

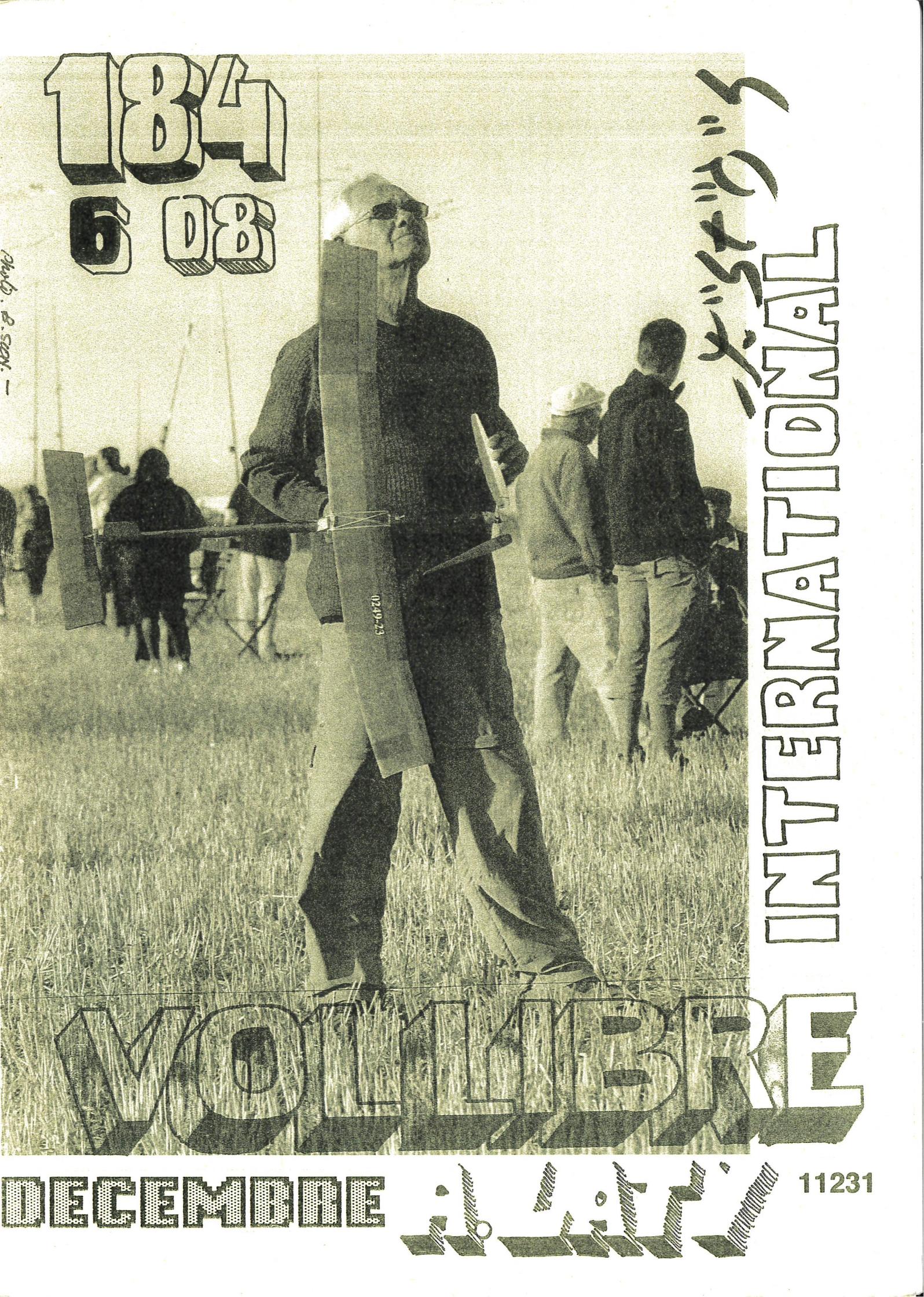
184

6 08

Photo: B. SCOTT

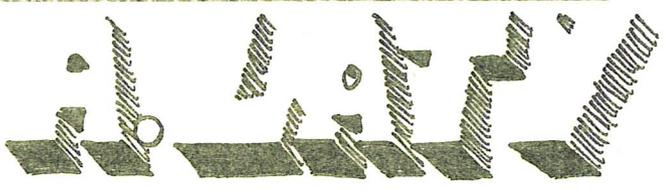
シニアズ

INTERNATIONAL



VOLUME

DECEMBRE



11231

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL
16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG
FRANCE
TEL + FAX - 03 88 31 30 25
E mail : andre-schandel@wanadoo.fr

Publication fondée en 1977 par A. Schandel . paraît tous les deux mois .
Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 40 .
Tous les paiements au nom de A. Schandel .
Comptes (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France
Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Delutsche 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

Photo: A. SCHANDEL -

GALERIE DES PORTRAITS
E. VERBITSKY



SOMMAIRE

- 11231- Image Vol libre A Laty
11232- Galerie portraits - Vol libre
11233- Sommaire - Edito
11234-35-369
Stabilisateur outdoor non
commandé . J Wantzenriether
11237-38-39
Boite à chaussures - P. Pailhe
11240- Astuces - J Wantzenriether
1124-142- Charme du vol de pente
magnétique . A. Schandel
11243- F1E - Coupe Luxor Serbie
11244-45- vue sur Ch. Europe F1E
Rhön 2008- A. Schandel
11246-47 - Wasserkuppe 2008
A. Schandel
11248- Modèle CH. D'Europe 2008
Ivan Treger .
11279- Il y a trente ans ...
11250-51-52 Championnats Europe
F1E Rhön . A. Schandel
11253-Images Vol Libre F1E
11254-55- Modèle F1E A. Roux
2ème CH. Europe 2008
11256 CH. Europe F1E Allemand .
11257- 20 Secondes ..pour ou contre ...
A. Schandel .
11258-59-60 - Multicap P 30
Claude Weber .
11261- Au féminin ...J. Schirmer
11262-63 - Affolé Junior - J. Valéry
L. Ducassou F1B
11264- Astuces J. Wantzenriether
11265- Retro CH J. Wantzenriether
11266 Au féminin suite
11267-68-69-70-71
Yes we can nouvelles des
USA . America Cup .
11272-73-74-7576-77-78-79-80-81-82
83- LESZNO 88 Michel Piller .
11284- 5 ème Critérium P. Lepage
résultats
11285 - COMITE SALUT PUBLIC
V.L.
11286-87-88 50 ans en arrière G.P.B.
11288- 89- Courrier des lecteurs .
11290 Image Vol libre B. Sion .

EDITO

Nous sommes à le fin de l'année, 2008, et comme toujours, par habitude, nous formulons les mêmes vœux ...pour l'année à venir

. Audelà de ce que nous enregistrons, sur les dernières compétitions, toutes catégories confondues, et quelques colonnes sur un passé plus ou moins lointain .. parfois nostalgique..nous vivons depuis quelques semaines, un genre de révolte, pour l'instant peu soutenu, de quelques personnes, à l'encontre de la mort annoncée du Vol libre dans les rangs de nos jeunes. Il suffit de consulter pour cela, les résultats des ch. de France 2008 dans les catégories, cadet et junior.

Il va sans dire, que VOL LIBRE se met sur les rangs dès aujourd'hui, pour essayer de remettre en mouvement, vers l'avant, toutes les initiatives, qui vont dans ce sens. C'est je pense notre dernière chance, et selon les derniers échos, la mobilisation reste très ..très modeste, dans l'hexagone

Il serait bon également qu'au niveau de la FFAM et du CTVL que l'on se saisisse de ces dernières convulsions, pour intervenir dans l'intérêt de l'aéromodélisme en général et du vol libre en particulier.

La constitution d'un genre de COMITE DE SALUT PUBLIC, pour sauver le vol libre, devrait provoquer l'adhésion de tous les passionnés du vol libre, et surtout des anciens.

Toutes les réflexions, pensées, actions, critiques, propositions et autres suggestions, seront les bienvenues pour reconstituer un tissu de jeunes acquis au vol libre. Les familles qui fournissent actuellement, leurs fils et filles, pour sauver ce qui reste du vol libre ...ne seront pas assez prolifiques pour fournir les bataillons nécessaires au sauvetage des derniers bastions

VOL LIBRE

LE STABILISATEUR OUTDOOR NON COMMANDÉ

...essai de radioscopie...

Wakefield Coupe-d'Hiver P30, Open

J. Wantzenriether

La question centrale pour ces modèles à grimpée rapide reste celle-ci : comment obtenir un plané parfait après une grimpée réglée au mieux possible ?

Autre formulation : comment obtenir une grimpée parfaite après que le plané ait été réglé parfait ?

Entre les deux formulations la différence est le point de départ du raisonnement - et de l'action sur le terrain. Dans la version 2 on part d'un plané dégrossi en lancé horizontal à la main... c'est la tradition depuis que le moteur caoutchouc existe. Puis on ajuste les calages du nez, on déplace le CG et varie le vé longitudinal jusqu'à "maîtriser" la surpuissance et optimiser la grimpée moyenne (grimpée de croisière, dit-on en anglais). On utilise aussi divers vrillages de l'aile, art difficile et tâtonnant sinon magique. Les taxis modernes n'y coupent pas d'une IV (variation d'incidence, de calage plutôt, pour le stabilisateur), mais cette technique ne nous intéresse pas ici, hé (sauf pour diverses références).

On va s'essayer ici à la version 1 : on considère comme base le réglage de la surpuissance, et on va tenter de faire planer tout ça au mieux. On voit bien le défi : sur le terrain la phase surpuissance n'est pas utilisable au début des essais en vol... il va falloir apprendre à penser "à rebours".

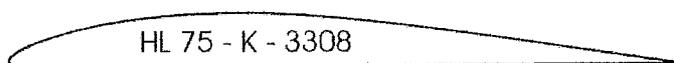
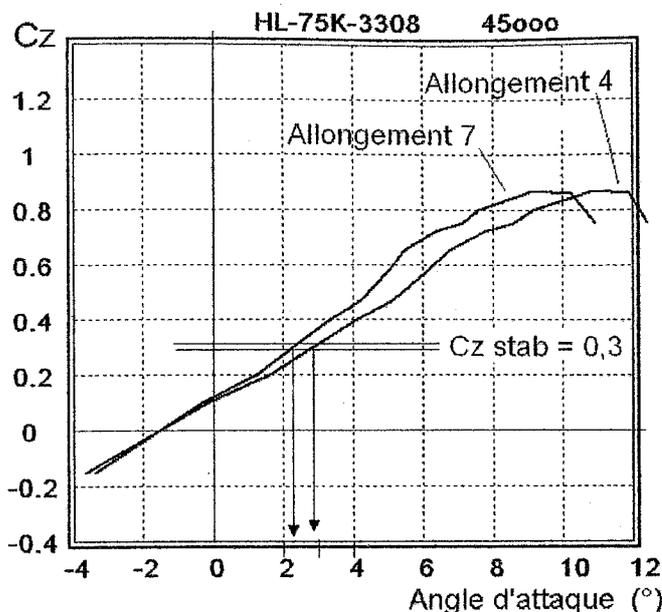
Les résultats obtenus en compétition sont incontestables et internationaux. Avertissement, pourtant : il ne sera pas montré de preuve indiscutable au plan théorique. La preuve ne sera donnée qu'en vol, au lecteur qui voudra bien essayer...

Suivez le guide... nous commençons par la façon de travailler d'un stabilisateur au vol plané.

PLANEUR : UN POINT = A L'AISE...!

Le stabilisateur étudié ici sera carrément celui d'un planeur. Plus précisément d'un modèle qui vole à vitesse constante... nous ne parlerons pas ici des problèmes du bunt ni du treillage tournant. Nous supposons un planeur réglé parfaitement, performance ET stabilité impeccables.

Le graphique ci-dessous met en place d'abord une plage de travail située sur le Cz de 0,30. Ceci correspond à un planeur de compétition F1A ou F1H dont le centrage est à 60 % (pour être précis : à 2 % près en plus ou en moins).



HL... un profil assez typique de nos stabs plus ou moins "personnels". Test de soufflerie tchèque pour profil de moto à flap (K pour Klappe) avec charnière à 75%. L'épaisseur de 8% dépasse celle de nos stabs, mais le Re de 45000 compense cela d'une certaine façon...

Dessignons la courbe de la portance C_z pour deux stabilisateurs de même profil, mais d'allongements différents : 4 et 7. Là encore nous restons dans le concret, car ce sont des allongements usuels.

Le Cz de 0,30 est obtenu par deux angles d'attaque différents, respectivement 2,9 et 2,3 degrés.

Ces valeurs n'ont rien à voir directement avec le calage du stab sur le fuselage, nous sommes bien d'accord. Ces degrés d'angle d'attaque se comptent à partir du flux d'air incident, lequel dépend du calage de l'aile, de la déflexion du flux derrière l'aile, éventuellement aussi du sillage de l'aile. -- La différence de 0,6° correspond cependant à une "cale" de 1 mm sous le bord de fuite du stabilo (pour une corde de 90 mm). Or la pratique du vol nous apprend qu'une "cale" de 0,3 mm se fait déjà parfaitement remarquer...

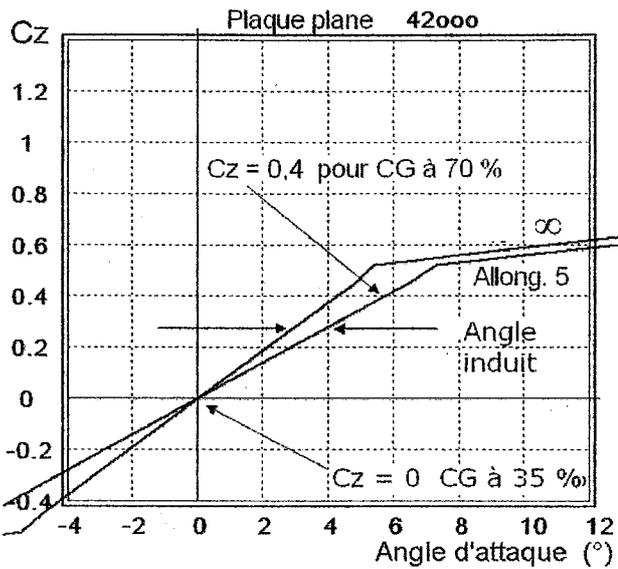
Moralité immédiate : mieux vaut ne pas s'amuser avec l'allongement d'un stabilisateur.

La suite de notre réflexion nous conduira beaucoup plus loin que cette première constatation. Mais d'abord un petit détour par la théorie... désolé pour les copains allergiques, mais on va faire passer celle-ci dans un minimum de calculs et un maximum de dessins.

2 OU 3 NOTIONS UTILISÉES ICI...

Voici la courbe de portance du profil "Plaque plane". En France on dit aussi "profil planche". Le nombre de Reynolds (Re en abrégé) est de 42000, valeur souvent adoptée par les ingénieurs des souffleries comme étant le minimum pour avoir des résultats à peu près sûrs. Bien que nos stabilisateurs, au plané, volent à des Re inférieurs, nous serons obligés d'en passer par là. A noter d'entrée que les "plaques" (plane comme ici, ou creuse comme la 417a) sont peu sensibles aux Re . Plus on épaissit un profil, plus il sera sensible... et au-delà de 8%

d'épaisseur nous n'y toucherons ni en théorie ni en pratique. La plaque utilisée ici fait 2,9 % d'épaisseur. Au-delà de 4 % ce n'est plus une "plaque".



La courbe de la plaque plane est un peu spéciale. C'est une ligne droite dans la partie utile pour nos stabs, entre les Cz de -0,54 et +0,54. Deux courbes sont dessinées ici. Celle du haut, désignée par le signe "infini", représente le schéma d'une aile d'allongement infini. (Schéma, car une telle aile ne peut évidemment ni être construite, ni entrer dans une soufflerie. Dans ces dernières on utilise des "épreuves" d'un allongement entre 4 et 6, et on recalcule leurs coefficients pour un allongement infini. Ce qui donne notre courbe du haut). A partir de laquelle on va de nouveau calculer la courbe de nos ailes ou stabilos d'allongement "fini"... ici vous avez la plaque d'allongement 5, valeur assez proche de celle de nos stabilos de vol libre de compétition. Les aérodynamiciens nous mettent cependant en garde : plus l'allongement est faible, plus le Cz maximum diminue ; et en-dessous de 3 on ne peut plus rien calculer (c'est le cas des ailes delta ou rondes, pour lesquelles des tests de soufflerie spéciaux sont nécessaires). En fait nos stabilos ne volent jamais "tout en haut de la poaire" comme le font les ailes au plané.

Nous appellerons "3D", trois dimensions, ce qui concerne nos voilures réelles, et "2D", deux dimensions, ce qui concerne une aile infinie.

Le calcul de l'angle d'attaque pour nos allongements normaux est le suivant :

$$\text{angle 3D} = \text{angle 2D} + \text{angle induit}$$

et l'angle induit :

$$57,3 \times Cz / (3,14 \times \text{allongement}) \text{ en degrés.}$$

Les spécialistes ajoutent des coefficients pour tenir compte de la forme de l'aile en plan, etc. Ces précisions sont sans intérêt pour nous.

Résultat : une différence de quelque 1,5 degré entre l'infini et nos stabs... à la hauteur du Cz moyen de nos stabs, c'est-à-dire 0,30. Nous verrons ce qu'il en est avec d'autres profils que la plaque plane.

Vers Cz = 0,54 la courbe fait un coude brutal et au-delà de cette valeur le Cz n'augmente quasiment pas. En d'autres termes : un empennage attaqué sous 8°, ou plus, est incapable d'augmenter sa portance, et celle-ci reste au niveau de 0,54. Très gênant pour un stabilo.

En effet, supposons un taxi réglé avec un stab planche et un CG à 70% : le stab n'a que 2 degrés d'efficacité pour corriger les cabrés du modèle... en cas de cabré sévère la traînée augmentera, mais pas la portance, le redressement du modèle devient un problème. -- Le graphique montre que l'emplacement idéal du CG, pour un stab planche, est dans les 35%. Là le point de travail du stabilo se trouve au milieu de la portion droite de la courbe, il y a autant de débattement possible vers le bas que vers le haut : c'est l'idéal. Bravo aux maquettes, qui sont centrées vers les 35% de façon très générale !

(Intéressant : une DÉRIVE profilée "planche", et d'un allongement inférieur à 4, se retrouve souvent sur nos avions à moteur caoutchouc. Pendant la grimpe en surpuissance il se produit un très fort moment de lacet à droite, la dérive est violemment projetée vers la gauche. Or elle a un Cz qu'elle ne peut pas dépasser... sa portance est donc limitée en Cz, et ne dépend plus que de l'aire totale de la dérive. On a là un moyen très efficace pour régler le virage initial de la grimpe -- trop de surface, et le modèle part tout droit et même sur la gauche... pas assez de surface, et le modèle roule violemment à droite. Sur le terrain, ô bonheur, ça se règle à la simple lame de rasoir... Notez que le braquage du volet n'y fait rien, à droite comme à gauche : le flux décroche sur l'ensemble de la dérive, seule l'aire de la dérive compte... pendant toute la surpuissance).

Un à-côté non dénué d'importance, mais pas représenté ici : la traînée d'une "planche" est minimale pour Cz = 0. C'est-à-dire juste au centre de la partie rectiligne de la courbe. Ceci est une règle assez générale pour tous nos profils, plats ou creux : la traînée minimale se situe vers le milieu de la plage d'utilisation normale d'un stab.

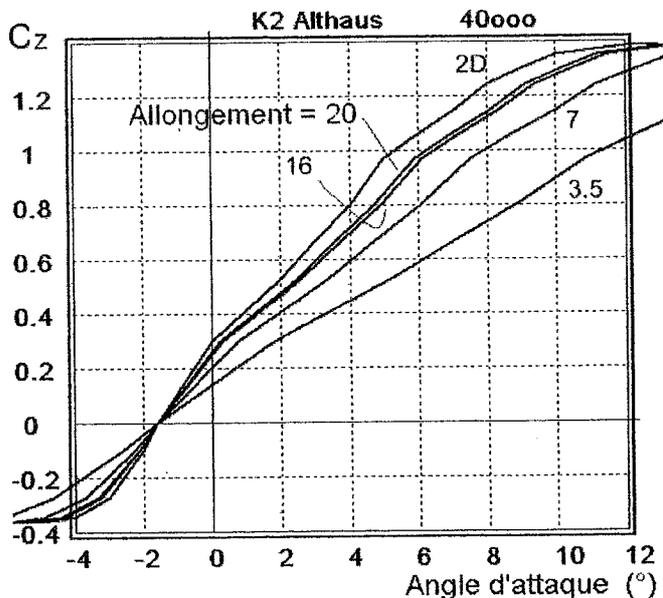
ET AVEC DU CREUX ?

Un extrados bombé a comme capacité première de hausser le Cz maximum, et par le fait le Cz de travail de la voilure. Maxi utile pour la plaque plane : 0,54 -- et pour le K2 : 1,37...

Et le creux de l'intrados ? Il sert surtout à garder le profil mince... pour nous éviter des ennuis avec les Re (danger d'écoulement sous-critique) et pour diminuer la traînée. Il provoque des décollements aux attaques très faibles (négatives), ce qui augmente encore une fois la traînée ; un caoutchouc en début de grimpe développe ce phénomène sur l'aile.

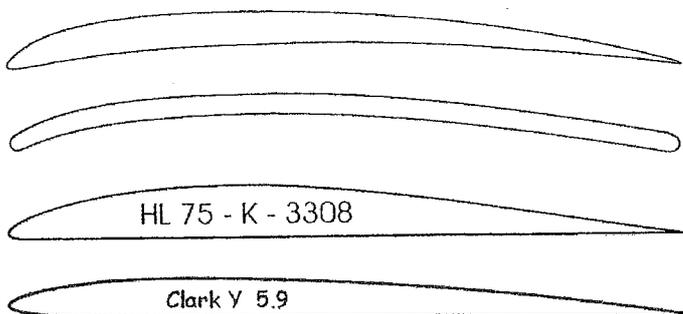
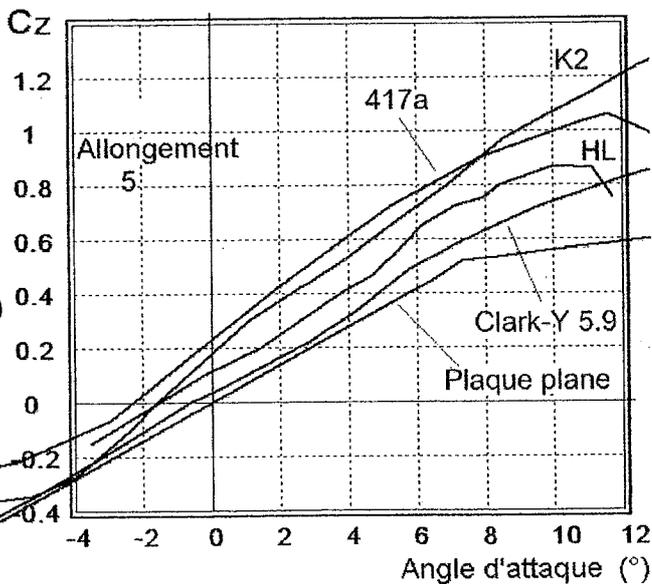
Le graphique du K2 montre une plage de Cz où la courbe est grosso modo rectiligne, surtout aux faibles allongements. La plage va de -0,2 à 1 et son centre se trouve vers Cz = 0,4. Nous avons là un profil de stab typique pour des CG de planeur situés vers les 65 à 75 %. (Planeurs de compétition FAI, très fins, mais dépourvus de bunt et autres accélérations... nous restons bien dans l'hypothèse d'un seul régime de vol...)

Autre fait mis en valeur par le graphique : entre deux allongements d'aile la différence est imperceptible dans le dessin de la courbe, mais entre deux allongements de stabilo, elle est énorme. A négliger



cela on s'enfoncé dans le "n'importe-quoi", pour le dessin comme pour le réglage de nos modèles.

On remarque qu'il y a une limite inférieure pour la portance : en-dessous de $C_z = -0,3$ ce profil ne fournit plus de travail. C'est le danger qui guette tous les stabs dont le creux démarre près du bord d'attaque. La situation dangereuse se produit dans les gros piqués du modèle : le stab ne peut plus donner de redressement à cabrer, le piqué devient un régime de vol stable... jusqu'au sol. Chose qui n'arrive pas avec un stab plaque plane, où le C_z négatif va jusqu'à $-5,4^\circ$.. et encore moins aux profils symétriques ou semi-biconvexes (avec leur intrados convexe) : leur portance "vers le bas" redresse le modèle bien avant la formation d'un régime stable.



Comparons à présent des profils divers, à un allongement valable pour nos stabilos.

Comme prévisible, plus l'extrados est bombé plus le C_z maxi (ou de décrochage) est élevé, mais ceci concerne principalement l'utilisation sur une aile. La partie quasi rectiligne de la courbe se situera plus haut, ainsi que le milieu de cette partie, là où nous mettrons le C_z d'utilisation normal. Ainsi pour la Plaque creuse 417a ce C_z sera de 0,4, ce qui correspond sur un Nordique à un CG vers 70 %.

Plus intéressant. Dans la partie basse, en-dessous de $C_z = 0,2$, la pente des courbes est quasiment la même pour les trois profils les moins développés, et peut être exprimée par la pente de la Plaque plane. Pente, ou gradient de la portance : augmentation de C_z , divisée par augmentation de l'angle d'attaque... en math on écrit $dC_z/d\alpha$, et cela donne pour la Plaque plane, entre les angles 0° et 6° :

$$(0,42 - 0) / (6 - 0)$$

soit 0,07 C_z par degré. Faisons la même opération pour la Plaque creuse 417a, entre les angles de -2° et $+6^\circ$:

$$(0,77 - 0,03) / (8) = 0,09 \text{ } C_z \text{ par degré}$$

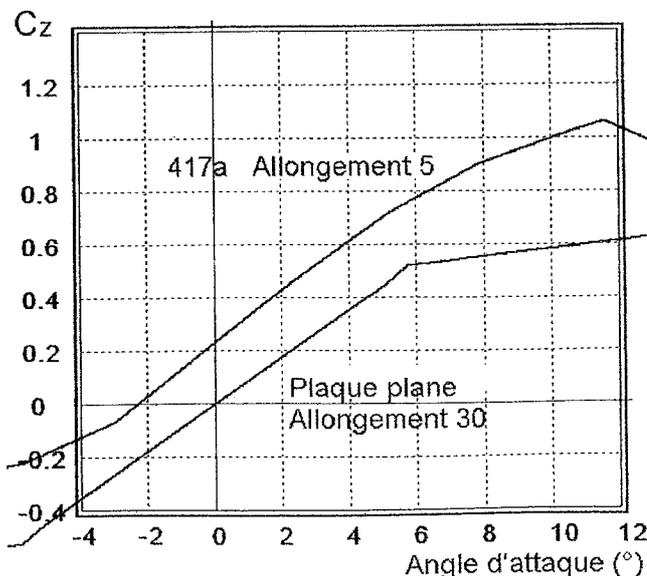
Bon... ces valeurs ne disent rien par elles-mêmes, mais nous remarquons que la pente de la 417a est plus raide d'environ 25 %... Moralité : il est probable que cela se répercutera sur nos réglages, non ? Par ailleurs sachons que les plaques du style 417a sont les profils de stab les plus développés qui aient pu être utilisés sur nos taxis à nous, planeurs ou caoutchouc.

(Petit détour pour les amateurs entraînés. Si nous calculons en radians et sur la base d'un allongement infini, nous avons pour la Plaque plane un gradient de 5,39... soit un peu en-dessous des $2 \times \pi$ (= 6,28) parfois utilisés par la théorie. La 417a de son côté fait 2,6 π ... un bond considérable.)

Le profil K2 semble très proche de la 417a. Sa minceur en est une des causes, mais surtout un creux prononcé de la partie arrière.

Qu'en est-il de la partie des courbes située entre les C_z de 0,2 et 0,5 ? C'est l'aspect le plus passionnant et le moins étudié de notre affaire... Il ouvre le prochain chapitre de cette contribution...

Petit exercice pour voir si on a compris. Pour que la Plaque plane atteigne le gradient d'un stab 417a, quel allongement faut-il lui donner ? Réponse sur le graphique ci-dessous. Et pareil pour tous les autres profils classiques... (à suivre... la grimpée)



BOITE A CHAUSSURES. B

Depuis pas mal d'années, je faisais faire, au cours de stages pour des gosses, des modèles d'intérieur rustiques, peu performants, mais robustes et vite faits. J'étais cependant préoccupé par deux données : la première, la déception du jeune qui apprend que son modèle est involable en extérieur. La 2^{ème}, ces modèles, qui obéissaient à la règle des indoors 35cm, étaient incommodes à transporter. Aussi, cette année, je tentais de proposer autre chose.

Un modèle d'abord étudié pour voler dehors, ensuite destiné à rentrer démonté dans une boîte à godasses standard, de un peu plus de 30cm de long. Le résultat a été honorable, sans plus, j'en ai donné l'essentiel dans le bulletin du CERVIA (publication artisanale consacrée aux modèles « indoor », contacter Jacques Cartigny 270 rue de Vaugirard 75015 PARIS). En particulier les vols extérieurs furent décevants, même en choisissant bien son jour d'évolution.

Cet été, j'en ai fait construire un à ma petite fille. Mais j'équipais le modèle d'une hélice en plastique de Peck-Polymers (couleur marron), au lieu de l'hélice en balsa plus grande (pales plates, non vrillées). Le déroulement est beaucoup plus rapide, mais la montée est franche et se défend bien dans un vent déjà marqué.

Toutes les baguettes des voilures sont en 2x2 plutôt dur. On monte l'aile à plat, avec bords d'attaque et de fuite (qui restent carrés, au diable les écoulements !..). On casse à l'ongle les deux baguettes, sans les détacher, on colle le raccord avec une goutte de cyano pour donner le dièdre, puis on met en place nervure centrale et longeron. Pas de renfort en dehors de deux minuscules bouts de japon collés sous les cassures (astuce dérivée des indoors...). Entoilage dessus dessous en japon de couleur, d'après vos réserves et les goûts des enfants...

Collages : le mieux pour les montages est la Uhu Hart diluée. La cyano pour quelques récupérations. Entoilage, japon, à la blanche diluée 50/50, ou bien système du Glatfix, puis un voile d'eau et séchage sur cale.

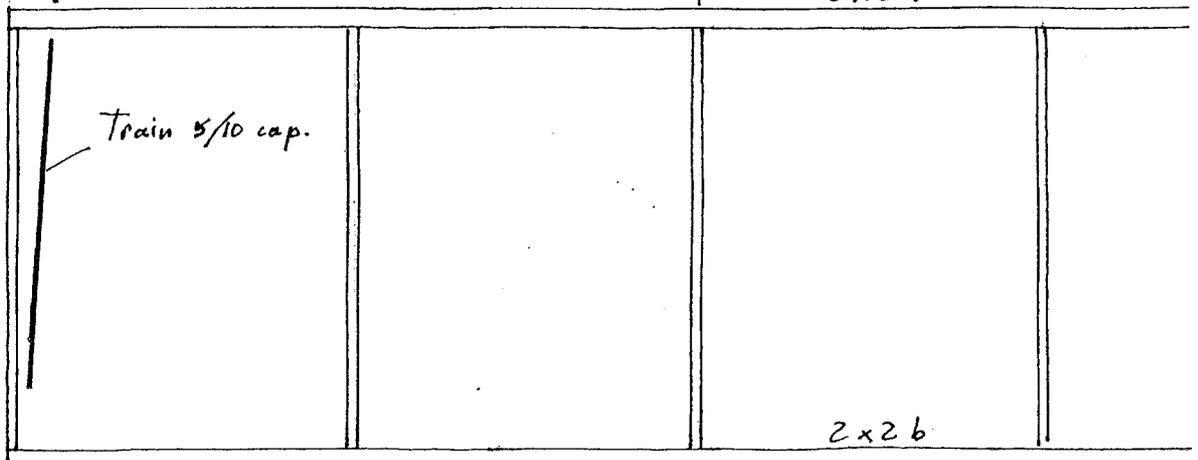
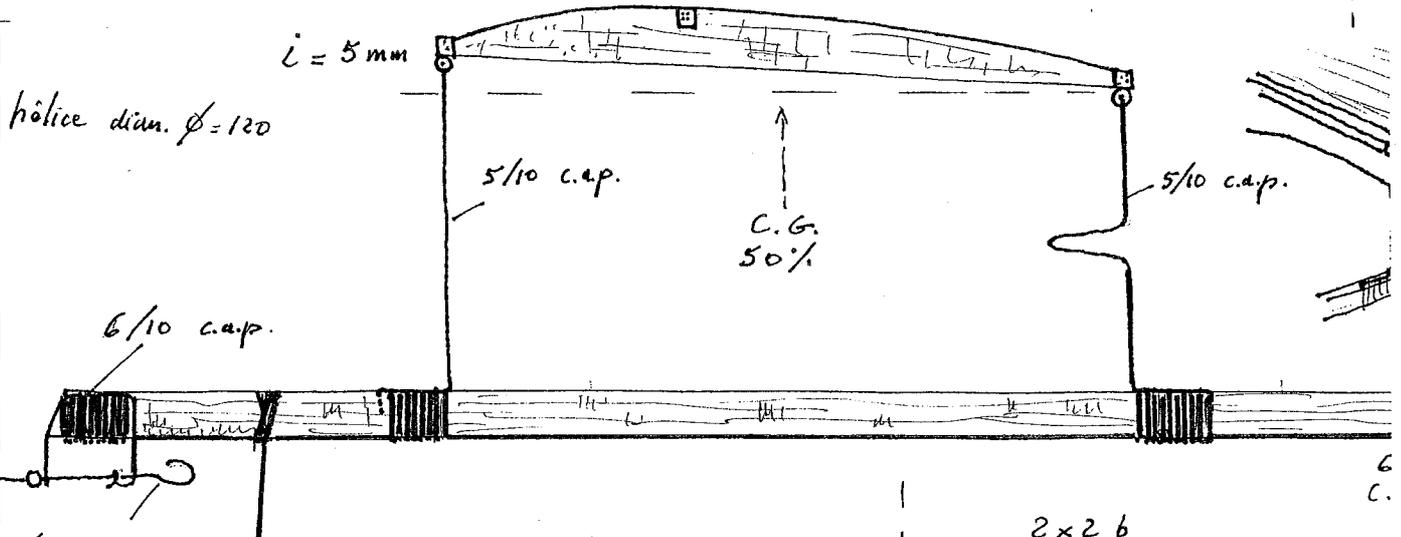
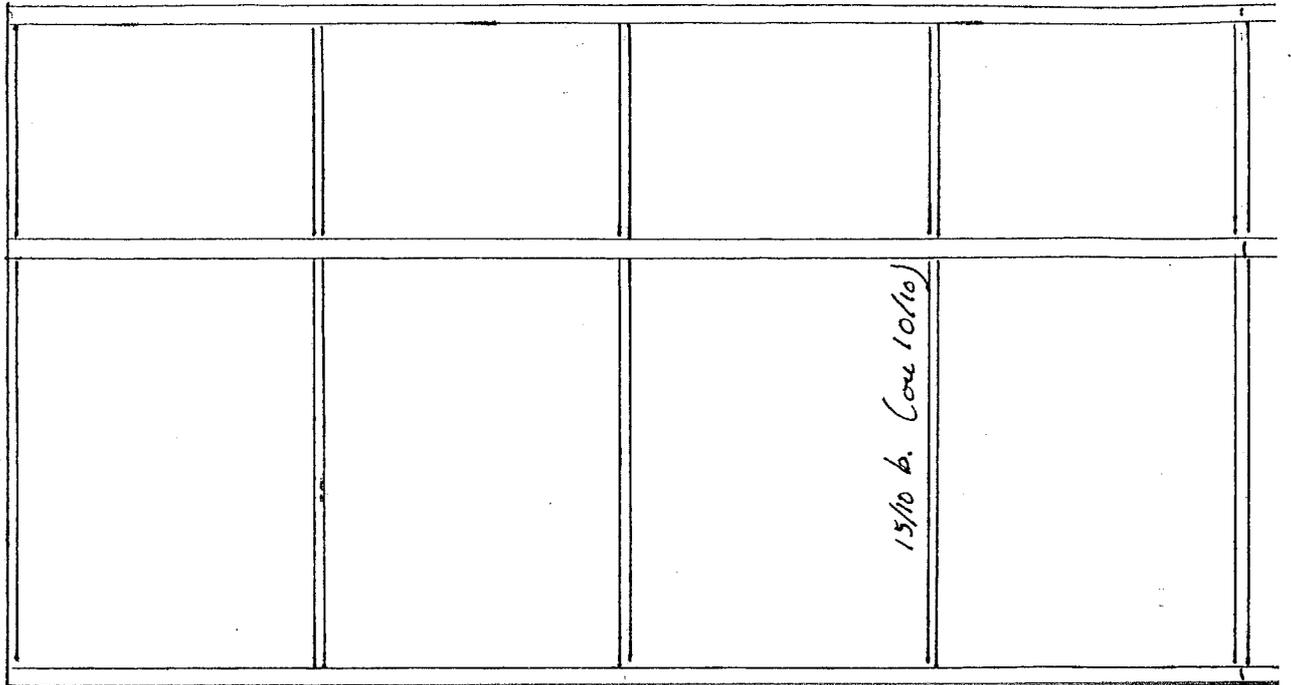
Les cordes à piano sont façonnées par le moniteur, les gosses n'y arrivent pas... A plus forte raison la queue de cochon qui tient l'hélice. L'hélice est montée simplement, la roue libre rustique de construction marche très bien, l'arrière de l'hélice a un arrondi qui fait butée.

Pour pouvoir rentrer dans la boîte, l'arrière du fuselage est démontable grâce à un tube de récup. de stylo-bille, qui s'emmanche dans un cure-dent soigneusement collé au 6x3 du porte écheveau. Dérive et stab sont collés d'office, le tube permet de régler le tilt pour virage à droite. L'incidence se règle en jouant sur les pliures des c.a.p. Le train est là pour faire joli, et aussi pour affiner le centrage; faire quelques essais préliminaires avant de le ligaturer.

Par rapport à un stage, la construction chez moi par ma petite fille a été plus facile, parce qu'on peut coller quelque chose, et reprendre le tout une heure après. De même pour le séchage de l'eau des voilures, à faire par panneaux successivement. Dans un stage de 4 ou 5 jours de 2 à 3 heures, c'est plus difficile à gérer. Le moteur est une boucle de Tan refendu à 2mm à peu près. Remontage à la main par le jeune, impossible de le casser... Réglage inexistant avec le C.G. et les calages indiqués. En pratique, avec montée et plané à droite, il n'y a pas besoin ni de piqueur, ni de virage au moteur.

