSA
VRES - PONCER TRÈS FIN.

45

63

170

DESSINS A. SCHANDEL - VOLNY LET."

10643

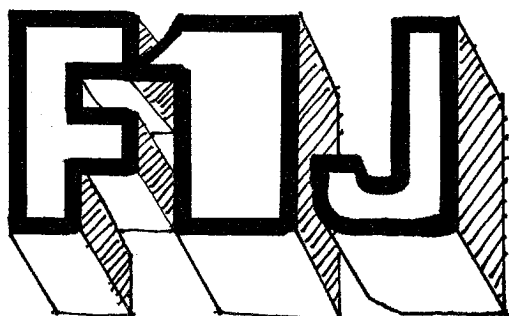
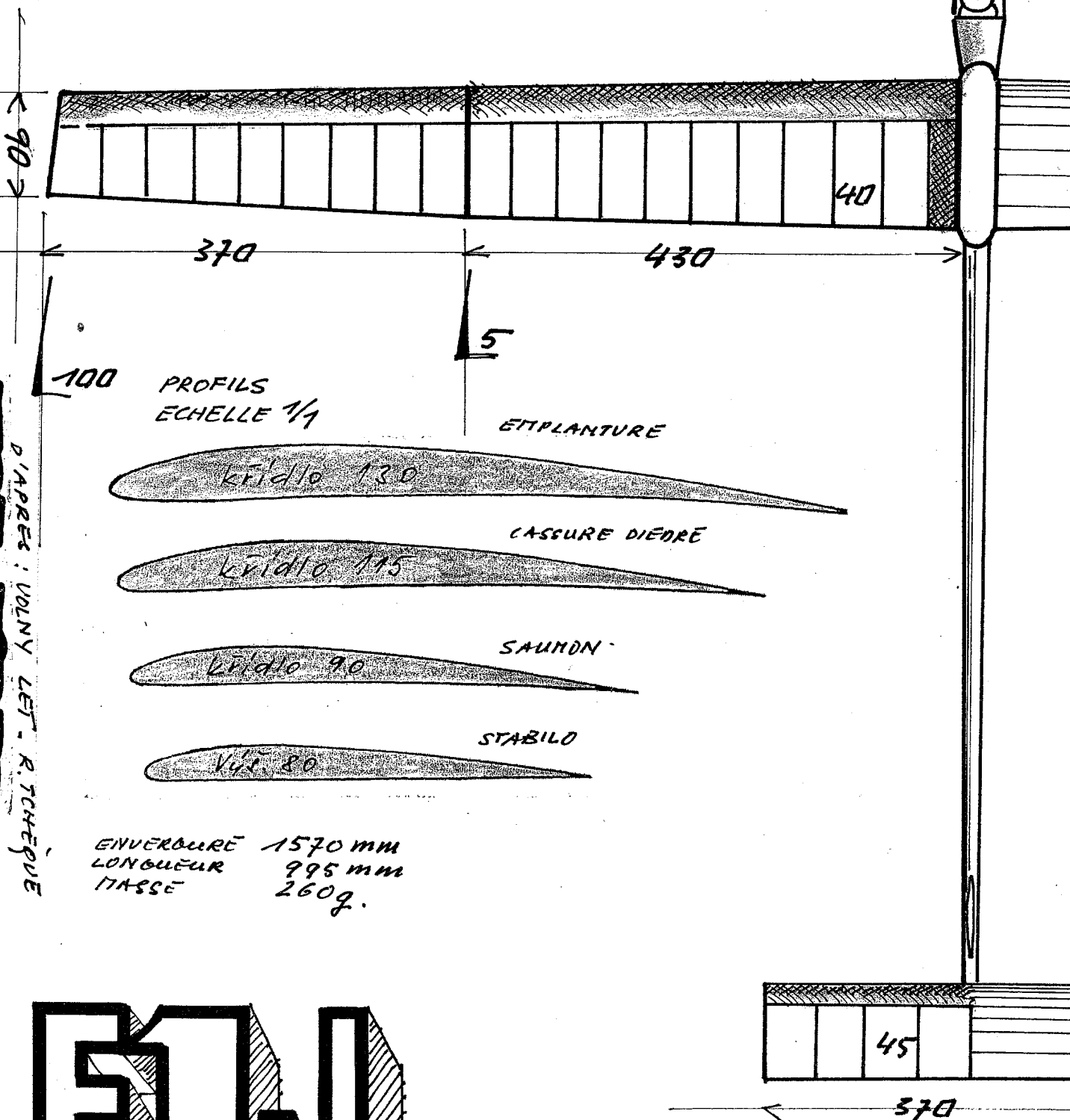
VOL 10643

VÁCLAV PATEK

MOTEUR.
0,98

VOLEUR

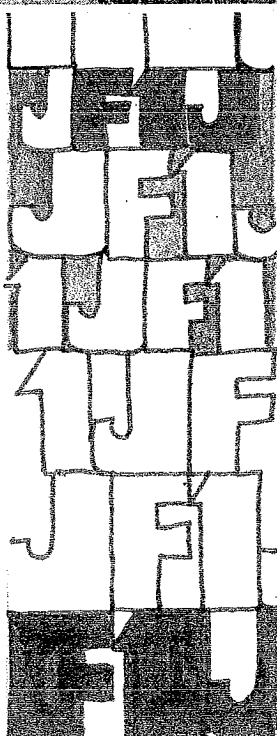
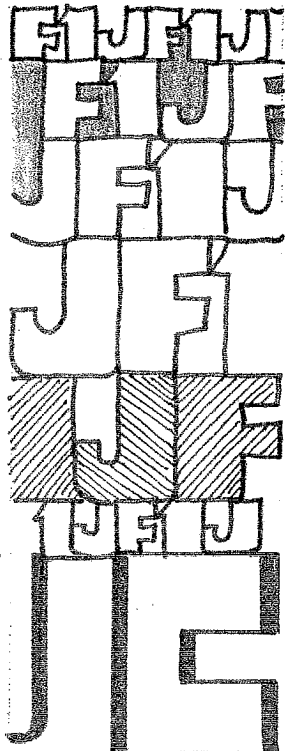
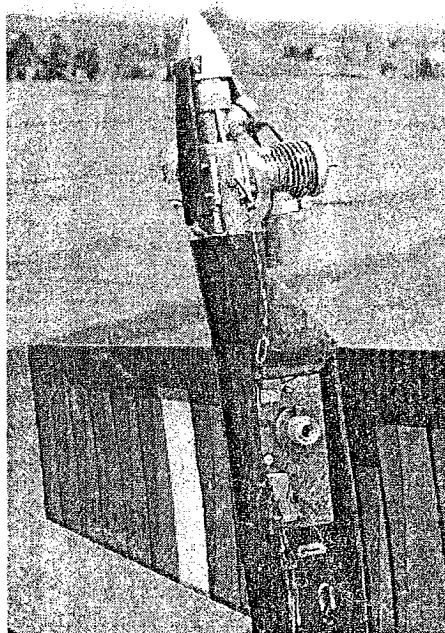
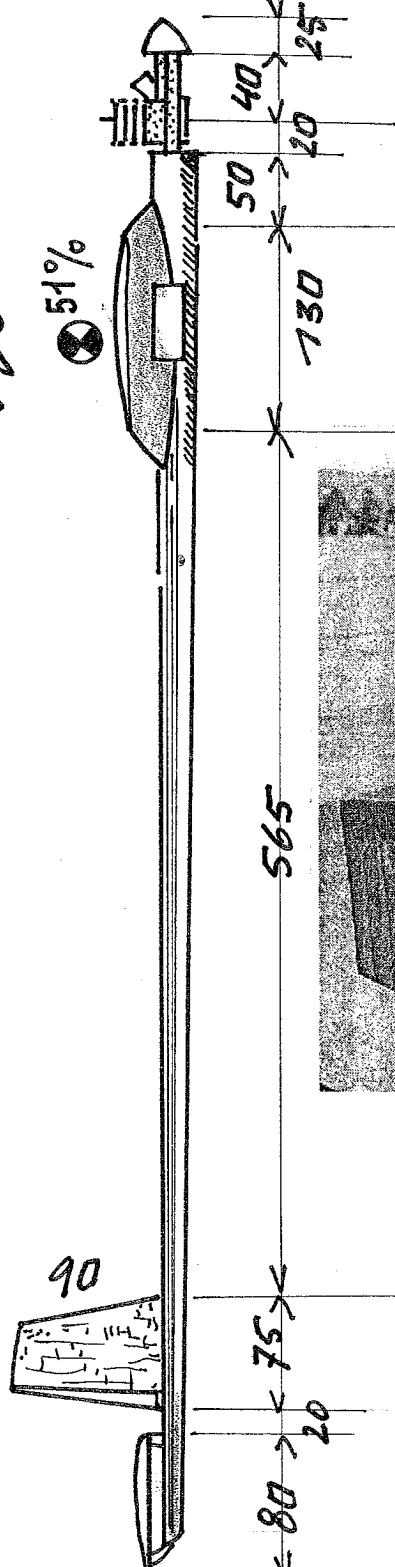
DIAPRES : VOLNY LET - R. TCHÉQUE



DESSIN : A. SCHAUDEL ECHELLES 1/5 ET 1/1
10644

ERGER KUSNAROV

51%



* LA CATEGORIE F1J N'EST ACTUELLEMENT PAS PRATIQUEE EN FRANCE ET RELATIVEMENT PEU PARAILLEURS A TRAVERS LE MONDE. RAPPELONS QUE SA CREATION REMONTE A PEU D'ANNEES SUITE A LA TENUE DE CHAMPIONNATS DU MONDE JUNIORS. PRESQUE TOUTES LES NATIONS ETAIENT DANS L'INCAPACITE ET LE SONT TOUJOURS DE METTRE SUR PIED UNE EQUIPE COMPLETE F1A, B, ETC. LA CATEGORIE C, ETANT A LA FOIS TRÈS ONEREUSE ET D'UNE TECHNIQUE DIFFICILE A MAITRIER FUT MODIFIEE POUR LES JUNIORS DANS LE BUT DE LA SIMPLIFIER. EN F1J, LE RESULTAT SOHAITE NE FUT PAS ATTEINT. F1J EST AUJOURD'HUI AUSSI ONEREUX ET COMPLIQUE QUE F1C. - LES GRANDS S'EN SONT MELES *

* F1J WAR FÜR DIE JUGENDLICHEN GEDACHT UM AUS DERTEUREN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTEN F1C KLASSE AUSZUTRETEN. DAS ZIEL WURDE NICHT ERREICHT DIE F1J KLASSE IST HEUTE WIEDER GENAU SO TEUER UND TECHNISCH KOMPLIZIERT WIE HAE MITTER F1C. DIE GROSSEN KAMEN!

WURFGLEITER. FORTS. V.

- 10637 -

Im Gegensatz dazu gibt es in Mitteleuropa, England, USA und Australien immer noch Leute die diese Klasse betreiben, bis zu Meisterschaften.

Man kann kein Parallel mit F1E zeichnen, Klasse die auch bei uns über Jahrzehnte kein Anklang fand und jetzt plötzlich im Rampenlicht steht, weil Modelle zu kaufen sind.

Jedenfalls wenn einige daran denken auch Wurfgleiter zu bauen und zu verkaufen, könnten diese auch wieder auf dem Gelände erscheinen

Nicht zu vergessen dazu gehört auch die "Muskulatur" um eine annehmbare Ausgangshöhe zu erreichen, ohne dabei zu erwähnen dass dazu noch ein feines Trimmen kommt das man noch erlernen muss.

Um W. Hach und einigen Persönlichkeiten aus den USA zu folgen haben wir hier einige kleine Wurfgleiter vorgestellt, mit Zeichnungen und Text, um das Bauen zu erleichtern.

Diese Klasse wird "Aussen und Innen" geflogen obwohl die Auswahl von Balsa nicht die gleiche ist.

Diese Modelle können auf kleinen Geländen eingeflogen werden, Wiese, Fussballplatzund unterstellen obligatorisch eine feine Trimmung, die in allen Freiflugklassen gefordert wird.

Im Gegensatz zu dem allgemeinen Glauben ist dies gar nicht so einfach, überhaupt nicht. Probiert Mal! Ihr werdet schon sehen.

Also hier einige Modelle aus Tschechien, die nicht besonders kompliziert sind und deren Kosten gering bleiben. Wer schickt uns die ersten Fotos?

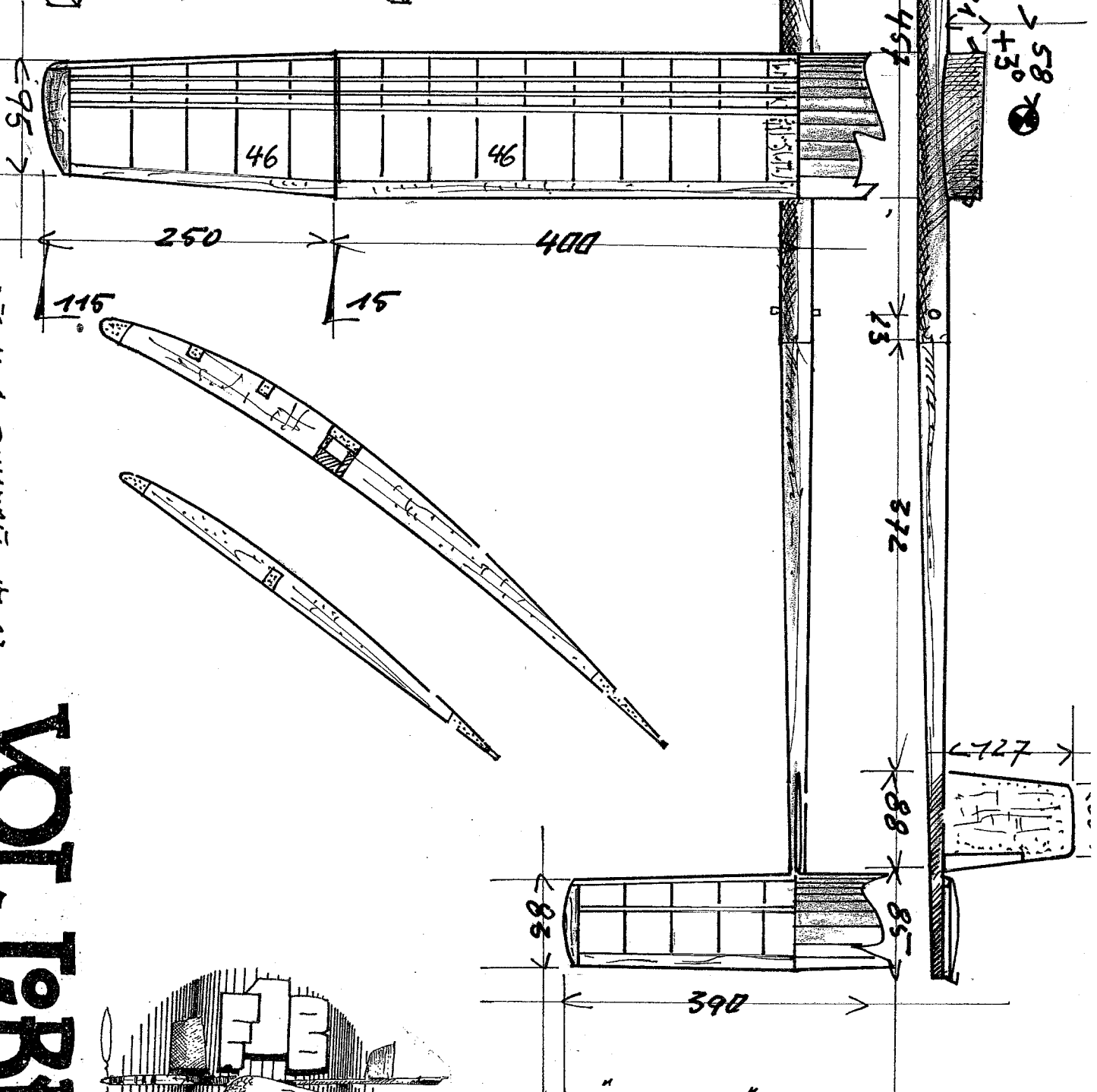
ERGER KUSNAROV

D'APRÈS MONÉLAR - 1988

Ж. КРАЈЦ

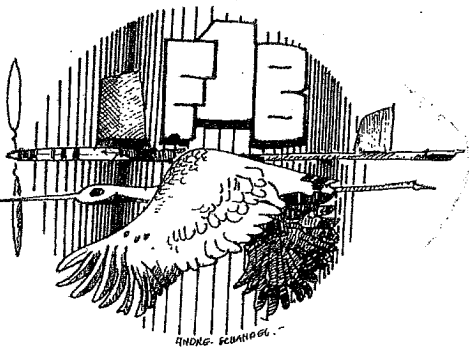
TENZOR II

DIAMÈTRE
MÉTRE
580
PAS
720



DESIGN. A. SCHANNET - 07-07-

VOI LIBRE



"CE WAKEFIELD" DE LA FIN DES ANNÉES 80 PRÉSENTE LES CARACTÉRISTIQUES TOUT À FAIT CLASSIQUES DE CETTE ÉPOQUE. LA SILHOUETTE CORRESPOND AU STANDARD CCP DE L'ÉPOQUE À LA SEULE DIFFÉRENCE QU'IL NE COMPORTE PAS DE MATÉRIEL NOUVEAU.

ÉCHELLES 1/1 ET 1/5

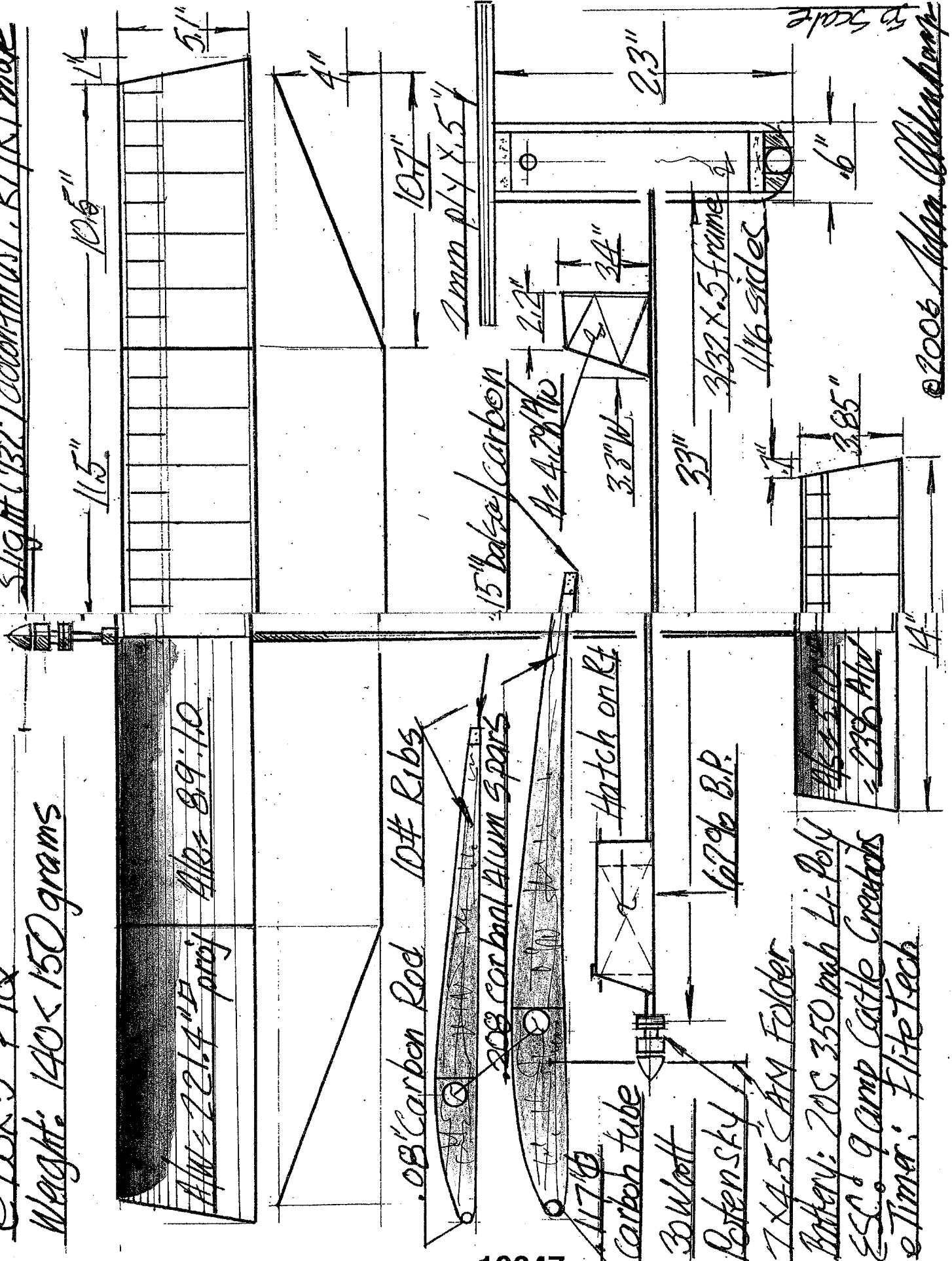
10646

E-BOX 5

F1Q ELECTRIQUE

Slight (1/32") down-thrust, RT/RT mark

Box 3 714
Weight: 140 < 150 grams



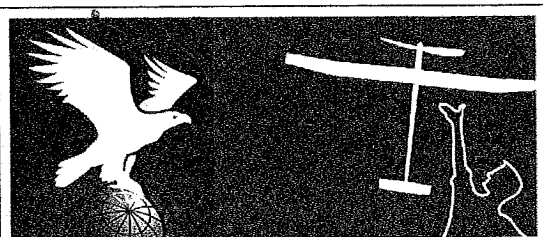
© 2006 Anna Galkushina

F1Q 3-View: Consensus at El Dorado highlighted the overall simplicity and great performance of this eBox 5 design. It was a winner at the last three contests entered: USFFC, Dual-Club, and now, the FAI at El Dorado. We have been flying F1Q "Light" for the moment, as suggested by Aram Schlosberg and Vic Nippert: 20 second motor run, five rounds, two minute max. Fun.

eBox 5 has very little wood, builds fast, and is quite robust. At five ounces, it outclimbs most familiar rubber types and holds well in glide. Call for more details. (J.O.)

F1Q-3 VUES - TOUT LE MONDE S'EST PLU A RECONNAITRE LA SIMPLICITÉ ET LA PERFORMANCE DE CE EBOX 5 - C'EST LE VAINQUEUR DES TROIS DERNIERS CONCOURS ENREGISTRÉS: USFFC - DUAL CLUB ET MAINTENANT A EL DORADO - NOUS AVONS VOLÉ LEGER POUR LE MOMENT (ON NE L'AVAIENT SUGGERES ARAM SCHLOSBERG ET VIC NIPPERT: 20' MOTEUR CIND VOLS, DEUX MINUTES MAXI - LE EBOX 5 SE CONSTRUIT RAPIDEMENT AVEC PEU DE BOIS, TOUT EN ETANT ROBUSTE - AVEC 5 OUNCES IL MONTE PLUS HAUT QUE DES MODELES CLASSIQUES, ET TIENT BIEN AU PLANE.

F1Q - ELEKTRISCH - ALLE DIE DABEI WAREN MUSSTEN EINSEHEN, EINGESTEHEN DASS DIE EINFACHHEIT UND DIE LEISTUNGEN VON EBOX 5 SEHR BEEINDRUCKEN. - ER GEWANN DREI WETTBEWERBE: USFFC, DUALCLUB UND JETZT DEN FAI EL DORADO. WIR SIND "LEICHT" GEFLOGEN WIE GEWUNNT VON ARAM SCHLOSBERG UND VIC NIPPERT - 20S MOTORLAUF FÜNF RUNDEN, ZWEI MINUTEN MAX. "EBOX 5 HAT SEHR WENIG HOLZ, IST SCHNELL GEBAUT UND ROBUST. MIT FÜNF OUNCES ÜBERSTIEGT ER ALLE HERKÖNLICHEN MODELLE, UND HÄLT SEHR GUT IM GLEITUNG -



FAI

AEROMODELLING
COMMISSION

L'AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS

A le plaisir de vous inviter à ses

30^e JOURNEES INTERNATIONALES DE VOL LIBRE EN POITOU

Qui se dérouleront les

03 et 04 Août 2007 dans la plaine de NOIZE (près de THOUARS 79)

POITOU 2007

BP 36

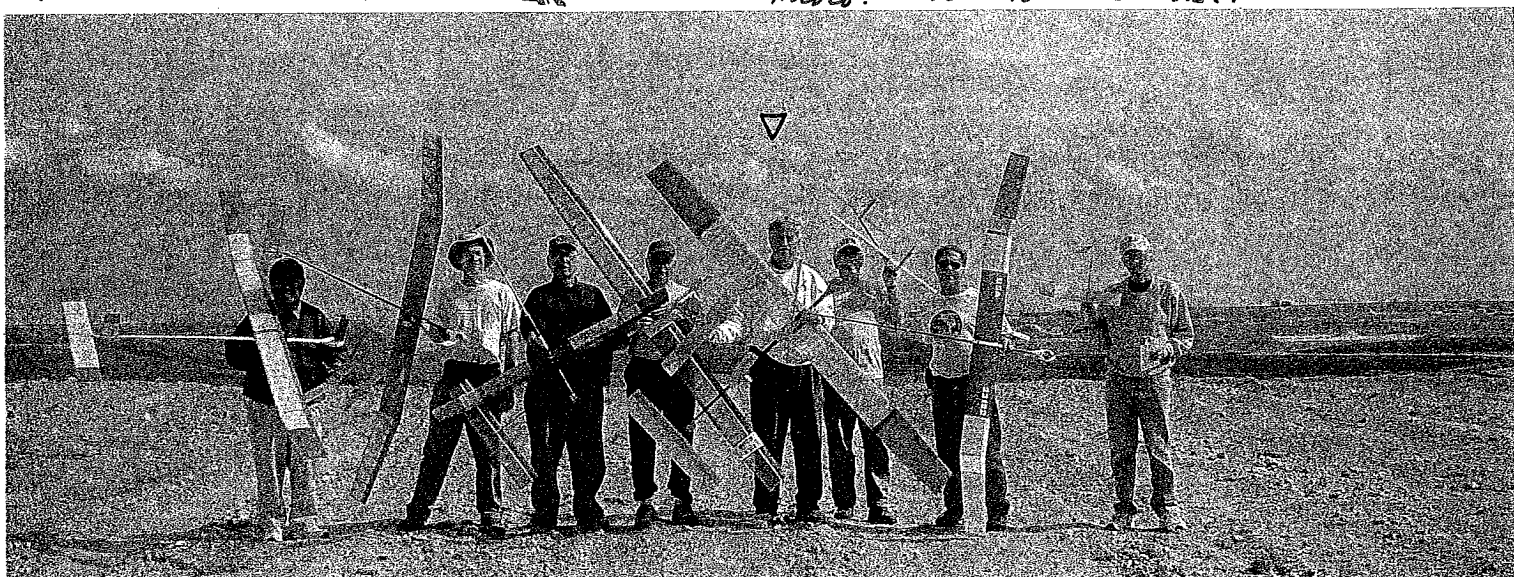
79101 THOUARS Cedex FRANCE

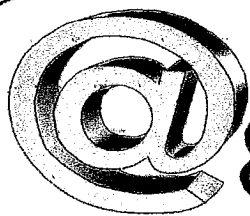
VOL DE PRÉSENTE
MAGNETIQUE

PETER BROCKS - ALLEMAND - RÉSIDANT AUX U.S.A. - EST ACTUELLEMENT LE MODELISTE LE PLUS POLYVALENT LA BAS, ET EN PLUS DE CELA IL EST TRÈS SOUVENT AUX PREMIÈRES PLACES EN F1A - F1G - F1E.

