

VOLLIBRE

183
5 08

publ. - B. SIGN. -

11171

INTERNATIONAL **だてがら**

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 \$ 45 .

Tous les paiements au nom de A. Schandel .

Comptes (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France

Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

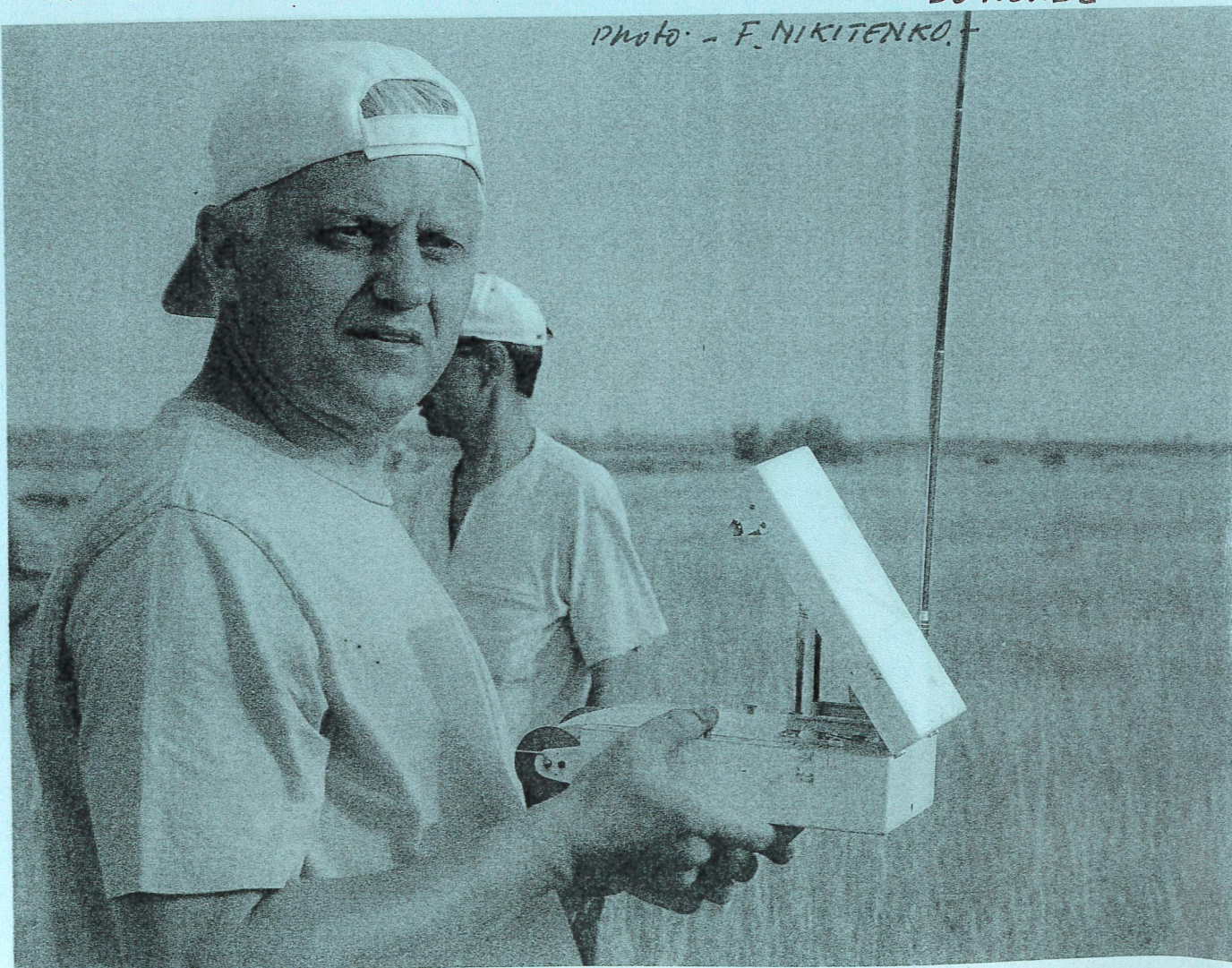
Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

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

O. KULAKOVSKI GALERIE DES PORTRAITS
PLUSIEURS FOIS CH. D'EUROPE
DU MONDE

photo - F. NIKITENKO.



SOMMAIRE

- 11171- Image Vol libre E. Marquois.
- 11172- VOL LIBRE Galerie des portraits
- 11173 - Sommaire Edito .
- 11174-75- AU FEMININ J. Schirmer .
- 11176-77 PA 79 F1A de P. Allnutt
- 11178-79 - F1B d'Alexandre Andriukov .
- 11180-81 - Championnats d'Europe
F1A F1B F1C Résultats
- 11182-83-84-85-86
Championnats France en salle
Bordeaux M. Piller .
- 11187- F1A Crispy model e A. Crisp
- 11188-89 RETRO CH. Jean
Wantzenriether .
- 11190- HURRY UP coupe d'Hiver
Peter Hall .
- 11191- Astuces J. Wantzenriether
- 11192-93 F1H de T. Weimer .
- 11194-95- F1L qu'est-ce que c'est
Jacques Delcroix .
- 11196- Images Vol Libre
- 11197 - Paul Coutineau
- 11198-99-200-201-202-203
Championnats du Monde Juniors
Jocelyne Marquois .
- 11204- Ch. du Monde F1D résultats .
- 11205 - Astuces 2 J. Wantzenriether
- 11206-07-08 -09 10-11
Poitou 2008 A. Schandel
- 112123- Retro CH J. Wantzenriether .
- 11213-14-15-16-17-18-19
Championnats de France 2008
Moncontour . A. Schandel
- 11220- Concours Sélection 2008-2009
- 11221 _EURO CHALLENGE 2008
Résultat final .
- 11222-23-24-25
Supermarine Spitfire Cacahuète
E. Fillon
- 11226- Dinosaures ? P. Paihe
- 11227- Philatélie + VEZEDE .
- 11228- Ch. D'Europe F1E
Résultats .
- 11229- 20 ans déjà G. Pierre Bes
- 11230- Image Vol libre P. Chaussebourg

EDITO

Si l'été 2008 ne fut pas particulièrement , chaud et beau , nous pouvons cependant , malgré toutes les morosités ambiantes , tirer un bilan très positif , sur le plan international , concernant les résultats des modélistes français en Vol Libre . .

Aux CH. d'Europe F1A .B. et C. en Bulgarie fin août , les planeuristes - Ragot et Trachez dans les Fly-off - décrochent la troisième place sur le podium , derrière Israël et Hongrie (surprenant) mais de vant les Russes et d'autres grands de l'est .

Un Champion du monde junior , un F1B , s'il vous plaît , Paul COUTINEAU à Kiev (Ukraine) et une équipe Championne d'Europe en F1 E , à Kaltensundheim (RFA) Equipe constituée par A. Roux - qui termine 2 ème en individuel - P. Chaussebourg et J. Luc Drapeau . Ces excellents résultats sont aussi à mettre en relation avec les liens très resserrés , entre les Français et les Roumains , en particulier avec M. Popescu . Les Roumains , pratiquent la F1E depuis des décennies , avec grand succès et de nombreux titres .

On peut remarquer que ce très bon résultat , fait suite à d'autres des années précédentes quasiment sortis du néant F1 E en France , depuis de très longues années .

Par ailleurs au Poitou , F. Moreau - F1A - et D. Barberis - F1 B - mettent fin à une hégémonie étrangère pratiquement permanente , depuis toujours .

Est-ce que tout cela , n'est cependant pas l'arbre qui cache la forêt ?

SUITE PAGE 11180

VOL LIBRE

AU FEMININ..

Un concours ordinaire?

Un championnat de France comme tous les autres durant tant d'années? Oui et non...

On a du plaisir à retrouver les mêmes têtes que l'année d'avant, c'est réconfortant, et de plus en plus au fur et à mesure qu'on avance en âge; mais on déplore de ne pas en revoir certains comme cette année, malades, en indisponibilité provisoire, ou, trois fois hélas, disparus à jamais du paysage poitevin... mais sûrement pas des mémoires!

Je pense tout particulièrement au couple Rapin si sympathique, assis à notre table l'année dernière à Pas de Jeu lors du du désormais emblématique repas de clôture : frites-moules!

J'ai écrit en son temps à l'épouse du cher disparu combien leur double silhouette manquera sur les terrains. Je l'ai comme tant d'autres vécu ce dernier mois d'août. Nous regretterons longtemps ce tandem de la bonne humeur que nous avons plaisir à revoir chaque année à la même place! Hélas, rien n'est certitude...

Les Flynn, une année de plus n'étaient pas présents et je n'ai pas de nouvelles d'Edna depuis longtemps...

Un autre "pilier" des terrains était absent, le seul champion du club alsacien qui restait, car certaines caisses doivent être cadenassées par des toiles d'araignées!

Comment un petit homme si discret -car tout le monde aura deviné qu'il s'agit d'Albert Koppitz- pouvait-il créer un si grand vide? Depuis douze ans que j'assiste à ces manifestations, c'est la première fois que j'ai pu regretter sa petite silhouette arpentant le terrain. Je ne suis pas la seule à qui il a vraiment manqué, même s'il ne croit probablement pas ce que je dis, et je

veux espérer que c'était l'unique fois qu'il nous a fait faux bond!

Je ne vais pas parler de la pluie - très rare- et du beau temps souvent au rendez-vous. Les gens qui me demandaient pourquoi je n'avais pas fait d'articles régulièrement ces derniers mois comprendraient que la source est tarie!

Ce n'est pas le cas, mais depuis la réflexion stupide d'un homme à sa compagne : " Fais attention à ce que tu lui dis, sinon tu va te retrouver dans " Vol libre m'a un peu refroidie sinon découragée. Je n'ai pas trop de goût pour les banalités à répétition et TOUT LE MONDE sait que je ne reproduis que des choses aimables ou amusantes qui justement me sont racontées dans ce but. Mes opinions personnelles, si de temps en temps elles peuvent déranger quelqu'un sont assumées comme telles...

Je me suis réjouie des performances féminines, surtout de celle d'une concurrente de l'Est de la France que malheureusement nous ne voyons plus sur le terrain de Sarrebourg -et pour cause justement d'absence de terrain- au courant de l'année. Bravo encore à Annie Besnard

A-t-on encore besoin de féliciter Emeline Marquois, super-star des podiums?

Félicitations à Eloïse Rigault aussi et surtout pour sa fraîche apparition en robe, une jolie fleur dans cette belle journée.

Nous venons de rentrer d'un voyage d'une semaine dans la Röhn en Allemagne, où nous avons assisté- une première pour moi- au Championnat d'Europe de vol de pente magnétique dans un magnifique paysage, et à la victoire de l'équipe de France! Mais chut, il paraît que c'est pour le prochain numéro!

En attendant je vous salue toutes
et tous (parce qu' »ils » sont nombreux à
me lire) très cordialement.

Jacqueline

Hello ! It's raining, it's windy today
and I remember the rather nice weather
we've had in Poitou ! Only from time to
time I 've to sit in the car, you now why !

I've meet my friends except Edna
Flynn, once again she and her husband
missed the usual event in Poitou, wath's
a pity ! I hope that will be the last time,
and I 'd be very happy if I could receive
any news from my dear friend Edna !!

It seems to me there were one or
two girls on the fields who have a
gateway to success in free flight. For one
of them the part is tailor-made for her. I
thionk so, but only time will tell...

I 've had a little « adventure »
during that competition . After two hours
passed in the car reading, writing and
making crosswords, I decided to go for a
walk. Beyond the sunflowers, there was
a pathway in which I found a model
totally dislocated with the timer still in
function !

First I was surprised and so
afraid thay I jumped into the ditch ! At
last, recognizing the untamed engin, I
couldn't pick up it, because of. my
umcomfortable position ! I laughed a lot
about myself trying to drag out of the
ditch. It was difficult because my laugh
and...I am over the hill !

A young man appeared suddenly,
he was out of breath, and seing his
model dismanteld on the ground he cried
with an ugly face : « That's no laughing
matter » I 'd explain the true reason of
my hilarious « attitude » but he
misunderstood and went off in a huff !

I hope that in the future he'd learn
to practise that sport with more self-
control.

Oh,la,la ! Rereading my text, I
made a mistake and the rest of my page
is gone ! The german text has
disappeared without trace, I am sorry
about that and don't feel myself able
enough to start again !

Yours sincerely J.SCH.

Es tut mir wirklich Leid, ich wollte
mein Text noch einmal lesen and dabei
habe ich ein falscher Handgriff gemacht
und mein deutsches Blatt is
verschwunden ! Wir haben es nicht
vertiggebracht es wieder zurrück zu
holen und ich habe kein Willen mehr
es wieder zu schreiben .

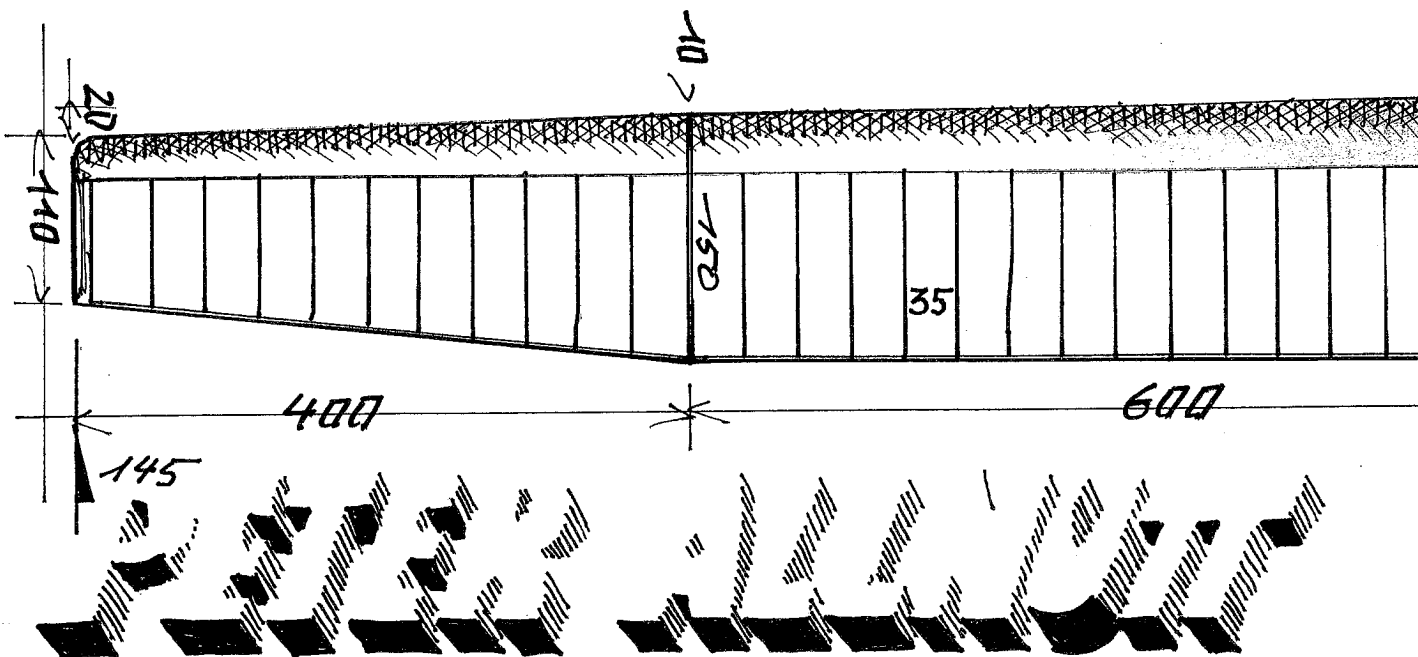
Da nächste Mal werde ich bei
Hand schreiben es ist sicherer für mich.

Viele Grösse an alle.

ENTRE FEMMES LES YEUX DANS LE YEUX...



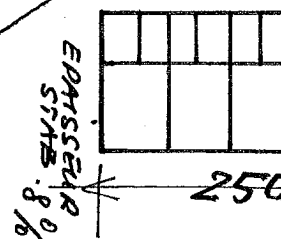
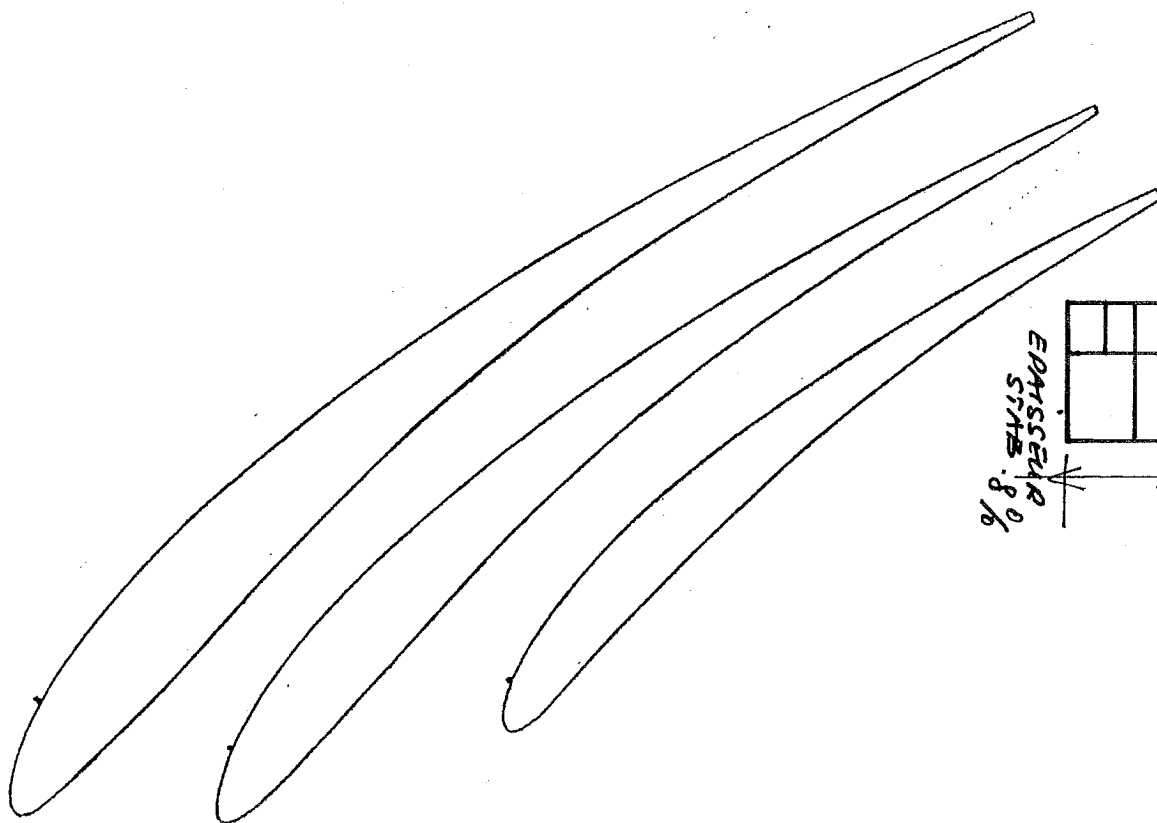
nuclé - A. SCHATTNER



PA 79

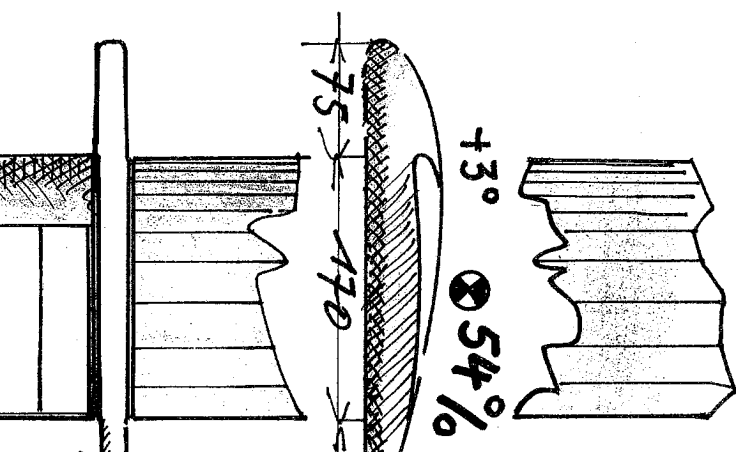
VDL LIBRE

DESSIN A. SCHANDLER



ECHELLES 1/4 ET 1/5

11176

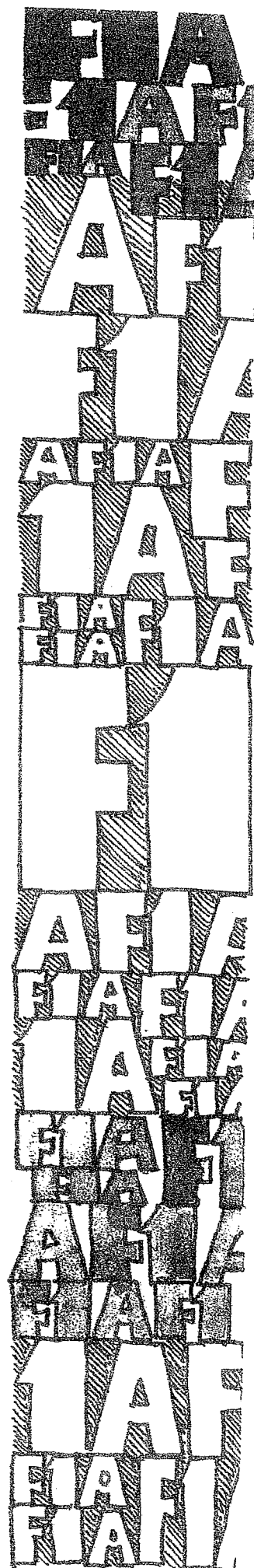
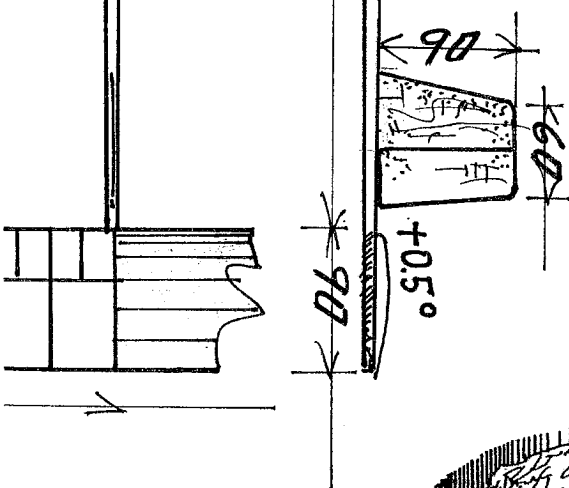


Dans un numéro précédent nous avons déjà présenté un planeur de Peter Allnutt, Canada, qui fréquente les terrains de vol libre depuis, près d'un demi siècle.

En toutes circonstances, et depuis toujours, il manifeste sa personnalité à la fois dans la conception et dans la construction des ses modèles, loin des modèles stéréotypés que l'on trouve dans le commerce.

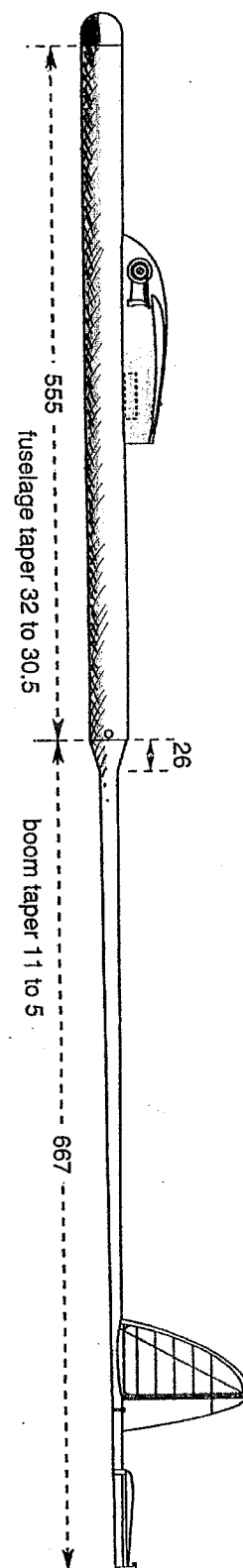
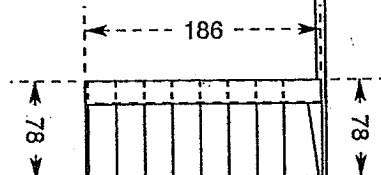
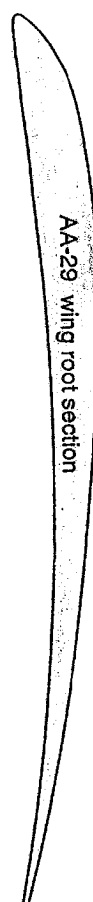
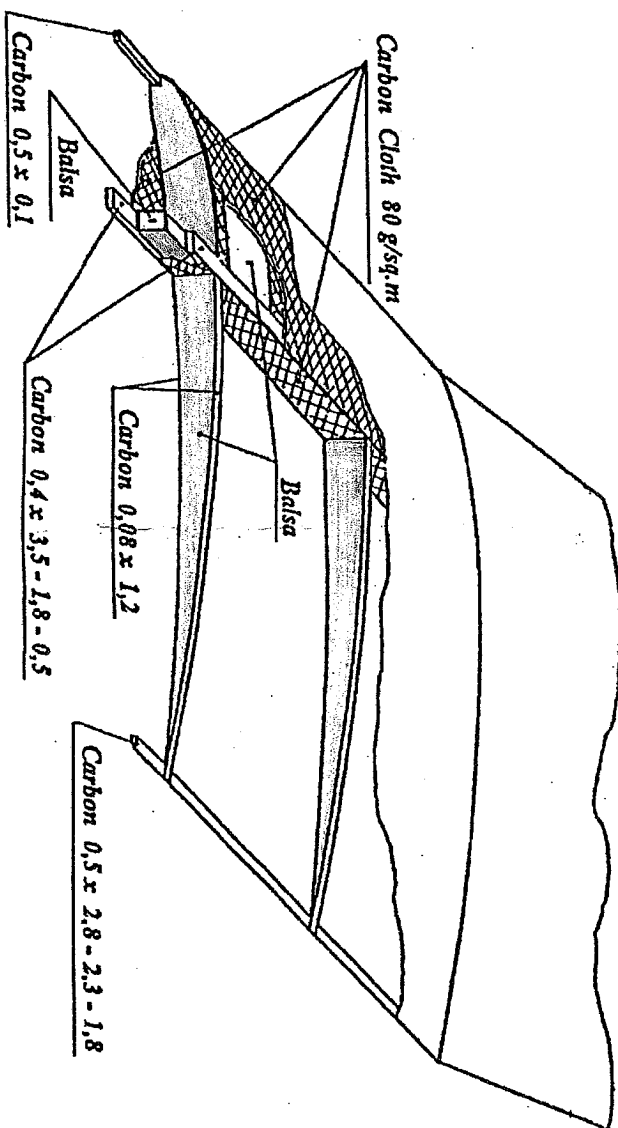
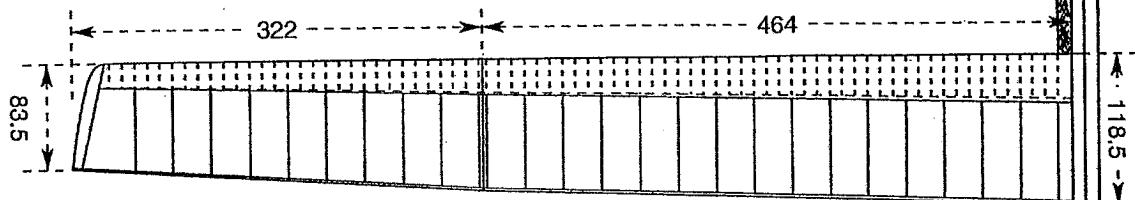
On le voit un peu moins en Europe, cela étant sans doute lié à la fois à son âge et peut-être aussi au fait qu'il ne pilote plus les avions de grandes compagnies aériennes

En tous les cas avec ce planeur nous sommes toujours dans l'original



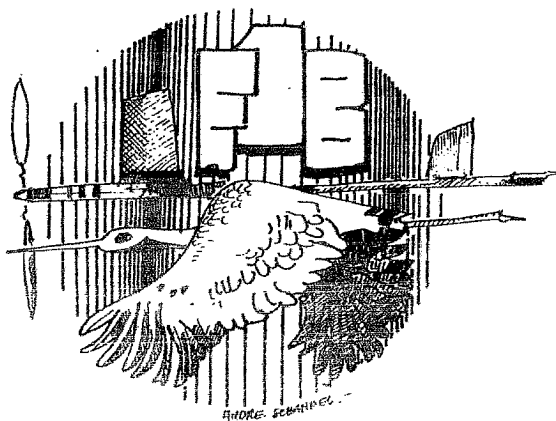
DIHEDRAL
Inner sections flat
Tips 113

Wing at 1° on fuselage
 0.5° at right dihedral
 -0.5° at right tip
 0.5° at left tip
left inner flat
Tail at -2°



CLIMB PROFILE

t=0 launch
t=0.8 height 8m prop starts
t=4s height 40m VIT
t=45s height 140m rudder & wing wiggler



Radius	50	80	110	140	170	200	230	260	275	290	300
Pitch	645	660	670	685	700	720	730	755	730	680	630
Blade width	14.48	21.46	30.01	37.86	41.97	42.40	39.66	33.94	29.63	23.32	17.86
Angle	64.03	52.71	41.11	37.91	33.24	29.81	26.80	24.81	22.90	20.47	18.48

300

*

ALEXANDRE ANDRIUKOV.-

COMME NOUS L'AVONS DÉJÀ PRÉSENTÉ
DANS VOL LIBRE SAGA CCCP SPECIAL
FIB, LE CURSUS D'ALEXANDRE EST
À LA FOIS MOUVEMENTÉ ET ATYPIQUE.
CE CHEMIN L'A FAIT PASSER PAR
TROIS NATIONALITÉS: RUSSE, UKRAI-
NIEN, AMÉRICAIN!

DU DÉBUT DES ANNÉES 80
JUSQU'À CE JOUR, LA RECHERCHE
ET L'ÉVOLUTION, DANS LA CATÉGORIE
FIB, L'ONT MENÉ AU SOMMET
DE CETTE CATÉGORIE.

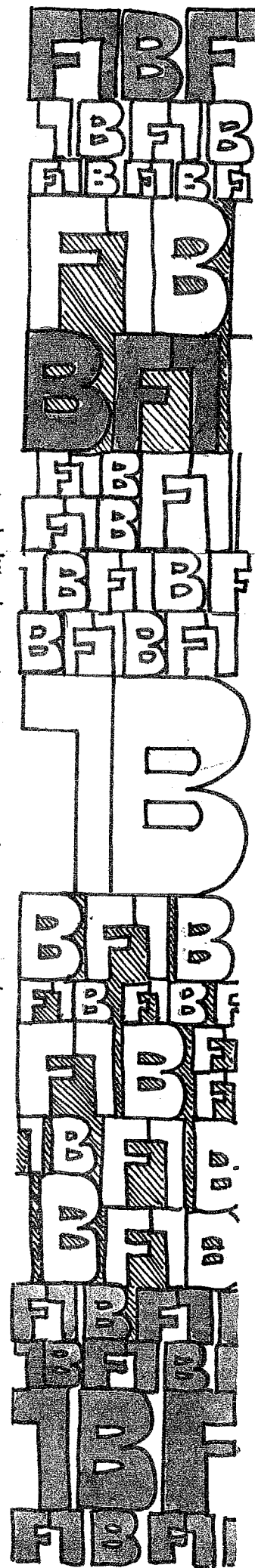
LES MULTIPLES TITRES DE
CHAMPION DU MONDE D'EUROPE
ET AUTRES VICTOIRES EN CON-
COURS INTERNATIONAUX L'ONT
FAIT UNE RÉPUTATION D'INTOU-
CHABLE.

TOUS CES SUCCÈS L'ONT AMENÉ
AVEC QUELQUES COMPLICES À
COMMERCIALISER SON SAVOIR
FAIRE À TRAVERS LE MONDE ET
PLUS PARTICULIÈREMENT AUPRÈS
DES MODÉLISTES À GRAND POUVOIR
D'ACHAT, - EN MAJORITÉ AUX U.S.A.
CE CONSTAT L'AMÈNE À S'INSTALLER
EN CALIFORNIE ET À DÉMARRER
LA NATIONALITÉ U.S.-

AUJOURD'HUI UN RÉSEAU DE
VENTE INTERNATIONAL À PARTIR
DES U.S.A. COMMERCIALISE DES
MODÈLES COMPLETS PRÊTS À
VOLER - OU DES PIÈCES DÉTA-
CHÉES! REPERTORIÉES DANS UN
CATALOGUE IMPORTANT.

INUTILE DE PRÉCISER QU'IL EST
LE PLUS CHER SUR LE MARCHÉ
ET QU'IL SE PAYE UN OU PLUSIEURS
FIB MARQUE: ANDRIUKOV COÛTE
CHER, TRÈS CHER, MAIS L'AFFAIRE
MARCHÉ MALGRÉ LE FAIT QUE LA
PARTICIPATION D'ALEXANDRE
AUX COMPÉTITIONS SOIT DE PLUS
EN PLUS RARE.

NOUS AVONS ICI LE DERNIER
MODÈLE FIB EN VENTE.



En effet en jetant un regard , sur les résultats des Championnats de France - Moncontour - surtout chez les jeunes , on constate que nous sommes , au bord du précipice , avec un nombre de participants approchant du zéro absolu ! Voir les commentaires dans les pages consacrées au sujet .