PAILHE

UDZ LIBRE

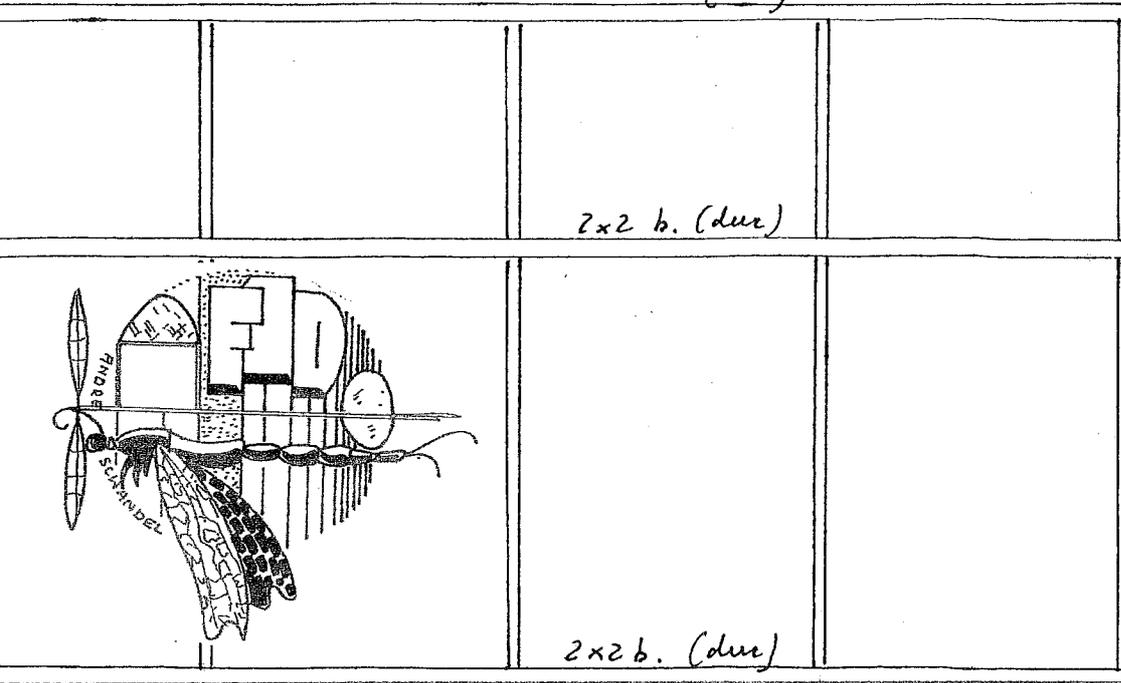


⊙ Roues: 2 épaisseurs 5/10 contre-collés plus Tube papierroulé.



PIERRE PAILHE

2x2 b. (dur)

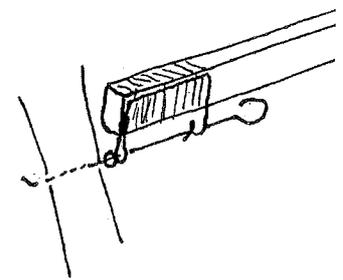
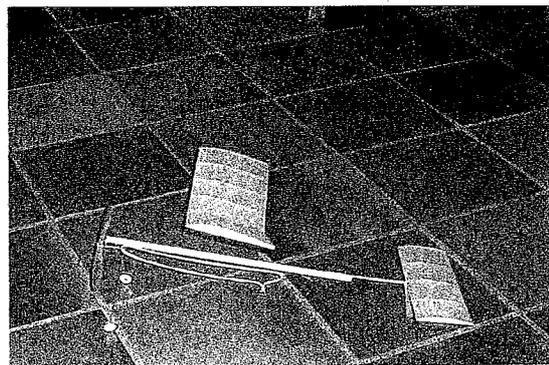
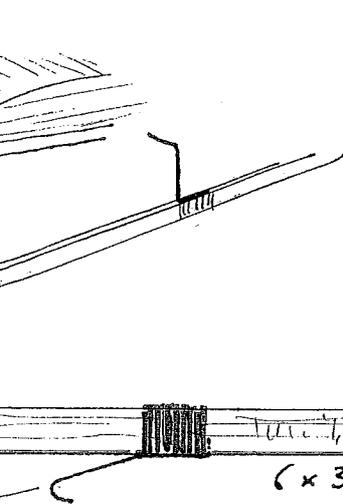


2x2 b. (dur)

2x2 b. (dur)

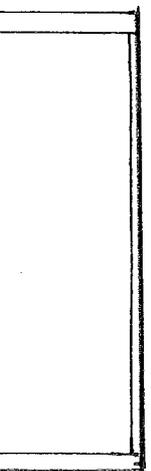
dièdre : 40° mm

PIERRE PAILHE

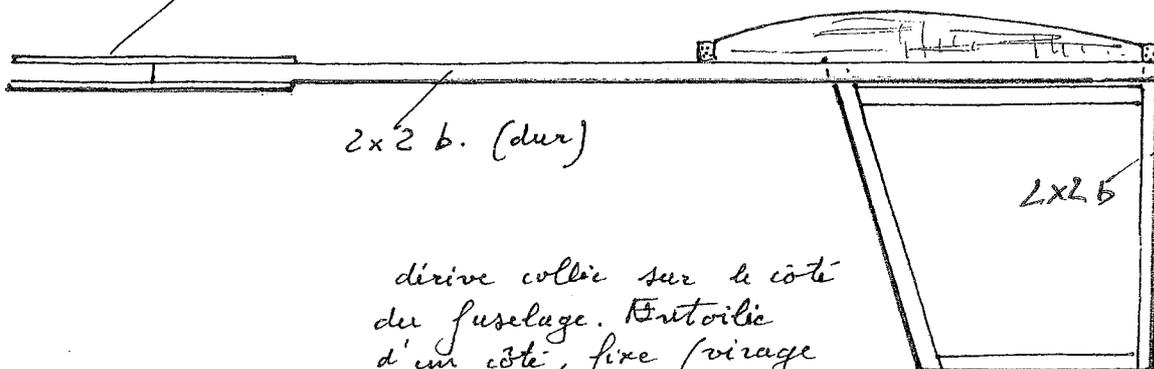


6x3 b.

cure dents bien colle



tube plastique (stylo-bille)



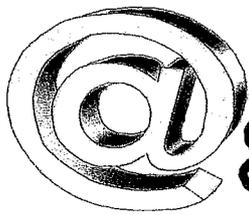
2x2 b. (dur)

2x2 b

derrière collée sur le côté du fuselage. Entoilée d'un côté, fixe (virage par tilt).

PAILHE Pierre Juillet 2008





Internet

STUCES

et Niouzes

HISTOIRE...

Planeurs F1A : toute leur histoire, en anglais, par un maître de la question (et merci à Julien S. pour l'adresse Internet) :

http://www.gregorie.org/freeflight/f1a_history/

Quelques vieux plans pour le plaisir, le développement des crochets... le vrai musée du planeuriste FAI. Passez donc aussi au chapitre Freeflight pour d'autres super aventures.

DES KARMANN ?

Peu de réponses à cette question : comment réaliser des Karmann et autres filets ? En dehors, bien entendu, d'un simple contour balsa pas très réaliste. Henry propose ceci :

Du papier filtre à café. Plutôt solide lorsqu'il est mouillé. Je découpe d'après le plan, puis je mouille. Il faut alors ajuster au mieux. Toujours humide, encoller le pourtour, appliquer comme du papier ordinaire. Cela va rétrécir un peu au séchage.

UN FORUM "DE" enfin !

C'était bien caché, et révélé maintenant : en Allemagne un lieu d'échanges pour le vol libre, grosses et petites catégories. C'est hébergé par, SVP, un forum dédié à la radiocommande !

www.rc-network.de

Suivre "Forum", puis dans "Modellflug", cliquer "Freiflug". C'est encore un peu neuf, mais déjà : comment fonctionnent les vrillages d'aile F1A, etc.

MIKE WOODHOUSE

Qui ne connaît cette source de matériaux hitech et autres, pour la compétition en particulier ? Mike vient de réorganiser son affaire, et il y aurait lieu d'y jeter un coup d'œil fureteur.

www.freeflightsupplies.co.uk

Attendues entre autres de nouvelles minuteriers de Pologne, dont la description fait saliver...

VOLET.

Ne jetez pas vos "bords de fuite", baguettes taillées en biseau... ça peut servir d'aileron à l'aile ou à l'empennage. Un petit rectangle, longueur à tester. La partie pointue vers l'avant, collé sur ou sous le bord de fuite de votre voilure : c'est moins agressif (dangereux !) qu'un volet découpé, ça se ponce à volonté pour des réglages très fins. Et ça n'affaiblit pas la structure. [Hank sur FFML]

DLG pour les curieux...

... car c'est en allemand et radio ! Rendez-vous à :

<http://www.schmeissgeier.net>

chez l'ami Werner Starck, radiomodéliste et fan du discus. Un survol historique vous intéressera, ainsi que des données d'altitude, durée, etc. A tout pren-

dre, en radio c'est moins performant qu'en vol libre... dès qu'il n'y a pas de thermique à votre disposition.

CLG : PLUS SIMPLE PAS POSSIBLE.

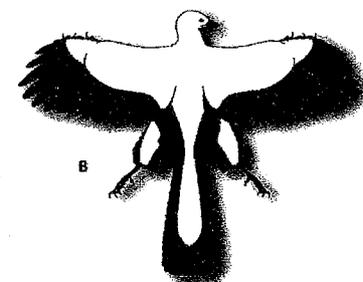
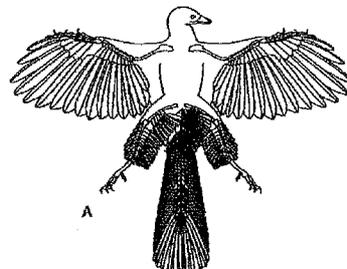
Big Paulie est fana des Catapultés de 12 pouces (305 mm) et nous livre sa méthode (sur SFA) :

"Je construis tous mes planeurs avec 0°-0°, puis j'ajoute des baguettes triangulaires de 16 x 8 x 1,5 mm sur l'extrados du stab à droite. Je les ponce doucement jusqu'à ce que la tendance au looping disparaisse. Jusqu'à présent ça a très bien marché pour moi, et les réglages sont parfaitement stables du jour au lendemain."

ARCHÉOTÉRYX

Notre ancêtre à tous... (tous les modélistes, bien sûr) vivait il y a 150 millions d'années (Jurassique). Mais on ne sait toujours pas avec certitude comment il volait. Les hypothèses se sont succédées et combattues. La meilleure semble bien être -- d'après www.futura-sciences.com -- que l'archéoptéryx utilisait l'effet de sol. En effet, d'après la configuration du squelette et des muscles la possibilité d'un vol battu prolongé n'est pas évidente. Par ailleurs l'habitat de l'animal était la plaine plus ou moins sèche, avec peu de plantations et de l'herbe rase. On imagine un animal coureur sur ses longues pattes, sautant pour attraper des insectes, augmentant son efficacité prédatrice en acquérant des plumes, puis la capacité de battre des ailes et de stabiliser le vol.

De nos jours l'effet de sol est utilisé par les cormorans, guillemots et autres canards marins... au-dessus de l'eau bien entendu. Il faut que la hauteur de vol soit inférieure à la demi-envergure, et alors l'économie d'énergie peut atteindre 15 %. -- Une foule de renseignements et de références vous attend également sur fr.wikipedia.org



L'IMPLACABLE ÉCLAT DU F1D

Vidéo pour qui n'a pas une idée bien nette de l'indoor :

www.youtube.com/watch?v=5pOhbJPtPXM&feature=related

JEUNES ET... MOINS JEUNES.

Doug : Comment tu veux expliquer à ton neveu une notion comme "dans le sens des aiguilles d'une montre" ? Il n'a jamais vu que des montres à propulsion électrique. Et pour les aiguilles... c'est dans quel sens, un affichage digital ? -- Tout ceci à propos du remontage d'un moteur caoutchouc.

VOL LIBRE F1A

LE CHARME DU VOL DE PENTE MAGNETIQUE CATEGORIE F1 E .

Cette catégorie a été instaurée après la deuxième guerre mondiale , par Hans GREMMER, enfant de la Rhön , où viennent d'avoir lieu les ch. d'Europe de cette catégorie Les prochains ch. du Monde se tiendront sur les mêmes sites .

J'ai personnellement été très longtemps en contact avec H. GREMMER , en participant à la publication d'un livre dont il était l'auteur , avec des illustrations à la plume sur différents sujets . Son ouvrage est très complet , sur le vol de pente magnétique . Texte en allemand , pour ceux que cela intéresse écrire à VOL LIBRE pour plus de renseignements .

Je n'avais jusqu'à présent jamais assisté a des vols ou des compétitions de vol de pente magnétique . J'avoue que la réalité est bien supérieure à ce que l'on peut imaginer ou rêver .

Dans un **premier temps** , le fait que l'on soit obligé d'aller sur une pente si minime qu'elle soit , vous transporte en vue d'un paysage , dominé . On est dans la position vol d'oiseau si l'on peut dire . Bien sûr en moyenne ou haute montagne , le paysage ne peut-être que superbe . C'est donc une catégorie qui profite d'un environnement plutôt pittoresque .

Dans un **deuxième temps** , tout les vols se font à partir d'une zone de lancer , relativement réduite, les concurrents sont en file indienne en attente de faire le vol . On a donc une vision ponctuelle , concentrée sur tout ce qui se passe en

contre bas . Le lieu d'observation permet de voir le concurrent ,son modèle , son lancer , et le vol sur fond de paysage .

Dans un **troisième temps** on peut deviner que les réglages, différents selon la force et la direction du vent , sont des plus fins , avec modification de masse du modèle si nécessaire . Le concurrent doit donc posséder une sensibilité extrême aux conditions atmosphériques , tout comme une connaissance parfaite de son modèle . L'expérience des conditions aérologiques , sur un site topographique, souvent différent , est déterminante; L'observation du relief proposé , amène à une réflexion subtileil faut pour ainsi dire imaginer par avance la ligne de vol que suivra le modèledans le courant d'air.

Dans un **quatrième temps** , une fois le modèle en vol , il révèle sa beauté insérée dans un paysage , dont il suit les lignes et les courbes comme guidé par une main invisible . On peut dire qu'un vol réussi est comme une intégration parfaitement réussie dans le paysage selon les conditions aérologiques .

Dans un **cinquième temps** , l'ensemble du déroulement d'un concours , des vols , respire une sorte de calme indicible , qui vous laisse en admiration , devant les capacités de vol d'un modèle à quelques mètres d'altitudeAutre avantage , pratiquement toujours , l'endroit de retour au sol peut-être observé par le concurrent à l'oeil ou aux jumelles ..

Dans un **sixième temps** , les modèles restent simples, en dehors du système de guidage magnétique , toujours identique. Pas d'accessoires compliqués , onéreux , sophistiqués .. on reste dans les principes de base , chacun peut s'exprimer , comme il veut , avec SA CONSTRUCTION , SON ORIGINALITE .

VOL LIBRE





Alors pourquoi cette catégorie, ne trouve-t-elle pas plus d'amateurs la question est ouverte .

Peut-être ceux qui la pratiquent depuis peu de temps chez nous peuvent apporter une réponse ? Nous sommes intéressés .

N'est-ce pas là aussi un façon de mettre en place , un plan de recrutement de jeunes . Les sites ne devraient pas manquer dans notre belle France ...au relief si variérêvons toujours

RETOUR AU SOL DU MODELE OBSERVE, PAR LES CONCURRENTS, AU SOLEIL COUCHANT. —

Classement

WORLD CUP F1E FINAL POSITIONS

Top 4 results given for each competitor.

1	Jaromir Orel	CZE	150	MS-1	TZ-1	PC-2	FB-3
2	Ivan Treger	SVK	140	RH-1	LP-2	HB-2	BN-4
3	Florian Draghici	ROU	140	TC-1	NM-1	BN-3	CP-4
4	Adrian Draghici	ROU	120	PC-1	FB-2	CP-5	NM-7
5	Wieslaw Dziuba	POL	118	HA-1	MS-2	TC-5	LP-5
6	Vojtech Zima	CZE	114	HB-1	TC-3	LX-3	FB-4
7	Alain Roux	FRA	109	LX-1	PU-2	PC-11	PE-9
8	Stanislaw Kubit	POL	101	RH-3	SW-3	HB-3	TZ-4
9	Frantisek Doupovec	CZE	99	HA-2	CV-3	RH-6	TZ-1
10	Fritz Mang	AUT	95	LP-1	FB-6	SW-8	MS-1
11	Marian Popescu	ROU	91	CS-2	LX-4	RH-7	PC-5
12	Jean-Luc Drapeau	FRA	90	PE-1	BN-7	PC-12	RH-2
13	Dominika Drmlova (J)	SVK	83	CP-2	HB-4	TZ-12	CV-1
14	Norbert Heiss	AUT	80	GC-1	CV-11	LP-14	
15	Katarzyn Szymanska(J)	POL	77	TZ-2	RH-11	LP-12	GC-7
16	Herbert Schmidt	GER	76	FB-1	SW-6		
17	Piotr Tendara	POL	75	GC-2	MS-3		
18	Marek Lysakowski	POL	75	CV-2	NM-6	TZ-15	LP-1
19	Frantisek Kratena	CZE	74	NM-3	CV-4	HA-11	
20	Milan Valastiak	SVK	69	LP-4	CV-6	HA-5	BN-9
21	Jan Smeringai	SVK	69	NM-2	HA-9	BN-18	HB-8
22	Milan Mravec	SVK	68	PC-4	HB-5	MS-8	TZ-1
23	Amedeo Berto	ITA	68	CP-1	RH-14		
24	Pierre Chaussebourg	FRA	68	CS-4	TC-7	PU-6	PC-2
25	Amin Mang (J)	AUT	67	GC-3	MS-9	LP-10	CV-1
26	Edith Mang	AUT	62	SW-7	LP-6	HA-6	GC-1

F1E-Junior

1	Armin Mang	AUT	153	MS-1	GC-1	LP-1	HA-2
2	Jakub Drmla	SVK	143	CV-1	NM-1	BN-2	GC-3
3	Katarzyna Szymanska	POL	135	TZ-1	RH-2	LP-2	GC-2
4	Dominika Drmlova	SVK	132	CP-1	HB-1	TZ-3	LP-3
5	Jakub Matisek	SVK	111	NM-2	MS-2	HB-3	PC-6
6	Andrei Anca	ROU	108	TC-1	SW-3	FB-4	PC-5
7	Matthias Seren	GER	82	BN-1	FB-3	RH-7	SW-2
8	Jan Winkler	CZE	73	HB-2	RH-3		

2008

Contests included in the results

				F1E	F1Ejun
CA	California Cup	USA	Feb 12	10	0
HA	Winter Cup I	CZE	Mar 15	23	7
HB	Winter Cup II	CZE	Mar 16	17	5
FB	Föhrberg Cup	GER	Apr 12	45	8
SW	Swiss-Cup F1E	SUI	Apr 13	45	8
CP	3rd Coppa Primavera	ITA	May 3	26	6
CS	28th Coppa Sisemol	ITA	May 4	25	6
MS	Mikulas Cup of Hungary	HUN	May 10	32	6
CV	Cavalloni Cup of Hungary	HUN	May 11	27	6
LX	Luxor Open	SRE	Jun 7	12	0
PC	Memorial Popa Crangu	ROU	Jun 12-13	43	13
TC	Turda Cup	ROU	Jun 13-14	39	11
TZ	3rd Toszek Cup	POL	Aug 23	38	10
GC	9th Governor's Cup	POL	Aug 24	32	10
LP	Liptov Cup	SVK	Sep 6	32	8
NM	Nosko Memorial Cup	SVK	Sep 7	26	7
BN	Berner F1E Cup	SUI	Sep 14	57	8
RH	Rhön World Cup	GER	Sep 19	69	20
PE	4th Poitou Charentes	FRA	Sep 27	20	4
PU	Poitou F1E	FRA	Sep 28	19	5

COUPE LUXOR F1E À ZLATIBOR, SERBIE



En 2007 j'avais été invité par l'Aéroclub de Serbie à visiter les collines dans les environs de Zlatibor, pour voir si elles étaient valables pour les F1E. De Belgrade nous avons roulé 230 km vers le Sud sur la route principale vers le Montenegro. Zlatibor se révéla comme une populaire résidence d'été et d'hiver avec hôtels, pensions et restaurants à une altitude d'environ 1000 m au-dessus de la mer, avec environnement de collines et de montagnes couvertes d'herbe, et quelques rares bosquets de pins de petite taille. L'aspect arrondi des collines rappelle la Rhön en Allemagne, mais la terre recouvrant le sol pierreux est si mince que des arbres ne peuvent y grandir, laissant la place à une "alpe" verte et jaune de grande beauté.

A parcourir les routes principales on imagine pouvoir disposer de centaines de pentes utilisables pour y planer, mais la compétition de son côté requiert un accès facile. Deux endroits semblaient particulièrement prometteurs. L'un situé très près du village, guère plus qu'une vallée peu profonde, une cuvette d'environ un kilomètre de diamètre. Le site semble idéal pour des vols de réglage, ou pour terminer un flyoff, et c'est utilisable pour des vents de tous les azimuts. L'autre site, à environ 4 km de distance, est réellement vaste, avec des pentes de différentes raideurs et pour toutes les directions du vent. Seuls les vols vers le sud-ouest ne sont pas très recommandables, à cause d'un lac très allongé scintillant gracieusement - et dangereusement - à environ 2 km.

En 2008, Ljubomir Radosavljevic, une force vive au sein de l'Aéroclub de Serbie, se laisse encourager à organiser une première Coupe du monde en Serbie (7 juin) ainsi qu'un Open international (8 juin). Il pense que deux Coupes du monde auraient été plus attractives, et il se prépare à en organiser deux en 2009. 12 concurrents ont fait le voyage, c'est peu mais... il y avait là certains de la plus haute volée, dont le vainqueur de la CM 2007 Marian Popescu et celui du Championnat du monde 2007 Alain Roux. Tout était prêt à la perfection, y compris un gros van avec de jeunes aides bien briefés, une grande tente et une restauration adéquate. Météo instable et directions changeantes du vent. Régulier cependant vers 11 h, et sur le grand site au sud de Zlatibor démarrera le premier concours F1E en pays de Serbie. Le vent du nord-est venait en direct sur la plus forte pente de l'ensemble, mais ne dépassait guère les 2 ou 3 m/s et les modèles descendaient gentiment pour faire leur 5 minutes à l'aise. Au deuxième vol le vent passait un peu plus au nord, et les moins expérimentés voyaient leur planeur déviés dans un vent de travers. Le round n'était pas terminé qu'une soudaine bourrasque menaçait les ébats. Dès que tout le monde eut fini son vol le concours fut interrompu.

A 16 heures les conditions redevinrent celles de fin de matinée. le soleil faiblard et l'herbe mouillée avaient peine à engendrer quelque thermique, mais la pente régulière et une vallée bien encaissée orientée nord vers Zlatibor vous donnaient des vols à plus de 30 minutes... expérience faite par votre reporter quand son modèle refusa de déthermaliser. Après 5 vols, seul Alain Roux avait le plein, cinq maxis à 5 minutes. A sa propre grande surprise le Serbe Bosko Lacimic fait deuxième, pour sa première sortie en F1E, et relègue Vojtech Zima (CZE) à la 3ème et Marian Popescu (ROM) à la 4ème position. Remise des prix lors du banquet, lequel libéralement offert par nos hôtes de l'Aéroclub de Serbie. Cela se passait en un excellent restaurant, pas très éloigné du superbe hôtel réservé pour aides et concurrents.

Un gros merci à Claudio Bognolo ! Les cinq concurrents serbes, très emballés à l'idée de leur première en F1E, avaient commandé le kit de Claudio, le "UGO-2" tout bois. L'un d'eux utilisait ses ailes F1C à lui, les autres ont sorti du kit des machines très compétitives, parfaitement adaptées aux collines de Zlatibor. L'excellence du planeur italien se révéla en particulier à la fin de l'Open du 8 juin.

Ce second concours a dû être interrompu comme le premier après deux vols, à 13 h. Mais contrairement à la veille à 16 h, quand la bourrasque fut partie, la pluie ne cessa pas complètement. Cependant un round sous vent d'est de plus de 7 m/s se montra parfait, avec une ascendance très régulière et des modèles atterrissant sur la colline même. Vers 18 h enfin le vent disparaît et le crachin s'arrête. Dernier vol... mais où placer le départ ? En dépit d'un léger souffle d'ouest les participants ont voulu changer après tous ces jours de pilotage : on décide des vols vers le sud, les modèles descendront la longue pente d'herbe sans thermique perceptible, et le maxi sera de 5 minutes.

Marian est le premier au départ. Après 5:15 min son modèle de facture toute moderne atteint la pente sud-ouest en face, dévié de la trajectoire prévue par un vent de travers. Le taxi de Pierre se mit en perte sévère et touchait à 77 s. Alain descendit dans la vallée, atterrit à 4:05 min au-delà du ruisseau qui alimente le lac déjà cité. Ljuba avec son UGO-2 jaune et bleu atterrit plus à gauche, ramassant 4:22 et gardant les pieds secs... pas de ruisseau à traverser. Le dernier à partir est Denic Kremic. Habitant pas loin, il est pilote de planeur RC et c'est sa pente... Son UGO-2 fait les 4:51 avant de se poser sur la rive gauche, et voilà une deuxième place bien méritée, pour le deuxième concours de son pilote et devant des rivaux de classe mondiale.

(De Gerhard Wöbbeking pour FFN)
Photo : l'équipe serbe, évidemment...

CHAMPIONNAT D'EUROPE

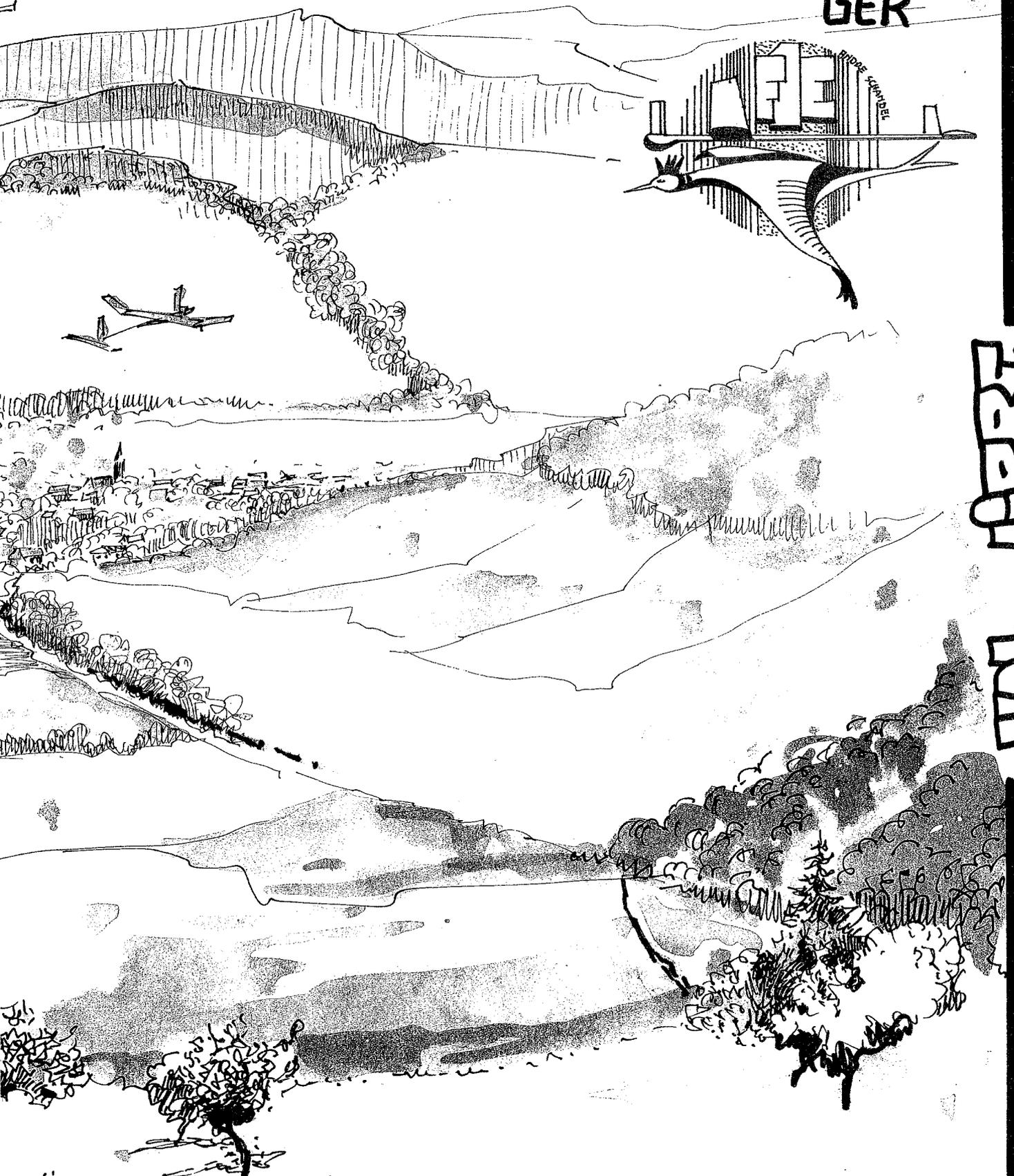


VON FIERRE

KALTENSUNDHEIM

RHÖN

GER

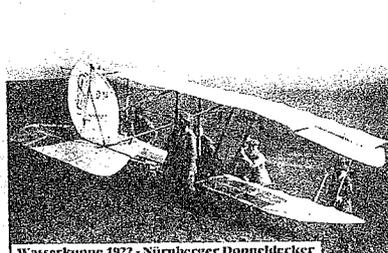
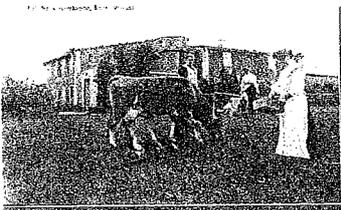
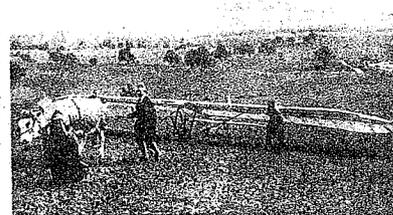
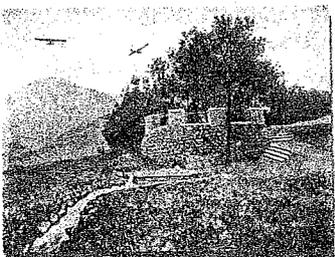


HERZ
VON

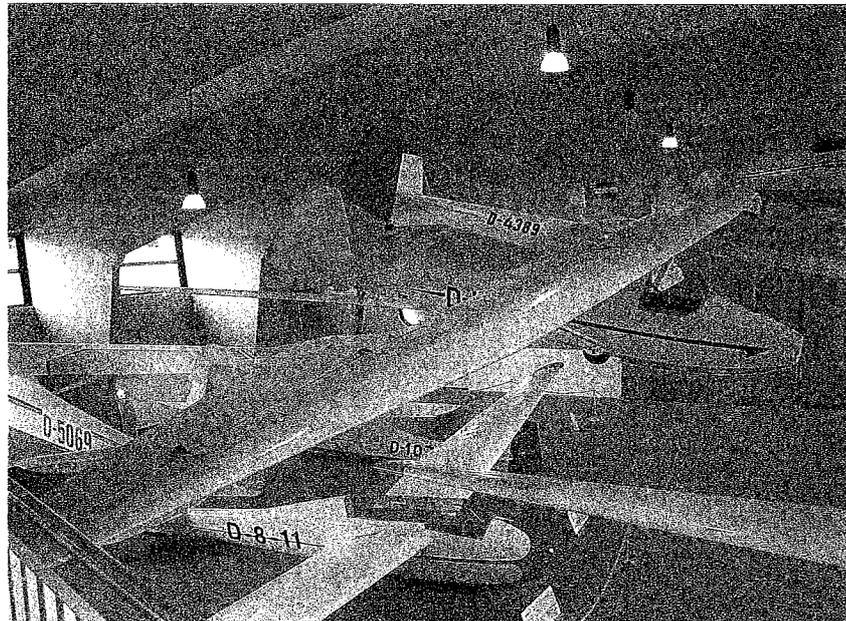
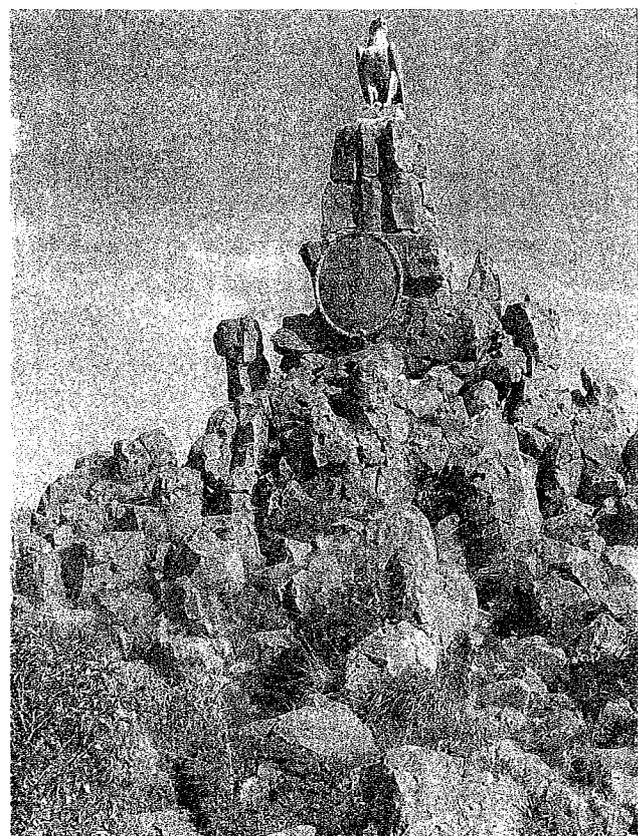
RHÖN, MASSIF MONTAGNEUX D'ALTITUDE
PYENNE COMPORTE EN SON CENTRE, LA
MEUSE WASSERKAPPE BERCEAU DU VOL
VOILE - LA COMPETITION SE DEROULE
PENDANT A UNE VINGTAINNE DE KILOMETRES.

H. SCHAUWEL - 2008 - 09

11245



Wasserkuppe



Photos A. SCHANDEL -
- MONUMENT A LA GLOIRE DES AVIATEURS -
- UNE TRÈS PETITE PARTIE DU MUSÉE -

WASSERKUPPE

Lieu mythique pour les passionnés de l'aviation et plus particulièrement du vol à voile .

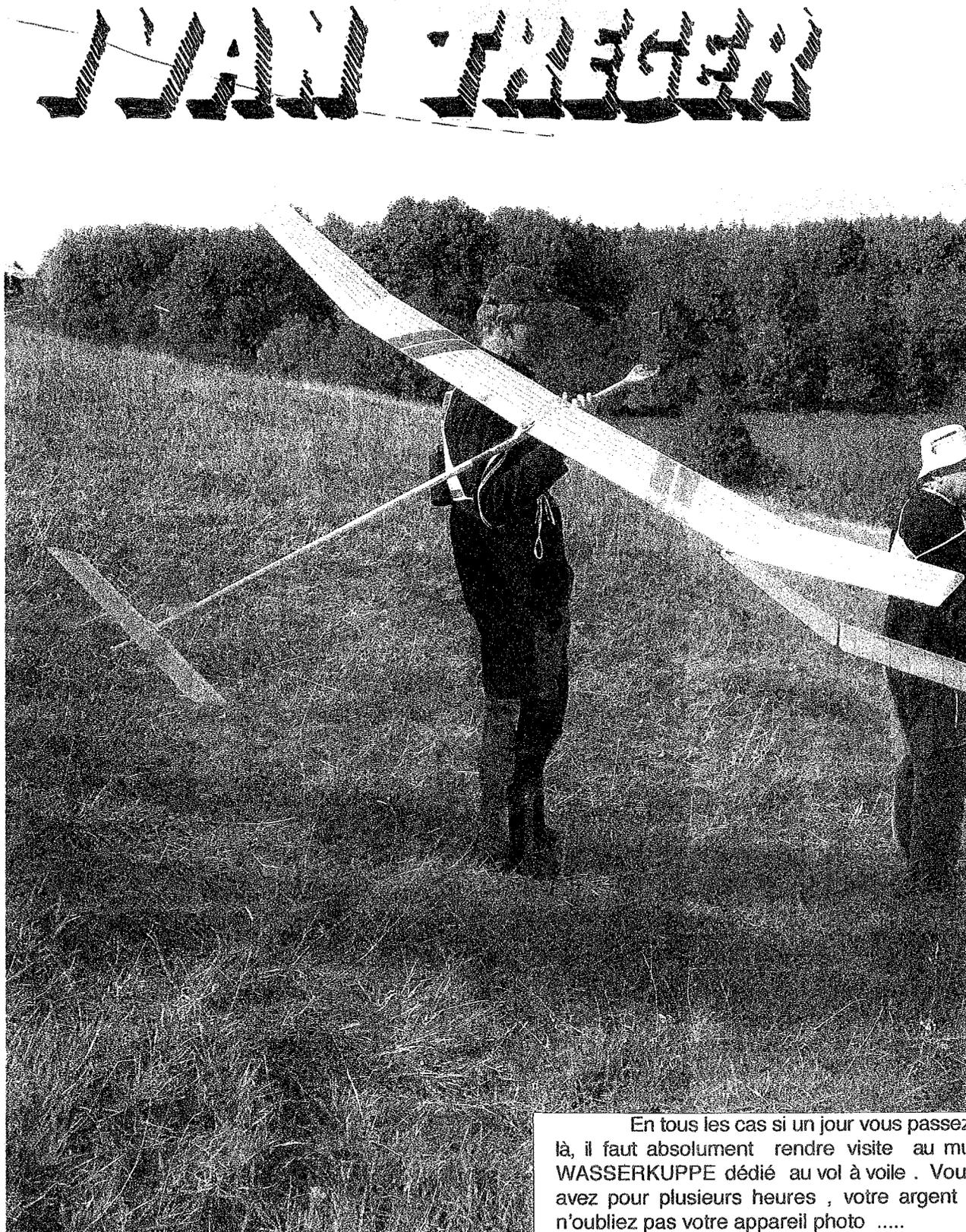
Le sommet , en ballon domine la région, vers tous les points cardinaux . C'est également un lieu d'excursion très prisé , en toutes saisons , en famille .

Pour nous bien sûr la perle c'est le musée historique du vol à voile , qui comporte aussi un secteur important consacré à l'aéromodélisme en général et au vol libre . Beaucoup des modèles Vol Libre exposés

appartenaient encore il y a peu de temps , à des modélistes allemands bien connus , autrefois à l'ouest et à l'est , maintenant en RFA . Une collection de moteurs , modèles réduits , magnifique et très étendue , des débuts jusqu'à nos jours .

Mais bien entendu le régal pour l'oeil et le connaisseur ce sont les planeurs vol à voile , de leur origine jusqu'à nos jours . Donc des années vingt du siècle dernier jusqu'au début de celui d'aujourd'hui . Les uns plus curieux , originaux , plus beaux que les autres , avec leur histoire , leur performances , et un trombinoscopes des pionniers , pionnières , du vol à voile durant cette période . Une galerie internationale de portraits impressionnante .

La partie le plus effervescente , celle des années trente et de la deuxième guerre mondiale , est traitée de façon discrète et sans aucun débordement dans la gloriole . Tous les symboles de l'époque ont été évités ou effacés , pour ne point rappeler ce passé encombrant .