PETER BROCKS - DEUTSCHER IN DEN U.S.A. HAT ZUR ZEIT VIEL ERFOLG IN MEHREREN KLASSEN MIT BESTEN PLÄTZEN IN F1A - F1G - F1E. BILD UNTEN - F1E -

PHOTO. PETER. BROCKS. U.S.A. -





Internet **STUCES** *et Nouzettes*

COLLEZ... COLLI... COLLONS...

Pour des pièces multiples, nervures, entretoises, il y a mieux que d'encoller à la pipette ou autre. Sur un coin du chantier étaler de la colle en une flaque d'une épaisseur d'un millimètre, et trempez dedans le bout à coller. Evidemment cela ne marche que pour une colle à séchage lent.

SUR LE VIF.

L'autre jour j'entrais dans un magasin de bricolage, histoire de voir s'ils avaient du balsa intéressant.

J'entamais une discussion avec un des vendeurs. Ça s'est passé à peu près comme ceci :

- Vous faites quoi, comme vol ?
- Du vol libre, c'est assez modeste de nos jours.
- Parkflyer, ou autrement ?
- Non. Du vol libre. Sans guidage, on laisse juste partir tout seul.
- D'accord. Et avec quel type de radio ?
- Pas de radio. C'est du vol libre.
- Ecoutez, mon vieux. Vous avez l'air à côté. Tous les modèles réduits ont une radio. Sinon, comment vous voulez les diriger ? Vol libre, ça veut dire que vous les menez où vous voulez, pas sur un circuit fixe. C'est comme en natation : le style libre, c'est quand vous nagez comme ça vous plait.

Mais tous les modèles emmènent une radio.

Là-dessus il m'invite à une de ses sorties d'entraînement. Certains spécialistes de son club sont de vieux connaisseurs, avec plus de deux ans de pratique.

J'ai dit merci beaucoup pour les renseignements, et suis parti.

NATIONAUX US 2006.

Organisés par l'AMA. A votre avis, combien de classements en vol libre ? 18 ? 26 ? Vous n'y êtes pas. C'est 43.

www.modelaircraft.org/events/scores.asp

Les dirigeants ont conscience du problème posé par l'organisation de ce mammoth. Ça communique fort, sur Internet entre autres, à ce sujet.

FACE MATTE.

Question. Le papier japon a une face brillante, une autre matte : laquelle doit être à l'extérieur de l'entoilage ? -- Au milieu des réponses classiques concernant un effet de turbulation plus marqué pour la face matte, un intéressant point de vue de Ramon, sur FFML, que voici. J'imagine que la face matte est un

peu plus poreuse, et donc l'enduit qu'on y applique sera mieux amalgamé aux fibres du papier. Alors, un peu plus de solidité finale ? En tout cas ça tend un peu plus après un spray à l'eau, et j'observe que l'entoilage détend moins à l'humidité.

LE MOTEUR ET LA GLISSE.

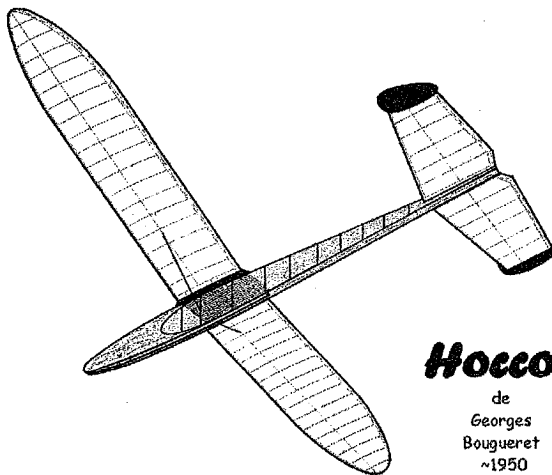
Un lubrifiant fluide va pénétrer plus facilement dans le moteur caoutchouc, mais il sera aussi éjecté plus vite lorsqu'on remonte ce moteur. En conséquence, si on utilise du silicone comme lubrifiant, il vaut mieux choisir une sorte plus épaisse. Mon choix personnel est une viscosité de 14500 centistokes. Cela ressemble à un sirop d'érable. Laissez-en tomber une goutte sur la surface du produit, elle n'est absorbée qu'après quelques secondes. A l'inverse, je prends du 500 CTS pour graisser les bouts d'écheveau avant de les nouer. Si on noue avec le silicone épais, tout glisse... avec le 500 ça se serre gentiment. - Tapio sur FFML -

NOUVELLES DE LA FFAM...

Vous les trouverez sur le site très officiel :

www.moulinsdefrance.org

de la Fédération Française des Amis des Moulins. A eau, à vent, et tout ce qui tourne autour. Malgré des recherches poussées, aucune indication pourtant ne vous sera donnée sur l'aérodynamique de ces splendides machines tournantes.



Hocco

de
Georges
Bougueret
~1950

REGLEMENTS FAI.

Vastes échanges sur l'avenir des formules F1A-B-C, apparemment trop performantes pour les terrains existants. D'un côté on propose des réductions de perfo :

cable de 40 m, caout de 25 g, durée moteur réduite - et aussi maître-couple minimum, envergure limitée, thermistors et similaires interdits, suspension des voils pour vent au-dessus de 6 m/s. Ainsi un petit calcul en F1C pour le vent maxi actuel de 9 m/s au sol : à 150 m c'est du 12 m/s, le potentiel des taxis est d'environ 10 minutes, mais à la jumelle on ne suivra que 6 minutes maxi ... où est l'astuce ?

Beaucoup d'intervenants sont contre une réduction de la perfo. Pour ne pas perdre les acquis techniques et théoriques. Pour ne pas perdre l'investissement en argent sur les mécaniques qu'on a à la maison. Parce que les fabricants de caout ne répondront jamais qu'à de grosses demandes (50 tonnes, est-il dit...) et donc ce n'est pas le moment de lésiner sur le poids moteur... Parce que c'est la bulle qui entraîne les modèles au loin, et non la perfo elle-même.

Autres solutions ? Oui, le déthermalisation radio-commandé, mais seulement après 1 minute de vol. Et puis un effort d'imagination, SVP : comment augmenter le nombre de participants aux grandes compétitions ? L'histoire du vent maxi est sans doute à étudier de près, malgré les difficultés techniques et ... familiales (si l'on ne peut voler au jour prévu).

S-7055.PRO
MICHAEL SELIG

SA-7038.PRO
MICHAEL SELIG

S3021.PRO
MICHAEL SELIG

SD-7037.PRO
MICHAEL SELIG

HQW30-90.PRO
HELMUT QUABECK

S-7075
MICHAEL SELIG

SA-7036.PRO
MICHAEL SELIG

SA-7035.PRO
MICHAEL SELIG

HQW25-9.PRO
HELMUT QUABECK

4410.PRO
NACA

HD48.PRO
HANNES DELAG

MH-32.PRO
MARTIN HEPPERLE

HD49B.PRO
HANNES DELAG

Je voudrais également souligner , le travail journalistique , quasiment parfait , texte et photos , accompli par Michel Picol sur la rencontre de SISTERON en coupe d'hiver et P 30 .

Les échos sur la publication de la première partie de la SAGA DES CCCP ont été élogieux , et le prochain numéro 175 sera consacré à la catégorie F1B toujours dans le cadre du trentième anniversaire de la publication de Vol Libre .

DEUTSCH

Es gibt Heute , wie zuvor in der Vergangenheit noch üblich , keine Zeichnungen mehr von Freiflugmodellen , die auf Regionalen Nationalen und Internationalen Wettbewerben im Einsatz sind . Sie sind total aus den Magazinen verschwunden .

Die dazu gehörenden technischen Angaben fehlen also auch und somit ist der Anfänger oder Liebhaber vom Feiflug sozusagen frustriert .

Das " ready to fly " mit dem "Eintopf " lässt nur wenig Spielraum an Fantasie und Persönlichkeit .

Das Fehlen an Raum und Flugfeldern tut noch seines dazu , man kann nicht mehr "ferifliegen" .

Eine Möglichkeit bleibt jedoch , und man sollte sie viel mehr benutzen , handgestartete Kleinsegler , die früher viel mehr geflogen wurden , und die in einigen Länder noch geflogen werden .

Sie haben auch noch den Vorteil nicht teuer zu sein und eine pädagogische Grundlage zu haben . Sie bieten sich also gerade dazu an , in Werkstätten von Gross und Klein , alten Hasen und Anfänger gebaut zu werden .

Grundlage , sehr sauber bauen , und eine Ausgangshöhe von 25 bis 30 Meter erreichen . Dazu gehört auch Training zum Wurf, Muskeln sind gefragt !

Wir finden in dieser Nummer einige solche kleine Segler mit technischen Zeichnungen und Angaben damit sie zum bau einladen

In dieser Ausgabe haben wir auch die Goldene Feder für das Jahr 2006 , die an einen Mitarbeiter von Vol Libre geht über eine Jury von Lesern .

SISTERON

SISTERON
Alpes du Sud den 20-21 Januar 2007

Die erste Ausgabe im Jahr 2006 , hatte einen schönen Erfolg verzeichnete können , und dies trotz einem Wetter das nicht besonders geeignet war für solch einen Wettbewerb .

Aber die Klasseorganisation und das geeignete Umfeld veranlassten die Teilnehmer vom Jahr 2006 wieder zu kommen 25 Teilnehmer haben Diesjahr die Anfahrt genommen . Darunter waren einige Italiener und auch Helmut Werfl .

Dieser Wettbewerb ist Bestand von dem neuen "Eurochallenge " der 10 Wettbewerbe enthält . Die Fanatiker konnten also diesen Wettbewerb nicht auslassen . Und alle die , die mit 10 Gramm Gummi fliegen konnten auch noch dazu in der Klasse P 30 fliegen , alternativ mit FiG . Andere sollten diesem Beispiel folgen .

Freitag sah das ganze nicht so günstig aus , steifer Mistral fegte über das Gelände . Der Einheimige G. Cosnard war jedoch zuversichtlich für das Wochenende , und er sollte recht haben

In Erwartung des Wettbewerbes wurde am Abend um die Tische gefachsimpelt in bester Stimmung .

Samstagsmorgen , blauer Himmel , Windstille , ein wares Wunder . Alles wird vorbereitet , und da es noch ein wenig kühl ist , gibt es warmen Wein und Kafe

Um 13 Uhr geht es los .. Abends ist der Helmut schon weit voraus mit seiner Supermaschine

Nachträglich Festessen das den Geschlagenen wieder Mut macht für SonntagSonntag morgen geht es weiter mit dem Erfolg von Helmut WERFL .

Punkt 14 Uhr, Preisverteilung damit die die von Weit kamen noch nach Hause fahren konnten

Die " Coupe des Alpes du Sud " ist nun Bestand von dem " Eurochallenge " und ist von jetzt an nicht mehr zu verfehlen von den Gummidrehern

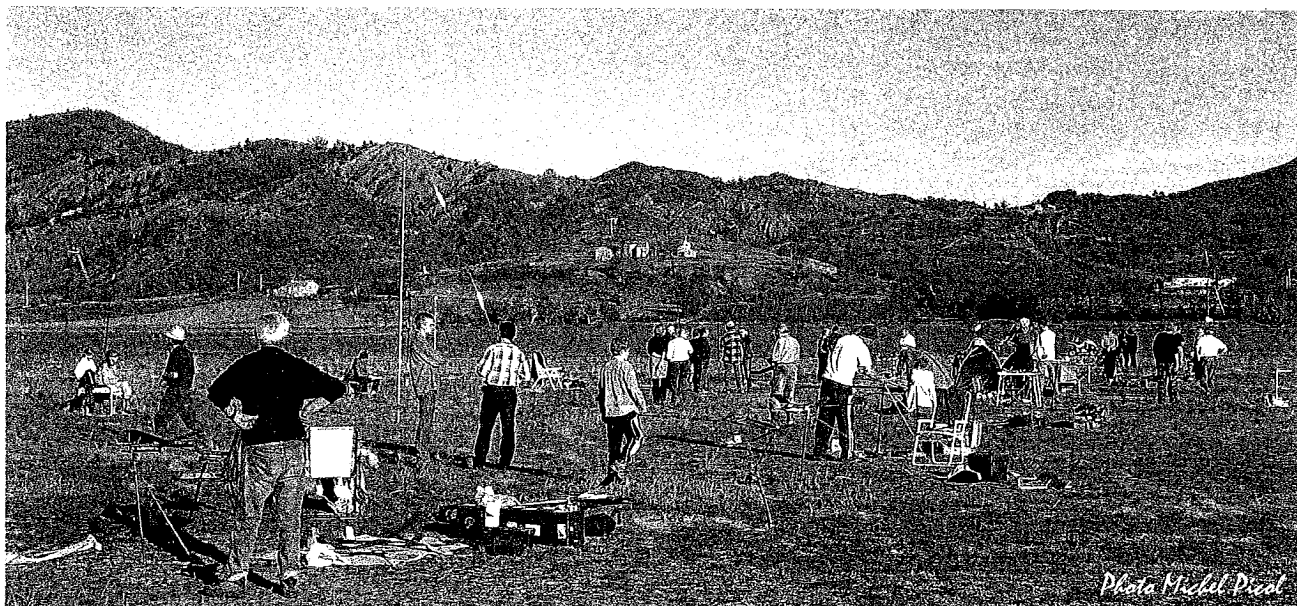
Sie geht an Jean Wantzenriether , obwohl er selbst im Jury ist . Seine Kollegen haben jedoch entschieden dass er schon lange diese Auszeichnung hätte erhalten sollen . Jetzt ist es geschehen , und wir freuen uns darüber .

Ich möchte auch die sehr schöne Arbeit von Michel Picol (SISTERON 2007) unterstreichen .

FURTS. S. 10656

2^{ème} Coupe d'Hiver des Alpes du Sud Sisteron

20 - 21 Janvier 2007



La première édition, en 2006, de ce concours organisé par Jean-Luc Bodin (AAAA), avait connu un franc succès malgré une météorologie quelque peu capricieuse et contraire aux conditions qui prévalent généralement sur le terrain.

Mais la qualité de l'organisation et l'accueil, tout autant que les commodités de gîte (maisons d'hôtes à proximité) et de restauration sur le terrain (différentes formules étaient proposées lors des modalités d'inscription), ont incité les participants de l'an dernier à récidiver, puisque 25 concurrents ont fait le déplacement cette année. Les provençaux bien sûr, en majorité, quelques franciliens, mais aussi Helmut Werfl ainsi que les transalpins Aldo et Sandro Manoni, Sandro et Ivana Schirru, Mario Rocca et Cesare Gianni.

Le concours faisant partie, dès cette saison, des dix évènements retenus pour l'Euro Challenge F1G, les "Efungistes" passionnés ne pouvaient pas rater cette étape. Pour tous les tortilliers de gomme adeptes des 10 grammes en 14, 12, 10 ou 8 brins, il était par ailleurs possible de concourir à la fois en F1G et en P-30, les rounds étant alternés (une spécificité qui mériterait bien d'être reprise par d'autres organisateurs).

Pour nombre de concurrents, arrivés dès le Vendredi, les conditions météo ne les portaient pas à un franc optimisme puisqu'un fort mistral balayait le terrain, la manche à air flirtant avec l'horizontale. Pourtant, le maître des lieux, Jean Cosnard, était plutôt serein pour la suite du week-end. Eole allait lui donner raison ... En attendant, l'accueil par Michèle au restaurant de l'Aéro-Club "Le Janus", pour le verre de bienvenue et le repas du soir, faisait oublier les inquiétudes de chacun. Autour des tables, les discussions furent particulièrement animées.

Samedi matin : plein ciel bleu et, divine surprise, le mistral s'est totalement essouffé dans la nuit. Les stands de remontage se montent et les modèles sortent des caisses. Comme il fait un peu frisquet, le café et le vin chaud commencent à circuler.

A 13h, début des vols à 180 s en F1G, en alternance avec les vols à 120 s en P-30. Et cela commence par des surprises, car une particularité apparaît : les conditions aérologiques s'avèrent très différentes le long de la ligne de départ à plots non tournants (ce ne sont pas les concurrents qui tournent entre chaque vol, mais les chronomètres). Ainsi, les mylars restent totalement muets du côté piste, et frétilent quelque peu de l'autre bord.



Jean-Luc Bodin



Au Janus : Sandro et Ivana Schirru, Mario Rocca

Les plus affûtés des 12 concurrents placés aux trois postes amont pourront profiter de timides mouvements de convection pour obtenir des maxi aux deux premiers vols F1G. Aux trois postes aval, les carottes sont déjà cuites pour certains des 10 autres protagonistes. Dans ce lot, seuls Helmut et Sandro Manoni s'en sortent relativement bien, ne concédant qu'une poignée de secondes. A l'issue du 2^{ème} vol, seuls 4 concurrents auront fait le plein. Au 3^{ème} vol, le peu de vent ayant tourné de 90°, les conditions aérologiques sont, pour un temps, redistribuées plus équitablement. A la fin de cette première journée, Eric Lee-A-Hing est en tête, étant le seul à avoir fait carton plein. En P-30, où les concurrents auront subi les mêmes avatars (faibles ascendances étroites et fortes descendances), Helmut fait le trou avec son hyper-machine, très au-dessus du lot, à la fois en montée et au plané.

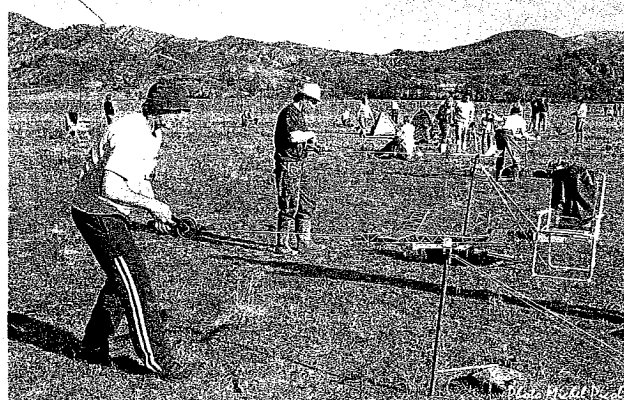
Le repas festif du soir, à l'allure de banquet, permet d'effacer chez certains les désillusions de la journée.



Mario Rocca

Dimanche matin : reprise des hostilités, après un déplacement de la ligne de départ de cent mètres en amont. Au 4^{ème} vol, à 9h, c'est le calme plat. On retrouve les conditions du Luc, avec un air dense, porteur et peu perturbé, où les temps de vol reflètent plus ou moins la valeur intrinsèque de certains modèles. Au 5^{ème} vol, réduit à 120 s pour cause de vent momentanément rentrant, les maxi sont de sortie (17 au total).

En P-30, la suite de la partie entamée la veille ne fut pas facile non plus ... sauf pour Helmut pour qui les vols de 120 s ne sont qu'une simple formalité. Néanmoins, les suivants immédiats : Francis Frugoli, Henri Lavenent et Denis Laty (qui accroche 3 maxi) ne sont pas très loin et se tiennent dans un mouchoir de poche, à quelques secondes près.



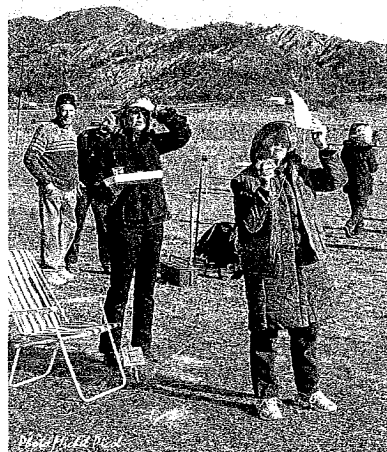
Eric Couvreur et Laurent Sorese au remontage en P-30

C'est finalement le dernier vol à 180 s qui fera toute la différence, puisque seuls trois maxi seront enregistrés, obtenus encore aux plots de départ amont, les conditions particulières de la veille étant encore plus marquées durant cette période. Helmut, à force de patience attentive, n'obtiendra que 171 s, un temps néanmoins suffisant pour finir en tête, les prétendants Sandro Manoni et Eric Lee-A-Hing n'obtenant pas mieux, avec 154 s et 141 s respectivement. Ce sera le classement final.



Helmut Werfl en pleine préparation

D'autres concurrents, à défaut de réussite, n'ont pas manqué d'enthousiasme, puisqu'ils étaient venus avant tout pour le plaisir, comme "Lolo" alias Laurent Sorese, et "Pierre-à-feu" alias Eric Couvreur (lequel eut tous les malheurs avec son modèle). Ce n'était pas non plus le jour, en P-30, pour nos amis italiens. Au plan effectif, le renouveau d'intérêt pour la catégorie ne se dément pas, puisqu'ils étaient 15 partants, dont 12 ayant joué sur les deux tableaux (F1G et P-30).



Appui féminin au Chronométrage et au Service Café



Helmut Werfl concentré avant le dernier vol F1G

Au classement provisoire de l'Euro Challenge, Helmut creuse l'écart avec 39 points, devant Louis Dupuis 27 pts, Jean-Luc Bodin 23 pts, Eric Lee-A-Hing 20 pts, Mario Rocca 18 pts, Yann Quellier 17 pts, Denis Laty et Michel Picol 16 pts, Sandro Manoni 15 pts ... Tout n'est pas encore joué, mais ce diable d'Helmut a d'ores et déjà pris une sérieuse option pour le titre. La suite : rendez-vous le 25 Février à Viabon pour la Coupe d'Hiver Maurice Bayet.

Seulement 6 concurrents en CH Anciens, où les vols n'étaient pas cloisonnés (3 vols le Samedi + 3 vols le Dimanche). Les scores sont loin d'être négligeables, compte tenu des conditions aérologiques. On notera 3 stakhanovistes (F1G + P-30 + CH Anciens) : André Rennesson, Louis Dupuis et Jean Cosnard.

La remise des prix, à 14h pétantes (merci pour ceux qui avaient une longue route de retour), eut lieu dans la salle d'accueil de l'Aéro-Club, en présence du président de l'Aéro-Club Sisteron. Acclamations aux vainqueurs, et chaleureux remerciements aux chronométreuses : Evelyne, Gabrielle, Jeannette, Martine, Nadine et ... Gilles, sans oublier le talentueux chef de piste Rémi. Le plus jeune concurrent, Julien Laty (cadet), fut spécialement récompensé, ainsi que le plus malchanceux, Eric Couvreur (kit Ikara offert par Jean Cosnard). De beaux gestes.

Un grand Merci :

- à Jean-Luc Bodin et Martine, pour l'organisation parfaite du concours, et la maîtrise de l'intendance,
- à tous ceux qui leur ont prêté la main pour que cette deuxième édition soit une réussite ; et tout particulièrement :
- à Jean Cosnard, pour la mise à disposition du terrain et des infrastructures de l'Aéro-Club.

La Coupe d'Hiver des Alpes du Sud est dorénavant un événement incontournable du calendrier des tortilleurs de gomme.

