

189
5 09



OCTOBRE 2009

INTERNATIONAL

photo -

VOL LIBRE

11531

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. Schadel paraît tous les deux mois .

Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 45

Tous les paiements au nom de A. Schadel .
Comptes (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France
Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deutsche Bank Kehl (Germany) 664 700 24 - 0869727

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

CALERIE DES PORTRAITS

ELDISE et MICKAEL BIGAULT



PHOTO. - F. NIKITENKO. -

SOMMAIRE

- 11531-Image Vol Libre Ch..Monde OMI
 11532-Vol Libre -galerie des portraits
 E; et M. Rigault
 11533 Sommaire -Edfitorial .
 11534-35-36-37-38-39-40
 Débutants, jeunes - comment
 scier et construire ...
 A.Schandel .
 11541-42-4344-45-46-47-48-49
 Championnats du Monde
 F1A,B,C 2009 en Croatie texte
 résultats, et photos
 F. Nikitenko - A. Schandel
 11552-53-54-55-56
 HLG - Wlater Hach -A.Schandel
 Stan Buddenbohm -Mike Page
 11557-58-59-60-61-62-63
 Championnats de France
 Indoor ...Andard :M.Piller
 11564- Editorial suite .
 A. Schandel .
 11565-66-67-68
 Championnats de france F1A,B,C
 et autres , Résultats et images A.
 Schandel
 11569-70- 72-73-74-75-76
 Championnats d'Europe F1 D
 Texte et photos T. Marilier
 11571- 12 ans plus tard ..
 Laurent Dupriez .
 11577- Compléments divers
 1178-79- Profils Bendek
 11580 COUPER " S "
 CH A. Longhurst .
 11581-82-83- 84 P. nut Scale
 VULTEE V-II T test
 11585- 100 bougies pour la coupe
 Gordon Bennett Aviation (DNA)
 11588-87-
 L'Angleterre n'est plus une île ...
 Louis BLERIOT (DNA)
 11588 - Courier des lecteurs .
 11589- Guerre aérienne en Alsace
 39-45 Patrick Baumann ..;
 11590- Image VOL LIBRE OMI
 11550 - 51. AU FEMININ

EDITO

L. BLERIOT

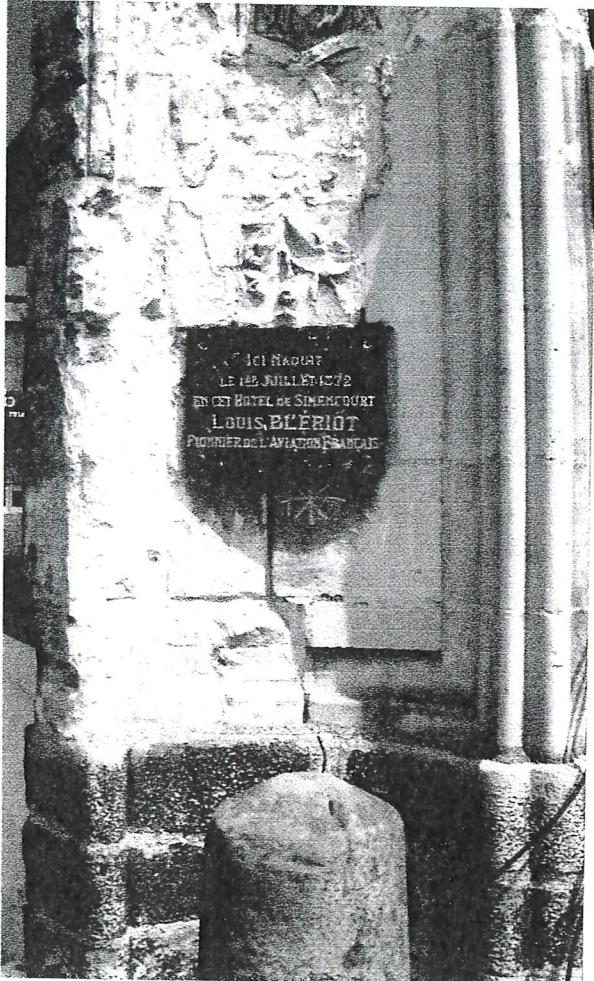


Photo .A .SCHANDEL .



On commence aujourd'hui avec un sujet qui n'est pas directement lié à notre activité Vol Libre , mais qui néanmoins fut à l'origine du monde de l'aviation , il a y un siècle .

Louis BLERIOT et la première traversée de la Manche , méritent bien un petit détour, par le nord de la France .

SCIE A DECOUPER

On ne peut travailler correctement qu'avec une scie à découper , elle même correcte. Toutes celles que vous trouverez dans le commerce ne le sont pas , attention. Qu'est ce qu'une bonne scie ? :

-la **monture** -bras et arc - doit être de section tubulaire (tube) - et présenter un effet de ressort à l'avant sans se déformer.

les écrous de serrage (papillon) en fonte- ne jamais utiliser des pinces pour serrage et desserrage ; papillons cassés pas de vis déformé. Si vous manquez de puissance , aidez vous d'un vieux chiffon lors des manipulation des papillons.

-le **manche** doit être fermement serré et bien s'adapter à votre main

-la **lame** doit être maintenue non pas par l'écrou , mais par une pièce métallique en forme d'U et portant des rainures , pièce engagée entre les écrous serrage et la monture.

Savoir scier , comme il faut n'est pas une mince affaire, encore que c'est la plus importante des activités du modéliste. Il faut donc posséder cet outil à fond et le manier avec une grande dextérité; en un mot il faut " l'avoir en main " .

En effet c'est avec cette scie que se confectionnent les **PROFILS** de base (tôle, alu, c.t.p.) qui sont à l'origine de la réussite dans la construction des ailes et du stabilo. Scier , cela ne s'apprend pas en quelques minutes ou heures , cela n'est pas non plus acquis par instinct ! Il faut s'entraîner . Vous saurez scier après des heures et des heures de découpage , quand vous ne casserez plus de lames et lorsqu'à votre oreille votre scie "chante".

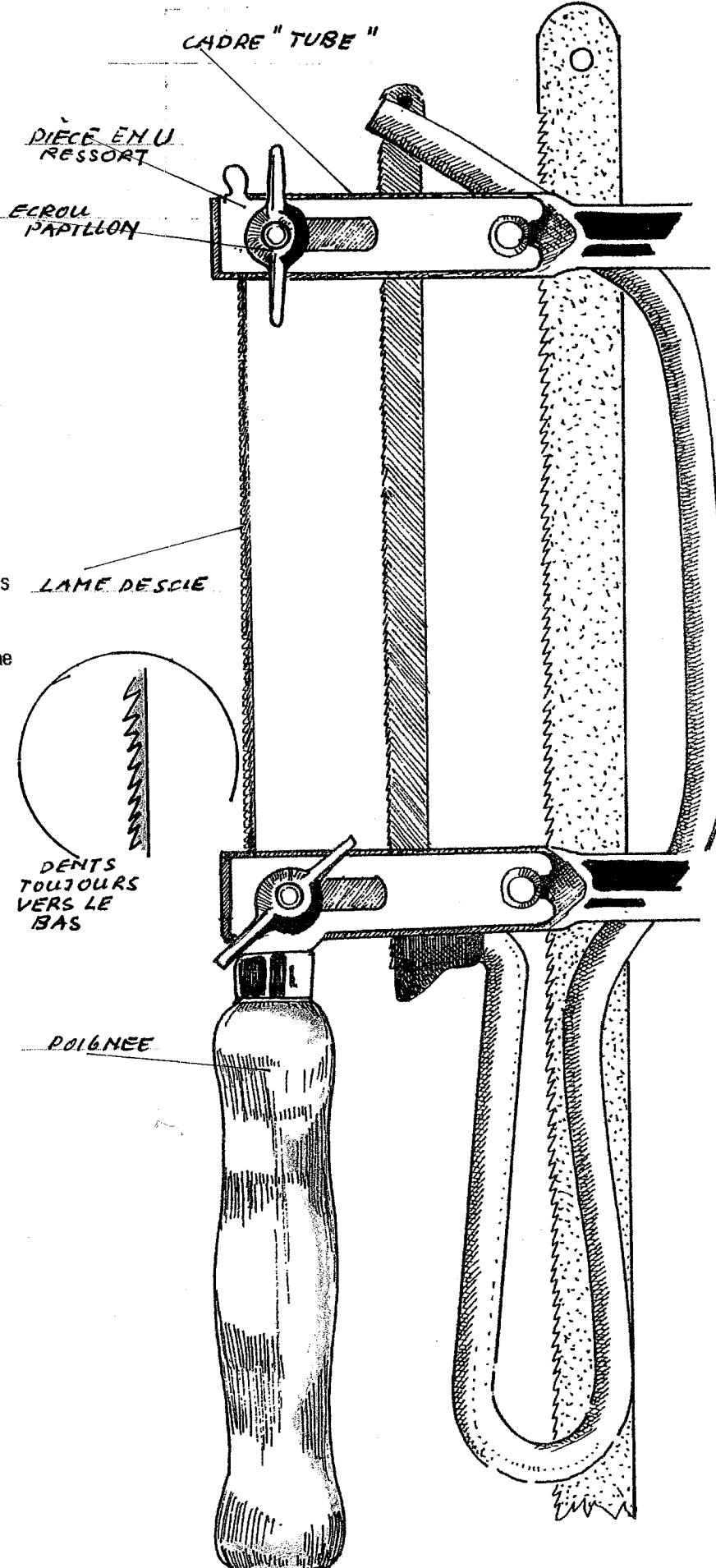
Il faut arriver à scier avec plaisir et non pas que ce soit une peine pour le modéliste et une torture pour la scie . Arrivé à ce stade bien de problèmes majeurs et d'échecs successifs disparaîtront.

Alors commençons par les choses les plus simples et pourtant les plus importantes :

-les dents de scie sont dirigées vers le bas et vers l'avant !

-l'effet de ressort -tension- de la monture ne doit être ni trop fort ni trop détendu , un juste milieu quoi.

- la scie sera maintenue perpendiculaire sur les deux plans



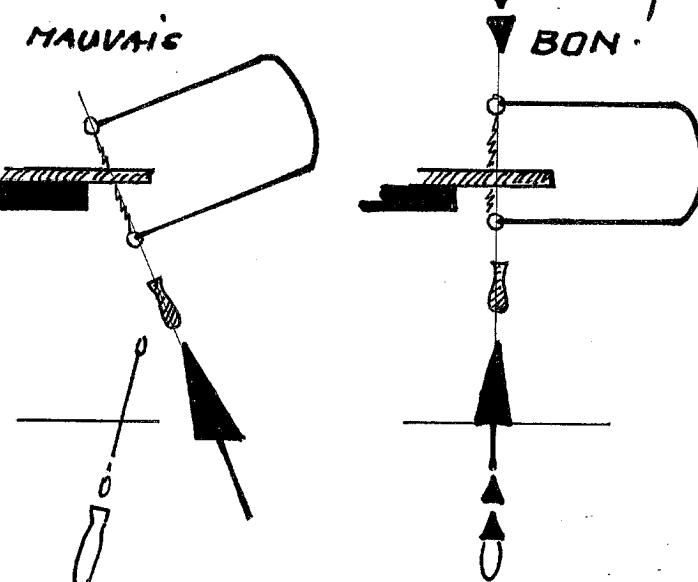
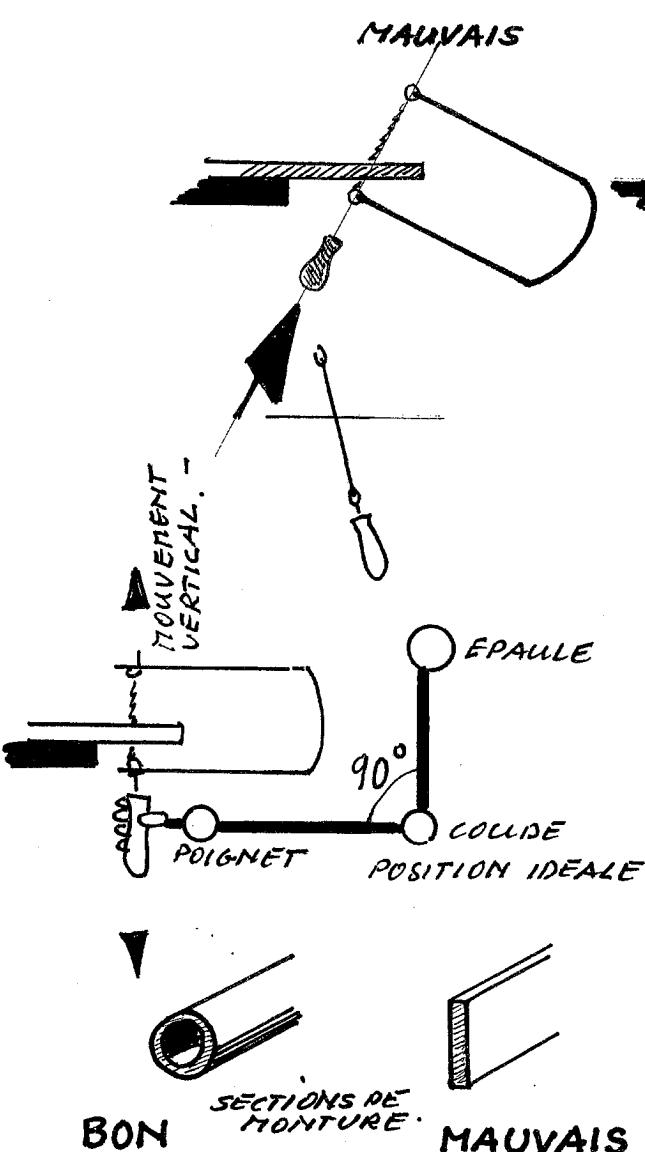
JEUNES DEBUTANTS

- la monture sera toujours parallèle à l'avant bras
- le support doit être stable, fixe et horizontal.
- à mon avis les supports conseillés et vendus ne correspondent nullement aux possibilités d'un néophyte, elles ne font qu'augmenter les difficultés, en imposant des contraintes supplémentaires. Un bonne vieille table avec rebord large fera l'affaire.

De toute manière **PATIENCE** et **LONGUEUR DE TEMPS** feront plus que **FORCE NI QUE RAGE** ! pensez-y ! On rencontre très peu de jeunes et même d'adultes qui savent se servir correctement d'une scie. C'est une race qu'il faut former et entretenir par tous les moyens. Elle est d'un secours inestimable dans une section. Si vous avez des perles, conservez-les !

* ILLUSTRATION SCHÉMATIQUE DES DIFFÉRENTES POSITIONS POSSIBLES - BONNES ET MAUVAISES - DANS L'UTILISATION DE LA SCIE A DÉCOUPER.

- LA BONNE UTILISATION EST OBTENUE LORSQUE LES GESTES ET POSITIONS OBÉISSENT À DES NORMES PLUS OU MOINS GÉOMÉTRIQUES SELON L'HORizontale ET LA VERTICALE !
- CES DEUX FACTEURS GARANTissent UNE DÉCOUPE NETTE, PROPRE.
- VOIR CROQUIS CI DESSOUS.

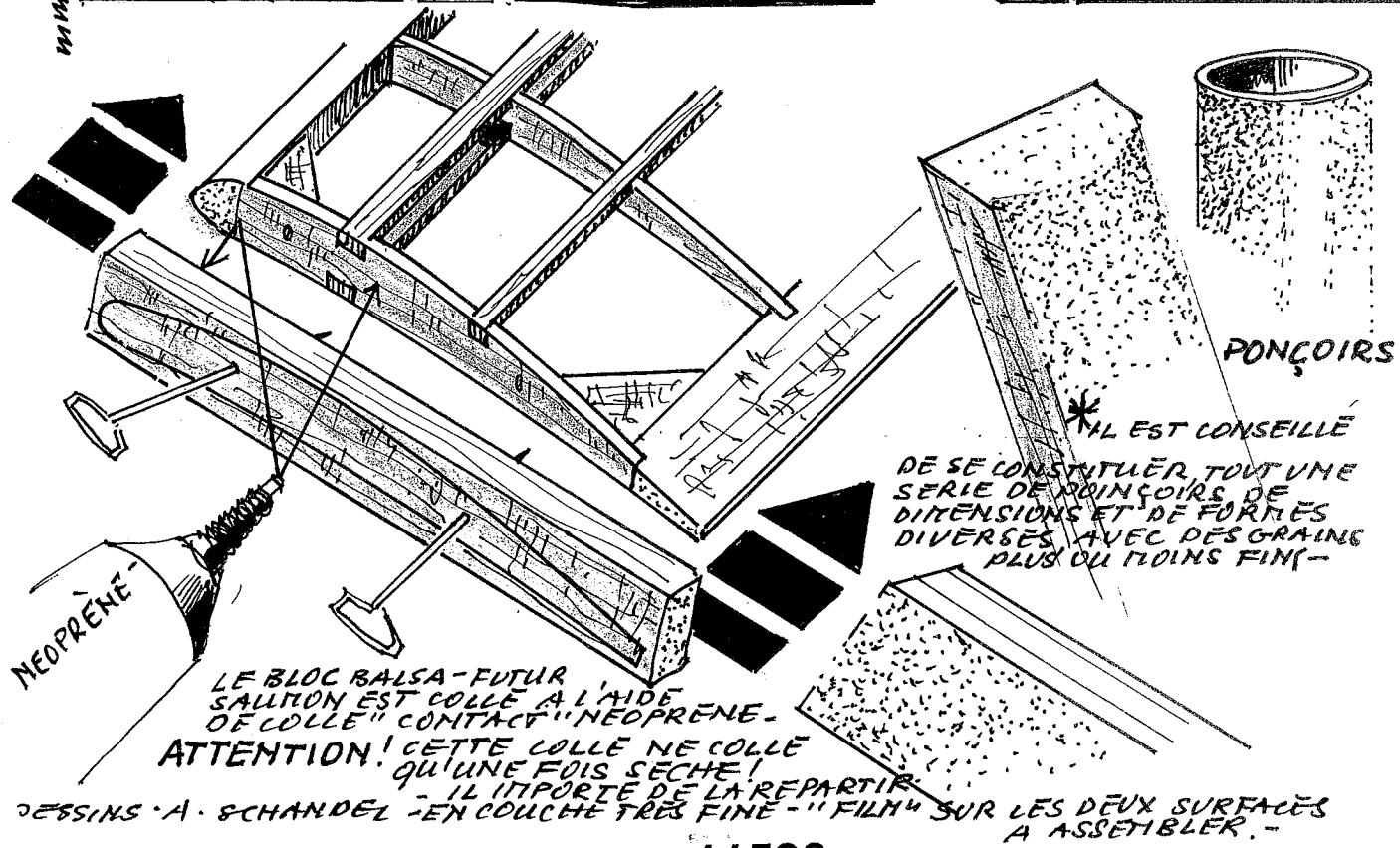
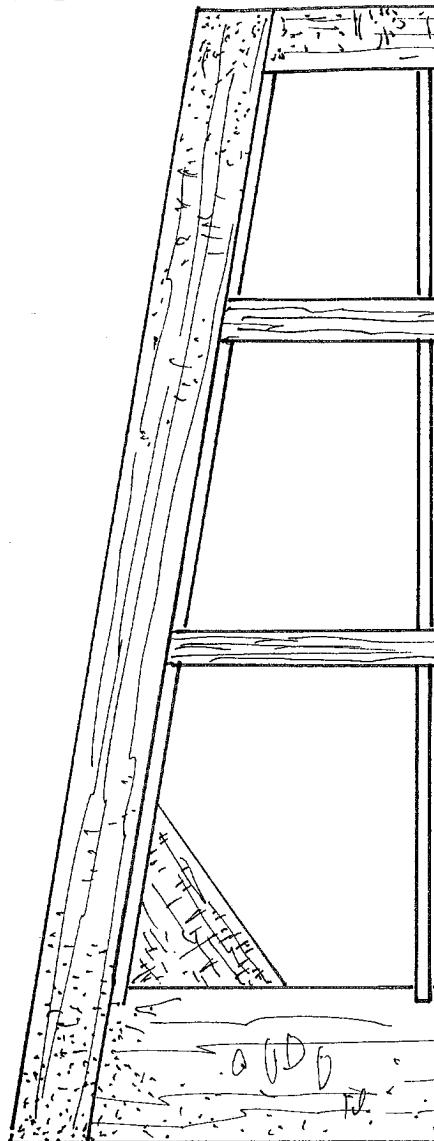
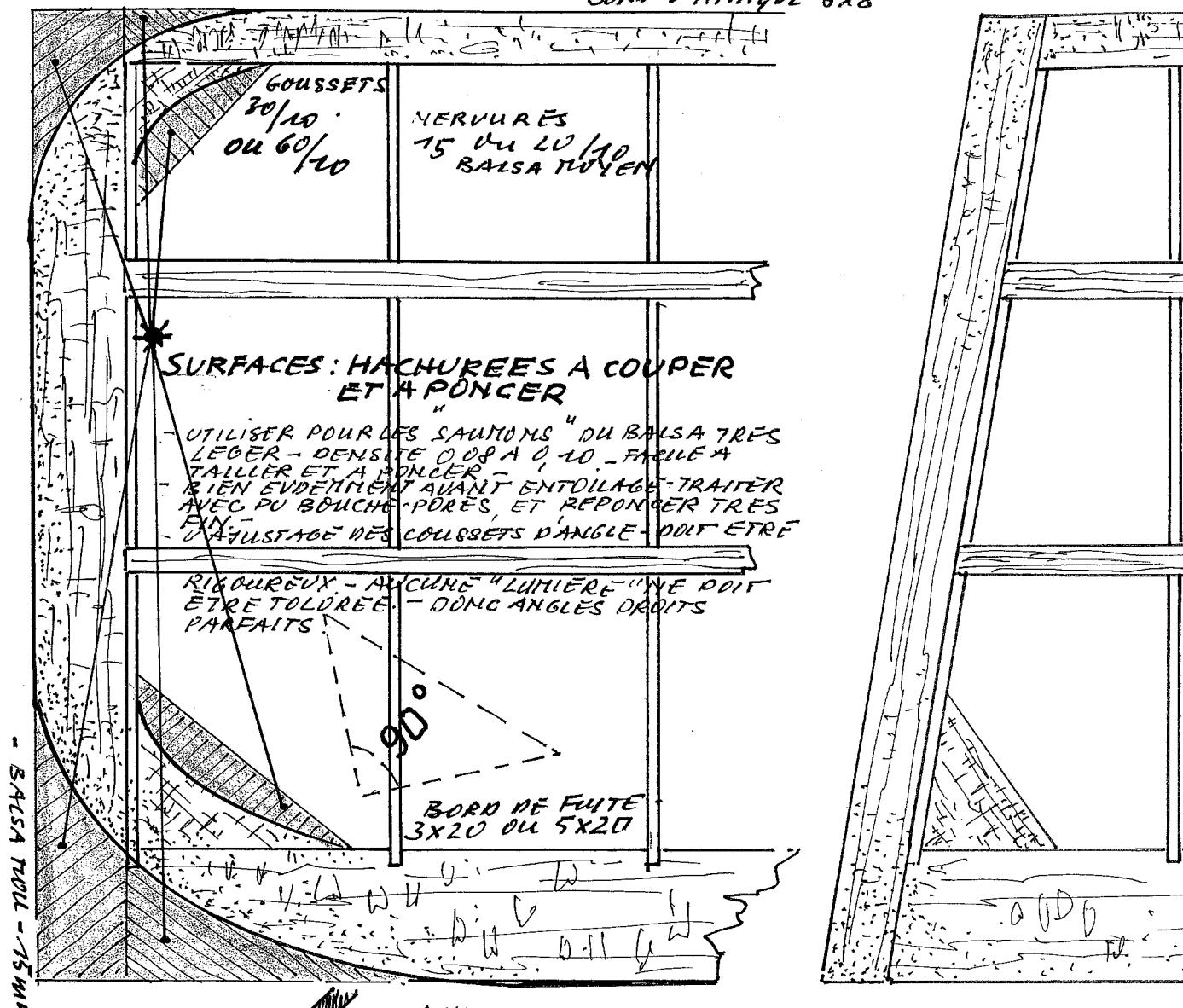


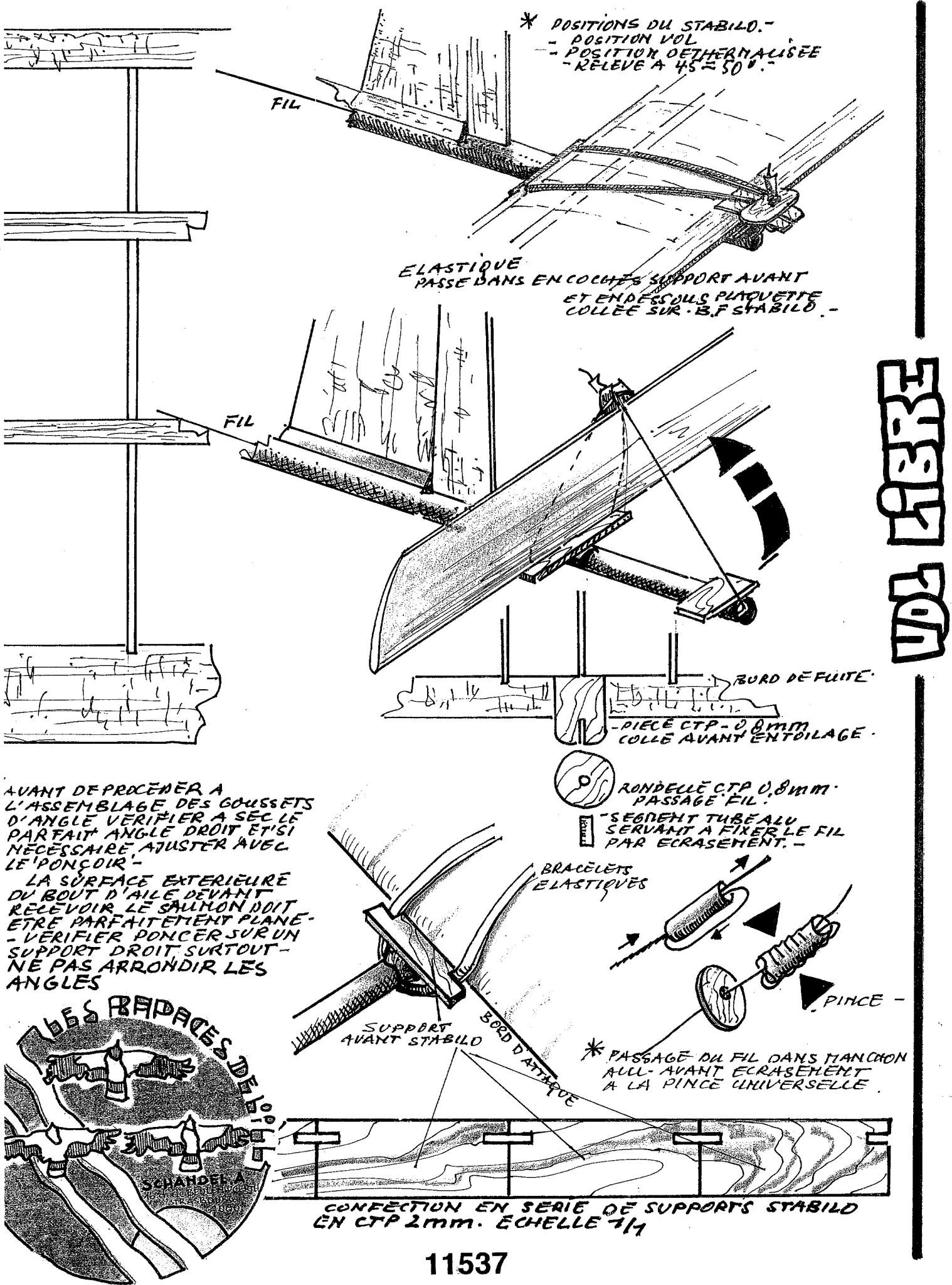
* POUR LE RESTE TOUT EST UNE AFFAIRE DE SENSIBILITÉ ET DE LÉGÈRETÉ

- PRINCIPE ESSENTIEL : NE JAMAIS FORCER OU POUSSER SUR LA lame !
- LA SCIE DOIT CHANTER ET CE RÉGULIÈREMENT. A REMARQUER, QUE LA POSITION ASSISE DE L'EXECUTANT DOIT ÊTRE STABLE, ET CORRECTE PAR RAPPORT AU SUPPORT DE LA PIÈCE A SCIER.
- IL EST CONSEILLÉ DE FAIRE DES SÉANCES SPÉCIFIQUES D'INITIATION A CET TRAVAIL.
- NE PAS OUBLIER QUE LA MONTURE DE LA SCIE DOITRE ÊTRE DE BONNE QUALITÉ - LES MONTURES PLATES SONT À ÉLIMINER.

LE SAUMON

SAUMONS D'ILE - ECHELLE 1/1 - EXEMPLES. -
BORD D'ATTAQUE 8x8



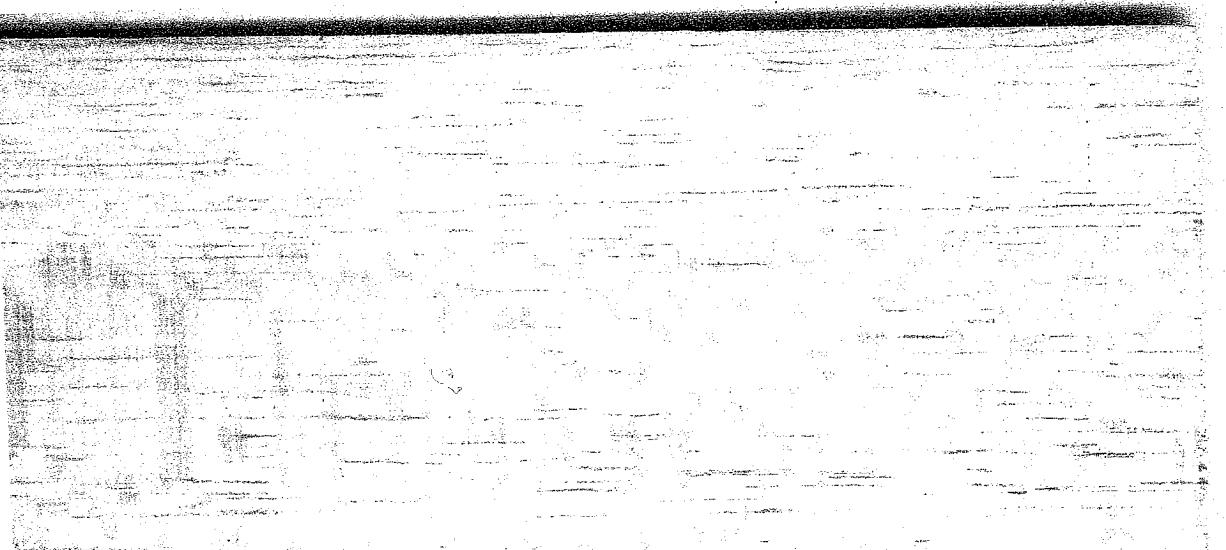
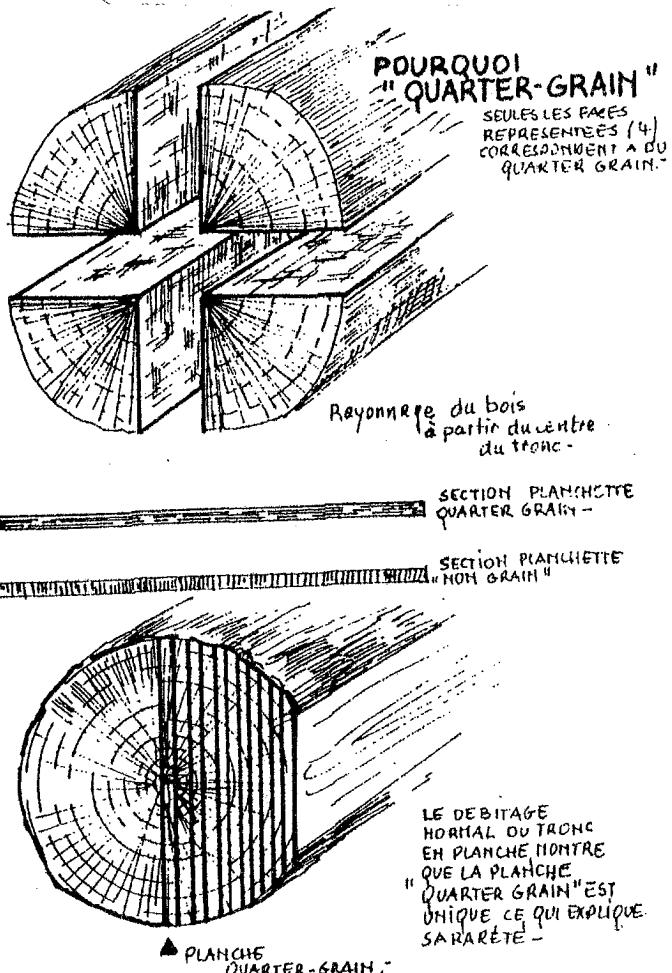


STRUCTURE SCHEMATEC

LE BALSA

Ce sont les conquistadors espagnols, qui les premiers au XVI^e siècle ont fait la découverte de ce bois. Il était utilisé par les indigènes du Pérou et de l'Équateur pour la fabrication d'embarcations : appelées en espagnol BALSA ce qui signifie bateau. Les qualités de flottabilité du balsa furent à nouveau prouvées 400 années plus tard par le fameux périple du "KON TIKI" faisant la traversée Pérou-Tahiti.

L'arbre proprement dit se trouve en forêt naturelle en Équateur, il y pousse en l'espace de six ans à une hauteur de 20 mètres, pour un diamètre d'environ 50 à 60 cm. La croissance très rapide explique la faible densité, de l'ordre de 0,08 à 0,15 pour les premières années pour monter ensuite à 0,30 (un dm³ de balsa pèse 80 g, 150g à 300g pour les densités indiquées ci-dessus). Sur le plan de la structure, il présente un aubier allant de la couleur brun sombre au centre vers des teintes rosées et blanc jaunâtre vers l'extérieur. Sous le microscope la texture du balsa ressemble à des nids d'abeilles, et ce sont ces alvéoles qui lui donnent sa légèreté et ses qualités de flottabilité et d'isolant. Malgré sa faible densité ses qualités de résistance sont remarquables et, de plus, il est facile à travailler. Il absorbe cependant facilement l'humidité, et les bactéries. Il faut donc le traiter après la coupe, et pour nous, avec du bouche-pores dans les structures.



* EXEMPLE DE PLANCHETTE BALS - QUARTER GRAIN - ECHELLE 1/1
NOTER - SURTOUT - DANS LA PARTIE CENTRALE LES MARQUES - TACHEES -
CARACTERISTIQUES DU BALSA QUARTER GRAIN -
EN BORDURE SUPERIEURE ET INFERIEURE ON RETROUVE
DEJA, LE FIL DU BOIS CLASSIQUE.

- L'EMPLOI DU BALSA A FORTEMENT DIMINUE CES DERNIERES ANNEES AVEC L'APPARITION DU KEVLAR ET DU CARBONE.
- LE BALSA RESTE CEPENDANT UN COMPOSANT DE BASE - AUSSI BIEN EN VOL LIBRE D'EXTERIEUR QUE D'INTERIEUR. -
LORS DE L'ACHAT FAIRE UN TRI SUR LA QUALITE, ET LA MASSE.

ÉCORCE - TRONC

SE PROCURER DES
PLANCHETTES
BALSA QUARTER
GRAIN N'EST PAS
CHOSE FACILE.
CES PLANCHETTES
SONT RARES DANS
LES LOTS COURANTS
QUELQU'UN TROUVE
DANS LE COMMERCE.

LE POURCENTAGE
EST INFINI CAR
LA DECOUPE INDUS-
TRIELLE EST CONS-
TANTMEN PERPEN-
DICULAIRE, DONC
RAREMENT DANS
LE SENS NECESSAIRE.

- DANS LE COMMERCE
NON SPECIALISE
TOUTES LES QUALITES
DE BALSA TOUT
COMME LA DENSITE
SONT MELANGEES
- POUR BIEN CHOISIR
IL FAUT SE SERVIR
D'UN PESE LETTRE
OU BALANCE ELEC-
TRONIQUE ET
VERIFIER VISUEL-
LEMENT L'HOMOGE-
NITE DE LA TEXTURE.

POUR LES PLANCHET-
TES D'EPaisseur
INFérieURE A 2MM
CELA PEUT SE FAIRE
DEVANT UNE SOURCE
DE LUMIERE PAR
TRANSPARENCE
AVANTAGE DANS CE
CAS LE PRIX EST LE
MEILLEUR QUELQUE QUE
SOIT LA QUALITE DE
LA PLANCHETTE.

DANS LE COMMERCE
SPECIALISE ET AVERTI
LA QUALITE SE PAIE
JUSQU'A 245X PLUS
- DENSITE ET TEXTURE

LA MEILLEURE
SOLUTION MAIS LA
MOINS COURANTE
ET AU DEPART LA
PLUS ONERUEUSE EST
D'ACHETER DES
BLOCS BRUTS DE
BALSA - A 113 - ET
DE FAIRE EN COLLEC-
TIVITE LA DECOUPE

ATTENTION !
POUSSIERE TRES
IMPORTANTE A
ASPIRER OU TRA-
VAILLER EN PLEIN
AIR PAR VENT !
PORTER UN MASQUE !

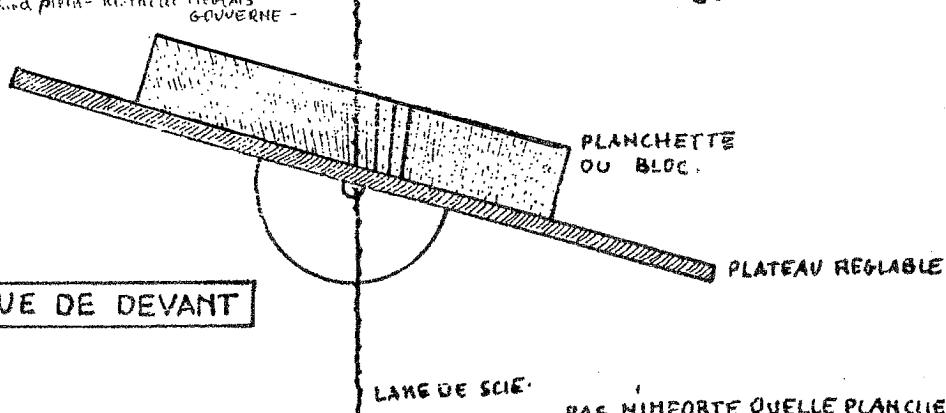
CONFECTIOn DE QUATER GRAIN A PARTIR DE BLOCS

SECTION D'UN BLOC Balsa 180mm x 80mm
ISSU D'UN FARDEAU

SECTION D'UNE PLANCHETTE
200/
10

POUR POUVOIR FAIRE LA COUPE IL FAUT
AVOIR D'UNE SCIE AVEC PLATEAU
REGULABLE...

marque UL
rapport à UL n° 416.
cara plaq- matricielle HEGNAIS
GOUVERNÉ



VUE DE DEVANT

LAME DE SCIE

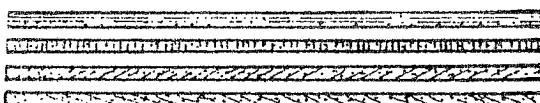
PAS NI FORTE NI FAIBLE QUELLE PLANCHETTE

POUR N'IMPORTE QUOI !

► RIGIDE - parties planes-rigides.-

► SOUPLE - convient pour les courbures .

► + SOUPLE - se rencontre le plus



PLANCHETTES BALSA QUARTER GRAIN !

J'ai de plus en plus l'impression que la
politique de la FFBM (version JC Rey) qui
a consisté à flinguer ouvertement le CMAP
a contribué largement à la mort du
vol libre. A deux*, nous aurions sans doute
été plus forts !

Je crains malheureusement que les effets
que nous affectionnons les uns et les autres sur le
terrain ne puissent faire sortir le vol libre
de son cercueil "pour les seuls initiés".

ENTOILAGE

ROLE DE L'ENTOILAGE.

- 1 - Augmenter la solidité et la rigidité des surfaces portantes. (obtenues par la tension du revêtement)
- 2- Assurer en grande partie les respect du profil choisi. Eliminer les plis et les irrégularités.
- 3- Protéger l'ensemble contre l'humidité et assurer une surface propre et relativement lisse.

L'entoilage peut se faire avec un certain nombre de matériaux : modelspan, papier polyesther, soie, mylar, papier japon.

RECOMMANDATIONS COMMUNES AUX DIVERS PROCÉDÉS

1 - Travailler sur une grande surface lisse et propre (sans poussières) dégagée de tout obstacle (notamment outils)

2 - Utiliser des outils adaptés - cutter - lame à

rasoir, règle métallique longue, pinceaux minces et larges mais souples.

3 - Procéder par étapes, commencer par entoiler l'extrados ensuite l'intrados. Le faire toujours séparément et non pas d'un seul tenant.

4 - Laisser sécher complètement après la pose.

5 - Fixer sur chantier tous les panneaux traités à l'enduit de tension. Laisser sécher dans cette position le plus longtemps possible.