Nous retrouvons aussi dans ce numéro , les pages AU FEMININ , et je rajoute , que nous apprécions le texte concernant les CH. du Monde Juniors, livré par Jocelyne Marquois . A noter aussi une augmentation des concurrentes féminines , sur l'ensemble des compétitions en France . Bien ! Très bien

Nous reviendrons en détail sur les CH. d'Europ F1E dans le prochain numéro , avec un reportage photos , et une partie historique sur la RHÔN " (RFA) berceau du vol à voile mondial .

Actuellement , au niveau mondial , beaucoup de discussions sur la règles des 20 s - faux départ - et la mise sur un pied d'égalité de la catégorie F1P avec le F1C ! Pour ou contre ? Les arguments sont vifs ! en France peu d'échos ,

CHAMPIONNATS D'EUROPE

F1A

1	Lior Bachar	ISR	1290	+300	+328
2	Per Findahl	E/C	1290	+300	+323
3	Juha Heikkinen	FIN	1290	+300	+304
4	Attila Szekelyhidi	HUN	1290	+300	+291
5	Ittai Shichman	ISR	1290	+300	+286
6	Ivan Treger	SVK	1290	+300	+282
7	Ron Assmuss	GER	1290	+300	+280
8	Yaron Kraus	ISR	1290	+300	+273
9	Michael Bleuer	SUI	1290	+300	+271
10	Emmanuel Ragot	FRA	1290	+300	+268
11	Marco Stranieri	ITA	1290	+300	+265
12	Nikolay Y Nikolov	BUL	1290	+300	+262
13	Yalcin Olgun	TUR	1290	+300	+252
14	Laszlo Kis-Pal	HUN	1290	+300	+244
15	Bernard Trachez	FRA	1290	+300	+240
16	Czeslaw Ziobor	POL	1290	+300	+237
17	Vasyl Bezchasny	UKR	1290	+300	+236
18	Chris Edge	GBR	1290	+300	+223
19	Mike Cook	GBR	1290	+300	+222
20	Mica Tica	SRB	1290	+300	+220
21	Roberto Baric	CRO	1290	+300	+219
22	Sergey Makarov	RUS	1290	+300	+215
23	Christoph Bachmann	SUI	1290	+300	+201
24	Vidas Dimavicius	LTU	1290	+300	+179
25	Victor Stamo	UKR	1290	+299	
26	Bohuslav Ryz	CZE	1290	+189	
27	Attila Notaros	HUN	1290	+172	
28	Damjan Zulic	SLO	1290	+168	
29	Radoje Blagojevic	SRB	1290	+157	
30	Robert Lesko	CRO	1290	+150	
30	Massimiliano Gobbo	ITA	1290	+150	
32	Evgeny Tsoy	RUS	1290	+128	
33	Yuri Titov	RUS	1290	+102	
34	Didier Echivard	FRA	1290	+92	
35	Ardo Parna	EST	1290	+91	
36	Bela Suranyi	ROU	1290	+35	

37	Antoon van Eldik	NED	1282
38	Vegar Nereng	NOR	1281
39	Dietrich Sauter	GER	1280
39	Bartlomiej Modrzejewski	POL	1280
41	Anrijs Plume	LAT	1278
42	Matjaz Cernigoj	SLO	1277
43	Robert Hellgren	SWE	1273
44	Ivan Bezak	SVK	1272
45	Roland Koglot	SLO	1267
46	Jon van Kuijk	NED	1265
47	Janis Zarins	LAT	1264
47	Cetin Kargin	TUR	1264
49	Peter Williams	GBR	1260
50	Dusan Ibchej	CZE	1256
51	Helmut Fuss	AUT	1255
52	Viorel Ciucu	ROU	1253
52	Daniel Crintescu	ROU	1253
52	Miroslav Pitlanic	SVK	1253
55	Anti Kordemets	EST	1247
56	Milos Bordjoski	SRB	1246
57	Michal Dvorak	CZE	1238
58	Gundars Abolins	LAT	1226
59	Franz Wutzi	AUT	1221
60	Tzvetan Tzvetkov	BUL	1213
61	Kimmo Kulmakko	FIN	1202
62	Vesa Varuskivi	FIN	1183
63	Borislav Bardarov	BUL	1180
64	Heinz Bleuer	SUI	1176
65	Dmytro Grygoryev	UKR	1168
66	Thomas Weimer	GER	1167
66	Mikael Holmbom	SWE	1167
68	Rimas Indrisonis	LTU	1165
69	Ants Selgoja	EST	1162
70	Marko Butkovic	CRO	1154
71	Giorgio Sacchi	ITA	1148
72	Robert Bjelajac	BIH	1144
73	Tarik Jusufbasic	BIH	1135
74	Win Bellen	NED	1130
75	Anders Klemetsen	NOR	1097
76	Goran Trogen	SWE	1070
77	Osman Sevgi	TUR	1056
78	Sergey Plotko	BLR	1034
79	Kamil Halicki	POL	1014
80	Latuenas Mantuydas	LTU	1001
81	Nemanja Bajic	BIH	971
82	Ingolf Steffensen	NOR	550



SERGEI MAKAROV

F1A Team Results

Country	Abbrev	Team member places
		1 5 8
1 Israel	ISR	4 14 27
2 Hungary	HUN	10 15 34
3 France	FRA	22 32 33
4 Russia	RUS	18 19 49
5 Great Britain	GBR	28 42 45
6 Slovenia	SLO	20 29 56
7 Serbia	SRB	6 44 52
8 Slovakia	SVK	36 52 52
9 Romania	ROU	26 50 57
10 Czech Republic	CZE	

F1B

1	Gilad Mark	ISR	1320	+300	+342
2	Anatoliy Zastavenko	UKR	1320	+300	+299
3	Vladislav Urban	CZE	1320	+300	+268
4	Ivan Kolic	SRB	1320	+300	+242
5	Hakan Broberg	SWE	1320	+300	+218
6	Henk van Hoorn	NED	1320	+300	+202
7	Luka Hribar	SLO	1320	+300	+163
8	Igor Vivchar	UKR	1320	+300	+152
9	Ismail Sarioglu	TUR	1320	+300	+130
10	Tarik Jusufbasic	BIH	1320	+299	
10	Pim Ruyter	NED	1320	+299	
12	Anatoli Ribchenkov	GEO	1320	+290	
13	Jan Cihak	CZE	1320	+281	
14	Serge Tedeschi	FRA	1320	+280	
15	Philipp Seifert	GER	1320	+270	
16	Naci Bitik	TUR	1320	+262	
17	Bernd Silz	GER	1320	+258	
18	Stanislav Skibicki	POL	1320	+256	
19	Rolandas Norkunas	LTU	1320	+255	
20	Milan Novy	CZE	1320	+251	
21	Valentin Savov	BUL	1320	+242	
22	Malik Cabaravdic	BIH	1320	+233	
23	Tor Bortne	NOR	1320	+229	
24	Klaus Salzer	AUT	1320	+211	
25	Tapio Linkosalo	FIN	1320	+183	
26	Shmulik Kuflik	ISR	1320	+133	
27	Janne Isotalo	FIN	1320	+118	

28	Bror Eimar	SWE	1312
29	Gerard Willemssen	NED	1310
30	Valeriy Afanasiev	RUS	1305
31	Oskar Findahl	SWE	1304
32	Vinko Tomljanovic	CRO	1302
33	Russell Peers	GBR	1300
34	Volodymyr Vivchar	UKR	1296
34	Romans Demcenko	LAT	1296
36	Peter Martin	GBR	1293
37	Dusan Slokar	SLO	1288
38	Thomas Seren	J/E	1286
39	Wilfrid Morandini	FRA	1285
39	Andery Khrebtov	RUS	1285
41	Harald Meusburger	AUT	1282
42	Giora Herzberg	ISR	1272
43	Viktors Rosonoks	LAT	1270
44	Dario D Atti	ITA	1268
45	Andrey Burdov	RUS	1267
46	Ismet Yurtseven	TUR	1265
47	Gerard Marquois	FRA	1262
48	Jozef Petras	SVK	1259
49	Radoje Blagojevic	SRB	1258
50	Ante Franic	CRO	1256
51	Walter Liberatore	ITA	1253
52	Mirsad Kapetanovic	BIH	1246
53	Marian Popescu	ROU	1239
54	Mario Kusterle	ITA	1238
55	Ray Jones	GBR	1237
56	Adam Krawiec	POL	1226
57	Rolf Seifert	GER	1225
57	Indrek Harjo	EST	1225
59	Istvan Kocsis	HUN	1220
60	Dieter Siebenmann	SUI	1215
61	Svetozar Gostojic	SRB	1213
62	Oleg Kulakovsky	E/C	1212
63	Csaba Balisz	ROU	1208
64	Ivan Trager	SVK	1207
65	Dietmar Piber	AUT	1206
66	Virginijus Ivancikas	LTU	1205
67	Eugeniusz Cofalik	POL	1202
68	Jozsef Krasznai	HUN	1188
69	Antti Mantere	FIN	1186
69	Danko Sokolic	CRO	1186
71	Tonu Luman	EST	1184
72	Totyo Valchev	BUL	1164
73	Mihaly Varadi	HUN	1139
74	Marius Bliujus	LTU	1136
75	Igor Miertus	SVK	1126
76	Tiit Lilloveer	EST	1100
77	Dragan Stankovic	SLO	1056
78	Vladimir Mirov	BUL	1021
79	Dag Edv Larsen	NOR	993
80	Iulian Tutelea	ROU	911

F1B Team Results

Country	Abbrev	Total
1 Czech Republic	CZE	3960
2 Netherlands	NED	3950
3 Ukraine	UKR	3936
4 Sweden	SWE	3936
5 Israel	ISR	3912
6 Turkey	TUR	3905
7 Bosnia and Herzegovina	BIH	3886
8 France	FRA	3867
9 Germany	GER	3865
10 Russia	RUS	3857

F1C

1	Leonid Fuzeyev	E/C	1320	+300	+420
2	Balazs Bauer	HUN	1320	+300	+350
3	Gabor Zsengeller	HUN	1320	+300	+303
4	Laszlo Patocs	HUN	1320	+300	+299
5	Jerzy Wlodarczyk	POL	1320	+300	+296
6	Giorgio Venuti	ITA	1320	+300	+230
7	Alan Jack	GBR	1320	+299	
8	Artem Babenko	UKR	1320	+295	
9	Stafford Screen	GBR	1320	+282	
10	Damjan Zulic	SLO	1320	+41	
11	Raimond Naaber	EST	1312		
11	Peter Watson	GBR	1312		
13	Yury Perchuk	RUS	1307		
13	Victor Semenyaga	UKR	1307		
15	Andrea Banci	ITA	1306		
16	Shlomo Nagari	ISR	1298		
17	Juri Roots	EST	1285		
18	Arunas Grasy	LTU	1284		
19	Borislav Bardarov	BUL	1283		
20	Karel Berek	CZE	1280		
21	Claus Gretter	GER	1278		
22	Jaroslav Blatny	CZE	1275		
22	Uwe Glissmann	GER	1275		
24	Gennady Kashirsky	RUS	1268		
25	Edin Sahinovic	BIH	1266		
25	Franco Gradi	ITA	1266		
27	Bernard Boutillier	FRA	1257		
28	Henning Nyhegn	DEN	1251		
29	Kjell Johansson	SWE	1247		
30	Reinhard Truppe	AUT	1246		
31	Robertas Kiburtas	LTU	1243		
32	Yaakov Itzhakov	ISR	1240		
33	Nikolay P Nikolov	BUL	1236		
33	Janko Groselj	SLO	1236		
35	Alain Roux	FRA	1220		
36	Tarik Jusufbasic	BIH	1211		
37	Piotr Plachetka	POL	1207		
37	Eugene Verbitsky	UKR	1207		
39	Michel Reverault	FRA	1202		
40	Kaarle Kuulka	FIN	1200		
41	Michael Mashlach	ISR	1199		
42	Branko Bijelic	SRB	1186		
43	Volodymir Sychoy	SLO	1176		
44	Leonid Yakovenko	RUS	1174		
45	Rade Mazalica	BIH	1170		
46	Pieter de Boer	NED	1169		
47	Robert Hegenbart	AUT	1145		
48	Darijo Jermol	CRO	1135		
49	Vahur Tiho	EST	1124		
50	Yaroslav Vasilyev	BLR	1104		
51	Nikolay J Nikolov	BUL	1092		
52	Pavel Kroca	CZE	1079		
53	Matthias Tietz	GER	1019		
54	Edward Burek	POL	960		
55	Stevan Janovic	SRB	958		
56	Maris Voits	LAT	895		
57	Zilvinas Cibulskas	LTU	804		
58	Mirko Karanovic	SRB	192		

MARIO
KUSTERLE - ITA -



F1C Team Results

	Country	Abbrev	Total
1	Hungary	HUN	3960
2	Great Britain	GBR	3952
3	Italy	ITA	3892
4	Ukraine	UKR	3834
5	Russia	RUS	3749
6	Israel	ISR	3737
7	Slovenia	SLO	3732
8	Estonia	EST	3721
9	France	FRA	3679
10	Bosnia and Herzegovina	BIH	3647

CHAMPIONNATS DE FRANCE

EN SALLE MICHEL PILLER

BORDEAUX... LA FETE AUX MICROS... 7 ET 8 JUIN 2008

C'est là que nous nous sommes réunis, une fois de plus, au stade vélodrome de Bordeaux pour la grand'messe des micros 35, des F1-choses et autres cacahuètes,

Je dis nous et une fois de plus mais... si pour certains c'est bien le cas, pour autant que ça puisse surprendre, ce n'est pas le mien. Mes diverses participations aux championnats de France indoor ne m'avaient jamais emmené dans cette salle qui, il faut bien le dire, en dehors du fait qu'elle est magnifique, offre des possibilités de vol assez incroyables. Certes, beaucoup me l'avaient fait comprendre mais le mieux était quand même de m'en rendre compte par moi-même.

Entrons donc un peu dans les détails. Comme chacun vit ce genre d'épreuve à sa manière, eh bien c'est justement comme je l'ai moi-même personnellement vécu que je m'en vais la raconter, non sans y intégrer les pérégrinations de notre petite (trop) équipe Orléanaise... Charité bien ordonnée... et le reste...

Je donnerai également volontairement une certaine audience à la compétition du côté des jeunes car comme cela est souvent le cas, c'est la plus disputée et la plus passionnante, même si les vols ne sont évidemment pas les plus longs ni les plus "beaux" !

...Donc, équipe Orléanaise constituée de quatre dont trois "voleurs". Doriane Daussin (honneur aux filles) et Guillaume Combi, en micro 35 cadet et tous deux participants déjà en 2007 à Mandres, votre serviteur en micro 35 senior et enfin Jacques Blanchard concurrent en coaching-chronométrage... notre Président de partout, qu'on aime bien... mmmmmhrrrrr !!!

Je ne perdrai pas de temps à chercher à quand remonte ma dernière participation à un championnat de France indoor... Ça pourrait faire peur et déstabiliser les âmes les plus sensibles de nous ! Ce championnat m'aura au moins permis de me replonger dans l'ambiance toute particulière du vol en salle et ce n'est pas pour me déplaire.

Arrivés la veille, nous attaquons les essais dès 8 heures ce samedi. Le premier vol est prévu pour 9h30. Le temps est à l'orage ce matin et il pleut... Nos amis Anglais qui arrivent à pied en même temps que nous seront trempés ! Étrange image de Bob Bailey et Cie en train de courir au milieu du rond point ! Par contre, pas un poil de vent. De toutes façons, on s'en fiche à l'intérieur me direz-vous... Pas tant que ça parfois !

La compétition démarre par les cadets en micro 35. S'il faut bien commencer par quelque chose, il faut admettre qu'attaquer par ça est un peu dur ! Mais c'est parti...

Quatre clubs sont représentés dans cette discipline : L'ASC Pessac, régional de l'étape et qui nous accueille, Le MAC Mandres, Le Sèvres Anjou Modélisme et l'UA Orléans... c'est nous... À noter une bonne participation des jeunes, ceux de l'ASC Pessac (3), de Mandres (6) et du SAM (9).

De notre côté, les trois premiers vols confirment les excellents essais de Doriane, réalisés quelques minutes auparavant. Encore et toujours en lutte avec Lucas Marilier (déjà l'an dernier), elle prend l'avantage avec 20mn42, et avec seulement une poignée de secondes d'avance sur lui. C'est pas beaucoup mais c'est encourageant ! C'est de toute façon infiniment mieux et surtout plus prometteur qu'en 2007. Les trois premiers sont dans un mouchoir d'environ 1mn30, aux alentours de vingt minutes. Un écart s'est déjà creusé avec les autres, dont notre Guillaume, un peu en retrait avec 12mn20, mais là aussi encourageant pour lui... On va mettre le turbo !

Alors sans fanfaronnade outrancière, nous ne sommes quand même pas mécontents de ce qui arrive car ces derniers temps nous avons quand même mis un peu les bouchées doubles pour tenter de participer honnêtement à ce championnat. D'un autre côté, nous connaissons bien Lucas et ne doutons pas un instant de ses possibilités à améliorer. Pratiquant le F1D depuis déjà un certain temps, il a plus d'un tour dans son sac.

Tout ce petit monde et leur encadrement fourmille à la recherche du réglage et du point de lâcher les meilleurs pour tirer au mieux son épingle du jeu... Des casses, des réparations en cata, des heurs et des malheurs, des rires et des déceptions jalonnent cette matinée qui, disons-le, débute en fanfare !

La deuxième manche, le lendemain, va nous réserver quelques surprises... Le modèle de Doriane que nous avons laissé sur les réglages d'hier soir, se révèle étrangement

complètement déréglé notamment au niveau de l'hélice. Grand mystère ! Le temps accordé aux essais de ce matin ne nous ayant pas permis de remettre tout en ordre, elle n'a pas pu améliorer ses temps de la veille, d'autant que Lucas, de son côté et comme il était prévisible, lui l'a fait, ce qui lui permet de reprendre la tête. Il nous aurait fallu un vol de plus car au dernier elle n'est pas montée aussi haut qu'il aurait été possible... Cent-cinquante ou deux-cents tours de plus auraient probablement permis de faire un peu mieux et d'aller titiller l'amis Lucas, vu l'écart qui les sépare... 2mn11 ! De toutes façons, y'a pas photo comme on dit et personne n'a démérité, pas non plus le troisième, le jeune Nicolas Brouant également de Mandres, qui améliore légèrement et conserve sa place. Les grands changements sont pour les suivants dont l'écart se creuse avec le trio de tête, que l'on peut qualifier de "vingtminutistes en deux vols". Notre deuxième jeune, Guillaume, gagne quatre places et termine sixième. Nous sommes satisfaits malgré tout. Les Mach 5 ont bien volé !

Alors, entre nous maintenant... Non, vraiment entre nous, approchez-vous car c'est un peu confidentiel... Juste avant le début du championnat, en croisant mon excellent ami Bertrand Moriceau et en catimini, je lui avais lâché un truc du genre : "cette année, vous allez en baver" (en fait, j'ai utilisé une autre effusion que je ne relaterai pas ici !), rapport à la branlée que les Samistes nous avaient mis l'an dernier ! C'est évidemment en tout bien tout honneur, Bertrand, hein... à l'année prochaine... On aime bien ce genre de combat.

Les autres catégories ne sont pas en reste... En micro 35 junior, par exemple, Jean Trotsault arrivé depuis peu dans les salles, et Hugo Marilier tous deux de Mandres se tirent une sacrée bourre... Jean, déjà en tête le samedi, confirme et l'emporte d'un cheveu, quatre secondes !... Mais, dit la légende, il semblerait qu'un incident technique ait malencontreusement écourté l'un des vols d'Hugo ! La loi de la compétition est dure mais c'est la loi. À noter qu'eux aussi pratiquent le F1D et qu'ils représenteront les couleurs de notre pays aux prochains championnats du Monde à Belgrade au mois d'août. La seule chose que l'on puisse déplorer pour cette catégorie est la faible participation... Quatre concurrents seulement ! Mais où sont donc passés les juniors ? Alors bravo aux deux membres du SAM qui ont participé et ce même si leurs résultats sont un cran en dessous. Allez-y les petits...

Et puisque nous sommes dans les micro 35, allons-y pour les seniors avec, là aussi, une participation modeste. J'ai connu des années plus fournies !

Le classement du samedi sera celui du dimanche soir ! Ni Robert Champion ni moi-même ne pourrions quoi que ce soit contre l'ami Jean-Francis que je n'hésite pas à qualifier de spécialiste du Micro 35 en France. En gros, il nous met dix minutes dans les dents au général avec notamment un très beau vol à plus de vingt-deux minutes ! Bravo à toi Jean-Francis... Robert termine second, et moi-même troisième après moult soucis dans la deuxième manche, du genre rupture de l'avant de mon fuselage, de l'aile... Bref, du bien courant qui, naturellement n'arrive que le jour d'un championnat ! C'est bien connu, cela s'appelle la loi de l'emmerdement maximum dite de Murphy ou du bloc de balsa qui tombe sur la chemise du côté encollé... Alors, je n'ai pas pu faire le sixième vol. Heureusement que, grâce à un peu de chance et de pif, j'avais pu retrouver des réglages corrects et sans doute des conditions de vol favorables tout en haut de la pointe de diamant vitrée du vélodrome, et réaliser ainsi un temps qui me rapproche du clan des vingtminutistes, mais en un seul vol. C'est la vie !

...On arrive parfois à se surprendre soi-même ! Sans pavoiser outre mesure, ce n'est pas particulièrement mon genre, ce soir du 8 juin 2008, je me permets quand même d'afficher une certaine satisfaction... Voici moins de cinq mois, le 13 janvier, lors de ma reprise du vol d'intérieur à Andard, je n'osais imaginer que je terminerais troisième de ce championnat... Alors que j'avais du mal à passer quatre minutes trente (moins que les cadets !!!), Robert m'avait alors dit "il faut vraiment que tu descendes les sections pour gagner du poids" (il faut dire que mon Trapèze pesait plus de deux grammes !)... Ce que j'ai fait... pour en arriver à un micro de forte inspiration Mach 5×10^{-3} de Jacques Delcroix sorti d'atelier à 884 mg (je m'étais fixé un gramme). L'effet fut fulgurant pour moi, je découvrais ou redécouvrais le monde du moins de un gramme. Le même Robert, à l'entraînement de la Pentecôte à Ecausseville (séance hautement utile et enrichissante) m'avait suggéré de réduire sérieusement la masse de caoutchouc embarqué... Je n'osais croire à ce qu'il me disait, convaincu qu'il en fallait beaucoup pour voler longtemps ! Ce que j'ai également fait. Merci de tout cœur Robert pour tes (toujours) excellents conseils. J'aurais presque eu des scrupules si j'étais passé devant toi à Bordeaux !

Heureusement que la logique est respectée, ce résultat était pour moi inespéré ne serait-ce que quarante-huit heures avant... et puis vingt-huit secondes derrière toi, cela me satisfait.

Voilà, je ne parlerai plus de moi !

N'oublions pas Fabien Pourias que je craignais quelque peu à Bordeaux au vu de ses vols de plus de douze minutes à Mandres sous plafond de neuf mètres... ni Jacques Delcroix qui, lui aussi a eu son lot de misères !

Ce dernier prendra d'ailleurs sa revanche en EZB (F1L) où il gagne, je dirais les doigts dans le nez ! Là aussi, la séance d'essais au hangar à dirigeables d'Ecausseville a porté ses fruits. Jean-Francis termine second mais assez loin quand même, suivi de Bertrand Moriceau beau troisième. Personnellement, ne volant pas dans cette catégorie, j'avoue avoir beaucoup de mal à imaginer comment une machine aussi flexible et déformable peut bien voler aussi longtemps !

En Beginner (F1M), maître Robert l'emporte assez facilement devant Maurice Carles qui, pourtant, n'est pas né de la dernière pluie dans le royaume des caoutchoutistes. Et le troisième n'est autre que Jacques Delcroix. On peut là aussi déplorer la faible participation dans cette catégorie.

Enfin, venons-en à la catégorie reine qui somme toute était assez bien représentée, le F1D qui cette année ne réunissait pas moins de huit concurrents, c'est pas si mal par les temps qui courent ! En tête d'une courte longueur le samedi soir, Robert se fera dépasser le dimanche par ce diable de Didier Barberis qui a plus d'un tour dans son écheveau ! En fait, bien énervé sans doute, il ne lui laissera aucune chance avec deux vols de plus de trente deux minutes... Total plus d'une heure au général ! Bravo Didier. Vient ensuite le trio Champion Frugoli Marilier (Thierry) à un peu plus de dix minutes et enfin Jean et Hugo que l'on encourage bien fort !!!!

À noter, en parallèle à ce championnat, une compétition de maquettes (cacahuètes et pistaches) dans laquelle aucun Français n'était engagé, ainsi qu'un concours de Sainte Formule... Levons les yeux au ciel en mémoire de son regretté créateur. Et puis, n'oublions pas le concours inter en F1D où les trois premières places ne sont pas tricolores mais il s'en est fallu de très peu !

Voilà, dimanche soir arrive... C'est déjà fini... C'est l'heure du podium, moment de recueillement, de discussion, de réflexion. Chacun se jure bien de remettre ça l'année prochaine... et de gagner ! na-tu-rel-le-ment !!!

Loins les tracasseries du quotidien... Avec en tête, seulement la beauté et la magie de ces étranges machines diaphanes de quelques grammes volant plusieurs dizaines de minutes dans cette superbe salle avec seulement quelques décigrammes de caoutchouc... Même avec l'expérience des années, je n'arrive pas à me raisonner et continue à considérer cette activité comme exceptionnellement incroyable ! Un moment, Jacques et moi comptions un paquet de modèles en vol et nous avons estimé qu'ils pourraient sans doute tenir dans une enveloppe timbrée (non recommandé !) au tarif courrier normal ! Caoutchouc compris !

Il reste un peu plus de quatre cents kilomètres. Nous arriverons tôt demain matin... et c'est reparti.

Pour résumer, l'on pourrait dire de façon banale que c'était un beau championnat... On peut toutefois regretter la faible participation dans certaines catégories... et puis à peine assez de temps pour les essais...

Enfin, pratique que nous n'appliquons pas dans nos contrées et qui nous a un peu déroutés, l'attente du posé de tous les modèles de la catégorie précédente pour lancer la suivante. Si tout le monde ne peut qu'en penser du bien, il apparaît quand même que certains -sans les cafters- sont coutumiers du départ dans la dernière minute... Et évidemment, pour un vol long... long mais llllooonnnngggg..... Alors la compèt' pend quand même beaucoup de retard et met les patiences à rude épreuve... Peut-être faudrait-il l'anticiper dans le programme...

Quoi qu'il en soit, un grand MERCI à l'ASCPA, à Jean-Pierre Darrouzés, à toute la sympathique équipe qui s'est bien donnée pour que ce championnat soit réussi et aux officiels...

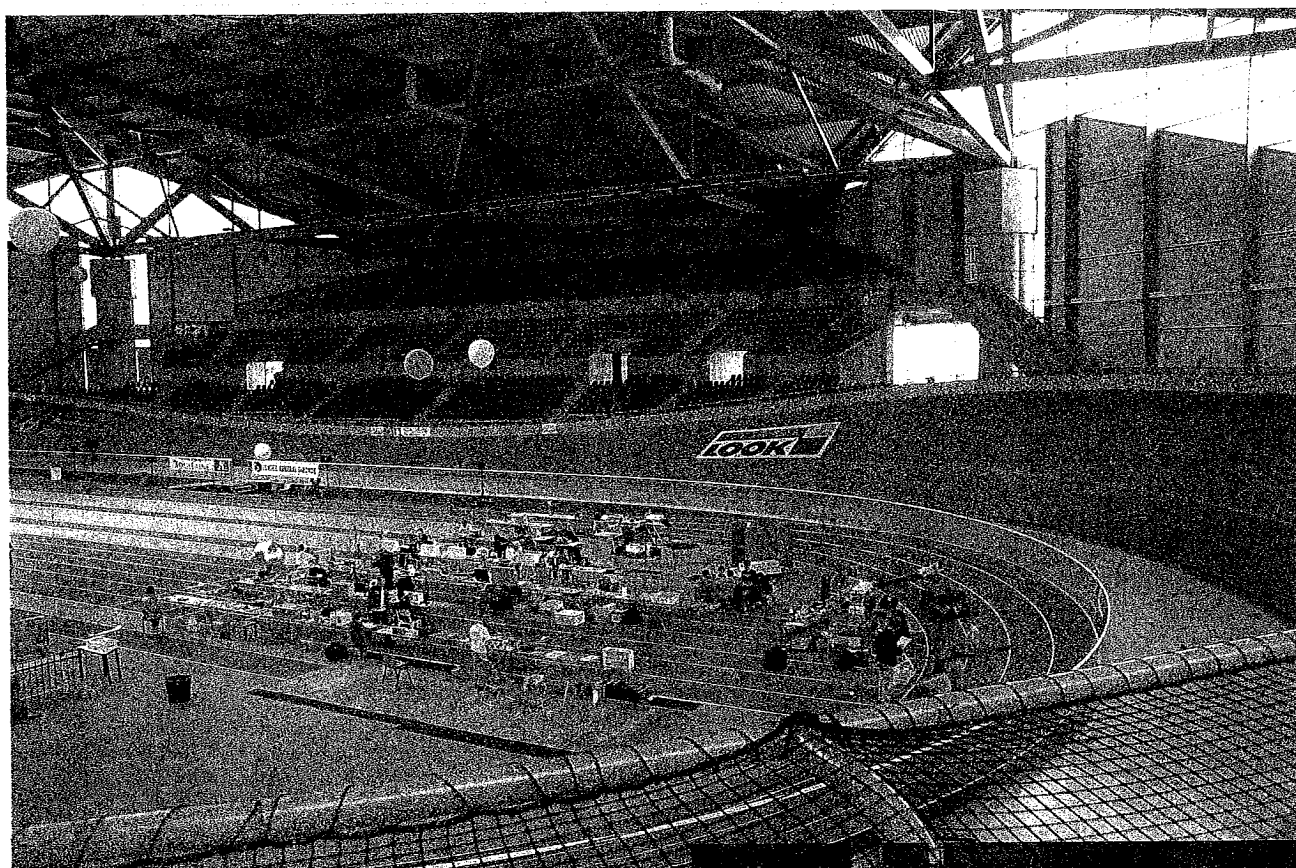
À l'année prochaine, peut-être encore dans cette salle bénie des Dieux, l'une des deux plus belles en France actuellement, l'autre étant le hangar d'Ecausseville dont on craint qu'elle devienne plus qu'incertaine.

VOY
LIBRE

À bientôt aussi à ceux du vol d'extérieur, la grand' messe se tiendra cette année encore dans l'autre du Vol Libre, le Poitou.

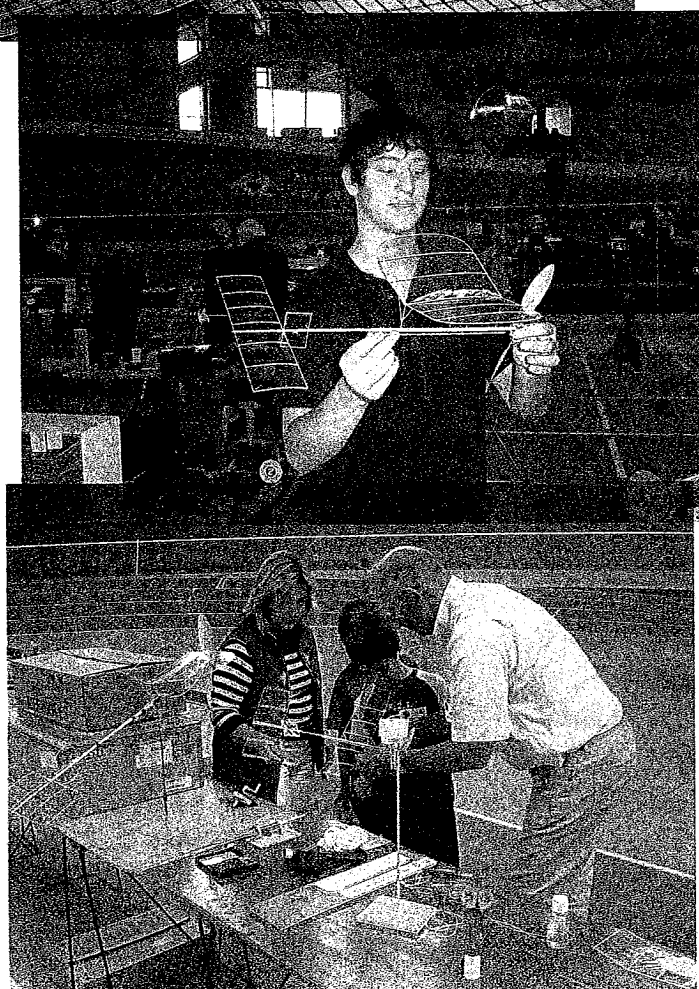
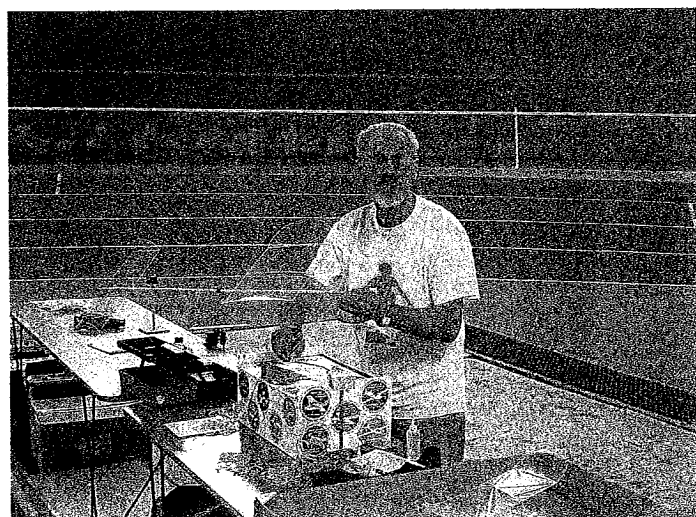
Bonnes vacances.