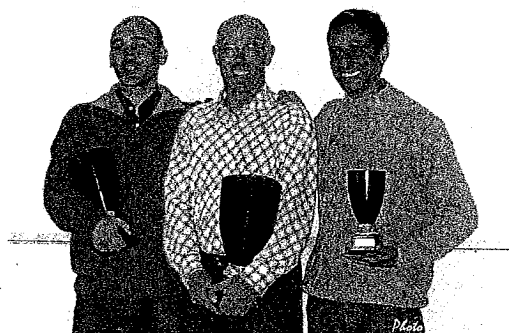
Michel Picol

VOZ L'ÉBÈRE

2^{ème} Coupe d'Hiver des Alpes du Sud

Sisteron

20 - 21 Janvier 2007



Le podium F1G : A. Manoni - H. Werfl - E. Lee-A-Hing



Julien Laty



Le podium P-30 : JF. Frugoli - H. Werfl - H. Lavenent

Clast	F1G	Nat.	Club	1°	2°	3°	4°	5°	6°	Total
1	WERFL Helmut	GER		175	180	180	180	120	171	1006
2	MANONI Sandro	ITA	AGO Torino	180	169	180	180	120	154	983
3	LEE-A-HING Eric	FRA	Toulon Modélisme	180	180	180	164	120	141	965
4	LATY Denis	FRA	Toulon Modélisme	180	148	130	178	120	180	936
5	DUPUIS Louis	FRA	VL Moncontour	100	180	180	180	120	172	932
6	SCHIRRU Sandro	ITA	FAVLI / FIAT	180	180	166	173	120	109	928
7	QUELLIER Yann	FRA	Toulon Modélisme	114	180	159	173	112	180	918
8	MOLINIE Michel	FRA	Paris Air Modèle	112	141	180	180	120	180	913
9	ROCCA Mario	ITA	AC Arezzo	117	175	180	180	120	140	912
10	BODIN Jean-Luc	FRA	AAAA	175	149	180	180	120	107	911
11	PICOL Michel	FRA	Paris Air Modèle	121	152	180	180	120	157	910
12	FRUGOLI Francis	FRA	MAC Marseille	180	180	144	157	117	106	884
13	LAVENENT Henri	FRA	AMC Pujaut	180	180	159	124	120	113	876
14	RENNESON André	FRA	Paris Air Modèle	107	121	172	159	120	112	791
15	MARROT Pierre	FRA	Paris Air Modèle	126	127	180	81	120	145	779
16	COSNARD Jean	FRA	AC Riberois	103	138	156	75	120	121	713
17	GIANNI Cesare	ITA	FAVLI / FIAT	116	180	131	109	72	102	710
18	NEVERS Romain	FRA	Sèvre Anjou Modélisme	74	93	122	140	120	140	689
19	MANONI Aldo	ITA	AGO Torino	33	180	116	85	110	148	672
20	LATY André	FRA	Toulon Modélisme	99	118	114	111	120	97	659
21	LATY Julien	FRA	Toulon Modélisme	57	141	96	112	120	119	645
22	SCHIRRU Ivana	ITA	FAVLI / FIAT	74	88	123	0	0	0	285

Clast	P-30	Nat.	Club	1°	2°	3°	4°	5°	6°	Total
1	WERFL Helmut	GER		120	120	120	120			480
2	FRUGOLI Francis	FRA	MAC Marseille	100	120	116	113			449
3	LAVENENT Henri	FRA	AMC Pujaut	93	120	110	120			443
4	LATY Denis	FRA	Toulon Modélisme	81	120	120	120			441
5	LEE-A-HING Eric	FRA	Toulon Modélisme	86	120	120	102			428
6	NEVERS Romain	FRA	Sèvre Anjou Modélisme	99	120	92	65			376
7	COSNARD Jean	FRA	AC Riberois	109	114	96	52			372
8	QUELLIER Yann	FRA	Toulon Modélisme	74	48	120	120			362
9	SORESE Laurent	FRA	Epervier Sud Luberon	15	107	102	115			339
10	LATY Julien	FRA	Toulon Modélisme	94	73	61	101			329
11	RENNESON André	FRA	Paris Air Modèle	69	89	98	60			316
12	SCHIRRU Sandro	ITA	AGO Torino	81	71	77	66			295
13	GIANNI Cesare	ITA	FAVLI / FIAT	76	87	0	0			163
14	SCHIRRU Ivana	ITA	FAVLI / FIAT	32	113	0	0			145
15	COUVREUX Eric	FRA	Toulon Modélisme	5	9	10	23			47

Clast	CH Anciens	Nat.	Club	1°	2°	3°	4°	5°	6°	Total
H.C.	MOLINIE Michel	FRA	Paris Air Modèle	120	120	120	120	119	120	719
1	LEVASSEUR Bernard	FRA	AAAA	88	120	120	80	120	120	648
2	MARROT Pierre	FRA	Paris Air Modèle	120	77	120	120	103	98	638
3	RENNESON André	FRA	Paris Air Modèle	94	120	120	120	87	92	633
4	DUPUIS Louis	FRA	VL Moncontour	120	103	120	106	74	101	604
5	COSNARD Jean	FRA	AC Riberois	120	99	84	72	75	72	522

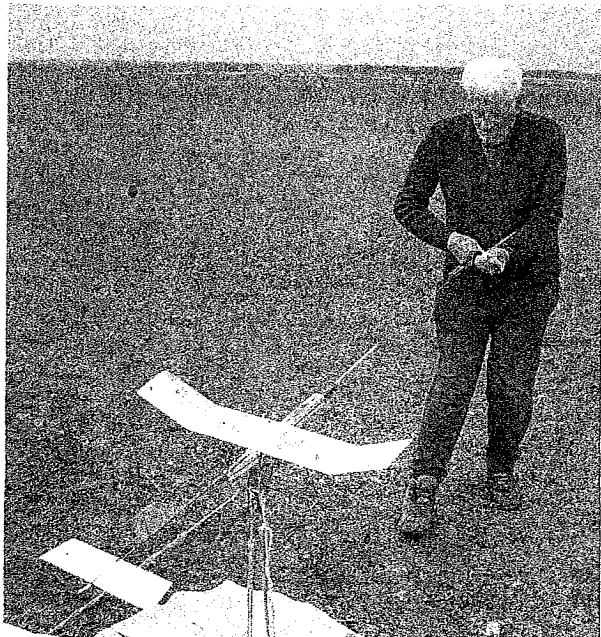
10654

VOTRE

1^{ER} CONCOURS "CHOUETTE"



ENSEMBLE DES PARTICIPANTS.



28 01 07 THOUARS

- L. DUPUIS - J.M. KELLER ET G. BROCHARD SONT VISIBLEMENT CONTENTS DE METTRE EN ŒUVRE ET EN L'AIR LEUR "CHOUETTE".
● RAPPELONS QUE LA FORMULE "CHOUETTE" AVAIT ÉTÉ MISE EN PLACE POUR INTRODUIRE UNE CATÉGORIE CAOUTCHOUC DANS LES RENCONTRES CLAP. CELA REMONTE IL YA DÉJÀ PAS MAL D'ANNÉES - SOUHAITONS À MICHEL REVERAULT LA RÉUSSITE DANS SON ENTREPRISE DE REINTRODUIRE LA "CHOUETTE" DANS LES CAMPAGNES DE FRANCE.

MICHEL REVERAULT THOUARS, POITOU HAT DEN VERSUCH GEMACHT DIE "CHOUETTE" (KLEINE EULE) WIEDER IN DIE FR. LANDSCHAFT EINZUFÜHREN. WIE MAN SIEHT MIT EINEM ERSTEN ERFOLG. ...

DIESES KLEINE GUMMINODELL WURDE VON J. WANTZENRIETHER ENTWORFEN - WENN MAN GEWÜNSCHT SIEHE ADRESSE VON M. REVERAULT. -

Classement Classement

NOM et PRENOM	CLUB	VOLS					Total	Place
		1 ^{er} Vol	2 ^e Vol	3 ^e Vol	4 ^e Vol	5 ^e Vol		
DUPUIS Louis	VL Moncontourais	120	120	120	120	98	578	1
REVERAULT Michel	AC Thouarsais	92	75	105	92	68	432	2
CHABOT Jean Marie	AC Thouarsais	57	66	92	49	82	346	3
BROCHARD Georges	SA Modélisme	45	36	60	120	58	319	4
MARQUOIS Bernard	VL Moncontourais	36	76	52	57	34	255	5
RIGAULT Mickaël	AC Thouarsais	58	54	55	62		229	6
PHILIPPE Jean Louis	AC Thouarsais	37	42	40	44		163	7
JALLET Yvon	VL Moncontourais	35	41	13	20	50	159	8

Premier concours de l'année et premier concours "Chouette".

L'Aéromodélisme Club Thouarsais a organisé le 1er concours de coupe d'hiver du type "CHOUETTE 3", modèle unique et conforme au plan publié dans la revue Vol Libre d'André Schandel et conçu par Jean Wantzenriether.

Après un épisode neigeux, le retour du beau temps (ciel brumeux le matin mais dégagé l'après midi) a permis aux concurrents de se déplacer. Les modèles préparés rapidement pour participer à cette première compétition manquaient quelque peu de réglages mais l'esprit de la formule était né.

Un petit regret pour cette première édition : il n'y avait ni cadet ni junior, mais c'est promis la prochaine édition, ils seront présents.

Huit concurrents classés, et Jean Maurice Keller s'est contenté de faire des réglages sur sa "Chouette". Le modèle de Louis Dupuis, spécialiste du caoutchouc, était superbement réglé, malheureusement il n'a pu faire un maxi au dernier vol. Quatre clubs étaient présents : Vol Libre Moncontourais, Sèvres Anjou Modélisme, Aéromodélisme Club Thouarsais, et J.M. Keller.

Cette compétition s'est déroulée dans une ambiance bien sympathique. Dès le matin 9 heures, un bon café a réchauffé les participants. La journée s'est terminée par la remise des récompenses et un pot de l'amitié pour la nouvelle année.

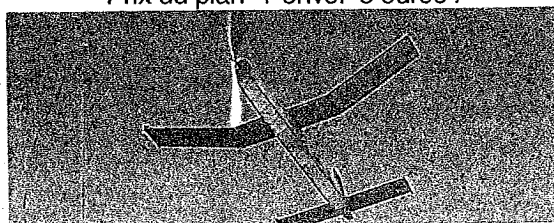
Remerciements aux agriculteurs qui nous ont acceptés sur leurs terrains.

Le plan de la CHOUETTE est disponible auprès de Michel Reverault 1 Chemin du grand Corent 79100 ST. Jean de Thouars.

E. mail mreverault@wanadoo.fr

Tél : 05 49 68 01 55

Prix du plan + envoi 5 euros.



**VOL
LIBRE**

in Deutsch

Erster Wettbewerb des Jahres und erster Wettbewerb der "Chouette" (Eule)

L'Aéromodélisme Club Thouarsais hat den ersten Wettbewerb CH Chouette organisiert. Einheitsmodelle dessen Plan in Vol Libre von André Schandel publiziert wurde und dessen Entwurf von Jean Wantzenriether stammt.

Nach einer Schneepisode kam das schöne Wetter zurück - ein wenig Nebel am Morgenhimmel aber klar am Nachmittag - konnten die Teilnehmer anfahren. Die Modelle ein wenig schnell getrimmt flogen nicht wie gewollt aber die neue Formel war geboren.

Ein kleiner Dämpfer; es waren keine Jugendliche da, aber sie versprochen dass sie bei der nächsten Ausgabe dabei sein würden.

Acht Teilnehmer wurden platziert und J.M Keller flog sein modelle ein.

Die "Chouette" von Louis Dupuis ein Gummispezialist, war bestens getrimmt, schade dass er den letzten Flug nicht voll flog. Vier Vereine waren auf dem Gelände.

Sehr gute Stimmung auf dem Wettbewerb, schon um 9 Uhr Morgens gab es heissen Kafe der die Teilnehmer aufwärmte, bei der Preisverteilung gab es ein Glas Wein zum Neujahr.

Dank an die Landwirte die das Gelände zur Verfügung stellten.

Den Plan der "Chouette" ist erhaltbar bei Michel Reverault 1 Chemin du Grand Cornet 79100 St Jean de Thouars

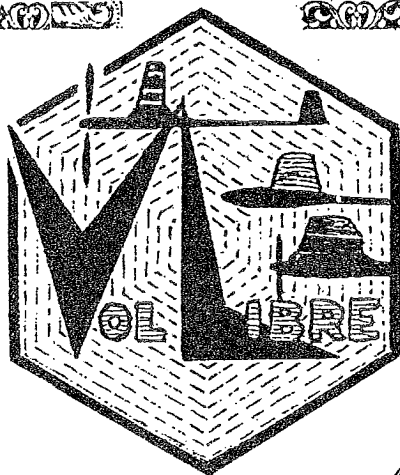
e.mail : mreverault@wanadoo.fr

Preis 5 Euros Porto einbegriffen.

FORTS VON S. 10657

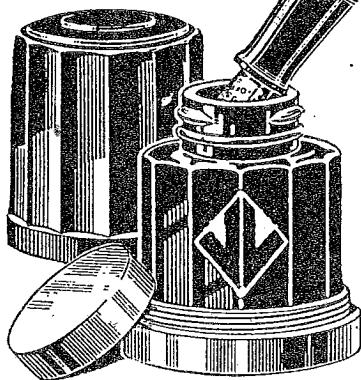
Der Wiederhall von der Sonderausgabe Vol Libre F1A "Saga CCCP" war gross. Die nächste

Ausgabe von Vol Libre 175 wird sich mit der Klasse F1B der "SAGA CCCP" befassen, immernoch zum 30 ten. Geburtstag.



PLUME D'OR 2006

JEAN
WANTZENRIETHER



Après de longues années, d'autres membres du jury, ont demandé cette année de transgresser cette loi établie et d'attribuer à Jean Wantzenriether, pour l'ensemble de son oeuvre dans Vol Libre depuis sa création la Plume d'Or 2006.

J'avoue, que pour moi éditeur de Vol Libre il est certain que sans le soutien, constant et éclairé de Jean, je n'aurai jamais pu maintenir les parutions de Vol Libre, et d'y garder un niveau aussi relevé. Je suis donc tout à fait d'accord

, que l'exception qui confirme la règle de la Plume d'Or soit Jean WANTZENRIETHER.

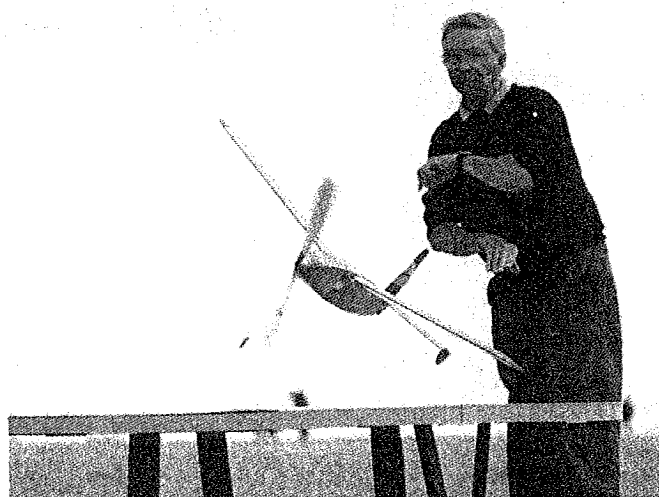
Jedes Jahr, im Frühling, wird ein Mitarbeiter von Vol Libre, durch die Goldene Feder ausgezeichnet. Diese Auszeichnung wurde von dem verstorbenen René Jossien, eingeführt, um andere Freiflieger dazu bewegen auch an der

FORTS.S. 10660

Notre ami René JOSSIEN avait pensé, il y a déjà pas mal d'années, à instaurer, sur une année, la Plume d'Or, pour distinguer l'auteur d'une participation à la rédaction de VOL LIBRE sur les six numéros de l'année passée. Il avait, pour cela, constitué un jury comprenant quelques lecteurs fidèles et avertis de Vol Libre. Dans ce jury il avait également appelé Jean Wantzenriether, pour ces compétences techniques.

Il était donc sous entendu que notre ami Jean ne pouvait pas être lui-même désigné comme Plume d'Or de Vol Libre.

DANS LA SERIE "ATTENTION BETES MECHANTES"
"MIKE TURNER" G.B.-



VOL LIBRE

images VOL LIBRE

①



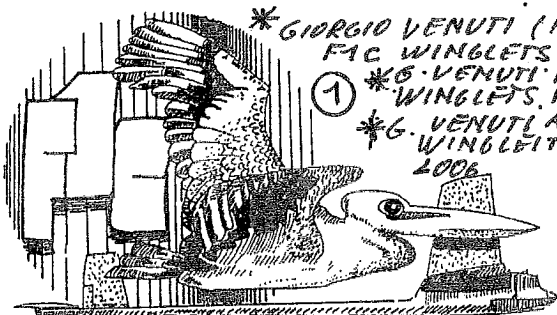
③



②



photos. MARTIN NILLY. - U.K. -



* GIORGIO VENUTI (ITALIE) ET SON F1C WINGLETS POITOU 2006.
① * G. VENUTI MIT F1C WINGLETS POITOU 2006
* G. VENUTI AND F1C WITH WINGLETS AT POITOU 2006

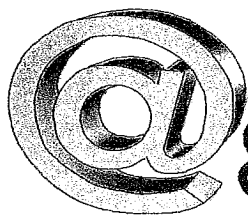
④ IMAGE CARACTERISTIQUE DE BERNE DANS LE CAMP F1C - ZENGELETT (HU). ET TRUPPE (AUTRICHE).

②

* JOHN CUTHBERT (UK.) AVEC SON MONDEE - F1C, DIEUDRE REPLIABLES POUR LA 1^{re} FOIS AUX CH. D'EUROPE A ODESSA 2006
- J. CUTHBERT ZUM ERSTEN MAL MIT Klap-Flügel F1C, AUF DER E.M. ODESSA 2006
- J. CUTHBERT FLEW HIS FOLDING WING F1C FOR THE FIRST TIME AT THE 2006 E. CHAMPIONSHIPS AT ODESSA.

10658

③ LE REGRETTE P. HARRIS (G.B.) FRAPPE A MORT PAR LA Foudre SUR LE TERRAIN.



Internet

STUCES

et Nouzès

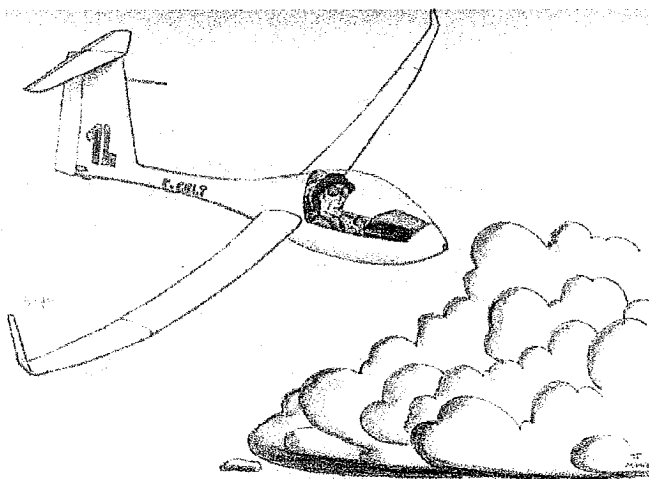
JCN ET LES WINGLETS

On a vu des winglets en F1B (chinois...), puis c'est disparu. Sans que soient bien divulguées les raisons. On voit au contraire de plus en plus de winglets en planeurs "grandeur", sans parler des Boeing et similaires. Où est l'astuce ?

Jean-Claude Néglaïs a été un de nos wakefieldistes de pointe, est passé vélivole, a motorisé une Fauvel AV22, et son fils Benjamin est en équipe de France de vol à voile, voir :

www.ffvv.org/EquipeDeFrance/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=7

Et donc JCN se retrouve sur les terrains des championnats de vol à voile, avec son intuition de constructeur et des réflexes de modéliste toujours affûtés... Observations. Dans l'équipe de France, la concurrence est rude pour piloter un Cirrus à winglets, et pas le vieux Cirrus dépourvu desdits... car la différence est sensible. Le taxi original, vous avez à le piloter à force de bras, et au bout d'une heure vous n'êtes plus très frais, donc plus très compétitif. Passez sur Cirrus doté de winglets, oh ! mais ça vole tout seul ! Ou presque. Vous maniez le manche du bout des doigts. Dans les petits tabassages votre planeur se rétablit sans votre intervention. Dans la bulle, il grimpe nettement plus vite. Coup d'oeil sur d'autres taxis à marginaux travaillés : on retrouve cette aisance de pilotage, sans parler de la perfo (qui nous intéresse moins, ici). -- La question : comment une petite ailette de rien du tout réussit-elle à améliorer



autant des machines déjà sophistiquées par elles-mêmes ? On a l'impression que les ingénieurs sont en train de redécouvrir les recettes de nos modèles de vol libre. Efficacité d'un grand dièdre, stabilité inhérente, etc. On n'a pas la réponse... on vous signale simplement les faits, vus par l'oeil du modéliste.

Et du côté vol à voile (allemand) une page technique sur les (rares) possibles améliorations de perfo :

www.dg-flugzeugbau.de/leistung-d.html

fait le tour de la question winglets. Peu intéressant pour les grands allongements (plus de 18 m d'enver-

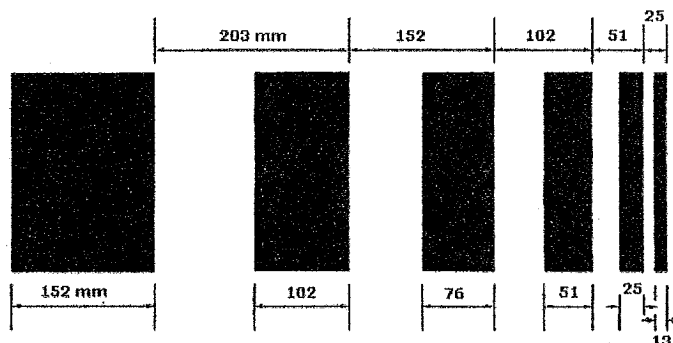
gure), en ce qui concerne la perfo. Mais le vol en spirale est facilité par une efficacité meilleure des volets. Probablement à cause d'un écoulement plus régulier dans toute la région des bouts d'aile. Cependant à chaque type de planeur un dessin différent des winglets est nécessaire !

Un profil de winglet vol à voile ? Voici :

www.mandhsoaring.com/articles/Winglet_Testing.pdf

UN ALTIMETRE GRATUIT...

Auteur: inconnu des USA... Vous peignez à l'intrados de votre aile les 6 bandeaux noirs tels que décrits ci-dessous, en respectant dimensions et écarts - mais vous allez du BA au BF, bien entendu. Taxi en



l'air, vous comptez simplement le nombre de bandes que vous distinguez (2 petites n'en feront qu'une, etc) et vous utilisez le tableau ci-dessous pour y lire l'altitude. Si votre taxi est trop petit, supprimez la bande la plus large, et rajustez le tableau. - Tout ceci à adapter à vos rêves et souhaits... Suivant l'acuité de votre vue, il faudra faire des tests ... à l'horizontale, chose pas bien compliquée. Les nombres un peu bizarres rapportés ici viennent simplement de la traduction des pouces et pieds anglais en mesures métriques de chez nous... Voici donc le tableau :

Nombre de bandes visibles	Altitude approximative
6	moins de 61 m
5	61 - 122 m
4	122 - 244
3	244 - 366
2	366 - 518
1	518 - 762
0	plus de 762 m

Heu... pour d'autres croquis avions et planeurs du style ci-contre (c'est pas du GPB, mais ça rappelle rudement, non ? - et vive lui !) (et c'est alsacien) :

<http://treusst.free.fr/>

JOUET SEULEMENT ?

bruno.walter1.free.fr/HTML/Card%20modeling.htm vous donne des liens vers plein de maquettes à fabriquer en "carton". Avec un peu de chance et de persévérance, vous aurez à la fois un dessin format PDF et les explications de montage.

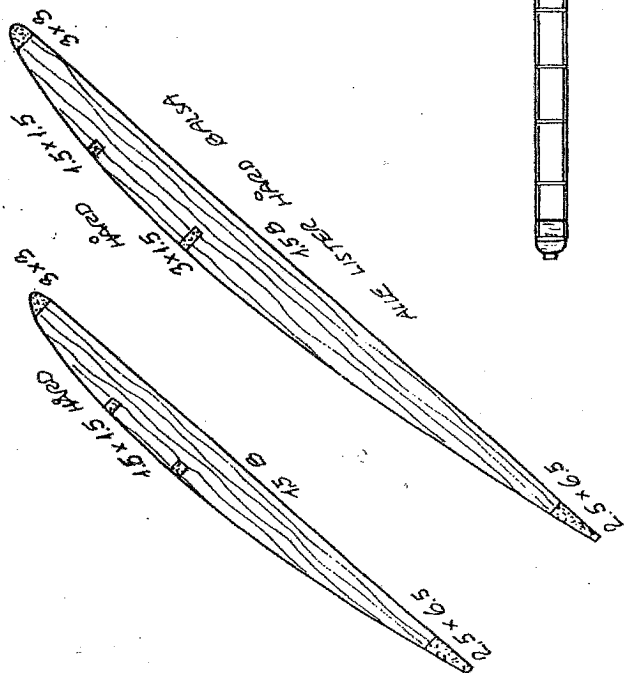
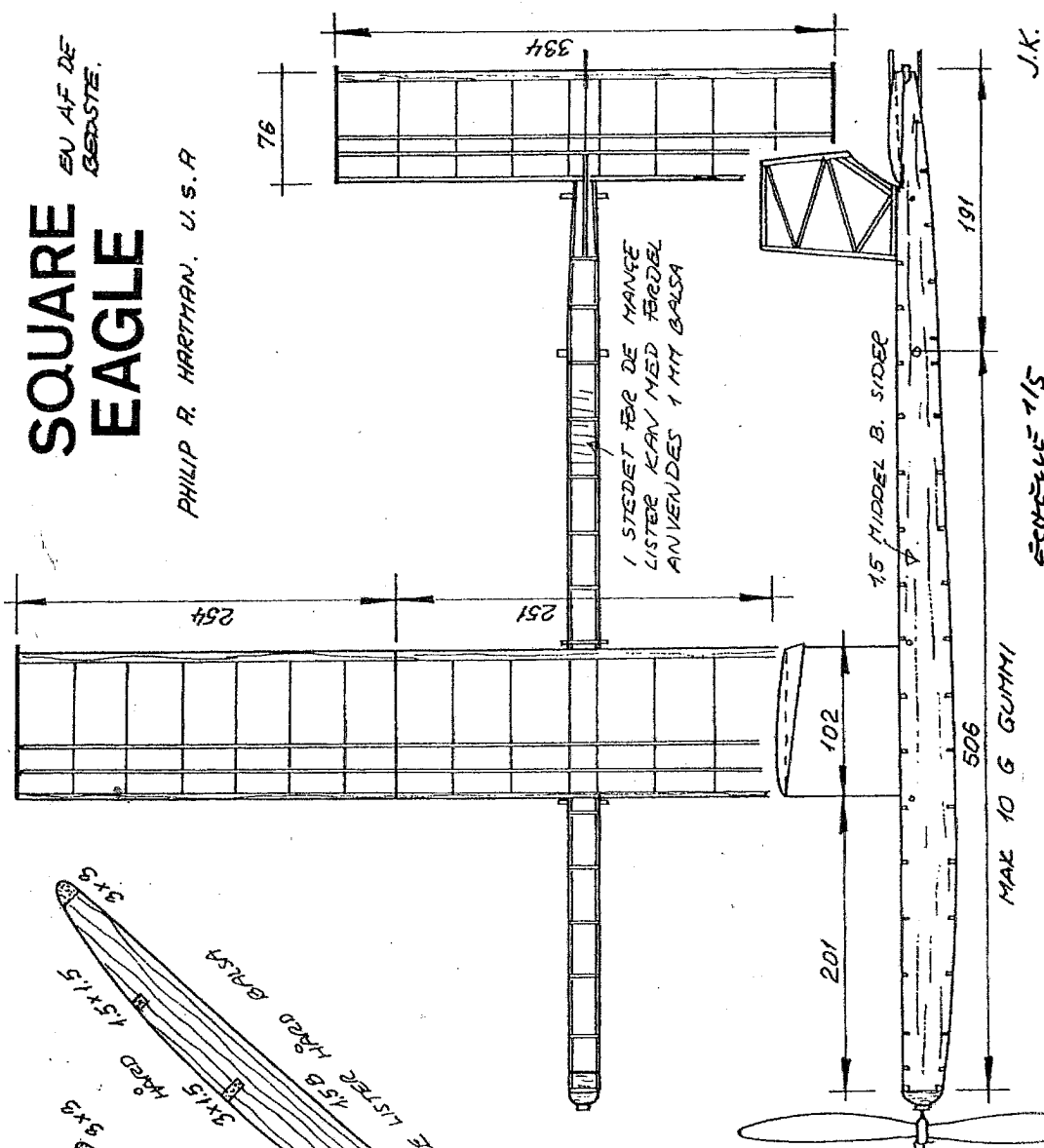
Et ci-dessous le profil spécial winglet, dont l'adresse plus haut vous donne les polaires, etc.