ENTOILAGE AU MODELSPAN

Le modelspan est un papier poreux spécifique pour le modélisme qui existe en deux épaisseurs et différentes couleurs:

fin : 12 g au m²

épais: 24 g au m²

Il est important de le stocker à plat ou enroulé, pour éviter les plis.

Le léger sera utilisé pour les dièdres et le stabilo (économie de masse). Le lourd sur les panneaux centraux, encore que l'on peut le remplacer avantageusement par deux couches de léger.

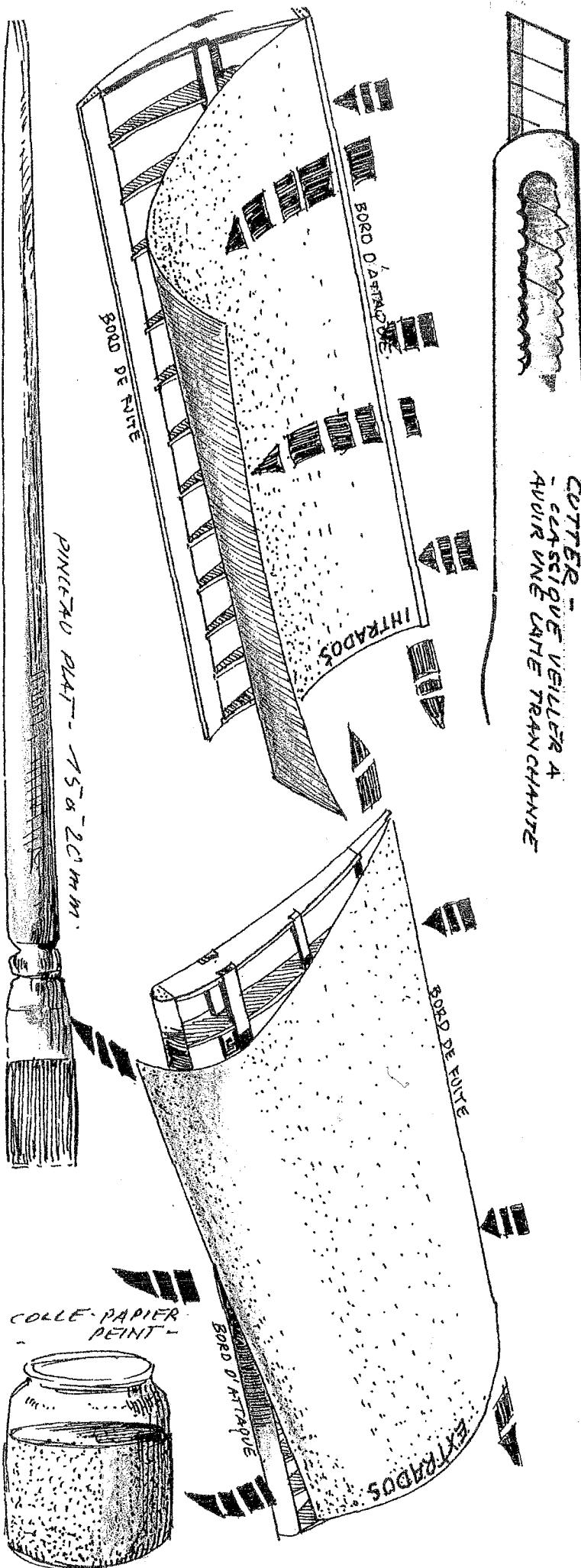
Pratique.

Commencer par le stabilo pour se faire la main. Ensuite panneaux centraux et dièdres.

Tailler le papier en panneaux avec règle métallique et rasoir dans le sens des fibres, prévoir un supplément de 5mm sur tout le pourtour.

Préparer un pot de colle, papier peint (eau + poudre) genre Perfax, remuer pour avoir une masse de colle homogène (sans grumeaux) et légèrement épaisse.

SUITE P. 11572

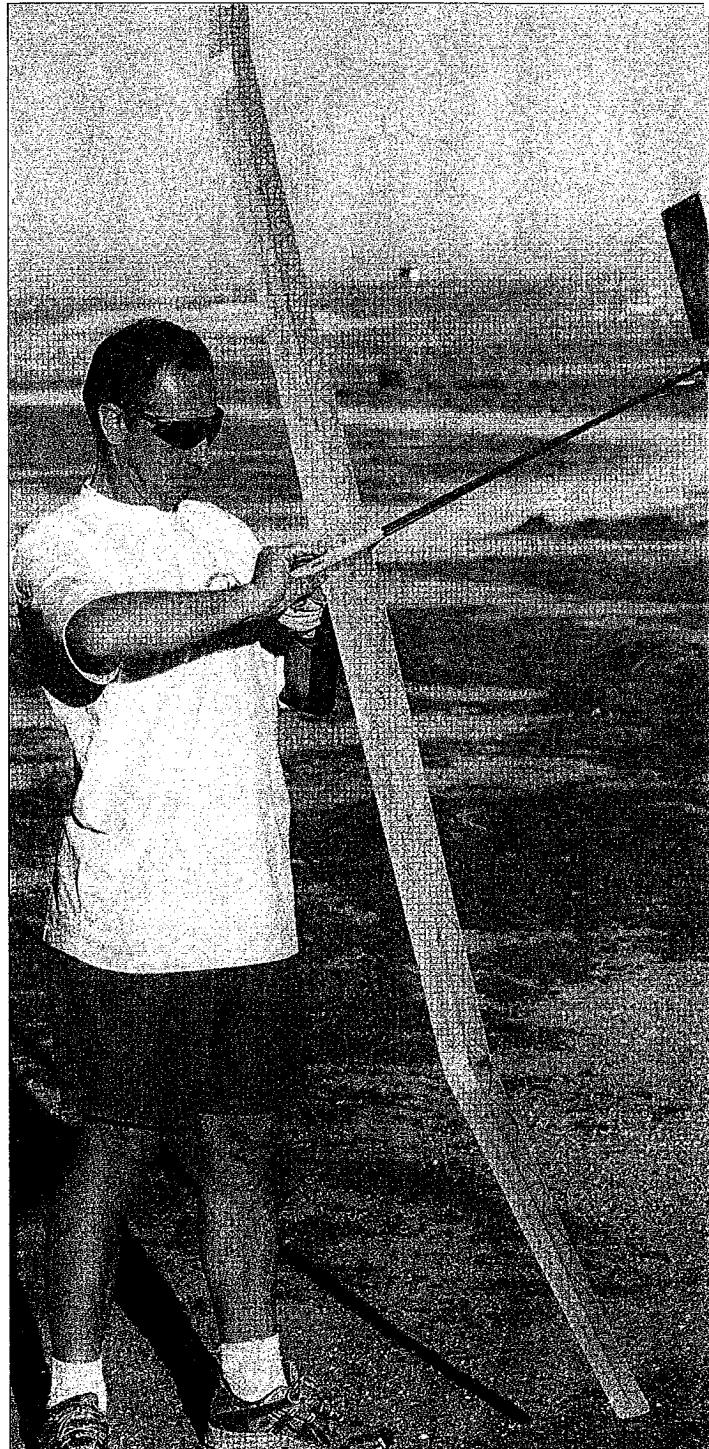


CHAMPIONNATS DU MONDE

CROATIE 2009

S. MAKAROV

VOL LIBRE



Les championnats du Monde 2009 , tenus en Croatie ce été n'ont été que la confirmation, de ce que nous savons depuis des années.

A savoir que dans les catégories F1A - planeurs - et F1B - wakefield - Les modèles utilisés par pratiquement tous les concurrents , sont originaires des écuries-usines - de productions de Russie ou d'Ukraine . Seule la catégorie F1C présente encore , pour certains , des aspects personnels et originaux . Néanmoins , les constructions dièdres repliés pendant la montée augmentent aussi en nombre . Ce fait et cela est visible sur les photos , entraîne une sorte " d'amputation " des modèles qui avec leurs bras raccourcis perdent l'élégance et la majesté, coutumières dans cette catégorie . C'est un peu dommage

Quarante pays , ont participé , aux Championnats , dont

SA
DE
E
CH
OC
E

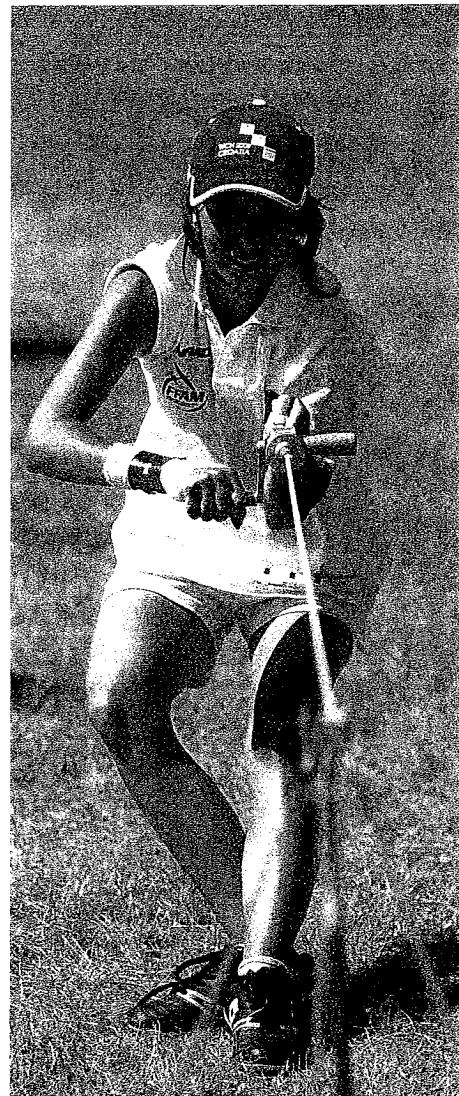
LE
SS
AE
E

W
I
M
E

ClaSSeMEnT

F1B Individual results

1 Minoru Nishizawa	JPN	1320	+300	+328	8 Yunsheng Wu	CHN	1320	+270
2 Tomaz Hribar	SLO	1320	+300	+326	9 Bernd Silz	GER	1320	+261
3 Charlie Jones	USA	1320	+300	+279	10 Adam Krawiec	POL	1320	+253
4 Malik Cabaravdic	BIH	1320	+300	+272	11 Abraham Baruch	ISR	1320	+247
5 Slobodan Milic	SRB	1320	+300	+186	12 Ramon Durendez	ESP	1320	+240
6 Eloise Rigault *	FRA	1320	+289		13 Eugeniusz Cofalik	POL	1320	
7 Igor Zilberg	GER	1320	+276		13 Walter Ehrlich	AUT	1320	
15 Makoto Taoka	JPN	238	180	180	180	180	180	1318
16 Viktors Rosonoks	LAT	237	180	180	180	180	180	1317
17 Feng Yang	CHN	235	180	180	180	180	180	1315
18 Paul Lagan	NZL	240	180	180	180	180	173	1313
19 Yrja Waltonen	FIN	229	180	180	180	180	180	1309
19 Anatoliy Zastavenko	UKR	240	180	169	180	180	180	1309
21 Ante Franic	CRO	223	180	180	180	180	180	1303
22 Dieter Siebenmann	SUI	240	180	180	162	180	180	1302
23 Virginijus Ivancikas	LTU	240	180	180	180	160	180	1300
23 Tony Mathews	CAN	240	180	180	180	160	180	1300
25 Alexander Andriukov	USA	213	180	180	180	180	180	1293
25 Valentin Savov	BUL	240	180	153	180	180	180	1293
27 Cameron Ackley	CAN	209	180	180	180	180	180	1289
27 Svetozar Gostojic	SRB	217	172	180	180	180	180	1289
29 Batbayar Chimed	MGL	240	180	180	148	180	180	1288
30 Sodnombaljir Shagdar	MGL	214	180	180	180	180	171	1285
31 Milan Novy	CZE	204	180	180	180	180	180	1284
32 Tuvia Fibish	ISR	240	142	180	180	180	180	1282
33 Gunnar Wivardsson	SWE	240	180	180	180	141	180	1281
34 Analog Ribenckov	GEO	198	180	180	180	180	180	1278
35 Aleksandr Muravtsev	UZB	232	180	180	145	180	180	1277
36 Oleg Kulakovskiy	W/C	196	180	180	180	180	180	1276
36 Vladislav Urban	CZE	196	180	180	180	180	180	1276
38 Dusan Slokar	SLO	195	180	180	180	180	180	1275
39 Roel Lucassen	NED	240	180	134	180	180	180	1274
40 Radik Khuziev	RUS	240	133	180	180	180	180	1273
40 Volodymyr Vivchar	UKR	193	180	180	180	180	180	1273
42 Dieter Paff	GER	190	180	180	180	180	180	1270
43 Igor Vivchar	UKR	189	180	180	180	180	180	1269
44 Pavel Fejt	CZE	197	180	171	180	180	180	1268
45 Serge Tedeschi *	FRA	186	180	180	180	180	180	1266
46 Giancarlo Polla	SUI	185	180	180	180	180	180	1265
47 Shovkat Ismatillaev	UZB	240	180	180	123	180	180	1263
48 Ivan Kolic	SRB	240	180	180	121	180	180	1261
49 Andrey Burdov	RUS	180	180	180	180	180	180	1260
50 Wim Feijth	NED	240	180	180	180	118	180	1258
51 Brian Martin	GBR	174	180	180	180	180	180	1254
52 Russell Peers	GBR	229	180	180	150	180	153	1252
53 Mitsuo Iwata	JPN	240	110	180	180	180	180	1250
53 Stanislaw Skibicki	POL	170	180	180	180	180	180	1250
55 Remo Bovio	ARG	169	180	180	180	180	180	1249
56 Rudesindo Marquez	ARG	240	180	171	144	180	180	1248
56 Ismet Yurtseven	TUR	240	160	180	128	180	180	1248
58 Naci Bitik	TUR	191	154	180	180	180	180	1245
59 Valery Afanasyev	RUS	240	180	180	104	180	180	1244
60 Rolandas Mackus	LTU	188	154	180	180	180	180	1242
61 Ismail Sarigol	TUR	160	180	180	180	180	180	1240
62 Bela Suranyi	ROU	218	180	180	180	147	152	1237
63 Gilad Mark	ISR	157	180	180	180	180	172	1229
64 David Ackery	NZL	183	180	180	180	180	141	1224
65 Dietmar Piber	AUT	134	180	180	180	180	180	1214
66 Ladislav Horak	CAN	177	146	180	180	170	180	1213
66 Tonu Luman	EST	188	170	180	180	180	135	1213
68 Luka Hribar	SLO	180	180	180	129	180	180	1209
69 Terry Bond	AUS	144	180	180	163	180	180	1207
70 Haris Jusufbasic	BIH	126	180	180	180	180	180	1206
71 Mario Kusterle	ITA	194	180	111	180	180	180	1205
72 Ole Torgersen	NOR	227	180	180	164	180	93	1204
73 Istvan Kocsis	HUN	208	180	142	130	180	180	1200
74 Tuvshinsaikhan Davaa	MGL	177	122	180	180	180	180	1199
75 Harald Meusburger	AUT	149	180	180	180	145	180	1194
76 Igor Mieritus	SVK	240	180	180	119	111	180	1190
77 Ray Jones	GBR	171	180	180	180	118	180	1189
77 Jozef Petras	SVK	240	180	180	118	180	111	1189
79 Igor Moistus	EST	240	173	106	141	168	180	1188
80 Walter Liberatore	ITA	225	180	160	180	180	82	1187
81 William Jones	AUS	240	117	180	180	180	164	1185
82 Mihaly Varadi	HUN	159	143	180	180	180	180	1182
83 Frank Dahlin	DEN	240	180	180	125	180	95	1180
84 Vinko Tomljanovic	CRO	240	39	180	180	180	180	1179
85 Indrek Harjo	EST	159	135	180	180	180	162	1176
86 Danko Sokolic	CRO	148	125	180	180	180	180	1173
87 Wei Yuan	CHN	240	140	120	180	180	150	1169
88 Demyan Karaulov	UZB	240	180	180	160	180	46	1166
89 Bruno Murari	ITA	84	180	180	180	180	180	1164
90 Dag Larsen	NOR	162	180	180	180	180	92	1154
91 Michel Marquois *	FRA	188	121	124	180	180	180	1153
92 Mariyana Savova	BUL	167	180	180	180	108	180	1148
93 Juhani Isoalto	FIN	240	3	180	180	180	180	1143
94 Hakan Broberg	SWE	159	180	180	180	81	180	1140
95 Mirsad Kapetanovic	BIH	137	94	180	180	180	180	1131
96 Walt Ghio	USA	225	158	180	180	180	5	1108
97 Marius Blujus	LTU	158	136	92	180	180	180	1106
98 Paul Rossiter	AUS	151	130	180	180	180	103	1104
99 Consuelo Cantos	ESP	240	124	180	180	180	15	1099
100 B. Kristensen Jens	DEN	180	116	180	163	180	180	1097
101 Totoy Valchev	BUL	156	180	180	180	99	115	1090
102 Joss Galvan	ARG	179	180	180	86	180	180	1086
103 Walther Eggimann	SUI	211	140	66	180	180	127	1084
104 Bror Eimar	SWE	152	178	180	180	180	88	1063
105 Marian Popescu	ROU	202	175	180	160	90	180	1062
106 Ivan Treger	SVK	118	180	180	0	180	180	1018
107 Csaba Balisz	ROU	122	180	180	180	180	48	1113
108 Riku Posa	FIN	0	164	180	151	180	145	1000
109 Kevin Lamers	NED	45	180	180	180	45	180	990
110 Jozsef Krasznai	HUN	211	145	180	166	180	0	882



ELOISE BIGAULT
bien sûr une patrie importante de pays Balkaniques qui ont trouvé leur indépendance suite à l'éclatement de la Yougoslavie. Ce phénomène avait déjà été constaté , quelques années plus tôt , sur le pourtour de la Mer Baltique . Apparition donc de petits pays , au présent , alors qu' quelques anciens " gros morceaux " comme la Chine , la Corée du Nord ont perdu leur lustre d'autan , tout comme la curiosité qu'ils suscitaient par le passé Les pays nordiques , se font aussi de plus en

F1B team results

Country	Abbreviation	Total	Round by round team places							Team member places		
1 Germany	GER	3910	6	4	3	1	1	1	1	7	9	42
2 Poland	POL	3890	8	6	5	3	3	2	2	10	13	53
3 Japan	JPN	3888	1	7	6	4	4	3	3	1	15	53
4 Serbia	SRB	3870	4	2	2	5	5	4	4	5	27	48
5 Ukraine	UKR	3851	13	8	10	8	7	5	5	19	40	43
6 Israel	ISR	3831	9	11	11	10	9	6	6	11	32	63
7 Czech Republic	CZE	3828	18	13	14	12	11	7	7	31	36	44
8 Slovenia	SLO	3804	14	9	7	6	12	9	8	2	38	68
9 China	CHN	3804	2	3	8	7	6	8	8	8	17	87
10 Canada	CAN	3802	12	15	13	11	10	10	10	23	27	66
11 Russia	RUS	3777	7	10	9	16	15	12	11	40	49	59
12 FAI (Mongolia)	MGL	3772	11	18	17	13	14	11	12	29	30	74
13 France	FRA	3739	15	20	23	20	17	13	13	6	45	91
14 Turkey	TUR	3733	19	22	19	21	18	14	14	56	58	61
15 Austria	AUT	3728	30	26	22	18	16	15	15	13	65	75
16 USA	USA	3721	5	5	4	2	2	16	16	3	25	96
17 Uzbekistan	UZB	3706	3	1	1	9	8	17	17	35	47	88
18 Great Britain	GBR	3695	24	17	16	15	13	18	18	51	52	77
19 Bosnia-Herzegovina	BIH	3657	31	31	30	27	23	20	19	4	70	95
20 Croatia	CRO	3655	16	32	31	28	24	21	20	21	84	86
21 Switzerland	SUI	3651	10	14	24	22	19	22	21	22	46	103
22 Lithuania	LTU	3648	22	27	28	25	22	23	22	23	60	97
23 Argentina	ARG	3583	20	16	15	24	21	19	23	55	56	102
24 Estonia	EST	3577	21	25	27	30	28	24	24	66	79	85
25 Italy	ITA	3556	31	29	32	29	25	27	25	71	80	89
26 Bulgaria	BUL	3531	25	19	21	17	30	26	26	25	92	101
27 Netherlands	NED	3522	29	24	25	23	31	29	27	39	50	109
28 Australia	AUS	3496	28	30	29	26	26	28	28	69	81	98
29 Sweden	SWE	3484	26	21	18	14	20	25	29	33	94	104
30 Finland	FIN	3452	34	33	33	33	32	32	30	19	93	108
31 Slovakia	SVK	3397	17	32	12	32	33	33	31	76	77	106

WORLD CHAMPIONSHIP RESULTS
F1A Individual results

1 Sergey Makarov	RUS	1290	+300	+420	21	Mikael Holmbom	SWE	1290	+291
2 Yaron Kraus	ISR	1290	+300	+371	22	Ken Bauer	USA	1290	+287
3 Yury Titov	RUS	1290	+300	+360	23	Milos Hudcovic	SVK	1290	+278
4 Massimiliano Gobbo	ITA	1290	+300	+346	24	Rimas Indrionis	LTU	1290	+277
5 Jari Valo	FIN	1290	+300	+332	25	Per Findahl	W/C	1290	+271
6 Attila Notaros	HUN	1290	+300	+320	26	Anton Zaseka	EST	1290	+268
7 Kimmo Valkonen	FIN	1290	+300	+317	27	Victor Stamov	UKR	1290	+239
8 Yuriy Grushkovskyy	UKR	1290	+300	+298	28	Haris Hadzihajdarevic	BIH	1290	+212
9 Roland Koglot	SLO	1290	+300	+297	29	Edin Sahinovic	BIH	1290	+196
10 Lior Bachar	ISR	1290	+300	+295	30	Roberto Baric	CRO	1290	+172
11 Ramiro Gonzalez	ARG	1290	+300	+283	31	Todor Boyadzhiev	CAN	1290	+171
12 Michael Furman	ISR	1290	+300	+273	31	Nikola Dordevic	SRB	1290	+171
13 Milos Bordoski	SRB	1290	+300	+271	33	Rudolf Holzleitner	AUT	1290	+169
14 Bojan Gjerek	SLO	1290	+300	+264	34	Helmut Fuss	AUT	1290	+151
15 Peter Alnutt	CAN	1290	+300	+259	35	Yalcin Olgun	TUR	1290	+139
16 Kamil Halicki	POL	1290	+300	+257	36	Abolinis Gundars	LAT	1290	+138
16 Sergey Kozyrev	RUS	1290	+300	+257	37	Steve Spence	USA	1290	+121
18 Berzins Viesterus	LAT	1290	+300	+250	38	Uwe Rusch	GER	1290	+98
19 Antoon Van Eldik	NED	1290	+300	+240					
20 Dusan Fric	CZE	1290	+300	+75					
39 Vittorio Brussolo	ITA	210	174	180	180	180	180	180	1284
40 Danijel Terlep	SLO	200	180	180	180	180	180	180	1280
40 Ivan Bezak	SVK	210	170	180	180	180	180	180	1280
42 Marko Butkovic	CRO	210	180	164	180	180	180	180	1274
43 Martin Greub	SUI	210	180	180	180	180	163	180	1273
44 Antti Kordemets	EST	210	180	180	176	180	165	180	1271
45 Vin Morgan	AUS	210	180	180	152	180	180	180	1262
46 Bernard Gilles *	FRA	210	180	180	180	180	150	180	1260
47 Thomas Weimer	GER	210	180	180	180	180	147	180	1257
48 Max Herwig	GER	210	180	180	180	180	180	140	1250
49 Pablo Ysasi	ARG	164	180	180	180	180	180	180	1244
49 Vincent Crouguennec *	FRA	164	180	180	180	180	180	180	1244
51 Thomas Koester	DEN	210	180	180	158	180	154	180	1242
52 Neil Murray	AUS	210	180	180	180	180	128	180	1238
53 Ivo Kreetz	NED	157	180	180	180	180	180	180	1237
54 Ole Vestergaard	DEN	210	180	180	180	180	180	180	1236
55 Jan Vosejka	CZE	210	118	180	180	180	180	180	1228
56 Ron Kreetz	NED	210	180	117	180	180	180	180	1227
57 Bohuslav Ryz	CZE	210	180	180	107	180	180	180	1217
57 Tamas Horvath	HUN	137	180	180	180	180	180	180	1217
59 Robert Hellgren	SWE	210	180	180	180	180	96	180	1206
60 Bartlomiej Modrzewski	POL	210	180	180	180	95	180	180	1205
61 Mica Tica	SRB	210	113	180	180	160	180	180	1203
62 Daizo Ikoma	JPN	210	180	180	88	180	180	180	1198
63 Ivan Treger	SVK	117	180	180	180	180	180	180	1197
64 Vidas Dimavicius	LTU	210	180	130	180	135	180	180	1195
65 Shoji Shirai	JPN	110	180	180	180	180	180	180	1190
66 Manfred Grancis	AUT	210	101	180	180	180	153	180	1184
67 Robert Bjelajac	BIH	210	180	180	180	180	71	180	1181
68 Marian Popescu	ROU	210	180	64	180	180	180	180	1174
69 Anrijs Plume	LAT	93	180	180	180	180	180	180	1173
70 Borislav Bardarov	BUL	172	180	180	94	180	180	180	1166
71 Carlos Helman Juan	ARG	183	180	180	180	180	81	180	1164
72 Vasyl Beschansky	UKR	210	95	180	137	180	180	180	1162
73 Bela Suranyi	ROU	210	107	124	180	180	180	180	1161
74 Osman Sevgi	TUR	153	180	180	180	180	107	180	1160
75 Philip Mitchell	AUS	210	119	180	180	102	180	180	1151
76 Kim Henriksson	FIN	210	40	180	180	180	180	180	1150
77 Robert Wallace	NZL	111	140	180	180	176	180	180	1147
78 Czeslaw Ziobor	POL	97	141	180	180	180	180	180	1138
79 Mantuadas Latvenas	LTU	188	180	131	180	180	82	180	1121
80 Sofia Holmboe	SWE	210	87	180	180	180	95	180	1112
81 Chris Lenartowicz	CAN	210	180	0	180	180	180	180	1110
81 Emmanuel Ragot *	FRA	210	180	0	180	180	180	180	1110
81 Lee Hines	USA	210	180	0	180	180	180	180	1110

plus discrets

En revanche , les Allemands , premières au classement par nations sur l'ensemble des trois catégories , affinent de plus en plus , une régularité , étonnante

1er en F1B 2 è me en F1C et 4 ème en F1A

.....

A noter aussi la montée en puissance quasiment continue d'Israël ... ce qui n'est pas nouveau .

Et la France me direz vous !

Une satisfaction , la sixième place d'Eloise Rigault , qui confirme ses très belles prestations sur les dernières années .

C'est à mon savoir aussi la première fois qu'une concurrente

FEMININE occupe une telle place d'honneur .

Pour le reste , il suffit d'un vol raté pour se retrouver au milieu du tableau ...sans avoir démerité .

Inexplicable pour le moment , l'isolement de B. Boutillier en F1C ' Où sont les temps où le France était au premier rang en F1C ... ?

Que se passe-t-il Défections , abandons , luttes intestines , lassitude , manque de moyens ? Où est la vérité ?

Au niveau technique , l'évolution continue , sur la fuite en avant que nous connaissons depuis des années , augmentation des prix , augmentation des gadgets électroniques , modifications sur les

84	Daniel Trumpf	SUI	173	155	180	166	180	75	180	1109
85	Son Sung Hwan	KOR	210	95	180	180	180	180	74	1099
86	Yoshinobu Murakami	JPN	62	180	157	180	158	180	180	1097
87	B. Jensen Lars	DEN	210	86	180	180	180	76	180	1092
88	Phil Ball	GBR	210	122	180	180	83	132	180	1087
89	Marco Stranieri	ITA	127	61	175	180	180	180	180	1083
90	Tim Nicholson	GBR	210	180	180	23	143	164	180	1080
91	Ular Vilul	EST	210	177	152	180	49	180	131	1079
92	Szillard Szijjarto	ROU	116	129	180	180	180	110	180	1075
93	Nikolay Y. Nikolov	BUL	210	180	84	180	180	180	56	1070
94	Ganzorig Chimed	MGL	177	106	180	180	180	59	180	1062
95	Robert Lesko	CRO	176	180	180	180	80	180	70	1046
96	Javier Abad	ESP	210	180	180	180	0	100	180	1030
97	Anders Klemetsen	NOR	129	0	180	180	180	180	180	1029
97	Christoph Bachmann	SUI	32	104	180	180	180	173	180	1029
99	Carlos Ferreira	ESP	89	180	68	180	180	180	140	1017
100	David Oldfield	GBR	156	0	166	180	180	180	142	1004
101	Amaravtshin Avirmed	MGL	194	149	18	178	91	180	180	990
102	Cetin Karigin	TUR	146	48	180	180	75	180	180	989
103	Tsvetan Tsvetkov	BUL	210	180	81	48	100	180	140	939
104	Attila Szekelyhidi	HUN	210	180	180	0	180	180	0	930
105	Viktor Yundin	UZB	75	129	90	180	180	89	180	923
106	Vegar Nerenq	NOR	41	180	58	26	180	180	180	845
107	Amar-Olgon Avirmed	MGL	124	76	132	82	151	180	86	831
Number of maximum in each round										
Number of full scores up to each round										
78										
78										

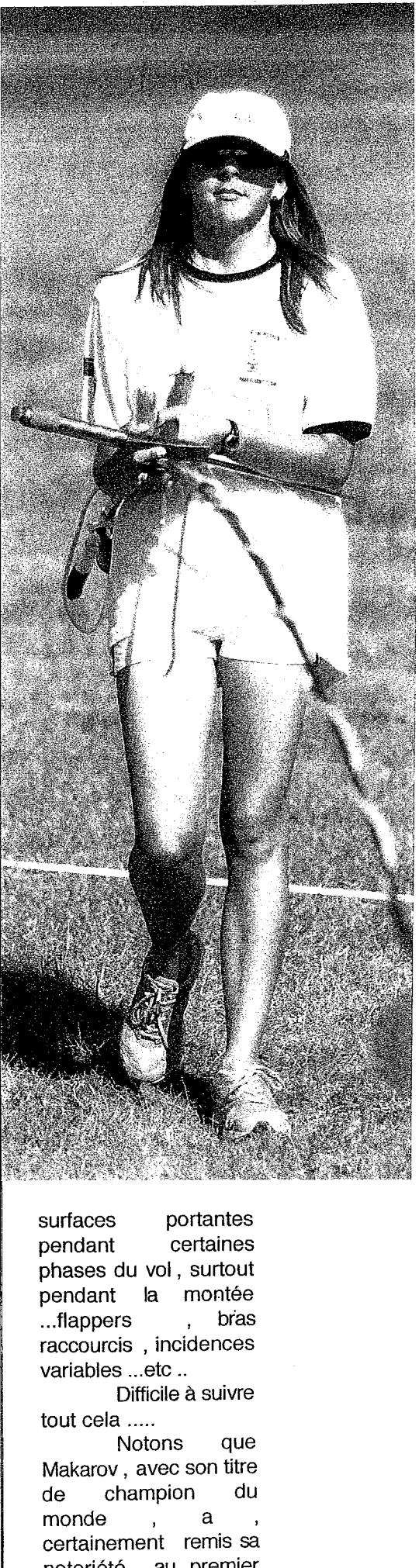
F1A team results

Country	Abbreviation	Total	Round by round team places					Team member places		
1 Russia	RUS	3870	1	1	1	1	1	1	1	16
2 Israel	ISR	3870	1	1	1	1	1	1	2	10
3 Slovenia	SLO	3860	16	8	5	5	5	4	3	40
4 Germany	GER	3797	1	1	1	1	1	5	4	48
5 Serbia	SRB	3783	1	16	11	8	7	5	13	31
6 Slovakia	SVK	3767	26	23	18	13	10	8	6	63
7 Austria	AUT	3764	1	19	14	10	7	9	7	66
8 Bosnia-Herzegovina	BIH	3761	1	1	1	1	1	1	8	28
9 Netherlands	NED	3754	21	13	19	14	11	10	9	53
10 Latvia	LAT	3753	29	24	20	16	13	11	10	69
11 Ukraine	UKR	3742	1	20	15	18	14	12	11	8
12 Czech Republic	CZE	3735	1	15	10	19	15	13	12	57
13 Finland	FIN	3730	1	25	22	20	16	14	13	76
14 Argentina	ARG	3698	24	18	13	9	6	6	14	71
15 Canada	CAN	3690	1	1	24	22	21	17	15	81
15 USA	USA	3690	1	1	24	22	21	17	15	81
17 Italy	ITA	3657	25	27	26	24	23	20	17	4
18 Australia	AUS	3651	1	14	9	11	20	21	18	52
19 Estonia	EST	3640	1	7	6	6	19	19	19	91
20 Poland	POL	3633	28	26	23	21	25	22	20	78
21 France	FRA	3614	20	12	7	25	24	25	21	81
22 Croatia	CRO	3610	18	10	8	7	17	15	22	95
23 Sweden	SWE	3608	1	21	16	12	9	26	23	80
24 Lithuania	LTO	3606	17	9	21	17	18	16	24	79
25 Denmark	DEN	3570	1	22	17	15	12	23	25	87
26 Japan	JPN	3485	33	29	29	29	29	27	26	86
27 Turkey	TUR	3439	30	30	28	26	28	28	27	102
28 Hungary	HUN	3437	23	17	12	27	26	24	28	104
29 Switzerland	SUI	3411	32	32	31	28	27	29	29	97
30 Romania	ROU	3410	27	28	32	30	30	30	30	92
31 Bulgaria	BUL	3175	19	11	27	31	31	31	31	103
32 Great Britain	GBR	3171	22	31	30	32	32	32	32	100
33 FAI (Mongolia)	MGL	2883	31	33	33	33	33	33	33	107
34 Spain	ESP	2047	34	34	34	34	34	34	34	99
35 Norway	NOR	1874	36	35	35	35	35	35	35	106
36 New Zealand	NZL	1147	37	37	37	37	37	37	36	77
37 Korea	KOR	1099	35	36	36	36	36	36	37	85
38 Uzbekistan	UZB	923	38	38	38	38	38	38	38	105

NB Mongolia is a temporary member of FAI and formally their flyers competed under the FAI flag

F1C Individual results

1 Peter Watson	GBR	1320	+300	+420	+418
2 Leonid Fuzeev	RUS	1320	+300	+420	+408
3 Igor Andruschenko	UKR	1320	+300	+393	
4 Stafford Screen	GBR	1320	+300	+329	
5 Richard Mathis	USA	1320	+300	+317	
6 Jiongyu Zou	CHN	1320	+300	+270	
6 Damjan Zulic	SLO	1320	+300	+270	
8 Piotr Plachetka	POL	1320	+300	+159	
9 Franco Gradi	ITA	1320	+300	+5	
10 Kaarle Kuukka	FIN	1320	+287		
11 Laszlo Patocs	HUN	1320	+283		
20 Claus-Peter Waechler	GER	240	180	180	180
21 Tetsuji Masuda	JPN	240	180	180	177
22 Arunas Grasys	LTU	235	180	180	180
23 Kazumasa Sekizawa	JPN	240	180	180	180
24 Frank Schlachta	CAN	240	180	180	180
25 Bernard Boutillier *	FRA	240	180	180	180
26 Yury Perchuk	RUS	240	154	180	180
27 Jerzy Włodarczyk	POL	240	151	180	180
28 Michael Mashiah	ISR	232	180	180	180
29 Claus Gretter	GER	240	152	180	180
30 Akio Ezure	JPN	240	180	175	180
31 Roy Summersby	AUS	208	180	180	180
31 Edin Sahinovic	BIH	195	180	180	180
33 Colin Crowley	AUS	240	180	156	180
34 Yunfeng Jing	CHN	240	180	123	180
35 Don Chesson	USA	240	121	180	180
36 Eugen Verbitskiy	UKR	180	180	180	180
37 Michael Sondhauss	GER	240	180	180	180
38 Borys Ivanov	UKR	240	180	180	136
39 Dragan Lakic	SRB	240	180	180	107



surfaces portantes pendant certaines phases du vol , surtout pendant la montée ...flappers , bras raccourcis , incidences variables ...etc .. Difficile à suivre tout cela Notons que Makarov , avec son titre de champion du monde , a , certainement remis sa notoriété au premier plan , tout en récoltant

Classifications

40	Juri Roots	EST	240	180	169	180	180	116	180	1245
41	Andrea Banci	ITA	190	176	180	180	180	157	180	1243
42	Balazs Bauer	BUN	175	180	180	180	180	165	180	1240
42	Gabor Zsengeller	HUN	160	180	180	180	180	180	180	1240
44	Gil Morris	USA	240	180	180	180	145	180	131	1236
45	Shlomo Nagari	ISR	222	180	113	180	180	180	180	1235
45	Marek Roman	POL	165	180	180	170	180	180	180	1235
47	Branko Bijelic	SRB	222	180	106	180	180	180	180	1228
48	Vahur Tihö	EST	240	137	180	180	155	153	180	1225
49	Alexandr Drozdov	RUS	240	180	104	180	180	180	160	1224
50	Fernando Zito	ARG	240	180	180	180	83	180	180	1223
51	Peter Maurer	SUI	240	151	180	180	132	180	152	1215
52	Miguel Cantos	ESP	240	180	140	180	99	180	180	1199
53	Stevan Janovic	SRB	221	180	180	163	180	118	153	1195
54	Reinhard Truppe	AUT	149	180	180	180	180	144	180	1193
55	Artem Babenko	W/C	115	180	174	180	180	180	180	1189
56	Pavel Matocha	CZE	170	180	180	180	124	166	180	1180
57	Alan Jack	GBR	169	180	180	180	152	180	132	1173
58	Eduardo Purferi	ARG	153	180	180	180	180	103	180	1156
59	Bill East	AUS	234	180	180	180	0	180	180	1134
60	Rostislav Pecherskiy	CAN	189	180	173	44	180	180	180	1126
61	Giorgio Venuti	ITA	156	180	180	158	180	180	68	1102
62	Mauricio Zito	ARG	238	156	180	180	131	131	31	1096
63	Tarik Jusufbasic	BIH	240	180	180	110	49	153	180	1092
64	Jaroslav Blatny	CZE	148	180	41	180	180	180	158	1067
65	Henning Nyhegn	DEN	240	180	147	97	180	25	180	1049
66	P. Nikolov Nikolay	BUL	240	131	142	180	155	64	114	1026
67	Yury Shvedenkov	CAN	240	180	139	133	180	131	0	1003
68	Robert Hegenbart	AUT	155	180	114	180	180	180	0	989
69	Karel Berek	CZE	146	180	180	180	120	0	164	970
70	Volodymir Sychov	SLO	129	27	180	149	180	63	180	908
71	Pieter De Boer	NED	171	180	180	129	180	0	0	840
72	Khishigbal Terbish	MGL	107	155	62	74	95	152	141	786
73	Borislav Bardarov	BUL	174	180	180	180	8	0	0	722
74	Janko Groselj	SLO	220	180	110	0	67	0	0	577
75	Hugo Ernst	DEN	240	180	26	120	0	0	0	566
76	Thomas Koester	DEN	209	180	71	0	0	0	0	460
77	Z. Nikolov Nikolay	BUL	50	180	180	0	0	0	0	410
Number of maximum in each round			46	66	58	61	59	51	49	
Number of full scores up to each round			46	39	30	27	24	22	19	

F1C team results

Country	Abbreviation	Total	Round by round team places						Team member places				
1	Japan	JPN	3901	1	1	1	1	1	1	21	23	30	
2	Germany	GER	3851	1	4	2	2	2	2	20	29	37	
3	Poland	POL	3846	14	14	12	11	9	7	3	8	27	45
4	Russia	RUS	3838	1	2	11	8	7	6	4	2	26	49
5	Israel	ISR	3833	6	3	9	7	4	3	5	14	28	45
6	Ukraine	UKR	3830	12	12	6	9	8	8	6	3	36	38
7	USA	USA	3817	1	11	5	4	5	4	7	5	35	44
8	Great Britain	GBR	3813	13	13	8	6	6	5	8	1	4	57
9	Hungary	HUN	3800	19	17	16	14	10	10	9	11	42	42
10	Estonia	EST	3790	1	8	4	3	3	11	10	16	40	48
11	Bosnia-Herzegovina	BIH	3682	10	9	3	12	15	14	11	15	31	63
12	Serbia	SRB	3670	8	6	13	13	12	13	12	39	47	53
13	Australia	AUS	3668	9	7	7	5	14	12	13	31	33	59
14	Italy	ITA	3665	18	16	15	15	11	9	14	9	41	61
15	Argentina	ARG	3475	15	15	14	10	13	16	15	50	58	62
16	Canada	CAN	3439	11	10	10	16	16	15	16	24	60	67
17	FAI (Mongolia)	MGL	3426	17	18	17	17	17	17	17	13	18	72
18	Czech Republic	CZE	3217	22	19	21	18	18	18	18	56	64	69
19	Slovenia	SLO	2805	16	20	20	20	19	19	19	6	70	74
20	Lithuania	LTU	2635	21	23	22	22	21	20	20	17	22	
21	China	CHN	2583	20	22	23	23	23	21	21	6	34	
22	Austria	AUT	2182	24	24	24	24	24	23	22	54	68	
23	Bulgaria	BUL	2158	22	21	19	19	20	22	23	66	73	77
24	Denmark	DEN	2075	7	5	18	21	22	24	24	65	75	76
25	Finland	FIN	1320	25	25	25	25	25	25	25	10		
25	Latvia	LAT	1320	25	25	25	25	25	25	25	19		
27	France	FRA	1296	25	25	25	25	25	25	27	25		
28	Switzerland	SUI	1215	25	29	28	28	28	28	28	51		
29	Spain	ESP	1199	25	25	29	29	30	29	29	52		
30	Netherlands	NED	840	30	30	30	30	29	30	30	71		