Michel, Orléans, juin 2008

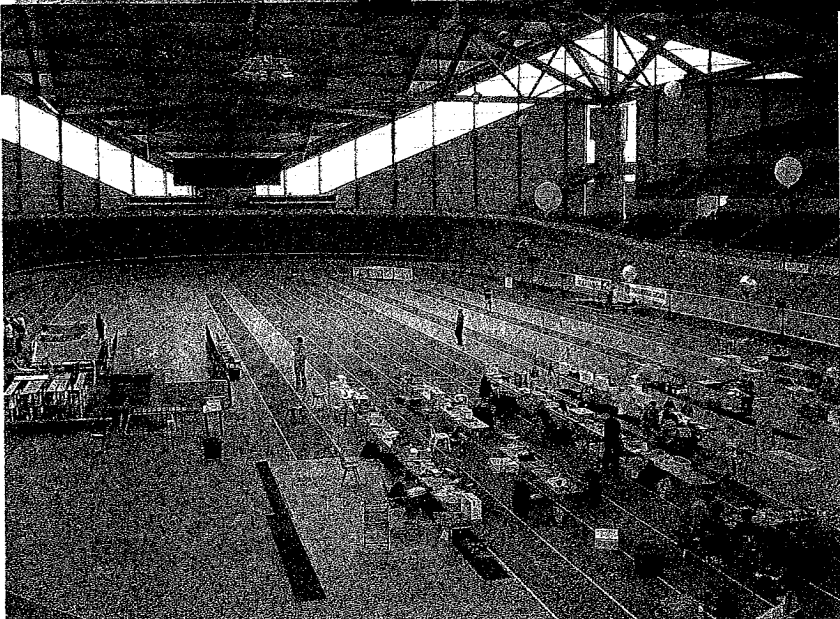
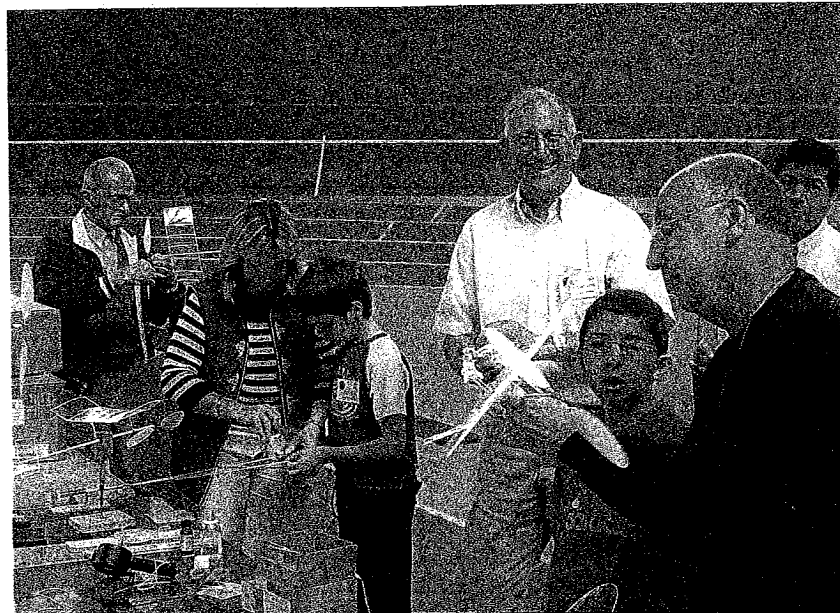


LIBRE
VOL

PHOTOS: M. PILLER - T. DARILIER. -



* QUELQUES IMAGES DES CHAMPIONNATS DE FRANCE - EN SALLE - A BORDEAUX -
- LE REPORTAGE DE M. PILLER AINSI QUE CES IMAGES SONT UN PEU DÉCALÉS DANS LE TEMPS -
- MAIS LES IMPRESSIONS D'IMPRESSION ET DE MISE EN PAGE FONT QUE PARFOIS NOUS NE SOMMES PAS AU JOUR LE JOUR -
- LES VUES D'ENSEMBLE DE VELO-DRONE DE BORDEAUX SONT IMPRESSIONNANTES ET MONTRENT BIEN L'ESPACE VOLUMÉ - UTILISABLE PAR LES CONCURRENTS DES CHAMPIONNATS.
- J. DELCROIX, M. DARILIER ET J.P. DARROZOS SONT OCCUPÉS LORS DE LA PRÉPARATION DES MODÈLES.



BORDEAUX

CHAMPIONNATS DE FRANCE INDOOR

VOL LIBRE

Bulletin de liaison international pour l'ensemble du monde de l'aéromodélisme vol libre.

Publié depuis 1977 (31 ans) actuellement au 182 ème numéro avec 11 170 pages.

Chaque numéro comporte 60 pages avec une parution tous les deux mois.

Abonnement sur 6 numéros (12 mois) 35 €, frais de port inclus.

ABONNEMENT

Auprès de

André Schandel

16 chemin de

Beulenwoerth

67 000 STRASBOURG

France

tél : 03 88 31 30 25

e.mail : andre schandel@wanadoo.fr

Comptes : poste CCP 1 190 08 Strasbourg

banque : CME 67 code 10278 compte 12175640

IBAN : FR 76 1027 8019 0000 0127 7564 065

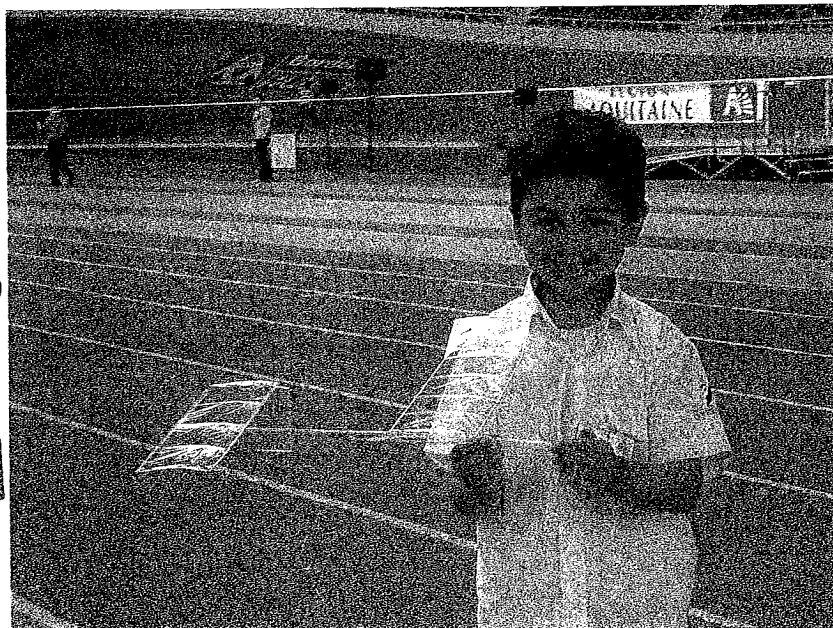
DB Kehl: 664 70024 0869727

Demande d'abonnement

NOM
Prénom
Adresse

à partir du N°

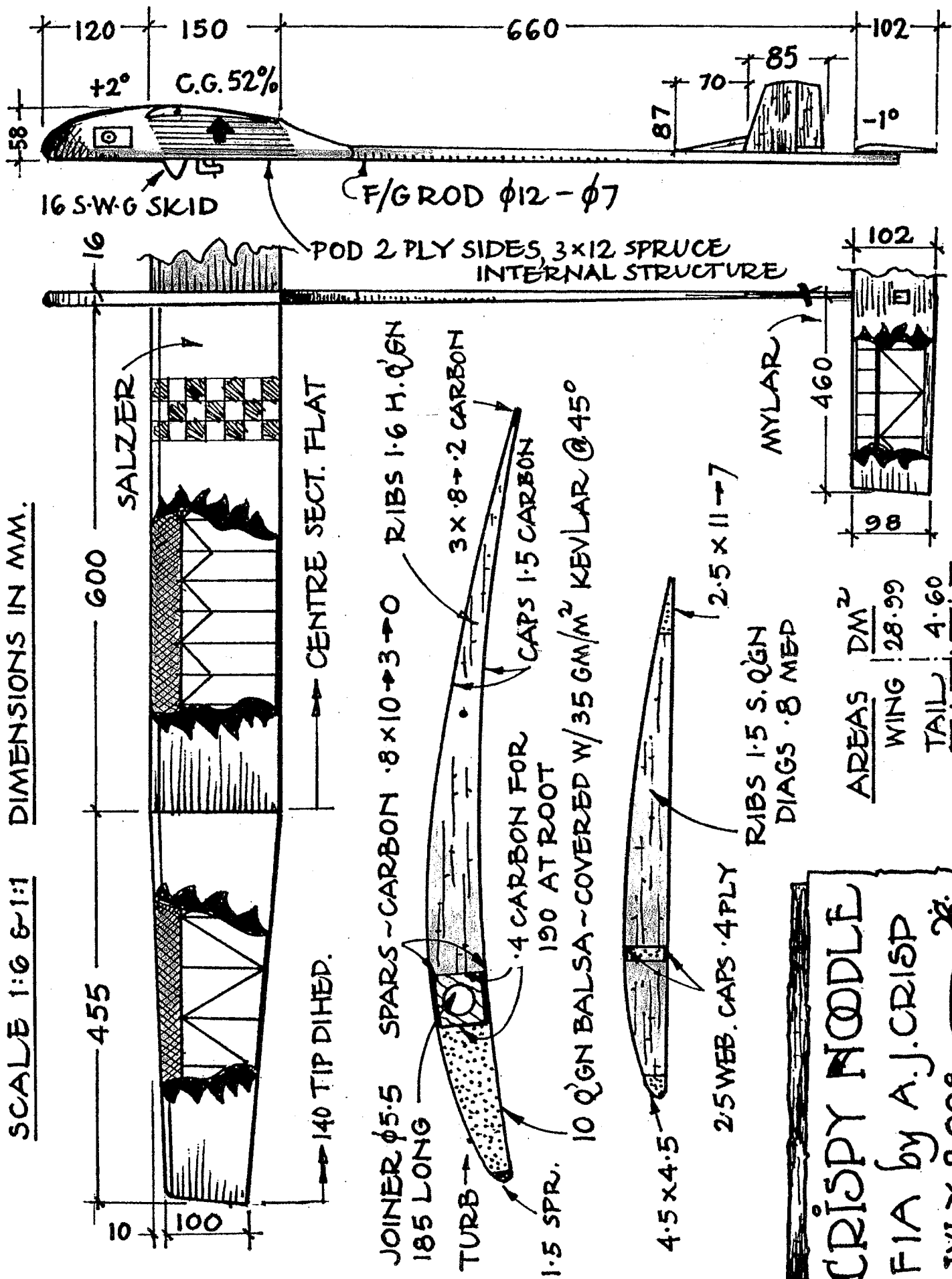
jusqu'au N°



11186

LIBRE

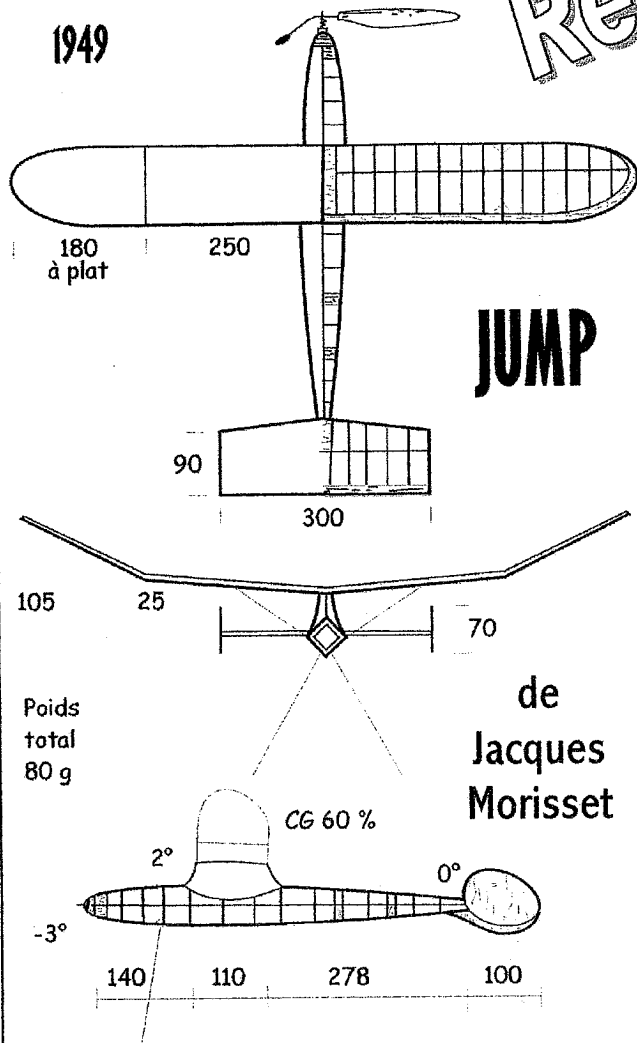
SCALE 1:6 & 1:1 DIMENSIONS IN MM.



AREAS	DM ²
WING	28.99
TAIL	4.60
TOTAL	33.59

CRISPY NOODLE
FIA by A.J. CRISP
JULY 2008

1949



Un air familier ? Hé, comment faire autrement... JUMP semble être l'ancêtre de dizaines de taxis champions, y compris chez les grands frères du wakefield... après le "New Look" du même auteur. D'après les documents de l'époque la formule générale autour du "pylon" serait empruntée aux motomodèles chez qui elle donnait une stabilité très appréciée à la grimpée en spirale, et ça venait des USA. Le reste... est tellement logique que nous avons du mal à croire que ça date d'il y a 60 ans. La page d'écriture ci-contre, du grand Jacques lui-même, est d'une succulence rare, si l'on veut bien se rappeler que les profils "à turbulence" commençaient à peine à être connus (Schmitz : 1942 ?) et que notre ami fut l'un des premiers en France à nous y rendre attentifs.

C'est seulement la veille de la Coupe d'Hiver 1949 que fut réglé (?) le Jump. En réalité, depuis trois mois, je m'entraînais ferme avec un autre modèle (celui-là même dont le plan 3 vues est paru dans le M.R.A. de janvier). J'étais ainsi bien au point en ce qui concerne la question du moteur à force d'avoir remonté, rodé, usé et même cassé (volontairement) une bonne douzaine d'écheveaux, je vous assure que j'avais les 10 gr de gomme très en main et que j'étais en mesure d'en tirer le maximum le jour du concours.

Le modèle avait été construit en grande partie il y a... 2 ans, en vue de la Coupe d'Hiver. Il était resté inachevé, en haut d'une armoire, et après un très sérieux époussetage, son entoilage ne fut que l'affaire de quelques soirées. L'appareil étant très classique, devait en principe se régler tout seul.

En réalité, j'eus de sérieux ennuis. Prévu pour 15 g, le modèle, en n'en recevant que 10, vit son centrage avancé à 55-60 %, au lieu des 70-75 % primitivement prévus. D'où un angle piqueur très prononcé à l'axe d'hélice, et bien supérieur à celui espéré (1°). De plus, et c'était là le point noir, le plané était désastreux : avec 30 s de déroulement, le Jump aurait dû atteindre 75 s assez facilement. Or, s'il montait correctement, par contre il redescendait en 20 ou 25 s...

La seule explication résidait dans la supposition suivante: le longeron étant encastré à l'intrados, et le bord d'attaque arrondi, l'écoulement devait rester laminaire ; comme le profil était assez cambré, la couche limite décollait très rapidement, d'où un régime hypo-critique et un rendement désastreux. La seule chose que je pouvais faire (c'était le samedi soir !) était de coller un fil à l'aplomb du bord d'attaque, pour réaliser une sorte d'arête, et déclencher l'écoulement "hyper-critique" à couche limite turbulente. (En général, je prévois tout de suite un bord d'attaque à arête vive, je devais être distrait quand j'ai poncé l'aile !)

Le remède réussit au-delà de toute espérance, car au premier vol d'essai avec 100 tours le dimanche matin à Issy, le Jump accrocha tout de suite une légère ascendance et se révéla excellent en plané. Lancé même simplement en plané, il pompait déjà au ras du sol (il est vrai qu'à cette heure-là, il "pompait des briques"). Il ne restait plus qu'à prendre le départ, j'eus la chance de partir au bon moment et d'accrocher au premier vol.

Pour ceux d'entre vous qui le construiraient. je conseillerais donc les modifications suivantes :

1) Bord d'attaque constitué par un 2.5 x 2.5 sur angle, avec arête laissée vive. Peut-être aurait-on même intérêt à placer le longeron à l'extrados.

2) Centrage reculé 70 %. Les 80 g n'étant pas atteints avec une construction normale (poids du modèle, entièrement peint : 74 g), on doit mettre du lest (amovible pour le cas d'un concours avec poids du moteur libre)

3) Le maître couple est surabondant. On peut donc le réduire, tout en restant évidemment au-dessus de la limite imposée : $L^2/200$.

4) Le train gagnerait sans doute à être constitué par une mono-jambe repliable.

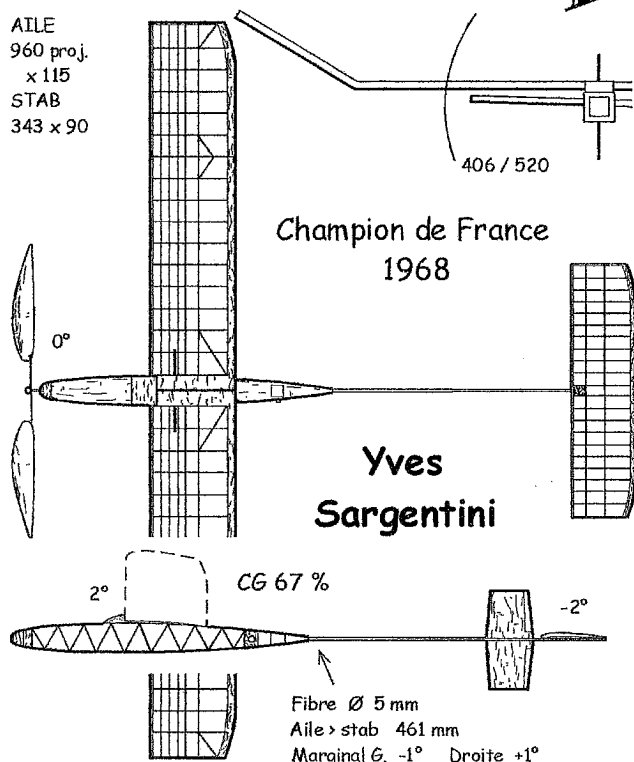
5) Un cône à l'avant ne ferait pas de mal non plus.

6) En "formule libre" reculer la broche et mettre 20 g de gomme sur 55 à 60 cm de longueur, ou même 25 g sur 70 cm environ.

A titre indicatif, en effet à la Coupe d'Hiver le modèle (avec 6 g de lest) volait avec un moteur de 10 g x 31 cm de longueur et remonté à 460 tours. En faisant attention au poids, on doit d'ailleurs pouvoir sortir facilement la cellule à 60 g, ce qui lui donnerait un poids total maximum de 80 à 85 g.

Jacques Morisset

AILE
960 proj.
x 115
STAB
343 x 90



Champion de France
1968

Yves
Sargentini

CG 67 %

Fibre Ø 5 mm
Aile > stab 461 mm
Marginal G. -1° Droite +1°

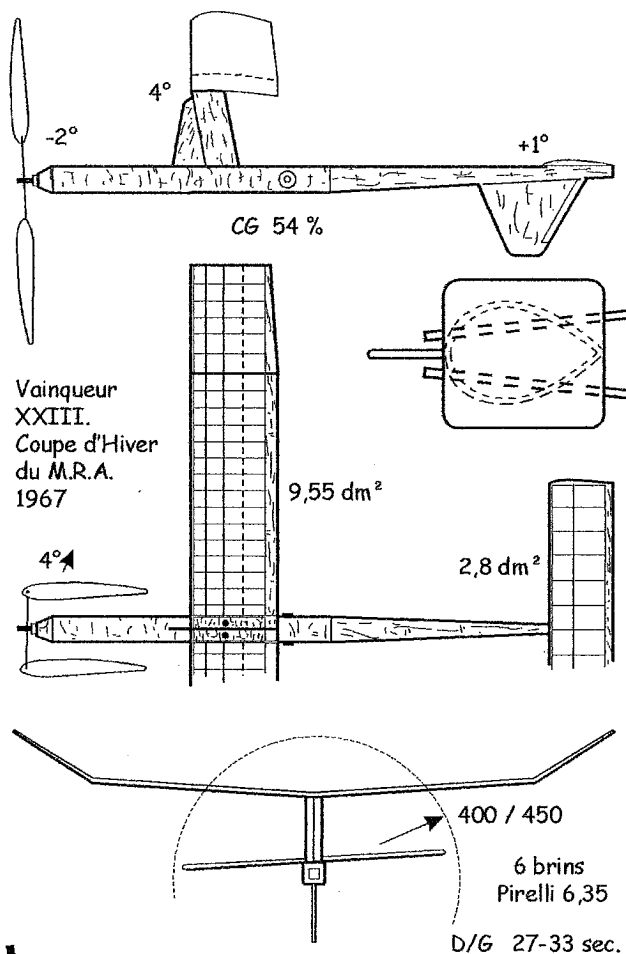
La grande saga des queues en fibre de verre commence aux environs de 1965. Georges Matherat publiait les premiers résultats de ce qu'on obtenait avec des scions de canne à pêche de divers diamètres et duretés. Des essais sérieux avaient été faits par le Club de Grenoble, sur planeurs, Coupe-d'Hiver et motomodèles, à Lyon également. Pour les Coupe le bon diamètre était de 5 à 7 mm (pour l'extrémité la plus grosse). La première qualité était la solidité, sans même qu'on aie trop de poids. D'où comparaisons et statistiques. -- Une nouvelle esthétique voyait le jour.

La fibre résiste parfaitement à l'humidité et aux déformations, minimise les traînées, facilite certaines constructions. Et bientôt il fut évident que la flexibilité de la "FDV" jouait un rôle dans les vols, donc dans les réglages. Des photos montrent très bien la réduction du Vé longitudinal d'un Wak lors du lancé. Au repos donc, ce Vé doit être plus grand que sur un fuselage rigide, sinon on risque la mise en piqué dans les turbulences. C'est sur ce problème que vont s'affronter divers spécialistes. Certains ont obtenu 4 ou 5 secondes d'incidence variable gratuite... mais le grand GPB -- appelé encore "le Chef" -- soulignait que par météo agitée les résultats étaient plutôt aléatoires. Que faire ? Coller sur la fibre une baguette de balsa, qu'on nommera "raidisseur"... et qu'on pourra retailer suivant les besoins du vol. Rigolades et batailles de communiqués... un des charmes en notre vieux pays gaulois. Quoi qu'il en soit, la fibre flexible trouva des adeptes de 1965 à 1978 environ, mais la partie FDV du levier arrière était de moins en moins longue.....

"Oizorar" est le représentant le plus talentueux d'une famille de Wakefield et de Coupe surnommés en France "à aile soufflée". L'idée est copiée du STOL Breguet 941... où 4 grandes hélices "soufflaient" l'aile pour donner un surplus de portance... L'exactitude de la théorie reste à démontrer pour nos caoutchoucs... mais c'est ainsi qu'on pensait, à cette époque-là ! Marc Cheurlot construisit 3 Waks de ce type, puis Jean-Claude Néglaix mit au point ce Coupe très particulier, grimpeur efficace et planeur très stable. Des essais en F1B moderne, toujours par JCN, n'ont pas confirmé les espoirs : le départ du modèle est assez délicat à réussir, la prise de stabilité fait perdre beaucoup d'altitude.

AILE : envergure 880, cordes 110 et 100, poids 26,5 g. Profil pointu épais 6,5 %, cambré 7 % à 40 % de la corde. STAB : 360 x 80, poids 6 g, profil plat 7 %. Distance aile-stab 350. Hélice 14 g, largeur 36 mm. Le décollage, très sûr, se fait à 30 degrés à gauche du vent, les réglages donnent une grimpe serrée et indécrochable. Plané dans les meilleurs de cette époque-là, temps régulier 140 à 160 s pour les vols de ce jour-là..

Pour les CH, la série a été développée et affinée dans les années 1978-83 par John Brookes, voir Aeromodelleur Dec 1987. Fuselages tube, allongement supérieur, diverses sortes de dérive et de schémas de réglage. Il s'agissait toujours de surfaces relativement petites, qui montraient alors une bonne défense dans le vent.



Vainqueur
XXIII.
Coupe d'Hiver
du M.R.A.
1967

9,55 dm²

2,8 dm²

400 / 450

6 brins
Pirelli 6,35

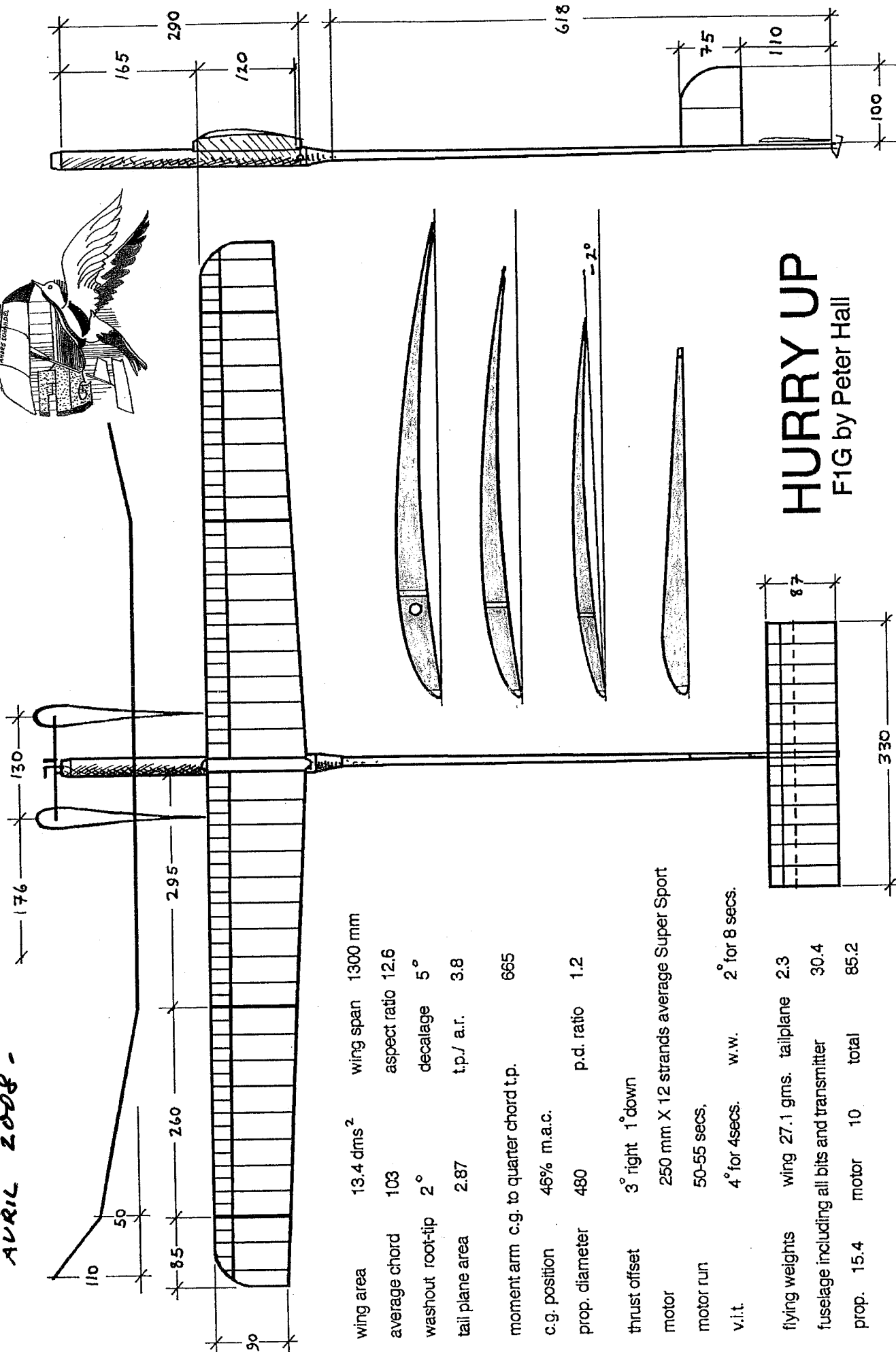
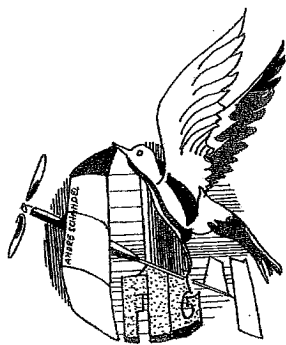
D/G 27-33 sec.

OIZORAR

de J.C. Néglaix

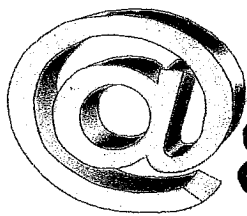
VOZ FIBRE

d'après F.F.N. -
AVRIL 2008 -



HURRY UP

F1G by Peter Hall



Internet **STUCES** *et Nouzettes*

CÂBLES

Pour volet commandé, minuterie... "Après essai de tout ce qui est possible, je reviens au monofilament pour les câbles à traction directe. Mais avec des précautions. J'utilise en majorité du fil 10 kilos. Sur des longueurs de 2 ou 3 mètres, je coince un bout dans un étau, l'autre dans une pince et j'étire fortement. Cet étirement enlève une bonne partie de l'élasticité initiale." [John sur Freeflight.org]

ÇA NE VRILLE PLUS.

Vue de jadis : un stabilo "planche" en structure... qui ne reste plane même pas une journée. L'entoilage papier, même très peu enduit, vous vrille ça vite fait, dès que vous cherchez un peu de résistance à la flexion et à l'humidité. La plaie des maquettistes. -- Vue moderne : la même structure, cette fois entoillée mylar : on reste bien plat. Andrew Longhurst, un quasi-pro du Coupe d'Hiver en Grande Bretagne, est enchanté, et a mis un stab en "Plaque plane" sur tous ses F1G récents. 2 mm d'épais, pas plus. Meilleure sécurité au plané (hé, la météo est anglaise aussi!), le passage après la surpuissance est meilleur, et avec un CG suffisamment avancé ça grimpe jusqu'en fin de moteur.

JET CAT

(Ce qui veut dire : maquette de jet catapultée. "Vol Libre" présente de temps à autre ce genre de taxi, lancé au sandow, fuselage planche... du plus bel effet en vol. Echange sur FFML, autour du thème comment régler la grimpée :)

La grimpée est énormément facilitée par un calage 0°/0°. On dit parfois que la transition est plus difficile, que le modèle pique aussi droit qu'il est monté. C'est vrai qu'en maquette on ne peut pas mettre un dièdre aussi prononcé qu'en catapulté classique. Je cherche en fait un réglage où mes gamins se trouveront à l'aise. [Wout]

Je ne vois pas pourquoi un Jet aurait plus de problème avec un 0/0 que les HLG. Ceux-ci utilisent les 0/0 depuis toujours. [Paul]

Les HLG et CLG classiques ont beaucoup plus de dièdre, et un bras de levier plus long : cela doit faire une belle différence pour la transition. [Wout]

Pour moi, j'éviterais le réglage 0/0. Là, il suffit d'un minimum pour que la transition ne se fasse pas et le vol se termine en piqué. Si vous avez du 0/0, ajoutez donc des flaps Gurney, à titre d'essai. De même il suffit parfois d'un poil de volet de dérive à gauche pour réussir la transition, disons 1 mm à 1,5 mm. -- Si vous arrivez à un vol de 20 secondes, vous êtes sur la bonne voie : en-

core un effort et vous ferez bien mieux. [Dohrm]

Ça ne "passe" pas, avec du 0/0. La plupart des Jet Cats par ici ont l'aile à zéro. Le stab est très souvent plus bas que l'aile. Mais comme il est légèrement profilé, du négatif est nécessaire. Un 0/0 strict vous paie exactement de ce que Dohrm a expliqué : droit vers le zénith, puis droit sur la planète. Plutôt gênant sur du béton. [Lee C]

Le seul que j'ai construit a été excellent : un BAKA de Yokosuka. 30 s de vol en moyenne, frôlant parfois les 60. A un concours local les Jets n'étaient pas terribles, et se contentaient de 15 à 20 s. [Don]

Mon dernier taxi de ce genre planait terrible... mais la musique du piqué sur la piste me reste dans la tête. En indoor vous avez sans doute vos chances avec un 0/0. Mais en extérieur peu de gens sont bons avec cela : il s'agit ici de se placer devant un joli parterre de concurrents. OK : on ne parle pas d'un vé extraordinaire... juste un rien ! [Dohrm]

LES PÉ-TRENTISTES SE REBIFFENT

C'était dans l'air depuis quelque temps. On ne voulait plus voir en concours P30 des machines aussi alambiquées que des F1B et autres Coupes à IV... Les voix se faisant plus sonores, les instances sportives de Grande Bretagne ont pris la bête par les cornes. Et proposent de petites limitations pour éviter que la formule devienne une affaire de spécialistes d'où seraient automatiquement exclus les débutants... c'est pour eux en effet que le P30 a été lancé il y a une trentaine d'années... Donc :

Interdiction des engrenages.

Pas de mobilité aux voilures sauf le déthermalisation.

Poids mini de la cellule 40 g (c'était libre jusqu'à présent).

RARÉFACTION.

Que devient la perfo si la pression atmosphérique diminue ? demande Andrew.

Parmi les réponses plus ou moins théoriques, voici des aspects vécus...