En tous les cas si un jour vous passez par là, il faut absolument rendre visite au musée WASSERKUPPE dédié au vol à voile. Vous en avez pour plusieurs heures, votre argent, et n'oubliez pas votre appareil photo

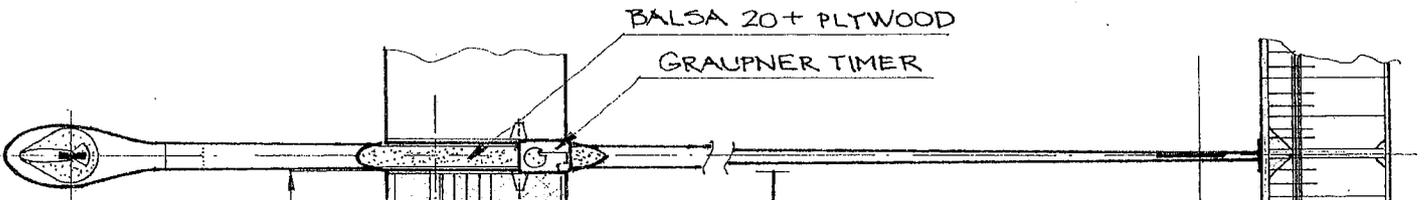
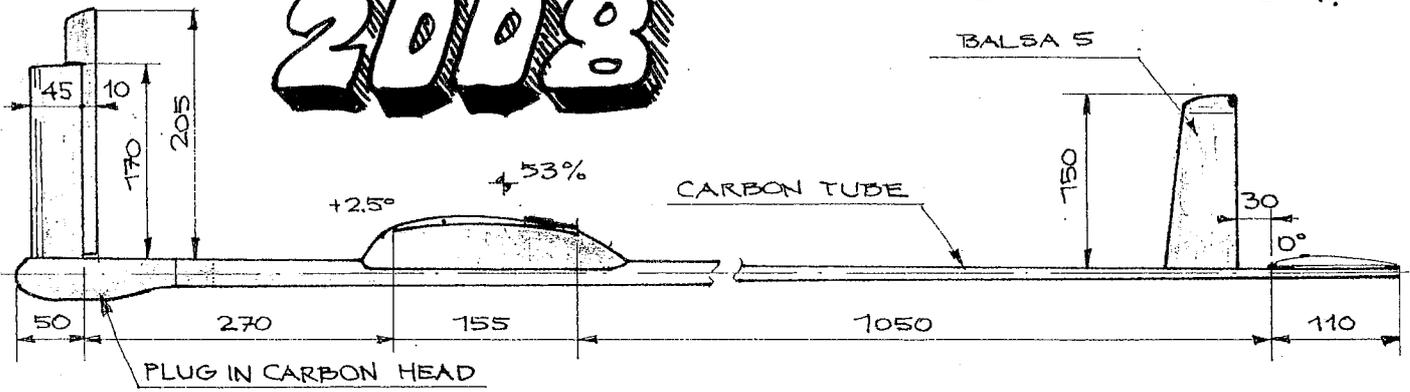
PHOTO. A. SCHANDEL.

VOLLIBRE

PHOTO. MONTRANT LE CHAMPION D'EUROPE SUR LA PENTE DE WESTENSUNDTHEIM VENDORERI, JOUR DU CONCOURS COUPE DU MONDE - A REMARQUER L'ALLONGEMENT ET L'ENVERGURE DU NOSELE, LES DEUX SONT IMPRESSIONNANTS. -

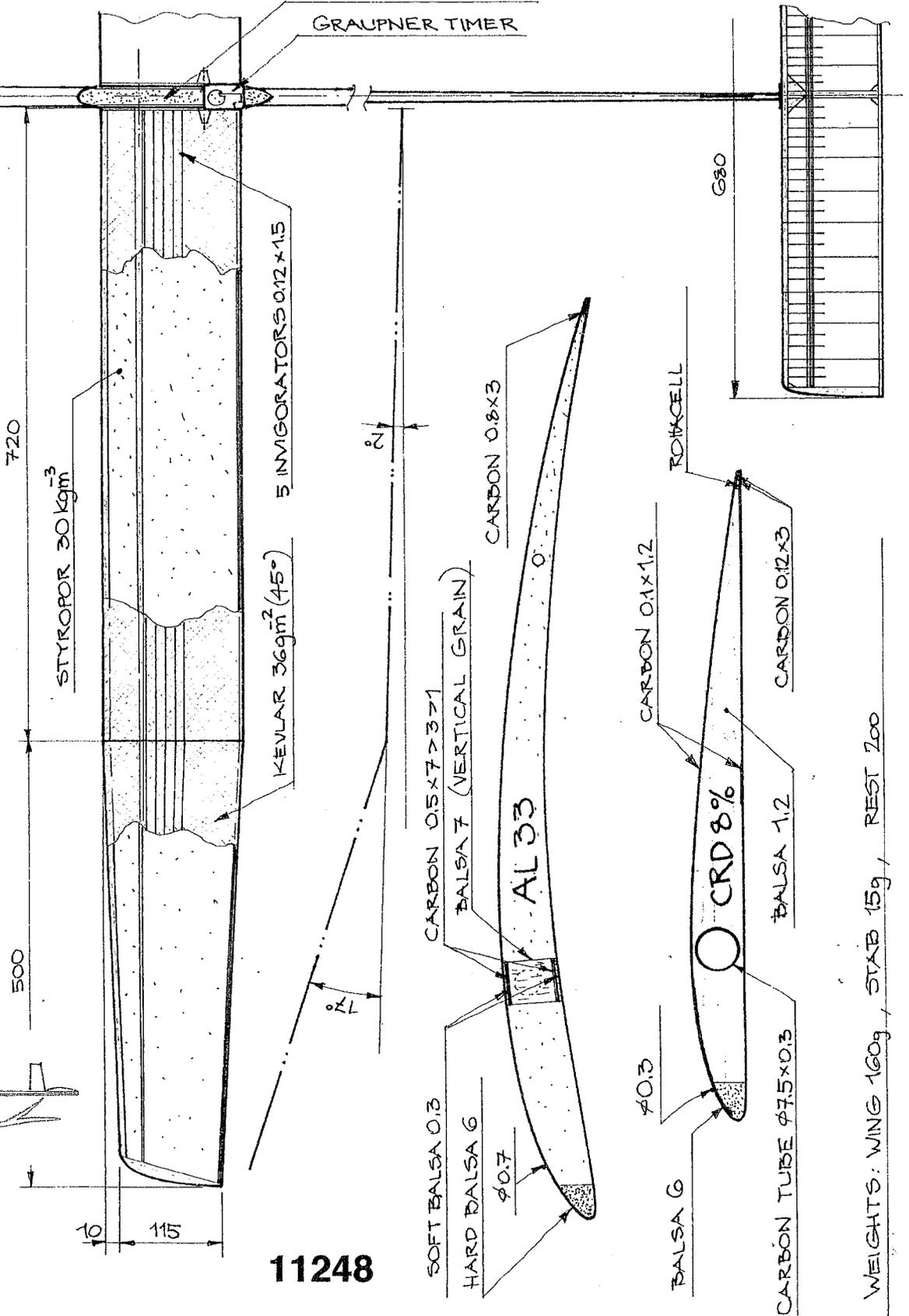
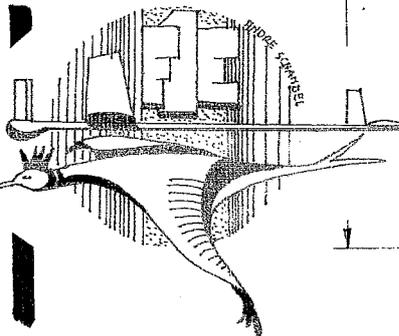
2008

- DESSIN. I. TREGER. -



WON TREGER

WON TREGER



11248

WEIGHTS: WING 160g, STAB 15g, REST 200

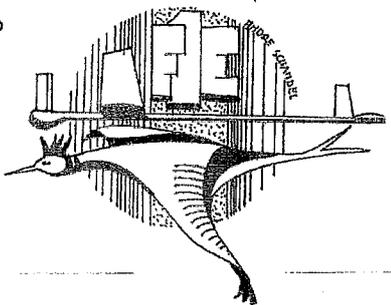
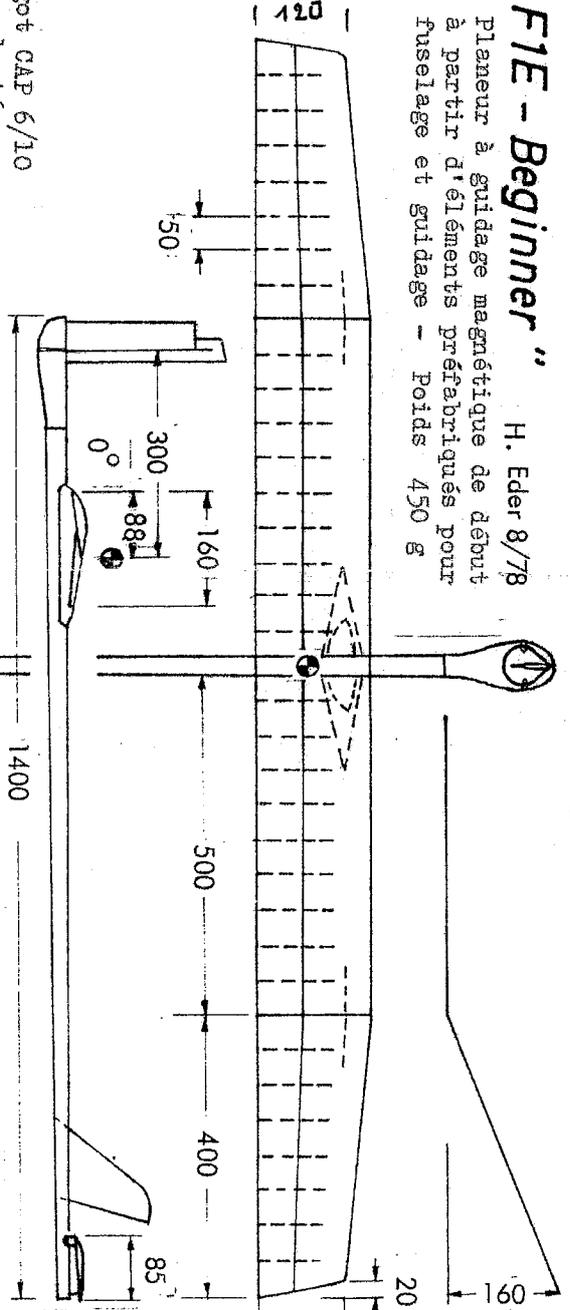
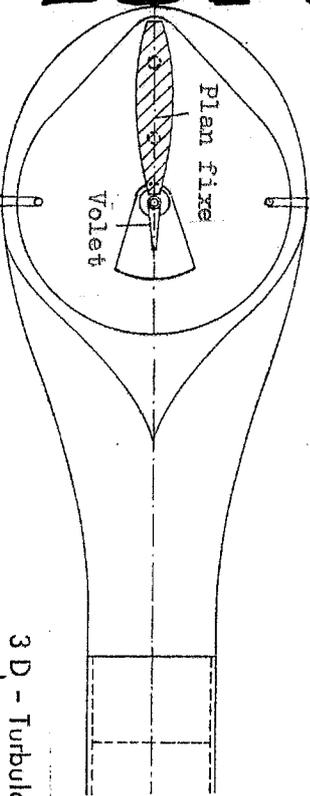
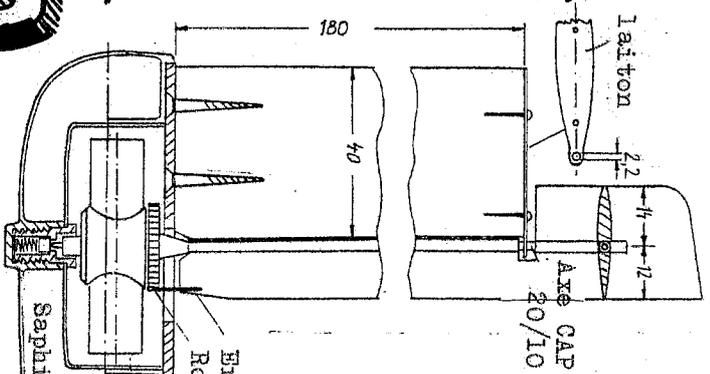
"F1E - Beginner"

H. Eder 8/78

Planeur à guidage magnétique de début à partir d'éléments préfabriqués pour fuselage et guidage - Poids 450 g

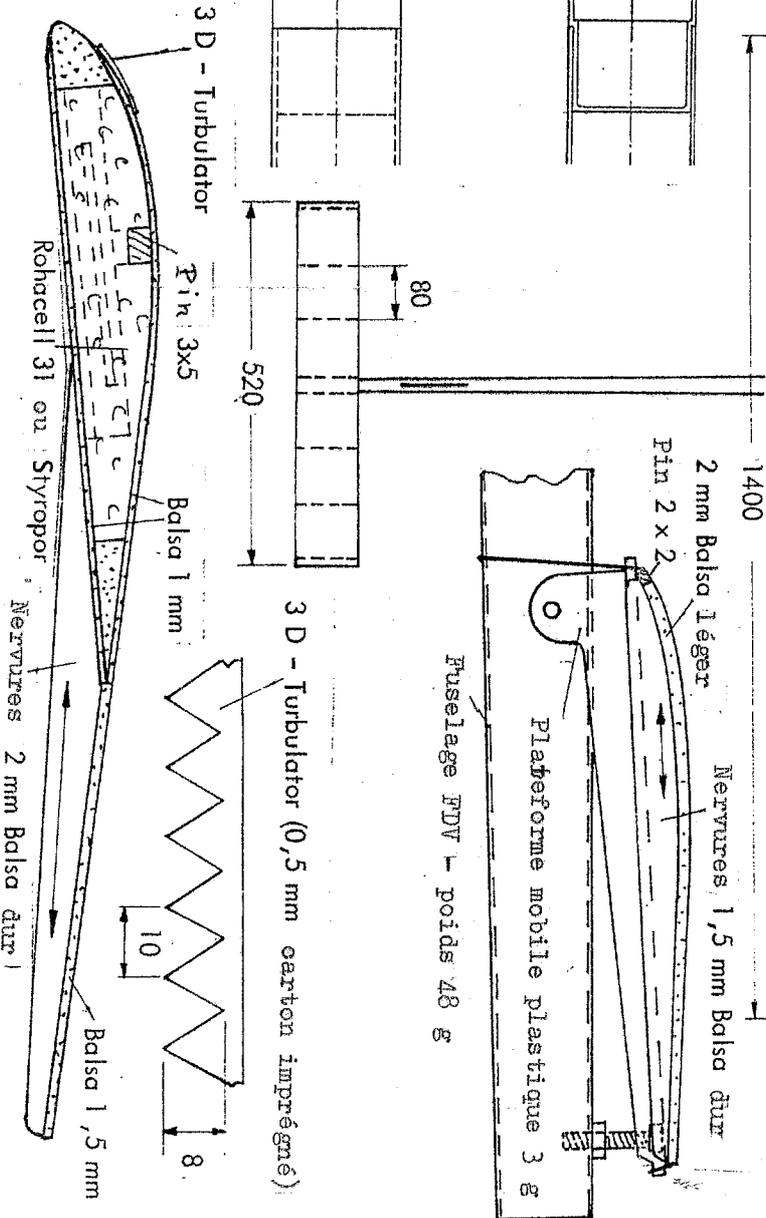
TRENTE ANS... DANS LE TEMPS QUELLE DIFFERENCE ?

1978



Guidage, fuselage, plateforme stabilisatrice :
36 DMM complet chez : A. Frieser
Schlesische Straße 2, D 8832 Weissenburg
T. 09141/2255

EDER



**CHAMPIONNATS
d'EUROPE - Vol De Pente
Magnétique- F1E 2008 dans
la ROHN . RFA .**

Comme nous l'avons déjà souligné dans le dernier numéro de VOL LIBRE , cette catégorie , vol libre , a été , carrément ignorée en France jusqu'au début de ce siècle .

Nous avons dans les premiers numéros de VOL LIBRE essayé de lancer cette discipline , avec des articles et des plans , venant de Hans GREMMER (RFA) père de cette catégorie . Sans écho .

Aujourd'hui , l'équipe de France est la championne du Monde 2007 , et la championne d'Europe 2008 . Alain Roux premier aux ch. du Monde et deuxième aux ch. d'Europe . Du jamais vu !

Nous aurons sans doute encore l'occasion de revenir sur ce revirement miraculeux , allant du néant aux sommets les plus hauts .

**Revenons aux
Championnats d'Europe :**

Situation géographique .

Le massif de moyenne montagne de la Rhön , est situé au centre de l'Allemagne actuelle , dans un triangle joignant trois régions : le Hesse , la Bavière et la Thuringe . Le sommet le plus élevé est la WASSERKUPPE (956 m) . Région relativement peu peuplée , réserve naturelle , agricole et touristique . La topographie de ces moyennes montagnes se prête très bien au vol de pente , grandeur nature ou en modélisme .

Passé historique : - La Wasserkuppe et ses environs , peuvent être considérés comme le berceau Allemand et même mondial du vol à voile , après la première guerre mondiale .

Dans les années trente , ce creuset du vol à voile , a été exploité par le régime du 3ème Reich , naissant , pour en faire un énorme centre de formation de jeunes pilotes , passant par la construction des planeurs , leur treuillage sur les pentes - au sandow - le pilotage , et l'acquisition de valeurs morales , nécessaires à une guerre future La Wasserkuppe en était le symbole , et un monument à la gloire des aviateurs y fut érigé . Il existe encore aujourd'hui , tout comme certains baraquements , servant à l'hébergement des masses de jeunes alors sur les lieux .

Dans l'histoire plus récente ce même sommet , situé en face du point le plus avancé , des armées du bloc de l'est , pendant la guerre froide , fut transformé par les forces US , en un haut lieu d'observation et d'espionnage , vers l'est , avec des moyens électromagnétiques gigantesques et secrets . Zone interdite . Le dôme radar domine toujours encore les lieux , mais est vidé de toute substance .

**Conditions météorologiques
et autres**

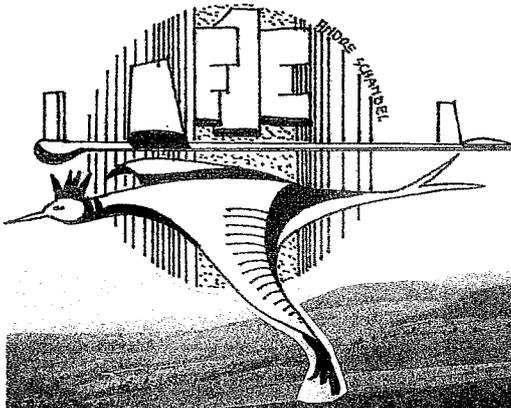
La mi septembre , fut caractérisée par des courants d'air venant du nord - nord-est : conséquence températures très basses , le matin proches du gel ! Sur la première partie de la semaine , le vent était même violent , gênant considérablement les concurrents des compétitions diverses . Le tout en limite d'un retour d'est humide pas fameux tout cela .

Les organisateurs , allemands sous la direction de G. WÖBBEKING , , étaient très embarrassés pour déterminer les pentes utilisables jour après jour , et n'eurent pas toujours la main heureuse : on vola sur pente avec le vent dans le dos : ce qui est contraire au principe même du vol de pente .

Il faut reconnaître que déplacer sur d'autres lieux , à des kilomètres toute une caravane de concurrents , ce n'est pas facile non plus . Alors

Néanmoins les conditions de vol sont pareilles pour tous les participants ...et finalement se sont quand même les meilleurs qui l'emportent ...en la circonstance les Français . . Bravo .

André
Schwarzeckel



perdus de vue , ou qui aspiraient bizarrement à basse altitude les modèles , en leur infligeant des temps de vol très bas , de l'ordre de quelques dizaines de secondes . J. Orel (Tchèque) en fut la première victime

Comme signalé précédemment , lors de la compétition des séniors , les trois derniers vols se firent vent dans le dos . Il importait donc pour les concurrents de tenter de descendre la pente de départ le mieux possible , afin de rejoindre au fond de cuvette des pentes relativement à l'opposé . Peu ont réussi à le faire , soit J. Treger (Slovaquie) à la pleine , Alain Roux échoua de peu à en faire autant

Entre temps J.L. Drapeau , avait accroché sur la limite droite , à un mètre près le toit d'un abri , le mettant hors course , pour les premières places , mais n'empêchant pas l'équipe de France de terminer en tête

Dans l'ensemble il faut remarquer que la moyenne d'âge des concurrents semble être élevée , que les modèles conservent encore pour la grande majorité des caractéristiques personnelles des propriétaires

Le monotype n'a pas encore percé de façon définitive dans la catégorie

Le concours de vendredi international Coupe du monde fut plus calme , et les derniers vols de toute beauté pour le spectateur . Soleil , vent léger de face , thermiques , température enfin agréable , vols magnifiques en altitude

En soirée , dans un village voisin , remise des prix , avec un banquet fort cher trente euros ! Buffet à longue queue et d'attente La remise des prix initialement prévue en fin de repas , avait provoqué des remous à l'égard de G. Wöbbekingqui finalement céda pour la remettre en début , de banquet .

PHOTO: A. SCHMIDT

Choix des pentes , pour les ch. d'Europe , juniors et Séniors .

La Wasserkuppe ne se prêtant pas à une compétition , avec des vents , nord , nord-est , les organisateurs ont choisi des pentes situées à une vingtaine de kilomètres au nord de la Wasserkuppe , sur les communes de Kaltensundheim et Kaltenwestheim .

Dans les deux cas l'aire de départ était située devant une cuvette assez vaste à distance (voir dessin sur deux pages) , mais sur un genre de petit col , encadré par des bois plus ou moins importants .

Bois qui causèrent des pertes , par

DER "CHARME " VOM HANGFLUG .

DIESE KLASSE DIE NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG , VON HANS GREMMER , KIND DER RHÖN , EINGEFÜHRT WURDE , HATTE IHRE EUROPA MEISTERSCHAFT GENAU IN DER RHÖN . DIE NÄCHSTEN W. MEISTERSCHAFTEN WERDEN AUCH 2009 DORT GEHALTEN .

FLUGZEITUNG



Photo A. SCHÄNDEL -

DEUTSCH

ICH SELBST WAR ETLICHE JAHRE IN VERBINDUNG MIT H. GREMMER , INDEM ICH AN SEINEM BUCH ÜBER HANGFLUG , MIT ZEICHNUNGEN TEILNAHM . DAS BUCH , UMFANGREICH , UND BESTENS DOKUMENTIERT , GIBT EINE SEHR GUTE EINSICHT IN DEN MAGNETHANGFLUG .

ICH HATTE BIS HEUTE NOCH NIE HANGFLUG - MAGNET - GESEHEN IM ODER AUF DEM GELÄNDE . ICH HABE MICH ALSO ENTSCHLOSSEN , AUF DIE E. M. ZU FAHREN , UND ICH WURDE NICHT ENTTÄUSCHT . ES WAR SCHÖNER ALS ERWARTET .

ZUM ERSTEN , DA MAN GEZWUNGEN IST AUF EIN HANG ZU STEIGEN , SEI ER AUCH NOCH SO KLEIN , BRINGT DIES EINE AN-ÜBERSICHT ZUR LANDSCHAFT , EINE ART VOGELSICHT . BEI MITTEL ODER HOCHGEBIRGE IST DIE LANDSCHAFT EINDRUCKSVOLL . MAN IST ALSO IN EINER MALERISCHEN POSITION .

ZUM ZWEITEN , ALLE FLÜGE STARTEN VON GLEICHER STELLE , DIE TEILNEHMER STEHEN "SCHLANGE" UM ZU FLIEGEN . MAN HAT EINE GESAMMTANSICHT AUS DER HÖHE ÜBER PILOTEN UND MODELLE . MANN ; MODELL, START , FLUG ÜBER GELÄNDE SIN GUT ZU SEHEN .

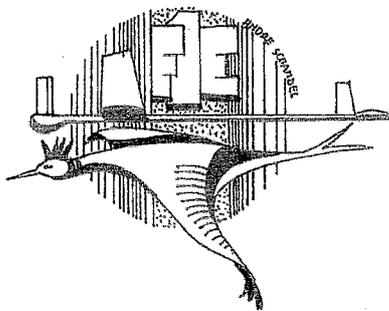
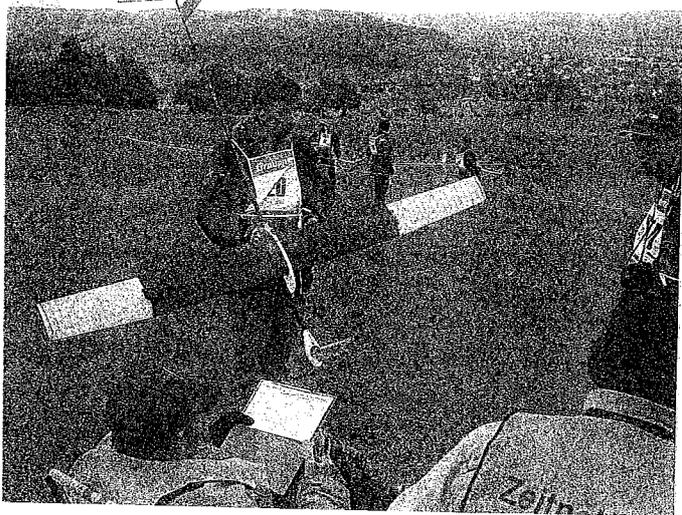
ZUM DRITTEN , MAN KANN AHNEN DASS TRIMMUNG , EINSTELLUNG ZU WIND , GEWICHTBELASTUNG , NICHT EINFACH ZU HANDHABEN SIND . DER PILOT MUSS EXTREM FEINFÜHLIG SEIN , ZU WETTERLAGE , UND TOPOGRAFIE , ER MUSS SEIN MODELL SEHR GUT KENNEN . ÜBUNG IM GELÄNDE , IN DER LUFT, ÖFTERS VERÄNDERT , IST GEFRAGT . DIE BEOBACHTUNG DER LINIEN DES GELÄNDES IST GEFRAGT, UM IM VORAUS DIE FLUGLINIE VOM MODELL ZU ERSPÄHEN ; IN DEM WIND

ZUM VIERTEN , EINMAL IN DER LUFT , ERSCHEINT DIE ELEGANZ VOM MODELL IN DER LANDSCHAFT INSERIERT . EIN GELUNGENER FLUG IST IN DIE LANDSCHAFT EINGEGLIEDERT .

ZUM FÜNFTEN , DER GANZE WETTBEWERB , LÄUFT SANFT DAHIN , OHNE HEKTIK , SO WIE DAS FLUGZEUG DURCH DIE LUFT GLEITET . DIE LANDUNG IST AUCH MEISTENS ZU BEOBACHTEN , WAS IMMERHIN SCHON EIN VORTEIL IST MIT AUGE ODER FERNROHR .

ZUM SECHSTEN , DIE MODELLE SIND VON EINFACHER GESTALTUNG , AUSSER DER STEUERUNG , IMMER DIE GLEICHE . KEINE KOMPLIZIERTE ZUBEHÖRE , MAN BLEIBT BEI DEN GRUNDREGELN , UND JEDER KANN SICH PERSÖNLICH AUSDRÜCKEN , IM ORIGINAL WAS HEUTE NICHT MEHR , AN DER TAGESORDNUNG IST LEIDER .

WARUM ALSO HAT DIESE KLASSE NICHT MEHR ANHÄNGER DIE FRAGE BLEIBT OFFEN . WER HAT DIE ANTWORT ?



ULZ

VOL DE PRÉSENTE MAGNETIQUE

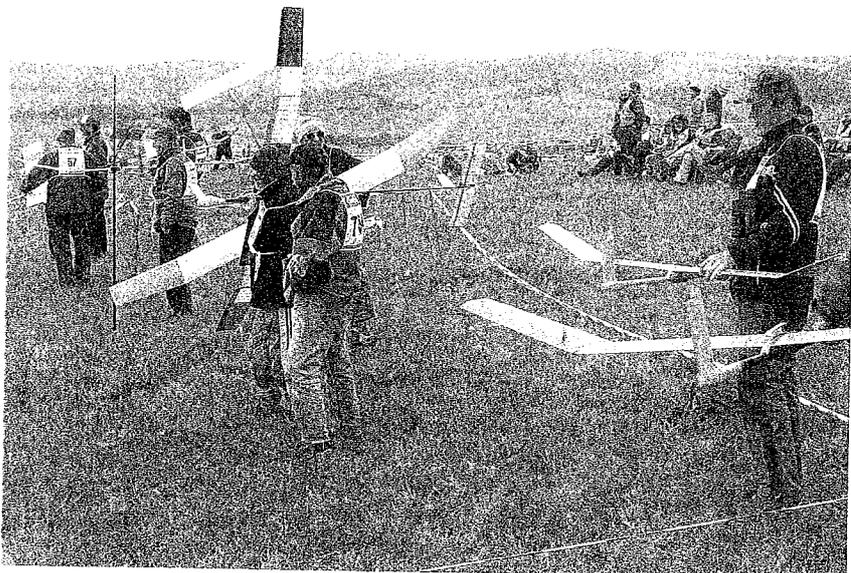
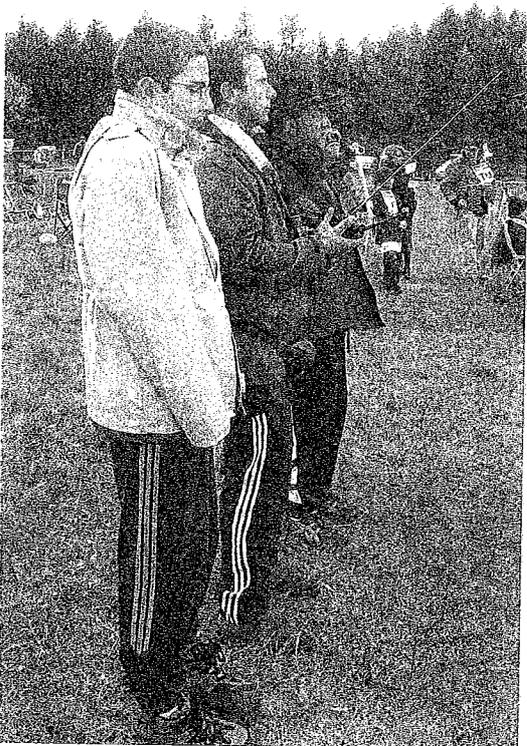
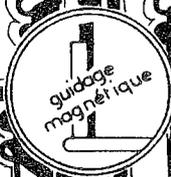
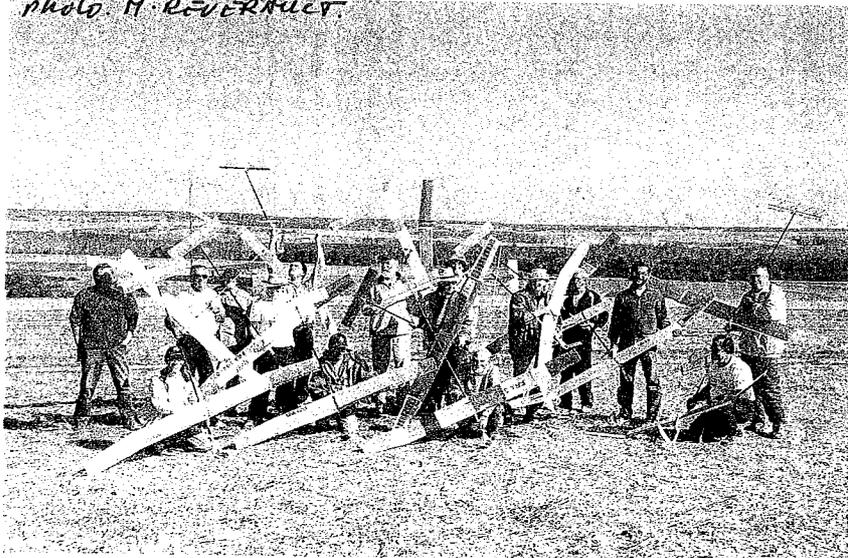


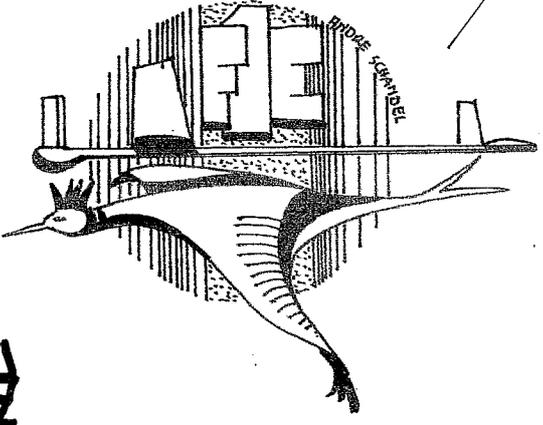
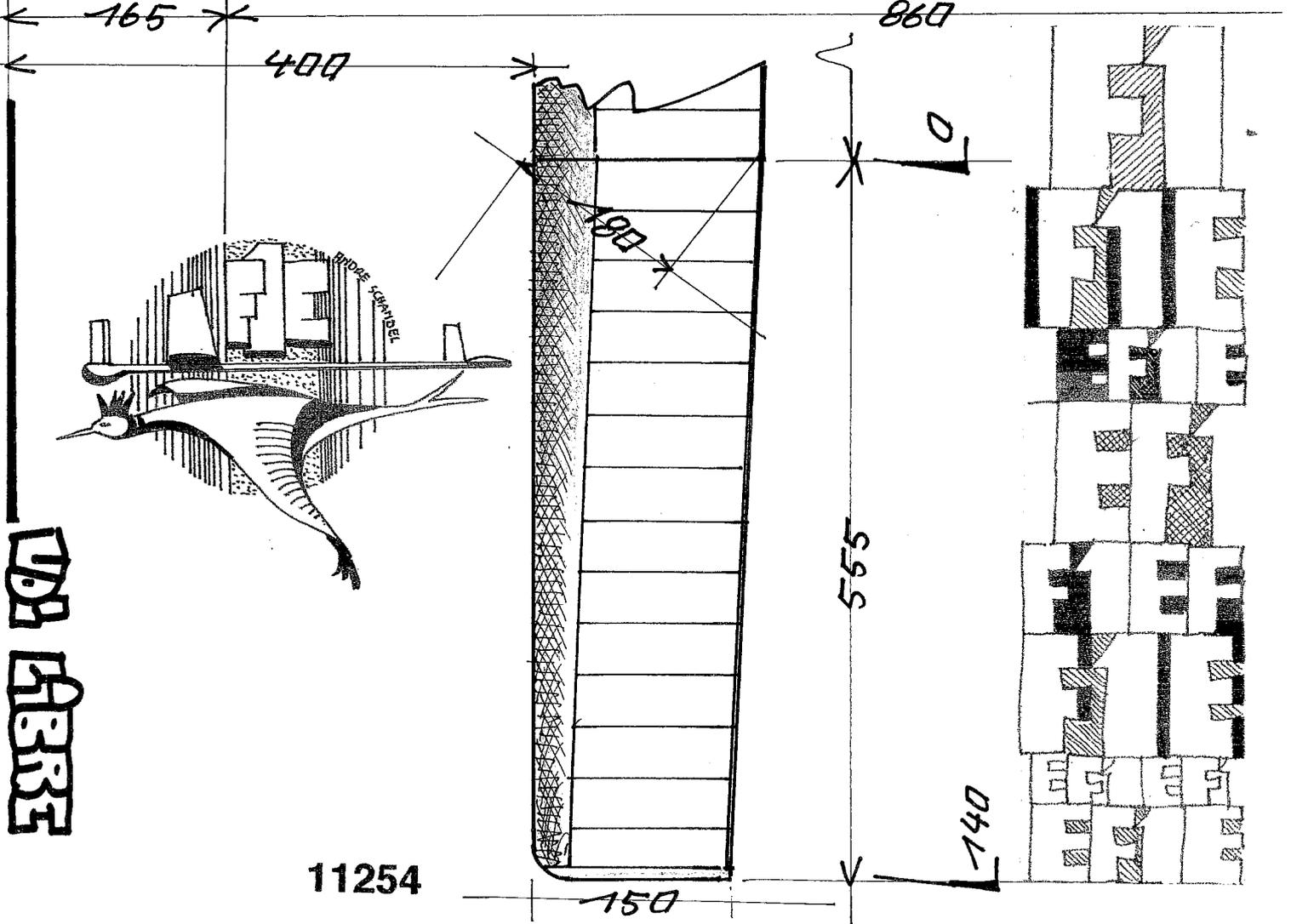
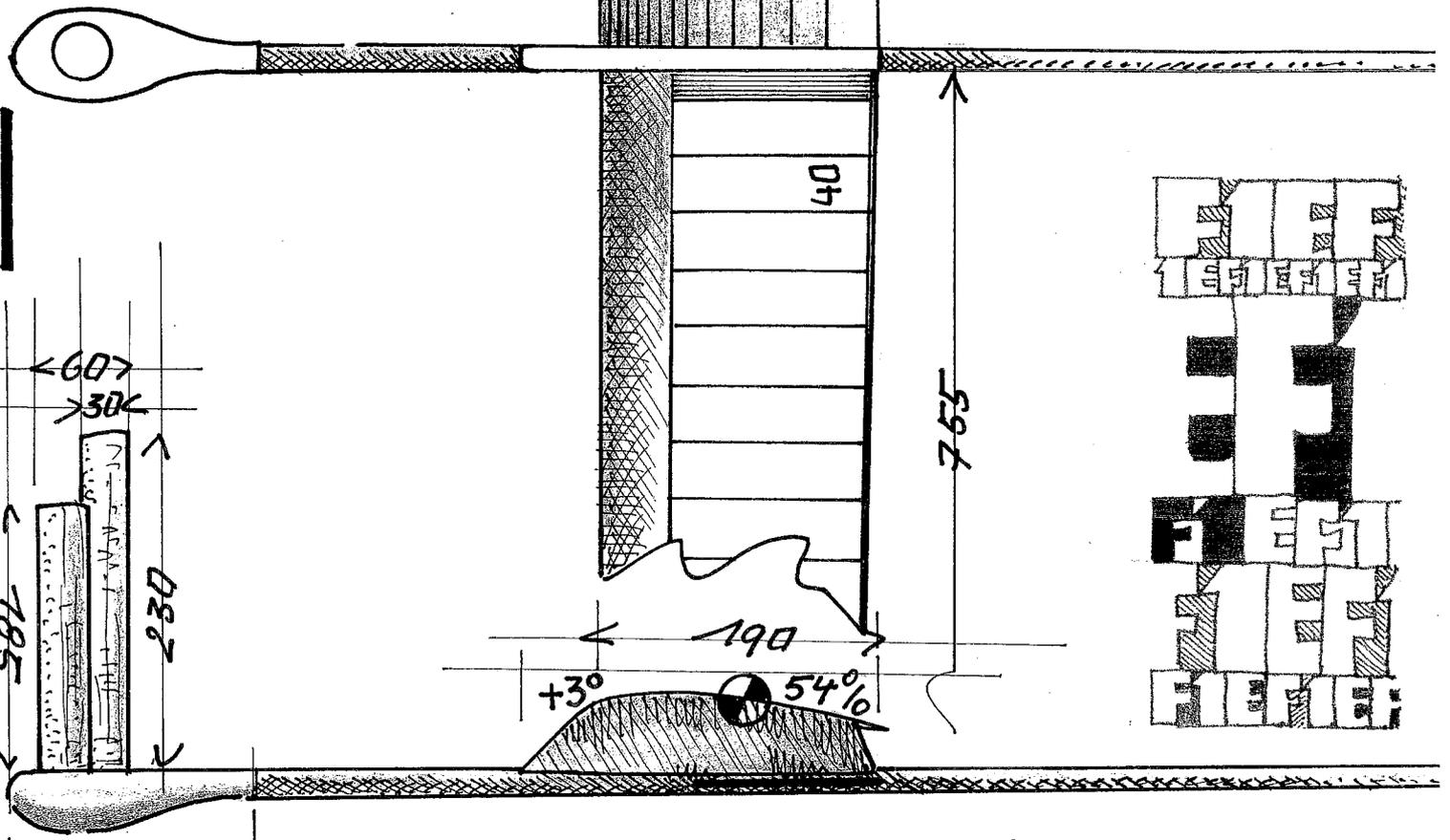
PHOTO. M. REVERAULT



PHOTO. A. SCHAMMÉZ.