Challenge Cup results

Country	Total time	F1A time	F1B time	F1C time	Country	Total time	F1A time	F1B time	F1C time		
1	Germany	11558	3797	3910	3851	21	Austria	9674	3764	3728	2182
2	Israel	11534	3870	3831	3833	22	Bulgaria	8864	3175	3531	2158
3	Russia	11485	3870	3777	3838	23	France	8649	3614	3739	1296
4	Ukraine	11423	3742	3851	3830	24	Finland	8502	3730	3452	1320
5	Poland	11369	3633	3890	3846	25	Switzerland	8277	3411	3651	1215
6	Serbia	11323	3783	3870	3670	26	Netherlands	8116	3754	3522	840
7	Japan	11274	3485	3888	3901	27	Denmark	7922	3570	2277	2075
8	USA	11228	3690	3721	3817	28	Croatia	7265	3610	3655	
9	Bosnia-Herzegovina	11100	3761	3657	3682	29	Turkey	7172	3439	3733	
10	Estonia	11007	3640	3577	3790	30	Slovakia	7164	3767	3397	
11	Canada	10931	3690	3802	3439	31	Sweden	7092	3608	3484	
12	Italy	10878	3657	3556	3665	32	Romania	6712	3410	3302	
13	Australia	10815	3651	3496	3668	33	Latvia	6390	3753	1317	1320
14	Czech Republic	10780	3735	3828	3217	34	China	6387	3804	2583	
15	Argentina	10756	3698	3583	3475	35	Spain	5665	2047	2419	1199
16	Great Britain	10679	3171	3695	3813	36	Uzbekistan	4629	923	3706	
17	Hungary	10501	3437	3264	3800	37	Norway	4232	1874	2358	
18	Slovenia	10469	3860	3804	2805	38	New Zealand	3684	1147	2537	
19	FAI (Mongolia)	10081	2883	3772	3426	39	Georgia	1278			
20	Lithuania	9889	3606	3648	2635	40	Korea	1099	1099		

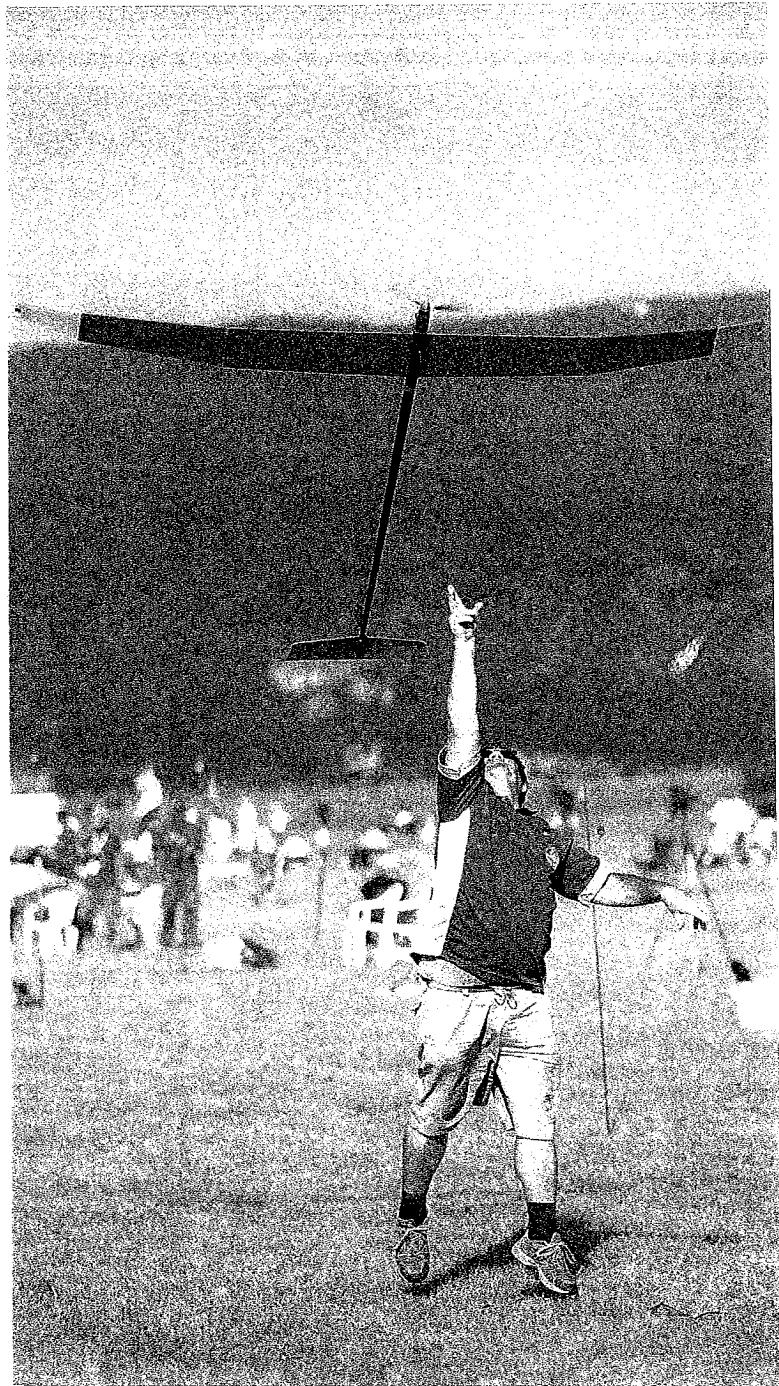
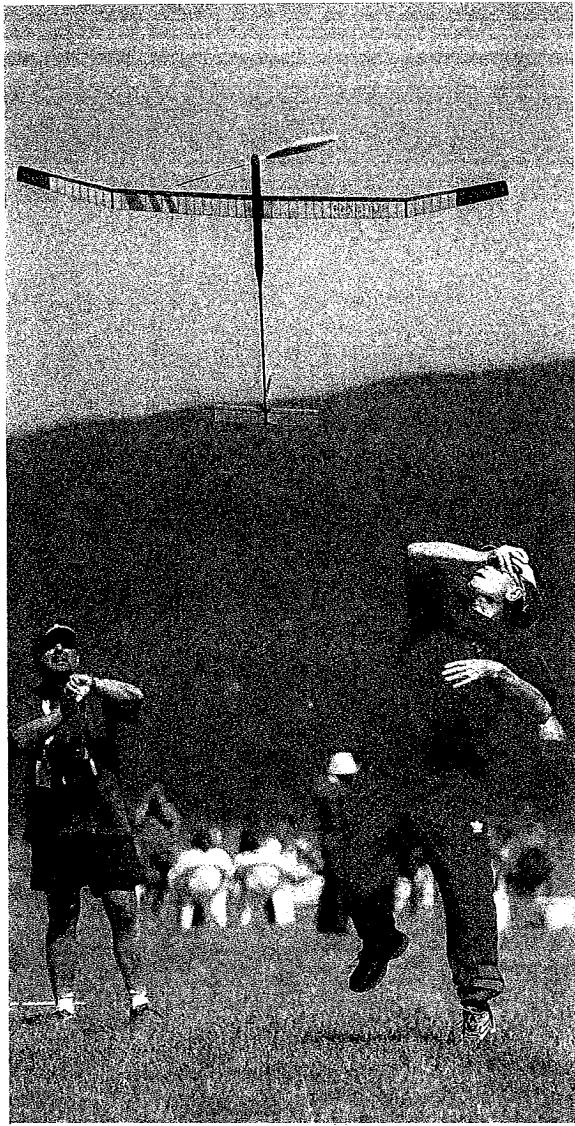
un effet PUB qui lui sera bénéfique à ne pas en douter.

Dans

l'ensemble , l'hégémonie de la Russie et de l'Ukraine du passé récent est mise en défaut , avec un reéquilibrage qui ne peut être que salué dans le concert des nations .

Le nombre important de participants aux différents " fly-off" montre que les conditions de vol , météo , étaient très favorables , avec du beau temps sur toute la compétition . il a fait chaud





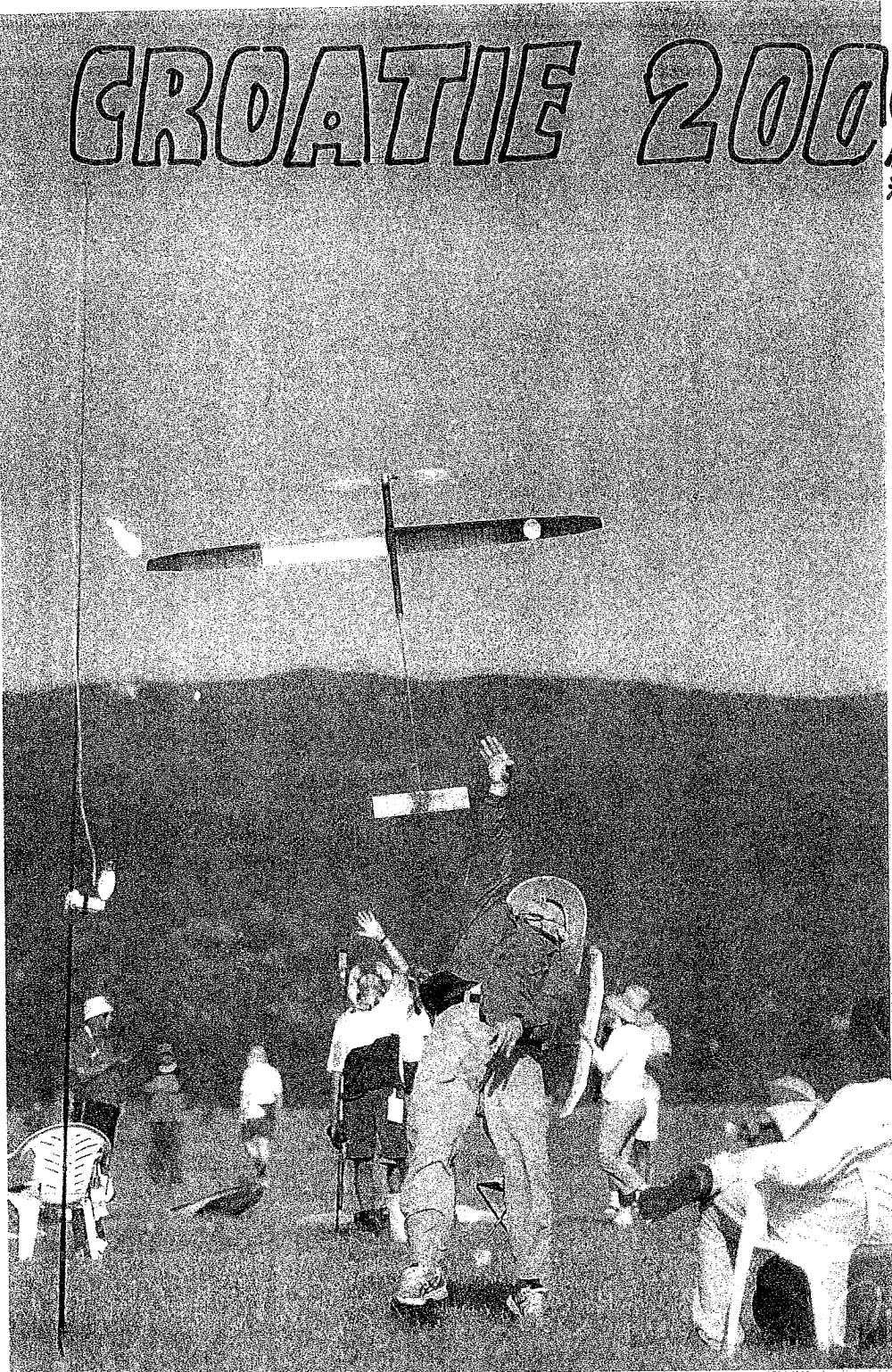
Les moyens modernes de transmission d'images par INTERNET nous permettent, très rapidement, d'avoir des images, quasiment immédiats, sur les grandes compétitions, vol libre.

Je tiens tout particulièrement à remercier Fredéric NIKITENKO, reporter sur place aux championnats du Monde en Croatie, pour les très nombreuses images qu'il a captées sur place avec don, et perspicacité, comme il le fait depuis de longues années déjà.

D'autres images ont été prises par OMRI, entendez par là un des organisateurs croates, images également d'excellente qualité. Nous aurons encore l'occasion d'en voir quelques unes dans les prochaines numéros, c'est toujours un grand plaisir de voir que vol libre et photos vont très bien ensemble



GROATIE 2009



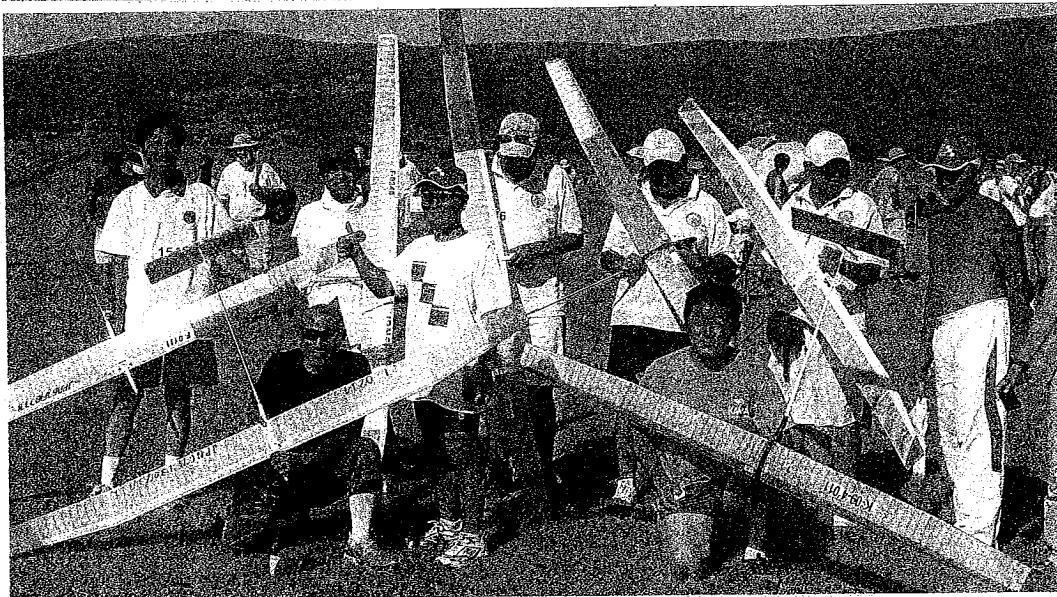
* NUL NE PEUT CONTESTER QUE LES IMAGES DES CATEGORIES FAB ET C SONT BIEN PLUS SPECTACULAIRES QUE CELLES DE FAI !

- L'ENVOLAGE VERS L'ESPACE ACCOMPAGNE DU GESTE AUGUSTE DU LANCEUR RESUME A CELLE SEULE LA BEAUTE... DU VOL LIBRE.

- EN FAB-ICI : WALTER EGGIMANN SUISSE - L'EFFORT DE L'ELAN INITIAL AJOUTE ENCORE A LA DYNAMIQUE !

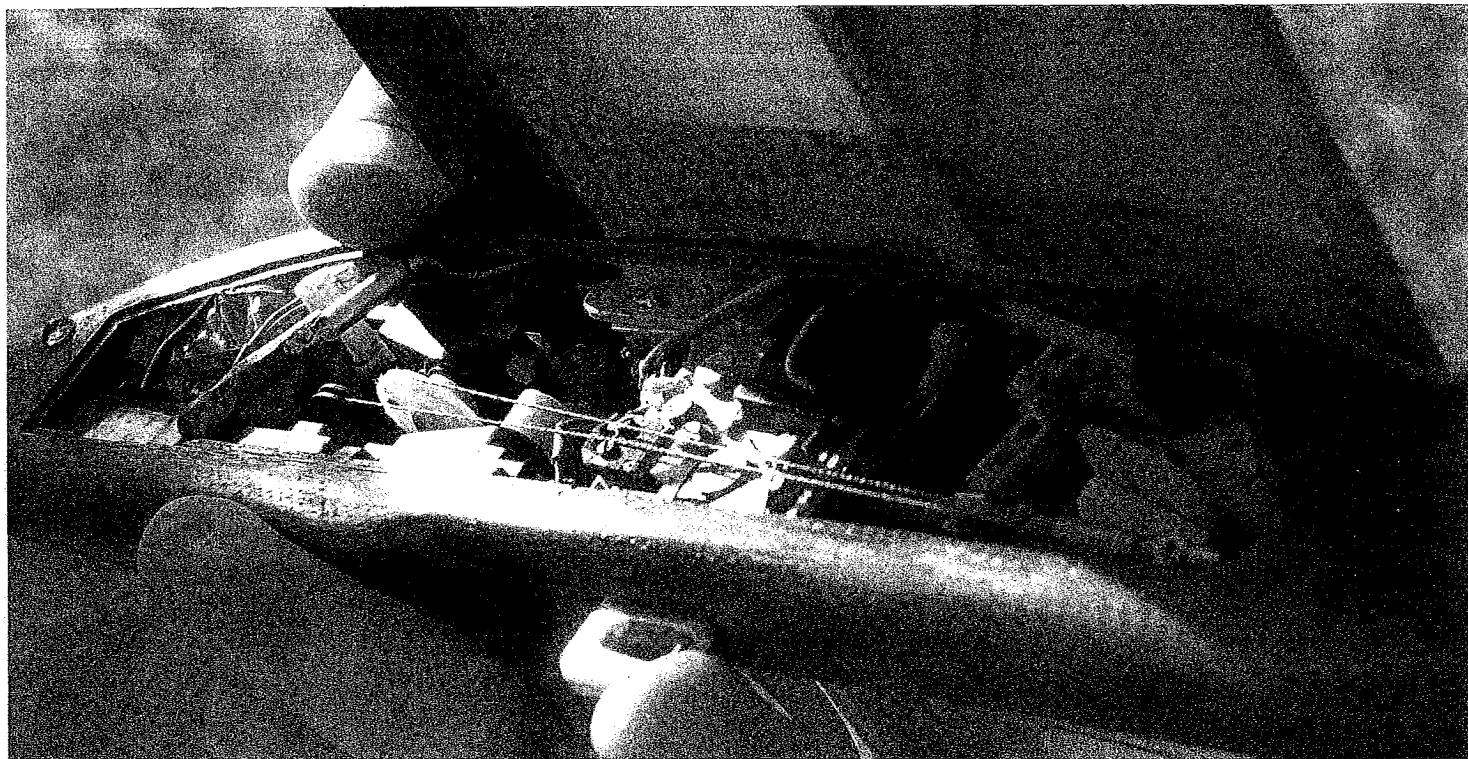
* POUR CEUX QUI ONT ASSISTE DEPUIS LES ANNEES 80 IL EST FACILE DE RECONNAITRE L'IDENTITE DU CONCURRENT CI-CONTRE. IL S'AGIT D'ALEX ANDRIUKOU (USA). LE GEETE EST UNIQUE ET CARACTERISTIQUE TOUT COMME CE PETIT CERCLE BLANC SUR L'INTRADOS.

- CANBERRA EXTRÉME VERS L'ARRIERE POUR ASSURER UNE POUSSEE MAX HELICE EN DRAPÉAU... LA TENUE VESTIMENTAIRE N'EST PLUS AUSSI SPORTIVE ET DÉPOLICÉE QU'A L'ÉPOQUE CCP. LES TEMPS ET LES COMPAGNES EN BANQUE ONT CHANGÉ!



* LES TEMPS ONT ÉGALEMENT CHANGÉ POUR CERTAINES NATIONS ASIATIQUES - CHINE - COREE - PARTICULIÈREMENT - ELLES NE SONT PLUS LES VÉDETÉS COMME DANS LE PASSÉ. LES JAPONAIS EUX MAINTIENNENT LEUR NIVEAU GRÂCE A LEUR PUISSANCE ÉCONOMIQUE... !

**VOT
FORBRIE**



Photos.. F. NIKITENKO
IMAGES DES CHAMPIONNATS
du Monde 2009 .

Je voudrais d'abord encore une fois remercier Frédéric NIKITENKO , pour son reportage photos , de ces championnats et de ce qui s'est passé avant et après

Un évènement photographique approchant les mille images . Et le tout d'une qualité exceptionnelle, techniquement et dans la recherche de la bonne position du sujet ... Bon nous savons depuis longtemps que notre reporter , attitré , de l'équipe de France connaît son art

Merci donc encore à lui , au nom de tous les lecteurs de VOL LIBRE .

Pour rajouter ,aussi , qu'il ne le fait pas seulement , sans penseril nous livrera dans le prochain numéro , quelques réflexions générales sur le vol libredans le monde et surtout chez nous.

Je pense moi qu'il va ouvrir une large porte donnant sur une réflexion générale , s'adressant à tous vue la situation difficile que nous vivons actuellement en vol libre . Il fait un appel , et je m'y associe entièrement , pour , à tous les niveaux , susciter des commentaires , des propositions , à publier dans Vol Libre et à soumettre au CTVL -FFAM

Revenons aux images ci dessus , dans le camp des Français .

E. Ragot à la pointe de la technique F1

FIB
FEDERATION INTERNATIONALE DE
BASEBALL

DE
FRANCE

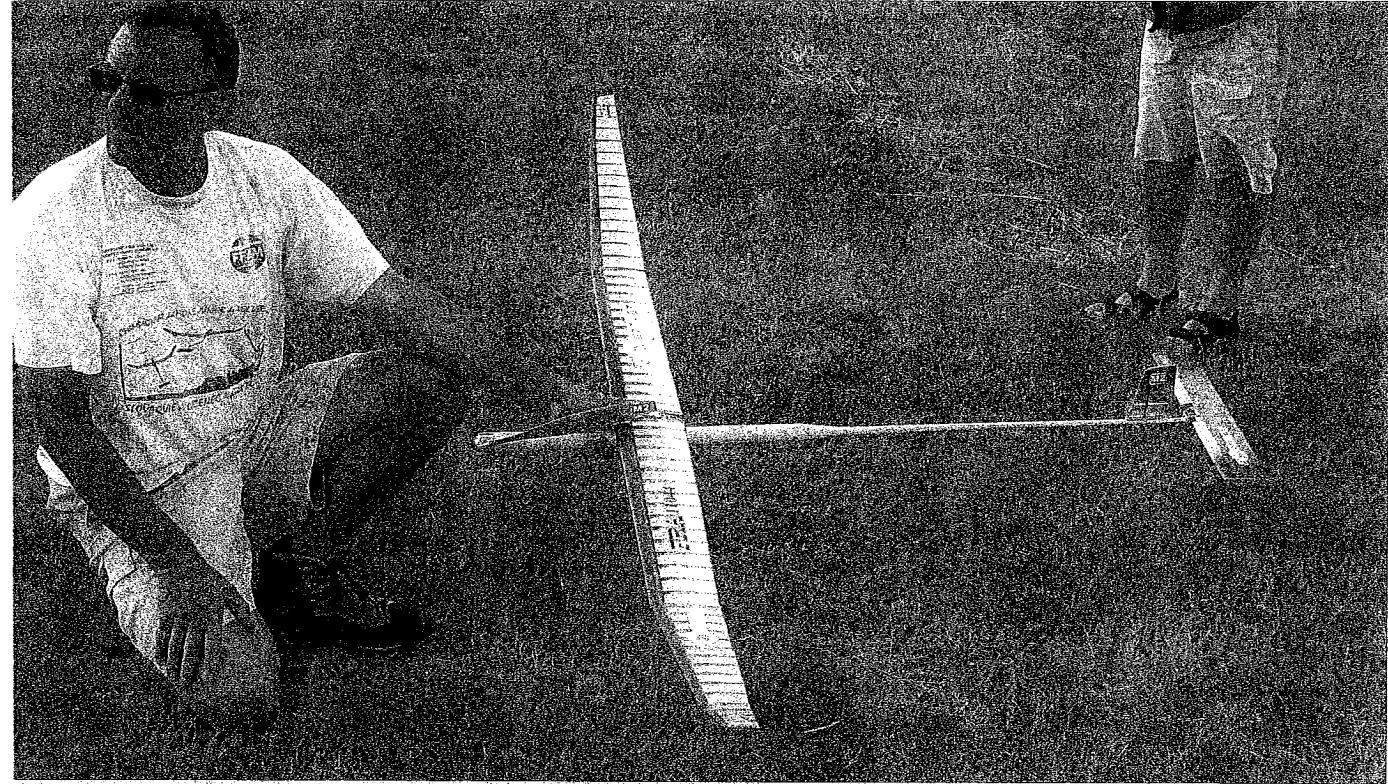
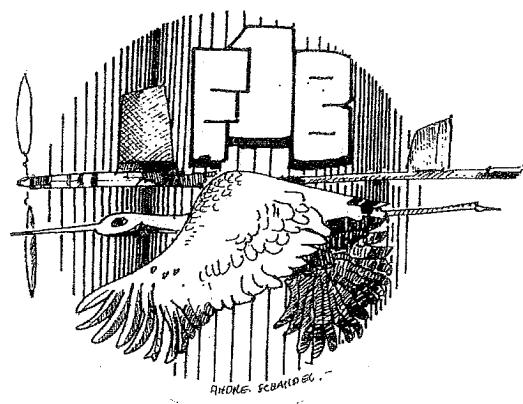
DE
JEUNES

DE
LA
MONTAGNE

DE
LA
MONTAGNE

DE
LA
MONTAGNE

Photo : F. NIKITENKO



A , rien n'est plus simple visiblement , même avec la minuterie électroniquene véritable usine à programmer .

En FIB , le Clan Marquois , est à nouveau mis à contribution , comme de coutume depuis de longues années , au masculin et au féminin , c'est selon

Il n'est plus nécessaire de présenter Serge Tedeschi le " géant des Alpes " descendu dans les Landes Eternel jeune , qui fait figure , de permanent durant les dernières , dans l'équipe de France , tout comme sur les podiums des CH. de France . il approche pourtant des 80avec grand dynamisme . Parfois il se mêle encore aux jeunes en planeurquel souffle , et quel secret de jouvence ...où sont ses secrets ?

AUDI FEMININ

Bonjour à toutes et à tous,

Me revoilà pour un "petit billet" que quelques personnes ont cherché en vain dans le dernier numéro! A Monsieur Weber qui m'a demandé de le faire "même si c'est court, trois lignes suffisent", j'adresse mes excuses car je n'ai jamais été une championne du résumé, déjà au collège je devais ramer pour faire un condensé de mes idées -ou de celles d'autres beaucoup plus illustres que moi!

Pour lui seul donc : C'était formidable, il faisait très chaud, le vent le dernier jour était un peu fort, des modèles se sont perdus.

Bien entendu je blague car pour les autres je vais m'"étaler" davantage. Il est vrai que des concurrents ont perdu l'un de leurs modèles -et je suis bien en peine de dire s'ils les ont retrouvés ou pas, le seul fait marquant est que je n'ai pas vu une seule fois une accompagnatrice passer pour le bouc émissaire de ce genre de désagrément -comme cela m'est arrivé par le passé à deux ou trois reprises.

Il est vrai que fuyant le soleil par trop meurtrier, nous nous sommes garés un peu à l'écart du parking officiel sur les champs, à l'ombre de l'un des rares arbres du coin, qui a servi de salon où l'on cause. C'était très sympathique! La preuve en est que pendant les trois jours je ne suis pas arrivée à lire le journal régional que j'avais apporté d'Alsace!

J'ai aussi pu faire la connaissance d'autres dames que je n'avais encore jamais rencontrées et avec lesquelles je me suis découvert des affinités. Certaines conversations à bâtons rompus étaient riches d'enseignements et le plaisir était partagé!

Avec Louise Matherat nous avons rendu une visite des plus joyeuses et des plus conséquentes à Mr Bureau qui avait installé son annexe de cave dans le haut du terrain! J'ai pu constater que ce genre de "produits dérivés" du vol libre ne laissait pas indifférent!

De suaves petites vapeurs de cognac et de pineau des Charentes flottant sur le championnat de France, ce n'était pas désagréable du tout!

SAINTE, comme l'étaient toutes ces dames oeuvrant souvent dans l'ombre pour que la réussite de la manifestation soit assurée, celles de la buvette qui vu le zèle du thermomètre fonctionnaient bien; celles qui officiaient comme aides précieuses aux compétiteurs -aussi bien avec le chronomètre que comme "femmes à tout faire"- et aussi celles qui se cantonnant exclusivement dans un rôle de grand'mère ne se trouvaient pas au chômage, loin de là!

SAINTE, vous y avez pris plaisir tout comme moi, humble observatrice fainéante bien installée dans mon fauteuil et supervisant cette ruche bien ordonnée où toutes les abeilles ailées ou non étaient à leur place, et si complaisaient.

SAINTE, une jolie ville aussi que j'ai revue avec plaisir après plus de quarante ans et qui naturellement à part la partie historique présentait quelques changements! En bien naturellement!

Comme il ne faut pas abuser dans le genre admiratif sirupeux, je tiens à préciser pour faire contre-poids à ce délire d'éloges, qu'il eût été préférable pour nous d'y séjourner avec quelques degrés de moins! La chaleur cette année a pesé un peu plus lourd sur nos épaules, mais nous avons maintenu le cap c'est l'essentiel non?

Le petit camping non loin du terrain a séduit quelques modélistes qui ont moins souffert de la chaleur, sous les bienfaisantes frondaisons! Nous y avons apprécié la toute relative fraîcheur par un après-midi cuisant, près du campement chic des Matherat où comme à son habitude "la Minouche" tenait table ouverte...

Je vais revenir aux compliments. La distribution des prix en plein air au Club house de l'aéroport était judicieux, surtout pour ceux ou celles qui comme nous ont trouvé un arbre aux branches hospitalières

Je me demande ce que peut encore éprouver Janine Tedeschi en voyant son "gamin de mari" monter pour une énième fois sur le podium? N'est-elle pas un peu blasée par tant de victoires? Auxquelles elle a contribué largement à sa façon!

Monsieur Bureau avait bien vu pour le pot de l'amitié, mais les "concocteurs" du repas de clôture ont fait encore mieux! Dommage qu'il n'y ait pas eu plus de convives, car un Allemand aurait pu dire que nous avons vécu comme Dieu en France!

Trônant au beau milieu des tablées face au terrain d'aviation croûlant de soleil, à l'ombre du grand hangar, entre les couples Weber et Buisson, nous n'étions pas tristes! Et quel repas! Rabelais aurait pu nous amener Pantagruel et Gargantua pour finir les plats!

Des hors d'œuvre jusqu'à plus faim avec du pâté si goûteux qu'on en oublie n'importe quel régime; des grillades délicieuses au choix proposées non stop par la souriante et discrète Madame Cheneau bien secondée par Madame Millet...et...ne soyons pas sectaires Mr Millet et d'autres personnes du sexe..fort?

Fromages, desserts, cafés et rires ont clos ce très, très bon moment qui s'est étalé jusqu'à 17 heures!

Pour nous! Car pour les petites fourmis en cuisine et à la logistique c'était loin d'être terminé.

Bravo et merci à toutes celles et ceux qui se sont autant investis pour nous procurer du plaisir;

On reviendra, c'est promis...aussi longtemps que nos jambes nous porteront!

LE POITOU, n'en parlons pas puisque nous n'y étions pas...pour la première fois!

Un peu -beaucoup- réticents pour faire la presque-même traversée de la France en l'espace d'une quinzaine, nous avons été confrontés à l'épineux problème du choix!

Nous avons donc opté, plus justement LUI a opté,(car comme pour la plupart de mes chères "collègues accompagnatrices", la parole ne m'est que rarement donnée en ce qui concerne le vol libre) pour le championnat de France, c'est ainsi! J'ai regretté de ne pas avoir pu rencontrer certaines de mes amies étrangères et bien entendu : le fameux repas moules-frites de Pas-de-Jeu dont certains, sadiquement m'ont fait l'apologie, et dont la renommée n'est d'ailleurs plus à faire!

Ce n'est que partie remise!

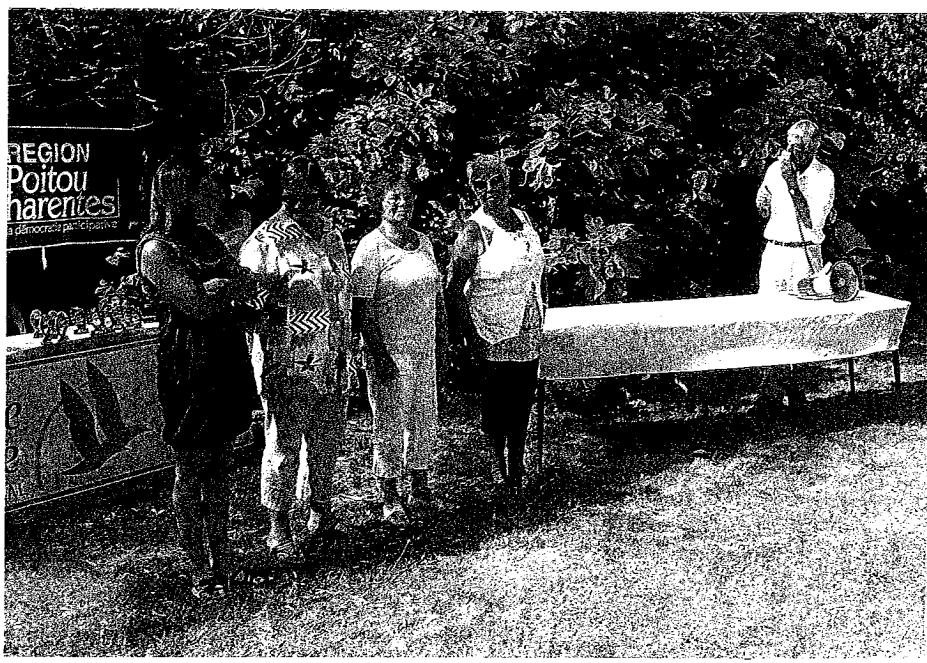
A bientôt sur les terrains suisses, ou pour celles qui n'y seront pas, peut-être dans ces pages;

Jacqueline

Ich bedauere dass ich Frau De Boer nicht treffen konnte, ich wollte mit Ihr von dem schönen Holland sprechen, wo wir im Frühjahr waren; in den Blumen versanken!

Ich hoffe dass ich Sie in Bern treffen werde, wie alle zwei Jahre im November.

Grüsse und bis bald.

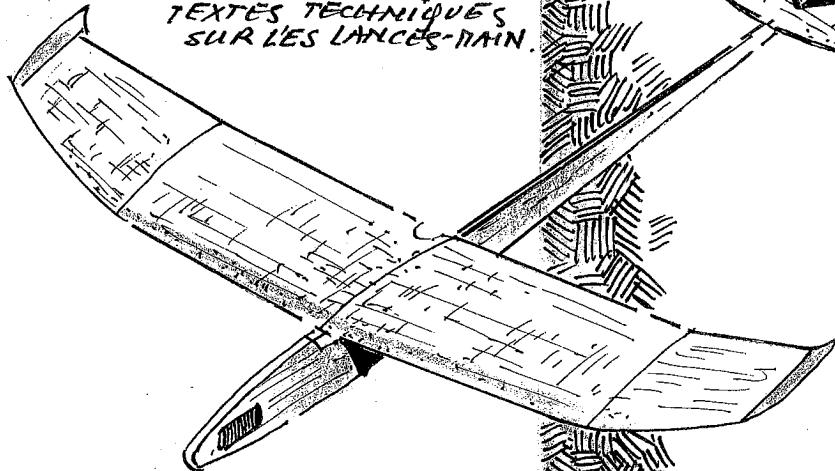


VOT TORRE



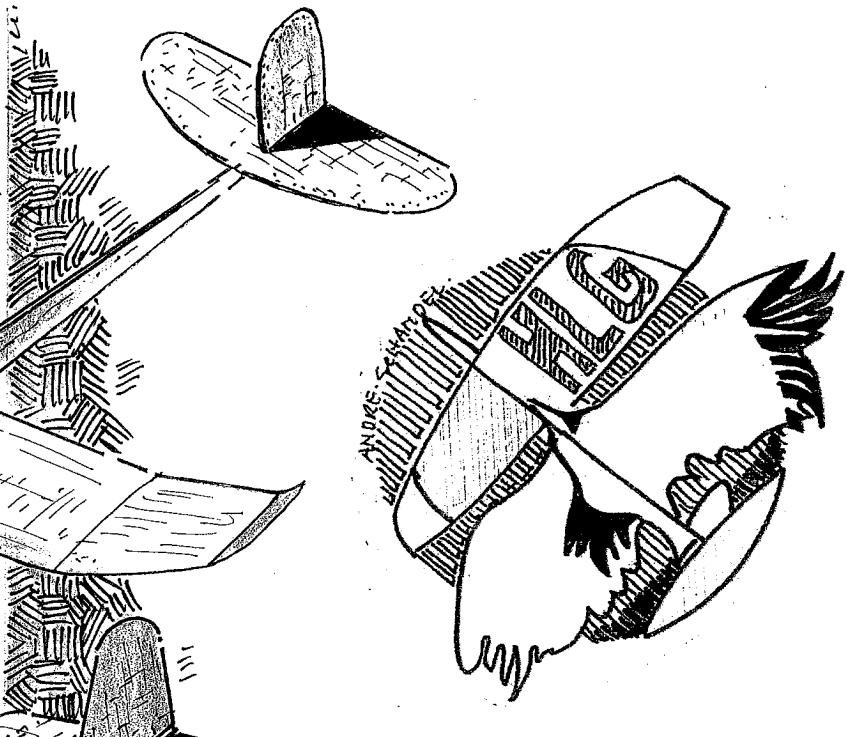
STEIN BUDDENBOHM USA

NOUS CONTINUONS DANS LE BUT
DE VULGARISER AUPRÈS DES
MODÉLISTES VOL LIBRE FRANÇAIS
A PUBLIER DES PLANS ET DES
TEXTES TECHNIQUES
SUR LES LANCES-MAIN.



RAPPONS QUE LA CONSTRUC-
TION RAPIDE ET LE PRIX DE
REVIENT FAIBLE FONT QUE
CETTÉ CATÉGORIE EST
IDÉALE POUR L'INITIATION
DES JEUNES.

AUTRE AVANTAGE
ENORME ! LE BESOIN EN
ESPACE EST REDUIT. UN
TERRAIN DE FOOTBALL
CONVIENT PARFAITEMENT.
CELA SE TROUVE PARTOUT.