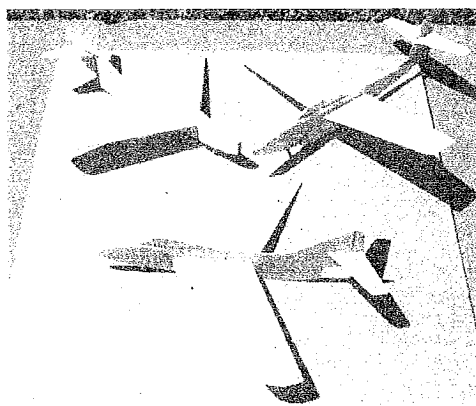
A Denver nous sommes à 2000 m d'altitude, atteindre le maxi est plutôt rare : 10 à 20% de perte de durée, les planeurs volent plus vite, les moteurs à combustion interne perdent également 10 à 20 % d'efficacité. Mais les thermiques sont les plus forts que j'aie jamais vus, peut-être de 300 m par minute. Un vol déthermalisé normal de 10 minutes n'est pas rare. [Don]

En Bolivie j'ai fait du vol circulaire à 4000 m. Il faut voler plus vite, mais ça tourne ! Certains moteurs pourtant ne veulent rien savoir... Et certains loopings ressemblent très peu à ce que nous connaissons en plaine ! [Doug]

A cette altitude les pilotes de planeurs doivent utiliser l'oxygène...! [dgbj]

A Denver on voit aussi les plus catastrophiques descenderies... un moto Rossi .21B arrivant à 170 m en 9 secondes, et par terre en moins de 80 s. Il est bien plus utile d'en connaître un bout sur l'aérodynamisme que d'avoir un taxi super. [Don]

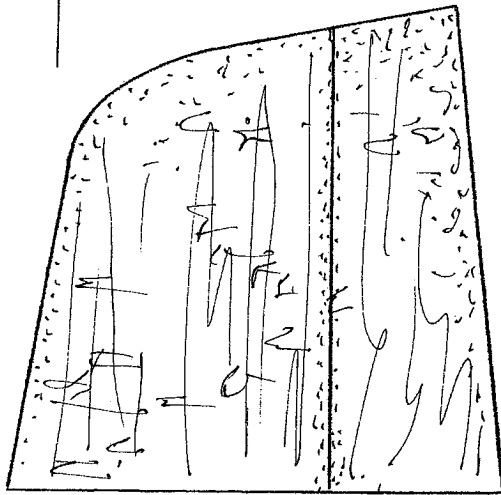
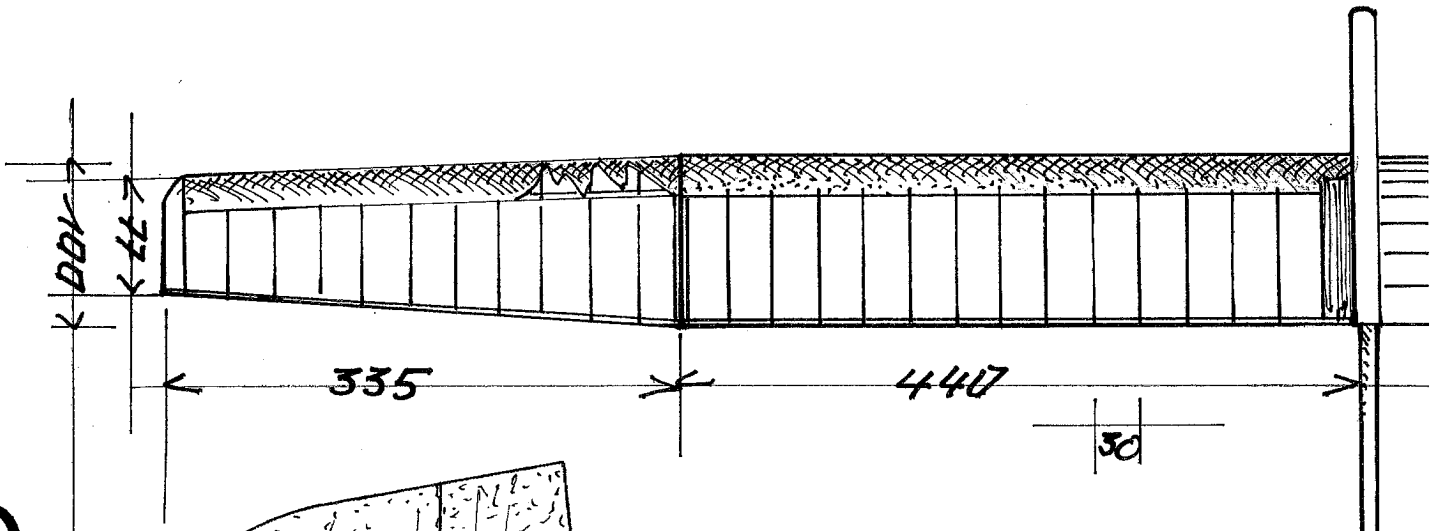
.... Voir aussi Vol Libre n° 19 une étude complète de Arthur Schaeffler, 1963 (NDT)



Vol Libre

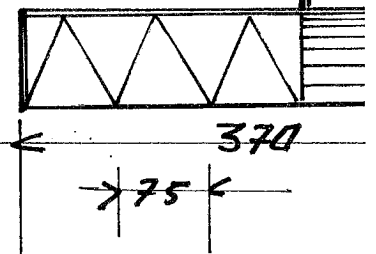
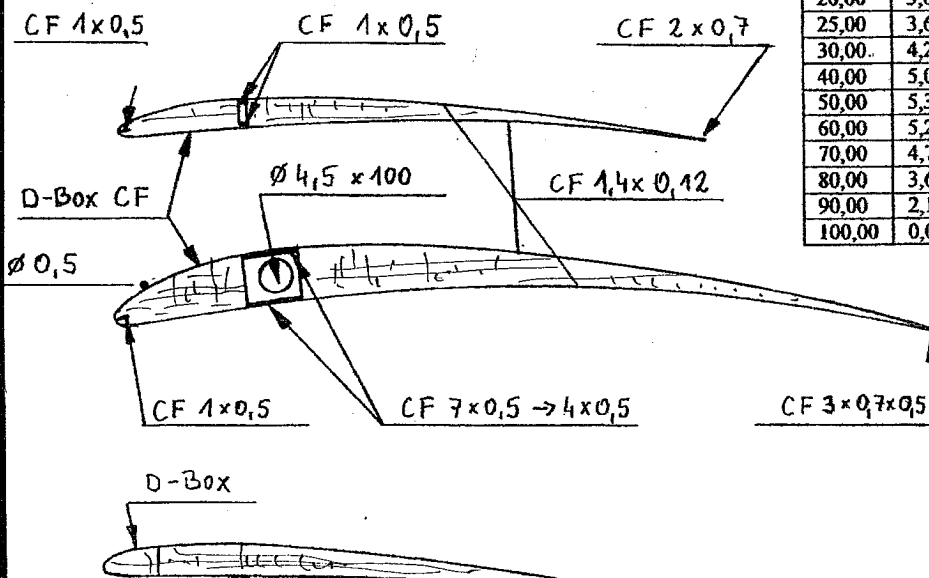
CHAMPION R.F.A. 2007

VOZ
LIBRE

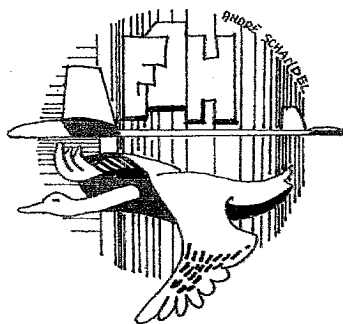


— PROFIL - STANOV. —

0,00	0,76	0,76
1,25	0,00	2,75
2,50	0,17	3,76
5,00	0,52	5,35
7,50	0,96	6,59
10,00	1,39	7,55
12,50	1,81	8,32
15,00	2,21	8,97
20,00	3,01	9,70
25,00	3,68	10,41
30,00	4,24	11,25
40,00	5,07	11,03
50,00	5,36	9,27
60,00	5,28	8,14
70,00	4,70	6,78
80,00	3,67	5,06
90,00	2,18	3,19
100,00	0,00	0,47



DESSIN A. SCHANDEL D'APRÈS "THERMIKSENSE"
ECHÈLLES : 1/5 ET 1/4



VOL LIBRE

Ont participé à ce
numéro VOL LIBRE

B.SION - F. Nikitenko -
Jacqueline . Schirmer -
P. Allnutt - FFN - A. Andriukov .
Michel Piller - Andy Crisp- Jean
Wantzenriether - Thermiksense . -
Jacques Delcroix . - Jocelyne
Marquois . - J.P. Laureau -
Alessandro Manoni - Emmanuel
FILLON - Pierre Pailhe - Gérard
Pierre Bès - André Schandel -

Dans prochain numéro
VOL LIBRE 183 Décembre
2008 reportage et
commentaires amples , sur
les ch. d'Europe F1E -
guidage magnétique - dans la
Rhön . **EQUIPE DE
FRANCE
CHAMPIONNE
D'EUROPE .**

VOL LIBRE

"F1L"? QU'EST CE QUE C'EST ?

Voilà quelque temps me semble-t-il, que je n'ai pas trouvé de plan de vol libre d'intérieur" durée "Les autres catégories : micro 35" et F1D Begleiter + F1D) dans ces colonnes, je ne parle des plans de planut's et en particulier de la "mine" des plans dessinés par Emmanuel FILLON... Simple! Personne n'envoie plus rien. En tant que modéliste vol libre pratiquant en extérieur et en intérieur et après deux jours exceptionnels passés au vélodrome de Bordeaux je me sens comme un devoir de reprendre ce qui fut comme une sorte d'habitude... Maintenant si des plans sont dessinés ils sont adressés à l'excellent bulletin créé par Edmond ROCH, maintenant repris par Jacques CARTIGNY... publicité gratuite : Jacques CARTIGNY, 270 RUE de VAUGIRARD 75015 PARIS "les cahiers du CERVIA" 4 bulletins par an pour la somme de 20 EUROS (chèque à libeller au nom de Jacques CARTIGNY.)

Il est capital que cesse l'ignorance totale entre vol libre d'intérieur et d'extérieur. Je me souviens de la cérémonie de clôture à DELME dans le gymnase où j'avais avec moi un petit "machin" d'une vingtaine de centimètres et qqs centigrammes qui a tenu les jeunes et les moins jeunes en haleine quand il partait accroché à l'hélice avant de retrouver une assiette de vol qui le faisait grimper jusqu'au plafond où, même, il lui est arrivé de se coincer deux fois dans les poutrelles (certains n'avaient pas compris pourquoi j'étais venu aussi avec une canne à pêche)

Depuis plus de vingt ans, j'ai un faible pour cette catégorie réputée facile à construire (Easy build, c'était le surnom de la formule venue des Etats Unis aussi appelée EZB avant de devenir F1L). Inconvénient : pas le moindre haubannage, pas le moindre raidisseur... donc un appareil particulièrement souple. A la limite, la poutre supportant le "moteur" peut, à plein remontage se tordre de façon irrémédiable et rendre tout vol impossible - le bois a de la mémoire, il faut changer la poutre. Le départ est souvent pour le moins incertain tant que centrage et angles idéaux n'ont pas été trouvés et je n'ai pas parlé de l'hélice : diamètre et pas, ni de l'échveau : 36 cm peuvent être plus efficaces que 40 pour une même section : meilleur couple plus longtemps ; le modèle pourra se passer au dernier tour alors qu'avec l'échveau plus long (et plus lourd) le modèle se posera plus tôt et avec une multitude de tours inexploités.

La multiplicité et la complexité de ces variables ne doit pas forcément vous décourager. Avant d'être un encouragement à pratiquer ces catégories, ce papier souhaite vous éclairer sur ce qui pour vous peut paraître tout à fait hermétique. Je vous détaillerai cependant quelques "délices" de la formule :
① préparer B.A et B.F. dégrasifs - par exemple 1,5mm au carré au centre diminuant à 0,8x0,8 à la suture du dièdre ② même chose pour le stabilo en plus fin encore ③ affiner le balsa (quarter grain de préférence déjà trouvé(?) dans du 7/10 plume jusqu'à voir à travers, après ponçage doux et soigné, les gros caractères du journal) ④ Concernant les poutres, trouver (ça existe) du balsa léger et raide, peut être au milieu d'une planche ! J'ai personnellement dû raccourcir la poutre arrière de mon F1L car elle était trop souple. Appréciation du très distingué Edmond ROCH : "Jacques ! on dirait que ton modèle pratique la masturbation permanente" Pendant que j'en suis aux "indiscrétions" je vais en rajouter ! Il manquait au moins deux figures reconnues et performantes dans cette catégorie à Bordeaux qui pourront sans difficultés se reconnaître. Les intéressés ont tout simplement refusé de présenter leur licence à leur médecin pour qu'il y appose tampon et visa. Je ne comprends pas... comment par ce refus se priver de pouvoir faire voler ses modèles sous 37 mètres de plafond à Bordeaux ? Nous ne sommes déjà pas très nombreux à pratiquer et à nous déplacer, alors si de plus nous nous laissons séduire par de tels arguments, nous allons dans le mur et certaines catégories vont à coup sûr disparaître...

Vous avez mis à peu près cinq minutes pour lire ce texte, trois fois moins de temps que les vols de mon modèle à Bordeaux. Pour cinq minutes, il vous suffit de construire un "TRAPEZE" (volant bien sûr) sans doute paru ici comme le MACH 5 10-3. Le premier est le modèle d'initiation et de démonstration idéal, le second s'est déjà taillé un beau palmarès en cadet et junior avec des vols à 10, 11 et 12 mn construit à plus d'1 g 8 la règle pour cadets et juniors. A signaler que le même plan a servi à Michel PILLER, construit à environ 0,9 g pour dépasser les 19 minutes !

J. Delcroix, 41 Allée du Coudray, 45160 OLIVET

J. Delcroix

3335 704

revêtement:
film 0,9 micron

0,7 x 1 mm

détail des poids

Helice	0,28g
Aile	0,30
poutre av.	0,37
poutre arr.	0,40
stabilo	0,14
+ lest	0,01
	<u>1,20</u>

0,5 x 0,6 mm.

pièces pour mouler
bords marginaux
et dérives

section arrière fuselage
section arrière poutre
maître couple avant
section avant fuselage

profil stabilo

profil aile

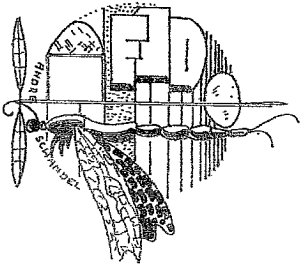
colle recommandée
pour son faible poids:
UHU 44RT 50%
Acetone 50%

tubes de papier japon collés à l'enduit
et cuits près lampe d'int. 45 mm.
collés pour pieds de pales
d'hélice sur BA et BF.
+ jonction poutre avant-arrière
(pour réglage tilt)

tilt: vue arrière

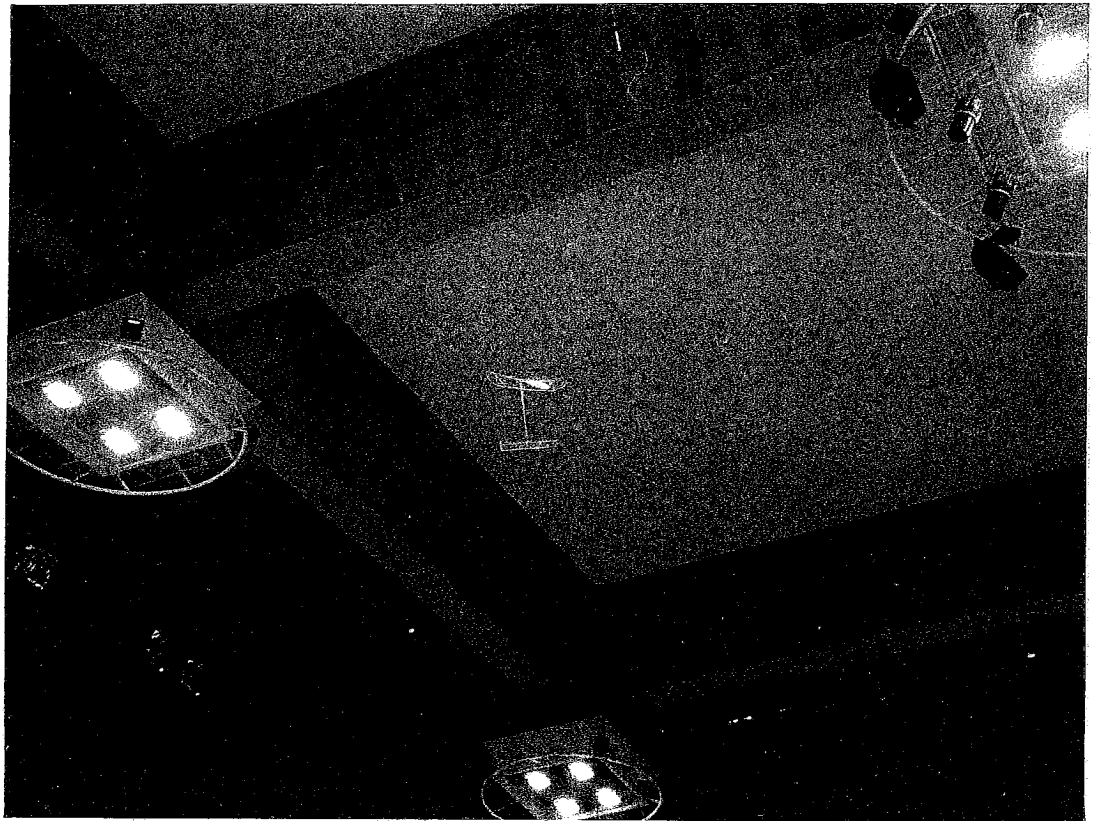
F 1 L delcroix Jacques 16 mm.53 à Bordeaux Ech $\frac{10}{25}$ et $\frac{1}{4}$
(potentiel ~ 19 m; 9 mm 29 en $\frac{1}{2}$ échecveau à ORLÉANS le 14.6.08)

11195



VOYAGE LIBRE

FIL-A L'ASSAUT
DU PLAFOND.....



KIEV 2008 SUR LE PODIUM



Photo J. MARQUAIS.

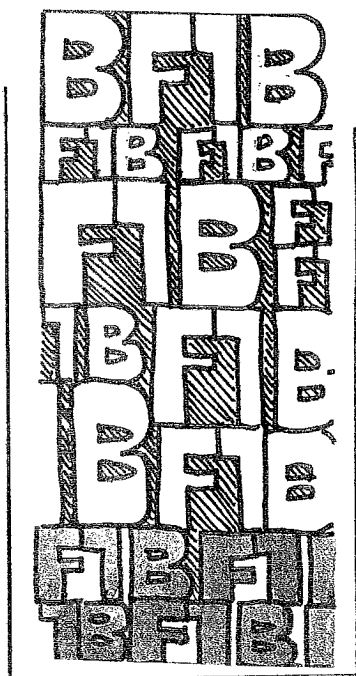


PHOTO A. SCHANDEL -

PAUL COUTINEAU

LE JOURNAL

Jeudi 31 juillet 2008, 18h10 précises...

DringDring au téléphone... Tiens, C'est Alain (Roux)... Oh Oh, me dis-je, nous sommes en période de championnats du Monde juniors (jour des Wakes), à Kiev (où nous aurions dû aller en 1994), et je ne vois qu'une (bonne) raison pour qu'Alain m'appelle de la sorte...

...La dépêche, laconique, n'est pas encore sèche... "Paul est Champion du Monde".

L'ex chef d'équipe que je suis sent soudain un frisson monter en lui... Bien sûr que le premier réflexe c'est... "YOUPIIIIIIIII, COCORICO, WOOUAHHHHHHHH" à tout rompre... mais pas d'affolement, gardons le contrôle de nos effusions. De toute façon, les clients du Leclerc du coin où je me trouve ne comprendraient pas !

Je redépense sur le champ mes courses pas encore payées et je file chez Jacques Delcroix à qui je ne résiste pas d'annoncer la nouvelle. C'est à moins d'un kilomètre. Il voue avec Paul une relation quasi fusionnelle (et je sais ce que cela signifie !). Il avait été à ses débuts membre de notre club d'Orléans pendant trois ans et l'avait quitté suite à un déménagement, intégrant d'office comme passionné du caout' le VL Moncontourais, club dans lequel il fait une brillante carrière. Jacques, un peu éberlué pendant quelques secondes me lâche "j'ai tout de suite vu que c'était un bon" ! Jacques, je sais que ce soir là tu étais un homme heureux !!!

...Mais très franchement, peut-on s'étonner de tout cela ? Paul n'a fait de cesse de montrer ses qualités et son expérience croissante, que ce soit en indoor ou à l'extérieur. Témoin son titre de champion de France F1B 2007, sa troisième place en 2006 aux mêmes championnats du monde, prémices de ce qui vient d'arriver. LE TRAVAIL PAYE, un point c'est tout ! que ce soit à titre individuel ou collectif. Et pis c'est bien ainsi, NA !

Et puis, toute magnifique et difficile qu'ait été cette victoire, elle ne doit pas faire oublier les autres, Émeline Marquois, Samuel Machefert à seulement 14 secondes du Podium en F1A et ses coéquipiers Édouard et Valentin, ainsi que tous les autres qui, de près ou de loin, ont à un moment ou à un autre concouru à ces résultats... C'est un beau travail d'équipe, bravo à tous. La nuit a dû être courte. J'ai raté ça... J'aurais aimé être avec vous pour vivre ces instants. J'étais partant mais il n'en a rien été, notre jeune Orléanais ayant décliné la sélection... Dommage car, que l'on soit patriote ou non, je ne connais personne qui puisse contenir son émotion lorsque l'on envoie la Marseillaise pour une première marche de podium, ou qui puisse se retenir d'en fredonner les paroles !

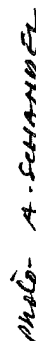
Pour autant que je sache, le seul Français champion du Monde Wakefield, était Emmanuel Fillon... c'était en 1937 en Angleterre. Soixante et onze ans après, il en a deux, enfin ! 'faudra fêter ça !

Je ne sais pas pourquoi, un pressentiment peut-être, j'attendais les résultats de ce championnat pour boucler le papier qui suit... Vous allez comprendre pourquoi cela revêt pour moi beaucoup d'importance... et pour maintenant d'autres aussi, vous allez voir.

Allez, couché les poils des bras... Et ça va pas êt' facile ! À nous donc...

MICHEL PILLER. -

JUNIORS



2008

TBF

11198

	Country	Abbrev	Total	Round-by-round team place								Team member place		
1	Slovenia	SLO	3780	1	1	1	1	1	1	1	1	2	7	15
2	USA	USA	3773	1	1	1	1	1	2	2		3	9	17
3	Russia	RUS	3698	1	1	1	1	5	4	3		10	15	26
4	Slovakia	SVK	3650	1	7	5	4	3	5	4		13	20	25
5	Ukraine	UKR	3619	12	9	7	6	6	6	5		5	21	31
6	Hungary	HUN	3567	1	6	11	10	8	7	6		6	23	33
7	Poland	POL	3520	11	11	9	8	7	10	7		19	30	32
8	Czech Republic	CZE	3519	1	5	5	4	3	3	8		8	18	41
9	Israel	ISR	3458	1	12	10	9	9	9	9		1	35	36
10	Lithuania	LTU	3443	1	10	8	7	10	8	10		23	28	37
11	Germany	GER	3442	13	13	13	12	12	11	11		12	29	39
12	France	FRA	3398	1	8	12	11	11	13	12		4	27	43
13	Latvia	LAT	3286	1	1	4	13	13	12	13		22	38	39
14	Estonia	EST	2517	14	14	14	14	14	14	14		11	16	
15	Finland	FIN	2109	14	15	15	15	15	15	15		34	42	
16	Bulgaria	BUL	870	16	16	16	16	16	16	16		44		
17	Korea	KOR	633	17	17	17	17	17	17	17		45		

F1B

1	Paul Coutineau	FRA	180	180	180	180	180	180	180	1260
2	Evan Simon	USA	180	179	180	180	180	180	180	1259
3	Oskar Findahl	SWE	180	180	180	180	180	167	180	1247
4	Romans Demchenko	LAT	180	180	180	180	163	180	180	1243
5	Alexander Kulakovskyy	UKR	180	180	157	180	180	170	180	1227
6	Phillip Seifert	GER	180	180	180	180	140	180	180	1220
7	Nikita Plis	UKR	180	180	180	180	180	180	137	1217
8	Kacper Osyda	POL	180	180	180	180	171	146	172	1209
9	Tomas Mackus	LTU	180	180	180	180	180	180	105	1185
10	Sergey Serebrianik	RUS	180	180	180	180	100	180	180	1180
10	Christian Fux	GER	180	180	180	180	125	180	155	1180
12	Ilia Smirnov	RUS	180	180	140	180	180	122	180	1162
13	Bartłomiej Skibicki	POL	156	180	180	180	175	110	180	1161
14	Daniel Seifert	GER	180	180	180	180	80	180	180	1160
15	John Shailor	USA	180	180	102	180	180	153	180	1155
16	Aleksandra Warakomska	POL	180	180	110	180	180	180	142	1152
17	Sergey Popov	UKR	180	180	180	180	81	165	180	1146
18	Emeline Marquois	FRA	180	180	129	180	118	174	180	1141
19	Tomaz Slokar	SLO	113	180	180	180	103	180	180	1116
20	Benediktas Rukas	LTU	180	161	104	180	180	180	128	1113
21	Paul Coutineau	RUS	180	180	180	180	99	180	113	1112
21	Maryana Savova	BUL	180	180	180	180	98	114	180	1112
23	Hadar Golan	ISR	180	163	152	180	113	180	110	1078
24	Michelle Radziunas	USA	135	169	97	180	180	132	151	1044
25	Tadas Mikalauskas	LTU	180	180	58	180	52	180	118	948
26	Amit Kupferschmied	ISR	180	180	180	180	103	90	28	941
27	Jun Park Hyung	KOR	49	161	180	180	23	97	38	728
28	Won Jeong Ji	KOR	180	7	45	180	133	124	43	712
Number of maximums			24	22	18	28	11	15	15	
Number of full scores			24	20	14	14	4	3	1	

F1B Team Results

Country	Abbrev	Total	Round-by-round team place								Team member place		
1	Ukraine	UKR	3590	1	1	2	2	2	1	1	5	7	17
2	Germany	GER	3560	1	1	1	1	3	2	2	6	10	14
3	Poland	POL	3522	5	5	4	4	1	3	3	8	13	16
4	USA	USA	3458	6	6	6	6	5	5	4	2	15	24
5	Russia	RUS	3454	1	1	3	3	4	4	5	10	12	21
6	Lithuania	LTU	3246	1	4	5	5	6	6	6	9	20	25
7	France	FRA	2401	7	7	8	8	7	7	7	1	18	
8	Israel	ISR	2019	7	8	7	7	8	8	8	23	26	
9	Korea	KOR	1440	9	9	9	9	9	9	9	27	28	
10	Sweden	SWE	1247	10	10	10	10	10	10	10	3		
11	Latvia	LAT	1243	10	10	10	10	11	11	11	4		
12	Slovenia	SLO	1116	13	13	13	13	13	12	12	19		
13	Bulgaria	BUL	1112	10	10	10	10	12	13	13	21		

F1P

1	Cody Secor	W/C	1260	+240	+300	+360	+332						
2	Maciej Karczmarczyk	POL	1260	+240	+300	+360	+312						
3	Johannes Seren	GER	1260	+240	+275								
4	Patryk Strasz	POL	1260	+171									
5	Vitaliy Dolgopoliy	UKR	180	180	160	180	180	180	180	180	1240		
6	Chinmay Jaju	USA	180	132	180	180	180	180	180	180	1212		
7	Matthias Seren	GER	114	180	180	180	180	180	180	180	1194		
8	Sergey Cherkashenko	RUS	180	180	161	180	180	180	180	124	1185		
9	Maksim Revazov	RUS	180	96	180	180	180	180	180	180	1176		
10	Anthony Ferrario	USA	180	180	92	180	180	180	180	180	1172		
11	Brian Pacelli	USA	180	180	180	180	76	180	180	180	1156		
12	Dmitriy Sodomov	UKR	180	180	180	148	180	106	180	180	1154		
13	Pavel Kildau	UKR	180	145	180	112	180	180	180	172	1149		
13	Ilia Petrushenko	RUS	180	152	180	130	180	147	180	180	1149		
15	Michal Berek	CZE	180	180	180	180	180	64	96	180	1060		
16	Christian Fux	GER	180	175	0	180	180	180	141	180	1036		
17	Adrian Matras	POL	139	153	180	180	98	135	140	180	1025		
Number of maximums			15	11	13	14	15	13	12				
Number of full scores			15	10	7	6	5	4	4				

F1P Team Results

Country	Abbrev	Total	Round-by-round team place								Team member places		
1	Poland	POL	3545	4	3	2	1	1	1	1	2	4	17
2	Ukraine	UKR	3543	1	1	1	3	2	3	2	5	12	13
3	USA	USA	3540	1	2	4	2	4	4	3	6	10	11
4	Russia	RUS	3510	1	5	3	4	3	2	4	8	9	13
5	Germany	GER	3490	5	4	5	5	5	5	5	3	7	16
6	Czech Republic	CZE	1060	6	6	6	6	6	6	6	15		

Challenge France Juniors

FIA FIB FIP Total

1	USA	3773	3458	3540	10771
2	Ukraine	3619	3590	3543	10752
3	Russia	3698	3454	3510	10662
4	Poland	3520	3522	3545	10587
5	Germany	3442	3560	3490	10492

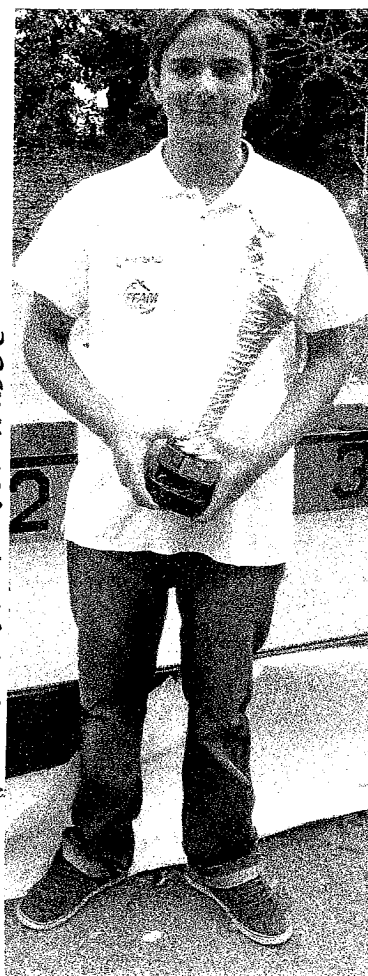
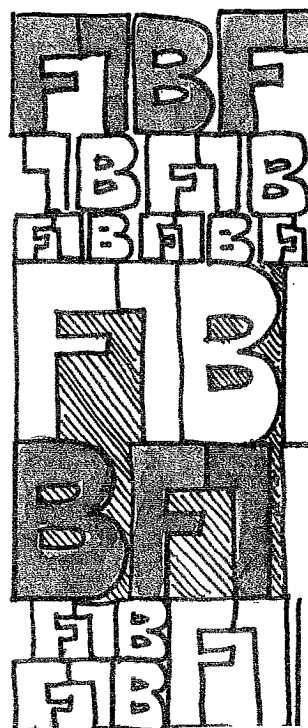


photo: A. SCHMIDT

PAUL

COUTINEAU



JOCELYNE MARQUOIS

Championnats du monde Juniors Vol Libre à KIEV UKRAINE

Le jeudi 24 juillet, comme prévu, le rassemblement de toute l'équipe a eu lieu à 9h à Roissy. Embarquement à 11h55 sans difficultés, voyage agréable malgré quelques turbulences qui n'auront pas manqué de marquer celles ou ceux qui n'avaient jamais pris l'avion.

Arrivés à 16h30 (1h de décalage avec la France) à Kiev avec une température de 35° (chaud et orageux), Victor Stamov, organisateur ukrainien, nous attendait comme prévu. Avec lui, recherche des véhicules de location avec des formalités administratives plutôt très longues. 1h30 après, (ouf !) réception des voitures et chargement des bagages et des caisses et enfin c'est le départ pour l'hôtel Prolisok de l'autre côté de Kiev à 61,2km. Il fallait traverser Kiev (il était 18h environ), mais grâce à une vue aérienne de la région préparée en France avec une route tracée par Google Earth (comme si on l'avait déjà fait), on a pu faire ce 1^{er} trajet de plus de 60km en Ukraine sans une faille (merci Michel M).

Il est à noter, que si le langage de l'anglais peut sembler très important pour certains, avec un peu de bon sens, on arrive assez facilement à se faire comprendre ou à comprendre son interlocuteur.

Arrivés à l'hôtel (il est 19h20), là encore, Victor Stamov nous prend en charge et nous installe dans l'hôtel (merci Victor, il est partout !). Une fin de journée sans surprise, ou tout le monde attendait le repas avant un bon lit. On ne peut regretter que la justesse des repas en quantité et en manque de fromage et de dessert (un peu juste pour nos jeunes juniors et pour les moins jeunes aussi). La nuit fut bonne et réparatrice.

Le vendredi matin, réveil à 7h, mais le vent, déjà fort, a permis un petit déjeuner tranquille. 8h15, départ pour la découverte du terrain de vol situé à 43km de l'hôtel. Là encore, pas de panique, pas de carte routière mais toujours avec les vues aériennes de Google Earth, le trajet a été facile. Découverte du terrain, beau terrain pour du vol libre, imaginez des jachères à pertes de vue sur 360°. Le vent est assez fort mais l'entraînement sera quand même de rigueur jusqu'à 14h. L'après midi, le vent devenu très fort a permis à l'équipe de France et ses responsables d'organiser cette grande semaine sportive très importante (pour tout le monde). Rentrée à l'hôtel et prise du dîner, mais là encore et ce sera comme ça toute la semaine, bonne nourriture mais en très faible quantité (obligation d'acheter un complément).