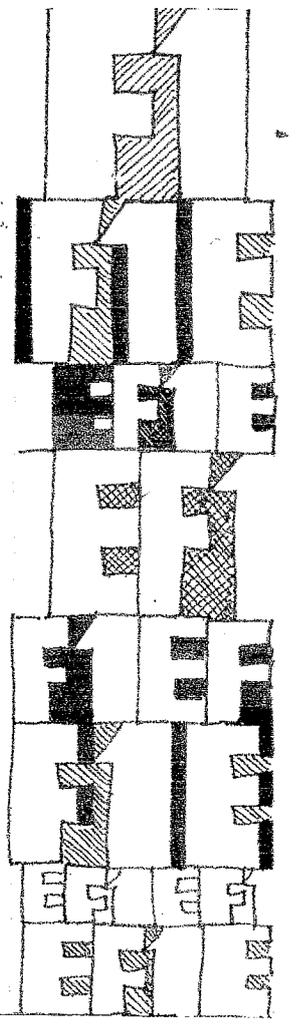
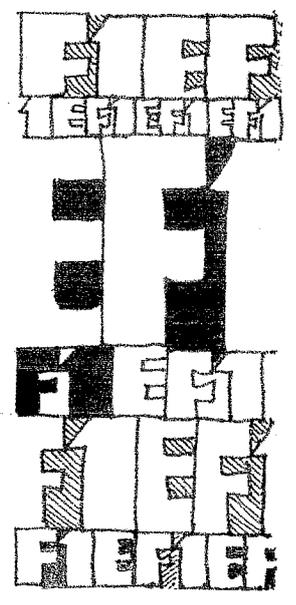


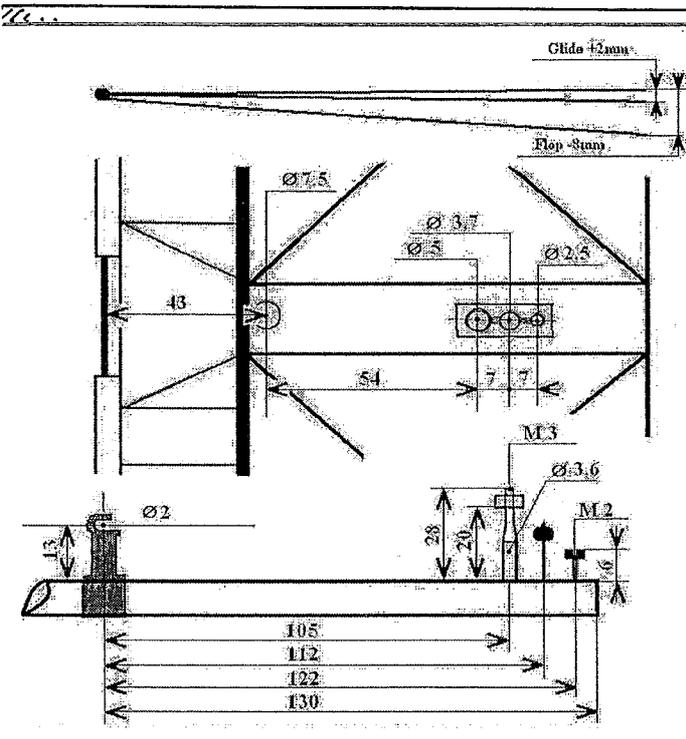
AUX CHAMPIONNATS D'EUROPE - F4E DANS LA RHÔN. - R.F.A. -
 * STEFANO PARZIANI - JUNIOR - ITALIE - 2ÈME AU CLASSEMENT
 * ANDRÉ TRACHÉZ + FILS ALEXANDRE - ASSISTÉS DE J.L. DRAPEAU -
 * LE FUTUR VAINQUEUR IVAN TRÉBER - PREMIER PLAN - PIERRE
 CHAUSSEBOURG, AVEC LE CHEF - J.M. CHABOT - AIRE DE DÉPART -
 * RETROUVAILLES ENTRE FEMMES - J. SCHIRNER ET B. BOVKS -
 * LE CERCLE DES CONCURRENTS F4E AU POUTOU - 09-08. -



UJA ABRE

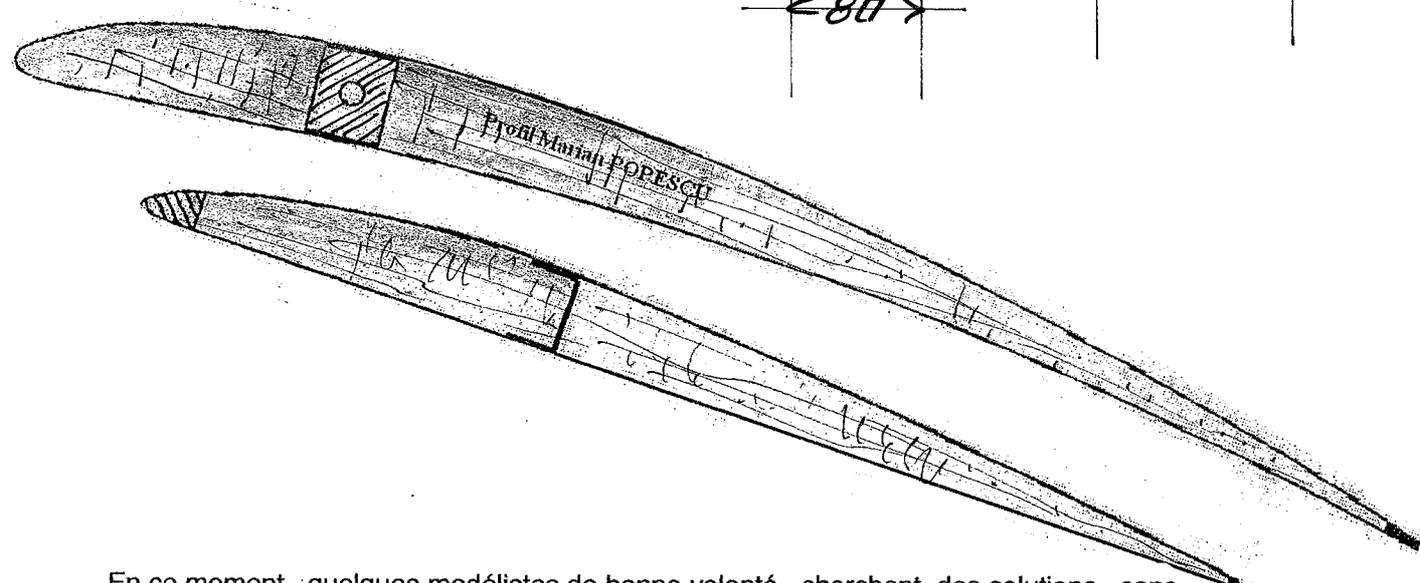
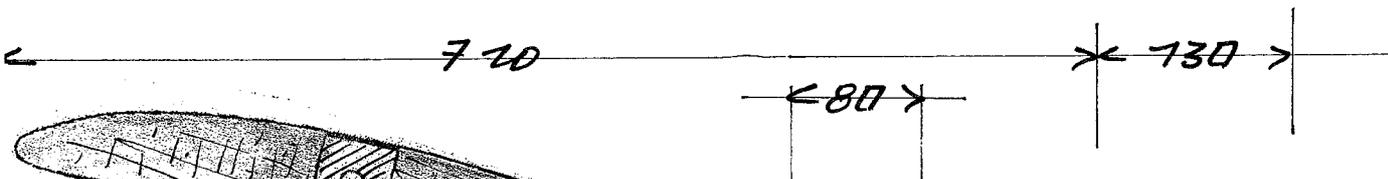
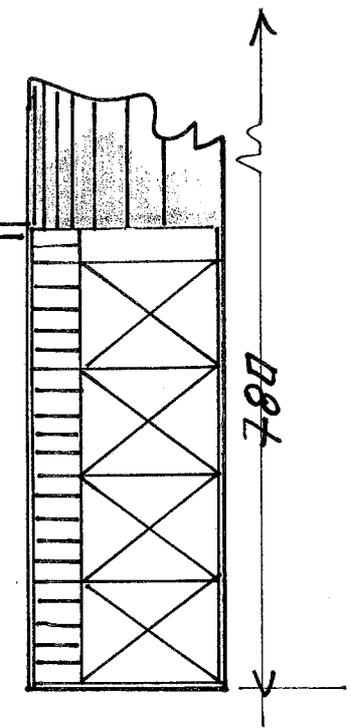
11254





	Weight	Area
Fuselage	295 gr	
Wing	253 gr	45,57 dm ²
Tailplane	42 gr	11,70 dm ²
Totals	590 gr	57,27 dm ²

Fuselage: Victor PAIRELUS
 2 function timer: AROUX



LIBRE

En ce moment, quelques modélistes de bonne volonté, cherchent des solutions, sans aucun doute, les dernières, désespérées, pour retrouver la jeunesse, dans les catégories du vol libre. Les derniers ch. de France ont montré, le vide, en forme de gouffre, programmé chez les cadets et juniors.

Depuis des années, des appels au secours, se font entendre, mais rien ne semble pouvoir arrêter l'hémorragie fatale..... Si nous pouvons invoquer des raisons sociales, de société, causes du déclin, nous ne pouvons pas non plus oublier, que nous ne faisons, pas grand, chose sinon rien, pour rendre compte et donner aux jeunes l'envie de nous suivre, de nous imiter. Les meilleurs résultats sont passés sous silence, aucun commentaire, alors il faut pas non plus nous étonner que nous passons inaperçus, partout.....sauf dans de petits coins.

Que nous disent, les champions du Monde, d'Europe, sur ce qu'ils ont vécu, ce qu'ils ont ressenti, sur leurs modèles qu'ils ont utilisés..... ?

Europameisterschaften F1E 2008 Rhön.

Wie wir es schon öfters gesagt haben war die Klasse F1E in Frankreich in der Vergangenheit gleich Null, und dies bis vor einigen wenigen Jahren.

Als VOL LIBRE in den Jahren 1970 erschien, haben wir versucht diese Klasse ins Leben zu rufen, vergeblich. Trotz Artikeln von Hans GREMMER Vater dre Klasse.

Heute ist die Mannschaft aus Frankreich, Weltmeister 2007 und EuropaMeister 2008. Alain ROUX war W.M 2007 und Zweiter der E.M 2008 in der oder auf der Rhön. Noch nie gesehen!

Wir werden noch über das Warum in der Zukunft sprechen.

E.M in der Rhön / Mittelgebirge, in der Mitte von Deutschland, im Dreieck Hessen, Thüringen, Bayern, liegt die Wasserkuppe als höchster Punkt (956 m) Region relativ wenig besiedelt, Naturpark, bieten sich die Hänge gerade so an, für Hangflug, gross und kelin.

Historisch ist diese Gegend sehr gut bekannt, als Wiege vom Segelflug in Deutschland und sogar der Welt nach dem ersten Weltkrieg. Im dritten Reich, besonders als Fliegerschule, für Jugend allbekannt. Die Wasserkuppe war eine Art Symbol der Wiederauferstehung der Flieger die man brauchte um im nächsten Krieg in der Luftwaffe zu dienen.

Einige Merkmale gibt es Heute noch, von jener Zeit.

André Schandel
Vor einigen Jahren war die Wasserkuppe, ein vorgeschobener Beobachtungspunkt, der Amerikaner, gegenüber dem Ostblok. Radar mit geheimer Zone, verboten, Heute leer und verlassen.

Die Wetterlage war nicht gerade günstig, mit Nord-Ost Strömung, und niedrigen Temperaturen. Morgens war man nahe dem Gefrierpunkt. Zudem kam noch ein starker Wind, der den Teilnehmern zu schaffen machte.

Die Organisation, unter Leitung von G. Wöbbeking hatte es nicht leicht, und lag unter Kritik, man flog mit Rückenwind ...was ja nicht dem Hangflug entspricht. Aber den ganzen Zirkus, nach kilometer weiten Orte zu befördern ist ja auch nicht leicht.

Das Wetter ist ja schliesslich das gleiche für Alle.

Die Besten waren die Franzosen!

Die Hänge in Kaltensundheim, und in Kaltenwestheim, waren vor einer Niederung gelegen, umgeben von Wald zum teil sehr dicht, in der Nähe vom Startplatz.

Einige Modelle flogen ausser Sicht oder wurden von den Bäumen verschluckt kurz nach dem Start.

Freitag, wurden jedoch sehr gute Wetterbedingungen gefunden; die einen sehr schönen Wettbewerb erlaubten. Man konnte sich so recht freuen, und mit Genugung den Flügen zusehen. Schön ...schön



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
Beulenoerth
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 0121
7564 065

DB Kehl: 664 70024 0869727

Demande d'abonnement :

NOM
Prénom
Adresse

à partir du N°

DEUTSCH

11256

20 SEC

POUR ou CONTRE 20 secondes - FAUX DEPART .

Depuis pas mal de temps , mois, années , ...la QUESTION revient à l'ordre du jour des modélistes Vol Libre , et de la CIAM à Genève .

Les derniers temps nous assistons à un nouveau pique , international , mondial . Réseau internet , avec quelques grands des catégories F1A , B et C, sur la question .

Rappelons que dans le passé la règle des 20 secondes avait été l'objet de modifications , dans le sens aller retour . Pourquoi donc toute cette agitation ?

Parceque , depuis plusieurs années la télécommande est venue s'inviter dans la danse pour des raisons de sécurité , plus particulièrement en F1C . Bien entendu en F1A et F1B cette raison de sécurité ne peut être invoquée . La dessus sont intervenus quelques incidents pour illustrer le malaise que pouvait susciter un retour au sol , dans l'intervalle des 20 secondes , qualifié ensuite de faux départ : donc vol à recommencer .

De façon claire : le constat d'un départ raté entraîne par télécommande un retour au sol , à l'initiative du concurrent . Faux départ : donc vol à refaire !

Il s'agit de savoir si l'on autorise l'utilisation de la télécommande pour intervenir au début d'un vol F1A ou F1B pour le réduire , afin de le mettre en dessous de la barre des 20 secondes .

Alors **OUI ou NON** .

Chacun selon ses convictions et ses moyens répond :

Finalement c'est la majorité d'abord nationale - CTVL - puis internationale qui devra en décider et pas seulement les

membres de la CIAM qui souvent ne représentent pas la majorité des modélistes de leur pays .

Les arguments POUR ou CONTRE seraient exposés à tous les niveaux .

En France il faudrait organiser un référendum auprès de tous ceux qui pratiquent ces catégories , et ensuite rapporter le résultat à la CIAM à Genève .

Le tout demande , de la volonté " politique " (FFAM) pour le faire , car ce sera lourd à organiser et à mobiliser . Cela est cependant nécessaire afin de clore les débats de façon définitive .

Quelques éléments de réflexion :

-VOL LIBRE - libre de toute intervention extérieure un fois livré aux éléments naturels .

-tout le monde peut faire une erreur au départ d'un vol .

-un 2ème essai doit être possible , comme dans d'autres disciplines sportives .

-si les 20 secondes sont maintenues , on trouvera toujours un ou plusieurs compétiteurs - cela c'est déjà vu dans le passé - pour exploiter , malhonnêtement cet espace de temps , avec un faux départ radio commandé .

On ne pourra jamais faire les poches des concurrents , pour trouver un émetteur actionné par une main baladeuse .

-tout le monde n'a pas les moyens , ou tout simplement la volonté , pour installer sur son modèle un ensemble radio .

-revenir à zéro , mettrait tout le monde sur un pied d'égalité . Eliminerait des premières places , les malchanceux , les étourdis . Les ambitieux abandonneront en quittant les lieux , l'égo froissé .

-revenir à zéro supprime toutes les discussions , toutes les vérifications douteuses , honteuses, toutes les rumeurs . -revenir à zéro , facilite le travail des jurys .

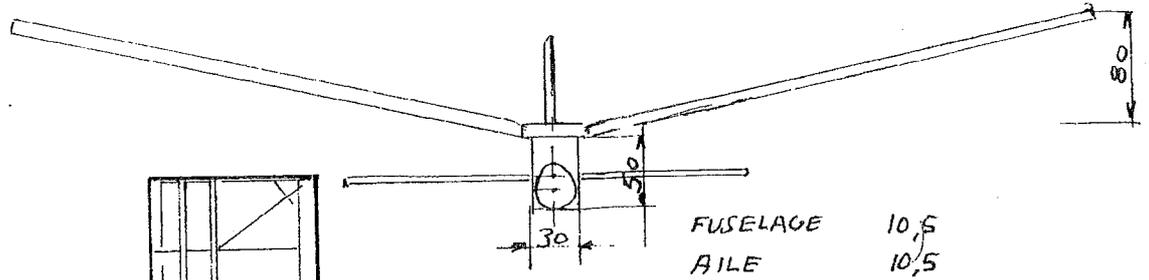
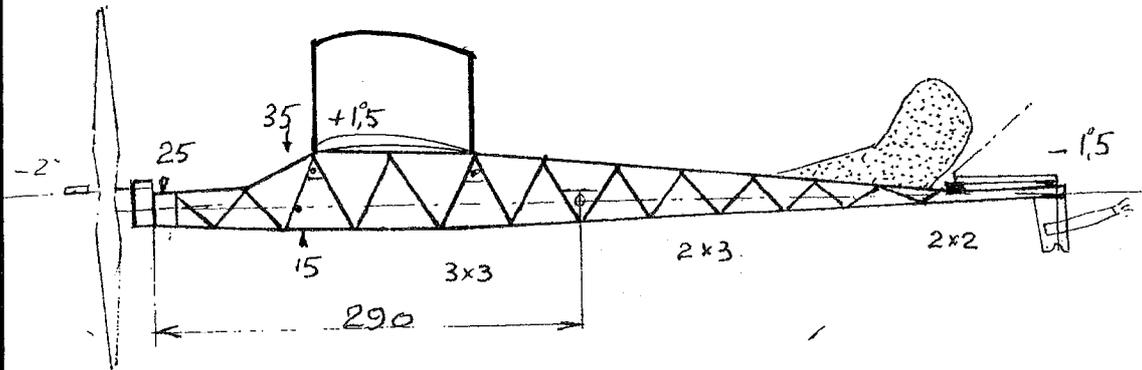
- rester aux 20 secondes veut dire tout simplement autoriser l'emploi de la TELECOMMANDE , donc l'intervention dans les 20 secondes du début du vol , de façon officielle (si autorisée) ou illicite .

- garder les 20 secondes veut aussi dire , ajouter un gadget supplémentaire , peut-être onéreux, sur le modèle - avantage à ceux qui ont les moyens

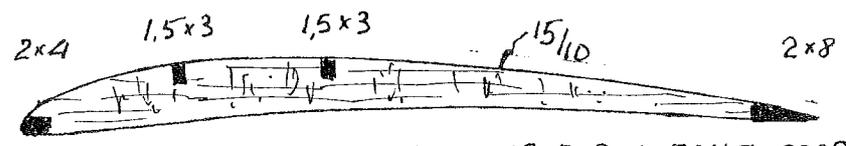
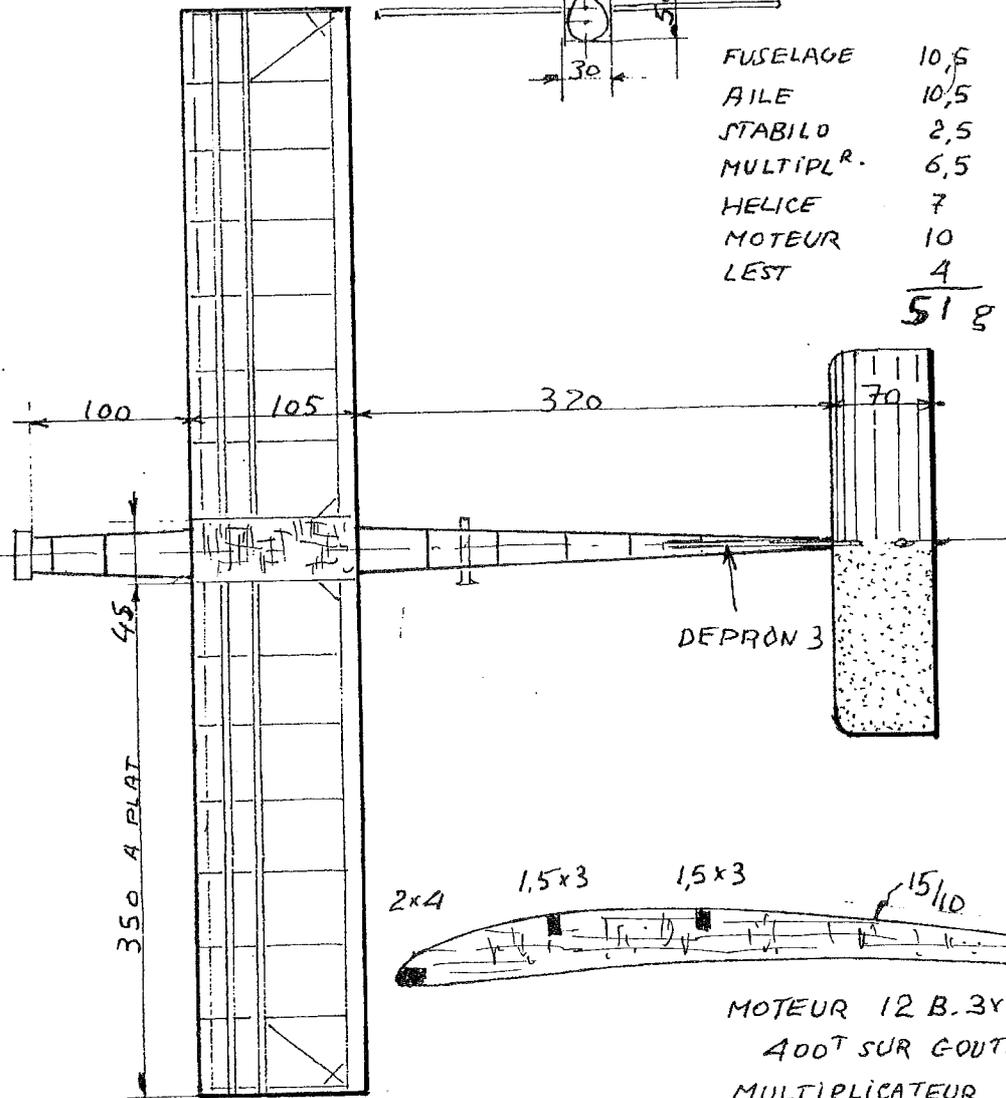
-et les jeunes dans tout cela ?

ALORS REAGISSEZ : pour ou contre .

André Schenkel



FUSELAGE	10,5
AILE	10,5
STABILIS	2,5
MULTIPL ^R .	6,5
HELICE	7
MOTEUR	10
LEST	4
	<u>51 g</u>



MOTEUR 12 B.3YI TAN II SPORT
 400T SUR GOUTTIERE. CROCHET
 MULTIPLICATEUR 1/3 INVERSE
 DROITE DROITE

UOL
 FIBRE-

C. WEBER

11258

C. WEBER

MULTICAB - P 30 Amélioré – perfectionné – sophistiqué

Pourquoi pas, tout est permis, mais pourquoi cet engouement ?

La formule de P30, déjà ancienne mérite qu'on en respecte les caractéristiques. Elle est simple et à la portée d'amateurs et jeunes débutants. Accessible grâce à l'obligation d'utiliser les hélices du commerce, article difficile à réaliser soi-même. Aussi pourquoi s'acharner à perfectionner la formule avec des multiplicateurs, incidence variable, commande de volet, minuterie mécanique ou électronique, et tout et tout... ? Ceci tue carrément le principe et le réserve aux nantis, au commerce, aux super champions.

Pourtant... j'aime bien aussi contourner le problème et m'exercer à la mécanique. J'ai donc créé un P30 adapté. Je ne sais pas encore si l'équipement d'un multiplicateur est bénéfique. Certes, le temps de déroulement est un peu supérieur à la prise directe. La difficulté est surtout de construire léger.

Voici donc un P 30 qui ne pèse que 51 gr. complet. La configuration est différente car le centrage du modèle oblige à un nouveau dessin. En conservant la géométrie du modèle à fuselage présenté dans Vol Libre n°155 centrage et bras de levier, il a fallu rogner le nez à cause du poids multiplicateur et moteur caoutchouc, donc un modèle différent.

La masse de 51 gr. totale oblige à tirer au maximum sur la structure. Aussi, la dérive est fixe, le stabilo est en Dépron, l'aile à simple dièdre., le multiplicateur réduit à sa plus simple expression ! (pas facile on va voir)

Le multiplicateur

Voilà le principal. Je propose ici une réalisation très simplifiée de cette mécanique, à la portée même d'un débutant, sans outillage ou presque (petit tour).

Ce multiplicateur ne pèse que 6.5 gr. avec roue libre pour hélice O 25 de 6 à 7 gr.

Ce modèle a un rapport de 1/3 mais on peut aller au-delà de 1/3 par le choix des pignons qu'on trouve dans le commerce ; pignons en matière plastique, assez costauds, silencieux. Le plus difficile est de repercer plus grand le trou d'axe, de le reboucher et de le repercer bien concentrique ! Puis de percer deux trous taraudés pour le serrage sur l'axe moteur.

Réalisation du boîtier - façonné dans du bois dur épaisseur 9 mm

Percer les trous avec précision, entraxe selon choix des pignons. Présenter les pignons avec leur axe O 2 et 1.5 et vérifier l'engrènement qui doit être libre mais avec un léger jeu. Tracer et tailler le pourtour à 0.5 ou 1 mm. Enduire de paraffine ce noyau et enrouler 3 à 5 spires de papier d'emballage kraft humide, enduit de colle vinylique. Bien sécher. Araser au disque jusqu'au noyau, démouler. On obtient une ceinture en forme très rigide et légère. Avec le noyau, percer deux plaques rectangulaires de bouleau de 8/10. Placer les pignons munis de leur axe, centrer la ceinture pour que les pignons soient libres, ne pas oublier la rondelle téflon, coller par l'extérieur à la cyano, placer la deuxième plaque et la coller. Couper aux ciseaux les pourtours, poncer ; c'est fini. C'est étanche, léger (6.5 gr) Ça tourne dans le contre plaqué ; ça s'use pas trop ; ça durera quelques dizaines de vols ou plus !

Utilisation

Le modèle terminé pèse 51 gr. : fuselage 10.5 – aile 10.5 – stab 2.5 – mécanique 6.5 – moteur 10 – hélice 7 - lest 4 gr. pour aider au centrage.

Il est recommandé de remonter le moteur à l'envers, à l'extérieur avec la gouttière (Vol Libre n°164) Attention, le crochet est à faire à l'envers.

Pour accrocher le nez, bloquer avec une broche le grand pignon, armer la roue libre. Retirer la broche et balancer le modèle au ciel. Que le Diable l'emporte !

Fournitures – Axe acier O2 et CAP 1.5 – dural O4x5 – vis TC 2x8 – C.A.P 0.7 – Contreplaqué bouleau 8/10 – papier Kraft – bois dur (chêne) – 2 vis M 2x5 ou mieux vis alène 2x4 – rondelle téflon 2x6x0.5 – hélice grise ou jaune - pignons 12 dents et 36 dents plastique. Prix 5 à 6 euros pièce.

Chez HPC à LISSIEU LYON Tél.04 78 47 01 05

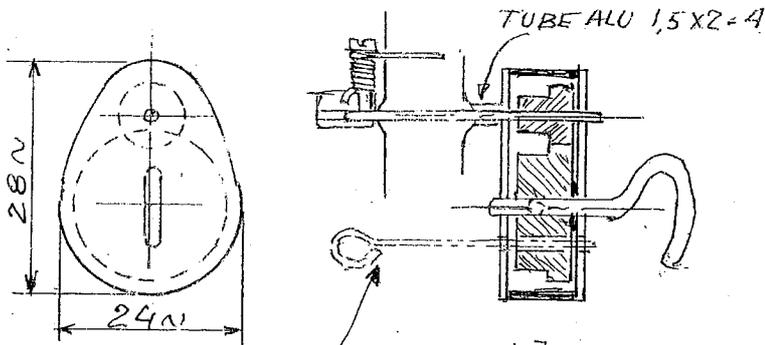
Cl. WEBER

MULTIPLICATEUR pour P 30

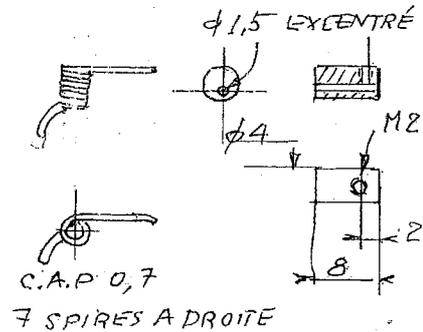
Masse 6 gr.5 Rapport 1/3

HELICE REPERCÉE $\phi 1,6$

DURAL OU LAITON



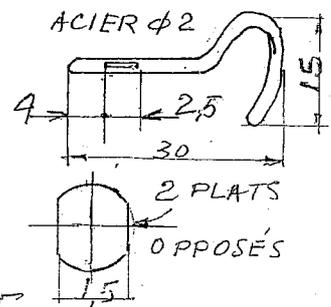
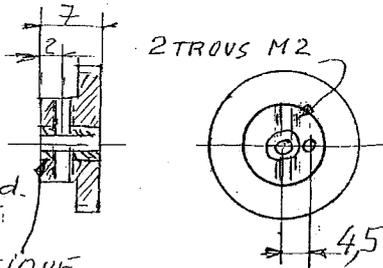
BROCHE DE BLOPAGE
POUR AIDE AU REMONTAGE



C.A.P 0,7
7 SPIRES A DROITE

PREPARATION PIGNON 36 d.

FOURREAU PLASTIQUE
REPERCÉ BIEN CONCENTRIQUE $\phi 2$



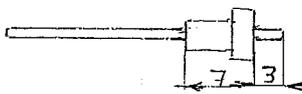
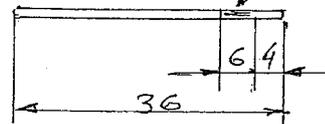
C.A.P 1,5

PREPARATION PIGNON 12 d.

FOURREAU PLASTIQUE

REPERCÉ 1,4 BIEN CONCENTRIQUE
ENTRÉ A FORCE

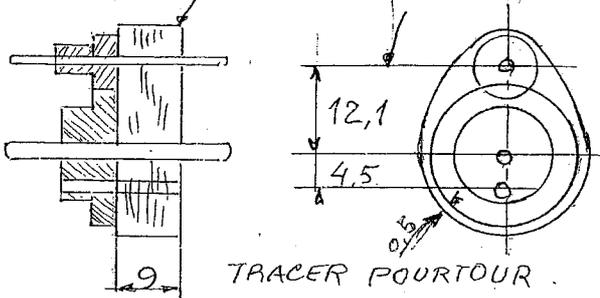
LA TRANCHE
D'UNE LIME



CEINTURE DU BOITIER

SUR NOYAU BIEN PARAFINÉ
3 A 5 COUCHES DE PAPIER
KRAFT LARGEUR ~ 15
COLLE VINYL BLANCHE
LAISSER BIEN SECHER
ARASEP SUR DISQUE
ABRASIF ET DÉMOULER

BLOC BOIS DUR ENTRAXE TRES PRECIS

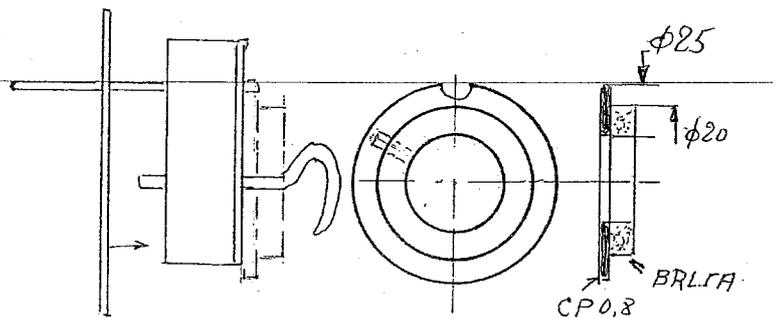
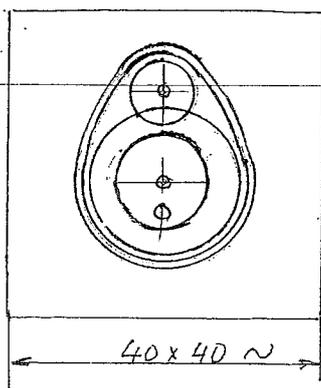


TRACER POUR TOUR

2 FLASQUES C.P.

BOULEAU 0,8
PERCER AVEC LE
BLOC BOIS DUR

CALAGE ET MISE
EN PLACE COLLER
CYANO



ADAPTATEUR

AU FUSELAGE



Ce 19 septembre 2008

Aperçu (un peu frisquet) de la Rhön!

Des pentes verdoyantes à l'entour coiffées de bosquets sombres...

Les fleurs de fin de saison ondulent au gré du vent léger et on a tendance à oublier les petits 2° du matin!

Au loin, des chaînes de montagnes bleues à perte de vue...

Dans l'immense clairière de conifères qui nous tient lieu de parking au sommet d'une dénivellation de deux cents mètres à peu près où, au soleil bienfaiteur et sans les deux couches de vestes superposées j'écris ces lignes, je me trouve pour la première fois depuis ce matin hors de ma voiture! Que c'est bon!

Pendant que les autres se gèlent dans le "trou" où a lieu la compétition -une sorte de cassure dans la configuration du terrain- où un vent glacial fait rage, je profite

-avec quelques autres dames- d'un semblant d'été indien. Mais il faudrait quand même quelques degrés de plus pour que le terme soit justifié!

C'est la première fois que je me trouve dans un tel décor de Heidi pour une compétition de vol libre! La douceur de ce paysage valonné à l'infini contraste avec celui de Bern -très beau aussi- parce qu'aucun glacier ne scintille à l'horizon. De près ou de loin, pas d'alpage, on se croirait dans nos Vosges!

Un français est champion d'Europe en individuel, l'Equipe de France avec un grand E est première dans la même catégorie, on ne sera pas venus pour rien, même si certains allemands rencontrés deci, delà, ne comprennent pas trop bien notre fierté cocorico, à nous, les alsaciens qui parlent allemand, même si c'est, pour ma part, avec un léger accent français, ben voyons!

Nous avons passé beaucoup, oui beaucoup de temps à expliquer à certains Allemands de l'ex R.D.A. (dont l'un d'eux aime passionnément la France) une infime partie de notre histoire alsacienne si chaotique depuis deux siècles. Nous ont rendu la pareille avec la leur avant et après la chute du Mur! Un échange historique des plus intéressants!

Mais les femmes dans tout cela? Elles ont toutes tablé sur un climat clémente au soleil, à 1000 mètres d'altitude, comme c'est souvent le

cas au mois de septembre! Que nenni! Shorts et autres pantacourts sont soigneusement restés pliés dans les bagages!

J'ai bien vu quelques stoïques sur la ligne de front, dont les françaises accompagnatrices de nos champions et une amie américo-allemande, mais dans l'ensemble, je ne les distinguais pas bien des hommes, car le rembourrage des corps surmontés de bonnets enfoncés jusqu'aux yeux conférait aux silhouettes grelottant dans la grisaille des deux premiers jours, une allure unisexe!

J'ai observé à partir de la voiture idéalement placée pour le championnat d'Europe juste en face de la "rampe de lancement", deux femmes suisses, assises pendant des heures devant le spectacle volant, emmitouffées jusqu'aux yeux et emballées dans des couvertures! Il y en a qui ne reculent devant rien...

Aujourd'hui, dans le meilleur des cas, en milieu de journée, on ne se pèlera pas encore comme des oignons, peut-être pourra-t-on juste enlever une couche du "barda" qui pèse sur le dos!

Mais le soleil est là, tout nous sourit

Amicalement vôtre Jacqueline

P.S. Pour ceux qui la connaissent et l'apprécient, je viens de recevoir une lettre d'Edna Flynn qui m'explique (ce dont on se doutait) que ce sont des raisons de santé qui les ont empêchés, son mari et elle de participer au concours du Poitou et qu'ils ont été désolés de ne pas pouvoir rencontrer tous leurs amis à cette occasion; Ils comptent bien être présents l'année prochaine, c'est ce que nous leur souhaitons de tout coeur;

C'est le voeu que nous formulons également pour notre cher Albert Koppitz.

Jusqu'au mois d'août prochain tant de choses sont possibles, heureusement que nous ne les connaissons pas d'avance.