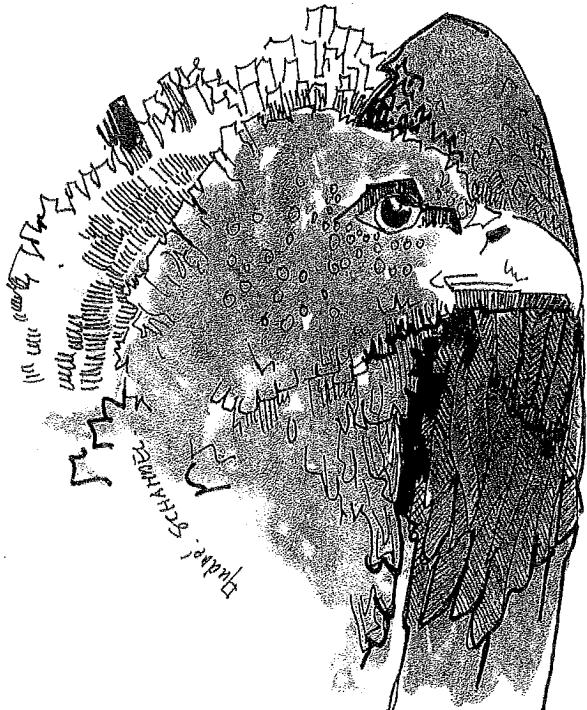


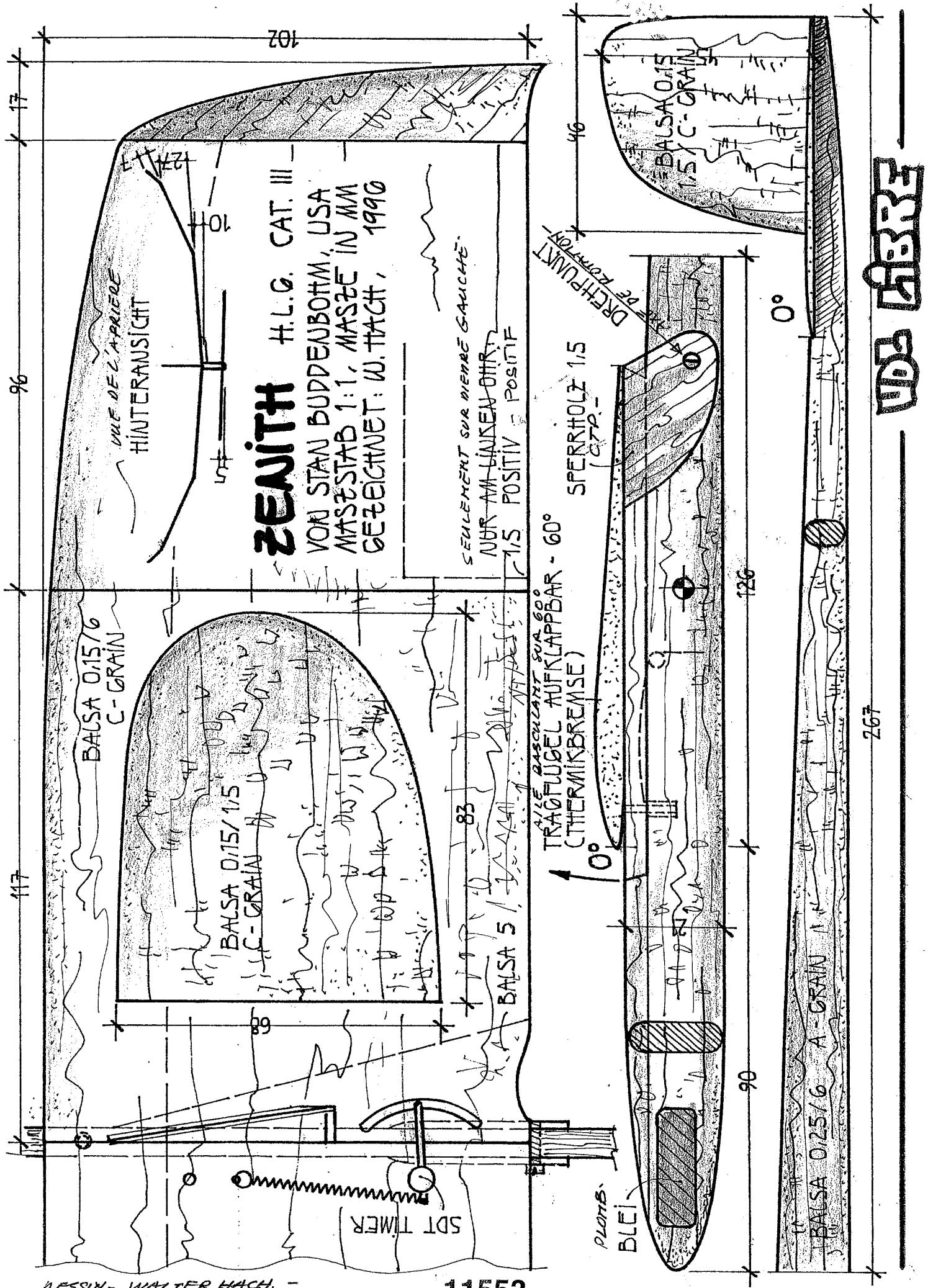
MIKE PAGE

PAR AILLEURS IL EST
FACILE D'ORGANISER
DES RENCONTRES ENTRE
UN GRAND NOMBRE DE
PARTICIPIANTS EN SE BASANT
SUR DES DUELS AVEC ÉLIMINA-
TION, DES VOL'S MOINDRE DUREE.

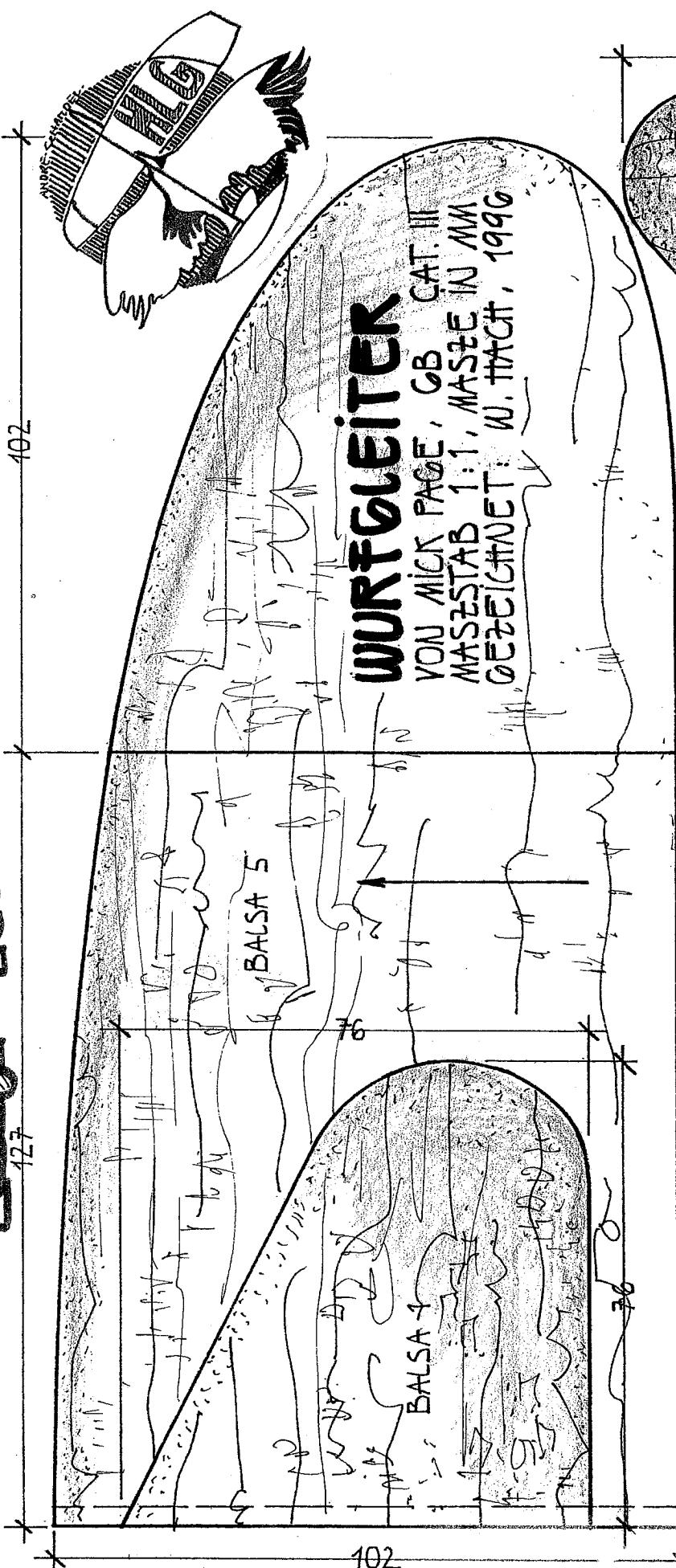
NOTONS QUE L'EMPLOI DU BALSA
DE BONNE QUALITÉ EST PRINORIAL
ET QU'IL CONVIENT DONC DE LE
SÉLECTIONNER, SI POSSIBLE DÈS
L'ACHAT.

LE PÈSE LETTRE OU LA BALANCE
ÉLECTRONIQUE SONT UTILES POUR
RESPECTER LE DEVIS MASSE POUR
CE GENRE DE CONSTRUCTION.





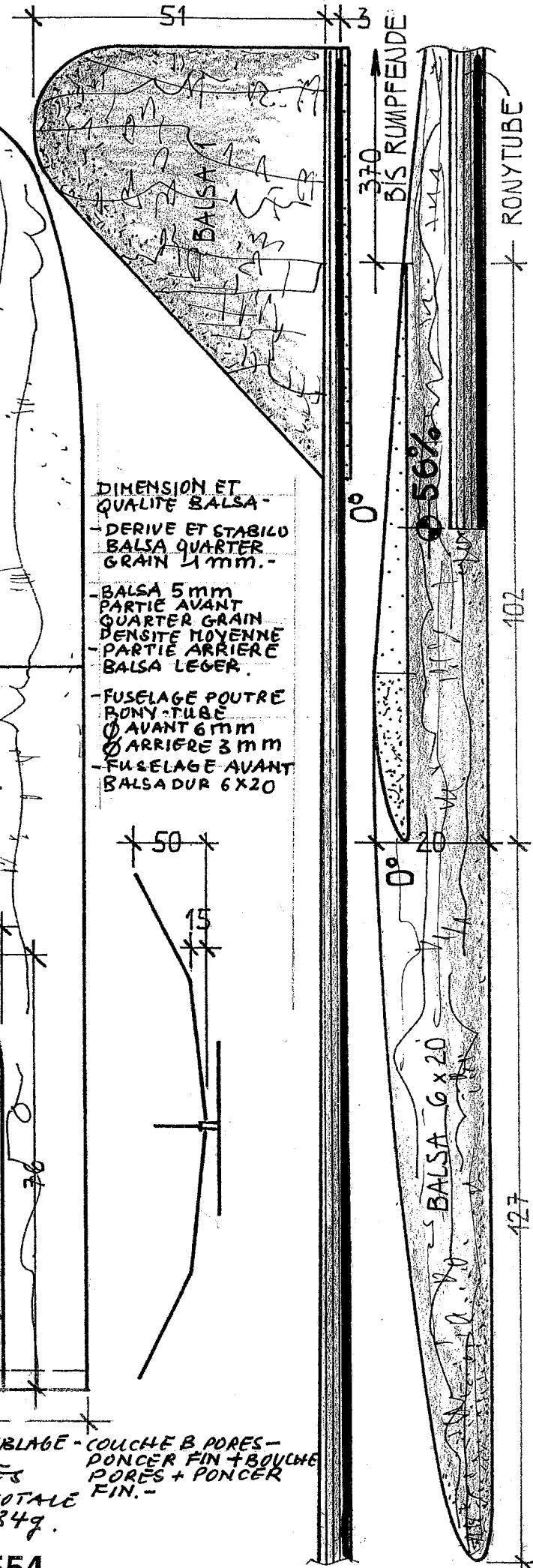
127
102



WURFGLÄITER
VON WICK PAGE, CB CAT. III
MAßSTAB 1:1 MASSE IN MM
GEZEIGTET: W. HÄCHT, 1996

102

51

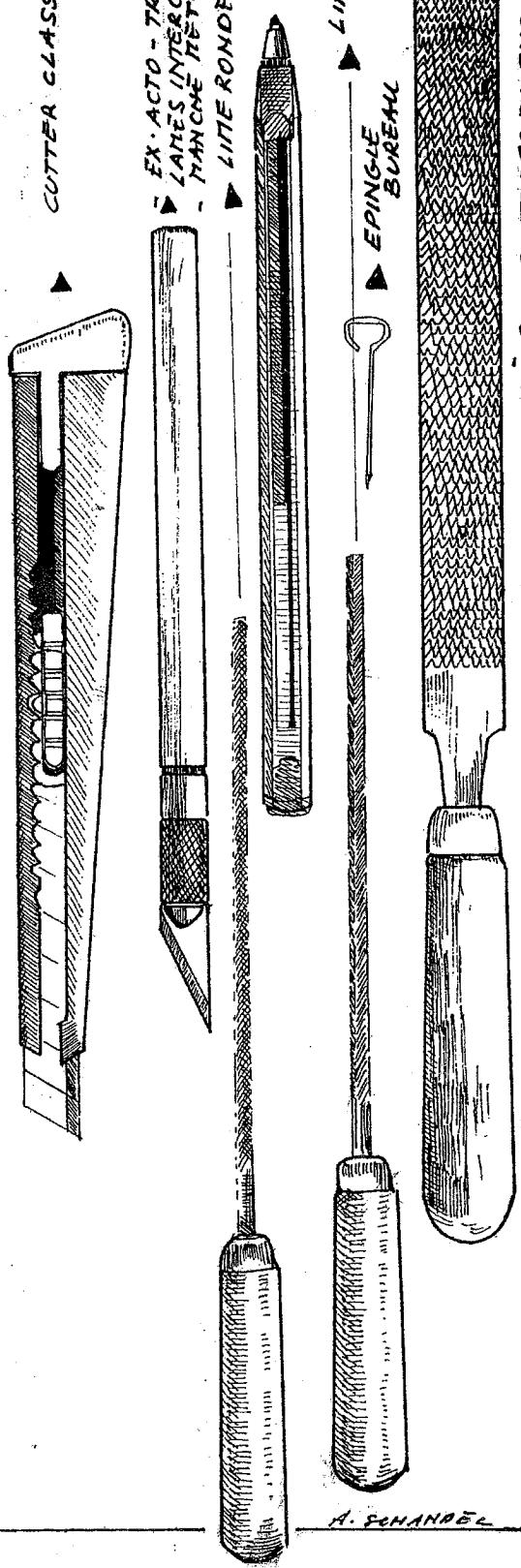


102

TRAITER TOUTES SURFACES, AVANT ASSEMBLAGE - COUCHE B PORES -
TOUTES DIMENSIONS EN MILLIMETRES
PONCER FIN + COUCHE
PORES + POINCER
FIN.
FLUGGEWICHT: 34 GRAMM MASSE TOTALE 34g.
DESSIN WALTER HÄCHT - AUTRICHE -

11554

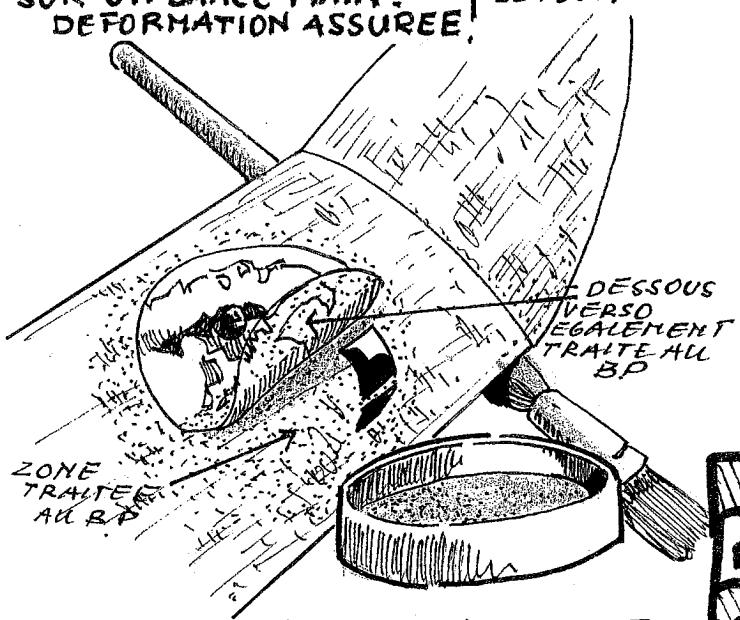
CUTTER CLASSIQUE - LAMES CHANGÉABLES



ELEMENT DE DÉCORATION
POUVAIT ETRE APPOSÉ
SUR L'AILE FINIE SANS
APPORT DE MASSE -

- * NÉCESSAIRE -
 - PAPIER PELOUE TRANSPARENT (EX DACTYLO)
 - TRACEUR ENCRE DECHINÉE
 - 1- REPRODUIRE A L'ENCRE DE CHINE PAR TRANSPARENCE LE DESSIN -
 - 2- DÉCOUPER -
 - 3- ENDUIRE AVEC BOUCHE-PORES L'EMPLACEMENT SUR SUPPORT
 - 4- ENDUIRE LE VERSO DESSIN AU BOUCHE-PORES
 - 5- POSER MOULÉ SUR SUPPORT
 - 6- REPASSER ET LISSEZ LÉGÈRE COLLADE B.P. SUR LETOUT. -

* ATTENTION
- NE JAMAIS UTILISER DE L'ENDUIT DE TENSION SUR UN LANCE MAIN.
DEFORMATION ASSURÉE!



* DESSIN MONTRANT LA MARCHÉ A SUIVRE POUR POSER UN DESSIN SUR UNE AILE D'UN PLANÈTE LANCE ITAIN.

- MATERIEL NÉCESSAIRE UN PINCEAU BROUSS 10 A 12 MM. / UN PETIT RÉCIPIENT COUVERCLE CONSERVE - BOUCHE-PORES - NE PAS L'APPLIQUER EN COUCHE ÉPAISSE ! JUSTE CE QU'IL FAUT -
- POUR LES COULEURS DU DESSIN - TOUJOURS AU VERSO - CRAYONS DE COULEUR-00 GOUACHE - CRAYONS AQUARELLE A ÉVITER. -

* PONÇAGE DES SURFACES D'AILE - PROFIL.

VOIR PAGES SUIVANTES REMARQUER LES MOUVEMENTS CIRCULAIRES LORS DU PONÇAGE - PONÇAGE TRÈS FIN APRÈS TRAITEMENT A BOUCHE-PORES.

LA DIFFICULTÉ MAJEURE DE LA CONSTRUCTION RESIDUE DANS LA RÉALISATION DES DIEBRES. PONÇAGE DELICAT DES SURFACES DE CONTACT ENTRE LE PANNEAU CENTRAL ET LES DIEBRES AU BON ANGLE.

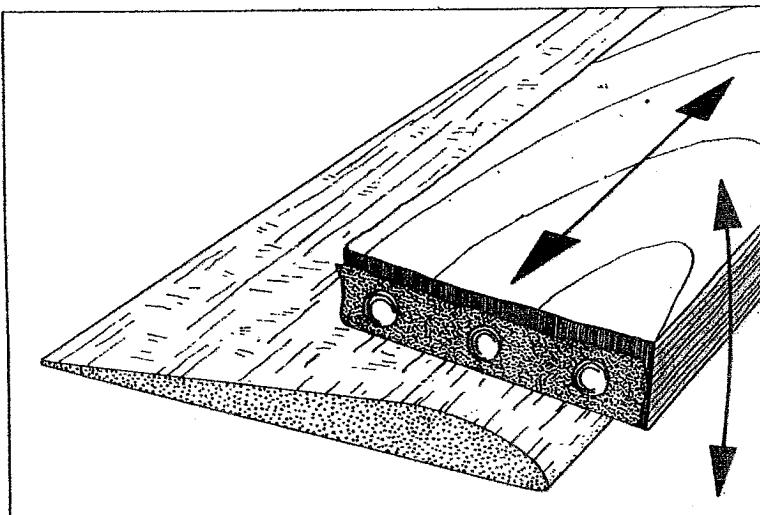
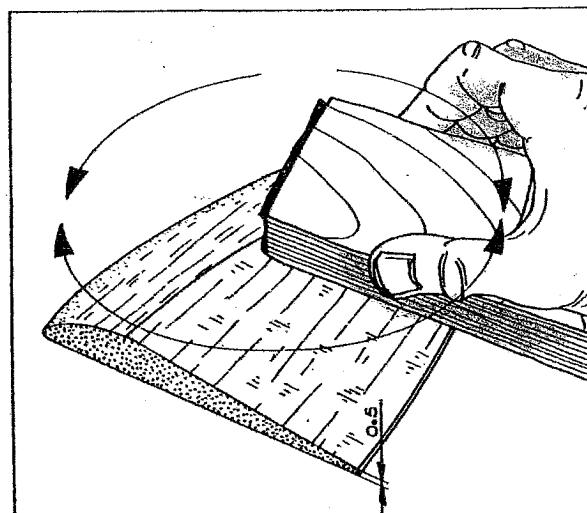
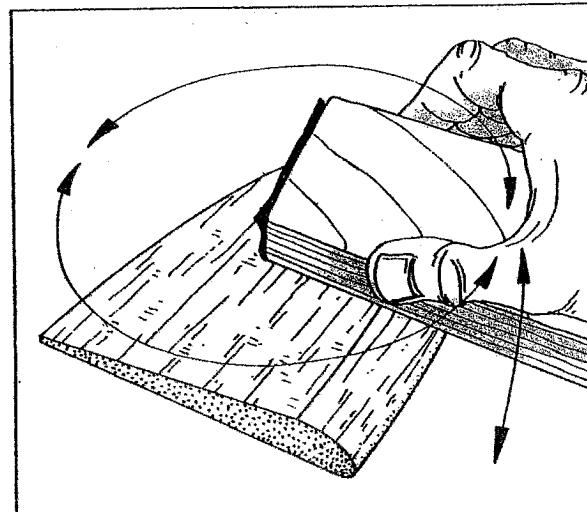
NOUS REVIENDRONS PLUS EN DÉTAIL SUR CES SÉQUENCES DE CONSTRUCTION.

DANS CETTE PERSPECTIVE, LA RÉALISATION DE PONÇOIRS, AINSI QUE CELLE D'UN ACCESSOIRE EST NÉCESSAIRE.

CHAPITRE QUI SERA ABORDÉ DANS UN PROCHAIN NUMÉRO VOL LIBRE.

PONÇOIRS UTILISATION

* ILLUSTRATION DES GESTES A ACCOMPLIR POUR PONCER FINEMENT DES SURFACES - REZARIVEMENT GRANDES POUR OBTENIR UN FINISSAGE RÉGULIER ET TOUJOURS "TOUTE ONDULÉE".



Le ponçoir est avec le cutter l'outil roi du modéliste.

Cet outil précieux, renouvelable à volonté et fort bon marché, est le compagnon inseparable de tout modéliste.

Il peut prendre toutes les formes ; essentiellement parallélépipède rectangle, cylindre, d'autres formes n'étant pas exclues.

Le ponçoir donne naissance à des formes et traite les surfaces de tout ce qui est bois.

La manipulation du ponçoir est un geste qui s'acquiert avec l'habitude, geste qui est à la fois dur et souple, fin, ample et serré. Pour tout jeune modéliste, l'apprentissage du maniement du ponçoir est à la base de la réussite.

Les ponçoirs, de dimensions diverses (très petits, petits, moyens, grands, très grands) sont fabriqués à partir de planchettes de bois dur (contre plaqué), sur lesquelles on fixe ou colle du papier de verre dans toute la gamme des grains existants. Il est préférable de coller, pour avoir une meilleure prise en main et des angles tranchants.

La colle utilisée sera la colle de contact, ce qui permettra, avec un vieux couteau, d'enlever, lors d'une usure totale ou partielle, le papier de verre et de le remplacer par du nouveau.

Les croquis ci contre montrent les gestes de base qu'il faut avoir pour poncer, en particulier le tour de main circulaire, pour éviter l'érosion intempestive à certains endroits quand on ponce uniformément (grand défaut chez les jeunes).

Il est bon de frapper de temps en temps pendant le travail, avec le ponçoir sur un objet dur (rebord de table) afin d'éliminer la poussière de bois accumulée entre les grains.

Il faut bien sûr utiliser les grains adaptés au but recherché, attention les ponçoirs tout neufs mordent bien et arrachent vite le balsa ; méfiance pour les mains malhabiles, un bord d'attaque est vite mangé !

En collectivité, associer tout le monde à la confection des ponçoirs lorsque cela est nécessaire.

Blocs de nervures, bords d'attaque, bords de fuite, fuselages, dérives, coffrages, saumons, etc... tout ce beau monde passe sous le ponçoir plus ou moins longuement.

CHAMPIONNATS DE FRANCE INDOOR...

ANDARD (49) 6 ET 7 JUIN 2009

...Petite bourgade du Maine et Loire, à une encablure d'Angers où, in-extremis, nos amis du Sèvres-Anjou Modélisme ont accepté de prendre en charge l'organisation de ces championnats. Qu'ils en soient naturellement et d'entrée de jeu chaleureusement remerciés et félicités !

Oui, in-extremis ou presque, car cette décision, pour tardive qu'elle ait été, ne nous a pas moins soulagés de la perspective de ne pas avoir de championnat et ce même si l'on a pu craindre quelques réserves concernant la salle que tout le monde sait... pas très haute ! Nous y reviendrons...

Autant le dire tout de suite, nous avons assisté à un très beau championnat, d'autant que la météo n'aurait pas permis de faire voler quoi que ce soit dehors... Donc, pas de regret et vive l'indoor !

En avant propos, je me justifierai de l'orientation -euh... marquée- de ce récit sur le championnat des jeunes pour deux raisons évidentes relatives d'une part au nombre de concurrents "important par rapport au plateau global" mais surtout à l'appréciation et à l'intérêt de leur compétition... car elle fut âpre et intéressante ! Et puis, vous verrez pourquoi aussi, la fibre sensible n'y est... euh... pas pour rien !

Parlons maintenant de la salle...

Okay, j'avoue !!! J'avoue avec un certain embarras m'être dit que, par rapport à Bordeaux, je craignais devoir y rentrer en me courbant et y souffrir de claustrophobie ! Bon, d'accord, j'exagère... Pardon Bertrand et les autres d'avoir eu des pensées impures !

N'y étant allé qu'une seule fois, l'an dernier, je craignais quelque peu une certaine étroitesse de la salle et, avec le souvenir d'un plafond voûté, par voie de conséquence, une zone de vol utilisable plus réduite qu'il n'en est réellement. Finalement, tant la longueur que la largeur et que la forme de cette salle apparaissent très honorables... Pas si voûté que ça le plafond, si bien que je n'en sortirai pas voûté moi-même !...

En fait, la salle Jeanne de Laval n'est pas un gymnase, comme c'est souvent le cas, mais c'est ce que l'on appelle une salle polyvalente. LE GROS AVANTAGE est qu'il n'y a pas de cordes lisses pendantes, pas de panneaux de basket ni de tribune ! Mais, il y a une scène... dont le niveau se situe à environ un mètre du sol, et il y a un courant d'air qui sera sensible le matin du deuxième jour. Il "suffit" de savoir guider !

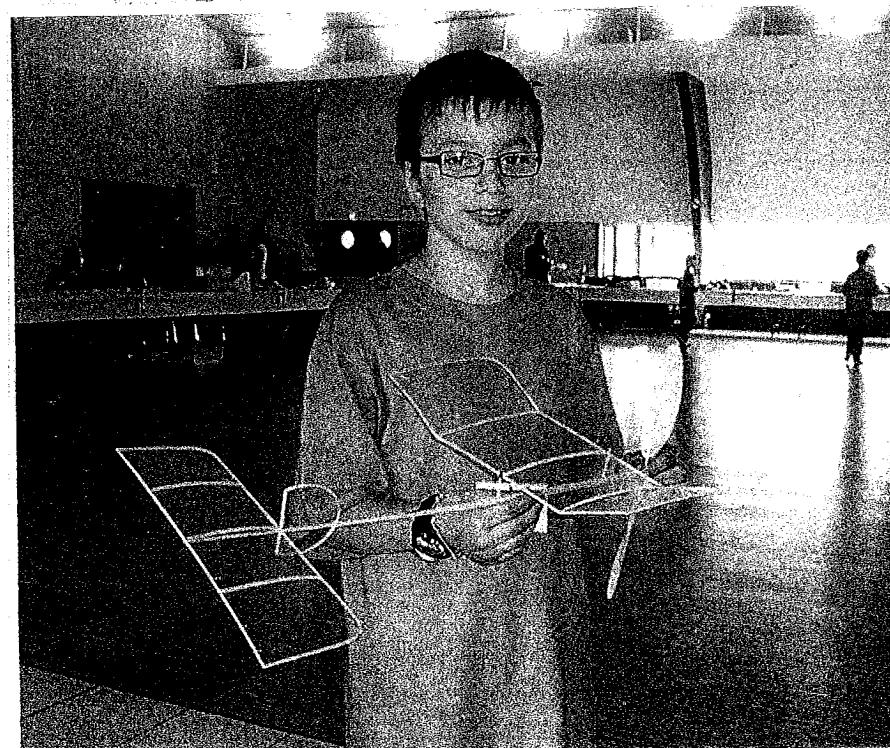
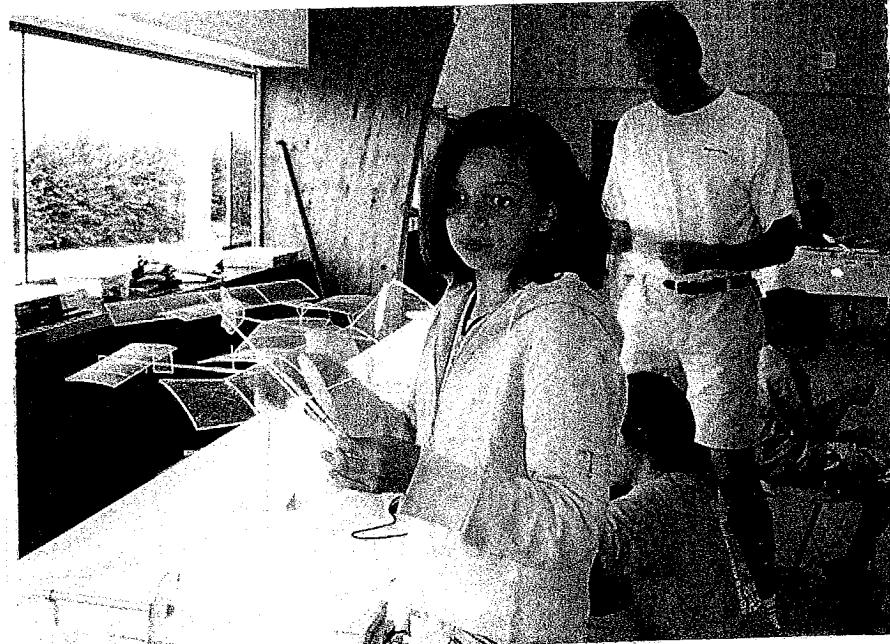
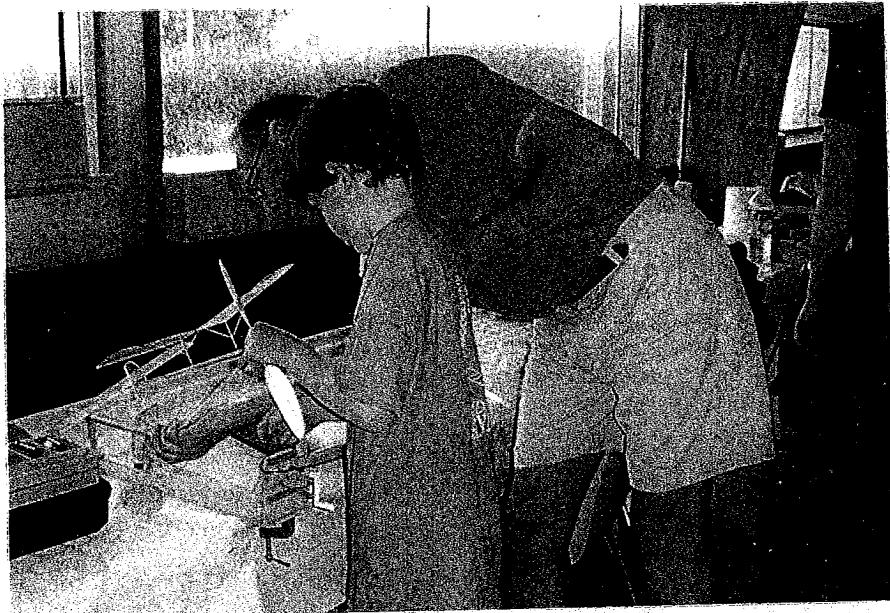
Je craignais également les rebords, des deux côtés, tout le long de la salle. Placés comme des mezzanines pour accueillir les éclairages aux deux-tiers de la hauteur, ils sont un obstacle idéal pour y percher un modèle et abréger un vol de plusieurs minutes ! MAIS, car il y a un heureux mais, nos amis du S.A.M avaient mis en place des cadres grillagés qui ont empêché nos modèles de s'y percher. Il faut leur rendre hommage à ce sujet car vu la longueur de la salle, ils ont dû y passer beaucoup de temps tant à préparer qu'à mettre en place ! Résultat, les modèles ont buté dessus mais pas un seul ne s'est perché ni même accroché ! Merci infiniment, il fallait y penser.

On finit par s'habituer à la hauteur ! La grande hauteur... A la réflexion, je me suis ensuite dit que voler à Bordeaux -trente-sept mètres- ou à Ecausseville -trente et un mètres- était un luxe que nous ne pouvions nous permettre qu'exceptionnellement. Le nombre et la disponibilité des salles de cette taille et de cette hauteur en France -et même sans doute à l'étranger- est extrêmement restreint, à fortiori si l'on cherche qu'elles nous soient confiées gracieusement. Pour nous-mêmes Orléanais qui disposions du palais des sports quasi systématiquement depuis plus de vingt ans et dont le plafond respectable culmine à dix-sept mètres, nous avons dû nous en passer cette année pour notre traditionnel concours d'été... pour cause de match de basket... Prenant du merle faute de grive, Jacques Blanchard a pu trouver deux gymnases plutôt bas dans lesquels nous avons pu nous entraîner et drainer quelques jeunes au printemps...

Alors que faire ? Attendre d'avoir des grandes salles gratos une ou deux fois par siècle et, donc ne pas voler, ou bien accepter de concourir dans des salles conventionnelles avec certes quelques inconvénients et la frustration de ne pas exploiter les performances de nos modèles. Pour moi, le choix est fait, d'autant que des aménagements réglementaires peuvent être mis en place pour limiter les performances, par exemple l'écheveau partiel ! Le seul gros souci étant pour les F1Distes qui vont en équipe car il faut bien un moment ou l'autre voler plein écheveau et régler pour les salles hautes du genre de celle de Serbie ou de la mine de sel à Slanic...

Et puis, depuis que je suis revenu un peu aux affaires... modélistes, j'ai peu à peu appris à mieux gérer la masse des modèles, ainsi que l'énergie que l'on y embarque... Y'avait du boulot !!! Ceci est particulièrement vrai en Micro35 où ni la masse du modèle -hormis pour les cadets et juniors- ni celle du caoutchouc ne sont sujettes à limitation. On peut donc faire ce que l'on veut dans ce domaine et, si les choix d'hélice, de moteur et de remontage peuvent se révéler parfois délicats, cela offre toutefois un immense sujet de réflexion et cela rend la catégorie particulièrement passionnante ! Donc, avis aux amateurs, voler dans des salles basses apprend beaucoup et, notamment que l'on emmène souvent beaucoup, beaucoup trop de caoutchouc. Après, on sait mieux voler dans des salles hautes ! Le contraire





photos : T. MARLIER. —

La situation actuelle que nous connaissons, concernant le vol libre extérieur et intérieur , avec la manque de jeunes ... incite certains à prendre des choses en main

Achat de " kits " pour débutants et expérimentation des modèles .

Dans la région parisienne, un ou des ateliers de construction de modèles en salle fonctionnent avec succèscomme nous avons pu le constater aux récents ch. d'Europe .

Les cellules familiales et elles peuvent en être fières , semblent donner la mesure .

Tout cela prouve bien que si animation il y a , les jeunes ne sont pas forcément réfractaires , à notre activité . Cela d'autant plus que là nous ne sommes pas à la merci de la météo , mais à la recherche de salles , qui existent sur tout le territoire .

..Peut-être les MARILIER , Laureau et autres peuvent-ils donner leur manière de procéder ...un vue d'imitation ailleurs .

Achat de matériaux , plans construction , vols ...idées . Sur un plan plus large , mais également favorable aux ateliers de jeunes , on peut inciter à la construction de modèles " lancé main "

Les vols en nombre de participants sont toujours spectaculaires , et apportent de nombreuses expériences aux jeunes et vieux

Il faudra donc, en l'occurrence, ce week-end se contenter de sept mètres !

Vendredi 5 juin. Les essais.

Là encore, je tiens à remercier les organisateurs qui ont pu nous permettre l'accès à la salle dès le vendredi 05 juin à partir de 15 heures pour quelques essais. Ce n'est pas souvent le cas ! J'en conviens, tout le monde n'a pas pu en bénéficier, notamment chez les jeunes. Moi-même, père indigne, j'ai personnellement fait sécher un après-midi d'école à mon fils ! Tu parles d'un exemple !!!

Ceci dit, comment faire lorsque la compétition commence le samedi matin justement par les cadets et qu'il n'y qu'à peine plus d'une heure pour régler ?!

Au risque de paraître une fois de plus vanito-présomptueux (!), notre équipe Orléanaise était venue avec la ferme intention de mettre -gentiment s'entend- la pâtee au SAM qui rafle -à juste titre- les podiums depuis (trop) d'années ! Mais force est de constater qu'à l'issue de cette séance d'essais, l'objectif me paraissait encore bien lointain... très lointain, nos meilleurs vols d'essai pour les jeunes se situant aux alentours de 4mn30... Je suis conscient qu'il en faudra plus ! C'est pas bon pour le moral !

La nuit porte conseil et l'on verra bien demain !

Samedi 6 juin. Première manche.

C'est la grande fébrilité en ce début de la première série de vols en Micro35 cadets et juniors ! La durée du round a été allongée par le Jury, empiétant sur d'autres séries comme le F1M et le F1L. En effet, réunis, les cadets et les juniors n'en étaient pas moins de 27 à voler dans le même groupe. Une recommandation avait également été émise, celle de ne pas partir à plus de quatre en même temps, compte-tenu des dimensions de la salle et du trafic aérien à son sommet. À peu près appliquée avec bonheur le premier jour, celle-ci le sera beaucoup moins le second, provoquant nombre de collisions en série.

Si le SAM, club régional de l'étape était en toute logique le mieux représenté, le M.A.C Mandres ne présentait pas moins de huit concurrents, et pas des moindres ! Les habitués des salles -Hugo et Lucas Marilier et Jean Trautsolt- auxquels s'ajoutaient quelques têtes nouvelles dont je reparlerai ultérieurement. Enfin les "plus petits joueurs" : Orléans avec huit inscrits et enfin un jeune de chez Pierre Pailhé. À titre très personnel mais je sais que c'est partagé par certains, je déplore un peu l'absence de Doriane Daussin qui, l'an dernier, seule fille en cadet, avait un peu titillé Lucas en terminant deuxième. Elle a choisi un autre loisir... Dommage.

À l'issue du premier tour de vol, les deux inseparables Hugo et Jean se retrouvent à égalité en 35 junior !... Et ça vole haut... enfin, façon de parler ! Ça dépasse largement sept minutes et ça frise les huit ! Lucas, passé junior cette année est troisième, mais il accuse quand même plus de deux minutes de retard sur le second à cause d'un troisième vol complètement foiré. Deux Marilier en lice, quatre gars de Mandres en tête. Soyons objectifs, tout cela n'a vraiment rien d'anormal. Les trois premiers pratiquent le F1D depuis plusieurs saisons et cette expérience est irremplaçable... qu'elle soit individuelle ou au niveau du club.

Dans le coin Sud-Ouest de la salle, Le clan des cadets Orléanais et celui de ceux de... Mandres volent quasiment de concert, se regardant du coin de l'œil.

Le couteau entre les dents, notre jeune Florian Maurin plombe un premier vol de plus de six minutes, quasiment à égalité avec Lilian Laureau qui le mène de deux secondes. La tendance est donnée, je vous l'avais dit, ça va chauffer ! Hélas pour Florian, il cassera son caoutchouc et nous n'arriverons pas à retrouver une bonne motorisation.

Vu la hauteur du plafond, il faut de l'audace pour voler longtemps et, en l'occurrence, il faut remonter fort pour plafonner le plus longtemps possible... certes, c'est très risqué au devant des casses et des dérégagements possibles, mais il n'y a pas le choix. Sébastien -l'autre Laureau- améliore le meilleur temps mais c'est finalement Thomas... Euh Piller, qui fera le meilleur vol de la journée. D'une courte tête, il prend la tête à la mi-concours avec seulement quinze secondes d'avance !

Malchanceux, Nicolas Lefoulon notre autre espoir Orléanais, contre toute attente, se fera par deux fois "aspirer" vers le côté de l'entrée. Son modèle ne pourra se sortir des touchettes le faisant "dégouliner" le long du mur. Notre surprise vient d'un jeune licencié de l'année, Léo Teyssonnière qui se place à une honorable septième place.

L'interruption de midi permettant de faire quelques vols d'essai, je surveille soigneusement l'évolution de Sébastien et de Lilian. Ce dernier arrivera à faire un vol de plus de six 6mn45. Je me tourne vers Thomas en lui disant que demain, si les conditions sont les mêmes, il faudra trouver au moins trente secondes quelque part pour espérer avoir une chance de leur résister...

Il reste à faire voler les Micro35 Senior. Robert Champion, plante d'entrée de jeu deux vols à plus de onze minutes. Il me demande quand on envisage de faire des micro35 légers pour le concurrencer... Robert s'ennuie, c'est clair ! Son modèle, nous dira-t-il, fait 0,6 gramme...

Notre sort est réglé ! Pierre-Yves Coffin et moi nous battons pour les miettes ! Il a trente-huit secondes d'avance sur moi lorsque nous terminons la journée... A demain... Il faut aussi que je me creuse la cervelle pour trouver des secondes ! Moi qui pensais dormir tranquille !

VOIR D'ABORD PAGE 11560

*- CETTE PROPOSITION S'ENTEND POUR BIEN SUR
11 NUMÉROS DIFFÉRENTS - MÊME CHOSE SINON MÊME PLUS IMPORTANTE
CES ANCIENS NUMÉROS VOL LIBRE PEUVENT SERVIR DANS VOS
ATELIERS - POUR JEUNES - DANS VOS EXPOSITIONS - ET SURTOUT
VONT VIDÉER VOS RAYONNAGEZ,
ÉCRIRE A LA RÉDACTION - OU MAIL : HYDRE-SCHANNEL@WANADOO.FR.*

Du côté des EZB, Jean-Marie Chabot tape très fort au premier vol. Il ne sera pas vraiment inquiété, ni ce soir ni demain ! N'empêche qu'ils ont eu de la chance que Jacques Delcroix n'ait pas été là, retenu pour raisons personnelles. Il est dommage que cette catégorie ne recueille que six concurrents.