Le Samedi 26, c'était le concours inter F1B avec nos 2 juniors (malheureusement pas trois), Paul, Emeline et 2 seniors, Gérard M et Michel M. Bonne journée, beaucoup de vent (20km/h avec rafales de 28km/h) mais une bonne équipe récupération, digne de ce nom. Cette journée aura permis de découvrir notamment la météo locale. L'entente a été parfaite au sein de toute l'équipe.

Le Dimanche 27, au tour des F1A avec ses 3 juniors (ce coup-ci ils sont bien 3) avec 1 senior, Fabien, Bertrand ayant choisi de manager plutôt que de voler.

5h, départ pour le terrain, à 7h, le vent soufflait déjà à 18km/h, à 9h, 20km/h, 10h 30km/h et à 11h on dépassait les 30km/h avec des rafales à 49km/h. Les organisateurs du concours décident de stopper la compétition au 4^{ème} vol. Gérard et Bertrand avaient déjà décidé d'arrêter de faire voler les juniors.

Vers 16h, reprise des vols, et pour 2 rounds. Malgré que le vent soit encore très fort, Fabien essaie de continuer mais abandonne assez vite à cause du vent. Edouard veut voler, réussit son vol mais son planeur est perdu de vue à plus de 4km. Tout le monde part à la recherche, mais en fin de soirée (la nuit tombe vite), on abandonne et tout le monde rentre à l'hôtel pour un grand repos bien mérité.

Lundi 28, le beau temps est installé et le vent parti (en France probablement !). Fabien et Samuel décident de partir seuls à la recherche du planeur d'Edouard qui, lui, restera avec ses coéquipiers pour s'entraîner. GPS, talkies, boussole, antennes directionnelles accompagneront nos 2 chercheurs. Vers 11h, bonne nouvelle, le planeur d'Edouard est retrouvé et, cerise sur le gâteau, en très bon état (bravo Fabien et Samuel). Très bonne journée d'entraînement, efficace et idéale pour donner quelques coups de tournevis aussi bien en F1B qu'en F1A.

Après une bonne douche méritée, vers 19h, ce fut la cérémonie d'ouverture des championnats du monde. Contrairement aux habitudes des pays de l'est qui ne font aucun effort (cérémonie généralement bâclée), c'était une cérémonie d'ouverture digne de ce nom.

Mardi 29, lever très tôt et entraînement jusqu'à 10h, ensuite contrôle des modèles. A noter aucune remarque des contrôleurs.

Mercredi 30, journée de championnat en F1A avec un 1^{er} round à 9h. Arrivée de l'équipe sur le terrain à 7h30. Un temps idéal, ciel bleu et vent très faible.

Le chef d'équipe, Gérard Marquois et son adjoint, Bertrand Moriceau, décident, d'un commun accord avec les 3 juniors planeuristes, de jouer l'efficacité. Ils préfèrent attendre un moment très bon pour larguer rapidement plutôt que de tourner trop longtemps et risquer un faux départ. Le 1^{er} round confortera cette décision, maxi pour tous. Au 2^{ème} round, même scénario, mais faute de bulle, Valentin ne fera que 78. 3^{ème} round, même météo, 2 maxi et Valentin, par un largage moyen, fera 96. Le 4^{ème} round, la bulle pour tous (3 beaux vols). Au 5^{ème} round, c'est Edouard qui loupe, avec seulement 118. Samuel, lui, est toujours au plein, malgré quelques figures fantaisistes au largage. Le 6^{ème} round, toute l'attention est portée sur Samuel (eh oui !), il faut s'appliquer. Son vol ressemble aux vols précédents mais il reste au plein. Valentin et Edouard, feront respectivement 78 et 148. Arrive le dernier round, et pour Samuel, il ne faut pas le louper. Il part presque tout de suite du début du round et fera son maxi. C'est gagné, mais ils seront 15 au fly-off.

Le 1^{er} fly-off est programmé à 19h avec le maxi à 5mn. Pendant l'heure et demie d'attente, avec l'aide de Fabien et Samuel C, l'équipe décide de prendre son grand taxi et ce sera une bonne décision car Samuel M fera ses 5mn (et avec un bon largage).

Le 2^{ème} fly-off est prévu à 19h45, ce sera plus dur, la nuit et la fraîcheur arrivent à grands pas. Samuel, après avoir bien tourné et très bien largué, fera 240s. Il ne lui manque que 15 secondes pour monter sur la 3^{ème} marche du podium (dommage mais bien joué quand même). C'est tout de même un bon résultat pour cette jeune équipe planeuriste qui n'avait encore jamais participé à une telle compétition.

Jeudi 31, journée des F1B, les 2 juniors, Paul C et Emeline M, ne pouvaient, hélas, ne jouer que la place individuelle, faute de 3^{ème} compétiteur.

Arrivés tôt le matin pour tester le temps, même temps que la veille mais avec un vent un peu plus fort. L'expérience des 2 juniors, acquise lors des dernières années en grands championnats, a permis de libérer le chef (Gérard M) qui a pu se concentrer sur la recherche de la bulle en observant continuellement la météo. Les 2 premiers rounds confirmeront cette expérience. Au 3^{ème} round, Emeline, malgré un très bon lancer, ne fera que 129, du principalement à une défaillance du modèle lors de la montée (décision immédiate de changer d'appareil au round suivant).

Au 5^{ème} round, Emeline ne fera que 118 après une belle montée, la bulle s'étant dissoute, tout les modèles partis en même temps se retrouvent à terre très rapidement. Paul, lui, continue à accumuler les maxis, mais des vols avec des planés douteux obligeront l'équipe de récupération (tous, compétiteurs, supporters) de « mouliner » sous le modèle pour le remettre dans une autre bulle. Le 6^{ème} round se passe bien.

Le dernier round, (Paul ne le savait pas), 3 seulement étaient au plein et il était dedans (mais bouche cousue). Par 2 fois, il explosera son moteur sur la ligne de départ et l'obligera même à changer de modèle. Ouf, revenu sur la ligne avec un nouveau modèle remonté, alors qu'il ne reste que 30mn et qu'Emeline n'a pas encore volé, Paul part et dans une belle bulle. Aux 180s annoncées par le chrono, c'est la joie, Paul est au plein et sur le podium (on ne sait pas encore qu'il est champion).

Il reste 7mn pour faire voler Emeline. Très vite prête, elle arrive à son plot de départ et 5mn reste pour partir. Un bon moment s'annonce, Emeline lâche et fera le maxi.

On apprend très rapidement que Paul est le seul à être au plein, donc il devient le nouveau champion du monde junior 2008 F1B. Paul ne le sait toujours pas, étant parti sous son modèle. Quand toute l'équipe se retrouve, c'est l'explosion de joie, Paul est bien champion du monde. Quel moment d'émotion !

Si un 3^{ème} compétiteur junior F1B eut été présent, et avec un résultat moyen, on aurait pu prétendre à une place sur le podium par équipe. On ne peut que regretter cette absence alors que des propositions sérieuses avaient été émises.

La fin du séjour a été marquée par la fête (eh oui) et une cérémonie de clôture très bien organisée, où, enfin, on a pu entendre une marseillaise et une belle marseillaise.

C'est probablement la finalisation de plusieurs années de formation de juniors en F1B au sein du club du Vol Libre Moncontourois. On pense notamment à Benjamin M, Stephen J, Léa M, Didier M qui ne sont jamais montés sur un podium en individuel (simplement par manque du zeste de chance). A noter quand même qu'ils sont montés sur la 2^{ème} marche en Allemagne et la 3^{ème} marche en Slovaquie mais au classement par équipe. Aujourd'hui, on espère que beaucoup d'autres juniors, wackeux ou planeuristes, atteindront cette marche suprême pour dire, qu'en France, on a des juniors qui en veulent pour devenir champion du monde. Le Vol Libre Moncontourois, lui, continuera de former des jeunes au vol libre, dans cette optique là, mais aussi pour pérenniser le vol libre.



**EQUIPE DE FRANCE JUNIORS AU COMPLET A KIEV. -
F1A.- SAMUEL MACHEFERT - EDOUARD GAIDE - VALENTIN MAUSSIGN. -
F1B - PAUL COUTINEAU - EMILINE MARQUOIS -
DEUX CHEFS - GERARD MARQUOIS - BERTRAND MORICEAU -**

Le titre de champion du monde Junior en F1B, remporté par Paul Coutineau, est un fleuron pour les modélistes français en Vol libre. Rappelons que le dernier titre ch. du Monde F1B fut remporté par le regretté E. Fillon avant la deuxième guerre mondialeet à l'époque, ce n'était point un ch. de Monde mais la coupe Wakefield.

Le fait que Paul soit un ancien d'Orléans et de Jacques DELCROIX - une récompense pour lui - maintenant transféré à Moncontour actuel centre de gravité de la catégorie, n'est pas étranger à sa réussite.

Les résultats, dans la constance, obtenus lors de rencontres internationales confirment les qualités de Paul Coutineau, et

pour lui l'avenir semble assuré, nous aimerions que d'autres suivent ses traces ... jeunes.

FAI Junior World Championship Indoor class F1D

1	Justin Young	USA	33.24*	32.50+	29.03	32.13	17.13	31.02	66.14
2	Timothy Chang	USA	27.17	15.38	30.19+	0.00	30.40*	15.09	60.59
3	Gabriela Kaplanova	CZE	26.44	29.38+	25.32	29.24	27.46	29.45*	59.23
4	Szymon Goralezyk	POL	24.27	25.20	28.28+	29.39*	25.44	27.33	58.07
5	Ciprian Pascu	ROU	25.14	2.33	26.02	27.26+	26.31	27.57*	55.23
6	Petr Klimes	CZE	9.49	22.57+	22.03	21.37	21.01	28.52*	51.49
7	Hugo Marilier	FRA	25.11*	22.54	23.04	15.23	23.39	24.46+	49.57
8	Atilla Seprodi	ROU	0.00	22.18	23.21	21.11	23.46+	25.37*	49.23
9	Robert Horak	CZE	23.54	24.48*	23.54	23.52	20.04	24.28+	49.16
10	Krzysztof Muras	POL	20.42	22.54	23.31+	25.20*	22.54	8.48	48.51
11	Tomasz Demidowicz	POL	21.37	23.50+	23.17	23.35	24.33*	23.26	48.23
12	Martynas Salkauskas	LTU	23.27+	23.17	22.26	23.53*	12.59	6.33	47.20
13	Cosmin Dediliuc	ROU	0.00	23.12	23.17+	23.45*	20.43	0.00	47.02
14	Jonas Deveikis	LTU	16.33	9.46	22.32+	24.02*	21.40	8.44	46.34
15	Jean Trautsolt	FRA	6.06	22.41+	14.04	21.29	21.33	23.30*	46.11
16	Lucas Marilier	FRA	21.32	21.31	22.06+	21.48	22.33*	6.09	44.39
17	Simas Laurikenas	LTU	13.19	13.07	5.24	21.13+	0.00	22.34*	43.47

No. of best flights in each round	2	1	0	5	3	6
No. of 2nd best flights in each round	1	5	6	2	1	2
No. of scoring flights in each round	3	6	6	7	4	8
No. flights exceeding 20 min	11	13	15	15	14	11
No. flights exceeding 25 min	5	3	5	5	4	6
No. flights exceeding 30 min	1	1	1	1	1	6

Junior Team results

Country	Abbrev	Total	Round-by-round places					
1. Czech Republic	CZE	160.28	3	2	1	2	2	1
2. Poland	POL	155.21	1	1	2	1	1	2
3. Romania	ROU	151.48	6	6	3	3	3	3
4. France	FRA	140.47	5	3	4	4	4	4
5. Lithuania	LTU	137.41	4	5	6	5	5	5
6. USA	USA	127.13	2	4	5	6	6	6

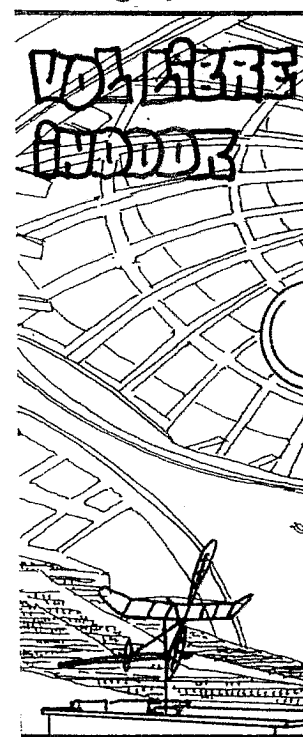
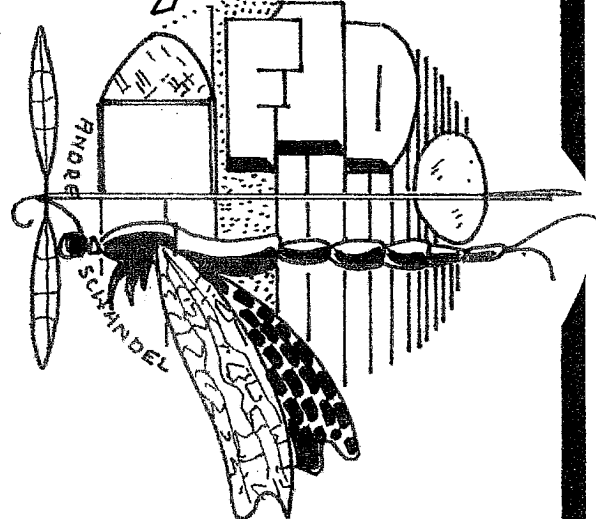
FAI World Championship Indoor class F1D

1	Ivan Treger	SVK	34.31	36.23*	35.00	32.09	34.16	35.25+	71.48
2	Lutz Schramm	GER	36.18*	34.42	9.36	29.44	33.27	35.01+	71.19
3	John Kagan	USA	34.27	34.15	35.38*	35.15+	18.04	34.01	70.53
4	James Richmond	USA	34.56*	10.17	19.55	14.22	33.10+	32.42	68.06
5	Doug Schaefer	USA	1.13	32.19	31.44	34.24*	32.32	33.30+	67.54
6	Aurel Popa	ROU	31.30	31.55	33.05+	30.27	31.18	34.01*	67.06
7	Lawrence Cailliau	W/C	15.57	34.06*	5.50	29.33	31.31	32.20+	66.26
8	Derek Richards	GBR	24.11	30.30	32.38+	33.27*	30.38	32.12	66.05
9	Dider Barberis	FRA	32.30+	22.27	33.16*	29.11	29.16	28.03	65.46
10	Dezso Orsovai	HUN	33.03*	32.33	0.00	0.00	32.35+	10.54	65.38
11	Mark Benns	GBR	29.43	31.56+	33.17*	31.18	30.50	31.15	65.13
12	Andras Ree	HUN	31.05	31.30	8.06	31.41+	32.49*	15.49	64.30
13	Corneliu Mangalea	ROU	30.34	32.47*	30.56+	7.35	27.14	28.42	63.43
14	Robin Bailey	GBR	13.27	30.57	31.06+	32.28*	27.50	6.11	63.34
15	Tomasz Momot	POL	24.01	27.48	28.44	31.21+	0.49	32.06*	63.27
16	Uwe Bundesen	GER	27.42	0.00	28.49	31.38*	29.47	31.28+	63.06
17	Slobodan Midic	SRB	28.16	18.06	30.51+	31.00*	30.25	30.44	61.51
18	Edvard Ciapala	POL	27.33	30.08+	29.58	29.19	26.34	30.39*	60.47
19	Zoltan Sukosd	HUN	30.16+	30.23*	0.00	0.00	0.00	0.00	60.39
20	Robert Champion	FRA	19.31	29.16	28.46	30.00+	27.20	30.07*	60.07
21	Mikita Kaplan	CZE	14.25	25.44	0.00	27.38	28.22+	31.25*	59.47
22	Fabio Manieri	ITA	30.06*	26.05	22.22	28.24	28.32+	28.31	58.38
23	Slobodan Milic	SRB	29.12+	11.24	25.01	23.59	29.14*	4.32	58.26
24	Karol Vins, Ing.	SVK	14.54	28.50+	29.31*	15.07	27.13	18.48	58.21
25	Rainer Lotz	SUI	24.14	27.27+	26.01	27.25	28.07*	26.58	55.34
26	Hideyo Enomoto	JPN	26.26	25.47	27.10+	28.00*	25.38	9.15	55.10
27	Thierry Marilier	FRA	25.22	17.08	19.23	26.02	27.12+	27.56*	55.08
28	Dan Amaratitei	ROU	24.56	27.43*	27.06+	24.57	10.43	25.00	54.49
29	Klara Kaplanova	CZE	12.34	26.23	27.50*	26.36+	25.21	1.01	54.26
30	Jerzy Markiewicz	POL	25.29	23.30	27.23*	0.00	26.04+	18.57	53.27
31	Ljubomir Radosavljevic	SRB	22.55	25.04	26.50*	22.23	9.40	26.30+	53.20
32	Benito Bertolani	ITA	6.28	18.56	18.05	3.32	26.30*	26.13+	52.43
33	Zdenek Cinert	CZE	24.14	27.28*	24.34	25.01+	20.13	21.30	52.29
34	Rimas Steponenas	LTU	10.22	25.01+	10.54	25.53*	0.00	0.00	50.54
35	Mario Gialanella	ITA	3.41	22.18+	16.12	15.22	26.35*	17.50	48.53
36	Yoshiharu Nakajo	JPN	23.11	19.14	23.07	24.28*	23.15+	19.51	47.43
37	Ernestas Dambrauskas	LTU	20.29+	8.09	18.56	24.10*	0.00	19.54	44.39
38	Okitusugu Sasaki	JPN	21.47	21.34	22.11*	21.07	8.06	22.01+	44.12

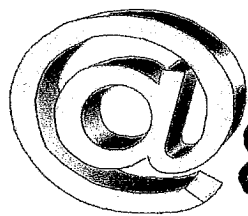
No. of best flights in each round	4	6	8	9	5	6
No. of 2nd best flights in each round	4	6	7	6	7	8
No. of scoring flights in each round	8	12	15	15	12	14
No. flights exceeding 25 min	19	26	22	24	28	23
No. flights exceeding 30 min	11	14	10	12	11	15
No. flights exceeding 35 min	1	1	2	1	0	2

Senior Team results

Country	Abbrev	Total	Round-by-round places					
1. USA	USA	206.53	7	5	2	2	1	1
2. Great Britain	GBR	194.52	8	3	1	1	2	2
3. Hungary	HUN	190.47	1	1	3	3	3	3
4. Romania	ROU	185.38	2	2	4	4	4	4
5. France	FRA	181.01	4	6	6	5	5	5
6. Poland	POL	177.41	5	4	5	6	6	6
7. Serbia	SRB	173.37	3	8	7	7	7	7
8. Czech Republic	CZE	166.42	10	9	8	8	8	8
9. Italy	ITA	160.14	12	11	10	10	9	9
10. Japan	JPN	147.05	6	7	9	9	10	10
11. Germany	GER	134.25	9	12	12	11	11	11
12. Slovakia	SVK	130.09	11	10	11	12	12	12
13. Lithuania	LTU	95.33	13	13	13	13	13	13
14. Switzerland	SUI	55.34	14	14	14	14	14	14



MAIS N'AYONS PAS EU D'ÉCHOS DES
MEMBRES DE L'ÉQUIPE DE
FRANCE -
NOTONS QUE LE SLOVAQUE
IVAN TREGER CARTONNE UN
PEU PARTOUT EN
VOL LIBRE.



Internet

STUCES

et Nouzès

TILT ET VOLET... TILT OU VOLET.

[De Dan G.] Quitte à me répéter... à propos des lancés-main... Au moment où le modèle doit passer de la grimpée, ou d'un décrochage, vers le plané, la vitesse est proche de zéro. Le volet de dérive se trouve inefficace, mais le tilt du stabilo pourra forcer le modèle en un virage, et rendre le décrochage moins sévère ou même l'éviter complètement. On voit l'importance de donner à la dérive - et à toute la surface latérale - une aire très faible, pour qu'elle n'empêche pas ce rapide mouvement de lacet qui élimine le décrochage.

[NDT... à très faible vitesse les vrillages d'aile et le braquage de dérive deviennent inopérants. A l'inverse, sur le plan horizontal, le stabilo alors se trouve à un angle d'attaque plus fort que d'habitude (tout comme l'aile...), d'où un Cz augmenté, et la composante latérale de cette portance est plus grande aussi. Cela ne marche évidemment que pour un CG assez reculé, qui demande au stab de "porter" un peu plus qu'avec un CG avant. -- Le phénomène opposé se passe durant la grimpée à grande vitesse : aile et stab sont à des Cz quasiment nuls, donc la force latérale du stab tilté est neutralisée. C'est d'ailleurs pareil pour les taxis motorisés, caoutchouc ou autres : le tilt n'a pas d'effet pendant la grimpée RAPIDE]

[de Lee Hines] J'évite le tilt, personnellement.... Il ne servira qu'à modifier un peu le virage plané, si nécessaire. Oui, il est efficace, mais il augmente la vitesse de chute du planeur. Il semble plus efficace avec une aile à dièdre en simple vé (comme sur les anciens HLG). Ma technique perso est un peu de lest au marginal, l'aile un peu en biais, un peu de volet de dérive à gauche, le tout équilibré par un "flap" en positif sur l'aile, juste après la cassure du dièdre. Pas de tilt, ou alors à peine visible.

AU POIL PRES...

SVP la largeur exacte d'un brin de caout ? Et l'épaisseur ? Recettes de John Barker, dans FFML. Découper une rondelle balsa, épais 4 ou 6 mm, d'environ 2 cm de diamètre, l'épingler sur votre chantier, enrouler autour une douzaine de spires de votre caoutchouc... sans étirer celui-ci évidemment. Mesurer au pied à coulisse l'épaisseur combinée de 10 spires et... bon, vous devinez. - Pour la largeur d'un brin, enrouler doucement votre caout autour d'un tube de diamètre 20 mm par exemple, à spires jointives, mesurer 10 spires consécutives et diviser par 10. John suggère de prendre 20 spires. Un vrai fana, lui.

AU JOULE PRES...

Tapio est l'un des (rares ?) wakeux qui mesurent régulièrement l'énergie disponible sur le caout. "D'après mes récents tests le meilleur TAN Super-Sport restitue à peu près autant que le moins bon TAN II. Dans une même livraison la variation d'énergie est d'environ 7%."

PYLONONS...

"L'histoire du 'pylon' telle que je l'ai entendue raconter" ... [par Lee C. lors d'un échange FFML sur "pylon ou pas pylon en P30"].

"Carl Goldberg avait un modèle indoor avec son aile sur les habituels pilotis. Le modèle virait à gauche. Carl a entoilé la surface entre les pilotis, et le taxi vira à droite. Le couple moteur devint plus facile à maîtriser. Ce système ensuite a été testé sur moto-modèles d'extérieur, en commençant par la célèbre Valkyrie. Puis le pylon a fait la gloire du fameux Zipper. Le reste est de l'histoire."

ÉVOLUTIONS...

Autour du 15 août 2008, championnat d'Allemagne à Manching. Météo pas bien belle pour les planeurs. Au flyoff vent de travers vers les habitations. Les directeurs du concours optent pour un flyoff assez spécial, vu les contraintes de terrain, de temps, etc... et vu qu'un vol à 240 avait déjà fait le ménage en matinée. 120 s de vol sont comptés d'office (si le taxi les atteint); si on déthermalise avant les 120 on ajoute le temps de la descente jusqu'au sol... (dans l'idée que le temps le plus long donnera aussi l'identité du taxi qui sera dans la meilleure bulle); si on déthermalise après 120 on n'ajoute rien. -- Les commentaires arrivent peu à peu sur la liste vol libre de RC-Network. Regrets, approbations, remarques techniques... mais surtout la situation de notre sport : terrains plus petits, performances accrues, vacances

réduites pour les écoliers... et les grands concours qui commencent à des heures trop tardives... Quelques résultats donc.

F1A :

Rumpp 187 - Püttner 145 - Wächtler 136

F1B :

Silz 359 - Zilberg 328 - Paff 308

F1C :

Sondhaus 296 - Nogga 276 - Glissmann 192 - Seren junior 159.

**Quand ça ne vent pas
voler,
c'est alors
que vous apprenez
vraiment.**

Al Blackstrum

1934... UNE VIDEO

www.youtube.com/watch?v=WEHJRMdpJPU&NR=1

200 PHOTOS

de maquettes caoutchouc... vous attendent à :

<http://www.minimakety.cz/index-en.php>

Cherchez Gallery of Openscale 2008 dans les premiers paragraphes de News, et admirez ce qu'on fait par beau temps. -- En France nous avons eu le Poitou et le Championnat 2008 : là encore des photos à la pelle et avec l'atmosphère... Merci, Bertrand :

www.bertrandson.com/PoitouCh2008/

Anfänger - Modell F1H „Käuzchen“, Bau und Test von Egon Reutlinger

Durch die Empfehlung der Thermiksense erhielt ich einen Baukasten des Herstellers Claus Thiele als Versuchsobjekt. Schon beim Auspacken hatte ich den besten Eindruck.

1. Das Holz war von guter Qualität,
2. die gefrästen Teile sauber und passgenau.
3. Die Teile sind handwerklich gekonnt verarbeitet: z.B. die Randbögen von Höhen- / und Seitenleitwerk in Quermaserung, um einen Verzug zu verhindern. Dann die angeleimte Fahne aus Abachi an der Endleiste.

Alles gut durchdacht. Zum Schluss noch die Nasenleiste aus einem Buche-Rundstab:

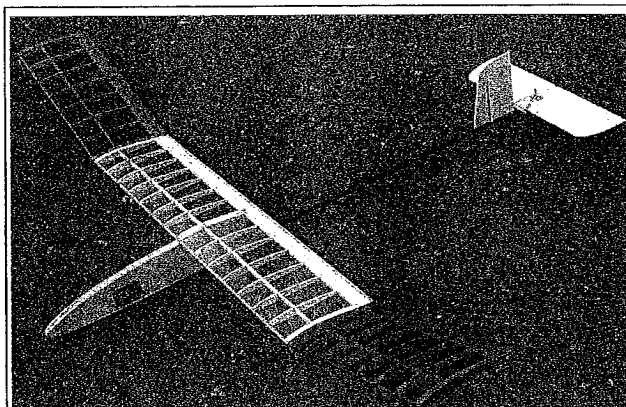
- Stabil gegen Schläge von vorn.
- Das genaue Verschleifen entfällt, was sonst bei noch unerfahrenen jungen Modellfliegern zum Schluss der Werkstatteleiter machen muss.
- Das Pendelleitwerk ist ideal für Schüler und Anfänger: Das exakte Einbauen des Scharniers (Gewebestreifen / Röhrchen) entfällt, und man braucht nur ein und denselben Gummi oder Feder für Schlepp und Kurvenflug.

Da alles sauber gelängt und ausgefräst ist, braucht man die Teile nur noch mit feinem Sandpapier verputzen.

Ein gutes Baubrett, darauf lege ich ein großes Millimeterpapier (gab's beim Frühschoppen von W.G.), darüber eine Frischhaltefolie. Nun kann darauf rechtwinklig gebaut werden. Wenn man sich an die Anleitung hält, kann nichts schief gehen.

Nach dem 2. Lackanstrich und dem Auswiegen ging es auf den Platz zum Fliegen. Die ganze Woche Regen und Wind! Endlich Windstille, aber Kaltluft und feuchter Boden. Erster Handstart gerade aus, leicht kopflastig. Die Trimmschraube 1 ½ Umdrehungen hoch, der 2. Start klappte. Noch ein paar Versuche, dann stellte ich das SLW auf Kurve, bis ich einen Kreis mit ca. 20m Radius hatte.

Dann ging es nach meiner harten Methode weiter, wie ich Modelle für Anfänger teste, die noch nicht richtig schleppen können und das Ausbrechen erst zu spät be-



Mit Folie bespannte Version des Lieferanten

merken. Mit leicht nach rechts geneigter Fläche werfe ich nun das Käuzchen wie in Wurfgleiter Manier mit aller Kraft, um zu testen, wie lange es braucht, um nach diesem Ausbrechen wieder in normale Fluglage zu kommen.

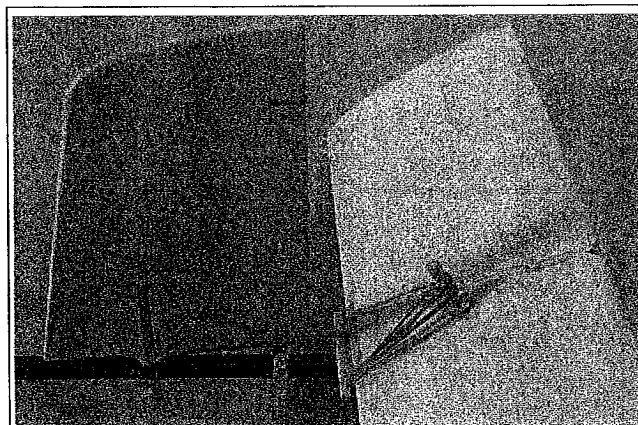
Nach ca. 10 solcher Starts versuchte ich den ersten Hochstart an 25 Leine (der Platz ist zu klein). Nach Korrektur des SLW-Ausschlags wegen leichtem Ausbrechen flog das Modell sofort 48 - 58 sec bei 10 Hochstarts. Leider wurde es

immer schwerer wegen der Feuchte, und der zweimalige Spannlackanstrich war auch zuwenig.

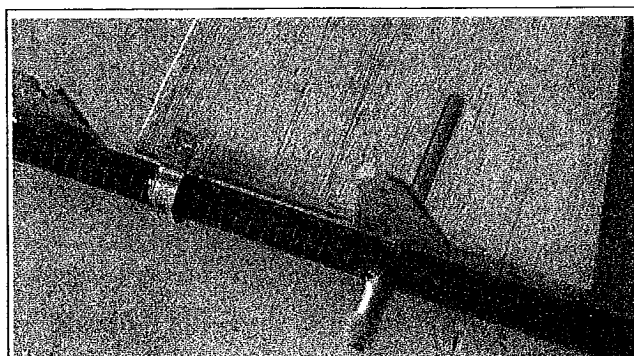
Meiner Meinung nach fliegt das „Käuzchen“ mit 50m Schnur und trockener Luft zwischen 130 - 150 Sek. Das Modell ist als Einstieg, oder auch als Werkstatt - Gruppenprojekt nur zu empfehlen, da auch der Preis stimmt.

Modellbau Claus Thiele , Tel. 035955-43269 webmaster @modellbau-thiele.de, www.modellbau-thiele.de

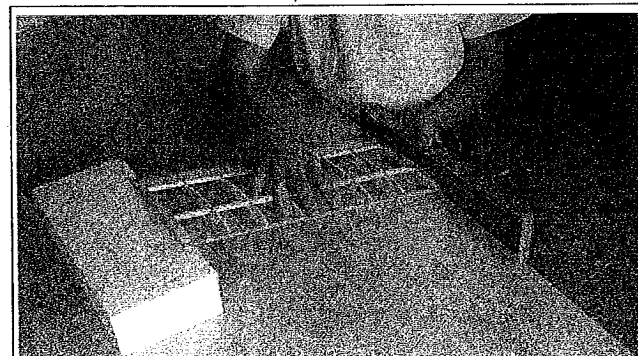
„Käuzchen“, mit Kiefer-Holm oder mit CFK-Rohrholm:
26,30€ (10er Pack: 196.--€), mit Japan-Bespannpapier + 1,20 bzw. +2.--€.
Spannweite 1140mm, Länge 920mm, Masse 250gr.