PSU94-097 97%

SQUARE EAGLE

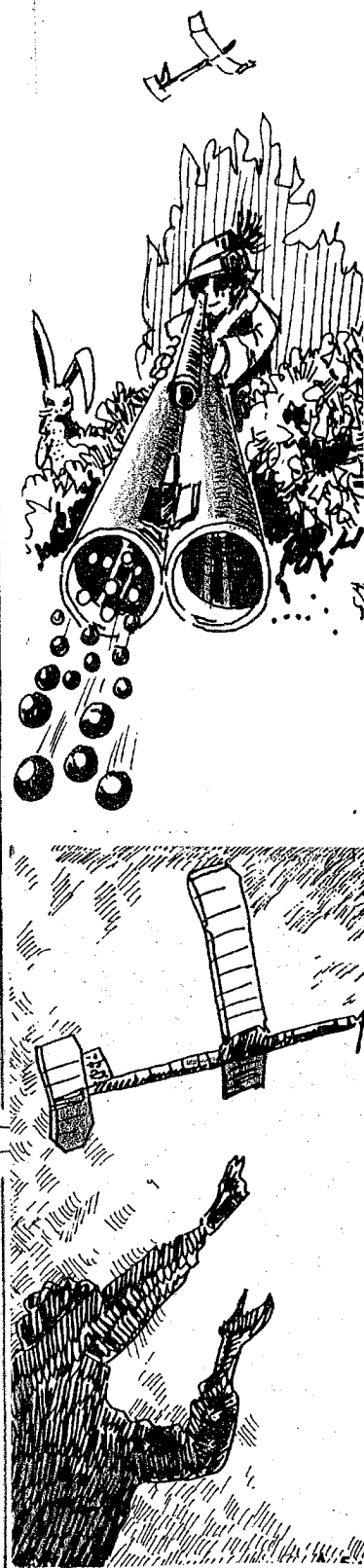
EN AF DE
GODESTE.

PHILIP R. HARTMAN, U.S.A.



ECHELLE PROFILS 1/1

P 30



Redaktion von Vol libre teilzunehmen.

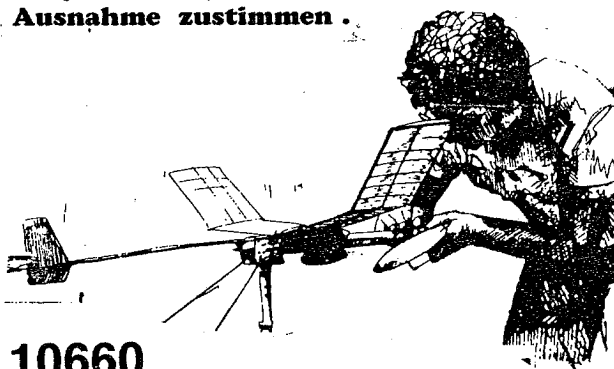
Dazu hatte er eine Jury zusammengerufen, bestehend aus Lesern von Vol Libre, die etwas vom Freiflug verstehen.

Dazu gehört auch Jean Wantzenriether, der damit, de facto, aus den Anwärtern ausgeschlossen war. Die andern Jurymitglieder haben dieses Jahr jedoch entschieden, trotzdem,

mit Ausnahme, die Goldene Feder Vol libre, Jean Wantzenriether zur erteilen. Dies zum Dank, für seine Gesamtbeteiligung seit dem Erscheinen von Vol Libre über dreissig Jahre.

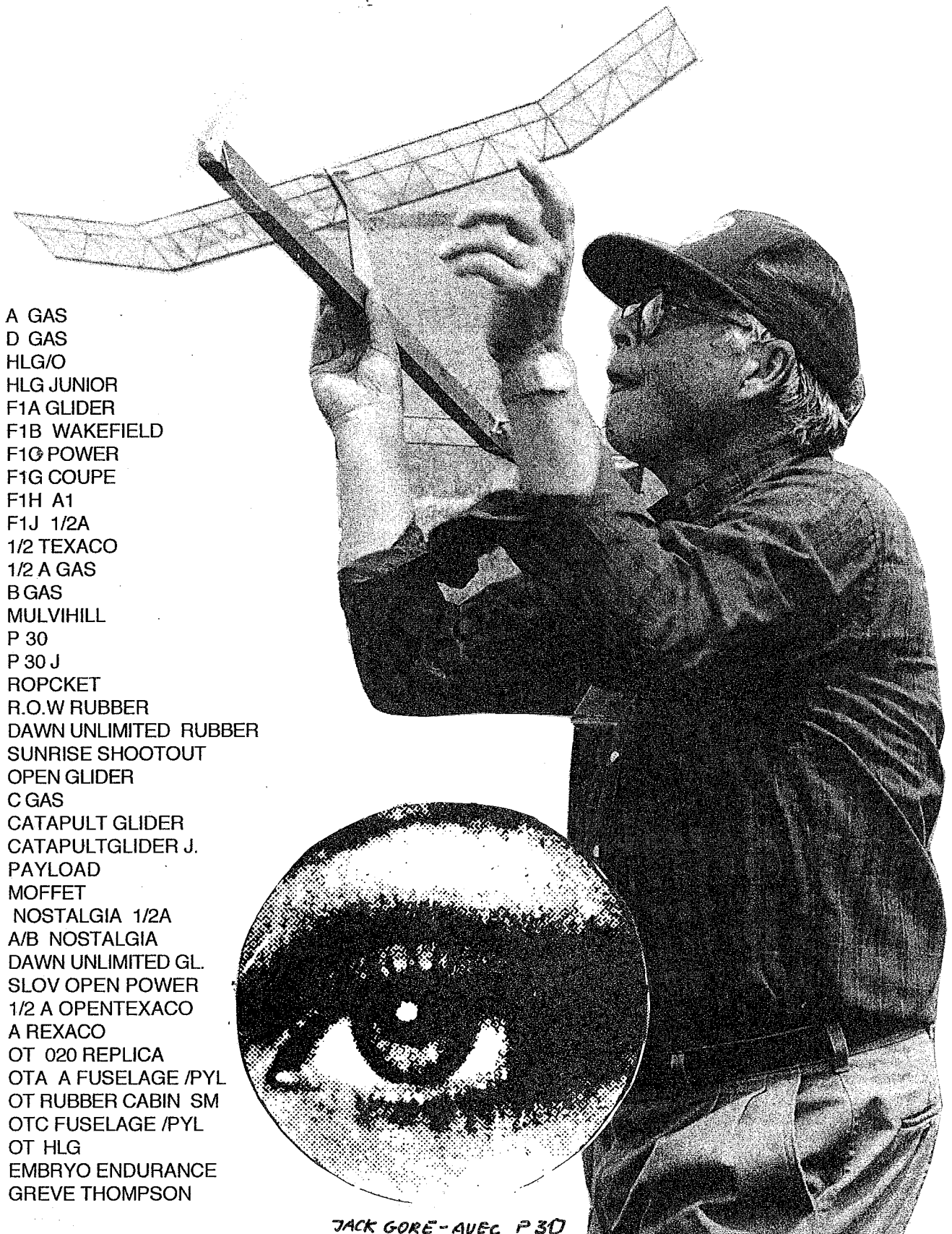
Ich als Herausgeber von Vol Libre muss eingestehen, dass ich ohne die Hilfe von Jean nie Vol libre über so lange Zeit und mit einem solchen Niveau hätte halten können, ich

kann der Entscheidung der Jury nur, für diese Ausnahme zustimmen.



10660

U.S.A.



A GAS
D GAS
HLG/O
HLG JUNIOR
F1A GLIDER
F1B WAKEFIELD
F1G POWER
F1G COUPE
F1H A1
F1J 1/2A
1/2 TEXACO
1/2 A GAS
B GAS
MULVIHILL
P 30
P 30 J
ROCKET
R.O.W RUBBER
DAWN UNLIMITED RUBBER
SUNRISE SHOOTOUT
OPEN GLIDER
C GAS
CATAPULT GLIDER
CATAPULTGLIDER J.
PAYLOAD
MOFFET
NOSTALGIA 1/2A
A/B NOSTALGIA
DAWN UNLIMITED GL.
SLOV OPEN POWER
1/2 A OPENTEXACO
A REXACO
OT 020 REPLICA
OTA A FUSELAGE /PYL
OT RUBBER CABIN SM
OTC FUSELAGE /PYL
OT HLG
EMBRYO ENDURANCE
GREVE THOMPSON

JACK GORE - AVEC P 30

FREE FLIGHT

10661

ISAACSON WINTER CLASSIC

Saturday weather was OK, air was very solid resulting in many maxouts in the F1 classes. A constant threat of rain resulted in only one ½ hour delay. An indicator of the air is the HLG scores, outstanding flyers but not a single max. Notable was Hal Cover's string of 11, 180s. maxes in Gollywock (we'll go back to Bob White's champagne fly-off next year!).

Sunday was windy and many opted not to fly. This resulted in more pistachio nuts to share!

Just before awards, to resolve the third place tie in F1B, co CD Roger M resurrected the infamous Isaacson tie-breaker, but instead of HLG's we used two Norm F. cat gliders. Ladi Horak and Bob Tymchek launched into a monster thermal, Tymchek's spun in and Ladi was going OOS, luckily the DT brought it down for a 4min.+ flight. Best flight of the day!

Monday, F1E day, had winds over 20mph. We flew two rounds and finished after the world cup on Tuesday.

There were 170 entries in a truly international contest

- Norm Furutani

U.S.A.

F1A - 31

Pl	Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1	Mikhail Kochkarev	210	180	180	180	180	180	180	300	310		1900
2	Peter Brooks	210	180	180	180	180	180	180	300	284		1874
3	Brian Van Nest	210	180	180	180	180	180	180	300	255		1845
4	Randy Secor	210	180	180	180	180	180	180	300	232		1822
5	Sergey Makarov	210	180	180	180	180	180	180	300	232		1822
6	Chris Lenartowicz	210	180	180	180	180	180	180	282			1572
7	Kimmo Kulmakko	210	180	180	180	180	180	180	277			1567
8	Jim Farmer	210	180	180	180	180	180	180	272			1562
9	Ken Bauer	210	180	180	180	180	180	180	264			1554
10	Sergey Smirnov	210	180	180	180	180	180	180	258			1548
11	Joey Farmer (jr)	210	180	180	180	180	180	180	241			1531
12	Victor Stamov	210	180	180	180	180	180	180	229			1519
13	Norm Smith	210	180	180	180	180	180	180	220			1510
14	Vasily Beschasny	210	180	180	180	180	180	180	218			1508
15	Rene Limberger	210	180	180	180	180	180	180	211			1501
16	Don Zink	210	180	180	180	180	180	180	195			1485
17	Mike McKeever	210	180	180	180	180	180	180	179			1469
18	Peter Allnutt	210	180	180	177	176	180	180				1283
19	Jim Parker	210	180	180	171	180	180	180				1281
20	Hector Diez	210	180	180	180	162	180	180				1272
21	Mike Thompson	210	180	161	180	180	180	180				1271
22	Pierre Brun	210	180	180	180	180	180	160				1270
23	Lee Hines	210	180	180	180	156	180	180				1266
24	Artem Beschasny (jr)	210	180	180	180	180	180	144				1254
25	Logan Tetrick (jr)	210	180	137	175	180	180	180				1242
26	Dietmar Schulz	210	180	180	180	180	102	171				1203
27	Javier Abad	210	110	180	180	161	180	180				1201
28	Fred Terzian	210	180	180	180	180	59	180				1169
29	Henning Nyhegn	210	180	180	180	0	180	180				1110
30	Risto Puhakka	128	180	180	180	0	180	0				848
31	Ryan McGuckin (jr)	0	0	0	0	0	0	0				0

F1B - 33

Pl	Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1	Andrey Burdov	240	180	180	180	180	180	180	300	383		2003
2	Alex Andriukov	240	180	180	180	180	180	180	300	287		1907
3	Ladi Horak	240	180	180	180	180	180	180	300	264		1884
4	Bob Tymchek	240	180	180	180	180	180	180	300	264		1884
5	Stepan Stefanchuk	240	180	180	180	180	180	180	300	248		1868
6	Eugeniy Gorban	240	180	180	180	180	180	180	300	242		1862
7	Mike Davis	240	180	180	180	180	180	180	300	232		1852
8	Sergey Smirnov	240	180	180	180	180	180	180	300	226		1846
9	Rich Rohrke	240	180	180	180	180	180	180	300	218		1838
10	Igor Vivchar	240	180	180	180	180	180	180	300	205		1825
11	Pim Ruyter	240	180	180	180	180	180	180	300	70		1690
12	Cameron Ackerley	240	180	180	180	180	180	180	300	5		1625
13	Ron Felix	240	180	180	180	180	180	180	291			1611
14	Volodumir Vivchar	240	180	180	180	180	180	180	290			1610
15	Aimee Raymond	240	180	180	180	180	180	180	253			1573
16	Dick Wood	240	180	180	180	180	180	180	252			1572

OLD TIMT STICK
FAC DIME SCALE
OT RUBBER CABIN
OT B FUSELAGE PYL
OT RUBBER STICK SM
JUMBO SCALE
GOLDEN AGE
FAC POWER SCALE
FAC RUBBER SCALE
OT COMM RUB
FAC PEANUT SCALE
SCALE TEXACO
WM1 MASS LAUNCH
FAC NO CAL
FAC OT GAS /ELEC. CO2

VOILA les quelques !
...catégories vol libre extérieur,
qui sont pratiquées lors d'un
concours US, le KING
ORANGE INTERNATIONAL.

Nous ne connaissons
pas assez ce qui se passe
ailleurs, en Vol Libre, et cela
plus particulièrement aux USA.
La revue NFFS (National Free
Flight Society) en est le reflet.
Il y apparaît que lors des
différents championnats - qu'ils
appellent les NATS - le nombre
de catégories pratiquées est
aussi pléthorique et laisse
rêveur, quand on pense que
chez nous, on cherche plutôt à
réduire les catégories, surtout
anciennes, pour n'accorder
que de l'importance aux classes
FAI destinées à la compétition.

Alors pourquoi, tant de
catégories, Outre Atlantique ?

A vrai dire, on ne sait
pas, trop néanmoins on peut
penser que là bas, on ne
pense pas toujours
compétition, mais très souvent,
plaisir de voler, et de se
rencontrer. Un autre facteur,
lui aussi important, est sans
aucun doute, et cela est visible
sur les photos, le spectacle
individuel et collectif.

Par ailleurs la moyenne
d'âge des modélistes US
semble elle aussi être élevée,
et la compétition sportive, avec
des efforts physiques

17	Elmer nelson	240	180	180	180	180	180	180	214	1534
18	Blake Jensen	240	180	180	180	180	180	180	205	1525
19	John Clapp	240	180	180	180	180	180	180	190	1510
20	Yrjo Waltonen	240	180	180	180	180	180	180	30	1350
21	Martin Schroedter	240	180	180	180	180	180	180	0	1320
22	Jerry McGlashen	240	180	180	180	180	180	180	0	1320
23	Jack Emery	240	180	180	180	165	180	180		1305
24	George Batiuk	240	180	180	180	180	180	161		1301
25	Bob Piserchio	240	180	180	180	180	180	149		1289
26	Yuriy Blazhevych	240	180	180	180	146	180	180		1286
27	Mikheev Wikolay	240	180	180	180	180	180	135		1275
28	Mike Mulligan	240	146	180	166	180	180	180		1272
29	Ed Vanlandingham	240	180	180	180	75	180	180		1215
30	Roger Morrell	240	180	180	29	180	180	180		1169
31	Alexei Bukin	240	180	130	180	180	148	0		1058
32	Mark Hoffman	217	39	180	180	134	180	90		1020
33	Derek McGuckin	240					240			

F1C - 17

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Ed Carroll	240	180	180	180	180	180	180	300	503		2123
2 Eugene Verbitsky	240	180	180	180	180	180	180	300	422		2042
3 Bob Gutai	240	180	180	180	180	180	180	300	356		1976
4 Yury Perchuk	240	180	180	180	180	180	180	300	337		1957
5 Dick Mathis	240	180	180	180	180	180	180	300	333		1953
6 Guy Mennano	240	180	180	180	180	180	180	300	0		1620
7 Roger Simpson	240	180	180	180	180	180	180	300	0		1620
8 Jeff Ellington	240	180	180	180	180	180	180	103			1423
9 Norm Poti	240	180	180	180	180	180	180	27			1347
10 Don Chesson	240	180	180	180	180	180	180	180	0		1320
11 Doug Joyce	208	180	180	180	180	180	180				1288
12 Artem Babenko	240	180	126	180	180	180	180				1266
13 Gil Morris	150	180	180	180	180	180	180				1230
14 Bucky Servaites	240	180	180	180	180	180	23				1163
15 Ron McBurnett	240	180	180	163	0	180	180				1123
16 Matt Gewain	240	180	180	180	149	0	0				929
17 Lynn Pulley	240	180	180	180	120	0	0				900

F1P 4

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Cody Secor	240	180	180	180	180	180	180	300	420		2040
2 Anthony Ferrario	240	180	180	180	180	180	180	289			1609
3 Rocco Ferrario	240	180	180	180	180	180	180	20			1340
4 Dave Parsons	123	119	0	0	0	0	0				242

F1Q - 1

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Frank Pollard	180	180	180	180	180	180	180	180	180	117	1737

Moffett - 2

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Bud Romak	120	120	180	240	225						885
2 Bernie Crowe	55	0	0								55

Gollywock - 6

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total
1 Hal Cover	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	1980
2 Bob Goldie	180	180	180	180	180	180	150					1050
3 Wes Funk	180	180	180	180	180							900
4 Bernie Crowe	139	180	180	169	168							836
5 Mik Mikkelsen	180	180	180	155	0							695
6 Bud Romak	180	180										360

Note: Next year we will return to the Champagne Fly-off format

F1G - 16

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total	Cham.
1 Kurt Van Nest	120	120	120	120	120	120	180				780	280
2 Ed Van Landingham	120	120	120	120	120	120	152				752	223
3 Mark Belfield	120	120	120	120	120	140					740	274
4 Tiffany O'Dell	117	120	120	120	120						597	117
5 Andrey Burdov	120	120	120	120	110						590	132
6 Alexei Bukin	120	120	120	92	120						572	162
7 Dick Wood	97	120	120	75	119						531	97
8 Eugeny Gorban	120	57	0	0	0						177	137
9 John Clapp	120	0	0	0	0						120	137
10 Elmer Nelson	88	0	0	0	0						88	88
11 Larry Bagalini	0	0	0	0	0						0	0
12 Sergey Smirnov	0	0	0	0	0						0	0

importants , n'est plus possible

Un autre aspect apparaît à la lecture des lettres interclubs, - quelques feuillets - et des grandes parutions, la solidarité, et le sentiments d'appartenance à une "communauté particulière vol libre, qui génère des prises de positions des échanges, de manière générale, et une participation active aux activités

Réunions de club, repas en communs, festins mêmes lors de grandes occasions, dons et quêtes pour les jeunes et les équipes nationales, forums de discussions sur règlements, en cours ou à changerbref, un mélange de club, d'association, agissant pour le bien commun

Cet avis - le mien - est, ici, émis par un lecteur extérieur aux USA et peut-être que ceux qui vivent là bas n'ont pas tout à fait le même sentiment.

En tous les cas, cela semble être un milieu vivant, qui communique, s'ouvre, et cherche à se faire plaisir.

Pour illustrer un peu ce qui se passe, dans les catégories FAI, très courues chez nous beaucoup moins chez eux, nous rapportons ici le calssment intégral de deux compétitions internationales, se déroulant au début de l'année aux USA: l'Issacson Winter Classic et le fameux Max Men.

En y egardant de plus près on s'aperçoit, que quelques unes de catégories-considérées comme non secondaires dont nous avons parlé plus haut - y figurent également.

Une analyse des résultats et surtout des noms des participants, montre le très haut niveau de ces rencontres.

Mikhail KOCHKAREV, Sergey MAKAROV, Victor STAMOV, Vasily Beschasy, Andrey BURDOV, Alex ANDRIUKOV, Stepan

SUITE PAGE 10665

VOL LIBRE

13 Peter Brooks	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14 Mark Hoffman	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15 Jack Emery	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16 Stepan Stefanchuk	0	0	0	0	0	0	0	0	0

F1H - 9

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	Total	Cham.
1 Kimmo Kulmakko	120	120	120	120	120	120	180	780	
2 Norm Smith	120	120	120	120	120	149		749	130
3 Victor Stamov	120	120	120	101	120			581	170
4 Mike McKeever	120	120	98	120	120			578	351
5 Brian Van Nest	120	120	120	120	36			516	154
6 Artem Bezchasny (jr)	32	61	0	0	0	0		93	32
7 Jim Parker	0	0	0	0	0			0	
8 Mikhail Kochkarev						0			
9 Mike Thompson	0	0	0	0	0			0	

F1J - 4

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	Total	Cham.
1 Ed Carroll	0	0	0	0	0			0	0
2 Gil Morris	0	0	0	0	0			0	0
3 Bob Gutai	0	0	0	0	0			0	0
4 Austin Gunder	0	0	0	0	0			0	0

Nostalgia Wakefield - 4

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Tom Laird	0	0	0							0	
2 Bernie Crowe	0	0	0							0	
3 Bud Romak	0	0	0							0	
4 Mike Mulligan	0	0	0							0	

Hand Launch Glider - 7

PI Name	Total	
1 Stan Buddenbohm	96 92 68 92	280
2 Ken Bauer	41 65 47 44 80 55	200
3 Chinmay Jaju (jr)	45 46 97 40 33	188
4 Tim Batiuk	54 75 48 48 53 53	182
5 Dick Peterson	53 50 31 58	161
6 Lee Hines	43 47 47 46	140
7 Fred Terzian	0 0 0 0	0

PI Name	1	2	3	4	5	Total	
1 Tim Batiuk	41	60	34	90	90	315	
2 Lee Hines	56	69	47	90	48	310	
3 Dave Parsons	40	39	63	61	90	293	
4 Mike Keller	42	90	41	56	63	292	
5 Stan Buddenbohm	32	90	80	48	22	272	
6 Frank Pollard	27	30	48	50	69	224	
7 Chinmay Jaju (jr)	31	22	33	90	40	216	
8 Fred Terzian	37	42	36	62	33	210	
9 Dick Peterson	20	13	29	31	72	165	

1/2A Nostalgia Gas - 7

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Norm Peterson NosGas	149	180	180								509
2 Tom Laird NosGas	139	180	180								499
3 Don McNamee	180	180	120								480
Norm Peterson 1/4A	124	98	161								383
Norm Peterson Early	132	119	123								374
Tom Laird Early	137	84	125								346
Jim Hurst NosGas	0	0	0								0

ABC Nostalgia Gas - 5

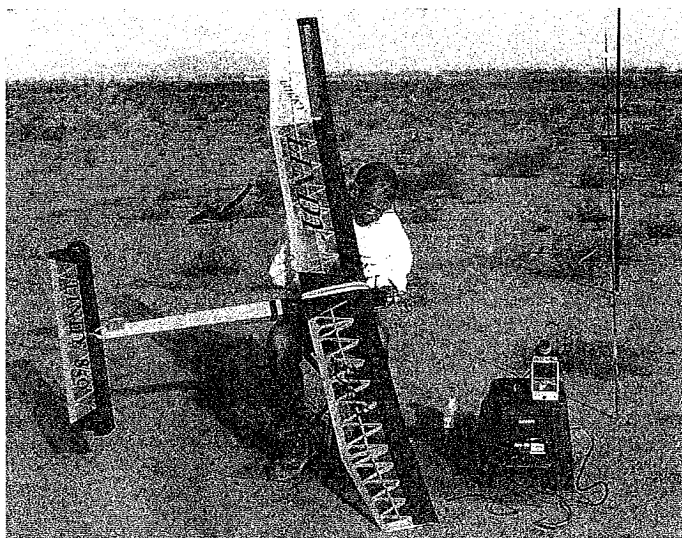
PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Norm Peterson C	180	9	3								192
Jim Hurst C				0							0
Jim Hurst B				0							0
Jim Hurst A				0							0
Norm Peterson B					0						0

Classic Glider - 3

PI Name	1	2	3	Total
1 Tim Batiuk	119	143	133	395
2 Hector Diez	62	42	115	219
3 Stan Buddenbohm	0	0	0	0



BOB LANGDON WITH THIS WEBRA. OF POWERED MODEL. THE MODEL STAYED IN THE AIR FOR 58 MINUTES.



FRANK ROBERGE (SCOTTSDALE AZ) WITH S50 LUCKY LINDY. FRANK IS A MASTER AT LIGHT BUILDING. THIS MODEL REQUIRES 63.5 OZ OF LEAD TO INEXHAUSTIBLE.