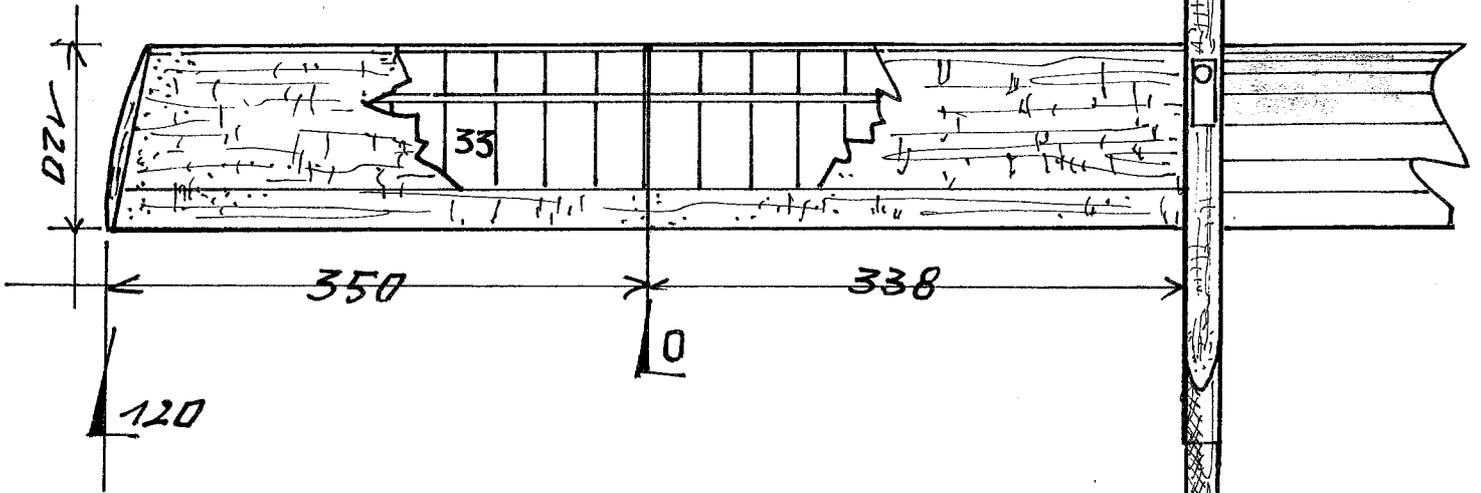
J. SCHIRMER. —

At last I am able to write a little report about our week passed in Germany at the European championship in F1E, the first of this sort of event I've never seen before. It took place in a marvellous mountains country: The Rhön;

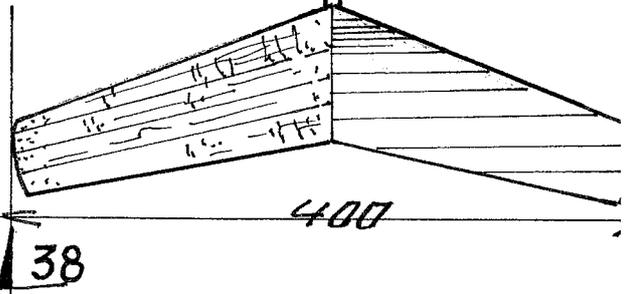
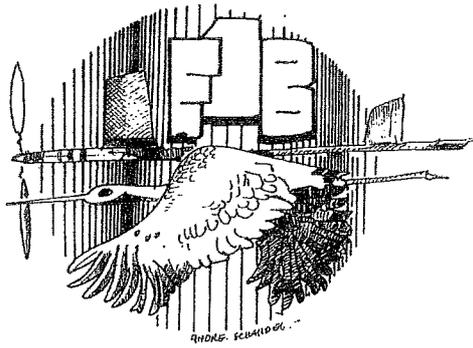
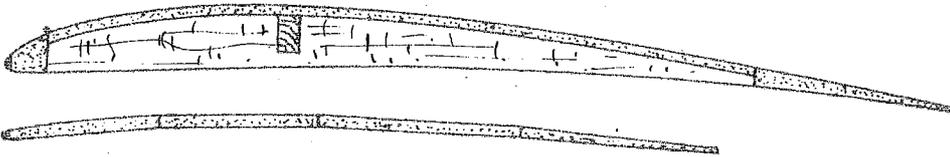
LIBRE
VOL



1990



L'AFFOLE "JUNIOR" TRAHIT LA PATERNITE DE JACQUES VALERY. -
 L'ORIGINALITE DES LIGNES GENERALES EN PARTICULIER
 L'EMPENNAGE PAPILLON ET LA SOUS DERIVE, DONNENT
 CETTE ELEGANCE, INTROUVABLE PARTOUT AILLEURS.
 ON MESURE, MALGRE LES ANNEES PASSES DEPUIS, TOUT LE
 TALENT ET L'IMAGINATION, DE L'AMI JACQUES."



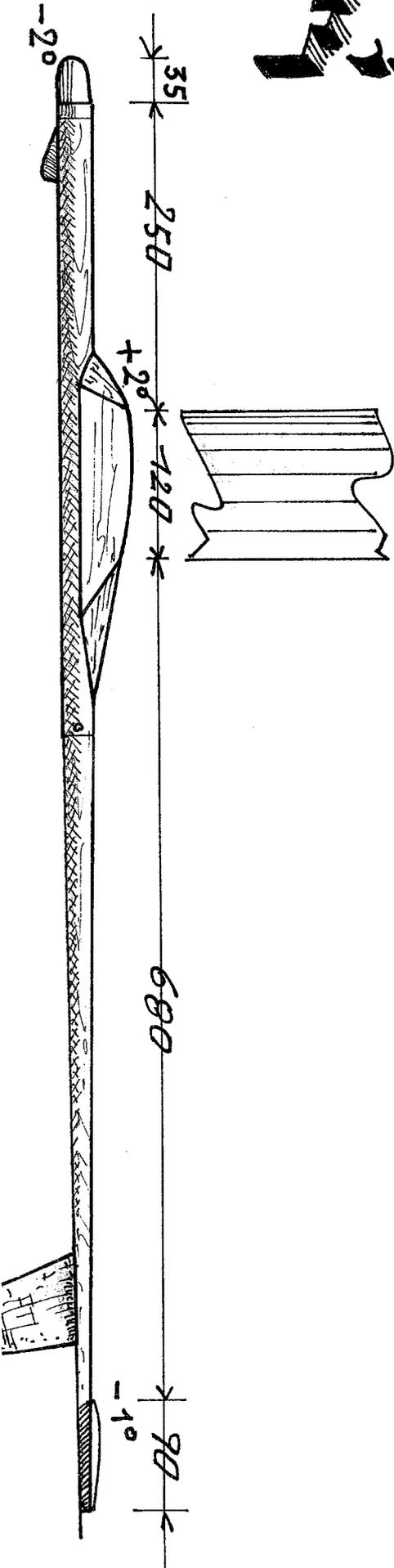
VOI LIBRE

DESSIN A. SCHANVEL.

11262

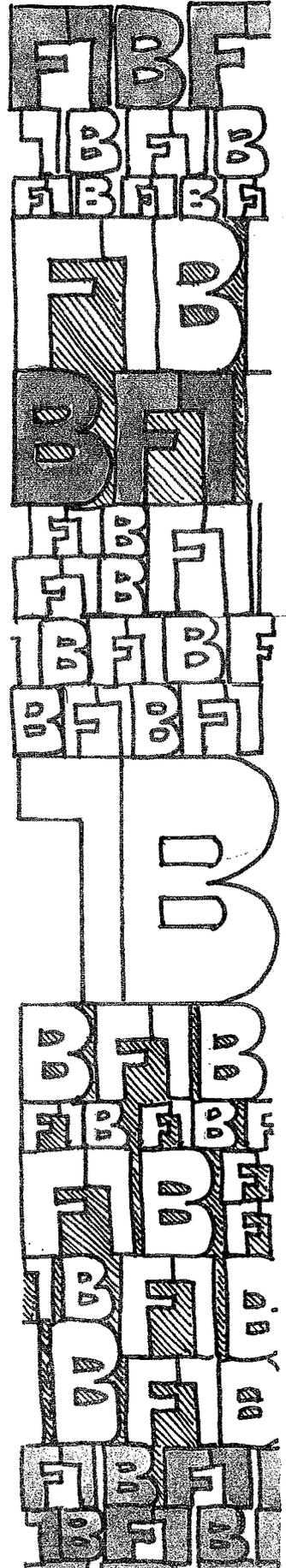
38

WINDSOR

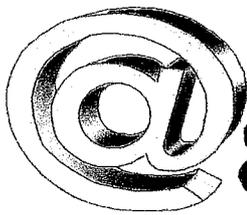


ECHELLES $\frac{1}{4}$ ET $\frac{1}{5}$

11263



WINDSOR



Internet

STUCES

et Nouzès

LES INDISPENSABLES JETS.

Ils sont revenus en force, les moteurs fusées... Qui ne se souvient des Jetex de la belle époque ? Cela s'appelle autrement, à présent, et c'est plus spectaculaire : Rapiers, voilà le nom à retenir. Et sur Internet, c'est carrément un B47 en démonstration :

www.youtube.com/watch?v=0yAB5GHQvTw

Sur nos listes vol libre il a été reporté que ce même B47 s'est crashé alors qu'il n'avait que 4 moteurs en marche... sur 6 possibles. Du coup l'ami Ben nous dresse le petit tableau suivant.

"Ces maquettes de transsoniques sont surmotorisées, et ressemblent en cela aux "vrais" : il n'est pas si aisé de faire voler des taxis pas faits pour le vol lent. () Un des modèles les plus stables et faciles semble être le Focke-Wulf "Flitzer" (projet des années 1944 qui n'est pas sorti des usines). Divers "Mig 15" ont très bien volé en Jetex, grâce à des empennages généreux et une aile médiane. Et des spécialistes ont constaté que le "Sabre" était dur-dur à régler.

Une des difficultés est que malgré tout le soin apporté à la fabrication les moteurs ne donnent pas le même rendement à quelques mois d'intervalle. Le Rapiers L2 est donné pour 140 mN de poussée, mais peut aussi n'en sortir que 120. Ces petits 20 % de différence peuvent changer complètement le vol, suivant la configuration du modèle. A l'opposé des moteurs caoutchouc, un Rapiers donne le maximum de puissance en fin de combustion, et cela ne pardonne pas lorsqu'il y a le moindre dérèglement. Le moteur fusées est sans doute l'un des propulseurs les plus difficiles à maîtriser."

www.jetex.org vous en dira plus... avec la délicieuse : 1948-2008, 60 ans de Jetex...

et aussi groups.yahoo.com/group/Jet-Ex-Press/

Bon, il y a aussi des "vol libre" non maquettes, et c'est eux qui vous donneront le plus de plaisir...

FLANCS ÉGAUX.

Pour fuselages "casse". Assemblez d'abord un flanc, sur papier paraffiné posé sur le plan, avec des épingles pour maintenir. Quelle que soit la colle, le flanc restera légèrement plaqué au papier : ne les séparez pas ! Soulevez papier et flanc en un bloc, retournez-le et fixez-le sur le chantier, papier en haut. Assemblez maintenant le second flanc, le premier servant de "plan", et les trous d'épingle sont là pour placer les nouvelles épingles. Après séchage dégager du chantier, utiliser une lame rasoir neuve pour couper le pa-

pier au ras de la structure, poncer pour obtenir un contour parfait. A présent seulement, désolidariser les deux flancs.

LAMINAGE...

Si vous aimez le style Spitfire... ou pour les empennages les jolies ellipses, juste une idée tirée de :

<http://tpbweb.com/media/catalog/620.pdf>

Pour tremper les baguettes balsa, utiliser un tube plastique d'électricien ou autre, fermé à une extrémité par un chapeau plastique... On garde les baguettes, le tube et l'eau toute la nuit... sans déranger ceux de la maison qui utiliseraient la baignoire.

GENESEO...

C'est l'un des concours phares aux USA, organisé ce juillet 2008. Une bien belle participation des Rapiers... dont le magnifique Panther tout orange ci-dessous (noter la boule de pâte à modeler sur le nez... mais oui, ça vole). 30 participants contre 5 en 2007... ils étaient partout sur le terrain, toute la journée, récoltant les curiosités et les applaudissements. Il y avait de quoi : ailes volantes - Cutlass, BV 212 - et autres F.117 n'avaient pas effrayé les constructeurs. Vainqueur un Canadien français avec un biplan polonais grand allongement et bipoutre :

vois réguliers et beaucoup de points de présentation... 2ème un XB.51 bimoteur. 3ème un BV P.215... On a bien regretté l'absence du B47 de Chris Starleaf évidemment, mais le taxi va être reconstruit pour l'an prochain !

Bon. Pour ceux qui en veulent plus, voici quelques adresses.

Chez Mike Woodhouse:

<http://www.freeflightsupplies.co.uk/>

cliquer "Reviews" puis sur la 3e page "Rapiers & Jetex".

Interview de l'inventeur des Rapiers (en anglais) avec les débuts en 1997 à l'occasion d'une convalescence de trois mois à la maison... :

minimakety.cz/rapiers/other/Interview-2007/index-en.php

avec nombre de photos de concours dans l'Est européen. Admirez le panache majestueux de fumée blanche derrière chaque taxi en vol...

Et plein la vue ici :

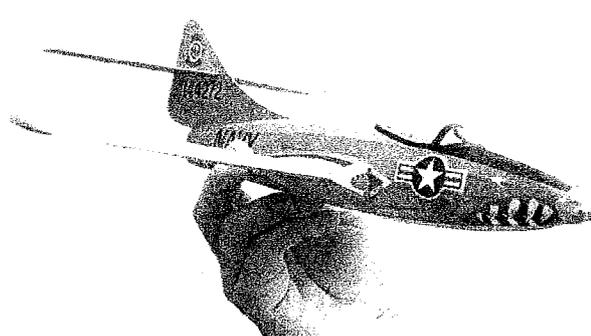
<http://www.ffscale.co.uk/>

avec des maquettes superbes (caoutchouc aussi) et quelques intéressantes notes sur les réglages.

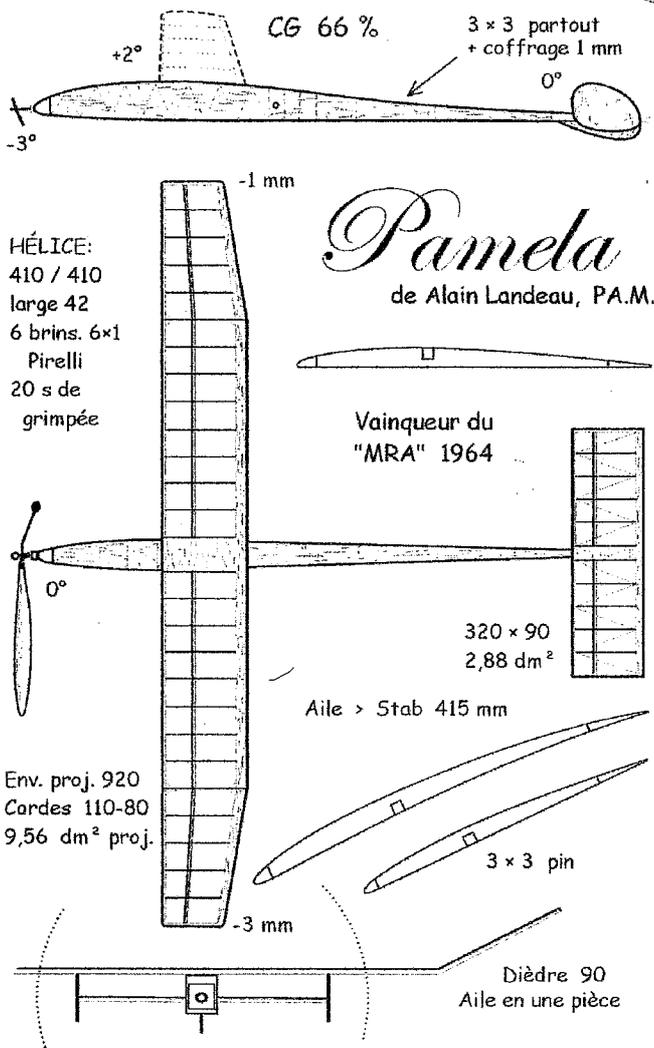
Et du côté de nos cousins grands-bretons, quelques vidéos fort instructives. Y compris le son, car les Rapiers font ça en musique :

<http://www.jetex.org.uk/>

Bien beau, tout ça. Mais si vous rêvez d'une belle montée structurée, et d'un plané longue durée, oubliez tout ! Le but de nos amis maquettistes est de réussir une trajectoire juste correcte, plafonnant à 15 mètres, en quelques 40 secondes de vol total. Votre compilateur se rappelle ses vols en Jetex 50 sur taxi double-dièdre style moto inter (1960): là oui, mais vous serez seul sur le terrain...



VOI
LIBRE



Pamela

de Alain Landeau, P.A.M.

Vainqueur du
"MRA" 1964

320 x 90
2,88 dm²

Aile > Stab 415 mm

3 x 3 pin

Dièdre 90
Aile en une pièce

Env. proj. 920
Cardes 110-80
9,56 dm² proj.

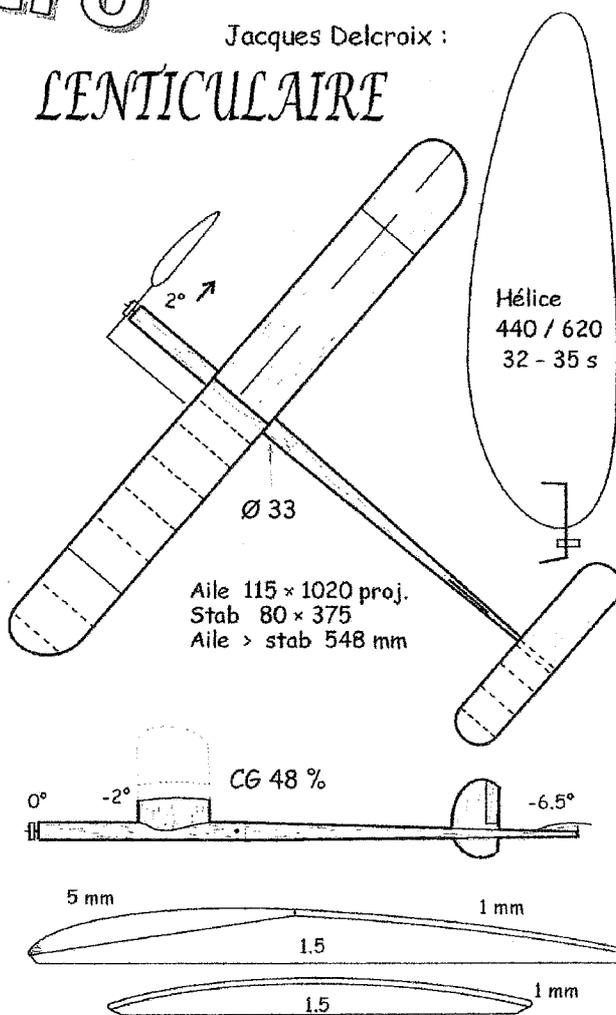
Avec Jean-Pierre Beissac, Alain Landeau est l'un des spécialistes les plus confirmés des années 1960. Il émigrera au F1C et au F1B avec le même succès... l'homme est bourré de gènes modélistes, et souvent a fait partie des diverses équipes de France.

Ses Coupe-d'Hiver se caractérisent par un profil d'aile assez peu cambré. L'extrados n'a que 7% à son maximum pour Pamela, et 7% également pour Pamyscaphé, vainqueur de la Coupe 1965 avec cette fois une aile de 12 dm². Le but est évident : moins de traînée en grimpée, et meilleure pénétration au plané (moins de réaction longitudinale dans les coups de vent, et donc vitesse de vol plus égale).

Autre caractéristique : une aile de construction très légère. C'est devenu un must pour "l'École de Paris" et ses leaders, y compris en wak ou moto : le modèle est fabuleusement avantage dans le thermique léger... il accroche là où les concurrents passent tout droit... combien de fois Landeau, Lepage et d'autres ont pu boucler le maxi après une grimpée très mitigée, suivie d'un plané hors du commun !

Jacques Delcroix :

LENTICULAIRE



Aile 115 x 1020 proj.
Stab 80 x 375
Aile > stab 548 mm

CG 48 %

5 mm

1 mm

1.5

1 mm

Jacques Delcroix est mieux connu par ses wakedfields, ses Cacahuètes et autres modèles indoor, son fabuleux Concours d'Orléans, et aussi la pléiade de jeunes qu'il a formés. Vers 1975 il va s'essayer au Coupe-d'Hiver, en s'inspirant de ses meilleurs waks. Ici une aile en tout-balsa à la façon Jedelsky... formule que Jacques avait largement défrichée sur des planeurs de début. Le challenge était périlleux. D'une part il faut un balsa ultra léger et une construction sans compromis. D'autre part la définition aérodynamique est à inventer de presque zéro ; en effet il n'existait que deux taxis de cette formule (USA : Daniels, Aeromodeller juin 1975, et Allemagne : Spies en 1970), et surtout la plaque creuse du stabilo, si elle marche bien en planeur ou indoor, s'est révélée assez désastreuse en caoutchouc (voir nos amis suisses en wak). Jacques dira lui-même que le réglage s'est avéré compliqué. En fin de compte la montée sera bonne, et le plané joyeusement sensible aux thermiques.

Balsa de l'aile à l'avant : 36 g la planche 5 mm de 100 x 1000. Arrière : planche de 13 g. Arrêt d'hélice "Cognet" (encore appelé Montreal). Tube fuselage : 2 couches de balsa 1 mm, papier intérieur et extérieur. Finition 2 couches d'enduit non tendeur et une de vernis polyuréthane... le tout évidemment dilué.

CHAMPIONNATS FRANCE

VOZ LIBRE

Championnats de F1 E
25 et 26 OCTOBRE 2008

Pos.	Noms	Prénoms	C/J	CRAM	Club	CLUB	Total	1		2		3		4		5		6		7		8		Fly Off		
								T	Points																	
1	DRAPEAU	Jean Luc		3019	257	CA AZAY LE BRULE	8000	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	1000	300	78
2	ROUX	Alain		3019	48	AC THOUARSAIS	8000	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	1000	300	76
3	TRACHEZ	Alexandre	J	3019	257	CA AZAY LE BRULE	8000	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	1000	201	
4	VAUCBILLES	Guillaume		3019	48	AC THOUARSAIS	7793	120	1000	174	966	120	###	152	844	177	983	180	1000	240	1000	240	1000			
5	TRACHEZ	Clarisse	J	3019	257	CA AZAY LE BRULE	7616	120	1000	125	694	120	###	166	922	180	###	180	1000	240	1000	240	1000			
6	TRACHEZ	Sabine		3019	257	CA AZAY LE BRULE	7554	120	1000	129	716	120	###	151	838	180	###	180	1000	240	1000	240	1000			
7	CHABOT	Jean Marie		3019	48	AC THOUARSAIS	7549	120	1000	158	877	120	###	121	672	180	###	180	1000	240	1000	240	1000			
8	MAROT	Aymeric	J	3017	698	SEVRES ANJOU MOD	7512	120	1000	180	1000	120	###	135	750	180	###	180	1000	183	762	240	1000			
9	CHAMPION	Robert		3006	102	CA DE TOURAINE	7444	120	1000	180	1000	66	550	180	###	161	894	180	1000	240	1000	240	1000			
10	CHAUSSEBOURG	Pierre		3019	851	C M RULLICOIS	7391	120	1000	180	1000	120	###	168	933	180	###	180	1000	110	458	240	1000			
11	REVERAULT	Michel		1019	48	AC THOUARSAIS	7138	120	1000	180	1000	120	###	50	277	155	861	180	1000	240	1000	240	1000			
12	TRACHEZ	Aurélien	J	3019	257	CA AZAY LE BRULE	7036	120	1000	125	694	120	###	119	661	143	794	180	1000	213	887	240	1000			
13	TRACHEZ	André		3019	257	CA AZAY LE BRULE	6990	120	1000	168	933	99	825	156	866	180	###	180	1000	240	1000	88	366			
14	DRAPEAU	Brigitte		3019	257	CA AZAY LE BRULE	6396	120	1000	153	850	120	###	129	716	10	55	180	1000	240	1000	186	775			
15	BROCHARD	Georges		3017	698	SEVRES ANJOU MOD	5960	120	1000	180	1000	48	400	49	272	180	###	52	288	240	1000	240	1000			
16	JALLET	Yvon		3019	77	V L MONCONTOUR	5953	120	1000	168	933	19	158	115	638	180	###	180	1000	220	916	74	308			
17	BLANCHET	Victor	J	3017	698	SEVRES ANJOU MOD	5365	120	1000	180	1000	6	50	73	405	180	###	14	77	240	1000	200	833			
18	LEDUC	Claude		3006		MACCT	4567	25	208	159	883	67	558	172	955	29	161	65	361	240	1000	106	441			

Classement

JUNIORS F1E

Pos.	Noms	Prénoms	CRAM	Club	CLUB	Total	1		2		3		4		5		6		7		8		
							T	Points	T	Points	T	Points	T	Points	T	Points	T	Points	T	Points	T	Points	
1	TRACHEZ	Alexandre	J	3019	257	CA AZAY LE BRULE	8000	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	##	###	1000	
2	TRACHEZ	Clarisse	J	3019	257	CA AZAY LE BRULE	7616	##	###	##	694	##	922	##	###	##	###	##	###	##	###	1000	
3	MAROT	Aymeric	J	3017	698	SEVRES ANJOU MOD	7512	##	###	##	###	##	750	##	###	##	###	##	###	##	762	##	1000
4	TRACHEZ	Aurélien	J	3019	257	CA AZAY LE BRULE	7036	120	1000	125	694	120	###	119	661	143	794	180	1000	213	887	240	1000
5	BLANCHET	Victor	J	3017	698	SEVRES ANJOU MOD	5365	120	1000	180	1000	6	50	73	405	180	###	14	77	240	1000	200	833

DU FEMININ

In front of our hotel bedroom we could admire ranges of blue mountains as far as the eye can see...
But the weather was rather cold especially in the morning! In this nice landscape (1000 meters high) the people-competitors and spectators- were snugly wrapped up in their coats! I couldn't write a summary over there, my brain was convert into ice like my fingers!

When the sun was coming out behind over the mountains, I went to see this sort of free flight, absolutely new for me, with much interest;

One day the wind was so awful that I sheltered from him, staying in my car just in front of the spectacle!

Marvellous, and only a few metres from I could observe the competitors muffled up in her winterclothes from head to foot, sending her dear models high in the sky or...more than once, on to a tree!

From my observation post I could see some of courageous women wrapped in large rugs, sitting during hours on folding chairs, enduring wind and cold without complain!

So brave supporters!

Sometimes I went for a walk up over the hills, along the grassy pathes edged with appletries; Once, I was alone in a bush behind the flight field when... it will be in the next issue...

Edna Flynn wrote to me , she and her husband have had, health difficulties and they were sad to not be able to come to the Poitou's event as usually; They 'll come the next time, sincerely we hope so!

Before long ::: Jacqueline SCH.

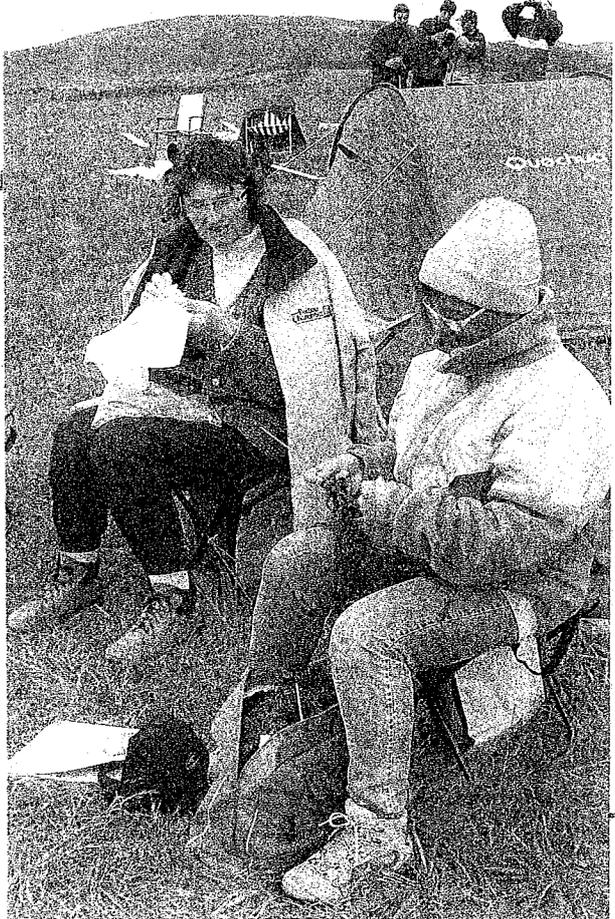


Photo. A. GARNIER



40 years OF NFFS DIGEST

YES WE CAN

Comme l'année dernière, nous donnons un aperçu, de ce qui se passe ou s'est passé aux USA, avec la publication des résultats de la Coupe d'Amérique pour l'année 2008, ainsi que celle d'images plus ou moins caractéristiques de modélistes vol libre américains.

La publication de la National Free Flight Society, fêta cette année son quarantième anniversaire,

Paraissant tous les mois, elle donne de multiples informations, sur les manifestations, et les personnages de cet immense pays, beaucoup plus que des informations techniques ou des plans de modèles

Elle manifeste par là, une certaine homogénéité, dans l'échange d'opinions et d'écrits des modélistes d'Amérique du Nord. Si comme partout ailleurs dans le monde, les tranches d'âges des actifs sont plutôt vieilles, ils n'en témoignent pas moins d'une grande vitalité, à travers toutes les rencontres, à travers les immensités géographiques, tout comme dans les NATS (championnats nationaux) avec un nombre invraisemblable de catégories. (une cinquantaine...)

Nous avons là l'exemple classique de

11267

SUITE P. 11271

LIBRE



photo by Tiffany O'Dell

Team members, from left, Ken Bauer, Brian Van Nest, Mike McKeever, Jim Parker and Steve Spence, pose for a picture after the World Championships in Ukraine this summer.

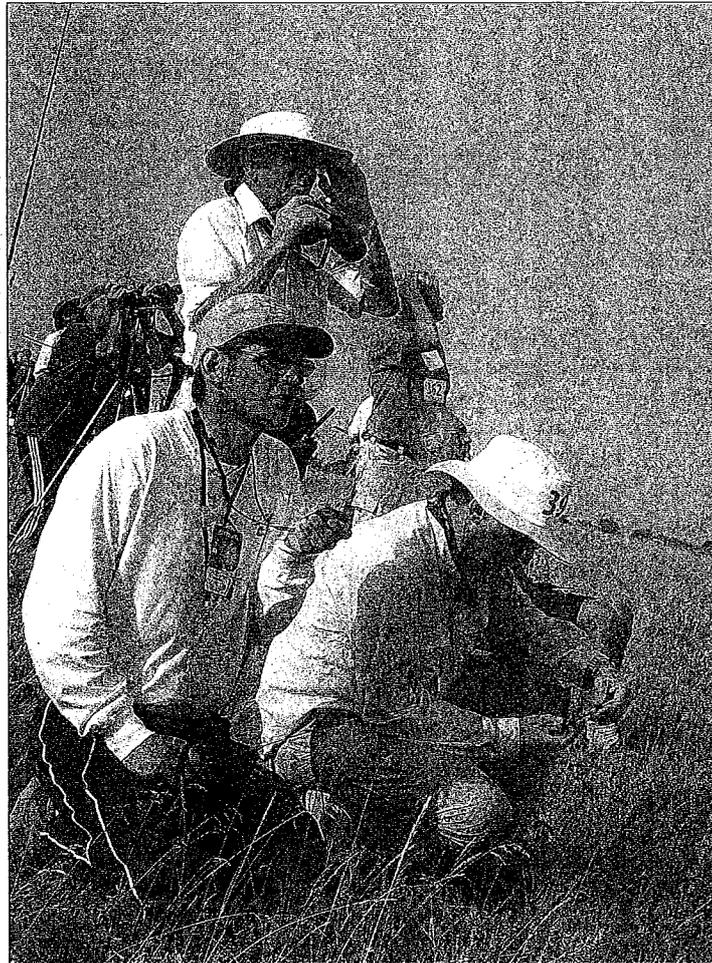


photo by Tiffany O'Dell

From top, John Malkin, Blake Jensen and Roger Morrell react to Morrell dropping his first flight at the 2007 World Championships. Only 15 flyers out of 99 made the 4-minute max in the first round.



*UNE DES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES AMERICAINS, CONSISTE, VISIBLEMENT A AVOIR UN ESPRIT D'EQUIVETRES PRONONCE - PAR AILLEURS ILS SONT TOUJOURS DANS LEUR TENUE VESTIMENTAIRE ADAPTES AUX MILIEUX AMBIANTS - TERRAINS - METEO -

*COMME SIGNALÉE, DANS LES IMAGES ET TEXTES, LA VARIÉTÉ, DE LEURS

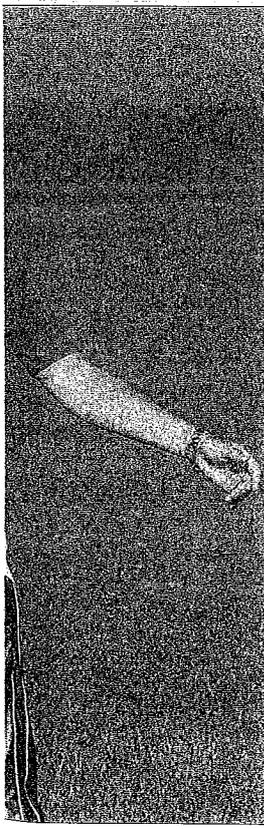


John Oldenkamp (San Diego CA), a staunch proponent of the emerging electric classes, including F1Q. His hat sports his NFFS Hall of Fame badge. (John Delevoryas)



Reid Simpson (Athens, TX) readies his F1P, an all-balsa model reminiscent of 1970's F1Cs. photo by Don De.

U.S.A.



Left: Anthony Ferrario (L) holding his F1P model, and Cody Secor (R). Both of California, the pair were Silver and Gold medalists respectively at the 2006 Junior F1P World Championships.



Vance Gilbert has earned a reputation for building difficult subjects and making them fly—and fly well. Here, he launches his Avia BH 25, a Czech airliner from the Golden Age of aviation. (Bob Clemens photo)

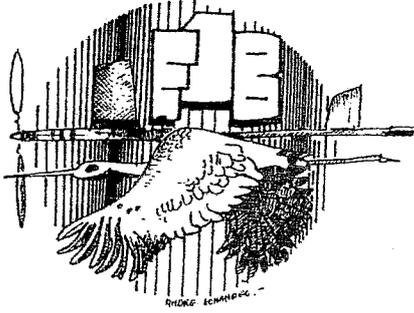
TEODORIE VOL LIBRE EST
 'MENSE' TOUT COMME LES
 TERRAINS SUR LESQUELS ILS
 VOLLENT LES FLOPELISTES.
 Y REVANCHE DANS LEURS
 ANGS, AUCUN N'OUR N'EST
 SIBLE... UN TOUR PEUT-ÊTRE
 .OBAMA:



WOLFE BROS

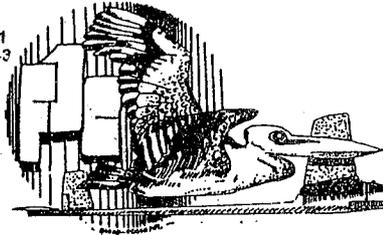
F1A

- 1 Limberger, Rene 116 SWR-1 Ike-5* SCA-1 MMM-1* NW2-1 Scu-1
- 2 VanNest, Brian 114 Ike-1 MM-5* BAI-1 SKC-1 MMM-2* HC-2* USO-1
- NWF-4* Scu-4*
- 3 Barron, Andrew 103 MM-1 EFF-1 BAI-3* SKC-2 Ska-1 HC-3* CFA-5*
- 4 McKeever, Mike 99 SWR-2 Ike-4* MM-4* NCA-1 BAI-5* USO-5* NWF-1
- NW2-2 CFA-4*
- 5 Hines, Lee 89 SCA-2 NCA-2* TCC-2 MMM-3*
- 6 Spence, Steve 75 SCT-1 TCC-1 USO-2
- 7 Edmonson, Dave 70 DC-2 CFA-2 Scu-2
- 8 Tzvetkov, Tzvetan 69 EFF-2 Ska-2 HC-1
- 9 Siffleet, Bob 64 IFA-1 USO-3 AFA-2
- 10 Markos, Chuck 62 Hcu-2 IFA-2 SKC-5 AFA-3
- 11 Parker, Jim 58 BAI-2 NWF-5 NW2-5 Scu-3
- 12 Thompson, Mike 50 Ike-3 SCA-3 MMM-4
- 13 Cal, Oliver (Jr) 45 MM-3 AFA-1
- 14 Brocks, Peter 43 SWR-3 SCA-4 DC-4
- 15 Bauer, Ken 42 Ike-2 NWF-3
- 16 Lenartowicz, C 30 CFA-1
- 17 Tetrick, Logan (jr) 28 SWR-4 USO-4
- 18 Zink, Don 26 BAI-4 NW2-4
- 19 Bauer, Brian 25 MM-2
- 19 Lorbiecki, John 25 Hcu-1
- 19 McQuade, Pete 25 DC-3 Scu-5
- 22 Brun, Pierre 22 NWF-2
- 23 Berry, Dan 21 SCT-2
- 24 Barron, Peter 17 SKC-3
- 25 Troutman, Jim 16 SCT-3
- 25 Barron, Timothy (jr) 16 Ska-3
- 27 Smith, Norm 15 NCA-3
- 27 Shepard, Jessie 15 TCC-3
- 27 Lorbiecki, John 15 IFA-3
- 30 Boiadjen, Todor 13 HC-4
- 31 Thomson, Ben 12 SKC-4
- 32 Fedor, Mike 11 SCT-4
- 32 Whitney, Marian (jr) 11 Ska-4
- 34 Fedor, Jeff 10 TCC-4
- 35 Davis, Jon 9 SWR-5
- 35 Protheroe, Dan 9 SCA-5
- 37 Jones, Kyle (jr) 8 HC-5
- 38 Sheffer, Jackie 6 SCT-5
- 38 Reynolds, Randy 6 MMM-5
- 38 Johnson, Miles (jr) 6 Ska-5



F1C

- 1 Chesson, Don 94 SWR-1 Ike-3 SCT-1 USO-1 Scu-4*
- 2 Mc Burnett, Ron 82 BAI-4 NWF-2 NW2-1 Scu-1
- 3 Gewaln, Matt 75 SCA-1 BAI-1 USO-5 CFA-3
- 4 Roberts, Mike 72 MM-4* BAI-2 NWF-1 NW2-2* Scu-2
- 4 Simpson, Roger 72 Ike-1 MM-3 NCA-1
- 6 Poti, Norm 69 MM-5* Hcu-1 IFA-1 USO-4* Scu-3
- 7 Parker, Faust 66 McL-1 TCC-2 USO-2
- 7 Etherington, Chuck 66 SWR-2 MMM-1 DC-2
- 9 Spence, Henry 61 SCT-2 TCC-1 USO-3
- 10 Servaites, Bucky 60 MM-2 Hcu-3 AFA-2 Scu-5*
- 10 Morris, Gil 60 Hcu-2 IFA-3 AFA-1
- 12 Pultley, Lynn 49 SWR-3 Ike-4 SCA-2
- 13 Happersett, Ken 48 MM-1 SCA-3* BAI-3
- 14 Solomon, Roland 45 MMM-2 DC-1
- 15 Ellington, Jeff 42 Ike-2 CFA-2
- 15 Carroll, Ed 42 SWR-5 SCA-4 CFA-1
- 17 Mathis, Dick 33 SWR-4 Ike-5 MMM-3
- 18 Troutman, Mark 30 SCT-3 TCC-3
- 19 Shvedenkov, Yury 25 HC-1
- 20 Johannes, Dave 21 SCA-5 DC-3
- 21 Loriecki, John T 20 IFA-2
- 22 Loriecki, John F 10 IFA-4
- 23 Ginder, Fred 8 BAI-5