Seiten - und Höhenleitwerk



Pendelleitwerk



Schleifen des Knicks

Classroom 1

PLANEUR F1A

1	MOREAU François	FRA	1260	300	420	280				
2	LIMBERGER René	USA	1260	300	420	266				
3	COOPER John	GBR	1260	300	420	265				
4	CROGUENNEC Vincent	FRA	1260	300	420	220				
5	BELLEN Win	NED	1260	300	420	200				
6	TRACHEZ Bernard	FRA	1260	300	235					
7	FUSS Helmut	AUT	1260	300	184					
8	VAN DIJK Maarten	NED	1260	300	157					
9	KOSONOZHKIN Mikhail	RUS	1260	266						
10	OLDFIELD David John	GBR	1260	194						
11	MADELIN Gary	GBR	1260	171						
12	VAUCELLES Guillaume	FRA	1260	122						
13	FOUQUET Pierre Edouard	FRA	1260	115						
14	RIGAULT Mickaël	FRA	1260	112						
15	JACK Richard	GBR	1260	112						
16	BERNARD Gilles	FRA	1260	95						
17	KREETZ Ivo	NED	180	180	180	180	180	180	172	1252
18	VAN DE KERKHOF Bram	NED	180	180	163	180	180	180	180	1243
19	SEREN Daniela	GER	180	169	180	171	180	180	180	1240
20	VAN ELDIK Antoon	NED	180	180	180	180	180	160	180	1240
21	MAASSEN Jurgen	NED	176	180	163	180	180	180	180	1239
22	MARQUOIS Camille	FRA	180	180	180	180	180	180	153	1233
23	KONGSTAD Karsten	DEN	180	180	180	180	137	180	180	1217
24	SEREN Paul	GER	180	180	180	136	180	180	180	1216
25	POURIAS Fabien	FRA	180	180	180	180	180	135	180	1215
26	NYHEGN Henning	DEN	128	180	180	180	180	180	180	1208
27	NIELSEN Leif	DEN	180	180	180	180	180	126	180	1206
28	TRIBE Peter	GBR	180	180	180	116	180	180	180	1196
29	STOFFELS Horst	GER	180	180	180	180	104	180	180	1184
30	SCHULZ Dietmar	GER	180	180	180	104	180	180	180	1184
31	SION Julien	FRA	180	180	103	180	180	180	180	1183
32	EDGE Christopher	GBR	180	180	180	180	180	180	100	1180
33	GAL - OR Eyal	ISR	180	170	110	180	180	180	180	1180
34	VAN WALLENE Allard	NED	180	180	99	180	180	180	180	1179
35	PARIS Guillaume	FRA	180	180	180	116	180	180	163	1179
36	BACHMANN Christoph	SUI	180	180	95	180	180	178	180	1173
37	BRAUD Lionel	FRA	180	180	180	180	180	89	180	1169
38	VIDEC Ben	GER	180	180	180	85	180	180	180	1165
39	CANLER Thierry	FRA	180	177	180	180	180	180	83	1160
40	BREEMAN Cenny	BEL	180	180	153	180	106	180	180	1159
41	JENSEN Steffen	DEN	180	180	180	72	180	180	180	1152
42	SEREN David	GER	180	180	124	120	180	180	180	1144
43	WIJNHOFEN Niels	NED	180	180	180	116	123	180	180	1139
44	SEREN Matthias	GER	180	180	180	66	180	170	180	1136
45	BERNARD Boris	FRA	180	154	180	180	80	180	180	1134
46	COLLEDGE Bih	GBR	180	180	180	54	180	180	180	1134
47	GODINHO Jean	FRA	180	180	180	180	106	125	180	1131
48	ECHIVARD Didier	FRA	180	180	180	180	135	85	180	1120
49	ROSSEN Mark	NED	171	180	180	180	146	66	180	1103
50	CHALLINE Jean Pierre	FRA	180	62	180	180	166	149	180	1097
51	JACK Alan	GBR	180	180	180	82	107	180	180	1089
52	CHAUSSEBOURG Pierre	FRA	180	180	150	180	85	131	180	1086
53	SEREN Johannes	GER	180	180	180	180	180	180	0	1080
54	CHAMPION Robert	FRA	180	180	66	113	180	180	180	1079
55	OXAGER Tom	DEN	180	180	180	165	180	0	180	1065
56	LIMBERGER Siegfried	GER	180	180	180	108	180	160	75	1063
57	OXAGER Mille	DEN	176	110	180	180	128	107	180	1061
58	THEVENON Laurent	FRA	180	180	125	180	180	57	145	1047
59	MORICEAU Bertrand	FRA	180	180	180	46	74	180	180	1020
60	BARBIER Antoine	FRA	152	180	84	180	180	180	39	995
61	BOCHET Bernard	FRA	180	180	180	93	0	180	180	993
62	IMBERT Sébastien	FRA	158	180	44	180	143	128	148	981
63	KREETZ Ron	NED	180	180	180	131	106	75	122	974
64	VAN DE VEN Kees	NED	180	180	147	118	180	70	77	952
65	DRAPEAU Jean Luc	FRA	180	180	120	180	43	45	180	928
66	JENSEN Esben	DEN	169	137	180	180	132	55	57	910
67	MARCHAND Antoine	FRA	117	180	85	180	62	81	180	885
68	BAUTISTA Luis	NED	118	180	180	180	180	0	0	838
69	BEALES David	GBR	180	114	88	180	180	0	94	836
70	BOCHET Alain	FRA	180	180	127	74	0	180	86	827



31

THOUARS

Trente plus un
, égal trente et un ,
le concours
international du
Poitou est
maintenant plus
qu"à l'âge adulte ,
il est commence à
être vénérable .

C'est le rendez-vous de l'été pour tous les modélistes ouest européens , et plus particulièrement pour nos amis Anglais , qui ce p e n d a n t franchissent de moins en moins la Manche . Quelques anciens , pour des raisons de santé et d'âge , sont restés sur leur île .

Le Poitou , c'est aussi ,
une géologie , une végétation ,
et une météorologie , qui se
distinguent par des
caractéristiques locales : pleine
chaude , tournesols , maïs ,
soleil et l'après-midi vent . Bien
sûr , on peut s'en douter ,
moins il y a de tournesols - cette
année ils étaient hauts et verts -
mieux cela vaut . Du maïs il y en
avait pratiquement pas .

Le poitou c'est aussi une organisation sportive et logistique parfaitement, rodée , réglée , sous la houlette de toute l'équipe de Thouars , souple et efficace, discrète .

Le nombre de participants, fut cette année, moyen, mais ce qui change par

VOL LIBRE

71 BRAWN David	GBR	105	180	180	180	180	0	0	825
72 HULSHOF Willem	NED	180	169	180	67	39	180	0	815
73 THOREAU Gaël	FRA	180	180	165	180	109	0	0	814
74 PUJADE Marcel	FRA	180	12	180	100	167	34	85	758
75 JELLIS Peter	GBR	153	160	68	180	180	0	0	741
76 DUJARDIN Frédéric	FRA	130	0	180	92	180	152	0	734
77 LAUREAU Jean Pierre	FRA	180	0	180	180	75	27	84	726
78 RAGOT Emmanuel	FRA	180	180	124	147	0	0	0	631
79 SCHIAVI Gérard	FRA	180	180	38	54	64	80	2	598
80 DILLY Martin	GBR	38	180	180	180	0	0	0	578
81 TEDESCHI Serge	FRA	180	180	32	0	0	0	0	392
82 BACHMANN Gottfried	SUI	25	180	71	23	4	0	0	303
83 DUCASSOU François	FRA	60	180	0	0	0	0	0	240
84 SION Bertrand	FRA	180	25	9	0	0	0	0	214

PLANEUR F1A Juniors

1 FOUQUET Pierre Edouard	FRA	1260	115						
2 PARIS Guillaume	FRA	180	180	180	116	180	180	163	1179
3 SEREN Matthias	GER	180	180	180	66	180	170	180	1136
4 SEREN Johannes	GER	180	180	180	180	180	180	0	1080
5 BARBIER Antoine	FRA	152	180	84	180	180	180	39	995

PLANEUR F1A Dames

1 SEREN Daniela	GER	180	169	180	171	180	180	180	1240
2 MARQUOIS Camille	FRA	180	180	180	180	180	180	153	1233
3 OXAGER Mille	DEN	176	110	180	180	128	107	180	1061

WAKEFIELD F1B

1 BARBERIS Didier	FRA	1260	300	420					
2 VAN HOORN Henk	NED	1260	300	268					
3 MARQUOIS Gérard	FRA	1260	300	259					
4 SILZ Bernd	GER	1260	265						
5 HELMBRECHT Heiko	GER	174	180	180	180	180	180	180	1254
6 LAMERS Kevin	NED	180	180	180	180	158	180	180	1238
7 SCHODER Hans	SUI	180	180	180	180	151	180	180	1231
8 ZERI Anselmo	NED	180	180	180	180	172	156	180	1228
9 TEDESCHI Serge	FRA	180	180	180	180	147	180	180	1227
10 BILLAM Adam	GBR	180	180	180	144	180	180	180	1224
11 RUYTER Pim	NED	180	180	180	180	180	138	180	1218
12 WOODHOUSE Michael	GBR	180	180	180	148	161	180	180	1209
13 WILLEMSSEN Gerard	NED	180	180	116	180	180	180	180	1196
14 ULDERINK Richard	NED	180	180	180	180	105	180	180	1185
15 GREAVES David	GBR	128	180	180	159	180	164	180	1171
16 LUCASSEN Roel	NED	176	116	180	180	172	151	180	1155
17 BUISSON Guy	FRA	163	180	180	180	180	74	180	1137
18 MARQUOIS Michel	FRA	180	180	180	180	135	86	180	1121
19 MATHERAT Georges	FRA	180	153	143	180	132	177	141	1106
20 RIGAUT Eloïse	FRA	180	146	144	113	171	180	144	1078
21 TRUMPF Rudolf	SUI	139	127	147	119	180	180	180	1072
22 MARQUOIS Emeline	FRA	118	105	180	114	180	180	180	1057
23 VOSKENS Frans	NED	103	117	180	180	180	104	180	1044
24 ELLIOT Raymond	GBR	98	76	108	128	180	176	177	943
25 VAN EDEE Ton	NED	138	121	152	180	98	54	180	923
26 FELJTH Wim	NED	180	152	172	106	180	113		903
27 MORANDINI Wilfried	FRA	139	180	94	180	122	180		895
28 BESNARD Annie	FRA	168	180	115	77	180	142	8	870
29 GREIMEL Véréna	AUT	148	177	180					505
30 EVATT Michael	GBR	140	180	0	105	74			499
31 GUSTAVO Jorge	POR	133	180	0	180	4			497
32 WOOLNER Mike	GBR	174	170	152					496
33 VAUGHN Roy	GBR	134	180	94					408
34 BILLAM John	GBR	180	180	6					366
35 GARET Claude	FRA	143	83	81	47				354
36 TYSOM Edward	GBR	118	97	96					311
37 PISERCHIO Robert	USA	3							3

WAKEFIELD F1B Juniors

1 LAMERS Kevin	NED	180	180	180	180	158	180	180	1238
2 BILLAM Adam	GBR	180	180	180	144	180	180	180	1224
3 MARQUOIS Emeline	FRA	118	105	180	114	180	180	180	1057

rapport à une longue série d'absentéisme, c'est la victoire en F1A et B de Français : F. Moreau en planeur et D. Barberis en wake.

Il est vrai que les deux ont toujours été dans le peloton de tête, aux places d'honneur, mais là ils ont atteint le sommet. Bravo. Cela fait plaisir.

Notons qu'en F1B les éternels, premiers, SILZ et ZERI, sont eux cette fois aux places d'honneur. Le premier ayant, nul n'est infallible, loupé son premier fly-off sur une erreur de minuterie.....

Si jeudi le concours des deux minutes, sous l'égide du Club Moncontourais, s'est déroulé dans une atmosphère très ventilée, entraînant de nombreuses pertes et casses, on peut qualifier vendredi et samedi - Poitou- de paisibles et reposants, pour les concurrents.

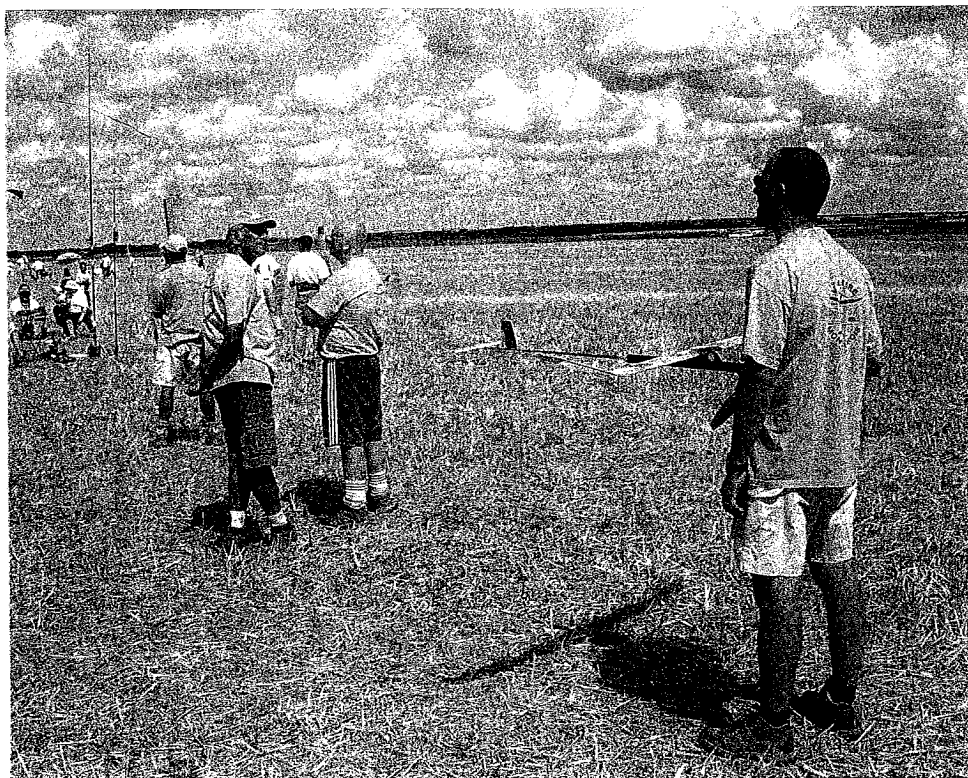
Dimanche fut consacré à la remise des récompenses, et au maintenant déjà fameux, repas, moules frites, dans la petite commune de Pas de Jeu.

Ambiance très sympathique, amicale, et fraternisation générale.

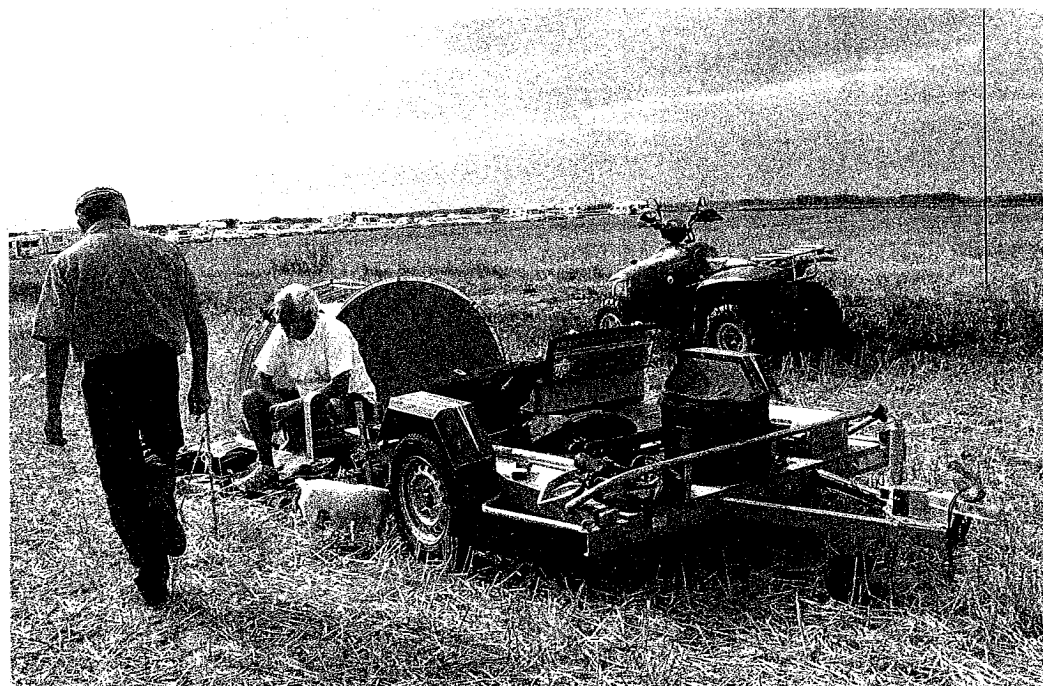
Ein und Dreissig Jahre alt, ist jetzt der POITOU. Eine beachtliche Zahl, für einen internationalen Freiflugwettbewerb. Der einzige ?

Es ist Sommerzeit, und die Freiflieger wünschen sich schönes ruhiges Wetter um nicht im Stress zu agieren.

Nachdem es Donnerstag, bei dem Zweiminutenwettbewerb in Moncontour kräftig geblasen hatte, war Man gespannt ob das fast immer, gute Wetter im Poitou dasein wird. In der Tat



JOUR DES F1B
- LA TRIBU DES
MARQUOIS EN MAILLOT
JAUNE EN ATTENTE
ET EN OBSERVATION
POUR LE 1^{er} VOL DE
L'APRÈS MIDI.
REMARQUER LE CIEL
PARSÉ DE
COMPOSITIONS NUA-
GEUSES ORIGINALES.
L'ÉTENDUE DE LA
PLAINE EST VISIBLE
LE SOL EST ÉGALEMENT
TRÈS CARACTÉRISTIQUE
POUR LA COMPÉTITION
DU POITOU.



GUY BUISSON
N'EST JAMAIS
SEUL SUR LE
TERRAIN.
À CONSIDÉRER
L'ENSEMBLE DES
ACCESSOIRES UTILES
DANS TOUTES LES
PHASES DE LA
COMPÉTITION AVEC
EN SUPPLÉMENT
UN ANIMAL-CHIEN-
EN RECHERCHE DE
TRUFFES - ON PEUT
PENSER QUE LA
LOGISTIQUE NE LUI
FAIT PAS DÉFAUT.



UNE RARETÉ-
NEERLANDAISE -
EN F1A SUR LE
TERRAIN -
- GRANDE ENVER-
GURE PETIT BRAS
DE LÉVIER PLUS
SOUS DÉRIVE...
RIEN DE TRÈS
CLASSIQUE ET DANS
LA MODÉ ACTUELLE
DES NAXIS ONT ÉTÉ
PARFAITEMENT
RÉALISÉS.

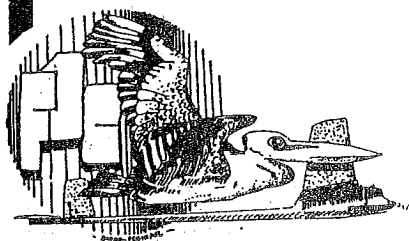
POITOU

NOUS AVONS PU VOIR
SUR LA PAGE
PRÉCÉDENTE LA
LOGISTIQUE LOURDE
- SURTOUT POUR LA
RÉCUPÉRATION -
DE GUY BUISSON, -
NOUS AVONS ICI
L'ILLUSTRATION DU
PETIT NECESSAIRE
EN F1A - TENTE,
CAISSE SIÈGES,
SUPPORTS DE MODÈLES
ASSURANT LA
SÉCURITÉ DU MORTEL
AU SOL EN POSITION
D'ATTENTE.



Photo A. SCHANDNER

LA TRUPPE AUTRICHIENNE
FIDÈLE AU POITOU
DANS LA CATÉGORIE
F1C - EST UN BON
VIVANT... EN TOUTES
CIRCONSTANCES.
ICI IL SE FAIT
RÉGONFLER A
L'APRÈS DE SA
VOITURE DONT LE
COFFRE N'EST PAS
UN TROUÉE POUR LE
RANGEMENT



LES MOULÈS
FRITÉS + ROSÉ -
VIN BLANC SONT
D'ORÉNAVANT LORS
DE LA CLOTURE
DU POITOU, INCON-
TOURNABLES.
LES LANGUES
SE DÉLIENT...

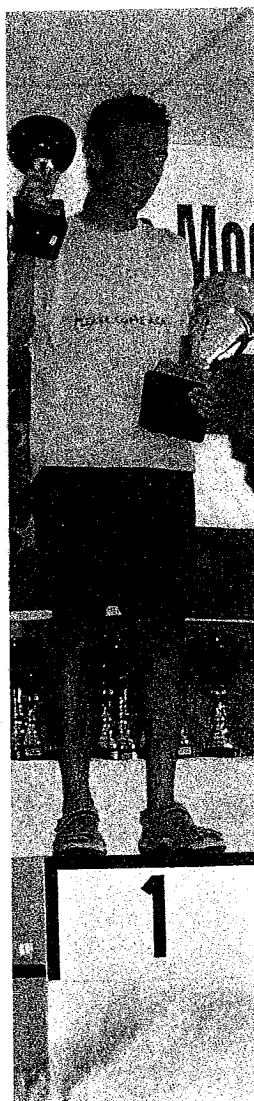
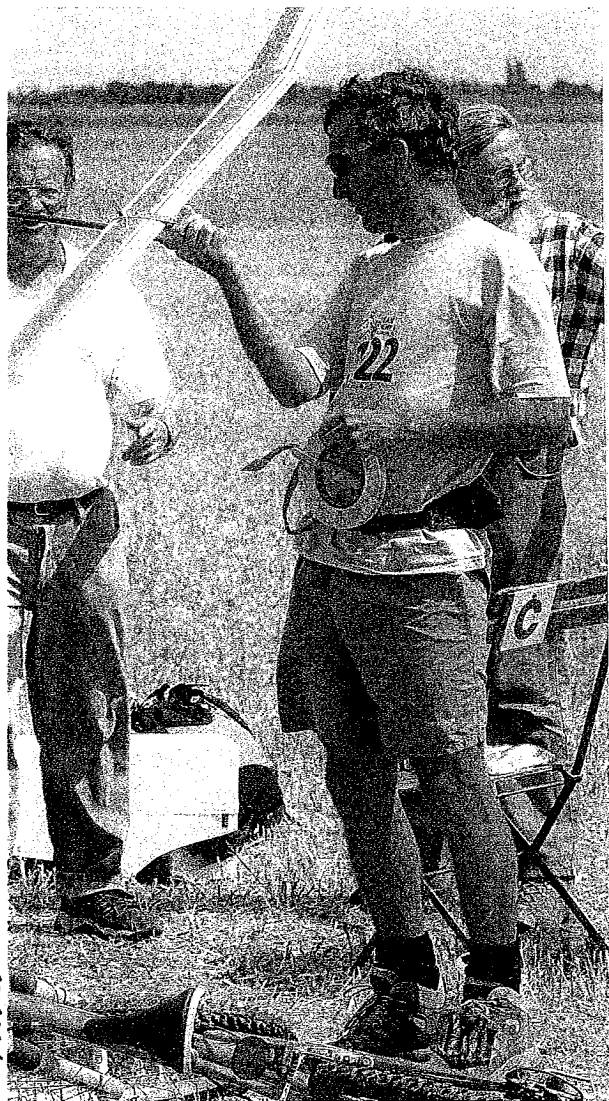


WAKEFIELD F1B Dames

1 RIGAUT Eloïse	FRA	180	146	144	113	171	180	144	1078
2 MARQUOIS Emeline	FRA	118	105	180	114	180	180	180	1057
3 BESNARD Annie	FRA	168	180	115	77	180	142	8	870
4 GREIMEL Véréna	AUT	148	177	180					505

MOTOMODELE F1C

1 SEREN Paul	F1P	GER	180	169	180	180	180	179	1248
2 TRUPPE Reinhard		AUT	180	180	180	180	140	180	1220
3 REVERAULT Michel		FRA	180	177	180	179	146	180	1202
4 DE BOER Pieter		NED	180	180	180	180	180	115	1195
5 MAURER Peter		SUI	137	180	180	131	132	180	1120
6 SEREN Johannes	F1P	GER	180	180	180	136	180	104	1080
7 MARROT Pierre		FRA	180	180	165	30	180	77	992
8 CHAPMAN Paul		GBR	180	0	169	180	180	9	898
9 DIGUET Aurélien		FRA	39	157	92	93	76	152	619
10 BAILEY John		GBR	180	93					273



es kam so , und der Verlauf an beiden Tagen war recht angenehm .

Praktisch das anerkannte Poitouwetter ; Sonne einige Schönwetterwolken , mit mässigem Wind am Nachmittag wie üblich . Einige Sonnenblumenfelder , dieses Jahr , grün und hoch , bewirkten manchmal Mühe bei der Rückholarbeit .

Die Engländer und die Holländer waren stark vertreten , auch üblich , Deutsche eher selten .

Die Organisation und Leitung -sportlich und logistisch - waren auch wie immer hervorragend . Also **Im Westen Nichts Neues**

Doch, doch es gab etwas Neues , die Sieger in den Klassen F1A und B waren Franzosen , was überhaupt nicht üblich ist .

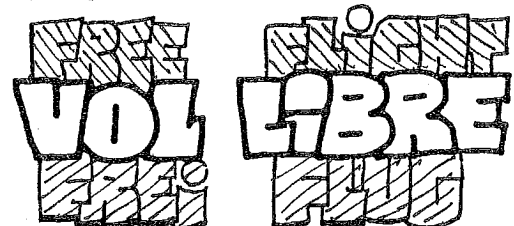
Sogar die Könige oder Kaiser der F1B Klasse , SILZ und ZERI , im Poitou , mussten etwas zurücktreten . Bernd SILZ hatte sich an seinem Zeitschalter vergriffen beim ersten Stechen ! Es tiff nicht nur Anfänger

In F1A gewann François Moreau der auch seit Jahren zur Spitze der Freiflieger in Frankreich zählt . Er war schon sehr oft nahe dem Treppchen und auch auf den unteren Stufen von dem

Sonntag in Pas de Jeu , schöne Siegerehrung, mit Apertif . Nachdem Essen unter Zelt , mit den famosen **Moules Frites** , und Wein nach belieben ...

Viele Freundschaften wurden geknüpft , oder verlängert , es ging brüderlich her ...und alle hoffen sich im kommenden Jahr wider zu sehenim Poitou .

FRANÇOIS MOREAU NORMAND PERDU DANS L'EST N'EST PLUS A PRÉSENTER. IL CARACOLE DEPUIS DES ANNÉES DANS LE HAUT DES CLASSEMENTS SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE LE POITOU 2008 LUI A PERMIS DE MONTER SUR LA MARCHE LA PLUS HAUTE DEVANT UN PARTERRE TRÈS FOURNI.



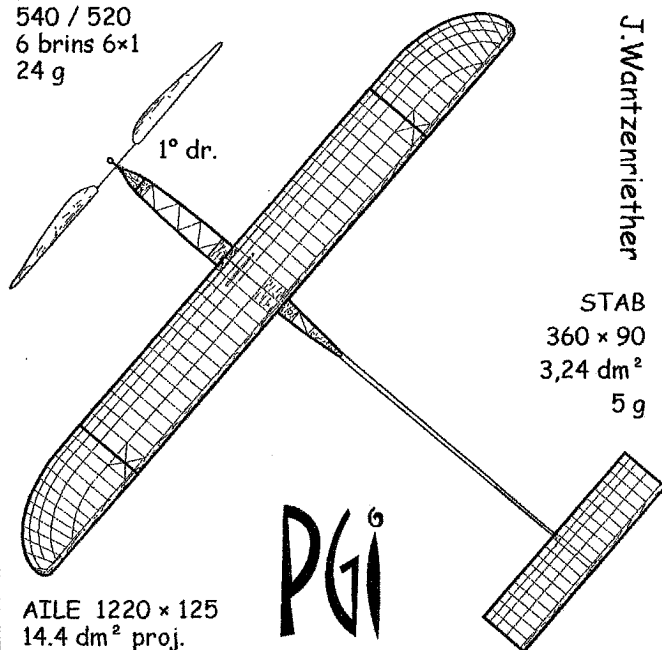
100 grammes

TOUTES AURES 04

1976

HÉLICE
540 / 520
6 brins 6x1
24 g

J. Wantzenriether

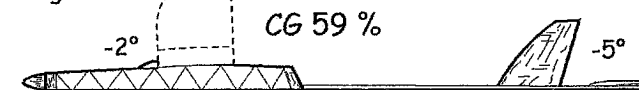


STAB
360 x 90
3,24 dm²
5 g

AILE 1220 x 125
14,4 dm² proj.
34 g

PGI

CG 59 %



-4,5° Dièdre 30-150 DÉRIVE 110 x 100
Aile > stab 585

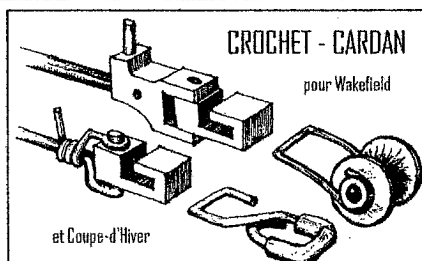
Tous longerons
balsa 2x1

Un parmi beaucoup, dont les champions du monde Ben Izhak et Bob White... un modèle autour du concept PGI. Piqueur : l'axe de traction est fixe et passe par le CG (vue latérale). Centre de Gravité assez arrière, pour avoir un vé longitudinal plutôt faible. Enfin Incidence ou calage de l'aile : on diminue le calage de l'aile par rapport à la traction pour augmenter l'angle de grimpe à puissance moyenne... et inversement pour diminuer (l'écart moyen est de 2° en wak, CH, P30).

Ça marche dans toutes les configurations, inci variable ou non, etc... mais le but est de rendre l'IV inutile. Le modèle devient très peu sensible aux variations de dureté de la gomme. -- "Toutes-Aures" plane à droite par tilt au stabilo et calage des pales, la dérive étant strictement à zéro. Aucun vrillage à l'aile. Tout cela donne une plus grande sécurité en réglage droite-droite fixe. -- Ce modèle reste une bête "tactique", le profil d'aile plat ne pouvant concurrencer les profils creux. La hauteur du profil est de 9 mm, valeur découlant de plusieurs tests CH sur profils plats et creux.

Une amélioration du PGI s'obtient par un travail patient sur le dessin du stabilisateur (concept TOP). De nombreux essais ont montré qu'un gradient de portance assez faible donnait une adaptation automatique du modèle aux conditions extrêmes de la grimpe (surpuissance) et du plané. Le gradient du stabilo se manipule par le dessin du profil (préférer un classique "plan convexe", ou alors tester un "Voebeking") et plus facilement par l'allongement (entre 3,5 et 4 pour profil classique). Essais en vol indispensables : un allongement trop petit se manifeste par un cabré trop mou dans les rafales (thermiques) et au pire par une mise en piqué entretenu... construire alors un stabilo d'allongement plus grand ! -- Si l'on réduisait sur ce modèle l'allongement du stab, on obtiendrait après réglage : un vé longitudinal plus petit, un CG plus arrière, la possibilité de démarrer en ligne droite et de grimper en spirale plus large.

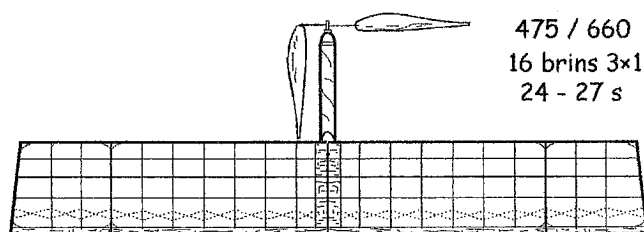
"Toutes-Aures" s'inspire de Landeau, Pierre-Bès et autres pour le profil plat, de Jedelsky pour les marginaux. La poutre arrière est un roseau de diamètre 7 mm, amovible sur baïonnette FDV.



La mode des "8 brins" (de 6x1) est probablement due à Alain Landeau en 1967. Gérard Pierre-Bès va s'emparer de cette idée, et la développer sur 3 modèles dotés de

divers profils à l'aile et au stabilo. La leçon qu'il en tire - à côté d'un titre de vice-champion de France 1970 - est multiforme. Il faut grimper vite et haut, avec une surface d'aile confortable, absolument éviter la descendance où un tel taxi ne se défend guère, garder précisément de la pénétration en usant de profils peu bombés. Vous faites alors 30 secondes de mieux qu'un modèle classique (de l'époque, NDLR). Ce que le plan ci-dessous vous cache, c'est la fulgurance de l'entoilage tout rouge-orange fluo... beau comme un camion ! En 1976 le modèle aura grandi, 16 + 3,5 dm² en voilures trapézoïdales et 4 exemplaires, mais le grand Chef avouera que le vol est moins à l'aise dans les chahutages

Notre GPB ne s'en tiendra pas à récolter les places d'honneur en CH et en Wak. Ses textes et ses dessins vont encourager bien des contemporains à la petite mécanique... crochets-cardans pour remontage sans l'hélice, tubes en 5 couches balsa-kraft indestructibles à l'explosion (enroulement en spirales opposées), pour ne parler que du plus connu. Dessins d'humour et de combat égayeront nos revues parisiennes... car il s'est trouvé des gens à lui répliquer sur ses explication aérodynamiques, et à lui opposer faits et théories. De ce remue-ménages chacun pourra profiter, d'autant que Gérard est pilote vélivole, donc doté d'une base pas si commune dans notre petit monde.



475 / 660
16 brins 3x1
24 - 27 s

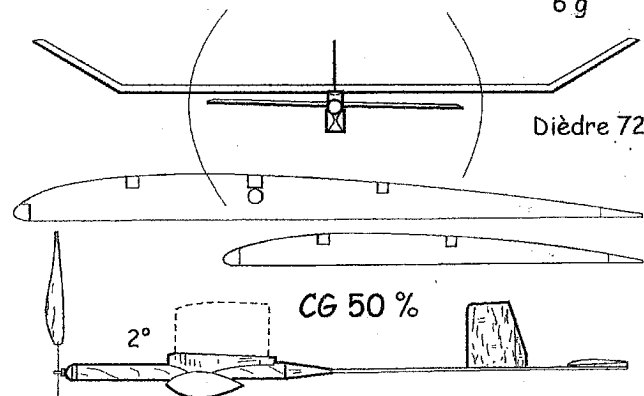
SUPER TRICOLEURE 04

Gérard
Pierre-Bès
1967

960 proj. x 150
14,40 dm²
24 g

Aile > stab
480 mm

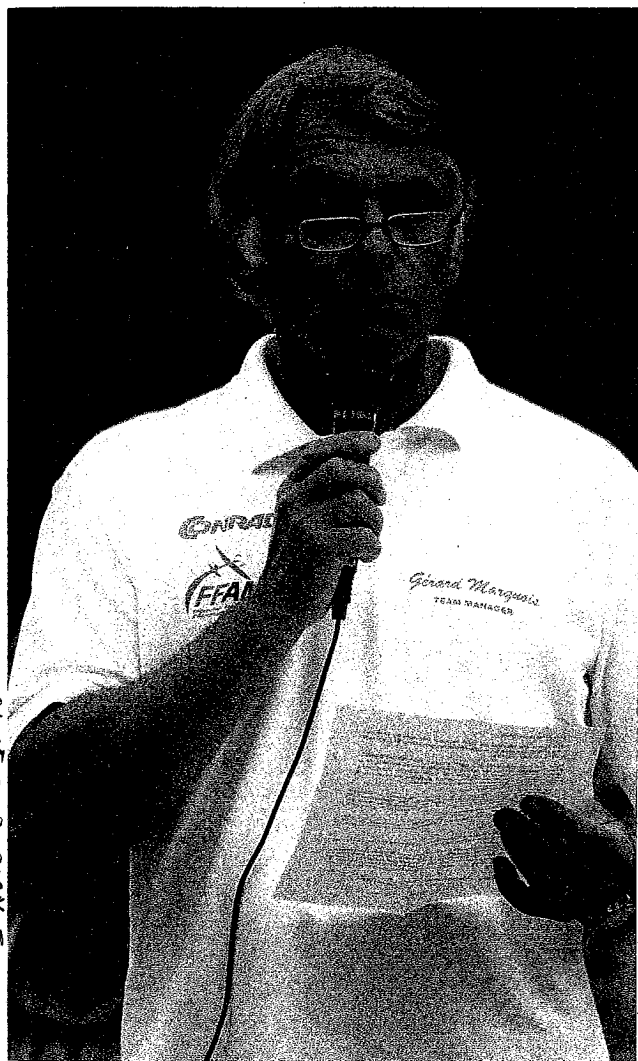
400 x 100
3,90 dm²
6 g



CG 50 %

FDV Ø 4,8 DÉRIVE 110 x 95
Nez 18 g Tube KBBK Ø 22
Maître couple polystyrène Poids fuselage 23 g

MONCONTOUR



GERARD

MARQUOIS

GERARD MARQUOIS, MONCONTOUR AVEC TOUTE SA FAMILLE DERRIERE LUI EST MAINTENANT DEPUIS DES ANNEES ROMPU A L'ORGANISATION DE COMPETITIONS INTERNATIONALES OU DE CHAMPIONNATS DE FRANCE.