Ce sera encore pire en Beginner ! Seulement trois ! Là aussi, Robert fera le trou dès le premier jour.

La dernière catégorie à passer, le F1D, voit une fois de plus une assez forte domination de Didier Barberis. Si les autres ne démeritent pas, chapeau bas pour lui avec deux vols de plus de dix minutes ! On a presque l'impression que c'est facile, pourtant nous ne volons qu'au tiers de moteur, soit 0,2 gramme de caout' ! -c'est vraiment pas beaucoup- et un boulet de 0,4 gramme, la barre de compensation.

On remarquera avec plaisir le nombre important d'inscrits en F1D -onze au total- dont cinq juniors. Il y a longtemps que le F1D n'a pas été à telle fête. C'est encourageant, eu-égard à la spécificité et à la délicatesse de la catégorie. Et croyez votre serviteur, de la délicatesse il en aurait eu besoin ! Ayant enfin construit mon premier F1D en 55cm, j'essuie mes propres plâtres et ce n'est pas sans quelques modifications du côté de l'hélice -merci encore une fois Robert, tes conseils sont toujours d'une grande pertinence !- que je finirai par voir monter un peu mon modèle... Enfin... Merci aussi Jean-Marie pour l'hélice que tu m'avais prêtée mais qui hélas ne se montait pas sur mon palier. Allez, au travail Mimi !

Dans cette nombreuse représentation, à noter deux jeunes de Mandres -deux Nicolas- Tranchon et Brouant. Ils ne volaient qu'avec des micro35 adaptés au F1D, ce qui explique les performances encore modestes qu'ils ont réalisées. Nul doute que tout ce beau monde se retrouvera bientôt dans les salles avec des modèles de 55cm. Ça promet...

Le temps de rentrer se doucher car l'air était lourd et le F1D procure beaucoup de stress, c'est l'heure de revenir à la salle pour le repas de clôture prévu le samedi soir pour permettre à tout le monde de rentrer à une heure décente.

Nous sommes une quarantaine... On est toujours bien accueilli à Andard et ceux qui y sont déjà venus le savent ! Les autres ratent quelque chose... Il fallait le dire.

C'est d'abord une bonne ambiance. C'est ensuite une bonne organisation. Et enfin on y mange et boit bien, et c'est du fait maison par les membres du club, que l'on remercie beaucoup ! Confession obtenue de Bertrand, certains parents s'étant pris au jeu du modèle pratiqué par leurs enfants, s'y sont mis eux-mêmes. Pour certains, les enfants ont arrêté, mais les parents sont restés... très impliqués même dans la vie du club.

Excellent repas très convivial, ambiance des grands jours et très fraternelle... Voilà de quoi passer une bonne soirée. Mais il est tard et nous devons rentrer car nous avons des secondes à trouver dans la nuit... Reste à savoir où !

Dimanche 7 juin. Deuxième mi-temps.

Tout le monde est sur le pont à huit heures ! C'est que l'enjeu est d'importance...

Le ton donné la veille se confirme pendant la séance d'échauffement. Ça va barder chez les cadets.

Le tour de vol est lancé. Relax, nous laissons les autres voler pour prendre la tendance et voir ce qu'ils vont faire. Ambiance "observation en chiens de faïence" !

À la vue du comportement des modèles de Séb' et Lillian -fort cabré et décrochage soutenu-, ils doivent mettre une sacré patate dans le caout' ! Je conseille à Thomas de changer de moteur... Il met quelques décigrammes de plus et le modèle est métamorphosé ! Deux vols à 6mn30, on commence à espérer.

Mais ces deux diables de Mandrions ont plus d'un tour dans leur chignole... Peut-être un seul a manqué à Thomas qui avait pourtant mis la sauce, et voilà qu'ils plantent chacun un superbe vol de 6mn51 pour Sébastien et 6mn52 pour Lillian. C'est à une seule seconde du -vieux- record de la salle détenu par Sylvain Chabot ! Le score est sans appel... Total 13mn12 pour Séb' qui gagne et 13mn tout rond pour Lillian. C'est la fête chez les Laureau. Un peu déçu mais très philosophe, Thomas fait troisième à seulement une seconde du deuxième ! C'est à la loyale, j'étais à côté des chronos pour chaque vol. Tout a été fait à la régulière et nos trois compères étaient vraiment très proches. Ils se sont diablement bien débrouillés, que ce soit au remontage ou quand il a fallu prendre des initiatives notamment pour guider à cause de la dérive dans le courant d'air et à cause des nombreux risques de collision ce matin. Thomas a dû faire quatre essais pour arriver à faire son quatrième vol ! Et ce ne fut pas le seul !

Nous avions réussi à trouver trente secondes, il en fallait cinquante !

Parlons un peu de la place du c.... Oups, ça a failli m'échapper ! Amélie Tranchon de Mandres, qui réalise un gain incroyable en passant de la dernière place le samedi (18^{ème}) à celle de quatrième ! Bonjour la tempête de cervelle pendant la nuit !

Quant à nos Orléanais, Florian n'améliorera pas, étrange... Notre jeune outsider passionné, Léo, gagne une place et tire plutôt bien son épingle du jeu. C'est sa première année de modélisme et, malheureusement, il va déménager cet été, ses parents s'installant en Ardèche. Encore un qui nous quitte !

Quel beau spectacle, palpitant et pis tout ! Depuis toutes ces années que je fréquente les jeunes, j'ai remarqué qu'ils nous avaient souvent offert de superbes compétitions. Merci à vous.

VOL LIBRE

CERTAINS ÉVÉNEMENTS DE LA VIE FONT QUE PARFOIS ON EST
OBIGÉ DE PRENDRE DES DÉCISIONS POUR MINIMISER LE VOLUNTÉ
DE SES AVOIRS. POUR DIMINUER LA HAUTEUR DES DOCUMENTS
VOL LIBRE DANS MES RÉSERVES JE PROPOSE À DES INTÉRÉTS
D'ANCIENNE MEILLEURÉ A 1€ PIÈCE + FRAIS ENVOI
EXEMPLE 34g = 71 NUMÉROS 1€ + 6€ POSTE. LE TOUT : 77€

MICRO 35 JUNIORS

CLASSEMENT

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols		
								1	2	Total
1 MARIPLIER Lucas	MAC de Mandres	7:30	5:33	1:46	8:24	8:29	8:35	8:35	8:29	17:04
2 MARIPLIER Hugo	MAC de Mandres	0:28	7:29	7:39	8:22	8:23		8:23	8:22	16:45
3 TRAUTSOLT Jean	MAC de Mandres	7:56	6:43	7:12	8:02	8:24	5:04	8:24	8:02	16:26
4 BROUANT Nicolas	MAC de Mandres	5:40	0:16	6:09	0:20	0:31	7:57	7:57	6:09	14:06
5 AVOT Arnaud	Sèvres Anjou Modélisme	4:07	4:36	3:49	4:09	5:23	6:14	6:14	5:23	11:37
6 BOUQUET Nicolas	U.A. Orléans	5:12	5:05	4:00				5:12	5:05	10:17
7 VARRON Maxime	Sèvres Anjou Modélisme	3:29	4:30	5:10	3:20	3:10	3:22	5:10	4:30	9:40
8 DUCEPT Maxime	Sèvres Anjou Modélisme	4:21	4:51	2:33	3:09	1:41	4:31	4:51	4:31	9:22
9 TRANCHON Nicolas	MAC de Mandres	3:51	3:49	3:04	3:23	4:05	4:01	4:05	4:01	8:06

E2B

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols		
								1	2	Total
1 CHABOT Jean Marie	A.C. Thouarsais	10:20	0:07	7:10	4:34	1:16	8:00	10:20	8:00	18:20
2 COFFIN Pierre-Yves	Sèvres Anjou Modélisme	5:50	6:42	6:50	4:05	7:52	1:49	7:52	6:50	14:42
3 CHAMPION Robert	C.A. de Touraine	1:16	1:41	6:58	5:30	6:57	2:13	6:58	6:57	13:55
4 MORICEAU Bertrand	Sèvres Anjou Modélisme	4:39	5:31	4:30	4:29	6:55	6:04	6:55	6:04	12:59
5 AVOT Arnaud (J)	Sèvres Anjou Modélisme	4:13	2:01	5:47	2:21	1:07	2:32	5:47	4:13	10:00
6 MARCHAND Antoine	Sèvres Anjou Modélisme	0:23	1:20	5:08	0:09	0:43		5:08	1:20	6:28

BEGINNER

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols		
								1	2	Total
1 CHAMPION Robert	C.A. de Touraine	8:26	8:43	8:25	8:49	9:15	9:48	9:48	9:15	19:03
2 CHABOT Jean Marie	A.C. Thouarsais	6:53	7:30	7:47	6:46			7:47	7:30	15:17
3 PAILHE Pierre	Ass. A. Alphonse Penaud	6:33	6:27	6:43	7:20	6:24	6:45	7:20	6:45	14:05

MICRO 35 SENIORS

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols		
								1	2	Total
1 CHAMPION Robert	C.A. de Touraine	11:41	11:08					11:41	11:08	22:49
2 COFFIN Pierre-Yves	Sèvres Anjou Modélisme	7:39	8:18	7:49	7:23	9:36	9:03	9:36	9:03	18:39
3 PILLER Michel	U.A. Orléans	7:43	6:07	7:46	7:57	9:17	8:45	9:17	8:45	18:02
4 MARCHAND Antoine	Sèvres Anjou Modélisme	5:17	4:46	5:33	6:09	6:52	6:16	6:52	6:16	13:08
5 MARCHAND Catherine	Sèvres Anjou Modélisme	5:15	5:51	6:00	5:39	6:59	3:55	6:59	6:00	12:59
6 DUCHESNE Florian	Sèvres Anjou Modélisme	4:30	5:35	5:41	4:33	5:09	5:25	5:41	5:35	11:16
7 MARCHAND Gabriel	Sèvres Anjou Modélisme	4:21	1:50	5:33	5:03	5:18	4:42	5:33	5:18	10:51
8 MORICEAU Bertrand	Sèvres Anjou Modélisme	1:31	4:13	4:56	4:48	5:04	3:17	5:04	4:56	10:00
9 BLANCHARD Jacques	U.A. Orléans	3:10	4:56	5:03	4:56	3:42	0:16	5:03	4:56	9:59

F1D SENIORS

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols		
								1	2	Total
1 BARBERIS Didier	MAC de Mandres	9:48	10:09	10:23	10:24			10:24	10:23	20:47
2 MARIPLIER Thierry	MAC de Mandres	6:50	7:39	7:12	7:49	7:12	6:53	7:49	7:39	15:28
3 CHAMPION Robert	C.A. de Touraine	6:32	6:46	6:45	5:47	4:09	5:22	6:46	6:45	13:31
4 CHABOT Jean Marie	A.C. Thouarsais	5:32	4:30	6:01	1:36	4:58	3:41	6:01	5:32	11:33
5 PILLER Michel	U.A. Orléans	5:23	5:10	5:27	4:57			5:27	5:23	10:50
6 PAILHE Pierre	Ass. A. Alphonse Penaud	2:04	3:12	2:38	2:07	2:16	2:31	3:12	2:38	5:50

F1D JUNIORS

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols		
								1	2	Total
1 MARIPLIER Hugo	MAC de Mandres	6:57	6:28	7:07	6:35	7:36	7:50	7:50	7:36	15:26
2 TRAUTSOLT Jean	MAC de Mandres	4:51	7:45	7:33	0:06	7:00	6:08	7:45	7:33	15:18
3 MARIPLIER Lucas	MAC de Mandres	0:08	6:12	6:24	6:35	6:32		6:35	6:32	13:07
4 TRANCHON Nicolas	MAC de Mandres	2:36	2:42	3:05	3:20	2:00	2:15	3:20	3:05	6:25
5 BROUANT Nicolas	MAC de Mandres	2:01	2:15	2:31				2:31	2:15	4:46

N'oublions pas les juniors chez qui ça fume aussi... Rappelons-nous que Lucas était quelque peu à la ramasse la veille. MAIS, lui aussi a une arme secrète et il cache bien son jeu ! A moins qu'il ne soit comme le coq Gaulois, qu'il réagisse lorsqu'il est les deux pieds "dedans" ! Toujours est-il que, sans doute piqué au vif, il pose délicatement trois vols de beaucoup plus de 8mn, prenant la tête confortablement et ne laissant guère de chance à Hugo et Jean qui se sont sans doute retrouvés démunis devant cette situation ! Bravo Lucas, tu avais fait pareil l'an dernier en Micro35 cadet en déposant Doriane ! L'expérience F1D a causé et comme quoi, quand on veut, on peut !

Podiums donc intégralement aux couleurs de Mandres...

Les catégories F1L et F1M ne verront pas leur hiérarchie changée, pas plus que le F1D.

...Ben en fait, ce sera pareil en Micro35 senior. Robert ayant largement assuré la veille avec seulement deux vols, je me battrai avec Pierre-Yves qui finalement restera devant moi de 37 secondes. Je te salue humblement pour tes deux très beaux vols à plus de 9mn. Même avec le taux de descente très faible de mon Mach5, je n'arriverai pas à faire plus de 9mn18. Je n'aurai d'autre choix que de m'en satisfaire.

Voilà... C'est fini... Déjà...

Les féloches, avant de partir...

- Notre cuisinière, Catherine Marchand qui termine 5^{ème} en Micro35 Senior.

- Toute l'équipe du SAM dont les remarquables talents d'organisateurs ont fait que ce championnat fut un beau championnat et ce même si la salle n'est pas aussi haute qu'on le souhaiterait. Personnellement, je préfère cela plutôt que pas de championnat. Et puis merci pour les superbes tee-shirts bleu-turquoise, je commençais à n'avoir plus rien de correct à me mettre sur dos !

- L'efficacité de l'équipe de Mandres qui sur douze places potentielles de podium, en a remporté dix ! Ce n'est, encore une fois, que le juste retour de leur travail.

- Les membres de l'association qui ont réalisé les superbes trophées sur ardoise véritable, dont l'Anjou en est pays d'origine.

Mais il ne faut pas non plus se cacher la faible participation dans toutes les catégories et tranches d'âges, si l'on excepte le F1D, ni les conséquences de la nouvelle réglementation intégrant le nombre de concurrents pour la définition, ou non, d'un titre de champion de France.

À l'année prochaine, on va construire plus léger et à bientôt aussi à ceux du vol d'extérieur, que ce soit au critérium du Poitou pour les uns ou aux championnats de France du côté de Saintes pour d'autres.

Bonnes vacances à tous.

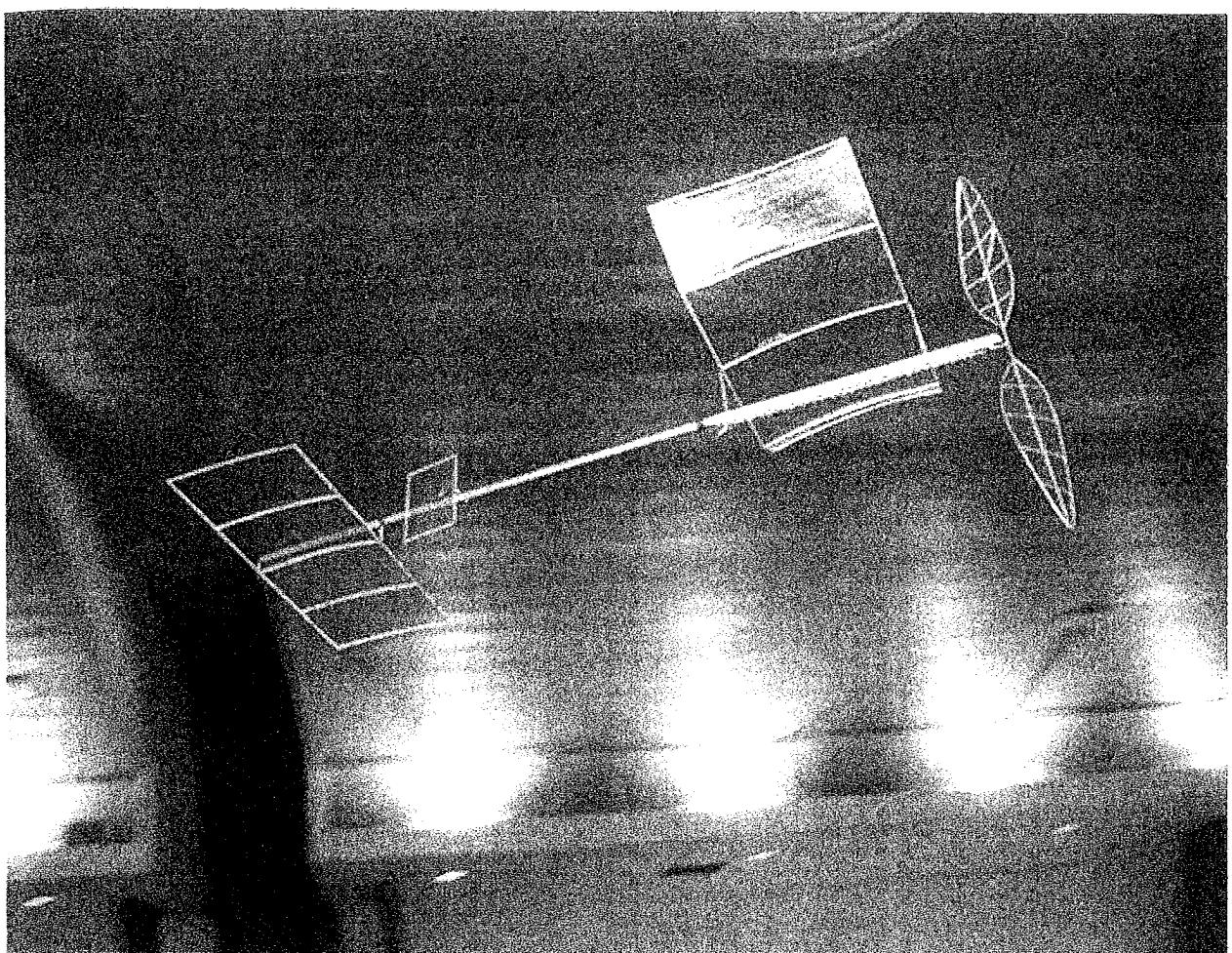
Michel, Orléans, juin 2009

MICRO 35 CADETS. -

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols		Total
								1	2	
1 LAUREAU Sébastien	MAC de Mandres	5:55	6:14	5:57	6:12	6:21	6:51	6:51	6:21	13:12
2 LAUREAU Lilian	MAC de Mandres	6:08	5:27	5:03	5:32	6:52	1:44	6:52	6:08	13:00
3 PILLER Thomas	U.A. Orléans	5:31	6:17	6:09	6:29	6:30	6:09	6:30	6:29	12:59
4 TRANCHON Amélie	MAC de Mandres	2:10	2:35	2:49	5:40	6:33	5:05	6:33	5:40	12:13
5 DEGEZ Augustin	Sèvres Anjou Modélisme	5:40	4:35	5:24	0:05	5:51		5:51	5:40	11:31
6 TEYSONNIERE Leo	U.A. Orléans	4:39	5:00	5:40	4:54	5:43	4:06	5:43	5:40	11:23
7 CARCANO Romain	Sèvres Anjou Modélisme	4:42	5:31	4:28	5:44	5:03	5:37	5:44	5:37	11:21
8 MAURIN Florian	U.A. Orléans	6:06	4:14	4:39	4:36	4:55	4:08	6:06	4:55	11:01
9 MAROT Vincent	Sèvres Anjou Modélisme	4:43	1:06	2:11	4:25	5:47	5:07	5:47	5:07	10:54
10 ARNOUX Pierre-Alexis	Sèvres Anjou Modélisme	3:14	1:04	4:25	3:22	1:54	6:13	6:13	4:25	10:38
11 GASNIER Mathis	Sèvres Anjou Modélisme	2:16	5:00	2:04	5:14	3:10	4:15	5:14	5:00	10:14
12 BAZILE Hugo	Sèvres Anjou Modélisme	2:30	3:52	1:40	3:52	5:41	4:04	5:41	4:04	9:45
13 LEFOULON Nicolas	U.A. Orléans	5:21	3:05	0:37	4:12	3:36	4:12	5:21	4:12	9:33
14 BRAUD Valentin	Sèvres Anjou Modélisme	2:14	0:55	5:42	3:19	2:32	2:16	5:42	3:19	9:01
15 COMBI Guillaume	Sèvres Anjou Modélisme	2:18	3:54	2:50	4:04	4:22	4:37	4:37	4:22	8:59
16 ENGRAND Lou	AAA Penaud	3:37	4:12	3:42	4:14	1:58	3:03	4:14	4:12	8:26
17 WERTH Quentin	Sèvres Anjou Modélisme	4:08	3:16	4:01	3:39	2:47	4:00	4:08	4:01	8:09
18 DUBLE François	Sèvres Anjou Modélisme	3:57	3:59	3:08	3:27	3:56	3:58	3:59	3:58	7:57

MICHEL PILLER ET THIERRY MARILLIER

COMME NOUS N'AVONS PAS SOUVENT DES NOUVEAUX TOUT COURT OU BONNES VOIR LES CHAMPIONNATS D'EUROPE 2009, NOUS SOMMES PARTICULIÈREMENT HEUREUX D'ACCORDER UNE GRANDE PLACE AU VOL D'INTÉRIEUR. LES TESTIMONIAGES DE THIERRY MARILLIER ET DE MICHEL PILLER SONT POUR LES LECTEURS DE VOL LIBRE, INTÉRESSANTS. LES POINTS N° VUE N'ETANT PAS LES MÊMES. NOUS SAVONS QUE LA VERVE DE MICHEL EST SAVOUREUSE ET PROLIFIQUE. CELLE DE THIERRY EST OUINÉE PAR LA FILIALITÉ QUI DANS LE PAYSAGE D'ENSEMBLE DU VOL LIBRE, EST PARTICULIÈREMENT REMARQUÉE !



L
U

-
C
E
M
P

G
E
R

T
E
L
E

N
E
W
S



11563

EDITO SUITE

DE LA PAGE 11533

Il y un an , nous avons , parcouru la Côte d'Opale du Havre à Dunkerque sous le soleilcomme quoi il peut faire aussi beau là haut

Sur le chemin du retour , nous avons passé une nuit et une journée à Cambrai , ville qui nous était familière , du temps des concours internationauxEn promenant nous avons découvert la maison natale de Louis BLERIOT , voir la photo

De retour à Strasbourg comme lors de chaque envoi de Vol Libre , nous passons au guichet philatélique de la poste centrale , le préposé , se nomme Blériot , et il a de la famille à Cambraialors, nous lui remettons cette photo , et il est bigrement content

Plus loin on trouvera plus d'informations sur cette traversée mémorableaccueilli , Blériot , à la gare du nord par 100 000 personnes , oui vous avez bien lu cent mille ... Où aujourd'hui un évènement aéronautique peut-il réunir autant de monde

L'été 2009 fut particulièrement fertile en championnats internationaux et ce n'est pas encore fini . Championnats du monde F1A,B,C séniors et juniors, Ch. d'Europe en F1 D - en salle - avec des résultats très encourageants- pour la France - la première fois sur le podium Dans ce chapitre soulignons la participation de Thierry Marilier avec textes et photos à la rédaction de ce numéro 189 VL , Il a des raisons familiales pour le faire tant mieux pour lui et pour nous

Championnats de France à Saintes par de chaudes journées.... entre les vignes Bien entendu l'organisation sur place et celle sportive , ont été sans défaillance , J.C Cheneau et A. Roux sont connaisseur en la matière .

Ce qui a frappé tout le monde , présent à ces championnats c'est la diminution , inquiétante , surtout au niveau des cadets et juniors , des effectifsOn peut toujours penser que ce n'est pas nouveau , mais là c'est dramatique

A remarquer que même une partie non négligeable , de qualifiés pour ces championnats ne s'est pas déplacé , A. Roux à fait part de sa déception d'une telle conduite , qui perturbe tout le travail des

organisateurset le rend pour partie inutile .

Nous saluons aussi le retour dans cette édition de la chronique " Au Féminin " toujours , paraît-il très attendue , par les lecteurs masculins

A noter aussi que tout doucement un certain nombre de réflexions , commence à apparaître , dans nos colonnes , c'est un bon signe , cela commence à bouger . et il est probable que dans les prochains numéros le discussion va s'animer , autour de sujets comme la nouvelle règlementation - CTVL - pour la qualification aux championnats de France et pour l'équipe de France F1 E - (vol de pente magnétique) !

La partie , notions de base , pour la construction , balsa, continue , pour les jeunes et débutants avec des croquis

im Deutschen

Wir Freiflieger , gehören ohne Zweifel , einer Familie an die weit über den Freiflug alle die begeistert die an der grossen Flugwelt Interesse haben .

In dieser Ausgabe von VOL LIBRE haben wir einiges , zum Überflug des Ärmelkanals vor hundert Jahren : Louis BLERIOT flog zu jener Zeit von Calais nach Douvres (Frankreich England) und öffnete damit eine neue Zeit . Louis BLERIOT wurde in Cambrai geboren , und ich hatte das Glück sein Geburtshaus vor einer Zeit zu sehen und zu fotografieren . Wenn man so bedenkt dass zu jener Zeit , für diesen Erfolg hundert tausend Menschen am pariser Nordbahnhof einen Empfang veranstalteten muss man sich fragen was Heute zu tun wäre um eine solche Zahl von Personen zu begeistern ?

Wir haben also in dieser Ausgabe Louis BLERIOT gedacht .

Im Geschehen der Sommerzeit haben wir natürlich die WM in Kroatien , wo die Deutschen besonders erfolgreich waren . Erste Nation in dem Gesamtklassement : was könnte man noch besser machen ?

FURS . S-11577

CHAMPIONNATS DE FRANCE

SAINTES 2009

15 16 17 AOÛT VOL LIBRE

PLANEUR F1A

		VOL LIBRE MONCONTOUROIS	210	180	180	180	180	180	180	1290	265
1 MARQUOIS	Camille	CAEN AEROMODELES	210	180	180	180	180	180	180	1290	226
2 BERNARD	Gilles	LUDRES AIR MODELE	210	180	180	180	180	180	180	1290	169
3 MOREAU	François	MAC DE MANDRES	190	180	180	180	180	180	180	1270	
4 LAUREAU	Jean Pierre	CA AZAY LE BRULE	187	180	180	180	180	180	180	1267	
5 TRACHEZ	Bernard	MAC DE MANDRES	208	180	180	180	180	136	180	1244	
6 ECHIVARD	Didier	LUDRES AIR MODELE	210	180	180	180	180	180	132	1242	
7 RAGOT	Emmanuel	SEVRES ANJOU MODELISME	210	180	180	180	128	180		1238	
8 CROGUENNEC	Vincent	SEVRES ANJOU MODELISME	210	180	180	180	104	180		1214	
9 MARCHAND	Antoine	CAEN AEROMODELES	210	180	180	180	180	90		1200	
10 CANLER	Thierry	CAEN AEROMODELES	210	180	180	180	180	88		1198	
11 DUJARDIN	Frédéric	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	117	180	180	180	180	180		1197	
12 BRAUD	Lionel	SEVRES ANJOU MODELISME	210	180	180	79	180	180		1189	
13 POURIAS	Fabien	CAEN AEROMODELES	210	180	180	75	180	136		1141	
14 BERNARD	Edgar	CA AZAY LE BRULE	210	180	180	29	180	180		1139	300
15 POUZET	Bertrand	MAC DE MANDRES	210	97	180	180	180	112		1139	279
16 GODINHO	Jean	SEVRES ANJOU MODELISME	190	180	180	56	168	180		1134	
17 MAUSSION	Valentin	CA AZAY LE BRULE	210	180	112	180	180	91		1133	
18 DRAPEAU	Philippe	PARIS AIR MODEL	170	180	180	86	143	180		1119	
19 CHALLINE	Jean Pierre	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	115	180	180	180	180	103		1118	
20 HAMELIN	Thierry	SEVRES ANJOU MODELISME	210	180	180	78	180	144		1109	
21 MARCHAND	Gabriel	AERO VENOIS VOL LIBRE	155	180	180	180	180	100		1097	
22 BOCHET	Alain	AERO VENOIS VOL LIBRE	210	180	180	151	33	163		1097	
22 BOCHET	Bernard	U.A.LILLE R.TOURCOING	159	180	68	178	180	149		1094	
24 SION	Jean Pierre	CAEN AEROMODELES	210	180	133	81	128	180		1092	
25 BERNARD	Boris	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	175	180	122	180	151	82		1070	
26 IMBERT	Sébastien	CAEN AEROMODELES	210	180	180	80	98	118		1046	
27 PARIS	Gaëtan	U.A.LILLE R.TOURCOING	169	180	98	180	180	51		1038	
28 SION	Bertrand	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	104	180	180	180	102	132		1038	
28 VAUCELLES	Guillaume	MICPR ISBERGUES	177	127	170	104	126	152		1035	
30 DELASSUS	Alain	M A C BEAUJOLAIS	128	180	180	180	103	79		1030	
31 BAILLY	André	SEVRES ANJOU MODELISME	96	180	70	180	180	180		1016	
32 CHAILLOU	Martin	CA AZAY LE BRULE	210	50	124	85	180	180		1009	
33 DRAPEAU	Jean Luc	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	197	168	180	90	43	180		992	
34 VERLEENE	Bruno	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	138	171	74	180	180	66		989	
35 JALLET	Yvon	AC ROMANS SAINT PAUL	123	180	163	90	144	180		980	
36 THEVENON	Laurent	UAC BOURGES	153	180	102	180	180	83		969	
37 RAVARD	Gilles	SEVRES ANJOU MODELISME	200	111	180	180	57	25		933	
38 DUCHESNE	Florian	CA DE TOURAINNE	210	180	180	145	119	62		896	
39 CHAMPION	Robert	AC DES LANDES	172	180	180	180	0	0		892	
40 LARBAIGT	Laurent	SEVRES ANJOU MODELISME	119	180	112	180	62	49		831	
41 CESBRON	Samuel	CAEN AEROMODELES	66	180	180	69	180	0		813	
42 BARBIER	Antoine	LUDRES AIR MODELE	105	124	98	63	154	73		797	
43 CHANTOME	François	SEVRES ANJOU MODELISME	201	180	180	93	0	0		654	
44 HARSCOUET	Jean Loïc	SEVRES ANJOU MODELISME	130	180	180	156	0	0		646	
45 MORICEAU	Bertrand	AC DES LANDES	101	83	97	180	0	0		461	
46 TEDESCHI	Serge	CERCLE MODELISTE RULLICOIS	204	180	58	0	0	0		442	
47 CHAUSSEBOURG	Pierre	SEVRES ANJOU MODELISME	87	71	114	68	0	0		340	
48 COFFIN	Pierre Yves	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	92	136	81	0	0	0		309	
49 BOISSIMON	Jean Pierre	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	133	110	0	0	0	0		243	
50 RIGAULT	Mickael	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS									

PLANEUR F1A JUNIORS

1 MAUSSION	Valentin	SEVRES ANJOU MODELISME	190	180	180	180	56	168	180	1134
2 PARIS	Guillaume	CAEN AEROMODELES	210	180	180	180	80	98	118	1046
3 CHAILLOU	Martin	SEVRES ANJOU MODELISME	96	180	70	180	180	130	180	1016
4 BARBIER	Antoine	CAEN AEROMODELES	66	180	180	69	180	0	138	813

Il a fait chaud...chaud , samedi ,dimanche et lundi et même mardi encore

Météo dans l'ensemble très favorable tout en étant un peu pénible pour les concurrents sur le terrain, les températures poussant à la sudation et à la réhydratation .
Pas de remarques particulières à faire sur le déroulement , ou sur les aspects techniques de la compétition

On peut en effet faire confiance , à la fois à J.C Cheneau - logistique -et A.Roux organisation sportive , pour être assuré que cela se passera bien , ce fut le cas en effet ! Sans heurts le tout.

En revanche une multitude de questions se pose et attend réponses, concernant les Championnats de France .

Diminution constante des effectifs

Très peu de jeunes cadets et

CLOSSETTET

PLANEUR A1 F1H

juniors . Quinze juniors , toutes catégories confondues dont des doublettes . Vingt sept cadets , toutes catégories , et là aussi des doublettes . Avons nous déjà été aussi bas ?

Absence d'un nombre important de sélectionnés, inscrits pour les Championnats, sur les lignes de départ , occasionnant un dérèglement et des perturbations dans la programmation des vols . Chronos inoccupés , concurrents isolés , sur les postes, bref des inégalités sensibles . Du travail inutile de la part des organisateurs dans la préparation administrative des championnats . A. Roux a souligné , le peu de respect et d'esprit sportif de la part des absents . Aucune excuse !

Et les anciens qui font bande à part, ou sont obligés de la faire , à distance respectueuse du reste de la compétition ... pestiférés, exclus de la famille Vol libre ? Pour avoir de vieux os ou des appareils anciens ?

Repas de clôture, organisé par le club local et de très belle facture, pour 18 €, prix imbattable , vin compris et là aussi un nombre important d'absents à ne pas comprendre pourquoi?

1 BERNARD	Gilles	CAEN AEROMODELES	120	120	120	120	120	600
2 ROBERT	Jean	ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC	118	114	120	120	120	592
3 DUJARDIN	Frédéric	CAEN AEROMODELES	120	111	109	120	120	580
4 MARQUOIS	Camille	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	80	120	120	120	560
4 MOREAU	François	LUDRES AIR MODELE	120	120	120	80	120	560
6 ECHIVARD	Didier	MAC DE MANDRES	120	75	120	120	114	549
7 CHAUSSEBOURG	Pierre	CERCLE MODELISTE RULLICOIS	120	120	120	120	63	543
8 COFFIN	Pierre Yves	SEVRES ANJOU MODELISME	111	120	120	120	46	517
8 CANLER	Thierry	CAEN AEROMODELES	120	120	114	120	43	517
10 BERNARD	Boris	CAEN AEROMODELES	115	97	120	120	50	502
10 UZUREAU	Emmanuel	SEVRES ANJOU MODELISME	82	62	120	118	120	502
12 COURTEILLE	Jean Pierre	CAEN AEROMODELES	91	108	103	120	74	496
13 BROCHARD	Georges	SEVRES ANJOU MODELISME	80	113	120	120	62	495
14 CHEFGROS	Yoann	AC SAINTONGE ET AUNIS	76	120	93	120	59	468
15 MORICEAU	Bertrand	SEVRES ANJOU MODELISME	103	77	120	120	41	461
16 MARCHAND	Bruno	SEVRES ANJOU MODELISME	86	83	63	120	47	399
17 MAROT	Aymeric	SEVRES ANJOU MODELISME	60	120	101	68	44	393
18 BERNARD	Edgar	CAEN AEROMODELES	120	24	120	120	120	384
19 DUCHESNE	Florian	SEVRES ANJOU MODELISME	75	86	54	85	51	351
20 CHEFGROS	Gérard	AC SAINTONGE ET AUNIS	84	93	32	84	36	329
21 CHAILLOU	Martin	SEVRES ANJOU MODELISME	68	81	42	23	36	250
22 GAIGNET	René	AC SAINTONGE ET AUNIS	4	53	63	84	26	230

WAKEFIELD F1B

1 COUTINEAU	Paul	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	240	180	180	180	180	180	180	1320	221
2 TEDESCHI	Serge	AC DES LANDES	240	180	180	180	180	180	180	1320	182
3 RIGAULT	Eloïse	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	240	180	180	180	180	180	180	1320	181
4 BARBERIS	Didier	MAC DE MANDRES	240	180	180	180	180	180	180	1281	
5 MORANDINI	Stéphane	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	240	180	136	180	180	180	180	1276	
6 BUSSION	Guy	AC ROMANS SAINT PAUL	240	180	180	180	180	131	180	1271	
7 MARQUOIS	Gérard	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	240	180	180	180	180	127	180	1267	
8 CHENEAU	Jean Claude	AC SAINTONGE ET AUNIS	240	158	160	180	157	180	180	1255	
9 MARQUOIS	Bernard	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	224	180	150	180	166	180	169	1249	
10 MARQUOIS	Michel	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	238	151	180	180	114	180	147	1190	
11 MARQUOIS	Emeline	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	190	180	105	180	159	180	180	1174	
12 LEE-A-HING	Eric	TOULON MODELISME	193	117	180	180	180	121	180	1151	
13 LATY	Julien	TOULON MODELISME	206	165	176	180	128	180	104	1139	
14 MORANDINI	Wilfried	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	240	180	180	180	106	180	71	1137	
15 MORANDINI	Myriam	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	199	180	180	114	95	157	180	1105	
16 BOIZIAU	Jacques	MAC DE LOIRE ATLANTIQUE	167	180	122	180	90	180	131	1050	
17 BESNARD	Annie	LUDRES AIR MODELE	180	115	147	180	180	180	40	1022	
18 BUREAU	Louis	I.C.A ROMANAIS	139	114	162	180	117	180	128	1020	
19 DE ROLAND	Michel	AC DES LANDES	150	105	146	173	170	73	180	997	
20 MATHERAT	Georges	PARIS AIR MODEL	213	180	121	121	94	82	180	991	
21 GARET	Claude	AC ROMANS SAINT PAUL	160	76	158	180	180	33	178	965	
22 RIGAULT	Mickael	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	25	180	180	180	57	0	0	622	
23 MARQUOIS	Didier	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	101	0	93	111	180	6	0	491	
24 JACQUEMIN	Benoit	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	218	64	175	0	0	0	0	457	

WAKEFIELD F1B JUNIORS

1 COUTINEAU	Paul	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	240	180	180	180	180	180	180	1320	221
2 LATY	Julien	TOULON MODELISME	206	165	176	180	128	180	104	1139	

MOTOMODELE F1C

1 MAROT	Pierre	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	240	180	180	180	160	180	180	1300	
2 DIGUET	Aurélien	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	233	180	180	180	180	114	180	1247	
3 POUTADOU	Laurent	I.C.A ROMANAIS	240	180	180	180	180	102	112	1174	
4 BOUTILLIER	Bernard	UAC BOURGES	240	180	0	180	180	180	0	960	

PLANEUR CADETS

1 COUTURE	Loïc	CAEN AEROMODELES	120	120	120	120	480	109	
2 LAUREAU	Sébastien	MAC DE MANDRES	120	120	120	120	480	76	
3 MAURIN	Florian	UA ORLEANS	120	104	120	91	435	110	
4 HOCCUAUX	Antoine	LUDRES AIR MODELE	75	120	120	120	435	100	
5 MOREAU	Bastien	LUDRES AIR MODELE	120	115	76	120	431		
6 UKIAN	Yovan	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	120	51	120	114	405		
7 PILIER	Thomas	UA ORLEANS	120	120	120	34	394		
8 LAUREAU	Lilian	MAC DE MANDRES	87	120	55	120	382		
9 PRIMAU	Félix	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	120	82	120	57	379		
10 MOREAU	Thomas	LUDRES AIR MODELE	120	62	71	90	343		
11 GROSJEAN	Jules	LUDRES AIR MODELE	111	120	20	38	289		
12 VERLENNE	Robin	C.A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	69	56	58	80	263		
13 BARDON	Théo	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	44	40	120	52	256		
14 LAINÉ	Antoine	CAEN AEROMODELES	53	120	26	56	255		
15 HAMELIN	Sophie	C.A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	12	52	120	56	240		
16 HAMELIN	Julie	C.A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	3	80	76	47	206		
17 MARCHAND	Brice	SEVRES ANJOU MODELISME	32	1	27	116	176		
18 PUJADE	Laurie	C.A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	18	30	46	35	129		
19 IMBERT	Yohan	C.A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	20	5	30	23	78		

PLANEUR SENIORS

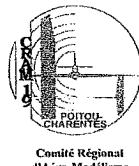
1 VILLENFIN	Karine	MAC DE MANDRES	180	180	180	180	720
2 GAUDIN	Jacques	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	180	180	176	180	716
3 BAILLY	André	M A C BEAUJOLAIS	162	180	180	180	702
4 SCHIAVI	Gérard	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	180	156	180	180	696
5 SION	Jean Pierre	U.A.LILLE R.TOURCOING	180	180	138	180	678
6 VAUCELLES	Guillaume	ABKOMODELISME CLUB THOUARSAIS	153	180	180	135	648
7 ECHIVARD	Didier	MAC DE MANDRES	148	180	139	180	647
8 BRAUD	Lionel	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	174	180	180	109	643
9 COFFIN	Pierre Yves	SEVRES ANJOU MODELISME	180	180	92	180	632
9 MARCHAND	Antoine	SEVRES ANJOU MODELISME	114	158	180	180	632
11 MARCHAND	Gabriel	SEVRES ANJOU MODELISME	180	90	180	180	630
12 PFTON	Guy	CAEN AEROMODELES	69	180	180	180	609
13 TEUILIER	Bernard	SEVRES ANJOU MODELISME	154	109	180	162	605
14 BERGIE	Daniel	MC DE REVEL	126	149	137	180	592
15 BUREAU	Louis	I C A ROMANAIS	106	133	170	180	589
16 BROCHARD	Georges	SEVRES ANJOU MODELISME	159	162	139	126	586
17 DELASSUS	Alain	M J B P ISBERGUES	164	180	86	148	578
18 BESNARD	Joël	LUDRES AIR MODELE	136	180	180	78	574
19 DIGUET	Aurélien	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	108	110	170	180	568
20 ROBERT	Jean	ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC	120	118	180	145	563
21 VERLEENE	Bruno	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	128	132	118	180	558
22 CHEFROS	Gérard	AC SAINTONGE ET AUNIS	143	154	74	180	551
23 IMBERT	Sébastien	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	180	132	86	142	540
24 CANLER	Thierry	CABN AEROMODELES	174	27	149	180	530
25 DUCHESNE	Florian	SEVRES ANJOU MODELISME	125	116	107	180	528
26 VICENTE	Arnaud	MAC DE MANDRES	180	180	97	68	525
27 DONNET	Jacques	UAC BOURGES	113	180	38	180	511
28 BOISSIMON	Jean Pierre	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	91	180	41	180	492
29 SOLANO	Rosine	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	119	157	144	50	470
30 LELEUX	Jacques	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	148	180	75	46	449
31 NORGET	Daniel	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	131	113	24	180	448
32 COURTEILLE	Jean Pierre	CAEN AEROMODELES	130	106	67	128	431
33 SOLANO	Angel	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	123	33	180	80	416
34 PUJADE	Marcel	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	117	180	74	28	399
35 MORICEAU	Bertrand	SEVRES ANJOU MODELISME	164	145	0	70	379
36 TEMPPIER	François	UA ORLEANS	146	93	72	47	358
37 ADJADJI	Lucien	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	152	127	0	0	279
38 GAUDIN	Louis	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	161	71	0	0	232