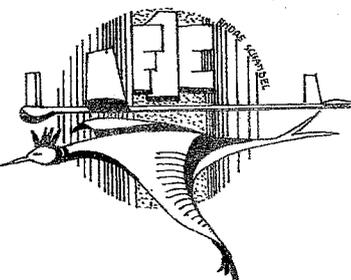
F1G

- 1 O'Dell, Tiffany 100 SWR-1 Ike-3 BAI-2* MMM-1 NWF-1 NW2-2* CFA-3* Scu-4*
- 2 Jones, Charlie 89 SWR-2 HC-4 CFA-1 Scu-1
- 3 VanNest, Brian 83 SWR-4 Ike-4 MM-1 NW2-1
- 4 Brocks, Peter 81 SWR-5* BAI-1 MMM-4 DC-2 CFA-2
- 5 Ioerger, Tom 79 IFA-2 Ska-4* HC-1 AFA-3 Scu-3
- 6 Vanlandingham, Ed 73 SCT-4 McL-1 TCC-1 CFA-4
- 7 Allen, Carrol 72 Sky-2 Ska-1 HC-3 USO-5
- 8 Belfield, Mark 70 MM-4 NCA-1 BAI-3 NWF-3 NW2-3* CFA-5* Scu-5*
- 8 Ghio, Walt 70 MM-3 NCA-2 NWF-2 NW2-4
- 10 Sechrist, Dave 61 IFA-3 USO-3 AFA-1
- 10 Clapp, John 61 Sky-3 HC-2 ESF-1
- 12 DeLoach, Don 60 SWR-3 Ike-5 MMM-3 USO-4
- 13 Edmonson, Dave 51 MM-2 DC-1
- 14 Reinhart, Pete 45 SCT-1 TCC-2
- 15 Buss, Bill 42 Sky-1 Ska-3
- 16 Emery, Jack 38 NCA-3 Scu-2
- 17 Markos, Chuck 35 Hcu-1 AFA-4
- 18 Simon, Greg 31 IFA-4 AFA-2
- 19 Tymchek, Bob 30 Ike-1
- 19 Brown, Gerld 30 SCT-3 TCC-3
- 19 Vaccaro, Tom 30 USO-1
- 22 Hatschek, Bob 27 Sky-5 Ska-2
- 23 Parkyn, Chris 26 IFA-1
- 24 Davis, Mike 25 Ike-2
- 24 Gerszewski, James 25 USO-2
- 26 Reynolds, Randy 22 MMM-2
- 27 Wood, Dick 20 SCT-2
- 27 Crowley, Paul 20 Hcu-2
- 27 Klingaman, Jerry 20 McL-2
- 30 Sisk, Marc 18 MMM-5 DC-4
- 31 Schroedter, Aimee 16 MM-5 IFA-5
- 31 Batiuk, George 16 DC-3
- 33 Konefes, Ed 15 Hcu-3
- 33 Hepler, Eric 15 McL-3
- 35 Lacey, David 11 Sky-4
- 36 Masterman, Paul 10 Hcu-4
- 36 Davis, Troy (Jr) 10 NCA-4
- 36 Hepler, Tom 10 McL-4
- 39 Rousseau, Don 6 Ska-5
- 39 Murphy, Jerry 6 DC-5
- 41 Vernon, Ted 5 NW2-5



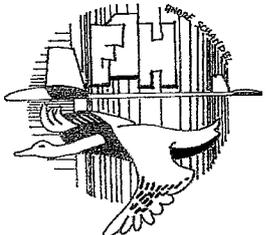
F1B

- 1 Crowley, Paul 106 SWR-5* MM-1 Hcu-1 IFA-3* HC-2 AFA-1 CFA-3*
- 2 Jensen, Blake 95 BAI-1 MMM-2 NWF-5* NW2-1 CFA-2
- 3 Batiuk, George 91 BAI-3 MMM-1 NWF-2 NW2-4* DC-1 Scu-4*
- 4 Vanlandingham, Ed 86 SCT-3* McL-1 TCC-1 MMM-3 DC-2
- 5 Simon, Greg 81 SWR-3 Hcu-5* IFA-2 HC-1 AFA-4
- 6 McGlashan, Jerry 67 EFF-1 ESF-1 AFA-3
- 7 Emery, Jack 65 SWR-2 MM-4 NCA-1
- 8 Bradley, Jim 62 SWR-4 IFA-1 McL-2
- 8 Clapp, John 62 EFF-2 Sky-2 ESF-2
- 10 Andriukov, Alex 60 USO-1 CFA-1
- 11 Horak, Ladi 57 Ike-3 MM-2 HC-4 Scu-3*
- 11 Morrell, Roger 57 MM-3 HC-5 Scu-1
- 13 Belfield, Mark 55 NCA-2 BAI-4 NW2-1
- 13 Mulligan, Mike 55 Ike-1 SCA-3* Scu-2
- 15 Radziunas, Sarah 53 Sky-1 Ska-1
- 16 Wood, Dick 48 SCA-2 SCT-1
- 17 Reinhart, Pete 45 SCT-4 TCC-2 DC-3
- 18 Biedron, Bob 44 SWR-1 USO-4
- 18 Shailor, John (Jr) 44 Hcu-2 AFA-2
- 20 Davis, Mike 41 Ike-2 NCA-3
- 20 Ghio, Walt 41 NWF-1 NW2-3
- 22 Vaccaro, Tom 38 Sky-3 Ska-2
- 22 Saks, Dave 38 SCA-1 CFA-5
- 24 Rohrke, Rich 36 NWF-3 CFA-4 Scu-5
- 25 Brown, Gerald 35 SCT-2 TCC-3
- 26 Jensen, Gene 30 IFA-4 MMM-5 NWF-3
- 27 Schlosberg, Aram 29 Sky-4 HC-3
- 28 Nelson, Elmer 25 Ike-4 MM-5
- 28 Simon, Evan (Jr) 25 Hcu-3 IFA-5
- 28 Jones, Charles 25 USO-2
- 31 Peck, Jerry 24 BAI-2
- 32 Shailor, Bill 20 USO-3
- 33 Seymour, John 19 Hcu-4 AFA-5
- 34 Schroedter, Amy 16 Ike-5 NCA-5
- 34 Allen, Carrol 16 Ska-3
- 36 Harden, Edd 15 McL-3
- 36 Troutman, Mark 15 SCT-5 TCC-4



F1H

- 1 McKeever, Mike 104 SWR-1 Ike-3* MM-4* NCA-1 BAI-3* USO-1 NWF-1 NW2-1* Scu-5*
- 2 VanNest, Brian 100 SWR-5* Ike-1 MM-5* BAI-2 Sky-2* MMM-2* HC-1 USO-4* NWF-3* NW2-2* CFA-1
- 3 Pallet, Jean 95 Hcu-1 IFA-2 Sky-3* McL-1 Ska-4* ESF-1 AFA-2*
- 4 Thompson, Mike 92 Ike-4 MM-3 BAI-5* MMM-1 CFA-3 Scu-1
- 5 Parker, Jim 89 SWR-2 Ike-2 BAI-1 NWF-2 NW2-3* Scu-3*
- 6 Siffleet, Bob 82 Ike-5 IFA-1 Sky-1 Ska-1 HC-2* USO-2* AFA-1* CFA-4* Scu-2*
- 7 Hines, Lee 78 SWR-3 MM-2 TCC-2 MMM-4* USO-5* NWF-4* DC-2 CFA-2* Scu-4*
- 8 Davis, Jon 38 MM-1 BAI-4
- 9 Phelan, Dennis 30 Sky-4 Ska-2
- 9 Sisk, Marc 30 MMM-3 DC-3
- 11 Smith, Norm 26 SWR-4 NWF-5 NW2-4
- 12 Fedor, Mike 25 TCC-1
- 12 Edmonson, Dave 25 DC-1
- 14 Jones, Kyle (Jr) 18 HC-3* USO-3
- 15 Troutman, Mark 15 TCC-3
- 15 Radziunas, Kathy 15 Ska-3
- 17 Berry, Dan 10 TCC-4
- 18 Brown, Gerald 5 TCC-5



CLASSEMENT

F1Q		
1	Crowe, Bernie	85 SWR-1 Ike-2 BAI-2 NWF-2 NW2-2*
2	Wood, Dick	80 MM-2 SCT-2 BAI-3 DC-1
3	Pollard, Frank	75 Ike-1 MM-1 BAI-1* NWF-1 NW2-1*
3	Berry, Dan	75 SCT-1 TCC-1 USO-1
5	Ivers, Rich A	45 Sky-1 USO-2
6	Parker, Julie	40 SCT-3 McL-1
7	Ivers, Dick J	35 Sky-2 USO-3
8	Reinhart, Pete	20 DC-2
9	Oldenkamp, John	15 Ike-3
10	Lupazelli, Ed	10 USO-4
10	Fedor, Mike	10 SCT-4
12	Troutman, Mark	5 SCA-5
12	Mays, Jim	5 USO-5

F1J		
1	Parker, Faust	102 SWR-1 SCT-1* McL-1 TCC-1 USO-1
2	Paillet, Jean	95 EFF-1 IFA-4* Sky-2* McL-2 SKA-1 USO-5* ESF-3* AFA-1
2	Rounsaville, Dave	95 MM-3* BAI-1 Sky-1 SkA-2 USO-3* ESF-1
4	Hanford, Bob	66 SCT-2 TCC-2 DC-1
5	Morris, Gil	85 Ike-2 MM-5* Hcu-1 IFA-2
6	Johannes, Dave	62 MM-2 DC-2 Scu-2
7	Roberts, Mike	60 NWF-1 NW2-1 Scu-4
8	Lorbiecki, John T	45 Hcu-2 IFA-1
9	Robertson, Tony	37 Ike-1 MM-4
10	Parsons, Dave	35 CFA-2 Scu-3
11	Gunder, Austin	27 MM-1
12	Jaju, Chinmay(jr)	25 NCA-1
12	Kerger, Terry	25 CFA-1
12	Poti, Norm	25 Scu-1
15	Spence, Steve	21 USO-2
16	Mollendorf, Joe	20 ESF-2
17	Parker, Jim	16 TCC-3
18	Mennano, Guy	15 Ike-3
18	Lorbiecki, John F	15 IFA-3
18	Pacelli, Brian(jr)	15 SKA-3
18	Bell, Tom	15 DC-3
22	Fedor, Mike	11 TCC-4
22	Spence, Henry	11 USO-4
24	Kerr, Tom	10 SKA-4
25	Troutman, Mark	6 TCC-5

F1P		
1	Rounsaville, Dave	96 MM-2 BAI-1 Sky-1 SKA-2* USO-2* ESF-1
2	Hanford, Bob	95 SWR-1 SCT-1 TCC-2 USO-4* DC-1
3	Pacelli, Brian(jr)	61 Sky-2 SKA-1 USO-3
4	Robertson, Tony	51 Ike-1 MM-5 DC-2
5	Parsons, Dave	40 Ike-3 Scu-1
6	Secor, Randy	36 Ike-2 MM-3

ceux qui font les compétitions internationales , dans les catégories reines F1 A,B et C , avec des modèles - chers - achetés chez les producteurs des pays de l'est , ou chez des immigrés, ex pays de l'est et de ceux qui restent sur la note loisir , avec des modèles d'une variété infinie , personnels et originaux .

A souligner également , comme exemple , le soutien financier de ceux qui représentent

le pays , avec des collectes , entre modélistes , et ce plus particulièrement pour les équipes juniors ; qui ces dernières années ont obtenus d'excellents résultats .

A travers les images , tirées de NFFS, caractéristiques , on reconnaît , les terrains immenses , la logistique de récupération très motorisée et coûteuse , sans doute , sans parler d'écologieles tenues adaptées à l'activité tout comme certains physiques ,jambes arquées inclusesils ont la dégaine .

En revanche le milieu Vol libre USA ne semble pas avoir assimilé la composante noire du pays , peut être que maintenant les choses vont évoluer

in Deutsch

YES WE CAN

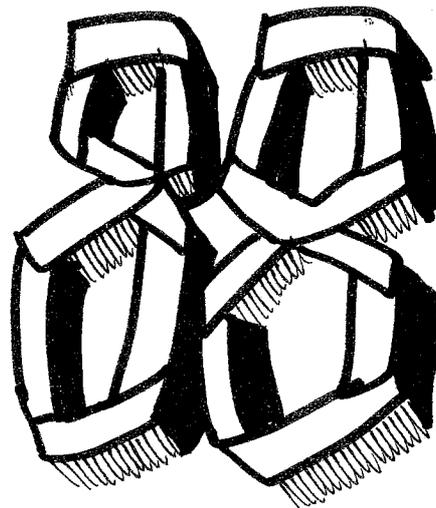
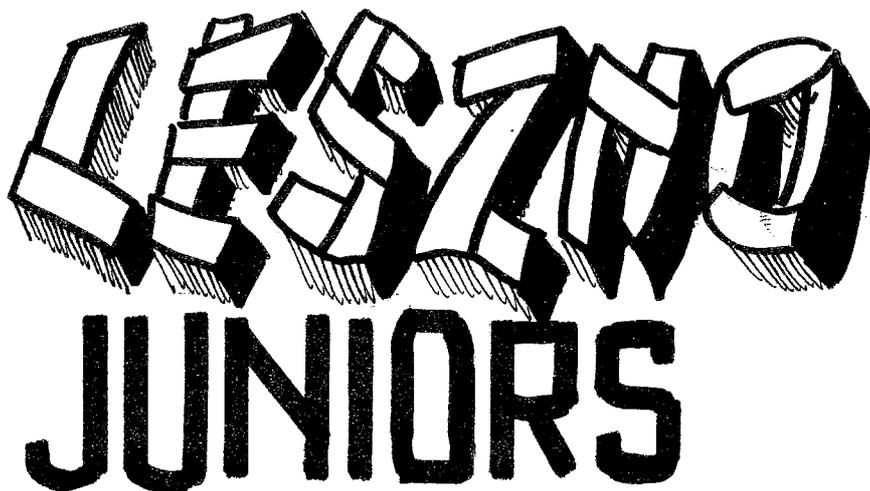
Wie im Vorjahr haben wir , hier eine Gesamtansicht vom Freiflug in den USA . Mit den Ergebnissen vom America Cup , und einigen Bildern , die mehr oder weniger original von den Freiflugflieger in den Staaten .

Die Zeitschrift National Free Flight Society , feierte den 40 sten Geburtstag .Glückwunsch

Jeden Monat erscheint die Zeitschrift , und berichtet über Veranstaltungen und Personen aus den Staaten . Sehr wenig Technik und Pläne vom imensen Land .

PORTS - 5 11273

VOL LIBRE





STEPH', FREDO, JEFF ET LES AUTRES... OU...

RENCONTRES D'UN PREMIER TYPE ! PREMIERS CHAMPIONNATS DU MONDE DE VOL LIBRE POUR JUNIORS VINGT ANS APRES... LESZNO - POLOGNE du 6 au 16 Août 1988

Toutes les histoires commencent traditionnellement par "Il était une fois"... Celle-ci n'échappera pas à la règle.

Séquence nostalgie ou flashback historique ? Un peu des deux mon yeu'tnant ! Mais qu'on ne s'y trompe pas, ce n'est pas de l'old-timerisme et si nostalgie il peut y avoir, ce n'est que pour se remémorer une courte période de notre vie qui, pour ceux qui y étaient, est gravée au plus profond de leur mémoire ! Et puis pour l'aspect historique, indéniablement, c'est un morceau d'anthologie. Cela valait bien un titre comme ça, et disons que comme c'était la première fois, cela revêt une symbolique toute particulière.

...Aujourd'hui, les championnats du Monde ou d'Europe pour juniors sont devenus incontournables....

...Aujourd'hui, il ne viendrait à l'idée de personne de ne pas y envoyer une équipe de France...

...Aujourd'hui, pour les concurrents, ce n'est ni une promenade hygiénique ni une affaire ordinaire... pas plus que ça ne l'était voici vingt ans !... Bien sûr les moyens ne sont plus les mêmes mais en parallèle la compétition est devenue autrement plus difficile... Mais chacun sait que "à vaincre sans péril on finit par triompher sans gloire".

...Aujourd'hui, avec le recul, on peut affirmer que ces championnats pour les juniors sont une réelle réussite... Parmi les preuves tangibles, celle qu'ils existent encore et qu'ils se sont même multipliés dans d'autres disciplines aéromodélistes, RC, VCC. Et puis en indoor aussi. Cet été, Hugo Marilier et Jean Trotsault de Mandres représenteront la France aux championnats du monde en F1D junior en Serbie (NDLR : les résultats viennent de tomber, les juniors finissent quatrièmes par équipe).

...Aujourd'hui quoi qu'il en soit, ces compétitions font bel et bien partie de notre paysage et de notre calendrier du jeune et moins jeune modéliste qui se veut de haut niveau, ou qui souhaite y accéder... Et ça, je pense que personne ne peut le contester.

BERLIN 88



Photo. M. PILLER. —

VOI
LIBRE

...Et pourtant, il a fallu commencer un jour. À vous jeunes gens qui lisez ces lignes, si tout paraît à présent du plus naturel et évident qui soit, sachez que c'était il y a vingt ans... Une idée géniale, semble-t-il lancée par l'Aéro-Club de Pologne... Un terrain, bien mais pas particulièrement exceptionnel... Une équipe organisatrice d'une grande efficacité et, de façon plus globale, sans doute une forte volonté de faire vivre aux participants une aventure inédite. Et avec tout cela une fantastique alchimie qui nous a amenés où nous en sommes.

...Aujourd'hui enfin, aidées par la technique, une certaine routine, une certaine habitude ont pu finir par s'installer... Sans sombrer dans le passéisme, il me semble pertinent de mentionner que dans ces années là, les ordinateurs personnels faisaient à peine leur apparition, qu'ils coûtaient de véritables fortunes et que la rédaction des courriers et des rapports se faisait soit à la main, soit avec une bonne vieille Remington... portable ou non ! Le prédécesseur d'Excel s'appelait Multiplan et le papa de Word Visawrite... oublié tout ça ! Le processeur dans le vent à l'époque (Apple II, Commodore 64...) s'appelait Motorola 6802 codé sur 8 bits et cadencé à quelque chose comme 1Mhz... une vraie Ferrari ! Les spécialistes comprendront... De toute façon, la mémoire se baladait entre 64 et 128 Ko !!! Bref, des chiffres qui donnent le tournis !

Les téléphones portables, à peine dignes de ce nom, faisaient eux-mêmes à peine leur apparition et, pour certains pesaient plusieurs kilos !... et la seule fonction dont ils disposaient était la fonction... téléphone !!! Mais si, mais si...

Donc, tout ça pour dire que beaucoup de choses ont changé en peu d'années, mais probablement les plus importantes mutations concernent-elles les changements géopolitiques intervenus à la fin des années 80 en Europe. Nous y reviendrons.

Voilà, c'était juste pour recaler un peu le débat et comme on dit, le contexte !

Si la Fédé a rapidement donné son aval au CTVL pour la participation de la France, il n'en a pas moins fallu trouver de quoi envoyer des concurrents à un niveau suffisant (ce qui à l'époque ne courait pas les terrains en F1A et encore moins en F1B), des aménagements administratifs et financiers et un encadrement suffisamment efficace. Je dois dire qu'à cette occasion, une complicité et une unicité se sont mises en place et se sont révélées d'une grande efficacité ! De nos jours, organiser un concours de sélec' en F1A avec suffisamment de concurrents est relativement facile. Ce n'est plus le cas en F1B, les sources s'étant taries. Le problème du junior, c'est justement qu'il ne le reste pas et le cas de l'équipe de Wake 2008 est révélateur ! Il va falloir y réfléchir... Maintenant...

Pour ce qui concerne la géopolitique, en dehors de l'aspect purement communautaire de l'Europe qui s'est agrandie, le fait majeur date probablement du 9 novembre 1989, chute du mur de Berlin. Sans entrer dans les détails, la seule viable des solutions que nous avions envisagées était d'y aller en auto, nécessitant la traversée de l'Allemagne de l'Est en plusieurs étapes dont une ne pouvant qu'être Berlin. Comme aucune difficulté ne nous retenait alors, nous avons constitué une sorte de comité d'organisation de l'équipe de France composé des Michel (Caillaud, Reverault et moi-même) et quelques conseillers pas forcément modélistes ni participants mais tout de même très impliqués. Les mois précédant notre voyage n'ont pas été de trop pour y réfléchir et l'organiser, en dehors bien entendu de la préparation purement sportive "normale". Le défi était de taille car le Bloc de l'Est était réputé ne pas être une partie de plaisir à traverser, à fortiori lorsqu'on le fait avec des jeunes et un tel déplacement ne laisse pas de place à l'improvisation. Inconscients des risques, nous ne l'étions pas, preuve en est que tout s'est déroulé comme nous l'avions prévu, pour la part administrative au moins... Et ce n'était pas la moindre ! Préventifs, nous y avons passé beaucoup de temps... tickets de carburant, visas, autorisations pour les jeunes, échanges avec les consulats des pays traversés, et j'en passe...

...Tout a commencé un certain soir de septembre 1986, au hasard de la discussion, un certain Alex Gouillon me glissait que la Pologne avait émis l'idée d'organiser des championnats du Monde junior, sans doute pour 1988... Cette idée m'apparut géniale et mon sang ne fit qu'un tour. En effet, compte tenu des résultats de notre petite mais efficace équipe Orléanaise (du genre de celle du SAM aujourd'hui), qui à l'époque défrayait la chronique et envahissait les podiums, faut-il le rappeler, je me dis que c'était un truc tout à fait taillé pour nous, que j'allais me pencher sur la question et la soumettre à mes gars dès le Samedi suivant. Dont acte...

De semaine en semaine, le projet se concrétisait et j'apprenais que les instances fédérales l'avaient accueilli très favorablement et avaient chargé le CTVL d'organiser un concours de sélection en octobre 87 en vue de constituer une équipe F1A et F1B junior. Ainsi fut fait, et de ce concours ressortaient quatre "héros" dont deux d'Orléans. Il ne nous restait alors que dix mois pour tout faire, tout apprendre des techniques nouvelles (qui aujourd'hui feraient sans doute sourire mais nous n'en étions qu'aux prémices de grandes mutations), harmoniser une machine, pour nous le Classic de Hermann Motsch avec un nouveau système de treuillage et une nouvelle philosophie de la compèt' pour des juniors. C'était un challenge ambitieux, sans précédent, et rien ne s'est fait tout seul. Il nous a fallu déployer une énergie considérable, aidés cependant en cela par nos amis et par les parents des jeunes, de par leur patience, leur tolérance, leur engagement et parfois même leur abnégation.

Mon envie était grande de présenter ma candidature au poste de chef d'équipe, de plus j'y avais été quelque peu encouragé. Bien que ne faisant pas partie du comité directeur, la Fédé m'accordait sa confiance. L'affaire était lancée et pendant des semaines et des semaines, nous allions réfléchir, couper, poncer, entoiler (NDLR : à l'époque et sans outrecuidance excessive, les gamins construisaient leurs modèles y-compris les crochets verrouillés ! On était quand même des saouls !!! Quoique, il n'y avait que le zoom !) puis voler, réparer parfois, modifier, re-réfléchir, voler encore et toujours pendant des heures, tourner, régler, s'entraîner à la récup' lors de concours régionaux ou inter-tous ceux d'Europe occidentale y passèrent- afin de nous mettre dans le coup, pour finalement représenter le plus dignement possible notre pays ces fameux 11 et 13 août 1988.

Je pense sincèrement, avec le recul et sans fausse modestie, que nous n'avons pas usurpé la confiance que l'on avait placée en nous, d'ailleurs personne n'usurpe rien en équipe... Par contre, nous pouvons nous vanter un peu d'avoir été les pionniers d'une nouvelle ère dans l'approche du Vol Libre junior. Mes propos tentent de traduire toute la richesse modéliste, culturelle et relationnelle, tant dans l'équipe qu'envers les autres pays que nous avons rencontrés et ce ne

Es besteht eine gewisse Einigkeit in den Ansichten der Freiflieger aus dem Land, obwohl, wie bei uns die Altersstufen immer höher sind. Sie sind jedoch sehr aktiv, und beweisen eine grosse Vitalität, über ganz Amerika, mit einer Vielfalt von Klassen die uns ins Staunen bringt: über fünfzig, wo gibt es das schon ?

Wir haben das klassische Exempel, von Freiflieger die in den Klassen F1 A,B, und C, in aller Welt mitfliegen, mit gekauften Modellen, und anderen die zum Spass fliegen, mit persönlichen Modellen die immer im Original geflogen werden. Klassische Wettbewerbsmodelle werden - teuer gekauft - im Osten oder bei Eingewanderten aus dem

sont pas les résultats obtenus depuis par des juniors en championnats de France ou du Monde qui me contrediront... L'actualité très très récente ne fait que me conforter à ce sujet.

Tous ces instants, d'une extrême intensité, j'ai également tenté de les faire ressentir tels que je les ai sauvegardés chaque soir, là bas sur mon petit bloc-notes et tels que je les ai aussi gravés soigneusement quelque part au plus profond de ma mémoire et ce de façon indélébile. Le moment me semblait venu d'en sélectionner quelques extraits essentiels et de vous les soumettre... C'est en quelque sorte une tranche de ma vie, de dix jours, que je n'oublierai jamais. Cela semble peu mais c'est toutefois suffisant pour créer des liens indissolubles avec des gens venant des quatre coins du monde (qui est rond rappelons-le !) et qui en fait sont constitués de la même matière que nous et qui partagent aussi les mêmes passions... Je pense qu'il en a été de même pour les autres des onze équipes de France qui sont passées. Le Vol Libre est une (parfois) cruelle mais merveilleuse école de la vie qui rend fort de cette philosophie et de cette humilité nous obligeant à nous remettre en question à chaque instant. Cela peut servir toute une vie, et j'ai des preuves personnelles ! Une préparation pour un tel événement ne se limite jamais à la seule équipe, témoin Bruno, qui n'avait pas pu en être mais qui décrocha de haute lutte le titre de champion de France F1A quelques jours après. Je me dis alors qu'il y avait un juste retour des choses et surtout du travail. Il avait été l'un des principaux entraîneurs de l'équipe...

...Une poulette et deux coqs en F1A comme le montre le motif de l'autocollant dessiné par Jacques Delcroix pour l'occasion... et un autre coq en F1B, Rappelons la composition de notre sympathique petit groupe :

- Stéphanie Reverault dite Steph' (fille de son père !), Frédéric Boulanger dit Frédo et Jean-François Rault dit Jeff ou JeanJean : Concurrents F1A
- Stéphane Landeau (fils de l'illustre et dit aussi Steph') : Concurrent F1B
- Michel Piller et Michel Reverault : Chef d'équipe et adjoint
- Catherine, Laetitia et Michel Caillaud : Supporters et récupérateurs, les indispensables en équipe...
- Alain Landeau (l'illustre) : Aide de Stéphane
- Bruno Isambert, Nicolas Bonnot, Fabien Richon : Supporters et récupérateurs à coup de bicross
- Jacques Richon : Chronométrateur officiel Français

...et tous je les remercie pour leur gentillesse, leur bonne volonté et leur aide précieuse avec une attention toute particulière à la récup' qui a de loin le rôle le plus ingrat, le plus obscur mais aussi l'un des plus importants lors de ce genre de compétition. Sans tout ce monde, il va de soi que l'aventure aurait revêtu un tout autre aspect et il n'est même pas certain qu'elle eut pu avoir lieu... Et doivent être remerciés aussi, Jean-Claude Rey alors Président, le comité directeur et le secrétariat de la FFAM pour les démarches administratives avec une attention particulière pour Joëlle Not appréciée de tout le monde chef d'équipe ou non, les parents des jeunes, TOUS ceux qui de près ou de loin nous ont aidés et supportés en France et qui auraient sûrement voulu nous accompagner et enfin, même si sa modestie doit en souffrir, Pilou, ma mère qui elle aussi a eu un rôle important de soutien et de... dactylographie ! (à l'époque je n'avais pas d'ordinateur ni de machine à écrire... elle oui !).

Quoi qu'il en soit, en écrivant ces lignes, l'émotion est toujours intacte, même vingt ans après.

Le mot de la fin de ce long avant-propos sera... "J'y étais".

En avant pour le grand voyage... Amusez vous bien à LESZNO (prononcer Lèchno) et longue vie au Vol Libre ainsi qu'aux Championnats du Monde Junior...

Samedi 6 Août. À l'aube d'une grande aventure :

Orléans, 5h30 du mat', la cordée, ou plutôt le célèbre et emblématique Ford Transit bleu que les Isambert ont aimablement mis à notre disposition, accompagné du Toyot' des Cacaill et de l'Espace des Reverault, s'ébranle doucement vers sa destinée. Le sort en est maintenant jeté et rien ne peut plus nous retenir. L'équipe est au mieux, dans sa tête et aussi physiquement... C'est déjà pas mal. Notre rêve né voici presque deux ans devient une réalité et prend petit à petit sa forme définitive. Tout va maintenant aller très vite, très très vite !

Autoroute A10 jusqu'à Paris où nous récupérons Alain et Stéphane. Ça promet d'être chaud car le soleil est radieux... Lille... Gent en Belgique... Duisbourg, Essen pour enfin arriver à Dortmund en Allemagne où nous sommes attendus pour passer la nuit à l'auberge de jeunesse... Les mecs d'un côté les nanas de l'autre (même pour les couples !) comme dans toutes les auberges de jeunesse !

Dimanche 7 Août. Des murmures sur un mur :

Pour le moment tout se passe comme sur des roulettes. Aujourd'hui direction Berlin Ouest via Hannovre, heureusement que l'autoroute est une institution en Allemagne.....

ZOLL Ein kilometer !... nous'annonce un panneau...

Voici un premier point de contrôle, une petite cahute où... il n'y a personne. Nous avançons... vingt à l'heure... Derrière la côte nous découvrons un paysage d'apocalypse !!! Il n'y a plus qu'une seule voie de circulation, un grillage barbelé délimite le no man's land, miradors, chiens... C'est d'un sinistre ! Au bout, cette route s'élargit en une vaste plate-forme, comme un péage. Pas le choix du chemin, des voies sont réservées au transit pour Berlin. C'est donc ça les frontières d'Allemagne de l'Est ? Un douanier arrive, sinistre aussi. Après les contrôles administratifs de rigueur, nous ne reverrons pas nos passeports avant une demi-heure. Ils seront tamponnés, vérifiés, retamponnés, recontrôlés... Nous avançons à tout petit pas. C'est vraiment impressionnant. Nous arrivons péniblement au pavillon de fouille où il y a une fosse, des outils et tout ce qu'il faut pour démonter entièrement une auto. Un kilomètre plus loin, il y a la dernière station où nous passons sans problème. Cela a duré 1 heure 15 pour pas plus de trois kilomètres entre les deux stations extrêmes. C'était le poste frontière de Helmstedt et je dois dire que de ma vie, j'avais rarement vu et je peux même dire jamais, quelque chose d'aussi lugubre et opprimant... Un panneau minable nous indique que la vitesse est limitée à cent sur

Osten - um an FAI Wettbewerben mitzufiegen

die Junioren , die gute Ergebnisse in den letzten Jahren erreichten .

Man muss auch unterstreichen dass die Freilieger in den USA sehr bereichschaftsfähig sind um mit Geld allen den beizustehen die auf WM mit fliegen , durch Spenden und anderes mehr , besonders für

Die Bilder der NFFS zeigen , die grosse Weite von Geländen , eine reiche Logistik zur Rückholarbeit - nicht besonders naturfreundlich , und Piloten , die gut in den Wilden Westen passen , krumme Beine , schöne Hütees fehlen noch die Pistolen

l'autoroute. Ça va être gai ! En plus ça a l'air sérieux, personne ne dépasse la limite, d'ailleurs la police est omniprésente et roule... à cent ! Nous serons prudents...

Ici t'as pas l'droit de tomber en panne ! Il n'y a pas de bande d'arrêt d'urgence. La route s'écoule tranquillement, lentement mais sûrement... y'a pas le choix ! Jusqu'à ce qu'une grande plaque mal arrimée sur le toit d'une auto juste devant nous ne se détache ! C'est passé pour nous mais un carambolage s'en suit derrière dans lequel, heureusement, ni le Toyot' ni l'Espace ne seront impliqués ! OUFFF...

Nous arrivons à l'échangeur pour Berlin Ouest. Eh là, l'Espace -qui avait pris la tête- est arrêté... Michel s'est fait gauler par les flics... N'ayant pas le droit de m'arrêter, je suis obligé d'aller jusqu'à la prochaine aire de stationnement pour l'attendre. J'en profite pour réparer la fuite du radiateur du Transit... C'est bien le moment ! Enfin, ils arrivent. En fait, Michel s'est trompé de route et le temps de s'arrêter sur le bord et de faire le point, il avait les flics sur le dos... Trente Marks d'amende pour la ligne blanche sur le côté et un détour de quarante bornes pour revenir. On s'en sort bien, vu notre niveau en Allemand !

Nous arrivons au poste-frontière de Berlin qu'il faut encore une bonne heure à passer, puis en ville par la Kurfürstendamstrasse, les Champs Élysées locale et enfin à l'auberge de jeunesse où nous sommes attendus par le frère de Bruno alors en stage à Berlin.

Après le repas, nous regardons le plan de la ville. Le mur de la honte n'est pas loin. Nous sortons...

... Sur notre gauche, une zone barbelée est interdite pour cause de minage. Ah voici le mur...

Quoi, c'est pas plus haut ?!... C'est quand même pas ça qui pose tant de problèmes à tout le monde depuis trente ans ? Eh bien si !!!

Je monte sur l'une des estrades le long du mur et là je comprends mieux. Il y a en fait deux murs "parallèles" distants de cent cinquante ou deux cents mètres. Entre les deux, RIEN... Un no man's land avec miradors, véhicules militaires et... plein de lapins !... Ah, et puis des mines. Derrière le deuxième mur, c'est l'Est de Berlin, qui encercle l'Ouest... La face du mur est bariolée et couverte de graffiti, nous en trouvons même de gens apparemment d'Olivet ! On peut voir les anciennes rues, les anciens trottoirs qui de part et d'autre butent sur le mur, comme si la vie s'arrêtait là... Passage obligé à la porte de Brandeburg, au parc Tiergraten et à la fameuse tour cassée, vestiges d'une église consacrée à Guillaume I et détruite pendant la guerre. Très impressionnant... Nous rentrons...

Dodo, demain à cette heure-ci nous serons arrivés à Leszno.....

Lundi 8 Août. La terre promise :

Petit déj' et, avant le départ, nous profitons d'être dans un pays, enfin une enclave, "civilisé" pour faire quelques provisions de jambon, de lait... Sait t-on jamais !!!

Nous quittons Berlin, qui m'a un peu fait penser à une oasis... La vie, la liberté au beau milieu de l'enfer. Pour repasser en RDA vers la Pologne, nous avons de nouveau droit au contrôle des passeports et au cérémonial des miroirs sous la voiture pour le cas où l'on essaierait de passer un gus ou un colis !

Et la route défile paisiblement... L'autoroute parfois n'est même plus bitumée alternant terre battue, ornières et plaques en béton souvent disjointes et même pas de niveau ! Nous approchons de la frontière Polonaise. L'autoroute s'est transformée en une piteuse route à deux petites voies ! Encore un pont, sur l'Oder, et ce sera le poste frontière de Frankfort. Moins laborieux qu'en Allemagne de l'Est, tout se passe super bien, en fait nous sommes attendus... Je pense... Et puis il faut dire que nous avons essayé de tout prévoir au mieux côté formalités, y compris l'heure à laquelle nous estimions arriver à la frontière. Ça a l'air de payer.

Juste avant de redémarrer je m'agenouille et j'embrasse la terre. Qu'elle soit promise... On ne sait jamais, le Pape le fait bien lui... Si des fois ça pouvait pousser un peu le sort ! Il fait un temps superbe, chaud avec plein de cumulus. Ça commence plutôt bien...

Notre "petite" équipe passe les obstacles un à un et je suis quand même content que nous ayons eu aussi peu de problèmes pour en arriver là.

Nous arrivons aux alentours de Leszno par un patelin qui s'appelle Lostau, ça promet et un autre qui s'appelle Lasocice... Etrange pays mais je doute que ça ait la même signification que pour nous !..... Et voilà le terrain, pas très grand. A la porte du camp, deux superbes panneaux géants à l'effigie du First Free-Flight World Championships for Juniors 1988. Je me dis que ça ferait bien au club un truc comme ça ! Il est 17h30... J'avais annoncé 18 heures ! Pas mal non, après trois jours d'un voyage de plus de mille six cents kilomètres semé d'embûches, tout le monde est synchro et à l'heure !

Je passe sur les formalités d'enregistrement avec Dorothy notre guide et interprète officiel (connue dans le monde modéliste, quelques années après elle épousera Pavel Vlodarczyk, l'un des organisateurs de ce championnat), ainsi que sur notre installation dans les dortoirs de l'aéroclub de Leszno, très bien et très confortable au demeurant.

Le repas, correct également, se prend en commun à la salle à manger avec les Polonais, les Allemands de l'Est, les Turcs, etc. Chaque nation a sa table avec le petit drapeau qui va bien, délicate attention. Après quoi, nous ferons une brève réunion, entre nous, juste le temps de dire que nous sommes ici pour nous battre, que nous irons jusqu'au bout et de mettre sur pieds une petite stratégie. Rien que du très banal, quoi.

C'est le moment pour Michel et moi de partir pour le palais de Rydzyna, autre site d'hébergement. C'est dans un gigantesque parc et nous avons du mal à comprendre comment il peut y avoir un truc aussi luxueux et somptueux dans un village où les gens crèvent la dalle... Sans doute l'histoire y est-elle pour quelque chose... Sols et colonnes sont en marbre, les plafonds sont sculptés... Les organisateurs nous informent sur le déroulement du championnat, la météo locale et ils insistent sur l'aspect fraternel et amical que devra revêtir cette rencontre. Je préfère quand c'est Pierre (Chaussebourg), membre du jurv qui prend la parole. la traduction est plus claire !

Was jedoch zu fehlen scheint , ist der schwarze Mann.....dies kann sich jetzt auch ändern

Allez on rentre à Leszno car demain y'a du travail. Tout est bien calme quand nous arrivons, même le temps. Il devrait faire beau, tant mieux !

A demain...

Mardi 9 Août. The show is going on... :

Au programme de cette première journée, un peu d'entraînement à la découverte du terrain puis la cérémonie d'ouverture.

Les machines n'ont pas souffert du voyage et, hormis les ajustements toujours nécessaires à la dernière minute, tout va bien... y-compris l'équipe qui, avec de nombreuses séances d'entraînement et beaucoup de concours inter, sont bien rodés ! Alain et Stéphane sont restés à Rydzyna pour peaufiner les modèles et les caouf. Stéphane ne vole que le dernier jour. Fabien, Nicolas et Bruno chauffent les bicross, Cathy et moi les talkies-walkies pour la récup' tandis que Cacaill, de son regard d'aigle, observe les réglages et les treuillages.

Tout semble au mieux. Pourvu que ça dure.

Repas de midi... Même si c'est souvent la même chose qui revient, il ne faut pas se plaindre dans un pays comme la Pologne. Manger de la viande à chaque repas, c'est loin d'être nul, même s'il n'y a pas de rabe ! Y'a sans doute bien des Polonais qui se contenteraient de moins que ça ! Par contre nous avons souvent à boire du thé chaud. Ça désaltère bien mais nous aimerions aussi bien avoir de l'eau. Hélas nous en avons peu car elle doit être bouillie pour être consommable. Par ailleurs, nous gardons nos quelques cinquante litres d'eau minérale française pour la compèt'. Il y a aussi à boire des fruits, souvent des fraises ou des pommes, bouillis dans l'eau. Ça donne du goût, c'est pas mauvais. Cet après-midi, ce sera la cérémonie d'ouverture. Sera t-elle aussi réussie que celle de Thouars l'année dernière ?