TOUT CELA NE L'EMPECHE PAS D'ETRE PRESENT SUR LE TERRAIN OU DE REMPLIR DES FONCTIONS LORS DES DEPLACEMENTS D'EQUIPES DE FRANCE AUX CHAMPIONNATS INTERNATIONAUX.-

NOTRE DAME D'OR, voilà un autre nom entrant dans le registre , religieux , après d'autres comme ST . REMY . Un petit village non loin de MONCONTOUR , pour permettre aux modélistes Vol Libre français , d'y concourir pour les titres de Champion de France 2008 .

Tout cela est en particulier dû , à la tribu MARQUOIS bien implantée en ces lieux , et ayant des atomes crochus avec les " gens " de la terre et la catégorie F1B (Merci Louis Dupuis)

Nous savons tous maintenant que le vol libre , discipline de l'aéromodélisme , a choisit son camp , si l'on peut dire : les terres agricoles et non plus les terrains aéronautiques

L'exclusion , même l'expulsion , l'abandon aussi de notre part , du monde de l'aviation est aussi l'un des

SUITE PAGE 11214

PLANEUR CADETS

1	MOREAU	Thomas	120	120	120	120	480	187
2	TIERCELIN	Sylvain	120	120	120	120	480	136
3	BITARD	Florian	120	116	94	118	448	
4	HORREAU	Pierre Etienne	120	117	90	120	447	
5	MOREAU	Bastien	120	120	120	74	434	
6	HAMELIN	Julie	96	120	90	120	426	
7	MAURIN	Florian	91	81	120	90	382	
8	MAROT	Aymeric	91	118	48	120	377	
9	BLANCHET	Victor	76	68	102	77	323	
10	VERLENNE	Robin	75	68	59	104	306	
11	BARDON	Théo	37	74	42	63	216	

PLANEUR JUNIORS

1	LELEUX	Philippe	113	180	180	180	653	
2	BARBIER	Antoine	175	106	180	180	641	
3	ADON	Charly	160	107	180	180	627	
4	FOURNIER	Simon	168	138	86	180	572	
5	CHAILLOU	Martin	130	126	85	180	521	
6	ARRIEULA	Jérôme	113	96	125	180	514	
7	MAUSSION	Valentin	179	128	80	110	497	
8	PARIS	Guillaume	160	109	92	104	465	

CAOUTCHOUC CADETS

1	MAROT	Aymeric	120	120	120	120	480	
2	TISSEROND	Maxime	109	120	115	120	464	
3	BARDON	Rémi	102	115	120	120	457	
4	TISSEROND	Juliette	84	97	120	120	421	
5	DAVID	Clément	49	113	120	120	402	
6	LATY	Julien	85	71	120	120	396	

CAOUTCHOUC JUNIORS

1	ARRIEULA	Jérôme	114	120	120	120	474	
---	----------	--------	-----	-----	-----	-----	-----	--

CAOUTCHOUC SENIORS

1	FRUGOLI	Jean Franci	180	180	180	180	720	300
2	BROUTIN	Doris	180	180	180	180	720	218
3	DELCROIX	Jacques	180	180	180	180	720	166
4	NERAUDEAU	Francis	180	180	180	162	702	
5	MILLET	Henri Serge	167	180	162	180	689	
6	LATY	André	175	180	180	109	644	
7	TISSEROND	Christophe	126	114	180	180	600	
8	FOURNIER	Jean Marie	119	180	119	178	596	
9	PAIHE	Pierre	164	141	180	100	585	
10	LAVENET	Henri	136	107	180	117	540	
11	DREMIERE	Marc	134	174	115	112	535	
12	CERES	Pascal	62	158	180	57	457	
13	LEE-A-HING	Eric	135	63	78	180	456	
14	DUPUIS	Louis	180	58	180	33	451	

MOTOMODELE CO² F1K

1	GAUDIN	Jacques	120	120	92	120	120	572
2	GAUDIN	Louis	92	111	120	120	120	563
3	NORGET	Daniel	85	120	120	57	70	452
4	BOCHET	Bernard	45	62	42	120	120	389
5	BOCHET	Alain	16	120	101	19	44	300
6	COLLET	Bernard	52	59	62	63	41	277

LOUIS DUPUIS FIGURE EMBLEMATIQUE DU VOL LIBRE EN FRANCE DEPUIS UN DEMI SIECLE... EST TOUJOURS PRESENT TOUT EN SACHANT QUE SON EMPREINTE RESTERA PLUS PARTICULIEREMENT A MONCONTOUR AVEC LE CLAN MARQUIS.....

facteurs , l'une des causes qui font que nous sommes isolés et ignorés , par le public, l'administration et les instances supérieures . On ne voit plus un président de la FFAM !

Cela devrait être un élément de réflexion à la fois à la FFAM et au CTVL

Nous existons de moins en moins en allant " sur le plancher des vaches " malgré l'aspect bucoliqueet pour certains touristique .

Il est vrai , que pour les modélistes Français , "enfiler " de fin de semaine en fin de semaine , Curzon

SUITE PAGE 11213

LOUIS DUPUIS

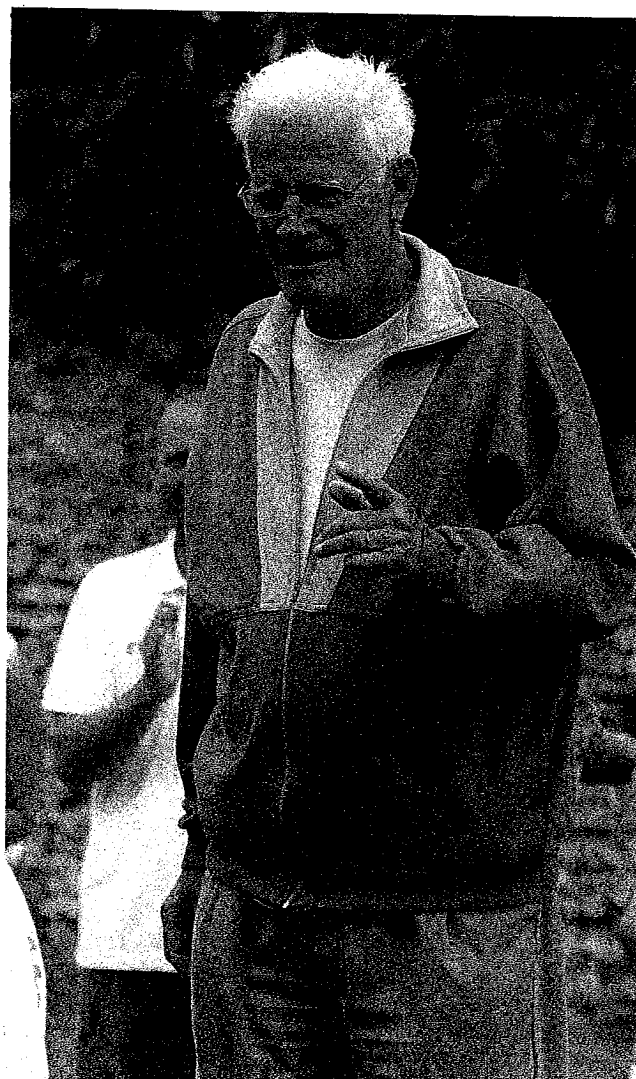


Photo - B. SION -

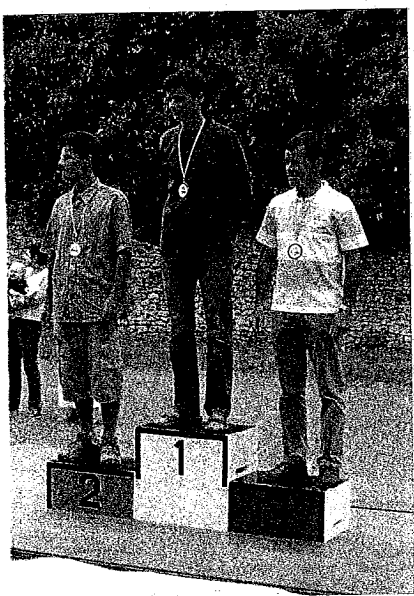
Photo: A. SCHANNAC -



NOTRE DAME D'OR

VOL LIBRE

*NOTRE DAME D'OR
EN FACE DE L'ENTREE
DU PARKING POUR LA
CEREMONIE DE LA
REUNION DES PRIX -
EN D'AUTRES TEMPS
A DEFAUT DE DEPLA-
CER LE PRES. DE LA
FFAM UN PRESIDENT
DE LA REPUBLIQUE EUT
ETE ENCHANTE PAR
DE TELLES BETES....



QUELQUES
PODIUMS.-

- F1A
1- GROUENNEC
2- RAGOT
3- TRACHEZ

- F1H- PLANEURS
1- MOREAU.
2- GILLES BERNARD
3- CHAUSSEBOURG.

- EN BAS A GAUCHE
- PLANEURS CADETS
1- MOREAU. F
2- TIERCELIN. S
3- BITARD. F
THOMAS MOREAU
FILS DE F. MOREAU
TOUT COMME
BASTIEN MOREAU
TOUT EN ETANT
PETIT PAR LA
TAILLE SEMBLE
AVOIR UN GRAND
AVENIR DEVANT
LUI.



- PODIUM SURPRISE
EN F1B!
1- LEE A'HING..
2- RIGALLT ELOISE.
3- SERGE TENESCHI
NOTONS QU'ERIC
A DEDE SON TITRE
A. EUGENE CERNY
DONT IL ETAIT
LE DOULIN

A DROITE SUR LA
PHOTO PAUL
COUTINEAU.
CHAMPION DU
MONDE F1B JUNIOR
TOUT FRAIS....





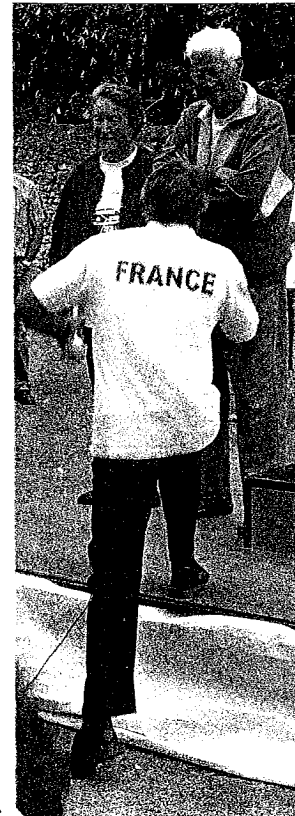
, Beauvoir sur Niort, le Poitou, Moncontour et les championnats de France, peut ressembler à un marathon, mais l'ensemble se déroulant dans un périmètre géographique relativement réduit, limite le kilométrage de façon importante.

Les conditions météorologiques, ont encore été favorables, malgré quelques craintes, et les trois jours de compétitions ont pu se dérouler

dans des conditions normales, sans aucun incident particulier.

REMARQUES GENERALES

Une paupérisation de plus en plus importante dans les catégories



Notes. A. SEHADEL.

LES CLUBS EN BONNE SANTE AVEC UNE RELEVÉ QUI NE MANQUE PAS DE TALENT. LE SAN DE B. JOURLEAU ET DE GEORGES BROCHARD FAIT TOUS LES ANS UNE BELLE MOISSON AUX CH. DE FRANCE - THOUARS ET MONCONTOUR EN FONT DE MEILLE ET ON A PRESQUE FAIT LE TOUR DE FRANCE. EN TOUS LES CAS ILS FONT PLAISIR A VOIR. - LOUIS DUPUIS ET SON EPOUSE CLAUDE SONT EGALEMENT RECOMPENSES...

Classement

MOTOMODELE F1C

1	POUYADOU	Laurent	210	180	180	180	180	180	1290
2	ROUX	Alain	210	166	161	180	180	180	1257
3	MASCARD	Henri	210	180	164	175	180	144	1233
4	REVERAULT	Michel	210	180	158	180	106	180	1194
5	BOUTILLIER	Bernard	210	180	180	180	13	157	1085
6	DIGUET	Aurélien	136	150	99	84	121	93	761

PLANEUR F1A

1	CROGUENNEC	Vincent	210	180	180	180	180	180	1290	300
2	RAGOT	Emmanuel	210	180	180	180	180	180	1290	300
3	TRACHEZ	Bernard	210	180	180	180	180	180	1290	300
4	BERNARD	Boris	205	180	180	180	180	180	1285	
5	CHAMPION	Robert	201	180	180	180	180	180	1281	
6	DRAPEAU	Jean Luc	194	180	180	180	180	180	1274	
7	HARSCOUE	Jean Loic	210	161	180	180	180	180	1271	
8	MARQUOIS	Camille	197	172	180	180	180	180	1269	
9	CHAILLOU	Martin	187	180	180	180	180	180	1267	
10	BERNARD	Edgar	185	180	180	180	180	180	1265	
11	BRAUD	Lionel	181	180	180	180	180	180	1261	
12	ECHIVARD	Didier	210	180	180	180	133	180	1243	
13	BERNARD	Gilles	210	180	132	180	180	180	1242	
13	MARTINEAU	Alban	190	180	152	180	180	180	1242	
15	MAUSSON	Valentin	201	135	180	180	180	180	1236	
16	LAUREAU	Jean Pierre	173	160	180	180	180	180	1233	
17	FOUQUET	Pierre Edouard	185	180	166	160	180	180	1231	
18	LARBAIGT	Laurent	174	180	153	180	180	180	1227	
19	BOCHET	Bernard	183	180	180	131	180	180	1214	
20	GODINHO	Jean	130	180	177	180	180	180	1207	
21	DELAUSSUS	Alain	210	180	180	180	93	180	1203	
22	CANLER	Thierry	199	180	180	180	180	101	1200	
23	BOCHET	Alain	198	180	156	180	118	180	1192	
24	SION	Julien	200	155	180	180	172	180	1190	
25	ABERLENC	Frédéric	210	180	172	117	145	180	1184	
26	BAILLY	André	170	167	180	120	180	180	1177	
27	VAUCELLES	Guillaume	200	180	180	75	180	180	1175	
28	RIGAULT	Mickaël	210	180	180	62	180	180	1172	
29	COFFIN	Pierre Yves	173	180	114	180	180	180	1160	
30	THOREAU	Gaël	153	176	113	161	172	180	1135	
31	CHANTOME	Francis	135	180	180	179	180	96	1130	
32	SION	Jean Pierre	172	180	180	180	153	72	1117	
NC	CHABOT	Sylvain	161	180	124	180	129	155	1109	
33	BOISSIMON	Jean Pierre	149	146	180	180	180	80	1095	
34	POURIAS	Fabien	143	138	180	180	180	93	1094	
35	CHASSEBOURG	Pierre	210	122	180	180	98	180	1092	
36	VERLEENE	Bruno	93	121	180	149	180	180	1083	
37	TIERCELIN	Sylvain	117	180	119	176	180	127	1079	
38	CHALLINE	Jean Pierre	210	168	73	180	97	161	1069	
39	MARCHAND	Antoine	205	180	180	180	73	180	1063	
40	BERGE	Daniel	161	130	37	180	180	180	1048	
NC	BESNARD CHABOT	Anne	157	111	180	159	79	180	1046	
41	BARBIER	Antoine	144	110	67	180	180	180	1041	
42	JALLET	Yvon	175	115	180	86	180	117	1033	
43	MOREAU	François	210	180	180	118	180	90	1026	
44	TIERCELIN	Jean Marc	168	122	180	180	180	117	1017	
45	IMBERT	Sebastien	102	125	160	132	180	79	958	
46	MARCHAND	Gabriel	128	180	180	51	180	112	953	
47	PARIS	Guillaume	155	145	85	23	180	180	948	
48	MACHEFERT	Samuel	180	180	54	141	134	180	927	
49	CHABOT	Jean Marie	148	141	180	98	157	163	915	
50	MORICEAU	Bertrand	170	89	105	51	74	100	769	
51	SION	Bertrand	124	90	82	66	71	180	696	
52	THEVENON	Laurent	172	170	180				522	
53	TEDESCHI	Serge	50						50	

PLANEUR F1A JUNIORS

1	CHAILLOU	Martin	187	180	180	180	180	180	1267
2	MAUSSON	Valentin	201	135	180	180	180	180	1236
3	FOUQUET	Pierre Edouard	185	180	166	160	180	180	1231
4	TIERCELIN	Sylvain	117	180	119	176	180	127	1079
5	BARBIER	Antoine	144	110	67	180	180	180	1041
6	PARIS	Guillaume	155	145	85	23	180	180	948
7	MACHEFERT	Samuel	180	180	54	141	134	180	927

réservées aux jeunes ;
cadets , juniors / Planeurs
cadets : 10 participants !
planeurs juniors : 8
participants !!! caoutchouc
cadets 6 et juniors 1 (un)

Je crois que nous
avons là, largement franchi
le seuil de la pauvreté
dans la relève . Ce niveau
est si bas que la prochaine
étape , et elle n'est sans
doute pas éloignée sera du
niveau ZERO . C'est la
mort annoncé du vol libre ,
sans espoir de retour ?

Gérard Marquois
organisateur des ces
championnats a d'ailleurs
lancé , à la remise des prix ,
un appel vibrant , ému ,
pour qu'enfin on pense à la
formation des jeunes ?

Lorsque les
quelques rares , pères de
famille , ou autres "pères "
de club , auront atteint la
limite d'âge , on sera dans
le désert .

Les hommages
rendus , à Louis Dupuis ,
Georges Brochard ,
Bertrand Moriceau et
autres Réverault ...
difficiles à trouver ,
ressemblent plus à des
"fins de séries " qu'à des "
nouvelles collections "
.....pardon pour la
comparaison .

Pour ajouter encore
un peu plus de noir , au
tableau , le constat a été fait
que la tenue vestimentaire
ou le tenue tout court , de
nombreux jeunes , n'a plus
rien de sportive , L'un
d'eux est même monté sur
le podium cigarette à la
main , et continuait de fumer
sur le podium , devant
toute l'assemblée des
participants . Les tenues ,
hétéroclites et débraillées ,
ne sont pas dignes , d'un
championnat de France
dans une discipline sportive ,
paraît-il de haut niveau !
Les filles , et le club de
Moncontour , ont en
revanche , nettement et

Classement

COUPE D'HIVER F1G

1	MICHAUD	Bernard	120	120	120	120	120	600	240	360
1	BROUTIN	Doris	120	120	120	120	120	600	240	183
1	DJIAN	Michel	120	120	120	120	120	600	240	164
4	CHENEAU	Jean Claude	120	120	120	120	120	600	185	
5	DUPUIS	Louis	120	120	120	120	120	600	159	
6	LATY	Denis	120	120	120	120	120	600	154	
7	MORANDINI	Wilfried	120	120	120	120	120	600	122	
8	BOUCHER	René	120	120	120	120	120	600	114	
9	BESNARD	Annie	120	120	120	120	120	600	104	
10	BESNAUDEAU	Francis	120	120	120	120	120	600	101	
11	FRUGOLI	Jean Francis	120	120	120	120	120	600	97	
12	UZUREAU	Eugène	120	120	120	120	120	600	0	
13	MILLET	Henri Serge	117	120	120	120	120	597		
14	LEE-A-HING	Eric	120	120	120	120	108	588		
15	DRAPEAU	Jean Luc	120	120	120	105	120	585		
16	LAVENENT	Henri	117	115	112	120	120	584		
17	GARET	Claude	120	101	120	120	120	581		
18	MARQUOIS	Bernard	116	120	115	120	107	578		
19	BUISSON	Guy	120	120	110	120	100	570		
20	LUCISIC	Charles	120	120	108	120	96	564		
21	LATY	Julien	111	120	99	96	120	546		
22	MARQUOIS	Michel	103	120	120	120	80	543		
23	DELCROIX	Jacques	120	120	120	62	120	542		
24	RENNESON	André	120	118	120	101	72	531		
25	MATHERAT	Georges	116	120	85	98	106	525		
26	JALLET	Yvon	96	120	79	120	101	516		
27	MARQUOIS	Emeline	92	120	120	77	94	503		
28	TISSEROND	Christophe	93	114	120	120	54	501		
29	GRAVOUIL	Christian	99	86	76	117	113	491		
30	MARQUOIS	Jocelyne	79	113	74	120	98	484		
31	CERES	Pascal	107	100	120	88	63	478		
32	LATY	André	63	120	85	114	0	382		
33	COUTINEAU	Paul	120	120	32	84	0	356		
34	FOURNIER	Jean Marie	54	18	96	57	120	345		
35	MORANDINI	Myriam	120	101	52	0	0	273		
36	MATHERAT	Louise	39	99	77	0	0	215		
37	BLANCHARD	Jacques	20	0	0	0	0	20		

WAKEFIELD F1B

1	LEE-A-HING	Eric	205	173	180	180	180	180	180	1278
2	RIGAULT	Eloïse	194	180	180	180	180	180	180	1274
3	TEDESCHI	Serge	210	180	180	149	180	180	180	1259 300
4	MARQUOIS	Emeline	179	180	180	180	180	180	180	1259 270
5	MORANDINI	Stéphane	210	180	180	180	180	131	180	1241
6	MARQUOIS	Michel	198	180	180	141	180	180	180	1239
7	MARQUOIS	Gérard	210	180	180	128	180	180	180	1238
7	CHENEAU	Jean Claude	210	180	180	128	180	180	180	1238
9	MARQUOIS	Benjamin	210	180	177	180	180	180	126	1233
10	MORANDINI	Myriam	143	180	180	180	162	180	180	1205
11	BARBERIS	Didier	210	180	180	180	68	180	180	1178
12	MORANDINI	Wilfried	210	180	180	180	180	100	143	1173
13	MATHERAT	Georges	208	141	180	180	180	99	180	1168
14	BUREAU	Louis	133	134	180	122	180	180	180	1109
15	BUISSON	Guy	110	180	180	130	180	130	180	1090
16	MARQUOIS	Bernard	210	135	180	104	180	180	89	1078
17	DE ROLAND	Michel	127	141	180	70	180	180	180	1058
18	COUTINEAU	Paul	210	180	180	112	92	4	103	881
19	RIGAULT	Mickaël	188	180	180	164	97	0		809
20	BOIZIAU	Jacques	147	91	101					339
21	GARET	Claude	10	27						37

WAKEFIELD F1B JUNIORS

1	MARQUOIS	Emeline	179	180	180	180	180	180	1259
2	COUTINEAU	Paul	210	10	180	112	92	4	103 711

THOMAS MOREAU

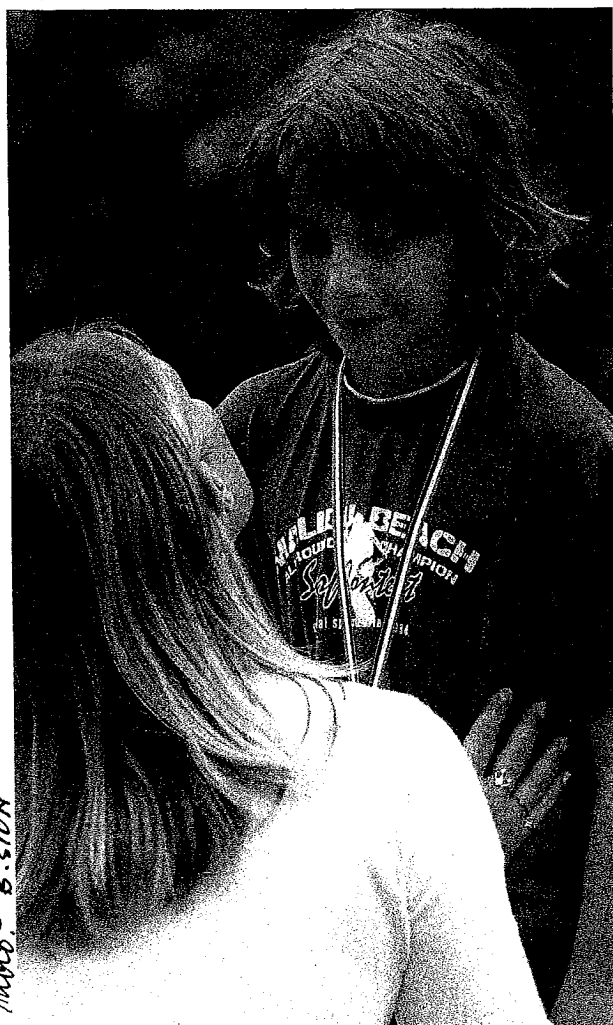


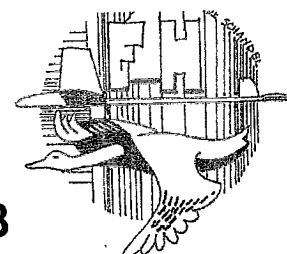
Photo - B. SION

LA FAMILLE MOREAU
COMPTÉ UN AUTRE CH. de F.
EN PLANGEUR CADET
BEAU GOSSE... AVEC DE
L'AVENIR.

positivement, améliorés le
tableau, sombre
Quelques rayons de
lumière

Dans cette situation,
commenter le déroulement
des vols, paraît dérisoire.

On pourra donc tout
simplement se reporter,
dans ces pages à la lecture
des résultats, et en tirer,
ses propres conclusions



11218

PLANEUR SENIORS

1	BUVAT	Michel	180	180	180	180	720	130
2	MARQUOIS	Bernard	180	180	180	180	720	99
3	SCHIAVI	Gérard	180	180	180	172	712	
4	DELIASSUS	Alain	180	163	180	180	703	
5	BAILLY	André	180	180	152	180	692	
6	BESNARD	Joël	146	180	180	180	686	
7	CANLER	Thierry	139	180	176	180	675	
8	LELEUX	Jacques	176	180	156	145	657	
8	BRAUD	Lionel	180	117	180	180	657	
10	GAUDIN	Jacques	180	174	169	126	649	
11	MARQUOIS	Camille	180	180	180	97	637	
12	JALLET	Yvon	149	162	132	180	623	
13	COFFIN	Pierre Yves	180	158	180	92	610	
14	VAUCELLES	Guillaume	135	180	165	129	609	
15	BERGE	Daniel	96	152	180	180	608	
16	PITON	Guy	180	140	86	180	586	
17	RAVARD	Gilles	180	48	175	180	583	
18	RIGAULT	Mickaël	122	169	180	110	581	
19	PUJADE	Marcel	180	180	120	100	580	
20	DIGUET	Aurélien	163	158	73	180	574	
21	DONNET	Jacques	89	163	177	137	566	
22	IMBERT	Sebastien	180	91	107	180	558	
23	BUREAU	Louis	180	180	94	101	555	
24	VERLEENE	Bruno	180	44	147	180	551	
25	COFFIN	Olivier	180	180	68	121	549	
26	REVERAULT	Michel	103	180	180	85	548	
27	NORGET	Daniel	180	180	80	101	541	
27	BOISSIMON	Jean Pierre	99	83	179	180	541	
29	ROBERT	Jean	131	180	99	129	539	
30	PAILHE	Pierre	144	100	180	110	534	
31	LE COMTE	Aurélien	180	107	108	128	523	
32	SION	Jean Pierre	123	180	100	98	501	
33	MARCHAND	Antoine	180	96	138	68	482	
34	SOLANO	Angel	112	146	126	54	438	
35	BROCHARD	Georges	114	130	97	85	426	
36	TIERCELIN	Jean Marc	166	63	115	68	412	
37	MORICEAU	Bertrand	96	180	51	80	407	
38	RIGAULT	Eloïse	164	180	60	0	404	
38	GAUDIN	Louis	144	180	80	0	404	
40	COURTEILLE	Jean Pierre	100	98	71	109	378	
41	MARCHAND	Gabriel	105	81	118	66	370	
42	ECHIVARD	Didier	180	180	0	0	360	
43	CHEFGROS	Gérard	71	120	88	0	279	

Classement



LIBRE

**JACQUES
DEL CROIX**

PLANEUR A1 F1H

1	MOREAU	François	120	120	120	120	120	600	240
2	BERNARD	Gilles	120	120	120	120	120	600	130
3	CHAUSSÉBOURG	Pierre	120	120	120	120	120	600	117
4	ECHIVARD	Didier	120	120	120	120	120	600	103
5	BERNARD	Boris	120	120	120	120	120	600	99
6	COFFIN	Pierre Yves	95	120	120	120	120	575	
7	CANLER	Thierry	120	120	120	120	89	569	
8	BROCHARD	Georges	98	120	104	120	120	562	
8	GAIGNET	René	96	106	120	120	120	562	
10	CHAILLOU	Martin	120	80	120	120	120	560	
11	COFFIN	Olivier	120	120	120	68	117	545	
12	MAROT	Aymeric	51	120	120	120	120	531	
13	COURTEILLE	Jean Pierre	120	120	120	72	91	523	
NC	CHABOT	Sylvain	86	75	120	120	120	521	
14	BERNARD	Edgar	95	120	120	120	65	520	
15	ROBERT	Jean	96	72	120	112	120	520	
16	CHABOT	Jean Marie	93	84	100	120	120	517	
17	MORICEAU	Bertrand	85	120	53	120	120	498	
18	RIGAULT	Mickaël	120	116	120	120	17	493	
19	CHEFGROS	Gérard	120	120	120	39	89	488	
20	UZUREAU	Emmanuel	74	90	120	120	46	450	
21	ADON	Charly	87	59	120	120	51	437	
22	BLANCHET	Victor	71	59	49	120	120	419	

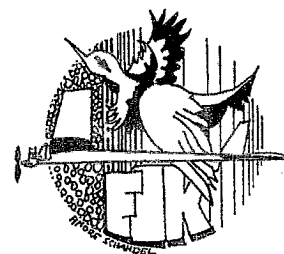


**ELOÏSE
RIGAULT**

CONCOURS NATIONAL Modèles Anciens

CLASSEMENT GENERAL PLANEUR

NOM	PRENOM	LICENCE	CLUB	MODELE	VOL1	VOL2	VOL3	TOTA	CLA
PAILHE	PIERRE	9104672	AAAPENAUD/4A	DENZIN 1953	100	120	120	340	1
RENNESSON	ANDRE	0702122	PAM/4A	EXPERIMENTAL	42	39	57	138	2



CLASSEMENT GENERALE COUPE D'HIVER

NOM	PRENOM	LICENCE	CLUB	MODELE	VOL1	VOL2	VOL3	TOTA	CLA
DJIAN	MICHEL	9801280	PAM/4A	GARAP	120	120	120	360	1
DELCROIX	JACQUES	0702121	PAM	JUMP	120	120	83	323	2
DUPUIS	LOUIS	8505031	VL MONCONTOUR	LO ZIGOLO	112	120	85	317	3
PAILHE	PIERRE	9104672	AAAPENAUD/4A	BRUSQUET	70	120	120	310	4
RENNESSON	ANDRE	0702122	PAM/4A	KIM II	64	120	120	304	5
LEVASSEUR	BERNARD	8602325	AAAA	GARAP	83	77	120	280	6

Comme nous l'avons remarqué dans le compte rendu des ch. de France dans les catégories jeunes - cadets - juniors - les effectifs sont en chute libre, et le crash final, n'est pas loin.

Si l'entrée dans le vol libre est très clairsemée, on peut en dire autant sinon plus, pour la sortie.

Les anciens, où sont-ils ?

Question sans réponse, ou peut-être le fait que les catégories, ne soit pas reconnues, comme des vraies catégories, voir dans les pays anglo-saxons, est-il aussi à l'origine d'une désertification quasiment acquise.