DON DE LOACH (COLORADO SPRINGS) WITH NOSTALGIA RUBBER-HERE HE LOVES HIS APEX

P-30 - 2

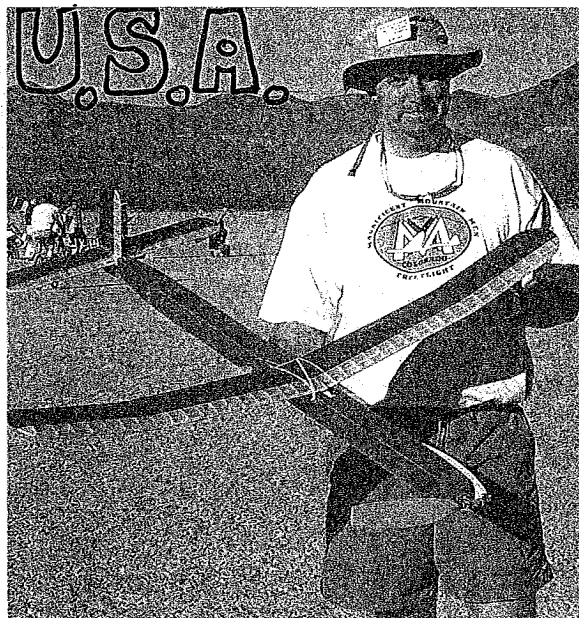
PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Andrey Burdov	120	0	0	0	0						120
2 Chinmay Jaju (jr)	7										7

Mini F1E - 3

Max(s)	60	60	Total
1 Peter Brocks	100.00	100.00	200.00
2 Jack Emery	100.00	21.67	121.67
3 Norm Furutani	54.05	0	54.05

F1E - 7

Max (s)	120	120	120	120	120	Total
1 Brian Van Nest	100.00	100.00	100.00	72.50	34.17	406.67
2 Peter Brocks	100.00	65.83	51.17	100.00	43.33	360.33
3 Norm Furutani	94.17	0	49.17	60.83	100.00	304.17
4 Ian Kaynes	100.00	44.17	21.67	25.83	69.17	260.84
5 Dick Wood	47.50	30.00	54.17	13.33	27.50	172.50
6 Dave Parsons	100.00	0	0	0	0	100.00
7 Walt Ghio	19.17	0	0	0	0	19.17



BOB WHITE MAXMAN 2007

Bob White Maxman International 2007

Page 1/4

F1A		1	2	3	4	5	6	7FO1	Total
1 Victor Stamov	UKR	210	180	180	180	180	180	180	1555
2 Alan Jack	GBR	210	180	180	180	180	180	180	1536
3 Sergey Smirnov	RUS	210	180	180	180	180	180	180	1522
4 Kyle Jones	JUSA	210	180	180	180	180	180	180	1490
5 Sergei Makarov	RUS	210	180	180	180	180	180	180	1487
6 Mike McKeever	USA	210	180	180	180	180	180	180	1475
7 Mikhail Kockarev	RUS	210	180	180	180	180	180	180	1461
8 Brian VanNest	USA	210	180	180	180	180	180	145	1435
9 Steve Spence	USA	210	180	180	180	180	180	60	1350
10 Andrew Barron	USA	210	180	180	180	180	180	0	1290
11 Kimmo Kulmakko	FIN	210	180	180	174	180	180	180	1284
12 Hector Diez	USA	210	180	169	180	180	180	180	1279
13 Chris Edge	GBR	210	180	176	180	180	180	164	1270
14 Michael Thompson	USA	210	180	180	180	152	180	180	1262
15 Rene Limberger	LUX	210	180	180	180	180	142	180	1252
16 Pierre Brun	USA	210	180	180	134	180	180	180	1244
17 Ken Baure	USA	210	180	180	180	180	126	180	1236
18 Anten Bechasny	JUKR	210	180	180	118	180	180	180	1228
19 Peter Allnutt	CAN	210	148	134	180	180	180	180	1212
20 Vasily Bechasny	UKR	210	180	180	100	180	180	180	1210
21 Peter Brooks	USA	210	180	171	180	102	180	180	1203
22 Jim Parker	USA	210	180	180	84	180	180	180	1194
23 Norm Smith	USA	210	132	180	180	122	180	180	1184
24 David Oldfield	GBR	210	180	180	74	180	180	180	1184
25 Henning Nyhegn	DEN	183	180	180	180	96	180	180	1179
26 Oliver Cai	JUSA	210	138	180	110	180	180	180	1178
27 Dichter Schulz	GER	210	180	180	95	126	180	180	1151
28 Aram Schlosberg	USA	65	180	180	180	180	180	180	1145
29 Chris LenOrtowicz	CAN	210	180	180	71	180	180	139	1140
30 Lee Hines	USA	210	159	180	180	84	180	130	1123
31 Leslie Farkas	CAN	210	135	180	180	115	180	119	1119
32 Jon Davis	USA	210	180	180	66	110	180	180	1106
33 Timothy Barron	USA	180	101	180	180	180	105	180	1106
34 Glen Ulm	USA	179	180	180	180	66	136	180	1101
35 Ed Carroll	USA	210	180	93	180	180	116	90	1049
36 Risto Puhokka	USA	210	180	180	180	180	86	0	1016
37 Logan Tctrick	JUSA	89	180	180	92	180	150		963
38 Dave Edmonson	USA	102	176	129	136	180	134	101	958
39 Javier Abad	SPN	92	180	180	180	180	136		948
40 Don Zink	USA	210	180	180	55				625
41 Tyler Secor	USA	210	180	66	158				614

SUITE DE LA PAGE 10663

STEPHANCHUK, Evgeny
GORBAN, Volodumur
VIVCHAR, Alexei BUKOV,
Evgeny VERBITSKY, Artem
BABENKO, Vladimir VIVCHAR
..... sont des noms qui non
seulement sonnent bien, et
que l'on retrouve en tête de
liste, mais sont également les
marques d'une sélection,
maintenant bien établie : celle
du marché des modèles de
compétition du Vol Libre.

En effet en dehors de
quelques rares exeptions
tous les concurrents sont ou
bien des clients directs ou
indirects des personnes citées
plus haut, ou elles mêmes qui
en d'autres circonstances ne
seraient pas présentes. On
peut donc presque affirmer
que ces concours sont des
concours d'insiders, entre les
familles de différentes marques
de fabrication.

Nous sommes là au
sommet mondial de la qualité
des modèles de compétition
F1 A,B,et plus récemment H,G
et E !

VOL LIBRE

F1A Juniors		1	2	3	4	5	6	7FO1	Total
1	Kyle Jones	JUSA	210	180	180	180	180	180	200
2	Anten Bechasny	JUKR	210	180	180	118	180	180	1228
3	Oliver Cai	JUSA	210	138	180	110	180	180	1178
4	Timothy Barron	JUSA	180	101	180	180	180	105	1106
5	Logan Tctrick	JUSA	89	180	180	92	92	180	963

Page 2/4

F1B		1	2	3	4	5	6	7FO1	FO2	FO3	Total		
1	Vladimir Vivchar	UKR	240	180	180	180	180	180	180	300	420	389	2429
2	Alex Andriukov	USA	240	180	180	180	180	180	180	300	420	342	2382
3	Blake Jensen	USA	240	180	180	180	180	180	180	300	420	318	2358
4	John Sessums	USA	240	180	180	180	180	180	180	300	420	308	2348
5	Ladi Horak	CAN	240	180	180	180	180	180	180	300	420	306	2346
6	Yrjo Waltonen	FIN	240	180	180	180	180	180	180	300	420	292	2332
7	Alexei Bukin	UKR	240	180	180	180	180	180	180	300	420	210	2250
8	Aimee Raymond	USA	240	180	180	180	180	180	180	300	355		1975
9	Sergey Smirnov	RUS	240	180	180	180	180	180	180	300	314		1934
10	John Clapp	USA	240	180	180	180	180	180	180	300	247		1867
11	Eugene Gorban	UKR	240	180	180	180	180	180	180	300	240		1860
12	Mike Mulligan	USA	240	180	180	180	180	180	180	300	198		1818
13	Paul Crowley	USA	240	180	180	180	180	180	180	288			1608
14	Charlie Jones	USA	240	180	180	180	180	180	180	276			1596
15	Eddie Vanlandingham	USA	240	180	180	180	180	180	180	256			1576
16	Stephan Stefanchuk	UKR	240	180	180	180	180	180	180	250			1570
17	Pim Ruyter	NED	240	180	180	180	180	180	180	194			1514
18	Aram Schlosberg	USA	240	180	180	180	180	180	180	187			1507
19	Yuri Blazhevych	UKR	240	180	180	180	180	180	180	184			1504
20	Elmer Nelson	USA	240	180	180	180	180	180	180	176			1496
21	Dave Edmonson	USA	240	180	180	180	180	180	180	176			1496
22	Andrey Burdov	RUS	240	180	180	180	180	180	180	169			1489
23	Ron Felix	USA	240	180	180	180	180	180	180	168			1488
24	Michael Seifert	GER	240	180	180	179	180	180	180				1319
25	Derek McGuckin	USA	234	180	180	180	180	180	180				1314
26	Larry Baglini	USA	230	180	180	180	180	180	180				1310
27	Brian Van Nest	USA	240	180	169	180	180	180	180				1309
28	Rich Rohrke	USA	240	180	180	180	180	155	180				1295
28	Mike Woodhouse	GBR	240	180	180	180	180	180	155	180			1295
30	Igor Vivchar	UKR	240	180	180	151	180	180	180				1291
31	Walt Ghio	USA	240	180	180	180	180	180	146				1286
32	Dick Wood	USA	240	180	180	180	145	180	180				1285
32	Jerry McGlashen	CAN	240	180	180	145	180	180	180				1285
34	N. Mikheev	RUS	240	180	180	180	180	180	144				1284
35	Martin Schroedter	USA	240	180	180	180	180	135	180				1275
36	Sara Radziunas	USA	232	180	141	180	180	180	180				1273
37	Rolf Seifert	GER	240	180	180	133	180	180	180				1273
36	Jerry Peck	USA	240	180	180	180	132	180	180				1272
39	Roger Morrell	USA	240	180	180	130	180	180	180				1270
40	Bob Tymcheck	USA	240	180	180	180	180	180	129				1269
41	Jan Somers	BLG	240	180	180	120	174	180	180				1254
42	Bob Piserchio	USA	240	148	162	153	180	180	180				1243
43	Phil Scheiman	USA	240	180	180	106	180	164	180				1230
44	William Gannon	USA	174	145	180	180	180	180	180				1219
45	Jeff Schroedter	USA	240	173	81	165	180	180	180				1199
46	Camron Ackerley	CAN	240	155	180	180	119	176	146				1196
47	Jack Emory	USA	240	180	180	145	101	180	106				1132
48	Joel Raymond	USA	164	180	127	180	180	180	17				1028
49	Al Ulm	USA	240	118	180	180	180	0					898

Page 3/4

F1C			1	2	3	4	5	6	7FO1	FO2	Total		
1	Eugene Verbitsky	UKR	240	180	180	180	180	180	180	180	420	412	2152
2	Bob Gutai	USA	240	180	180	180	180	180	180	180	420	401	2141
3	Guy Menanno	USA	240	180	180	180	180	180	180	180	420	269	2009
4	Artem Babenko	UKR	240	180	180	180	180	180	180	180	420	231	1971
5	Mat Gewain	USA	240	180	180	180	180	180	180	180	389		1709
6	Mike Roberts	USA	240	180	180	180	180	180	180	180	382		1702
7	Norm Poti	USA	240	180	180	180	180	180	180	180	364		1684
8	Roger Simpson	USA	240	180	180	180	180	180	180	180	342		1662
9	Faust Parker	USA	240	180	180	180	180	180	180	180	295		1615
10	Ed Carrol	USA	240	180	180	180	180	180	180	180	292		1612
11	Yuri Purchuk	RUS	240	180	180	180	180	180	180	180	286		1606
12	Ed Mathis	USA	240	180	180	180	180	180	180	180	270		1590
13	Terry Kerger	USA	240	180	180	180	180	180	180	180	264		1584
14	Gil Morris	USA	240	180	180	180	180	180	180	180	205		1525
15	Henry Spence	USA	240	180	180	180	180	180	180	180	197		1517
16	Don Chesson	USA	240	180	180	180	180	180	180	180	170		1490
17	Ron McBurnett	USA	240	180	180	180	178	180	180	180			1318
18	Peter Watson	GBR	240	180	180	180	180	168	180	180			1308
19	Bucky Servartes	USA	240	180	180	180	180	180	180	156			1296
20	Alan Jack	GBR	240	180	180	180	180	180	133				1273
21	Stafford Screen	GBR	240	180	180	180	180	180	126				1266
22	Chris Etherington	USA	240	180	180	145	180	180	148				1253
23	Frank Schlackta	CAN	240	180	180	180	180	180	180	0			1140
24	Lynn Pulley	USA	240	180	180	162							762

Cercle fermé et
restreint qui est loin de celui
qu'on nous avait promis lors de
le transgression d'abord et de
la suppression ensuite, de la
règle du constructeur.



MEL LYNE (VANCOUVER) SHOWS
US HIS YBAR BOB'S SELECTION AS
THE SMALL NOSTALGIA MODEL
MEL'S MODEL IS AN ENLARGED
VERSION FOR A .15 SIZED
ENGINE.

U.S.A.

Wie ist es
anderswo ?

Wenn man die
Liste der
Feiflugklassen, die
in den USA betreiben
werden, anschaut,
fällt es besonders auf
dass sie besonders lang
ist ... Es ist nicht
selten dass bei den
NATS (US A
Meisterschaft) bis zu
dreissig Klassen
ausgetragen werden ...
Zur gleichen Zeit
versucht man bei uns
die Klassen im Freiflug
zu reduzieren, um
die Oberhand bei der

F1P		1	2	3	4	5	6	7	FO1	FO2	Total
1 Cody Secor	JUSA	240	180	180	180	180	180	180	180	420	2170
2 Anthony Ferrario	JUSA	240	180	180	180	180	180	180	180	420	2139
3 Rocco Ferrario	USA	240	180	26							446

F1Q		1	2	3	4	5	Total
1 Frank Pollard	USA	180	180	100	180	180	820
2 Aram Schlosberg	USA	110	63	130	89	110	502

F1H		1	2	3	4	5	FO1	FO2	Total
1 Sergi Makarov	RUS	120	120	120	120	120	240	295	1135
2 Mike McKeever	USA	120	120	120	120	120	240	285	1125
3 Kimmo Kulmakko	FIN	120	120	120	120	120	240	202	1042
4 Lee Hines	USA	120	120	120	120	120	240	156	996
5 Jon Davis	USA	120	120	120	120	120	240	152	992
6 Anten Beschasy	JUKR	120	120	120	120	120	240	149	989
7 Jim Parker	USA	120	120	120	120	120	0		600
8 Mikhail Kochkarev	RUS	120	120	120	88	120			568
8 Victor Stamov	UKR	120	88	120	120				568
10 Michael Thompson	USA	120	62	120	120	120			542
11 Brain Van Nest	USA	104	51	120	120	120			515
12 Vasily Beschasy	UKR	120	120	107	120	31			498
13 Kyle Jones	JUSA	120	120	120	120	16			496
14 Norm Smith	USA	120	113	13	88	120			454

Page 4/4

F1J		1	2	3	4	5	FO1	FO2	FO3	Total
1 Stafford Screen	GBR	120	120	120	120	120	240	360	465	1665
2 Mike Roberts	USA	120	120	120	120	120	240	360	429	1629
3 Bob Gutai	USA	120	120	120	120	120	240	360	404	1604
4 Guy Menanno	USA	120	120	120	120	120	240	358		1198
5 Faust Parker	USA	120	120	120	120	120	240	340		1180
6 Gil Morris	USA	120	120	120	120	120	240	318		1158
7 Peter Watson	GBR	120	120	120	120	120	240	316		1156
8 Alan Jack	GBR	120	120	120	120	120	240	291		1131
9 Dave Rounsaville	USA	120	120	120	120	120	240	222		1062
10 Norm Poti	USA	120	120	120	120	120	169			769
11 Cody Secor	USA	120	120	120	120	120	118			718
12 Ed Carroll	USA	120	120	21						261
13 Ken Oliver	USA	120	120	0						240

F1G		1	2	3	4	5	FO1	FO2	FO3	Total
1 Dick Wood	USA	120	120	120	120	120	240	360	262	1462
2 Stephan Stefanchuk	UKR	120	120	120	120	120	240	360	259	1459
3 George Schroedter	USA	120	120	120	120	120	240	360	219	1419
4 Alexei Bukin	RUS	120	120	120	120	120	240	211		1051
5 Eddie Vanlandingham	USA	120	120	120	120	120	240	0		840
6 Andrey Burdov	RUS	120	120	117	120	120				597
7 Paul Crowley	USA	120	113	120	120	120				593
8 Mark Belfield	USA	120	120	110	120	120				590
9 Peter Brocks	USA	120	120	105	120	120				585
10 Walt Ghio	USA	120	100	120	120	120				580
11 John Clapp	USA	120	120	90	120	120				570
12 Larry Bagalini	USA	120	71	120	120	120				551
13 Elmer Nelson	USA	120	74	111	119	120				544
14 Kunt VanNest	USA	120	120	64	120	117				541
15 Eugene Gorban	UKR	120	120	74	120	94				528
16 Wes Funk	USA	120	98	120	120	65				523
17 William Gannon	USA	120	67	76	120	120				503
18 Tiffany O'Deill	USA	120	60	120	77	120				497
19 Aimee Raymond	USA	120	120	10	120	120				490
20 Jeff Schroedter	USA	120	120	120						360
21 Rich Rohrke	USA	90	101							191
22 Jack Emery	USA	120	23							143
23 Charlie Jones	USA	120								120

Organisation zu so recht , aber man
behalten , von den kann Vermutungen
Zeitnehmern gar nicht machen dort wird
zu sprechen nicht nur zum Gewinnen
geflogen , also nicht

Also warum so nur Leistungssport !
viel Klassen in den USA man versucht sich
? Freude zu bereiten
sich zu treffen , und

Man weiss nicht auch gemeinschaftlich
zu feiern .

U.S.A.

Nicht zu
vergessen , dass auch
dort , noch mehr als
bei uns , die
Freiflieger in einem
h o h e n
Durchschnittsalter sind
, und dass körperliche
Anstrengungen , nicht
mehr gut überwältigt
werden können .

Es kommt auch zu
Tage , durch ,
Vereinsbriefe dass man
viel enger zusammenhält
, und dadurch das
Gemeinschaftsgefühl
viel höher liegt als
bei uns . Es wird
viel geschrieben ,
diskutiert , über
Regeln und andere
Sachen die den Freiflug
betreffen .

Um dies alles ein
wenig zu untermauern ,
haben wir in diesem
Heft , die Liste der
Teilnehmer von zwei
Klassiker der USA im
Freiflug : den **Maxmen**
und den **Isaacson**
Wettbewerb .

Bei näherer
Betrachtung sieht man
dass auch einige
zweitklassige
Klassen vertreten sind
. Die Namen der
Teilnehmer und die
Zeiten die geflogen
wurden , spiegeln den
sehr hohen Stand
dieser Wettbewerbe dar
.

Kochkarev ,
Makarov , Stamov ,
Burdov , Andriukov ,
Stephanchuk , Vivchar ,
Verbitsky , Babenko ,
Gorban , sind
nicht nur Namen die gut
klingen , sondern auch
Namen die Marken von
Modellen vertreten ,
die jetzt zu kaufen
sind . Das ist die
Endstation von
Weltklassenmodellen in

WOL LIBRE

'It would stay right in the sun!' Eddie Vanlandingham (l, Mansfield TX) and Lee Hines (Costa Mesa CA) shade their eyes as best they can while trying to keep a model in sight as it flies directly into the sun.

BULLETIN D'INSCRIPTION ET D'ABONNEMENT A LA NFFS - U.S.A -

IMPORTANT RENEWAL INFORMATION

To continue receiving the NFFS Digest without interruption, your dues should reach the NFFS Membership Office at **least two (2) months before your current expiration date**. For example, if your Digest mailing label says your month of expiration is August, NFFS should receive your payment by June. Do not wait for a reminder from NFFS. You will be late and miss an issue.

If possible, please renew your membership for two years.

International members only - If you renew at least two months before your dues expire, you can now use VISA or Mastercard (on two-year memberships only) by mailing to the address in the application below; by using the shopping cart on our web site freeflight.org; by e-mail to catroper@tampabay.rr.com. No new membership cards sent.

NFFS MEMBERSHIP & RENEWAL APPLICATION

Mail to: NFFS Membership Office
22 Pine Street
Homosassa, FL 34446-4654
USA

Make checks payable
in U.S. dollars to:
National Free Flight Society

Dues include a mandatory \$.50 per year for NFFS membership.

US Residents (Age 19 & over)	2 years	\$48.00
	1 year	\$25.00

Junior Membership (U.S. only) Age 18 & under as of July 1 of the current year Copy of birth certificate required for new memberships.	2 years	\$18.00
	1 year	\$10.00

All Non-U.S. Residents (To use VISA or MasterCard, see Important Renewal Information above.)	2 years	\$56.00
	1 year	\$29.00

Life Membership	US Residents	\$500.00
	Non-US Residents	\$550.00

To help reduce expenses of maintaining the NFFS records, **PLEASE RENEW FOR TWO YEARS. Thank you!**

New Member ☐ Renewal ☐ Address change ☐

Donation ☐ Amount: \$ _____

Current expiration date: Mo. - Yr. _____

PLEASE PRINT

Name: _____ AMA member: Yes ☐ No ☐

Address: _____ AMA #: _____

City, State: _____ Zip: _____

Telephone: _____

(IMPORTANT - PLEASE PRINT VERY CLEARLY)

e-mail address _____

Send **all** renewals, address changes, applications, and membership questions to the Membership Office.
e-mail: catroper@tampabay.rr.com



LISTE DES CATEGORIES PRATIQUES AUX CHAMPIONNATS DES U.S.A

Event/Schedule:

Sunday, August 1

☐ 103 B Gas (O)
See Wednesday, August 4 for Jr. and Sr. classes 102-105)

☐ 106 Payload (J) (S O)
☐ 128 Moffett (J S O)
☐ 150 F1A (A-2) (J) (S O)
☐ 161 Electric B (J S O)

Monday, August 2

☐ 105 D Gas (O)
See Wednesday, August 4 for Jr. and Sr. classes 102-105)

☐ 120 Mulvihill (J) (S) (O)
☐ 122 Dawn Unlimited (J S O)
☐ 152 F1C (Lg. Power) (J S O)

☐ 154 F1H (A-1) (J) (SO)

☐ 160 Electric A (J S O)

Tuesday, August 3

☐ 104 C Gas (O)
See Wednesday, August 4 for Jr. and Sr. classes 102-105)
☐ 107 Cargo (J S O)

Tuesday, cont.

☐ 142 HH Cat. Glider (J) (S) (O)

☐ 151 Wakefield (J S O)

Wednesday, August 4

☐ 102, 103, 104, 105 ABCD Gas (J S)
☐ 102 A Gas (O)
☐ 140 HL Glider (J) (S) (O)

☐ 153 F1G (Coupe) (J) (S O)

☐ 155 F1J (1/2A Power) (J) (S) (O)

☐ 163-164 CO2 (J S O)

☐ 504 Scale Gas Outdoor (J S O)

Thursday, August 5

☐ 101 1/2A Gas (J) (S) (O)

☐ 124 P-30 (J) (S) (O)

☐ 501 Peanut Scale (J S O)

☐ 503 Scale Rubber (J S O)

All processing will be done 4-7 p.m. the day prior to the event and 7-9 a.m. the day of the event.

Banquet: Tuesday, August 3 at 6:30 PM*

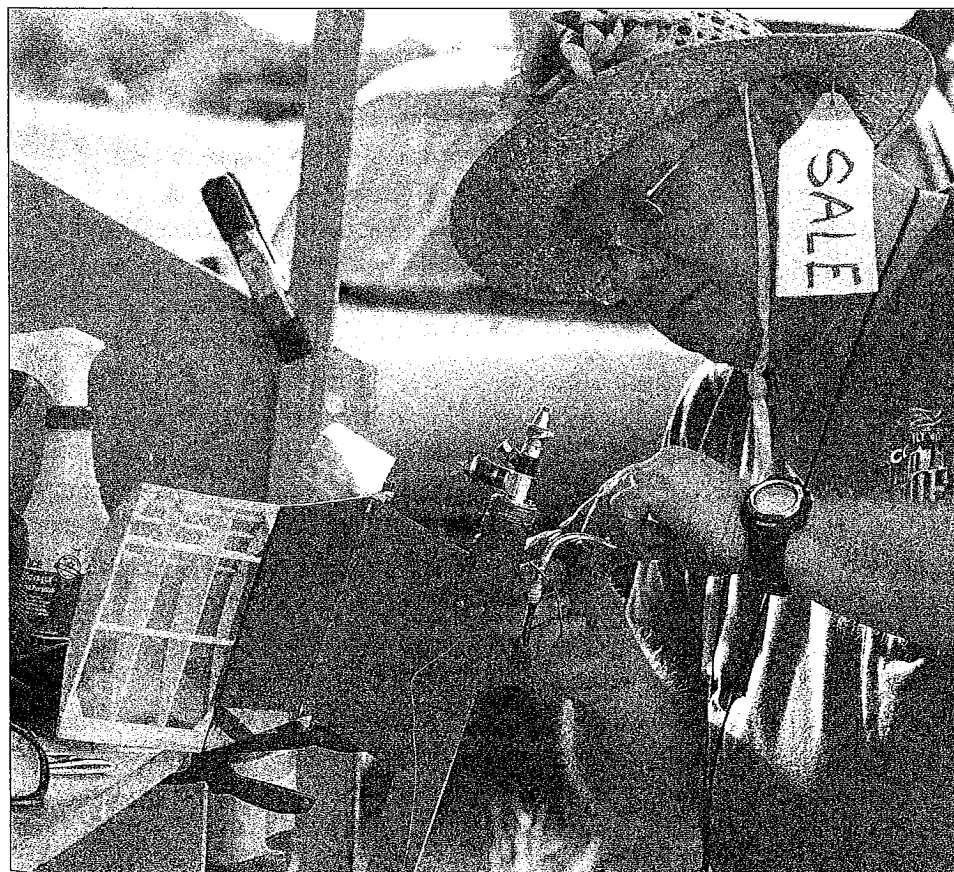
Fees:

Open: \$25 first event, \$8 each additional event
Jr/Sr: \$5 flat fee (any number of events)

*See NFFS entry form for details.



Bob Mattes (Saint Charles MO) takes a break with his big Zeek Nostalgia Gas model. He won C Nostalgia Gas. Bob chairs NFFS Competition Committee, with oversight of the National Cup program. (Mayes photo)



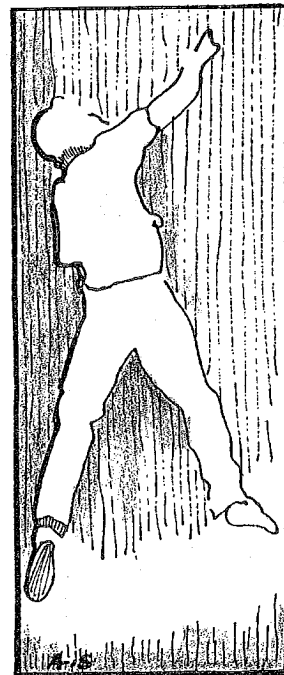
Dean McGinnis (Lakeland FL) was the talk of the Mini Pearl event at Muncie Nats, with this Minnie Pearl hat he specially crafted for the occasion. Dean won Mini Pearl at KOI by eight seconds over Nats winner Dick Covalt. (Mayes pic)

U.S.A. -VON S 10667 FORTS

F1A ,B,C, und Heuer
auch H,G und E. !