PLANEUR JUNIORS

1 CHAILLOU	Martin	SEVRES ANJOU MODELISME	180	180	180	180	720
2 PARIS	Guillaume	CAEN AEROMODELES	180	176	180	180	716
3 ARRIEULA	Jérôme	ASS ALPHONSE PENAUD	180	180	130	180	670
4 MAROT	Aymeric	SEVRES ANJOU MODELISME	180	180	180	80	620
5 MAUSSION	Valentin	SEVRES ANJOU MODELISME	180	180	76	180	616
6 FOURNIER	Simon	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	115	180	180	117	592
7 BARBIER	Antoine	CAEN AEROMODELES	180	82	66	180	508

COUPE D'HIVER FIG

1 DUPUIS	Louis	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	120	120	120	120	600	220
2 GALICHET	Antoine	PARIS AIR MODEL	120	120	120	120	120	600	208
3 BUSSON	Guy	AC ROMANS SAINT PAUL	120	120	120	120	120	600	188
4 CHENEAU	Jean Claude	AC SAINTONGE ET AUNIS	120	120	120	120	120	600	179
5 RIGAULT	Mickaël	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	120	120	120	120	120	600	178
6 MARROT	Pierre	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	120	120	120	120	600	177
7 DRAPEAU	Jean Luc	CA AZAY LE BRULE	120	120	120	120	120	600	172
8 COUTINEAU	Paul	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	120	120	120	120	600	130
9 BESNARD	Annie	LUDRES AIR MODELE	120	120	120	120	120	600	129
10 FRUGOLI	Jean Francis	MAC DE MARSEILLE	120	120	120	120	120	600	106
11 GARET	Claude	AC ROMANS SAINT PAUL	120	120	120	120	116	596	
12 BOUCHER	René	UAC BOURGES	120	120	120	112	120	592	
13 MARQUOIS	Bernard	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	120	104	120	120	584	
14 LUCISIC	Charles	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	120	120	120	120	102	582	
15 ADJADJ	Lucien	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	120	110	120	120	108	578	
16 TISSEROND	Christophe	MAG 2S	120	104	120	113	120	577	
17 JALLET	Yvon	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	84	120	120	120	120	564	
18 MICHAUD	Bernard	SEVRES ANJOU MODELISME	120	120	120	120	62	542	
19 NERAudeau	Francis	A PONTOIS	120	86	107	120	108	541	
20 MARQUOIS	Gérard	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	102	88	120	120	102	532	
21 LEE-A-HING	Eric	TOULON MODELISME	120	120	120	120	51	531	
22 CERES	Pascal	AC LES GOELANDS	90	120	91	120	109	530	
23 MATHERAT	Louise	PARIS AIR MODEL	108	120	120	120	55	523	
24 LAVIENENT	Henri	A.M.PUJAUT	120	120	120	112	49	521	
25 MARQUOIS	Michel	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	71	120	120	85	516	
25 MILLET	Henri Serge	MAG 2S	120	120	44	112	120	516	
27 BROUTIN	Doris	A C LENS	120	120	118	120	34	512	
28 FOURNIER	Jean Marie	CAEN AEROMODELES	120	46	79	120	120	485	
29 MARCHAND	Bruno	SEVRES ANJOU MODELISME	120	120	120	120	0	480	
29 LATY	Denis	TOULON MODELISME	120	120	120	120	0	480	
31 DREMERE	Marc	U.A.LILLE R.TOURCOING	91	86	120	55	120	472	
31 MATHERAT	Georges	PARIS AIR MODEL	120	78	75	120	79	472	
31 WEBER	Claude	PARIS AIR MODEL	120	52	115	119	66	472	
34 PAILHE	Pierre	ASS ALPHONSE PENAUD	66	65	80	120	87	418	
35 LATY	Julien	TOULON MODELISME	34	40	120	108	100	402	
36 JACQUEMIN	Benoit	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	11	9	120	64	69	273	



CHAMPIONNATS de FRANCE de VOL LIBRE d'EXTERIEUR 2009

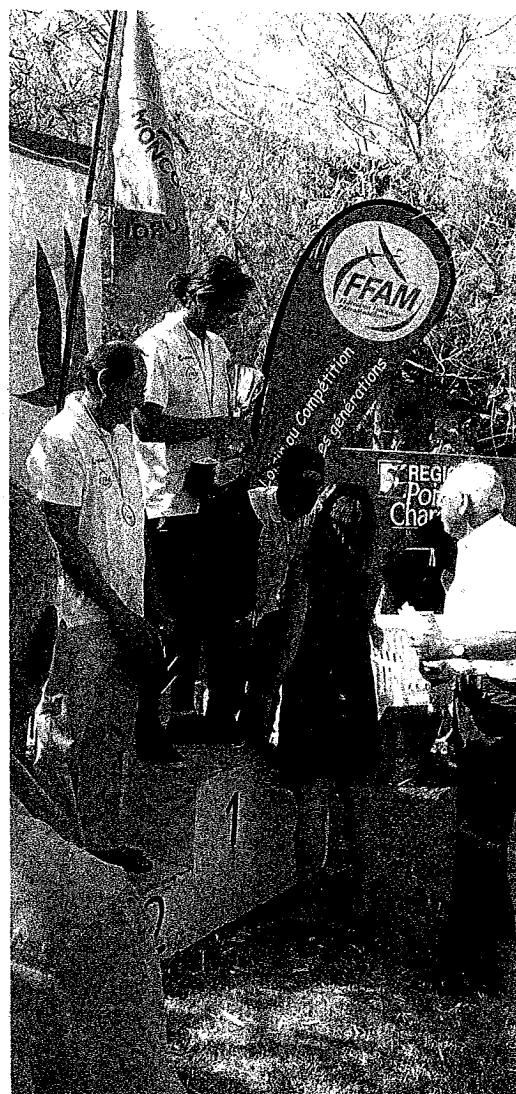
du 15 août au 17 août 2009

Plaines de

MONTILS

PERIGNAC

SAINT SEURIN de PALENNE
CHARENTE MARITIME

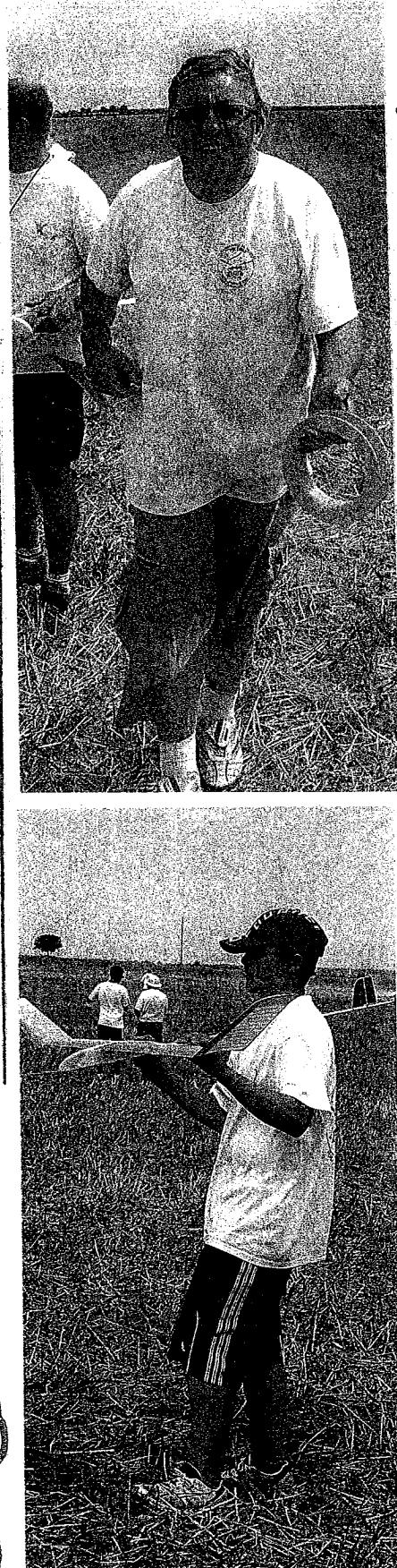


11567

Montils 2009

Concours National Modèles Anciens

25^e année de l'Association des Amateurs d'Aéromodèles Anciens



*ANDRE BAJILY, TOUJOURS DETERMINÉ EN PIA, MALGRÉ SON ÂGE AVANCE - CLASSE -35.-

*GUILLAUME PARIS PAS AUTANT AVANCE EN AGE MAIS UNE FIGURE DE PROVÉ PARMI LES JEUNES DE CAEN. —

CONCOURS NATIONAL 2009

CLASSEMENT GENERAL PLANEUR

NOM	PRENOM	LICENCE	CLUB	MODELE	VOL1	VOL2	VOL3	VOL4	TOTA	CLA
ADJADJ	LUCIEN	605134	AC EVREUX/4A	JABIRU	120	120	120	0	360	1
PAILHE	PIERRE	9104672	AAAPENAUD/4A	GOETZ 1952	98	103	110	0	311	2
DI RIENZO	J. PIERRE	0710307	AMCL/4A	DIPLOMATE II	55	120	0	0	175	3

CONCOURS NATIONAL 2009

CLASSEMENT GENERAL COUPE D'HIVER

NOM	PRENOM	LICENCE	CLUB	MODELE	VOL1	VOL2	VOL3	VOL4	TOTA	CLA
MARQUOIS	GERARD	0910361	VLM	LO ZIGOLO	120	120	120	143	503	1
DUPUIS	LOUIS	8505031	VLM/4A	LO ZIGOLO	120	120	120	135	495	2
ADJADJ	LUCIEN	605134	AC. EVREUX/4A	JUMPING	120	115	120	0	355	3
PAILHE	PIERRE	9104672	AAAPENAUD/4A	BRUSQUET	78	120	120	0	318	4
LESSEUR	CHRISTIAN	0505662	AAAA	EROS	83	73	120	0	276	5
WEBER	CLAUDE	8407712	PAM/4A	LO ZIGOLO	43	71	78	0	192	6
VACLAV	BAHNICK	0802449	PAM	BAGATELLE	64	46	80	0	190	7
LEVASSEUR	BERNARD	8602325	AAAA	GARAP	69	56	0	0	125	8
DI RIENZO	J. PIERRE	0710307	AMCL/4A	BASPLUM	33	59	24	0	116	9

CONCOURS NATIONAL 2009

CLASSEMENT GENERAL MOTOMODELE

NOM	PRENOM	LICENCE	CLUB	MODELE	VOL1	VOL2	VOL3	VOL4	TOTA	CLA
LEVASSEUR*	BERNARD	8602325	AAAA	LB51	90	90	90	0	270	1
MARROT	PIERRE	8602325	VLM	BOY SCOUT	77	78	8	0	163	2
ADJADJ	LUCIEN	605134	AC. EVREUX/4A	BIKINI V 1952	8	0	0	0	8	

* Temps limité à 90secondes (temps moteur 17s + plané) (pour le plaisir)

CONCOURS NATIONAL 2009

CLASSEMENT GENERAL WAKEFIELD

NOM	PRENOM	LICENCE	CLUB	MODELE	VOL1	VOL2	VOL3	VOL4	TOTA	CLA
CARLES	MAURICE	8501654	AC. LANDES/4A	KORDA	120	120	120	0	360	1
ADJADJ	LUCIEN	6051349	AC. EVREUX/4A	DUPLEX	120	120	105	0	345	2
DI RIENZO	J. PIERRE	0710307	AMCL/4A	TOTO	90	47	112	0	249	3
WEBER	CLAUDE	8407712	PAM/4A	NEW LOOK	80	120	0	0	200	4

Sur 37 appareils engagés :

22 ont volé

19 sont classés

MOTOMODELE CO² F1K

(Concours National)

1 BOCHET	Bernard	AERO VENOIS VOL LIBRE	107	120	120	120	120	587
2 GAUDIN	Louis	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	120	120	120	71	551
3 GAUDIN	Jacques	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	91	96	120	120	547
4 NORGET	Daniel	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	99	120	120	53	87	479
5 BOCHET	Alain	AERO VENOIS VOL LIBRE	116	120	28	46	23	333

CAOUTCHOUC CADETS

1 LATY	Julien	TOULON MODELISME	120	120	120	120	480
2 TISSEROND	Maxime	MAG 2S	97	120	120	120	457
3 DAVID	Clement	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	120	96	120	456
4 ROBERT	Alexandre	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	107	120	89	436
5 MORANDINI	Julie	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	118	120	100	78	416
6 TISSEROND	Juliette	MAG 2S	106	58	88	120	372
7 BARDON	Rémi	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	120	120	74	74	314
8 JACQUEMIN	Léonard	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	108	88	80	0	276

CAOUTCHOUC JUNIORS

1 MAROT	Aymeric	SEVRUS ANJOU MODELISME	67	180	180	180	607
2 ARRIEULA	Jérôme	ASS ALPHONSE PENAUD	103	102	94	180	479

CAOUTCHOUC SENIORS

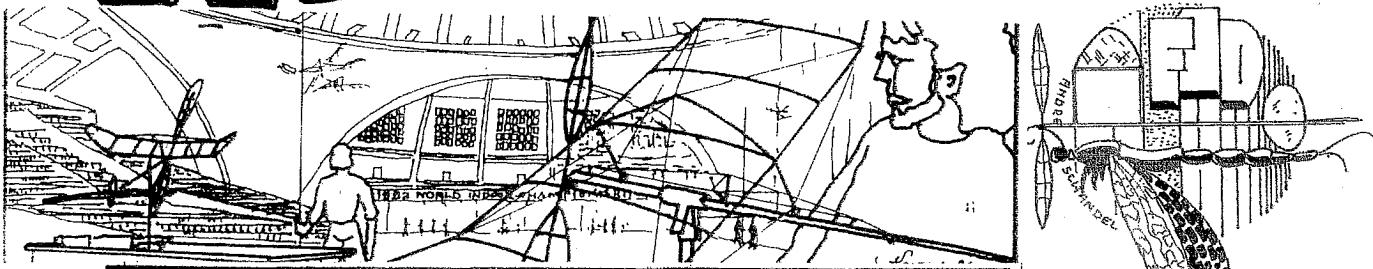
1 DUPUIS	Louis	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	180	180	180	180	720
2 MULLET	Henri Serge	MAG 2S	180	180	160	150	670
3 LAVENENT	Henri	A.M.PUJAUT	127	180	180	180	667
4 NERAUDEAU	Francis	A PONTOIS	180	146	126	180	632
5 MAROT	Aymeric	SEVRUS ANJOU MODELISME	67	180	180	180	607
6 CERES	Pascal	AC LES GOELANDS	120	119	180	173	592
7 PAILHE	Pierre	ASS ALPHONSE PENAUD	180	180	108	115	583
8 FRUGOLI	Jean Francis	MAC DE MARSEILLE	180	98	116	180	574
9 BROUTIN	Doris	A C LENS	151	113	180	126	570
10 DREMIEIRE	Marc	U.A.LILLE R.TOURCOING	101	150	91	180	522
11 TISSEROND	Christophe	MAG 2S	115	114	180	79	488
12 ARRIEULA	Jérôme	ASS ALPHONSE PENAUD	103	102	94	180	479
13 FOURNIER	Jean Marie	CAEN AEROMODELES	105	92	120	111	428

CHAMPIONNATS EUROPÉENS

F1D

BELGRADE

SERBIE 5 AU 14 - 08 - 09



CLASSEMENT

Senior Individual Results

1	Ivan Treger	SVK	24.22	35.11*	34.30+	34.03	33.06	31.41	69.41
2	Dezso Orsovai	HUN	29.25	0.23	32.58	34.14+	33.06	34.25*	68.39
3	Lutz Schramm	GER	13.49	32.47	34.40*	22.45	33.39+	0.31	68.19
4	Didier Barberis	FRA	32.09	33.48+	33.57*	32.42	32.59	21.23	67.45
5	Corneliu Mangalea	ROU	33.55*	33.25+	32.23	0.05	32.41	31.50	67.20
6	Zoltan Sukosd	HUN	5.29	33.14+	33.18*	31.10	29.24	30.08	66.32
7	Andras Ree	HUN	1.15	32.43*	32.00+	1.49	15.52	12.53	64.43
8	Slobodan Midic	SRB	30.39	32.07+	31.20	31.49	30.05	32.19*	64.26
9	Edward Ciapala	POL	30.18	32.10+	32.14*	29.17	30.36	0.00	64.24
10	Mikita Kaplan	CZE	31.54*	26.40	31.34+	18.18	25.37	29.49	63.28
11	Mark Benns	GBR	28.32	31.00+	7.34	32.11*	30.28	30.57	63.11
12	Robert Champion	FRA	29.14	30.04	30.52+	32.02*	14.31	30.20	62.54
13	Derek Richards	GBR	25.49	27.23	31.14+	31.35*	29.41	30.42	62.49
14	Aurel Popa	ROU	29.07	30.27+	27.16	30.08	28.39	32.19*	62.46
15	Thierry Marillier	FRA	30.28+	31.56*	19.30	8.40	22.37	27.23	62.24
16	Uwe Bundesen	GER	30.10+	4.03	28.39	31.13*	27.14	23.53	61.23
17	Klara Kaplanova	CZE	27.45	29.37	31.19*	29.40+	24.51	29.19	60.59
18	Karl Schoenfelder	GER	30.47*	27.19	29.15	29.51+	29.29	1.40	60.38
19	Slobodan Milic	SRB	28.16+	5.12	26.55	30.23*	12.19	17.23	58.39
20	Karol Vins	SVK	27.25	29.42*	26.42	28.21+	18.51	11.01	58.03
21	Jerzy Markejewicz	POL	28.15+	29.07*	27.19	26.35	24.15	26.19	57.22
22	Dan Amoraritei	ROU	26.59	27.54	25.47	28.13+	15.27	28.47*	57.00
23	John Shaw	GBR	25.02	28.38*	27.10	24.54	28.06+	11.55	56.44
24	Fabio Manieri	ITA	23.39	27.27+	26.55	27.41*	25.40	20.27	55.08
25	Zdenek Cinert	CZE	23.55	26.18*	25.04+	23.04	12.13	21.31	51.22
26	Lazar Lacimic	SRB	22.45	25.43*	25.15+	18.34	22.18	23.48	50.58
27	Mariusz Rogowski	POL	23.16	24.21+	24.09	20.34	10.17	24.53*	49.14
28	Benito Bertolani	ITA	14.57	15.08	17.46	26.12*	1.07	21.37+	47.49
29	Gabrio Bendoni	ITA	4.08	16.23	16.03	22.40*	22.12+	16.33	44.52
No.of best flights in each round	3	8	5	8	0	5			
No.of 2nd best flights in each round	4	9	7	5	3	1			
No.of scoring flights in each round	7	17	12	13	3	6			
No.flts exceeding 25 min	19	23	24	19	16	14	115		
No.flts exceeding 30 min	8	12	13	11	8	9	61		
No.flts exceeding 35 min	0	1	0	0	0	0	1		

Junior Individual Results

1	Gabriela Kaplanova	CZE	30.22+	28.03	31.46*	28.05	0.00	28.49	62.08
2	Hugo Marillier	FRA	29.20	27.43	30.45*	30.08+	28.47	19.52	60.53
3	Jiri Klimes	CZE	26.12	28.42*	12.16	18.20	27.26+	26.40	56.08
4	Jean Trautsolt	FRA	19.52	28.03*	27.20	26.30	28.03+	26.51	56.06
5	Lucas Marillier	FRA	24.55	24.13	23.33	28.03*	25.00+	18.30	53.03
6	Szymon Goralczyk	POL	10.06	26.18*	23.15	24.16	22.51	25.44+	52.02
7	Petr Klimes	CZE	25.11	26.29*	25.27+	25.01	24.32	0.00	51.56
8	Krzysztof Muras	POL	22.16	26.35*	23.37	14.37	22.34	25.18+	51.53
9	Laurynas Pudziunas	LTU	21.24	24.33+	14.40	26.03*	19.06	0.09	50.36
10	Cosmin Dedilic	ROU	20.12	11.45	21.45	22.44	25.53*	24.25+	50.18
11	Tomasz Demidowicz	POL	24.17	25.08*	24.45	23.49	23.55	23.41	49.53
12	Attila Szeredi	ROU	21.27	24.20+	9.42	21.29	19.58	25.22*	49.42
13	Eduard Morar	ROU	22.16	22.20	22.29+	23.34*	19.07	15.36	46.03
14	Martyna Salakauskas	LTU	15.56	18.39	15.08	24.13*	21.30+	17.56	45.43
15	Jonas Deveikis	LTU	19.48	18.43	18.28	19.04	21.25+	22.19*	43.44
No.of best flights in each round	0	6	2	4	1	2			
No.of 2nd best flights in each round	1	2	3	1	5	3			
No.of scoring flights in each round	1	8	5	5	6	5			
No.flts exceeding 20 min	11	12	10	12	11	9	65		
No.flts exceeding 25 min	4	8	4	6	5	6	33		
No.flts exceeding 30 min	1	0	2	1	0	0	4		

Junior Team Results

Country	Abbrev	Total	Round-by-round places
1 Czech Republic	CZE	170.12	1 1 1 2 1 1
2 France	FRA	170.02	2 2 2 1 2 2

THIERRY MARILLIER



Senior Team Results

Country	Abbrev	Total	Round-by-round places
1 Hungary	HUN	199.54	10 9 1 1 1 1
2 France	FRA	193.03	1 1 2 2 2 2
3 Germany	GER	190.20	7 7 3 3 3 3
4 Romania	ROU	187.06	2 2 4 4 4 4
5 Great Britain	GBR	182.44	6 4 6 5 5 5
6 Czech Republic	CZE	175.49	3 5 5 6 6 6
7 Serbia	SRB	174.03	5 6 8 7 7 7
8 Poland	POL	171.00	4 3 7 8 8 8
9 Italy	ITA	147.49	9 10 10 9 9 9
10 Slovakia	SVK	127.44	8 8 9 10 10 10

16TH DORCOL CUP, BELGRADE, AUG 8-9

F1D 20 flew

1	L Schramm	GER	35.25	36.06	71.31
2	I Treger	SLK	33.09	36.09	69.18
3	D Barberis	FRA	35.13	33.58	69.11
4	O Dezso	HUN	32.15	34.01	66.16
5	P Aurel	ROU	33.58	32.14	66.12
6	M Benns	GBR	32.31	33.25	65.56

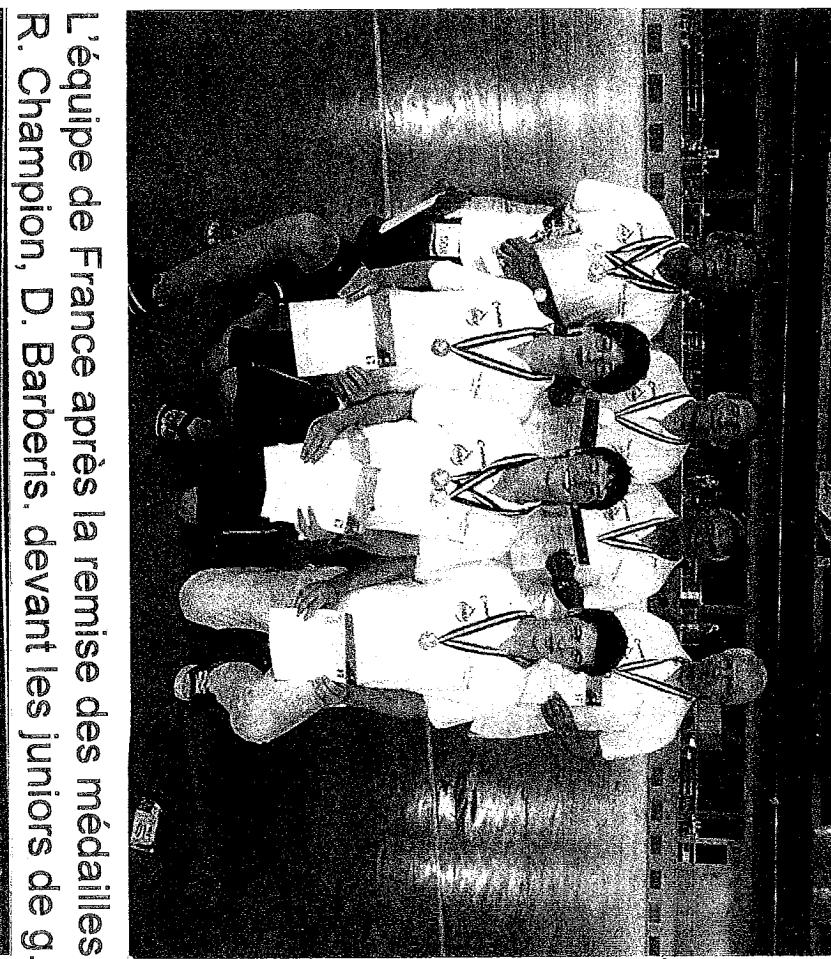
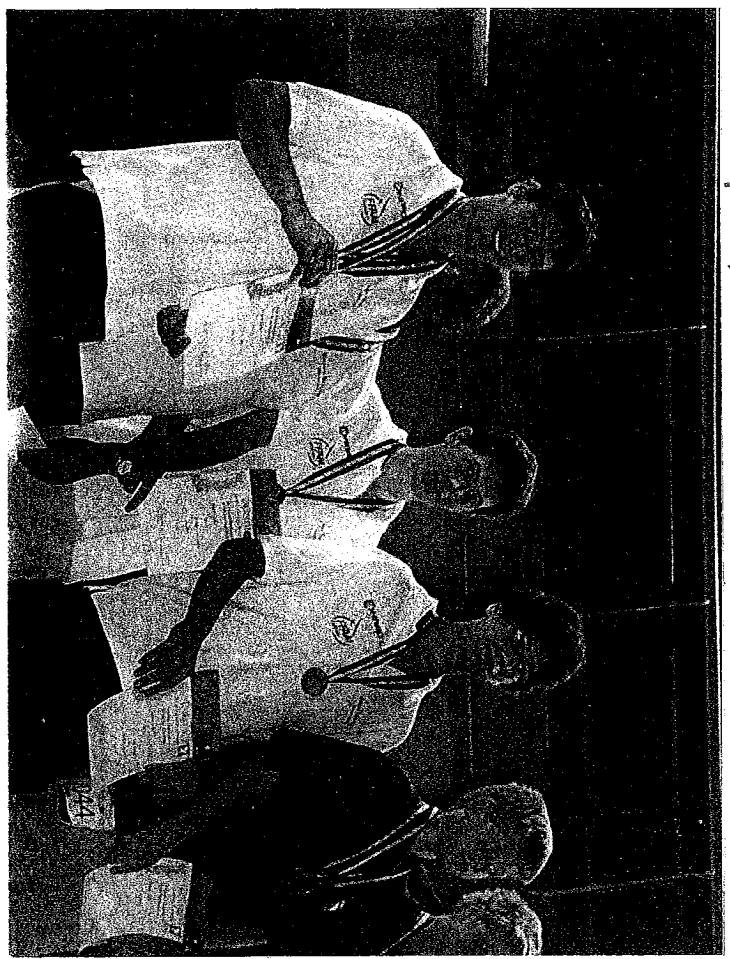
F1D Junior 7 flew

1	H Marillier	FRA	29.17	29.27	58.44
2	G Kaplanova	CZE	26.10	27.11	53.21
3	J Trautsolt	FRA	27.06	26.11	53.17

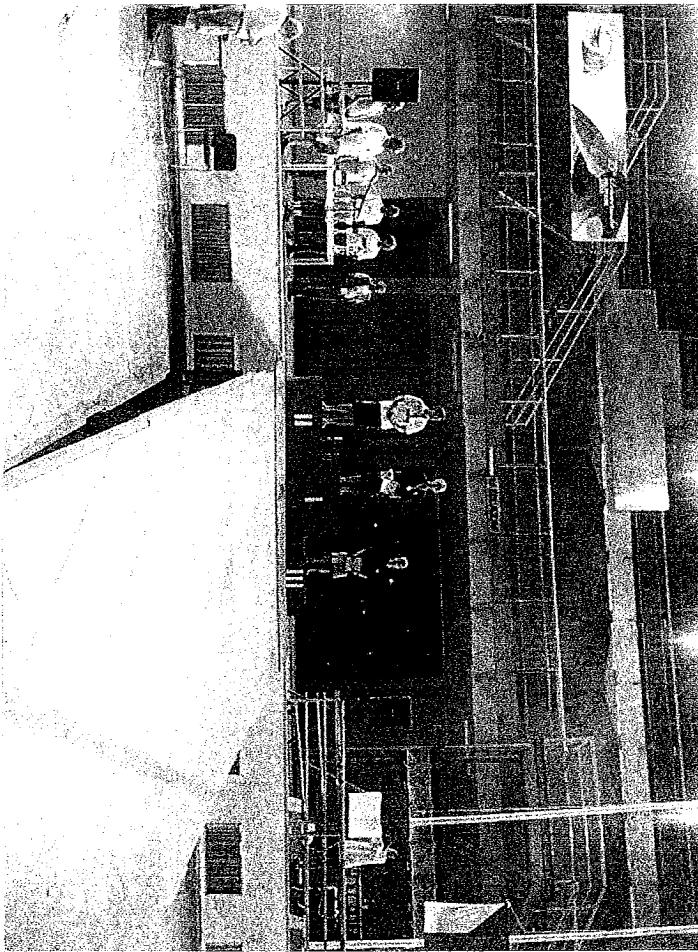
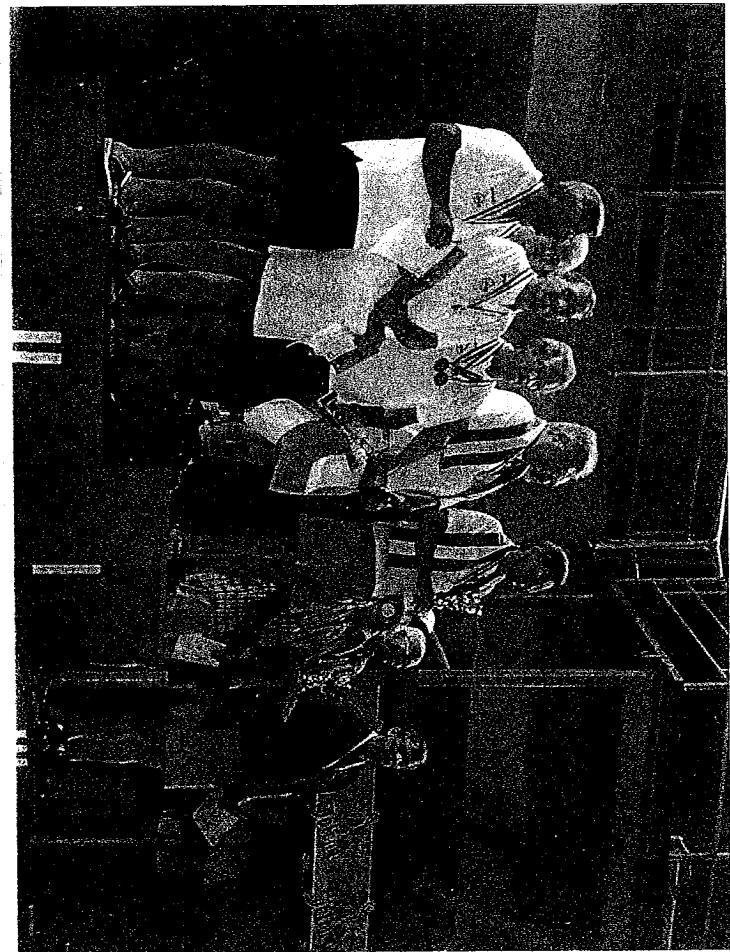
Open 350 4 flew

1	M Benns	GBR	28.10	26.16	54.26
2	P Ing	GBR	17.32	17.12	34.44

VOL LIGNE ARDOISE



L'équipe de France après la remise des médailles. De gauche à droite derrière B. Boutilier, T. Marilier,
R. Champion, D. Barberis, devant les juniors de g. à d.: Lucas Marilier, H. Marilier, J. Trautsolt



IL Y A 12 ANS... GAUBENT DUPRIEZ

12 ans plus tard

Mon dernier championnat de France en FIA remonte au siècle dernier en 1997 à Pamproux. Je « buntais » avec un modèle aux ailes coffrées de balsa recouvert de tissus de verre 20g (ça ne « flutté » pas). Je n'attribuais pas mon niveau, loin d'être haut, à la qualité de mon matériel, mais plutôt à mon facteur humain. Après une absence forcée, je suis revenu au Poitou en 2007. Et là qu'est ce que j'ai vu ? J'ai pris peur ! Je me suis interrogé sur les raisons de m'y remettre. J'ai vu des servos, des radios commandes, des modèles à des prix exorbitants. Bref je me suis dit impossible de revenir.

Puis un jour j'ai changé de vélo de course. J'en ai acheté un en carbone avec des dérailleurs dernier cri. Et bien croyez moi les côtes étaient toujours aussi dures à monter.

J'ai transposé ce constat au vol libre et c'est toujours aussi dur de trouver des pompes !

C'est avec cet œil là que je me suis assis dans mon fauteuil de chronométreur au Poitou cette année. J'ai observé et écouté les concurrents, leur façon de treuiller, les modèles ; leurs réflexions et voici mon constat.

En général :

On retrouve les mêmes sur les podiums, il n'y a plus de maxi, on pense toujours que c'est en ayant matériel du gagnant qu'on gagnera.

Maintenant sur l'évolution du matériel :

Bien entendu j'ai été admiratif devant les ailes à flaps d' Allard Van Vallen, devant l'électronique, les programmateurs ; mais ces modèles au bout du câble ont perdu de leur sensibilité.

J'ai constaté que les concurrents treuillaient tout en force et ne recherchaient que la performance de largage. J'ai vu des tas de beaux largages « en plein à côté ». Je me suis même dit, en voyant qu'il n'existe plus que trois quatre types de modèle, c'est le moyen de voir la valeur du concurrent. Et en effet carbone, électronique, programmation fait bien rigoler les « dégueulantes »

En conclusion

Il faut rappeler que notre sport est motivé par deux intérêts : la recherche de la pompe et la recherche technique. En supprimer un dénaturerait notre passion. Rappelez-vous quand les premiers thermistores sont arrivés sur les terrains, tout le monde s'est passionné pour trouver le plus sophistiqué (il y avait celui avec plusieurs sondes pour voir l'évolution de la pompe etc...), ils sont-ils où aujourd'hui ?

On ne va pas plus loin avec un vélo en carbone sans jambe, comme on ne fait pas plus de maxi avec un modèle sophistiqué sans flaire.

Quand à la polémique « faut-il réglementer » je ne la trouve pas justifiée. Par contre ouvrons celle « doit-on continuer à ce faire prendre pour des gogos par certains vendeurs » ?

Je serais partisan pour que les hautes instances internationales, au lieu de gratter la tête sur des règlements dangereux pour notre avenir, réunissent nos inventeurs et fabricants pour leur demander de mettre au point des modèles performants accessibles en prix (100 euros max) destinés aux jeunes, aux clubs et à ceux qui n'ont pas envie de se ruiner mais qui veulent se faire plaisir. Mais laissons les inventeurs inventer, il nous font rêver et progresser.

Lancer une grande campagne mondiale via internet sur notre sport serait judicieux. Nous avons un siècle de retard.

Ah ! il y a une chose qui n'a pas changé sur les terrains 12 ans plus tard, ce sont les copains même avec quelques poils blancs par-ci par-là, tous toujours jeunes et quel accueil !



Pour la première fois des médailles ont été gagnées par une Equipe de France en vol libre d'intérieur F1D !

Le championnat d'europe de vol libre d'intérieur a eu lieu du 9 au 14 août 2009, dans le hall N°1 du parc des expositions de Belgrade, en Serbie.

Ce championnat d'europe catégorie F1D a été précédé du concours international «Dorcol Kup» (F1D et Micro 35) du 6 au 8 août. L'équipe de France complète comportant les juniors et les seniors a participé aux deux compétitions.

5 Août : arrivée des équipes de France en avion par un vol direct et location du minibus

6 Août : Inscription des 6 concurrents à la «dorcol Kup» (40 euros)

7 Août : 3 premiers vols de la «dorcol Kup»

8 Août : 3 derniers vols et remise des prix de la «dorcol Kup»

9 Août : Pour nous, ce sera une journée d'entraînement jusqu'à minuit, et d'arrivée des autres équipes.

10 Août : Entraînement officiel, réunion des chefs d'équipe et des chronométreurs, puis cérémonie protocolaire d'ouverture du Championnat d'europe.

11 Août : 1^{er} et 2^{ème} vol officiel.

12 Août : 3^{ème} et 4^{ème} vol officiel.

13 Août : 5^{ème} et 6^{ème} vol, remise des prix, cérémonie protocolaire de clôture et banquet.

14 Août : départ des participants. Pour nous : Retour à Roissy vers 11H30 par un vol direct.

L'aéro club de Serbie organise la compétition sous l'égide de la FAI. Le jury est constitué de : Gerdhard Wöbbeking (GER), Président

Ian Kaynes (GBR), membre

Srdjan Pelagic (SRB), membre. Les langues officielles sont l'anglais et le serbe.

L'organisation Serbe est maintenant bien rodée, après 3 années. L'hébergement avait lieu à l'hôtel «N» où était organisé également le banquet de clôture. Déjeuners et diners étaient servis dans le hall N°1. L'hôtel «N» se situait à 25 mn environ du lieu de la compétition.

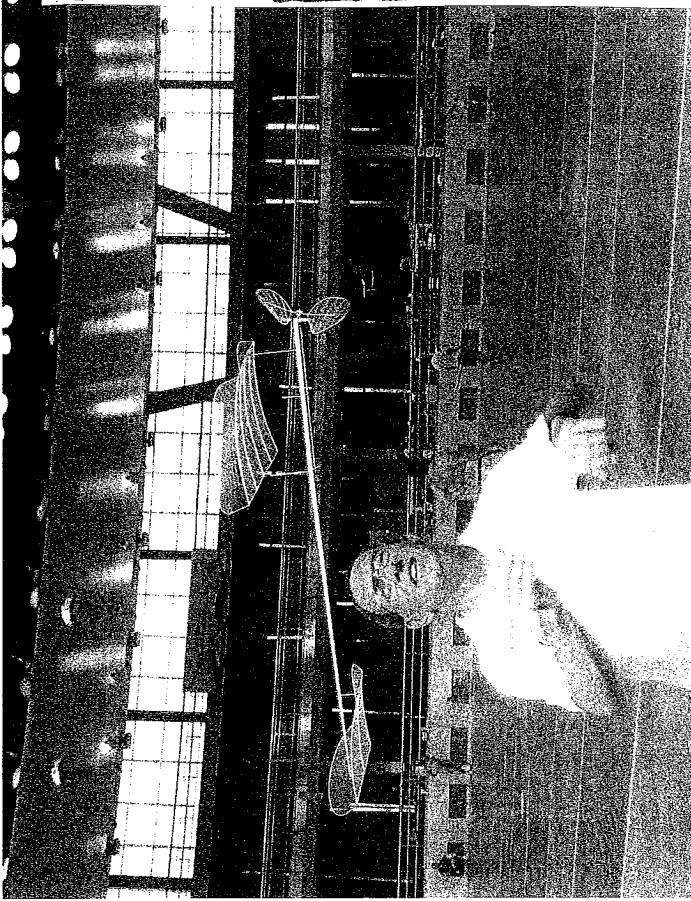
L'équipe de France 2009 est constituée de 7 personnes : 3 juniors : (Hugo Marilier, Jean Trautsohl et Lucas Marilier), 3 séniors (Robert Champion, Didier Barberis et Thierry Marilier). Le chef d'équipe est Bernard Boutillier. L'équipe est la même qu'en 2008 pour le championnat du monde. Notons que sur les 6 sélectionnés, 5 viennent du modèle air Club de Mandres les roses. Robert de l'AC Touraine.