L'équipe... s'équipe... de sa tenue FFAM (casquette, survêt', macaron cousu sur le pantalon par Cathy) et nous prenons place sur le côté du hangar. Notre jeune accompagnateur Polonais nous attend pour le défilé avec la plaque du pays, Francja et notre drapeau que je porterai en tête de l'équipe pour le défilé. La fanfare démarre et nous voilà partis. Chaque pays part au signal, passe devant la tribune et va se ranger en face sur la pelouse. Pas mal, c'est réglé comme du papier à musique ! Nous allons avoir droit aux traditionnels discours. Toute l'équipe organisatrice vient compléter le défilé et prêter serment sur le drapeau de la FAI.

Pierre ayant décrété ces championnats ouverts, nous allons avoir droit à un meeting aérien, un vrai, d'une rare qualité. Les Polonais ont vraiment décidé de taper haut ! Tous les sports aériens pratiqués tant à Leszno qu'en Pologne figureront au programme ! Aéromodélisme de tous poils, voltige vol à voile à plusieurs planeurs, voltige avec un Zlin 50, montgolfières aux couleurs des nations présentes qui réussiront à se poser exactement où elles avaient décollé ! Y'a pas un poil de vent. Un temps vraiment idyllique, impossible de rêver mieux !... Un show aérien absolument exceptionnel, inimaginable, inoubliable, d'une absolue perfection !

Pierre me raconte une anecdote incroyable prouvant, si cela était encore nécessaire, que le vol libre est une passion pouvant aller beaucoup plus loin que ce que l'on peut imaginer mais est t-il bien utile de le redire ?! Quand Emmanuel Fillon a gagné la coupe Wakefield (ancêtre du championnat du Monde) en 1937, la France a donc dû l'organiser en 1938, c'était la règle. Ça s'est tenu à Guyancourt, encore des champs à l'époque ! Le pépé que nous avons devant nous, Ian Buri, est en train de faire voler LE wake qui a fait CETTE coupe Wakefield. Tout est d'origine, y'a même encore l'étiquette EN FRANÇAIS, s'il vous plaît au cas où il l'aurait perdu. Mais là n'est pas tout. Pierre me dit que quand les évènements sont devenus inquiétants en Pologne et avant de partir à la guerre, Ian Buri a caché son modèle ainsi que quelques autres objets précieux dans le four à pain d'une maison dont il a muré la gueule... Plusieurs années après, une fois la guerre terminée, il est revenu... La maison était en ruines mais le four comme par miracle avait résisté. Il l'a démuré et c'est intacts qu'il a retrouvé tous les objets qu'il y avait déposés... Y compris bien sûr son précieux wake qu'il a dû s'empresser de faire revoler !!! Fantastique histoire d'amour entre un homme et sa machine, conçue de son intelligence et construite de ses mains. Vol libre quand tu nous tiens !... L'aviation fait partie intégrante de la vie des gens là-bas, il faut dire que Leszno est le centre national Polonais de vol à voile.

Je crois que tous ceux qui auraient pu imaginer que ces championnats du monde pour juniors seraient des mini-championnats ou des championnats au rabais se sont bien gourés !

En l'honneur de tout ça, il y a une fête ce soir dans le parc du palais à Rydzyna avec force danses folkloriques, buffet campagnard, boom... Je dois dire qu'il fait bon vivre dans ce parc superbe. Le temps est merveilleux et cette ambiance de pré-championnat du monde, une sorte de calme avant la tempête attendue, est vraiment fantastique et me ravit !

Mercredi 10 Août. Prêts pour... :

...le petit déj'... Le système est bien rôdé. Cacaill collecte les tickets et fait la queue. Quand il a les gamelles, il nous appelle et nous allons l'aider à les ramener à la table... CQFD.

Nous partons faire quelques essais sur le terrain... Il n'y a qu'à sortir du bâtiment dortoir et faire un pas en avant ! Quel pied ! Le vent est toujours nul ou presque. Nous ne prenons pas de risque car finalement nous sommes prêts autant que faire se peut.

Je vois qu'il va être temps d'aller au contrôle, moment tant attendu. Pour nous, ce sera une simple formalité, tout ayant été préparé voici déjà plusieurs semaines, que ce soit pour les modèles ou pour les câbles des planeuristes. Apparemment, certains d'autres pays, et non des moindres, ne peuvent pas en dire autant ! Quant à Stéphane, aucun souci non plus. Durée totale du contrôle de la France : douze minutes !

Nous passerons le reste de l'après-midi à visiter Leszno et à nous entraîner sereinement, au vol, à la récup', à la tactique... et puis n'oublions pas Tonton Jacky qui lui s'entraîne au chronométrage.

C'est curieux car je pense que tout le monde prend très au sérieux ces championnats du monde, même si c'est pour les juniors. D'ailleurs y'a pas de junior qui compte ! La qualifié n'attend pas le nombre des années.

**COMITE DE SALUT
PUBLIC VOL LIBRE
11276**

VOL LIBRE

...Dernières recommandations, derniers ajustements, dernières infos météo qui confirment le beau temps pour demain.

Nous convenons de nous réveiller à 5 heures 15 afin de pouvoir nous préparer sans précipitation, nous échauffer et nous entraîner un peu.

Voilà, bonne nuit à tous. Demain ce sera LE GRAND JOUR. Notre rêve qui a pris naissance voici dix neuf mois bientôt arrive à sa concrétisation. Je suis à la fois très impatient et très serein. Aucune peur, aucune fébrilité appréhension ou angoisse ne m'habite. Je sais que j'ai avec moi des gens extraordinaires d'une grande compétence et d'une volonté incroyable, que ce soit ceux et celle de l'équipe ou les autres... Oui, je pense que nous serons loin d'être ridicules. Je suis sûr que tout mon petit monde va se défoncer. Nous avons tout prévu dans les moindres détails et ça, le sérieux de notre préparation, ça devrait payer. Que Dieu, s'il existe, nous entende. De toutes façons, le sort en est jeté et notre seule issue, une fois de plus, sera la fuite en avant... Nous y sommes habitués.

Allez, la nuit est belle et je m'endormirai sans fermer les rideaux pour contempler au dessus de moi un magnifique ciel étoilé, ce ciel qui demain sera notre terrain d'évolution. Tout le monde semble bien dormir. Quel calme...

Jeudi 11 Août. Le grand jour :

BiBiBeep ...! Il est 5 heures 15 du matin. Le jour pointe à peine. Je me lève et je regarde par la fenêtre la rangée de drapeaux représentant toutes les nations présentes. Il y en dix neuf plus trois, pour la FAI l'Aéro-Club de Pologne et la Pologne. Pas un seul ne bouge. Il y a encore quelques étoiles visibles dans le petit matin. Il fait un temps magnifique... Ça promet. Cette journée, nous l'avons attendue, nous l'avons aussi préparée pendant des mois, répétée, voulue... Pour le moment tout est calme...

...Le couloir du centre de vol à voile, encore silencieux voici cinq minutes est soudain pris de convulsions et d'une extraordinaire animation, celle des grandes occasions. "Tout le monde est là pour le petit déjeuner" ? Ce matin, re-jamboneufstomatethé ! Pas vraiment varié le menu mais bon malgré tout.

Le terrain commence à s'animer et il est maintenant inondé de soleil. Rapide check-list, un ou deux vols d'essai suffiront, rien n'a bougé et nous sommes fin-prêts. Les dés sont maintenant jetés. La machine est en marche, c'est parti et rien ne nous arrêtera plus maintenant. Nous n'en n'avons d'ailleurs pas du tout envie !

8 heures. Nous avançons vers la ligne qui est maintenant en place. Il y a de la musique : Black, Wonderfull life. Pourquoi pas ? Morceau bien choisi en tous cas ! Il faut maintenant nous laisser et vous mettre en place pour la récup' car nous partirons dès la fusée". Les bicross sont en forme, nous aussi. Nous sommes maintenant livrés à nous mêmes.

8 heures 29... Tout est paré et calme...

PAN !... Il est 8h30 pétantes et le premier championnat du monde junior vient de commencer...

Premier vol, quasiment sans vent et bien entendu quelques difficultés pour treuiller. Maxi pour tout le monde... mais pas sans quelques anicroches... À cause de je ne sais trop quoi, le modèle de Stéph' va se planter treuil tendu dans le cercueil des Finlandais... Un peu de dégâts mais plus de peur que de mal... ça leur apprendra à fermer leur caisse !

Plein également au deuxième vol... Nous commençons à maîtriser le suçage (après tout, c'est la vie !) et la tactique du "derrière la ligne"...

Du temps mou de ce matin, ça chauffe et nous sommes passés à des conditions franchement thermiques. Les pompes sont de plus en plus puissantes et aussi de plus en plus traîtres ! La méfiance est de rigueur. Ça peut monter très haut et se poser avant trois minutes ! Témoin ce qui arrive à Steph' au troisième vol. Même en moulinant vers la fin, nous ne pourrions pas faire mieux que 175.

Au quatrième vol, le vent souffle à environ quatre mètres par seconde, ça nous permet de passer derrière la ligne tout de suite. Jeff va aller sucer... On y va... On y est... Superbe largage en plein d'dans. A la récup', ça gueule un peu car ça va haut et il faut courir mais je sais au fond de moi même qu'ils préfèrent aller loin et que ce soit pour des maxis. Max aussi pour les deux autres.

"Voilà la récup', vous pouvez rentrer, on va aller au Kasskrouf'. Vous avez bien travaillé ce matin", il ne se passe pas plus de trois minutes entre le posé et le message de récupération. Bravo à tous, c'est fantastique de voler dans ces conditions. C'est vraiment du travail de pros ! Tous, nous avons une pêche d'enfer. Ils sont déchaînés mes gars et mes nanas et j'aime les voir comme ça.

À l'interruption de midi, Jeff et Frédo ont quatre max' et il ne manque que cinq secondes à Stéph'. Il en reste vingt deux au plein et nous sommes quatrièmes. Je pavoise. C'est une impression extraordinaire d'être à la tête d'une telle équipe et de se savoir supportés par les autres. J'ai une grande pensée très émue pour tous ceux qui sont restés en France... Comme ils doivent penser à nous aujourd'hui, à Orléans et à Thouars.

Cet après-midi, le vent a nettement forci. L'anémomètre indique quatre à cinq mètres par seconde avec des pointes à six. Quelques nuages aussi sont au rendez-vous, il fait chaud et ça sent l'orage. La récup' est en place. On repart... Frédo s'aligne. Il treuille un moment et me dit qu'il y a quelque chose. Il tourne et il accélère mais trop fort. La bulle aurait suffi à elle seule ! Le Classic s'engage fortement et va se vautrer au sol en trente cinq secondes. J'ai rarement autant souhaité qu'un modèle aille au tapis en moins de vingt secondes. Pas moyen de mouliner ni de raccrocher, il est trop loin à cause du vent. Le verdict est implacable. Frédo s'effondre et notre classement par équipes aussi... Steph ne pourra faire mieux que 111. Le soleil revenu, Jeff fera le maxi.

Au sixième vol, 132 pour Frédo et 135 pour Steph' sous l'œil de Tonton Jacky qui nous chronomètre en compagnie de Magda, une charmante Polonaise avec qui nous avons rapidement sympathisé. Je suis avec Jeff, très mobile au treuil, derrière la ligne bien sûr. Nous sommes au calme avec à proximité pas mal d'autres planeurs en guise de lièvres... "Eh Jean-François, y'en a un qui vient de larguer, là à gauche... Vite il faut y aller, c'est bon". Jeff se défonce, il coure, il fait encore un tour ou deux peut-être. en vent latéral... Il accélère... J'ai soudain la sensation qu'il aurait dû aller un peu plus

LAUREAU J. Pierre

5 rue Berthelot - 93360 Neuilly Plaisance

Tels : 01 43 04 07 07 - 01 43 02 19 86 06 71 62 33 05

Em : jean-pierre.laureau@wanadoo.fr

11277

VDL LIBRE

vers le lièvre, faire un tour de plus par exemple, mais quand le processus est lancé, c'est irréversible et il faut y aller. Le planeur que l'on voulait sucer était un peu plus sur la gauche et l'Albinos de JeanJean (nom donné à son planeur, rapport à sa couleur !) tourne à droite. Ça restera en bordure, pourtant c'était bon. Le vent est maintenant trop fort et le planeur trop loin pour que nous puissions mouliner. Je suis toujours avec Jeff et je rembobine son treuil. Ma montre indique deux minutes. Nous rentrons vers la ligne... Je regarde les chronos officiels, ils ont encore le nez en l'air... Pourvu que... Nous tournons toujours le dos à l'Albinos... deux minutes quarante... VIIIITEU... Top... Eh merde ! Ils viennent d'arrêter. Ma montre m'indique deux minutes quarante trois. Ce sera le temps officiel... Je jette le treuil par terre. Pauvre c..... euh, imbécile, comme si ça allait changer quelque chose et comme si c'était de sa faute ! Ces dix-sept secondes pèseront lourd, il ne restait plus que quinze scores parfaits à 900 et après ce vol, il n'en restera plus que dix. Ça fait quelque chose... Cacaill l'a suivi jusqu'à cent soixante quinze mais derrière une petite butte... Bon voilà, nous avons brûlé notre dernière cartouche et notre chance de ramener un titre de champion du Monde en planeur vient de s'évanouir. La récup' marche et pédale toujours aussi bien...

Nous attaquons le septième et dernier vol. Plus de contact radio, les accus sont à plat (nous n'en avons qu'un par appareil à l'époque ! et c'était une grande première que d'avoir des TW de ce niveau, les Yaesu de la Fédé pour qui connaît). Je déclenche la procédure prévue dans ce cas : agitation des drapeaux façon sémaphores... JeanJean et Frédo feront le maxi au dernier vol, quant à Stéphan', dérangée par un Allemand de l'Est qui est venu mouliner sous son planeur, elle fera 84.

Sept restent au plein : Maarten Van Dijk, Lepp le fils du grand, deux Coréens, un Tchèque, un Argentin et un Danois. Le huitième a 1259 (NDLR. comme quoi c'est pas nouveau non plus, hein) ! Sept maxis moins une seconde !!! Les boules !

Le ciel s'est couvert pour le fly-off et j'avoue que le temps de ranger, je ne l'ai pas bien suivi. Je réalise maintenant l'étendue de la catastrophe ! Les choses seront vite réglées. Van Dijk l'emportera devant l'un des Coréen et Lepp. Les trois premiers sont dans dix secondes ! Quand je vois le temps qu'a fait Van Dijk, je me les bouffe encore plus ! 189. Je suis horrifié ! J' imagine Jeff au fly-off largué sous Van Dijk. Le Classic pouvait parfaitement faire une seconde de plus que lui, c'est pas dur pour lui dans ces conditions ! Bon, de toute façon ça ne sert à rien de refaire l'histoire...

Jean-François finit treizième, Frédo est trente deuxième et Stéphanie trente quatrième. La France termine neuvième par équipes. Il y avait cinquante quatre engagés et dix neuf nations. La distribution des trophées a lieu sur le terrain juste après la fin du concours. Le podium est sur une petite remorque et c'est vite installé. Une fois ces festivités terminées, tout le monde s'en retourne qui au centre de vol à voile, qui au palais de Rydzyna, qui à Rokosovo en un long convoi, sorte de migration, d'exode, de transhumance à laquelle nous sommes habitués. J'ai une paire de boules... LA... ! comme c'est pas permis. Nous sommes sans doute passés tout près de la gloire...

Le repas du soir sera animé. Beaucoup de discussions dans toutes les langues, quelle ambiance. J'en raffole. Nous décidons d'aller faire un tour à Rydzyna histoire d'être avec les autres et pis y'aura bien un p'tit coup à boire chez les Hollandais... Ça s'arrose Maarten...

Il y a une animation terrible au palais ce soir. C'est normal. Nous arrivons à trouver la piaule où se sont terrés les Hollandais. Nous parlons beaucoup, tous... Français, Allemand, Anglais, les trois mélangés, de modèles réduits, d'avions, re de modèles réduits et plein d'autres trucs... Tout le monde est actif à la conversation et c'est bien comme ça. Quelle ambiance extraordinaire ces championnats, l'occasion de rapprocher des peuples normalement si distants par la langue, la politique... Oui, la soirée est chaude en tous points. J'espère que tout le monde en profite pour s'éclater, pour s'en mettre plein la tête de ces souvenirs que l'on garde gravés pour le restant de ses jours. L'instant est si riche que nous n'avons pas envie de partir, pourtant il est tard. Allez salut Maarten et encore bravo pour ta gamelle !

Nous prenons la bétailière et tout le monde dort à moitié. Même au centre de vol à voile, c'est calme. Nous nous couchons et moi, avant de plonger dans le sommeil réparateur, je distille les grands moments de cette merveilleuse et pourtant morne journée. Tant de jours, de mois et même d'années de préparation, de travail pour ces quelques heures claquées comme ça et pour ces... dix sept malheureuses secondes... C'est pas cher payé !

Le ciel est étoilé, il fait chaud, le genre de belle nuit d'été quoi. A demain, pour nous ce sera repos ou promenade car nous n'avons pas d'équipe F1C.....

Vendredi 12 Août. La pause... La pause... :

Déjà les bruits de moteurs ainsi que les effluves de l'huile de ricin brûlée nous parviennent... J'aime aussi ces "nuisances". Le ciel est couvert ce matin et il va même pleuvoir quelques gouttes, dommage mais en fait ce ne sera pas méchant. Par contre, il n'y a pas un poil mais alors pas un poil de vent.

Avec les autres, nous avons décidé de passer notre journée en promenade. Nous ne regarderons que le premier vol. Alors là bonjour la disparité. Les Coréens font grosse impression avec leurs motos à flaps. Les Soviétiques sont aussi les vedettes mais l'attroupement le plus gros est autour de l'Américaine Mélinda Anderson. C'est "l'autre" nana du championnat du monde et elle vole en F1C et croyez moi c'est pas mal du tout (là aussi, il faut recalculer l'histoire car les juniors volaient avec des F1C, c'est tout à leur honneur. Il n'y a pas si longtemps qu'ils sont passés au F1P) ! Nous partons tous en balade. Ah non, Alain et Stéphane préfèrent rester pour figoler les modèles. Et puis Tonton Jacky, encore chrono restera aussi. C'est sans aucun scrupule que nous l'abandonnons ici mais ... en compagnie de Magda son aide chrono ! A ce soir...

Nous nous dirigeons vers Poznan à une centaine de kilomètres d'ici. C'est là qu'au printemps dernier avaient eu lieu de sérieuses manifestations sous le couvert de Solidarnosc ce qui m'avait un moment fait craindre le pire pour notre voyage (on saura plus tard que Poznan a sans doute été le lieu où a réellement pris le mouvement qui a conduit petit à petit à la démolition du système Soviète-Bloc de l'Estiste (!) avec un certain Lech Walesa). Là, c'est calmé mais devant la misère des villages que nous traversons, nous comprenons un peu mieux le mouvement de révolte de ce peuple. Pour

COMITE DE SALUT PUBLIC VOL LIBRE

l'anecdote, nous trouvons deux petites places pour nos véhicules au milieu des FIAT 127 ou équivalent fabriquées ici sous licence. Nos voitures "presque de l'an 2000" font toujours le grand étonnement des Polonais... L'autre soir, Michel Reverault aurait fait une fortune, hélas de Zlotys (!), s'il avait fait payer pour visiter son Espace à Rydzyna. Une grappe de gamins gravite autour de et dans l'Espace (sans pour autant être en orbite !). Vitres électriques, sièges tournants, tout y passe !

Notre promenade nous révélera les longues files d'attente aux magasins d'alimentation dans lesquels il n'y a d'ailleurs quasiment rien. Il paraît qu'un paquet de café s'achète ici une fortune, de même que les fruits. C'est vraiment révoltant ! Nous, nous trouvons un magasin d'articles importés et accessible seulement à ceux qui ont des devises. Le Zloty n'est pas toujours bien vu non plus en Pologne. Nous en profitons pour acheter quelques menues friandises... Rien de bien spécial pour nous mais pour un Polonais ce doit être terrible. 'Faut dire que c'est quand même cher malgré nos devises. Nous payons en Dollars US et la nénette nous rend une partie de la monnaie en Dollars bien sûr mais aussi le reste en Marks, en Francs français et fait l'appoint avec quelques Zlotys... Rendu calculé presque de tête et en plus y'a pas d'erreur ! Pas mal !

...Après trois tours de fly-off, deux Coréens se sont emparés du podium suivis par un Allemand de l'Est. Règlement de compte en famille ! Mélinda Anderson est cinquième. Au loin j'aperçois la bêtaillère qui vient vers moi. Les Landeau ont dû voler. En effet... "Ben voilà on a essayé les nouveaux wakes et mis à part un peu de vé en plus tout était réglé à l'atelier, conformément aux calculs de Stéphane !!!". Donc ces magnifiques et aussi ultramodernes wakes marchent bien (il faut dire que Stéphane avait déjà à l'époque imaginé des modèles extrêmement avant-gardistes tant dans les matériaux que dans les options techniques) ! Rendez-vous demain matin.

Notre soirée sera paisible, nous allons seulement rendre visite aux piaules voisines chez nos copains Polonais, Piotr Kacorek (dont la traduction est Pierre Petitcanard (!)), qui parle bien Français et avec qui nous entretenons d'excellentes relations. Il est connu avec son frère Jerzy pour être formateur de beaucoup de jeunes et auteurs de beaucoup de plans au graphisme caractéristique (Vol Libre en passe régulièrement).

Je regarde le ciel vers l'Ouest juste avant de me coucher. Je cache un peu mon inquiétude. J'ai peur que demain ne soit pas aussi beau qu'hier, par exemple... Même si un anticyclone continue à nous protéger, je crains la dégradation un jour trop tôt. Bah, la peur n'évite pas le danger... Je m'endors...

Samedi 13 Août. Une journée en Landeau et en lambeaux :

C'est reparti pour un tour !!! Dernier jour de compétition, les Wakes.

Ma crainte d'hier soir se confirme. Non seulement le ciel est chargé mais en plus il y a déjà un fort vent du Sud Ouest... Comme si ça ne pouvait pas attendre encore une journée ! Stéphane et moi nous regardons d'un regard mari... Quelle galère va encore bien pouvoir nous arriver ?!

Tout le monde est sur le pont. Stéphane déballe son nouveau Wake à incidence d'aile et centrage variables à l'arrêt moteur. Il n'y a pas un seul morceau de balsa dedans, à part peut être les nervures des saumons. Tout est en mousse polystyrène et, stratifiée sur ce noyau, une couche de tissu de verre avec une peau dural 3/100^e... A l'arrêt du moteur, l'aile recule avec la cabane coulissante dans une double rainure inclinée ce qui fait que et le calage de l'aile et la position du centre de gravité changent entre la montée et le plané. Quelle beauté et quelle ingéniosité. Vraiment du travail de... Landeau... Quel truc fantastique ! Ah voici les pales d'hélice en rohacell/verre/carbone ! J'allais oublier !!! Bon allez, assez de sentiments contemplationnistes, maintenant c'est l'heure. L'anémomètre indique déjà un bon quatre mètres par seconde, à 8h30...

PAN !... On y va quand même. Stéphane remonte et attend. Dans l'impression générale de "pas mauvais", Stéphane balance... dans des rouleaux. Ça montera normalement suivi d'un bon plané mais ça restera en bordure et le taxi se posera avant trois minutes... cent vingt deux aux chronos officiels. Ça commence bien !

Le vent n'a pas l'air de vouloir se calmer.

Maxi ensuite, dans un vent lentement mais constamment croissant. Les modèles vont loin, à plus de deux kilomètres, ce qui ne facilite pas la récup' (je rappelle que nous n'avions pas de balises à l'époque).

Au quatrième vol, avec cette vitesse du vent, la compèt' devrait déjà être suspendue. Le wake de Stéphane est encore à bonne hauteur quand il déthermalise !!! Non, y'a pas d'erreur, c'est bien lui. Ça fera 164. Dommage quand même de mécher trop court un jour comme ça !

C'est l'interruption de midi. L'ambiance n'est pas des meilleures chez les Français et pendant ce temps le vent continuera de souffler fort et ce de plus en plus.

14 heures, la récup' s'est remise en place au bout du monde. Heureusement qu'ils sont là, sans eux rien ne serait possible. Quel rôle ingrat ils ont... Le pétard ne partira pas... Le vent est monté jusqu'à dix mètres par seconde à certains moments. Le jury décide de différer le cinquième vol jusqu'à 14h30, le vent s'étant "stabilisé" à sept mètres par seconde ! Le round repris, personne ne part... Soudain, comme si le PAN du pétard l'avait réveillé, le vent se remet à souffler de plus belle. Neuf, dix, onze mètres par seconde... On a dépassé la limite réglementaire au delà de laquelle le jury peut neutraliser le concours. Je cours vers Pierre... "Que fait t-on ?... OH jury, c'est dément, y'a maintenant treize... Personne n'a encore volé au cinquième vol... VIIIITEEUU. Si quelqu'un lâche, le vol sera officialisé... Arrêtez, on coure à la catastrophe et les gamins vont vider leurs caisses... Quatorze mètres"... PAN !... OUFFFFFF !!!!! Ce vol est suspendu jusqu'à ce que le vent retombe un peu. Le jury qui était entouré des chefs d'équipes retrouve peu à peu sa quiétude et tout le monde remballé, provisoirement...

Nous glandons. Quelle tristesse. Il y a bien des accalmies à sept mètres par seconde mais tellement courtes. Pierre me dit que si le vent tombe à moins de six plus de quinze minutes d'affilée le vol repartira. La ligne est calme...

BLANCHARD Jacques

5 impasse de Billaudes 45190 Messas

tels/ 02 38 44 59 04 - 06 73 52 25 08

Em: blanchardjacques@wanadoo.fr

11279

LIBRE
VOL

...Il est 16h05 et le vent s'est un peu calmé : six mètres avec de courtes pointes à huit. Le vol va repartir. Nous sommes prêts. Stéph balancera dans l'accalmie et se posera à 161. Rien à dire, tant les conditions sont épouvantables. Les ronds sont limités à quarante cinq minutes, vu les deux heures de retard que nous avons prises. Le sixième vol se fera sans problème.

Nous nous alignons pour le dernier vol. Il y en a encore trois au plein. Stéphane partira bien... Son modèle est encore à quelques mètres d'altitude quand... il déthermalise trop tôt, pour se poser encore à 164, la loi des chiffres, quoi ! Dommage !!! chaque fois il aurait fait le Maxi et sans risque de perdre ! Le terrain est dégagé et la récup' efficace...

Le tableau d'affichage est complètement chamboulé. Les "encore premiers" au sixième vol sont relégués hors du podium et ceux qui n'y croyaient plus se retrouvent en tête ! Comme quoi un championnat du Monde ou d'autre chose se joue jusqu'au dernier vol. Stéphane termine douzième et la France douzième aussi avec un seul représentant. C'est un Tchèque qui gagne sans avoir fait le plein. Les pays de l'Est sont encore au plus haut des classements ! Impressionnant.

Il est temps de remballer, écheveaux et résultats... J'attends que le Toyot' revienne me chercher, bien assis sur le seau qui nous a servi de conteneur à treuils et à écheveaux pendant ce championnat (et qui continuera à le faire plusieurs années par la suite). En fait, c'était un pot de chambre ! 'Faut dire qu'on en a bien ch..... ! Le vent n'est pas vraiment tombé et ce championnat se termine... Déjà... Dommage, c'était vraiment super.

La cérémonie des trophées est terminée et nous rentrons en file indienne vers la douche et la bouffe. La soirée ne sera pas autant animée que celle de jeudi. De toute façon, nous sommes tous très fatigués... Alors AU LIT et demain nous irons nous promener, c'est la journée touristique...

Dimanche 14 Août. Ils ont donné dans le panneau... :

"Petite" grasse matinée ce matin, petite parce qu'il faut quand même aller déjeuner et puis il ne faudrait pas rater le bus du voyage touristique ! Nul ne sait où nous allons aller mais aujourd'hui il fait très beau !!! GRRR... Dommage qu'hier il y ait eu tant de vent.

Visite du château... mais lequel ? Il faut mettre des chaussons à l'entrée ! Arrêtez, ça me rappelle la maison !

...Il va être temps de nous préparer pour la cérémonie de clôture qui se passe au palais de Rydzyna... Re-discours, danses folkloriques, et blablas en tous genres... C'est enfin le discours de clôture, très protocolaire. Pierre Chaussebourg prend la parole pour dire combien ces championnats du monde pour juniors ont été une réussite dans un esprit d'une grande fraternité et enfin pour les déclarer clos... Ovation... Emotion... Vivement 90 si l'expérience est renouvelée. Au jour d'aujourd'hui, c'est le plus grand projet que j'ai réalisé et ayant abouti et c'est aussi mes meilleurs souvenirs, les plus forts et les plus intenses qu'ils soient modélistes ou humains... Je crois pouvoir dire que je ne suis pas le seul. Tous ces mois de préparation et d'espérances pour ces quelques malheureuses heures mais quelles heures. Elles justifient à elles seules tous nos efforts...

Voilà donc terminée la fête et pour qu'elle soit complète jusqu'au bout, un superbe feu d'artifice sera tiré dans ce parc magnifique du palais de Rydzyna, en notre honneur à tous, qui couronnera la soirée et mettra un point final à ces merveilleux championnats... Il n'y a de toute façon aucun mot suffisamment fort pour décrire ce que nous avons ressenti et vécu. Les Polonais ont placé très haut la barre et il faudra s'accrocher si l'on veut que les deuxièmes du nom en 90 ressemblent à quelque chose ! Amis de Pologne, votre accueil nous a touchés et j'espère de tout cœur que nous nous reverrons.

Il est temps de rentrer, ce n'est pourtant pas l'envie de rester qui nous manque. Il va nous falloir redescendre sur la terre, du nuage sur lequel nous étions perchés depuis une semaine...

Lorsque je sors du repas des officiels, je trouve l'équipe de France en pleine effervescence ! Les gars me disent qu'ils n'ont pas pu piquer la grande banderole des championnats que nous convoitions pendant les festivités mais ils ont gaulé aux Hollandais (!) le panneau de bois qui doit faire au moins deux mètres de diamètre, peint à la main par Jerzy Kacorek, qui représente le logo des championnats, c'est l'un des deux panneaux qu'il y avait à l'entrée du terrain. Les naïfs Hollandais avaient demandé à Fafa, Bruno et Jeff de le leur garder pendant qu'ils allaient chercher la clé de leur camion ! **ERREUR MONUMENTALE !!!!!!!!** Là d'ssus, l'Tonton Jacky est arrivé et comme il ne rate pas une occasion, il s'est joint à nous pour résoudre un problème d'importance : comment passer l'objet au nez et à la barbe des Hollandais ?... Le problème, est que si l'on met ça bêtement dans l'Espace ou le Toyot', ça va se voir et les boys à Breeman ne vont pas manquer de nous le reprendre... Pourtant, il faut le passer... Creusons nous la tête... "J'ai une idée", dis-je !". Je vais aller chercher la bêtaillère, et l'on va mettre le panneau plié en deux dedans entre les matelas en mousse et le toit (que les prévoyants parents Isambert nous avaient installés, au cas où...). Vu que le Transit couche là, ils ne vont se douter de rien et demain matin, les Landeau passeront sans encombre avec leur précieux chargement pour nous amener ça incognito" at home ! CQFD, sitôt dit sitôt fait et voilà la bêtaillère chargée de son inestimable trophée de guerre garée juste à côté de celle des... Hollandais !!! Ni vu ni connu, ils peuvent bien nous fouiller maintenant !!! Nous sommes censés nous l'être faite piquer par d'autres pendant un moment d'inattention... Le parc reprend son calme peu à peu... Nous partons...

Et puis nous voilà couchés pour la dernière fois ici. Demain à cette heure-ci, nous devrions être loin...

Lundi 15 Août. There's a long way from home... :

Ce matin, conformément aux jours de "grands retours", c'est les grosses boules pour tout le monde.

Alain et Stéphane, qui ont le Transit sont en retard. Soit dit en passant, j'espère qu'ils ne se sont pas fait gauler par les Hollandais... Une à une les équipes descendent et partent...

Les amis Polonais et Allemands de l'Est viennent nous voir. Quelques dernières photos avant de partir et nous prenons la route.

VOYAGE
ARRÊTÉ

Allez au revoir. Vous nous avez offert une semaine exceptionnelle. Ce précédent dans l'histoire du vol libre restera gravé dans nos esprits à tous.

Nous ne repasserons pas par Berlin, décidant de tirer directement vers Essen, ce qui ne fera que deux frontières difficiles à traverser, au lieu de quatre.

Frankfort... aux portes de l'horreur. Le Toyot' et l'Espace sont encore là... Je nous croyais en retard ! Petite anecdote, les Hollandais sont également là, juste à côté de nous... Ils ont fouillé l'Espace et le Toyot' en nous demandant si nous ne leur avions pas pris un petit souvenir !... "Quel petit souvenir ?!!! Non, je ne vois pas"... Enfin les voilà repartis, Eh ils ont déjà un champion du Monde...

Nous n'aurons pas de problème pour passer la frontière et la route se déroule tranquillement au rythme effréné d'un kilomètre toutes les trente six secondes !

Comme on ne peut que suivre cette minable autoroute sans sortir, nous finissons par arriver au poste frontière de Helmstedt. Il nous faudra de nouveau une bonne heure pour traverser le rideau de fer. Re-miroirs sous la voiture et re-ouverture des caisses. En plus, ce grand gaillard de douanier a trouvé le moyen de se cogner la tête dans le coin du hayon de l'Espace... "L'était pas content ! Nous avançons jusqu'à la dernière cahute et... VOILAAAA... OUFFFFFFFFF, nous sommes à l'Ouest. Le reste du chemin vers Essen n'est maintenant plus qu'une simple formalité !

Nous nous installons dans l'auberge de jeunesse dans laquelle nous étions à l'aller. Quelle épopée. Pour le moment l'aller et le retour se passent aussi bien que possible. Il reste demain, encore huit cents kilomètres mais ceux là sont faciles et confortables. Du gâteau !

Mardi 16 Août. Et pour finir... :

Allemagne, Belgique... Nous piquons par l'autoroute du Nord à fond sur PARIS pour y déposer les Landeau.

Lorsque nous arrivons à Orléans, les Cacaill et les Reverault sont déjà repartis. Il faut décharger la bétailère et rentrer. Nous avons des tas, des centaines, des milliers de choses à raconter sur tous ces merveilleux souvenirs et ce même si les résultats ne furent pas tout à fait à la hauteur de nos ambitions... Nous y sommes allés, nous en sommes revenus sans la moindre anicroche que ce soit humainement ou matériellement et si nous ne ramenons pas de titre, il s'en est fallu d'un cheveu. Nous n'avons pas à rougir de notre prestation.

Après-demain ce sera la reprise du boulot mais il faudra aussi préparer le critérium du Poitou et les championnats de France, les deux prochains week-ends où là encore, d'autres grands, très grands moments nous attendent... Mais c'est là une autre histoire que nous ne sommes pas censés savoir ni même imaginer..... (Voir plus loin, quand même...).

Jedi 9 Novembre 1989. ...TION SPECIALE... EDITION SPECIALE... EDI... :

Alors en déplacement professionnel, arrivant à l'hôtel, presque machinalement, j'allume la télé. Au journal de vingt heures, l'on peut voir des gens grimés sur un mur. La caméra donne du champ à l'image... Des graffitis, des peintures, des dessins apparaissent sur ce mur... "Mais ça ressemble à... Y aurait t-il une manif à Berlin ???...!!! Est-ce bien Berlin ?"... Voici la porte de Brandebourg... C'EST bien Berlin... "Mais qu'est ce qu'y foutent tous juchés sur le mur de Berlin alors que normalement c'est impossible... les Vopos devraient déjà avoir tiré !". Le présentateur du journal annonce que plusieurs milliers de Berlinoises de l'Est ont pu passer en toute liberté à l'Ouest et vice-versa. Plusieurs portes ont été ouvertes entre les deux villes, dont le fameux "Check-Point-Charlie". On dit même que certains ont déjà pris des pelles et des pioches et ont commencé à casser le mur.

Voici quinze mois, nous nous promenions au pied du mur, côté Ouest lors de notre bref séjour à Berlin, étape d'un soir de notre voyage en Pologne... Tous autant que nous étions, avions été profondément marqués par ce que nous avions vu. Ce soir, devant ce téléviseur, en voyant ces gens hurler leur joie, en voyant ce vent de liberté enfin retrouvée souffler ainsi et balayer presque trente ans de brimades, un frisson me parcourt l'échine ! Je n'ai pourtant pas de lien spécial avec ces gens là mais ma joie est grande pour eux.

Ce moment, des hommes et des femmes l'attendaient depuis tellement longtemps !... Je me demande si je ne rêve pas ! Les images du poste frontière de Helmstedt, de Berlin et de son mur me traversent la tête. Tout est encore bien frais et bien présent dans mon esprit et ça avait été la sensation la plus forte que j'avais jamais éprouvée au cours des trente premières années de ma vie ! Depuis plusieurs semaines, déjà, le système de certains pays de l'Est commençait sérieusement à vaciller... Et puis... Ce soir... Ce grand soir... J'aurais aimé y être. Il devait y régner une ambiance folle...

Voilà, j'ai pensé que cet événement valait bien cette petite édition spéciale...

Nous sommes le 9 Novembre 1989, cette journée entre dans l'histoire de l'humanité... Le mur de Berlin n'existe plus...

Michel PILLER, juillet 2008

Et puis allez, un petit bonus qui a vingt ans, lui aussi.

Vendredi 26 août 1988 :

C'est le deuxième jour des championnats de France, à Ambérieux. Une journée à la météo de rêve et qui me laissera d'autres souvenirs absolument inoubliables !

VOZ LIBRE

Free Flight Quarterly

Free Flight Quarterly – Recipient of an NFFS Special Award in 2007, Free Flight Quarterly is an international English language magazine devoted exclusively to Free Flight matters. Now in its seventh year, FFQ is published in Australia by Edi-

tor Sergio Montes, and covers many aspects of endurance and scale models with articles that, by virtue of their intrinsic interest or technical complexity, are not often published elsewhere. Annual subscription rate (four issues, airmail) is US \$36. Subscriptions or renewals may be placed via PayPal at the website www.freeflightquarterly.com or via check payable to Chris Stoddart or Free Flight Quarterly and mailed to Chris Stoddart, 8400 Woodbrook Dr., Knoxville TN, 37919.

Pourtant, ça avait mal commencé... Au largage de mon planeur, j'avais mis le pied dans un trou de terrier, ce qui m'avait provoqué une belle entorse à la cheville et valu de passer une bonne partie de la journée à l'hôpital !

En revenant au terrain la cheville bandée, j'appris que Frédo Boulanger et Bruno Isambert avaient fait le plein, sept maxis en planeur inter. Ces jeunes m'épatent à abattre des maxis comme ils le font !

Frédo ne fera que le premier tour de fly-off à quatre minutes, ce qui n'est déjà pas si mal pour un gamin qui n'a commencé le vol libre que voici moins de deux ans ! Bruno a toujours le plein ! Je passerai rapidement sur les tours à cinq et six minutes, réalisés avec une certaine facilité... en apparence. En apparence seulement car l'exercice est loin de l'être.