Dieser
geschlossene Kreis
, von denen die Modelle
kaufen können un von
denen die sie verkaufen
, ist weit entfernt von
dem was sich Manche
versprochen hatten als
die Erbauerregel
gestrichen wurde !
Im Gegenteil die
Teilnehmerzahlen sinken
.

Zu bemerken ist
dass Peter Brocks ,
siet einiger Zeit in
verschiedenen Klassen ,
shr gut fliegt , und
sich damit auf den
ersten Plätzen
auszeichnet . Bravo
Peter " et bonne
continuation , nous
sommes avec toi " ! .



*EN HAUT: BOB MATTES
(ST. CHARLES MO) SE REPOSE
UN INSTANT AVEC SON
MORCEAU "BIG ZEEK NOSTAL-
GIA GAS. IL FUT LE VAINQUEUR
EN C NOSTALGIA GAS .
*CI CONTRE: DEAN MC. GINNIS
(LAKELAND FL.) FUT LE SUJET
DE CONVERSATION AU MINI
PEARL CONCOURS A MUNCIE
DURANT LES NATS. IL A
FRAPPE FORT A CETTE
OCCASION. DEAN DABNA
AVEC 8 S D'AVANCE SUR
DICK COVALT.

10669

EXBIBITION

VIABON 2007 24 et 25 Février

4 ième Critérium Philippe LEPAGE 22 ième Coupe d'Hiver Maurice Bayet

Jean-Pierre Di Rienzo

Jamais deux sans trois

Ce proverbe résume parfaitement et, malheureusement, les conditions météorologiques qui ont sévi lors de ces deux jours. Les organisateurs, PAM, 4A et UA d'Orléans, avaient espéré pour 2007 une embelli, qui aurait fait oublier la Bérézina des années précédentes. Mais si l'homme propose, dame nature dispose. Les médias avaient donné des prévisions désastreuses pour ce dernier week-end de février, pluie et vent soutenu. Ces prédictions allaient-elles se réaliser ? le samedi ? le dimanche ?

Dès le samedi, aucun doute n'est permis, pour la troisième année consécutive, les conditions météo seront désastreuses. Certains n'hésitent pas à affirmer que c'est encore pire que les années précédentes.

24 Février 2007

4 ième Critérium Philippe LEPAGE

Le samedi, les rafales de vent et la pluie incessante laissent augurer un concours difficile, et qui sera difficile. Un temps de coupe d'hiver, une vraie COUPE D'HIVER pour volibristes courageux, comme diront certains modélistes présents. Dès 9h les précipitations s'atténuent et cessent, malheureusement, le vent en rafales de secteur sud-ouest / ouest, toujours aussi fort 30 à 35 Km/heure, va porter les modèles loin, très loin dans la plaine en direction de Viabon, zone nord. La récupération des wakes sera difficile dans ces champs récemment labourés, dans cette terre de la Beauce, humide et collante.

Et pourtant, malgré ces conditions ingrates et épuisantes, le nombre des inscrits qui n'ont pas déclarés forfaits, est relativement important : 25 en F1B et 9 en wakes anciens.

F1B / Wakefield moderne

La participation fut légèrement inférieure à 2006, 27 engagés, mais toujours aussi internationale. Walt Ghio est fidèle comme en 2005 et 2006, et pourtant il vient des USA. Une colonie anglaise n'a pas hésité à traverser la Manche pour concourir. Michaël Woodhouse, David Greaves ancien vainqueur du Critérium Pierre Trébod à Marigny en 1975 devantPhilippe Lepage, ainsi que Mike Woolner 7^{ème} de la Coupe du monde 2006. Yvan Kolic, serbo-croate, 2^{ème} de la Coupe 2006 est présent. L'incontournable Klaus Salzer est accompagné de son compatriote Harald Meusburger. Anselmo Zéri, infatigable compétiteur est au rendez-vous. Et une importante délégation française : Serge Tedeshi, une nouvelle fois meilleur français, Marquois's family, Stephen Jallet, Guy Buisson, et 2 juniors Paul Coutineau et une charmante demoiselle Eloise Rigault. A noter l'absence de Bernd Silz vainqueur de la Coupe du monde 2006 et du Challenge en 2005, 2006.

Au premier vol, fixé à 210 secondes, 6 concurrents ont réussi le maxi, soit 25%, une hécatombe. En effet en 2006 au troisième vol 17 compétiteurs avaient réalisé 3 maxis, et en 2005 au cinquième vol 18 wakeux avaient engrangé les 5 maxis. Ce premier tour est fatal à certains concurrents qui voient s'envoler leurs espoirs. Trois compétiteurs en resteront là, et des "pointures", Guy Buisson, David Greaves et Michel Picol.

Au deuxième vol, fixé à 180 secondes, 7 concurrents ont réussi le maxi, mais seulement 3 totalisent 2 maxis. De nouveau 3 compétiteurs en resteront là, dont Léa Marquois 2^{ème} en 2006.

Au troisième vol, fixé à 180 secondes, 6 concurrents ont réussi le maxi, mais seulement 3 avec 3 maxis. De nouveau 2 concurrents ne poursuivront pas le concours, dont W.Ghio troisième en 2005, chronométré " 0" En fin de matinée Lucien Adjadj des 4A enregistre des pointes de vent à 48Km/h.

Au quatrième vol, fixé à 180 secondes seulement 4 maxis sont chronométrés et 3 compétiteurs totalisent 3 maxis.

Au cinquième vol, fixé à 180 secondes de nouveau 4 maxis sont réalisés, mais il ne reste que 2 concurrents à 5 maxis. Ce tour fut fatal à Michaël Woodhouse, le chrono s'étant arrêté à 92 secondes.

Le Fly-off disputé entre Yvan Kolic et Mike Woolner tourne à l'avantage du britannique qui l'emporte de 3 petites secondes.

Le classement s'établit ainsi :

- | | |
|--------------|---------|
| 1. Woolner | Mike |
| 2. Kolic | Yvan |
| 3. Woodhouse | Michaël |
| 4. Zéri | Anselmo |
| 5. Tedeshi | Serge |

Wakefield anciens

Cette catégorie nous offre toujours un merveilleux spectacle. Réalisées en dentelle de balsa, motorisées par 80 grammes de caoutchouc ces machines sont fragiles. Voler dans ce vent, fatal à 4 modèles, est téméraire. Et pourtant neuf audacieux, dont 5 britanniques, vont concourir. Notre vétéran Claude Weber présente courageusement deux wakes. Trois vols sont demandés aux concurrents.

Le premier à tenter un vol, est Jacques Delcroix avec le grand Caméléon de Marc Cheurlot, « long comme un jour sans pain »*, fuselage long de 1,57m tout en baguettes de balsa 3x3 léger, entoilé japon. Le score est faible : 9 secondes. Par une violente rafale il est plaqué au sol, tout l'avant se pliant en accordéon.

Puis nos amis anglo-saxons emboîtent le pas à Jacques. Les remontages des wakes anglais demandent des précautions, pour emmagasiner les 60 à 80 grammes de gomme, mais 50 grammes maxi pour les modèles de nos frenchies (règlement FFAM). Les wakes anglais, présents, sont tous pourvus d'une hélice en roue libre. Si le rendement en plané est inférieur à une hélice repliable l'esthétique en vol est incomparable. Paradoxalement, le premier Wake doté d'hélice repliable se classera à la 4^{ème} place. Alors qu'en fin de matinée, Lucien Adjadj enregistre sur son anémomètre des rafales à 48 Km/h, Michael Marshall, vainqueur de l'édition 2006 réalise un maxi. Son compatriote Chris Stracham, vainqueur en 2005, réédite ce chrono en fin d'après-midi, alors que le vent a faibli.

Lucien Adjadj réalise en matinée deux vols prometteurs. Pour son 3^{ème} vol, Lucien va jouer de malchance. Lors du remontage, les nœuds de l'écheveau montent sur l'anneau. Au lancer un bruit bizarre se fait entendre, mais le PAB 39 continue son vol, puis se met en perte. Verdict du chrono sévère : 48 secondes. Au retour de la récupération le modèle laisse entrevoir les origines de l'incident. L'anneau de l'écheveau s'est décroché de l'axe d'hélice. Libéré, l'écheveau à moitié déroulé s'est tassé au fond, en éventrant le fuselage.

Notre troisième représentant concourt avec une de ses créations, le Garrigou 53, motorisé par seulement 40 grammes de caoutchouc. Roger Garrigou est venu s'entraîner plusieurs fois dans la semaine réalisant de beaux vols. Lors du concours, son modèle ne peut réitérer ses vols d'entraînement, en permanence chahuté, il se rétablit difficilement sous les rafales. Les temps des vols ne reflètent pas la valeur du modèle.

L'omniprésent Claude Weber présente 2 modèles : le New Look de Jacques Morrisset et une de ses créations le Wake 39. Le troisième vol du New Look se déroule dans la tourmente, pluie et rafales de vent. Secoué comme un fêtu de paille, il va se poser loin, très loin, totalisant un score de 82 secondes. Quant au Wake 39, très joli wake à cabine, entoilé kraft léger, muni d'une hélice bipale repliable, le troisième vol lui est fatal. Claude lance, semble-t-il, trop verticalement et vent de face. Pris par le vent, le Wake 39 entame un looping et en pleine vitesse percute le sol. Tout l'avant est broyé jusqu'à l'implanture de l'aile.

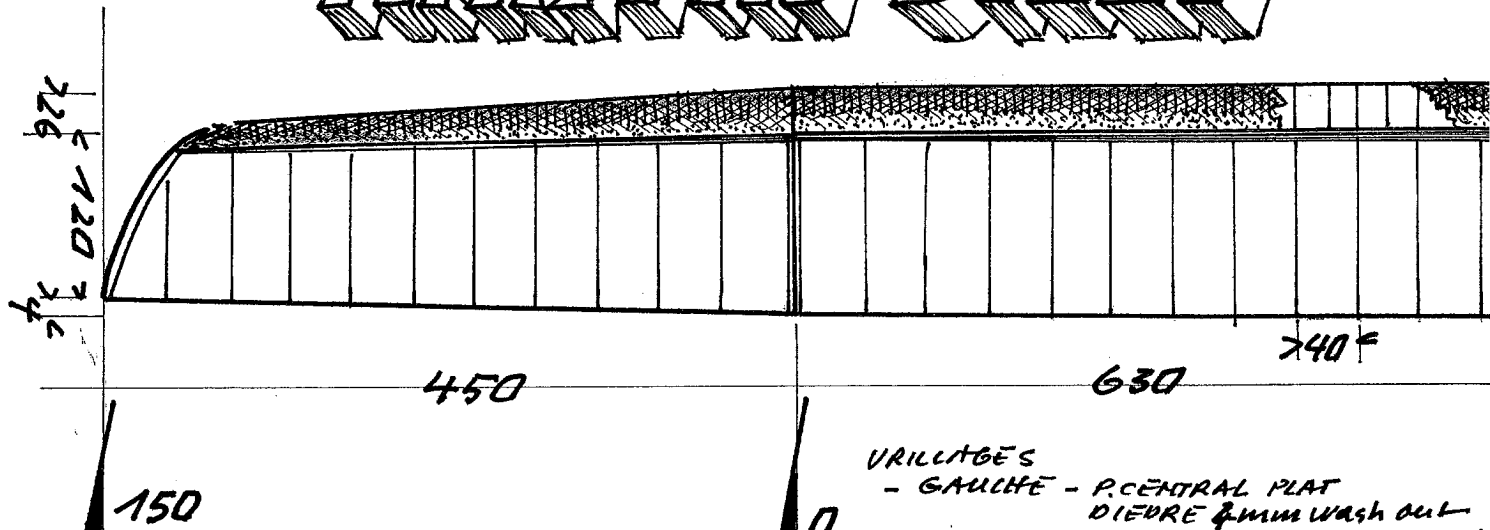
Le classement s'établit ainsi :

- | | |
|-------------|---------|
| 1. Stracham | Chris |
| 2. Marshall | Michaël |
| 3. Adjada | Lucien |
| 4. Tyson | Edward |
| 5. Weber | Claude |

A 17 heures, le concours Wakes anciens est clos, et 18h30 pour les modernes. La remise des prix, présidée humoristiquement par Pierre Marrot, se déroule dans le club house de l'aéro-club, à l'abri des intempéries, un verre de champagne à la main. Riche dotation, coupes et bouteilles de vin, qui feront oublier aux concurrents, nous l'espérons, les affres de la compétition. Lucien Adjadj, premier suivant le règlement FFAM (moins de 50 g de caoutchouc) et 3^{ème} aux classements confondus, se voit doublement récompensé.

* « Long comme un jour sans pain », c'est ainsi que Gérard Pierre-Bès présentait le Wake de Philippe Lepage 3^{ème} au championnat de France 1968, dans le MRA n° 361 de juin 1969. Wake malicieusement baptisé par Philippe : PAM.R2, " honni soit qui mal y pense " avait dit Henri VIII, roi d'Angleterre.

BILLY BUNTER 5 MARTIN DILLY

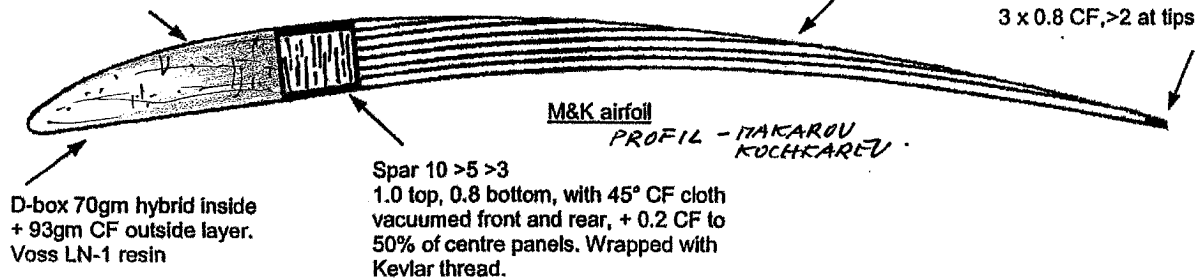


VRILLAGE
- GAUCHE - P. CENTRAL PLAT
DIEDRE 2mm wash out
- DROITE - P. CENTRAL 2mm wash-in
DIEDRE 3mm wash out

Ribs 1.5 thick, sawn from 0.2 carbon-capped laminated balsa block. See 2003 BMFA Free Flight Forum Report

Riblets 1.5 balsa

3 x 0.8 CF, >2 at tips



M&K airfoil
PROFIL - MAKAROV
KUCHKAREV

Spar 10 >5 >3
1.0 top, 0.8 bottom, with 45° CF cloth
vacuumed front and rear, + 0.2 CF to
50% of centre panels. Wrapped with
Kevlar thread.

D-box 70gm hybrid inside
+ 93gm CF outside layer.
Voss LN-1 resin

0.4 CF top and bottom

0.15 CF caps

2 x 0.6 CF

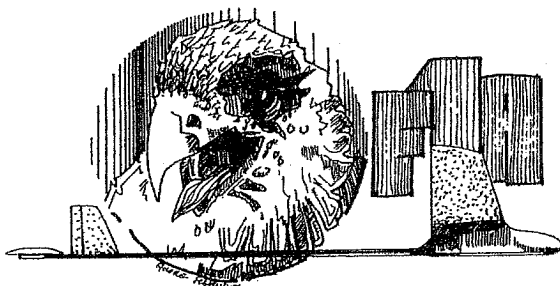
D-box 63gm CF cloth Wöbbeking airfoil Ribs and riblets 1 balsa

MASSES -
- FUSELAGE 191,4g
- AILE 182,2g
- STAB 9,7g
- CLEF 36,1g
TOTAL 419,4g

Front end shells moulded
from carbon cloth with
Kevlar reinforcements

Single 5.8 x 170 steel joiner

Denkin towhook, M&K timer
Dilly wing wiggler, stab mount,
glide post and bunt jack.
Biotrack + 2032 coin cell



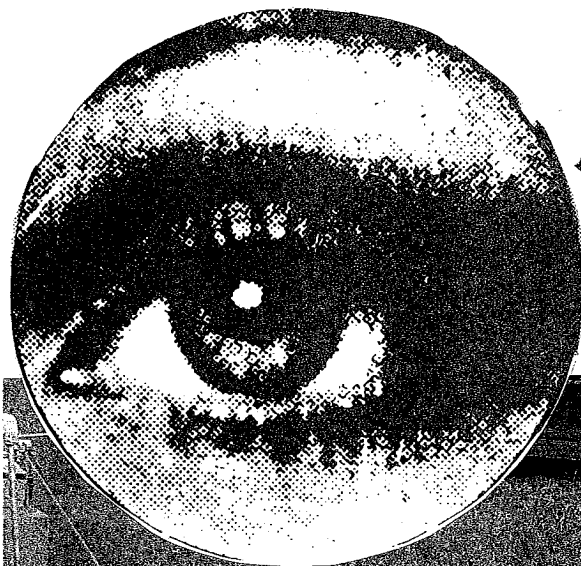
60

ÉCHELLES 1/5 ET 1/4 POUR PROFILS. - 03-07 10672

DESIGN. A. SCHWARTZ - D'ARTISTE M. DILLY

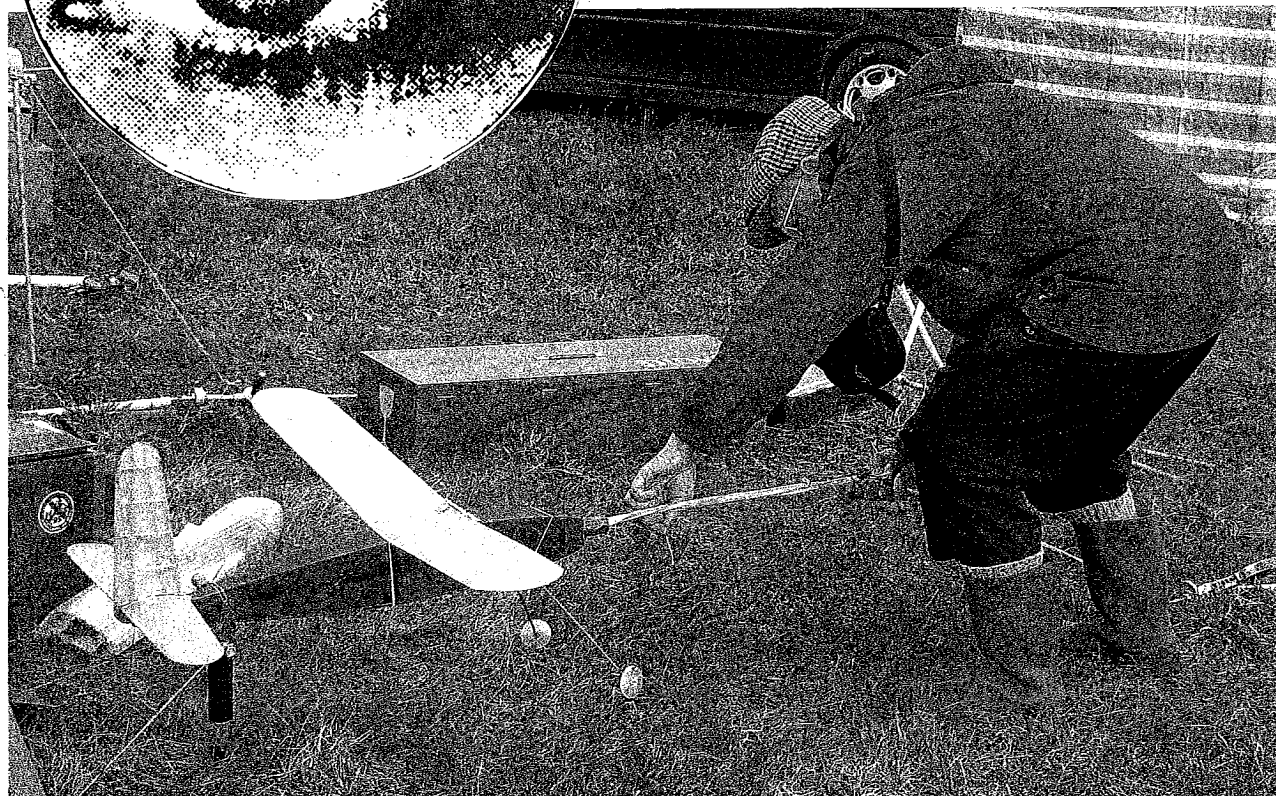
VOL LIBRE

VOY LIBRE

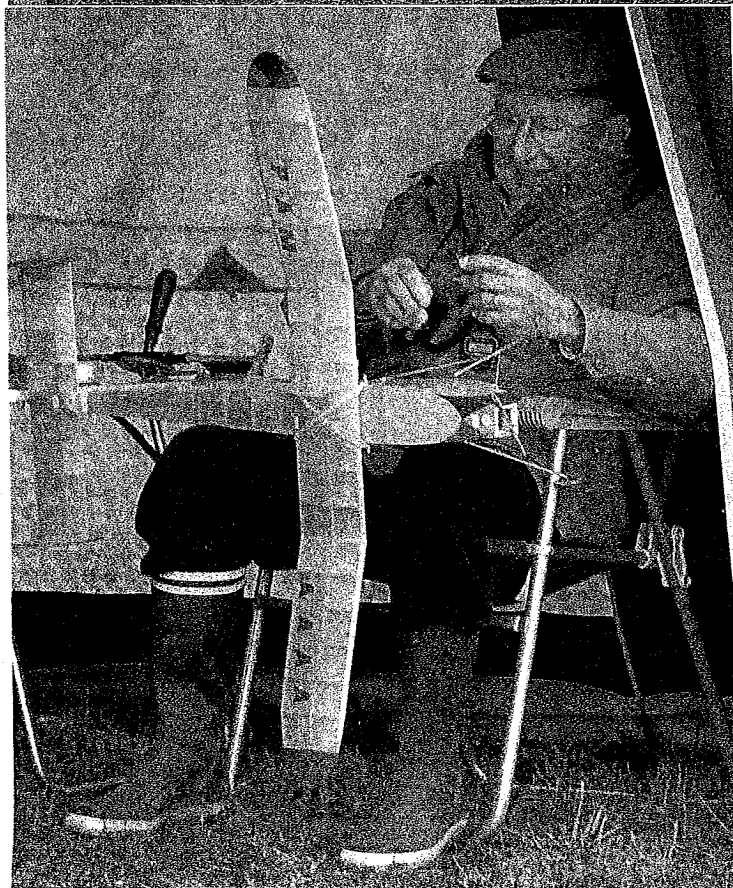


VIABONI

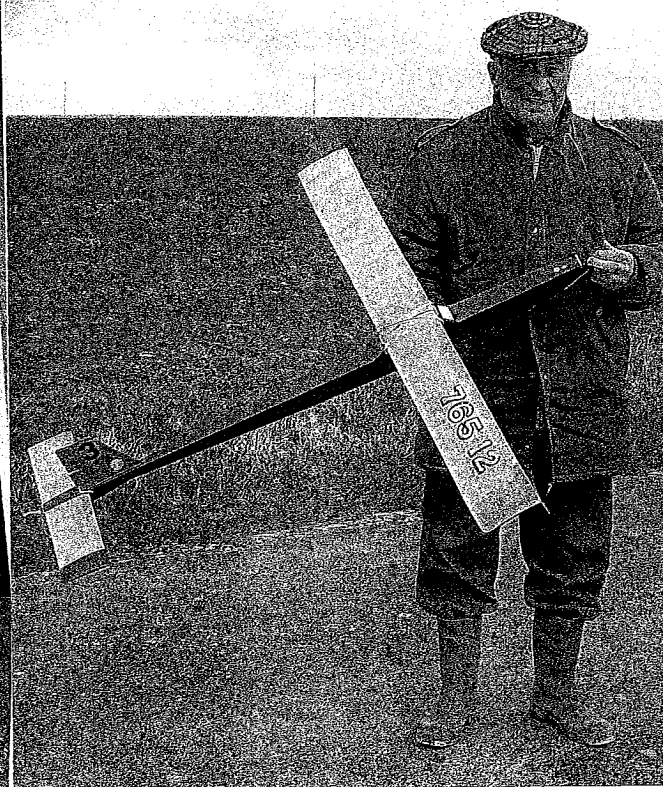
**Le magazine
du vol libre**



Photos - JEAN PIERRE DI RICHLIO



A. RENNESSON A L'ABRI SOUS LA TENTE -



ROGER GARRIGOU TOUJOURS AUSSI
JEUNE!

Comme le samedi, les conditions météo du dimanche s'avèrent aussi désastreuses. Fortes précipitations et vent de 40 à 50 Km / heure de moyenne avec des pointes à 65 Km/h avait annoncé la veille la miss météo de TF1. Volera ou volera pas, question que se pose les modélistes présents, mais pour certains la réponse est sans appel, ils prennent le chemin du retour. En montant la tente de la régie, pas moins de 10 courageux aident à cette opération, les organisateurs décident, après réflexions de proposer aux concurrents, encore présents, le règlement adopté en 2005.

Après réunion des modélistes dans le club-house, Frédéric Nikitenko, en anglais puis en français, expose le déroulement du concours : 1 seul round, 3 vols à effectuer avec un modèle moderne ou un modèle ancien, fin du round à 14 heures.

Seulement quinze modélistes relèvent le défi, dont 3 juniors du club d'Orléansr !!!!! et 6 anglo-saxons. Voler par un vent de 40 à 50 Km /h de moyenne, qui souffle en rafales, semble irréel, de la folie objectent certains. Et pourtant huit coupistes réussissent les 3 vols demandés par les instances organisatrices. Pour six concurrents le concours se terminent au premier vol, abandon ou coupe d'hiver endommagé à l'atterrissage ou ayant au lancer, violemment percuté la planète, plaqué au sol par une rafale. Avec un vent aussi violent, en rafales, les vrais problèmes se situent avant et juste après le lancer et bien évidemment à l'atterrissage. En vol, les modèles balayés, ballottés comme des fétus de paille sont les jouets du vent. Il faut lancer au bon moment et après !!!!!!!!! ils se débrouillent. Les grands modèles, même carbone, sont plus exposés. Les modèles aux ailes plus souples ou plus petits sont moins fragiles.