Cette fois nous venons avec l'intention de mettre l'équipe de France Junior sur le podium. C'est un projet mûri depuis deux ans au club de Mandres, après la participation très honorable de Hugo Marilier au championnat d'europe 2007. Participer à la Dorcol Kup permet de mettre les modèles au point. Le championnat de France 2009 a montré l'effort de ce club en direction de la pratique du vol libre d'intérieur et de la catégorie F1D.

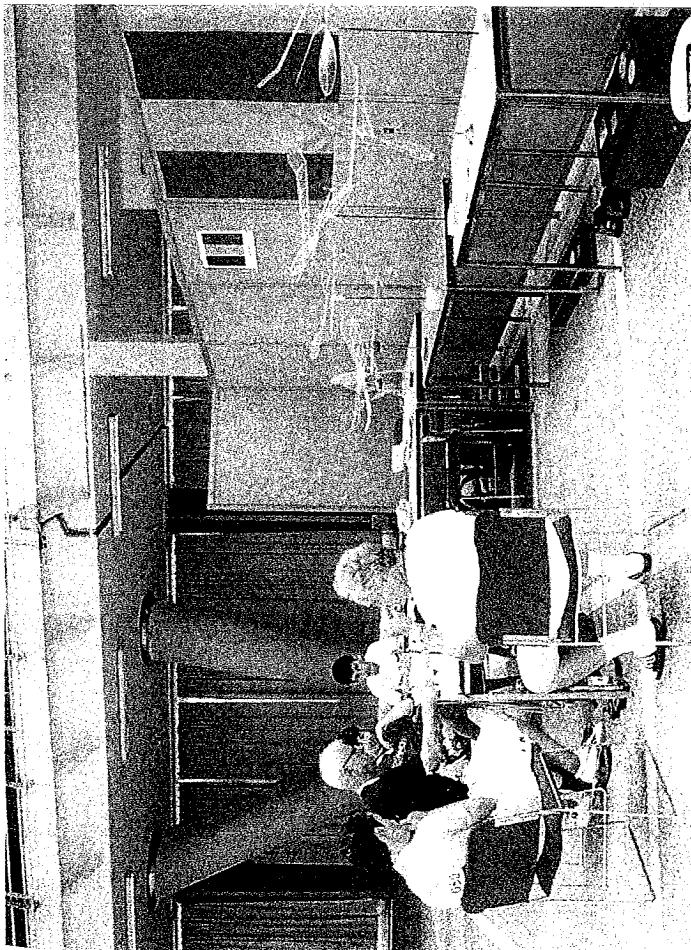
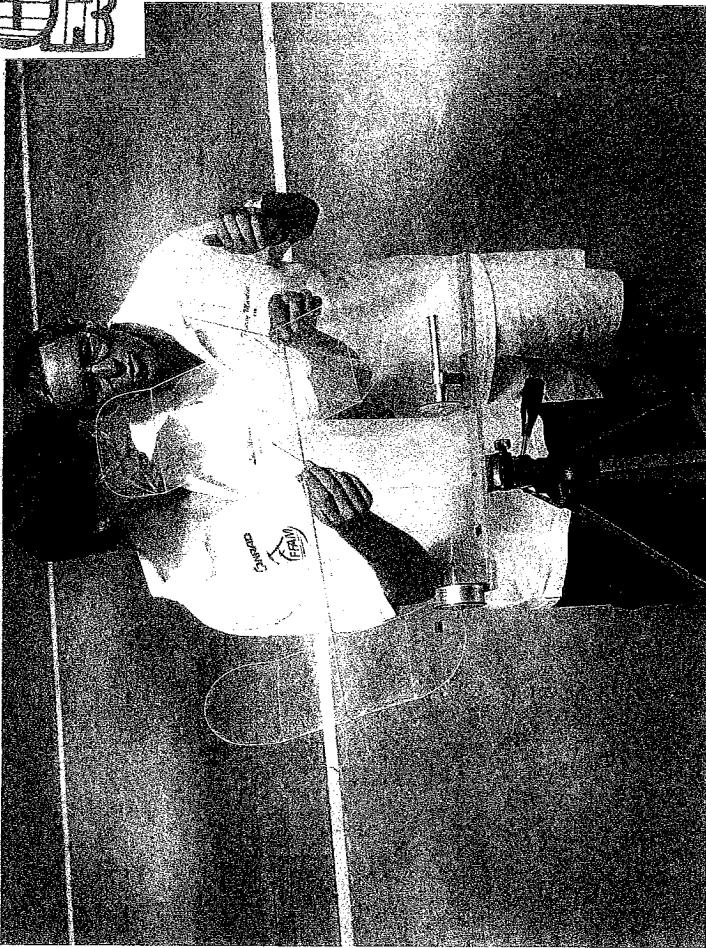
10 équipes seniors : Allemagne, Italie, France, Pologne, République Tchèque, Serbie, Slovaquie, Grande Bretagne, Roumanie, Hongrie. L'équipe Italienne, malgré le dynamique du sympathique Fabio Manieri sera gravement handicapée par le manque de mise au point des modèles

5 équipes juniors : France, Pologne, République tchèque, Lituanie, Roumanie. Notons que la Lituanie n'aligne pas d'équipe senior. Les équipes junior et senior roumaines ne volent pas ensemble, il nous semble que cela handicape les juniors roumains.

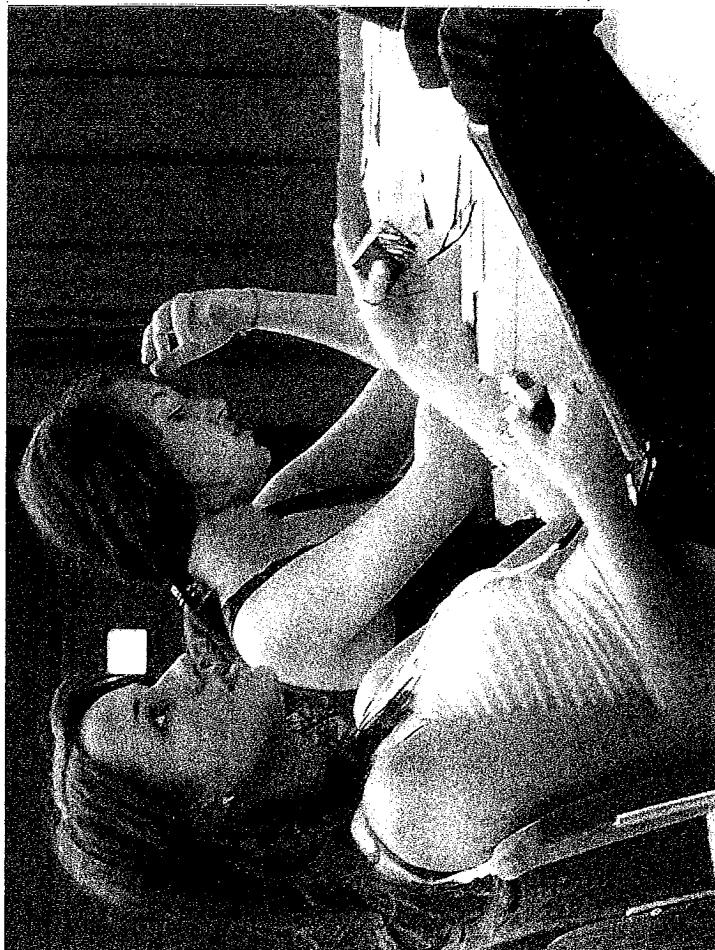
VOL LIBRE RANDONNÉE



Thierry Marillier au départ
Les dernières recommandations à Lucas Marillier



Les juniors roumains
Le double chronométrage



Le hall N°1 du Parc des expositions de Belgrade :

D'une hauteur maximale de 28 mètres. L'espace de vol au sol est très grand, le hall est composé de murs verticaux surmontés d'une coupole à la forme très plate. Toute la coupole est constituée de plaques ajourées de fenêtres circulaires.

Dans la partie centrale de la salle, le plafond est plat, de couleur crème. Le guidage est impossible car on ne peut pas glisser le ballon au-dessus du modèle. Le jury a décidé d'interdire le guidage dans la partie centrale plate, portant seulement 6 détecteurs d'incendie.

Le modèle de vol libre d'intérieur, catégorie internationale F1D :

A une envergure maximale de 550mm, corde maximale d'aile et d'empennage : 200mm, envergure maximale de l'empennage : 450mm, masse minimale du modèle : 1,2 gr sans le moteur caoutchouc, masse maximale du moteur caoutchouc : 0,6 gr

Tous les modèles des séniors et tous les modèles des juniors, sont maintenant tractés par des hélices à pas variable.

L'énergie nécessaire au vol est fournie par le moteur caoutchouc de 200mm de long, une boucle formée d'un brin de caoutchouc entre 1,23 et 1,3mm de largeur sur 1mm d'épaisseur.

Le réglage consiste à adapter la section du moteur élastique dont les caractéristiques mécaniques sont très variables entre 1,23 et 1,3mm de large, le grand pas et le petit pas de l'hélice, et les différents calages des voilures.

En même temps, les déformations du modèle sous les efforts du moteur élastique, et sous les efforts du vol, ne doivent pas l'empêcher de voler convenablement.

Le classement se fait par la somme des temps réalisés aux deux meilleurs parmi les 6 vols officiels.

Les créneaux de vol sont variables : les deux premiers jours vols de 1 à 4 : premier vol de la journée de 13h. De 17h à 18h : arrêt du concours et revol. Second vol de 18h à 22h30. Pour le troisième jour de compétition, contraint par la remise des prix, la cérémonie de clôture et le banquet, les créneaux de vol ont été avancés, 5^{ème} vol de 10h à 13h, 6^{ème} vol de 14h à 18h. Cérémonie de clôture à 19h et banquet à l'hôtel « n » à 21h.

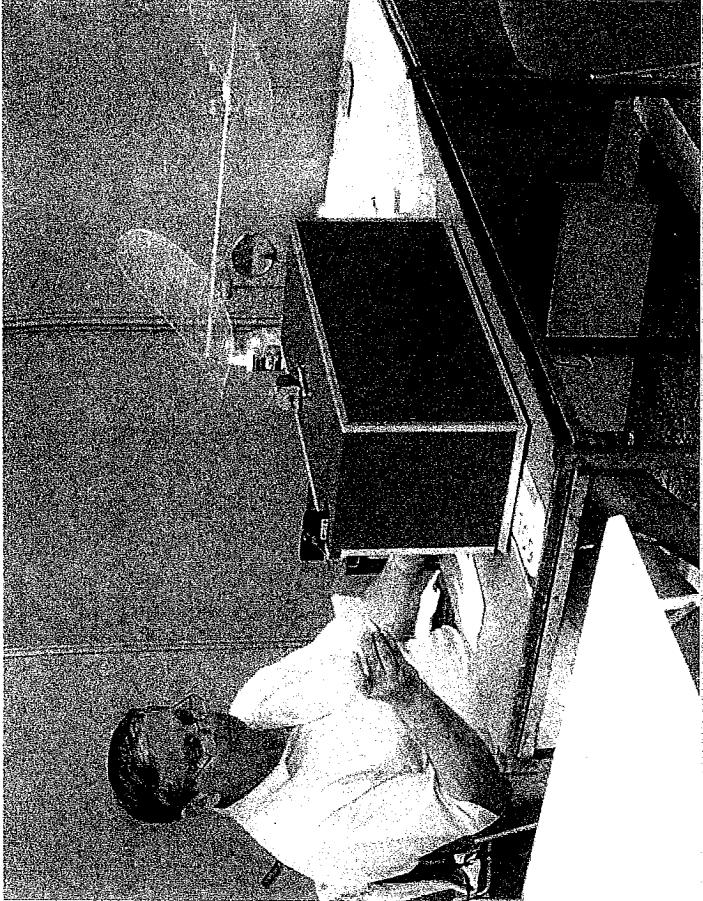
On peut croire que le fait de voler en salle permet de s'affranchir de la météorologie extérieure, il n'en est rien, dans la matinée l'aire de la salle est réchauffé par le soleil intense extérieur et des mouvements convectifs existent. Ainsi lorsque le vol de 13h commence, pratiquement aucun avion ne prend l'air avant 15h, heure à laquelle l'atmosphère interne est suffisamment stable pour autoriser de longs vols avec le moins de guidage au ballon possible. Le simple examen des créneaux de vol montre que le 5^{ème} vol a lieu tôt dans la matinée, (de 10h à 13h) et que l'air dans le hall ne sera pas stabilisé vraiment surtout dans la partie haute de la salle, ainsi nous savons que les résultats devront être acquis dans les autres vols.

Nous avons eu nos incidents de compétition : 4 trappes d'aspiration sont placées sur le pourtour de la partie centrale, l'aspiration a perturbé le vol de quelques modèles et les bouches en ont avalé quelques-uns, dont le mien au quatrième vol officiel, évidemment mon meilleur modèle est définitivement perdu.

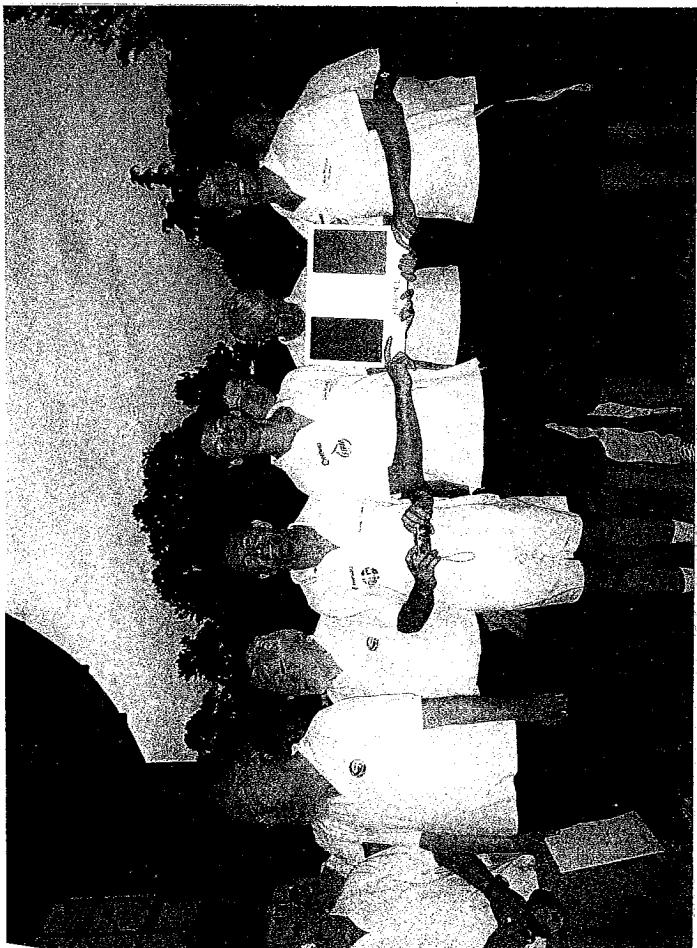
Ces immenses salles ne sont pas étanches, au 4^{ème} vol la pluie a fait son apparition à l'extérieur et une goutte d'eau est tombée sur le modèle de Jean, cassant l'empennage (bagette de 0.5 sur 0.6 mm) et le revêtement, obligeant Jean assisté de Thierry à faire une réparation sur-le-champ, il est des moments où il faut savoir construire et réparer rapidement des modèles si délicats. Le modèle a pu être utilisé pour le vol officiel suivant.

21/07/1981

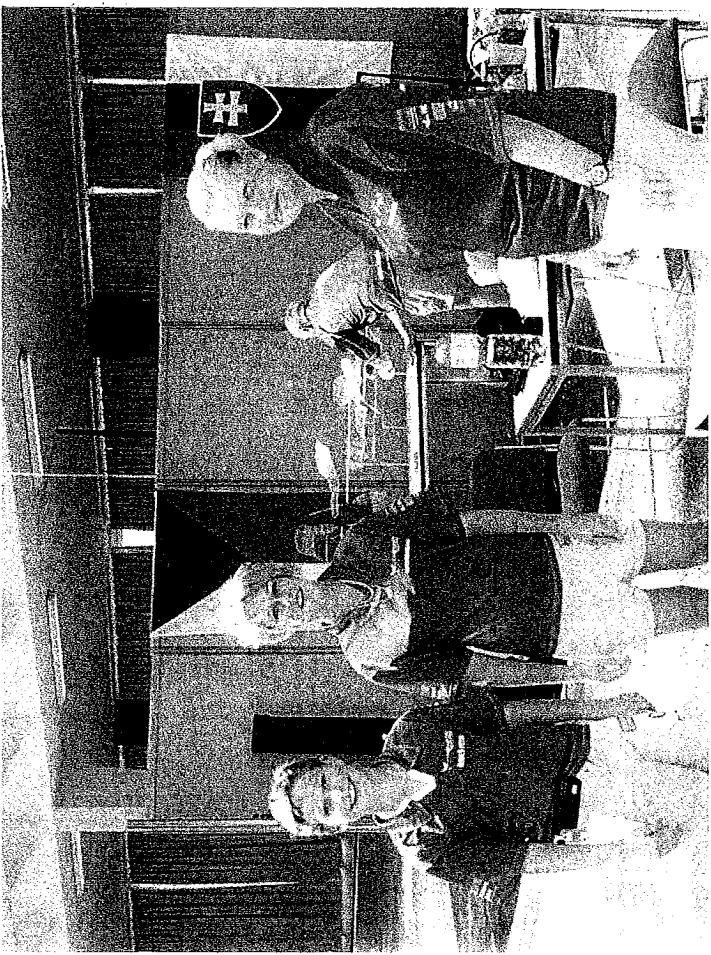
VOL LIBRE



La cérémonie d'ouverture à la nuit tombante
Les juniors de Lituanie



Lutz Schramm, Allemagne 3ème
L'équipe junior de la république tchèque



Résultats du championnat d'europe de vol libre d'intérieur :

Classement Senior : (29 participants)

			Meilleur vol	Second vol	Total
1	Ivan Treger	SVK	35.11	34.30	69.41
2	Dezso Orsovai	HUN	34.25	34.14	68.39
3	Lutz Schramm	GER	34.40	33.39	68.19
4	Didier Barberis	FRA	33.57	33.48	67.45
5	Corneliu Mangalea	ROU	33.55	33.25	67.20
6	Zoltan Sukosd	HUN	33.18	33.14	66.32
7	Andras Ree	HUN	32.43	32.00	64.43
12	Robert Champion	FRA	30.52	32.02	62.54
15	Thierry Marilier	FRA	31.56	30.28	62.24

Classement par équipes (10 pays) : 1^{er} :Hongrie, 2^{ème} France, 3^{ème} : Allemagne

Classement Junior : (15 participants)

			Meilleur vol	Second vol	Total
1	Gabriela Kaplanova	CZE	31.46	30.22	62.08
2	Hugo Marilier	FRA	30.45	30.08	60.53
3	Jiri Klimes	CZE	28.42	27.26	56.08
4	Jean Trautsolt	FRA	28.03	28.03	56.06
5	Lucas Marilier	FRA	28.03	25.00	53.03
6	Szymon Goralczyk	POL	26.18	25.44	52.02
7	Petr Klimes	CZE	26.29	25.27	51.56
8	Krzysztof Muras	POL	26.35	25.18	51.53
9	Laurynas Puodziunas	LTU	26.03	24.33	50.36

Classement par équipes (5 pays) : 1^{er}: Republique tchèque, 2^{ème} : France, 3^{ème} : Pologne.

Trois médailles d'argent ont été gagnées par l'équipe de France en vol libre d'intérieur au championnat d'europe.

Notons les deux places de quatrième en individuel, et les deux petites secondes de vol qui placent le junior jean Trautsolt au bas du podium.

Pour l'équipe de France la compétition a commencé avec de bons vols au-dessus de 30mn en senior et de 25mn en junior et les espoirs de médaille se sont concrétisés au fil des vols.

Ce championnat a concrétisé l'engagement de thierry aux côtés de l'équipe junior, malgré la lourde tâche qui consiste à encadrer les 3 juniors pendant la compétition, en même temps que faire des vols au dessus de 30mn. Le jeu en vaut la chandelle et il est très satisfaisant, après s'être dépensé sans compter pour la formation puis l'entraînement de cette équipe, puis de constater que les résultats sont là. Voler dans des espaces de grande hauteur (Bordeaux, Ecausseville) est indispensable pour s'entraîner à de telles compétitions.

Une fois de plus les modélistes européens nous ont demandé quand aurait lieu de nouvelles compétitions à Bordeaux, le nouveau président de l'ASCPA à Bordeaux Lac est-il abonné à vol libre ? Sinon, Jean pierre Darrouzès, peux-tu lui en parler ? Cela relancerait l'activité aujourd'hui faible de tout le sud Ouest.

Cette histoire s'arrête en partie là car Hugo et jean ne seront plus juniors l'an prochain, et absorbés par leurs études. Mais ceci est une autre histoire.

Thierry Marilier

Nous commencerons par l'extrados.

Passer la colle avec un pinceau large sur les éléments de la structure, sauf longerons.

Poser, le long du bf (sans le dépasser), le modelspan tout en le maintenant hors contact avec la structure, pour le reste.

Laisser ensuite épouser lentement en l'accompagnant, la structure de l'extrados.

Tirer si nécessaire au niveau du ba. sur le papier pour faire disparaître les plis.

Replier au niveau du ba. le supplément de papier après avoir encollé le ba sur l'intrados.

Encoller la structure intrados.

Poser cette fois ci le modelspan de la même manière mais en commençant au bord d'attaque pour finir sur le bord de fuite.

Ne pas replier le supplément de papier.

Laisser sécher.

Lorsque l'ensemble est bien sec, passer une première couche d'enduit de tension (nitrocellulosique) dilué à environ 30% . avec un pinceau large et souple. Attention passer partout, mais de façon régulière et uniforme (pas de paquets ni de flaques d'enduit en particulier entre les nervures). Laisser sécher. Passer une deuxième couche et poser en même temps les décos (enduit non dilué). Pour le stabilo ces deux couches seront suffisantes. Dès qu'il est sec (ou bout de quelques minutes), mettre le stabilo sur chantier, pour éviter toute déformation.

Pour l'aile on passera une troisième couche, légèrement diluée, laisser sécher (quelques minutes, sec au toucher) et mettre immédiatement sur chantier, et laisser pendant plusieurs jours, et même semaines si possible.

On pourra finalement rajouter une couche finale d'enduit (non tendeur) pour augmenter l'imperméabilité du revêtement. La pose de l'enduit devra se faire par une température supérieure à 18° et par atmosphère pauvre en humidité (sinon traces blanchâtres sur le revêtement). Lieu ventilé, en l'absence de toute source de feu !

ONT participé à ce numéro 189 VOL LIBRE

Frédéric NIKITENKO - Walter HACH - Thierry MARILIER - Laurent DUPRIEZ - BENEDEK - Andrew LONGHURST - Pres BRUNING - D.N.A. - Bernhard SCHWENDEMANN - Patrick BAUMANN - Jacqueline SCHIRMER - André SCHANDEL

Also Gratulation an alle die die dabei waren.

Was kann sonst noch dazu gesagt werden. die Modelle sind zu über 90 Prozent aus den schon lang bekannten "Ställen" aus dem Osten, die immernoch sehr teuer kommen für Alle die sich dort ihre Modelle beschaffen.

Natürlich wird auch noch ein wenig, sehr wenig selbst gebaut, aber dies sind die Ausnahmen.

In Frankreich, bei der Meisterschaft, in Saintes (Westfrankreich), bei grosser Hitze, ging die Zahl der Teilnehmer wieder zurück, und dies besonders bei den Jugendlichen. Man kann sie schon an den Fingern der einen oder zwei Händen zählen ein Niedergang der unaufhaltsam scheint Oder besser gesagt ist. Was tun? Die grosse Frage? ohne Antwort!

Man sollte sich doch ernsthaft an einen Tisch setzen und Nachdenken, oder besser noch handeln

Auf französischer Seite eine Genugtung im Saalfliegen, wo zum ersten mal Podiumplätze zu verzeichnen sind, sogar bei den Jugendlichen, dies ist neu! .

Sonst haben wir wie üblich einige Anleitungen für Jugendliche und Anfänger in dieser Ausgabe, um Anreiz zu erzeugen, selbst etwas zu unternehmen, auf schöner Ebene.

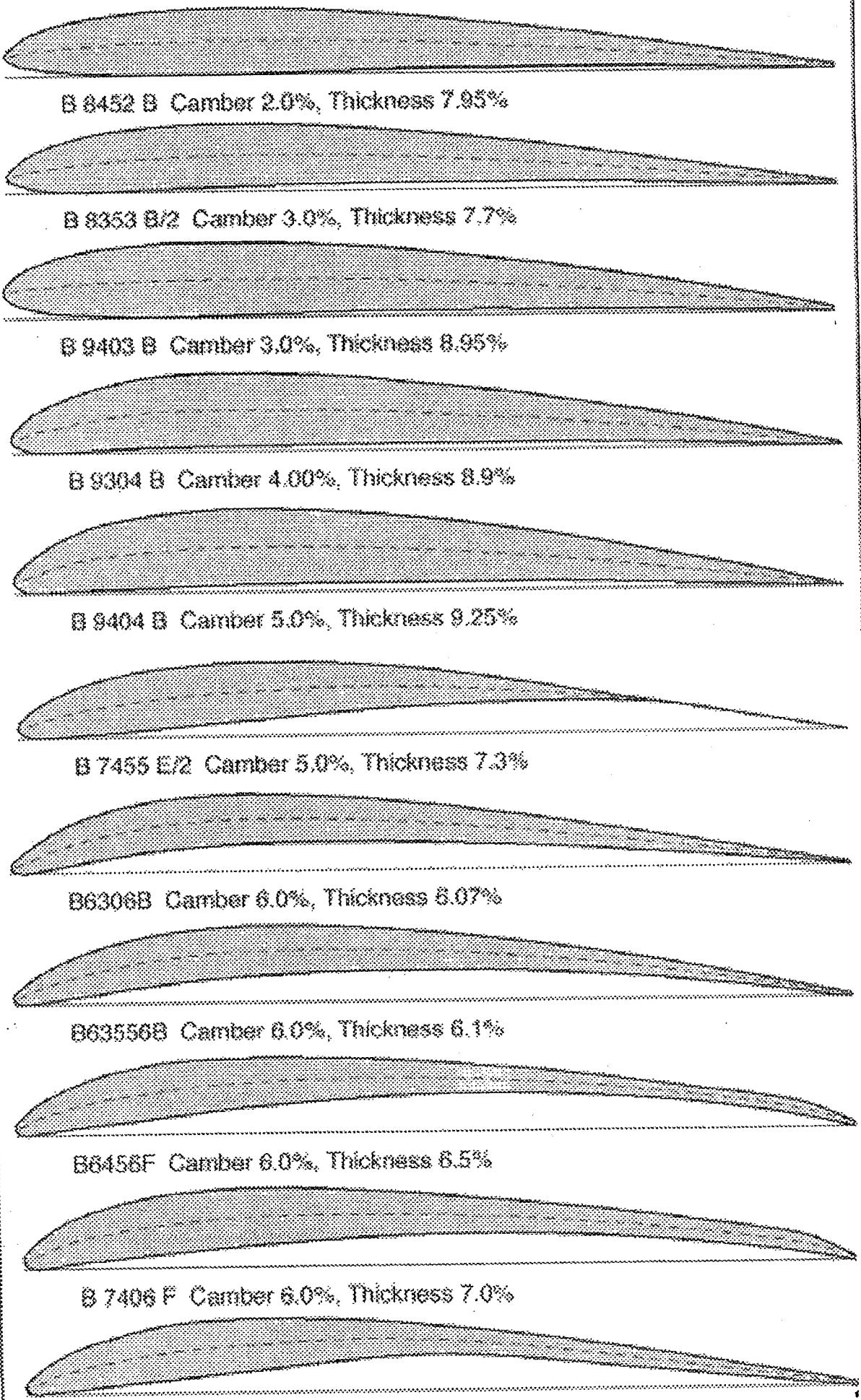
PAYSANT LE ROUX

CHAMPION DU MONDE

Il m'est très agréable de signaler à tous les lecteurs de VOL LIBRE, que la famille PAYSANT le ROUX vient une nouvelle fois se distinguer aux CH. du Monde R.C Accro, en remportant la compétition, à deux sur le podium dont la première place.

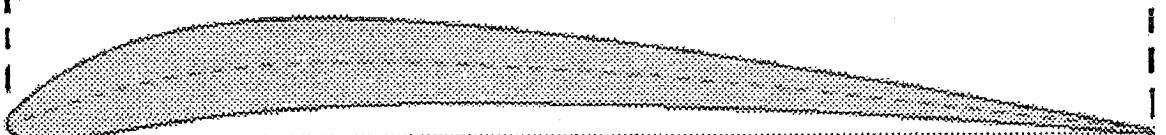
Il faut le faire Bravo ! Nous n'avons pas souvent l'occasion de signaler d'autres compatriotes dans d'autres disciplines de l'AEROMODELISME.

Nous le faisons ici d'autant plus volontiers, que la famille Payasnt le Roux est depuis longtemps un abonné fidèle à Vol Libre. Félicitations encore une fois.

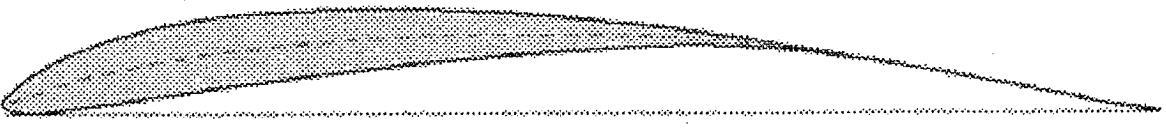


750 mm

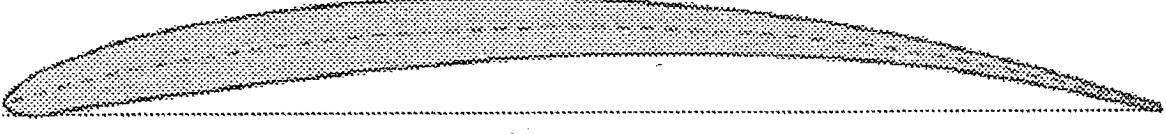
150mm



B 8306 B Camber 6.0%, Thickness 8.0%



B 6457 E Camber 7.0%, Thickness 8.0%



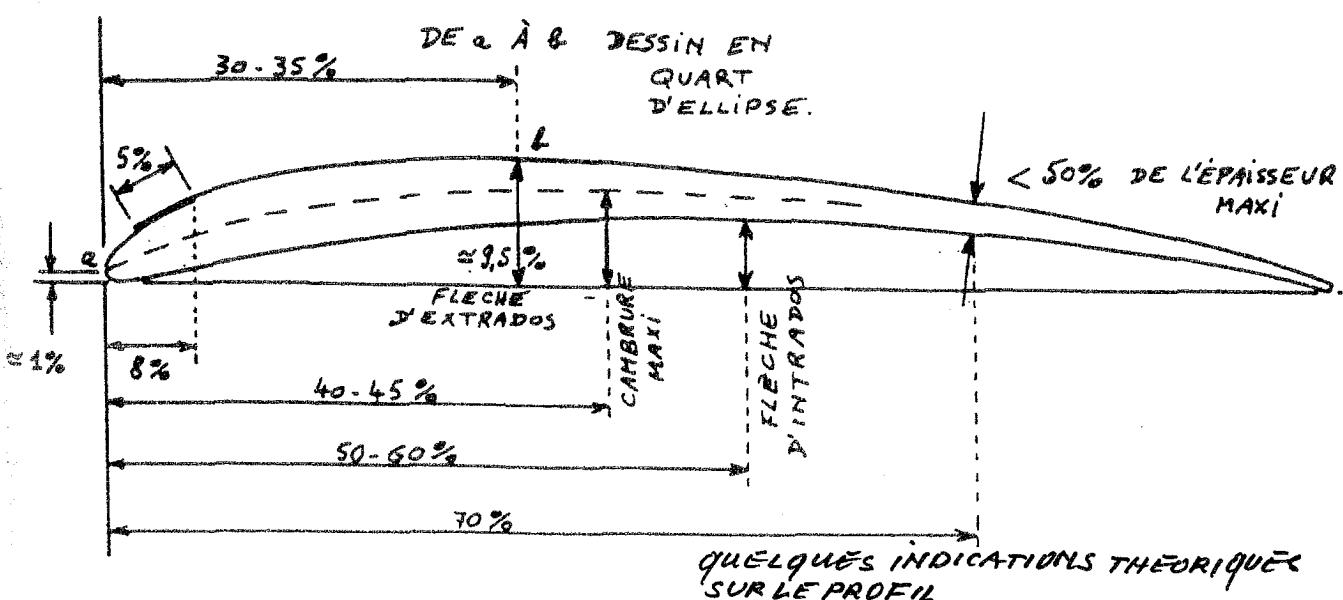
B 6557B Camber 7.0%, Thickness 8.0%

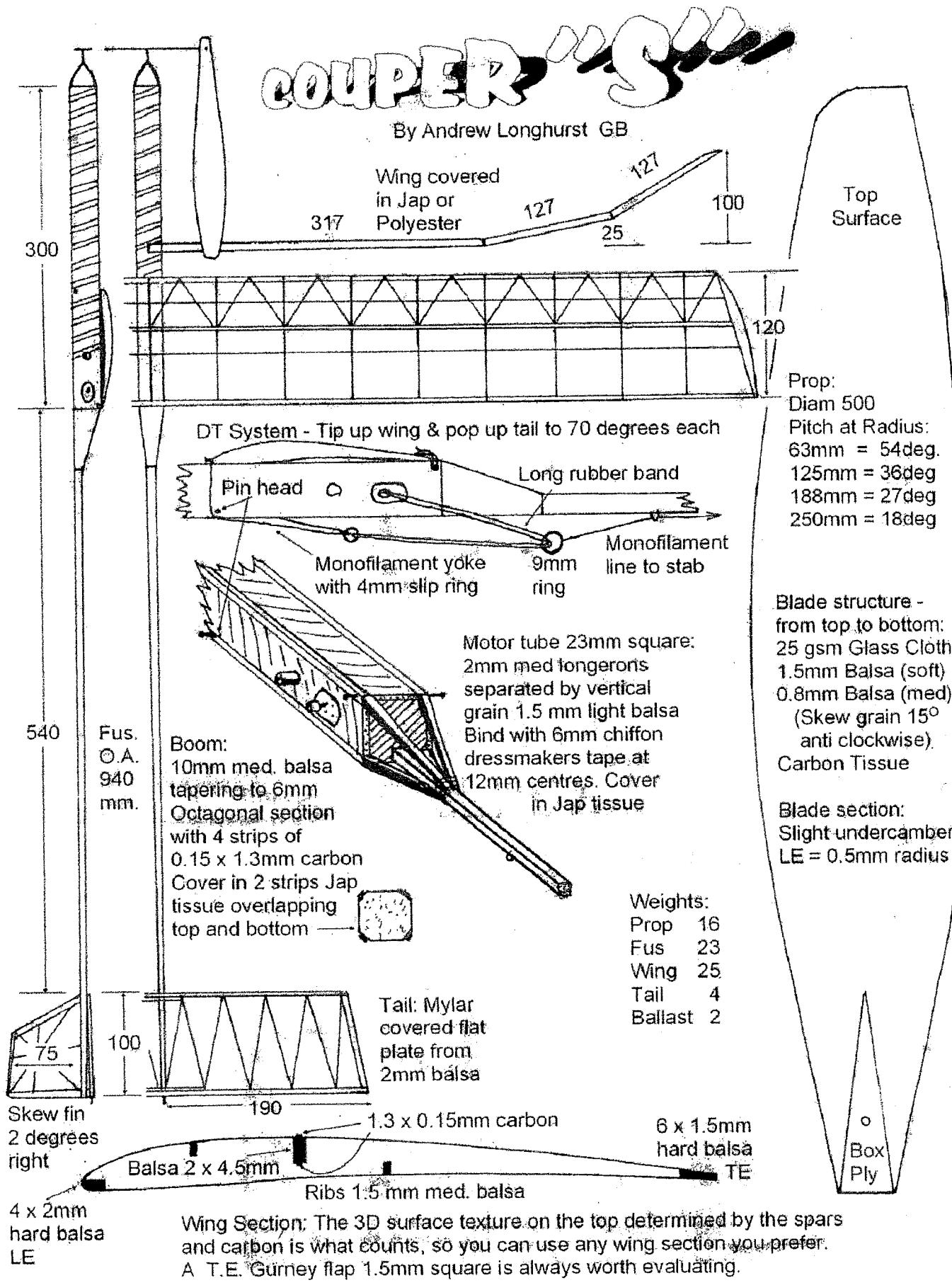
Examples of Benedek airfoils designed for free flight models flying at low values of Reynolds number.

* EXEMPLES DE PROFILS BENEK DESSINÉS POUR DES MODÈLES VOL LIBRE AVEC UN FAIBLE NOMBRE DE REYNOLDS. -

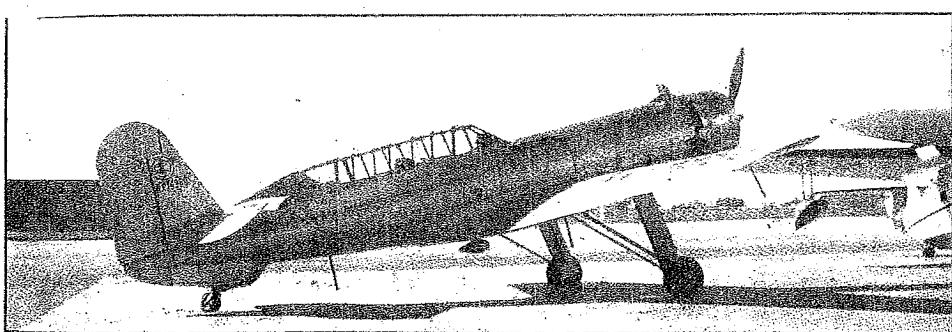
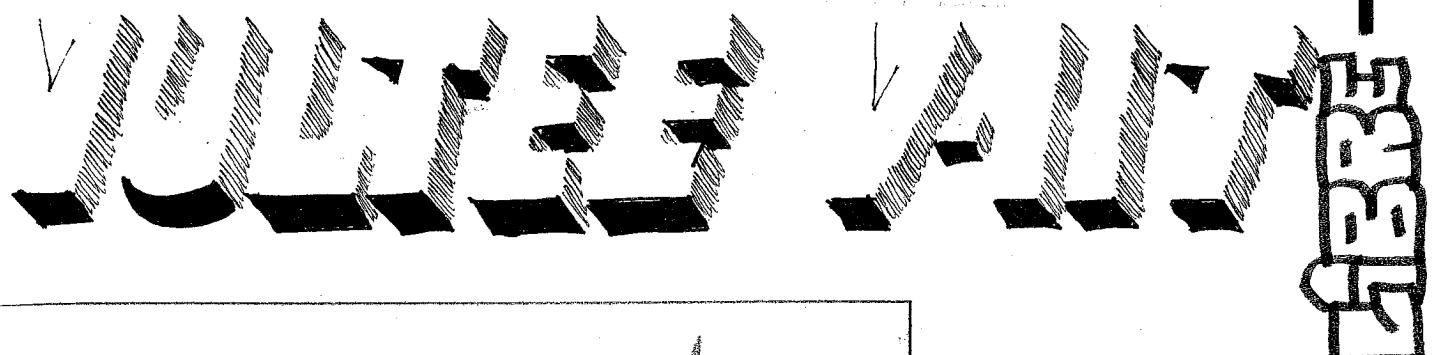
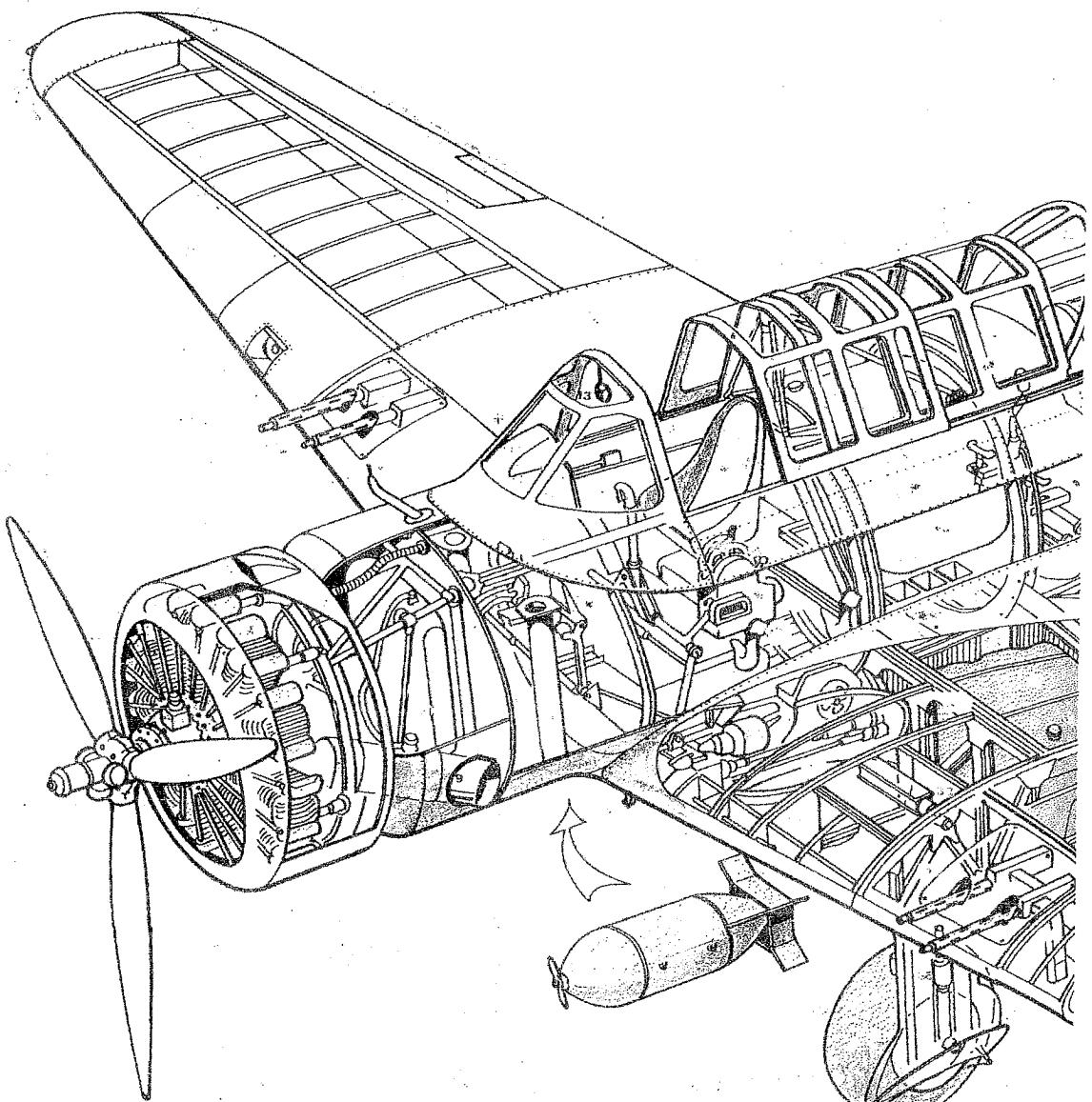
PROFILS BENEDEK

LE DESSIN DE CES PROFILS BENEDEK EST UN PEU DÉFORMÉ, CAR RÉALISÉ AVEC UN ORDINATEUR.
BIEN SÛR, CES PROFILS A FAIBLE NOMBRE DE REYNOLDS, SONT POUR LA PLUPART CONNUSS DANS LE MONDE DU VOL LIBRE. - LA VARIÉTÉ DE CES PROFILS TÉMOIGNE DE L'ÉTENDUE DES RECHERCHES DE BENEDEK DANS CE DOMAINNE.
- LA CORDE DE TOUS LES PROFILS EST DE 15 CM OU 150 MM. -
LA PLUPART DES "MODÉLISTES" HAUT NIVEAU "NÉ SE PRÉOCUPPENT PLUS DE SAVOIR QUELLE EST LE PROFIL DE LEURS AILES.
ACTUELLEMENT EN FIA "MAKAROV" ET EN FIB "ANDRUIJKOV" SONT LES DOMINANTS.
IL N'EN RESTE PAS MOINS, QUE LA FAMILLE BENEDEK A TOUTOURS SES AMATEURS ET DEFENSEURS. L'UTILISATION DE L'ORDINATEUR ET LA DÉCOUPE A LASER FONT QU'ETOUT EST QUAND MÊME PLUS SIMPLE, QUE LE TRADITIONNEL BLOC' PONCE.