Ils sont quatre prétendants au titre... dont trois pas des blaireaux... Jean-Luc Drapeau, Jean-René Allais, Jacques Leleux et Bruno sont au départ pour ce vol à sept minutes qui, à cause de l'heure avancée sera le dernier pour ce soir.

On déroule... OUIIIINN. C'est parti... Il décolle le premier et tout de suite va tourner quelques minutes au fond, bien à l'aise. Je recommence à craquer comme à Beauvoir, y'a deux ans au cours de cet épouvantable fly-off où il avait déballé à quatorze ans toute la science d'un futur champion (il avait alors fait une démonstration inoubliable de treuillage de son Cobaye qui ne l'avait gratifié que de la sixième place en planeur cadet. Amère déception...). Aujourd'hui, ce n'est plus en planeur cadet mais en planeur inter qui se bat... Il accélère... Fausse alerte... Il doit être crevé pour n'avoir pu accélérer assez pour déverrouiller. Pourvu que le crochet ne se soit pas ouvert comme pour Frédo y'a quinze jours à Leszno... Non... Il fait un tour de plus... OUFFFFF. Re-accélération, cette fois pour de bon. Le largage se fait calmement avec une légère abattée. Pourvu que ces quelques secondes perdues ne lui manquent pas tout à l'heure... Les autres sont encore au treuil. Le Coconut's (nom donné à son planeur d'inspiration New-Look de Michel Caillaud) est dans quelque chose mais ça ne monte pas... Ça le soutient tout au plus, et encore... D'ailleurs quand il passe au-dessus des autres, personne n'y croit car pas un ne largue sous lui. Certes ça ne descend pas mais ça fera difficilement les 7 minutes si ça ne trouve pas rapidement quelque chose à se mettre sous la dent !

... Je regarde ma montre... 45 secondes... P.... que c'est long ! Seulement 45 secondes... 1 minute... 1 minute 30... "Allez, vas-y Coconut's, elle est là... 'Faut la prendre, allez encore... Oui c'est ça, monte encore, encore... Ca y est"... Au bout de 2 minutes environ, le Coconut's se trouve suffisamment haut pour profiter d'une zone beaucoup plus favorable... Ca allonge, ça plane comme un aigle et ça exploite chacune des molécules d'air qui se trouve là et maintenant, ça monte régulièrement. C'est vraiment superbe. Avec Jeff je prends la voiture une dernière fois. Il est là son planeur, à une centaine de mètres d'altitude et il continue à monter dans le ciel... Je dis à Jean-François que Bruno a dû prendre un sérieux billet pour le titre car y'aura pas de la place pour tout le monde là haut à cette heure-ci...

3 minutes 30, la moitié. Là je ne rêve plus, c'est du réel. Il est dedans. La durée du round doit être dépassée et tout le monde a dû larguer. Nous ne savons pas ce qu'ont fait les autres.

... 7 minutes... Ça y est pour lui... OUAICH !!!

Le temps de sortir du terrain et nous arrivons à 8 minutes. L'équipe de récup' postée à l'extérieur ne pourra pas le récupérer, il est dans le terrain, y'a pratiquement pas un poil de vent. Je récupère tout le monde pour revenir vers la ligne, sept dans la Golf. Emblématique et Sacrée Golf ! On a du mal à imaginer, outre les kilomètres, d'une part ce qu'elle a pu contenir de personnes, de bagages, et d'autre part ce qu'elle a vu de pleurs, qu'ils soient de joie ou de tristesse... ! Je pense que Bruno est seul à avoir fait les sept minutes. Sur le chemin nous croisons Bernard Bochet, il nous applaudit... Nous avons compris. Nous sommes le 26 août 1988, il est 19h30 et Bruno est ce soir sacré champion de France F1A. Un an après JeanJean, le titre reste à Orléans ! Après une lutte acharnée, jusqu'à 7 minutes, ce qui -m'a-t-on dit- ne s'était encore jamais vu à un fly-off en planeur inter de championnat de France, Bruno vient de concrétiser six années de travail et de volonté. Son planeur a déthermalisé à plus de deux cents mètres d'altitude au bout de 7mn20, quatre cent quarante secondes, une éternité.

Nous arrivons... Il m'attend sur la ligne au milieu du chemin avec le bras en l'air en signe de victoire. Il est radieux... Tu parles ! J'arrête et je sors de la Golf. Qu'importe la cheville pétée... Je le serre dans mes bras... Tant de déboires, de déceptions et parfois de larmes purgées aujourd'hui. 43 minutes, 2580 secondes de vol chronométré (NDLR : à ce jour, en 2008) il semble que Bruno détienne toujours le record de durée officielle avec un vol de sept minutes effectivement enregistré en fly-off de Championnat de France. Jean René Allais avait légèrement passé les sept minutes à Marigny je crois, mais -pas suivi jusqu'au sol- le temps enregistré par les chronos avait été inférieur).

Notre joie est vraiment très grande. Des moments rares d'une incroyable intensité. Je crois que ce vendredi, je ne l'oublierai jamais... Il vaut à lui seul Beauvoir 86 et ce fly off maudit, le Poitou 87 avec six maxis et un dernier vol raté dans la tourmente et la pluie qui avait gorgé d'eau son Super Cobaye, Cambrai 88 où il avait pulvérisé son planeur tout neuf ! Il fallait bien que ça lui arrive un jour à lui aussi de gagner. Tu nous as offert encore ce soir du beau spectacle. Tout vient à point à qui sait attendre, mais surtout c'est une preuve éclatante que le travail paye un jour ou l'autre et c'est très bien ainsi... Bravo encore bonhomme...

Voilà, il va falloir penser à rentrer. Les héros sont de nouveau fatigués (Ils le sont de plus en plus souvent depuis quelques mois !). Comme par hasard, nous serons les derniers à quitter le terrain.

Il est 20 heures 30, le ciel est tout rouge par le coucher de soleil... Nous saluons Guy Buisson. Il y a une dizaine de kilomètres pour retourner à Pont d'Ain, notre villégiature. Pendant le trajet, je me demande si je rêve... Non, tu ne rêves pas, c'est bien le tour de Bruno, après le Jeff, deux années consécutives pour nous.

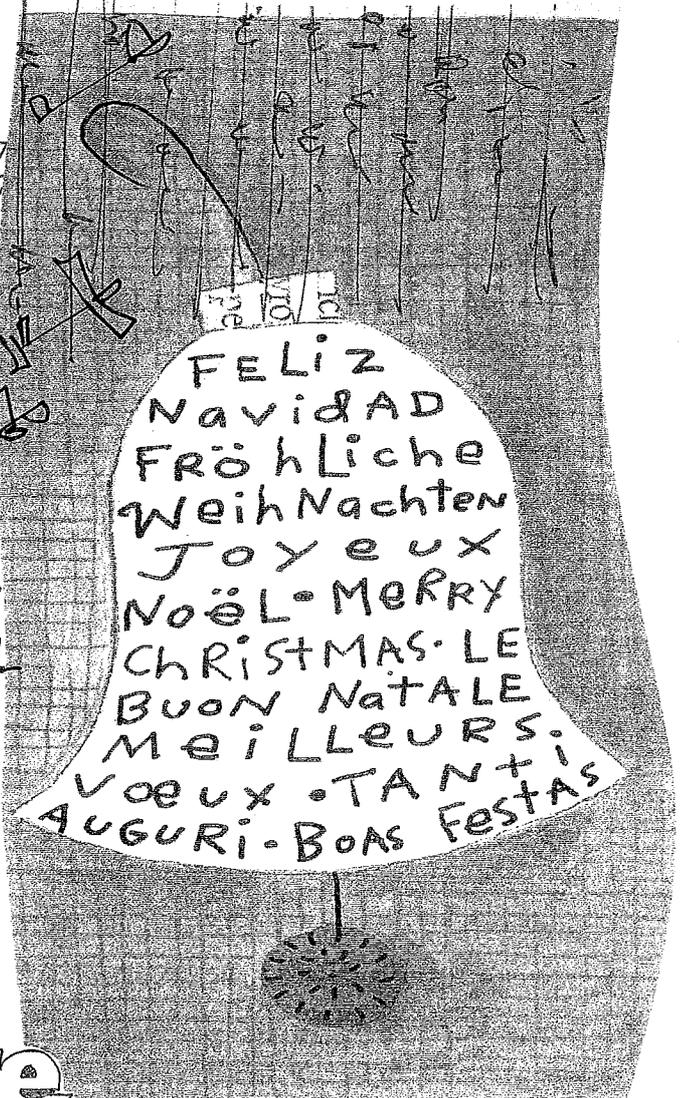
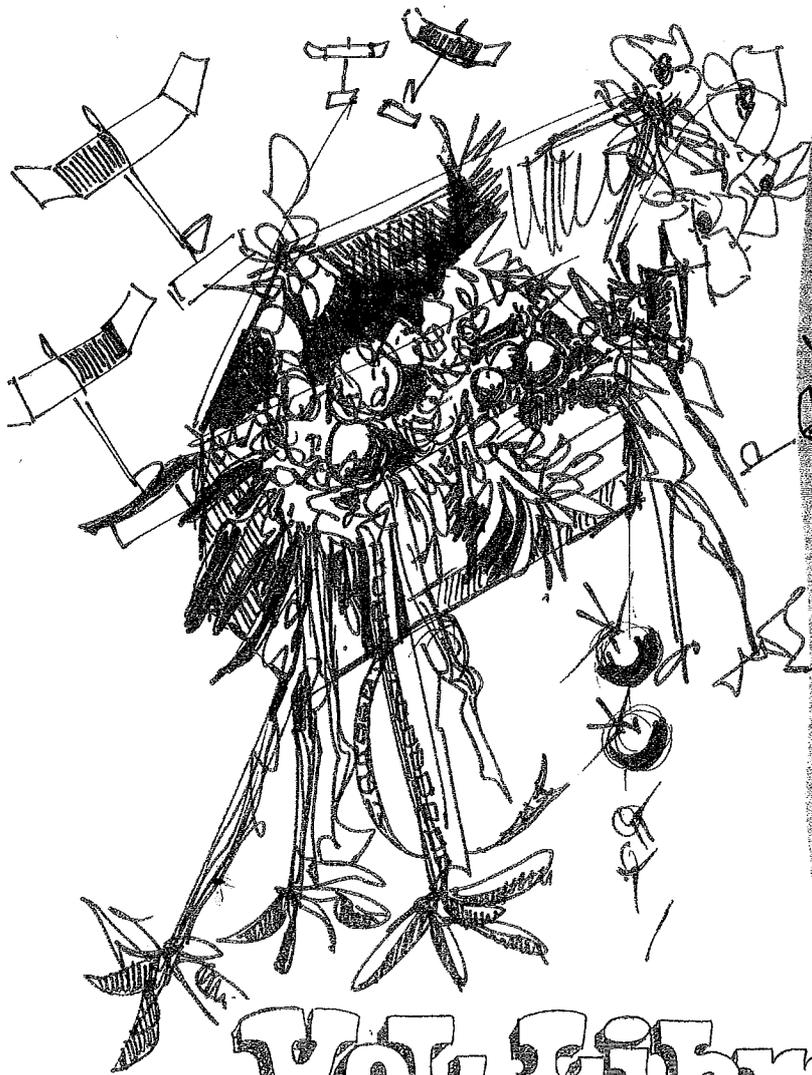
En arrivant au camping, cérémonie habituelle... Bruno monte sur le toit de la Golf et nous faisons le tour du propriétaire avec force concert de klaxon ! GE-NI-AL.

Après une petite bouffe et la douche, il reste quelques bricoles à préparer pour le championnat de demain, fiches de vols et classeurs... etc... J'aiderai à l'organisation, de toutes façons je ne pourrai pas faire grand chose d'autre, vu mon indisponibilité à courir. Le temps semble se maintenir, tant mieux.

Quand nous nous couchons, le ciel est d'une grande pureté et y'a pas un poil de vent ! A croire que tous les éléments se sont réunis pour que la fête, le plaisir et la joie soient complets.

Voilà, ce coup là c'est fini !

Alolo. M. PILLER -



Vol Libre

11283

5^{EME} CRITERIUM PH. LEPAGE

5ei Philippe LEPAGE -Open Rhône-Alpes 2008
1er et 2 Novembre 2008 - Arzay et Bossieu - 38260- France

F1B									
1	TEDESCHI	Serge	FRA	0668	180120150120	120	690	93	
2	YURTSEVEN	Ismet	TUR	007	180120150120	120	690	0	
3	MORRELL	Roger	USA	100068158120150120	120	688			
4	TRUMPF	Rudolf	SUI	11207	180120150	96	114	660	
5	GHIO	Walt	USA	15325	150120150120	120	660		
6	BUISSON	Guy	FRA	504	138120150120	120	648		
7	RIGAULT	Eloïse	FRA	4842	130120150120	120	640		
8	MORANDINI	Stéphane	FRA	768	180120150120	67	637		
9	MORANDINI	Myriam	FRA	770	134120140120	120	634		
10	LEE-A-HING	Eric	FRA	1196	180120143	58	120	621	
11	WARAKOMSKA (J)	Aleksandra	POL	6535	134120117120	120	611		
12	SEIFERT	Marcus	GER	2679	85120150120	120	595		
13	MARQUOIS	Michel	FRA	11044	130120129	90	120	589	
14	MORANDINI	Wilfried	FRA	765	137120150	58	120	585	
15	BARBERIS	Didier	FRA	551	180120150	6	120	576	
16	MARQUOIS	Bernard	FRA	7065	104120150	89	96	559	
17	MARQUOIS	Gérard	FRA	11045	159120150	61	52	542	
18	MATHERAT	Georges	FRA	0263	135120	81	79	120	535
19	MARQUOIS	Emeline	FRA	1170	134	91150120	6	501	
20	SKIBICKI	Stanislaw	POL	3076	180120130		430		
21	FAASSEN	Michel	NED	-65	93	128120150		398	
22	MARQUOIS	Léa	FRA	1202	123120150		393		
23	ZERI	Anselmo	NED	22	62120150		332		
24	COUTINEAU (J)	Paul	FRA	1173	75120	45	240		
25	WOOLNER	Mike	GBR	57957	164		164		
26	EVATT	Mike	GBR	031373157			157		
27	SEIFERT	Michaël	GER	1863	143		143		
28	STULHER	Rolf	GER	131			131		

F1C									
1	NOGGA	Manfred	GER	2347	180120150120	120	690	521	
2	SEREN	Johannes	GER	2964	180120150120	120	690	399	
3	ZSENGELLER	Gabor	HUN	0178	180120150120	120	690	313	
4	SEREN	Paul	GER	2757	180120140120	120	680		
5	TRUPPE	Reinart	AUT	712	180120137120	120	677		
6	KUUKKA	Kaarle	FIN	2651	180120150	72	120	642	
7	REVERAULT	Michel	FRA	110	180120132	86	120	638	
8	MAURER	Peter	SUI	3278	155120150	0	120	545	
9	BOUTILLIER	Bernard	FRA	265	61120150	15	346		
10	MARROT	Pierre	FRA	702	22120150	29	321		
11	DEBOER	Peter	NL	35411	180		180		
12	DIGUET	Aurélien	FRA	4810	5		5		

5ei Philippe LEPAGE -Open Rhône-Alpes 2008
1er et 2 Novembre 2008 - Arzay et Bossieu - 38260- France

F1A									
1	STAMOV	Victor	UKR	121	210180240240	240	1110	420	
2	KREETZ	Ivo	NED	104	210180240240	240	1110	383	
3	LIHTAMO	Matti	FIN	359	210180240240	240	1110	376	
4	SEREN	Paul	GER	2757	210180240240	240	1110	265	
5	MORICEAU	Bertrand	FRA	26065	210180240240	240	1110	214	
6	MOREAU	François	FRA	898	210180229240	240	1099		
7	ABERLENC	Frédéric	FRA	23116	210180217240	240	1087		
8	VAN WALLENE	Allard	NED	62620	210180215240	240	1085		
9	SEREN	Daniella	GER	2963	210153233240	240	1076		
10	POURIAS	Fabien	FRA	1554	210170214240	240	1074		
11	KOGLOTT	Roland	SLO	1410012	210180240193	240	1063		
12	VAN DIJK	Maarten	NED	50	210125240240	240	1055		
13	PICARD	Luc	FRA	1338	160172240240	240	1052		
14	BURGI	Walter	SUI	5346	176180205240	240	1041		
15	BERNARD	Edgar	FRA	1018	210180156240	240	1026		
16	TRACHEZ	Bernard	FRA	14105	210180160214	240	1004		
17	MARQUOIS	Camille	FRA	1169	190180240240	149	999		
18	SION	Julien	FRA	1150	210180123240	240	993		
19	BERNARD	Boris	FRA	30048	210180119240	240	989		
20	BACHMANN	Christoph	SUI	11858	210	81212240	240	983	
21	NÜTTGENS	Ansgar	GER	74	162180157240	240	979		
22	KREETZ	Ron	NED	21349	200180118240	240	978		
23	BAILLY	André	FRA	790	192180120240	240	972		
24	FOUQUET	Pierre-Edouard	FRA	4801	154180167240	231	972		
25	RAGOT	Emmanuel	FRA	888	152180240155	240	967		
26	ECHIVARD	Didier	FRA	5055	210145147213	240	955		
27	MAUSSION	Valentin	FRA	707	171180122240	230	943		
28	RIGAULT	Mickaël	FRA	4856	210120152215	240	937		
29	SEREN	Johannes	GER	2964	210180240185	118	933		
30	GREUB	Martin	SUI	10715	210121203173	194	901		
31	SEREN	Matthias	GER	3333	183180156240	125	884		
32	BOCHET	Bernard	FRA	583	123180150169	240	882		
33	CHAILLOU	Martin	FRA	659	148130170240	172	860		
34	BERNARD	Gilles	FRA	8075	99158189154	240	840		
35	BREEMAN	Cenny	F	5801	22119213240	240	834		
36	CHALLINE	Jean-Pierre	FRA	113	210123240	20	240	833	
37	CESBRON	Samuel	FRA	28028	207103129150	225	814		
38	BOCHET	Alain	FRA	568	210	95215	98	193	811
39	VAUCELLES	Guillaume	FRA	4814	41177174235	176	803		

F1A Juniors

1	FOUQUET	Pierre Edouard	FRA	4801	154180167240	231	972		
2	MAUSSION	Valentin	FRA	707	171180122240	230	943		
3	SEREN	Johannes	GER	2964	210180240185	118	933		
4	SEREN	Matthias	GER	3333	183180156240	125	884		
5	CHAILLOU	Martin	FRA	659	148130170240	172	860		

5ei Philippe LEPAGE -Open Rhône-Alpes 2008
1er et 2 Novembre 2008 - Arzay et Bossieu - 38260- France

F1G									
1	DUPUIS	Louis	FRA		120120120120	240	720	191	
2	MANONI	Aldo	ITA		120120120120	240	720	141	
3	MARQUOIS	Gérard	FRA		120120109110	240	699		
4	MANONI	Alessandro	ITA		120120120120	178	658		
5	CHAUVEAU	Gilles	FRA		120120120120	160	640		
6	MARROT	Pierre	FRA		120120120120	125	605		
7	GHIO	Walt	USA		120120120120	125	605		
8	BODIN	Jean-Luc	FRA		100120120120	140	600		
9	EVATT	Mike	GBR		120107117120	129	593		
10	NEVERS	Romains	FRA		120120120120	110	590		
11	GALICHET	Antoine	FRA		120120120120	105	585		
12	MARQUOIS	Bernard	FRA		120109120120	112	581		
13	MATHERAT	Georges	FRA		113120120120	102	575		
14	BUISSON	Guy	FRA		120115120120	98	573		
15	ZERI	Anselmo	NED		120120120120	87	567		
16	MATHERAT	Louise	FRA		120113	85120	112	550	
17	FRUGOLI	Jean-François	FRA		103	92120120	108	543	
18	LEE-A-HING	Eric	FRA		53120120120	101	514		
19	DJIAN	Michel	FRA		93120120	96	75	504	
20	MARQUOIS	Michel	FRA		77120120120	62	499		
21	PICOL	Michel	FRA		120120120	77	0	437	
22	WEBER	Claude	FRA		28	68120	87	109	412
23	JALLET	Yvon	FRA		86	69101	74	79	409



Plus de 100 NIKITENKO -
LOUIS DUPUIS - 1 EN F1G -
GABOR ZSENGELLER F1C 3eme -



COMITE DE SALUT PUBLIC VOL LIBRE

Nul ne doit ignorer que le vol libre est en train de mourir, faute de relève. Il suffit de regarder les résultats des Championnats de France 2008 ; vol d'intérieur : 16 cadets, 4 juniors, Vol d'extérieur : 11 cadets, 9 juniors.

Quelle est la solution ?

Après quelques discussions sur les terrains avec des formateurs (espèce en voie de disparition), nous constatons que les jeunes de maintenant sont plus difficiles à "accrocher" à une activité comme la notre. Fait de société actuelle, les jeunes sont plus dispersifs face à tous les loisirs qui sont à leur portée (jeux vidéo, télé, etc...) Il faut réduire le temps de la construction pour qu'ils puissent vite voler, source de motivation et donc plus de chance de les garder.

Nous (Clubs d'Orléans, Thouars, Ludres et Mandres) avons donc eu l'idée de commander des kits de chez Hobby, un des rares constructeurs à en produire. Une personne bien attentionnée, que je remercie, a eu l'idée d'en parler à Mr Bordier (directeur FFAM) pour essayer de créer une subvention de ces kits destinés aux jeunes licenciés, comme il en existe en radio commande.

Il nous a demandé de nous adresser au CTVL. Pas de validation de celui pour le moment, mais il nous propose de monter un projet 2009 visant à doter des clubs formateurs de ce types de kits.

Ce dossier doit contenir :

- Des informations sur le ou les fabricants potentiels
- Des propositions de kits (kit planeur pour débutant, kit junior ; planeur, wak, pourquoi pas caoutchouc type FIG ou P30)
- Nombre de jeunes envisagés, budget, etc ...

Jacques Blanchard et moi-même sommes volontaires pour établir ce dossier, mais ceux qui désirent animer cette action seront les bienvenus. Tous les avis, propositions, idées et soutiens seront bons à prendre.

Il en va de l'avenir de notre passion.

Amicalement, **- J.P. LAUREAU. -**



photo: M. REVERAULT

CH. MONDE 1981 - BURGOS, ESP " GERARD, P. BES, ALAIN LANDEAU, L. DORING

3 2 1 G.P.B. PARTICIPE REGULIEREMENT A.V.L. AVEC HONOUR... MERCI! -!



EN ILLUSTRATION DES PAGES SUIVANTES... DE GERARD PIERRE BES. SOUVENIRS, SOUVENIRS... LE BARBU C'EST ILL. -

VOL LIBRE

POUR PROUVER
QUE JE NE LUI EN
VEUX PAS ! ...

50 ans en arrière

En 1937, Emmanuel Fillon gagnait la prestigieuse coupe de Lord Wakefield. Après sa victoire, la France a dû organiser l'épreuve à Guyancourt en 1938.

9 août 1988... je regarde avec mes boys, dont je suis le chef d'équipe, la cérémonie d'ouverture du premier championnat du Monde junior à Lezno en Pologne.

Il y a un fantastico-extraordinaire-genialo-grandiose meeting aérien (non, je n'exagère pas, croyez moi), avec, bien sûr, une petite appartée modéliste en tous genres.

Une place est faite pour les Wakes anciens et, là, Pierre Chaussebourg (jury à ce championnat) me dit : "tu vois le pépé, là, eh bien il fait voler le Wake authentique avec lequel il a concouru à Guyancourt en 1938... Tout est d'origine, entoilage compris... y'a même l'étiquette d'époque, en français".

Vérification faite, c'était pas un bobard !

Attendez c'est pas tout, ça serait trop simple. Pierre me dit aussi "vois-tu, ce mec-là quand il a su que la guerre arrivait pour eux aussi, et que ça sentait le chaud et qu'il fallait devoir y aller, il a pris ce qu'il avait de plus précieux au monde, ce dont vous vous doutez, son Wake historique, a mis tout ça dans un vieux four à pain (eh ! froid bien sûr) et a muré la gueule dudit four... Sait-on jamais a-t-il dû se dire ?

Commença, se déroula, et fini la guerre...

Au retour de cette horreur, de cet enfer, sa première pensée fut pour le four à pain et son précieux contenu... Quand il arriva la maison était détruite comme tant d'autres, mais le four, sa voûte et le reste, avait résisté. Lorsqu'il en eut fait sauter le bouchon, il retrouva intacts tous ses merveilleux objets et, bien sûr, son Wake qui avait ainsi résisté aux attaques des

hommes et qu'il s'empressa de faire revoler !

Et ce pépé, nous l'avions là... sous nos yeux avec son modèle. Quelle fantastique histoire d'amour entre un homme et sa machine volante imaginée de sa tête et construite de ses mains.

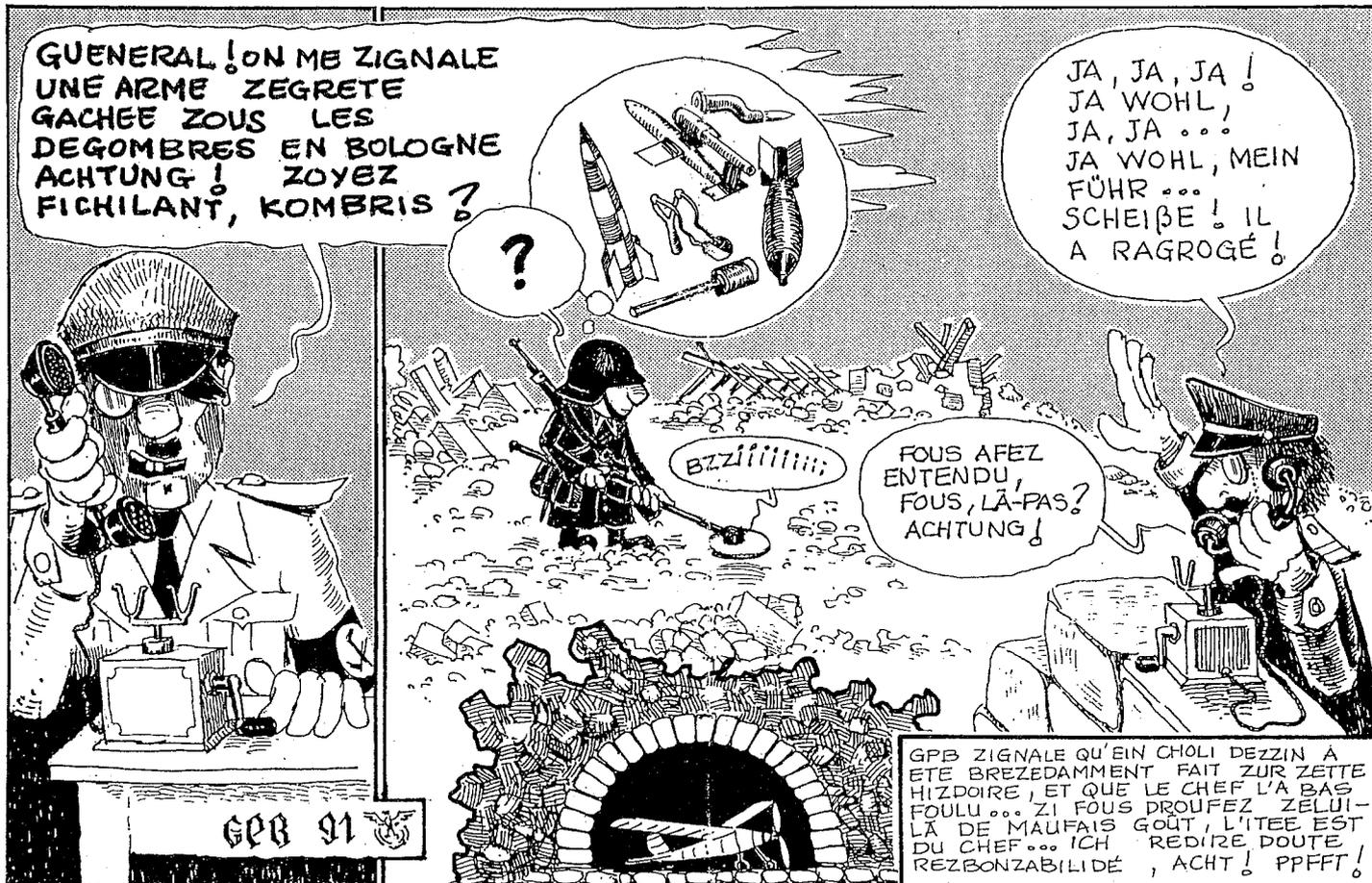
Mais au fait je vous raconte ça... C'est de la petite histoire, celle qui fait la grande... Elle est tellement belle...

Ne croyez-vous pas que chacun de vous aurait pu ou a pu ou a peut-être dû en faire autant ?

Le nom de cet homme ? Yan Buri, bravo à lui, un grand bravo...

Avec l'aimable autorisation des 4A.
Illustration de Gérard Pierre-Bès.

VOL 1983



CÉHIXE *by* GPB et VÉZÈDE



CX 24 VZ



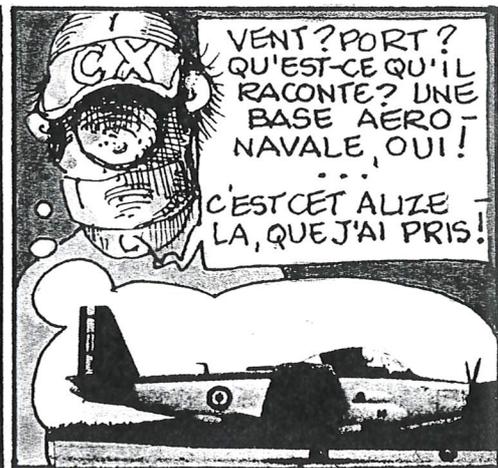
TIENS, SALUT, CX!
ALORS, VOUS ÊTES
DE RETOUR? VOUS
AVEZ BIEN RAMÉ?
DUR-DUR, HEIN?



SALUT VZ! OUI
AU DÉBUT, J'AI
UN PEU RAMÉ!
MAIS APRES, J'AI
PRIS UN ALIZE
POUR RENTRER
PLUS VITE!



AH OUI, ÉVIDEMMENT,
UN BON ALIZE, FA
AIDE... AVEC UN
BON VENT DANS LE
DOS, QUAND ON
RAME! A QUEL
PORT VOUS AVEZ
ACCOSTÉ?



VENT? PORT?
QU'EST-CE QU'IL
RACONTE? UNE
BASE AÉRO-
NAVALE, OUI!
...
C'EST CÉT ALIZE
LA, QUE J'AI PRIS!

quelques lignes pour accompagner le chèque de rattachement pour les n° 184 à 189
Comme chaque année, je m'empresse de régler car la lecture de vol libre est un
vrai plaisir.

Von draussen, vom Flugfeld komm'ich her,
Ich muss Euch sagen, da ist es öd'und leer!
Kein Freiflieger rennt dort im Kreis herum
Und ich glaub', ich weis', warum?
Es ist Weihnachtszeit, die Kalte,
Und genau wie ich es halte,
Baut der Freiflieger lieber an seinem Modell
Damit die Winterszeit vergeht recht schnell.
So send'ich Euch ein frohes Fest
Mit den Wünschen allerbest.
Für's neue Jahr Gesundheit und ein gutes Buch,
Sowie : Holm-und Rippenbruch

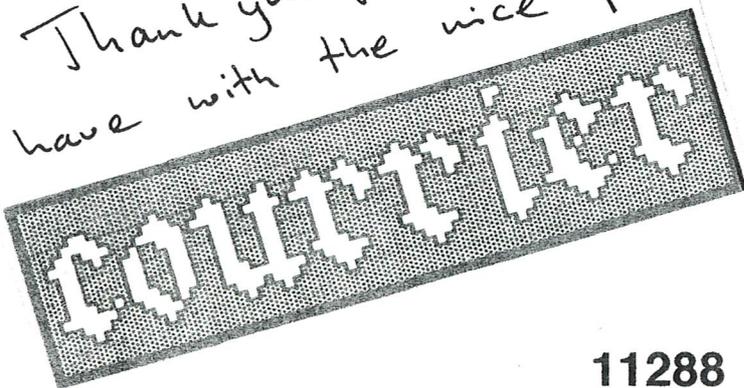
L'arrivée de V.L est toujours po
un moment de bonheur
Merci et bonne continuation

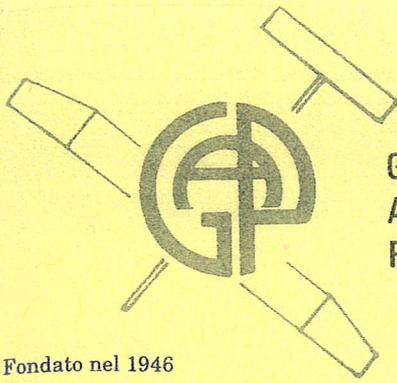
rosiudo

Thank you for your
I have with the nice

beautiful periodical, my contact
free-flight sport today.

Yours truly,





Fondato nel 1946

GRUPPO
AEROMODELLISTI
PISTOIESI



Aero Club di Arezzo

COPPA ITALIA DUE Coupe d'hiver Capannori 1 Marzo 2009

EURO CHALLENGE F1G 2008/2009

Uscita Altopascio (Toscana) su autostrada A11- Strada provinciale per Bientina .

Informazioni/contatti:

Vito Facchini

039 0573.734176 - 039 335 5871274

e-mail vfacchini@alice.it

Egizio Corazza (inglese,francese, spagnolo)

039 0573.450990

Guy Buisson vincitore edizione 2008



ERBE
FDL

in Deutsch WEIBLICH *J. SCHIRMER*

Es war das erste Mal dass ich Magnetik Freiflug sah; Es war sehr interessant und während der Europameisterschaft konnte ich alles vom Wagen aus beobachten, denn dieser stand weniger als zehn meter vom Ort.

Ich musste manche Stunden im Auto verbringen so wie andere Frauen Links und Recht von mir, die lasen oder in Kreuzwörter vertieft waren, denn das Wetter war nicht nur kalt sondern auch sehr wintig.

Als wir morgens gegen zehn Uhr zu dem Flugplatz kamen -eine schöne grüne Wiese mit noch welchen Blumen- konnten wir 2 bis 4 Grad geniessen in dem schönen Gebirge das bis neun hundert Meter hoch war;

Die Landschaft war wunderbar, grüne und blaue Berge so weit man sehen konnte, fast kein Verkehr auf den schönen Strassen, besonders auf der Rönhochstrasse wo wir wohnten.

Ich habe nicht viele Bekannte getroffen ausser zwei Französinen und Frau Brigitte Brocks die nicht im Poitou war dieses Jahr.

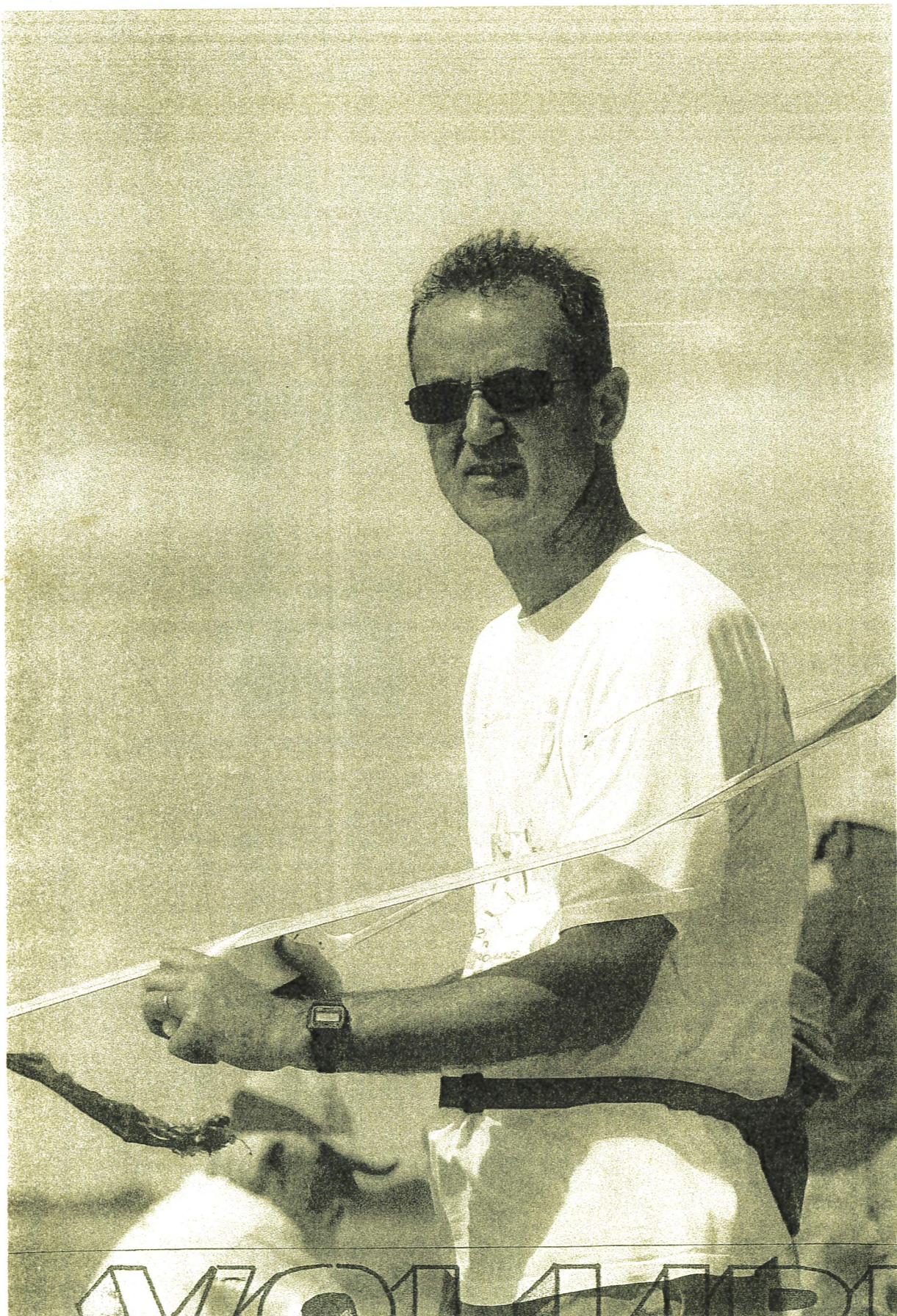
Während diesen fünf Tagen , habe ich wieder mit der deutschen Sprache Bekanntschaft gemacht, das war sehr nötig und man sagte sogar das ich gut spreche...Mit einem leichten französischen Accent!

Wir waren sehr stolz auf den Sieg von der Französischen Mannschaft, und den Zweite Rang gewonnen von A.Roux.

Ich bewunderte besonders zwei Schweitzerinnen, die den ganzen Tag auf dem Feld sassen, mit einer Wolldecke auf den Knien. Alle hatten Winterkleider und dicke Mützen, in dieser Höhe, mitte September war es schon Winter trotz den vielen Blumen die die Wiesen garnierten.

Das war ein schönes Erlebnis.





Handwritten text:
Apt
or
Fishing

VOLLIBRE

11290