SUITE PAGE 126

SELECTION 2009

CHAMPIONNATS DU MONDE

PLANEUR F1A

Pla	Noms Prénoms	vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	Total
	temps de vol max	180	180	180	180	180	180	180	1260
1	RAGOT Emmanuel	180	180	180	180	180	180	180	1260
2	BERNARD Gilles	180	180	180	180	180	180	180	1260
3	CROGUENNEC Vincent	172	180	180	136	180	180	180	1208
4	TRACHEZ Bernard	162	180	178	134	180	180	180	1194
5	BERNARD Edgar	168	180	180	180	180	180	127	1195
6	BERNARD Boris	180	180	180	180	180	180	84	1164
7	ECHIVARD Didier	180	180	148	151	180	90	180	1109
8	HARSCOUE Jean Loïc	180	172	156	90	180	98	180	1056
9	MARQUOIS Camille	180	180	54	180	180	118	60	952
10	MAUSSION Valentin	149	180	180	180	107	97	78	974
11	BRAUD Lionel	85	180	35	173	114	180	119	886
12	LAIRBAIGT Laurent	180	56	109	162	180	105	106	898
13	LAUREAU Jean Pierre	174	180	180	180	0	49	108	868
14	DRAPEAU Jean Luc	180	180	76	76	180	0	0	692
15	MARTINEAU Alban	134	0	0	0	0	0	0	134

CH FRANCE 2008

vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	Total	TOTAL
210	180	180	180	180	180	180	1290	2550
210	180	180	180	180	180	180	1290	2550
210	180	132	180	180	180	180	1242	2502
210	180	180	180	180	180	180	1290	2498
210	180	180	180	180	180	180	1290	2484
185	180	180	180	180	180	180	1265	2460
205	180	180	180	180	180	180	1265	2449
210	180	180	180	180	133	180	1243	2352
210	161	180	180	180	180	180	1271	2327
197	172	180	180	180	180	180	1269	2221
201	135	180	180	180	180	180	1236	2207
181	180	180	180	180	180	180	1261	2147
174	180	153	180	180	180	180	1227	2125
173	160	180	180	180	180	180	1233	2101
194	180	180	180	180	180	180	1274	1966
190	180	152	180	180	180	180	1242	1373

S-CHF

900
900
856
852
847
804
749
704
592
642
621
662
517
332
0

WAKEFIELD F1B

Pla	Noms Prénoms	vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	Total
	temps de vol max	180	180	180	180	180	180	180	1260
1	RIGAUDT Eloïse	180	180	180	180	180	126	180	1206
2	TEDESCHI Serge	180	178	135	180	139	180	180	1172
3	MARQUOIS Michel	180	180	180	180	180	86	180	1166
4	CHENEAU Jean Claude	180	180	172	180	180	83	180	1155
5	MORANDINI Stéphane	156	180	117	180	157	180	180	1150
6	LEE A HING Eric	172	180	115	180	120	162	109	1038
7	MORANDINI Wilfrid	180	180	165	169	97	121	150	1062
8	MARQUOIS Emeline	180	116	180	106	180	117	103	982
9	MARQUOIS Gérard	180	139	180	100	125	97	180	1001

vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	Total	TOTAL
210	180	180	180	180	180	180	1290	2550
194	180	180	180	180	180	180	1274	2480
210	180	180	149	180	180	180	1259	2431
198	180	180	141	180	180	180	1239	2405
210	180	180	128	180	180	180	1238	2393
210	180	180	180	180	131	180	1241	2391
205	173	180	180	180	180	180	1278	2316
143	180	180	180	162	180	180	1205	2267
179	180	180	180	180	180	180	1259	2241
210	180	180	128	180	180	180	1238	2239

846
814
806
795
814
686
702
686
682

PLANEUR F1A JUNIORS

Pla	Noms Prénoms	CHF 07	vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	Total
	temps de vol max		210	180	180	180	180	180	180	1290
1	CHAILLOU Martin	1267								1267
2	MAUSSION Valentin	1236								1236
3	FOUQUET Pierre Edouard	1231								1231
4	TIERCELIN Sylvain	1079								1079
5	BARBIER Antoine	1041								1041
6	PARIS Guillaume	948								948

ELDISE RIBAUTIUM FIRMÉ
SES EXCELLENTE
PERFORMANCES DES
ANNÉES PASSÉES PAR LA
PREMIERE PLACE AU
CONCOURS DE SÉLECTION -
- VOIR PHOTO PAGE
PRÉCÉDENTE. -

EURO CHALLENGE

- CLASSEMENT FINAL -

2008

			TORINO	MIDDLE	SISTERON	VIABON	ORENTANO	CAMBRAI	BEAUVOIR	MON-	ROCCA	SCORE
			CRIVELLE	WALLOP					S/NIORT	CONTOUR	DI MEZZO	
			ITA	GBR	FRA	FRA	ITA	FRA	FRA	FRA	ITA	
			07/10/07	02/12/07	26-27/01/08	24/02/08	16/03/08	08/06/08	01-02/08/08	07/08/08	13-14/09/08	(best 5)
1	WERFL Helmut	GER	11		14	18	11	5		15		69
2	BUISSON Guy	FRA			9	15	12		4	17		57
3	GREAVES David	GBR				19				18		37
4	ROCCA Mario	ITA	12		12		6				1	31
5	PICOL Michel	FRA			5	20		5				30
5	MILLET Henri-Serge	FRA				16			2	12		30
7	GASTALDO Giulio	ITA	15				9					24
7	BRUMAT Franco	ITA	13		11							24
7	DUPUIS Louis	FRA	1			14			5	4		24
10	BODIN Jean-Luc	FRA			13		4			2	4	23
11	MURARI Bruno	ITA	9				10					19
11	MARROT Pierre	FRA			10	8		1				19
13	QUELLIER Yann	FRA	10		7							17
13	MICHAUD Bernard	FRA				17						17
13	FRUGOLI Jean-Francis	FRA	7				7				3	17
16	LEE A HING Eric	FRA	2		8				3	3		16
16	DRAPEAU Jean-Luc	FRA								16		16
18	LICEN Roberto	ITA	14									14
18	MATHERAT Louise	FRA	F 6		4	4						14
18	TYSON Edward	GBR								14		14
21	GALICHET Antoine	FRA				13						13
21	BILLAM Adam	GBR	J							13		13
21	KUSTERLE Mario	ITA					8				5	13
24	MIARD Michel	FRA				12						12
24	MARSHALL Michael	GBR								12		12
26	DELCROIX Jacques	FRA				11						11
27	MARQUOIS Bernard	FRA				10						10
27	MANION Gavin	GBR								10		10
29	LUSICIC Charles	FRA				9						9
29	RENNESSON André	FRA								9		9
29	MATHERAT Georges	FRA	6			3						9
32	MANONI Alessandro	ITA	8									8
32	VAUGHN Roy	GBR								8		8
34	GARRIGOU Roger	FRA				7						7
34	CERES Pascal	FRA								7		7
36	BEALES David	GBR		1						5		6
36	LATY Denis	FRA			6							6
36	TEMPLIER Danielle	FRA	F			6						6
36	TOLHURST Peter	GBR								6		6
40	REBELLA Carlo	ITA					5					5
40	CHALLINE Jean-Pierre	FRA				5						5
42	ZERI Anselmo	NED	4									4
42	ALLEN Neil	GBR		4								4
42	NERAUDEAU Francis	FRA			3				1			4
45	MAURI Edi	ITA					3					3
45	FACCHINI Vito	ITA	3									3
45	LONGHURST Andrew	GBR		3								3
45	NEVERS Romain	FRA			3							3
45	BROUEZ Jacques	FRA						3				3
50	SCHIRRU Sandro	ITA					2					2
50	HALL Peter	GBR		2								2
50	TOLHURST Oliver	GBR	J			2						2
50	BROUTIN Doris	FRA						2				2
50	DONNET Jacques	FRA								2		2
50	FORTINI Giancarlo	ITA									2	2
56	BERTOLANI Benito	ITA					1					1
56	LAVENENT Henri	FRA			1							1
56	TEMPLIER Jean-Pierre	FRA				1						1
56	WEBER Claude	FRA						1				1

Number of competitors	29	8	27	39	24	10	9	36	9
Number of models	29	8	27	64	35	13	9	36	9

11221

EURO CHALLENGE

The French
arachide

Jaune

UPERMARINE PITFIRE

le plus prestigieux des
chasseurs Anglais

Mk.XIX Royal
Mk.VIII & TF
Mk.XIV "co
taillé dans la n.
voilure

Hélice
φ 140

Noir

Blanc

Moyeu
liège ou bois dur

tracage et découpe
du bloc Styrofoam ou
Roofmate de

Compass
Down Chemical
USA

tableau de
bord

pale d'hélice vue à p
Plastique 5/10 (.012")
Rétroviseur

Noir

TRAITER

Entièrement

Jaune

Façonnage extérieur et contrôle
avec gabarits
en carton

Mk.VIII et

Mk.XIV

Camoufler

2 tons

dessous bleu pâle

cap 3/10 Axe c
(.012")
Multiplicateur
9 et 31 den
Axe φ

Réunion des
deux coquilles
Colle spéciale

Découpe en deux
et creusage

Pare brise acétate 2/10

Swedish Air Force Maquette, volante "Peanut" par E. Fillon

it "Bubble"

en Styrofoam
structure
Bleu Jaune



Blanc

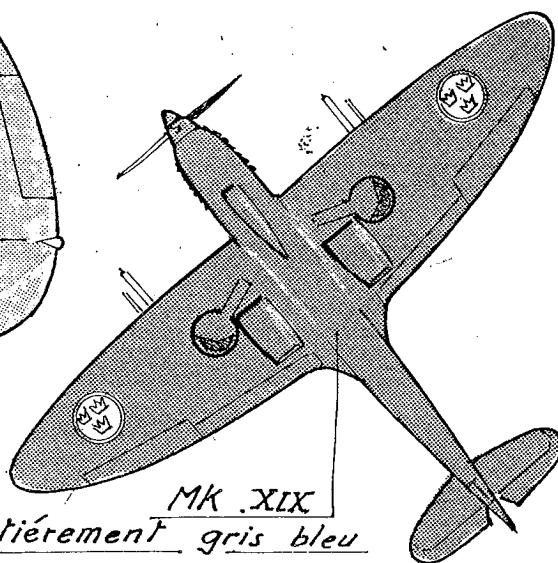
Noir

43

3131643

1385
101

Mk XIII et TRAINER . 4 pales
rotation à droite clockwise
Mk XIV et XIX . 5 pales
rotation à gauche Counterclockwise



Mk XIX

Entièrement gris bleu

se et mise en forme à chaud

sur Mk VIII

ne pas poser
ce cockpit

noir

Volet
acétate
pour le
vol

goutte d'araldite

N-32

le montage
en direct
1/4 assemblage soudé étain
module 0,2 rondelles laiton
1/32" Gaine thermofit
Laiton 4/10 du
(1/64")

SPITFIRE
Mk VIII

du

Group Captain Clive R "Killer" Cadwell
Australia = 28 1/2 victoires

Cocardes Anglaises

Lettres
Blanches

GROC

PK-312

les volets sont
réglables laiton ou
Alu 2/10 (.008")

Acétate 2/10

Cockpit
moulé à
chaud

11223

8578

UPERMARINE
PITFIRE

Tube p
Reinfor

DOCUMENTS

Aircraft of the
Fighting powers V et VI
Aéromodeller Feb 47
Aéroplane July 76
Américan Modeller July. Au 66
Flying Review n°6 Vol 23
Air Album n°2
Air Review Dec 45

Tube de
plastique $\phi 2,5$ (100")
Cintré à chaud

1 bis
2 bis

МК . VIII


МК. XIV

sur
MK.XIX et TRAINER
mitrailleuses
photographiques

vue de
face pour calage
du dièdre

Dièdre 30
(1.020")

Tube Pitot
Feux

 tube papier

Bambou 1,5x0,8 (1/32x.060")

Papier
roulé

Bristol

Radiateur
styrofoam

acétate
peint noir
et rayé

Prise dair
Styrofoam

Cap 0,3 (.012")

Roue ballon ϕ 19 (.750")

Acetate 2/10 (.008")

Renfort bambou 1,5x0,8 (1/32" x 0.60") MA

Mr. XIX

Paroi 1
plus épaisse

Moteur en direct 2 brins 4x1 long 300 (12")

Avec multiplicateur 4 brins de 4×1 boucle de 600

11224

Multiplicateur
montage sans roue libre

Aile mise à plat

Styrofoam

taillé en forme

logements peints en noir ou évidés : balsa 3/10 (.012") ou Bristol

Recouvrement Papier Japon, ou papier pour condensateurs tendu, enduit, et peint

Bambou

1x1 (.040"sq mis en forme à chaud

Gabarits pour le contrôle de la forme du fuselage

Poids total 18 à 24 gr

Stabilo à l'échelle

Stabilo maquette

φ3 (1/4")

φ2 (5/64")

15 (59°)

3 (1/4")

broche bambou ou plastique dur

8/10 (1/32")

1 XIX XIV

2 XIX XIV

3 XIX XIV

5 XIV

1bis VIII

2bis VIII

3 VIII

4 VIII XIX XIV

5 XIX VIII

6 XIX VIII

7 XIX VIII

6 XIV

7 XIV

(.040" à .060") à l'avant

cp 8/10 (1/32") collée araldite

accès au moteur facultatif cap 3/10 (.012") Roue φ 7 (.275")

11225

5.78



LIBRE

707

Je persiste à animer mon atelier, malgré le blocage qu'il y a au point de vue recrutement.

-il y a des moments où on se demande à quoi ça rime de faire construire un engin à des gosses (voire à des ados). Il est si facile de faire « glisser » des modèles de nos caisses vers celles des jeunes (cela est visible au championnat...), voire de faire chauffer les Cartes Bleues. Je continue à le faire parce que je persiste à penser que c'est une bonne école de formation générale, mais, il y a des jours où on n'en est pas convaincu...

-réduire notre hobby à la course aux titres, coupes et médailles n'est pas ma vision. Mais, sans doute suis-je dans le faux ? Il y a un ou deux lustres (au sens propre...), j'avais entendu une conversation entre Niki et Boutiller, à propos des modèles achetés qui commençaient à apparaître. Bernard n'était pas chaud, Niki lui répondait que si le recrutement pouvait se faire comme cela, pourquoi pas ? et qu'il préférerait un jeune, modèle acheté en main, plutôt que pas de jeune du tout... Inconvénient, n'arrive t'on pas au même résultat tout de même ?

-le nombre de cadets-juniors au Championnat 2008 frisait le ridicule. Si je regarde ma contribution : cette année, j'avais 3 juniors licenciés (plus un cadet-stage, sans lendemain) ; deux étaient qualifiés (ce n'est pas difficile, même en cas de météo mauvaise), le 3^{ème} n'a pas fait assez de concours (et était mal équipé). Le plus grand (rentre en terminale), pas disponible pour le championnat, emploi du temps de l'été trop chargé (ce qui pose incidemment le problème de la date...), bref, je viens avec un jeune... qui se retrouve tout seul en caout... Est-ce ma faute ? Alors que je suis persuadé que le caout est une catégorie plus facile à aborder sur le terrain que le planeur...

-le C.T.V.L. continue à se triturer les méninges sur les questions de règlement, catégories, concours, etc, sommé d'ailleurs de le faire par la fédé, laquelle ne se rend pas encore compte du défaut fondamental à la base : le volume global des licenciés, encore honorable, lui masque la réalité, que la R.C. commence à voir arriver... Mais je pense que le problème n'est pas là, je l'ai dit à Anne Besnard-Chabot sur le terrain, c'est bien celui du recrutement, de notre renouvellement. Mais, où est la solution ? Nous ne savons pas, et les conversations avec mes divers collègues ne donnent rien : tout le monde sèche.

-il y a un défaut de base, notre manque de contacts avec le grand public, commandé par deux faits concomitants : disparition dans les revues en kiosque, pratique sur des terrains éloignés et dans des zones désertes, ce qui fait que le hasard des promenades dominicales ou cynophiles ne nous permettent pas d'établir des contacts fréquents et réguliers. Ce que la R.C. fait encore... présence dans des revues trouvables en kiosque, pratique fréquente (tous les jours ?) sur des terrains proches des zones peuplées... Là aussi, jusqu'à quand ? Mon ancien club R.C. s'est progressivement éloigné de la ville, refoulé par les nuisances. Les terrains, pourtant petits, sont introuvables à proximité...

Il m'arrive très souvent de penser que je ne suis pas dans le vrai, que ce que je pense et dis n'est que des c.... et qu'il vaudrait mieux jeter l'éponge... Continuer à pratiquer tant qu'on peut, que cela nous amuse encore, et puis basta...

Nous sommes tous des dinosaures...

PAILHE

SUITE DE LA PAGE 11220.

Le CTVL et la FFAM devraient peut-être envisager, dans une perspective positive, la reconnaissance et l'encouragement à ces catégories "vintage" en les incluant officiellement à tous les niveaux des concours fédéraux y compris pour les P 30.



Patrouille de France: le panache de l'armée de l'air

■ Mondialement connue et appréciée, la Patrouille de France évoque sans détour le panache des défilés du 14 juillet. La Poste rend ce mois-ci hommage à l'ambassadrice de l'aéronautique française, voire de la France en général.

Le 15 septembre a en effet été émis un timbre à 3 euros, représentant en premier plan l'appareil emblématique de la flotte depuis 1981, l'Alphajet, en démonstration sur les Champs Élysées. Une création de Pierre-André Cousin, gravure de Claude Jumelet, disponible aussi en mini-feuille de dix unités.

Même si elle relève du domaine militaire, la Patrouille de France n'est pas destinée à la guerre, et son rôle se résume à la présentation. Créée



en 1931, son patronyme date en fait de 1953, selon l'expression d'un commentateur évoquant une patrouille acrobatique de France, à propos d'une formation de quatre avions à réaction lors d'un meeting à Alger.

L'expression est passée à la postérité et la flotte a gardé son cachet. Avec près de cinquante meetings par an de mai à octobre, dont certains à l'étranger, les contraintes sont multiples: des vols quotidiens, des week-ends déca-

lés.. ce qui rend le métier particulièrement difficile à gérer avec une vie de famille.

Pour le recrutement, les exigences sont lourdes elles aussi: 1500 heures de vol et une qualification de chef de patrouille. Quant à la sélection, elle se fait par cooptation, l'équipe en place votant pour les nouveaux arrivants, parmi une vingtaine de noms triés par l'état-major. Et les femmes dans tout cela?

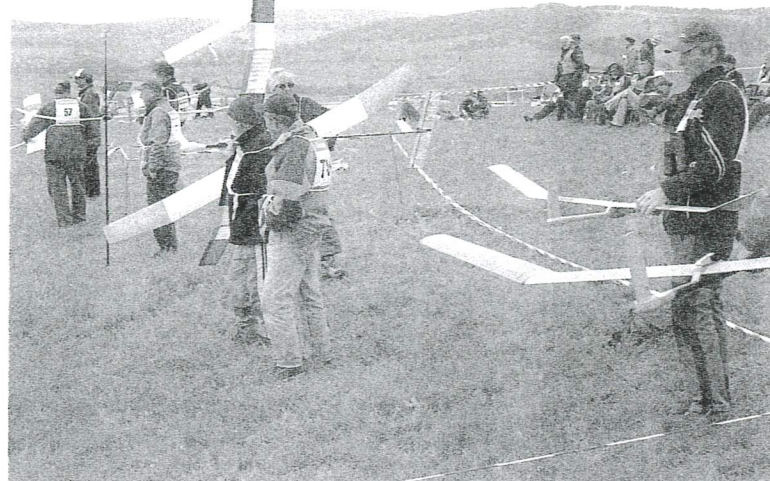
La Patrouille de France s'apprête en effet à accueillir cette année le premier de ses membres appartenant à la gent féminine. Une première qui semble révolutionner les opinions. Alors, même lorsqu'ils l'ont à l'envers, les pilotes devront comme à leur habitude garder encore la tête froide. A Mach 0,85 on peut parler d'un vrai défi.

CHAMPIONNATS D'EUROPE

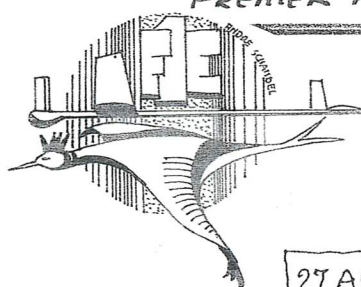
Photo. A. SCHARWEL -

F1E European Championships

1	Ivan Treger	SVK	500.00
2	Alain Roux	FRA	483.33
3	Herbert Schmidt	GER	461.25
4	Rene Pfister	SUI	456.67
5	Pierre Chaussebourg	FRA	456.25
6	Edith Mang	AUT	443.33
6	Adrian Draghici	ROU	443.33
8	Florian Draghici	ROU	440.00
9	Claudio Bognolo	ITA	436.25
10	Helmut Schubert	GER	435.83
11	Reinhard Mang	AUT	420.01
12	Bosko Lacimic	SRB	414.58
13	Stanislaw Kubit	POL	408.75
13	Daniel Bildea	ROU	408.75
15	Ivan Crha	CZE	407.92
16	Marian Popescu	E/C	404.58
17	Pavol Polonec	SVK	399.58
18	Vojtech Zima	CZE	394.17
19	Jaromir Orel	CZE	393.75
20	Fritz Mang	AUT	385.83
21	Edi Mauri	ITA	383.75
22	Amedeo Berto	ITA	376.25
23	Jean-Luc Drapeau	FRA	360.83
23	Balazs Sarusi Kiss	HUN	360.83
25	Jozef Morgala	POL	353.33
26	Franciszek Kanczok	POL	342.92
27	Milan Mravec	SVK	306.67
28	Kurt Bleuer	SUI	297.49
29	Ian Kaynes	GBR	287.92
30	Heinz Bleuer	SUI	276.66
31	Stevan Janovic	SRB	246.24
32	Steve Philpott	GBR	243.33
33	Friedhelm Mehr	GER	227.92
34	Doug Bartle	GBR	175.42



CHAMP. D'EUROPE F1E - KALTENSUNNHEIM -
PREMIER PLAN. I. TREGER SLO. CH. D'EUROPE



F1E Team results

	Country	Abbrev	Total
1	France	FRA	1300.41
2	Romania	ROU	1292.08
3	Austria	AUT	1249.17
4	Slovakia	SVK	1206.25
5	Italy	ITA	1196.25

F1E Junior Championships

1	Andrea Marchiori	ITA	452.84
2	Stefano Parziani	ITA	439.09
3	Christian Andrist	SUI	434.42
4	Mihnea Niculescu	ROU	429.33
5	Ionut Vlat Craciun	ROU	414.42
6	Alexandre Trachez	FRA	411.17
7	Josef Filip	CZE	410.91
8	Aymeric Marot	FRA	409.42
9	Jan Winkler	CZE	407.92
10	Andrei Anca	ROU	407.33
11	Dominika Drmlava	SVK	404.75
12	Armin Mang	AUT	391.50
13	Petr Blatak	CZE	389.83
14	Giulia Sartori	ITA	385.84
15	Christian Winker	GER	371.08
16	Katarzyna Szymanska	POL	364.67
17	Aurelie Trachez	FRA	356.34
18	Mateusz Kanczok	POL	336.00
19	Krzysztof Jezewski	E/C	335.92
20	Jakub Drmla	SVK	329.59
21	Karol Benisz	POL	323.82
22	Dorotya Sarusi Kiss	HUN	285.32
23	Florian Winker	GER	271.66
24	Jakub Matisek	SVK	
25	Matthias Seren	GER	

Number of maximums
Number of full scores

F1E Junior Team results

	Country	Abbrev	Total
1	Italy	ITA	1391.50
2	Romania	ROU	1282.93
3	Czech Republic	CZE	1230.08
4	France	FRA	1211.58
5	Poland	POL	1086.43
6	Slovakia	SVK	1029.24
7	Germany	GER	985.31
8	Switzerland	SUI	452.84
9	Austria	AUT	407.33
10	Hungary	HUN	329.59



Mais quel rapport y a-t-il donc entre ces deux histoires... ? Ben, on pourrait résumer ça par les formules suivantes :

« c'est le CHU qui se gausse de l'Aide Humanitaire » (c'est joli !) ... ou :

« c'est celui qui dit qui fait » ... ou bien :

« faites ce que je dis, ne faites pas ... etc » ou encore
« y en a qui cherchent le bâton pour se faire battre.. »
(et c'est pas moi qui ai commencé, hein !)

Toujours pas compris ? et bien voilà, je balance !
Un des trois chronos de la deuxième histoire, était justement celui qui écrit la première sept ans après (heu, 27— 20 ...) OUARF—OUARF—OUARF !

20 ANS DEJA

Michel PILLER

SPECIALISTE DE SCIENCE-FICTION, GPB VOUS PROPOSE 2 HISTOIRES QUI SE SONT PASSES DANS 2 UNIVERS PARALLELES...

C'était il y a vingt ans...
Les Championnats du Monde à Montcontour

PAN ! C'est parti, ils ont un quart d'heure pour voler. C'est la guerre des nerfs, tous les quatre se regardent en chien de faïence. Le Russe Moukhine démarre et balance assez rapidement. Ça monte super bien, mais le frein de son moteur fonctionne mal, et à la transition il fait une bonne demi-seconde de bidouillis... Moi, je trouve 7,8 secondes de temps moteur. Normalement, il va se ruer sur son deuxième modèle pour repartir... Mais qu'est ce qu'il fout ?! C'est pas vrai quand même que les quatre chronos ensemble n'aient pas compté le faux dép'... En plus, je ne suis pas le seul à avoir trouvé plus de sept. D'accord, 7,8 c'est sans doute un peu trop car avec la distance, ça allonge le temps, mais 7,3-7,5 c'est tout à fait plausible. Y a t-il besoin de quatre chronos pour ne pas voir une telle énormité ! Ils ont dû tous commettre l'erreur de regarder le moto et d'arrêter le chronomètre au moment du bunt, et non à celui de l'arrêt du son. C'est TRES grave, car en fait Moukhine n'a fait "que" six minutes et quelques... Euh, il est quand même neuf heures moins le quart du soir, oui ! Et s'il avait pu repartir pour un deuxième essai, qui dit qu'il n'aurait pas pu faire le maxi ? Enfin, les chronos sont souverains, m'enfin quand même.

27 ANS DEJA

GPB

ET LORSQU'ON OUVRE POUR LUI UNE BRECHE DANS LES COULOIRS DU TEMPS, IL S'Y PRECIPITE COMME DANS UN TROU D'HUMOUR NOIR.

C'était il y a 27 ans...
Les Championnats de France 80 à Lézignan

CHRONOS ? (TIENS, A PROPOS DE CE QUI FÂCHE : GPB - JE VEUX DIRE QUEL OFFICIEL - DU TYPE DE CEUX SI POINTILLEUX QUAND C'EST LE CONCURRENT QUI EST EN FAUTE - QUEL OFFICIEL S'EST ENQUIS, A DEMANDE, A CONSTATE, S'EST APERÇU ENFIN QUE CERTAINES EQUIPES DE CHRONOS N'ETAIENT PAS

EQUIPEES DE JUMELLES ? C'EST POURTANT REGLEMENTAIRE ! TOUT AUTANT QUE D'AUTRES DECISIONS DRACONIENNES QUI FU- RENT PRISES A L'ENCONTRE DE CERTAINS CONCURRENTS (RETARDATEURS, PAR EXEMPLE) - LE REGLEMENT C'EST LE RE- GLEMENT, N'EST-IL POINT - ALLEY - ALLEY, CA N'EST-IL POINT UNE BONNE QUESTION, UNE FOIS VOIS-TU ? ET C'EST JUSTEMENT L'EQUIPE QUI N'A PAS LES JUMELLES QUI PERD LE CONCURRENT DE VUE ? QUOI DE PLUS LOGIQUE AUTRE POINT DU REGLEMENT : "TOUTE RECLAMATION DEVAIT ETRE FAITE PAR ECRIT AVANT LA FIN DES CHAMPIONNATS (ET SI, AU RETOUR DU FLY-OFF EN CAUSE, SEULS LES AM- BULANCEURS VRAIMENT SEULES...) VOUS ATTENDENT, ET VOUS DISEZ "ONT-A PERDU A 144, ILS N'AVAIENT PAS DE JUMELLES" ... ET SI VOUS DANS VOTRE CANDEUR (MAINSI ?) VOUS COM- PRENEZ - CAR VOUS CONNAISSEZ LA METICULOSITE HA- BITUELLE DES OFFICIELS - VOUS NE POUVEZ COMPRENDRE AUTREMENT - VOUS N'AURIEZ PAS L'IDEE DE COMPRENDRE AUTREMENT - VOUS COMPRENEZ, DONC, QUE TOUS LES CHRONOS N'AVAIENT PAS DE JUMELLES ... MAIS VOUS DITES ALORS QUE C'EST TROP BÊTE, ET LA PHILOSOPHIE QUE C'EST LE RISQUE DU METIER, ET LA REBETE ... ALIAS JE-M'EN-FOUTISME FAIT LE RESTE ... MAIS SI, 15 JOURS APRES VOUS APPRENEZ QUE LES AUTRES AVAIENT DES JUMELLES, VOUS LA FAITES QUAND VOTRE RECLAMATION ? UNE RECLAMATION, SANS APPEL, QUI, DANS LE DOMAINE JUDICIAIRE, SU- FIRAIT POUR CASSER UN JUGEMENT POUR VICE DE PROCEDURE ... HEIN ? ET QUEL OFFICIEL EST VENU, A VOTRE RETOUR, COMME C'ETAIT SON DEVOIR, VOUS INFORMER DE CETTE SITU- ATION ANORMALE CREE PAR UNE DEFICIENCE DE L'OR- GANISATION, AFIN DE VOUS PERMETTRE DE PRENDRE VOTRE DECISION EN TOUTE CONNAISSANCE DE CAUSE ? .../...

MAIS LES JUMELLES ? Y AVAIT PLUS DE JUMELLES ? MAIS LES SPECTATEURS EN AVAIENT, DES JUMELLES ... ET LES SPECTATEURS AUTOUR EN AVAIENT, DES JUMELLES ... PUIS SI L'ORGANISATEUR DES EQUIPES N'AVAIT PAS SES LU- NETTES ... MES BRAVES CHRONOS POUVAIENT TRES BIEN SE METTRE A BEUGLER, COMME DES PUTOIS (LES PUTOIS, CA REUGLE ?) HALT STOP KATASTROPHEN ! RIEN NE VA PLUS, ON N'A PAS DE JUMELLES ! .../...

TOUT DE MEME ... IL Y A QUAND MEME DES CHOSES ELEMENTAIRES ! QUI DIT VENT VIOLENT (ET IL N'A ETE QUESTION QUE DE CA, PENDANT 3 JOURS ...) DIT DISTANCE, ET QUI DIT DISTANCE, CORSEE DE "VESPERALITE", DIT VISIBILITE DIMINUEE ... ET TOUT CA NOUS CONDUIT A LA SEULE CHOSE IMPORTANTE : **CHRONOS !**

ET VOYEZ LA LOGIQUE DE LA CHOSE : CELUI QUI ETAIT LE PLUS HAUT ET LE PLUS LOIN (+ DE 300 M. APRES L'AUTOROUTE, A PAS DE LA RIVIERE) SE RETROUVE 3ème, CELUI QUI S'EST POSE SUR LE TERRAIN S'EST RETROUVE 2ème, ET CELUI QUI ETAIT DANS UNE POSITION INTERMEDIAIRE A 150 OU 200 M EN AVANT DU PREMIER CITE, DANS LE MILIEU DES VIGNES, S'EST RETR- OUVRE 1er ... TOUT CA, NON PAS A CAUSE DES CHRONOS ? EN- FIN, SI, UN FEU, TOUT DE MEME ? MAIS DES JUMELLES ! ENCORE UNE FOIS, IL ETAIT TRES COMPREHENSIBLE QU'IL Y AIT DES PERDUS DE VUE A L'OEIL NU, A CES DISTANCES .../...

MAINTENANT, PASSONS AUX FAITS OBJECTIFS : CELUI QUI S'EST POSE SUR LE TERRAIN, N'A PAS FAIT LE MAXI. C'EST LE SEUL QUI, PAS PERDU DE VUE, A ETE CREDITE DE SON TEMPS EFFECTIF. POUR LUI, DONC, 315 ENVIRON, TRES MAIS QUAND J'AI DE THERMALISE, A 315 ENVIRON, PAS LOIN DE LOIN ET TRES HAUT, J'ETAIS A MI-CHEMIN, PAS LOIN DE L'AUTOROUTE, ON A ARRÊTÉ LA VITURE POUR VOIR, OU ÇA ALLAIT TOMBER (ET J'AI BIEN FAIT ... SINON ?) ... A CE MO- MENT LÀ, J'AI REGARDÉ DESSOUS ... ET DESSOUS, IL Y A- VAIT, EN VOL, TOUJOURS EN VOL, A MI-HAUTEUR, MOINS LOIN, LE DEUXIEME COMPÈRE, QUI LUI AUSSI, A FAIT LE MAXI, ET QUI LUI AUSSI, A ETE PERDU DE VUE, MAIS A 176 (CONTRE 144 ...) A CAUSE DE SES MYLARS, ON L'A SUIVI, PARAIT-IL .../...

SURTOUT QU'A CE MOMENT-LÀ, LES CORAINS ET SPECTATEURS -SOUTENEURS (AH C'EST BEAU, CA ?) VOUS DISENT : "NOUS, ON L'A SUIVI, TON TAXI, JUSQU'AU BOUT, ET MEME LES CHRO- NOS L'ONT REVU DETHERMALISE 60 SECONDES APRES AVOIR ARRÊTÉ LEUR PENDULE"

MAIS ILS AVAIENT ARRÊTÉ LES CHRONOS ! ET IL EST EVIDENT QUE, SUR LE PLAN REGLEMENTAIRE, LE FAIT QUE LES CHRONOS AIENT REVU, EN VOL, LE TAXI 50 SE- CONDES APRES L'ARRÊT OFFICIEL, N'EST AUCUNEMENT UNE PREUVE QUE LE TAXI VOLAIT TOUJOURS ... C'EST COMME QUI DIRAIT SIMPLEMENT UN ELEMENT QUI TENDR- AIT A FAIRE SUPPOSER L'EXISTENCE DU TAXI TOUJOURS EN VOL, SANS PLUS ...

Paraphrasons le premier texte, pour voir :

- c'est pas vrai quand même que les trois chronos ensemble n'aient pas vu qu'ils étaient les seuls sans jumelles... (mais sans jumelles, comment pouvaient-ils voir qu'ils n'en avaient pas hein ?)
- y a t-il besoin de trois chronos pour ne pas voir une telle énormité ?
- C'EST TRES GRAVE, car en fait, on VOLE un titre de Champion de France au concurrent ...
- Et s'il avait pu être informé à temps par des officiels un peu « couillus » pour poser une réclamation ?
- Enfin, les chronos sont souverains, m'enfin quand même ...

11229

VOIR

VOIR

RELISEZ CES PAGES. C'EST INSTRUCTIF

VOL LIBRE



photo B.SION.



11230