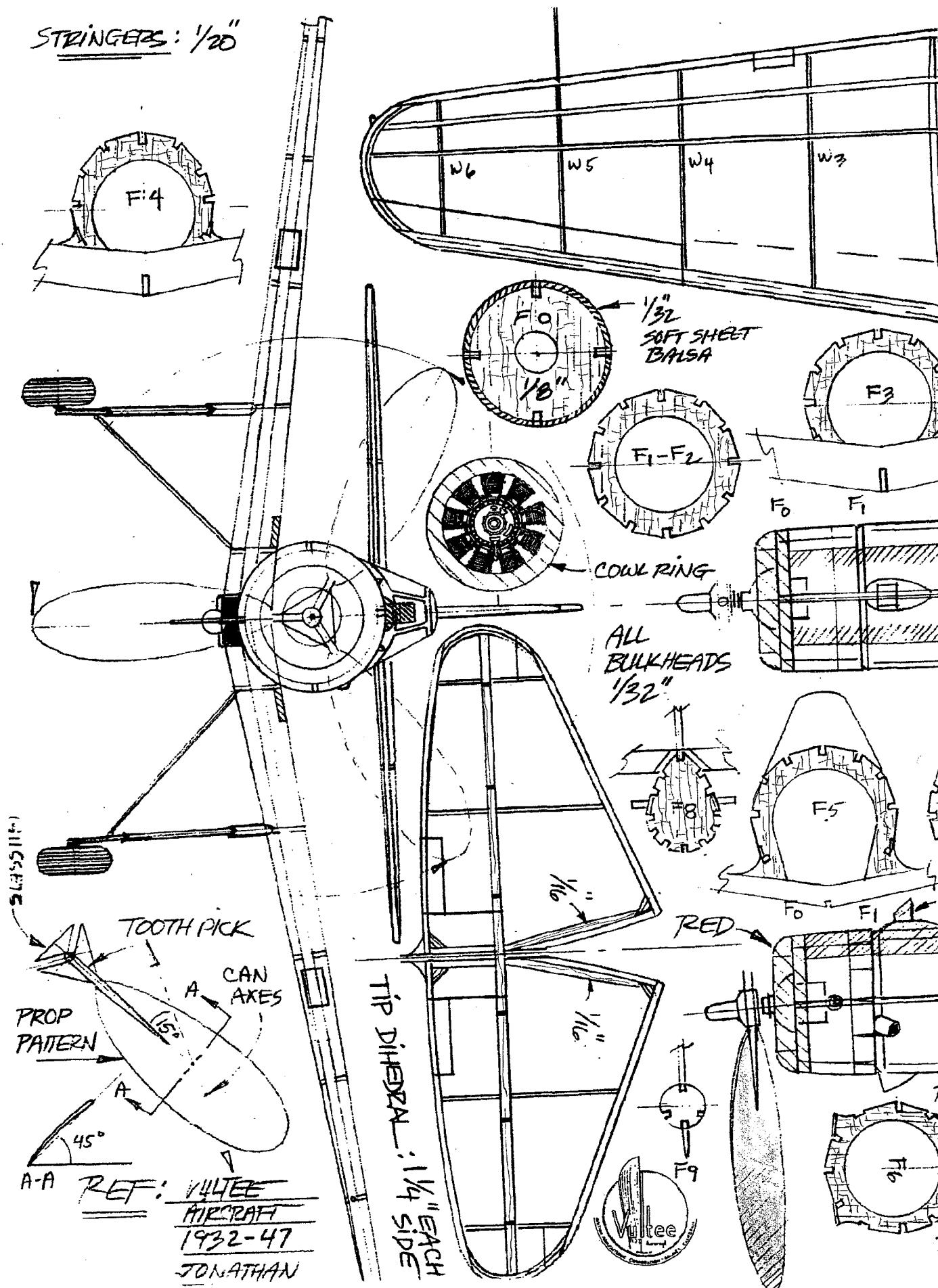


Trim: Flies right/right against slight left rolling warp produced by anti-clockwise skew of inner dihedral break. CG must be no further back than 60% of chord. Right glide induced by fin skew; tail tilt and prop fold bias. Kill stall with slight right thrust. Heavy weather version can be produced by deleting two centre wing bays, moving tail forward 50mm and scaling prop down to 450mm diam.

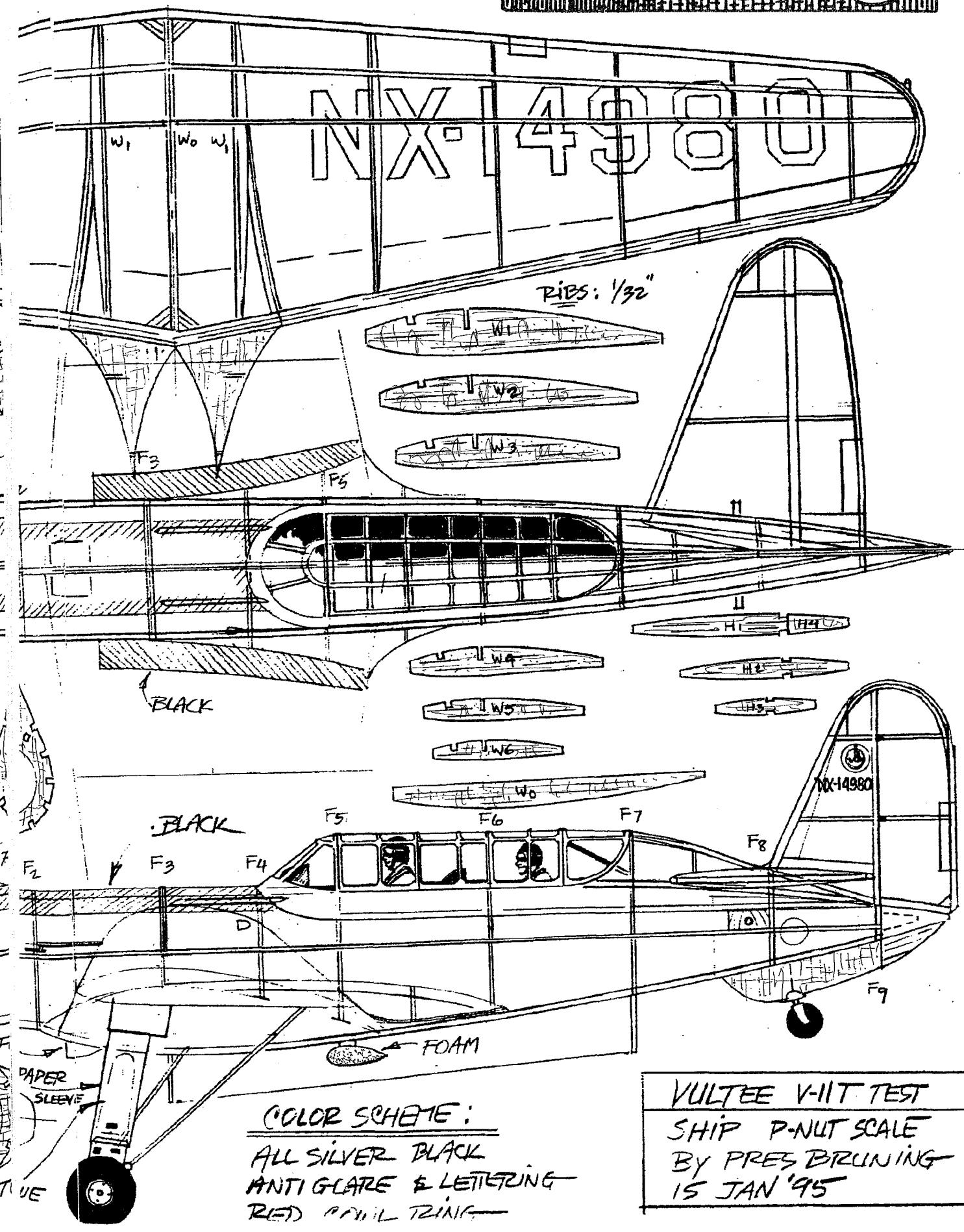


DEPUIS LA DISPARITION D'EMMANUEL FILON, IL N'EST PAS TOUJOURS FACILE DE TROUVER DES DOCUMENTS ET PLANS CONCERNANT CES PETITES MERVEILLES REPRODUISANT LES MACHINES RÉELLES DU PASSÉ GLORIEUX DE L'AVIATION. NOUS NE SAVONS PAS QUELS SONT CŒUX QUI AUJOURD'HUI ENCORE CONSTRuisENT CE GENRE DE MAQUETTES. PEUT ÊTRE QUELQUES UNS VONT-ILS SE MANIFESTER POUR TÉMOIGNER DE LEUR "PETITES PASSIONS"? ILS SERONT LES BIENVENUS!"

卷之三



Penns

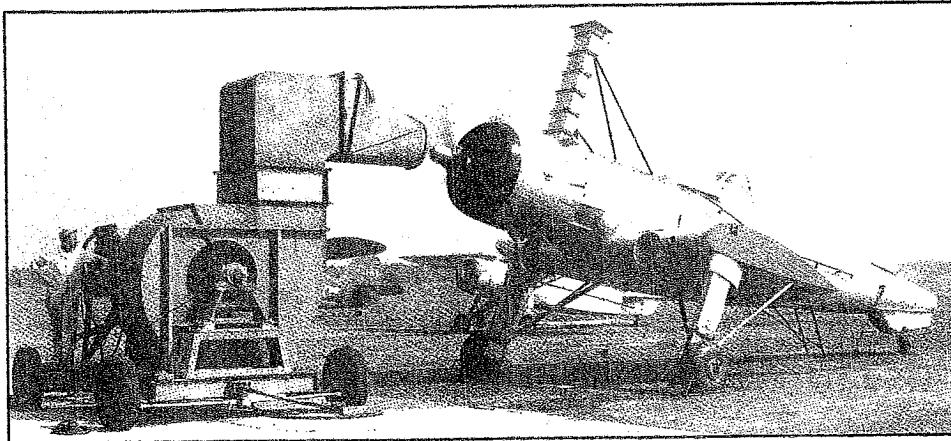


COLOR SCHEME:

ALL SILVER BLACK
ANTI GLARE & LETTERING
RED PAINT TRIM

VULTEE V-11 T TEST

SHIP P-NUT SCALE
By PRES BRUNING
15 JAN '95



ant son vol initial au cours de 1935, le prototype du Vultee 1 avion d'attaque, s'écrasa au septembre de la même année. ant la voilure et le train d'at-ge du V-1A avec un empennage un fuselage nouveau, cet l était pourvu d'une longue sous laquelle prenait place en un équipage de deux mem- cette machine succéda le qui effectua son premier vol

quelque temps plus tard et dont la principale caractéristique résidait dans son moteur SGR-1820-G2 Cyclone de 1 000 ch (746 kW). Un autre des prototypes expérimentés par Vought fut le triplace V-11GB, qui ne fit l'objet d'aucune production.

Présentant une grande ressemblance avec le V-11G, le Vultee V-11GB disposait d'un poste de tir ventral qui pouvait s'escamoter dans la partie inférieure du fuselage.

Le gouvernement nationaliste chinois commanda trente V-11G qui furent utilisées contre l'armée japonaise, l'Union soviétique achetant de son côté un V-11GB en vue de produire cet appareil sous licence en tant que BSh (en fait, trente et un exemplaires seulement quittèrent les chaînes d'assemblage). Cet échec relatif était dû au fait que, avec son moteur M-62 de 920 ch (686 kW), l'avion affichait des performances médiocres. Les machines réalisées par les Soviétiques furent rebaptisées PS-43 et employées pour le transport rapide du courrier, celles qui survécurent jusqu'à la Seconde Guerre mondiale étant réservées aux missions de liaison. De son côté, la Turquie fit l'acquisition de quarante V-11GB, qu'elle réceptionna en 1937, le dernier client étant le Brésil avec dix-huit V-11B

et huit exemplaires d'une version à flotteurs destinée au torpillage et au bombardement.

Impressionné par le succès de l'avion à l'exportation, l'US Army Air Corps acheta sept V-11GB à des fins d'évaluation sous l'appellation de YA-19. Ces appareils furent livrés en 1939, deux d'entre eux étant employés comme bancs d'essai de moteurs sous la dénomination de XA-19A (Avco Lycoming O-1230-1 de 1 275 ch) et de XA-19B (Pratt & Whitney R-2800-1 Double Wasp de 1 800 ch). Quant au V-12, il quitta le sol en 1939 avec un moteur Pratt & Whitney Twin Wasp et diverses améliorations aérodynamiques. La Chine nationaliste en commanda un exemplaire, qui reçut un Wright Cyclone 9 de 1 050 ch (783 kW) et fut désigné V-12C. Armé de deux mitrailleuses de 12,7 mm

et d'une arme du même type de 7,62 mm, cet avion pouvait emporter une charge de bombes maximale de 490 kg. Les Chinois construisirent sous licence vingt-cinq V-12C, avant de s'intéresser au V-12D, qui disposait d'un moteur Wright GR-2600-A5B de 1 600 ch (1 193 kW) et d'un armement identique à celui du V-12C. Deux licences de construction furent accordées aux autorités chinoises, qui réalisèrent une cinquantaine de ces machines avant la destruction de l'usine CAMCO par l'aviation japonaise. Les appareils non assemblés furent expédiés en Inde, où Hindustan Aircraft assura leur montage.

Affichant une vitesse maximale de 370 km/h, le Vultee V-11GB avait un plafond pratique de 7 010 m et atteignait un poids à vide équipé d'environ 2 800 kg.

Caractéristiques

Vultee V-11GB
Type : avion triplace d'attaque

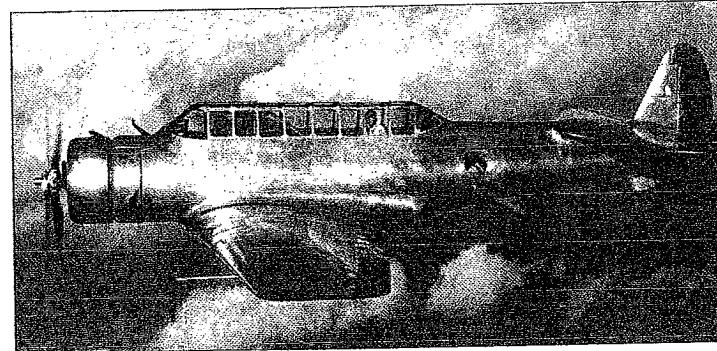
(Etats-Unis)
Moteur : 1 Wright SGR-1820-Cyclone en étoile développant une puissance maximale de 1 000 ch (746 kW)

Performances : vitesse maximale 370 km/h ; plafond pratique, 7 010 m ; distance franchissable, 1 970 km

Poids : à vide équipé, 2 800 kg maximal au décollage, 5 190 kg

Dimensions : envergure, 15,24 m ; longueur, 11,42 m ; hauteur, 3,19 m ; surface alaire, 35,67 m²

Armement : 6 mitrailleuses Browning de 7,62 mm, plus une charge de bombes en soute de 490 kg



Euro Challenge F1G Coupe d'Hiver 2008/2009

SCORE : Max 13 points in each event [+1 point for each classified competitor]

	NAME	NATION	MIDDLE WALLOP GBR	SISTERON FRA	VIABON FRA	ORENTANO ITA	CAMBRAI FRA	BEAUVOIR S/NIORT FRA	MON- CONTOUR FRA	ROCCA DI MEZZO ITA	SCORE (best 5)	
1	BODIN Jean-Luc	FRA	1	5		11	8	4	4	4	4	41
2	PICOL Michel	FRA	1	1		6	11	7	9	5	38	
3	BUISSON Guy	FRA	10	1		3	8	2	3	1	35	
4	ROCCA Mario	ITA	3			13				12	3	31
4	DUPUIS Louis	FRA		12		2	9		7	1		31
6	KUSTERLE Mario	ITA	9			9			6	6	6	30
7	MARROT Pierre	FRA	1	7		4	6	6	6	2	29	
8	MANONI Alessandro	ITA	1	9				2	5	10	1	27
9	BERTOLANI Benito	ITA	6			10	5					21
9	CHAUVEAU Gilles	FRA		8		1	4		1	7		21
9	LEE-A-HING Eric	FRA	1	1		8			10	1		21
9	MILLET Henri-Serge	FRA					10		5	6		21
13	NERAudeau Francis	FRA				8			8	1		17
14	GREAVES David	GBR					12			3		15
14	FRUGOLI Jean-Francis	FRA	11	1		1					1	15
14	MURARI Bruno	ITA	1			12	1				1	15
17	LICEN Roberto	ITA	13					1				14
18	MANONI Aldo	ITA		11						1		13
18	ALLEN Neil	GBR								13		13
18	BRUMAT Franco	ITA	8					3			2	13
21	WERFL Helmut	GER	12									12
21	DELACROIX Jacques	FRA				5	7					12
23	BROWN P.	GBR			11							11
23	BOUCHER René	FRA			10						11	11
25	MARQUET Gérard	FRA				10						10
25	GREY Trevor	GBR										10
25	BESNARD Annie	FRA	F							9		10

IL Y A UN SIECLE

100 JAHRE!

Um die hundert Jahre des Gordon Bennet Pokals, zu feiern hat dir Fr Post im Juni eine 0,56€ Briefmarke geschaffen.

Von François Bruere und André Lavergne im Kupferstich angefertigt, nach einem Foto aus dem Musée de l'air in Bourget.

Vor genau hundert Jahren wurde der erste internationale Gordon Bennet Geschwindigkeits Pokal gegründet, grösste Veranstaltung in der Flugwelt in Bétheny in der Marn.

Der Sieg von Glenn Hammond auf einem Doppeldecker Herring Curtis, war der

Höhepunkt dieser Fliegerwoche, wo sich die besten Piloten jener Zeit trafen. Organisiert in einer Zeit wo die Fliegerrei noch in Kinderschuhen stand, wurde dieser Pokal weltweit bekannt.

Hinter dem Pokal der den Namen von James Gordon Bennet trägt, verbirgt sich ein reicher Zeitungsmann der Sport und Gelverschwendung liebte.

Gebildet in Frankreich wo er meistens lebte, leitete er den famosen Herald Tribune, gründete den ersten Poloklub in Amerika, so wie die bekannte Gordon Bennet Coupe mit sechzehn Ballons aus dem Jardin des Tuileries in Paris.

Begeisterter Matrose gewann 1866 Gordon Benett die erste Atlantiküberquerung im Boot.

FORTS.S.-11587

TOU
T
EBRE

Philatélie

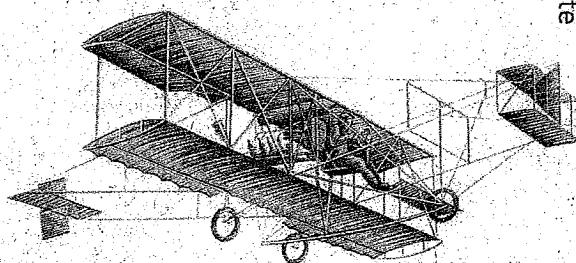
100 bougies pour la Coupe Gordon Bennett d'aviation

Afin de célébrer le centenaire de la Coupe Gordon Bennett d'aviation, la Poste a émis le 29 juin un timbre à 0,56 euros.

Création de François Bruère d'après photos du Musée de l'air et de l'espace du Bourget, le timbre, gravé par André Lavergne, est imprimé en taille-douce un poinçon.

Il y a tout juste cent ans était organisée la première Coupe internationale d'aviation de vitesse Gordon Bennett dans le cadre du premier meeting aérien au monde, la Grande semaine de l'aviation, à Bétheny dans la Marne. La victoire de Glenn Hammond Curtiss sur le biplan Herring Curtis marqua alors l'apogée d'une semaine décisive pour l'aviation, au cours de laquelle se sont affrontés pour la première fois les meilleurs

Coupe Gordon Bennett d'aviation 1909-2009



FRANCE

0,56 €

La Poste

James Gordon Bennett, riche éditeur de journal, a donné son nom à la coupe d'aviation qu'il a fondé il y a tout juste 100 ans.

pilotes et les meilleurs avions du monde.

Organisé à une époque où l'aviation n'en est encore qu'à ses débuts, cet événement a eu un retentissement international.

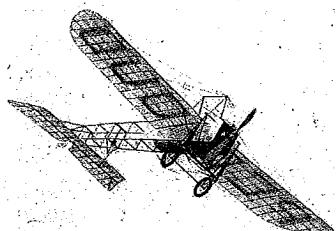
Derrière la Coupe qui porte son nom, se cache, ou plutôt se révèle James Gordon Ben-

nett, riche éditeur de journal, passionné de sport et flâneur original. Instruit principalement en France où il passe la majeure partie de sa vie, il dirige le fameux International Herald Tribune, fonde le premier club de polo d'Amérique ainsi que la fameuse Coupe Gordon Bennett lancée en grande fanfare dans les jardins des Tuileries en France, avec seize ballons participants. Fervent marin, Gordon Bennett remporte en 1866 la première course transocéanique en bateau.

Il s'éteint en 1918 à Beau lieu-sur-mer et est inhumé au cimetière de Passy à Paris. La Coupe Gordon Bennett a subsisté jusqu'à aujourd'hui et cette année, pour commémorer le centenaire, la Grande semaine de l'aviation s'est déroulée sur la base aérienne de Reims les 27 et 28 juin.

L'Angleterre n'est plus une île

La France célèbre samedi le centenaire du franchissement de la Manche par Louis Blériot. Le premier aviateur à avoir relié le continent à l'île devait jeter les bases de l'aéronautique moderne.



Ce Blériot XI d'époque a volé (la vedette aux gros avions) lors du Salon du Bourget en juin dernier à Paris. (Photo AFP)

■ De nombreuses manifestations marquent cet anniversaire de part et d'autre de la Manche, avec en particulier un ballet de Blériot XI, l'avion mythique de Louis Blériot, prévu samedi entre Calais (Pas-de-Calais) et Douvres.

«La traversée de la Manche par Blériot a marqué un tournant dans l'histoire de l'aviation. On est passé des balbutiements du vol à une technique concrète et pérenne», explique Louis Blériot, petit-fils de l'aventurier et co-organisateur des festivités avec les collectivités locales.

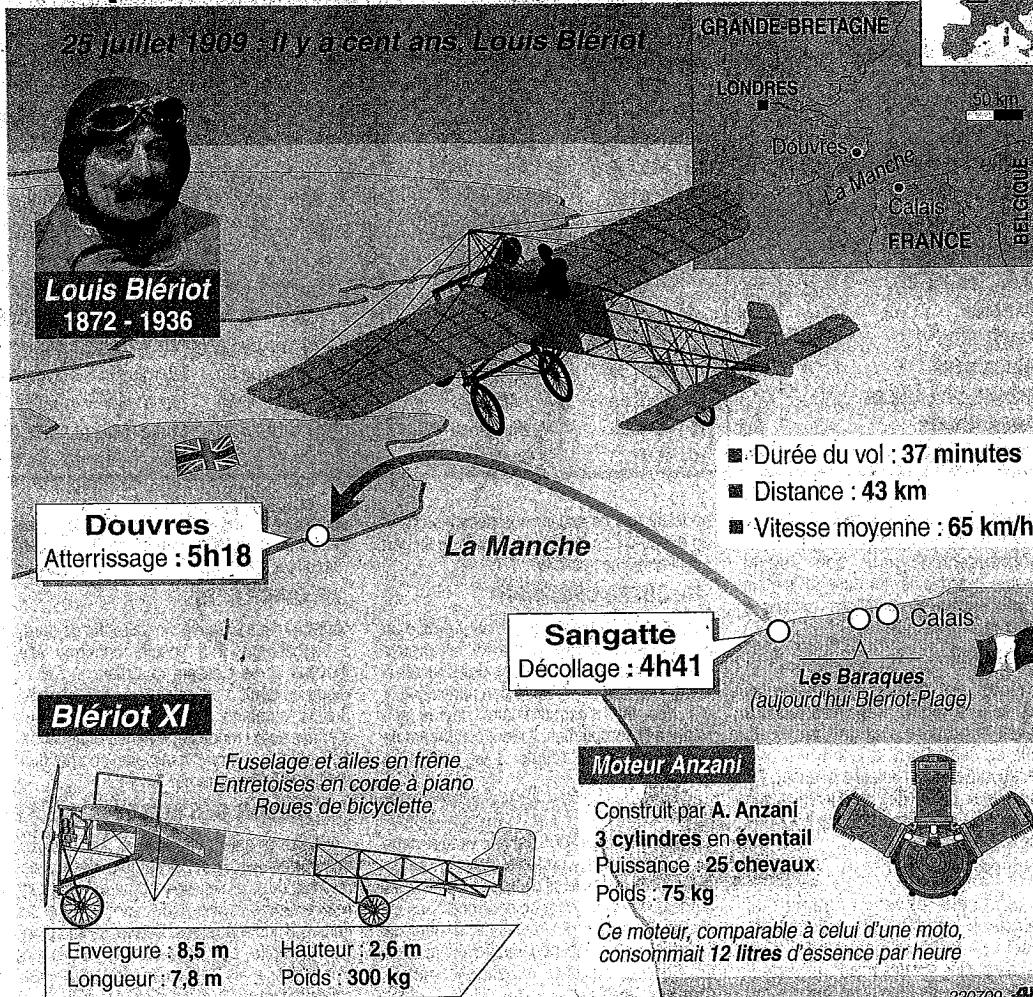
Trois fous de zincs prétendaient à l'exploit

«La commande des appareils se fait toujours sur le même principe: un palonnier (barre transversale sous les pieds qui commande le gouvernail) et un manche pour l'inclinaison longitudinale et latérale», analyse-t-il.

La formidable épopee du gamin de Cambrai devenu ingénieur centralien commence en 1908 lorsque le quotidien britannique *Daily Mail* offre 1 000 livres sterling au pilote qui ouvrira une voie aérienne entre les deux rives du «Channel».

Trois fous de zincs prétendent à l'exploit: le comte Charles de Lambert, un aristocrate russe d'origine française, le Britannique Hubert Latham et Louis Blériot. Après avoir inventé le phare de voiture, le jeune industriel

La première traversée de la Manche



se fixe une ambition: concevoir une machine volante.

Confronté à des avaries de moteur, Lambert jette rapidement l'éponge. Latham, qui a déjà accompli en 1905 une traversée de la Manche en ballon, tente sa chance le 19 juillet mais échoue à quelques kilomètres des côtes.

Epaisse moustache barrant son visage, bonnet d'aviateur vissé sur la tête et combinai-son intégrale, Louis Blériot s'élance à son tour, le 25 juillet à l'aube, à bord du Blériot XI, un monoplan de toile et de bois propulsé par un moteur de 25 chevaux. Parti du hameau des Baraques à Sangatte (Pas-de-Calais, rebaptisé Blériot-Plage en 1936), il pose son aéroplane dans une prai-

rie, au pied du château-fort qui domine le port de Douvres (Grande-Bretagne). Le lendemain, le *Daily Mail* titre: «England is no longer an island» («L'Angleterre n'est plus une île»).

Un héros de l'aéronautique

Blériot aura attendu dix ans avant de faire voler un «plus lourd que l'air». Mais il n'aura mis que 37 minutes pour entrer en héros dans la légende de l'aéronautique, aux côtés des Clément Ader, Santos-Dumont ou des frères Wright.

Pour Latham, en revanche, c'est l'échec d'une vie. Sa

deuxième et dernière tentative, le 27 juillet - alors qu'Blériot est acclamé par 100 000 personnes à son arrivée à la gare du Nord - se soldera par un fiasco... à seulement 500 mètres des côtes.

Louis Blériot s'éteint le 1er août 1936 à Paris à l'âge de 64 ans. Son avion, acquis par le journal *Le Matin* en août 1909, est exposé au Musée des arts et métiers, à Paris. Samedi, plusieurs Blériot d'époque - mais aussi des modèles réduits et des ULM - franchiront le «Channel», escortés par la patrouille de France.

► Programme des manifestations sur les sites www.franchissons-lepas.fr et www.dover2009.com

Fliegergruppe Schorndorf - Abt. Modellflug -

www.Modellflug-Schorndorf.de

Bernhard Schwendemann
Fuchshofweg 25
73614 Schorndorf, 23.8.09
07181/45818
BeSchwende@aol.com

Baden-Württembergische Saalflug-Meisterschaft 2009

31. Saalflug-Wettbewerb Schorndorf

22. November 2009

Am 22. November veranstaltet die Fliegergruppe Schorndorf die baden-württembergische Saalflug-Meisterschaft 2009 in den Klassen F1M (Beginner) und F1M-X (Beginner limited). Geflogen wird ausserdem F1D-Mini-Stick. Der Wettbewerb beginnt um 11 Uhr (Training ab 9 Uhr) in der 6 m hohen Brühlhalle im Schorndorfer Stadtteil Schornbach: von Schorndorf in Richtung Winnenden, in Schornbach am Ortsende links. In den Pausen sind Saalflug-Demonstation und -Erklärungen für die Zuschauer geplant. Nähere Auskünfte bei Bernhard Schwendemann, Fuchshofweg 25, 73614 Schorndorf, 07181/45818, BeSchwende@aol.com, www.Modellflug-Schorndorf.de

CHAMPIONNAT INDOOR DU BADE WURTEMBERG OUVERT - 22 NOVEMBRE
2009 - A. SCHORNDORF - RFA -
F1M-X; F1M; F1D-MINI-STICK. - SI INTERÊT S'ADRESSER A L'ADRESSE
CI DESSUS..

GORDON BENNETT...

1918 verstarb er in Beaulieu sur Mer und wurde auf dem Friedhof Passy begraben

Der Pokal überlebte bis Heute , und dieses Jahr wurde eine grosse Woche der Flieger auf dem Fugfeld von Reims dazu abgehalten , Ende Juni .

England ist keine Insel mehr !
Der erste Überflug des Ärmelkanals .

Frankreich feierte die hundert Jahre des Überflugs durch Louis BLERIOT, ertster Pilot der das Kontinent an die Insel band. Dies war der erste grosse Schritt der modernen Flugaera .

Viele Veranstaltungen auf beiden Seiten vom Kanal gedenken dem Überflug von Louis BLERIOT , besonders ein Flugballet zwischen Calais und Douvres . Der Enkel von Louis BLERIOT " Dies war der Flug der eine Wendung in der Geschichte der Flugwelt brahte "

Die wichtigsten Steuerinstrumente sind immer noch die Gleichen .

Die fantastische Geschichte des kleinen Louis begann in Cambrai 1908 als der Daily Mail einen 1000 Pfund Preis ausschrieb , für eine Überquerung des Ärmels .

Drei verrückte Typen versuchten es Charles Lambert , Hubert Latham , und Louis Blériot .

Nachdem der junge Ingenieur einen Scheinwerfer erfunden hatte , nahm er sich vor ein Flugzeug zu bauen

Charles Lambert gab auf nachdem er Probleme mit dem Motor hatte ; Huber Latham hatte 1905 in einem Ballon den Ärmel überquert , scheiterte aber am 19 Juli einige Kilometer vor der Küste .

Louis BLERIOT versuchte es am 25 Juli bei Sonnenaufgang . Mit Fliegermütze und Schnurrbart an Bord seiner Bleriot XI , aus Holz und Leintuch , Er startete in les Baraques - Pas de Calais -um am Fuss der Festung , über dem Hafen von Douvres zu landen .

Am nächsten Morgen titelte der Daily Mail " England is no longer an island "

Blériot hatte zehn Jahre gewartet um in 37 Minuten , als Held in die Geschichte einzugehen , neben Clément Ader und den

FORTS: S. 11588

C'est toujours une plaisir de recevoir votre magazine plein de plans, photos et articles interessant pour toutes les classes de vol libre.

Je vous prie de croire, Cher Monsieur Schandl à mes sentiments les meilleurs.

Michael Marshall

, Cher André,

C'est toujours avec un vif plaisir que je découvre dans mon courrier "Vol Libre International".

Ainsi hier j'ai été gâté. Tu m'as fait l'honneur d'un peu trop grand "de publier mes réflexions concernant la disparition du CLAP. Merci beaucoup. J'espère qu'un jour "que nous ne verrons peut-être pas" cette activité recommencera dans les écoles primaires, les lycées et les collèges.

Dans le dernier "Vol Libre", j'ai également apprécié, comme il se doit, les réflexions de Pierre Pailhe "Darwin était-il modéliste?"

Tousseis avec courage et confiance la publication de "Vol Libre" et merci encore,

Bien amicalement,

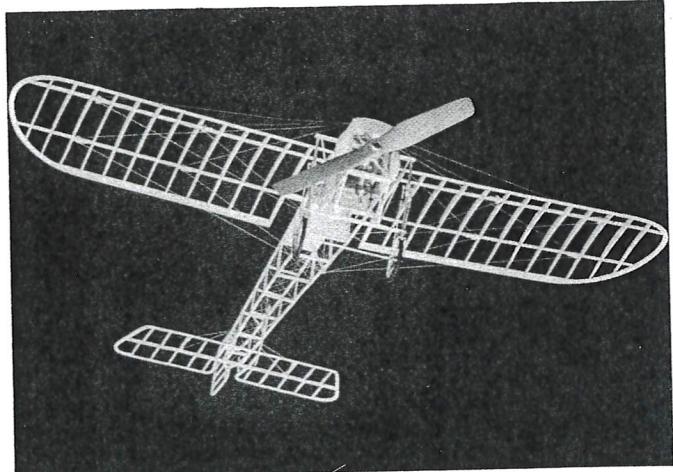
Michael Marshall

- LOUIS BLERIOT -

Gebrüder Santos Dumont . Als Blériot von 100 000 Peronen gefeiert wurde versucht es Lantham noch einmal am 27 Juli, es endete in einem Fiasko , 500 Meter vor der Küste .

Blériot starb in Paris 1936 im Alter von 64 Jahre . Sein Flugzeug , von der Zeitung LE MATIN gekauft 1909 ist im Musee des Arts et Métiers in Paris ausgestellt .

* SEITE 11589 - NEBENAN -
EIN BERICHT ÜBER DEN LUFTKRIEG
1939 - 45 - MIT 400 ABSTÜRZEN ÜBER
DEM ELSASS....
DEUTSCHE ZEUGEN UND EHETALIGE
LUFTWAFFEPILOTEN HABEN AUCH
ZU DIESEM SPANNENDEN BILDERICHT
BEIGETRAGEN.-
DER VERFASSER VON VOL LIBRE
HAT EBENFALLS ALS ZEUGE JENER
ZEIT MITGEARBEITET.
- SEHR GUTES ZEUGNIS .



- UN MODELE - PEANUT DE
L'AVION DE BLERIOT . -
- EIN MODELL - PEANUT
VON DEM FLUGZEUG VON
BLERIOT . -

CASA DEI
PRODUCTIONS

Film hommage aux pilotes
de la Seconde Guerre
Mondiale



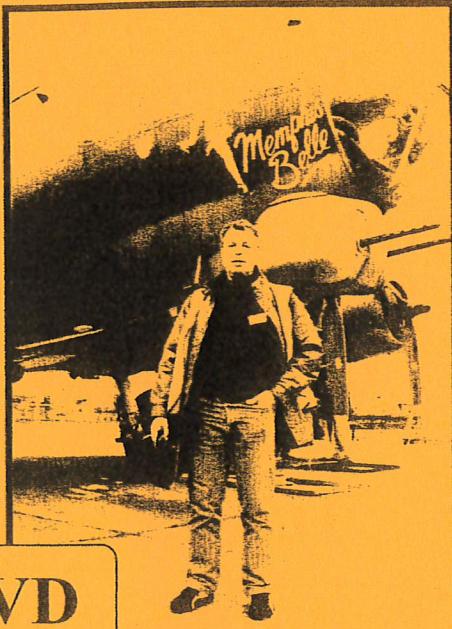
« ARCHEOLOGUE AERIEN »

Réalisé par Denis Becker

Produit par

Marie Mitterrand & Jean-Baptiste Martin

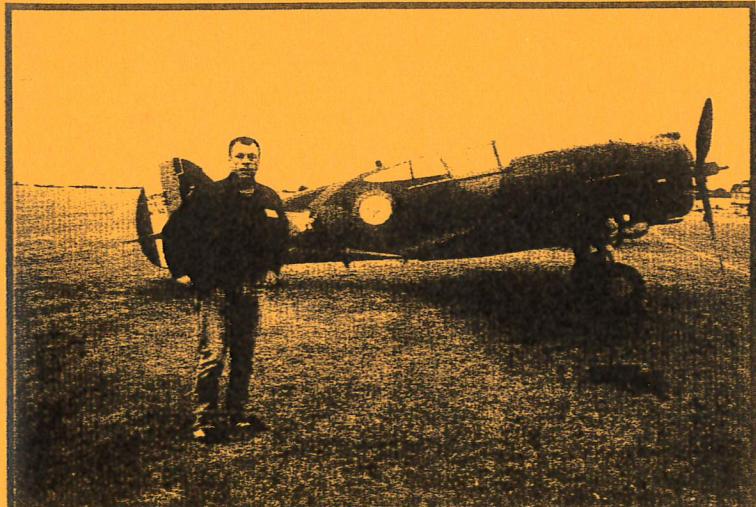
DVD



La guerre aérienne en Alsace

Prix de vente
15 € +
3 € de port

Ce documentaire de 52 mn + bonus, réalisé pour FR 3 par Denis Becker et produit par Marie Mitterrand est le résultat de 25 années de recherches sur les crashes d'avions durant la seconde guerre mondiale et donne un aperçu du travail fait par Patrick Baumann, son frère Marc, ses amis ainsi que des chercheurs Allemands et Américains. Un document exceptionnel avec de très belles images d'avions tels que le Spitfire, P 51 Mustang, Yak ou Mirage F1.



Pour vos commandes
téléphonez à
Patrick BAUMANN

06 07 43 61 87
ou par mail à

PATJET@ORANGE.FR

AVEC LA PARTICIPATION
COMME RETOUR DE L'ÉPOQUE
1944 ET D'AUJOURD'HUI
2009 DE.
A.SCHANDEL.

LIBRE
VOY



Photo - ORI

VOL LIBRE

11590