Nos amis d'outre-manche, qui volent avec des modèles anciens, ont prouvé le bien fondé de ce choix : 1^{er}, 3^{ème}, 7^{ème}. Ironie du sort, le modèle de ces 3 concurrents n'est autre que le Fuit 3 de Jean-Pierre Beissac, conçu en 1954. Le fidèle John White présente un Low-Wing de..... René Jossien, et se classe 9^{ème}. Le 5^{ème} britannique, David Greaves ne fait qu'un vol avec une machine moderne, véritable mini-wake. Le 6^{ème} anglo-saxon, Michaël Marshall détruit au lancer son Lo Zigolo de Guido Féa, création de 1951. Plaqué au sol par une rafale à son premier vol, il est irréparable; verdict du chrono : 4 secondes.

Le second de cette dantesque coupe d'hiver, Charles Lusisic du PAM, concourt avec un modèle dont les ailes sont en polystyrène extrudé renforcées carbone, fuselage tout carbone. La souplesse des ailes est impressionnante sous les rafales, il sera pourtant crédité du 2^{ème} meilleur vol, en 101 secondes. A la récupération de son 2^{ème} vol, Pierre Marrot retrouve son coupe d'hiver éparpillé, fuselage endommagé, une partie de l'aile droite broyée, la balise gisant à plusieurs mètres. Le concours est terminé pour Pierre. François Yronde, de l'Association des 4A, se classe en 5^{ème} place avec un coupe créé par Jean Wantzenriether pour les débutants : la Chouette. Après chaque vol, François séchait l'entoilage sur le tableau de bord de son véhicule !!

Le premier junior, qui termine à la sixième place, a fait preuve de persévérance. Suite à des problèmes, fuselage brisé, aidé par les membres du Club d'Orléans, sous la houlette de Jacques Blanchard, il entreprend les réparations. Dans les sanitaires du club-house, il fait sécher la colle, ainsi que l'entoilage détrempé. Le remontage de l'écheveau s'effectue dans le club-house à l'abri des intempéries. Longue attente d'une accalmie sous la protection d'un camping-car, avant de lancer pour un vol, bref et court. Le vent le porte au-dessus de la ferme, dans les rabattants : le chrono s'arrête à 34 secondes

Quant aux autres concurrents, leurs réussites sont diverses. Le tableau des résultats se passe de commentaires : sur 45 vols possibles, 32 sont chronométrés, aucun maxi, 50% des vols chronométrés sont inférieurs à 50 secondes et 7 sont inférieurs à 30 secondes !!!!!

Le classement s'établit ainsi :

1. Stracham Chris
2. Lusisic Charles
3. Tolhurst Peter
4. Miard Michel

Comme la veille, la remise des prix, richement dotée, et le vin d'honneur se déroulent dans le club-house présidé par Jean-Pierre Challine. Chacun reçoit son prix, assurément bien mérité.

Il serait impardonnable de clore ce reportage en oubliant de remercier toutes les personnes, membres du PAM, UA d'Orléans et 4A, qui ont œuvré pour le bon déroulement de ces RUBBER DAYS. Et également à notre hôte Alexandre Patte, qui depuis de longues années nous accueille, puisse-t-il le réaliser encore longtemps. Longue vie au Critérium Philippe Lepage et à la Coupe d'Hiver Maurice Bayet.

SWEDISH CUP 2007

Open international World Cup Contest

DATE 17/05/2007 – 18/05/2007

PLACE RINKABY, (SWEDEN)

DISCIPLINES F1A, F1B, F1C

SCHEDULE May 17:th (Thursday). Arrival and registration from 1500. Test flights at the field.

May 18:th (Friday). Contest day F1A, F1B and F1C. Briefing on site 7.15. *Preliminary* start of first round 8.00. Competition in five rounds. Maximum time and length of rounds will be announced during the briefing and is subject to change due to weather conditions.

TIME KEEPING No official timekeepers.

CONTEST RULES FAI Sporting Code, except for time keeping.

INTERNATIONAL JURY FAI-Jury is announced before start of the contest.

Entry FEE 250 SEK , 350 for 2 or more classes. 150 SEK for juniors. Entry fee is paid on registration.

CONTACT Lars-G Olofsson
Bronsaldersgatan 66
42163 Vastra Frolunda
Sweden
Tel. +46 31 473560
friflyg@comhem.se
Per Findahl
Tel. +46 705 656513
Tel. +46 223 22957
per.findahl@telia.com

CONTEST DIRECTOR Per Findahl

CAMPING WILL NOT be allowed on the site this year

We recommend <http://www.menbergs-camp.de/> "Camp Abus" which also provides huts.

Also on the same location Nordic Cup <http://www.ffu.de/nordic-cup.html>



CAUDRON 109

Biplace léger de sport et d'école ; la Caudron 109 était un monoplan parasol propulsé par un Salmson de 40 ch (30 kW).

Le fuselage était constitué par une structure légère en bois de section rectangulaire, entoilée, tandis que la partie centrale de l'aile reposait sur quatre courts mâts de cabane verticaux. Quant aux panneaux externes ; ils étaient haubanés de chaque côté par des mâts en duralumin articulés à la base du fuselage. Toute l'aile était revêtue de toile, et les panneaux extérieurs étaient repliables le long du fuselage en vue de faciliter le transport sur route ou le stockage.

Le train d'atterrissage en tubes d'acier était à essieu brisé. L'élève, ou le passager selon le cas, était installé dans un habitacle à l'air libre situé sous la section centrale de voilure, le pilote instructeur se trouvant assis immédiatement derrière sous un décrochement du bord de fuite. La double commande n'était utilisée que pour l'écologie.

Dessiné par René Talpin, le prototype vole pour la première fois au cours du mois de mai 1925 et connut un certain succès. Utilisé par les grands pilotes comme Thoret et Delmotte pour battre des records de distance, il fut également populaire auprès des aviatrices françaises comme Maryse Bastié et Léna Bernstein. Le C 109 qui remporta le premier concours international de tourisme, en 1925 à Bruxelles, se classe en tête du rally international des avions légers de Zurich en août 1927.

Sur les quatorze machines construites, six furent achetées par l'aviation militaire française pour effectuer des missions de liaison. Plusieurs dérivés furent réalisés, qui se distinguaient des précédents par des détails mineurs.

Le C/109 2, unique survivant de la série, le C 109 n°6 fut désigné C 109/2 en 1950 après avoir reçu un moteur Salmson 5 Aq de 85 ch et l'immatriculation F-PFLN.

Cet appareil est aujourd'hui conservé au musée de l'Air et de l'Espace.

Caracteristiques

monoplan biplace de sport et d'école.

-Moteur

Salmson AD 9 en étoile de 40 ch

Performances

Vitesse maxi au niveau de la mer 126 km/h autonomie 4 heures.

Masse

à vide 328 kg maxi 555 kg.

Dimensions

envergure 11,50 m longueur 6,15 m hauteur 2,27 m surface alaire 20 m².

DEUTSCH
DEUTSCH

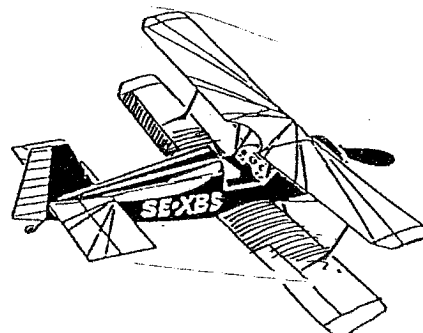
Zweisitzer, leichtes Schul und Sportflugzeug, war die CAUDRON 109 ein Hochdecker mit 40 CV Antrieb.

Der Rumpf rechteckig, bestand aus leichtem Holz mit Überzug. Der Flügel wurde durch vier kurze Maste getragen. Die ganze Tragfläche war Stoffbezogen, und die Ausenteile konnten dem Rumpf entlang geklappt werden, um den Transport zu erleichtern. Das Fahrwerk war aus Stahlrohr. Pilot und Schüler sassen in einer offenen Kanzel unter dem Mittelflügel. Die Doppelsteuerung wurde nur um Schulflug benutzt.

Durch René Tapin gezeichnet flog der Prototyp zum ersten Mal im Mai 1925, und hatte gleich grossen Erfolg. Grosse Piloten wie Thoret und Delmotte schlugen damit Weltrekorde, auch berühmte Damen wie Maryse Bastié und Lena Bernstein flogen das Flugzeug. 1925 wurde die C 109 Turismussieger auf dem internationalen "Salon" in Brüssel, und gewann die Rally der Leichtflugzeuge in Zürich August 1927.

Von den 14 gebauten Maschinen wurden sechs vom franz. Militär gekauft als Verbindungsflugzeuge. Weitere wurden mit einzelnen Änderungen gebaut.

Eine Maschine ist heute noch im dem Musée de l'Air et de l'Espace in Paris.





Le CAUDRON 109

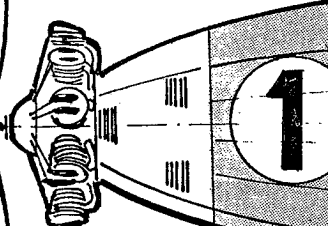
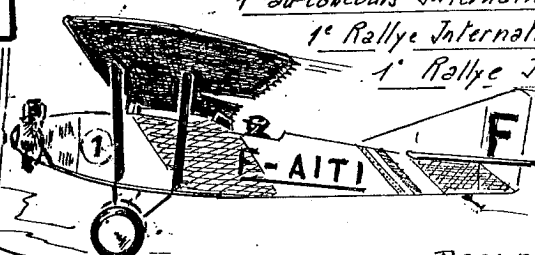
Année
1925

Mono ou biplace léger de tourisme à
moteur 9AD SALMSON de 40 CV

1^{er} au Concours International tourisme Bruxelles 1925

1^{er} Rallye International avions légers Zurich 1927

1^{er} Rallye International de Reims 1928



train à l'échelle

Dièdre 12

Doigt cap 3/10
Soudé

Axe
cap 5/10

Documentation:

Aviation Magazine 895.264

Musée de l'Air

Notice Caudron

Savoir

Contours Ailerons

balsa 1x1

balsa 2x1

Bord de Fuite balsa 12 x 5 profilé
et festonné

Points fixation
mats

balsa 1,5x1,5
cp 5/10

Styrofoam
ou balsa tendre

7 balsa 5/10
ou 8 papier
calque

balsa 1x1

Balsa 8/10

Lisses paille ϕ 0,5 ou
bois dur 0,5x0,5
Balsa 1x1

balsa 1

Balsa 0,6

balsa 1

10678

Echelle : 1/27,3

Maquette Volante Paille
Peanüt longueur 230 mm
Dessiné par E. Fillon
Aéromodéliste

FOR LIRE

F-AITI

F

Bequille
 Recouvrement
 en papier Japon fin ou condensateur
 tendu à l'alcool
 Bambou

Moteur factice 9 cylindres Williams
 Souplisseau ou thermofit

Moteur caoutchouc
 une boucle de 350 mm de
 long poids 1,5 à 4 gr

Acétate 2/10

Hélice balsa ou
 plastique du
 commerce
 $\phi 120$

Mats balsa
 dur profilé
 1,5 x 4

Rondelle
 téflon ou Graphite

Rondelles
 laiton

Roue balsa
 $\phi 24$

fil dacron 0,1

Balsa 1

Paille $\phi 1$
 + Balsa 1 profilé

Balsa 1

Fil laiton 0,5

Balsa
 1x3
 Profilé

Balsa 1,2 x 1,2

balsa 1

Contours
 Stabilo à
 l'échelle

balsa 1,2

E

balsa 0,6

Balsa 2

Balsa 1

Balsa
 0,6

Balsa 1x2

Balsa 1,2 x 1,2

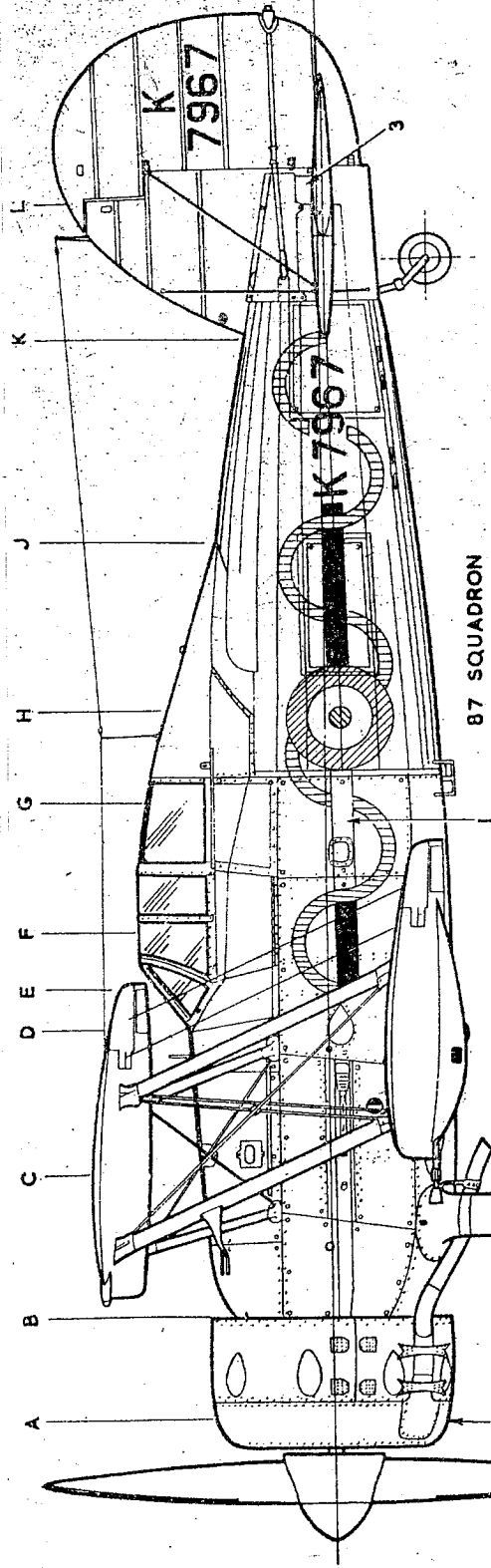
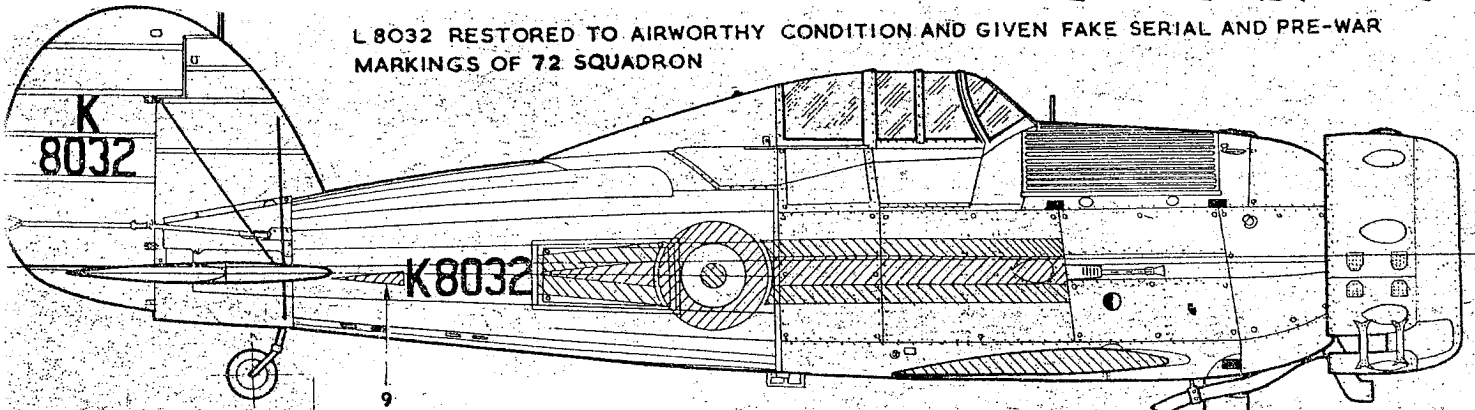
Balsa 1x4
 Profilé festonné

10679

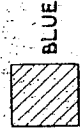
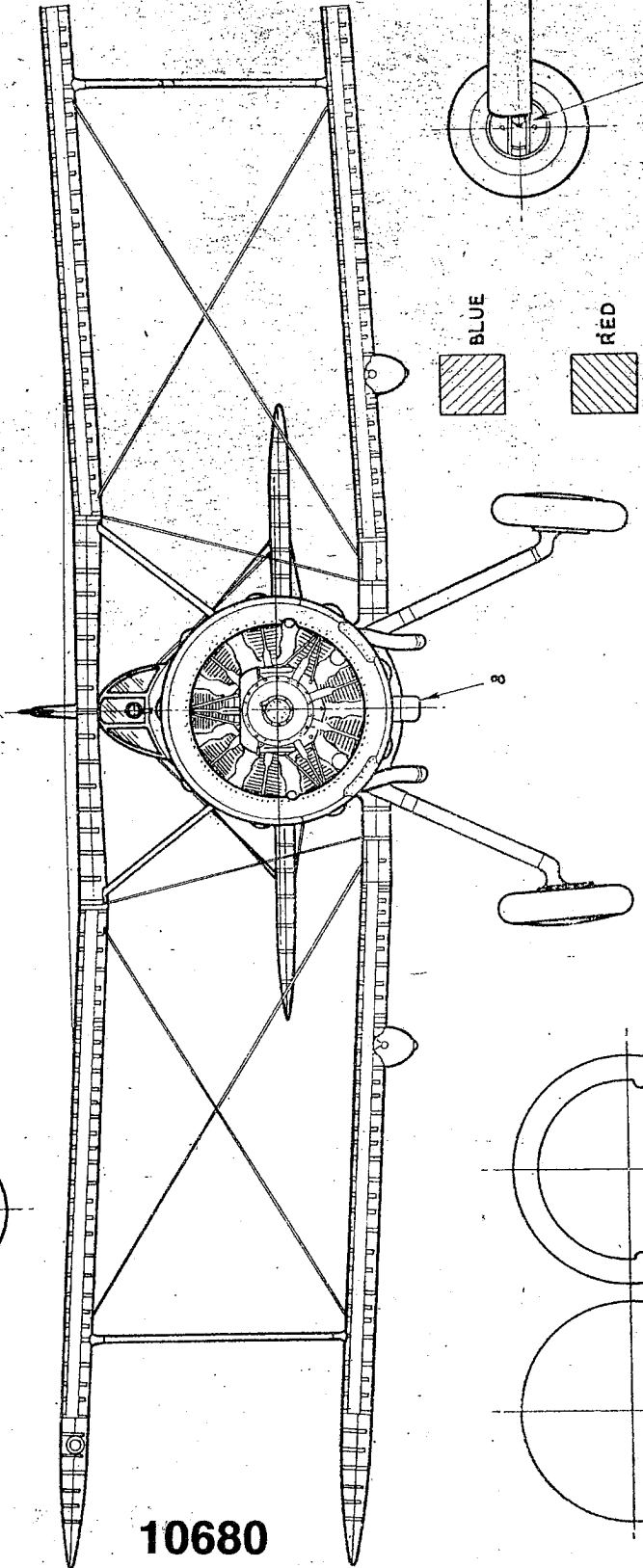
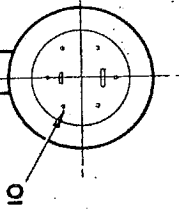
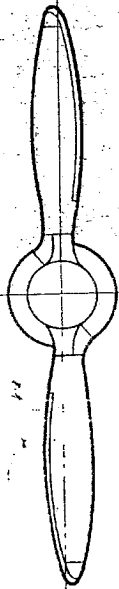
28 90

GLOSTER GLADIATOR MK I

L 8032 RESTORED TO AIRWORTHY CONDITION AND GIVEN FAKE SERIAL AND PRE-WAR MARKINGS OF 72 SQUADRON



87 SQUADRON



BLUE



RED

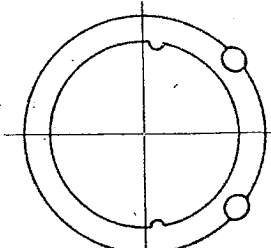


GREEN

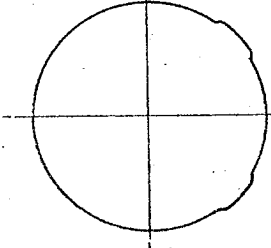


M

COLOUR CODE - THIS SHEET

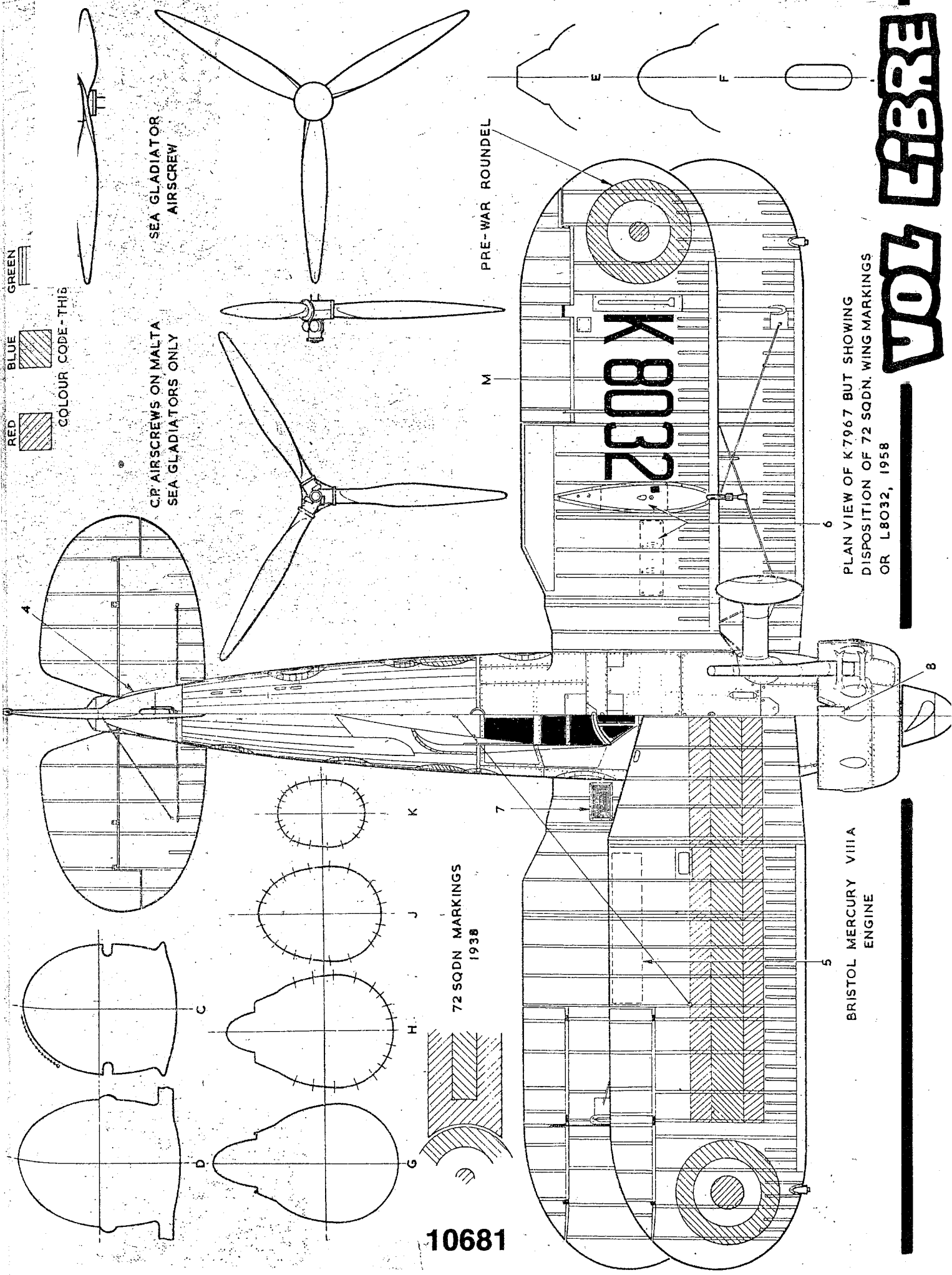


B



A

10680



RED
BLUE
GREEN
COLOUR CODE - THIS

SEA GLADIATOR
AIRSCREW

CP AIRSCREWS ON MALTA
SEA GLADIATORS ONLY

PRE-WAR ROUND

PLAN VIEW OF K 7967 BUT SHOWING
DISPOSITION OF 72 SQDN. WING MARKINGS
OR L 8032, 1958

BRISTOL MERCURY VIII A
ENGINE

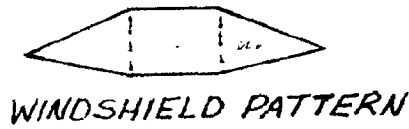
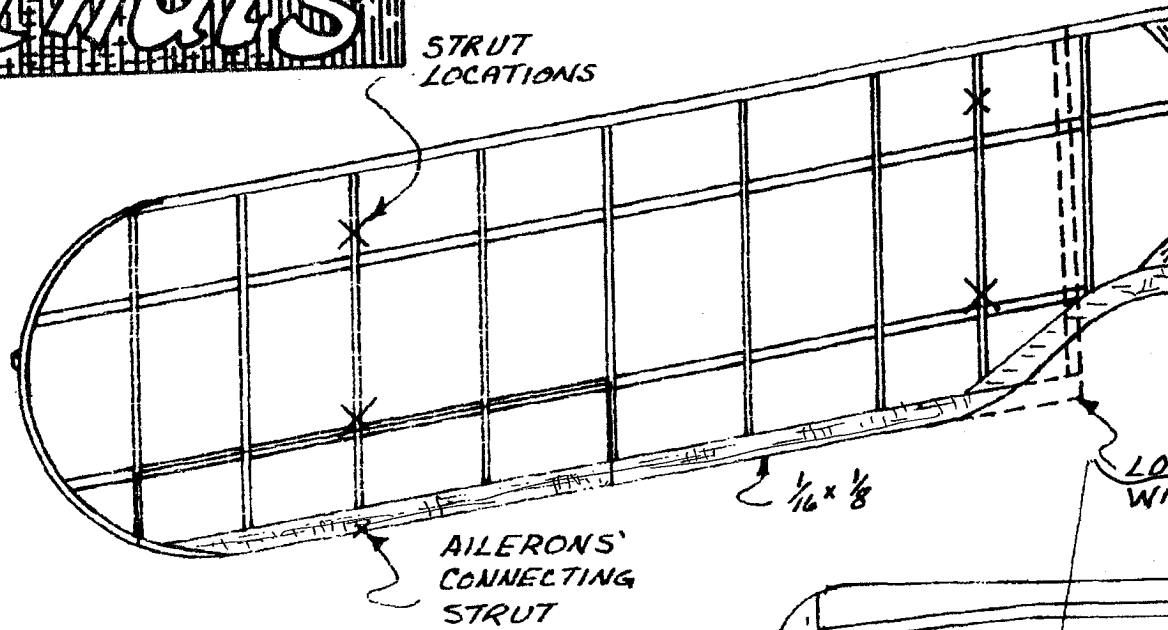
72 SQDN MARKINGS
1938

10681

— **WOLFE** —

Peanuts

VOL 43RE

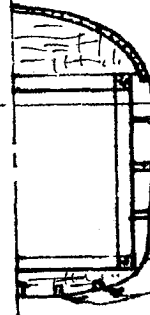
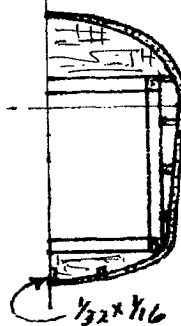
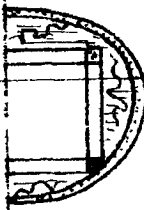


FUSELAGE FORMERS $\frac{1}{16}$ EXCEPT F-1 IS $\frac{1}{32}$ PLY

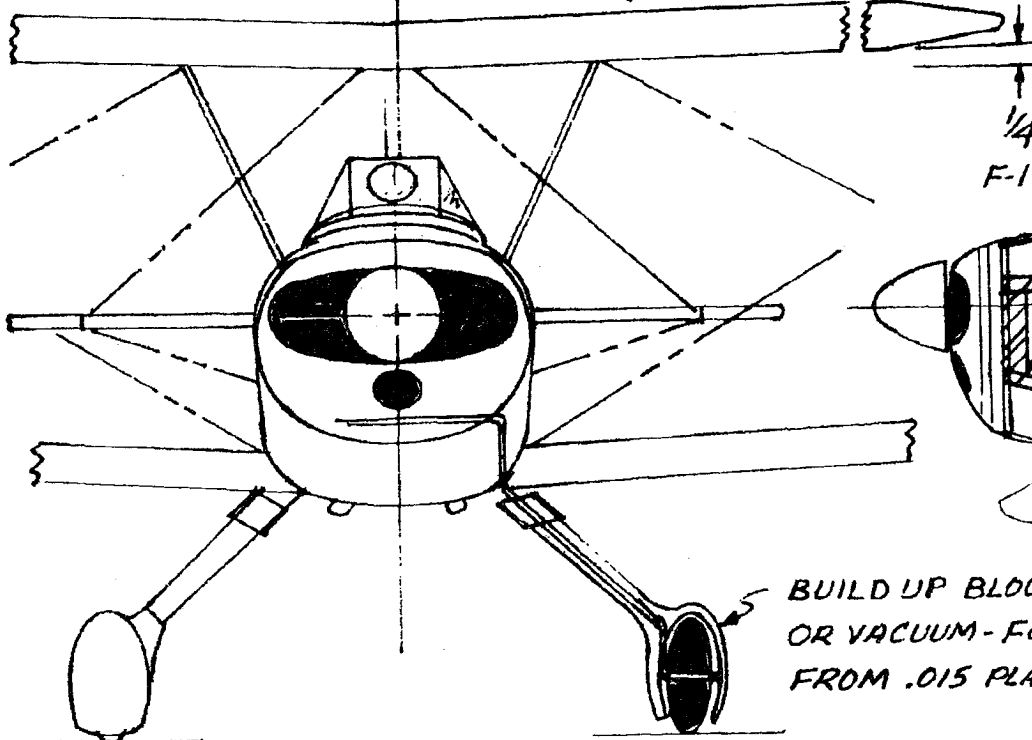
F-1

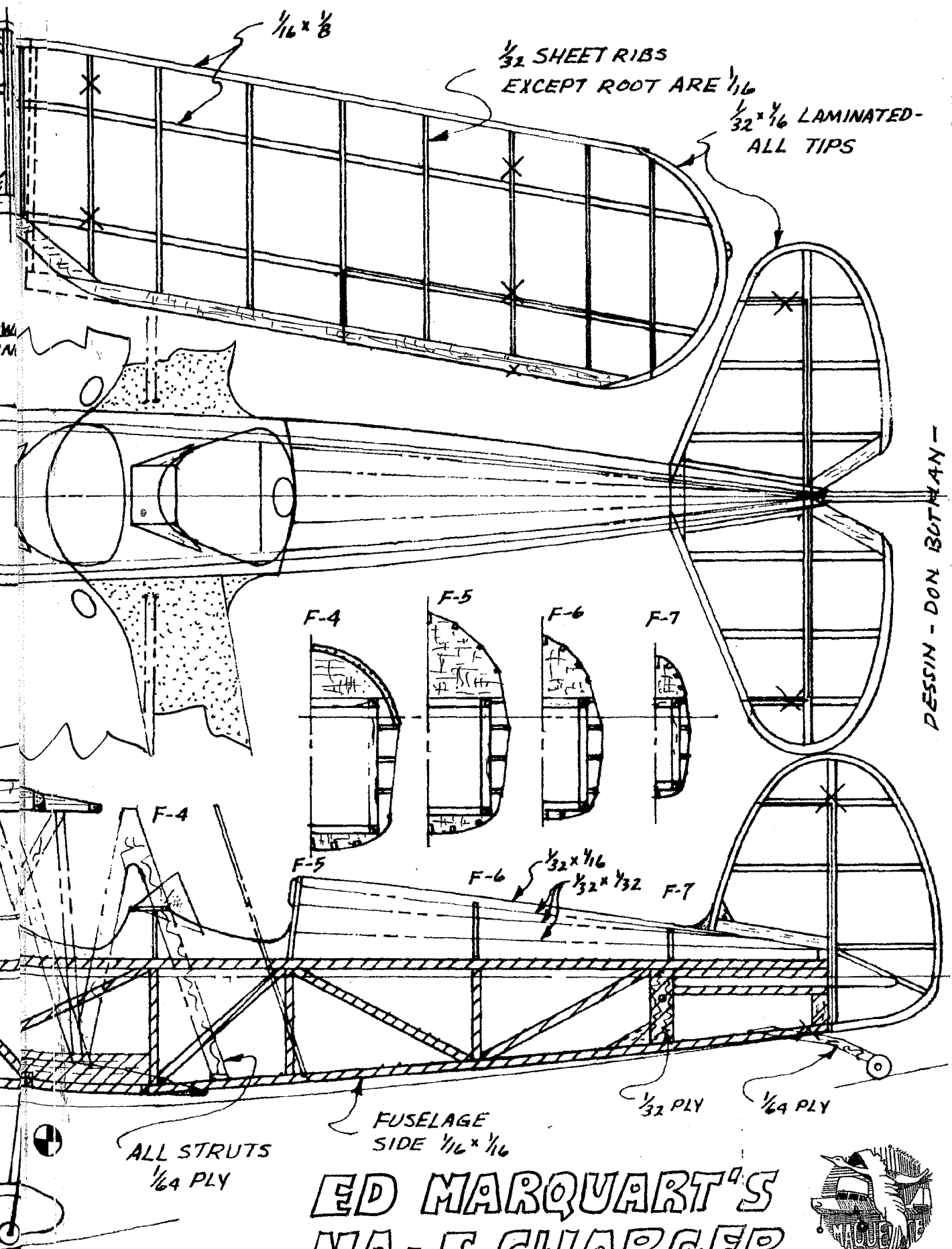
F-2

F-3



$\frac{1}{32}$ SHEET TAPERED



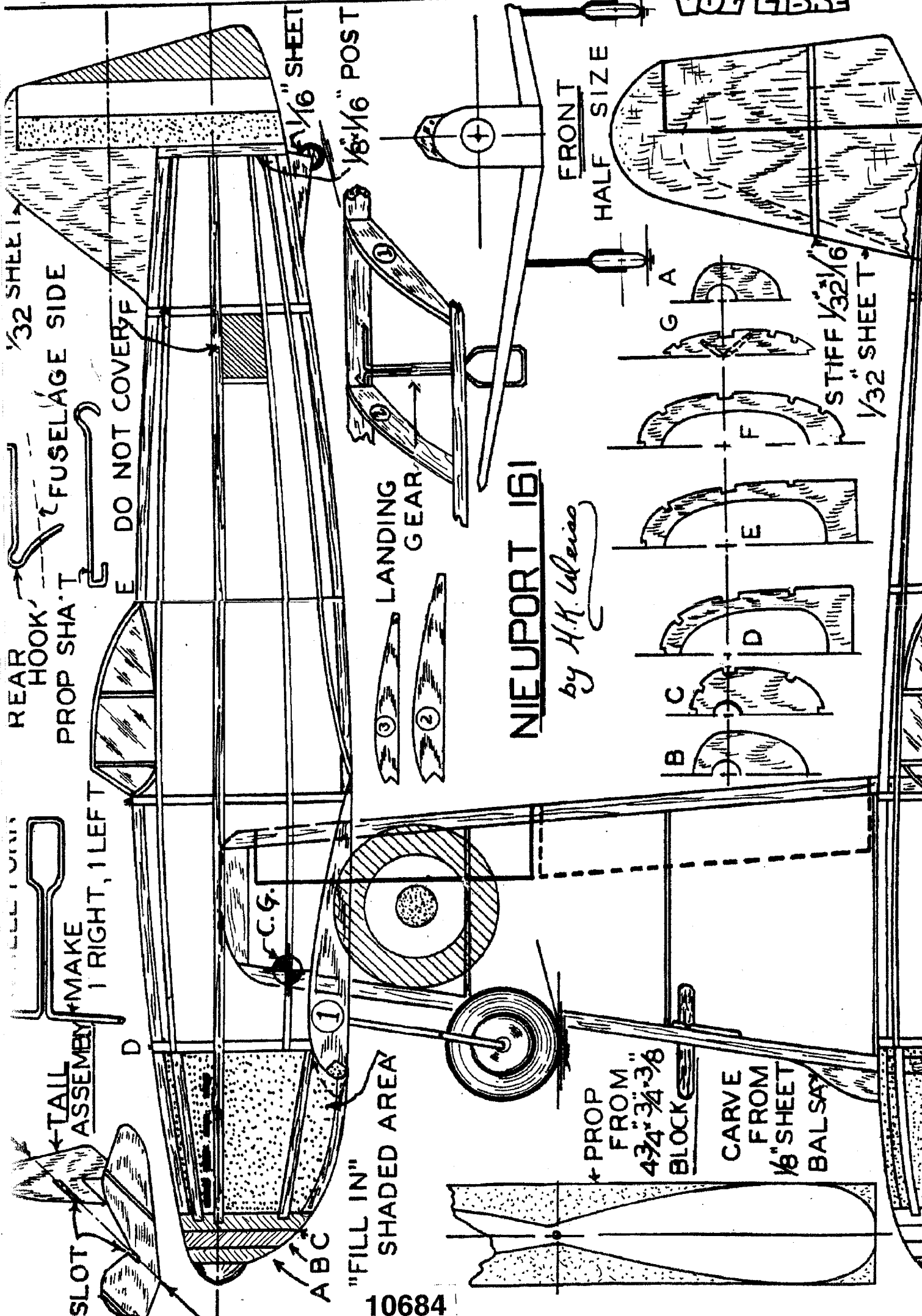


ED MARQUART'S NA-5 CHARGER

10683



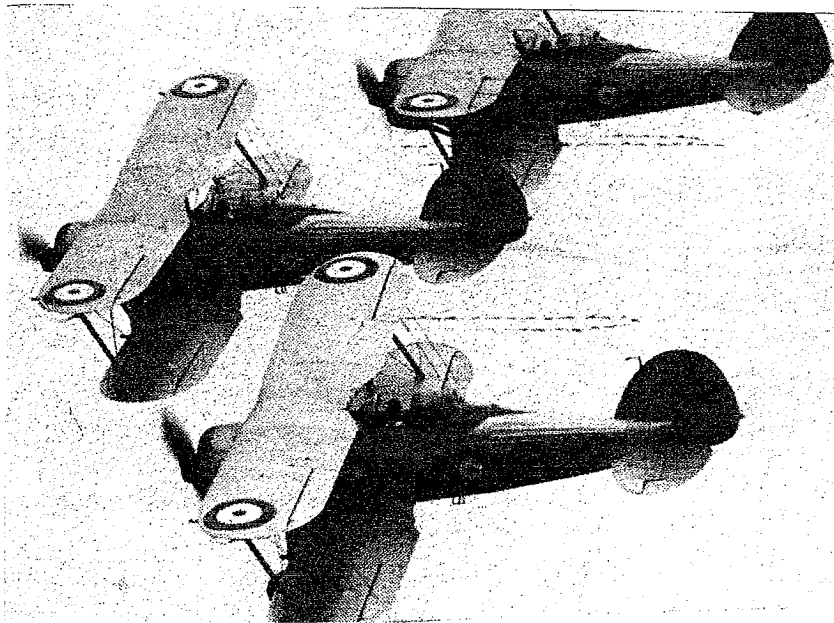
VOL LIBRE



NIEUPORT 161

by H.H. Lelias

GLOSTER GLADIATOR



* CHASSEUR BIPLAN ANGLAIS
BASE A TERRE -

DIMENSIONS -

ENVERGURE 9,83 m

LONGUEUR 8,36 m

HAUTEUR 3,15 m

SURFACE ALAIRE 30 m²

MASSÉ 2155 kg.

MOTEUR : BRISTOL MERCURY

IX NEUF CYLINDRES EN

ETOILE DE 840 CV.

* PERFORMANCES

V MAXI - 402 km/h

MONTÉE - 720 m PAR MIN.

HAUTEUR MAXI : 10 000 m

AUTONOMIE : 660 km.

* ARMEMENT

- 4 MITRAILLEUSES BROWNING

0,303 in.

* PREMIER VOL -

SEPTEMBRE 1934

MISE EN SERVICE

JANVIER 1937.

NIEUPORT 161



Conçu en tant que chasseur le Nieuport 161 fut en fait utilisé comme banc d'essai de divers armements et moteurs.

officielles ne s'intéressaient plus à ces modèles, dont le dernier fut ferrailé avant d'être terminé.

Construit à la suite d'une spécification de 1935, le Nieuport NI 160 se présentait comme un chasseur monoplace doté d'une aile basse canteliver, d'un train d'atterrissage à large voie et d'un moteur Hispano Suiza 12 X crs développant une puissance de 690 cv. actionnant une hélice bipale en bois.

L'armement se composait d'un canon de 20 mm tirant à travers le moyeu de l'hélice de même que deux mitrailleuses de 7,5 mm montées dans les ailes.

Vol inaugural en octobre 1935, il fut testé ensuite avec une hélice tripale. Le modèle suivant reçut un moteur plus puissant 860 cv et un habitacle modifié. Les essais débutèrent en 1936, mais l'avion fut détruit lors d'un accident en septembre.

Une maquette grandeur fut exposée au salon de Paris. Deux autres prototypes furent construits.

L'un d'entre eux atteignit la vitesse de 480 km/h à 4 000 m. L'autre muni de deux dérives, petites, supplémentaires et d'un pas variable ; mais les autorités

Deutsch

GEBAUT NACH EINEM AUFTRAG 1935 HATTE DER EINSITZIGE JÄGER NIEUPORT NI 160 EINEN TIEFFÜGEL EIN BREITES FAHRWERK, SOWIE EIN HISPANO SUIZA 12X CRS MOTOR, DER EINEN PROPELLER AUS HOLZ ANTRIEB.

BEWAFFNET WURDE ER MIT EINER 20 MM KANONE IM MOTOR, UND ZWEI MG. 7,5 MM IN DEN FLÜGELN.

DER JUNGFERNFLOG WURDE IM OKTOBER 1935 DURCHFÜHRT. DA NACHSTEMAL HATTE EIN 860 PT. MOTOR, UND EINE GEÄNDERTE KABINENHAUBE. DIES MISTER WURDE 1936 DURCH EINEN UNFALL ZERSTÖRT.

EIN NATURGRÖßES HOLZ MODELL WURDE AUF DEM PARISER SALON AUSGESTELLT. ANDERE PROTOTYPEN WURDEN HERGESTELLT EINER DAVON ERREICHTE 480 KM/H IN 4000 M. HÖHE.

JEDOCH VERLOR DIE NIEUPORT 160 AN INTERESSE UND DAS LETZTE MISTER WURDE VERSCHROTET BEVOR ES FERTIG WAR.



PETITES Z'ANNONCES

(C'EST LA LIAISON)

ET C'EST EN COULEURS



LE CREATEUR D'UN SITE INTERNET S/L'AEROMODELISME QUI A CONTACTE **GPB** AU SUJET DU PLANEUR D-UN SORTI EN BOITE CHEZ CHALLENGER EN 1968, EST PRIE DE LE RECONTACTER AU MEME N° APRES 19 H00 - MERCI - GPB -

Bernard BOUTILLIER

a perdu entre Poitou 2006 et concours de sélection une paire de jumelles BREAKER 7 X 50 (type Thouars Poitou) neuves , sans aucun marquage , dans leur housse .

Il ne sait pas quand et où, cela remonte , mais il doit bien y en avoir quelqu'un qui en toute bonne fois , en a une de trop . Cela lui ferait bien plaisir de les récupérer , d'autant plus qu'il n'a jamais eu l'occasion de s'en servir .

E. mail / ab.boutillier@libertysurf.fr



POUR LE PHILATELISTE "COLLECTIONNEUR", LE MONDE ENGLOBALANT TOUT CE QUI VOIE NATURELLEMENT OU ARTIFICIELLEMENT EST TRÈS VASTE ET ENNUI - DISCAUX INSECTES AVIONS SATELLITES ET PLUS LARGEMENT HISTOIRE ET SCIENCES OFFRENT UNE PALETTE TRÈS ÉTENDUE, ENORMEMENT ÉTENDUE!

PHILATELIE

- ci dessous - PACIFIQUE 1941-45
- B-17 - ZERO - NAUTICES - ET B29
INTÉGRES DANS UN ALBE!

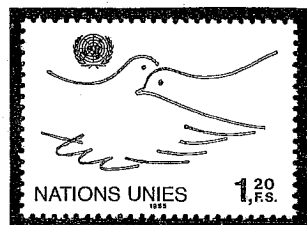
VOTRE



OISEAUX "VOL LIBRE" COLLECTION WALTER HACH.

Vogelflug auf Briefmarken

Sammlung Walter Hach



LIBRE VOL



EN SOUVENIR DE
JACQUES VALÉRY.



175
SAGA
CCCP
2F1B
IIII▶

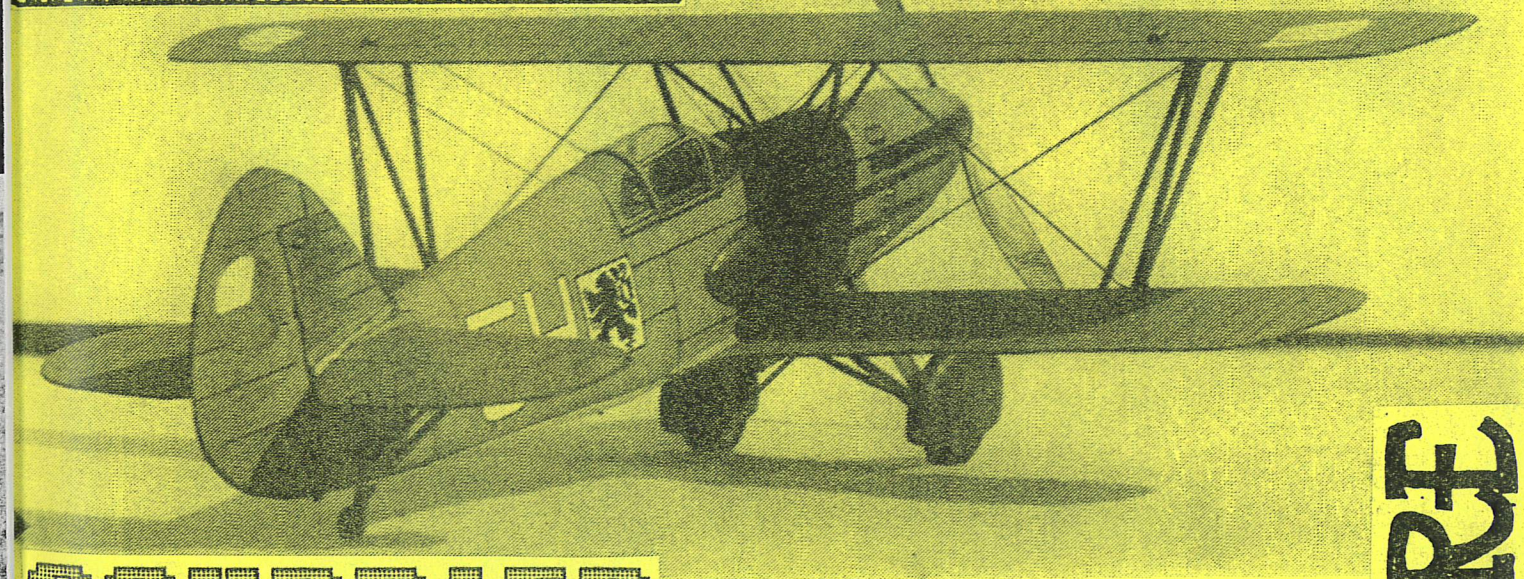


Photo. A. SCHANDEL -

CÉHIXE *by* GPB *et* VÉZÈDE



Leanuts



COURRIER

Cher André

*Merci pour le dernier envoi
Fort captivant. et que je devore
toujours avec autant de plaisir*

PHOTO - DE LA DERNIÈRE PAGE -
COMME ON PEUT LE CONSTATER IL
NE S'AGIT PAS A PROPREMENT
PARLER D'UN SUJET VOLLIBRE.
NEANMOINS LE SUJET COMME DES
CERTAINES D'AUTRES ILLUSTRE
LES CHEMINS PARCOURUS ALLER ET
RETOUR A TRAVERS NOTRE BEAU
PAYS POUR NOUS RENDRE SUR LES
LIEUX DES RENCONTRES VOLLIBRE
ALORS C'EST OÙ ?

FOTO AUF DER LETZTEN SEITE -
HAT NICHT DIREKT MIT FREIFLUG ZU
TUN. ZEUGT ABER INNERHIN VON AN.
UND RÜCKREISEN ZU WETTBEWERBEN
DURCH UNSER SCHÖNES LAND.
SOLCHE BILDER, KANN MAN ZU HUNDER-
TEN MACHEN. SIE ZEUGEN VON KULTUR
UND GESCHICHTE DIE UNS GEHÖREN -
UND NUN WO SIND WIR ?

10689

VOL LIBRE

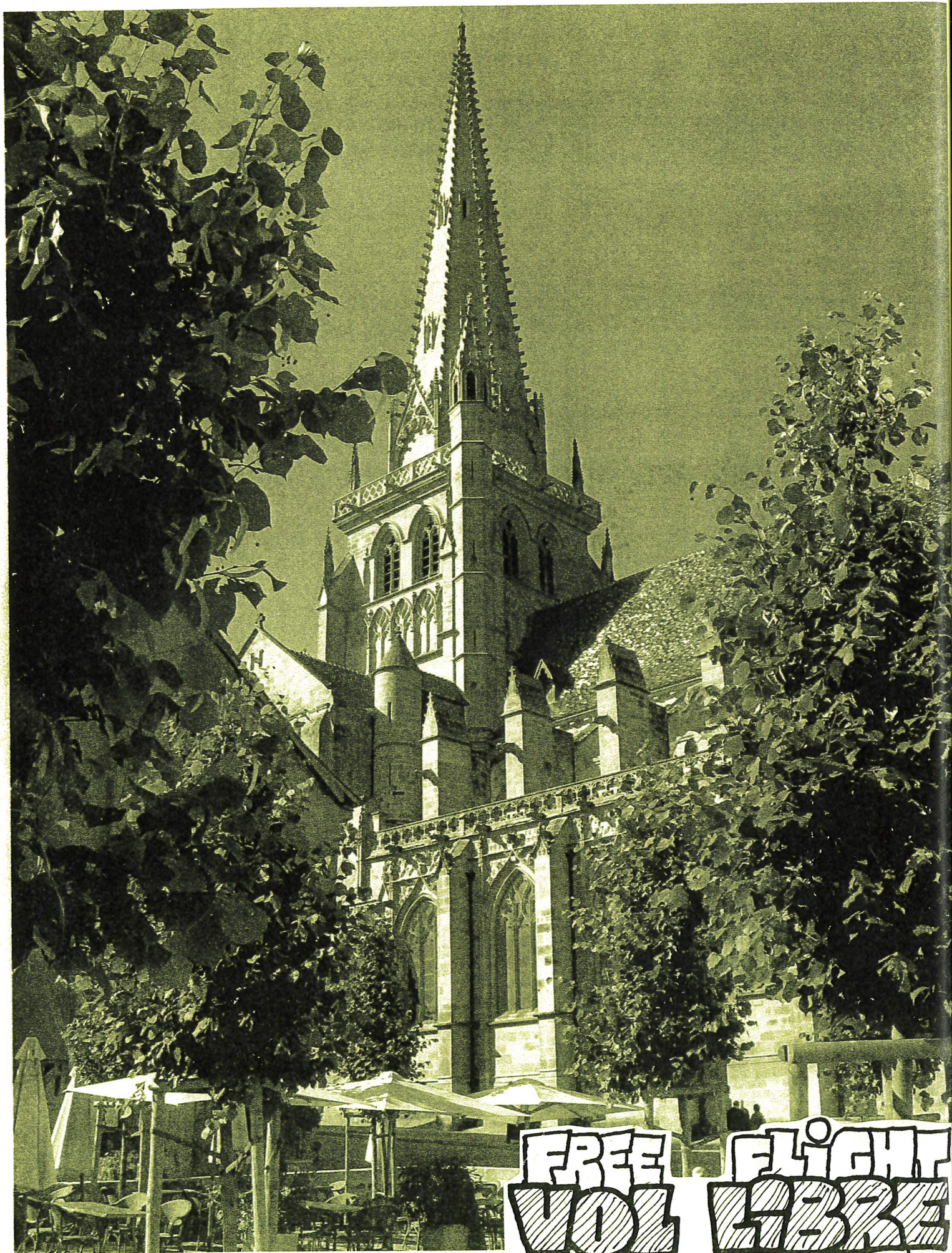


PHOTO - A. SCHANNÖL - 2006.

10690

FREE
VOL
FREE

FLIGHT
FREE
FLUG